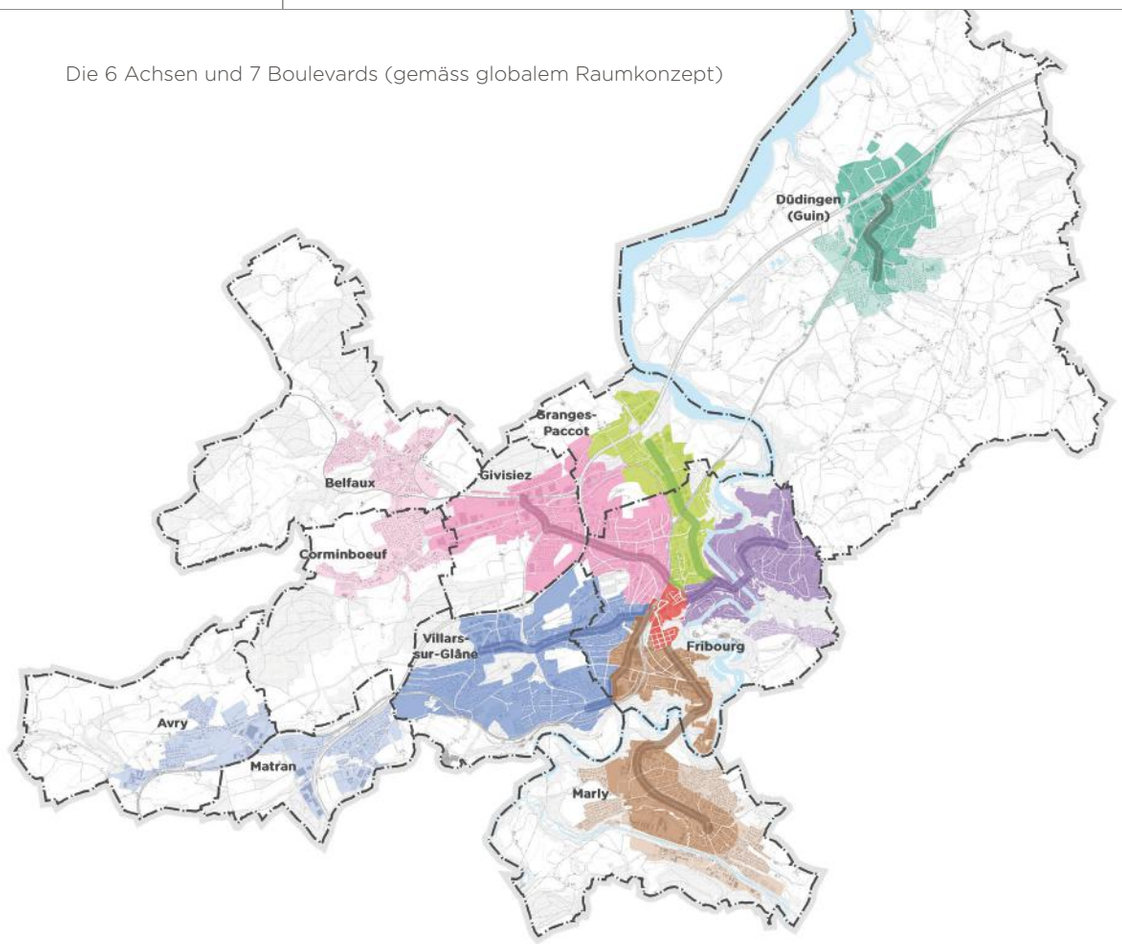
Paket 3S.01	Koordination der Siedlungsentwicklung pro Achse
Globale Massnahme	Typ: Nichtinfrastrukturelle Massnahme
Priorität: A	Kosten: 760’000 CHF

Die 6 Achsen und 7 Boulevards (gemäss globalem Raumkonzept)



Massnahme

Zielsetzung

In Bezug auf die Raumentwicklung muss festgestellt werden, dass die Planung der Mobilitäts-Infrastrukturen bereits weit fortgeschritten ist, die Planung der Siedlungsentwicklung nach innen (gem. der neuen Entwicklungsorientierung des RPG) jedoch noch Lücken aufweist. Weitergehende Grundlagen (Identifizierung des Potenzials und koordinierte Siedlungsentwicklungsstrategie) fehlen derzeit noch. Insbesondere sollte definiert werden, wie eine Umstrukturierung und Verdichtung der Agglomeration Freiburg nach innen bei gleichzeitiger Verbesserung der Lebensqualität ermöglicht werden kann. Dies stellt sowohl für den Zuzug der Bevölkerung wie auch für die Schaffung neuer Arbeitsplätze für die Sicherung einer harmonischen Entwicklung und des Wohlstands der Region eine grosse Herausforderung dar.

Das Raumkonzept des AP3 sieht eine bipolare Agglomeration vor. Das kantonale Zentrum ist in fünf Achsen unterteilt, die von den Aussenbereichen ins Zentrum verlaufen und am strategischen Standort Bahnhof Freiburg enden, der ein multifunktionaler Dreh- und Angelpunkt ist. Bei der sechsten Achse handelt es sich um das Regionalzentrum Düdingen. Entlang dieser sechs Achsen verläuft das Einzugsgebiet. Durch sie sind auch die entsprechenden funktionalen Räume definiert, innerhalb derer die Strategien und Massnahmen entwickelt und koordiniert werden und die Siedlungsstrategie des AP3 umgesetzt werden soll (Siedlungspriorität 1, 2, und 3).

Das Raumkonzept definiert darüber hinaus sechs Boulevards, welche am Dreh- und Angelpunkt des kantonalen Zentrums zusammentreffen, sowie einen Boulevard, der das regionale Zentrum durchquert. Diese haben für die Funktionsweise, die Organisation und die Akzeptanz der Achsen eine zentrale Bedeutung und werden ad hoc geplant. Um die Teilbereiche Siedlung, Mobilität sowie Natur und Landschaft koordinieren und dabei sicherstellen zu können, dass jeder städtebauliche Eingriff einen qualitativen Mehrwert aufweist, ist ein globaler Ansatz pro Achse erforderlich.

Beschreibung

Es handelt sich um folgende sechs Achsen:

- 3S.01.01: Achse Schönberg–Unterstadt
- 3S.01.02: Achse Marly–Pérolles
- 3S.01.03: Achse Avry–Villars-sur-Glâne
- 3S.01.04: Achse Belfaux–Givisiez
- 3S.01.05: Achse Granges-Paccot–Agy
- 3S.01.06: Achse Düdingen.

Die Vorgehensweise erfolgt in drei Phasen:

1) Entwicklungskonzept pro Achse

Für jede der Achsen ist eine Grundlage zu erstellen, die folgendes umfasst:

- eine quantitative Analyse und räumliche Verteilung des Verdichtungspotenzials sowie der Aufnahmekapazitäten (detaillierte Studie pro Quartier: bebaute Bereiche/Verdichtungsbereiche, Erweiterungsbereiche, Chancen und Risiken für die Umsetzung, Berücksichtigung des kulturellen Bauerbes / der Relikte).
- Erarbeitung eines realistischen Entwicklungsszenarios für die nächsten 15 Jahre.
- eine mit der Siedlungsstrategie in Einklang gebrachte Raumentwicklungsstrategie und Etappierung.

Das Entwicklungskonzept pro Achse befasst sich insbesondere mit folgenden Aspekten (inklusive Verkehr sowie Natur & Landschaft, die sich aus den anderen Massnahmen ergeben):

- Identifizierung der Zentren der Gemeinden und Quartiere,
- Identifizierung der Wohn- und Aktivitätsschwerpunkte,
- funktionale und soziale Durchmischung,
- Einrichtungen und öffentliche Räume (inkl. Schulen),
- Quartier-Typologie und entsprechendes Verdichtungspotenzial,
- Ansiedlung verkehrsintensiver Einrichtungen (VE).

2) Massnahmenplan pro Achse

Auf der Grundlage des Entwicklungskonzepts pro Achse muss für jede Achse ein «koordinierter» Massnahmenplan erarbeitet werden, der alle Massnahmen des AP enthält, nach Zeitachsen und Raum aufgegliedert ist und darlegt, wie sich die Massnahmen gegenseitig bedingen.

3) Nutzungs- und Gestaltungskonzept pro Boulevard

Das Nutzungs- und Gestaltungskonzept stützt sich auf das Entwicklungskonzept pro Achse und den Massnahmenplan. Pro Boulevard wird ein Strassengestaltungsplan erstellt, der einerseits die Funktionsweise des Verkehrs mit allen Verkehrs- und Transportmitteln umfasst und andererseits die Qualität des städtischen Raums fördert. So stärkt er die Identität des Raumes, das Zugehörigkeitsgefühl und die Lebensqualität. Das Nutzungs- und Gestaltungskonzept für die Boulevards befasst sich insbesondere mit folgenden Aspekten:

- Verkehrsmanagement für alle Verkehrs- und Transportmittel gemäss der Teilstrategie Mobilität, dem Strassenverkehrsprofil und den entsprechenden Mobilitätsmassnahmen.
- Konzentration der städtischen Funktionen, Bereiche der verstärkten Verdichtung, Strassenraum, Gebäudefront, Architektur und Landschaftselemente (Bepflanzung, Möblierungselemente im städtischen Raum, Beleuchtung, usw.).
- Prioritäten und Etappen der Umsetzung der Massnahmen.

Zweckmässigkeit

Der Zuzug weiterer Einwohner sowie die Schaffung neuer Arbeitsplätze bis 2030 erfordert einen Ansatz, der über die kommunalen Grenzen hinausgeht. So soll die Erstellung einer Vielzahl von Teilstudien vermieden und ein Ansatz pro Einzugsgebiet (Achse) erarbeitet werden, dank welchem die Kapazitäten sowie die räumliche Verteilung des potenziellen Platzkontingents quantifiziert und mit der Verkehrs-, Natur- und Landschaftsplanung in Einklang gebracht werden können. Dank detaillierter themenübergreifender Überlegungen (öffentliche Räume, Durchmischung, usw.) kann die städtebauliche Qualität sichergestellt werden. Durch die der Agglomeration übertragene Führungsrolle wird die Kohärenz des Gesamtprojektes sowie die zeitliche und räumliche Koordination der Massnahmen sichergestellt.

Nutzen

WK1 Entwicklung eines Nutzungs- und Gestaltungskonzepts pro Boulevard, durch welches ein Zusammenwirken aller Verkehrsträger entlang der Wegführungen ermöglicht wird.

WK2 Fokussiert sich in verkehrsrelevanten Fragen auf die Einwohner und Arbeitsplätze und stellt die Kohärenz des Gesamtprojekts AP3 sowie die Kontinuität im Hinblick auf das AP2 sicher. Verbesserung der öffentlichen Räume und der städtebaulichen Qualität im Allgemeinen.

WK3 Bereits ab Projektbeginn: Verbesserung der Grünanlagen und offenen Räume mit ihren Integrationsmöglichkeiten als Elemente der Gesamtschau pro Achse.

WK4 Reduktion des Verbrauchs von landwirtschaftlichem Boden und der Zersiedelung neuer bebauter Flächen.

Erwartete Auswirkungen

Gesamtüberblick über die Siedlungsentwicklung der von der Agglomeration und den betroffenen Gemeinden gemeinsam genutzten Achsen und charakteristischen Boulevards.
Eine konsolidierte Grundlage für die Umsetzung der städtebaulichen Massnahmen und die koordinierte Mobilität zwischen den Gemeinden auf derselben Achse.

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz	Betroffene Instanzen	Betroffene Gemeinden
Agglomeration	Agglomeration Gemeinden Kanton (BRPA, SPC, SMo)	Alle

Aufgaben der Agglomeration

Leitung der drei Phasen der Gesamtschau für jede Achse und jeden Boulevard. Dies beinhaltet:

- Das Entwicklungskonzept pro Achse.
- den Massnahmenplan pro Achse.
- das Nutzungs- und Gestaltungskonzept pro Boulevard.

Einrichtung eines Systems zur Projektsteuerung und Überprüfung der Umsetzung der Massnahmen, mit dem die Koordination der Entwicklung pro Achse / Boulevard nachverfolgt werden kann. Die bereits durchgeführten Studien werden selbstverständlich berücksichtigt. Bei jeder die Achse betreffenden Massnahme werden die Arbeiten in enger Kooperation mit den Gemeinden durchgeführt. Diese werden bei jeder Massnahme darüber unterrichtet, inwiefern diese mit den Massnahmen in anderen betroffenen Gemeinden zusammenhängt.
Im Rahmen des durch den Kanton geleiteten Prüfungsverfahrens erfolgt die Überprüfung der Integration der Massnahmen sowie der Einhaltung der städtebaulichen Prioritäten im Rahmen der Revision der kommunalen Ortsplanung (OP) und der Detailbebauungspläne (DBP).

Aufgaben der Gemeinden

Teilnahme an der Erarbeitung

- des Entwicklungskonzepts pro Achse.
- des Massnahmenplans pro Achse.
- des Nutzungs- und Gestaltungskonzepts pro Boulevard.

Übernahme der Gesamtschau in die Ortsplanung unter Berücksichtigung der im Strategischen Bericht des AP3 festgelegten städtebaulichen Prioritäten und der Gesamtschau pro Achse.
Planung der Umsetzung der Massnahmen unter der Leitung der Agglomeration und in Koordination mit den auf derselben Achse liegenden Gemeinden. Bereitstellung aller für das durch die Agglomeration durchzuführende Controlling erforderlichen Informationen.

Aufgabe des Kantons

Beteiligt sich im Rahmen des für den Kanton strategisch wichtigen Sektors Bluefactory an der Erarbeitung der Entwicklungskonzepte und der Massnahmenpläne pro Achse (Achse Marly – Pérolles).
Beteiligt sich für die Kantonsstrassen an der Ausarbeitung der Nutzungs- und Gestaltungskonzept pro Boulevard.

Umsetzung

Programm und Fristen

- Erstellung der Entwicklungskonzepte pro Achse
- Erstellung der Nutzungs- und Gestaltungskonzepte für die Boulevards
- Einrichtung des Systems zur Projektsteuerung und Überprüfung der Umsetzung der Massnahmen pro Achse

Priorität und Zeitplan der Umsetzung

◉ A : 2019 - 2022

Stand der Koordination mit dem Richtplan

○ Keine Nachführung
○ Vorab-Information
○ Koordination der laufenden Vorhaben
○ Koordination erledigt

Bedeutung der Massnahme im Hinblick auf den kantonalen Richtplan

Kantonaler Richtplan derzeit in Revision.

Finanzierung

Agglomeration Freiburg, betroffene Gemeinden.

Weitere

Korrelierte Massnahmen und Bezug zum Konzept

Massnahme 3S.02.00 Siedlungserneuerung und Verdichtung der Bauzone.
Paket 3S.03 Planung und Konsolidierung der strategischen Agglomerationsstandorte.

Basisdaten, durchgeführte Studien

Studie Raum+ für die Agglomeration Freiburg (2015, Agglomeration Freiburg).
Verschiedene bereits durch die Gemeinden oder den Kanton durchgeführte spezifische Studien.

Massnahme 3S.02.00	Siedlungserneuerung und Verdichtung der Bauzone
Globale Massnahme	Typ : Nichtinfrastrukturelle Massnahme
Priorität : A	Kosten : 700'000 CHF

Massnahme

Zielsetzung

Das wichtigste Ziel des AP3 ist die Fokussierung auf die bis 2030 erwartete Einwohnerzahl/Anzahl der Arbeitsplätze innerhalb der Siedlungsgrenzen, vor allem jedoch innerhalb der bereits bestehenden Bauzone.

Die Evaluierung des quantitativen Potenzials und der verschiedenen Etappen erfolgt im Rahmen der Koordination der Entwicklung pro Achse (Paket 3S.01). Auch die Qualität der Verdichtung – d.h. die angemessenste Art der Entwicklung bereits bebauter und neuer Bereiche – ist ebenfalls ein ausschlaggebender Aspekt zur Aufrechterhaltung qualitätsvoller Lebensräume, durch die ein gesundes Nebeneinander zwischen den Gewerbe- und Wohnbereichen sichergestellt wird, damit die Einwohner sich wohl fühlen.

Für die bereits bestehende Bauzone (Verdichtungsflächen) muss je nach räumlichem Kontext eine differenzierte Verdichtungsstrategie verfolgt werden. Im Hinblick hierauf muss auf der Grundlage der Ergebnisse des Entwicklungskonzepts pro Achse (Paket 3S.01) eine qualitative Siedlungsstudie durchgeführt werden. Durch eine detaillierte Analyse der Struktur der bereits bestehenden Bebauung, der Bevölkerung und der Arbeitsplätze kann die jeweils bereichsspezifische Art und Intensität der Verdichtung kohärent bestimmt werden.

Bei neuen Bauzonen (Erweiterungsflächen) sind zunächst die durch die Siedlungsstrategie des AP3 definierten Prioritäten und minimalen Siedlungsdichten zu beachten (Priorität 2 und 3, siehe Strategischer Bericht, U2). Um die städtebauliche Qualität bei allen Vorhaben sicherzustellen und das Verhältnis zwischen Dichte und Qualität zu optimieren, wird darüber hinaus empfohlen, ein qualitätssicherndes Verfahren (Studienauftrag, Wettbewerb) durchzuführen. Schliesslich wird die beschlossene Verdichtung durch eine im Gemeindebaureglement festzulegende Geschossflächenziffer (GFZ) wiedergegeben.

In diesem Zusammenhang leisten die Agglomeration und die Gemeinden angemessene fachliche («Toolbox», professionelles Know-how) und politische (verfahrensrelevante) Unterstützung, um die Umsetzung leichter zu gestalten und die Qualität der Projekte sicherzustellen (öffentlicher Raum, Architektur, usw.). Dies erfordert, dass alle betroffenen Behörden eine proaktive, operative Rolle spielen. In diesem Zusammenhang sind die Gemeinden dazu aufgerufen, mit den Promotoren oder Eigentümern der ausschlaggebenden Parzellen direkt in Kontakt zu treten und sie zur Mitwirkung an den Massnahmen zu motivieren.

Beschreibung

1) Grundstückerhebung, Aktivierung des Verdichtungspotenzials und Aktionspläne (Gemeinden)

- Überlegungen zur Morphologie der Quartiere (Typologie, Kulturgut), zum Siedlungserneuerungszyklus, zur Altersstruktur der Bewohner sowie zum effektiven Verdichtungs- und Aktivierungspotenzial.
- Analyse der Eigentumsstruktur, Erhebung und direkte Kontaktaufnahme mit den Eigentümern.
- Analyse/Einrichtung einer aktiven Bodenpolitik.
- Analyse/Einrichtung von Massnahmen zur Vermeidung der Hortung von noch unbebautem Bauland.
- Aktivierung des effektiven Potenzials durch Erarbeitung eines Realisierungsprogramms mit Aktionsplan.

2) Unterstützung bei Verdichtungsfragen (Agglomeration)

- Entwicklung und Bereitstellung einer praxisorientierten «Toolbox» (Instrumente zur Planung und Lenkung, Massnahmen zur Vermeidung von Baulandhortung, usw.).
- Kontinuierlicher Informationsaustausch, z.B. Organisation von Workshops («Best practice»).
- Fachliche und politische Unterstützung der Agglomeration bei grösseren Erneuerungsprojekten.

3) Gewährleistung der städtebaulichen Qualität

- Die Gemeinde fördert qualitätssichernde Verfahren, welche den anerkannten Regeln entsprechen (Wettbewerbe, Studienaufträge oder gleichwertige Verfahren).
- Einsetzung einer «Qualitätskommission».

Die Agglomeration zieht zur Beratung der Architekten, Bauherren und Gemeinden in allen Fragen zur Qualität der architektonischen Formen und Aussenraumgestaltung unabhängige und anerkannte Fachexperten bei.

Zweckmässigkeit

Auf der Grundlage der durch das RPG und das AP3 verfolgten Ziele der Siedlungsverdichtung (Siedlungsstrategie in drei Etappen, wobei die bestehenden Bauzonen oberste Priorität haben) sollten – respektive müssen – die Behörden eine proaktive und operative Rolle spielen. Das im Rahmen der Siedlungskonzepte pro Achse (Merkblatt 3S.01.00) identifizierte Potential mit entsprechender räumlicher Verteilung wird dadurch aktiviert.

Nutzen

WK1 Fördert die Integration des für den Langsam- und den öffentlichen Verkehr erstellten Konzepts und verbessert die Kohärenz der verschiedenen Projekte mit dem Verkehrsnetz in der Agglomeration.

WK2 Erhöhung der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte, prioritär in den bereits bestehenden Zonen. Definition einer konkreten und effizienten, für die Behörden in ihrer täglichen Arbeit umsetzbaren Verdichtungspolitik.

WK4 Reduktion des Verbrauchs von landwirtschaftlichem Boden und der Zersiedelung neuer bebauter Flächen.

Erwartete Auswirkungen

Eine entsprechend dem jeweiligen Kontext differenzierte Verdichtung der bestehenden Bauzone bei gleichzeitiger Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen Lebensumfelds. Dies wird durch die aktive Rolle der öffentlich-rechtlichen Körperschaften auf allen Ebenen (Agglomeration, Gemeinden, Kantone) unterstützt.

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz	Betroffene Instanzen	Betroffene Gemeinden
Gemeinden Agglomeration	Agglomeration Gemeinden Weitere öffentliche / private Akteure (Promotoren, Eigentümer, SBB, TPF, usw.)	Alle

Aufgaben der Agglomeration

Erarbeitung und Bereitstellung einer «Toolbox» für die Gemeinden. Die Toolbox soll die Gemeinden bei der Durchführung der Verdichtungsmassnahmen unterstützen. Auf Gesuch der Gemeinden respektive der Eigentümer/Promotoren bietet die Agglomeration fachliche und politische Hilfestellung an, um den reibungslosen Projektverlauf zu gewährleisten. Organisation von Workshops für den Informationsaustausch.
Unterstützung der Gemeinden bei Fragen zum Thema Siedlungsqualität. Einrichtung einer «Qualitätskommission» zuhanden der Gemeinden.
Im Rahmen des kantonalen Verfahrens wird sichergestellt, dass die Verdichtungsziele (GFZ, Nutzer/ha) bei Teil- und Gesamtrevisionen der OP oder DBP eingehalten werden. Überprüfung der Qualität des öffentlichen Raumgefüges.

Aufgaben der Gemeinden

Analyse des aktivierbaren Verdichtungspotenzials und der Eigentumsstruktur. Erstellung von Aktionsplänen.
Wahrnehmung einer aktiven Rolle bei der Planung und Ausführung von Verdichtungsvorhaben. Kontaktaufnahme mit den Eigentümern/Promotoren der ausschlaggebenden Parzellen auf Gemeindeboden. Diese werden über die bestehenden Verdichtungsmöglichkeiten informiert und mit Unterstützung der Agglomeration wird ihnen die erforderliche Hilfestellung für ihr Vorhaben angeboten.
Die Verdichtungsziele (GFZ, Einwohner/Arbeitsplätze pro Hektare) bei Teil- und Gesamtrevision der OP einhalten und darauf achten, dass sie in den privaten DBP Berücksichtigung finden.

Aufgabe des Kantons

Überprüfung und Unterstützung der Verdichtungsvorhaben im Rahmen der OP- und DBP-Prüfungsverfahren (über eine Informations- und Sensibilisierungskampagne), insbesondere bei Vorliegen qualitativ vorbildlicher Projekte.

Umsetzung

Programm und Fristen

- Einrichtung der «Qualitätskommission»
- Bereitstellung der «Toolbox». Grundstückserhebung, Aktivierung des Verdichtungspotenzials und Erarbeitung der Aktionspläne
- Einleitung/Fortführung der Verdichtungsvorhaben auf allen Ebenen entsprechend dem jeweiligen Terminplan

Priorität und Zeitplan der Umsetzung

◉ A : 2019 - 2022

Stand der Koordination mit dem Richtplan

○ Keine Nachführung
○ Vorab-Information
○ Koordination der laufenden Vorhaben
○ Koordination erledigt

Bedeutung der Massnahme im Hinblick auf den kantonalen Richtplan

Kantonaler Richtplan derzeit in Revision.

Finanzierung

Agglomeration Freiburg, betroffene Gemeinden.

Weitere

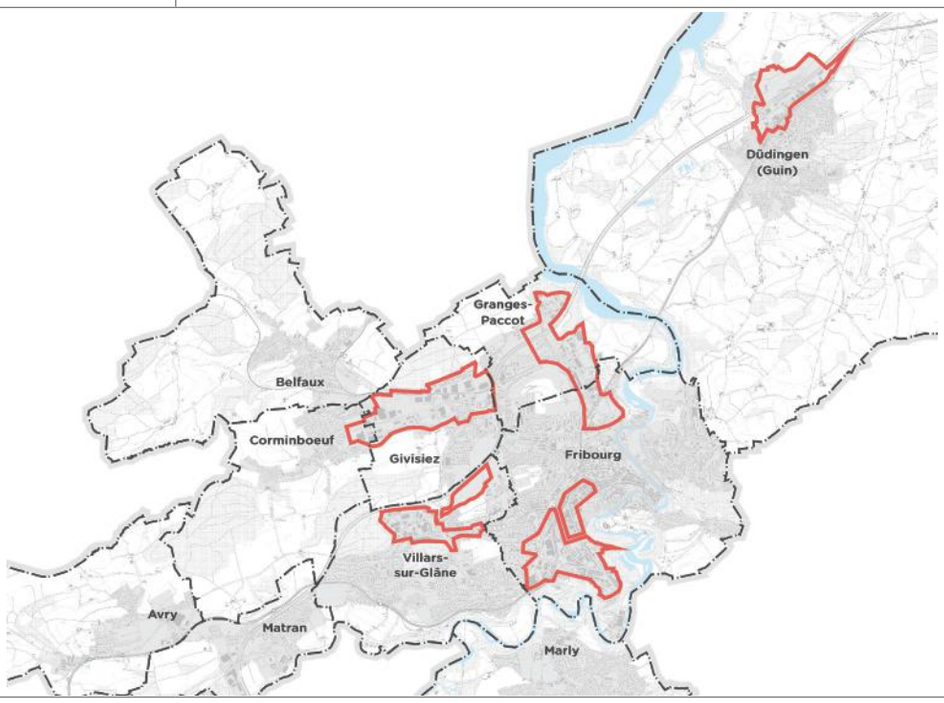
Korrelierte Massnahmen und Bezug zum Konzept

Paket 3S.01 Koordination der Siedlungsentwicklung pro Achse.
Paket 3S.03 Planung und Konsolidierung der strategischen Agglomerationsstandorte.

Basisdaten, durchgeführte Studien

Studie Raum+ für die Agglomeration Freiburg (2015, Agglomeration Freiburg).

Paket 3S.03	Planung und Konsolidierung der strategischen Agglomerationsstandorte
Globale Massnahme	Typ : Nichtinfrastrukturelle Massnahme
Priorität : A	Kosten : 630'000 CHF



Massnahme

Zielsetzung

Die strategischen Agglomerationsstandorte spielen aufgrund ihres grossen Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzials sowie aufgrund der günstigen Zugangsrahmenbedingungen bei der Entwicklung der gesamten Agglomeration eine ausschlaggebende Rolle. Zur Optimierung der zukünftigen Entwicklung der strategischen Standorte ist eine Planung mit Gesamtschau und eine Konsolidierung aller beteiligter Akteure auf politischer Ebene erforderlich. Hierfür muss auch eine das gesamte Gebiet der Agglomeration umfassende Wirtschaftsstrategie ausgearbeitet werden, welche die für die wirtschaftliche Entwicklung des gesamten Gebiets förderlichen Rahmenbedingungen festlegt. Die Ausarbeitung einer die gesamte Agglomeration abdeckenden Wirtschaftsstudie erweist sich daher für die Feinabstimmung ihrer gesamthaften wirtschaftlichen Ausrichtung der strategischen Standorte als unverzichtbar. Obschon diese Studie unabhängig vom AP3 durchgeführt wird, müssen die daraus gewonnenen Erkenntnisse in hohem Masse für die Entwicklung der strategischen Standorte genutzt werden.

Trotz der bereits durchgeführten bzw. laufenden Studien zu den strategischen Standorten ist dieses Ziel derzeit noch nicht erreicht. Aus diesem Grund ist auf der Grundlage bereits bestehender oder noch auszuarbeitender Studien (siehe auch Paket 3S.01 und Massnahme 3S.02.00) für jeden strategischen Standort eine Art verbindliche richtungsweisende Planung (zum Beispiel ein kommunaler Richtplan oder ein gezielt lokalisierter Richtplan) für die betroffenen Behörden zu erstellen, der folgende Ziele verfolgt:

- Zusammenführung aller betroffenen Akteure in einem abgestimmten und konsolidierten Vorhaben,
- Sicherstellung der Berücksichtigung aller im Siedlungsgebiet vorhandenen Planungszwänge,
- Sicherstellung, dass die Ziele und die Gesamtschau des AP3 am Standort umgesetzt werden,
- Erarbeitung einer kohärenten Umsetzung der ursprünglich für den Standort definierten Vorstellungen.

Die Agglomeration beteiligt sich immer dann aktiv an den Planungsarbeiten für die strategischen Agglomerationsstandorte, wenn sich dies direkt aus ihren Aufgabenbereichen ergibt (Teilkoordination). Sie muss insbesondere überprüfen, ob die vorgesehene Planung der vorgängig definierten Gesamtschau pro Achse entspricht, die Koordination mit der Mobilität gewährleistet ist und das Wirtschaftsprofil des Standorts mit der für die gesamte Agglomeration definierten Strategie kohärent ist.

Auf Gesuch der direkt betroffenen Gemeinden leitet oder koordiniert die Agglomeration die Erarbeitung übergeordneter verbindlicher Planungsinstrumente, um für jeden strategischen Standort der Agglomeration eine koordinierte Entwicklung zu gewährleisten und sicherzustellen, dass die bereits bestehenden Dokumente miteinbezogen respektive ergänzt werden.

Beschreibung

Nachfolgend die vom AP2 übernommenen strategischen Standorte:

- 3S.03.01 Bahnhof Freiburg
- 3S.03.02 Plateau de Pérolles – Cardinal
- 3S.03.03 Moncor - Belle-Croix
- 3S.03.04 Bertigny
- 3S.03.05 Givisiez
- 3S.03.06 Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg
- 3S.03.07 Bahnhof Nord Düdingen - Birch.

Der Sektor MIC in Marly und der Sektor Avry-Matran sind in die geplante Wirtschaftsstudie einzubinden.

Für übergeordnete, verbindliche Planungsvorgaben gilt folgendes Standardverfahren:

- Evaluierung und Abstimmung der bereits erarbeiteten Studienergebnisse,
- Erarbeitung der erforderlichen Zusatzstudien (z.B. Studienauftrag, in Abstimmung mit dem Paket 3S.01 und der Massnahme 3S.02.00).
- Erarbeitung eines kommunalen oder überkommunalen Richtplans, eines lokalisierten Richtplans oder eines gleichwertigen übergeordneten Planungsinstruments,
- Erarbeitung eines Masterplans zur Umsetzung (ggf. mit Übereinkommen, Siedlungscharta, usw.),
- Übertragung in die lokalen Bebauungspläne der betroffenen Gemeinden,
- etappenweise Umsetzung.

Abweichungen vom Standardverfahren - insbesondere hinsichtlich einer Kombination von Planungsinstrumenten oder eines Verzichts hierauf - können genehmigt werden, sofern ein verbindliches Planungsinstrument die Koordinierung der Standortentwicklung sicherstellt.

Zweckmässigkeit

Die strategischen Standorte verfügen potenziell über ein grosses Aufnahmepotenzial und über günstige Rahmenbedingungen für den Zugang mit Langsamverkehrs- und öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine Konsolidierung auf politischer Ebene sowie ein formalisiertes Verfahren durch verbindliche übergeordnete Planungsvorgaben ist nicht nur zweckmässig, sondern von grundlegender Bedeutung. Hier ist ein starkes Engagement der Agglomeration erforderlich, die auf Anfrage der betroffenen Gemeinden im Rahmen der Planungsleitung oder der Teilkoordination bei der Planung der strategischen Standorte der Agglomeration als verantwortliche Stelle agiert (Ansprechpartnerin für die weiteren Akteure).

Nutzen

WK1 Durch die Erarbeitung und verpflichtende Einführung von überbetrieblichen Mobilitätsplänen an allen strategischen Standorten wird die verkehrsbezogene Nachfrage, insbesondere die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln und Langsamverkehr, beeinflusst (vgl. Strategischer Bericht, S-04).

WK2 Fokussiert sich in verkehrsrelevanten Fragen auf die Einwohner und Arbeitsplätze und stellt die Kohärenz des Gesamtprojekts AP3 sowie die Kontinuität im Hinblick auf das AP2 sicher.

WK4 Reduktion des Verbrauchs von landwirtschaftlichem Boden und der Zersiedelung neuer bebauter Flächen.

Erwartete Wirksamkeit

Strategische Standorte, die auf der Grundlage einer kohärenten Gesamtschau und mit spezifischen Zielsetzungen des AP3 geplant werden, wobei die Planung auf politischer Ebene konsolidiert und formell in einem für die Behörden verbindlichen Dokument festgehalten ist.

Zuständigkeiten 1/2

Verantwortliche Instanz	Betroffene Instanzen	Betroffene Gemeinden
Agglomeration Gemeinden	Agglomeration Gemeinden Kanton (Wirtschaftsförderung, BRPA, SPC, SMo) Weitere öffentliche / private Akteure (Promotoren, Eigentümer, SBB, TPF, ASTRA, usw.)	Düdingen Freiburg Givisiez Granges-Paccot Villars-sur-Glâne

Zuständigkeiten 2/2

Aufgabe der Agglomeration

Die Agglomeration beteiligt sich immer dann aktiv an den Planungsarbeiten für die strategischen Agglomerationsstandorte, wenn sich dies direkt aus ihren Aufgabenbereichen ergibt (Teilkoordination). Sie prüft insbesondere, ob die vorgesehene Planung der vorgängig definierten Gesamtschau pro Achse entspricht, die Koordination mit der Mobilität gewährleistet ist und das Wirtschaftsprofil des Standorts kohärent ist.
Auf Gesuch der direkt betroffenen Gemeinden leitet oder koordiniert die Agglomeration die Erarbeitung übergeordneter verbindlicher Planungsinstrumente, um für jeden strategischen Standort der Agglomeration eine koordinierte Entwicklung zu gewährleisten und sicherzustellen, dass die bereits bestehenden Dokumente miteinbezogen respektive ergänzt werden.
Einrichtung eine Arbeitsgruppe, welche die fachliche und politische Betreuung der Planungsarbeiten an den strategischen Agglomerationsstandorten von der Erarbeitung bis zur Umsetzung begleitet. Bei Standorten, die zugleich strategische Sektoren von kantonaler Bedeutung sind, gewährleistet sie eine enge Zusammenarbeit mit dem Kanton.
Die Agglomeration nimmt mit den betroffenen Gemeinden Kontakt auf und bestimmt gemeinsam mit diesen die in Bezug auf die übergeordneten Planungsvorgaben zu treffenden Folgemassnahmen oder die Art und Weise, wie die Agglomeration in bereits bestehende Arbeitsgruppen integriert werden kann.
Sofern ein strategischer Standort der Agglomeration in einen strategischen Sektor von kantonaler Bedeutung eingegliedert ist, tritt die Agglomeration mit dem Kanton in Kontakt und trägt für die entsprechende Integration in das Planungsverfahren Sorge.

Aufgabe der Gemeinden

Die Gemeinden verpflichten sich generell dazu, die Agglomeration in die laufenden oder zukünftigen Planungen einzubeziehen, sofern davon strategische Standorte der Agglomeration betroffen sind.
Sie treten vor der Aufnahme neuer Studien innerhalb eines strategischen Standorts mit der Agglomeration in Kontakt, um mit dieser die weitere Planung abzusprechen.
Sie halten bei der Revision der Ortsplanung und der Detailbebauungspläne die übergeordneten Planungsvorgaben in Bezug auf die strategischen Agglomerationsstandorte ein.

Aufgabe des Kantons

Anerkennung des zentralen Ansprechpartners der Agglomeration (mit vorherigem Einverständnis der Gemeinden) für alle strategischen Agglomerationsstandorte, auch wenn sich diese in einem strategischen Sektor von kantonaler Bedeutung befinden.
Aktives Engagement bei der Erarbeitung von Studien zum strategischen Standort der Agglomeration Plateau de Pérolles – Cardinal, der teilweise dem strategischen Sektor von kantonaler Bedeutung Bluefactory entspricht.

Umsetzung

Programm und Fristen

- Definition der Führungsmodalitäten eines jeden strategischen Standorts.
- Erarbeitung zusätzlicher Studien.
- Erstellung der übergeordneten verbindlichen Planungsinstrumente.
- Weiterführung der Verfahren entsprechend dem jeweils für den Standort der Agglomeration geltenden Terminplan.

Priorität und Zeitplan der Umsetzung

◉ A : 2019 - 2022

Stand der Koordination mit dem Richtplan

○ Keine Nachführung
○ Vorab-Information
○ Koordination der laufenden Vorhaben
○ Koordination erledigt

Bedeutung der Massnahme im Hinblick auf den kantonalen Richtplan

Kantonaler Richtplan derzeit in Revision.

Finanzierung

Agglomeration Freiburg, betroffene Gemeinden, finanzielle Beteiligung des Kantons im Rahmen der Planung strategischer Sektoren von kantonaler Bedeutung gemäss kantonalem Richtplan.

Weitere

Korrelierte Massnahmen und Bezug zum Konzept

Paket 3S.01 Koordination der Siedlungsentwicklung pro Achse
Massnahme 3S.02.00 Siedlungserneuerung und Verdichtung der Bauzone

Basisdaten, durchgeführte Studien

Beurteilung von Fall zu Fall (aufgrund der grossen Anzahl bereits existierender oder bereits laufender Studien).

Mesure 3M.01.01	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de la Gérine	
Axe **Marly/Pérolles**	Paquet n°1 Contrôle d'accès	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 500'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		

Mesure

Etat actuel

Le carrefour de la Gérine est aménagé en giratoire. Il marque l'entrée dans l'Agglomération. Il ne permet pas de gérer le trafic automobile entrant dans le périmètre urbanisé. Les voies d'approches du giratoire ne favorisent pas les transports publics.
TJM : 15'000 véh./j (2010)

Objectifs

Gestion du trafic automobile entrant ou sortant de l'Agglomération afin de :

- améliorer les conditions de circulation des bus.
- améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers de la route, en particulier, des usagers de mobilité douce.
- améliorer la qualité de l'espace public.

Description

Les travaux consistent à :

- mettre en œuvre des feux de régulation du trafic.
- aménager des voies de stockage TIM ou d'approche pour les transports publics.
- améliorer la signalisation routière pour la MD au abords du carrefour.

Opportunité

Le carrefour de la Gérine constitue un point de régulation du trafic essentiel pour gérer la circulation automobile dans la traversée de Marly. L'aménagement permet également de favoriser la progression des transports publics sur l'axe Marly-le Mouret. Au surplus, la mesure s'inscrit dans la continuité du PA2, notamment en lien avec les mesures prévues sur la route de Marly-Fribourg et la mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic. Elle participe donc à la réorganisation du TIM au sein de l'agglomération.

Utilité

C1: Améliore la qualité du système de transports en limitant l'attractivité des TIM pour le trafic de transit et le trafic de destination. Améliore la circulation des transports publics et celle des cyclistes.

C2: Participe à la régulation du trafic automobile, notamment, entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet, par cet effet, de favoriser une requalification générale de l'espace public dans l'Agglomération et de renforçer la qualité de vie ainsi que l'attractivité de la zone urbaine pour l'habitat et les services.

C3: Participe à la régulation du trafic automobile, notamment, entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet par cet effet d'améliorer la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons.

C4: Participe à la régulation du trafic automobile, notamment, entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet par cet effet, de réduire les nuisances directes et indirectes du trafic (bruit, air, accidents de la circulation,...).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2021
Date prévue de la mise en service: 2022

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Commune de Marly

Instances concernées

Canton

Tâche de l'Agglomération

Veille à coordonner la mesure avec les stratégies de mobilité, d'urbanisation et du paysage. Met en œuvre le concept TP en adéquation avec la mesure.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne avec l'Agglomération la mise en adéquation de la mesure avec les projets régionaux et communaux.

Tâche du Canton

Participe à la planification de la mesure. Il veille à la cohérence de la mesure avec le système de transports d'importance cantonale.

Autres

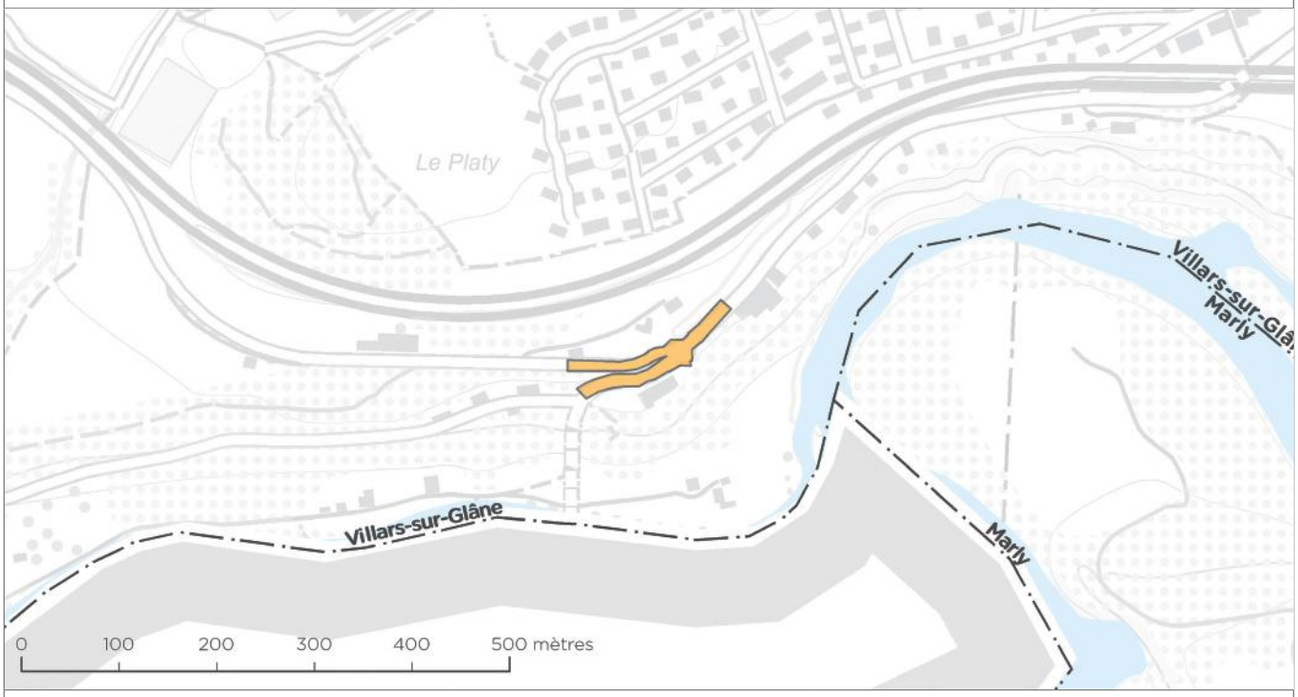
Mesures corrélées et liens à la conception

Mesure 3M.02.01 - Requalification de l'axe de Marly - secteur Marly.

Mesures A du PA2 en relation

Mesure n°A - Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic - Priorité A - Code ARE 2196.2.203

Mesure 3M.01.02	Aménagement d'un contrôle d'accès des routes Glâne / Condoz	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne	Paquet n°1 Contrôle d'accès	Mesure infrastructurelle
Priorité : B	Coûts : 1'660'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Le carrefour entre la route de la Glâne et la route de Condoz est aménagé en giratoire. Situé en amont sur l'axe de la Glâne, il constitue un point d'entrée vers le centre de Fribourg en venant d'Hauterive ou de Matran. L'aménagement du carrefour et de ses abords n'est pas optimal pour gérer les flux de trafic en aval (centre de Fribourg). Il ne permet pas d'assurer une priorité des bus sur l'axe d'entrée au centre de l'agglomération.
TJM : 10'100 véh./j (2010)

Objectifs

Gestion du trafic automobile, principalement entrant dans l'Agglomération afin de :
- améliorer les conditions de circulation des bus en aval du carrefour.
- améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers, en particulier, des usagers de mobilité douce.
- améliorer la qualité de l'espace public.

Description

Les travaux consistent à :
- mettre en œuvre des feux de régulation du trafic.
- aménager des voies de stockage TIM ou d'approche pour les transports publics.
- améliorer la signalisation routière pour la MD au abords du carrefour.

Opportunité

Le carrefour constitue un point de régulation du trafic essentiel pour gérer la circulation automobile entrant dans le coeur de l'Agglomération. En outre, il permet d'améliorer les conditions de circulation des bus, notamment, depuis les carrefours des routes des Daillettes/Cormanon jusqu'au carrefour de Richemond. Toutefois, la mise en service du présent carrefour à feux nécessite la réalisation de mesures préalables de gestion de la circulation par des feux sur les routes de Cormanon, des Daillettes et sur l'avenue du Midi.

En d'autres termes, l'effet de la présente mesure au carrefour du pont de la Glâne sera nécessaire ultérieurement (horizon B du PA3), afin de participer à la réorganisation du trafic dans l'agglomération. Son horizon est aussi coordonner en fonction de l'évolution de l'urbanisation dans l'agglomération et aux franges de celle-ci (direction Posieux).
La mesure permet une amélioration des conditions de circulation des bus en aval du carrefour, notamment entre le secteur des Daillettes et le carrefour de Richemond.

Utilité

C1: Améliore la qualité du système de transports en limitant l'attractivité des TIM pour le trafic de transit et le trafic de destination. Et améliore la circulation des transports publics et celle des cyclistes.

C2: Participe à la régulation du trafic automobile entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet, par cet effet, de favoriser une requalification générale de l'espace public dans l'Agglomération et de renforçer la qualité de vie ainsi que l'attractivité de la zone urbaine pour l'habitat et les services.

C3: Participe à la régulation du trafic automobile entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet par cet effet, d'améliorer la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons.

C4: Participe à la régulation du trafic automobile entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet par cet effet, de réduire les nuisances directes et indirectes du trafic (bruit, air, accidents de la circulation,...).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2026
Date prévue de la mise en service: 2026

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Canton

Instances concernées

Commune de Villars-sur-Glâne

Tâche de l'Agglomération

Veille à coordonner la mesure avec les stratégies de mobilité, d'urbanisation et du paysage. Met en œuvre le concept TP en adéquation avec la mesure.

Tâche des Communes

Participe à la planification de la mesure avec le Canton. Coordonne avec l'Agglomération la mise en adéquation de la mesure avec les projets régionaux et communaux.

Tâche du Canton

Planifie et réalise la mesure. Il veille à la cohérence de la mesure avec le système de transports.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

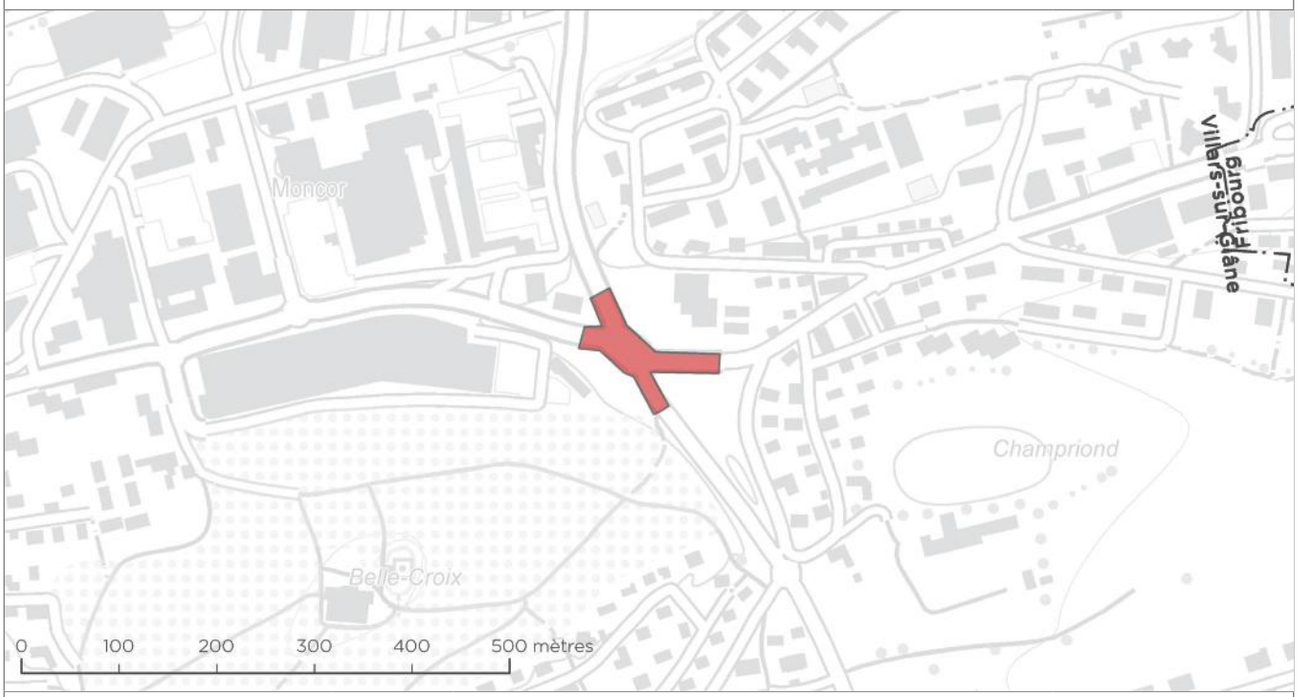
3M.02.03 - Requalification de l'axe de la Glâne - Carrefours Planafaye-Daillettes - secteur Villars-sur-Glâne.
3M.02.04 - Requalification de l'axe de la Glâne - Carrefours Beaumont-Bluefactory - secteur Fribourg.
3M.02.05 - Requalification de l'axe de la Glâne - Carrefour Baumont-Daillettes - secteur Fribourg.

Mesures A du PA2 en relation

Mesure n°A - Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic - Priorité A - Code ARE 2196.2.203

Mesure 3M.01.03	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de Belle-Croix	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne	Paquet n°1 Contrôle d'accès	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 26'680'000 CHF	Maturité : 2

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°41.18 - Réaménagement du carrefour de Belle-Croix (paquet P7) - priorité B - code ARE : 2196.2.096



Mesure

Etat actuel

Le carrefour de Belle-Croix est aménagé avec deux giratoires, qui ne permettent pas de gérer le trafic entrant dans l'Agglomération depuis la sortie d'autoroute Fribourg-Sud. Il ne permet pas non plus de prioriser les TP et n'offre pas un confort et une sécurité suffisante aux cycles. La traversée des piétons est également particulièrement précaire. Le PA2 avait identifié le besoin de réaménager le carrefour de Belle-Croix à court terme.
TJM : 27'600 véh./j (2010)

Objectifs

- Gestion du trafic automobile entrant de l'Agglomération afin de :
- améliorer les conditions de circulation des bus.
- améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers, en particulier, des usagers de mobilité douce.
- améliorer la qualité de l'espace public.

Description

Les travaux consistent à :

- Réaménager le carrefour avec des feux de régulation du trafic.
- aménager des voies d'approche pour les transports publics.
- réaménager l'espace public de sorte à assurer la sécurité des piétons et cyclistes et ainsi réaliser un aménagement visant l'amélioration du confort des usagers de la route et la qualité urbaine du site.
- améliorer la signalisation routière pour la MD au abords du carrefour.

A noter que la partie régulation par feux ne peut se faire sans le réaménagement du double carrefours. La partie feux de régulation représente donc 2% - 4% du coût de la mesure.

Opportunité

Le carrefour de Belle-Croix constitue un point de régulation du trafic essentiel pour gérer la circulation automobile sur la route de Villars. Il permet de contrôler l'accès en ville et de favoriser la progression des bus sur la route de Villars. L'aménagement du carrefour, en phase avec la densification prévue aux abords de Belle-Croix, permettra en autre une requalification de l'espace public dans un secteur fortement bâti de l'Agglomération. Au surplus, la mesure s'inscrit dans la continuité du PA2, notamment en lien avec la mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic. Elle participe donc à la réorganisation du TIM au sein de l'agglomération.

Utilité

C1: améliore la qualité du système de transports en limitant l'attractivité des TIM pour le trafic de transit et le trafic de destination. Et améliore la circulation des transports publics et celle des cyclistes.

C2: permet une requalification d'un espace public aujourd'hui fortement dégradé dans un secteur densément bâti de l'Agglomération. En outre, la mesure participe à la régulation du trafic automobile entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet, par cet effet, de favoriser une requalification générale de l'espace public dans l'Agglomération et de renforçer la qualité de vie ainsi que l'attractivité de la zone urbaine pour l'habitat et les services.

C3: permet une nette amélioration de la sécurité des usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes) dans un carrefour aujourd'hui particulièrement problématique pour ces usagers. De surcroît, par la régulation du trafic automobile entrant dans l'Agglomération en heures de pointe, cette mesure améliore globalement la sécurité de tous les usagers en amont et en aval du carrefour.

C4: participe à la régulation du trafic automobile entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet par cet effet, de réduire les nuisances directes et indirectes du trafic (bruit, air, accidents de la circulation,...).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2019
Date prévue de la mise en service: 2021

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Canton

Instances concernées

Commune de Villars-sur-Glâne, OFROU

Tâche de l'Agglomération

Veille à coordonner la mesure avec les stratégies de mobilité, d'urbanisation et du paysage. Met en œuvre le concept TP en adéquation avec la mesure.

Tâche des Communes

Participe à la planification de la mesure avec le Canton. Coordonne avec l'Agglomération la mise en adéquation de la mesure avec les projets régionaux et communaux.

Tâche du Canton

Planifie et réalise la mesure. Il veille à la cohérence de la mesure avec le système de transports.

Autres

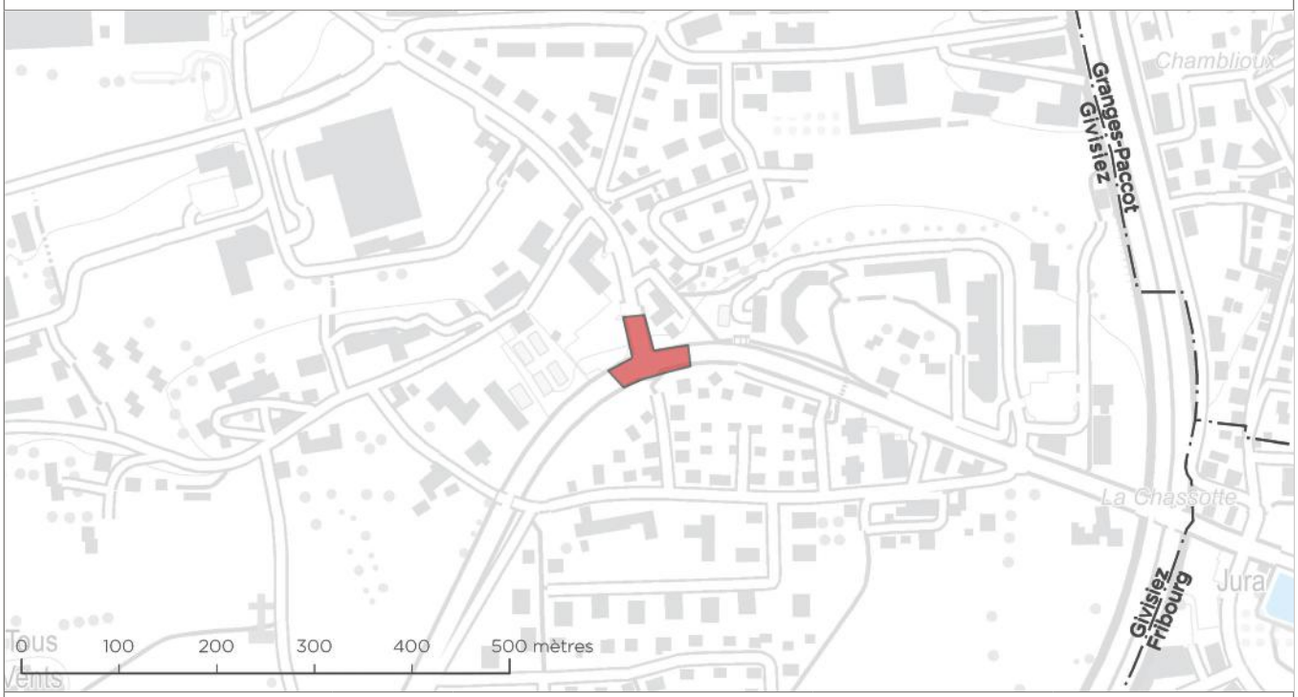
Mesures corrélées et liens à la conception

Mesure 3M.02.06 Requalification de la route de Villars / Carrefour Belle-Croix - Hôpital cantonal - secteur Villars-sur-Glâne. Aménagement de la jonction d'autoroute Fribourg-Sud.

Mesures A du PA2 en relation

Mesure n°A - Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic - Priorité A - Code ARE 2196.2.203

Mesure 3M.01.04	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de l'Escale	
Axe Belfaux/Givisiez	Paquet n°1 Contrôle d'accès	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 100'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Le carrefour de l'Escale est aménagé en giratoire. Il constitue le premier carrefour emprunté par les usagers de le semi-auto-route depuis la sortie d'autoroute Fribourg-Centre. Il ne permet pas de prioriser les bus sur l'axe route de Belfaux-route de la Chassotte à Givisiez. Il n'offre aucune sécurité et confort aux cyclistes.
TJM : 22'000 véh./j (2010)

Objectifs

- Gestion du trafic automobile entrant dans l'Agglomération afin de :
- améliorer les conditions de circulation des bus.
- améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers, en particulier, des usagers de mobilité douce.
- améliorer la qualité de l'espace public.

Description

Les travaux consistent à :

- Aménager le carrefour avec des feux de régulation du trafic.
- aménager des voies d'approche pour les transports publics.
- réaménager l'espace public de sorte à assurer la sécurité des piétons et cyclistes.

Opportunité

Le carrefour de l'Escale constitue un point de régulation du trafic essentiel pour gérer la circulation automobile entrant ou sortant dans le coeur de l'Agglomération. Il permet de contrôler l'accès au centre de l'agglomération et de favoriser la progression des bus sur la route de Belfaux et la route de la Chassotte à Givisiez. Au surplus, la mesure s'inscrit dans la continuité du PA2, notamment en lien avec la mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic. Elle participe donc à la réorganisation du TIM au sein de l'agglomération.

Utilité

C1: améliore la qualité du système de transports en limitant l'attractivité des TIM pour le trafic de transit et le trafic de destination. Et améliore la circulation des transports publics et celle des cyclistes.

C2: participe à la régulation du trafic automobile entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet, par cet effet, de favoriser une requalification générale de l'espace public dans l'Agglomération et de renforçer la qualité de vie ainsi que l'attractivité de la zone urbaine pour l'habitat et les services.

C3: participe à la régulation du trafic automobile entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet par cet effet, d'améliorer la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons.

C4: participe à la régulation du trafic automobile entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet par cet effet, de réduire les nuisances directes et indirectes du trafic (bruit, air, accidents de la circulation,...).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2021
Date prévue de la mise en service: 2022

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Canton

Instances concernées

Commune de Givisiez, OFROU

Tâche de l'Agglomération

Veille à coordonner la mesure avec les stratégies de mobilité, d'urbanisation et du paysage. Met en œuvre le concept TP en adéquation avec la mesure.

Tâche des Communes

Participe à la planification de la mesure avec le Canton. Coordonne avec l'Agglomération la mise en adéquation de la mesure avec les projets régionaux et communaux. Elle prend en charge les parties édilitaires du projet.

Tâche du Canton

Planifie et réalise la mesure. Il veille à la cohérence de la mesure avec le système de transports.

Autres

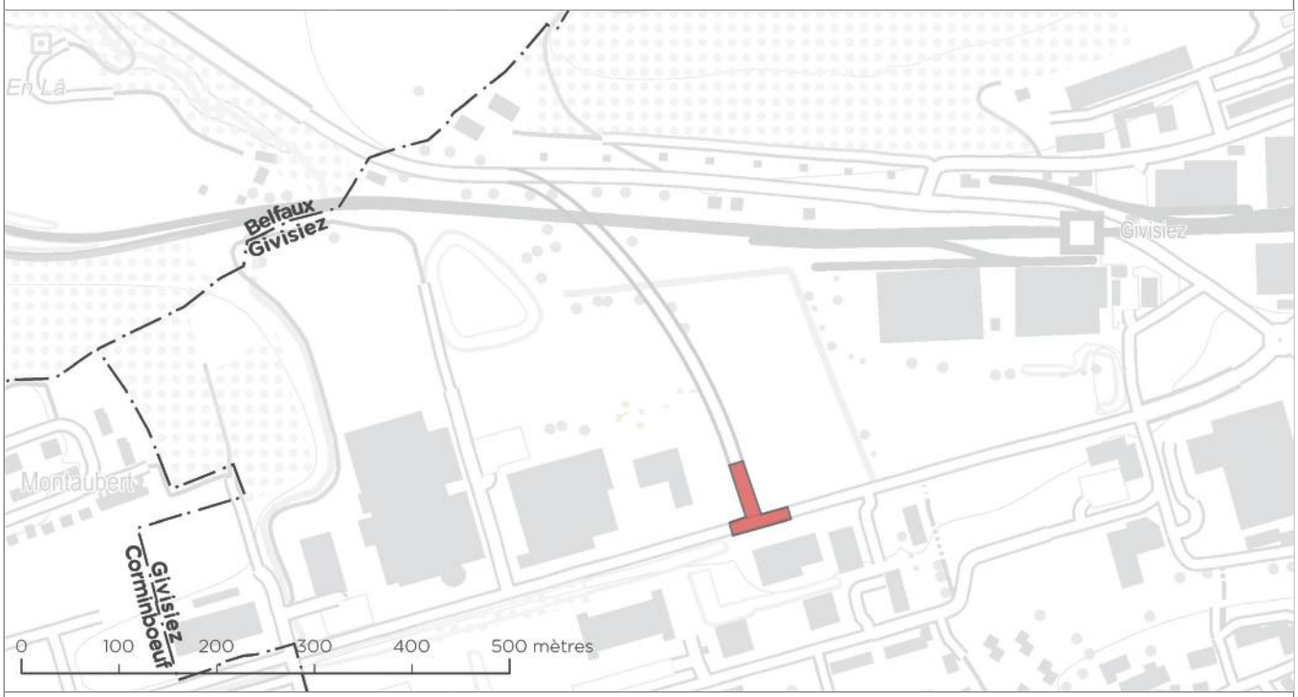
Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

Mesure n°A - Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic - Priorité A - Code ARE 2196.2.203

Mesure 3M.01.05	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour au droit du pont du Tiguelet	
Axe Belfaux/Givisiez	Paquet n°1 Contrôle d'accès	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 100'000 CHF	Maturité : 2
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Le pont du Tiguelet relie la route de Belfaux et la route Jo Siffert à travers la zone d'activité de Givisiez. Un carrefour à feu au droit du pont, sur la route Jo Siffert est nécessaire pour contrôler l'accès des véhicules en ville de Fribourg en amont, à leur entrée sur le territoire de Givisiez. De surcroît, il n'y a pas de gestion de priorisation des bus provenant de Corminbeouf. Pour mémoire, il s'agira d'une ligne cadencé à moins de 10 minutes.
TJM : 15'000 véh./j

Objectifs

Gestion du trafic automobile entrant dans l'Agglomération afin de :

- améliorer les conditions de circulation des bus.
- améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers, en particulier, des usagers de mobilité douce.
- améliorer la qualité de l'espace public.

Description

Les travaux consistent à :

- Mettre en œuvre une régulation du trafic par des feux au carrefour au droit du pont du Tiguelet, principalement entrant dans le centre de l'agglomération.

Opportunité

Le périmètre autour de la présente mesure est en mutation. La construction du pont du Tiguelet permet de supprimer un passage à niveau. Dans ce contexte l'aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour, situé au droit du pont, constitue une opportunité de retenir le trafic venant de Belfaux dans un secteur peu sensible. De plus, il permet d'offrir la priorité aux bus circulant sur la route Jo-siffert. Cette mesure offre des opportunité de réguler le trafic en lien avec le PA2 et ainsi offrir de meilleurs conditions de sécurité et de confort pour la MD.

Utilité

C1: améliore la qualité du système de transports en limitant l'attractivité des TIM pour le trafic de transit et le trafic de destination. Et améliore la circulation des transports publics et celle des cyclistes.

C2: participe à la régulation du trafic automobile entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet, par cet effet, de favoriser une requalification générale de l'espace public dans l'Agglomération et de renforçer la qualité de vie ainsi que l'attractivité de la zone urbaine pour l'habitat et les services.

C3: participe à la régulation du trafic automobile entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet par cet effet, d'améliorer la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons.

C4: participe à la régulation du trafic automobile entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet par cet effet, de réduire les nuisances directes et indirectes du trafic (bruit, air, accidents de la circulation,...).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2021
Date prévue de la mise en service: 2022

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Canton

Instances concernées

Commune de Givisiez

Tâche de l'Agglomération

Veille à coordonner la mesure avec les stratégies de mobilité, d'urbanisation et du paysage. Met en œuvre le concept TP en adéquation avec la mesure.

Tâche des Communes

Participe à la planification de la mesure avec le Canton. Coordonne avec l'Agglomération la mise en adéquation de la mesure avec les projets régionaux et communaux.

Tâche du Canton

Planifie et réalise la mesure. Il veille à la cohérence de la mesure avec le système de transports.

Autres

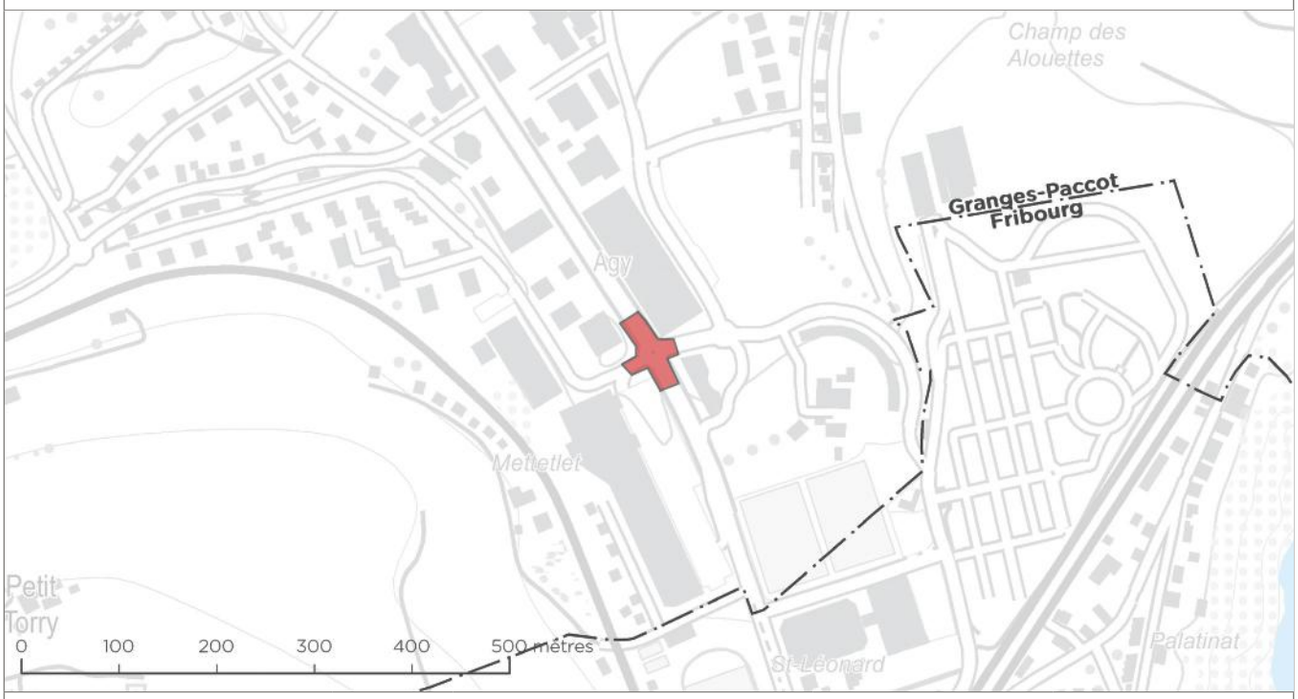
Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

Mesure n°A - Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic - Priorité A - Code ARE 2196.2.203

Mesure 3M.01.06	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour des Grives	
Axe Granges-Paccot/Agy	Paquet n°1 Contrôle d'accès	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 100'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Le carrefour des Grives est aménagé en giratoire. Il ne permet pas de contrôler le trafic entrant ou sortant en ville depuis la route de Morat et la sortie d'autoroute Fribourg-Nord. Le secteur de Saint-Léonard est souvent congestionné en heures de pointe, bloquant l'avancée des bus, pris dans la circulation.
TJM : 18'000 véh./j (2010)

Objectifs

Gestion du trafic automobile entrant dans l'Agglomération afin de :
- améliorer les conditions de circulation des bus.
- améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers, en particulier, des usagers de mobilité douce.
- améliorer la qualité de l'espace public.

Description

Les travaux consistent à :
- mettre en oeuvre une régulation par feux au carrefour des Grives afin de contrôler le trafic entrant en ville.
- Réaménager l'espace public afin de requalifier le lieu et améliorer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.

Opportunité

Le carrefour des Grives constitue un point de régulation du trafic essentiel pour limiter la circulation automobile entrant en ville par l'axe de Morat en provenance de la sortie d'autoroute Fribourg-Nord. Il permet de contrôler l'accès au centre de Fribourg pour réguler la progression des bus jusqu'au Bourg et au centre de Fribourg. Subsidiairement, cet aménagement permettra de limiter le transit à travers le secteur sportif et de loisirs de Saint-Léonard.

Utilité

C1: améliore la qualité du système de transports en limitant l'attractivité des TIM pour le trafic de transit et le trafic de destination. Et améliore la circulation des transports publics et celle des cyclistes.

C2: participe à la régulation du trafic automobile entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet, par cet effet, de favoriser une requalification générale de l'espace public dans l'Agglomération et de renforçer la qualité de vie ainsi que l'attractivité de la zone urbaine pour l'habitat et les services.

C3: participe à la régulation du trafic automobile entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet par cet effet, d'améliorer la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons.

C4: participe à la régulation du trafic automobile entrant dans l'Agglomération aux heures de pointe. Elle permet par cet effet, de réduire les nuisances directes et indirectes du trafic (bruit, air, accidents de la circulation,...).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2021
Date prévue de la mise en service: 2022

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Canton

Instances concernées

Commune de Granges-Paccot

Tâche de l'Agglomération

Veille à coordonner la mesure avec les stratégies de mobilité, d'urbanisation et du paysage. Met en œuvre le concept TP en adéquation avec la mesure.

Tâche des Communes

Participe à la planification de la mesure avec le Canton. Coordonne avec l'Agglomération la mise en adéquation de la mesure avec les projets régionaux et communaux.

Tâche du Canton

Planifie et réalise la mesure. Il veille à la cohérence de la mesure avec le système de transports.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

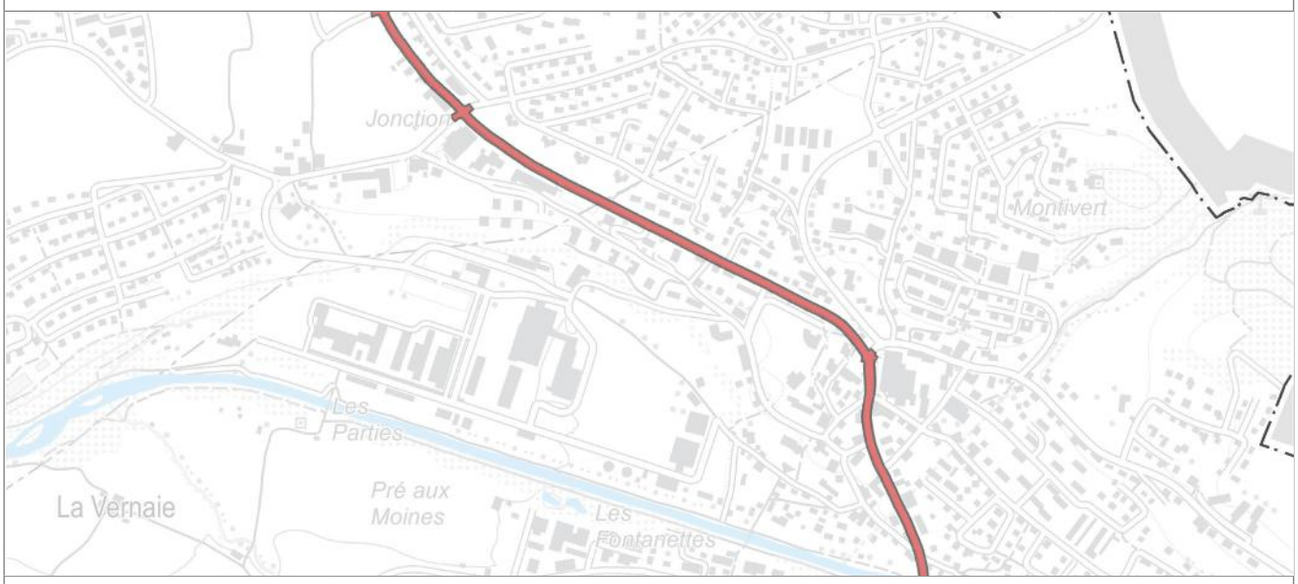
Mesure 3M.02.10 - Requalification de la route de Morat.

Mesures A du PA2 en relation

-

Mesure 3M.02.01	Requalification de l'axe de Marly - secteur Marly	
Axe Marly/Pérolles	Paquet n°2 Axe d'entrée	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 7'500'000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°41.22 - Réaménagement de la traversée de Marly - Grand-Pré (paquet P4) - priorité Be - code ARE : 2196.2.100
Mesure n°41.23 - Réaménagement de la traversée de Marly, entre Marly - Grand-Pré et Marly-Cité, y. c. rabattement MD (paquet P4) - priorité B - code ARE : 2196.2.101
Mesure n°41.24 - Réaménagement de la centralité de Marly-Cité (paquet P4) - priorité B - code ARE : 2196.2.102



Mesure

Etat actuel

Les routes de Gruyère et de Fribourg constituent à la fois l'axe central de distribution du trafic dans le centre de Marly et une pénétrante d'accès au centre-ville de Fribourg. Elle concentre l'essentiel du trafic automobile, des transports publics et du trafic cycliste. Le PA2 avait identifié le besoin de réaménager la traversée de Marly et de valoriser cet axe urbanisé. Actuellement, les carrefours de la traversée de Marly sont aménagés en giratoires qui ne permettent pas de prioriser les bus sur la circulation automobile ni d'offrir un confort et une sécurité suffisante aux cycles. Le Cycle d'Orientation de Marly attire de nombreux piétons, dont la traversée bloque la circulation, et par la même occasion toute progression des bus sur l'axe de la route de Fribourg.
TJM : 15'000 véh./j (2010)

Objectifs

- Amélioration des conditions de circulation des bus.
- Gestion du trafic automobile entrant au centre-ville.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Amélioration de la qualité de l'espace public et valorisation de l'axe.
- Valorisation de la qualité de vie sur l'axe en lien avec l'urbanisation.

Description

Les travaux consistent à

- Mettre en œuvre la mesure prévue dans le PA2 et poursuivre les aménagements avec la présente mesure.
- Aménager des mesures visant à favoriser circulation des bus dans la traversée de Marly.
- Installer des systèmes de feu régulés entre eux assurant la priorité des TP.
- Aménager les carrefours de Marly-Cité, de la Grangette, du Centre et des Rittes en cohérence.
- Aménager les voies d'accès au carrefour de manière à favoriser la progression des transports publics.
- Requalifier l'espace public pour améliorer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.

Opportunité

Les tronçons d'approche de la ville de Fribourg font déjà l'objet de mesures cofinancées dans le cadre du PA2 (mesures A du PA2). Diverses mesures du PA2 prévoyaient à l'horizon du PA3 (priorités B et C du PA2) des mesures de réaménagement de la centralité et de la traversée de Marly. Elles sont regroupées dans la présente mesure. La mesure permettra également de mettre en oeuvre le deuxième itinéraire principal de MD, prévue dans la stratégie du PA3.

Utilité

C1: améliore la circulation des transports publics et l'attractivité des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile sur l'axe Fribourg-Marly.

C2: améliore la qualité de l'espace public, contribue à renforcer l'attractivité du lieu, notamment pour les piétons.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons, justifiée sur cet axe à orientation trafic.

C4: valorise le centre de Marly et améliore la qualité des espaces publics par l'aménagement de la traversée et la modération des vitesses.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2019
Date prévue de la mise en service: 2024

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Canton

Instances concernées

Commune de Marly

Tâche de l'Agglomération

Veille à la coordination entre les aménagements locaux et cantonaux. Soutient la commune dans sa démarche de mise en œuvre.

Tâche des Communes

Participe à la planification et à la réalisation de la mesure.

Tâche du Canton

Assure la planification et les réalisations sur le réseau cantonal. Assure la coordination avec la Commune et l'Agglomération.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

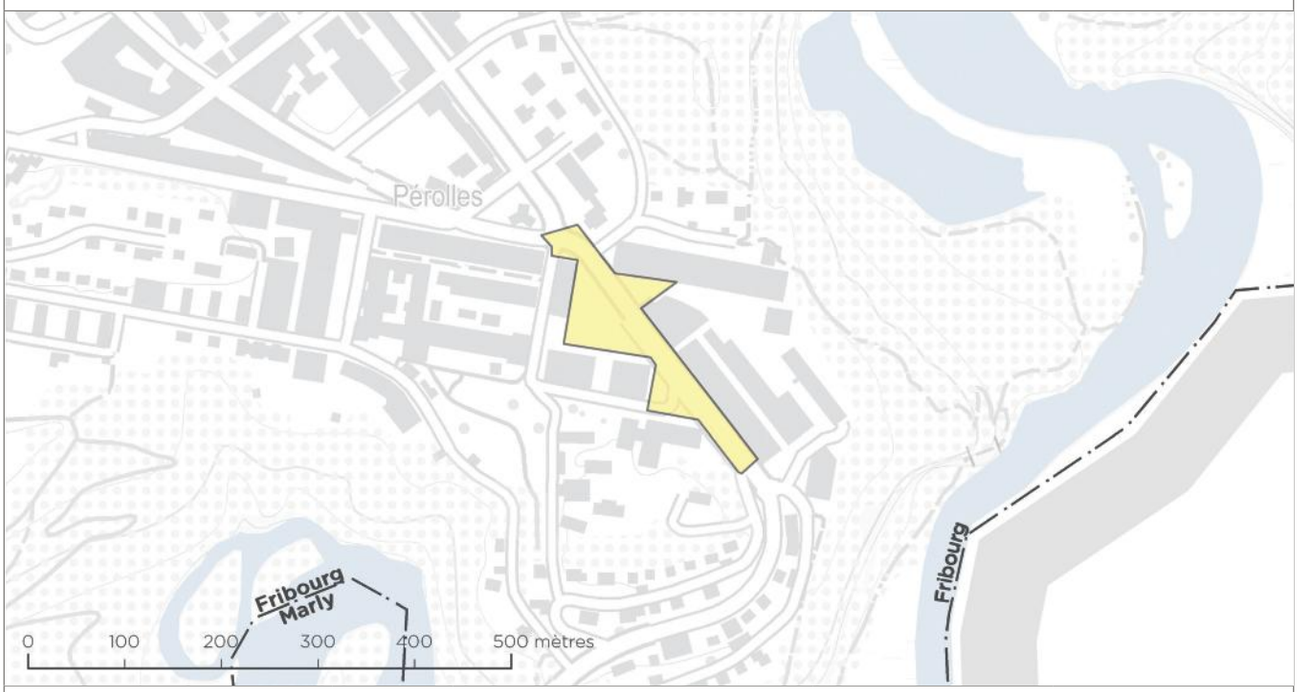
Mesure 3M.01.01 - Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de la Gérine.
Mesure 3M.05.01 - Réaménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP n°1 à Marly - secteur Est.
Mesure 3M.05.02 - Réaménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP n°3 à Marly - secteur ouest.

Mesures A du PA2 en relation

Mesure n°11.10 - Réalisation de voies de bus continues en entrée de Fribourg, entre Marly Grand-Pré et Pérolles (direction gare) (paquet nveau P6) - priorité A - code ARE: 2196.2.011

Mesure 3M.02.02	Requalification de l'axe de Marly - secteur Fribourg	
Axe Marly/Pérolles	Paquet n°2 Axe d'entrée	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 11'560'000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°41.8 - Aménagement d'un plateau avec arrêts TP et deux traversées piétonnes sur le boulevard de Pérolles dans le secteur des hautes écoles (paquet 4) - priorité C



Mesure

Etat actuel

Le secteur Pérolles/Ecole d'Ingénieurs se situe à une porte d'entrée de la ville de Fribourg. Il constitue également un secteur des écoles, attirant un grand nombre d'étudiants. Les bâtiments scolaires se trouvent de part et d'autre du boulevard de Pérolles, mais la continuité piétonne n'est pas assurée. Le PA2 avait identifié le besoin d'améliorer la circulation des bus sur cet axe.
TJM : 16'400 véh./j (2010)

Objectifs

- Amélioration des conditions de circulation des bus.
- Gestion du trafic automobile entrant au centre-ville.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Amélioration de la qualité de l'espace public et valorisation de l'axe.
- Valorisation de la qualité de vie sur l'axe en lien avec l'urbanisation.

Description

- Requalification de l'espace public valorisant la circulation des bus et des cycles, et offrant des trottoirs pour les piétons confortables et agréables.(Ex : Limitation des places de stationnement sur voirie, élargissement des trottoirs, aménagement de voies cyclables confortables et sûres, prise en compte prioritaire de la progression des bus).
- Amélioration de l'accessibilité aux écoles.
- Valorisation de la mobilité douce, en particulier piétonne, des espaces publics du secteur des Hautes écoles.
- Aménagement favorisant la circulation des bus.
- Réaménagement du carrefour Fonderie/Pérolles.
- Requalifier le plateau de Pérolles dans l'esprit d'un véritable campus en réduisant l'emprise du trafic individuel (TIM) sur ce secteur.
- Les aménagements concernent le secteur des Hautes Ecoles, y compris le carrefour Fonderie/Pérolles.

Opportunité
Il était déjà prévu dans le PA2 d'améliorer et de sécuriser les traversées. Il apparait aujourd'hui nécessaire d'avoir une réflexion globale sur les espaces publics aux abords du boulevard de Pérolles, qui sont dédiés principalement aux déplacements des piétons et des cyclistes ainsi que sur la circulation des bus, qui doivent être favorisé.

Utilité
C1: améliore la qualité du système de transports en réduisant le trafic de transit (en contrôlant l'accès des véhicules individuels motorisés) et en améliorant la circulation des transports publics et des cyclistes.

C2: en réduisant le trafic de transit et en améliorant la qualité de l'espace public, renforce l'attractivité du lieu, notamment pour les piétons, en particulier les étudiants des hautes écoles.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons, justifiée par la situation sur l'axe de distribution urbaine.

C4: diminue le trafic dans le centre de Fribourg et renforce l'attractivité des bus et de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2028
Date prévue de la mise en service: 2029

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

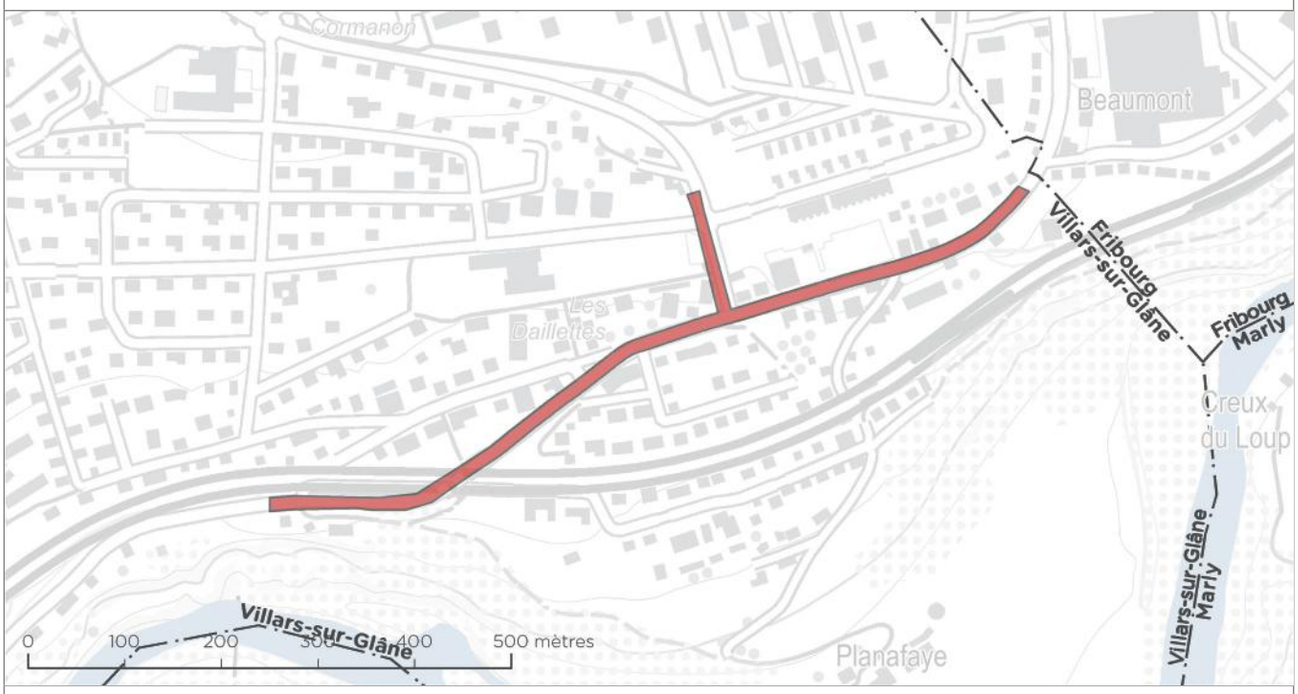
Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
Mesure 3M.04.01 - Requalification du boulevard de Pérolles.
Mesure 3M.06.01 - Aménagement d'une liaison MD sur le tracé de la ligne ferroviaire industrielle Pérolles- secteur Gare de Fribourg.
Mesure 3M.07.09 - Aménagement d'une liaison MD entre l'HEIA et le quartier de la Pisciculture.

Mesures A du PA2 en relation
Mesure n°11.10 - Réalisation de voies de bus continues en entrée de Fribourg, entre Marly Grand-Pré et Pérolles (direction gare) (paquet nveau P6) - priorité A - code ARE: 2196.2.011

Mesure 3M.02.03	Requalification de l'axe de la Glâne - Carrefours Planafaye-Daillettes - secteur Villars-sur-Glâne		
Axe Avry/Villars-sur-Glâne	Paquet n°2 Axe d'entrée	Mesure infrastructurelle	
Priorité : A	Coûts : 5'150'000 CHF		Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée :			



Mesure

Etat actuel

La route de la Glâne se situe sur une route du réseau principal structurant d'accès au centre-ville de Fribourg. Elle concentre de beaucoup de trafic aux heures de pointe. La circulation des cycles y est aujourd'hui relativement peu attractive. Le carrefours entre la route de Glâne et la route de Cormanon n'est pas régulé. Il y a de nombreuses problématiques de circulations au carrefours Glâne/Cormanon, qui entrave la progression des bus.
TJM : 10'100 véh./j (2010)

Objectifs

- Gestion du trafic automobile entrant au centre-ville.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce (notamment des cyclistes).
- Amélioration de la qualité de l'espace public et valorisation de l'axe.
- Amélioration des conditions de circulation des bus.

Description

Les travaux consistent à :

- Requalifier la route de la Glâne et bas de la route de Cormanon avec des aménagements MD et TP.
- Mettre en oeuvre une régulation du trafic par feux au carrefour des routes de la Glâne/Cormanon.

Opportunité

L'aménagement de la route de la Glâne est nécessaire du fait de son rôle de pénétrante routière. Elle participe au fonctionnement de la ceinture de distribution urbaine. Elle est intégrée au réseau de mobilité douce structurant de l'Agglomération, la TransAgglo, et doit à se titre répondre à des critères de sécurité et de confort des cyclistes. Elle permet de compléter le système de régulation du trafic visant à prioriser les bus.

Utilité

C1: améliore la circulation des transports publics et l'attractivité des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile au centre de Fribourg.

C2: en réduisant le trafic de transit et en améliorant la qualité de l'espace public, renforce l'attractivité du lieu, notamment pour les piétons.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons, justifiée par le fait qu'il s'agisse d'une route constituante de l'axe de distribution urbaine.

C4: valorise les espaces publics autour de l'axe et renforce l'attractivité des bus et de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2019
Date prévue de la mise en service: 2020

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Canton

Instances concernées

Commune de Villars-sur-Glâne

Tâche de l'Agglomération

Veille à la coordination entre les aménagements locaux et cantonaux. Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes

Participe à la planification et à la réalisation de la mesure.

Tâche du Canton

Assure la planification et les réalisations sur le réseau cantonal. Assure la coordination avec la commune et l'Agglomération.

Autres

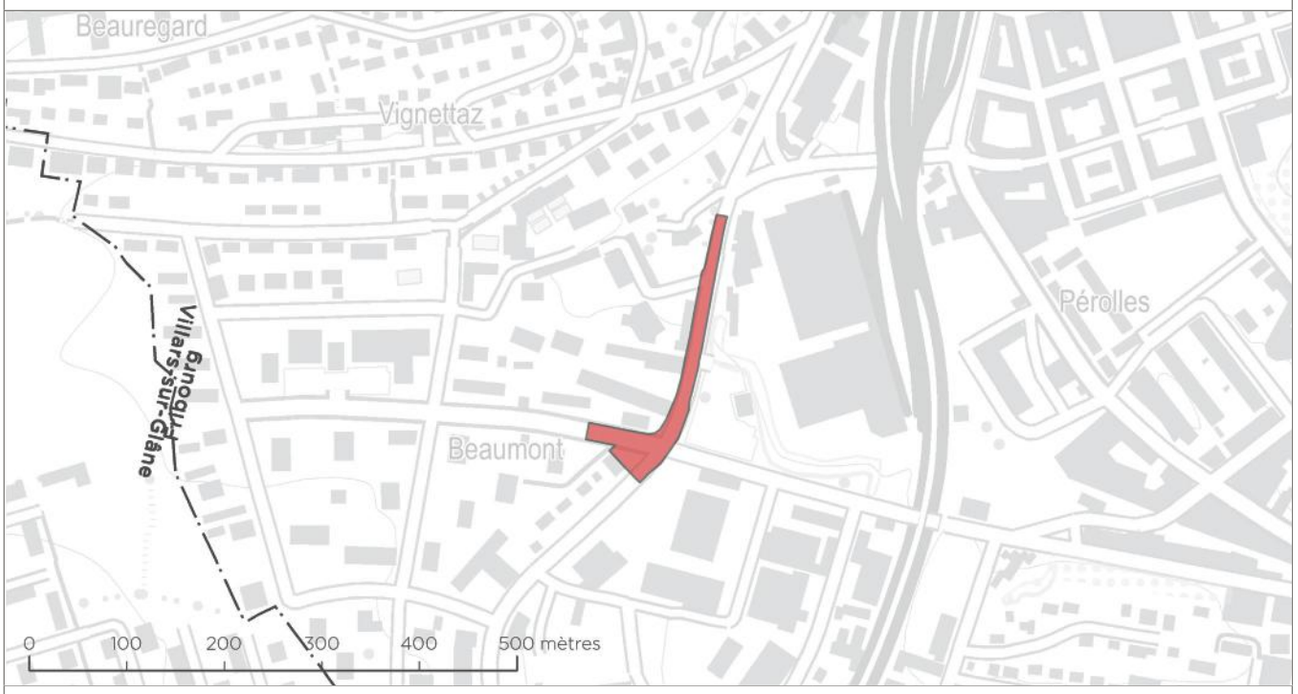
Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

-

Mesure 3M.02.04	Requalification de l'axe de la Glâne - Carrefours Beaumont-Bluefactory - secteur Fribourg	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne	Paquet n°2 Axe d'entrée	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 5'590'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée :		



Mesure

Etat actuel

La route de la Glâne se situe sur une pénétrante d'accès au centre-ville de Fribourg et concentre de ce fait beaucoup de trafic. La circulation des cycles y est aujourd'hui relativement peu attractive. La priorité des bus dans les carrefours fait défaut.
TJM : 22'100 véh./j (2010)

Objectifs

- Gestion du trafic automobile entrant au centre-ville.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce (notamment des cyclistes).
- Amélioration de la qualité de l'espace public et valorisation de l'axe.
- Améliorartion des conditions de circulation des bus.

Description

Les travaux consistent à :

- Requalifier la route de la Glâne - Midi.
- Réaménager l'espace public afin de requalifier le lieu et améliorer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
- Mettre en oeuvre une régulation du trafic par feux au carrefour de Beaumont.

Opportunité

L'aménagement de la route de la Glâne est nécessaire du fait de son rôle de pénétrante routière. Elle participe au fonctionnement de la ceinture de distribution urbaine. Elle est intégrée au réseau de mobilité douce structurant de l'Agglomération, la TransAgglo, et doit à se titre répondre à des critères de sécurité et de confort pour les cyclistes. Elle permet d'améliorer les condition de circulation des bus.

Utilité

C1: améliore la circulation des transports publics et l'attractivité des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile au centre de Fribourg.

C2: en réduisant le trafic de transit et en améliorant la qualité de l'espace public, renforce l'attractivité du lieu, notamment pour les piétons.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons, justifiée par la fait qu'il s'agisse une route constituante de l'axe de distribution urbaine.

C4: diminue le trafic dans le centre de Fribourg, valorise les espaces publics autour de l'axe et renforce l'attractivité des bus et de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2020
Date prévue de la mise en service: 2021

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération

Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton

Participe à la planification de la mesure.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

-

Mesure 3M.02.05	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefour Beaumont-Daillettes - secteur Fribourg	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne	Paquet n°2 Axe d'entrée	Mesure infrastructurelle
Priorité : B	Coûts : 5'670'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée :		

Mesure

Etat actuel

La route de la Glâne se situe sur une pénétrante d'accès au centre-ville de Fribourg et concentre de ce fait beaucoup de trafic. La circulation des cycles y est aujourd'hui relativement peu attractive.
TJM : 22'100 véh./j (2010)

Objectifs

- Gestion du trafic automobile entrant au centre-ville.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce (notamment des cyclistes).
- Amélioration de la qualité de l'espace public et valorisation de l'axe.

Description

Les travaux consistent à :

- Requalifier la route de la Glâne.
- Réaménager l'espace public afin de requalifier le lieu et améliorer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.

Opportunité
L'aménagement de la route de la Glâne est nécessaire du fait de son rôle de pénétrante routière. Elle participe au fonctionnement de la ceinture de distribution urbaine. Elle est intégrée au réseau de mobilité douce structurant de l'Agglomération, la TransAgglo, et doit à se titre répondre à des critères de sécurité et de confort pour les cyclistes.

Utilité
C1: améliore la circulation des transports publics et l'attractivité des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile au centre de Fribourg.

C2: en réduisant le trafic de transit et en améliorant la qualité de l'espace public, renforce l'attractivité du lieu, notamment pour les piétons.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons, justifiée par la fait qu'il s'agisse une route constituante de l'axe de distribution urbaine.

C4: diminue le trafic dans le centre de Fribourg, valorise les espaces publics autour de l'axe et renforce l'attractivité des bus et de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2025
Date prévue de la mise en service: 2026

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
3M.02.03 - Requalification de l'axe de la Glâne - Carrefours Planafaye-Daillettes - secteur Villars-sur-Glâne.

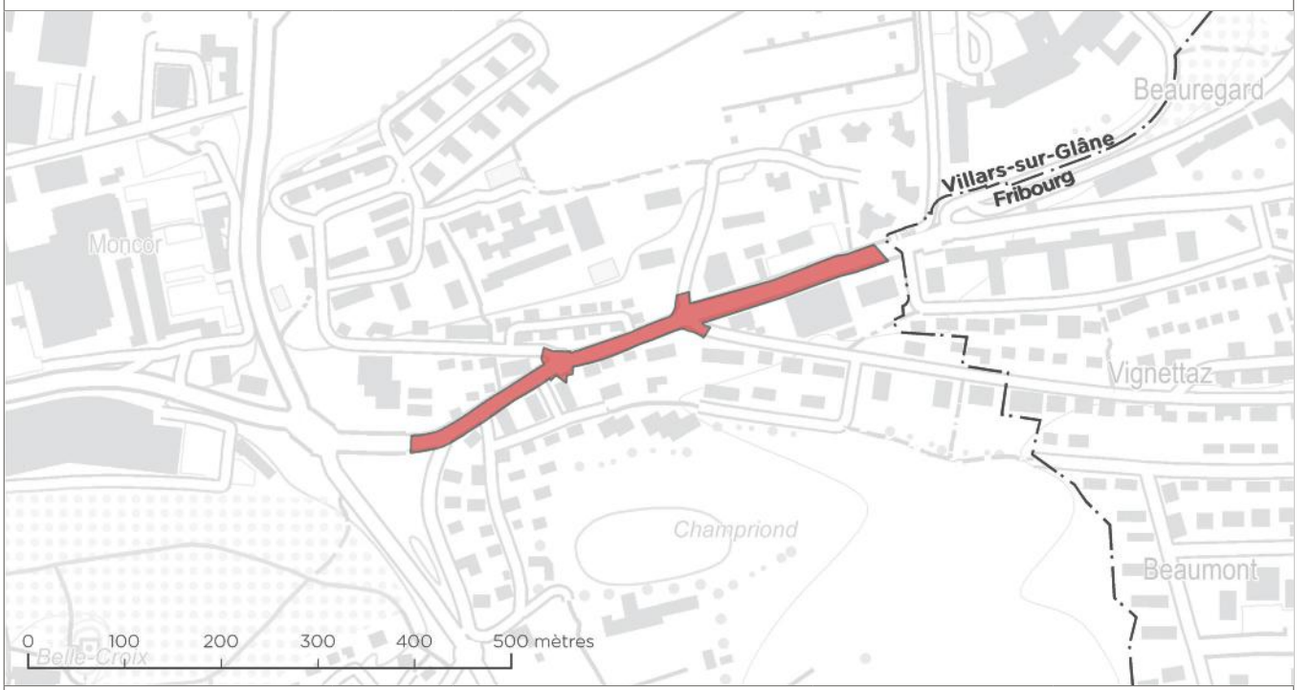
Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.02.06	Requalification de la route de Villars - Carrefours Belle-Croix-Hôpital cantonal - secteur Villars-sur-Glâne		
Axe Avry/Villars-sur-Glâne	Paquet n°2 Axe d'entrée	Mesure infrastructurelle	
Priorité : A	Coûts : 3'170'000 CHF		Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :

Mesure n°41.15 - Réaménagement du carrefour des routes de Villars et Villars-Vert. Etape du réaménagement avant phase B : arrêt sur chaussée pour TP, élargissement du trottoir, aménagement d'une piste cyclable et d'un abri-voyageur (paquet P7) - priorité B - code ARE : 2196.2.094

Mesure n°41.13 - Réaménagement de la route de Villars (paquet P7) - priorité C



Mesure

Etat actuel

La route de Villars constitue une route du réseau structurant (pénétrante) d'accès au centre-ville de Fribourg et concentre de ce fait beaucoup de trafic. Une des deux principales lignes TP d'Agglomération circule sur cet axe. Le PA2 avait déjà identifié le besoin de réaménager ce secteur.

Objectifs

- Gestion du trafic automobile entrant au centre-ville.
- Amélioration des conditions de circulation des bus.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Amélioration de la qualité de l'espace public.

Description

Les travaux consiste à :

- faciliter la progression des bus en leur donnant notamment la priorité aux carrefours à feux.
- Réaménager la route de Villars conformément aux objectifs retenus et dans la continuité des aménagements prévus dans le PA2.
- Réaménager l'espace public afin de requalifier le lieu et d'améliorer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
- faciliter la progression des bus en leur donnant notamment la priorité aux carrefours à feux.

Opportunité
Comme relevé dans le PA2, la route de Villars a un caractère de pénétrante d'Agglomération dominée par le trafic individuel motorisé, peu valorisant comme en attestent les activités qui la borde (enseignes de voitures, station essence...). Un des enjeux de l'aménagement de la route de Villars consiste donc à lui donner un caractère urbain et à faciliter la circulation des bus.

Utilité
C1: améliore la circulation des transports publics et l'attractivité des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile au centre de Fribourg.

C2: améliore la qualité de l'espace public, contribue à renforcer l'attractivité de l'axe.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons, justifiée sur cet axe à orientation trafic.

C4: valorise les espaces publics autour de l'axe et renforce l'attractivité des bus et de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2021
Date prévue de la mise en service: 2022

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Villars-sur-Glâne

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

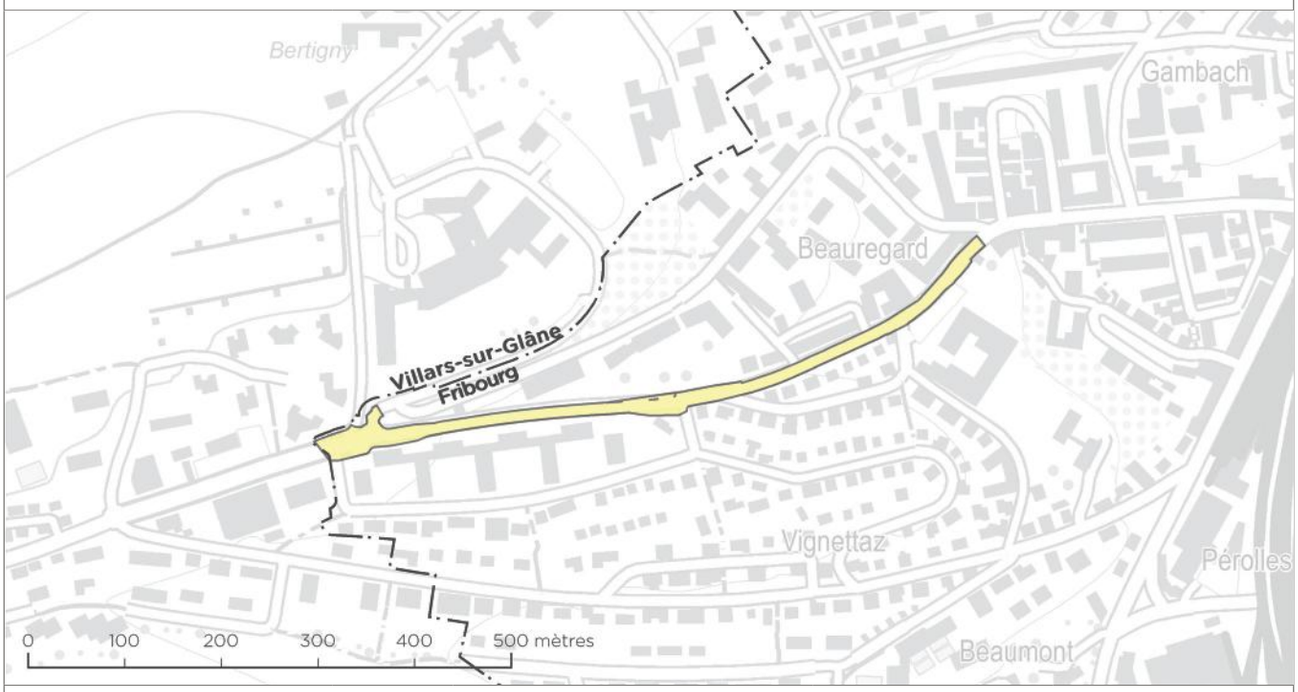
Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
Mesure 3M.01.03 - Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de Belle-Croix.

Mesures A du PA2 en relation
Mesure n°11.11 - Aménagement des voies bus sur les routes de Villars et de Moncor, en approche et sortie du carrefour de Belle-Croix (2 directions) (paquet nveau P6) - priorité A - code ARE: 2196.2.012

Mesure 3M.02.07	Requalification de la route de Villars - Carrefours Hôpital cantonal-Bertigny - secteur Fribourg	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne	Paquet n°2 Axe d'entrée	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 8'570'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

La route de Villars constitue une pénétrante d'accès au centre-ville de Fribourg et concentre de ce fait beaucoup de trafic. Une des deux principales lignes TP d'Agglomération circule sur cette route. Le carrefour route de Villars/Hôpital est actuellement un carrefour giratoire. Il ne permet pas de prioriser les TP. Son aménagement n'est pas non plus optimal pour le confort et la sécurité des cyclistes. Ce carrefour se situe au niveau du point de rupture de charges de l'axe. Le PA2 avait identifié le besoin d'aménager une voie bus sur le chemin des Pensionnats et de prioriser les bus au carrefour. L'ambition plus forte du PA3 en termes de gestion du trafic et de priorisation des TP nécessite un réaménagement complet de ce carrefour.

Objectifs

- Gestion du trafic automobile entrant au centre-ville.
- Amélioration des conditions de circulation des bus.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Amélioration de la qualité de l'espace public.

Description

Les travaux consistent à :

- Réaménager la route de Villars conformément aux objectifs retenus et dans la continuité des aménagements prévus dans le PA2.
- Réaménager l'espace public afin de requalifier le lieu et d'améliorer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
- Aménager les carrefours avec des feux de régulation du trafic.
- Donner la priorité au bus dans les carrefours et le long de l'axe routier.

Opportunité
L'aménagement de la route de Villars est nécessaire du fait de son rôle de pénétrante. La partie Est de la route de Villars, sur la commune de Fribourg, est aménagée temporellement après la partie ouest à Villars-sur-Glâne, d'avantage prioritaire en termes de charges de trafic. Le carrefour route de Villars/Hôpital cantonal constitue un point de gestion du trafic essentiel pour réguler la circulation sur la route de Villars. Il permet de favoriser la progression des bus sur la route de Villars et le centre de Fribourg et de gérer l'accessibilité à l'Hôpital cantonal/ le Guintzet.

Utilité
C1: améliore la circulation des transports publics et l'attractivité des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile au centre de Fribourg.

C2: en améliorant la qualité de l'espace public, contribue à renforcer l'attractivité de l'axe, notamment pour les piétons.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons, justifiée sur cet axe à orientation trafic.

C4: valorise les espaces publics autour de l'axe et renforce l'attractivité des bus et de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2027
Date prévue de la mise en service: 2028

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées
Commune de Villars-sur-Glâne

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
Mesure n°11.9 - Aménagement d'une voie bus sur le chemin des Pensionnats (direction gare) et priorisation TP au giratoire (paquet nveau P6) - priorité A - code ARE: 2196.2.010
Mesure n°11.4 - Aménagement d'un arrêt sur chaussée (direction gare) et priorisation par une écluse TP régulée par feux (direction Moncor), à l'arrêt Bethléem sur la route de Villars (paquet nveau P6) (paquet nveau P6) - priorité A - code ARE: 2196.2.005
Mesure n°41.9 - Aménagement de l'avenue Beauregard et de la connexion MD vers la gare (paquet 6) - priorité A - code ARE: 2196.2.088
Mesure n°41.10 - Réaménagement de la place Vignettaz-Daler et de ses arrêts (paquet 6) - priorité A - code ARE: 2196.2.089

Mesure 3M.02.08	Requalification de la route de la Chassotte - Carrefour de la Chassotte - secteur Givisiez		
Axe Jura-Givisiez-Belfaux	Paquet n°2 Axe d'entrée	Mesure infrastructurelle	
Priorité : B	Coûts : 3'510'000 CHF		Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°41.11 - Réaménagement de la route du Jura, entre le giratoire de Vuille et le carrefour de la Chassotte (paquet P8) - priorité C

Mesure

Etat actuel
L'axe du Jura constitue une pénétrante d'accès au centre-ville de Fribourg et concentre de ce fait beaucoup de trafic. Le PA2 avait identifié le besoin de réaménager la route du Jura entre le giratoire de Vuille et le carrefour de la Chassotte à Givisiez.

Objectifs
- Amélioration de la circulation des bus.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce, notamment aux traversées piétonnes.
- Amélioration de la qualité de l'espace public.

Description
Les travaux consistent à :
- Réaménager la route de la Chassotte conformément aux objectifs du PA2-mesure 41.11.

Opportunité
Cette mesure, prévue dans le PA2 en priorité C (cf. : mesure n°41.11 : « Réaménagement de la route du Jura, entre le giratoire de Vuille et le carrefour de la Chassotte » - paquet P8), est reprise en priorité B dans le PA3. L'aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de l'Escale en priorité A vise à améliorer la circulation des bus et limiter la circulation automobile dans un premier temps.

Utilité

C1: améliore la circulation des transports publics et l'attractivité des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile.

C2: améliore la qualité de l'espace public, contribue à renforcer l'attractivité de l'axe, notamment pour les piétons.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons, justifiée sur cet axe à orientation trafic.

C4: valorise les espaces publics autour de l'axe et renforce l'attractivité des bus et de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2025
Date prévue de la mise en service: 2026

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Givisiez

Instances concernées
Canton

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Participe à la coordination de la mesure et à sa planification en lien avec les aménagements à prévoir au niveau du carrefour de l'Escale.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.02.09	Requalification de la route du Jura - Carrefours Broye-Sainte-Agnès - secteur Fribourg		
Axe Jura-Givisiez-Belfaux	Paquet n°2 Axe d'entrée	Mesure infrastructurelle	
Priorité : C	Coûts : 18'880'000 CHF		Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°41.11 - Réaménagement de la route du Jura, entre le giratoire de Vuille et le carrefour de la Chassotte (paquet P8) - priorité C

Mesure

Etat actuel

La route du Jura constitue une pénétrante d'accès au centre-ville de Fribourg et concentre de ce fait beaucoup de trafic. Un projet de valorisation et de densification est prévu par la ville de Fribourg sur cet axe identifié pour du développement urbanistique. Le PA2 avait identifié le besoin de réaménager la route du Jura entre le giratoire de Vuille et le carrefour de la Chassotte à Givisiez. Le giratoire de Vuille ne permet pas de prioriser les bus. Son aménagement n'est pas non plus optimal pour le confort et la sécurité des cyclistes.

Objectifs

- Amélioration des conditions de circulation des bus.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce, notamment aux traversées piétonnes.
- Amélioration de la qualité de l'espace public.

Description

Les travaux consistent à :

- Réaménager la route du Jura conformément aux objectifs retenus dans le PA2.
- Réaménager les carrefours avec une régulation du trafic par des feux pour donner la priorité aux bus.

Opportunité
Cette mesure, prévue dans le PA2 en priorité C (cf. : mesure n°41.11 : « Réaménagement de la route du Jura, entre le giratoire de Vuille et le carrefour de la Chassotte » - paquet P8), est reprise en priorité B dans le PA3. L'aménagement du carrefour de Vuille doit limiter le transit entre la route du Jura et la rue de Morat et faciliter la circulation des bus. Il doit fonctionner en liaison avec le carrefour Sainte-Thérèse/Général Guisan.

Utilité
C1 : améliore la circulation des transports publics et l'attractivité des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile.

C2 : améliore la qualité de l'espace public, contribue à renforcer l'attractivité de l'axe, notamment pour les piétons.

C3 : améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons, justifiée sur cet axe à orientation trafic.

C4 : valorise les espaces publics autour de l'axe et renforce l'attractivité des bus et de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux : 2023
Date prévue de la mise en service : 2024

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale :
Part cantonale :
Part communale :

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Pariticpe à la planification, notamment en matière de transports publics régionaux, qui empruntent cet route. Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.02.10	Requalification de la route de Morat - Carrefours Vieux-Moulins-Cimetière	
Axe Granges-Paccot/Agy	Paquet n°2 Axe d'entrée	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 800'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		

Mesure

Etat actuel

La route de Morat constitue une pénétrante d'accès au centre de Fribourg et concentre de ce fait beaucoup de trafic. La circulation des bus n'est pas aisée en heures de pointe, du fait du trafic automobile.
TJM : 20'000 véh./j (2010)

Objectifs

- Amélioration de la circulation des bus.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce. notamment aux traversées piétonnes.
- Amélioration de la qualité de l'espace public.

Description

Les travaux consistent à :

- Réaménager la route de Morat avec des éléments du payasage.
- Réaménager les carrefours avec une régulation par feux pour assurer la gestion du trafic et notamement, en complément du contrôle d'accès. Cela favorisera la progression des bus.
- Mettre en oeuvre des aménagements pour la mobilité douce.

Opportunité

L'aménagement de la route de Morat est nécessaire du fait de son rôle de pénétrante. Elle participe au fonctionnement de la ceinture de distribution urbaine, en liaison avec le pont de la Poya. L'aménagement de la route de Morat est justifié au regard du développement du secteur de Saint-Léonard et des stratégie de densification du secteur. Les aménagements sont coordonnés avec ceux prévus par l'OFROU à la jonction autoroutière.

Utilité

C1: améliore la circulation des transports publics et l'attractivité des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile.

C2: améliore la qualité de l'espace public, contribue à renforcer l'attractivité de l'axe, notamment pour les piétons.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons, justifiée sur cet axe à orientation trafic.

C4: valorise les espaces publics autour de l'axe et renforce l'attractivité des bus et de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2022
Date prévue de la mise en service: 2022

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Canton

Instances concernées

Commune de Granges-Paccot

Tâche de l'Agglomération

Veille à la coordination entre les aménagements locaux et cantonaux. Soutient la commune dans sa démarche de mise en œuvre.

Tâche des Communes

Participe à la planification et à la réalisation de la mesure.

Tâche du Canton

Assure la planification et les réalisations sur le réseau cantonal. Assure la coordination avec la commune et l'Agglomération et l'OFROU dans le cadre de la planificiation du réaménagement de la jonction autoroutière.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

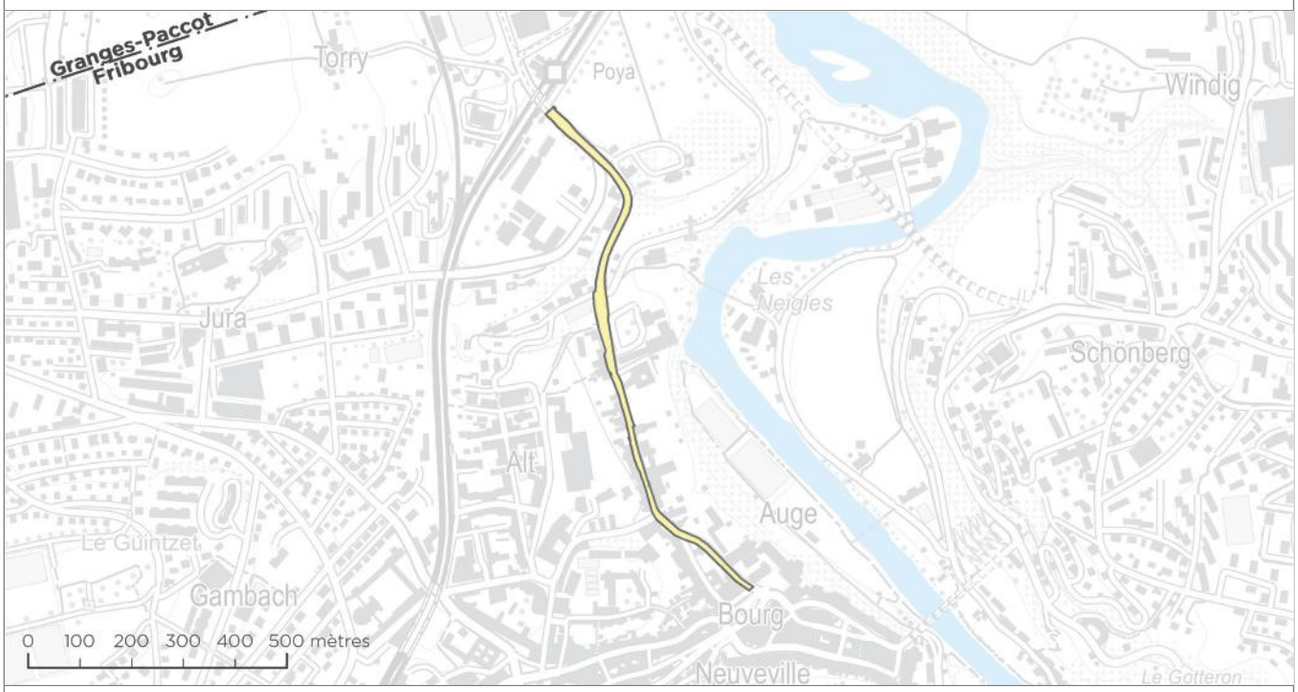
Mesure 3M.01.06 - Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour des Grives.

Mesures A du PA2 en relation

-

Mesure 3M.02.11	Requalification de la rue de Morat - Place Notre-Dame-Halte Poya		
Axe Granges-Paccot/Agy	Paquet n°2 Axe d'entrée	Mesure infrastructurelle	
Priorité : C	Coûts : 5'450'000 CHF		Maturité :

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°41.12 - Réaménagement de la rue de Morat, secteur Marché aux Poissons et Porte de Morat (paquet P3) - priorité Be - code ARE : 2196.2.091



Mesure

Etat actuel

La rue de Morat se situe sur la pénétrante nord d'accès au centre de l'Agglomération. Elle donne notamment accès au quartier du Bourg. La fermeture de pont de Zaehringen a permis d'y diminuer fortement le trafic automobile.
La trémie actuelle ne permet pas de gérer la circulation des bus de manière prioritaire.

Objectifs

- Amélioration des conditions de circulation des bus.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Amélioration de la qualité de l'espace public.

Description

Les travaux consistent à :

- Réaménager la rue de Morat avec des mesures pour les TP et la mobilité douce.
- Réaménager la trémie au niveau de la Poya pour améliorer la circulation en direction Centre-Ville des bus et de la MD (voie unique pour TP/MD par exemple).

Opportunité

Ces aménagements sont particulièrement pertinents au regard de la nouvelle halte de Saint-Léonard et de la halte d'Agy à venir. La construction du pont de la Poya a permis de désengorger cet axe. Il apparait donc opportun de proposer des aménagements compatibles avec une valorisation de cette rue (axe de développement urbanistique), d'autant plus qu'elle conduit au Bourg, qui fait lui même l'objet d'une revalorisation suite à la fermeture du pont de Zaehringen.

Utilité

C1: améliore la circulation des transports publics et l'attractivité des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile.

C2: améliore la qualité de l'espace public, contribue à renforcer l'attractivité de l'axe.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons, justifiée par la fait qu'il s'agisse une route sur l'axe de distribution urbaine.

C4: valorise les espaces publics autour de l'axe et renforce l'attractivité des bus et de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2028
Date prévue de la mise en service: 2029

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération

Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton

Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

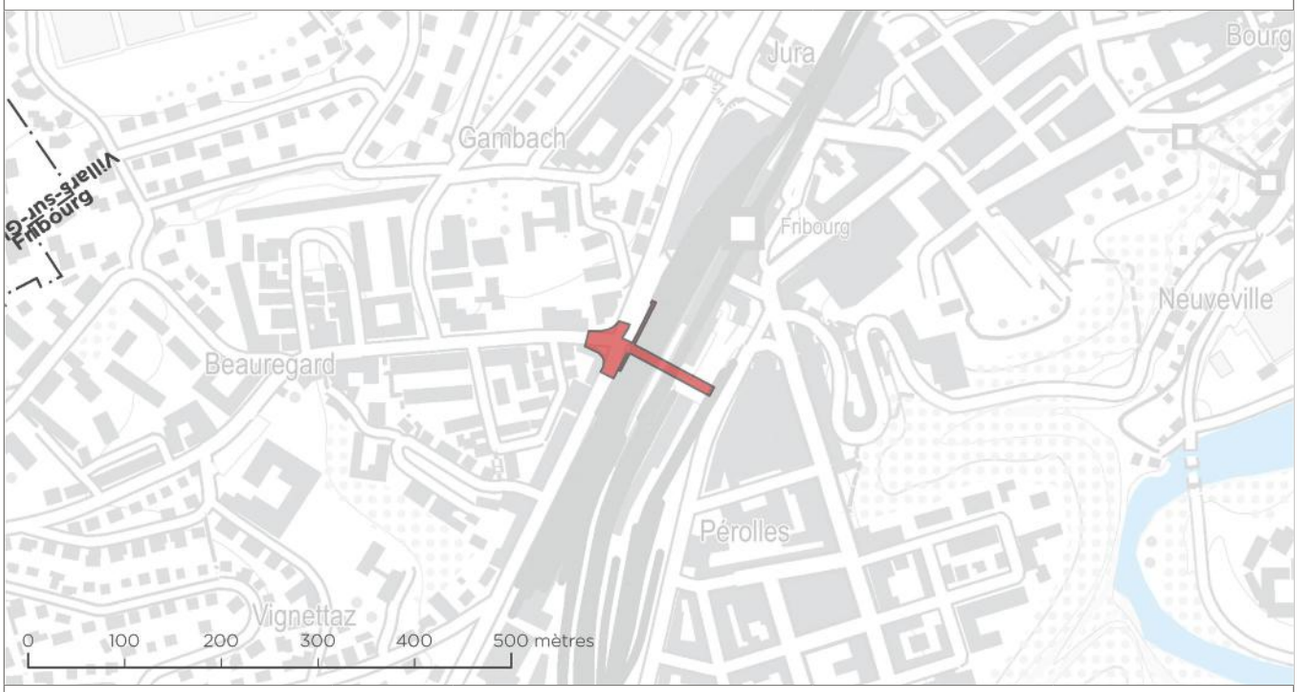
Mesures corrélées et liens à la conception

Mesure 3M.09.02 - Requalification de la place des Sports - secteur Saint-Léonard.
Mesure 3M.09.03 - Requalification de la place des Anciens Abattoirs - secteur Saint-Léonard.
Mesure 3M.04.03 - Requalification du quartier du Bourg - secteur Ormeaux

Mesures A du PA2 en relation

Mesure n°11.3 - Aménagement de nouveaux arrêts sur chaussée sur la rue de Morat au Varis et déplacement de l'arrêt en encoche à la porte de Morat (direction Portes de Fribourg) (paquet P3) - priorité Ae - code ARE: 2196.2.004
Mesure n°40.3 - Plafonnement des charges de trafic sur le réseau Morat - Varis - Joseph-Piller (paquet P15) - priorité Av.

Mesure 3M.03.01	Requalification et compartimentage du carrefour de Richemond (y.c connexion MD vers la gare)	
Centre de Fribourg	Paquet n°3 Compartimentage	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 6'690'000 CHF	Maturité : 2
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Depuis la mise en sens unique de l'Avenue de la Gare, un trafic important transite derrière la gare entre l'avenue du Midi et la route de la Glâne. Cette situation est amenée à empirer avec la fermeture totale de l'Avenue de la Gare au trafic automobile. Le carrefour de Richemond ne permet pas d'accueillir confortablement et sécuritairement les piétons souhaitant rejoindre la gare et le centre, notamment depuis le quartier situé à l'ouest des voies. De plus, la situation de saturation du carrefour ne permet que difficilement d'offrir une priorisation des TP dans ce carrefour stratégique du réseau. Le carrefour ne participe pas à la réorganisation du trafic.

Objectifs

- Suppression totale du trafic de transit par le centre-ville.
- Amélioration des conditions de circulation des bus.
- Facilitation de l'accès à la gare de Fribourg pour la mobilité douce et garantie de la perméabilité à travers les voies de chemin de fer.
- Cohabitation entre les différents modes de déplacement en supprimant le trafic en transit et en requalifiant l'espace public.

Description

Les travaux consistent à :

- Mettre en oeuvre un compartimentage du carrefour de Richemond en supprimant le trafic de transit entre la rue Louis d'Affry et l'avenue du Midi.
- Construire un passage inférieur pour la mobilité douce sous les voies CFF avec émergence sur la partie est de l'avenue du Midi.
- Requalifier l'espace public autour du carrefour.

Opportunité
La modification et le compartimentage du carrefour de Richemont constitue une mesure essentielle du PA3 (mesure d'accompagnement indissociable à la fermeture de l'avenue de la Gare au trafic TIM), car de cet aménagement dépend la mise en oeuvre du compartimentage, en liaison avec la fermeture du secteur de l'avenue de la Gare de Fribourg au trafic TIM. Elle concrétise la stratégie du PA3, qui vise à mettre en place une ceinture de distribution du trafic. La requalification du carrefour de Richemond est coordonée avec la mise en oeuvre d'un passage sous-voie pour faciliter l'accès à la gare pour la MD. Ce passage sera aussi relié au quai des voies ferrées.

Utilité
C1: améliore la qualité du système de transports en réduisant le trafic de transit (en contrôlant l'accès des véhicules individuels motorisés) et en améliorant la circulation des transports publics et des cyclistes.

C2: améliore la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité de l'arrière de la gare de Fribourg (quartiers à l'ouest des voies).

C3: améliore, par la réorganisation des circulations, la sécurité de tous les usagers.

C4: diminue ou reporte le trafic de transit sur les axes adaptés et améliore l'attractivité des transports publics, minimisant ainsi les nuisances environnementales au centre de Fribourg.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2022
Date prévue de la mise en service: 2024

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées
Commune de Villars-sur-Glâne et Canton

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche. Participe à la coordination avec les autres instances. Veille à la conformité avec les planifications supérieures.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés, notamment pour maîtriser et contrôler les effets de la mesures sur la ceinture de distribution et le carrefour de Belle-Croix ainsi que les quartiers adjaçants à la mesurse. Elle dispose d'une délégation de compétence du Canton en matière de régulation de trafic et travaux routier.

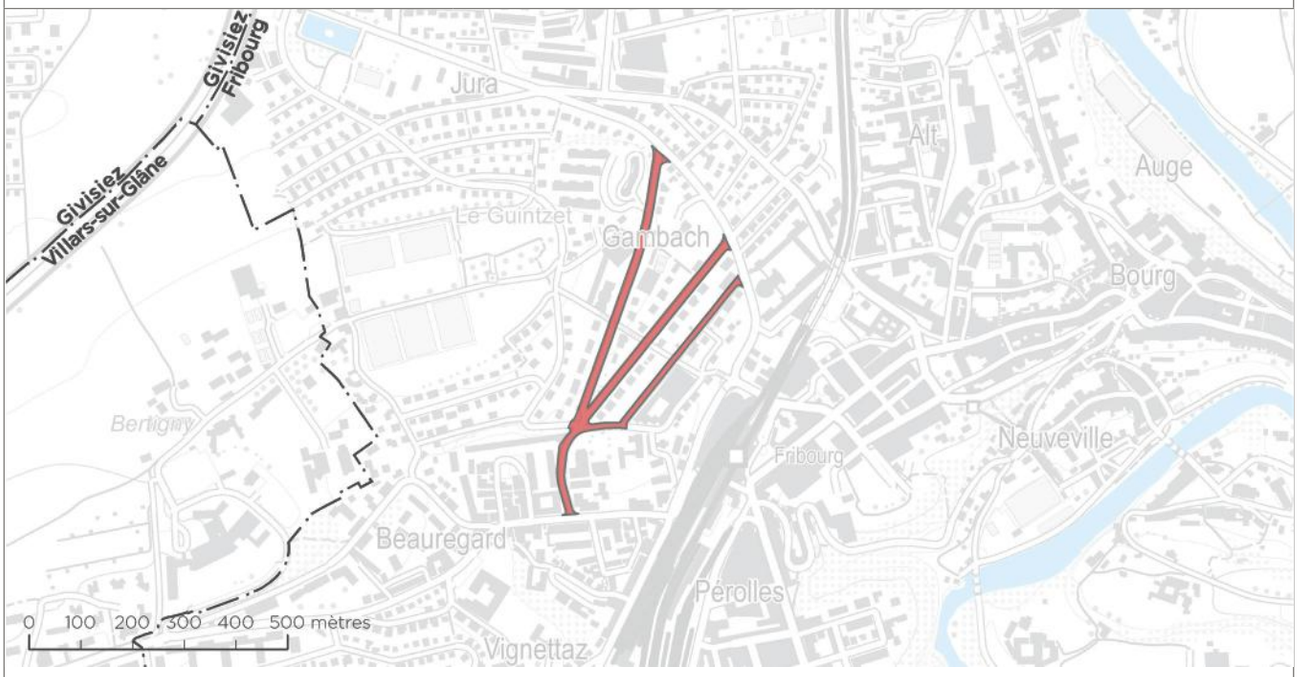
Tâche du Canton
Participe à la coordinitation et soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
Mesure n°41.9 - Aménagement de l'avenue Beauregard et de la connexion MD vers la gare (paquet P6) - priorité A - code ARE: 2196.2.088
Mesure n°12.1 - Aménagement de l'interface de la gare de Fribourg, avec réorganisation de l'interface TP des bus urbains et de l'avenue de la Gare (paquet 12) - priorité A - code ARE: 2196.2.017

Mesure 3M.03.02	Compartimentage du quartier Gambach	
Centre de Fribourg	Paquet n°3 Compartimentage	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 300'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Dans le concept de compartimentage, il est nécessaire de limiter le transit dans le quartier de Gambach entre l'axe de la route de Villars et l'axe du Jura.

Objectifs

- Limitation du trafic de transit entre l'axe de Villars et l'axe du Jura.
- Amélioration de la sécurité des usagers de la route, principalement des piétons et des cyclistes.

Description

- Mise en place du compartimentage visant à limiter le transit entre l'axe de la route de Villars et l'axe du Jura.

Opportunité

Le compartimentage dans le centre de Fribourg, et la fermeture du secteur de l'avenue de la Gare au trafic TIM, tendront à inciter le report de trafic de transit. Si les dénivelés des accès peuvent d'eux-mêmes décourager le transit, des mesures supplémentaires sont nécessaires.

Ce compartimentage constitue donc une mesure essentielle du PA3. Il s'agit d'une mesure d'accompagnement indissociable à la fermeture du secteur de l'avenue de la Gare au trafic TIM.

Utilité

C1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.

C2: en réduisant le trafic de transit et en améliorant la qualité de l'espace public, renforce l'attractivité du quartier, notamment pour les piétons.

C3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération des vitesses, la sécurité de tous les usagers.

C4: diminue ou reporte le trafic sur des axes adaptés, améliore l'attractivité des transports publics et réduit les vitesses, minimisant ainsi les nuisances environnementales.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2022
Date prévue de la mise en service: 2024

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération

Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés. Elle dispose d'une délégation de compétence de la part du Canton en matière de travaux routier et régulation du trafic.

Tâche du Canton

Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

-

Mesure 3M.03.03	Réaménagement du Passage du Cardinal pour les TP	
Centre de Fribourg	Paquet n°3 Compartimentage	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 8’330’000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°41.6 - Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités - TP (paquet P10) - priorité B - code ARE : 2196.2.207

Mesure

Etat actuel

Le passage du Cardinal est l’une des deux liaisons routières entre l’axe situé au nord des voies CFF et le plateau de Pérolles. Le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes n’y sont pas optimaux. Le PA2 avait identifié le besoin de réaménager le passage du Cardinal et ses accès pour les bus, mais l’incertitude portant sur le réseau de bus et le passage de la ligne 5 dans le passage avait repoussé l’aménagement dans ce sens. Il est désormais confirmé que la ligne 5 passe par le passage du Cardinal.

Objectifs

- Amélioration du réseau de bus et amélioration des conditions de circulation des bus (ligne 5).
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Limitation de l’effet de coupure de la voie ferrée, en particulier au centre de Fribourg.

Description

Les travaux consistent à :

- Réaménager le passage selon les modalités prévues dans le PA2.
- Adapter le passage du Cardinal à la circulation des bus de la ligne 5 (notamment la signalisation routière).
- Aménager des carrefours régulés par feux de part et d’autre du passage.

Opportunité

L’aménagement du passage du Cardinal est déjà validé pour les MD au titre du PA2. Il s’agit désormais d’y coordonner l’aménagement au profit des TP. Ces aménagements ont pour but de favoriser le franchissement de la voie ferrée, au centre de Fribourg, en particulier dans un secteur en plein développement, à proximité de la gare, avec des plans d’aménagement de détails (PAD) tels que Boxal, Cardinal, Arsenaux.

Utilité

C1: améliore la circulation des transports publics et le réseau des mobilités douces.

C2: améliore la sécurité dans l'espace public et limite l'effet de césure de la voie de chemins de fer et assure la connexion entre le plateau de Pérolles et le quartier de Beaumont-Vignettaz.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons (historique d'accidents)

C4: améliore l'attractivité des transports publics, minimisant ainsi les nuisances environnementales au centre-ville.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2019
Date prévue de la mise en service: 2022

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération

Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton

Soutient la commune dans sa démarche compte tenu du fait que la commune à une déléguation de compétence en matière de gestions des réseaux routiers.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

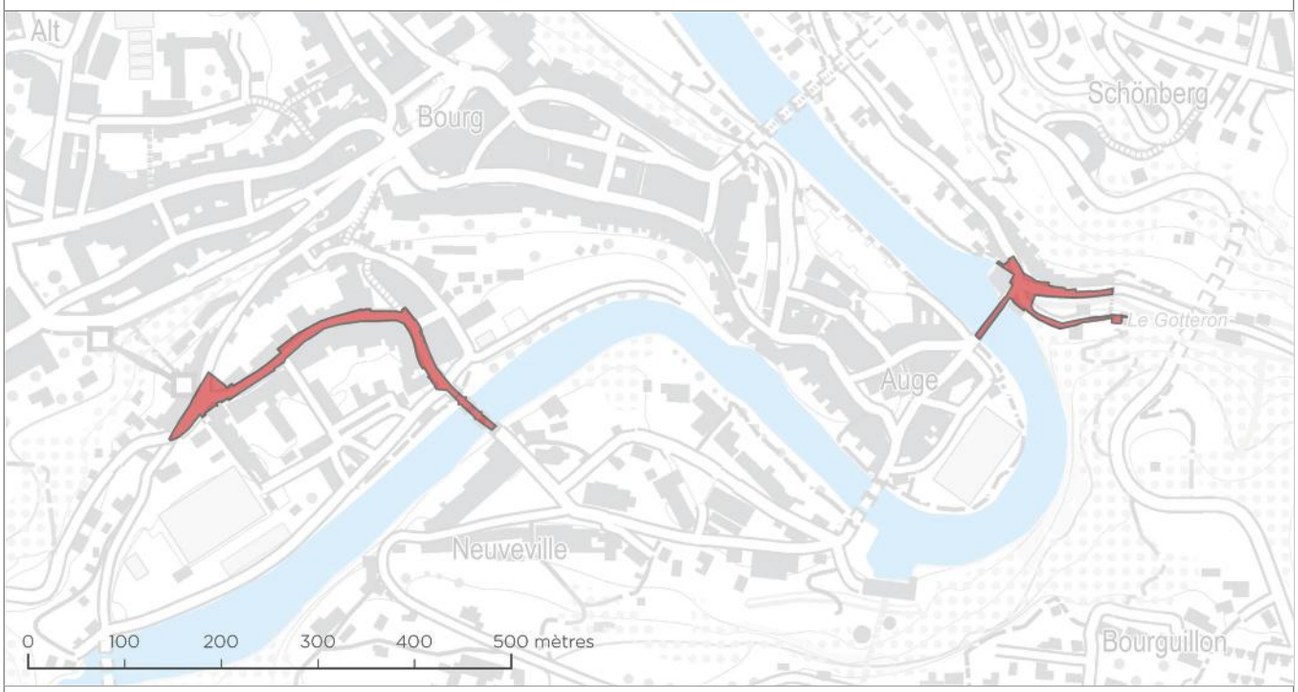
-

Mesures A du PA2 en relation

Mesure n°41.6 - Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités - MD (paquet P10) - priorité A - code ARE: 2196.2.207

Mesure 3M.03.04	Compartimentage de la Basse-Ville	
Axe Schönberg/Tafers	Paquet n°3 Compartimentage	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 200’000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°44.1 - Réaménagement de la rue de la Neuveville (paquet P19) - priorité C
Mesure n°44.5 - Réaménagement de la place de la Palme (paquet P19) - priorité C



Mesure

Etat actuel

Des aménagements de compartimentage de la Basse-Ville sont déjà prévus ou réalisés au titre du PA2. Ils devront être complétés dans le PA3 du fait de la pression automobile supplémentaire et des risques de report de trafic et de transit liés à la mise en oeuvre des mesures de compartimentage du centre-ville.

Objectifs

- Limitation du trafic de transit entre le quartier du Bourg et le quartier de Pérolles à travers la Basse-Ville.
- Réduction des nuisances et amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Amélioration de la circulation des bus et de la mobilité douce.

Description

Les travaux consistent à :

- Limiter le trafic de transit entre le quartier du Bourg et le quartier de Pérolles à travers la Basse-Ville (Grand-Fontaine, place du Perthuis, route Neuve) par des mesures de modération de trafic.

Opportunité

Le compartimentage dans le centre de Fribourg, et la fermeture du secteur de l’avenue de la Gare au trafic TIM, tendront à inciter le report de trafic de transit sur la Basse-Ville. Si les dénivelés des accès peuvent d’eux-mêmes décourager le transit, des mesures supplémentaires sont néanmoins nécessaires.
Ce compartimentage constitue donc une mesure essentielle du PA3 (mesure d’accompagnement indissociable à la fermeture du secteur de l’avenue de la Gare au trafic TIM).

Utilité

C1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.

C2: améliore la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité de la Basse-Ville comme lieu de vie.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers.

C4: diminue le trafic automobile et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2022
Date prévue de la mise en service: 2022

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération

Soutient la commune dans sa démarche. Veille à la coordination avec les autres mesures du projet d'agglomération.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton

Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

Mesure n°40.2 - Plafonnement des charges de trafic sur le réseau de la Basse-Ville et de ses accès (paquet P15) - priorité Av.
Mesure n°44.2 - Réaménagement de la Planche Supérieure (paquet P19) - priorité An - code ARE: 2196.2.191
Mesure n°44.3 - Réaménagement de la Planche Inférieure et du Karrweg (paquet P19) - priorité An - code ARE: 2196.2.192
Mesure n°44.4 - Réaménagement de la place du Petit St-Jean (paquet P19) - priorité Ae - code ARE: 2196.2.127

Mesure 3M.03.05	Requalification de l'avenue du Général Guisan	
Axe Granges-Paccot/Agy	Paquet n°3 Compartimentage	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 17'110'000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°43.3 - Réaménagement de l'avenue du Général-Guisan (paquet P16) - priorité B - code ARE : 2196.2.109
Mesure n°43.4 - Réaménagement de la route Ste-Agnès (paquet P16) - priorité Be - code ARE : 2196.2.110

Mesure

Etat actuel
L'avenue du Général Guisan constitue actuellement un axe routier sur lequel s'écoule un trafic important de transit entre la rue de Morat et la route du Jura. Le PA2 avait identifié le besoin de réaménager l'avenue du Général Guisan et la route Sainte-Agnès.

Objectifs
- Limitation du trafic en limitant le trafic de transit entre l'axe de Morat et l'axe du Jura.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Valorisation de l'espace public.

Description
Les travaux consistent à :
- Réaménager l'avenue du Général Guisan, la route Sainte-Thérèse et la route Sainte-Agnès conformément aux objectifs retenus (amélioration de la qualité de vie, cohabitation entre les différents usagers, modération des vitesses, amélioration du confort et de la sécurité pour la mobilité douce).
- Adapter les carrefours feux aux extrémités des rues.
- Aménager des infrastructures de TP pour la future ligne 8.

Opportunité
Malgré son caractère principal, cet axe doit être réaménagé. Il s'agit de favoriser la cohabitation entre usagers et riverains, et d'améliorer la qualité de vie par une requalification routière atténuant l'aspect routier de l'avenue du Général Guisan. Il s'agit d'y intégrer les transports publics.

Utilité

C1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.

C2: en réduisant le trafic de transit et en améliorant la qualité de l'espace public, renforce l'attractivité du quartier, notamment pour les piétons.

C3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération des vitesses, la sécurité de tous les usagers.

C4: diminue ou reporte le trafic sur des axes adaptés, améliore l'attractivité des transports publics et réduit les vitesses, minimisant ainsi les nuisances environnementales.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2025
Date prévue de la mise en service: 2026

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération

Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés. La commune à une délégation de compétence en matière de projets routiers.

Tâche du Canton

Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

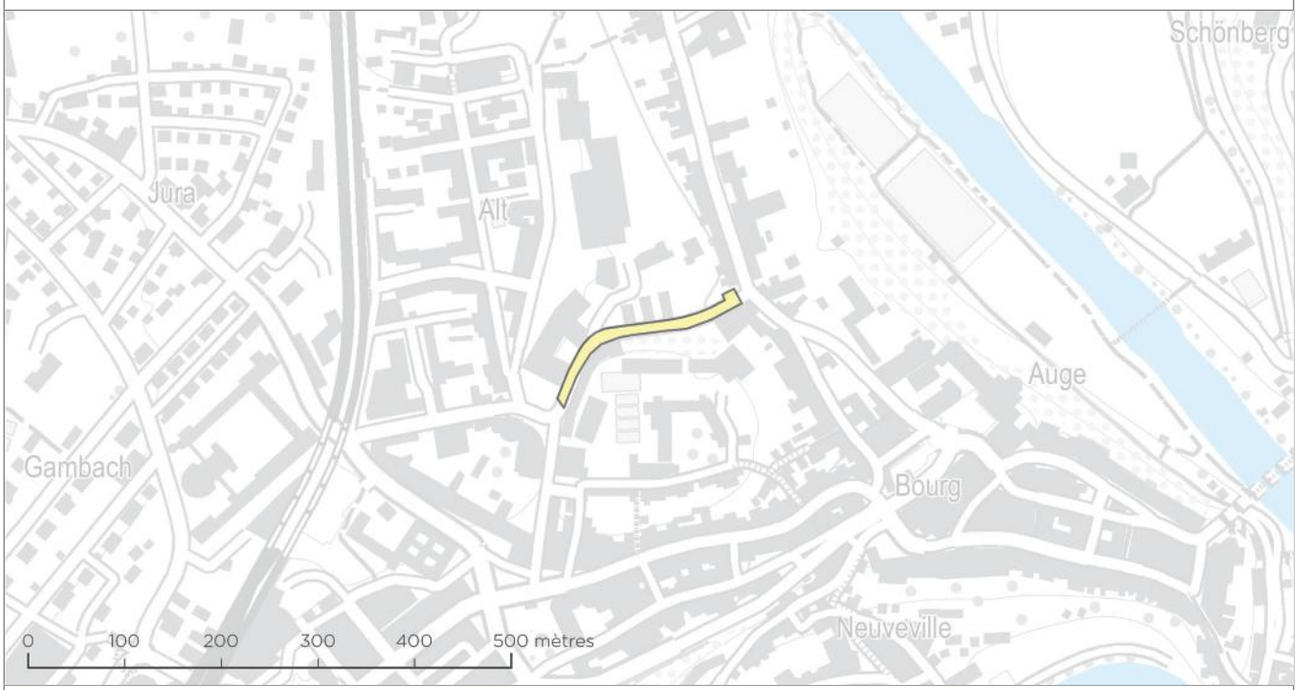
-

Mesures A du PA2 en relation

Mesure n°40.4 - Plafonnement des charges de trafic sur le réseau sur Général-Guisan - St-Thérèse - St-Agnès - Bonnes-Fontaines (paquet P15) - priorité Av.

Mesure 3M.03.06	Requalification du Varis (partie basse)	
Centre de Fribourg	Paquet n°3 Compartimentage	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 1'160'000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°43.2 - Réaménagement de la rue du Varis (paquet P16) - priorité Be - code ARE : 2196.2.108



Mesure

Etat actuel

La première partie de la rue du Varis a été aménagée. Le tronçon manquant, à l'est, doit désormais être aménagé.
Il s'agit d'un secteur accueillant de nombreuses écoles et institutions publiques générant d'importants flux de mobilité douce.

Objectifs

- Dissuasion du trafic en limitant le trafic de transit entre l'axe de Morat et l'axe du Jura.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Valorisation de l'espace public.

Description

Les travaux consistent à :

- Aménager la partie basse de la rue du Varis au profit de la mobilité douce, en limantant le trafic de transit.

Opportunité

Le compartimentage du centre nécessaire pour limiter le transit automobile dans le centre de Fribourg ne doit pas être mis à mal par de la perméabilité entre les « poches », notamment par la rue du Varis. La partie ouest de la rue est réalisée au titre du PA2. L'aménagement consiste à continuer la requalification du Varis pour améliorer l'attractivité du secteur et limiter tout transit.

Utilité

C1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.

C2: en réduisant le trafic de transit et en améliorant la qualité de l'espace public, renforce l'attractivité du quartier, notamment pour les piétons.

C3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération des vitesses, la sécurité de tous les usagers.

C4: diminue ou reporte le trafic sur des axes adaptés, améliore l'attractivité des transports publics et réduit les vitesses, minimisant ainsi les nuisances environnementales.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2027
Date prévue de la mise en service: 2027

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération

Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton

Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

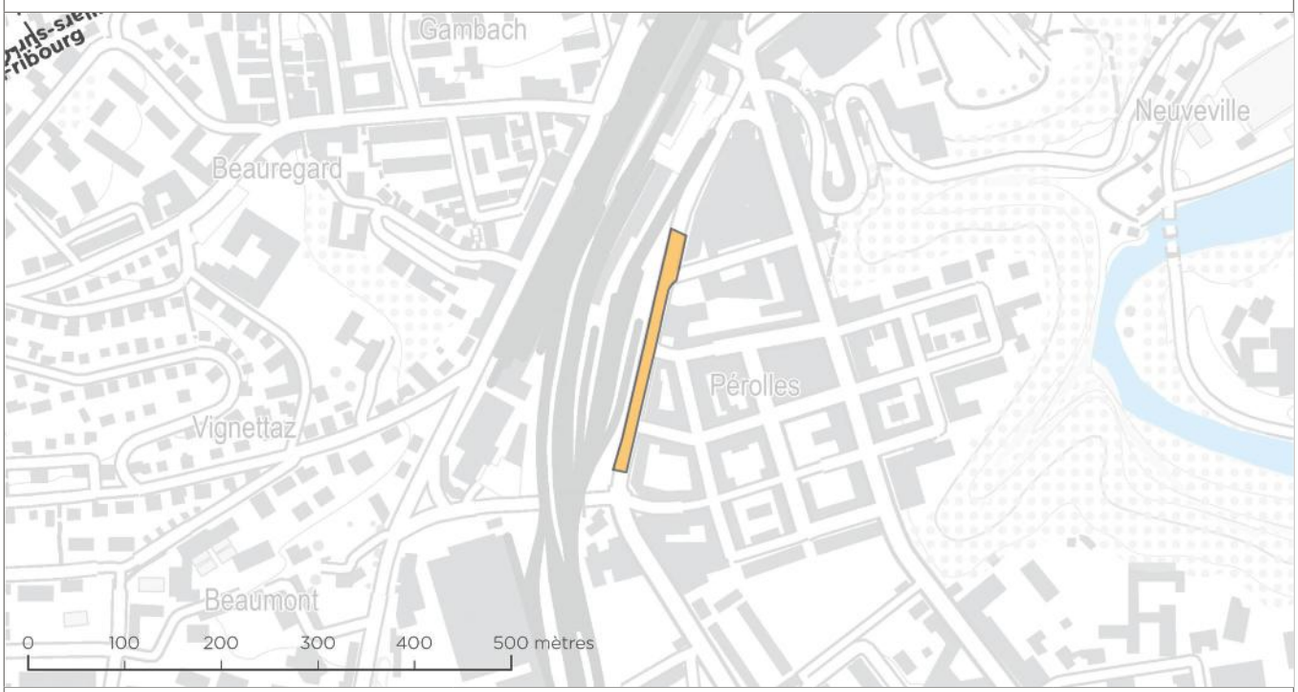
-

Mesures A du PA2 en relation

Mesures n°40.3 - Plafonnement des charges de trafic sur le réseau Morat - Varis - Joseph-Piller (paquet 15) - priorité Av.

Mesure 3M.03.07	Requalification de la route des Arsenaux	
Centre de Fribourg	Paquet n°3 Compartimentage	Mesure infrastructurelle
Priorité : B	Coûts : 2’890’000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°11.8 - Aménagement d’une voie bus en contre-sens sur la route des Arsenaux direction gare - Priorité A



Mesure

Etat actuel
Il s’agit d’un axe bordé par des friches industrielles en passe d’être requalifié. Les aménagements manquent pour la mobilté douce et les TP.

Objectifs
- Requalification de l’espace public en vue de la circulation des bus de la ligne 5 sur la route des Arsenaux (dépendra du concept TP retenu) et à favoriser la circulation pour la mobilité douce.

Description
Les travaux consistent à :
- Requalifier le secteur Nord (route des Arsenaux entre gare et passage Cardinal) en priorité pour les TP et la MD.

Opportunité
La réorganisation de la circulation sur ces routes offre la possibilité de revaloriser la liaison Bluefactory-Gare. D’autre part, la circulation des bus de la ligne 5 sur la partie nord de la route des Arsenaux nécessite des réaménagements justifiant la requalification de cet axe. La mesure interviendra dans le prolongement des mesures du PA2 et PA3 visant à requalifier l’avenue de la Gare.

Utilité

C1: en améliorant la qualité de l'espace public, contribue à renforcer l'attractivité de l'axe, notamment pour les piétons et les cycles.

C3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération des vitesses, la sécurité de tous les usagers.

C4: diminue le trafic automobile et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2023
Date prévue de la mise en service: 2024

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération

Soutient la commune dans sa démarche. Veille à la coordination avec les planifications directrices et les commandes de prestations pour les transports publics.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton

Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

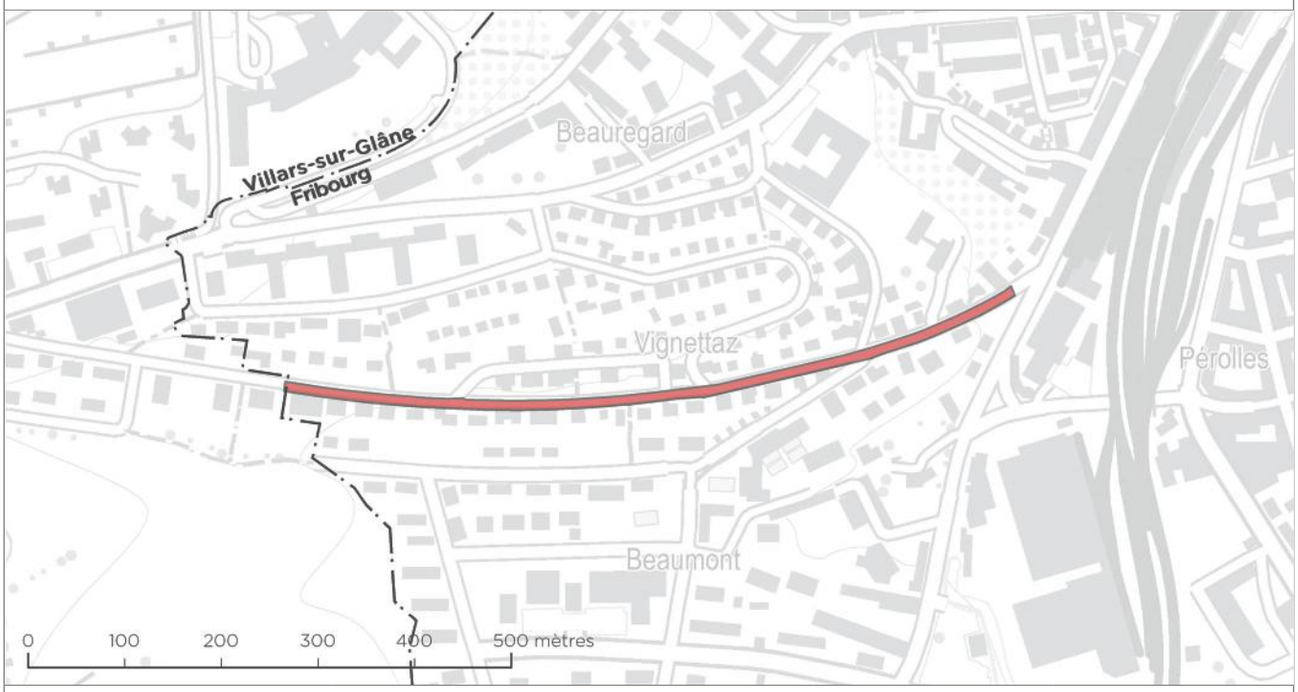
Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

-

Mesure 3M.03.08	Compartimentage de la route de la Vignettaz et Fort Saint-Jacques	
Centre de Fribourg	Paquet n°3 Compartimentage	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 100’000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée :		



Mesure

Etat actuel

La route du Fort Saint-Jacques est un axe collecteur, parallèle aux axes structurants de la route de Villars et de l’avenue de Beauregard, qui subit un trafic de transit entre Villars-sur-Glâne et l’avenue du Midi. le trafic péjore notamment la qualité de vie des riverains.

Objectifs

- Limitation du trafic de transit sur cet axe collecteur au profit des axes structurants.
- Respect de la hiérarchie du réseau routier.
- Amélioration de la qualité de vie des riverains.

Description

Les travaux consistent à :

- Renforcer les mesures de dissuation du transit pour aux objectifs du compartimentage.

Opportunité

Le compartimentage dans le centre de Fribourg, et la fermeture du secteur de l’Avenue de la Gare au trafic TIM, tendront à inciter le report de trafic de transit sur les axes secondaires. Si les mesures de modération actuelles sont nécessaires, elles ne paraissent pas suffisantes. Ce compartimentage constitue donc une mesure essentielle du PA3 (mesure d’accompagnement indissociable à la fermeture du secteur de l’Avenue de la Gare au trafic TIM).

Utilité

C1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.

C2: en réduisant le trafic de transit et en améliorant la qualité de l'espace public, renforce la qualité de vie de ce secteur.

C3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération des vitesses la sécurité de tous les usagers.

C4: diminue ou reporte le trafic sur des axes adaptés, réduit les vitesses, minimisant ainsi les nuisances environnementales.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2021
Date prévue de la mise en service: 2022

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche, celle-ci ayant une délégation de compétence concernant le réseau routier.

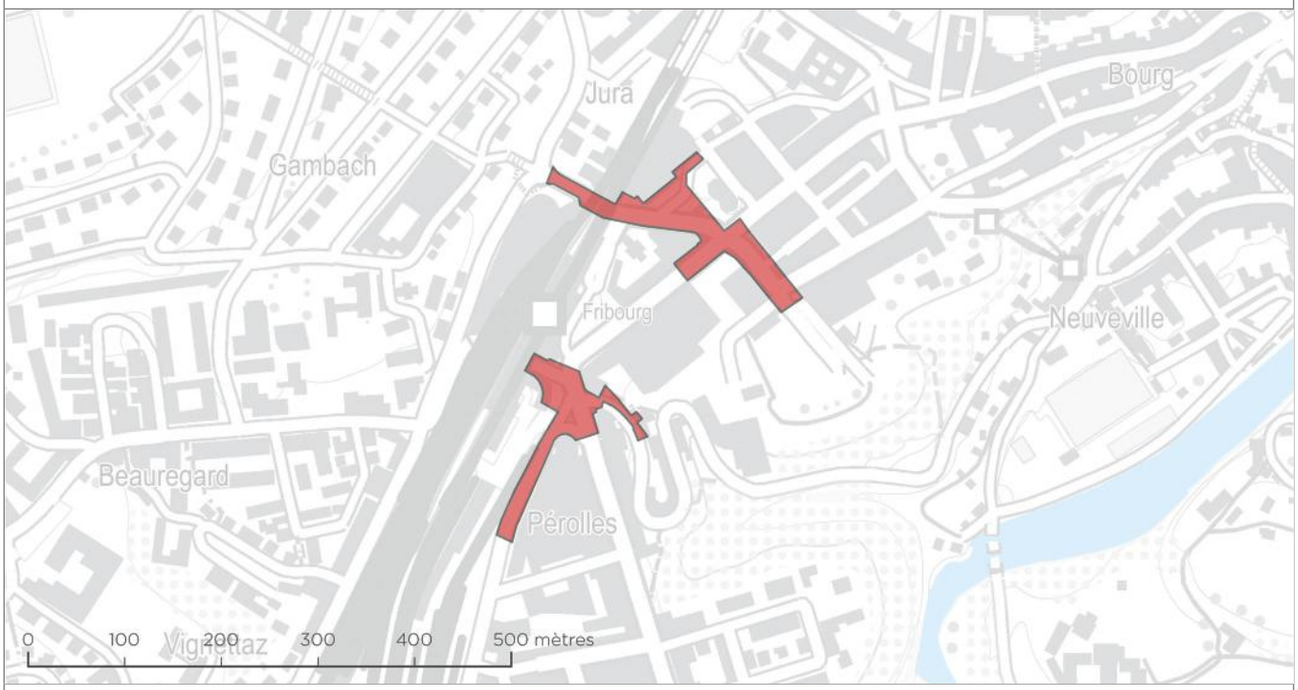
Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.03.09	Requalification des secteurs Ancienne Gare et Avenue du Tivoli	
Centre de Fribourg	Paquet n°4 Axe structurant TP/MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 8’850’000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°11.2 - Aménagements de priorisation des transports publics dans le secteur St-Pierre - Alpes (paquet P2) - priorité B - aménagement ponctuel réalisé - code ARE : 2196.2.003



Mesure

Etat actuel

Le secteur de l’avenue de la Gare fait l’objet d’un concours. Le réaménagement du secteur gare/centre-ville est réalisé au titre du PA2. Toutefois, il est désormais nécessaire d’aménager les interfaces de la gare. Il s’agit d’un point de concentration des axes stratégiques de mobilité, justifiant le traitement de cet espace comme une interface. Des mesures d’accompagnement indissociables sont également nécessaires et devront être prises en accompagnement à la fermeture de l’avenue de la Gare au trafic TIM, notamment des mesures de compartimentage au niveau du quartier de Gambach / du carrefour de Richemond / ou de la Basse-Ville.

Objectifs

Aménagement de l’espace public selon les thématiques suivantes :
- Amélioration des conditions de circulation des bus.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Amélioration de la qualité de l’espace public.

Description

Les travaux consistent à :
- Aménager des carrefours de manière à assurer la progression des bus.
- Réorganiser l’espace public en faveur des TP et des MD.
- Aménager l’avenue Tivoli, rue Pierre Kaelin et la route des Arsenaux au droit du PAD Ancienne gare. Il s’agira de permettre au bus des accès aisés à la route des arsenaux.
- Réaménager les accès aux différents parkings du centre en tenant compte des TP et MD.

Opportunité
Avec la fermeture du secteur de l'avenue de la Gare à la circulation TIM et la mise en oeuvre du principe de compartimentage, le centre de Fribourg dispose d'une grande opportunité de valoriser son centre-ville, et de le rendre très attractif en bus et par les modes doux.

Utilité
C1: améliore la circulation des transports publics et le réseau des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile au centre de Fribourg.

C2: diminue le trafic automobile en centre-ville sur un axe de vie important (commerces, emplois, habitats, patrimoine historique et culturel) et améliore la qualité des espaces publics.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers.

C4: diminue ou reporte le trafic sur des axes adaptés, améliore l'attractivité des transports publics et réduit les vitesses, minimisant ainsi les nuisances environnementales.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2021
Date prévue de la mise en service: 2022

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche. Veille à la conformité de la mesure avec la planification des TP.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche.

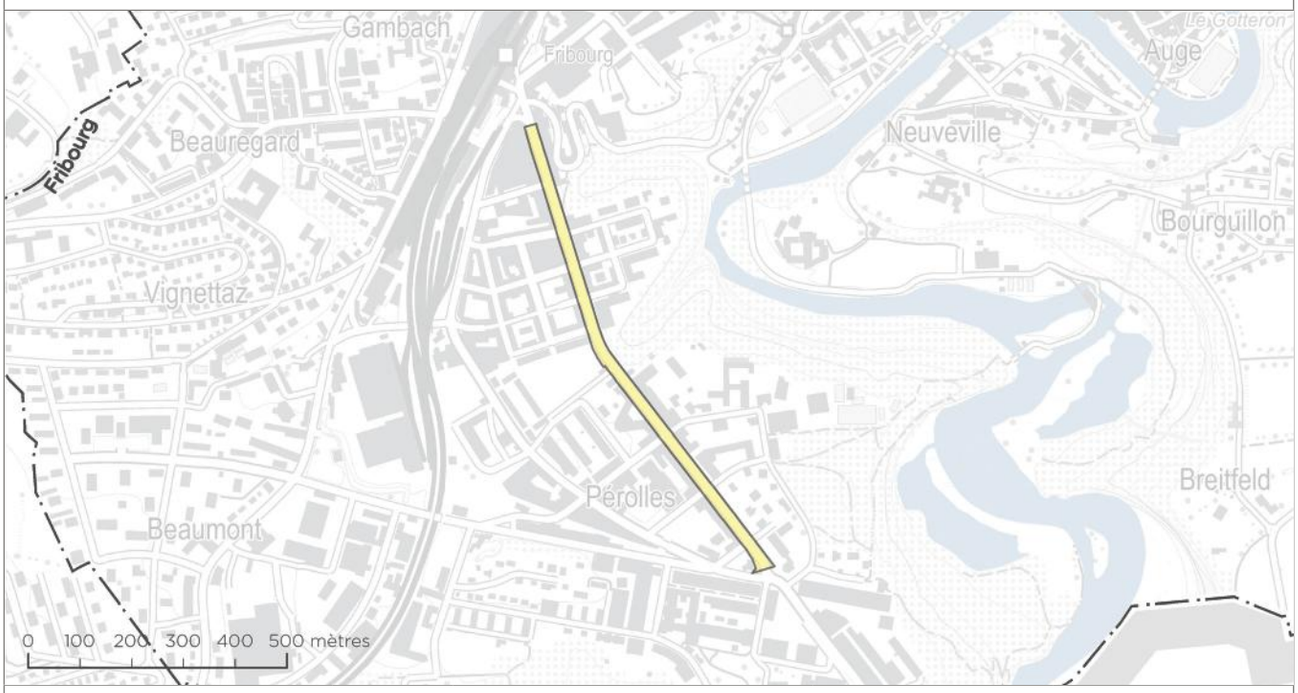
Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
Mesure 3M.04.02 - Requalification du secteur de la rue de l'Hôpital et des rues adjacentes.

Mesures A du PA2 en relation
Mesure n°12.1 - Aménagement de l'interface de la gare de Fribourg, avec réorganisation de l'interface TP des bus urbains et de l'avenue de la Gare (paquet 12) - priorité A - code ARE: 2196.2.017
Mesure n°11.1 - Déplacement de l'arrêt de bus St-Pierre avant la traversée piétonne (direction Vieille-Ville) et régulation pour les bus (paquet P2) - priorité An - code ARE: 2196.2.173

Mesure 3M.04.01	Requalification du boulevard de Pérolles	
Axe Marly/Pérolles	Paquet n°4 Axe structurant TP/MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 10'040'000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°41.7 - Réaménagement du boulevard de Pérolles (paquet P4) - priorité B - code ARE : 2196.2.086



Mesure

Etat actuel

Le boulevard de Pérolles est un axe emblématique de la Ville de Fribourg. C'est un axe de transports publics majeur pour l'Agglomération. En effet plusieurs lignes de transports publics circulent sur le boulevard. Par ailleurs il est également l'axe privilégié de mobilité douce entre la gare et le site des Hautes Ecoles.
Aujourd'hui, il supporte un trafic de transit local et à la recherche de places de stationnement. Le PA2 avait identifié le besoin de réaménagé le boulevard de Pérolles.

Objectifs

Requalification d'un espace public emblématique de la Ville de Fribourg permettant :
- L'amélioration des conditions de circulation des bus.
- La gestion du trafic automobile entrant au centre-ville.
- L'amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.

Description

Les travaux consistent à :
- Réaménager le boulevard de Pérolles, en tenant compte d'aspects paysagers en lien avec la qualité de vie et la MD.
- Créer une identité visuelle et paysagère du boulevard (unité du mobilier urbain, choix des essences d'arbres...).
- Réaffecter l'espace public valorisant la circulation des bus et des cycles, et offrant des trottoirs pour les piétons confortables et agréables. (Ex : Limitation des places de stationnement sur voirie, élargissement des trottoirs, aménagement de voies cyclables confortables et sûres, prise en compte prioritaire de la progression des bus.)

Opportunité
Avec la fermeture du secteur de l'avenue de la Gare à la circulation TIM, les véhicules qui circulent sur le boulevard de Pérolles auront exclusivement pour destination le plateau de Pérolles. Les charges de trafic devant donc diminuer, cela constitue une opportunité de réorganiser l'espace public et de rendre cet espace attractif en TP et modes doux.

Utilité
C1: améliore la circulation des transports publics et le réseau des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile au centre de Fribourg.

C2: en améliorant la qualité de l'espace public, contribue à renforcer l'attractivité de l'axe, notamment pour les piétons.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons.

C4: diminue le trafic automobile et les vitesses et améliore l'attractivité des bus et de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2028
Date prévue de la mise en service: 2029

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche.

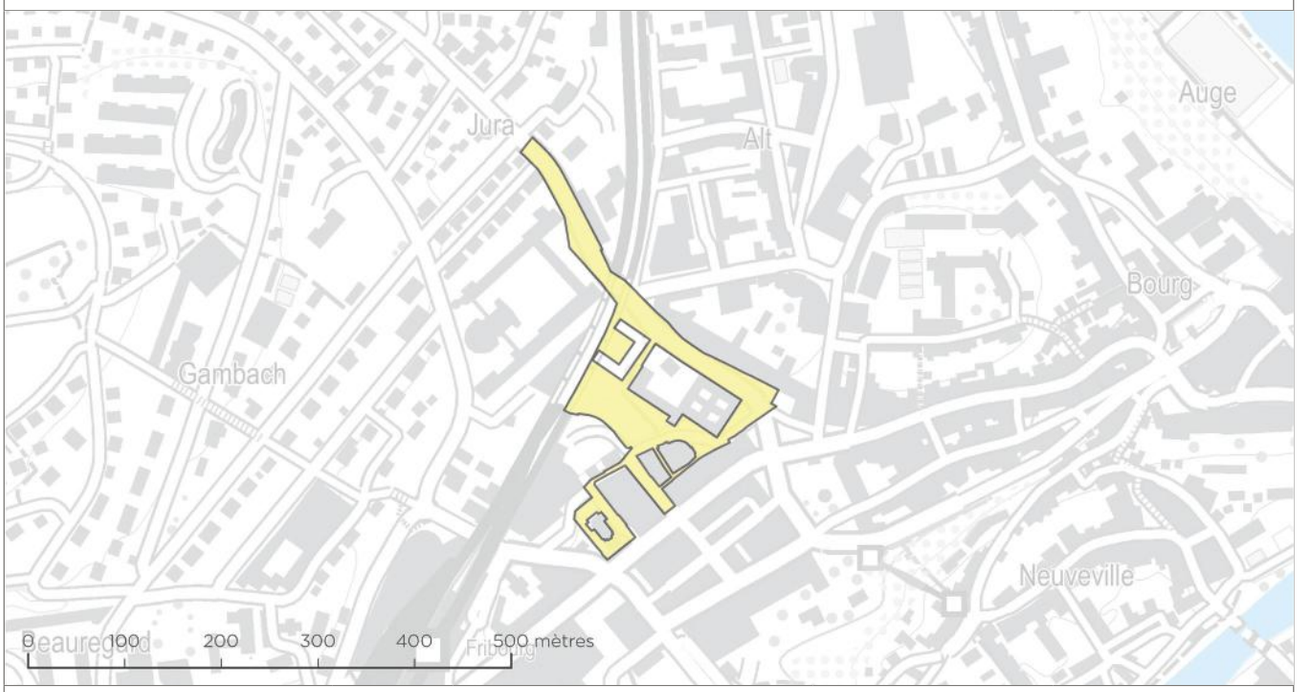
Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
Mesure 3M.02.02 - Requalification de l'axe de Marly - secteur Fribourg.

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.04.02	Requalification du secteur de la rue de l'Hôpital et des rues adjacentes	
Centre de Fribourg	Paquet n°4 Axe structurant TP/MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 16'380'000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°11.5 - Aménagement d'une voix bus sur la rue de l'hôpital en approche du carrefour giratoire de Joseph-Piller (direction Givisiez) -Priorité A



Mesure

Etat actuel

Le secteur de la rue de l'Hôpital constitue un axe TP fort, avec deux lignes importantes. Cet axe accueille d'importants générateurs de déplacements par le biais de la mobilité douce comme l'université/ un centre professionnel/de nombreuses administrations. Ce secteur est directement contigüe avec des zones favorisant la mobilité douce comme la zone de rencontre Joseph-Piller ou encore les rues piétonnes des rues de Romont et de Lausanne. Ce secteur doit être traité en cohérence avec ces secteurs voisins.

Objectifs

Réaliser un aménagement de l'espace public selon les thématiques suivantes :

- Amélioration des condition de circulation des bus.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Amélioration de la qualité de l'espace public.

Description

Les travaux consistent à :

- Aménager les rues pour offrir une meilleure desserte des TP.
- réorganiser le stationnement.
- requalifier l'espace rue de sorte à mettre en valeur les qualités piétonnes du site.

Opportunité

Avec la fermeture de l'Avenue de la Gare à la circulation automobile et la mise en oeuvre du principe du compartimentage du trafic automobile, le centre de Fribourg dispose d'une grande opportunité de valoriser son centre-ville, et de le rendre très attractif en bus.

Utilité

C1: améliore la circulation des transports publics et le réseau des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile au centre de Fribourg.

C2: diminue le trafic automobile en centre-ville sur un axe de vie important (commerces, emplois, habitats, patrimoine historique et culturel) et améliore la qualité des espaces publics.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers.

C4: diminue ou reporte le trafic sur des axes adaptés, améliore l'attractivité des transports publics et réduit les vitesses, minimisant ainsi les nuisances environnementales.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2028
Date prévue de la mise en service: 2030

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
Mesure 3M.03.09 - Requalification des secteurs Ancienne gare et Avenue du Tivoli.

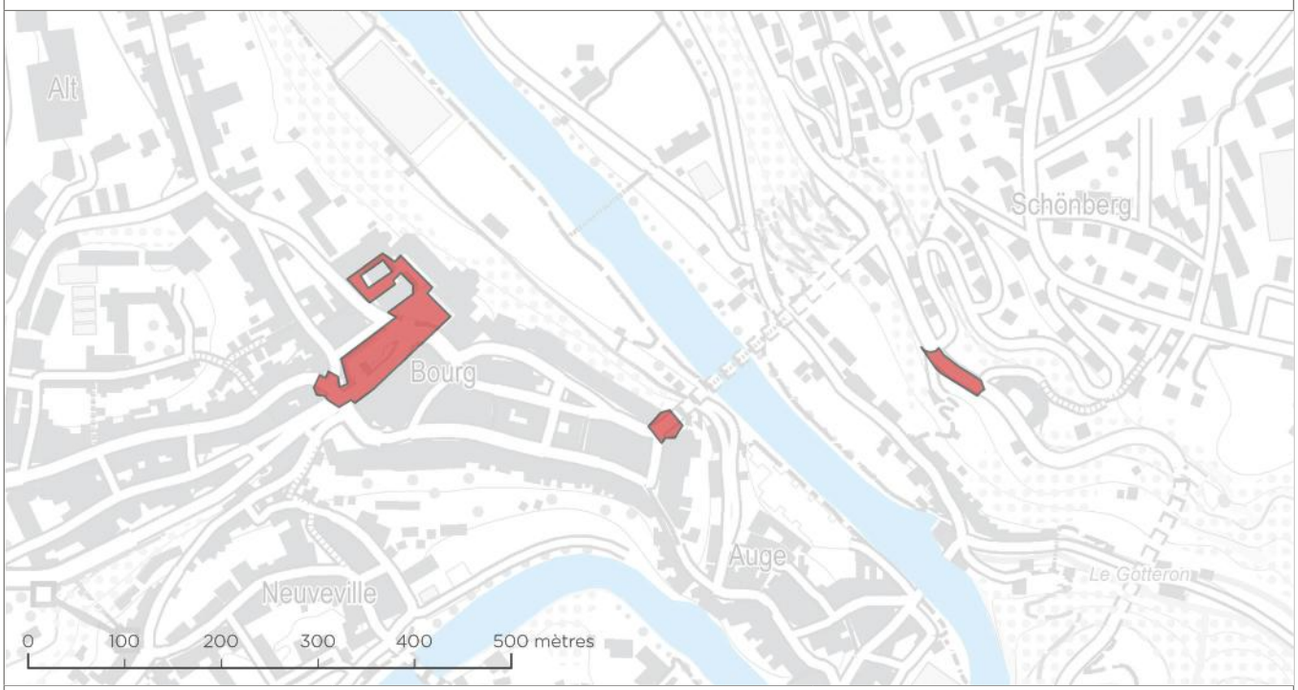
Mesures A du PA2 en relation
Mesure n°12.1 - Aménagement de l'interface de la gare de Fribourg, avec réorganisation de l'interface TP des bus urbains et de l'avenue de la Gare (paquet 12) - priorité A - code ARE: 2196.2.017

Mesure 3M.04.03	Requalification du quartier du Bourg - secteur Ormeaux	
Centre de Fribourg	Paquet n°4 Axe structurant TP/MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 17'600'000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :

Mesure n°41.3 - Réaménagement du secteur de la Grand Rue (paquet P5) - priorité B - code ARE : 2196.2.082

Mesure n°41.12 - Réaménagement de la rue de Morat, secteur Marché aux Poissons et Porte de Morat (paquet P3) - priorité Be - code ARE : 2196.2.091



Mesure

Etat actuel

Le quartier du Bourg fait l'objet d'un réaménagement dans le cadre du PA2. Son aménagement se poursuit dans le PA3. Les aménagements ne sont pas en conformité avec les objectifs des TP. Ils ne favorisent pas l'accès au TP pour les piétons. Le stationnement n'est pas organisé en conformité avec les objectifs du PA2 et PA3. Il y a des problèmes de sécurité pour les MD.

Objectifs

- Valorisation du centre historique, en lien avec la fermeture au trafic individuel motorisé du pont de Zaehringen.
- Réduction de l'emprise du TIM sur l'espace public au profit des TP et des MD.
- Connexion MD entre le Bourg et la Basse-Ville, et la zone de nature et loisirs.

Description

Les travaux consistent à :

- Requalifier le Bourg suite à la fermeture du pont de Zaehringen à la circulation TIM.
- Réorganiser l'espace public tout en supprimant des places de stationnement en surface.
- Réaménager le stationnement au niveau du secteur de la ch. de la Tour-Rouge.
- Réorganiser l'espace de circulation motorisée du Bourg pour améliorer les conditions de déplacement des modes doux.
- Compenser des places de stationnement supprimées en surface dans le quartier du Bourg.
- réaménager les arrêts TP.

Opportunité

Avec la fermeture du pont de Zaehringen à la circulation automobile, le réaménagement du quartier du Bourg constitue une opportunité de poursuivre sa valorisation et son attractivité. Les aménagements doivent tenir compte de la forte identité historique des bâtiments du Bourg et de l'intérêt touristique et culturel que ce quartier constitue. Il accueille également des activités commerciales et administratives essentielles pour les habitants de la ville et de l'Agglomération, qui participent à l'attrait du Bourg.

Utilité

C1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces et limite le trafic dû à la recherche de places pour se stationner en dirigeant tous les automobilistes vers le parking en ouvrage.

C2: améliore la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du quartier du Bourg comme lieu de vie.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers.

C4: diminue le trafic automobile et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2019
Date prévue de la mise en service: 2022

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération

Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton

Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

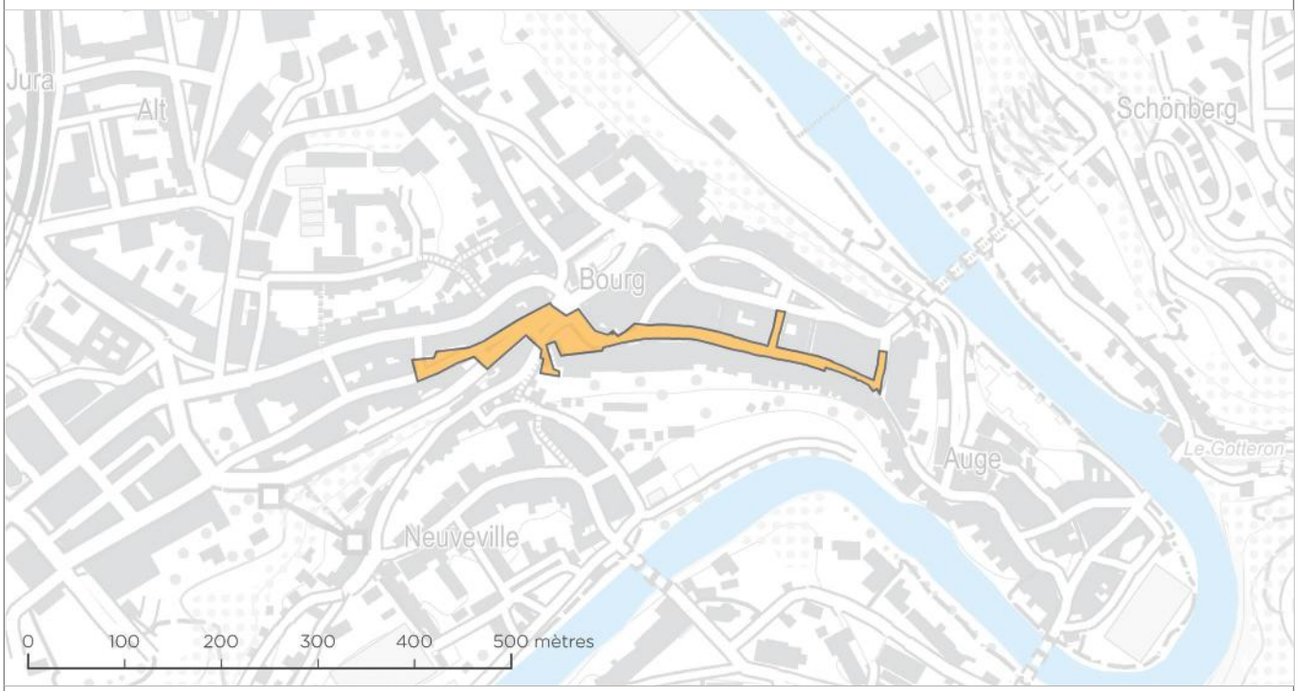
Mesure n°40.1 - Soulagement du quartier du Bourg par la fermeture du pont Zähringen et gestion du trafic aux entrées du quartier (paquet P15) - priorité Av. - code ARE:
Mesure n°41.2 - Réaménagement du secteur de la Cathédrale (paquet P5) - priorité A - code ARE: 2196.2.081
Mesure n°41.1 - Réaménagement de la place Notre-Dame (paquet P2) - priorité Ae - code ARE: 2196.2.080

Mesure 3M.04.04	Requalification du quartier du Bourg - secteur Grand-Rue	
Centre de Fribourg	Paquet n°4 Axe structurant TP/MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : B	Coûts : 11'000'000 CHF	Maturité : 2

Mesure PA2 reprise/adaptée :

Mesure n°41.3 - Réaménagement du secteur de la Grand Rue (paquet P5) - priorité B - code ARE : 2196.2.082

Mesure n°41.12 - Réaménagement de la rue de Morat, secteur Marché aux Poissons et Porte de Morat (paquet P3) - priorité Be - code ARE : 2196.2.091



Mesure

Etat actuel

Le quartier du Bourg fait l'objet d'un réaménagement dans le cadre du PA2. La Grand-Rue ainsi que la rue des Alpes subissent encore une forte préssion du stationnement, empêchant une bonne cohabitation des différents modes de déplacements. Les aménagements actuels ne sont pas en faveur du report modal TIM vers les TP.

Objectifs

- Valoriser le centre historique, en lien avec la fermeture au trafic individuel motorisé du pont de Zaehringen.
- Réduire l'emprise du TIM sur l'espace public au profit des TP et MD.
- Cohabitation entre les différents usagers de l'espace public.
- Favoriser et sécuriser les déplacements de mobilité douce.

Description

Les travaux consistent à :

- Requalifier le Bourg suite à la fermeture du pont de Zaehringen à la circulation TIM.
- Réorganiser l'espace public et supprimer des places de stationnement en surface.
- le secteur de la Grand-rue y compris la rue de la Poste et la rue de Zaehringen, notamment refaire des trottoirs ou dispositif type zone 20 pour donner une place prépondérante à la MD.
- Requalifier le secteur de la place de l'Hôtel de Ville.
- Réaménager le stationnement et la MD sur le secteur bas de la route des Alpes-Petit Paradis.

Opportunité

Avec la fermeture du pont de Zaehringen à la circulation automobile, le réaménagement du quartier du Bourg constitue une opportunité de poursuivre sa valorisation et son attractivité. Les aménagements doivent tenir compte de la forte identité historique des bâtiments du Bourg et de l'intérêt touristique et culturel que ce quartier constitue. Il accueille également des activités commerciales et administratives essentielles pour les habitants de la ville et de l'Agglomération, qui participent à l'attrait du Bourg.

Utilité

C1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces et limite le trafic dû à la recherche de places pour se stationner en dirigeant tous les automobilistes vers le parking en ouvrage.

C2: améliore la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du quartier du Bourg comme lieu de vie.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers.

C4: diminue le trafic automobile et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2025
Date prévue de la mise en service: 2026

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération

Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton

Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

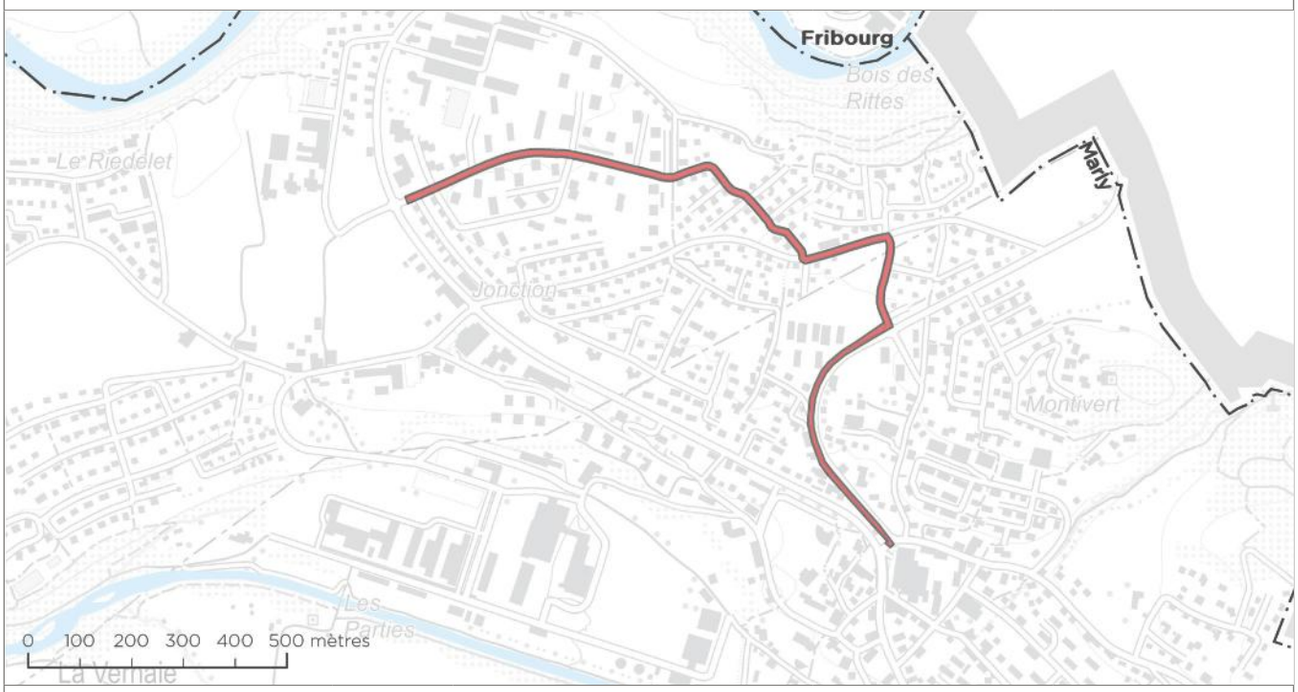
Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

-

Mesure 3M.05.01	Réaménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP n°1 à Marly - secteur Est	
Axe Marly/Pérolles	Paquet n°5 Autres mesures TP	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 3'700'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Le schéma directeur des transports publics de l'Agglomération prévoit une amélioration de la desserte spatiale des zones urbanisées est de Marly. Le secteur est dense sans transports publics.

Objectifs

- Desserte TP des zones urbanisées de Marly.
- Amélioration de la circulation des bus.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.

Description

Les travaux consistent à :

- Réaménager des tronçons routiers sur les routes du Centre, de la Grangette, du Château-d'Eau et Bourguillon pour que le bus circule aisement.
- adapter les carrefours pour donner la priorité aux bus.
- Réaménager 4 nouveaux arrêts de bus bidirectionnels.

Opportunité
Des quartiers résidentiels ou d'activités à haute et moyenne densités de Marly ne sont pas desservis par les transports publics. De nouvelles liaisons s'avèrent donc nécessaires.

Utilité
C1: favorise l'utilisation des transports publics par une desserte fine des quartiers urbanisés.

C2: offre une desserte en transports publics à des quartiers actuellement peu accessibles.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics.

C4: augmente l'attractivité des transports publics, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2022
Date prévue de la mise en service: 2022

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Marly

Instances concernées
Canton, Agglomération

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche. Commande les prestations des TP.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

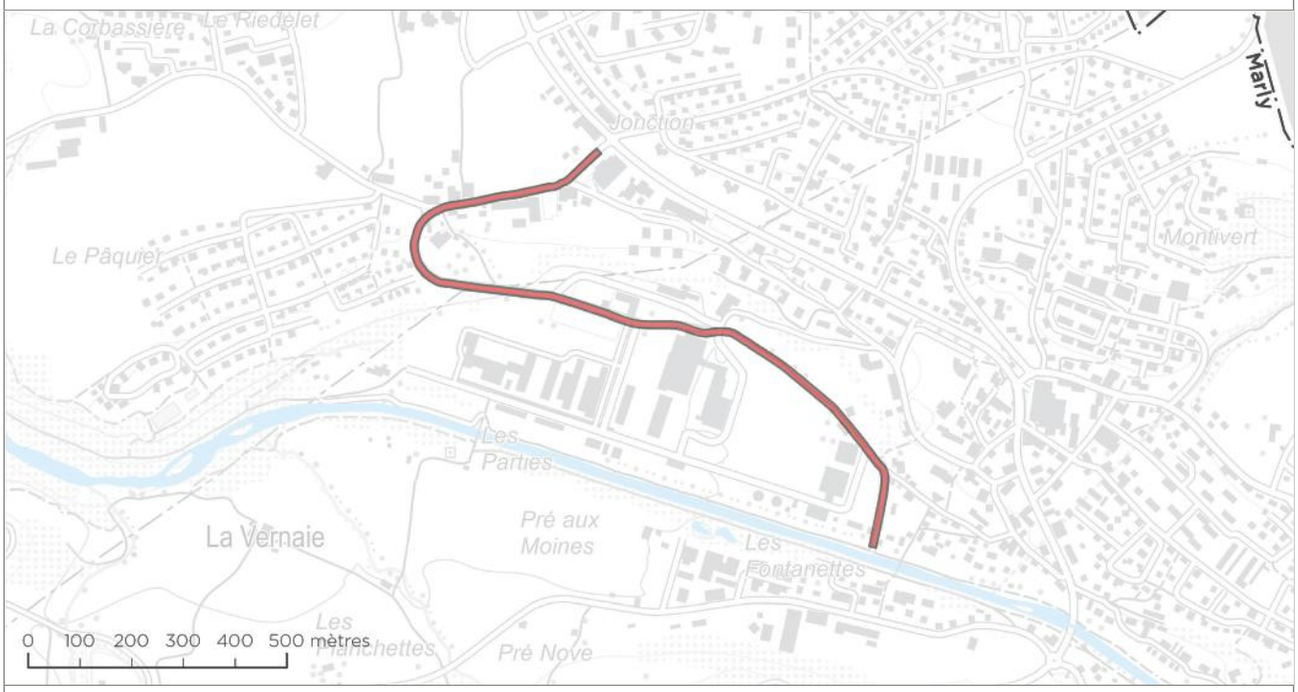
Tâche du Canton
Participe à la planification en lien avec les transports publics et l'aménagement de la route de Bourguillon.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.05.02	Réaménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP n°3 à Marly - secteur Ouest	
Axe Marly/Pérolles	Paquet n°5 Autres mesures TP	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 3'000'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Le schéma directeur des transports publics de l'Agglomération prévoit une amélioration de la desserte spatiale des zones urbanisées et des grands projets de développement urbain de l'ouest marlinois.

Objectifs

- Desserte TP des zones urbanisées de Marly.
- Amélioration de la circulation des bus.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.

Description

Les travaux consistent à :

- Réaménager des tronçons routiers nouvellement desservis par les transports publics (routes de la Gérine, Ancienne Papeterie).
- Créer 3 nouveaux arrêts de bus bidirectionnels et une boucle de rebroussement.
- adapter la chaussée et créer des trottoirs sur la route de l'Ancienne Papeterie.
- créer une passerelle MD sur la Gérine pour faciliter l'accès des quartiers connexes.

Opportunité
Des quartiers résidentiels ou d'activités à haute et moyenne densités, ainsi que d'importants projets de développement urbain, ne sont pas desservis par les transports publics. De nouvelles liaisons s'avèrent donc nécessaires.

Utilité
C1: favorise l'utilisation des transports publics par une desserte fine des quartiers urbanisés.

C2: offre une desserte en transports publics à des quartiers actuellement peu accessibles.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics.

C4: augmente l'attractivité des transports publics, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2022
Date prévue de la mise en service: 2022

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Marly

Instances concernées
Canton, Agglomération

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche. Commande les prestations des TP.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

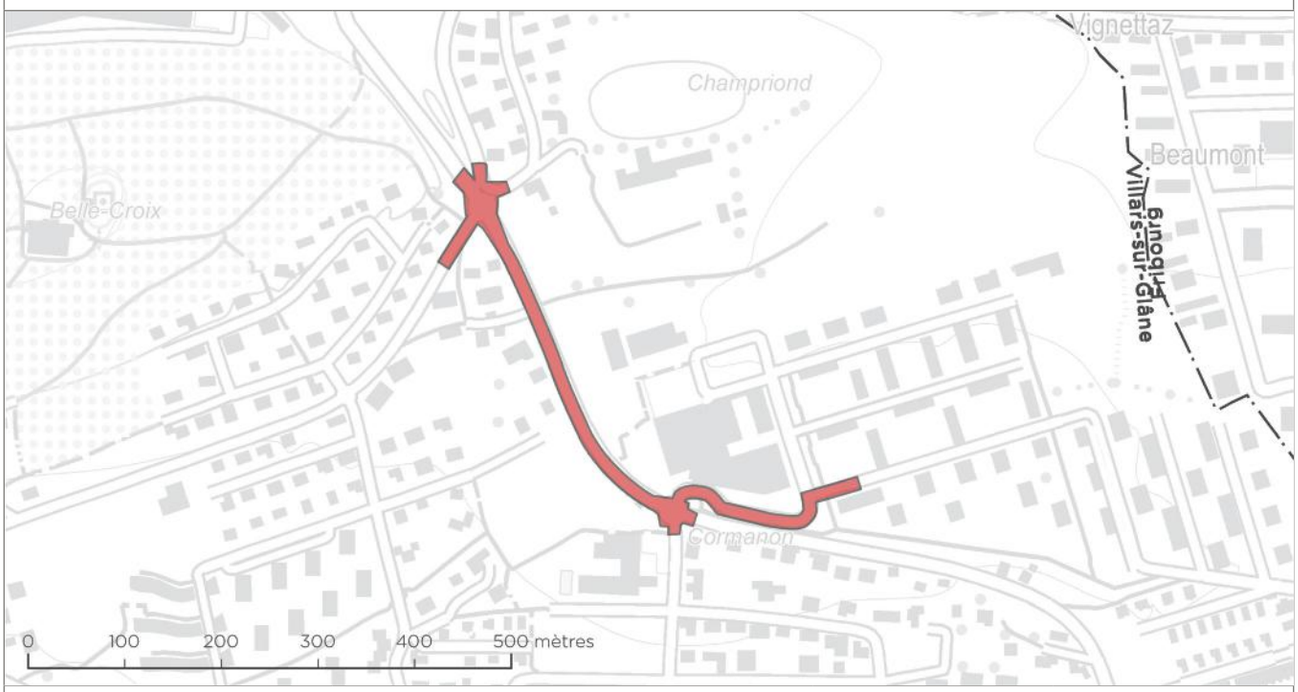
Tâche du Canton
Veille à la conformité de la mesure avec les planifications supérieures. Participe à la planification des transports publics et soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.05.03	Réaménagement de la traversée de la route de Cormanon pour la ligne TP n°5	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne	Paquet n°5 Autres mesures TP	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 3’750’000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Des aménagements complémentaires sont aujourd’hui nécessaires à la circulation des bus sur la ligne 5, en raison de son tracé, qui sera adapté.

Objectifs

- Desserte en TP en lien avec l’urbanisation.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.

Description

Les travaux consistent à :

- Adapter les infrastructures routières de manière à favoriser la circulation du bus sur la ligne 5.
- aménager les carrefours avec une régulation par feux permettant de donner la priorité des bus.

Opportunité

Ces aménagements sont nécessaires à la circulation des bus pour desservir les quartiers urbanisés. Le tracé de la ligne n°5 des TPF Torry - Villars-sur-Glâne est adapté de manière à desservir une plus grande quantité de quartiers, notamment au sud, vers Beaumont, Cormanon et Les Daillettes. La ligne passe par le chemin du Grand-Clos, la rue des Grand-Chênes, la rue de Marteney, et la route de la Gruyère.

Utilité

C1: améliore la performance des transports publics.

C2: améliore la desserte en transports publics dans des quartiers fortement urbanisés.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics.

C4: augmente l'attractivité des transports publics, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2019

Date prévue de la mise en service: 2021

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:

Part cantonale:

Part communale:

Compétences

Instance responsable

Canton

Instances concernées

Commune de Villars-sur-Glâne

Tâche de l'Agglomération

Veille à la coordination entre les aménagements locaux et cantonaux. Soutient la commune dans sa démarche de mise en œuvre.

Tâche des Communes

Participe à la planification et à la réalisation de la mesure.

Tâche du Canton

Assure la planification et les réalisations sur le réseau cantonal. Assure la coordination avec la commune et l'Agglomération.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

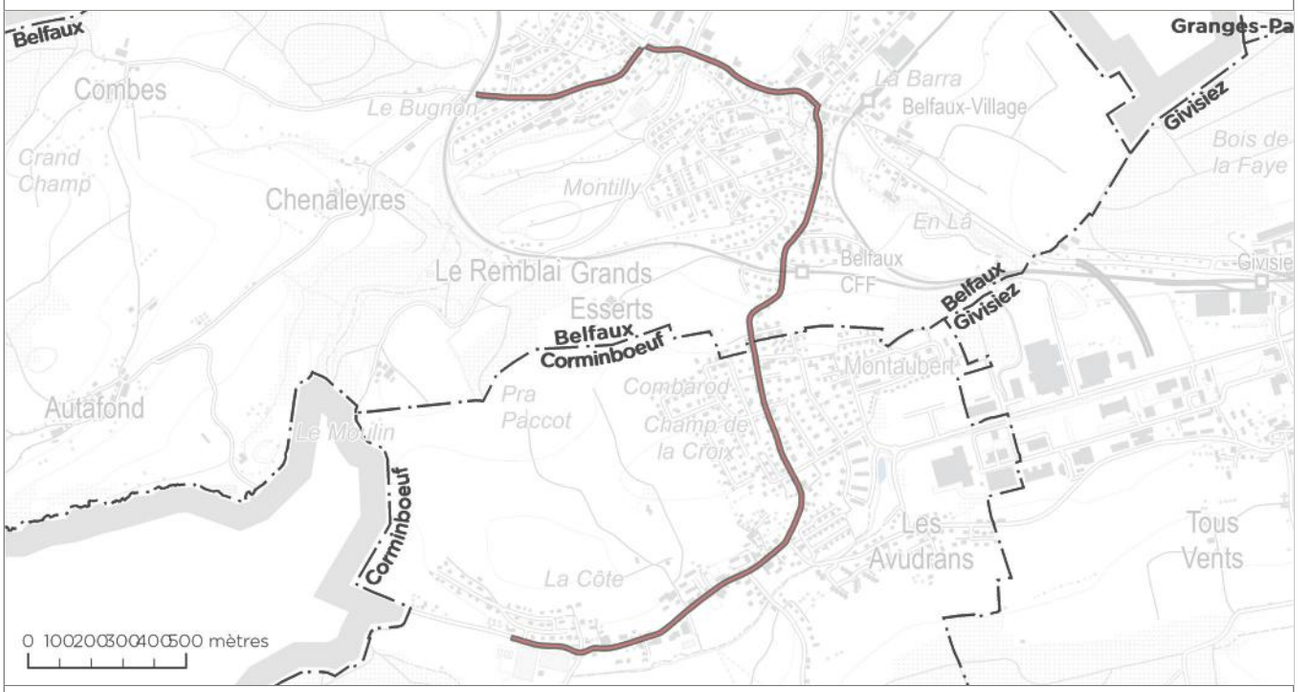
-

Mesures A du PA2 en relation

-

Mesure 3M.05.04	Réaménagement du réseau routier entre Corminboeuf et Belfaux pour les lignes TP régionales	
Axe Belfaux/Givisiez	Paquet n°5 Autres mesures TP	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 700'0000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure 43.11 - Réaménagement de la traversée de localité de Corminboeuf, secteur amont de la route de Belfaux, et de Belfaux, secteur route de Corminboeuf (VALTRALOC) (paquet 17) - priorité B - code ARE : 2196.2.117



Mesure

Etat actuel

Le schéma directeur des transports publics de l'Agglomération prévoit une desserte de Belfaux et Corminboeuf. La sécurité n'est pas garantie pour les mobilités douces, en particulier pour les cycles dans le sens montant.

Objectifs

- Desserte TP de Belfaux et de Corminboeuf.
- Amélioration de l'accessibilité de la TransAgglo.
- Amélioration du confort et de la sécurité des mobilités douces (cycles et piétonnes).

Description

Les travaux consistent à :

- Adapter les infrastructures routières de manière à favoriser la circulation du bus en direction de Belfaux et de Corminboeuf (création d'arrêts de bus principalement).
- Mettre en œuvre la mesure 43.11 du PA2. Il est essentiellement envisagé la mise en oeuvre de mesures de modération du trafic et d'amélioration des conditions de déplacements et de sécurité pour les mobilités douces.
- Réaménager le réseau routier secondaire sur le nouvel itinéraire du bus et sur une liaison MD de connexion à la TransAgglo.

Opportunité
Ces aménagements sont nécessaires à la circulation des bus pour desservir Belfaux et Corminboeuf. La route de Corminboeuf à Belfaux, et la route de Belfaux à Corminboeuf permettent de rejoindre la TransAgglo, et doivent à ce titre être sécurisées pour les cycles.

Utilité
C1: favorise l'utilisation des transports publics par une desserte fine des quartiers urbanisés, et améliore et sécurise l'accessibilité à la TransAgglo.

C2: améliore la desserte en transports publics des quartiers urbanisés.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics et de la mobilité douce.

C4: augmente l'attractivité des transports publics, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2019
Date prévue de la mise en service: 2021

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Canton

Instances concernées
Communes de Belfaux, Corminboeuf

Tâche de l'Agglomération
Veille à la coordination entre les aménagements locaux et cantonaux. Soutient les communes dans leur démarche de mise en œuvre.

Tâche des Communes
Participent à la planification et à la réalisation de la mesure.

Tâche du Canton
Assure la planification et les réalisations sur le réseau cantonal. Assure la coordination avec la commune et l'Agglomération.

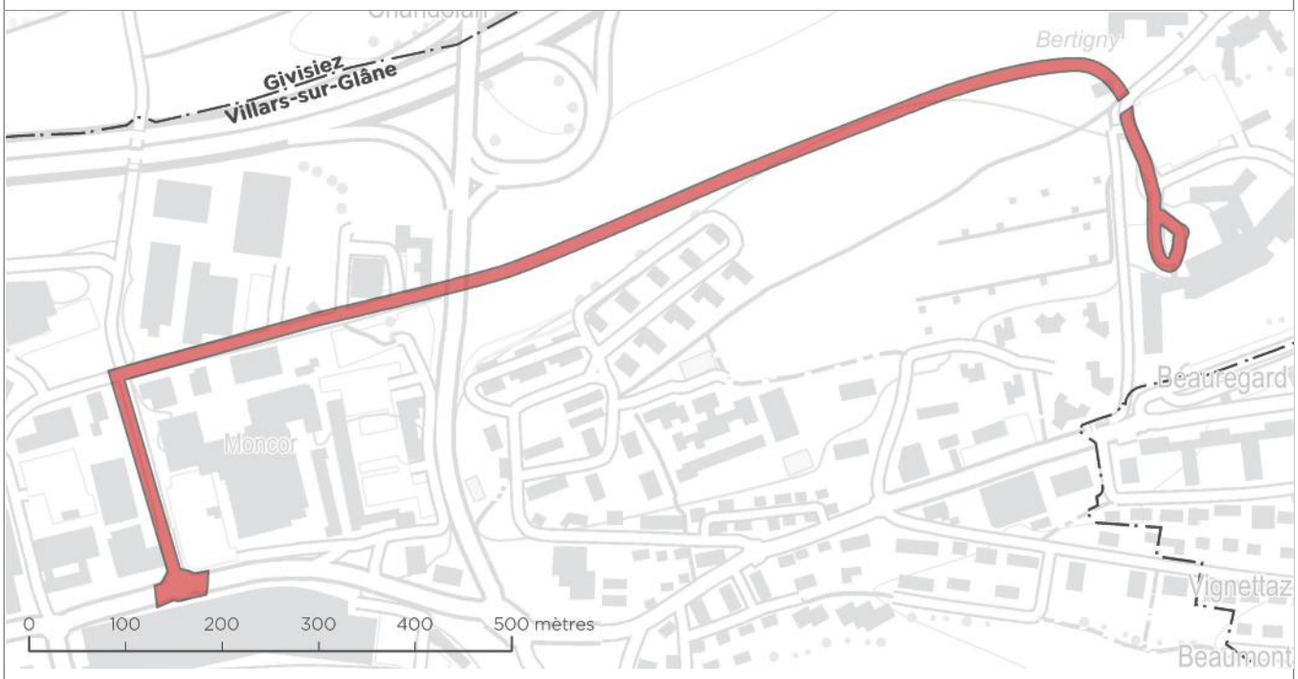
Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.05.05	Création des infrastructures « Moncor-Hôpital » pour la future ligne TP n°6	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne	Paquet n°5 Autres mesures TP	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 20’600’000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°45.1 - Réalisation d’un axe de desserte du site stratégique d’Agglomération de Bertigny, avec connexion aux extrémités vers Moncor et l’Hôpital - priorité C



Mesure

Etat actuel

Aujourd’hui, l’Hôpital cantonal est desservi par la route de Villars, axe fortement chargé. Le futur secteur d’activité de Bertigny n’est pas desservi.

Objectifs

- Desserte en TP en lien avec l’urbanisation.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Limite le TIM

Description

Les travaux consistent à :

- Réaliser des infrastructures routières nécessaires à la mise en place de la nouvelle ligne TP desservant l’Hôpital cantonal et Bertigny.
- Aménager les carrefours pour donner la priorité aux Bus.
- Aménager un passage inférieur sous la semi-autoroute.
- Aménager un terminus de ligne dans le secteur de Moncor.

Opportunité
Ces aménagements sont nécessaires à la circulation des bus pour desservir le quartier. Le développement des TP doit être coordonné avec l'urbanisation. Il pourrait se faire avant l'urbanisation et ainsi assurer une bonne desserte TP, limitant ainsi le nombre de places de parc de voiture sur le site.

Utilité
C1: renforce le système des transports par une ligne de bus desservant des zones stratégiques (hôpital cantonal, Bertigny).

C2: en passant par l'intérieur des quartiers, valorise les secteurs desservis (Guintzet, Hôpital cantonal, Bertigny) en améliorant leur accessibilité.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics.

C4: augmente l'attractivité des transports publics, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2019
Date prévue de la mise en service: 2022

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Canton

Instances concernées
Communes de Fribourg, Villars-sur-Glâne

Tâche de l'Agglomération
Veille à la coordination entre les aménagements locaux et cantonaux. Soutient les communes dans leur démarche de mise en œuvre.

Tâche des Communes
Participent à la planification et à la réalisation de la mesure.

Tâche du Canton
Assure la planification et les réalisations sur le réseau cantonal. Assure la coordination avec la commune et l'Agglomération.

Autres

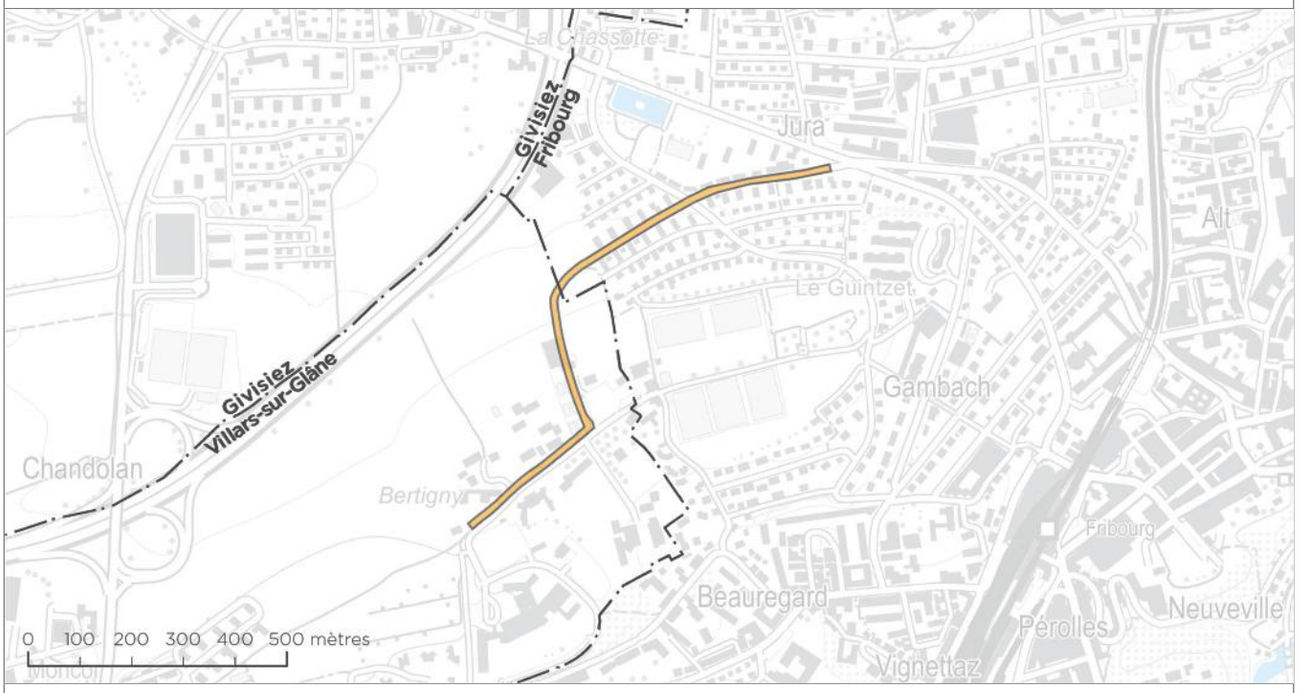
Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.05.06	Création des infrastructures « Hôpital-Jura » pour la future ligne TP n°6	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne	Paquet n°5 Autres mesures TP	Mesure infrastructurelle
Priorité : B	Coûts : 4’600’000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :

Mesure n°45.1 - Réalisation d’un axe de desserte du site stratégique d’Agglomération de Bertigny, avec connexion aux extrémités vers Moncor et l’Hôpital - priorité C



Mesure

Etat actuel

Aujourd’hui, l’Hôpital cantonal est desservi par la route de Villars, axe fortement chargé. Le futur secteur d’activité de Bertigny n’est pas desservi.

Objectifs

- Desserte en TP en lien avec l’urbanisation.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- limite le TIM

Description

Les travaux consistent à :

- Réaliser les infrastructures routières nécessaires à la mise en place de la nouvelle ligne desservant l’Hôpital cantonal et Bertigny.
- Adapter les infrastructures entre l’Hôpital et la route du Jura pour les TP.

Opportunité
Ces aménagements sont nécessaires à la circulation des bus pour desservir le quartier. Le développement des TP doit être coordonné avec l'urbanisation. Il pourrait se faire avant l'urbanisation et ainsi assurer une bonne desserte TP, limitant ainsi le nombre de places de parc de voiture sur le site.

Utilité
C1: renforce le système des transports par une ligne de bus desservant des zones stratégiques (hôpital cantonal, Bertigny).

C2: en passant par l'intérieur des quartiers, valorise les secteurs desservis (Guintzet, Hôpital cantonal, Bertigny) en améliorant leur accessibilité.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics.

C4: augmente l'attractivité des transports publics, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2023
Date prévue de la mise en service: 2025

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commmunes de Fribourg et Villars-sur-Glâne

Instances concernées
Canton

Tâche de l'Agglomération
Veille à la coordination entre les aménagements locaux et cantonaux. Soutient les communes dans leur démarche de mise en œuvre.

Tâche des Communes
Participent à la planification et à la réalisation de la mesure. Coordonnent avec les instances concernées.

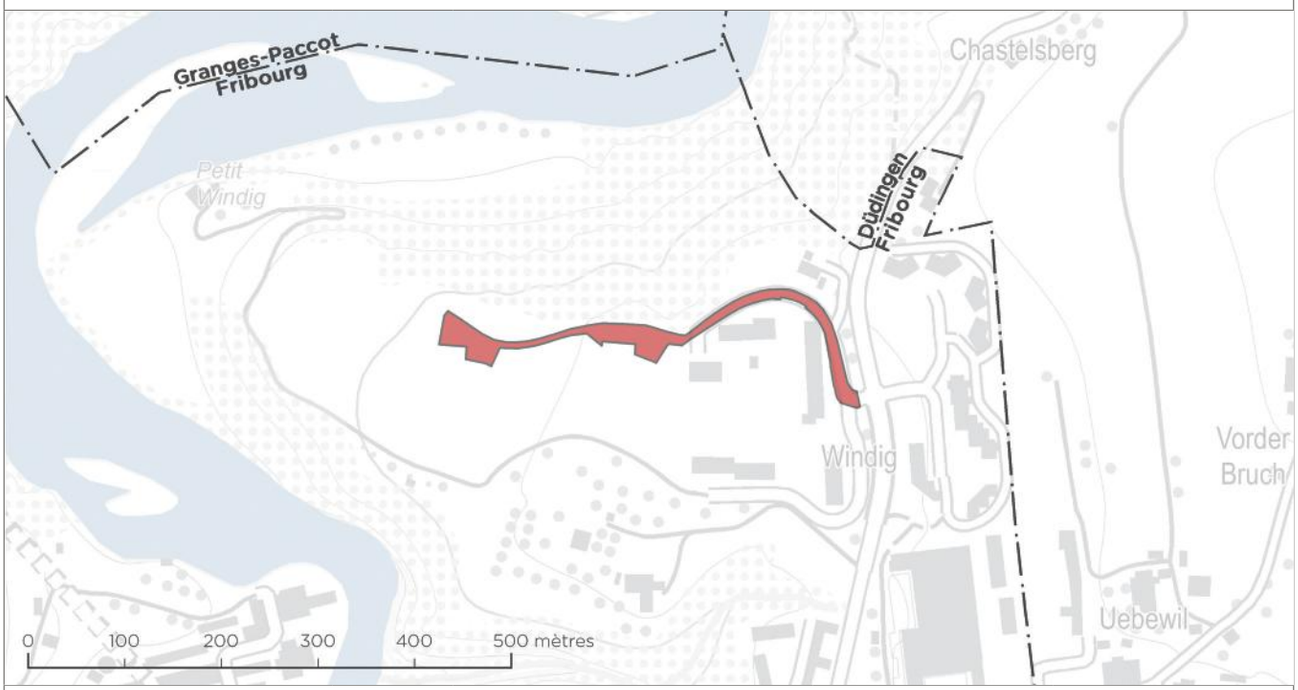
Tâche du Canton
Participe à la planification en lien avec le site de l'HFR et de Bertigny.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.05.07	Création des infrastructures pour un nouveau terminus à Windig pour la ligne TP n°6	
Axe Schönberg/Tafers	Paquet n°5 Autres mesures TP	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 460'000 CHF	Maturité : 2
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Un important développement du quartier de Windig est prévu à très court terme. La desserte TP va en conséquence y être améliorée.

Objectifs

- Desserte en TP en lien avec l'urbanisation.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.

Description

Les travaux consistent à :

- Prolonger une ligne de bus dans le nouveau quartier au Windig.
- Aménager des arrêts et un terminus de ligne de bus dans le secteur de Windig.

Opportunité

La desserte des quartiers nord de Winding nécessite des aménagements permettant le retournement des bus à leur terminus.

Utilité

C1: améliore la qualité de l'offre en transports publics, la performance de la ligne et l'accueil des usagers.

C2: développe l'offre en transports publics en liaison avec les zones urbanisées de l'Agglomération.

C3: sécurise le retournement du bus à son terminus et incite à l'utilisation des bus plutôt que la voiture.

C4: augmente l'attractivité des transports publics, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2020
Date prévue de la mise en service: 2022

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération

Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton

Veille à la conformité de la mesure avec les planifications supérieures. Soutitent la commune dans sa démarche.

Autres

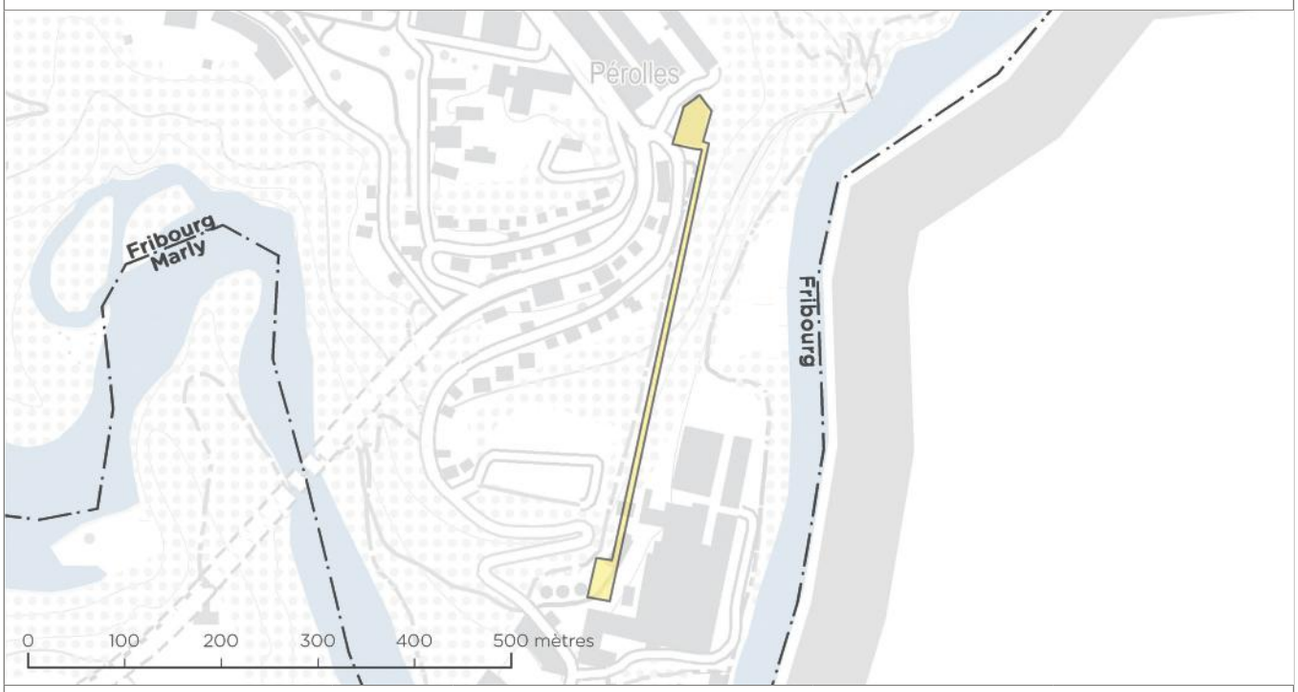
Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

-

Mesure 3M.05.08	Création d'un funiculaire entre l'HEIA et le quartier de la Pisciculture	
Axe Marly/Pérolles	Paquet n°5 Autres mesures TP	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 9'200'000 CHF	Maturité :
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Le quartier de la Pisciculture est amené à se développer fortement dans le cadre du PA3. Il n'est aujourd'hui pas relié à la ville par les transports publics. Tout développement du quartier est indissociable à la mise en place d'une desserte de transports publics avec une cadence suffisante.

Objectifs

- Desserte en TP en lien avec l'urbanisation.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.

Description

Les travaux consistent à :

- Réaliser une infrastructure TP type funiculaire ou ascenseur incliné sur le tracé de l'ancien funiculaire.

Opportunité

Il est opportun d'assurer une liaison directe, par un système TP performant, entre le futur quartier de la Pisciculture et le réseau de transports publics de l'Agglomération.

Utilité

C1: assure la desserte TP du secteur et permet de réduire les infrastructures routières et le stationnement dédié.

C2: permet le développement du secteur sans infrastructures routières démesurées qui nuiraient à la qualité urbaine et environnementale du site.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics.

C4: augmente l'attractivité des transports publics, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2028

Date prévue de la mise en service: 2029

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:

Part cantonale:

Part communale:

Compétences

Instance responsable	Instances concernées
Commune de Fribourg	

Tâche de l'Agglomération

Soutien la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton

Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

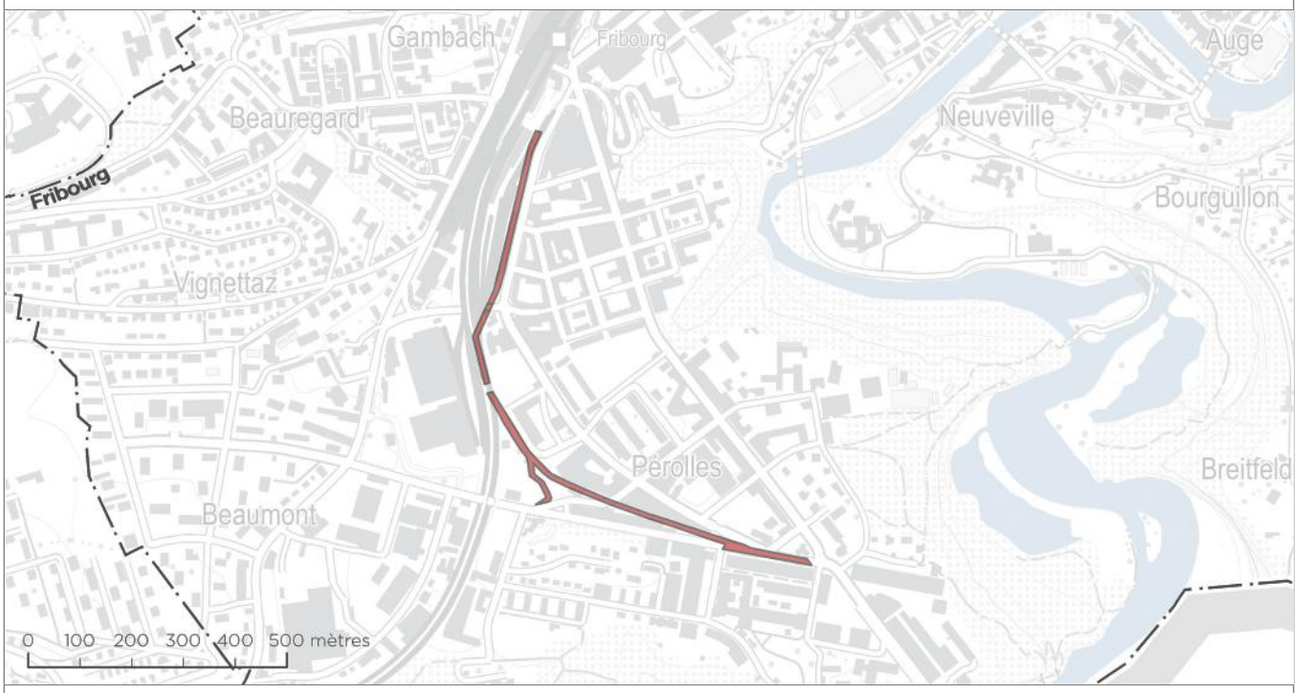
-

Mesures A du PA2 en relation

-

Mesure 3M.06.01	**Aménagement d'une liaison MD sur le tracé de la ligne ferroviaire industrielle - secteur Pérolles-Gare de Fribourg**		
Axe Marly/Pérolles	Paquet n°6 TransAgglo	Mesure infrastructurelle	
Priorité : A	Coûts : 5'520'000 CHF		Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°20.1 - Réalisation d'une voie verte sur les anciennes voies TPF entre la gare de Fribourg et Pérolles - priorité C



Mesure

Etat actuel

Le tracé des anciennes voies de chemin de fer, le long de la route des Arsenaux, n'est aujourd'hui plus utilisé. Il est rendu inaccessible par un grillage. Aux abords de ces voies, se trouvent des friches industrielles en cours de réaménagement. Ces secteurs seront des générateurs de déplacements importants notamment pour la mobilité douce. Le PA2 avait déjà identifié ce besoin.

Objectifs

- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Favoriser les déplacements MD pour les courtes distances.

Description

Les travaux consistent à :

- Réaliser une voie verte sur les anciennes voies de chemin de fer entre la gare de Fribourg et Pérolles.

Opportunité

La requalification du plateau de Pérolles constitue une opportunité de mettre en œuvre un projet de revalorisation, orienté mobilité douce. Avec cette nouvelle liaison MD, cela permet de relier les pôles universitaires via la gare de Fribourg ainsi que le secteur du plâteau d'Agy depuis Pérolles. Les aspects du paysage seront aussi valorisés. La mesure complète les itinéraires du réseau principal de MD.

Utilité

C1: promeut un réseau de chemins piétonniers et cyclistes continu, et attrayant, dédié à la mobilité douce exclusivement.

C2: valorise l'infrastructure existante des anciennes voies de chemin de fer pour créer un projet urbain autour de la mobilité. Relie la gare de Fribourg aux secteurs urbanisés et au pôle universitaire.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, notamment des cyclistes, en incitant le trafic cycliste à utiliser les axes adaptés au déplacement.

C4: revitalise les espaces publics et augmente l'attractivité de la mobilité douce, notamment cycliste, réduisant les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2019
Date prévue de la mise en service: 2020

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche et veille à la coordination de la mesure avec les planifications supérieures.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche. Il participe à la planification.

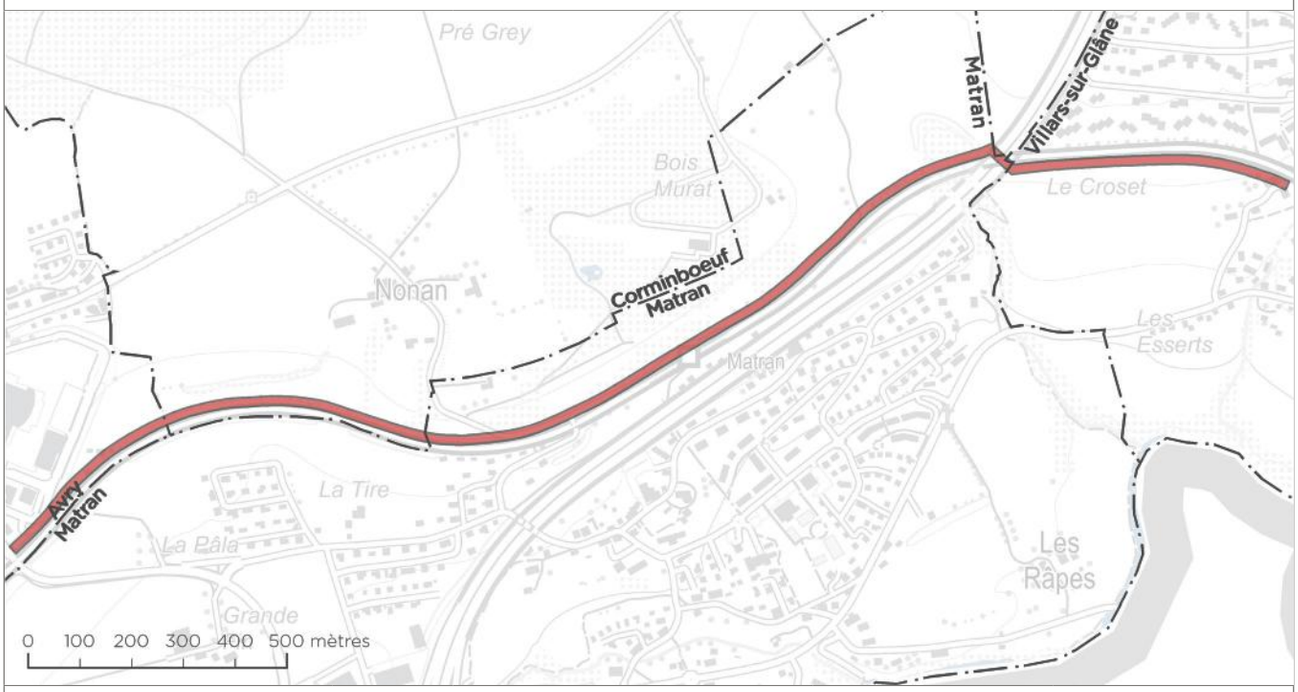
Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.06.02	Aménagement de la TransAgglo - secteur Avry-Gare de Villars-sur-Glâne		
Axe Avry/Villars-sur-Glâne	Paquet n°6 TransAgglo	Mesure infrastructurelle	
Priorité : A	Coûts : 9'000'000 CHF		Maturité : 2

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°20.12 - Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte d'Avry et Villars-sur-Glâne, le long de la ligne ferroviaire (Trans Agglo) (paquet P20) - priorité B - code ARE : 2196.2.031



Mesure

Etat actuel

La TransAgglo est incomplète dans le secteur sud-ouest de l'Agglomération. Il n'existe pas de sentier vicinaux continu sur le tracé à créer. Les études sont en cours. Elles ont définies le tracé potentiel et affinées les coûts de réalisation.

Objectifs

- Création d'une liaison continue structurante de MD entre le sud-ouest et le nord-est de l'Agglomération.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.

Description

Les travaux consistent à :

- Finaliser le projet de TransAgglo le long des voies CFF entre la gare de Villars-sur-Glâne et Avry-Centre.
- Adapter les gabarit des voies existantes à la pratique de la marche et du vélo.
- Réaliser les tracés manquant en tenant compte du contexte topographique ou des contraintes techniques.

Opportunité

Le PA3 vise à mettre en œuvre l'ensemble de la TransAgglo, qui est déjà développé dans le PA2. Il s'agit d'une priorité du PA3. Les études sont en cours. Les communes concernées sont coordonnées.

Utilité

C1: offre une liaison de mobilité douce directe, confortable et sûre, continue entre Avry et Villars-sur-Glâne.

C2: offre une connexion de mobilité douce depuis le nouveau pôle autour de la future halte d'Avry.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, notamment des cyclistes, en incitant le trafic cycliste à utiliser les axes adaptés au déplacement.

C4: augmente l'attractivité de la mobilité douce, notamment cycliste, réduisant les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2020
Date prévue de la mise en service: 202

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Communes de Avry, Matran, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération

Soutient les communes dans leur démarche. Veille à la coordination de la mesure avec le réseau de MD d'ordre supérieur ou avec d'autres mesures connexes.

Tâche des Communes

Planifient et réalisent la mesure. Coordonnent la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton

Soutient les communes dans leur démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

Mesure n°20.7 - Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le Corset et le Platy à Villars-sur-Glâne, le long de la ligne ferroviaire (Trans Agglo) (paquet P20) - priorité A - code ARE: 2196.2.026
Mesure n°43.17 - Réaménagement de la traversée de localité de Rosé (VALTRALOC), secteur « halte de Rosé » et « Sofraver » (paquet 17) - priorité Ae - code ARE: 2196.2.123

Massnahme 3M.06.03	Einrichtung der TransAgglo – Sektor Grandfey-Düdingen	
Achse Düdingen	Paket Nr. 6 TransAgglo	Infrastrukturelle Massnahme
Priorität : B	Kosten : 2'100'000	Maturität : 1

Massnahme AP2 - Übernahme/Anpassung : Massnahmen des AP2, angepasst

Massnahme Nr.°20.15 - Realisierung der notwendigen Ergänzungen des gemischten Fussgänger-/Radwegs zwischen dem Viadukt Grandfey und dem Bahnhof Düdingen (TransAgglo), Sektion Garmiswil (Paket P20) notwendigen Zusatzmassnahmen - Priorität C

Massnahme Nr.°22.6 - Gestaltung einer gemischten Fussgänger-/Velo-Wegstrecke zwischen Freiburg und Düdingen, Bereich Grandfey - Balliswil und Garmiswil - Zelg (Paket P20) - Priorität C

Massnahme

Gegenwärtige Lage

Die Streckenführung besteht aus kleinen Wegen, die von Spaziergängern genutzt werden oder im Zusammenhang mit der Landwirtschaft stehen. Einiger Abschnitte sind unterbrochen. Im Sinne der Umnutzung zur TransAgglo ist eine Neugestaltung erforderlich.

Zielsetzung

- Erstellung einer durchgängigen, strukturierenden Verbindung für den Langsamverkehr zwischen der südwestlichen und der nordöstlichen Extremität der Agglomeration.
- Verbesserung des Komforts und der Sicherheit für die Nutzerinnen und Nutzer des Langsamverkehrs.

Beschreibung

Erforderliche Arbeiten:

- Abschluss der Streckenprojektierung.
- Realisierung des TransAgglo-Streckenabschnitts entlang der Gleise zwischen Freiburg und Düdingen.

Zweckmässigkeit

Prioritäres Ziel des AP3 ist die vollumfängliche Umsetzung des im Rahmen des AP2 entwickelten TransAgglo-Konzepts. Das Hauptziel der Agglomeration für das AP3 im Rahmen des Langsamverkehrs ist der vollumfängliche Abschluss von TransAgglo.

Nutzen

K1 : Angebot der Feinvernetzung der direkten, komfortablen, sicheren und durchgehenden Langsamverkehrsverbindungen zwischen den beiden Entwicklungsstandorten Freiburg und Düdingen.

K2 : Aufwertung der Verbindung Freiburg - Düdingen und Verbesserung des Zugangs.

K3 : Verbesserung der Sicherheit für alle Nutzerinnen und Nutzer, insbesondere für Velofahrerinnen und -fahrer, indem der Fahrradverkehr dazu angehalten wird, die entsprechenden Verkehrsachsen zu verwenden.

K4 : Erhöhung der Attraktivität des Langsam- und insbesondere des Fahrradverkehrs durch Reduktion der Umweltimmissionen (Lärm, Luftverschmutzung).

Umsetzung

Terminplan für die Einreichung des Vorprojekts

Terminplan für die Umsetzung

Vorgesehener Beginn der Arbeiten: 2024
Vorgesehene Inbetriebsetzung: 2025

Stand der Integration in den Richtplan

- ○ Keine Nachführung
- ○ Vorab-Information
- ○ Koordination der laufenden Vorhaben
- ○ Koordination erledigt

Bedeutung der Massnahme im Hinblick auf den Richtplan

Kantonaler Richtplan derzeit in Revision.

Finanzierung

Bundesbeiträge:
Kantonsbeiträge:
Gemeindebeiträge:

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz

Gemeinde Düdingen

Betroffene Instanzen

Aufgabe der Agglomeration

Unterstützt die Gemeinde in ihrem Vorgehen.

Aufgabe der Gemeinden

Plant die Massnahme und setzt sie um. Koordiniert die Planung mit den betroffenen Akteuren.

Aufgabe des Kantons

Unterstützt die Gemeinde in ihrem Vorgehen. Arbeitet an der Planung der landschafts- und naturbezogenen Aspekte mit.

Weitere

Korrelierte Massnahmen und Bezug zum Konzept

-

Massnahmen A des AP2 und Bezug

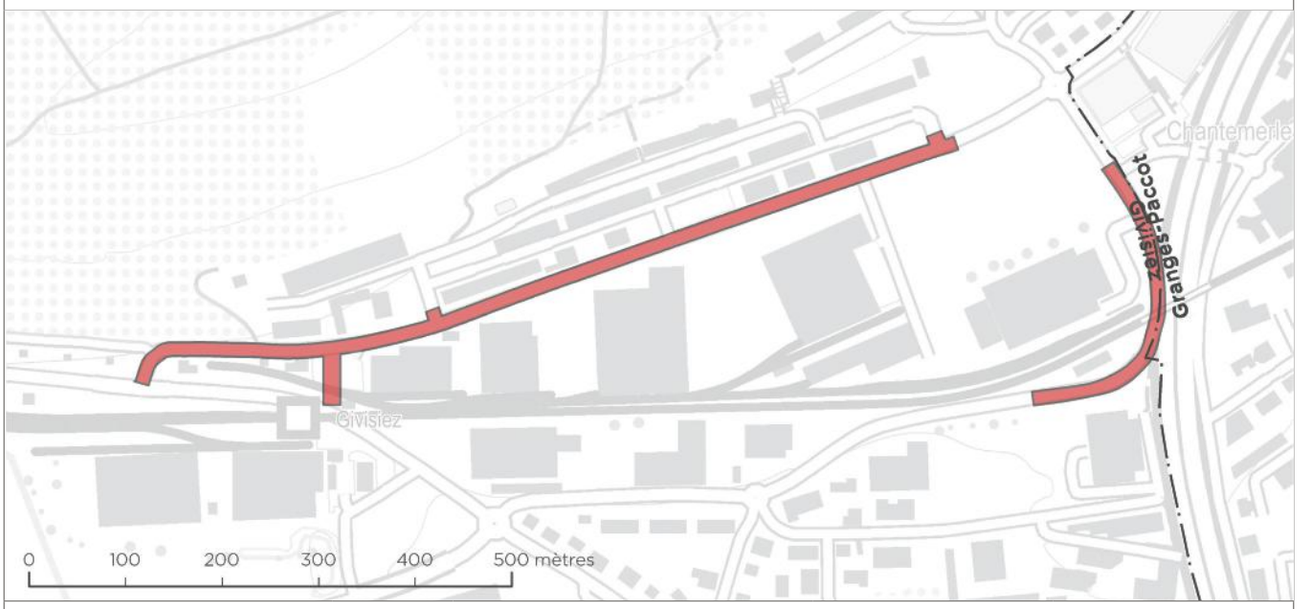
Massnahme Nr.°20.14 - Realisierung der notwendigen Ergänzungen des gemischten Fussgänger-/Radwegs zwischen dem Viadukt Grandfey und dem Bahnhof Düdingen (TransAgglo), Sektion Düdingen - Zelg (Paket P20) - Priorität A - Code ARE: 2196.2.033
Massnahme Nr.°21.13 - Gestaltung für Fahrräder auf der Grandfeybrücke (Paket P20) - Priorität A - Code ARE: 2196.2.049
Massnahme Nr.°22.1 - Gestaltung eines gemischten Fussgänger-/Radwegs zwischen dem Bahnhof Freiburg und dem Standort St. Leonhard entlang der Gleise (Paket P26) - Priorität A
Massnahme Nr.°22.2 - Gestaltung der notwendigen Ergänzungen zum gemischten Fussgänger-/Radweg zwischen dem Bahnhof Freiburg und dem Standort St. Leonhard entlang der Gleise (Paket P20) - Priorität A - Code ARE: 2196.2.054

Mesure 3M.07.01	Réaménagement des routes du Tir-Fédéral et des Taconnets	
Axe Belfaux/Givisiez	Paquet n°7 Mesures complémentaires MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 1'700'000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :

Mesure n°22.12 - Aménagement piétons et vélos sur la route du Tir-Fédéral, entre Granges-Paccot et Givisiez (paquet P24) - priorité B - code ARE : 2196.2.062

Mesure n°22.13 - Aménagement piétons et vélos sur la route des Taconnets, entre Granges-Paccot et Givisiez (paquet P24) - priorité B - code ARE : 2196.2.063



Mesure

Etat actuel

Compte tenu du déplacement de la gare de Givisiez, l'ensemble de ce secteur verra son trafic de mobilité douce augmenter de manière significative. De plus, la construction du passage supérieur sur les voies de chemin de fer (déplacement de la route de Belfaux) permet de prendre de réelles mesures d'amélioration de la circulation des TP et des MD. Le PA2 avait identifié le besoin de réaliser des aménagements pour les piétons et les cyclistes dans ce secteur, en interface avec la gare de Givisiez.

Objectifs

- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Amélioration de la circulation des bus sur ces deux axes.
- Amélioration de la qualité de l'espace public.
- Limitation du transit entre Granges-Paccot et Belfaux.

Description

Les travaux consistent à :

- Réaménager la route du Tir Fédéral et la route des Taconnets conformément aux objectifs ci-dessus principalement des aménagement en faveur de la MD.

Opportunité
La route du Tir Fédéral et la route des Taconnets sont des axes à caractère essentiellement routier, sur lesquels des aménagements sécurisés pour piétons et vélos sont nécessaires. Ces deux axes sont complémentaires l'un à l'autre et assurent des liaisons tangentielles à l'échelle de l'Agglomération.
Leur proximité avec la nouvelle halte de Givisiez, en pleine rénovation et porteuse du renouvellement urbain du secteur orienté sur la desserte ferroviaire rend ces aménagements cohérents et indispensables.

Utilité
C1: améliore la qualité du système de transports en régulant la circulation automobile et en améliorant la circulation des transports publics et des cyclistes.

C2: en améliorant la qualité de l'espace aux alentours de la gare de Givisiez, contribue à renforcer l'attractivité du lieu, notamment pour les piétons et les transports publics (RER et bus).

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons.

C4: renforce l'attractivité des bus et de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2021
Date prévue de la mise en service: 2023

Etat de la coordination
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Givisiez

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.07.02	Franchissement MD de l'autoroute à la hauteur du site de Bertigny	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne	Paquet n°7 Mesures complémentaires MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : B	Coûts : 4'600'000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :

Mesure n°21.8 - Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos sur l'autoroute A12 entre Givisiez et Bertigny Sud à Villars-sur-Glâne (paquet P23) - priorité C

Mesure

Etat actuel

Il n'existe actuellement pas de liaison MD sécurisée et directe entre Givisiez et le futur secteur de développement de Bertigny. Des zones urbanisables sont prévues dès 2020 : Bertigny à Villars-sur-Glâne (pôle stratégique cantonal), et Corberaye à Givisiez. Le PA2 avait identifié le besoin d'améliorer l'accessibilité du Petit Torry.

Objectifs

- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Réduction des césures urbaines.

Description

Les travaux consistent à :

- créer un franchissement de l'autoroute et une liaison de MD entre Givisiez et Villars-sur-Glâne.

Opportunité

Le franchissement offre une liaison vers le Guintzet, qui est attractive vis à vis des mobilités douces. A terme, elle aura un sens également au regard du site de Bertigny, pôle stratégique du Canton. Les premiers équipements de Bertigny sont prévus dès 2020, le franchissement est donc pertinent.

Utilité

C1: améliore la continuité du réseau de mobilité douce.

C2: atténue l'effet de coupure de l'autoroute et assure la connexion entre les quartiers Guintzet-Bertigny et Chandolan.

C3: améliore la sécurité de la mobilité douce avec un franchissement qui leur est réservé.

C4: augmente l'attractivité de la mobilité douce, notamment cycliste, réduisant les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2023
Date prévue de la mise en service: 2024

Etat de la coordination

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Communes de Givisiez et Villars-sur-Glâne

Instances concernées

OFROU

Tâche de l'Agglomération

Planifie le réseau MD. Soutient les communes dans leur démarche.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton

Participe à la planification en raison du caractère stratégique du site de Bertigny et des contacts nécessaires avec l'OFROU.

Autres

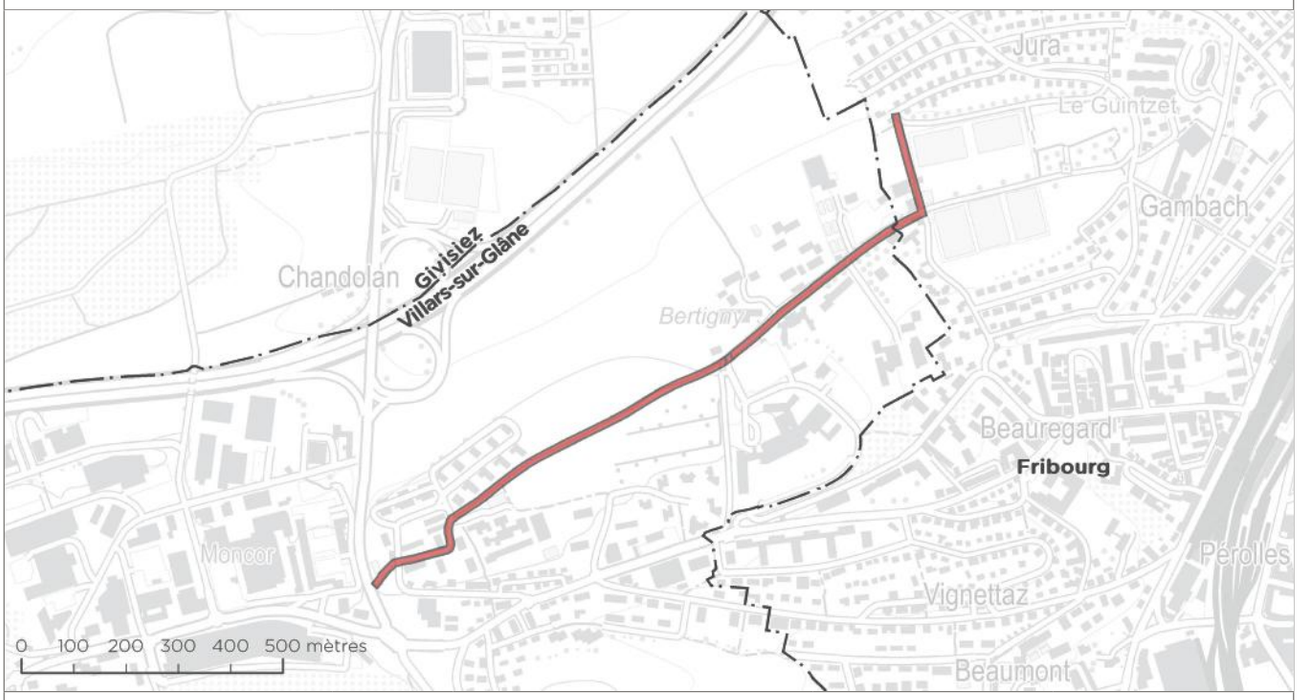
Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

-

Mesure 3M.07.03	Aménagement d'une liaison MD sur l'actuelle Promenade des Tilleuls	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne	Paquet n°7 Mesures complémentaires MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 970'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

La promenade des Tilleuls entre l'avenue Jean-Paul II et Villars-Vert constitue une liaison de mobilité douce fortement empruntée aujourd'hui, qui assure la connexion entre le Jura et Villars-Vert / Belle-Croix. Toutefois, elle ne dispose pas des aménagements suffisants (largeur insuffisante) pour assurer le confort et la sécurité des cycles et des piétons qui cohabitent.

Objectifs

- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Amélioration de la perméabilité piétonne sur le Guintzet/ Bertigny/ l'Hôpital Cantonal.

Description

Les travaux consistent à :

- Elargir la promenande existante selon les normes en vigueur pour les piétons et les cycles.
- Améliorer l'aspect paysager de la promenade.

Opportunité

La promenade des Tilleuls est une liaison de mobilité douce existante, située dans le site stratégique de Bertigny, à proximité de l'Hôpital cantonal. Elle se trouve dans la continuité du franchissement de mobilité douce de l'A12 au niveau du site de Bertigny.

Utilité

C1: promeut un réseau de chemins piétonniers et cyclistes continu, et attrayant, dédié à la mobilité douce exclusivement.

C2: valorise la connexion entre Jura et Villars-Vert / Belle-Croix, et participe à une urbanisation intégrant de la perméabilité piétonne.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, notamment des cyclistes, en incitant le trafic cycliste à utiliser les axes adaptés au déplacement.

C4: augmente l'attractivité de la mobilité douce, notamment cycliste, réduisant les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2021
Date prévue de la mise en service: 2022

Etat d'intégration dans le plan directeur
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Villars-sur-Glâne

Instances concernées
Commune de Fribourg

Tâche de l'Agglomération
Planifie le réseau MD. Soutient les communes dans leurs démarches.

Tâche des Communes
Planifient et réalisent la mesure. Coordonnent la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.07.04	Réaménagement de la route de Bourguillon - secteur Marly	
Axe Marly/Pérolles	Paquet n°7 Mesures complémentaires MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : B	Coûts : 300'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		

Mesure

Etat actuel

La route de Bourguillon fait l'objet d'un aménagement au titre du PA2. Toutefois, le tronçon de la route du Bourguillon situé sur le territoire communal de Marly n'était pas concerné par cette mesure. Il apparaît pertinent de prolonger cet aménagement jusqu'à Marly-Cité.

Objectifs

- Finalisation de la liaison intercommunale entre Bourguillon et Marly.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Amélioration de la sécurité de la mobilité douce, en particulier des cyclistes.
- Amélioration des liaisons de mobilité douce vers Marly-Cité.

Description

Les travaux consistent à :

- Aménager la continuité du tronçon réalisé au titre du PA2.
- Elargir le tronçon nord de la route de Bourguillon pour insertion d'une bande cyclable (Marly).

Opportunité

Il s'agit de prolonger la mesure réalisée au titre du PA2 de manière à assurer la connexion de mobilité douce complète, entre Bourguillon et Marly.

Utilité

C1: améliore la continuité du réseau de mobilité douce.

C2: assure une liaison entre Marly et Bourguillon, incitant à la mobilité douce.

C3: améliore la sécurité de la mobilité douce, notamment des cycles.

C4: augmente l'attractivité de la mobilité douce, notamment cycliste, réduisant les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2025
Date prévue de la mise en service: 2026

Etat d'intégration dans le plan directeur

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Canton

Instances concernées

Commune de Marly

Tâche de l'Agglomération

Veille à la coordination entre les aménagements locaux et cantonaux. Soutient la commune dans sa démarche de mise en œuvre.

Tâche des Communes

Participe à la planification et à la réalisation de la mesure.

Tâche du Canton

Assure la planification et les réalisations sur le réseau cantonal.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

-

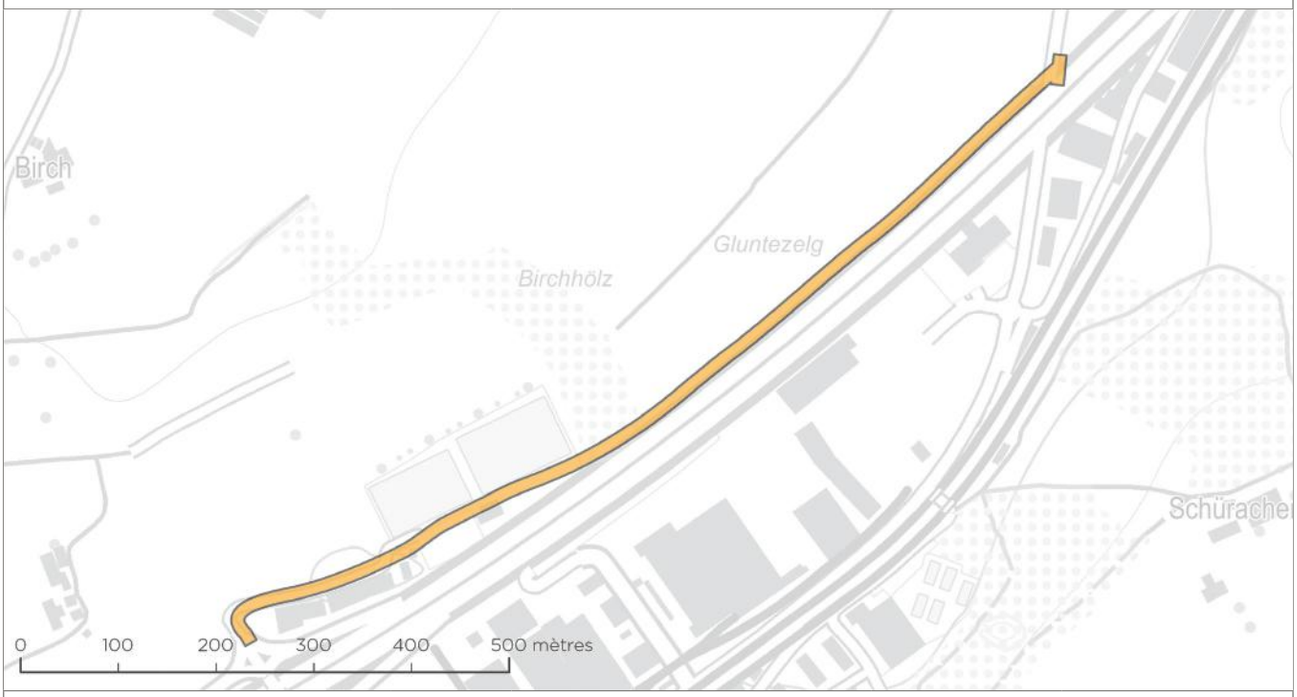
Mesures A du PA2 en relation

Mesure n°22.5 - Aménagement de bandes cyclables entre Marly (Le Claruz) et Bourguillon (Fribourg) (paquet 26) - priorité A - code ARE: 2196.2.057

Massnahme 3M.07.05	Neugestaltung einer LV-Verbindung zwischen der AZ Birch, den Fussballfeldern und Luggiwil	
Düdingen	Paket Nr. 7 Ergänzungs- massnahmen LV	Infrastrukturelle Massnahme
Priorität : B	Kosten : 2'600'000 CHF	Maturität : 2

Massnahme AP2 - Übernahme/Anpassung : Massnahme des AP2, angepasst

Massnahme Nr.°20.16 - Realisierung eines gemischten Fussgänger-/Radwegs zwischen der AZ Birch, den Fussballfeldern und Luggiwil (Paket 20) - Priorität B - Code ARE: 2196.2/035



Massnahme

Gegenwärtige Lage

Es besteht keine LV-Verbindung zwischen den Quartieren.

Zielsetzung

- Anbindung des strategischen Standortes Birch.
- Angebot einer qualitativ guten Verbindung für den LV zwischen dem Bahnhof Düdingen und Luggiwil.

Beschreibung

Erforderliche Arbeiten:

- Einrichtung einer abgetrennten LV-Verbindung entlang der Autobahn A12 ab dem Autobahnanschluss Düdingen bis zur Kreuzung mit der Munternstrasse.

Zweckmässigkeit

Durch diese Gestaltung kann Luggiwil an den Bahnhof Düdingen und an das Stadtzentrum angebunden werden. Sie wird infolge der Verdichtung angrenzender Gebiete stark genutzt werden.

Nutzen

K1 : Verbesserung der Kontinuität des LV-Netzes.

K2 : Sicherstellung einer Verbindung zwischen dem Bahnhof Düdingen und Luggiwil, die Anreize für den Langsamverkehr schafft.

K3 : Verbesserung der Sicherheit für den Langsam- und insbesondere den Fahrradverkehr.

K4 : Erhöhung der Attraktivität des Langsam- und insbesondere des Fahrradverkehrs durch Reduktion der Umweltemissionen (Lärm, Luftverschmutzung).

Umsetzung

Terminplan für die Einreichung des Vorprojekts

Terminplan für die Umsetzung
Vorgesehener Beginn der Arbeiten: 2024
Vorgesehene Inbetriebsetzung: 2024

Stand der Integration in den Richtplan
- ○ Keine Nachführung
- ○ Vorab-Information
- ○ Koordination der laufenden Vorhaben
- ○ Koordination erledigt

Bedeutung der Massnahme im Hinblick auf den Richtplan
Kantonaler Richtplan derzeit in Revision.

Finanzierung
Bundesbeiträge:
Kantonsbeiträge:
Gemeindebeiträge:

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz
Gemeinde Düdingen

Betroffene Instanzen
Kanton, ASTRA

Aufgabe der Agglomeration
Planung des LV-Netzes Unterstützung der Gemeinde in ihrem Vorgehen.

Aufgabe der Gemeinden
Plant die Massnahme und setzt sie um. Koordiniert die Planung mit den betroffenen Akteuren.

Aufgabe des Kantons
Unterstützung der Gemeinde in ihrem Vorgehen.

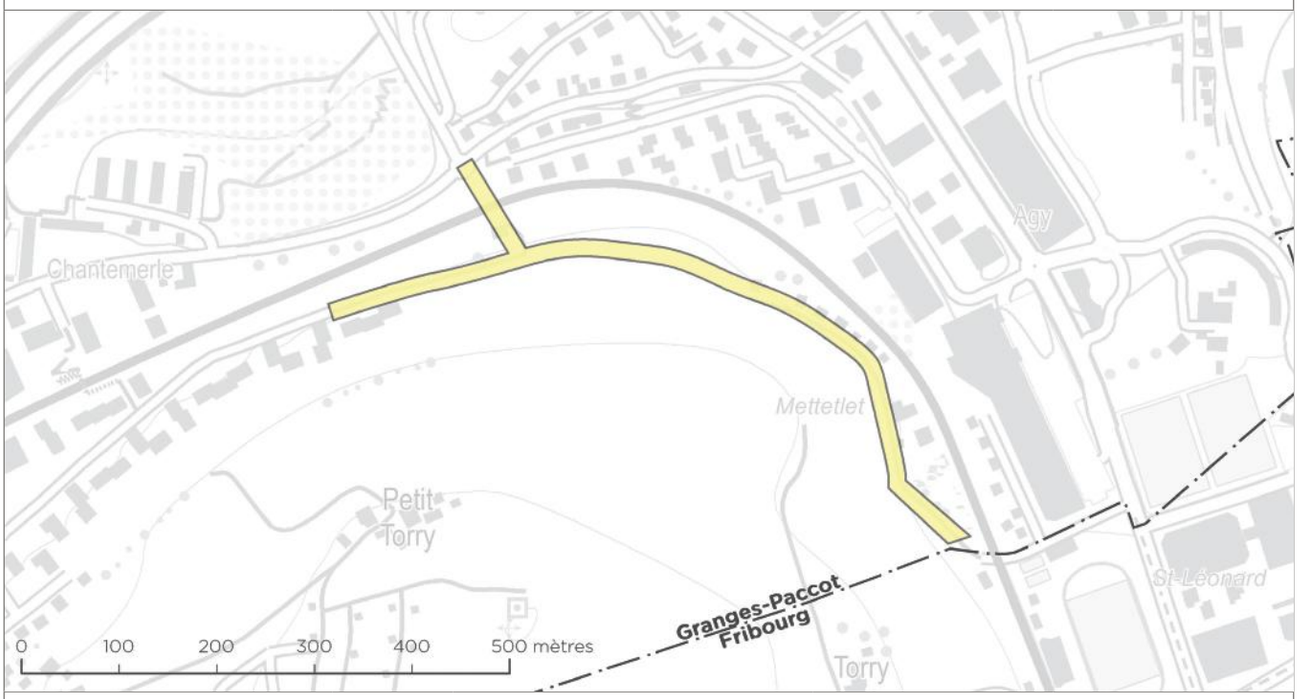
Weitere

Korrelierte Massnahmen und Bezug zum Konzept
-

Massnahmen A des AP2 und Bezug
-

Mesure 3M.07.06	**Franchissement MD de la voie ferrée pour accéder au Petit Torry depuis la route de Chantemerle - secteur Granges-Paccot**		
Axe Granges-Paccot/Agy		Paquet n°7 Mesures complémentaires MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 1'500'000 CHF		Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°20.11 - Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le chemin de Mettetlet et la route du Coteau (Granges-Paccot) (paquet P21) - priorité C



Mesure

Etat actuel

L'urbanisation de la colline de Torry est amenée à se développer dans le cadre du PA3. Aujourd'hui, ce secteur est enclavé par la ligne de chemin de fer qui la sépare du village de Granges-Paccot et du plateau d'Agy.
Le Petit Torry est une colline très peu urbanisée et de nature agricole située au centre de l'Agglomération. Elle longe un quartier d'habitations au nord, à Granges-Paccot du côté de la route de Chantemerle, et un centre sportif à l'est du côté de la route de Morat.
La voie de chemins de fer constitue une barrière générant une véritable césure entre les différents quartiers et un manque d'accessibilité au parc notable.
Le réseau de mobilités douces est aujourd'hui inexistant.

Objectifs

- Atténuation des césures urbaines.
- Valorisation du Petit Torry par une meilleure accessibilité depuis le nord (Granges-Paccot).
- Mise en valeur d'un lieu de promenade agréable dans le périmètre urbanisé.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.

Description

Les travaux consistent à :

- Créer un franchissement des voies de chemin de fer et une liaison de MD entre Chantemerle (Granges-Paccot) et Saint-Léonard (Fribourg).

Opportunité
Le franchissement de la voie de chemin de fer vise à atténuer la césure et à faciliter l'accès à la colline du Petit Torry. Le réseau créé entre Chantemerle et Saint-Léonard offre un maillage entre les quartiers et un lieu perméable, propice aux loisirs, au centre de l'Agglomération.

Utilité
C1: améliore la continuité du réseau de mobilité douce.

C2: atténue l'effet de coupure de la voie ferrée et facilite l'accès à la colline du Petit Torry, valorisant ainsi un espace naturel aujourd'hui peu accessible, et assure la connexion entre Chantemerle et Saint Léonard.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, notamment des cyclistes, en incitant le trafic cycliste à utiliser les axes adaptés au déplacement.

C4: revitalise la colline du Petit Torry et augmente l'attractivité de la mobilité douce, notamment cycliste, réduisant les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2028
Date prévue de la mise en service: 2027

Etat d'intégration dans le plan directeur
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Granges-Paccot

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Planifie le réseau MD. Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche. Participe à la planification pour l'aspect franchissement des voies ferrées.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.07.07	Franchissement MD de la voie ferrée pour accéder au Petit Torry depuis la route de Morat - secteur Fribourg	
Axe Granges-Paccot/Agy	Paquet n°7 Mesures complémentaires MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 5'520'000 CHF	Maturité : 1

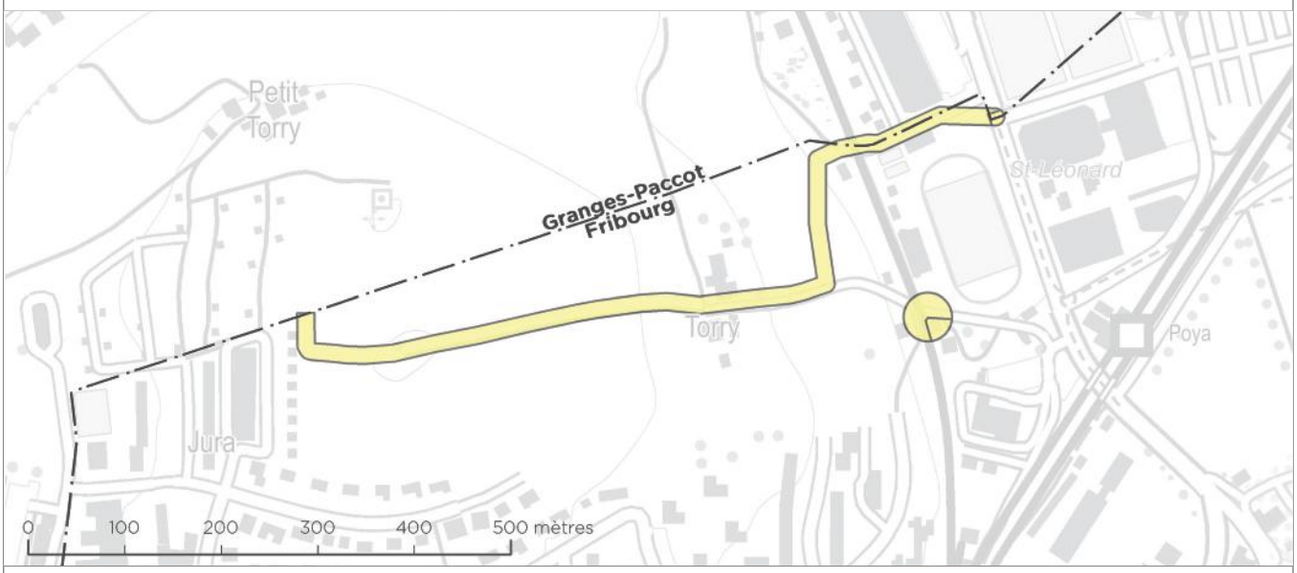
Mesure PA2 reprise/adaptée :

Mesure n°21.1 - Aménagements piétons et vélos du franchissement sous les voies ferrées au chemin de l'Abbé-Freeley (paquet P21) - priorité C

Mesure n°21.5 - Aménagement piétons et vélos du franchissement sous les voies ferrées au chemin du Mettetlet et continuité au pied du Petit Torry (paquet P21) - priorité C

Mesure n°20.3 - Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la route de l'Aurore et le chemin de l'Abbé-Freeley (paquet P21) - priorité Bn - code ARE : 2196.2.174

Mesure n°20.4 - Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le chemin de l'Abbé-Freeley et le chemin de Mettetlet (paquet P21) - priorité Bn - code ARE : 2196.2.175



Mesure

Etat actuel

L'urbanisation de la colline de Torry est amenée à se développer dans le cadre du PA3. Aujourd'hui, ce secteur est enclavé par la ligne de chemin de fer qui la sépare de la commune de Granges-Paccot d'une part et du plateau d'Agy d'autre part. Le PA2 avait identifié le besoin d'améliorer l'accessibilité du Petit Torry.

Objectifs

- Atténuation des césures urbaines.
- Valorisation du Petit Torry par une meilleure accessibilité depuis la route de Morat.
- Mise en valeur d'un lieu de promenade agréable dans le périmètre urbanisé.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.

Description

Les travaux consistent à :

- Créer un franchissement des voies de chemin de fer et une liaison de MD entre Chantemerle (Granges-Paccot) et Saint-Léonard (Fribourg).
- Créer une accessibilité TIM au PAD Torry depuis la route de Morat.

Opportunité
Le franchissement de la voie de chemin de fer vise à atténuer la césure et à faciliter l'accès à la colline du Petit Torry. Le réseau créé entre Chantemerle et Saint-Léonard offre un maillage entre les quartiers et un lieu perméable, propice aux loisirs, au centre de l'Agglomération.

Utilité
C1: améliore la continuité du réseau de mobilité douce.

C2: atténue l'effet de coupure de la voie ferrée et facilite l'accès à la colline du Petit Torry, valorisant ainsi un espace naturel aujourd'hui peu accessible, et assure la connexion entre Chantemerle et Saint-Léonard.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, notamment des cyclistes, en incitant le trafic cycliste à utiliser les axes adaptés au déplacement de mobilité douce.

C4: revitalise la colline du Petit Torry et augmente l'attractivité de la mobilité douce, notamment cycliste, réduisant les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2027
Date prévue de la mise en service: 2028

Etat d'intégration dans le plan directeur
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Planifie le réseau MD. Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

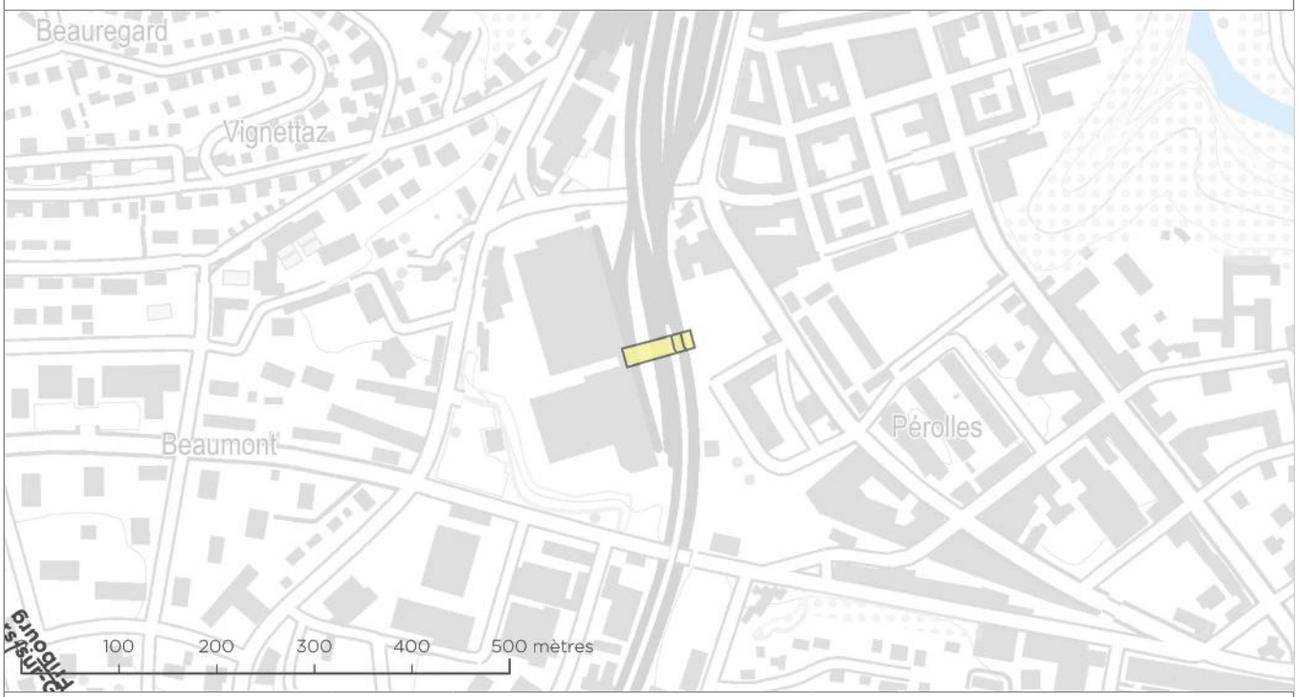
Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche. Participe à la planification pour l'aspect franchissement des voies ferrées.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.07.08	Franchissement MD des voies CFF - secteur Bluefactory-Arsenaux	
Centre de Fribourg	Paquet n°7 Mesures complémentaires MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 920'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Les voies CFF marquent une coupure dans le centre de Fribourg. Le développement du quartier Bluefactory met en évidence le besoin d'un franchissement.

Objectifs

- Aménagement d'une liaison directe MD entre Bluefactory et le secteur de Pérolles.
- Réduction des césures urbaines.

Description

Les travaux consistent à :

- Créer un franchissement des voies de chemin de fer dans le centre de Fribourg, aux abords du quartier de Bluefactory.

Opportunité

Le franchissement de la voie de chemin de fer vise à atténuer la césure et à faciliter l'accès au quartier de Bluefactory. Il se connecte sur le réseau principal de MD.

Utilité

C1: améliore la continuité du réseau de mobilité douce.

C2: atténue l'effet de coupure des voies de chemins de fer et participe à la valorisation du quartier.

C3: améliore la sécurité de la mobilité douce avec un franchissement qui leur est réservé.

C4: augmente l'attractivité de la mobilité douce, notamment cycliste, réduisant les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2028
Date prévue de la mise en service: 2029

Etat d'intégration dans le plan directeur
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable	Instances concernées
Commune de Fribourg	

Tâche de l'Agglomération
Planifie le réseau MD. Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

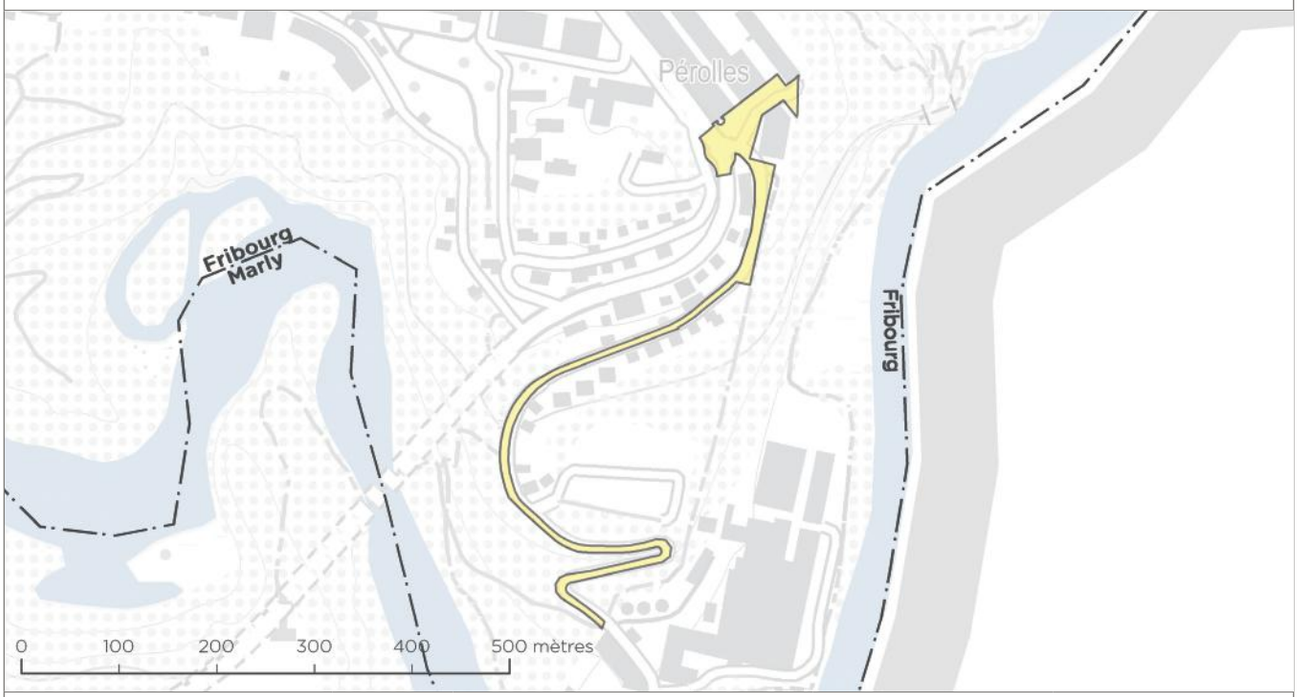
Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.07.09	Aménagement d'une liaisons MD entre l'HEIA et le quartier de la Pisciculture	
Axe Marly/Pérolles	Paquet n°7 Mesures complémentaires MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 10'640'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Le quartier de la Pisciculture est amené à se développer fortement dans le cadre du PA3. Les liaisons de mobilité avec le plateau de Pérolles doivent être développées.
Ces aménagements devront être réalisés avec le développement du nouveau quartier.

Objectifs

- Liaison de MD directe et efficace du secteur de la Pisciculture au centre-ville.

Description

Les travaux consistent à :

- Aménager une liaison piétonne en complément du funiculaire, à travers la forêt.
- Aménager la route de la Pisciculture et réaménagement du carrefour avec la route de Marly, y compris l'espace public à l'arrivée du funiculaire (aménagements TP et MD).

Opportunité

Cet aménagement constitue une liaison piétonne directe et attractive entre le futur quartier de la Pisciculture et le secteur des Hautes Ecoles.

Utilité

C1: assure la desserte MD du secteur dans des conditions optimales de sécurité.

C2: permet le développement du secteur sans infrastructures routières démesurées qui nuiraient à la qualité urbaine et environnementale du site.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale MD.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) par une augmentation de la part modale MD.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux:
Date prévue de la mise en œuvre:

Etat d'intégration dans le plan directeur
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Planifie le réseau MD. Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche.

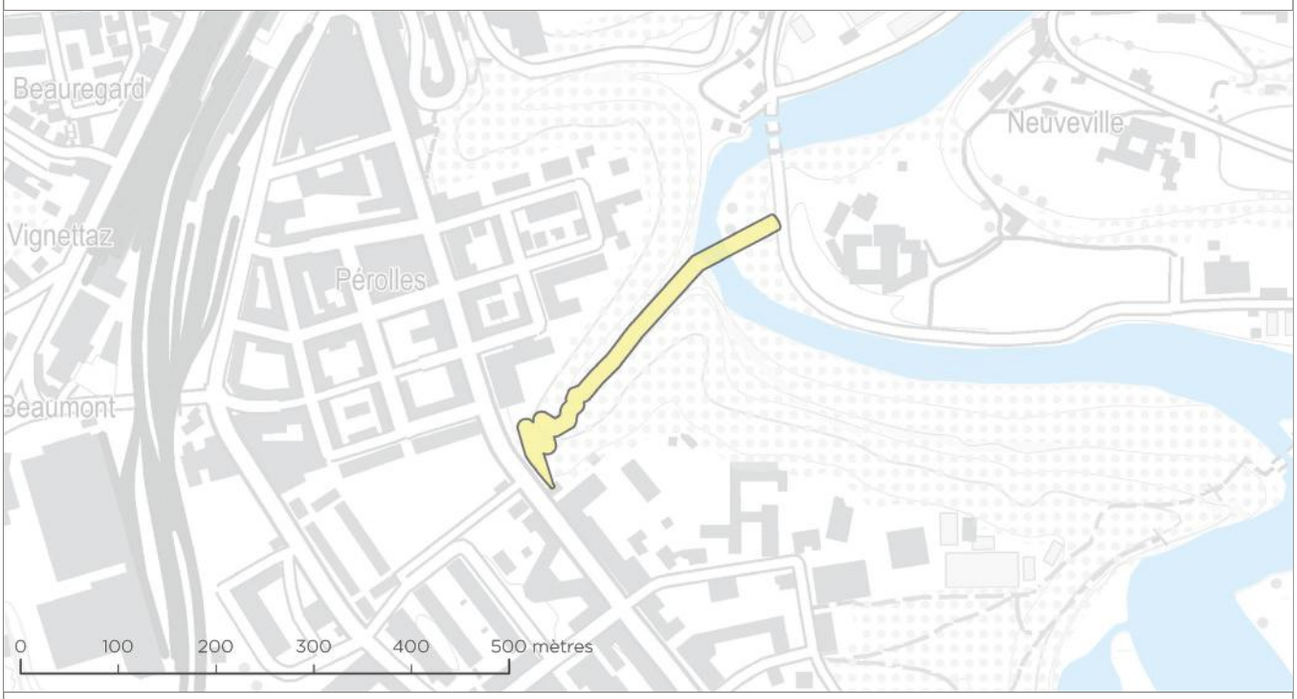
Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.07.10	Aménagement d'une liaison piétonne entre le boulevard de Pérolles et la Sarine	
Axe Marly/Pérolles	Paquet n°7 Mesures complémentaires MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 7'360'000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure 21.4 - Réalisation d'une liaison piétonne entre le boulevard de Pérolles et la Sarine (paquet 23) - priorité C



Mesure

Etat actuel
Le boulevard de Pérolles surplombe la Sarine, mais il n'existe pas aujourd'hui de liaisons piétonnes entre ces deux secteurs. Le PA2 avait identifié le besoin de réaliser cette liaison piétonne.

Objectifs
- Amélioration de la connexion entre la Basse-Ville et le plateau de Pérolles.

Description
Les travaux consistent à :
- Réaliser un cheminement MD à travers la forêt entre la Sarine et le plateau de Pérolles.
- Mettre en valeur la qualité paysagère de cet itinéraire.

Opportunité
Cet aménagement constitue une liaison piétonne directe et attractive entre le centre-ville de Fribourg et les secteurs de loisirs et de détente situés le long de la Sarine. Le chemin est existant mais très peu praticable. Il s'agit d'en faire un vrai lien de MD entre le haut et le bas de la Ville.

Utilité

C1: assure une liaison MD directe entre deux secteurs complémentaires de l'Agglomération.

C2: améliore l'attractivité des secteurs centraux de l'Agglomération par la mise à disposition d'infrastructures MD attractives.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale MD.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) par une augmentation de la part modale MD.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2027
Date prévue de la mise en service: 2028

Etat d'intégration dans le plan directeur

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération

Planifie le réseau MD. Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton

Veille à la conformité de la mesure avec les planifications supérieures. Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

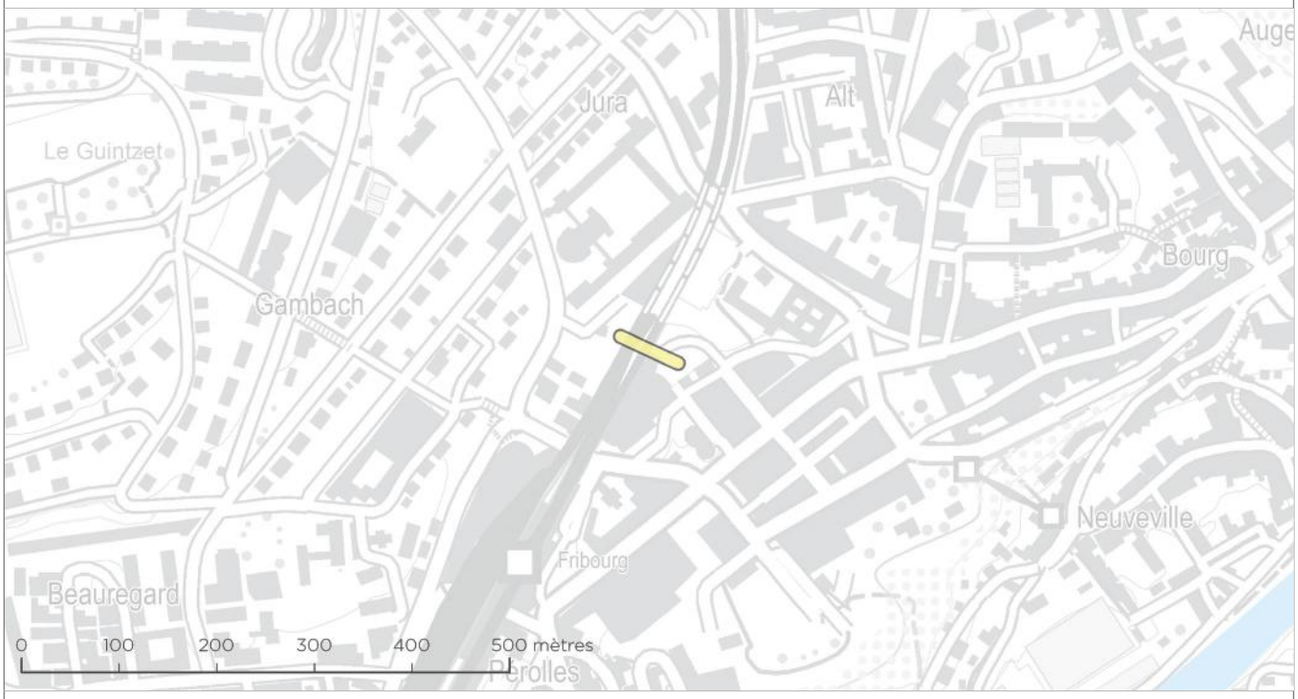
-

Mesures A du PA2 en relation

-

Mesure 3M.07.11	Aménagement d'une passerelle MD entre Tour-Henri et la Poste du Criblet	
Centre de Fribourg	Paquet n°7 Mesures complémentaires MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 5'520'000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°21.3 - Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos entre Uni-Miséricorde et Tour-Henri (paquet 23) - priorité C



Mesure

Etat actuel

Compte tenu des développements planifiés de part et d'autre des voies, il est opportun de connecter la future faculté de Droit avec le centre-ville.
Le PA2 avait identifié le besoin de relier les secteurs Uni-Miséricorde / Tour-Henri.

Objectifs

- Densification du réseau fin de mobilité douce par cette connexion inter-quartiers.

Description

Les travaux consistent à :

- Réaliser un passage MD sous les voies CFF.

Opportunité

Cet aménagement constitue une liaison piétonne directe et attractive entre deux secteurs de la ville.

Utilité

C1: améliore la continuité du réseau de mobilité douce.

C2: atténue l'effet de coupure et participe à la valorisation du quartier.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale MD.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) par une augmentation de la part modale MD.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2028
Date prévue de la mise en service: 2028

Etat d'intégration dans le plan directeur
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Planifie le réseau MD. Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
Mesure n°11.5 - Aménagement d'une voie bus sur la rue de l'Hôpital, en approche du carrefour giratoire de Joseph-Piller (direction Givisiez) (nouveau paquet P6) - priorité A - code ARE: 2196.2.006

Mesure 3M.07.12	Aménagement complémentaire MD de la Dorte-Vert - secteur Beaumont	
Axe Marly/Pérolles	Paquet n°7 Mesures complémentaires MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 2'800'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		

Mesure

Etat actuel

Le tracé de mobilité douce de la Dorte-Verte, s'interrompt au niveau de la route de Beaumont.

Objectifs

- Requalification de la route de Beaumont en vue d'intégrer la connexion de la Dorte-Verte.
- Connexion avec les transports publics.

Description

Les travaux consistent à :

- Requalifier la route de Beaumont permettant une meilleur intégration de la mobilité douce dans le prolongement de la Dorte-Verte.

Opportunité

-

Utilité

C1: améliore la continuité du réseau de mobilité douce (TransAgglo).

C2: améliore l'attractivité du secteur par la mise à disposition d'infrastructures MD confortables et sûres.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale MD.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) par une augmentation de la part modale MD.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2023

Date prévue de la mise en service: 2024

Etat d'intégration dans le plan directeur

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:

Part cantonale:

Part communale:

Compétences

Instance responsable

Communes de Fribourg et Villars-sur-Glâne

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération

Planifie le réseau MD. Soutient les communes dans leur démarche.

Tâche des Communes

Planifient et réalisent la mesure. Coordonnent la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton

Soutient la commune dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

-

Massnahme 3M.07.13	Schaffung von 3’000 Velo-Abstellplätzen	
Agglomeration	Paket Nr. 7 Ergänzungs- massnahmen LV	Infrastrukturelle Massnahme
Priorität : A	Kosten : 2’000’000	Maturität : 1
Massnahme AP2 - Übernahme/Anpassung : Neue Massnahme des AP3		

Massnahme

Gegenwärtige Lage

Die Analyse hat gezeigt, dass in der Agglomeration ein Mangel an Veloabstellplätzen herrscht.

Zielsetzung

- Verbesserung der Attraktivität des Velos als täglich genutztes Transportmittel.

Beschreibung

Erforderliche Arbeiten:

- Schaffung von 3’000 neuen Velo-Abstellplätzen innerhalb der Agglomeration.

Zweckmässigkeit

Die Schaffung von attraktiven und gesicherten Infrastrukturen für Velo-Abstellplätze fördert die Nutzung von Velos als Fortbewegungsmittel und trägt somit zur allgemeinen Verringerung der durch den Fahrzeugverkehr verursachten Umweltbelastungen bei (Verkehrsüberlastung, Umweltverschmutzung, Mangel an Sicherheit).

Nutzen

K1 : Erhöhung der Attraktivität des Veloverkehrs bei gleichzeitiger Verringerung des Fahrzeugverkehrs und der damit einhergehenden Immissionen. Dadurch wird Raum für öffentliche Verkehrsmittel frei.

K2 : Erhöhung der Attraktivität des Veloverkehrs bei gleichzeitiger Verringerung des Fahrzeugverkehrs. Dies ermöglicht eine Umqualifizierung der öffentlichen Räume und fördert den Lebensraum in der Agglomeration.

K3 : Verbesserung der Sicherheit aller Nutzerinnen und Nutzer durch Erhöhung des modalen Anteils des LV.

K4 : Verringerung der Umweltimmissionen (Lärm, Luftverschmutzung) durch Erhöhung des modalen Anteils des LV.

Umsetzung

Terminplan für die Einreichung des Vorprojekts

Terminplan für die Umsetzung

Vorgesehener Beginn der Arbeiten: 2019
Vorgesehene Inbetriebsetzung: 2022

Stand der Integration in den Richtplan

- ○ Keine Nachführung
- ○ Vorab-Information
- ○ Koordination der laufenden Vorhaben
- ○ Koordination erledigt

Bedeutung der Massnahme im Hinblick auf den Richtplan

Kantonaler Richtplan derzeit in Revision.

Finanzierung

Bundesbeiträge :
Kantonsbeiträge :
Gemeindebeiträge :

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz

Alle Gemeinden

Betroffene Instanzen

Aufgabe der Agglomeration

Planung des LV-Netzes Unterstützt die Gemeinden in ihrem Vorgehen.

Aufgabe der Gemeinden

Planung und Umsetzung der Massnahme. Koordiniation der Planung mit den betroffenen Akteuren.

Aufgabe des Kantons

Unterstützung der Gemeinden in ihrem Vorgehen.

Weitere

Korrelierte Massnahmen und Bezug zum Konzept

-

Massnahmen A des AP2 und Bezug

-

Massnahme 3M.07.14	Einrichtung eines effizienten Veloverleih-Systems (Bikesharing)	
Agglomeration	Paket Nr. 7 Ergänzungs- massnahmen LV	Infrastrukturelle Massnahme
Priorität : A	Kosten : 330'000 CHF	Maturität : 1

Massnahme AP2 - Übernahme/Anpassung : Massnahme des AP2, angepasst
Massnahme Nr.°23.4 - Errichtung von Verleih-Stationen in verschiedenen strategischen Sektoren der Agglomeration (Paket P29) - Priorität A - Code ARE: 2196.2/078

Massnahme

Gegenwärtige Lage

Das derzeit bestehende Veloverleihsystem ist wenig attraktiv und wird nicht häufig genutzt. Es verfügt lediglich über zehn Stationen, die sich weit voneinander entfernt in drei Gemeinden der Agglomeration befinden.

Zielsetzung

- Einrichtung eines dichten, effizienten und rational ausgelegten Systems, welches für Kurzstrecken und mittlere Distanzen eine echte Alternative zum Auto bietet.

Beschreibung

Erforderliche Arbeiten:

- Verdichtung des derzeit bestehenden Netzes durch Einrichtung von ca. 50 zusätzlichen Verleihstationen innerhalb der Agglomeration. Je nach Sektor werden die Stationen innerhalb eines Rasters in 300 bis 500 m Abstand voneinander angebracht. Das Netz deckt die gesamte Agglomeration ab und weist im Zentrum eine höhere Dichte auf. In Anbetracht der besonderen Topographie der Stadt wird ein Teil der Flotte aus E-Bikes bestehen. In der Peripherie funktioniert das System als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. Auch die Tarifgestaltung wird mit den öffentlichen Verkehrsbetrieben koordiniert.

Zweckmässigkeit

Die Stadt Freiburg ist eine Universitätsstadt mit hohem touristischem Aufkommen. Es liegt daher auf der Hand, dass ein Veloverleih-System (Bikesharing) als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr attraktiv ist.

Nutzen

K1 : Gibt den Bewohnerinnen und Bewohnern die Möglichkeit, sich einfach und bequem per Fahrrad fortzubewegen. Dadurch werden der Fahrzeugverkehr und die durch ihn verursachten Immissionen verringert und es wird Raum für öffentliche Verkehrsmittel geschaffen.

K2 : Erhöhung der Attraktivität des Veloverkehrs bei gleichzeitiger Verringerung des Fahrzeugverkehrs. Dies ermöglicht eine Umqualifizierung der öffentlichen Räume und fördert den Lebensraum in der Agglomeration.

K3 : Verbesserung der Sicherheit aller Nutzerinnen und Nutzer durch Erhöhung des modalen Anteils des LV.

K4 : Verringerung der Umweltimmissionen (Lärm, Luftverschmutzung) durch Erhöhung des modalen Anteils des LV.

Umsetzung

Terminplan für die Einreichung des Vorprojekts

Terminplan für die Umsetzung

Vorgesehener Beginn der Arbeiten: 2019
Vorgesehene Inbetriebsetzung: 2019

Stand der Integration in den Richtplan

- ○ Keine Nachführung
- ○ Vorab-Information
- ○ Koordination der laufenden Vorhaben
- ○ Koordination erledigt

Bedeutung der Massnahme im Hinblick auf den Richtplan

Kantonaler Richtplan derzeit in Revision.

Finanzierung

Bundesbeiträge :
Kantonsbeiträge :
Gemeindebeiträge :

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz

Alle Gemeinden

Betroffene Instanzen

Aufgabe der Agglomeration

Planung des LV-Netzes Unterstützt die Gemeinden in ihrem Vorgehen.

Aufgabe der Gemeinden

Planung und Umsetzung der Massnahme. Koordination der Planung mit den betroffenen Akteuren.

Aufgabe des Kantons

Unterstützt die Gemeinden in ihrem Vorgehen.

Weitere

Korrelierte Massnahmen und Bezug zum Konzept

-

Massnahmen A des AP2 und Bezug

-

Mesure 3M.07.15	Mise en place d'une stratégie de jalonnement vélos au niveau de l'Agglomération	
Agglomération	Paquet n°7 Mesures complémentaires MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 100'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		

Mesure

Etat actuel

Aujourd'hui, il n'existe pas suffisamment de concept de jalonnement spécifique à la mobilité douce dans l'Agglomération.

Objectifs

- Communication aux cyclistes, dans toute l'Agglomération, des itinéraires les plus favorables en termes de rapidité, de confort et de sécurité.

Description

Les travaux consistent à :

- mettre en place une signalisation spécifique à l'attention des vélos.
- édicter des planifications ad'hoc sur les itinéraires.

Opportunité

Les itinéraires les plus favorables ne sont souvent pas les mêmes pour les cyclistes que pour les automobilistes. Aujourd'hui, la signalisation directionnelle est uniquement conçue à l'attention du trafic automobile. Mettre en place une signalisation spécifique pour deux-roues, adaptée tant en termes de jalonnement que de signalétique (taille et emplacement des panneaux), contribue à améliorer l'attractivité de ce mode de déplacement.

Utilité

C1: améliore l'attractivité des déplacements à vélo réduisant ainsi le trafic et ses nuisances et libérant l'espace public pour les transports en commun.

C2: en améliorant l'attractivité du vélo et en diminuant le trafic automobile qui y est lié, permet une requalification des espaces publics favorisant ainsi l'habitat dans l'Agglomération.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale MD.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) par une augmentation de la part modale MD.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2027
Date prévue de la mise en service: 2027

Etat d'intégration dans le plan directeur
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
toutes les communes, Canton

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Planifie le réseau MD. Soutient les communes dans leur démarche.

Tâche des Communes
Planifient et réalisent la mesure. Coordonnent la planification avec les acteurs concernés.

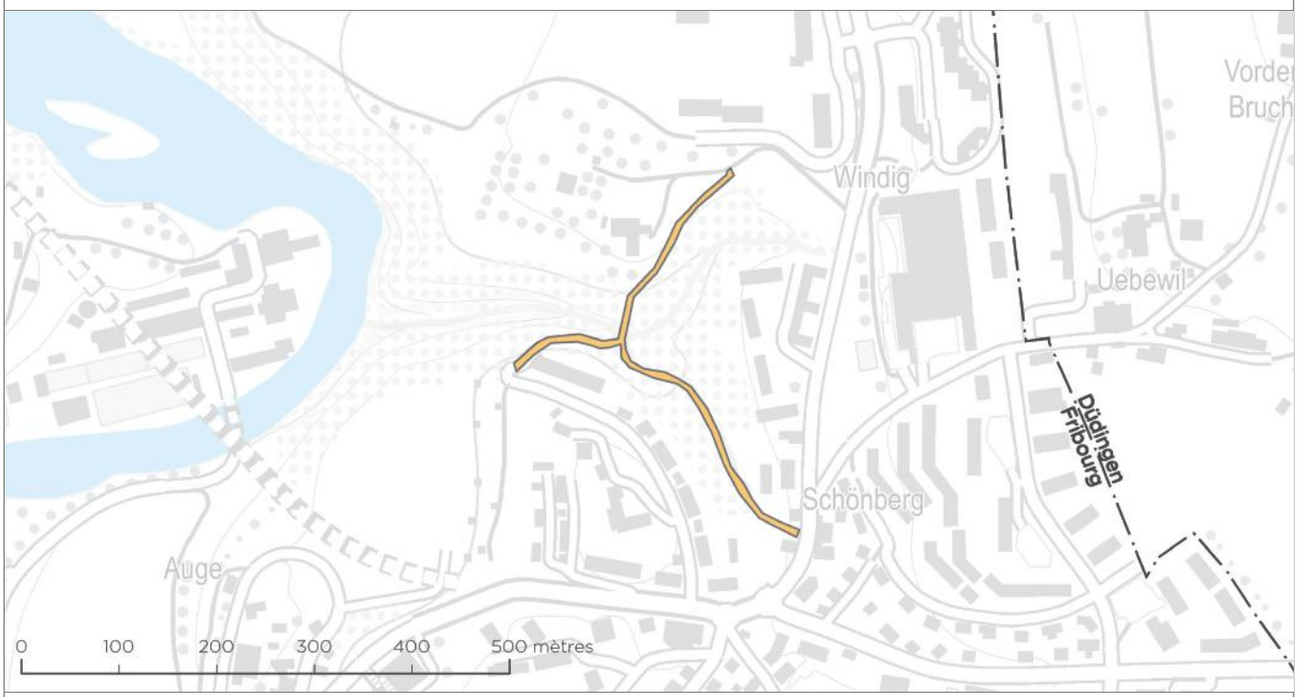
Tâche du Canton
Soutient les communes dans leur démarche, participe à la planification.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.07.16	Connexion entre le quartier du Windig et la centralité du Schönberg avec une passerelle	
Axe Schönberg/Tafers	Paquet n°7 Mesures complémentaires MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : B	Coûts : 2'000'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Un nouveau quartier est planifié dans le secteur des Hauts de Schiffenen / Windig. L'implantation d'un nouveau site scolaire est à l'étude sur la parcelle située à l'entrée du Pont de la Poya. Une liaison de mobilité douce entre ces deux sites est à prévoir.
Le tracé mentionné sur le plan est provisoire et devra être confirmé après des études complémentaires.

Objectifs

- Liaison de MD directe entre le nouveau quartier de Windig et la centralité du Schönberg.

Description

Les travaux consistent à :

- Réaliser une passerelle entre les Hauts de Schiffenen et la centralité du Schönberg.

Opportunité

Le développement d'un quartier d'habitations (2'000 habitants) à Windig justifie d'assurer la connexion avec le Schönberg, compte tenu de la topographie des lieux et de la valorisation attendue du Schöneberg.

Utilité

C1: améliore la continuité du réseau de mobilité douce.

C2: atténue l'effet de coupure de la topographie entre le Schönberg et Windig.

C3: améliore la sécurité de la mobilité douce avec un franchissement qui leur est réservé.

C4: augmente l'attractivité de la mobilité douce, notamment cycliste, réduisant les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2024
Date prévue de la mise en service: 2026

Etat d'intégration dans le plan directeur
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Planifie le réseau MD. Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche.

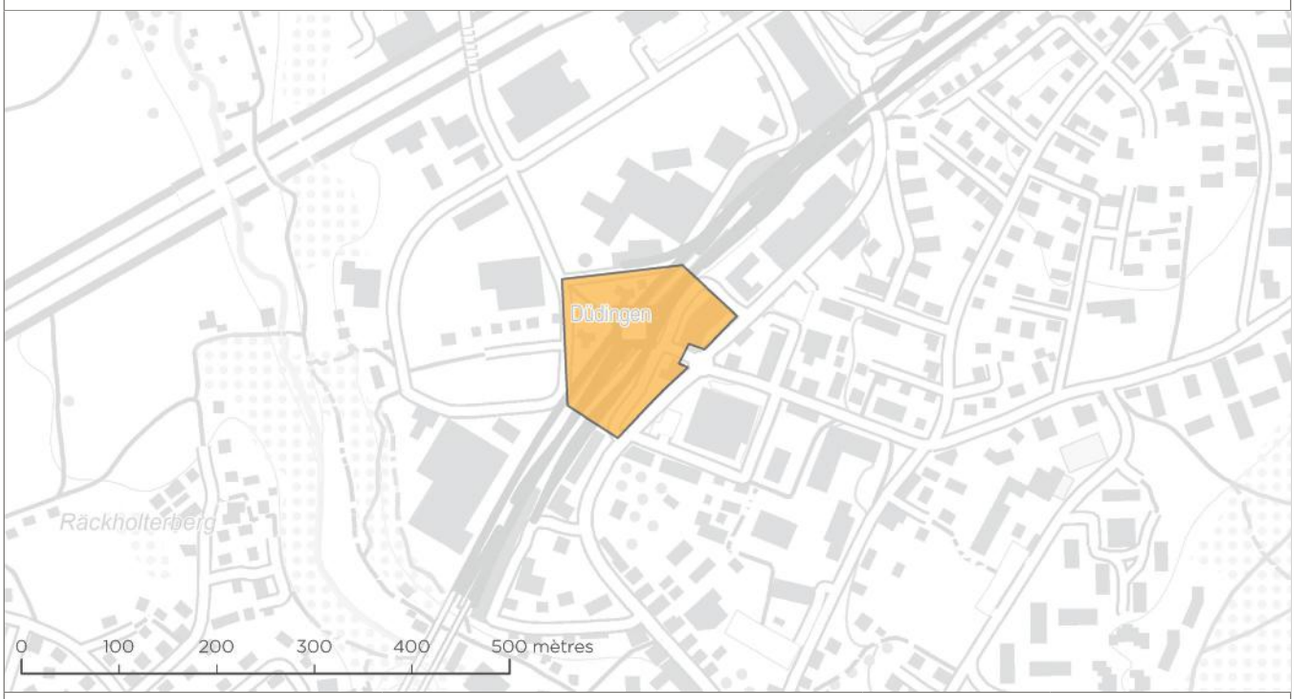
Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Massnahme 3M.08.01	Einrichtung einer öV-Schnittstelle am S-Bahnhof Düdingen	
Düdingen	Paket Nr. 8 öV-Schnittstellen	Infrastrukturelle Massnahme
Priorität :B	Kosten : 3'900'000	Maturität : 1

Massnahme AP2 - Übernahme/Anpassung : Massnahme des AP2, angepasst
Massnahme Nr.°43.15 - Neugestaltung der Bahnhofstrasse, der Kreuzung Bahnhofstrasse - Hauptstrasse und des Bahnhofplatzes (Ortsdurchquerung Düdingen, VALTRALOC, Phase I.b) (Paket P18) - Priorität B - Code ARE: 2196.2.121



Massnahme

Gegenwärtige Lage

Über den Bahnhof Düdingen kann die gesamte Region Sense an das Fernverkehrs-Eisenbahnnetz der SBB sowie auch an das S-Bahn-Netz angeschlossen werden.

Zielsetzung

- Verbesserung der Schnittstellen Zug/Bus am Bahnhof Düdingen.
- Verbesserung des Komforts und der Sicherheit für die Nutzerinnen und Nutzer des Langsamverkehrs.
- Aufwertung der zentralen Lage um den Bahnhof Düdingen.

Beschreibung

Erforderliche Arbeiten:

- Vollständige Umqualifizierung des gesamten Sektors des Bahnhofs Düdingen.
- Aufwertung der zentralen Lage um den Bahnhof.

Zweckmässigkeit

Der Bahnhof Düdingen ist einer der Bahnhöfe, auf den sich die Agglomeration stützt, um den Nutzerinnen und Nutzern ein strukturierendes, agglomerationsweites RER-Liniensystem mit einer viertelstündigen Zugfrequenz (in Hauptverkehrszeiten) zu bieten. Die Schnittstelle am Bahnhof Düdingen ist für das gesamte umliegende Einzugsgebiet von besonderer Bedeutung.

Nutzen

K1 : Fördert die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Langsamverkehrs bei gleichzeitiger Verbesserung der Schnittstelle Bahnhof Düdingen.

K2 : Durch die Umqualifizierung des Sektors Bahnhof Düdingen werden die Nutzung des Bereiches für Wohnzwecke und die Aktivitäten in diesem Sekundärzentrum gefördert.

K3 : Verbesserung der Sicherheit aller Nutzerinnen und Nutzer durch Erhöhung des modalen Anteils des öffentlichen und des Langsamverkehrs.

K4 : Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und Reduktion der durch den Fahrzeugverkehr verursachten Umweltimmissionen (Lärm, Luftverschmutzung).

Umsetzung

Terminplan für die Einreichung des Vorprojekts

Terminplan für die Umsetzung

Vorgesehener Beginn der Arbeiten: 2024
Vorgesehene Inbetriebsetzung: 2026

Stand der Integration in den Richtplan

- ○ Keine Nachführung
- ○ Vorab-Information
- ○ Koordination der laufenden Vorhaben
- ○ Koordination erledigt

Bedeutung der Massnahme im Hinblick auf den Richtplan

Kantonaler Richtplan derzeit in Revision.

Finanzierung

Bundesbeiträge:
Kantonsbeiträge:
Gemeindebeiträge:

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz

Gemeinde Düdingen

Betroffene Instanzen

Kanton

Aufgabe der Agglomeration

Unterstützt die Gemeinde in ihrem Vorgehen.

Aufgabe der Gemeinden

Plant die Massnahme und setzt sie um. Koordiniert die Planung mit den betroffenen Akteuren.

Aufgabe des Kantons

Beteiligt sich an der Planung der Massnahme. Koordiniert die Massnahme mit dem BAV.

Weitere

Korrelierte Massnahmen und Bezug zum Konzept

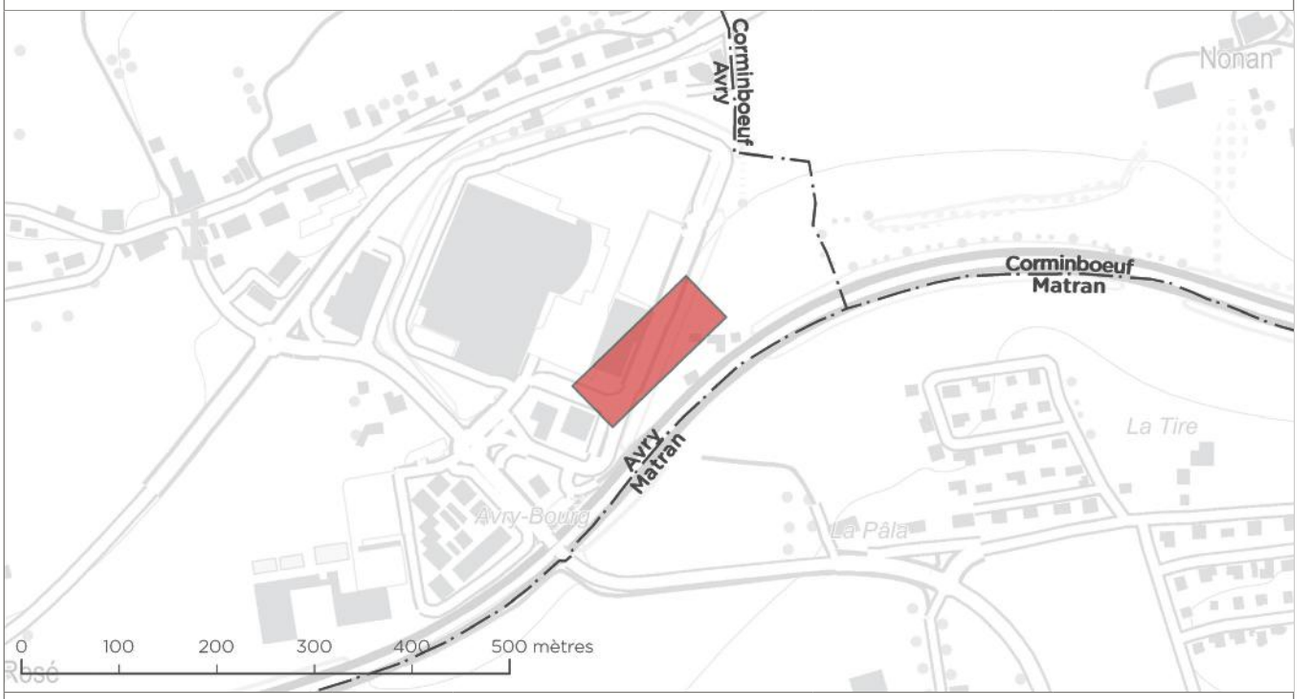
-

Massnahmen A des AP2 und Bezug

-

Mesure 3M.08.02	Aménagement de l'interface TP - nouvelle halte RER d'Avry Centre	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne	Paquet n°8 Interfaces TP	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 10'000'000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°10.3 - Création d'une nouvelle halte ferroviaire à Avry (2 variantes à l'étude) et aménagement d'une interface (bus suburbains et régionaux) - priorité C



Mesure

Etat actuel

La halte de Matran n'est pas conforme à la loi sur les handicapés (LHand) et une reconstruction complète est nécessaire.
Dans ce cadre-là le déplacement de cette halte au niveau d'Avry-Centre est à l'étude.
Les zones de développement de l'urbanisation d'Avry et de Matran se trouvent dans un périmètre proche de cette centralité.
Les élèves du CO de Sarine Ouest utilisant le train sont transférés en navette à la gare de Rosé.
Avry-Centre a pris la décision de reconstruire le centre commercial et d'y ajouter des infrastructures de sport et de loisirs. Un mandat d'études parallèles (MEP) est en cours.

Objectifs

- Amélioration de la desserte de la centralité existante.
- Offre de rabattement des lignes de bus régionales et l'utilisation du parking du centre commercial comme P+R.

Description

Les travaux consistent à :

- Reconstruir la halte conformément à la loi sur les handicapés (LHand).
- Aménager l'interface permettant la jonction des bus régionaux et suburbains avec le réseau CFF.
- Réaliser une jonction en site propre avec le CO de Sarine Ouest.

Opportunité

Le développement de ce secteur, déjà fortement urbanisé et générateur d'un trafic important (secteur aujourd'hui essentiellement à vocation commerciale), nécessite une amélioration significative de l'offre en transports publics. Le déplacement de la halte permettra de réorganiser de manière efficace les transports publics locaux et régionaux dans l'ouest de l'Agglomération. Il facilitera le déplacement des élèves du cycle d'orientation et il permettra de desservir plus efficacement les zones en développement.

Utilité

C1: favorise l'utilisation des transports publics dans l'ouest de l'Agglomération.

C2: renforce une centralité existante dans l'ouest de l'Agglomération.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, pollution) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2019
Date prévue de la mise en service: 2020

Etat d'intégration dans le plan directeur

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Commune d'Avry

Instances concernées

Canton, OFT

Tâche de l'Agglomération

Veille à la coordination entre les aménagements locaux et cantonaux. Soutient la commune dans sa démarche de mise en œuvre.

Tâche des Communes

Participe à la planification et à la réalisation de la mesure.

Tâche du Canton

Assure la planification et les réalisations de la halte. Participe à la planification de l'interface et assure la coordination avec la instances concernées, notamment l'OFT.

Autres

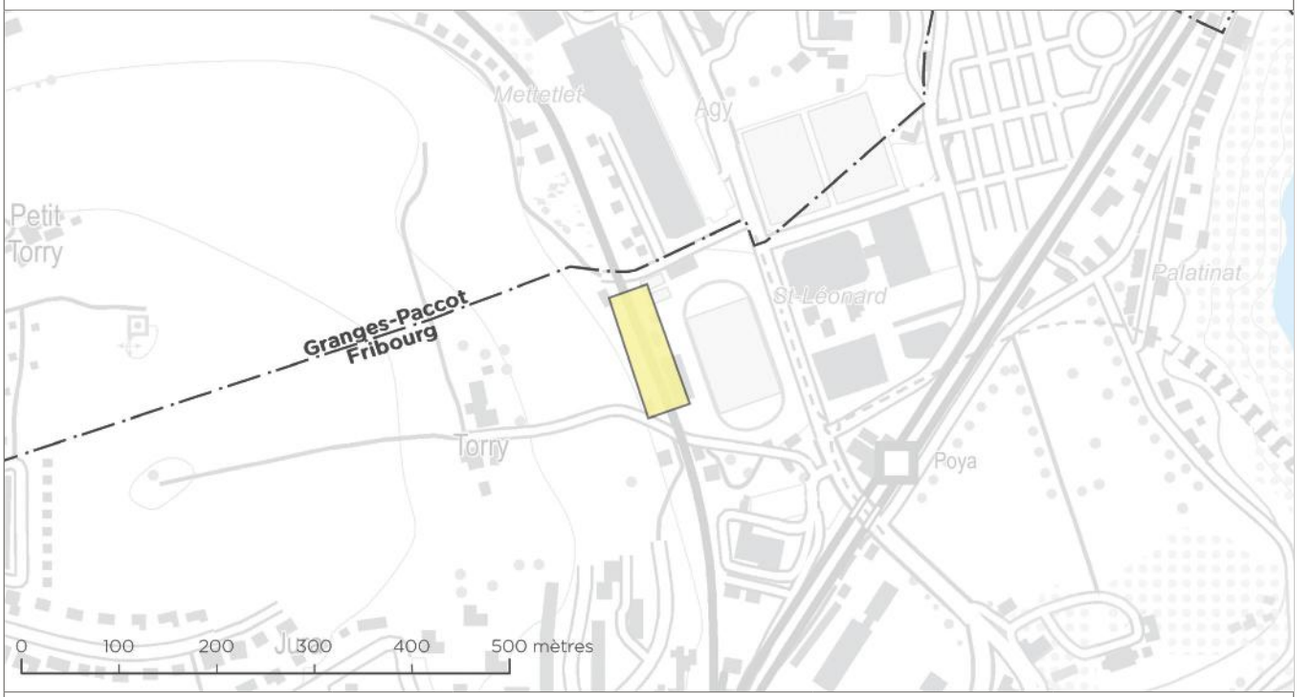
Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

-

Mesure 3M.08.03	Aménagement de l'interface TP - nouvelle halte RER du plateau d'Agy	
Axe Granges-Paccot/Agy	Paquet n°8 Interfaces TP	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 10'000'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Il n'y a, aujourd'hui, pas de halte sur les lignes de Payerne et de Morat dans le secteur d'Agy.

Objectifs

- Amélioration de la desserte du secteur pour les usagers venant du nord-ouest du Canton.
- Améliorer l'attractivité des TP et de la MD.

Description

Les travaux consistent à :

- Aménager une nouvelle halte à Agy sur les lignes de Morat et de Payerne.
- Aménager l'interface.

Opportunité

Le développement du plateau d'Agy nécessite une amélioration de la desserte en transports publics depuis les secteurs nord-ouest de l'Agglomération et du canton.

Utilité

C1: favorise l'utilisation des transports publics pour se rendre dans ce secteur en fort développement.

C2: renforce la centralité du secteur à vocation de loisirs et d'activité.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, pollution) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2028
Date prévue de la mise en service: 2028

Etat d'intégration dans le plan directeur
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Communes de Fribourg et Granges-Paccots

Instances concernées
Canton, OFT

Tâche de l'Agglomération
Veille à la coordination entre les aménagements locaux et cantonaux. Soutient la commune dans sa démarche de mise en œuvre.

Tâche des Communes
Planification et réalisation de l'interface.

Tâche du Canton
Assure la planification et les réalisations de la halte. Participe à la planification de l'interface. Assure notamment la coordonition avec l'OFT pour la halte.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.08.04	Agrandissement en ouvrage du P+R de Marly-Gérine	
Axe Marly/Pérolles	Paquet n°8 Interfaces TP	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 4’500’000 CHF	Maturité :
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		

Mesure

Etat actuel

Il existe un P+R en surface à l’entrée de Marly, au niveau du pont de la Gérine. Il permet de capter les automobilistes en leur offrant un transbordement sur le réseau de bus d’Agglomération. Le P+R actuel étant à saturation, il convient de l’adapter afin de satisfaire à la demande actuelle et future.

Objectifs

- Augmentation de la capacité du P+R actuel.
- Adaptation du P+R actuel à la demande future (compte tenu de l’amélioration de la desserte de Marly en transports publics).

Description

Les travaux consistent à :

- Aménager un P+R en ouvrage.
- Aménager un niveau de parking en élévation permettant l’aménagement de 150 places P+R supplémentaires.

Opportunité

Le projet d’Agglomération vise à diminuer le trafic automobile dans les centres et à valoriser l’espace public urbain. La construction de parkings hors du centre ville, en relation avec le trafic entrant par Marly, permet de diminuer le trafic automobile en ville et de libérer de l’espace public actuellement dédié à du stationnement.

Utilité

C1: améliore l'accessibilité aux transports publics en développant une interface de transbordement à la sortie de l'autoroute et de la complémentarité dans les transports.

C2: valorise le centre de l'Agglomération en diminuant le trafic automobile individuel entrant en ville.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, pollution) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2019
Date prévue de la mise en service: 2020

Etat d'intégration dans le plan directeur
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Marly

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Soutient la commune dans sa démarche.

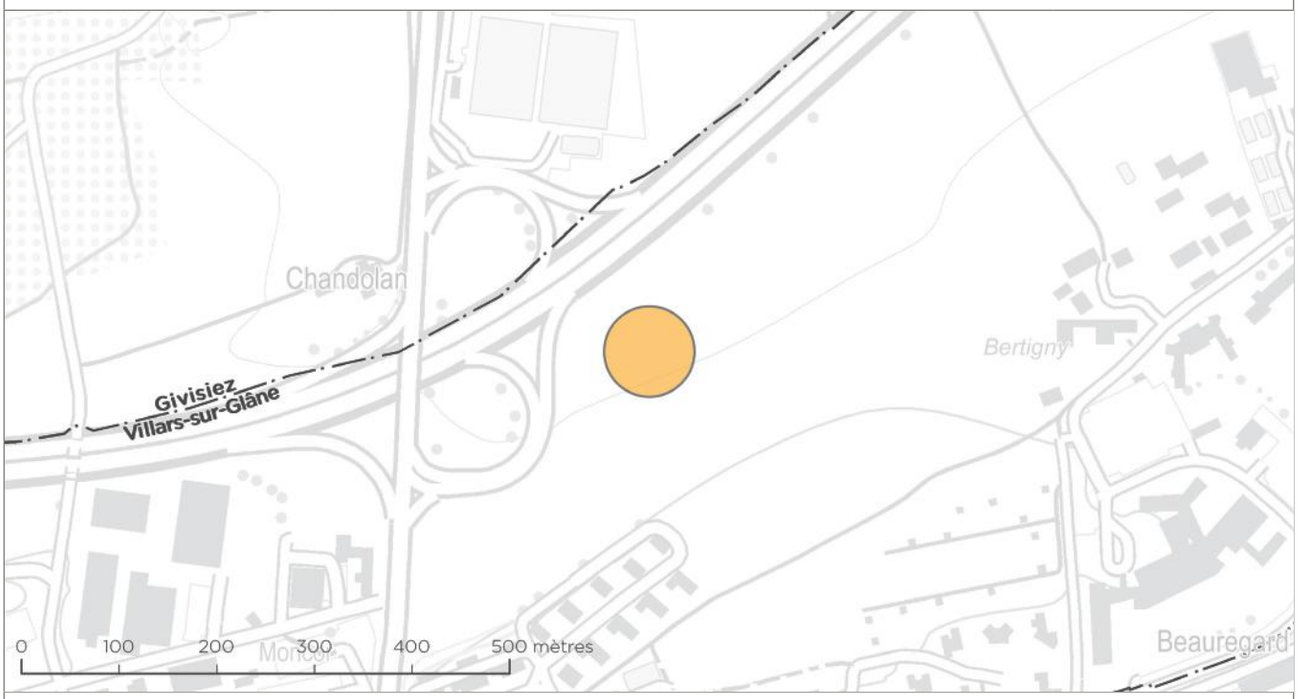
Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.08.05	Création d'un P+R à la jonction autoroutière de Fribourg-Sud	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne	Paquet n°8 Interfaces TP	Mesure infrastructurelle
Priorité : B	Coûts : 12'880'000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°46.1 - Création d'un P+R à Belle-Croix (paquet P32) - priorité An - code ARE : 2196.2.193



Mesure

Etat actuel

Il n'existe pas de P+R à la sortie de l'autoroute Centre/Sud de Fribourg pour capter les automobilistes et leur offrir un transbordement sur le réseau de bus d'Agglomération.

Objectifs

- Captage des usagers de l'autoroute en provenance du sud.
- Incitation à l'usage des TP pour les usagers n'ayant pas de desserte suffisante à leur lieu de domicile.
- Complémentarité des modes de déplacement.
- Harmonisation du stationnement pour toute la zone (P+R, stationnement du quartier de Bertigny, de l'Hôpital cantonal, pourquoi pas de Moncor).

Description

Les travaux consistent à :

- Construire un P+R à la jonction Fribourg-Sud en connexion directe avec le réseau TP (future ligne desservant Bertigny et l'Hôpital cantonal).
- Céer un P+R en remplacement de celui initialement prévu à Belle-Croix, situé trop à l'intérieur des limites de l'Agglomération, en un point d'intersection du trafic complexe.

Opportunité

Le projet d'Agglomération vise à diminuer le trafic automobile dans les centres et à valoriser l'espace public urbain. La construction de parkings hors du centre ville, en relation avec les jonctions d'autoroute, permet de diminuer le trafic automobile et de libérer de l'espace public actuellement dédié à du stationnement.
Une infrastructure de stationnement globale pour le P+R mais aussi tout le stationnement des quartiers alentours constitue une opportunité importante pour favoriser l'utilisation des TP. La réflexion du stationnement à la jonction Fribourg Sud doit intégrer la problématique du stationnement de l'Hôpital cantonal ainsi que celle du secteur de Bertigny.

Utilité

C1: améliore l'accessibilité aux transports publics en développant une interface de transbordement à la sortie de l'autoroute.

C2: valorise le centre de l'Agglomération en diminuant le trafic automobile individuel entrant en ville.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, pollution) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2023
Date prévue de la mise en service: 2024

Etat d'intégration dans le plan directeur

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Commune de Villars-sur-Glâne

Instances concernées

Tâche de l'Agglomération

Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton

Participe à la planification en raison du caractère stratégique du secteur.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

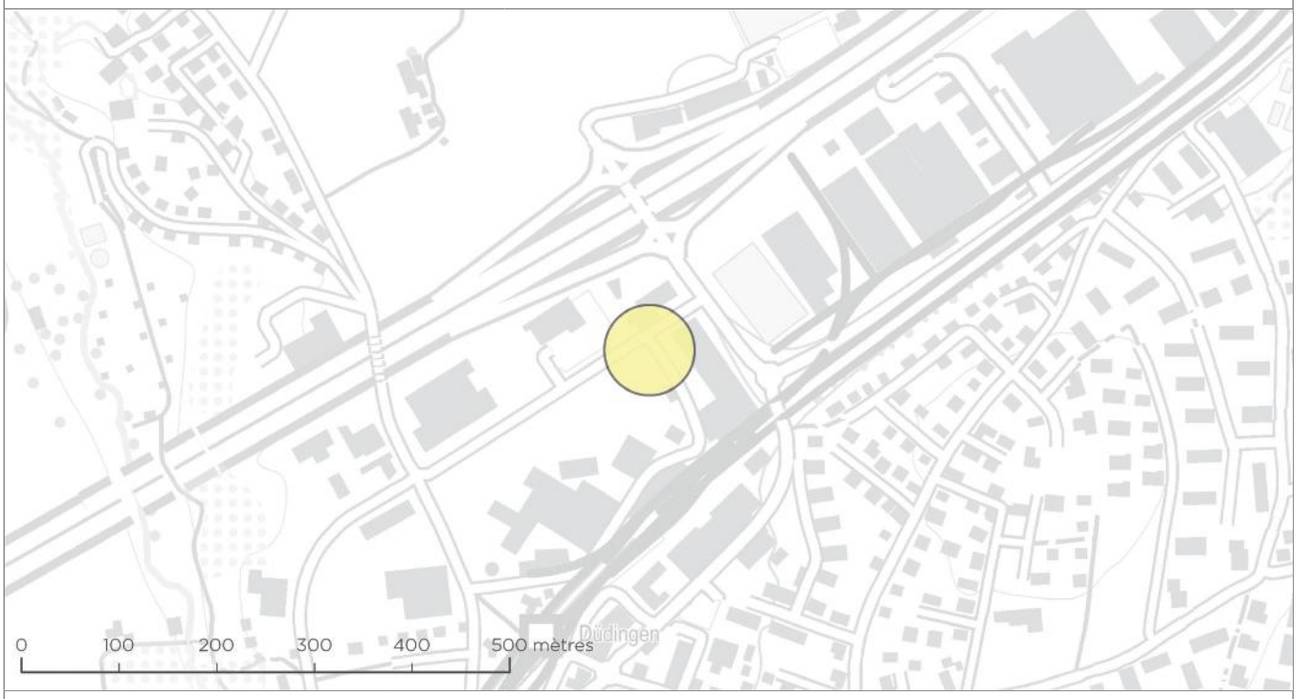
-

Mesures A du PA2 en relation

-

Massnahme 3M.08.06	Neubau eines P&R an der Autobahnausfahrt Düdingen	
Düdingen	Paket Nr. 8 öV-Schnittstellen	Infrastrukturelle Massnahme
Priorität : C	Kosten : 12'700'000 CHF	Maturität : 1

Massnahme AP2 - Übernahme/Anpassung : Massnahme des AP2, angepasst
Massnahme Nr.°46.7 - Gestaltung einer P+R-Anlage in Düdingen, in der Nähe der Autobahnausfahrt (Paket P32) - HorsInf B - Code ARE: 2196.2/199



Massnahme

Gegenwärtige Lage

An der Autobahnausfahrt Düdingen existiert keine P+R-Anlage, welche den Autofahrerinnen und -fahrern ein Umsteigen auf das Bahn- und Busnetz der Agglomeration ermöglicht.

Zielsetzung

- Aufnahme der aus der Umgebung von Düdingen ankommenden Autofahrerinnen und -fahrer.
- Schaffung von Anreizen für die Nutzung des öV (RER und Bus).
- Komplementarität zwischen den verschiedenen Fortbewegungsarten.

Beschreibung

Erforderliche Arbeiten:

- Bau einer P+R-Anlage, die leicht von der Autobahnausfahrt erreichbar ist und sich in der Nähe des Bahnhofs Düdingen befindet.

Zweckmässigkeit

Das Agglomerationsprogramm hat zum Ziel, den Fahrzeugverkehr in den Zentren zu reduzieren und den städtischen öffentlichen Raum aufzuwerten. Durch den Bau von Parkplätzen ausserhalb des Stadtzentrums in der Nähe der Autobahnanschlüsse kann der Fahrzeugverkehr verringert werden. Gleichzeitig wird der derzeit für Parkzwecke genutzte öffentliche Raum frei.

Nutzen

K1 : Verbesserung des Zugangs zu öffentlichen Verkehrsmitteln durch Entwicklung einer Schnittstelle zum Umsteigen an der Autobahnausfahrt und einer Komplementarität mit dem öffentlichen Verkehr.

K2 : Aufwertung des Zentrums Düdingen durch Verringerung des motorisierten Individualverkehrs.

K3 : Verbesserung der Sicherheit aller Nutzerinnen und Nutzer durch Verlagerung eines Teils des Fahrzeugverkehrs auf den öffentlichen Verkehr.

K4 : Reduktion der Umweltimmissionen (Lärm, Umweltbelastung) durch Verlagerung eines Teils des Fahrzeugverkehrs auf den öffentlichen Verkehr.

Umsetzung

Terminplan für die Einreichung des Vorprojekts

Terminplan für die Umsetzung

Vorgesehener Beginn der Arbeiten: 2027
Vorgesehene Inbetriebsetzung: 2030

Stand der Integration in den Richtplan

- ○ Keine Nachführung
- ○ Vorab-Information
- ○ Koordination der laufenden Vorhaben
- ○ Koordination erledigt

Bedeutung der Massnahme im Hinblick auf den Richtplan

Kantonaler Richtplan derzeit in Revision.

Finanzierung

Bundesbeiträge :
Kantonsbeiträge :
Gemeindebeiträge :

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz

Gemeinde Düdingen

Betroffene Instanzen

Aufgabe der Agglomeration

Unterstützt die Gemeinde in ihrem Vorgehen.

Aufgabe der Gemeinden

Plant die Massnahme und setzt sie um. Koordiniert die Planung mit den betroffenen Akteuren.

Aufgabe des Kantons

Unterstützung der Gemeinde in ihrem Vorgehen.

Weitere

Korrelierte Massnahmen und Bezug zum Konzept

-

Massnahmen A des AP2 und Bezug

-

Massnahme 3M.09.01	Gestaltung des Ortszentrums Düdingen – Sektor Hauptstrasse-Duenstrasse	
Düdingen	Paket Nr. 9 Zentralitäten und Ortsdurchquerungen	Infrastrukturelle Massnahme
Priorität : A	Kosten : 6'150'000 CHF	Maturität : 1

Massnahme AP2 - Übernahme/Anpassung : Massnahme des AP2, angepasst
Massnahme Nr.°43.14 - Neugestaltung der Ortsdurchquerung Düdingen (VALTRALOC), Phase I.b (Paket P18) - Priorität B - Code ARE: 2196.2/120
Massnahme Nr.°43.15 - Neugestaltung der Ortsdurchquerung Düdingen (VALTRALOC), Phase I.b (Paket 18) - Priorität B - Code ARE: 2196.2/121
Massnahme Nr.°43.16 - Begleitmassnahmen für die Verwirklichung der Umfahrungsstrasse Düdingen: Neugestaltung der Ortsdurchquerung Düdingen (VALTRALOC, Phase II), Gänsbergstrasse, Tunnelstrasse, etc. (Paket P18) - Priorität C

Massnahme

Gegenwärtige Lage

Die durch die Gemeinde Düdingen führende Kantonsstrasse gehört zum Zugangsstrassennetz der Autobahn A12 für die Region Sense. Die grosse Verkehrsbelastung und besonders der Anteil des Schwerverkehrs verursachen überaus starke Immissionen. Sie erzeugt auch gefährliche Situationen und ein Unsicherheitsgefühl zum Nachteil des Langsamverkehrs. Darüber hinaus verwendet das öffentliche Verkehrsnetz dieselbe Infrastruktur.
Mittlerer Tagesverkehr (MTV): 16'500 Fahrzeuge/Tag (MTV 2010, SPC) - 17'500 Fahrzeuge/Tag (MTV 2011, Metron)

Zielsetzung

- Aufwertung des Stadtzentrums Düdingen.
- Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den Busverkehr.
- Geschwindigkeitsbeschränkung.
- Verbesserung des Komforts und der Sicherheit für die Nutzerinnen und Nutzer des Langsamverkehrs.
- Verbesserung der Durchlässigkeit der Kantonsstrasse für den Langsamverkehr.

Beschreibung

Erforderliche Arbeiten:

- Umsetzung im Rahmen des im AP2 vorgesehenen Massnahmen.

Zweckmässigkeit

Die Aufwertung des Stadtzentrums Düdingen ist unerlässlich, um die Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner (d.h. ihren Komfort und ihre Sicherheit) zu verbessern. Hinzu kommt die Förderung des Langsamverkehrs und der öffentlichen Verkehrsmittel in einem Sektor der Agglomeration, der bislang nicht über optimale Bedingungen verfügte.

Nutzen

K1 : Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den öffentlichen Verkehr und der Attraktivität des Langsamverkehrs bei gleichzeitiger Verringerung der Verkehrsdominanz durch den Fahrzeugverkehr im Stadtzentrum Düdingen.

K2 : Durch die Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raumes trägt diese Massnahme zur Erhöhung der Attraktivität dieses Sektors bei. Dies gilt insbesondere für Fussgänger.

K3 : Verbesserung der Sicherheit aller Nutzerinnen und Nutzer, insbesondere für Velos sowie Fussgängerinnen und Fussgänger.

K4 : Verringerung der Umweltimmissionen (Lärm, Umweltbelastung) durch Verlagerung eines Teils des Fahrzeugverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr.

Umsetzung

Terminplan für die Einreichung des Vorprojekts

Terminplan für die Umsetzung

Vorgesehener Beginn der Arbeiten: 2020
Vorgesehene Inbetriebsetzung: 2022

Stand der Integration in den Richtplan

- ○ Keine Nachführung
- ○ Vorab-Information
- ○ Koordination der laufenden Vorhaben
- ○ Koordination erledigt

Bedeutung der Massnahme im Hinblick auf den Richtplan

Kantonaler Richtplan derzeit in Revision.

Finanzierung

Bundesbeiträge :
Kantonsbeiträge :
Gemeindebeiträge :

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz

Kanton

Betroffene Instanzen

Gemeinde Düdingen

Aufgabe der Agglomeration

Sorgt für die Koordination zwischen den lokalen und kantonalen Gestaltungsmassnahmen. Unterstützt die Gemeinde bei der Umsetzung.

Aufgabe der Gemeinden

Beteiligen sich an der Planung und Umsetzung der Massnahme.

Aufgabe des Kantons

Stellt die Planung und Umsetzung auf kantonaler Ebene sicher. Stellt die Koordination mit der Gemeinde und der Agglomeration sicher.

Weitere

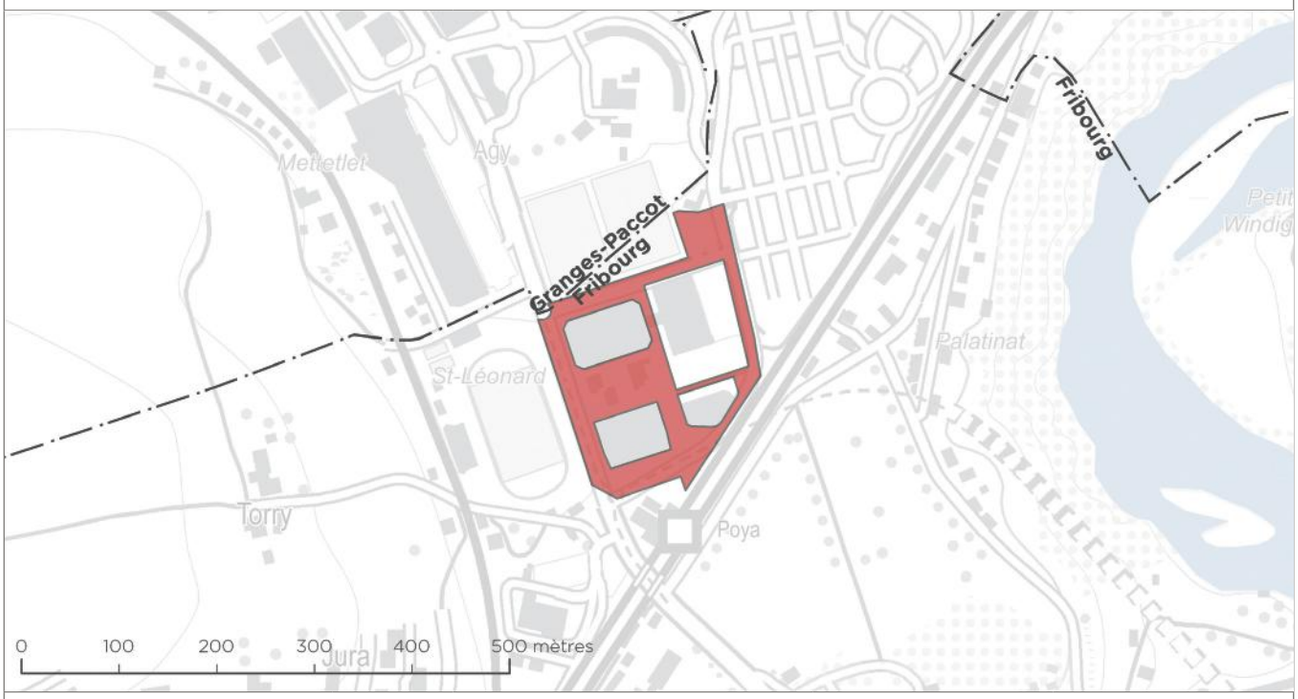
Korrelierte Massnahmen und Bezug zum Konzept

-

Massnahmen A des AP2 und Bezug

Massnahme Nr.°43.12 - Neugestaltung der Ortsdurchquerung Düdingen (VALTRALOC), Phase I.a (Paket P18) - Priorität A - Code ARE: 2196.2/118

Mesure 3M.09.02	Requalification de la place des Sports - secteur Saint-Léonard	
Axe Granges-Paccot/Agy	Paquet n°9 Centralités et traversées	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 7'140'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Le plateau d'Agy, concentrant déjà des équipements importantes (stade, patinoire, salles de gym, salles de conférence...). Il fait l'objet d'un important projet de développement dans le cadre du PA3. L'organisation des circulations et des TP ou la sécurité des piétons fait défaut.

Objectifs

- Réduction de l'impact du trafic automobile et amélioration de l'attractivité des mobilités douces et des TP.
- Amélioration de la qualité de l'interface TP et des connections vers les haltes existantes ou planifiées.
- Adaptation du stationnement

Description

Les travaux consistent à :

- Aménager les arrêts TP (hors infrastructures propres à la halte).
- Requalifier la place des Sports.
- Adapter le nombre de places de stationnement et la gestion de ces dernières.

Opportunité

Le secteur de Saint-Léonard constitue un site stratégique pour l'Agglomération de Fribourg et le Canton. Son réaménagement, en faveur des TP et des MD, contribuera à en améliorer l'attractivité et à diminuer la part des TIM. Il s'agit aussi d'adapter le stationnement en regard de l'urbanisation du secteur.

Utilité

C1: améliore l'attractivité des transports publics et de la mobilité douce favorisant ainsi les modes de transports les plus rationnels.

C2: en améliorant la qualité de l'espace public, cette mesure contribue à renforcer l'attractivité du secteur, notamment pour les piétons.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, pollution) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et la mobilité douce.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2020
Date prévue de la mise en service: 2021

Etat d'intégration dans le plan directeur
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées
Canton

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

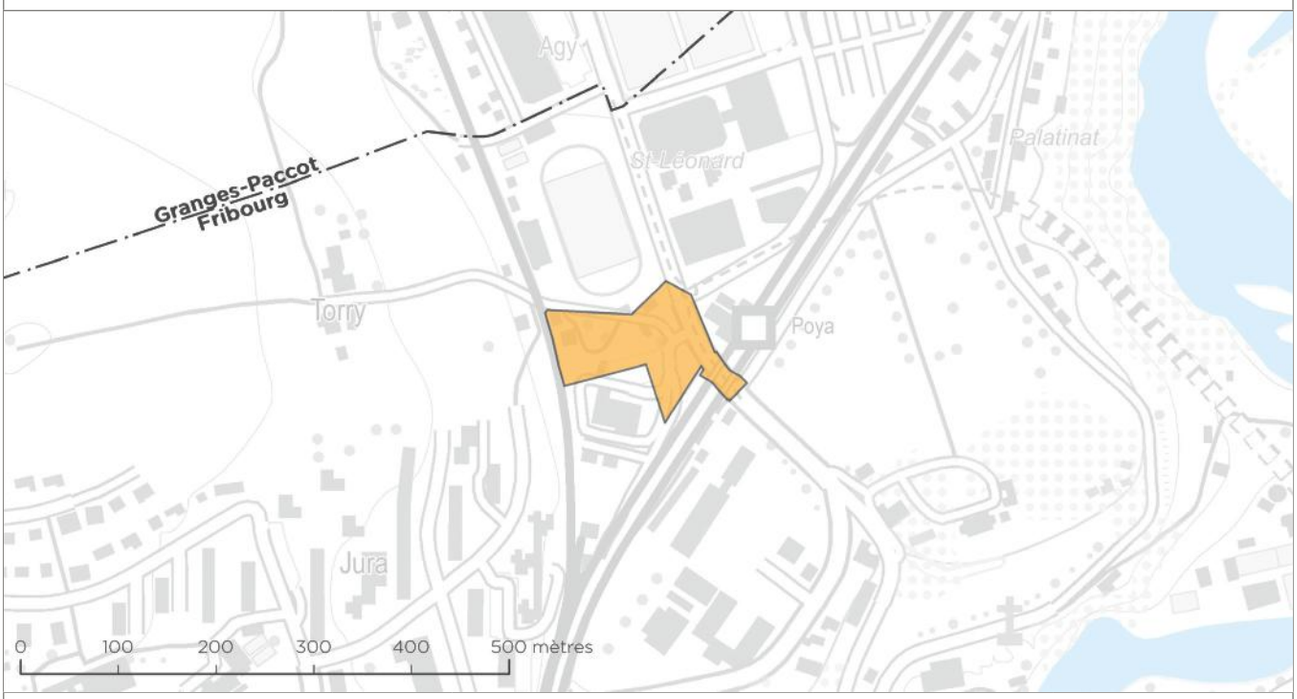
Tâche du Canton
Participe à la planification des mesures en raison de l'importance stratégique du site.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.09.03	Requalification de la place des Anciens Abattoirs - secteur Saint-Léonard	
Axe Granges-Paccot/Agy	Paquet n°9 Centralités et traversées	Mesure infrastructurelle
Priorité : B	Coûts : 5'720'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Le plateau d'Agy, concentrant déjà des équipements importantes (stade, patinoire, salles de gym, salles de conférence...). Il fait l'objet d'un important projet de développement dans le cadre du PA3. L'organisation des circulations et des TP ou la sécurité des piétons fait défaut.

Objectifs

- Réduction de l'impact du trafic automobile et amélioration de l'attractivité des mobilités douces et des TP.
- Amélioration de la qualité de l'interface TP et des connections vers les haltes existantes ou planifiées.
- Adaptation du stationnement.

Description

Les travaux consistent à :

- Aménager l'interface de la nouvelle halte CFF sur le plateau d'Agy (hors infrastructures propres à la halte).
- Requalifier la place des Anciens Abattoirs.
- Adapter le nombre de places de stationnement et la gestion de ces dernières.

Opportunité

Le secteur de Saint-Léonard constitue un site stratégique pour l'Agglomération de Fribourg et le Canton. Son réaménagement, en faveur des TP et des MD, contribuera à en améliorer l'attractivité et à diminuer la part des TIM. Il s'agit aussi d'adapter le stationnement en regard de l'urbanisation du secteur.

Utilité

C1: améliore l'attractivité des transports publics et de la mobilité douce favorisant ainsi les modes de transports les plus rationnels.

C2: en améliorant la qualité de l'espace public, cette mesure contribue à renforcer l'attractivité du secteur, notamment pour les piétons.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, pollution) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et la mobilité douce.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2022
Date prévue de la mise en service: 2023

Etat d'intégration dans le plan directeur
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées
Canton

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Participe à la planification des mesures en raison de l'importance stratégique du site.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.09.04	Réaménagement de la traversée de Belfaux	
Axe Belfaux/Givisiez	Paquet n°9 Centralités et traversées	Mesure infrastructurelle
Priorité : B	Coûts : 2’500’000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°43.10 - Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase II (paquet P17) - priorité Be - code ARE : 2196.2.116

Mesure

Etat actuel

Belfaux fait l’objet d’un aménagement VALTRALOC d’une partie de sa traversée dans le cadre du PA2. Il s’agit désormais de poursuivre la phase 2 de l’aménagement prévu dans le PA2.
TJM : 15’000 véhicules (TJM 2010)

Objectifs

- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Amélioration de la qualité de l’espace public.

Description

Les travaux consistent à :

- Mettre en oeuvre la phase II de l’aménagement prévu dans le PA2 sur la section Château du Bois - Pont de la Sonnaz (mesure 43.10). Cette mesure comprend principalement l’aménagement de mesures de modération du trafic et d’amélioration et sécurisation des déplacements piétonniers et cycles.

Opportunité

La phase 2 de l’aménagement de la traversée de Belfaux concerne un tronçon moins urbanisé que le tronçon aménagé au titre du PA2. Il ne justifie pas aujourd’hui d’être aménagé en priorité A. En revanche ultérieurement, l’aménagement d’éléments de modération du trafic et d’amélioration et de sécurisation des déplacements piétonniers et vélos sont justifiés du fait de la traversée journalière de près de 15’000 véhicules (TJM 2010).

Utilité

C1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité de la mobilité douce.

C2: en améliorant la qualité de l'espace public, cette mesure contribue à renforcer l'attractivité du secteur, notamment pour les piétons.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, pollution) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et la mobilité douce.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2025
Date prévue de la mise en service: 2026

Etat d'intégration dans le plan directeur

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Canton

Instances concernées

Commune de Belfaux

Tâche de l'Agglomération

Veille à la coordination entre les aménagements locaux et cantonaux. Soutient la commune dans sa démarche de mise en œuvre.

Tâche des Communes

Participe à la planification et à la réalisation de la mesure.

Tâche du Canton

Assure la planification et les réalisations sur le réseau cantonal. Assure la coordination avec la commune et l'Agglomération.

Autres

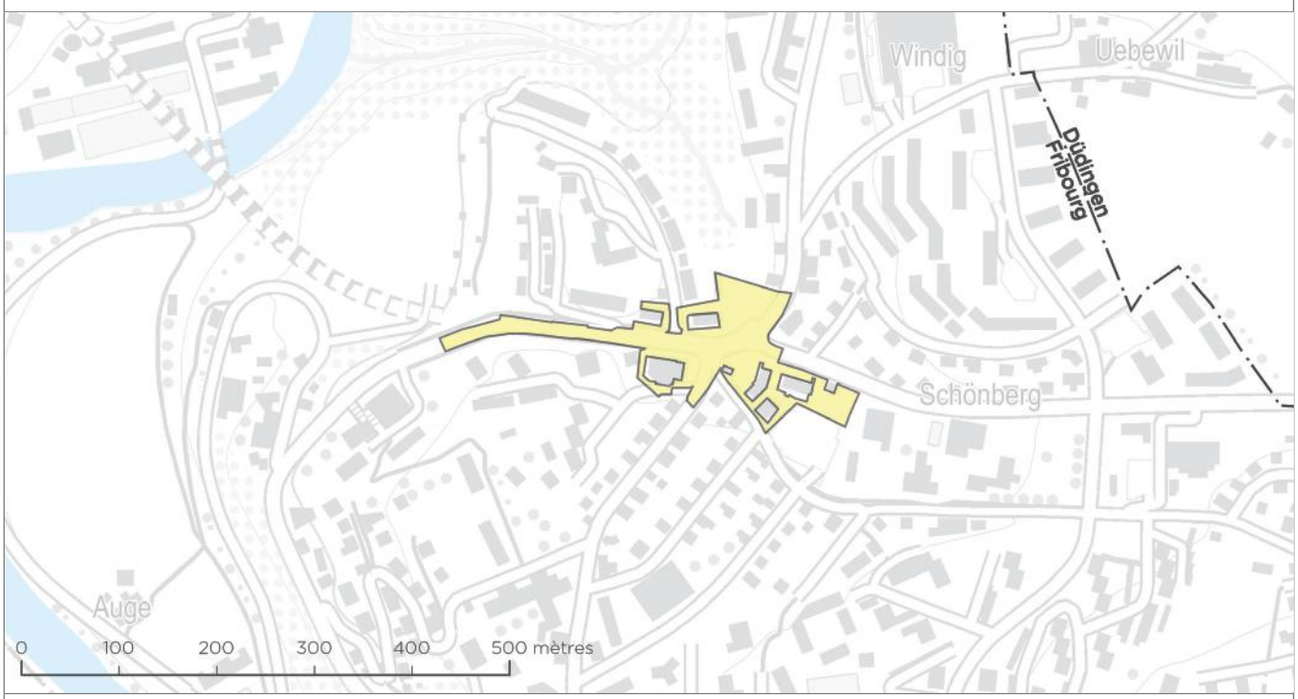
Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

Mesure n°43.9 - Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase I (paquet P17) - priorité Ae - code ARE: 2196.2.115

Mesure 3M.09.05	Requalification de la centralité du quartier du Schönberg	
Axe Schönberg/Tafers	Paquet n°9 Centralités et traversées	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 11'870'000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : Mesure n°41.4 - Réaménagement de la centralité de Schönberg (paquet P5) - priorité B - code ARE : 2196.2.083		



Mesure

Etat actuel

Ce secteur, essentiellement routier, manque d'attractivité. Il constitue pourtant le cœur d'un important quartier d'habitation de la ville de Fribourg. Les routes de Berne et de Tavel y convergent avant d'accéder au pont de la Poya et à l'autoroute. Le PA2 avait identifié le besoin d'aménager la centralité de Schönberg.

Objectifs

- Amélioration de la qualité de l'espace public.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Amélioration de la circulation des TP.

Description

Les travaux consistent à :

- Mettre en œuvre la mesure prévue dans le PA2.

Opportunité

L'ouverture du pont de la Poya a renforcé le trafic sur la route de Berne et la route de Tavel. Elles sont aujourd'hui essentielles pour rejoindre le pont de la Poya et l'axe de distribution urbaine qui contourne Fribourg. Ainsi, ces deux routes, constituant toutes deux des pénétrantes d'accès en ville de Fribourg depuis l'Est, nécessitent un réaménagement valorisant leurs abords.

Utilité

C1: améliore la circulation des transports publics et l'attractivité de la mobilité douce tout en diminuant la pression du trafic automobile au centre du Schönberg.

C2: en améliorant la qualité de l'espace public, cette mesure contribue à renforcer l'attractivité du secteur, notamment pour les piétons.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, pollution) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et la mobilité douce.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2028
Date prévue de la mise en service: 2029

Etat d'intégration dans le plan directeur
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées
Canton

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Veille à la conformité de la mesure avec les planifications supérieures. Participe à la planification en raison des connexions avec le réseau routier cantonal.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.09.06	Requalification de la route de Berne	
Axe Schönberg/Tafers	Paquet n°9 Centralités et traversées	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 4’800’000 CHF	Maturité :
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		

Mesure

Etat actuel

Ce secteur, essentiellement routier, manque d’attractivité. Il constitue pourtant le cœur d’un important quartier d’habitation de la ville de Fribourg. Les routes de Berne et de Tavel y convergent avant d’accéder au pont de la Poya et à l’autoroute.

Objectifs

- Amélioration de la qualité de l’espace public et connexion à la centralité de quartier.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Amélioration de la circulation des TP.

Description

Les travaux consistent à :

- Requalifier la route de Berne conformément aux objectifs précédents.

Opportunité

L’ouverture du pont de la Poya a renforcé le trafic sur la route de Berne et la route de Tavel. Elles sont aujourd’hui essentielles pour rejoindre le pont de la Poya et l’axe de distribution urbaine qui contourne Fribourg. Ainsi, ces deux routes, constituant toutes deux des pénétrantes d’accès en ville de Fribourg depuis l’Est, nécessitent un réaménagement valorisant leurs abords.

Utilité

C1: améliore la circulation des transports publics et l'attractivité de la mobilité douce tout en diminuant la pression du trafic automobile au centre du Schönberg.

C2: en améliorant la qualité de l'espace public, cette mesure contribue à renforcer l'attractivité du secteur, notamment pour les piétons.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, pollution) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et la mobilité douce.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2029
Date prévue de la mise en service: 2029

Etat d'intégration dans le plan directeur

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Commune de Fribourg

Instances concernées

Canton

Tâche de l'Agglomération

Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes

Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton

Participe à la planification de la mesures et à sa réalisation.

Autres

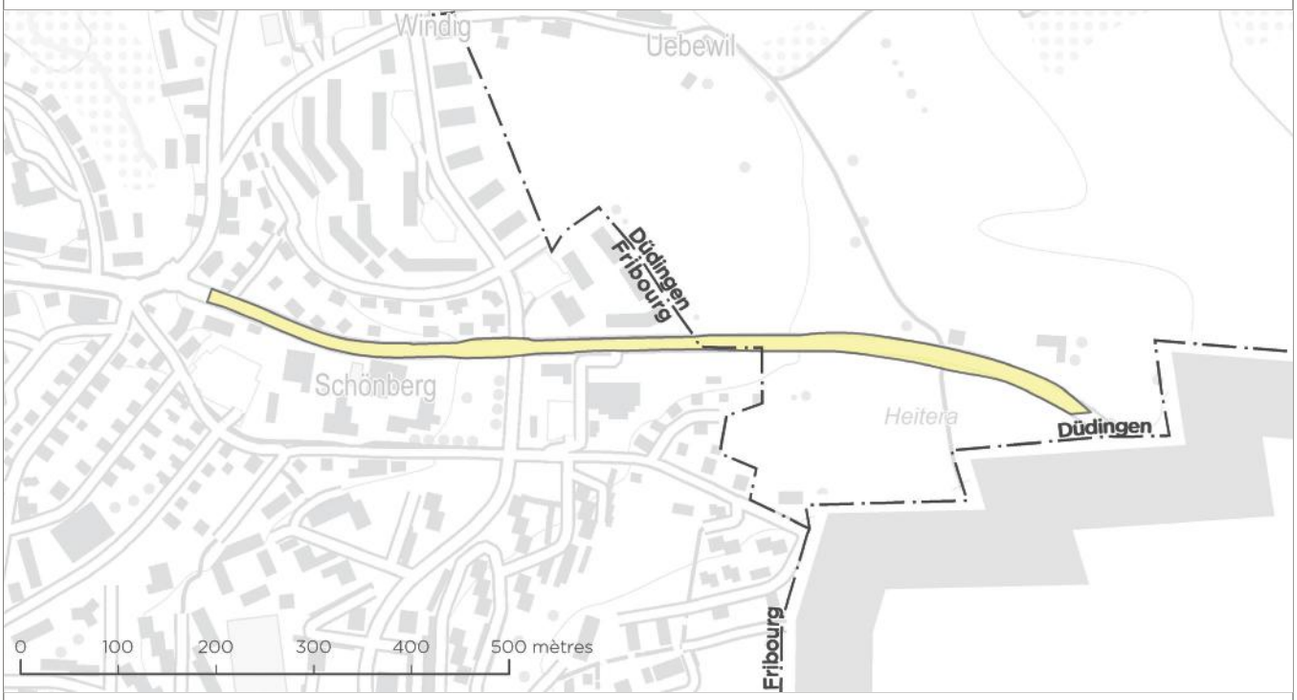
Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

-

Mesure 3M.09.07	Requalification de la route de Tavel	
Axe Schönberg/Tafers	Paquet n°9 Centralités et traversées	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 2'900'000 CHF	Maturité :
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		



Mesure

Etat actuel

Ce secteur, essentiellement routier, manque d'attractivité. Il constitue pourtant le cœur d'un important quartier d'habitation de la ville de Fribourg. Les routes de Berne et de Tavel y convergent avant d'accéder au pont de la Poya et à l'autoroute.

Objectifs

- Amélioration de la qualité de l'espace public et connexion à la centralité de quartier.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Amélioration de la circulation des TP.

Description

Les travaux consistent à :

- Requalifier la route de Tavel conformément aux objectifs précédents.

Opportunité

L'ouverture du pont de la Poya a renforcé le trafic sur la route de Berne et la route de Tavel. Elles sont aujourd'hui essentielles pour rejoindre le pont de la Poya et l'axe de distribution urbain qui contourne Fribourg. Ainsi, ces deux routes, constituant toutes deux des pénétrantes d'accès en ville de Fribourg depuis l'Est, nécessitent un réaménagement valorisant leurs abords.

Utilité

C1: améliore la circulation des transports publics et l'attractivité de la mobilité douce tout en diminuant la pression du trafic automobile au centre du Schönberg.

C2: en améliorant la qualité de l'espace public, cette mesure contribue à renforcer l'attractivité du secteur, notamment pour les piétons.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, pollution) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et la mobilité douce.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2028
Date prévue de la mise en service: 2029

Etat d'intégration dans le plan directeur
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées
Canton

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Participe à la planification de la mesures et à sa réalisation.

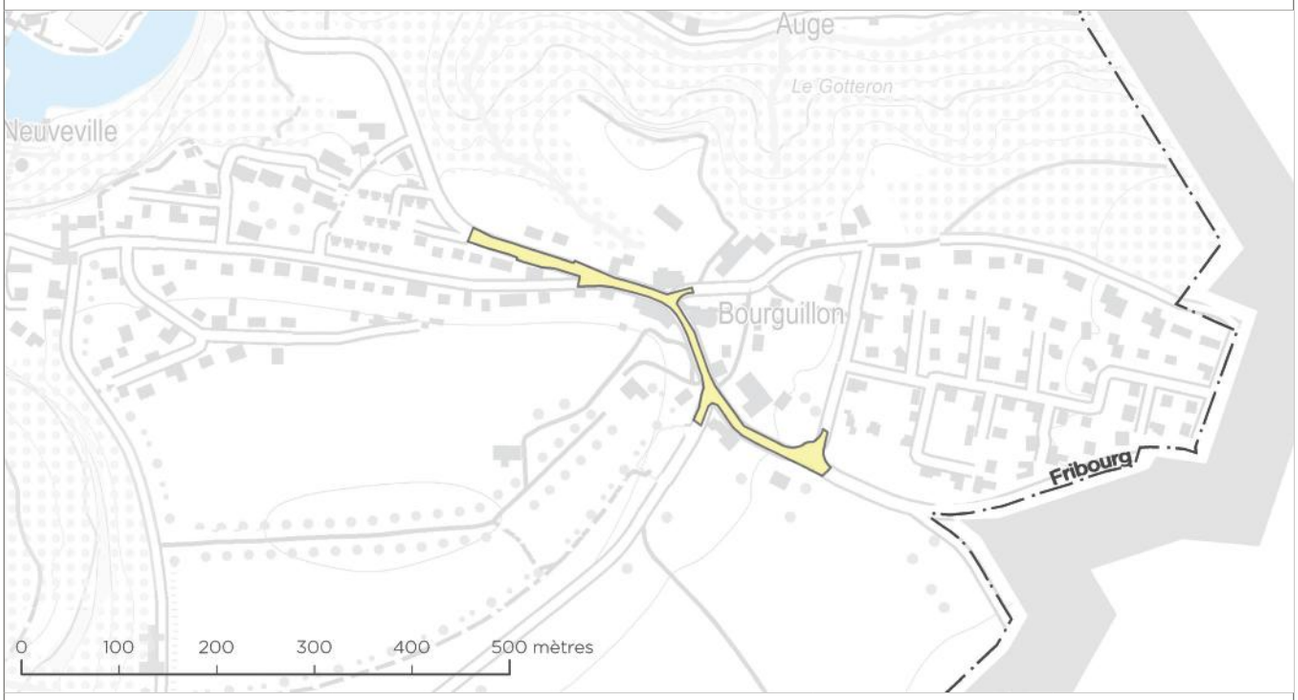
Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Mesure 3M.09.08	Requalification de la traversée de Bourguillon	
Axe Schönberg/Tafers	Paquet n°9 Centralités et traversées	Mesure infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 2’490’000 CHF	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°43.1 - Réaménagement de la traversée de localité de Bourguillon pour sécuriser les circulations mobilité douce (paquet P17) - priorité C



Mesure

Etat actuel
Le hameau de Bourguillon est aujourd’hui traversé par un axe cantonal. Le PA2 avait identifié le besoin de réaménager la traversée de localité de Bourguillon pour sécuriser les circulations de mobilité douce.

Objectifs
- Amélioration de la qualité de vie des riverains.
- Amélioration de la qualité de l’espace public.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.

Description
Les travaux consistent à :
- Mettre en œuvre la mesure prévue dans le PA2.

Opportunité
La valorisation de la traversée de Bourguillon est indispensable pour améliorer la qualité de vie des habitants (leur confort et leur sécurité) et pour favoriser le recours aux mobilités douces et aux transports publics.

Utilité

C1: améliore la circulation des transports publics et le réseau de mobilité douce tout en diminuant la pression du trafic automobile sur l'axe Marly-Fribourg.

C2: en améliorant la qualité de l'espace public, cette mesure contribue à renforcer l'attractivité du secteur, notamment pour les piétons.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, pollution) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et la mobilité douce.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre
Date prévue du début des travaux: 2029
Date prévue de la mise en service: 2029

Etat d'intégration dans le plan directeur
- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur
Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement
Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable
Commune de Fribourg

Instances concernées
Canton

Tâche de l'Agglomération
Soutient la commune dans sa démarche.

Tâche des Communes
Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.

Tâche du Canton
Participe à la planification de la mesures et à sa réalisation.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Mesures A du PA2 en relation
-

Massnahme 3M.10.01	Anpassung der Baureglemente für private Parkplätze	
Agglomeration	Paket Nr. 10 Parkieren	Nichtinfrastrukturelle Massnahme
Priorität :	Kosten : 200'000 CHF	Maturität : 1
Massnahme AP2 - Übernahme/Anpassung : Neue Massnahme des AP3		

Massnahme

Gegenwärtige Lage

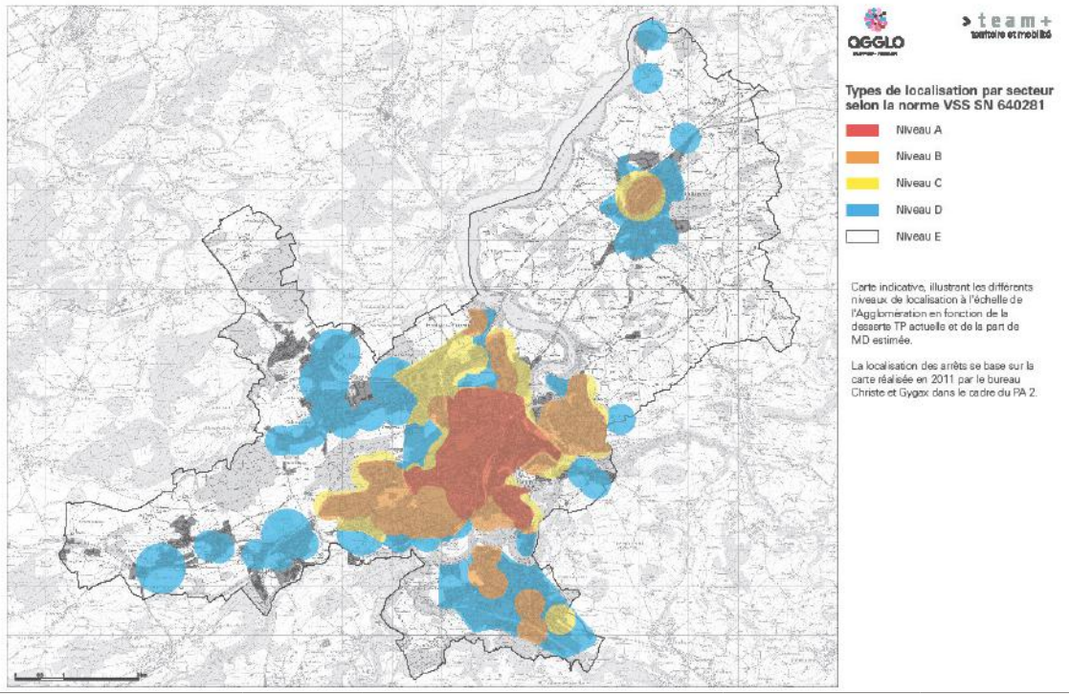
Gemäss der kantonalen Gesetzgebung sind die Gemeinden der Agglomeration verpflichtet, kommunale Parkierungskonzepte umzusetzen. Die kantonalen Richtlinien bleiben jedoch in Bezug auf den Inhalt der genannten Konzepte verhältnismässig allgemein gehalten.
Sie beschränken sich darauf, auf die VSS-Normen zu verweisen. Zudem sind die Konzepte nicht zwischen den Gemeinden koordiniert.

Zielsetzung

- Verringerung des ständig steigenden Fahrzeugverkehrs in der Agglomeration.
- Sicherstellung der Kohärenz der kommunalen Parkierungskonzepte in der Agglomeration.

Beschreibung

- Die kommunalen Parkierungskonzepte und die Gemeindebaureglemente (GBR) werden angepasst, um das Angebot an privaten Parkplätzen bei Neubauten sowie bei Umbau- und Vergrösserungsprojekten zu verringern.
- Die VSS-Normen gelten weiterhin als Referenznormen für die Bemessungsmethode und die Festlegung der Koeffizienten zur Positionsbestimmung.
- Im Vergleich zu den in den Normen angegebenen Koeffizienten werden die Reduktionskoeffizienten mit Bezug zur Qualität des öffentlichen Verkehrsangebotes und der Möglichkeit der Nutzung von Langsamverkehrsmittel jedoch eingeschränkt.
- Für das gewerbebezogene Parkieren: Der niedrigste Wert der Bandbreite wird festgelegt auf die Hälfte des in der Norm festgelegten Wertes. Als höchster Wert der Bandbreite wird der in der Norm angegebene Mittelwert definiert.
- Für das Parkieren der Anwohner: Die gültige Referenz ist die VSS-Norm.
- Für das gewerbe- und wohnbezogene Parkieren: Durch einen Zusatzartikel können diese Werte weiter gesenkt werden, soweit besondere Verhältnisse dies rechtfertigen.
- Die Baureglemente der Gemeinden der Agglomeration werden darüber hinaus noch angepasst, um die Unternehmen mit mehr als 30 Mitarbeitenden zu verpflichten, im Rahmen ihrer Bau- oder Umbauprojekte einen Mobilitätsplan einzuführen.



Zweckmässigkeit

Das Parkplatzangebot trägt massgebend zur Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs bei. Es ist deshalb wichtig, das Parkplatzangebot in der Agglomeration so weit als möglich zu reduzieren. Dies muss unter dem Gesichtspunkt einer existenzfähigen Wirtschaft in der Agglomeration geschehen.

Nutzen

K1 : Diese Massnahme trägt zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den öV und den LV bei, indem sie den Fahrzeugverkehr für die tägliche Nutzung weniger attraktiv macht.

K2 : Durch die Verringerung des Fahrzeugverkehrs im Rahmen dieser Massnahme kann der öffentliche Raum umqualifiziert und zur Förderung der Wohnraumnutzung verwendet werden.

K3 : Verbesserung der Sicherheit aller Nutzerinnen und Nutzer durch Verringerung des modalen Anteils des MIV.

K4 : Reduktion der Umweltimmissionen (Lärm, Luftverschmutzung) durch Verringerung des modalen Anteils des MIV.

Umsetzung

Terminplan für die Einreichung des Vorprojekts

Terminplan für die Umsetzung

Vorgesehener Beginn der Arbeiten: 2019
Vorgesehene Inbetriebsetzung: 2020

Stand der Integration in den Richtplan

- ○ Keine Nachführung
- ○ Vorab-Information
- ○ Koordination der laufenden Vorhaben
- ○ Koordination erledigt

Bedeutung der Massnahme im Hinblick auf den Richtplan

Kantonaler Richtplan derzeit in Revision.

Finanzierung

Bundesbeiträge:
Kantonsbeiträge:
Gemeindebeiträge:

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz

Alle Gemeinden

Betroffene Instanzen

Kanton

Aufgabe der Agglomeration

Sie plant und koordiniert die Massnahme mit den betroffenen Akteuren. Sie bestimmt die Rahmenbedingungen mit regionaler Tragweite auf der Grundlage des kantonalen Richtplans.

Aufgabe der Gemeinden

Sie berücksichtigen die Rahmenbedingungen. Sie arbeiten spezifische Gemeindeordnungen aus.

Aufgabe des Kantons

Unterstützt die Agglomeration in ihrem Vorgehen.

Weitere

Korrelierte Massnahmen und Bezug zum Konzept

-

Massnahmen A des AP2 und Bezug

-

Mesure 3M.10.02	Gestion coordonnée du stationnement public	
Agglomération	Paquet n°10 Stationnement	Mesure non infrastructurelle
Priorité :	Coûts : 100’000 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		

Mesure

Etat actuel

Le stationnement d’accès public, qu’il soit sur le domaine public ou sur le domaine privé, est généralement géré par chaque commune individuellement, sans coordination avec les autres communes de l’Agglomération.

Objectifs

- Réduction, par une saine gestion du stationnement à usage public, du trafic automobile dans l’Agglomération.
- Diminution de l’emprise du stationnement sur l’espace public.

Description

La mesure consiste à créer des conditions cadres et coordonner les communes entre elles dans le but que celles-ci mettent en oeuvre les éléments suivants :

- Le nombre de places de stationnement publiques est réévalué sur la base d’une analyse spécifique dans les différents secteurs de l’Agglomération.
- La localisation des places de stationnement est optimisée de manière à réduire les trajets du trafic cherchant à accéder à ces places. Le trafic « tournant » à la recherche d’une place de stationnement doit être plus particulièrement examiné.
- La tarification du stationnement est adaptée en fonction des secteurs de manière à favoriser l’utilisation des places publiques par les usagers auxquels elles sont destinées (les visiteurs et les clients).
- L’attribution des vignettes de stationnement aux habitants et aux actifs est réexaminée de manière à ne pas contourner la règlementation du stationnement privé (mesure 10.1). Le principe d’offrir une place de stationnement dans le secteur de travail ou de domicile n’est plus la règle. Les places de stationnement de remplacement sont mises à disposition en périphérie de l’Agglomération.
- Les places publiques ainsi libérées au centre-ville et dans les centres secondaires sont supprimées et réaffectées à l’espace public.
- La localisation du stationnement en souterrain est privilégiée.

Opportunité

L’offre en stationnement est un élément déterminant quant à l’attractivité des transports individuels. Il est donc pertinent, dans l’Agglomération, de réduire au maximum l’offre en stationnement public. Il y aura cependant lieu de s’assurer de la viabilité économique de l’Agglomération. La réduction du nombre de vignettes de stationnement offertes aux habitants et aux actifs à proximité immédiate de leur lieu d’habitat ou d’activité contribuera à encourager l’utilisation des transports publics. Elle permettra également de restituer de l’espace public à la ville.

Utilité

C1: en réduisant l'attractivité du trafic automobile pour les déplacements quotidiens, cette mesure contribue à l'amélioration des conditions de circulations des TP et de la MD.

C2: en réduisant le nombre de places de stationnement sur domaine public, permet de revaloriser l'espace public urbain. De surcroît, la diminution du trafic automobile liée à cette mesure permet une requalification des espaces publics favorisant ainsi l'habitat dans l'Agglomération.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en diminuant la part modale TIM.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) par une diminution de la part modale TIM.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2019
Date prévue de la mise en service: 2020

Etat d'intégration dans le plan directeur

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Agglomération

Instances concernées

Toutes les communes

Tâche de l'Agglomération

Planifie et coordonne la mesure avec les acteurs concernés. Elle édicte les conditions cadres de portée régionale permettant la mise en oeuvre de mesures concrètes par les communes.

Tâche des Communes

Tiennent compte des conditions cadres. Élaborent les règlements communaux permettant d'atteindre l'objectif. Elles mettent en œuvre la mesure.

Tâche du Canton

Soutient l'Agglomération dans sa démarche.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

-

Massnahme 3M.10.03	Generalisierung der Mobilitätspläne für grosse Verkehrserzeuger der Verwaltung und öffentlich-rechtlichen Betriebe	
Agglomeration	Paket Nr. 10 Parkieren	Nichtinfrastrukturelle Massnahme
Priorität :	Kosten : 200'000 CHF	Maturität: 1
Massnahme AP2 - Übernahme/Anpassung: Neue Massnahme des AP3		

Massnahme

Gegenwärtige Lage

Bereits heute schreiben manche Gemeinden in ihren Baureglementen Unternehmen ab einer bestimmten Anzahl von Mitarbeitenden (bei Bau- oder Umbauprojekten) die Umsetzung von Mobilitätsplänen vor. Diese Verpflichtung gilt jedoch innerhalb der Agglomeration nicht grundsätzlich.

Zielsetzung

- Förderung der Nutzung zweckmässiger Transportmittel (öV und LV) für den Arbeitsweg durch die Umsetzung angemessener Massnahmen in den Unternehmen.

Beschreibung

Die Massnahme zielt darauf ab, Rahmenbedingungen zu schaffen und die Gemeinden gegenseitig aufeinander abzustimmen, damit sie folgende Aspekte umsetzen:

- Die in der Agglomeration angesiedelten öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Unternehmen, die sich mehrheitlich im Besitz der öffentlichen Hand befinden, setzen Mobilitätspläne um.
- Diese Mobilitätspläne müssen insbesondere eine Begrenzung der Parkplätze zur Folge haben.
- Sie müssen zum Ziel haben, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren.
- Die Effizienz der Massnahmen ist regelmässig zu überprüfen.
- Die so zurückgewonnenen Parkplätze können als öffentliche Parkplätze genutzt werden. Eine mindestens gleiche Anzahl an Parkplätzen muss parallel hierzu jedoch abgeschafft werden.

Zweckmässigkeit

Der Arbeitsverkehr kann sicherlich am einfachsten auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr verlagert werden. Die Einrichtung von Mobilitätsplänen in öffentlich-rechtlichen Körperschaften und halbstaatlichen Unternehmen trägt in Anbetracht der grossen Anzahl betroffener Arbeitnehmender massgeblich zur Verringerung des Fahrzeugverkehrs in der Agglomeration bei.

Nutzen

K1 : Diese Massnahme trägt zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den öV und den LV bei, indem sie den motorisierten Arbeitsverkehr weniger attraktiv macht.

K2 : Durch die Verringerung des Automobilverkehrs ermöglicht die Massnahme eine Umqualifizierung der öffentlichen Räume und fördert so den Lebensraum in der Agglomeration. Darüber hinaus können somit private Parkplätze zurückgewonnen und als öffentlicher Raum ausgewiesen werden, so dass dort eine gleiche Anzahl an Parkplätzen abgeschafft werden kann.

K3 : Verbesserung der Sicherheit aller Nutzerinnen und Nutzer durch Verringerung des modalen Anteils des MIV.

K4 : Reduktion der Umweltimmissionen (Lärm, Luftverschmutzung) durch Verringerung des modalen Anteils des MIV.

Umsetzung

Terminplan für die Einreichung des Vorprojekts

Terminplan für die Umsetzung

Vorgesehener Beginn der Arbeiten: 2019
Vorgesehene Inbetriebsetzung: 2021

Stand der Integration in den Richtplan

- ○ Keine Nachführung
- ○ Vorab-Information
- ○ Koordination der laufenden Vorhaben
- ○ Koordination erledigt

Bedeutung der Massnahme im Hinblick auf den Richtplan

Kantonaler Richtplan derzeit in Revision.

Finanzierung

Bundesbeiträge:
Kantonsbeiträge:
Gemeindebeiträge:

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz

Die Agglomeration

Betroffene Instanzen

Alle Gemeinden und der Kanton

Aufgabe der Agglomeration

Plant und koordiniert die Massnahme mit den betroffenen Akteuren. Sie erstellt Richtwerte und Regelungen von regionaler Tragweite.

Aufgabe der Gemeinden

Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und Ausarbeitung kommunaler Regelungen zur Erreichung des gesteckten Ziels und Umsetzung der Massnahme.

Aufgabe des Kantons

Erarbeitet die Reglemente zum Erreichen des gesteckten Ziels. Setzt die Massnahme um.

Weitere

Korrelierte Massnahmen und Bezug zum Konzept

-

Massnahmen A des AP2 und Bezug

-

Mesure 3M.11.01	Mise à niveau des infrastructures ferroviaires en vue d'une desserte RER cadencée au quart d'heure (y.c. halte d'Agy et Avry)	
Agglomération	Paquet n°11 HorsInfra	Mesure non infrastructurelle
Priorité :	Coûts : 0 CHF	Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -		

Mesure

Etat actuel

Aujourd'hui, le réseau RER fribourgeois offre une desserte à la demi-heure au sein de l'Agglomération.

Objectifs

- Offre d'une desserte au quart-d'heure sur le réseau RER de l'Agglomération.

Description

- Rénovation des infrastructures ferroviaires.

Opportunité

En améliorant le réseau TP ferroviaire de l'Agglomération (véritable colonne vértébrale de la stratégie TP), cette mesure permet de relier l'ensemble des centres secondaires au centre-ville à une cadence attractive. De plus, la mesure est nécessaire pour adapter l'offre du réseau de bus local.

Utilité

C1: favorise l'utilisation des transports publics.

C2: en améliorant l'attractivité des TP et en diminuant le trafic automobile qui y est lié, permet une requalification des espaces publics favorisant ainsi l'habitat dans l'Agglomération.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

C4: réduit les nuisances environnementales (bruit, pollution) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2019
Date prévue de la mise en service: 2025

Etat d'intégration dans le plan directeur

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:
Part cantonale:
Part communale:

Compétences

Instance responsable

Canton

Instances concernées

OFT, Agglomération

Tâche de l'Agglomération

Veille à mettre en oeuvre le réseau de bus local en coordination avec l'offre ferroviaire et plus largement l'offre régional de transports.

Tâche des Communes

-

Tâche du Canton

Assure la planification et les réalisations du réseau ferroviaire en lien avec l'OFT et le projet ferrovaire PRODES.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

-

Massnahme 3M.11.02	Einrichtung eines innerhalb der Agglomeration harmonisierten Qualitätsverfahrens bei den Dienstleistungen des öV	
Agglomeration	Paket Nr. 11 HorsInfra	Nichtinfrastrukturelle Massnahme
Priorité :	Coûts : 200'000 CHF	Maturität: 1
Massnahme AP2 - Übernahme/Anpassung: Neue Massnahme des AP3		

Massnahme

Gegenwärtige Lage

Die Qualität der Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr konnte in der Agglomeration Freiburg bereits stark verbessert werden. Manche Aspekte – wie z.B. die Information und die Dienstleistungen für Kunden – sind jedoch noch weiter optimierungsfähig.

Zielsetzung

- Verbesserung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für alle Nutzerinnen und Nutzer

Beschreibung

- Insbesondere an den Haltestellen wird ein Informationsdienst für die Fahrgäste gewünscht.

Zweckmässigkeit

Durch die Verbesserung der Qualität der Kundendienstleistungen wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöht, was zur Verringerung des Fahrzeugverkehrs und der damit einhergehenden Immissionen beiträgt.

Nutzen

K1 : Fördert die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel

K2 : Erhöhung der Attraktivität des Veloverkehrs bei gleichzeitiger Verringerung des Fahrzeugverkehrs. Dies ermöglicht eine Umqualifizierung der öffentlichen Räume und fördert den Lebensraum in der Agglomeration.

K3 : Verbesserung der Sicherheit aller Nutzerinnen und Nutzer durch Verlagerung eines Teils des Fahrzeugverkehrs auf den öffentlichen Verkehr.

K4 : Reduktion der Umweltimmissionen (Lärm, Umweltbelastung) durch Verlagerung eines Teils des Fahrzeugverkehrs auf den öffentlichen Verkehr.

Umsetzung

Terminplan für die Einreichung des Vorprojekts

Terminplan für die Umsetzung

Vorgesehener Beginn der Arbeiten: 2019
Vorgesehene Inbetriebsetzung: 2020

Stand der Integration in den Richtplan

- ○ Keine Nachführung
- ○ Vorab-Information
- ○ Koordination der laufenden Vorhaben
- ○ Koordination erledigt

Bedeutung der Massnahme im Hinblick auf den Richtplan

Kantonaler Richtplan derzeit in Revision.

Finanzierung

Bundesbeiträge :
Kantonsbeiträge :
Gemeindebeiträge :

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz

Die Agglomeration

Betroffene Instanzen

Kanton, TPF, Gemeinden der Agglomeration

Aufgabe der Agglomeration

Die Agglomeration führt Studien in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Freiburger Verkehrsbetrieben (TPF) durch. Sie definiert in Zusammenarbeit mit den betroffenen Stellen des lokalen Netzes die Kriterien für die Passagierinformationen. Sie wacht über die Einhaltung der Synergien mit dem regionalen öV-Netz. Sie koordiniert die Umsetzung der mit den Gemeinden und den Freiburger Verkehrsbetrieben durchgeführten Projekte.

Aufgabe der Gemeinden

Beteiligen sich an der Planung der Massnahme. Führen die Massnahme in Zusammenarbeit mit den Freiburger Verkehrsbetrieben (TPF) durch.

Aufgabe des Kantons

Zusammenarbeit mit der Agglomeration zur Sicherstellung der Kohärenz zwischen dem Informationsbedarf der Passagiere auf dem regionalen öV-Netz und dem lokalen öV-Netz.

Weitere

Korrelierte Massnahmen und Bezug zum Konzept

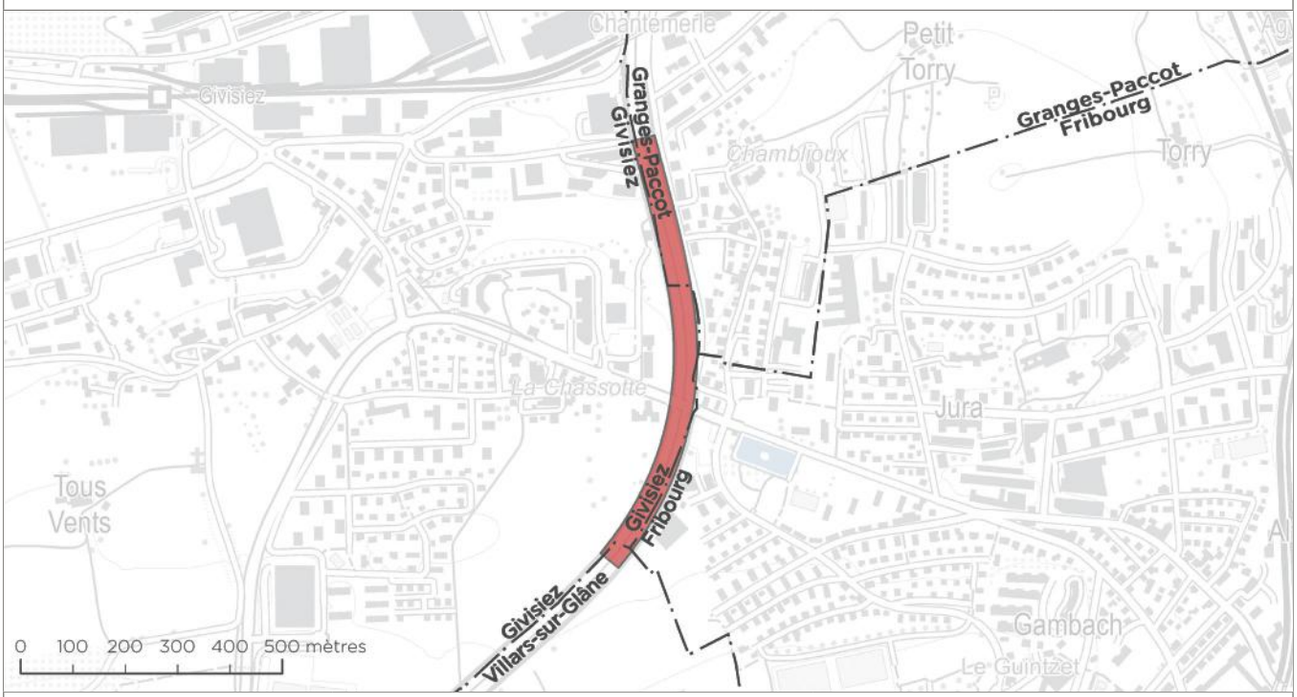
-

Massnahmen A des AP2 und Bezug

-

Mesure 3M.11.03	Couverture de l'A12	
Axe Belfaux/Givisiez	Paquet n°11 HorsInfra	Mesure non infrastructurelle
Priorité :	Coûts : indéfini	Maturité : 1

Mesure PA2 reprise/adaptée :
Mesure n°30.5 - Couverture de l'autoroute A12 - priorité Av



Mesure

Etat actuel

Aujourd'hui, l'autoroute traverse l'Agglomération à l'air libre, générant d'importantes nuisances dans le secteur de la route du Jura.

Objectifs

- Protection contre le bruit.
- Réduction des césures urbaines.
- Densification du secteur.
- Valorisation des aspects du paysage.
- Amélioration des conditions pour les MD.

Description

- La solution développée dans le cadre du PA2 prévoyait la construction d'une tranchée couverte de 620 mètres de longueur, complétée à ses deux extrémités par des murs antibruit. Le projet définitif a été élaboré sur la base de cette variante. Cependant, les études complémentaires proposent de prolonger la couverture de l'autoroute au sud du carrefour de la Chassotte, sur une plus grande longueur que celle prévue dans le PA2. Elle est désormais de 1000 mètres. Quant au coût de l'ouvrage, ils sont de l'ordre de 88 millions. La répartition du coût entre les acteurs n'est pas encore définie.

Opportunité

La solution proposée permet à la fois de résoudre les problèmes liés au bruit, d'optimiser l'utilisation de l'espace public et de densifier un secteur adjacent à l'autoroute selon la stratégie de densification. Il permettra d'améliorer les liaisons MD entre les quartiers de part et d'autre de l'autoroute. Les aspects du paysage pourront être également valorisé.

Utilité

C1: permet l'amélioration des liaisons de mobilité douce entre les deux côtés de l'autoroute.

C2: offre un important potentiel de requalification urbaine dans un secteur aujourd'hui fortement dégradé.

C3: améliore la sécurité de tous les usagers en permettant un report d'une partie du trafic automobile sur la mobilité douce.

C4: réduit les nuisances environnementales de l'autoroute.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux: 2022

Date prévue de la mise en service: 2030

Etat d'intégration dans le plan directeur

- ○ Pas d'état de coordination
- ○ Information préalable
- ○ Coordination en cours
- ○ Coordination réglée

Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur

Plan directeur cantonal en cours de révision.

Financement

Part fédérale:

Part cantonale:

Part communale:

Compétences

Instance responsable

Canton

Instances concernées

Communes de Fribourg, Granges-Paccot, Givisiez, OFROU

Tâche de l'Agglomération

Veille à la coordination entre les aménagements locaux et cantonaux. Soutient les communes dans leur démarche de mise en œuvre.

Tâche des Communes

Participent à la planification et à la réalisation de la mesure.

Tâche du Canton

Assure la planification et les réalisations sur le réseau cantonal. Assure la coordination avec les communes et l'Agglomération. Il coordonne avec l'OFROU les aspects liés à l'autoroute.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception

-

Mesures A du PA2 en relation

-

Paquet 3NP.01	**Parcs urbains accueillants, accessibles et riches en biodiversité**
Zone urbaine	Type : non infrastructurelle
Priorité : -	Coûts : 20’500’000 CHF

Mesure

Objectifs

La mesure a pour objectif l’aménagement et, dans certains cas, la création ou l’extension de parcs urbains accueillants, accessibles et riches en biodiversité. La valorisation ainsi que la mise en réseau des parcs urbains constituent également des objectifs importants.

Description

Les démarches sont les suivantes :

- établir un diagnostic biodiversité des parcs et définir les exigences par rapport aux espèces cibles.
- évaluer leur accessibilité et leur connexion par rapport à la mobilité douce.
- proposer un plan d’action pour chaque parc avec des mesures d’aménagement au niveau des loisirs, de la biodiversité et de la mobilité douce.

Parcs urbains concernés

3NP.01.01 : Poya - Palatinat

- suppression des clôtures.
- amélioration de l’accessibilité.
- conversion des surfaces agricoles à l’intérieur des périmètres des parcs en espaces de détente.
- amélioration des cheminements à l’intérieur du parc.
- augmentation de l’arborisation.
- aménager au moins 20 % de l’espace en surfaces favorables à la biodiversité (espèces cibles).
- entretien extensif (fauche tardive, aménagement de microstructures, renonciation aux pesticides).

3NP.01.02 : Ste Agnès – Porte de Morat

- amélioration de l’accessibilité.
- amélioration des cheminements à l’intérieur du parc.
- aménager au moins 20 % de l’espace en surfaces favorables à la biodiversité (espèces cibles).
- entretien extensif (fauche tardive, aménagement de microstructures, renonciation aux pesticides).

3NP.01.03 : Université Miséricorde
- aménager au moins 20 % de l'espace en surfaces favorables à la biodiversité (espèces cibles).
- entretien extensif (fauche tardive, aménagement de microstructures, renonciation aux pesticides).

3NP.01.04 : Grand-Places
- création d'un nouveau parc (sur la base du projet lauréat du MEP des Grand-Places).
- aménager au moins 20 % de l'espace en surfaces favorables à la biodiversité (espèces cibles).
- entretien extensif (fauche tardive, aménagement de microstructures, renonciation aux pesticides).

3NP.01.05 : Université Pérolles – Sainte-Croix / Arboretum
- augmentation de l'arborisation.
- diminution des surfaces minérales et remplacement par des surfaces rudérales ou des prés.
- aménager au moins 20 % de l'espace en surfaces favorables à la biodiversité (espèces cibles).
- entretien extensif (fauche tardive, aménagement de microstructures, renonciation aux pesticides).
- améliorer la continuité écologique entre les deux espaces naturels du Lac de Pérolles.

3NP.01.06 : Domino
- aménager au moins 20 % de l'espace en surfaces favorables à la biodiversité (espèces cibles).
- entretien extensif (fauche tardive, aménagement de microstructures, renonciation aux pesticides).

3NP.01.07 : Cormanon
- amélioration des cheminements à l'intérieur du parc.
- aménager au moins 20 % de l'espace en surfaces favorables à la biodiversité (espèces cibles).
- entretien extensif (fauche tardive, aménagement de microstructures, renonciation aux pesticides).

3NP.01.08 : Platy
- amélioration des cheminements à l'intérieur du parc.
- aménager au moins 20 % de l'espace en surfaces favorables à la biodiversité (espèces cibles).
- entretien extensif (fauche tardive, aménagement de microstructures, renonciation aux pesticides).

3NP.01.09 : Bertigny
- conversion des surfaces agricoles à l'intérieur du parc en espaces de détente.
- amélioration des cheminements à l'intérieur du parc.
- augmentation de l'arborisation.
- aménager au moins 20 % de l'espace en surfaces favorables à la biodiversité (espèces cibles).
- entretien extensif (fauche tardive, aménagement de microstructures, renonciation aux pesticides).

3NP.01.10 : Guintzet
- conversion des surfaces agricoles à l'intérieur du parc en espaces de détente.
- amélioration des cheminements à l'intérieur du parc.
- aménager au moins 20 % de l'espace en surfaces favorables à la biodiversité (espèces cibles).
- entretien extensif (fauche tardive, aménagement de microstructures, renonciation aux pesticides).

3NP.01.11 : Etang du Jura
- amélioration de l'accessibilité.
- aménager au moins 20 % de l'espace en surfaces favorables à la biodiversité (espèces cibles).
- entretien extensif (fauche tardive, aménagement de microstructures, renonciation aux pesticides).

3NP.01.12 : Torry
- création d'un nouveau parc.
- conversion des surfaces agricoles à l'intérieur du parc en espace de détente.
- amélioration des cheminements à l'intérieur du parc.
- augmentation de l'arborisation.
- aménager au moins 20 % de l'espace en surfaces favorables à la biodiversité (espèces cibles).
- entretien extensif (fauche tardive, aménagement de microstructures, renonciation aux pesticides).

3NP.01.13 : Blue Factory
- création d'un nouveau parc.
- aménager au moins 20 % de l'espace en surfaces favorables à la biodiversité (espèces cibles).
- entretien extensif (fauche tardive, aménagement de microstructures, renonciation aux pesticides).
- priorisation donnée à l'emploi d'espèces indigènes.

Opportunité
Les parcs urbains sont les poumons verts de l'agglomération. Ils jouent un rôle essentiel pour la qualité de vie et le bien-être de la population. Actuellement, une grande partie des parcs se compose de gazons tondus, souvent démunis d'ombre et désertés par la population les jours de grande chaleur. Les boisements comptent beaucoup d'espèces non indigènes. Fréquemment, la taille répétée des couronnes des arbres les empêche de s'épanouir et de créer de l'ombre. Certains parcs sont en partie rendus inaccessibles par des clôtures et/ou utilisés en tant que surfaces agricoles.

Utilité
Compenser la densification en aménageant des parcs urbains de qualité, accueillants, accessibles et riches en biodiversité et ainsi améliorer la qualité de vie et de l'habitat.

Effets escomptés
Amener la population à fréquenter ces espaces et à y accéder par des mesures de mobilité douce.
Amélioration de l'habitat pour la flore et la faune et augmentation de la biodiversité, en particulier des espèces végétales indigènes et des espèces-cibles.

Compétences

Instance responsable	Instances concernées	Communes concernées
Agglomération de Fribourg	Agglomération de Fribourg communes canton (SNP) Propriétaires privés	Fribourg Granges-Paccot Villars-sur-Glâne

Tâche de l'Agglomération
L'Agglomération élabore, en collaboration avec les communes, un concept de mise en réseau des parcs urbains. Cette étude devra notamment permette de définir les liaisons de mobilité douce ainsi que d'assurer la continuité de la trame verte. Des objectifs d'aménagements seront également fixés pour chaque parc urbain.

Tâche des communes
Les communes élaborent, pour chaque parc, et sur la base du concept établi par l'Agglomération, un plan d'action englobant des mesures d'aménagement, de valorisation et de protection de la nature, de biodiversité, de loisirs et de mobilité douce.
Les communes mettent en place les mesures du plan d'action et assurent l'entretien des infrastructures et des espaces verts des parcs urbains.

Tâche du Canton
Soutien et conseil de la part du Service de la nature et du paysage (SNP), notamment pour l'élaboration du concept de mise en réseau des parcs urbains.

Réalisation

Programme
- élaboration d'un concept de mise en réseau des parcs urbains 2018 – 2022 : réalisation des mesures.
- élaboration d'un plan d'action avec mesures pour chaque parc.
- réalisation des mesures.

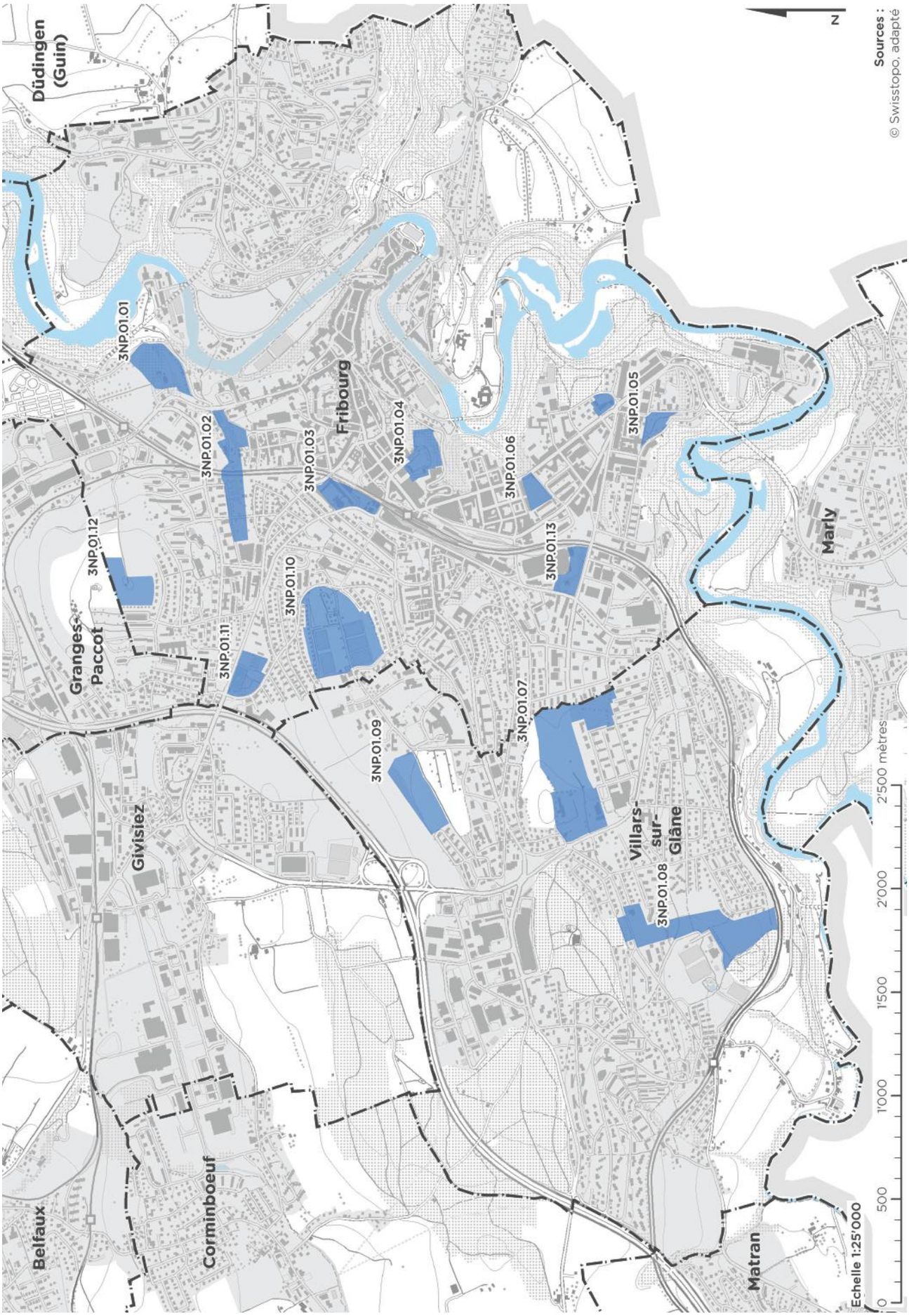
Financement
Agglomération de Fribourg, communes concernées, participation financière du canton pour les mesures biodiversité (SNP).

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
3NP.11.00 - Mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'agglomération.

Données de base, études réalisées
-

Paquet 3NP.01
Parcs urbains accueillants, accessibles et riches en biodiversité : localisation des parcs concernés



Mesure 3NP.02.00	Aménagement naturel et entretien extensif des espaces publics
Zone urbaine	Type : non infrastructurelle
Priorité : –	Coûts : 630’000 CHF

Mesure

Objectifs

L’objectif de la mesure est d’avoir un maximum d’espaces publics aménagés naturellement et dont l’entretien est extensif.
Pour ce faire, il faudra :

- diminuer les surfaces minérales en faveur des surfaces vertes (surfaces rudérales, prairies extensives ou haies et bosquets champêtres) ;
- éliminer les espèces exotiques envahissantes et les remplacer de préférence par de la végétation indigène ou par des espèces exotiques non envahissantes.
- procéder à un entretien extensif.

Description

Mesures d’aménagement :

- arborisation.
- diminution des surfaces minérales et remplacement par des surfaces vertes (surfaces rudérales, prés, haies, etc.).
- utiliser de préférence des espèces indigènes.

Mesures d’entretien :

- création de microstructures favorables à la petite faune.
- conservation de zones non fauchées servant de refuge à la petite faune.
- utilisation de méthodes d’entretien favorables à la petite faune en renonçant au « mulching » par exemple.
- renoncer à l’arrosage, aux engrais et à l’utilisation de pesticides.

Dans un premier temps, il sera nécessaire de faire un inventaire des surfaces concernées pour ensuite proposer des mesures d’aménagement et d’entretien pour chaque surface.

Surfaces concernées

Les surfaces concernées par cette mesure sont les espaces dont la propriété et/ou l’entretien sont publics. A ces surfaces s’ajoutent les espaces classés en zones libres dans les PAL.

Opportunité
En plus des parcs urbains, l'agglomération compte d'innombrables espaces publics non construits et susceptibles d'être mis en valeur. La taille de ces espaces peut fortement varier, allant de la place de jeu d'une école au rondpoint ou bac à fleurs utilisés pour la modération du trafic en passant par le bord de routes et la place engazonnée. L'aménagement naturel et l'entretien extensif et différencié de ces espaces permettent de diminuer les différentes sources de pollution, d'augmenter la biodiversité et de réduire les coûts d'entretien.

Utilité
La mesure permet une amélioration de la qualité de vie et de l'habitat ainsi que la diminution des nuisances liées à l'entretien.

Effets escomptés
Amélioration de l'habitat pour la faune et la flore et augmentation de la biodiversité, en particulier des espèces végétales indigènes et des espèces cibles.
Diminution de la pollution
- pollution de l'eau et des sols (engrais et pesticides).
- pollution sonore (tondeuse et souffleuse).
- pollution de l'air (moteurs des machines).

Diminution des coûts d'entretien et de la production de déchets verts.

Compétences

Instance responsable	Instances concernées	Communes concernées
Communes	Agglomération Communes Canton (Service des bâtiments)	toutes

Tâche de l'Agglomération
L'Agglomération soutient les initiatives lancées par les pouvoirs publics ou les privés qui visent à améliorer l'aménagement des espaces ouverts accessibles au public. Elle élabore une boîte à outils avec des propositions pour améliorer la qualité environnementale et paysagère des espaces ouverts publics. L'agglomération sensibilise par ce biais les agents territoriaux communaux chargés d'entretenir les espaces publics.

Tâche des Communes
Les communes établissent un inventaire des espaces ouverts publics et mettent en œuvre, sur la base de la boîte à outils élaborée par l'Agglomération, des mesures pour améliorer la qualité des espaces ouverts publics.
Les communes édictent les directives concernant l'entretien des espaces publics.

Tâche du Canton
Le Service des bâtiments du canton veille à ce que la mesure soit appliquée aux biens immobiliers dont il a la responsabilité.

Réalisation

Programme
- élaboration de la boîte à outils et établissement d'un inventaire des espaces ouverts publics susceptibles d'être mis en valeur.
- planification et mise en œuvre des mesures d'aménagement et d'entretien.

Financement
Agglomération de Fribourg et communes concernées.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
3NP.11.00 - Mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'agglomération.

Données de base, études réalisées
Fiches de conseil de Pro Natura téléchargeables sous www.pronatura-fr.ch, rubrique « Jardins papillons »

Mesure 3NP.03.00	Aménagement « nature & paysage » en relation avec les mesures de mobilité
Zone urbaine	Type : infrastructurelle
Priorité : -	Coûts : 850’000 CHF

Mesure

Objectifs

Améliorer la qualité paysagère et écologique le long des voies de communication.

Description

Les critères « nature & paysage » à appliquer le long des voies de communication et lors des aménagements de carrefours sont les suivants :

- utiliser de préférence la végétation indigène et privilégier les écotypes locaux.
- aménager, dans la mesure du possible, les bords de routes en prairies maigres ou zones rudérales.
- encourager l’aménagement des zones rudérales dans les ronds-points, îlots, etc.
- prévoir de la place pour des structures arborescentes, telles que les allées ou les lignés d’arbres.
- En cas de manque de place, choisir des arbres à port fastigié dont les rameaux sont orientés vers le sommet de la plante, en se serrant contre la tige principale (variété « pyramidale »). Alterner les chênes pédonculés (*Quercus robur « pyramidalis »*) à croissance lente au peuplier d’Italie (*Populus nigra ‘Italica’*) à croissance rapide.
- pour les tronçons distants de moins de 500 mètres des sites de reproduction d’amphibiens, appliquer les mesures de protection des amphibiens à l’ensemble du systèmes d’évacuation des eaux, en commençant par les bouches d’égout, les tuyaux d’eaux claires et les regards selon les recommandations du Centre de Coordination pour la Protection des Amphibiens et des Reptiles de Suisse (karch).
- opter pour des bordures de trottoirs inclinées pouvant être franchies par la petite faune.

Aménagements concernés par la mesure :

Sont concernés par cette mesure tous les aménagements de route et de carrefours, ainsi que toutes autres mesures de mobilité impliquant une végétalisation et/ou arborisation.
Pour l’emplacement se référer au plan « mesures mobilité » du PA3 (voir catalogue des mesures : mesures mobilité).

Opportunité
Par définition, les voies de communication sont des éléments linéaires permettant de relier un endroit à un autre. Bien que ces tronçons puissent interrompre les couloirs de déplacement de certaines espèces (cervidés, amphibiens), ils peuvent également servir d'habitat à d'autres espèces, en particulier des espèces végétales, mais également à beaucoup d'invertébrés (sauterelles, papillons ou abeilles) à condition que l'aménagement soit naturel et l'entretien extensif.

Utilité
La réalisation de mesures « nature & paysage » le long des voies de communication contribue non seulement à rendre les tronçons plus attractifs pour les usagers, mais aussi à la création d'habitat pour la petite faune et la flore et ainsi à favoriser les espèces cibles.

Effets escomptés
Amélioration de l'habitat pour la flore et la faune et augmentation de la biodiversité, en particulier des espèces végétales indigènes et des espèces-cibles.
Rendre les axes de mobilité attractifs pour tous les usagers.
Amélioration du microclimat.

Compétences

Instance responsable	Instances concernées	Communes concernées
Communes	Agglomération Communes Canton (SNP) Propriétaires privés	toutes

Tâche de l'Agglomération
L'Agglomération veille à ce que des mesures paysagères soient prises en compte dans le cadre de la planification et la réalisation des mesures de mobilité du PA3.

Tâche des Communes
Les communes planifient des mesures paysagères à intégrer dans les mesures de mobilité du PA3 et les réalisent. Les projets doivent être accompagnés par un spécialiste du paysage afin d'intégrer la composante paysagère dans les mesures de mobilité. Les communes entretiennent de manière adéquate les infrastructures et la végétation.

Tâche du Canton
-

Réalisation

Programme
- à coordonner avec les mesures de mobilité

Financement
Agglomération de Fribourg et communes concernées.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
3NP.08.00 - Mesures « nature & paysage » le long du tronçon de la TransAgglo.
3NP.11.00 - Mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'agglomération.
Mesures mobilité.

Données de base, études réalisées
-

Mesure 3NP.04.00	Inciter les propriétaires fonciers à aménager les espaces ouverts
Zone urbaine	Type : non infrastructurelle
Priorité : -	Coûts : 2‘000’000 CHF

Mesure

Objectifs

La mesure vise à inciter les propriétaires fonciers à aménager et entretenir les espaces ouverts de manière à les rendre attractifs, à favoriser les relations sociales et à diminuer les sources de pollution ainsi qu’à augmenter la biodiversité.

Description

La mesure consiste à soutenir les initiatives lancées par les pouvoirs publics ou les privés qui visent à améliorer l’aménagement des espaces ouverts selon les objectifs précédemment énoncés ainsi qu’à offrir des conseils ponctuels et gratuits en la matière aux personnes intéressées.

Surfaces concernées

Les surfaces concernées par cette mesure sont les espaces en propriété privée ou publique situées en zone urbaine, et qui sont largement accessible au public. Les parcs et les jardins public déjà aménagés en sont exclus.

Opportunité
Les espaces ouverts du périmètre bâti de l'agglomération possèdent un grand potentiel pour favoriser la biodiversité, diminuer la pollution et améliorer la qualité de vie des habitants. La plupart de ces surfaces se trouvent en main de propriétaires fonciers privés.

Utilité
L'aménagement d'espaces ouverts conviviaux et accueillants est une mesure qui permet d'améliorer la qualité de vie de la population résidant et/ou travaillant dans l'agglomération.

Effets escomptés
Améliorer la qualité de vie et le bien-être de la population travaillant en milieu urbain.
Mise en valeur des espaces ouverts accessibles au public mais sous-utilisés.
Diminution de la pollution :
- pollution de l'eau et des sols (engrais et pesticides).
- pollution sonore (tondeuse et souffleuse).
- pollution de l'air (moteurs des machines).

Augmentation de la biodiversité, en particulier des espèces cibles grâce à :
- l'utilisation d'espèces végétales indigènes.
- l'aménagement de microstructures et le maintien de surfaces non-fauchées.
- la suppression du « mulching ».
- la lutte contre les plantes néophytes dans les espaces privés.

Compétences

Instance responsable	Instances concernées	Communes concernées
Agglomération de Fribourg	Agglomération Communes Les privés (propriétaires fonciers)	toutes

Tâche de l'Agglomération
L'Agglomération définit les critères d'aménagement et d'entretien compatibles avec les objectifs de la mesure et informe les personnes responsables du conseil au niveau communal. L'Agglomération soutient financièrement les initiatives lancée par les propriétaires fonciers publics ou privés visant à aménager les espaces ouverts conformément aux objectifs de la mesure.

Tâche des Communes
Les communes prennent des initiatives visant à améliorer l'aménagement des espaces ouverts accessilbes au public et encouragent les propriétaires privés à en faire de même.
Les communes répondent aux demandes des propriétaires privés.

Tâche du Canton
-

Réalisation

Programme
- encouragement et promotion des initiatives lancées par les pouvoirs publics ou les privés qui visent à améliorer l'aménagement des espaces ouverts accessibles au public.
- définition des critères d'aménagement et d'entretien et information aux personnes responsables du conseil au niveau communal.
- répondre aux demandes des propriétaires privés.

Financement
Agglomération de Fribourg et communes concernées.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
3NP.02.00 - Aménagement naturel et entretien extensif des espaces publics.
3NP.12.00 - Aménagement des berges de la Sarine.

Données de base, études réalisées
Fiches de conseil de Pro Natura téléchargeables sous www.pronatura-fr.ch, rubrique « Jardins papillons »

Mesure 3NP.05.00	Promotion du label « Nature & Economie »
Zone urbaine	Type : non infrastructurelle
Priorité : -	Coûts : 10’000 CHF

Mesure

Objectifs

La mesure consiste à faire la promotion du label « Nature & Economie » auprès des entreprises établies ou voulant s’établir dans le périmètre de l’agglomération.

Description

Un des critères pour obtenir le label est qu’au moins 30 % des terrains entourant les bâtiments doivent être aménagés de façon naturelle. Sont notamment considérées comme surfaces naturelles :

- les cours d’eau et zones humides aménagés de manière naturelle.
- la forêt, les arbres indigènes, les vergers haute-tige.
- les haies d’arbustes et d’arbres indigènes.
- les prairies fleuries, les prairies maigres (non fumées et fauchées au maximum 2 fois par an).
- les surfaces rudérales, les friches, les surfaces graveleuses - les murs de pierre sèche, les murgiers, les tas de bois.
- les façades végétalisées (végétation indigène, naturelle).
- les toitures végétalisées (végétation indigène, naturelle).
- les circulations (routes, chemins, places de stationnement) avec surface perméable et infiltration des eaux pluviales.

Surfaces concernées

La mesure concerne les surfaces privées situées en zone d’activités.

Opportunité
La Fondation Nature & Economie certifie les sites d'activités, les gravières et les zones d'habitation présentant de grandes qualités naturelles en leur attribuant le label « Nature & Economie ».

Utilité
La mesure permet une amélioration de la qualité de vie pour la population travaillant en milieu urbain et permet de favoriser la biodiversité.

Effets escomptés
Amélioration de la qualité de vie et du bien-être de la population travaillant en milieu urbain.
Diminution de la pollution :
- pollution de l'eau et des sols (engrais et pesticides).
- pollution sonore (tondeuse et souffleuse).
- pollution de l'air (moteurs des machines).

Augmentation de la biodiversité, en particulier des espèces cibles grâce à :
- l'utilisation d'espèces végétales indigènes.
- l'aménagement de microstructures et le maintien de surfaces non-fauchées.
- la suppression du « mulching ».
- la lutte contre les espèces exotiques envahissantes dans les espaces privés.

Compétences

Instance responsable	Instances concernées	Communes concernées
Agglomération	Agglomération Communes en tant que actionnaire d'entreprise Propriétaires privés	toutes

Tâche de l'Agglomération
L'Agglomération fait la promotion du Label « Nature & Economie » auprès des entreprises établies ou qui souhaitent s'établir dans son périmètre. Elle met à disposition les informations promotionnelles nécessaires aux communes et au canton.

Tâche des Communes
Les communes font la promotion du Label « Nature & Economie » auprès des entreprises lors du dépôt des demandes de permis de construire.

Tâche du Canton
Le canton fait la promotion du Label « Nature & Economie » auprès des entreprises dans lesquelles il est actionnaire. Le Service de la nature et du paysage (SNP) promeut le label dans le cadre de ses prévis.

Réalisation

Programme
- promotion du Label « Nature & Economie ».

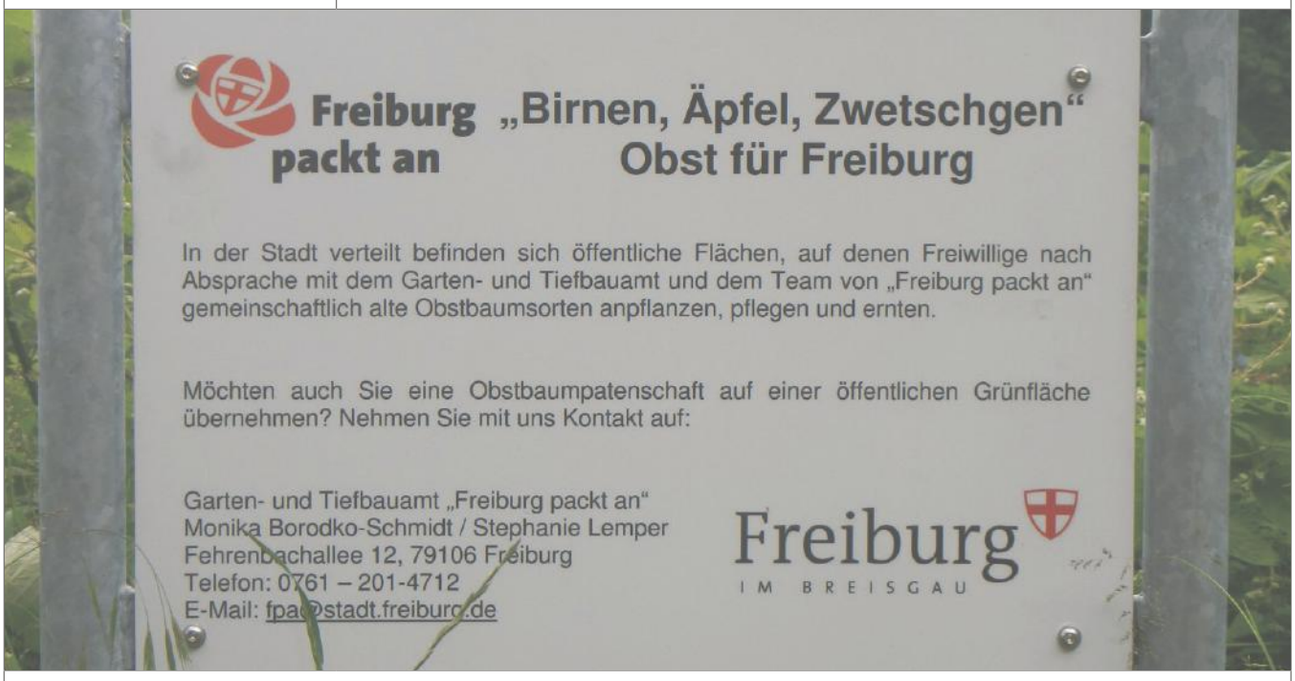
Financement
-

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
3NP.11.00 - Mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'agglomération.

Données de base, études réalisées
Description du projet à consulter sur le site de la fondation Nature & Economie : www.natureeteconomie.ch

Paket 3NL.06	Begegnung von Stadt- und Landbevölkerung
Landwirtschaftliche Zone in städtischer Umgebung	Typ : Nichtinfrastrukturelle Massnahme
Priorität : -	Kosten : 130'000 CHF



Massnahme

Zielsetzung

Die Massnahme hat folgende Ziele:

- Schaffung von Begegnungszonen für Stadt- und Landbevölkerung.
- Aufwertung der Qualität des ländlichen Raumes und des Lebensraumes für Fauna und Flora.
- Verbesserung des Zugangs für den Langsamverkehr
- Verbesserung des Erholungs- und Freizeitangebots bei gleichzeitiger Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Anforderungen.
- Bereitstellung landwirtschaftlicher Flächen für die Bevölkerung, für Schulen und für weitere Bedarfsträger. Diese Bereitstellung erfolgt durch die Landwirte, die hierfür eine Bezahlung erhalten.
- Den Landwirten soll die Möglichkeit gegeben werden, ihre Produkte zu verkaufen und ihren Beruf zu präsentieren.
- Erhalt der landwirtschaftlichen Aktivität in der Landschaft der Agglomeration und an der Siedlungsgrenze.

Beschreibung

Vorgehensweise :

- Identifikation der Erwartungen der betroffenen Akteure
- Unterstützung der Landwirte bei der Umsetzung ihrer Projekte

Betroffene Flächen

3NL.06.01: Avry
3NL.06.02: Corminboeuf – Givisiez-Süd
3NL.06.03: Corminboeuf-Nord
3NL.06.04: Vallon de la Sonnaz
3NL.06.05: Givisiez-Nord
3NL.06.06: Torry
3NL.06.07: Uebewil
3NL.06.08: Horiatal – Brugera
3NL.06.09: Birch
3NL.06.10: Givisiez - Corberayes
3NL.06.11: Marly - Chésalles

Zweckmässigkeit
Die Stadtbevölkerung kommt in der Freizeit gern zur Erholung in die ländlichen Gebiete der Agglomeration. Auf diesen Flächen wachsen teilweise alte, einzeln stehende Eichen oder lange Hecken. Sie werden vorrangig für die landwirtschaftliche Produktion genutzt. Erholungs- und Freizeitaktivitäten können daher eine Quelle für Konflikte zwischen der Stadt- und der Landbevölkerung sein. So sind z. B. nicht angeleinte Hunde, zurückgelassener Abfall oder parkierende Autos ebenso problembehaftet wie die auf Fusswegen hinterlassene Gülle.

Nutzen
Die Massnahme ermöglicht eine Verbesserung der Lebensqualität für die im städtischen Umfeld arbeitende Bevölkerung und leistet der Biodiversität Vorschub.

Erwartete Wirksamkeit
Entstehung eines Dialogs zwischen der Stadt- und der Landbevölkerung. Den Landwirten wird die Möglichkeit gegeben, ihre Arbeit darzustellen und ihre Produkte zu verkaufen. Die Bevölkerung wird dazu angehalten, lokale Produkte zu konsumieren.
Die städtische Bevölkerung wird ermutigt, sich mit Mitteln des Langsamverkehrs in die ländlichen Gegenden zu begeben. Die Verdichtung wird kompensiert, indem am Rande der Agglomeration Erholungsgebiete angeboten werden.
Die Konflikte rund um die Themen Hund, Abfall und Parkieren der Autos auf den ländlichen Flächen werden entschärft. Die Landschaft wird aufgewertet.
Die Biodiversität insbesondere der Zielarten wird gefördert.

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz	Betroffene Instanzen	Betroffene Gemeinden
Agglomeration Freiburg	Agglomeration Freiburg betroffene Gemeinden Privateigentümer Landwirte	Avry Belfaux Corminboeuf Düdingen Freiburg Givisiez Granges-Paccot

Aufgabe der Agglomeration
Die Agglomeration erarbeitet einen Leitfaden («Good Practice») für Projekte in den Bereichen Agrotourismus, Didaktik und bürgernahe Landwirtschaft.

Aufgabe der Gemeinden
Die Gemeinden organisieren Treffen mit den interessierten Landwirten und unterstützen sie in der Umsetzung der Projekte.

Aufgabe des Kantons
-

Umsetzung

Programm
- Definition der Erwartungen der beteiligten Akteure (Landwirte, Schulen, usw.)
- Planung und Konkretisierung der Projekte

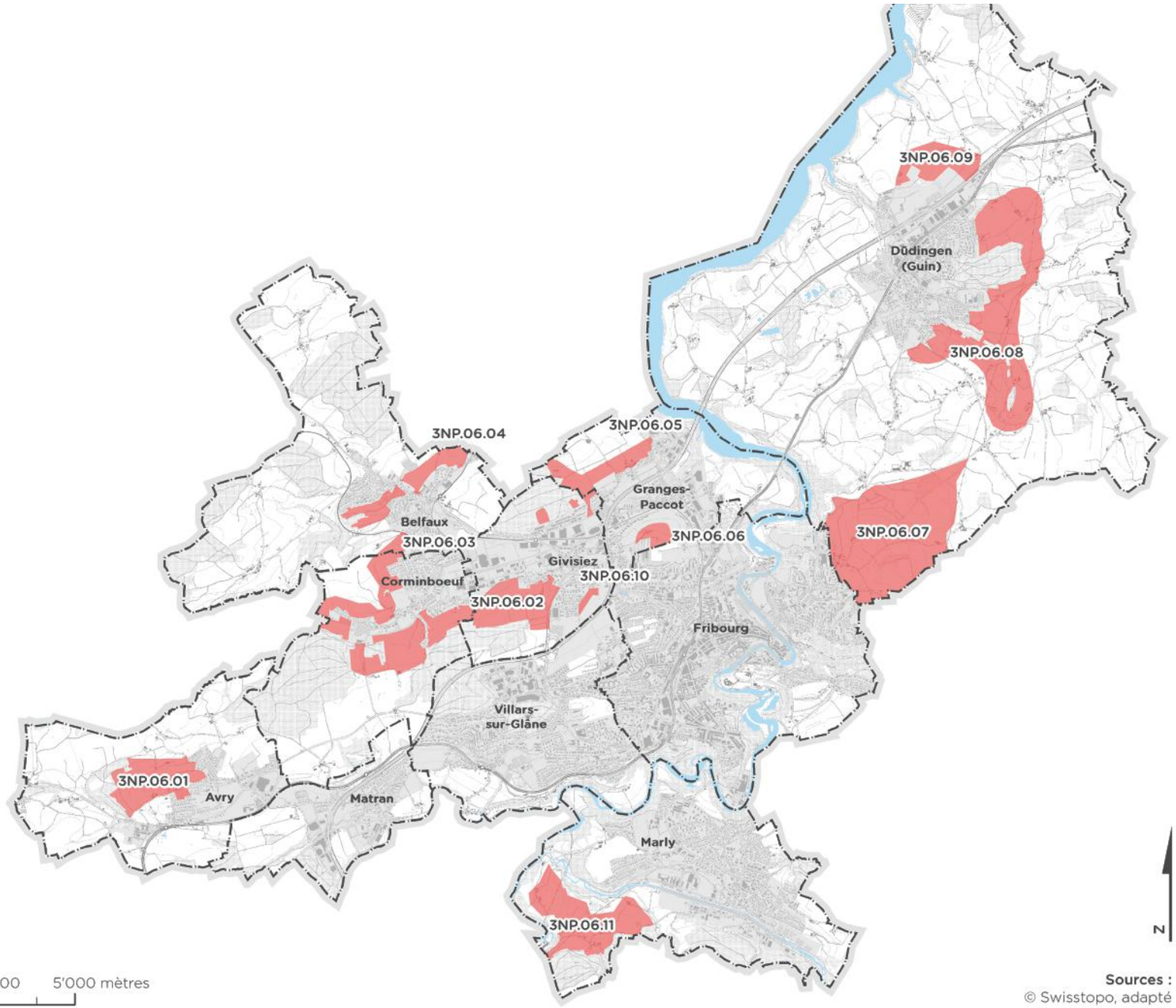
Finanzierung
Agglomeration Freiburg und betroffene Gemeinden

Weitere

Korrelierte Massnahmen und Bezug zum Konzept
3NL.11.00 - Massnahmen zur Förderung der agglomerationsspezifischen Zielarten

Basisdaten, durchgeführte Studien
-

Paket 3NL.06
Begegnung von Stadt- und Landbevölkerung Betroffene Zonen

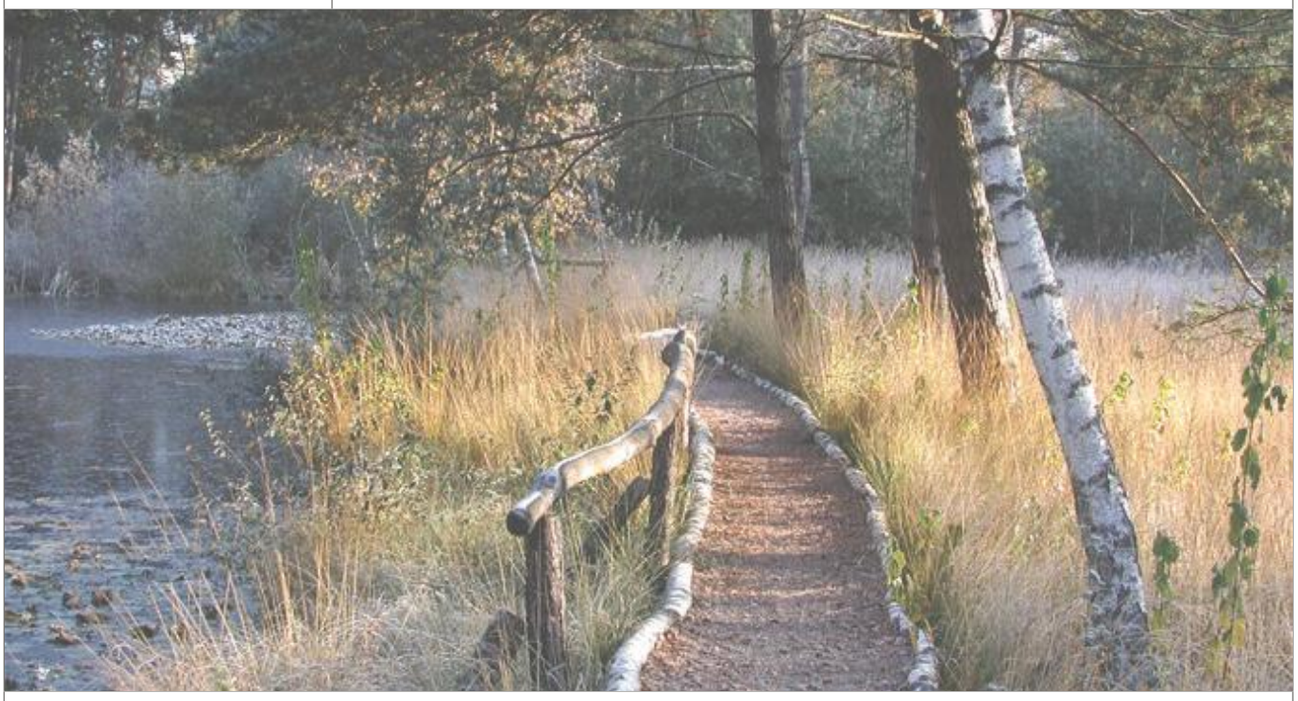


Echelle 1:75'000

0 1'000 2'000 3'000 4'000 5'000 mètres

Sources :
© Swisstopo, adapté

Paket 3NL.07	**Erhalt, Pflege, Aufwertung und Erleben von Natur und Landschaft**
Zone Natur-Freizeit	Typ: Nichtinfrastrukturelle Massnahme
Priorität:	Kosten: 5'500'000 CHF



Massnahme

Zielsetzung

Ziel der Massnahme ist der Erhalt, die Pflege und die Aufwertung von Natur und Landschaft, so dass diese der Bevölkerung zugänglich gemacht werden Dabei geht es insbesondere um

- die Sicherstellung des Schutzes sensibler Zonen
- die Schaffung von Erholungs- und Freizeitzonen, welche dank der Einrichtung von Fussgänger- und Velorouten für den Langsamverkehr erschlossen werden
- die Ergänzung der «Wasserwege» durch neue Wegstrecken
- die Aufwertung der Fussgänger- und Velorouten durch Anpflanzung von Alleen, Baumreihen oder freistehenden Bäumen
- die Schaffung eines Netzwerks von Stehgewässern für Amphibien
- die Erarbeitung reptilienfreundlicher Massnahmen in den prioritären Zonen auf der Grundlage der Daten des kantonalen Amts für Natur und Landschaft.

Beschreibung

Vorgehensweise:

- Identifikation der Erwartungen seitens der Bevölkerung
- Definition der Projekte und Massnahmen
- Definition der Fussgänger- und Velorouten sowie der Erholungs- und Freizeitzonen
- Erarbeitung und Umsetzung der Projekte

Betroffene Flächen und mögliche Massnahmen:

3NL.07.01: Düdingen

- Fussgängerweg Schönberg – Schiffenen, Teil Düdingen (Objekt Nr. 5 auf dem Plan)
- Uferplanung am Schiffenensee
- Altholzinsel Kiemy
- Anpflanzung von Baumalleen
- Weitere zu planende Elemente

3NL.07.02: Granges-Paccot

- Uferplanung am Schiffenensee
- Weitere zu planende Elemente

3NL.07.03: Freiburg

- Fussgängerweg Schönberg – Schiffenen, Teil Freiburg (Objekt Nr. 5 auf dem Plan)
- Passerelle Plötscha (Objekt Nr. 4 auf dem Plan)
- Renaturierung des Saane-Ufers (Objekt Nr. 3 auf dem Plan)
- Fussgängerweg Pérolles - Maigrauge (Objekt Nr. 6 auf dem Plan)

3NL.07.04 : Marly

- Renaturierung des Ärgera-Ufers auf einer Länge von ca. 500 Metern (Objekt Nr. 1 auf dem Plan)
- Errichtung einer Fussgängerbrücke
- Weitere zu planende Elemente

3NL.07.05 : Villars-sur-Glâne

- Passerelle Les Auges (Objekt Nr. 2 auf dem Plan)
- Weitere zu planende Elemente

3NL.07.06: Matran

- Projekt zur Einrichtung und Aufwertung von Fussgängerwegen:

Zweckmässigkeit

Diese Massnahme wird abgeleitet von der Massnahme P1 «Parc naturel périurbain fluvial de la Sarine et de ses affluents» (Stadtnaher Naturerlebnispark an der Saane und den Nebenflüssen) des AP2, die zum Ziel hatte, einen den Kriterien des Bundesamts für Umwelt (BAFU) entsprechenden stadtnahen Naturerlebnispark zu schaffen. Da diese Anforderungen zu hoch waren, wurde dieses Ziel aufgegeben. Die Massnahme sowie das Perimeter wurden entsprechend angepasst.
Im Raum «Natur - Freizeit» befinden sich hochwertige natürliche Lebensräume wie z. B. die Düdinger Möser, die Glane, die Ärgera, die Saane sowie der Pérolles- und der Schiffenen-See mit ihren Ufergehölzen.

Nutzen

Durch diese Massnahme kann eine wunderschöne Landschaft aufgewertet und der Bevölkerung zugänglich gemacht werden. Darüber hinaus kann die Vermehrung einheimischer Arten unterstützt werden.

Erwartete Wirksamkeit

Förderung der Artenvielfalt, insbesondere der Zielarten. Aufwertung der Landschaft durch strukturierende Elemente.
Die Bevölkerung wird ermutigt, sich mit Mitteln des Langsamverkehrs in die ländlichen Gegenden zu begeben.

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz	Betroffene Instanzen	Betroffene Gemeinden
Agglomeration Freiburg	Agglomeration Freiburg betroffene Gemeinden Privateigentümer Landwirte	Düdingen Freiburg Granges-Paccot Marly Matran Villars-sur-Glâne

Aufgabe der Agglomeration

Die Agglomeration identifiziert zusammen mit den Gemeinden und den betroffenen kantonalen Ämtern die Projekte sowie die innerhalb der Natur- und Freizeiträume zu planenden Massnahmen.

Aufgabe der Gemeinden

Die Gemeinden ermitteln die Erwartungen der Bevölkerung in Bezug auf die Natur- und Freizeiträumen.
Sie erarbeiten und verwirklichen Projekte und Massnahmen zum Schutz und zur Aufwertung der Landschaft sowie zur Schaffung von Einrichtungen für Lern- und/oder Freizeitaktivitäten.

Aufgabe des Kantons

Das kantonale Amt für Natur und Landschaft (ANL) unterstützt und berät im Rahmen der Projekt- und Massnahmenidentifizierung.

Umsetzung

Programm

- Identifizierung der Projekte und Massnahmen
- Vorbereitung der kommunalen Projekte
- Umsetzung der Projekte

Finanzierung

Agglomeration Freiburg, betroffene Gemeinden, finanzielle Beteiligung des Kantons an den Massnahmen zur Förderung der Artenvielfalt (ANL) und an Massnahmen Dritter (Naturschutzvereine / Loterie Romande, usw.)

Weitere

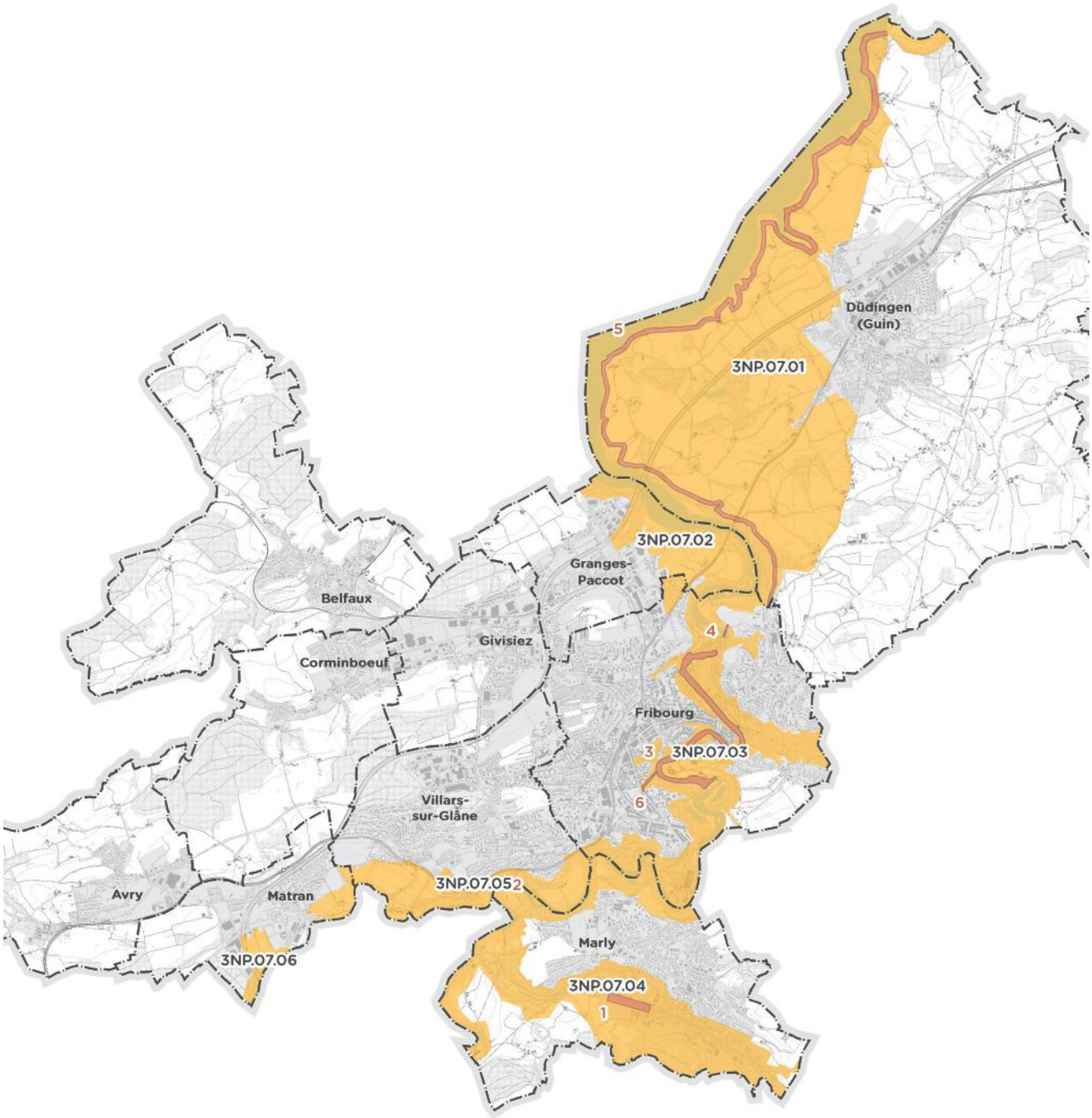
Korrelierte Massnahmen und Bezug zum Konzept

3NL.11.00 - Massnahmen zur Förderung der agglomerationsspezifischen Zielarten
3NL.12.00 - Aufwertung des Saane-Ufers

Basisdaten, durchgeführte Studien

Betriebsplan der Wälder und der Gehölzergruppen der Stadt Freiburg 2012-2023 (www.ville-fribourg.ch)
Betriebsplan des Pérolles-See (verfügbar beim ANL)
Betriebsplan der Düdinger Möser (verfügbar beim ANL)

Paket 3NL.07
Erhalt, Pflege, Aufwertung und Erleben von Natur und Landschaft Betroffene Zonen



Echelle 1:75'000

0 1'000 2'000 3'000 4'000 5'000 mètres

Sources :
© Swisstopo, adapté

Mesure 3NP.08.00	Mesures « nature & paysage » le long du tronçon de la TransAgglo
TransAgglo	Type : non infrastructurelle
Priorité : -	Coûts : 260’000 CHF

Mesure

Objectifs

L’objectif de la mesure est de favoriser des microstructures et des éléments structurants de végétation de préférence indigène, diversifiés et identitaires ainsi que d’aménager un mobilier urbain attractif le long de la TransAgglo.

Description

Coordonner la planification et la réalisation de mesures paysagères le long de la TransAgglo.

Les éléments de végétation structurants sont :

- les arbres et allées.
- les haies.
- les chemins creux.
- les murs en pierres sèches.
- les banquettes et talus fleuris.

Afin de donner une identité à la TransAgglo, une végétation et des infrastructures (poteaux indicateurs, lampadaires, bacs à fleurs, bancs etc.) typiques « agglo » devront être développées.

Surfaces concernées

Les surfaces concernées se trouvent le long du tracé de la TransAgglo.

Opportunité
L'attractivité de la TransAgglo dépend d'une part du tracée qu'elle emprunte mais également de son aménagement. La présence d'arbres, de buissons ou de prairies fleuries le long de la TransAgglo valorisera le tronçon pour les usagers ainsi que pour la faune et la flore. En effet, le tronçon se trouvant en grande partie dans des secteurs favorables aux reptiles, des mesures spécifiques à ces espèces seront réalisées en particulier dans des talus exposés au sud.

Utilité
L'attractivité de la TransAgglo doit inciter les pendulaires à l'utiliser et ainsi contribuer à réduire le trafic individuel motorisé.

Effets escomptés
Rendre la TransAgglo attractive pour les usagers.
Doter la TransAgglo d'éléments de végétation et d'infrastructures qui lui sont typiques et qui permettent de la différentier d'autres tronçons.
Valorisation esthétique du paysage.
Amélioration de l'habitat pour les espèces cibles, le lézard des murailles en particulier.

Compétences

Instance responsable	Instances concernées	Communes concernées
Agglomération de Fribourg	Agglomération de Fribourg Communes	Avry Corminbeouf Düdingen Givisiez Fribourg Granges-Paccot Marly Matran Villars-sur-Glâne

Tâche de l'Agglomération
L'Agglomération veille à ce que des mesures paysagères soient prises en compte dans le cadre de la planification et la réalisation des mesures de mobilité du PA3.

Tâche des communes
Les communes planifient et réalisent les mesures sur les nouveaux tronçons et ceux déjà réalisés.

Tâche du Canton
Le Canton, par le biais du Service de la nature et du paysage (SNP), soutient et conseille l'Agglomération et les communes pour les mesures reptiles.

Réalisation

Programme
- planification des mesures pour les nouveaux tronçons et les tronçons déjà réalisés.
- réalisation des mesures.

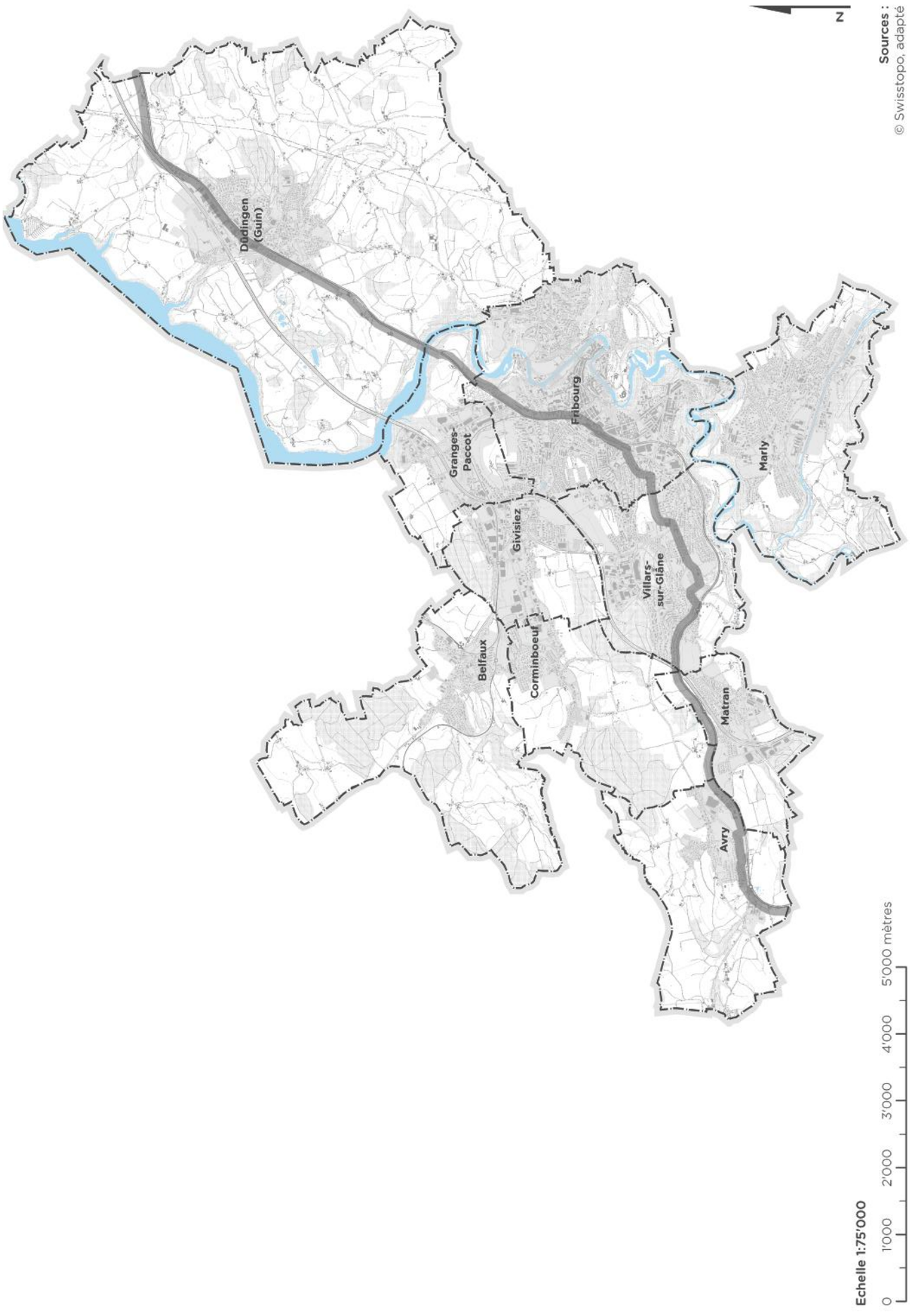
Financement
Agglomération de Fribourg et communes concernées.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
3NP.11.00 - Mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'agglomération.
Mesure 3M.11.03 - Couverture de l'A12.

Données de base, études réalisées
Notice pratique petites structures Niches pierreuses, karch Centre de coordination pour la protection des amphibiens et des reptiles de Suisse, 2011.

Localisation mesure 3NP.08.00
Mesures « nature & paysage » le long du tronçon de la TransAgglo



Paquet 3NP.09	Aménagement d'espaces de détente et loisirs en forêt
Zone forestière	Type : non infrastructurelle
Priorité : -	Coûts : 40'000 CHF

Mesure

Objectifs

La mesure a pour objectif l'aménagement d'espaces de détente, de loisirs et de découverte en forêt et de les rendre accessibles à la mobilité douce.

Les modes d'exploitation sont à adapter à la fonction de détente de la forêt. Ceci implique :

- la renonciation aux processus qui détruisent les sentiers et aux coupes à grande échelle.
- la renonciation aux plantations et favorisation du rajeunissement naturel.

Description

La démarche est la suivante :

- inventorier les espaces existants et leurs accès.
- définir les besoins en matière de détente et les loisirs.
- proposition de projets et mesures pour chaque massif forestier concerné en collaboration avec le Service des forêts et les propriétaires.

Surfaces concernées

3NP.09.01 : Belle Croix (Villars-sur-Glâne).

3NP.09.02 : Bois de Moncor (Corminbeouf, Givisiez, Villars-sur-Glâne).

3NP.09.03 : Bois de la Faye (Givisiez).

3NP.09.04 : Le Gretson / Verdilloud (Corminbeouf).

Opportunité
Les forêts en périphérie et à l'intérieur de la zone urbaine jouent un rôle important pour la détente et les loisirs de la population citadine. En Suisse, l'accès aux forêts est libre et la loi fédérale sur les forêts (LFo) place la fonction sociale de la forêt sur le même plan que ses fonctions protectrice et économique. Ainsi, nombreux sont ceux qui en profitent. Mais l'utilisation de la forêt pour la détente et les loisirs peut générer des conflits avec d'autres intérêts, tels la préservation de la faune et la flore ou l'exploitation forestière. Afin de tenir compte des différents intérêts et de gérer les différentes fonctions de la forêt, le canton établit des planifications forestières.

Utilité
Une forêt attractive et accueillante à proximité du lieu de domicile ou de travail incite la population à se promener et à faire du sport et permet de réduire le trafic lié aux loisirs. La mesure contribue ainsi à l'amélioration de la qualité de vie et de l'habitat.

Effets escomptés
Compenser la densification en offrant des lieux de détente à l'intérieur et en périphérie de l'agglomération.
Créer un réseau d'espaces de détente et de loisirs accessible à la mobilité douce.
Eviter les conflits d'intérêt liés à l'utilisation des forêts pour la détente et les loisirs.

Compétences

Instance responsable	Instances concernées	Communes concernées
Agglomération de Fribourg	Agglomération de Fribourg Communes Canton (SFF) Propriétaires privés	Corminbeouf Givisiez Villars-sur-Glâne

Tâche de l'Agglomération
L'Agglomération élabore, en collaboration avec les communes et le Service cantonal des forêts et de la faune (SFF), une étude de faisabilité permettant de définir, dans les périmètres identifiés, les projets de détente et loisirs en forêt conformes à la législation fédérale et cantonale.
L'Agglomération soutient les communes dans la planification des projets d'aménagement d'espaces de loisirs et de découverte en forêt.

Tâche des communes
Les communes établissent un état des lieux de la situation actuelle permettant de répertorier les aménagements existants en forêt ainsi que l'offre en loisirs. Elles sondent les attentes de la population en ce qui concerne les activités en forêt et coordonnent l'élaboration des projets avec les corporations forestières et le Service des forêts et de la faune. Enfin, elles réalisent les projets et assurent l'entretien des infrastructures d'intérêt public.

Tâche du Canton
Soutien et conseil de la part du Service des forêts et de la faune (SFF).

Réalisation

Programme
- prise de contact avec le SFF, évaluation des besoins et définition des projets.
- réalisation des projets.

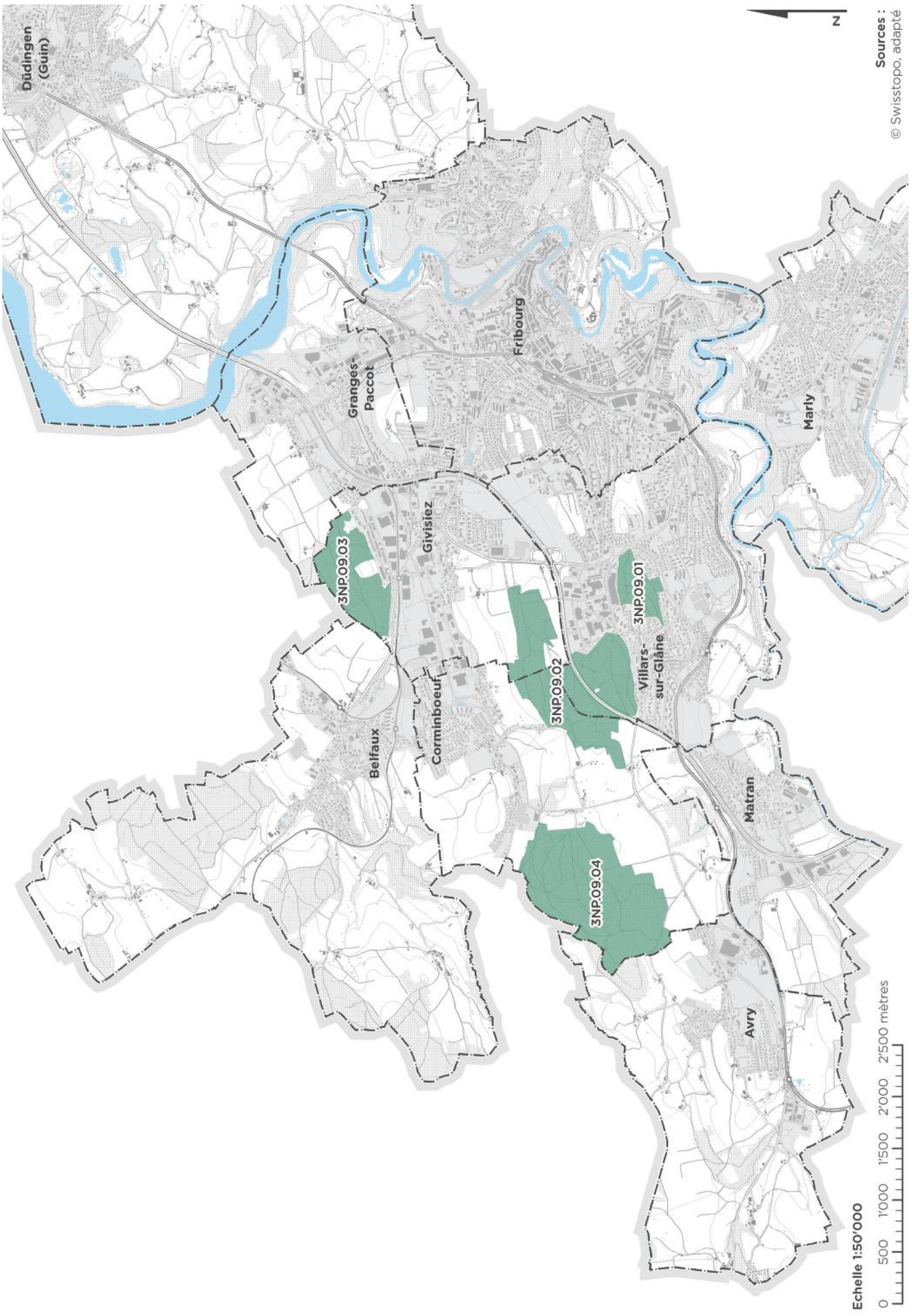
Financement
Agglomération de Fribourg, communes concernées, canton (SFF) et des tiers (associations de protection de la nature / Loterie Romande, etc.).

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
3NP.11.00 - Mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'agglomération.

Données de base, études réalisées
-

Localisation paquet 3NP.09
aménagement d'espaces de détente et loisirs en forêt



Mesure 3NP.10.00	Promotion de la revitalisation de cours d'eau
Espaces cours d'eau	Type : non infrastructurelle
Priorité : -	Coûts : 1'100'000 CHF

Mesure

Objectifs

La mesure a pour objectif d'encourager la revitalisation des cours d'eau. Ceci implique entre autres :

- la création de zones accessibles, destinées aux loisirs et à la détente pour la population.
- la végétalisation et la perméabilité pour la petite faune des clôtures nécessaire à la sécurité.
- l'ensemencement des berges avec des mélanges de prairies fleuries.
- l'utilisation d'essences variées et de station pour le boisement des berges.
- la création de structures favorables aux amphibiens.
- la création de plans d'eau favorables aux reptiles.

Description

La réalisation de la mesure implique les démarches suivantes :

- coordination avec la Section lacs et cours d'eau du Service des ponts et chaussées (SPC) et les communes afin de de fixer les priorités d'actions (définition des cours d'eau d'importance régionale à revitaliser).
- lancement et concrétisation des projets de revitalisation.

Surfaces concernées

La mesure concerne l'espace réservé aux cours d'eau.

Opportunité
La loi fédérale sur la protection des eaux oblige à revitaliser les cours d'eaux. Durant les prochains 80 ans, 4000 km de cours d'eau devraient être revitalisés à l'échelle de la Suisse, ce qui correspond à environ 125 km dans le canton de Fribourg, soit 1 à 2 km par année.

Utilité
Les cours d'eau proches de l'état naturel et disposant d'un espace suffisant sont la meilleure garantie contre les crues et les inondations. En plus de cela, ils contribuent à recharger les nappes phréatiques et à la mise en réseau des habitats. Des cours d'eau structurellement riches et proches de l'état naturel constituent en outre des lieux de détente particulièrement recherchés.

Effets escomptés
Amélioration de l'habitat pour la flore et la faune en particulier pour les amphibiens et les batraciens.
Amélioration de l'espace de détente et de loisir.
Contribution à la protection contre les crues.
Contribution à l'effort national de renaturation des cours d'eau.

Compétences

Instance responsable	Instances concernées	Communes concernées
Communes	Agglomération de Fribourg Communes Canton (SPC)	toutes

Tâche de l'Agglomération
L'Agglomération définit, en accord avec les communes et le Service cantonal des ponts et chaussées, section lacs et cours d'eau, les cours d'eau intercommunaux d'importance régionale qu'elle souhaite revitaliser. Cela conformément à la planification stratégique cantonale qui est établie selon les exigences de la Confédération. Elle coordonne les projets de revitalisation des cours d'eau d'importance régionale.

Tâche des communes
Les communes participent aux projets de revitalisation des cours d'eau d'importance régionale et mettent en œuvre les mesures.
Elles établissent des plans d'entretien et de gestion des cours d'eau.

Tâche du Canton
Le Canton (Section Lac et cours d'eau) soutien et conseil l'Agglomération et les communes dans leurs démarches.

Réalisation

Programme
- identification des cours d'eau d'importance régionale à revitaliser.
- lancement et réalisation des projets.

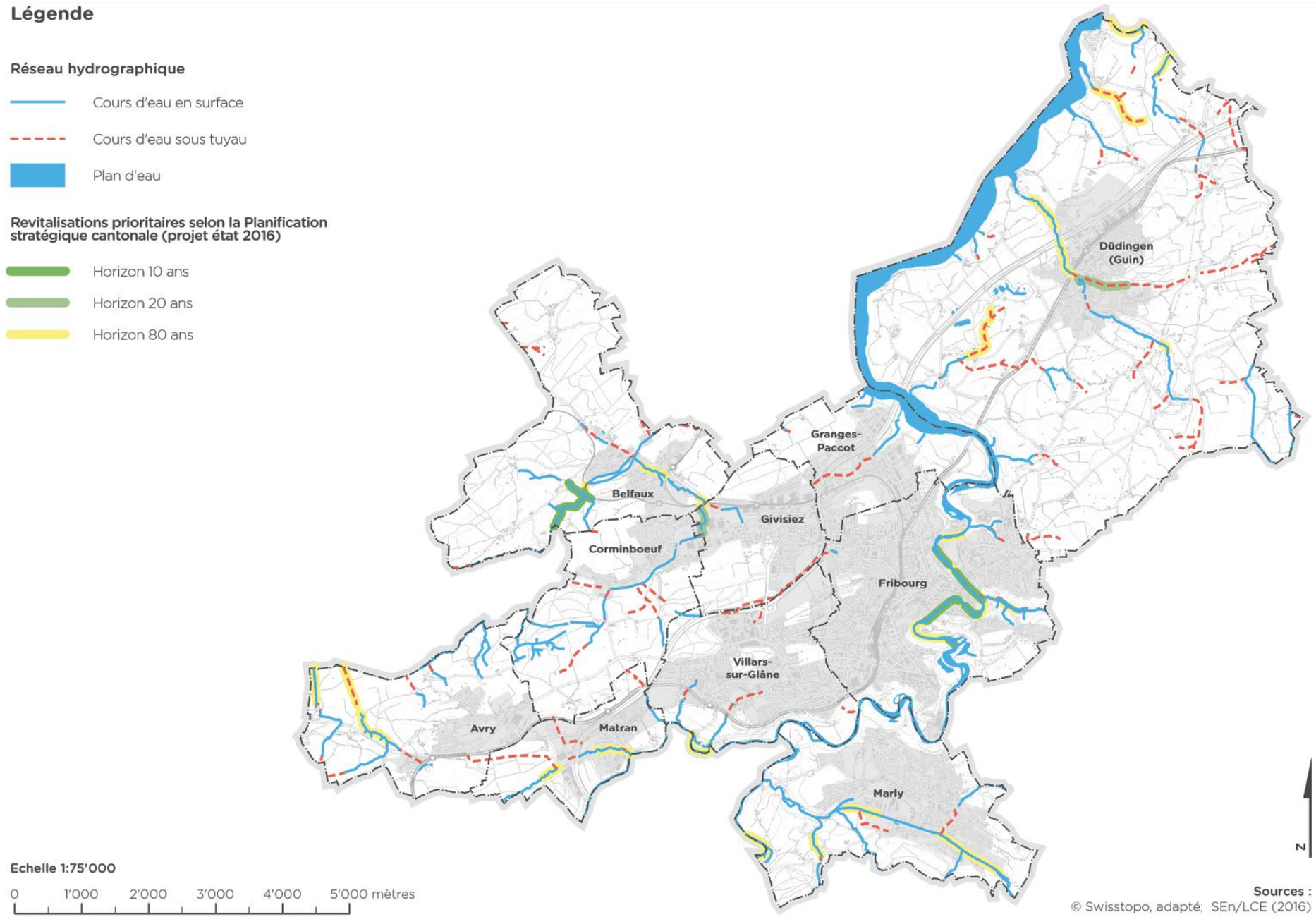
Financement
-

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
3NP.11.00 - Mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'agglomération.

Données de base, études réalisées
-

Mesure 3NP.10.00
Promotion de la revitalisation de cours d'eau : localisation des cours d'eau et revitalisation prévue



Sources :
© Swisstopo, adapté; SEn/LCE (2016)

Mesure 3NP.11.00	Mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'agglomération
Mesure globale	Type : non infrastructurelle
Priorité : -	Coûts : 40'000 CHF

Mesure

Objectifs

L'objectif de la mesure vise à promouvoir les espèces cibles et à inciter les collectivités publiques et les privés à valoriser leurs habitats.

Description

Les espèces cibles sont des espèces végétales ou animales qui sont propres au périmètre de l'agglomération et qui sont d'un intérêt particulier pour la biodiversité. Ces espèces permettront également de sensibiliser le public à la nature et la biodiversité qui les entourent. Elles doivent donc être visibles et faciles à observer. Les espèces cibles retenues sont :

- les abeilles sauvages.
- les caloptèrix (libellule).
- le machaon (papillon).
- le demi-deuil (papillon).
- le triton alpestre.
- le lézard des murailles.
- le rouge-queue à front blanc.
- le pic vert.
- le hérisson.
- les chauves-souris.

Mesures pour les abeilles sauvages

Les fleurs

- une bonne offre est caractérisée par une abondance, une diversité et une présence continue de fleurs pendant toute la bonne saison. Celles-ci peuvent être semées, plantées, ou simplement pas fauchées si elles se développent spontanément. Les représentants des familles des légumineuses, des crucifères, des composées et des lamiacées constituent les sources de pollen les plus importantes pour une grande partie des abeilles sauvages. Certaines fleurs ornementales non-indigènes, ainsi que certaines plantes aromatiques du bassin méditerranéen, sont également utilisées comme sources de nourriture. De manière générale, les plantes indigènes, comme par exemple les campanules, les saules et la vipérine, sont pourtant préférables.

Les structures

- les structures pouvant servir de sites de nidification potentiels sont très variées, mais elles doivent en tout cas être bien exposées au soleil (orientation sud). Même en petite quantité, du bois en décomposition, des tas de pierres, des tiges de « grandes herbes », des troncs présentant des galeries forées par des coléoptères xylophages, peuvent être facilement colonisés. C'est aussi le cas de petites surfaces de sol sans végétation. Un simple bac à fleurs sur le balcon peut déjà attirer des abeilles fouisseuses. L'aménagement d'un nichoir à insectes est une solution optimale, qui permet non seulement l'installation de nombreuses espèces sur une surface très réduite, mais qui offre également une bonne opportunité de pouvoir les observer de tout près.

Source : Connaître et protéger les abeilles sauvages du Valais, © 2014, SFP, Etat du Valais, Sion

Mesures pour les caloptéryx

- favoriser les réseaux de cours d'eau : mettre à ciel ouvert ruisseaux et ruisselets.
- enlever les plantes aquatiques, en partie seulement et uniquement si nécessaire (par année, au maximum 3/4 du peuplement).
- favoriser et maintenir les ourlets riverains (mégaphorbiaies, roselières), les entretenir par des fauches alternées.
- planter des buissons riverains ou les maintenir sur certains tronçons (couverture max. 10 %).

Source : Cartes des espèces caractéristiques, © 2009, Station ornithologique Suisse, Sempach

Mesures pour le machaon

- garantir l'offre en plantes-hôtes des chenilles (carotte sauvage, cumin des prés, peucédans, lasers).
- garantir l'offre en plantes nectarifères, p. ex. par des fauches alternées ou l'aménagement d'ourlets.
- des jachères florales, des jachères tournantes et des ourlets.
- en présence de l'espèce, renoncer à tout pesticide.

source : Cartes des espèces caractéristiques, © 2009, Station ornithologique Suisse, Sempach

Mesures pour le demi-deuil

- aménager et maintenir des ourlets, les entretenir par des fauches alternées (surtout dans les milieux secs en bordure des prairies, en lisière, dans les talus, etc.).
- prairies maigres : faucher de manière échelonnée ; première fauche dès juillet, laisser au moins 10 % sur pied et ne les faucher qu'en automne.
- prairies à fromental (prairies grasses, riches en fleurs) : deux fauches, la première en juin.
- pâturages : pâturer extensivement ; pâturer les endroits abritant les plantes-hôtes des chenilles (molinies, brome dressé) seulement dès mi-juillet.
- relier les stations colonisées, p. ex. avec des ourlets.
- appliquer des techniques de fauche ménageant la faune (faucheuse à barre de coupe).

source : Cartes des espèces caractéristiques, © 2009, Station ornithologique Suisse, Sempach

Mesures pour le triton alpestre

- création de plans d'eau.
- les limites de la parcelle ne doivent pas constituer un obstacle pour les amphibiens : créez une haie ou une clôture perméable au lieu d'un mur de béton.
- les tas de feuilles, de branches ou de pierres, les piles de bois, les souches, les creux dissimulés sous les dalles de pierres et les fentes dans les murs en pierres sèches constituent des cachettes appréciées.
- utiliser des plantes indigènes. Des branches d'arbustes épineux constituent une protection efficace contre les chats.
- renoncer aux produits toxiques et aux engrais chimiques.
- faucher l'herbe à la faux ou avec une motofaucheuse en laissant une hauteur de coupe d'au moins 10 cm.
- ne rependre le compost qu'en avril/mai, en évitant autant que possible de blesser un amphibien.
- barrer l'accès aux pièges potentiels tels puits de lumière et d'aération aux parois verticales, escaliers, fenêtres de cave ouvertes en imposte, piscines en les recouvrant avec des moustiquaires (maillage 3-4 mm), de la tôle perforée (diamètre du trou jusqu'à 3 mm), des plaques de verre ou de plastique ou des plaques d'égout.
- appliquer le long des routes les mesures de protection des amphibiens à l'ensemble du système d'évacuation des eaux, en commençant par les bouches d'égout, les tuyaux d'eaux claires et les regards selon les recommandations du Centre de Coordination pour la Protection des Amphibiens et des Reptiles de Suisse (karch).

source : Des amphibiens autour de sa maison, © 2013, Pro Natura, Bâle

Mesures pour le lézard des murailles

- utilisation restreinte des produits chimiques.
- Elimination des broussailles tendant à envahir les versant ensoleillés; éviter de colmater les murs secs, préserver quelques refuges et ne pas les remplacer par des murs en béton.
- préservation ou création de petites structures telles que tas de pierres et murs de pierres sèches en des endroits bien ensoleillés (même dans les jardins).
- remplir l'espace derrière les murs de pierres avec du sable plutôt qu'avec de la terre végétale.

source: Le Lézard des murailles, © 2009, Centre de coordination pour la protection des amphibiens et des reptiles de Suisse KARCH, Berne

Mesures pour le rouge-queue à front blanc

- planter, densifier et conserver des vergers haute-tige.
- conserver les vieux arbres dans les parcs urbains.
- installer des nichoirs, conserver les arbres creux.
- exploiter extensivement la végétation dans les vergers haute-tige ou faucher des parties assez souvent, afin qu'il y ait toujours de la végétation rase.
- garantir la pérennité des arbres par des nouvelles plantations.
- favoriser le sol nu (chemins, plates-bandes de légumes, talus à végétation éparse) dans les zones où se trouvent des arbres propices au rouge-queue.

source: Cartes des espèces caractéristiques, © 2009, Station ornithologique Suisse, Sempach

Mesures pour le pic vert

- conserver les vieux arbres (poiriers haute-tige, chênes, tilleuls, érables) et garantir la pérennité des peuplements en plantant de nouveaux arbres.
- aménager et conserver des herbages extensifs où s'imbriquent des surfaces en friche (but: favoriser les fourmis des prés).
- ne faucher qu'occasionnellement les talus herbeux et conserver les fourmilières.
- favoriser la fourmi des bois (protéger les colonies dans les lisières ensoleillées).
- planter, densifier et conserver des vergers haute-tige.
- favoriser le bois mort, conserver les arbres creux.
- étager les lisières (manteau forestier, ourlet et surfaces herbeuses extensives attenantes).

source: Cartes des espèces caractéristiques, © 2009, Station ornithologique Suisse, Sempach

Mesures pour le hérisson

- les clôtures doivent être perméables pour le hérisson et la petite faune en générale. Placer les treillis 15 cm au-dessus du sol, utiliser des palissades avec des espacements de plus de 20 cm ou créer des passages de 20 cm sur 20 cm dans les murs de séparation et clôtures.
- pour que les trottoirs puissent être franchi les bordures devraient être inclinées.
- les tas de feuilles ou de composte sont des milieux favorables au hérisson. Il y trouve de la nourriture et un abri. Prendre garde au potentiel locataire lorsque le composte est retourné.
- les tas de bois où vielles souches sont des structures idéales pour la construction du nid et l'hivernation. Les tas de bois ne devraient pas être touchés durant l'hiver.
- les tas de bois peuvent être remplacés par des abris pour hérissons. Divers modèles sont disponible dans le commerce.
- les murs en pierres sèches peuvent également servir de refuge et fournir de la nourriture sous forme d'invertébrés.
- les prairies fleuries contribuent à améliorer l'habitat du hérisson en leurs fournissant entre autres de la nourriture sous forme d'invertébrés.

source: http://www.igelschutz-ev.de/igelgarten

Mesures pour les chauves-souris

- protéger les bâtiments et autres ouvrages ainsi que les arbres à cavités qui abritent des colonies de chauves-souris.
- tenir compte des chauves-souris lors de rénovations de bâtiments ou l'abatage d'arbres à cavités susceptibles d'abriter des chauves-souris (contacter des spécialistes: fribat.org).
- poser des nichoirs sur les façades de bâtiments, sous les ponts au contre des troncs d'arbres en forêt et dans les parcs.
- l'utilisation de végétation indigène contribue à améliorer l'habitat des chauves-souris en leurs fournissant de la nourriture sous forme d'invertébrés.

Surfaces concernées
La mesure s'applique à l'ensemble du périmètre de l'agglomération.

Opportunité
Les espaces verts en milieu urbain abritent une flore et une faune variées et sont de grande importance pour la biodiversité. Ainsi, la Confédération prévoit dans sa stratégie « Biodiversité Suisse » une mesure visant à améliorer la qualité du milieu urbain. Elle a comme objectif que « d'ici à 2020, la biodiversité connaisse un développement dans l'espace urbain, que les espèces typiques y soient préservées et que la population ait accès à la nature là où elle habite et dans des zones de détente de proximité. »

Utilité
Une étude menée par le WSL a mis en évidence que les milieux riches en biodiversité étaient également les plus appréciés par la population pour les loisirs et la détente.

Effets escomptés
Amélioration de l'habitat des espèces cibles.
Amélioration de la qualité de vie en milieu urbain.
Sensibilisation de la population pour les espèces cibles.

Compétences

Instance responsable	Instances concernées	Communes concernées
Agglomération de Fribourg	Agglomération de Fribourg Communes Canton (SeCA)	toutes

Tâche de l'Agglomération
L'Agglomération fait la promotion des mesures visant à favoriser les espèces cibles propres à l'agglomération auprès des communes et du canton. Elle veille à ce que les mesures soient respectées lors de la réalisation de projets d'importance régionale.

Tâche des communes
Les communes, en collaboration avec le canton, définissent un plan d'action (inventaire des milieux à améliorer, priorisation des sites à revitaliser, etc.) en fonction des différentes espèces cibles. Par la suite, elles intègrent les mesures visant à favoriser les espèces cibles dans le cadre des aménagements qu'elles réalisent. Elles veillent à ce que les mesures de compensation écologique demandées dans le cadre des procédures de demande de permis de construire permettent de favoriser les espèces cibles.

Tâche du Canton
Le canton (SeCA) veille à ce que les mesures visant à favoriser les espèces cibles soient prises en compte lors de projets de grande envergure demandant des compensations écologiques.
Le canton intègre les mesures visant à favoriser les espèces cibles dans le cadre des aménagements qu'il réalise.

Réalisation

Programme
- promotion des mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'agglomération.
- mise en œuvre des mesures.

Financement
Agglomération

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
toutes les mesures nature et paysage.

Données de base, études réalisées
Guide pour la protection des chauves-souris lors de la rénovation des bâtiments, OFEV (cahier de l'environnement n° 169, 1992).

Mesure 3NP.12.00	Aménagement des berges de la Sarine
Mesure globale	Type : non infrastructurelle
Priorité : -	Coûts : 1'600'000 CHF

Mesure

Objectifs

La mesure a pour objectif d'aménager les berges de la Sarine, dans le secteur de l'Auge en créant un cheminement de mobilité douce attractif permettant à la population de se balader au plus près de la rivière. Ce cheminement permet également de densifier le réseau de mobilité douce de la Basse Ville.

Description

Il n'existe actuellement pas de continuité directe dans la liaison MD entre les quartiers de l'Auge et de la Neuveville. Deux impasses mènent de part et d'autre d'une falaise. Les berges de la Sarine seront donc aménagés avec un cheminement de mobilité douce sécurisé passant au droit de la falaise. Ce nouvel itinéraire permettra de créer un espace de promenade le long de la rivière. Celui-ci permettra une multitude d'usages allant de la flanerie à l'usage sportif. Des bancs pourraient également être installés afin de permettre aux usagers de se reposer le long du cours d'eau.

Surfaces concernées

La mesure se situe le long de la Sarine dans le secteur de l'Auge.

Opportunité
L'aménagement des berges vise à favoriser les modes de transport alternatif à la voiture tout en créant un itinéraire de promenade et de détente attractif et sécurisé au bord de la Sarine dans le secteur de la Basse Ville.

Utilité
La mesure permet d'améliorer la continuité du réseau de mobilité douce et d'atténuer l'effet de coupure le long de la Sarine. La mesure améliore aussi la sécurité et l'attractivité de la mobilité douce. La population peut également se réaproprier les rives de la rivière.

Effets escomptés
Valorisation des berges de la Sarine.
Amélioration de la continuité du réseau de mobilité douce.
Inciter la population à se réaproprier les rives.
Valorisation esthétique du paysage.
Inciter la population à faire du sport.

Compétences

Instance responsable	Instances concernées	Communes concernées
Commune de Fribourg	Agglomération de Fribourg Commune de Fribourg Propriétaires fonciers	Commune de Fribourg

Tâche de l'Agglomération
L'Agglomération vérifie la conformité du cheminement MD avec la stratégie MD du PA3.

Tâche des communes
La commune planifie le cheminement MD et réalise les aménagements nécessaires.

Tâche du Canton
-

Réalisation

Programme
- planification du cheminement MD et des aménagements nécessaires.
- réalisation de la mesure.

Financement
Agglomération de Fribourg et commune de Fribourg.

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
3NP.04.00 - Inciter les propriétaires fonciers à aménager les espaces ouverts.
Paquet 3NP.07 - Conserver, entretenir, valoriser et découvrir la nature et le paysage.

Données de base, études réalisées
-

Mesure 3NP.13.00	Diminution de la pollution lumineuse
Mesure globale	Type : non infrastructurelle
Priorité : -	Coûts : 370'000 CHF

Mesure

Objectifs

La mesure a pour objectif de sensibiliser les communes et les privés à la problématique de la pollution lumineuse et de les inciter à prendre des mesures pour lutter contre le phénomène.

Description

La démarche consiste à :

- faire un diagnostic dans les différentes communes.
- identifier des mesures appropriées.
- Informer la population sur la problématique et les mesures pour lutter contre le phénomène.

Surfaces concernées

La mesure s'applique à l'ensemble du périmètre de l'agglomération.

Opportunité
La lumière naturelle qu'émettent le soleil, la lune et les étoiles est une partie essentielle du paysage. Or les sources de lumière artificielle réduisent progressivement notre perception des phénomènes naturels. L'éclairage nocturne a considérablement augmenté au cours de ces dernières décennies en Suisse: +70% en 20 ans selon les chiffres officiels. La lumière artificielle perturbe les animaux nocturnes, entrave les observations des astronomes et influence la santé et le bien-être. La lumière nocturne peut être source d'insomnie. La pollution lumineuse est une problématique grandissante et l'éclairage public y joue un rôle important. L'excès d'éclairage nocturne engendre également un gaspillage d'énergie et des coûts supplémentaires.

Utilité
La mesure contribue à améliorer la qualité de vie et de l'habitat, à préserver la faune, à économiser de l'énergie et à diminuer les coûts liés à l'éclairage.

Effets escomptés
Amélioration de la qualité de vie et de l'habitat.
Amélioration de l'habitat pour la faune (chauves-souris).
Economie d'énergie et diminution des coûts liés à l'éclairage.

Compétences

Instance responsable	Instances concernées	Communes concernées
Agglomération de Fribourg	Agglomération de Fribourg Communes Canton (SeCA)	toutes

Tâche de l'Agglomération
L'Agglomération fait la promotion des mesures visant à lutter contre la pollution lumineuse auprès des communes et compile les bonnes pratiques en la matière.

Tâche des communes
Les communes font un diagnostic communal et intègrent des mesures visant à lutter contre la pollution lumineuse dans le cadre des aménagements qu'elles réalisent.

Tâche du Canton
Le canton (SeCA) veille à ce que des mesures visant à lutter contre la pollution lumineuse soient prises en considération lors de l'octroi des permis de construire.

Réalisation

Programme
- réalisation des diagnostics, identification des mesures.
- information de la population et des communes et inscription des mesures dans les projets.

Financement
Agglomération

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
3NP.11.00 - Mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'agglomération.
Paquet 3NP.07 - Conserver, entretenir, valoriser et découvrir la nature.

Données de base, études réalisées
Recommandations pour la prévention des émissions lumineuses, Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage OFEFP, Berne, 2005.

Mesure 3NP.14.00	Organisation d'une journée de la biodiversité
Mesure globale	Type : non infrastructurelle
Priorité : -	Coûts : 100'000 CHF

Mesure

Objectifs

L'objectif de la mesure est d'organiser en 2018 – année du 10ième anniversaire de l'Agglomération – une journée de la biodiversité.

Description

Dans les différents milieux de l'agglomération, des spécialistes s'efforceront de recenser un maximum d'espèces. La mesure poursuit également un objectif pédagogique et de sensibilisation. En parallèle aux groupes d'experts ce seront les écolières et écoliers encadrés par des spécialistes qui tenteront de faire le même exercice.

La préparation de la journée implique les démarches suivantes :

- création d'un groupe de pilotage.
- recherches d'experts pour les recensements et l'accompagnement des élèves.
- information pour les écoles.
- préparation des classes intéressées.
- définition des zones à prospecter.
- préparation de la journée (communication à la presse, récolte et transfère des informations, lieux de rencontre et d'échange pour les groupes participants et le public).
- évaluation des résultats.

Afin de garantir une organisation optimale, il s'agira d'assurer une collaboration étroite avec les services de l'Etat, les milieux universitaires, le jardin botanique et les associations de protection de la nature et du paysage.

Surfaces concernées

La mesure s'applique à l'ensemble du périmètre de l'agglomération.

Opportunité
Des journées biodiversité sont couramment organisées en Allemagne et sont patronnées par le magazine GEO. Le but de l'action est de recenser pendant 24 heures un maximum d'espèces présentes dans un périmètre défini. Une journée biodiversité a été organisée en 2006 dans les gorges de la Singine.

Utilité
La mesure permettra de faire un bilan sur l'état de la biodiversité dans le périmètre de l'agglomération et de sensibiliser la population.

Effets escomptés
Sensibiliser la jeunesse à la biodiversité.

Compétences

Instance responsable	Instances concernées	Communes concernées
Agglomération de Fribourg	Agglomération de Fribourg Ecoles Canton (SNP, SFF, etc.) Musée d'histoire naturelle Jardin Botanique autres	toutes

Tâche de l'Agglomération
L'Agglomération coordonne l'action avec les communes, et met sur pied un groupe de pilotage qui s'occupe de la recherche de fonds et de spécialistes. Elle se charge de l'organisation de la journée et de la communication.

Tâche des communes
Les communes se chargent de la promotion de l'action auprès des écoles.

Tâche du Canton
Le canton met à disposition de spécialistes des différents services (SNP, SFF) et instances (Musée d'histoire naturelle, Jardin Botanique).

Réalisation

Programme
- préparation du projet et promotion.
- organisation de la journée de la biodiversité.

Financement
Agglomération de Fribourg, communes, canton (SNP) et des tiers (associations de protection de la nature / Loterie Romande, etc.).

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Données de base, études réalisées
Information concernant le GEO Tag der Artenvielfalt du journal GEO sous : www.geo.de/GEO/natur/oekologie/

Paquet 3NP.15	Action : un arbre - un enfant
Mesure globale	Type : non infrastructurelle
Priorité : -	Coûts : 630’000 CHF

Mesure

Objectifs

La mesure a pour objectif de mettre à disposition des parents qui le désirent des surfaces hors forêt ou ils peuvent planter un arbre pour leur enfant.
Un choix d’essences indigènes sera proposé en fonction des caractéristiques du lieu. Les arbres seront munis d’une plaquette avec le nom de l’espèce et, si les parents le veulent, de l’enfant.

Description

La démarche consiste à :

- créer un groupe de pilotage.
- trouver des emplacements pour planter les arbres (idéalement dans chaque commune).
- organiser la procédure de plantation.
- gérer les demandes et y répondre.

Surfaces concernées :

Certaines communes ont déjà un emplacement pour la plantation. Ils sont représentés sur le plan.
3NP.15.01 : Belfaux
3NP.15.02 : Matran
3NP.15.03 : Avry

Opportunité
Planter un arbre pour un enfant est une vieille tradition.

Utilité
La mesure contribue à valoriser le paysage et permet de rapprocher les gens de la nature.

Compétences

Instance responsable	Instances concernées	Communes concernées
Agglomération de Fribourg	Agglomération de Fribourg communes canton en tant que propriétaire foncier Propriétaires privés	toutes

Tâche de l'Agglomération
L'Agglomération coordonne l'action et met sur pied un groupe de pilotage.

Tâche des communes
Les communes se chargent de trouver des emplacements pour la plantation des arbres, de promouvoir la mesure et de gérer les demandes ainsi que les plantations.

Tâche du Canton
Le canton en tant que propriétaire foncier met des surfaces à disposition pour la plantation.

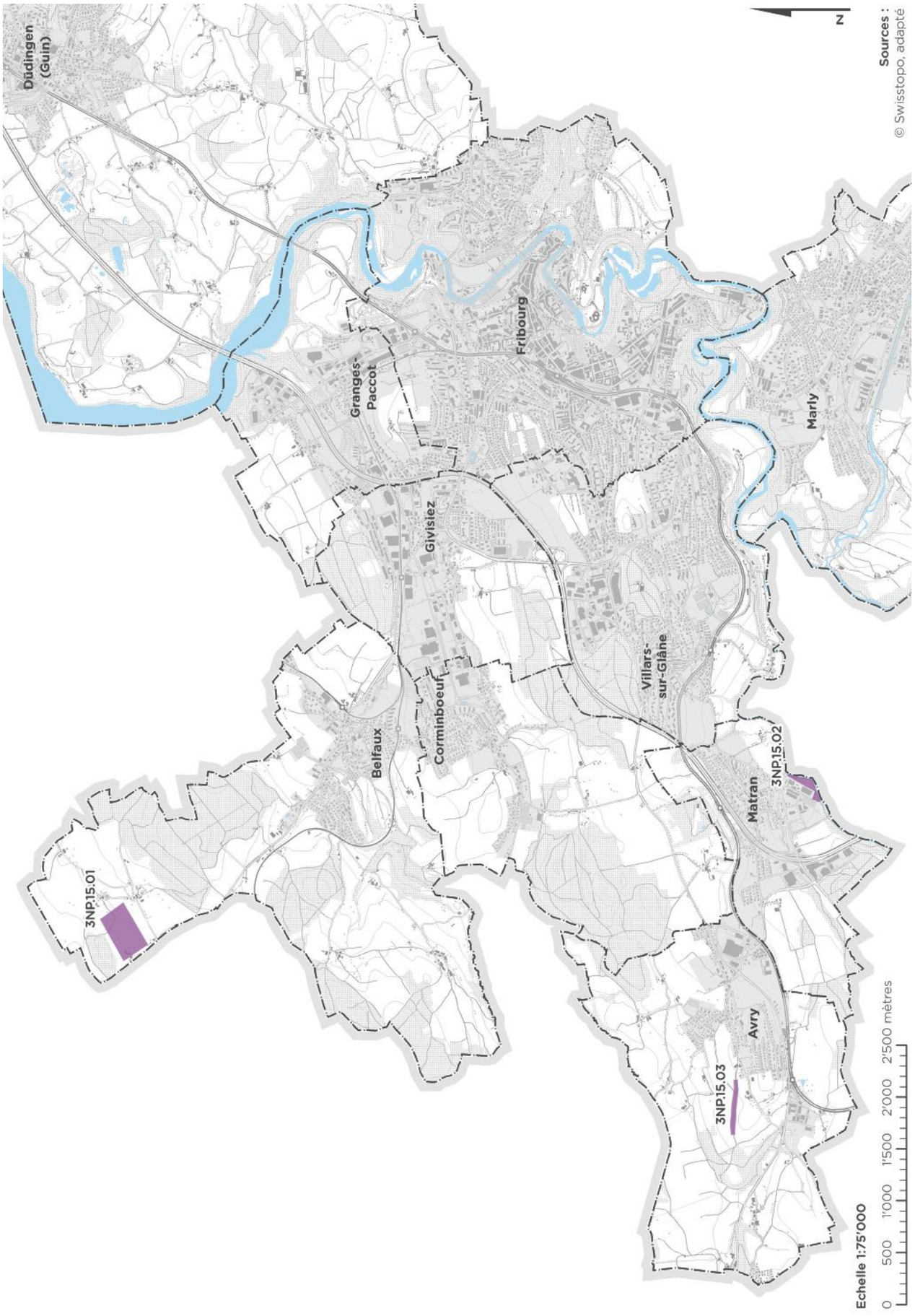
Réalisation

Programme
- création du groupe de pilotage, recherche d'emplacement.
- réalisation.

Financement
Agglomération de Fribourg, communes concernées canton (SNP) et des tiers (association de protection de la nature / Loterie Romande, etc.).

Autres

Mesures corrélées et liens à la conception
-

Données de base, études réalisées
-

Paquet 3NP.15
Un arbre - un enfant : localisation des emplacements prévus pour les plantations