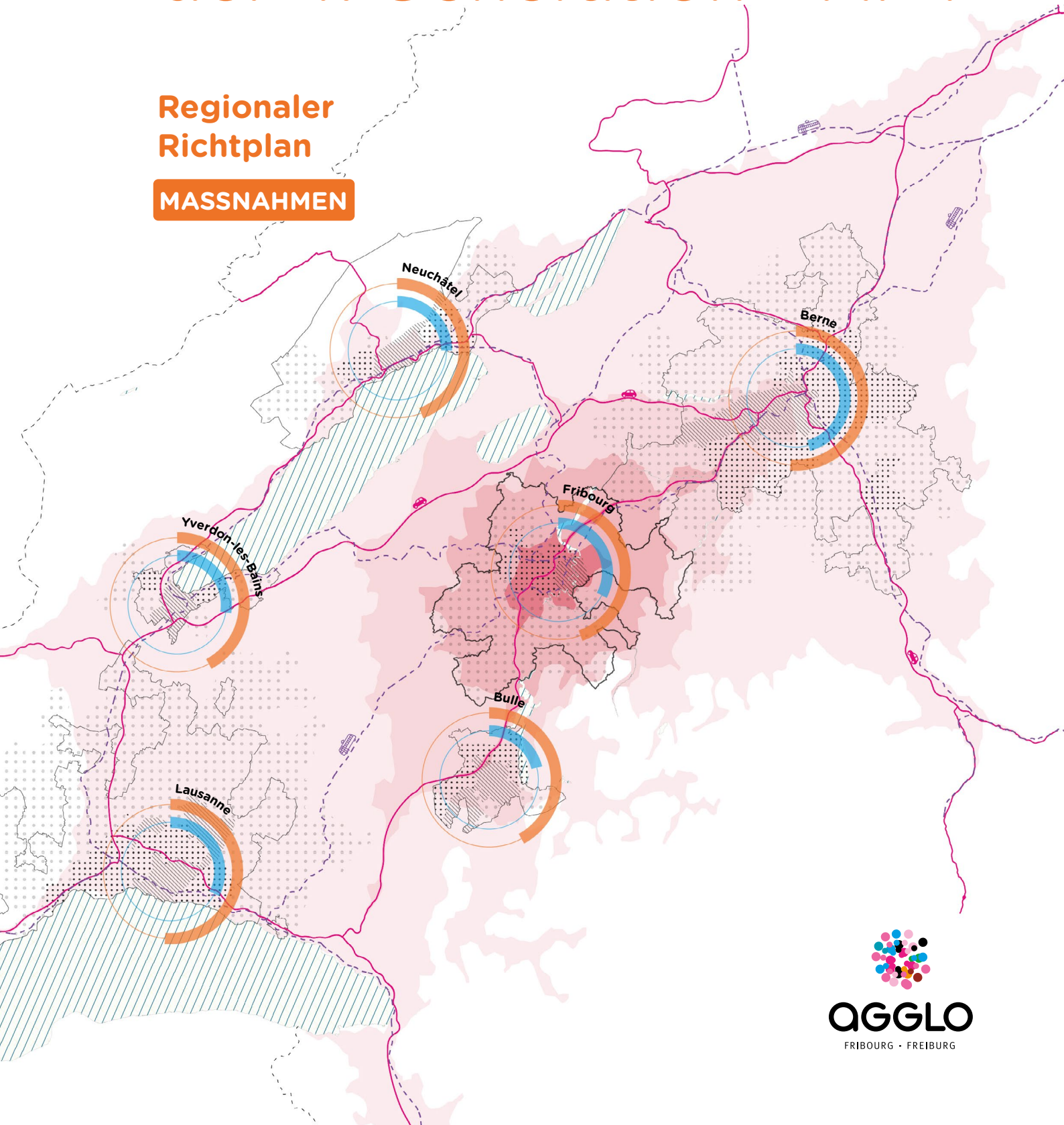


Agglomerations- programm Freiburg der 4. Generation - AP4

Regionaler
Richtplan

MASSNAHMEN



AGGLO
FRIBOURG - FREIBURG

Inhaltsverzeichnis

01 Lokalisierung der Massnahmen	7
02 Massnahmenblätter Siedlungsentwicklung	15
4U.01 Monitoring du territoire	17
4U.02 Coordination du développement par axe fonctionnel	19
4U.03 Sensibilisation au développement vers l'intérieur	21
4S.04 Städtebauliche Qualität: Qualitätskommission	23
4S.05 Strategische Agglomerationsstandorte: Unterstützung bei den qualifizierten Verfahren	25
4U.06 Etudes de développement pour les sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny	27
03 Massnahmenblätter Mobilität	29
Zufahrtssteuerung	
4M.01.01 Route de liaison Marly-Matran	31
4M.01.02 Pont Gérine, accès Marly Innovation Center (MIC)-Ancienne-Papterie	33
4M.01.03 Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil	35
4M.01.04 Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-nord	37
4M.01.05 Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-sud / centre	39
4M.01.06 Réaménagement de la jonction autoroutière de Matran	41
4M.01.07 Aménagement de gestion d'accès (court terme)	43
4M.01.08 Aménagement de gestion d'accès (moyen terme)	45
Einfallsachsen	
4M.02.01 Requalification des axes d'entrée (court terme)	47
4M.02.02 Requalification des axes d'entrée (long terme)	49
Strukturierende ÖV-Achse	
4M.04.01 Nouvelle halte ferroviaire du plateau d'Agy	51
4M.04.02 Aménagement d'une voie bus d'accès, secteur Gérine	53
4M.04.03 Requalification du boulevard de Pérolles	55
Ergänzende ÖV-Massnahmen	
4M.05.01 Definitive Gestaltung (Fahrbahn und Buskante) der Haltestellen für die Erweiterung des städtischen öV-Netzes in der Agglomeration	57
4M.05.02 Aménagement du réseau routier pour de nouvelles lignes TP	59
4M.05.03 Surcoûts pour la décarbonisation du matériel roulant	61
4M.05.04 Modifications à apporter aux infrastructures pour la décarbonation	63
4M.05.05 Création d'infrastructures d'accès au futur hôpital cantonal pour les transports publics	65
4M.05.06 Vergrösserung der Bahnunterführung Warpel	67

LV-Netze

4M.06.01	Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (CO Avry - Rosé)	69
4M.06.02	Gestaltung der TransAgglo Avry-Düdingen (Tunnelstrasse - Zelg - Garmiswil - Balliswil - Grandfeybrücke)	71
4M.06.03	Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (Villars-sur-Glâne, Fribourg)	73
4M.06.04	Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Marly)	75
4M.06.05	Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Givisiez - Belfaux)	77
4M.06.06	Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Givisiez - Corminboeuf)	79
4M.06.07	Gestaltung von Verbindungsabschnitten der TransAgglos (mittelfristig)	81
4M.06.08	Gestaltung des Hauptnetzes der Agglomeration (kurzfristig)	83
4M.06.09	Gestaltung des Hauptnetzes der Agglomeration (mittelfristig)	85

Ergänzende LV-Massnahmen

4M.07.01	Schaffung eines Anschlusses / von Ergänzungen zu den Langsamverkehrsnetzen (kurzfristig)	87
4M.07.02	Création de rabattement / compléments aux réseaux MD (long terme)	89
4M.07.03	Sécurisation des carrefours de la TransAgglo	91
4M.07.04	Franchissement MD du Lavapesson et de l'A12	93
4M.07.05	Nouveaux franchissements en faveur de la mobilité douce (court terme)	95
4M.07.06	Nouveaux franchissements en faveur de la mobilité douce (long terme)	97
4M.07.07	Système de vélos en libre-service (VLS) performant	99
4M.07.08	Erarbeitung einer Strategie für ein Wegweisungssystem für Fahrräder innerhalb der Agglomeration	101

Multimodale Drehscheiben

4M.08.01	Aménagement de la plateforme multimodale - nouvelle halte RER du plateau d'Agy	103
4M.08.02	Gestaltung des multimodalen Knotenpunkts S-Bahnhof Düdingen	105
4M.08.03	Aménagement de P+R d'agglomération provisoires à court terme	107
4M.08.04	Langfristige P+R-Einrichtung der Agglomeration	109

Gestaltung der Zentren / Ortsdurchfahrten

4M.09.01	Couverture de la N12	111
4M.09.02	Aménagement de centralités / traversées (court terme)	113
4M.09.03	Aménagement de centralités / traversées (moyen terme)	115
4M.09.04	Aménagement de centralités / traversées historiques (moyen terme)	117
4M.09.05	Aménagement des centralités / traversées (long terme)	119
4M.09.06	Aménagement de centralités / traversées historiques (long terme)	121

Parkplätze

4M.10.01	Analyse des besoins en stationnement vélo	123
----------	---	-----

Sicherheit

4M.11.01	Sanierung der Unfallschwerpunkte des Strassennetzes	125
4M.11.02	Unterstützung für Förder-/Begleitdienste des Langsamverkehrs auf dem Schulweg	127
4M.11.03	Unterstützung der Schulmobilitätspäne	129
4M.11.04	Sanierung der Hindernisse für den Langsamverkehr auf dem Schulweg	131
4M.11.05	Sécurisation d'accès majeurs à l'école	133
4M.11.06	Aménagement d'un sentier de mobilité douce (MD) secteur En Là	135

Förderung der Verkehrsverlagerung	
4M.12.01	Unterstützung der Mobilitätspläne für Unternehmen 137
4M.12.02	Zusätzliche Unterstützung für das «JobAbo» 139
Städtische Logistik	
4M.13.01	Création d'un forum logistique 141
4M.13.02	Elaboration d'un concept logistique global pour l'agglomération fribourgeoise 143
4M.13.03	Développement d'un City Hub logistique 145
04 Massnahmenblätter Natur und Landschaft	147
Renaturierung der Fließgewässer und Ufer	
4NP.01.01	Revitalisation de cours d'eau et des berges (court terme) 149
4NL.01.02	Renaturierung von Fließgewässern und Ufern (mittelfristig) 151
4NL.02	Studien für die Verbesserung der Artenvielfalt innerhalb der Naturräume 153
4NL.03	Förderung der Artenvielfalt innerhalb der Naturräume 155
Aufnahmebereiche für die Bevölkerung in den Naturräumen	
4NP.04.01	Espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels (court terme) 157
4NP.04.02	Espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels (long terme) 159
Langsamverkehr in den Naturräumen	
4NP.05.01	Mobilité douce au sein des espaces naturels (court terme) 161
4NP.05.02	Mobilité douce au sein des espaces naturels (moyen terme) 163
4NL.05.03	Langsamverkehr innerhalb der Naturräume (langfristig) 165
4NL.06	Inbetriebnahme eines Schiffes auf dem Schifflensee 167
4NL.07	Stärkung der Verbindung zwischen Langsamverkehr, Natur und Landschaft 169
4NP.08	Valorisation des parcs urbains 171
4NL.09	Sensibilisierung für die Stadtnatur 173
4NL.10	Ein Baum – ein Kind 175
4NL.11	Qualifikation und Vernetzung von Restflächen 177
4NL.12	Beteiligung an Natur- und Landschaftsprojekten 179
05 Massnahmenblätter Energie	181
4E.01	Schaffung einer Energiekommission 183
4E.02	Suivi de la planification énergétique 185
4E.03	Schaffung eines Energiewerkzeugkastens für die Gemeinden 187
4E.04	Energiepreis 189
06 Übersichtstabellen der Massnahmen	191

Massnahmenkatalog

- 01** Lokalisierung der Massnahmen
- 02 Massnahmenblätter Siedlungsentwicklung
- 03 Massnahmenblätter Mobilität
- 04 Massnahmenblätter Natur und Landschaft
- 05 Massnahmenblätter Energie
- 06 Übersichtstabellen der Massnahmen

Vereinbarte Massnahmen der früheren Generationen und der aktuellen Generation

Massnahmen AP2 und AP3 mit Stand der Umsetzung

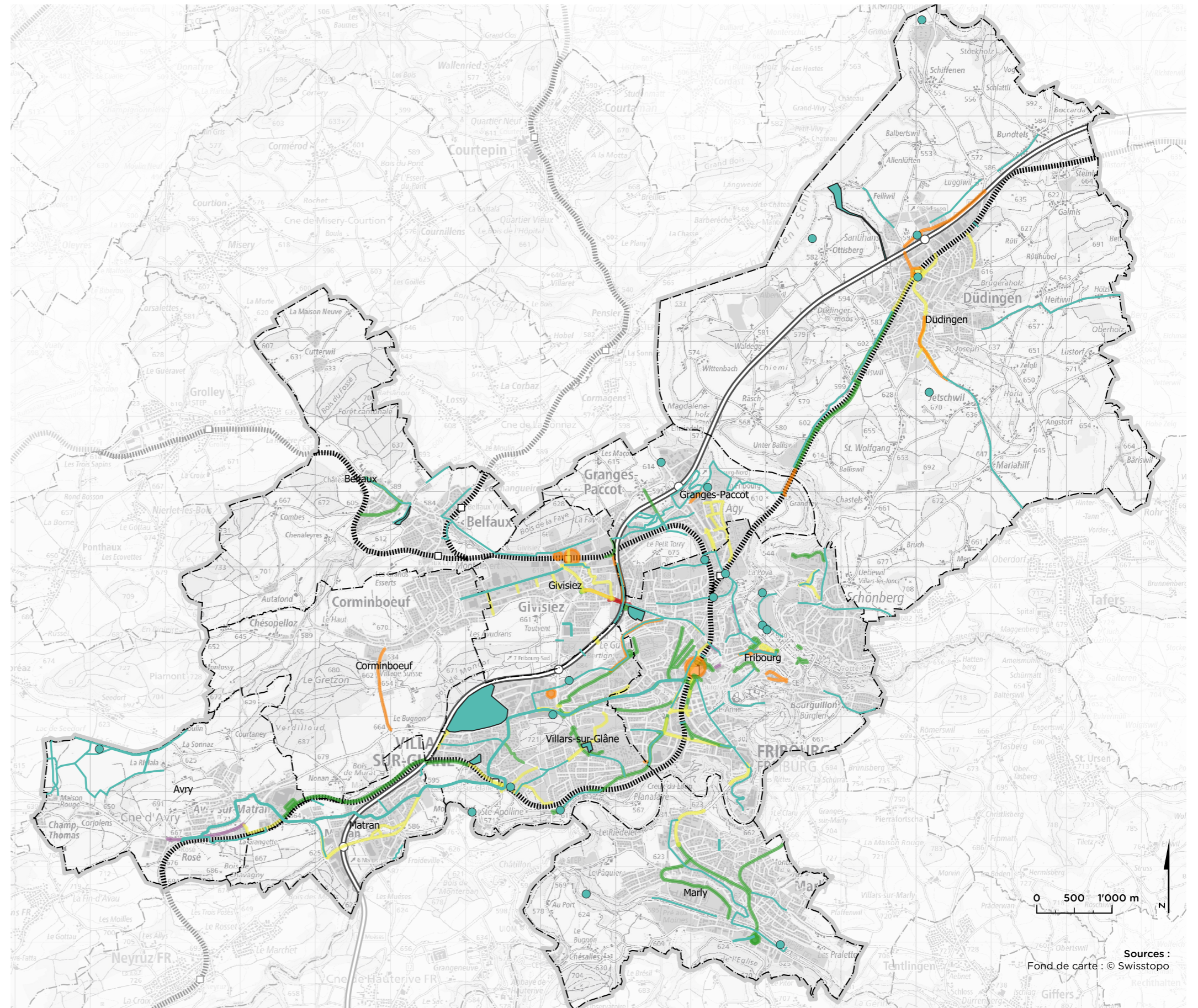
- Angehalten / Unterbruch
- Definitive Abkehr
- Zu erreichender theoretischer Zustand
- Leichter Verzug
- Relativ grosser Verzug

Massnahmen AP4

- Massnahmen

Andere Bestandteile

- Institutioneller Perimeter

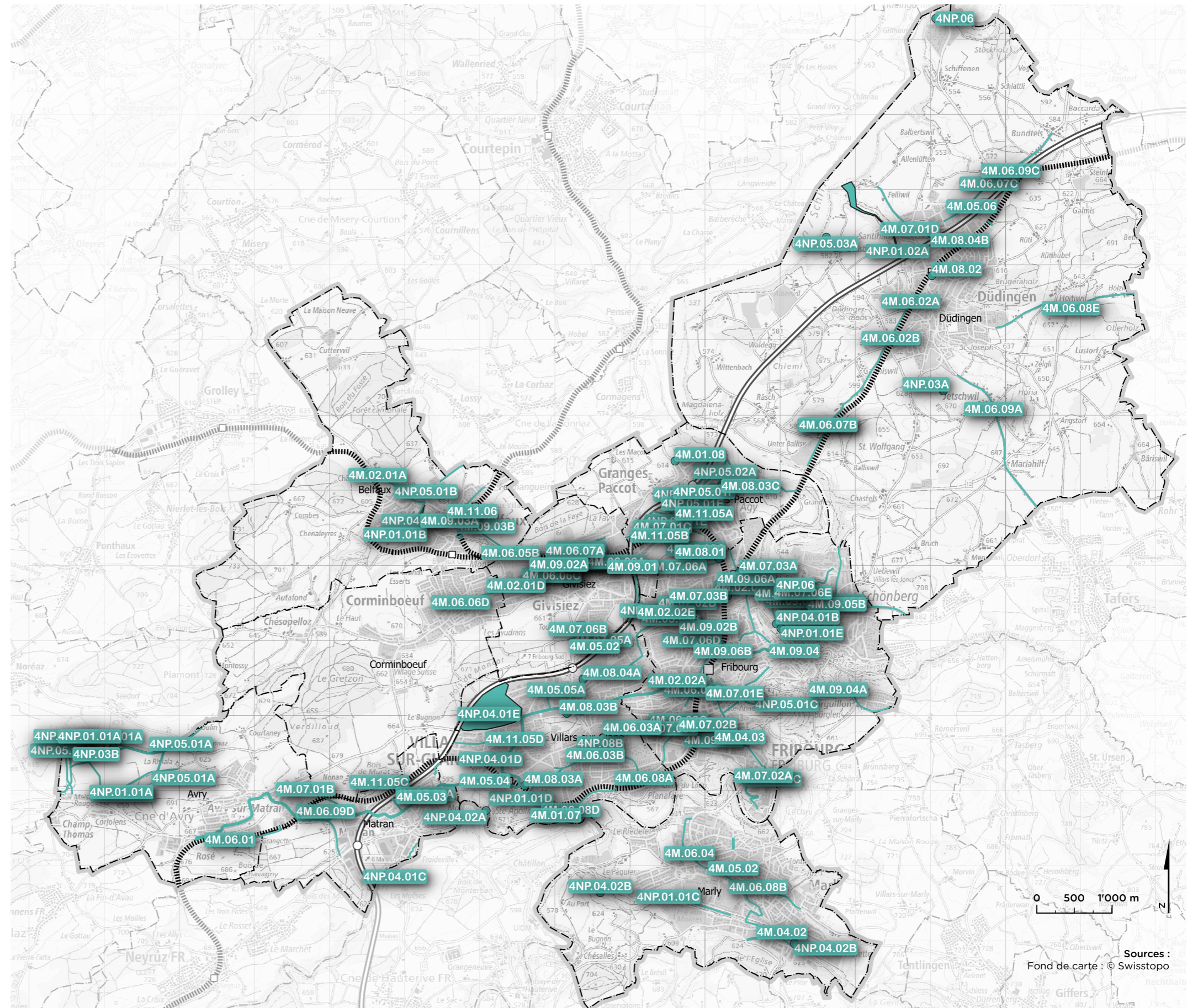


Massnahmen des Agglomerationsprogramms der vierten Generation: Agglomeration

Agglomerationsprogramm der vierten Generation

- Massnahmen

- Andere Bestandteile**
- Institutioneller Perimeter



Sources :
Fond de carte : © Swisstopo

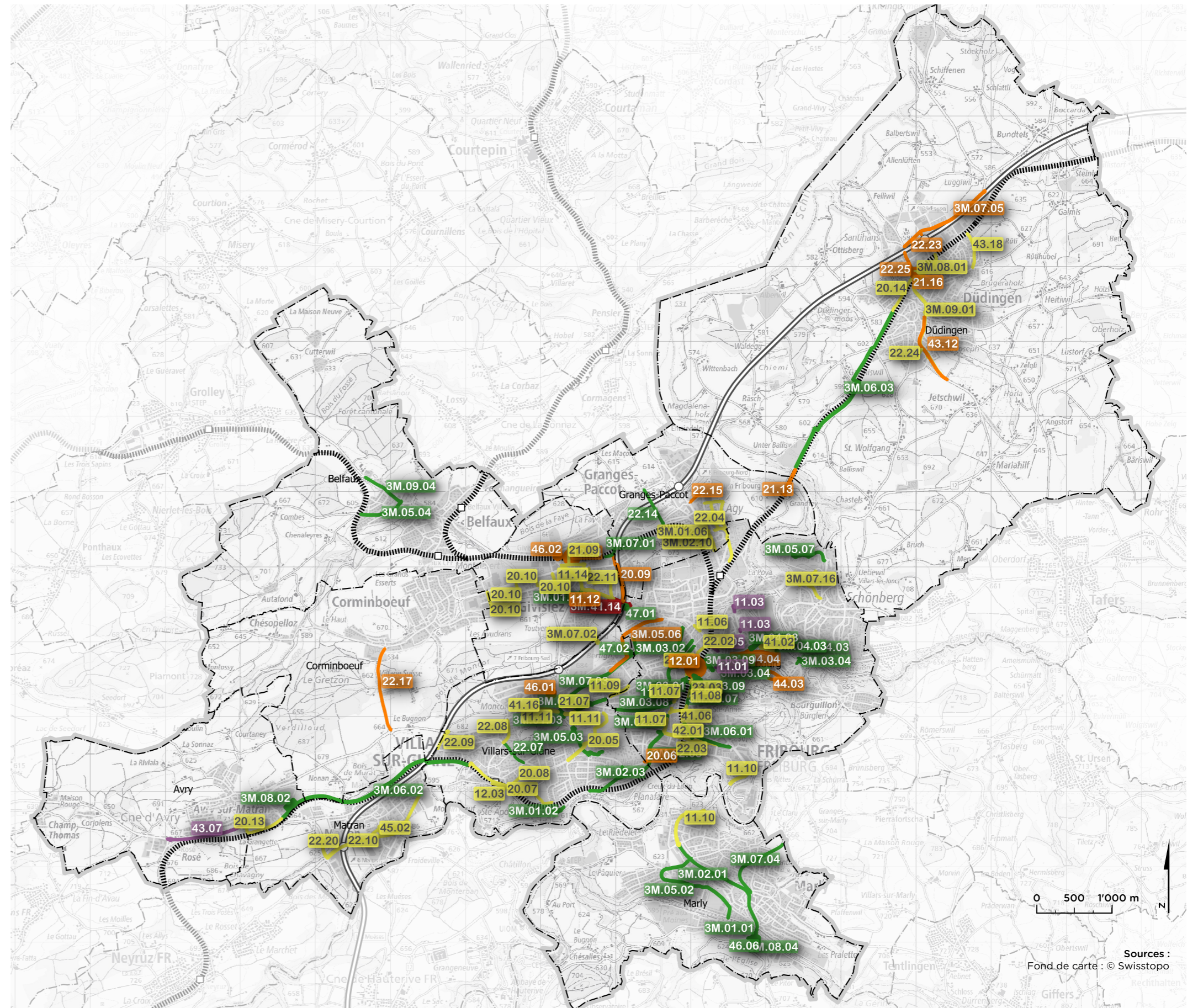
Vereinbarte Massnahmen der früheren Generationen und Stand ihrer Umsetzung: Agglomeration

Stand der Umsetzung der Massnahmen des AP2 und AP3

- Angehalten / Unterbruch
- Definitive Abkehr
- Zu erreichender theoretischer Zustand
- Leichter Verzug
- Relativ grosser Verzug

Andere Bestandteile

- Institutioneller Perimeter



Massnahmenkatalog

- 01 Lokalisierung der Massnahmen
- 02 Massnahmenblätter Siedlungsentwicklung**
- 03 Massnahmenblätter Mobilität
- 04 Massnahmenblätter Natur und Landschaft
- 05 Massnahmenblätter Energie
- 06 Übersichtstabellen der Massnahmen

4U.01

Mesure reprise : dans la continuité de 3U.01

Monitoring du territoire

Coûts : CHF
200'000

Étude: Prestation assumée par l'Agglomération
Urbanisation

Priorité : A



Objectifs

- Poursuivre les études de densification et/ou de requalification afin d'assurer un suivi de l'évolution du développement démographique et de la capacité d'accueil des zones à bâtir de l'Agglomération
- Etudier le territoire en cohérence avec les critères des études de densification selon la fiche T103 du PDCant
- Identifier les secteurs les plus propices à une mutation rapide (densification et/ou requalification) et accompagner leur développement avec les autres politiques sectorielles de l'Agglomération

Opportunité

Les stratégies du PA4 poursuivent l'effort de mobilisation de la capacité d'accueil des zones à bâtir légalisées engagé dans le PA2 et le PA3. Conformément à la mesure 3U.01 Coordination du développement urbanistique par axe, une première étude intitulée Densification des axes fonctionnels a été menée entre 2017 et 2020. Elle a permis d'établir la capacité d'accueil (habitants et emplois) autorisée par les PAL, en prenant en compte les contraintes territoriales avec un scénario de croissance à 15 ans. La finesse de l'étude (analyse SIG à la parcelle) a permis d'utiliser les résultats géoréférencés comme données de base à comparer avec la croissance démographique planifiée et comme données sources pour la modélisation de trafic, étude de base du volet mobilité du PA4. L'objectif de la présente mesure est de poursuivre cette étude afin d'assurer d'une part un monitoring du territoire et d'autre part d'affiner l'analyse pour cibler les secteurs les plus propices à une mutation (densification et/ou requalification). La mesure étude prévoit l'analyse de trois aspects :

Analyser la capacité d'accueil du territoire selon un principe de monitoring

Par cette macroanalyse, l'Agglomération souhaite assurer un suivi de l'évolution de la mobilisation des zones à bâtir légalisées et vérifier l'adéquation entre la capacité d'accueil et le développement démographique à l'échelle régionale, afin d'encadrer judicieusement les démarches de planification des communes permettant notamment de libérer de nouvelles zones à bâtir. Sur un principe de monitoring du territoire, l'analyse devrait être mise à jour régulièrement afin d'alimenter les prochaines générations de Projet d'agglomération.

Etudier le territoire en cohérence avec les critères des études de densification à l'échelle locale

Dans le but de soutenir techniquement les communes dans les études de densification que celles-ci doivent mener conformément à la fiche T103 du PDCant, l'Agglomération étudiera l'opportunité d'intégrer certains critères demandés par le PDCant à son analyse régionale.

Identifier les secteurs les plus propices à une densification/requalification et anticiper les effets probables des projets planifiés ou en cours

Afin d'encadrer les communes dans leurs actions de mobilisation de la capacité d'accueil de leurs zones à bâtir légalisées, l'Agglomération souhaite identifier les secteurs qui présentent les conditions-cadres les plus favorables à une densification et/ou requalification (en fonction par exemple de leur structure foncière, de l'âge des constructions, de leur desserte par les TP, etc.). Cette analyse prendra également en compte les projets planifiés pouvant impulser une dynamique de développement nouvelle et favoriser l'acceptabilité auprès de la population d'une densification et/ou requalification d'un secteur (par exemple une nouvelle halte ferroviaire, la requalification d'un boulevard urbain, etc).

La présente mesure vise à approfondir l'étude Densification des axes fonctionnels et à doter l'Agglomération des connaissances ainsi que des outils nécessaires afin d'œuvrer en faveur de la mobilisation de la capacité d'accueil nécessaire au développement urbain vers l'intérieur (CE2.1) et à la réduction de l'utilisation des ressources en sol (CE4.3). Les résultats de ces études sont également importants pour garantir une coordination optimale entre urbanisation et transports, en particulier pour les transports publics ainsi que pour les infrastructures routières (CE1).

Le processus de développement, de densification et de requalification permettra à terme de renforcer la densité du tissu urbain de l'agglomération (MOCA5). Les enseignements de cette étude doivent également permettre de privilégier la mobilisation des secteurs particulièrement favorables à la mutation, la densification ou la requalification, selon plusieurs critères, dont celui de leur bonne desserte en transport public (MOCA3, MOCA4).

Responsable de la mise en œuvre

- Agglomération de Fribourg

Clé de répartition du financement

- Agglomération de Fribourg

Coordination nécessaire

- Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne
- Etat de Fribourg

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Directive de subventionnement

Mesure référence : -

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	-	-	-	-	-	-	-

Environnement

-

Données quantitatives

-

4U.02

Mesure reprise : dans la continuité de 3U.01

Coordination du développement par axe fonctionnel

Coûts : CHF 60'000

**Étude: Prestation assumée par l'Agglomération
Urbanisation**

Priorité : A



Objectifs

- Assurer un suivi étroit de la mise en œuvre des mesures des différentes générations de Projet d'agglomération
- Permettre la coordination par axe des mesures, des projets de développement urbain ainsi que des réalisations ayant un impact sur le territoire
- Tenir compte des interdépendances fonctionnelles et temporelles
- Coordonner la mise en œuvre des mesures d'urbanisation, de mobilité ainsi que de nature et paysage, indépendamment des limites communales
- Soutenir la mise en œuvre du développement des sites stratégiques d'agglomération en alimentant les contenus de l'outil "Feuille de route" cf. U5.9

Opportunité

En continuité avec les générations précédentes de projet, le PA4 propose les axes fonctionnels comme clé de lecture du territoire. Ce découpage fonctionnel du territoire, en opposition au territoire institutionnel, sert de base pour le développement des stratégies ainsi que pour les mesures d'urbanisation et de mobilité. Les boulevards urbains constituent la colonne vertébrale au niveau du fonctionnement, de l'organisation et de la perception des axes. Ils concentrent également une majorité des enjeux liés à l'aménagement de l'espace rue et à la gestion de la mobilité de manière générale.

L'Agglomération assure déjà le suivi des mesures en étroite collaboration avec ses communes membres. Afin de renforcer ce processus, elle souhaite se doter d'un outil dans lequel elle peut renseigner l'avancement des mesures d'urbanisation, de mobilité, de nature et paysage ainsi que des projets d'envergure planifiés ou en cours. L'objectif est de rapatrier l'ensemble des informations dans un seul outil, probablement SIG, afin de monitorer les interdépendances fonctionnelles et temporelles entre les différents éléments.

Mis en place par l'Agglomération, l'outil devra être alimenté régulièrement pour être efficace. Dans ce sens, il pourra bénéficier des inputs de la plateforme d'échange technique de la CARM (Commission d'aménagement régional et de mobilité) qui réunit les techniciens et politiques communaux en charge du domaine de l'aménagement et/ou de la mobilité. Les séances régulières de cette commission permettent aux communes d'informer l'Agglomération sur l'avancement des mesures, sur l'état des planifications ainsi que sur les éventuels travaux en cours. L'objectif est d'aborder de façon systématique les thèmes qui permettront d'alimenter l'outil de gestion une ou deux fois par an.

A terme, cet outil permettra également, via le monitoring des interdépendances fonctionnelles et temporelles entre les différents secteurs en mutation, d'affiner la priorisation des mesures de la prochaine génération de PA.

Responsable de la mise en œuvre

- Agglomération de Fribourg

Clé de répartition du financement

- Agglomération de Fribourg

Coordination nécessaire

- Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Directive de subventionnement

Mesure référence : -

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	-	-	-	-	-	-	-

Environnement

-

Données quantitatives

-

4U.03

Sensibilisation au développement vers l'intérieur

Coûts: CHF 175'000

Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération
Urbanisation

Priorité: A



Objectif et conditions

- Sensibiliser les élus, techniciens communaux et la population au développement vers l'intérieur et à la qualité urbaine via des outils concrets
- Favoriser la mobilisation des capacités d'accueil résiduelles des zones à bâtir déjà légalisées

Description

Le développement de l'urbanisation préconisé par le PA4 prévoit que la croissance démographique projetée soit réalisée par une densification importante des zones à bâtir. Au sens de la stratégie U1 du PA4, la mobilisation de la zone à bâtir existante revêt ainsi une importance capitale tout particulièrement dans l'étape 1 d'urbanisation (d'ici 2032), étant donné que de nouvelles mises en zone à bâtir ne seront possibles qu'à partir de 2032. Il est donc fondamental que les communes puissent mobiliser avec succès les importantes capacités d'accueil résiduelles des zones à bâtir déjà légalisées sises sur leur territoire. Un développement vers l'intérieur réussi ne peut toutefois se focaliser uniquement sur la simple mobilisation quantitative des droits à bâtir résiduels. Celui-ci doit également être accompagné par une préservation, voire une amélioration de la qualité des espaces de vie.

Via le prisme de la sensibilisation, la présente mesure aborde la problématique du développement vers l'intérieur en mettant l'accent sur deux aspects interdépendants : la mobilisation du potentiel des zones à bâtir légalisées et la qualité urbaine. Dans ce sens, l'Agglomération pilote et conceptualise des actions de sensibilisation ainsi que des réalisations concrètes « in situ ».

Sensibilisation à la mobilisation du potentiel des zones à bâtir légalisées

Le développement vers l'intérieur implique des efforts considérables de la part des communes en vue d'une mobilisation quantitative des droits à bâtir résiduels qui sont en veille sur leur territoire. Les communes sont en effet appelées à exercer un rôle majeur et proactif dans le cadre de l'activation, du montage et du pilotage de démarches de densification sur leur territoire. Ceci nécessite d'avoir une bonne vision d'ensemble des enjeux et des déterminants de la densification ainsi que des outils et des leviers d'action disponibles pour la mise en œuvre du développement vers l'intérieur. Via la présente mesure, l'Agglomération souhaite renforcer les connaissances et le savoir-faire opérationnel de ses communes membres en matière de mise en œuvre du développement vers l'intérieur. Cet objectif sera atteint en mettant en place un processus d'échange avec les élus et les techniciens des communes membres sous des formes variées (ateliers de travail, conférences-débats permettant la transmission de bonnes pratiques, journées de formation, présentations d'études de cas et de projets pilotes). Les thématiques suivantes guideront notamment ces échanges :

- Aspects contextuels de la densification : dynamiques foncières, économique-financières et sociodémographiques
- Outils et leviers d'action à disposition des communes
- Instruments légaux et réglementaires
- Equilibre entre densification quantitative et qualité de l'espace bâti

Sensibilisation à la qualité urbaine

Le développement vers l'intérieur doit être accompagné par une préservation, voire une amélioration de la qualité des espaces de vie. Dans ce sens, le levier de la qualité urbaine est essentiel afin de renforcer l'acceptabilité de la densification auprès de la population et des élus locaux. Via la présente mesure, l'Agglomération souhaite promouvoir une prise de conscience auprès de la population et des politiques de l'importance de la qualité urbaine et des possibilités de valorisation du cadre bâti lors des processus de développement vers l'intérieur. Cet objectif sera atteint en se focalisant sur la problématique de la qualité de l'espace public et en proposant des actions et des réalisations concrètes « in situ ». Les éléments suivants pourront notamment être proposés en partenariat avec les communes membres :

- Réalisations d'aménagements temporaires « test »
- Installations de panneaux explicatifs et/ou illustratifs

Par le prisme d'une sensibilisation active fondée sur des actions concrètes et pragmatiques, cette mesure contribue à promouvoir la mise en œuvre et l'acceptabilité d'un développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti (CE2). En fournissant des outils théoriques et pratiques ciblés, cette mesure permet aux élus et techniciens communaux d'acquérir une maîtrise des processus et des dynamiques sous-jacents à la densification des zones à bâtir (CE2.1). Via des exemples concrets et tangibles de mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée (CE2.2), la présente mesure contribue également à développer une pédagogie du développement vers l'intérieur axée sur la qualité de l'espace public. La mobilisation des capacités résiduelles des zones à bâtir déjà légalisées, objectif transversal à la présente mesure, permet d'accroître la densité des zones à bâtir (MOCA1) et de mettre en œuvre les étapes d'urbanisation prévues par le PA4.

Eligibles au subventionnement

-

*Mesure mise en œuvre par l'Agglomération***Dossier de demande de subvention**

-

*Mesure mise en œuvre par l'Agglomération***Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Directive de subventionnement

4S.04

Städtebauliche Qualität: Qualitätskommission

Kosten: CHF 15'000

**Förderung: eigene Leistung der Agglomeration
Siedlung**

Priorität: A



Ziel und Bedingungen

Die Qualitätskommission ist eine beratende Kommission bestehend aus unabhängigen Fachpersonen, die den Gemeinden unverbindlich zur Verfügung steht. Sie soll die Gemeinden bei der Erarbeitung und Prüfung ihrer Gestaltungsprojekte (hauptsächlich Detailbebauungspläne - DBP) fachlich unterstützen. Die Kommission bietet fachliche Unterstützung und eine Fachberatung zu den Mobilitätsaspekten sowie zu Fragen in Bezug auf die Qualität der architektonischen Formen und der Aussengestaltungen. Die Kommission besteht bereits. Mit ihrer Integration in das AP4 und den finanziellen Anreiz sollen die Gemeinden diese Ressource nutzen und sie soll eine bestimmte Sichtbarkeit erhalten. Es ist anzumerken, dass alle verkehrintensiven Einrichtungen (VE) im Sinn der Strategie S6 von der Qualitätskommission geprüft werden müssen.

Die Unterstützung der Agglomeration nimmt folgende Form und Bedingungen an:

- möglichst frühe Inanspruchnahme der Kommission (zum Zeitpunkt des Vorprojekts) und in erster Linie für Gestaltungsprojekte;
- die Gemeinde legt der Agglomeration die Anfrage und das Dossier vor, für das sie die Kommission hinzuziehen will;
- Subventionierung der Kosten für die Prüfung des Dossiers durch die Qualitätskommission zulasten der Gemeinde mit einer Deckelung bei CHF 1500. Einzig Gemeinden werden von der Agglomeration finanziell unterstützt;
- Beschränkung auf die Vorlage von zwei Dossiers pro Gemeinde und Jahr;
- Beiträge innerhalb der Grenzen des Massnahmenbudgets.

Beschreibung

Die Massnahme entspricht der Strategie S4 Städtebauliche Qualität, die namentlich bei Verdichtungs- und/oder Aufwertungsmassnahmen darauf abzielt, hochwertige Lebensräume sicherzustellen, die das Wohlbefinden der Bewohnerinnen und Bewohner fördern.

Die Qualitätskommission ermöglicht eine kritische Beurteilung der Verdichtungsprojekte mit einem besonderen Augenmerk auf die qualitativen Aspekte der Siedlungsentwicklung, der Mobilität und der Landschaft. Die Qualitätskommission ist eine beratende Kommission, die den Gemeinden unverbindlich zur Verfügung steht. Sie soll die Gemeinden bei der Erarbeitung und Prüfung der Detailbebauungspläne (DBP), für die sie zuständig sind, fachlich unterstützen. Die Kommission kann während des Genehmigungsverfahrens der Projekte, parallel zur Vernehmlassung der internen Dienste, konsultiert werden. Gestützt auf das Gutachten kann die Gemeinde anschliessend das Vorprojekt anpassen und die Bemerkungen der Kommission integrieren. Auf spezifische Anfrage der Gemeinden kann die Kommission für andere Projekte und zu einem fortgeschritteneren Zeitpunkt konsultiert werden.

Die Kommission besteht aus Fachpersonen aus den Bereichen Mobilität (Verkehringenieur/in), Qualität der architektonischen Formen (Architekt/in-Stadtplaner/in) und Aussengestaltung (Landschaftsarchitekt/in). Die Fachpersonen, aus denen sie besteht, stammen aus verschiedenen Bereichen und üben den Grossteil ihrer Tätigkeit ausserhalb des Kantons Freiburg aus, was ihre Komplementarität und ihre Objektivität gewährleistet. Sie werden regelmässig als Jurymitglieder oder Fachpersonen zu verschiedenen Dossiers berufen und sind es sich gewohnt, Empfehlungen abzugeben und Gestaltungsprojekte zu prüfen. Abhängig von den Herausforderungen des Projekts können zusätzliche Fachpersonen hinzugezogen werden (Bauerbe, Umwelt, Energie usw.).

Beitragsberechtigt

- Gemeinden Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne

Dossier Subventionsgesuch

- Projektdossier (DBP oder Baubewilligungsgesuch)
- abhängig vom Projektfortschritt Stellungnahme und/oder Einsprachendossier

Bau- und Finanzierungsreife

- Richtlinie zur Subventionierung

4S.05

Strategische Agglomerationsstandorte: Unterstützung bei den qualifizierten Verfahren

Kosten: CHF 900'000

Förderung: eigene Leistung der Agglomeration Siedlung

Priorität: A



Ziel und Bedingungen

Das Ziel dieser Massnahme besteht in der fachlichen und finanziellen Unterstützung von Vorstudien für die Sicherstellung einer hohen städtebaulichen Qualität der strategischen Standorte. Diese Massnahme zielt auf von den Gemeinden getragene Vorstudien ab, wie Städtebauwettbewerbe, Studienaufträge, Masterpläne oder Rahmen-DBP.

Die Unterstützung der Agglomeration nimmt folgende Form und Bedingungen an:

- Subventionierung der Vorstudien für Perimeter innerhalb der Betrachtungsperimeter der strategischen Standorte im Sinn der Strategie S5;
- einzig Gemeinden werden von der Agglomeration finanziell unterstützt;
- Subventionierung der Studienkosten zulasten der Gemeinde (Subventionierung mit einer Deckelung bei CHF 150'000 und Beschränkung auf zwei Studien pro Gemeinde);
- Integration der Agglomeration in die Projektausschüsse.

Beschreibung

Das AP4 legt eine Reihe von strategischen Standorten (kantonale strategische Sektoren und Standorte mit grossem Entwicklungspotenzial – SGEP) fest, denen im Rahmen der von der Agglomeration angestrebten Entwicklung nach innen eine treibende und beispielhafte Rolle zukommt. Im Sinn der Strategie S5 sind die strategischen Standorte namentlich Gegenstand einer Entwicklung, die auf eine hohe Dichte und auf die städtebauliche Qualität ausgerichtet ist.

Auch wenn alle Bauzonen der Agglomeration eine sorgfältige Gestaltung gemäss den Grundsätzen der Strategie S4 verdienen, ist die städtebauliche Qualität ausschlaggebend für strategische Agglomerationsstandorte. Mit dieser Massnahme und unterstützend zu den Inhalten der Strategien S4 und S5 ermöglicht die Agglomeration die nachträgliche Verstärkung der Bemühungen für eine qualitativ hochwertige Entwicklung ihrer vorrangigen Entwicklungsstandorte und die Sicherstellung einer Koordination mit den Bereichen Mobilität und Natur und Landschaft des AP4.

Beitragsberechtigt

- Gemeinden Düdingen, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Villars-sur-Glâne

Dossier Subventionsgesuch

- Beschreibung des qualifizierten Verfahrens und/oder Pflichtenheft, wenn vorhanden
- Projektperimeter
- Realisierungszeitraum
- Projektkosten

Bau- und Finanzierungsreife

- Richtlinie zur Subventionierung

4U.06

Mesure reprise : -

Études de développement pour les sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny

Coûts : CHF
2'350'000

Paquet de mesures étude
Urbanisation

Priorité : A



Objectifs

- Approfondir l'étude du développement quantitatif et qualitatif des sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny
- Assurer une bonne coordination entre urbanisation et transports en précisant les modalités de desserte fine du secteur
- Permettre la coordination sur le long terme entre le développement du secteur et le projet de couverture de l'autoroute N12
- Préciser les modalités de déploiement (étendue, géométrie, vocation, etc.) d'un dispositif paysager permettant de structurer l'urbanisation et de valoriser la césure verte à proximité
- Coordonner l'urbanisation et la requalification du pôle Jura-Chassotte en affinant sa programmation d'ensemble
- Définir l'urbanisation et la programmation du pôle Santé Activités en localisant le nouvel hôpital cantonal et en veillant à préserver d'importants secteurs dédiés aux activités économiques

Opportunité

Le PA4 identifie une série de sites stratégiques (secteurs stratégiques cantonaux et sites à fort potentiel de développement - SFPD) appelés à jouer un rôle moteur et exemplaire dans le cadre du développement vers l'intérieur visé par l'Agglomération. Au sens de la stratégie U5, les sites stratégiques doivent notamment faire l'objet d'une priorisation de la croissance démographique en leur sein, d'une coordination fine entre urbanisation et transports et d'un développement axé sur la forte densité et la qualité urbaine.

Dans le cadre du PA4, les sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny (secteur compris « à cheval » sur les périmètres de réflexion Givisiez Gare - Corberayes et Sortie d'autoroute Fribourg-Sud - Belle-Croix au sens de la stratégie U5) revêtent une importance particulière par leur potentiel marqué de développement urbain sur une large portion du territoire de l'agglomération située sur les communes de Villars-sur-Glâne, Givisiez, Fribourg et Granges-Paccot.

Via le MEP Chamblieux-Bertigny, le projet de couverture de l'autoroute N12 a permis d'amorcer un projet de valorisation d'ensemble de ce territoire de plusieurs dizaines d'hectares, dont certains secteurs sont actuellement fortement dépréciés par les nuisances autoroutières. La perspective d'enfouissement de l'ouvrage routier offre un changement des possibilités d'aménagement et contribue à poser les bases pour la requalification urbaine et paysagère profonde du secteur Chamblieux-Bertigny. Dans ce sens, le motif de la césure verte à valoriser via un nouveau dispositif paysager structurant de l'urbanisation (cf. NP1.4) permet de guider le développement et la requalification du secteur en rendant compte du caractère singulier de ce site situé entre ville et campagne.

En s'inscrivant dans la continuité des réflexions du MEP Chamblieux-Bertigny, la présente mesure - structurée sous forme de paquet - vise à approfondir les modalités fines de développement sur le secteur.

Le présent paquet de mesures regroupe les études spécifiques suivantes :

- 4U.06A - Chamblieux-Bertigny - Etude paysagère - CHF 750'000
- 4U.06B - Chamblieux-Bertigny - Pôle Jura-Chassotte - CHF 750'000
- 4U.06C - Chamblieux-Bertigny - Pôle Santé Activités - CHF 850'000

De manière générale, le présent paquet de mesures vise à approfondir l'étude de l'urbanisation des sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny en permettant, à terme, de poursuivre la concentration du développement de l'agglomération vers l'intérieur de son tissu bâti (CE2.1). La création d'un nouveau dispositif paysager structurant permettra également la mise en valeur d'une césure verte majeure traversant la zone urbanisée (CE2.2). L'ensemble des études pour le développement des sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny vise également à garantir une bonne coordination entre urbanisation et mobilité et à améliorer les qualités fines du système de transports (CE1) dans cette portion du territoire de l'agglomération.

Le processus de développement, de densification et de requalification du secteur Chamblieux-Bertigny permettra, à terme, de renforcer la densité du périmètre compact de l'agglomération (MOCA5). Une attention particulière en matière de coordination entre urbanisation et transports garantira également une répartition judicieuse des habitants et emplois supplémentaires dans des localisations favorablement desservies par les transports publics (MOCA3, MOCA4).

Responsable de la mise en œuvre

- Etat de Fribourg
- Ville de Fribourg
- Communes de Givisiez, Granges-Paccot, Villars-sur-Glâne
- Régie des copropriétés bourgeoises
- TPF Immo SA
- Hôpital fribourgeois (HFR)

Clé de répartition du financement

- À préciser ultérieurement selon convention relative au financement des frais d'études concernant le projet de couverture de l'autoroute N12 et le développement urbain dans le secteur Chamblieux-Bertigny à passer entre les parties

Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Convention relative au financement des frais d'études concernant le projet de couverture de l'autoroute N12 et le développement urbain dans le secteur Chamblieux-Bertigny à passer entre les parties

Mesure référence : Indirectement liée à la mesure 4M.09.01

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	-	-	-	-	-	-	-

Environnement

-

Données quantitatives

-

Massnahmenkatalog

- 01 Lokalisierung der Massnahmen
- 02 Massnahmenblätter Siedlungsentwicklung
- 03 Massnahmenblätter Mobilität**
- 04 Massnahmenblätter Natur und Landschaft
- 05 Massnahmenblätter Energie
- 06 Übersichtstabellen der Massnahmen

4M.01.01

Route de liaison Marly - Matran

Fiche de mesures des planifications supérieures Planification cantonale



Description

La question d'une nouvelle traversée de la Sarine en amont de Fribourg a déjà été abordée au début des années 1990. Parmi les nombreuses variantes étudiées, un nouveau tracé, évitant Marly et permettant le raccordement de plusieurs communes de la rive droite de la Sarine directement à l'autoroute A12, a été analysé. Le projet prévoit la construction d'une nouvelle route à ciel ouvert, d'une longueur totale d'environ 3,5 km. Côté Marly, la nouvelle liaison se raccrochera à l'épingle à cheveux de la route de la Gruyère dans la montée de la Crausaz. Deux ponts, fruits de concours dont les résultats avaient été présentés en mars 2020, sont également prévus. L'un enjambera la Sarine entre les communes de Marly et Hauterive (798 mètres de long), tout en préservant la zone alluviale d'importance nationale qui s'y trouve. Le second franchira le vallon de Chésalles (203 mètres de long). Cette liaison est par ailleurs nécessaire au développement de tout le secteur Pré-aux-Moines.

Cette nouvelle liaison va permettre de compléter la ceinture de distribution du trafic et ainsi délester le trafic de transit au centre de l'agglomération. L'accès à Marly et au bassin du Mouret pourra se faire depuis l'autoroute sans surcharger la circulation dans le périmètre urbanisé. Cette nouvelle liaison ainsi que son impact sur l'ensemble des réseaux situé au sud de l'agglomération a été pris en compte dans une variante de la modélisation de trafic 2032 du présent projet, sur la base de l'étude "liaison Marly-Matran" publiée par le SMO en 2016. Les stratégies et les mesures du projet d'agglomération sont donc compatibles avec cette infrastructure planifiée. Elle permettra notamment d'améliorer les conditions de progression des transports collectifs sur les pénétrantes routières (route de la Glâne, pont de Pérolles) et de développer les mesures en faveur de la mobilité douce (TransAgglo 2 Fribourg - Marly). Des mesures d'accompagnement sont en outre prévues, pour garantir le bon fonctionnement du réseau routier.

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

Cette liaison répond à l'intérêt régional d'offrir un accès facilité à l'autoroute depuis le plateau du Mouret, tout en étant susceptible de délester une partie du trafic de transit au sud de l'agglomération. Elle permet de créer une accessibilité au

secteur stratégique cantonal de Pré-aux-Moines. Elle permet de diminuer le trafic en entrée de ville sur le Pont de Pérolles et sur la Route de la Fonderie qui peuvent ainsi plus facilement être requalifiés pour améliorer leur attractivité pour les transports publics, les modes doux et améliorer la sécurité.

Cette nouvelle route reliera les plateformes multimodales de la Gérine et dans une moindre mesure celle de Villars-sur-Glâne et d'Avry-Matran. Les réflexions sur ces plateformes prennent donc en compte cette nouvelle route pour les dimensionnements des P+R et offre bus à terme, et ce afin de créer les conditions optimales pour la multimodalité. Ainsi le réseau central de l'Agglomération pourra être déchargé d'une partie de son trafic.

Cette liaison n'offre pas à court et moyen terme un potentiel suffisant pour la création d'une ligne de bus. Les réseaux de transports publics seront toutefois adaptés pour s'adapter à la modification du trafic que créera cette liaison.

Cette liaison n'offre également pas un fort potentiel pour la mobilité douce. L'important ici est donc de connecter de manière optimale les plateformes multimodales concernées au reste du réseau de mobilité. Les deux plateformes concernées bénéficieront donc d'un accès direct par les TransAgglos.

4M.01.02

Pont sur la Gérine, accès Marly Innovation Center (MIC) - Ancienne-Papeterie

Fiche de mesures des planifications supérieures Planification cantonale



Description

La commune de Marly fait face à d'importants développements qui vont engendrer notamment des besoins en nouvelles infrastructures routières. Le MIC, le quartier de l'Ancienne-Papeterie ainsi que le secteur stratégique d'activités d'importance cantonale du Pré-aux-Moines, tous trois situés de part et d'autre de la Gérine, concentrent une grande part de ces développements (+2'700 emplois et +2'160 habitants environ à l'horizon 2030). A terme, le développement de l'entier du site (Pré-aux-Moines, MIC, Ancienne-Papeterie) est conditionné à la création d'un second accès au sud, connecté à la future route Marly-Matran. Il deviendra l'accès privilégié, sinon unique, pour les transports individuels motorisés et les poids-lourds. Les objectifs de cette mesure sont de :

- Créer une infrastructure routière de desserte pérenne, qui s'insère dans la hiérarchie du réseau ;
- Limiter le transit dans Marly, dans l'agglomération fribourgeoise, ainsi que le transit nord-sud ;
- Favoriser la dynamisation du tissu économique, particulièrement des zones d'activités existantes ;
- Assurer un accès optimal pour les transports publics, piétons et cyclistes ;
- Assurer une intégration optimale de l'infrastructure dans un environnement sensible.

Le "MIC - Pré-aux-Moines" est l'un des secteurs stratégiques d'importance cantonale inscrit au Plan directeur cantonal, intégré en tant que site stratégique d'agglomération, situé en limite de territoire urbanisé et faisant partie de l'agglomération. Son développement doit contribuer à renforcer le tissu économique du canton, par des activités secondaires et tertiaires. La présente mesure est l'une des conditions de son développement. Elle contribue à la réorganisation générale des TIM, en faveur d'une diminution du trafic de transit à travers le coeur de l'agglomération, d'une orientation vers l'utilisation de parkings relais et du rabattement sur les transports publics. Une étude de variantes a été menée afin de définir la meilleure localisation possible de l'accès mais également de fédérer les acteurs concernés, de garantir la prise en compte de l'ensemble des enjeux en présence et d'assurer l'intégration des objectifs du PAL de Marly en matière d'environnement, de paysage, d'urbanisme et de mobilité.

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

Ce pont constitue un accès direct au secteur stratégique d'activité d'importance régionale du Pré-aux-Moines, qui ne sera raccordé au réseau routier que par ce pont. En terme de mobilité, ce pont permet d'assurer l'accès des véhicules lourds en préservant les habitants des nuisances et dessert le stationnement sur le site stratégique de Pré-aux-Moines. Le pont permettra l'accès au site stratégique de Pré-aux-Moines et évitera un accès par le nord qui encombrerait la traversée de Marly.

Une ligne de bus urbain pourra toutefois traverser le quartier du MIC et utiliser cette infrastructure afin de desservir tant le quartier du MIC que les activités situées au sud de la Gérine. Cette ligne est intégrée dans le plan de développement du réseau de bus et pourra être opérationnelle dès la mise en service du pont.

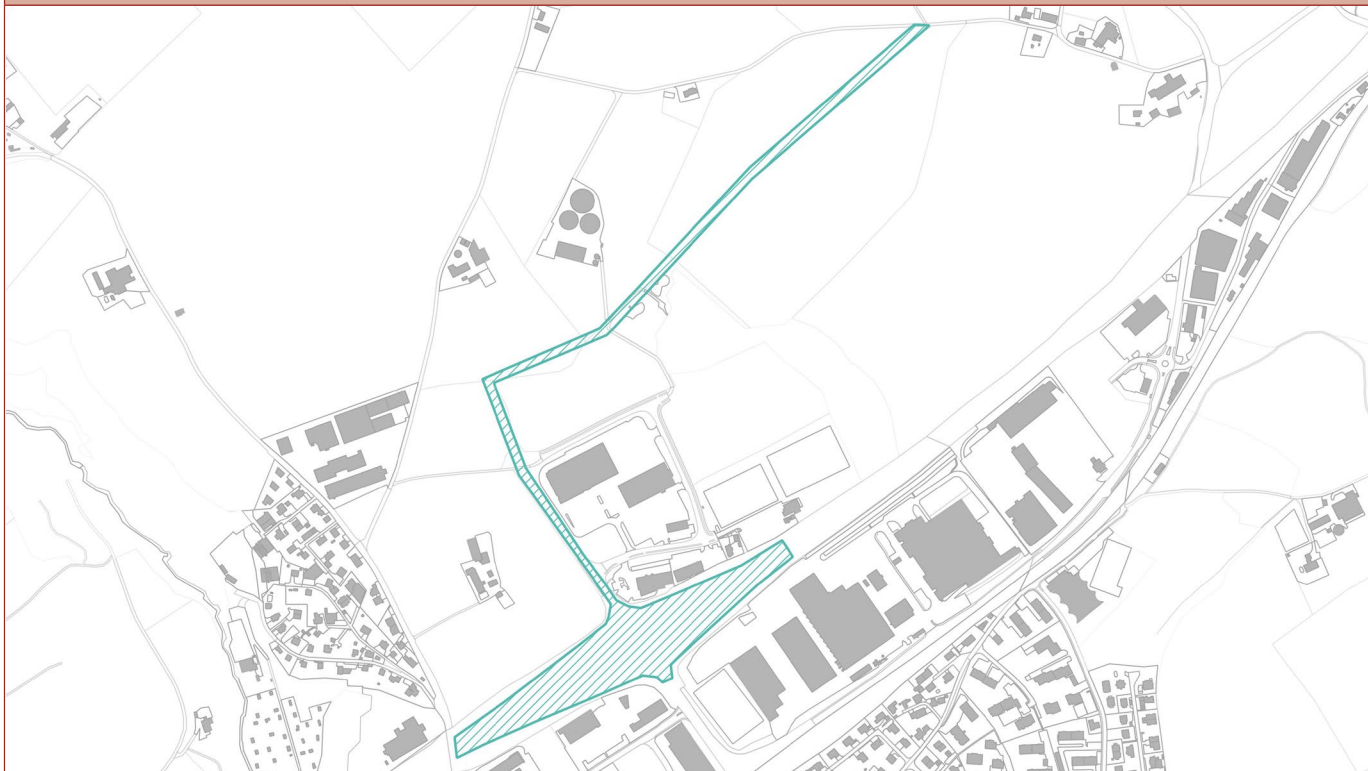
La TransAgglo desservira également le site stratégique de Pré-aux-Moines et les vélos pourront également utiliser ce pont pour franchir l'obstacle naturel que constitue la Gérine en offrant un lien supplémentaire intéressant avec le plateau du Mouret.

Le pont permettra l'accès au site stratégique de Pré-aux-Moines et évitera un accès par le nord qui encombrerait la traversée de Marly.

4M.01.03

Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil

Massnahmenblatt für übergeordnete Planungen Nationale Planung



Beschreibung

Der Autobahnanschluss Düdingen harrt seit seinem Bau im Rahmen der Autobahn N12 in den 1970er-Jahren seiner Fertigstellung. Mit dem Inkrafttreten der Neugestaltung des nationalen Finanzausgleichs, der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen und der Übernahme der Nationalstrassen durch den Bund hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) das Projekt für den Bau einer neuen Strassenverbindung zwischen dem Autobahnanschluss und der Strasse Düdingen-Murten bei Luggiwil übernommen. Das Autobahnamt hatte dieses Projekt 2005 begonnen, um den Anschluss fertigzustellen. Diese Verbindung zielt darauf ab, einen Grossteil der Probleme in Bezug auf die Verkehrssicherheit und den Rückstau beim Autobahnanschluss mit einer besseren Verteilung des Verkehrsflusses auf beiden Seiten des Anschlusses zu lösen. Sie ist zudem die Hauptzufahrt zum strategischen Sektor «Birch und Bahnhof», der im KantRP und in diesem AP erwähnt ist.

Die Stabilisierung des MIV ist ein globales Ziel der Agglomeration Freiburg, wozu die Autobahnachse einen grösseren Teil des Autoverkehrs im Innern der Agglomeration sicherstellen soll (Grundsatz der Verlagerung des Verkehrs aus dem Zentrum auf den Verkehrsverteillerring). Die Anschlüsse sind in diesem Sinn neuralgische Punkte, die die gute Funktionsweise dieses Verteillerrings gewährleisten müssen, während gleichzeitig vermieden wird, dass die Verkehrsattraktivität der Einfallachsen Richtung Zentrum steigt. Die Neugestaltung dieses Anschlusses ist folglich eng mit dem Projekt VALTRALOC auf der Hauptstrasse von Düdingen (Massnahme 3M.09.01) verbunden, um den Verkehr auf dem Boulevard von Düdingen besser zu lenken.

Schnittstelle mit dem Verkehrsnetz der Agglomeration

Ein P+R (Massnahme 4M.08.04) in Verbindung mit dem multimodalen Knotenpunkt Bahnhof Düdingen wird langfristig das Auffangen des Pendelverkehrs ermöglichen, der durch diesen Autobahnanschluss einfährt. Seine Verschiebung hängt ebenfalls vom Konzept VALTRALOC (Massnahme 3M.09.01) und von der Gestaltung des multimodalen Knotenpunkts Düdingen (Massnahme 4M.08.02) ab, für den Studien laufen.

Dieser Anschluss wird aktuell vom öffentlichen Verkehr nicht benutzt. Es ist aber vorgesehen, dass der Stadtbus von Düdingen die Unterführung Warpel benutzt (Massnahme 4M.05.06), um den südlichen Teil des strategischen Standorts Birch zu erschliessen. Der Anschluss wird die Zufahrtssteuerung übernehmen und auf dem städtischen Boulevard von Düdingen und auf der ganzen Achse einen flüssigen Verkehr ermöglichen.

Die TransAgglo wird unter dem Autobahnanschluss durchführen, um die Verbindung mit dem Standort Birch sicherzustellen (Massnahmen 22.25, 22.23 und 4M.06.07C), wodurch dieser strategische Standort direkt und sicher angebunden wird. Dadurch kann der Langsamverkehr diesen Verkehrsknoten umfahren.

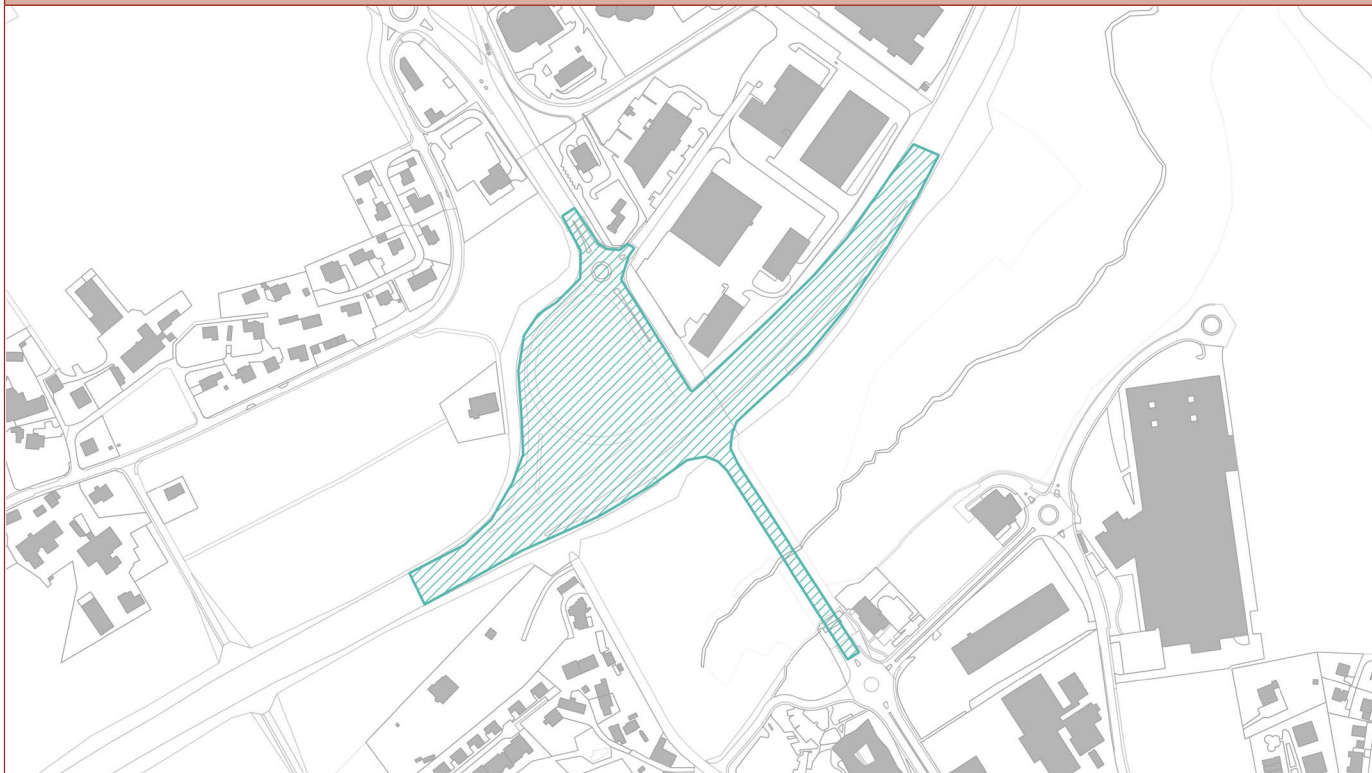
Die Verbindung ist die Hauptzufahrt zum kantonalen strategischen Sektor «Birch und Bahnhof».

Sie zielt darauf ab, einen Grossteil der Probleme in Bezug auf die Verkehrssicherheit und den Rückstau beim Autobahnanschluss mit einer besseren Verteilung des Verkehrsflusses auf beiden Seiten des Anschlusses zu lösen.

4M.01.04

Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-nord

Fiche de mesures des planifications supérieures Planification nationale



Description

L'étude de circulation sur le plateau d'Agy a confirmé la nécessité d'un réaménagement de la jonction de Fribourg-Nord. Cette jonction constitue la principale desserte de l'axe Granges-Paccot - Agy et doit être entièrement intégrée au système de gestion des flux entrant dans l'agglomération via la centrale de régulation de trafic ce que ne permettent pas les giratoires actuels. La rénovation de cette jonction sera accompagnée par la création d'une passerelle pour la mobilité douce (mesure 4M.07.04) permettant la traversée de l'autoroute et du Lavapesson.

Si la stabilisation du TIM est un objectif de l'Agglomération de Fribourg à l'échelle globale, l'axe autoroutier est appelé à assurer une plus grande partie des flux automobiles à l'intérieur de l'agglomération (principe de report du trafic du centre sur la ceinture de distribution du trafic). Les jonctions constituent en ce sens des points névralgiques qui doivent assurer le bon fonctionnement de cette ceinture de distribution, tout en évitant d'augmenter l'attractivité routière des pénétrantes vers le centre. Ceci est ici permis grâce à la transformation des giratoires en carrefours permettant la gestion des accès et l'intégration de ces carrefours dans le système constitué par le carrefour d'Englisberg (mesure 4M.01.08) et la gestion du trafic sur la route de Morat (mesures 3M.01.06 et 3M.02.10)

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

Un P+R provisoire à forum Fribourg (mesure 4M.08.03) permettra de capter le trafic pendulaire entrant sur l'axe Granges-Paccot - Agy, avant la création d'une plateforme multimodale définitive au nord de la jonction. Le déplacement de ce P+R permettra de sortir complètement le trafic ces voitures du système du plateau d'Agy mais nécessite une amélioration du franchissement de la jonction.

Le réaménagement de la jonction autoroutière conjugué avec la gestion du trafic sur l'entier du boulevard urbain d'Agy, doit permettre une amélioration significative de la vitesse commerciale de la ligne 1, actuellement fortement pénalisée par le trafic sur cet axe. La priorisation des bus en traversée du Lavapesson et de l'A12 est également nécessaire pour la desserte du futur P+R au nord de l'autoroute.

La place n'étant pas suffisante sur les infrastructures actuelles de franchissement du Lavapesson et de l'autoroute, une passerelle est en étude pour permettre un cheminement de qualité et sécurité pour la mobilité douce (mesure 4M.07.04). Celle-ci permettra de connecter tant les itinéraires MD du plateau d'Agy (mesure 22.04) que la route de Chantemerle et ses connexions avec le nord-est de l'agglomération.

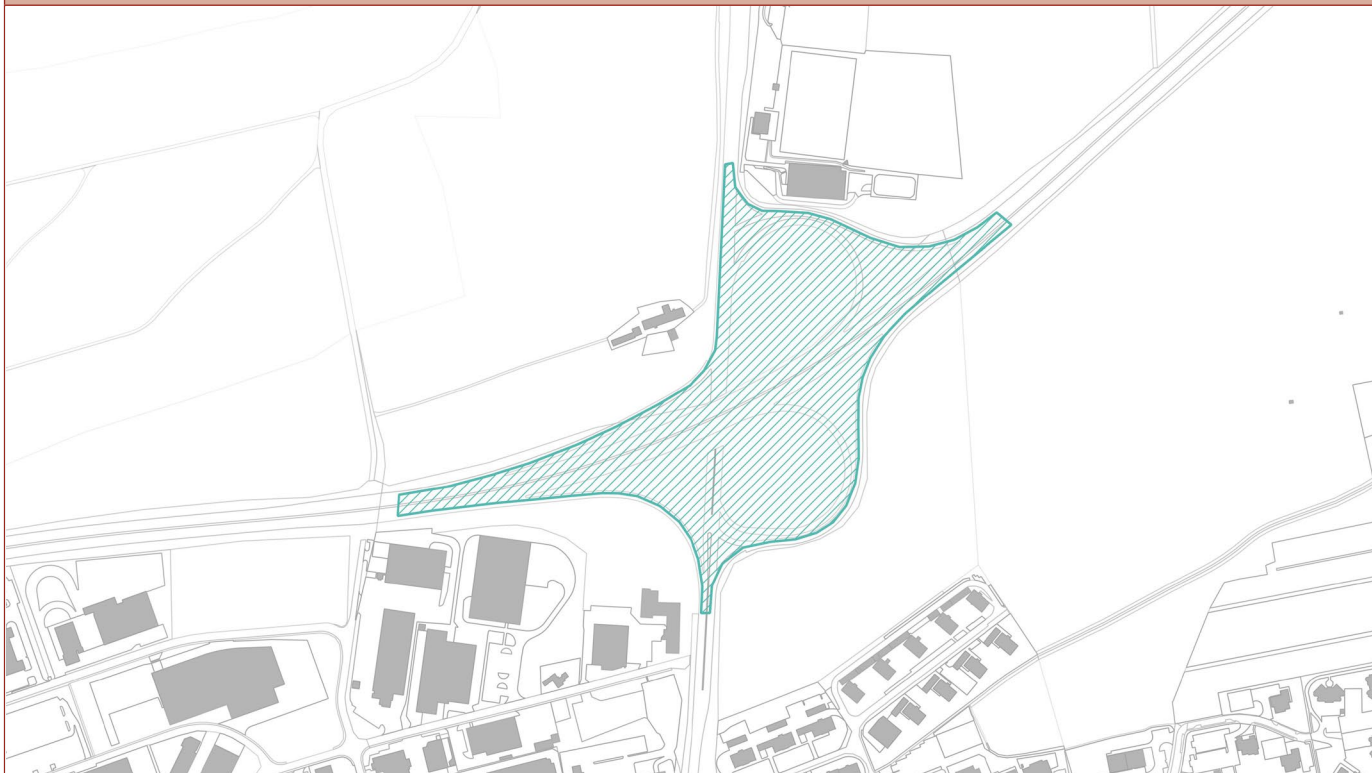
La jonction est un point nodal important intégré à la ceinture de distribution du trafic de l'agglomération. Le régime de circulation sur la jonction autoroutière et la restriction de certains mouvements conduits à des allers-retours qui amplifient le problème de saturation de la jonction et de ses alentours. Une nouvelle gestion par feux de circulation doit permettre de nouveaux mouvements (par exemple tourner à gauche) et une priorisation des transports publics.

La gestion des flux permettra d'éviter des situations conflictuelles entre les différents flux de véhicules et améliorera ainsi la sécurité. Cette gestion évitera également des phénomènes de rétention sur l'autoroute qui constituent un problème de sécurité.

4M.01.05

Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-Sud/Centre

Fiche de mesures des planifications supérieures Planification nationale



Description

La jonction autoroutière existante de Fribourg Sud / Centre ne remplit actuellement pas les exigences en termes de capacité et de sécurité du trafic. Son réaménagement doit permettre de lui permettre de remplir pleinement et de manière sécurisée son rôle de jonction autoroutière, mais également de rendre possible une amélioration de la desserte en transport public, et notamment de la vitesse commerciale aux heures de pointe (le long du boulevard Avry - Villars - Belfaux). La modification de cette jonction est toutefois liée à l'urbanisation du site stratégique Chamblieux-Bertigny et au déplacement de l'Hôpital. Elle a également un rôle clé dans la desserte des axes d'Avry - Villars-sur-Glâne et Belfaux - Givisiez et donc des secteurs stratégiques de Moncor et Givisiez prévus dans le PDCant et le PA. Elle doit donc garantir un accès fluide à ces zones.

Si la stabilisation du TIM est un objectif de l'Agglomération de Fribourg à l'échelle globale, l'axe autoroutier est appelé à assurer une plus grande partie des flux automobile à l'intérieur de l'agglomération (principe de report du trafic du centre sur la ceinture de distribution du trafic). Les jonctions constituent en ce sens des points névralgiques qui doivent assurer le bon fonctionnement de cette ceinture de distribution, tout en évitant d'augmenter l'attractivité routière des pénétrantes vers le centre. Ceci sera fait via la gestion des accès des carrefours de Belle-Croix au sud et de la Chassotte au nord, et permettra grâce à la centrale de régulation du trafic, une gestion des flux entrant dans le réseau routier interne de l'agglomération.

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

La jonction autoroutière de Fribourg-Sud est directement liée au P+R de Fribourg-Sud et indirectement liée à la plateforme multimodale de Givisiez. Le trafic pendulaire résiduel entrant par cette jonction d'autoroute est donc appelé à être capté principalement par le P+R de Fribourg-Sud.

Dès le carrefour de Belle-Croix, les transports publics sont priorités en direction du centre de Fribourg. La jonction autoroutière en elle-même n'est empruntée que partiellement et par une seule ligne de bus urbain. Si elle n'est pas stratégique pour les transports publics, le bon avancement des bus devra être pris en compte dans les réflexions, notamment en vue du développement de la ligne tangentielle entre Villars-sur-Glâne en direction de la plateforme multimodale de Givisiez.

La mobilité douce évite cet environnement très routier. Elle emprunte le chemin parallèle du Recoulet et la mesure 4M.07.05A prévoit une amélioration du franchissement de la semi-autoroute pour la mobilité douce.

La jonction est un point nodal important intégré à la ceinture de distribution du trafic de l'agglomération. Le réaménagement doit permettre s'assurer le fonctionnement de la jonction et l'accès notamment au site hospitalier cantonal et des zones de Moncor et Bertigny. Le trafic entrant en ville est capté par les plateformes multimodales et géré via la gestion d'accès à l'agglomération avec priorisation des bus.

Le réaménagement vise à assurer à long terme la sécurité de la jonction en évitant les reflux sur l'autoroute.

4M.01.06

Réaménagement de la jonction autoroutière de Matran

Fiche de mesures des planifications supérieures Planification nationale



Description

La jonction autoroutière de Matran est actuellement sollicitée par quelques 20'000 véhicules par jour et son rôle est principalement lié à la desserte du secteur Sud de l'agglomération et à l'accessibilité aux zones d'activités et commerciales (Avry Centre, Champs Fleuris). Désireux d'améliorer les conditions de fonctionnement de cette jonction, notamment pour faciliter le passage des TP et de la mobilité douce, et d'assainir son caractère accidentogène, l'Office fédéral des routes (OFROU) prévoit de la réaménager pour satisfaire aux objectifs de fluidité et de sécurité du trafic. La création d'un arrêt de bus à proximité de la zone commerciale de Champs Fleuris est intégrée dans le projet. Une amélioration des conditions de circulation des modes doux sur la route cantonale est également prévue. Cette jonction présente des dysfonctionnements importants, notamment sur le plan de la sécurité et par rapport aux conditions d'écoulement de certains flux de trafic. En effet, des phénomènes de saturation du réseau routier sont régulièrement observés sur les carrefours adjacents, notamment au niveau des giratoires du Bois des Morts et de Pueblo.

Si la stabilisation du TIM est un objectif de l'Agglomération de Fribourg à l'échelle globale, l'axe autoroutier est appelé à assurer une plus grande partie des flux automobile à l'intérieur de l'agglomération (principe de report du trafic du centre sur la ceinture de distribution du trafic). Les jonctions constituent en ce sens des points névralgiques qui doivent et assurer le bon fonctionnement de cette ceinture de distribution, tout en évitant d'augmenter l'attractivité routière des pénétrantes vers le centre. Cette jonction située dans la couronne de l'axe Villars-sur-Glâne - Avry est toutefois trop éloignée du centre-ville pour le desservir, mais une gestion des flux par feux est toutefois prévue au carrefour du Bois et du Pueblo afin de gérer le trafic entrant dans l'agglomération.

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

La jonction autoroutière de Matran dessert principalement la zone industrielle de Matran ainsi qu'Avry-Centre. En direction du centre-ville ce sont les plateformes multimodales d'Avry-Centre et de la gare de Villars-sur-Glâne qui permettront la collecte des pendulaires entrants dans l'agglomération. Ces deux plateformes multimodales bénéficiant d'une excellente connexion vers le centre avec à une desserte à court terme de 15 minutes dans les deux sens.

Le réaménagement de la jonction prend en compte la nouvelle ligne de bus en direction de la plateforme multimodale d'Avry, qui permettra de desservir la zone industrielle de Matran ainsi que le village de Matran, tant dans la priorisation des bus que dans la création d'arrêts pour desservir la zone industrielle de Matran.

La mobilité douce est également intégrée aux réflexions, avec des itinéraires sûrs, majoritairement séparés du trafic automobile et connectés au réseau de mobilité douce principal d'agglomération qui permettront notamment de relier le village de Matran à sa zone d'activités en supprimant un obstacle majeur.

La jonction permet d'accéder aux zones commerciales et d'activité à proximité immédiate. Des phénomènes de saturation sont présents et s'étendent aux carrefours voisins. En lien avec la liaison Marly-Matran (4M.01.01) il est important d'assurer un écoulement des flux de trafic prévus.

La jonction de Matran est un point noir du réseau routier de l'agglomération en termes de sécurité et nécessite d'être assainie.

4M.01.07

Mesure reprise : 3M.01.02

Aménagement de gestion d'accès (court terme)

Coûts : CHF
1'660'000

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire
Gestion du trafic**

Priorité : A



Objectifs

- Priorisation des bus
- Gestion de la circulation entrant dans l'agglomération

Opportunité

L'aménagement du carrefour formé par les routes de la Glâne, de Condoz et des Vieux-Moulin en gestion d'accès permet la régulation des flux entrant par le sud de l'axe fonctionnel Avry - Villars-sur-Glâne.

Cette mesure fait partie intégrante du projet de centrale de régulation de trafic en cours de développement sur le territoire de l'Agglomération (M3.5). Toutefois sa priorisation en A se justifie principalement par la construction d'une route de liaison entre Marly et Matran dans ce même horizon, avec un impact significatif sur les charges de trafic entrant dans la commune de Villars-sur-Glâne si rien n'est entrepris. Elle devra également prendre en compte l'itinéraire de mobilité douce en direction de l'Agroscope (mesures 3M.02.03, 4M.06.08C et 4M.06.08D).

Cet aménagement permettra tant l'amélioration du système global de transport (CE1.1) que la priorisation des transports publics entrant dans l'agglomération (CE1.3). Il sera également plus favorable à la mobilité douce (CE1.5) en relation avec l'axe important entre la gare de Fribourg et l'Agroscope également priorisé en A dans le PA4 et contribuera à accroître la sécurité sur l'ensemble de cet itinéraire (CE 3.1).

Cette gestion par feu de carrefour s'inscrit donc dans la réflexion globale de centrale de régulation du trafic en vue d'obtenir un report modal (MOCA1). Cette modification va de plus avoir un impact positif sur la sécurité dans le carrefour (MOCA2).

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.01.07A - Aménagement d'une gestion d'accès des routes Glâne / Condoz - CHF 1'660'000 																							
<p>Responsable de la mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etat de Fribourg 				<p>Clé de répartition du financement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etat de Fribourg • Commune de Villars-sur-Glâne • Agglomération de Fribourg • Confédération 																			
<p>Coordination nécessaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Communes de Villars-sur-Glâne et Matran, Agglomération de Fribourg 																							
<p>Prêt à être réalisé et cofinancé</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etude de la route de liaison Marly-Matran (4M.01.08A) 				<p>Mesure référence : • 4M.01.07A : dépend de la mesure 4M.01.01 avec laquelle elle doit être coordonnée. A coordonner également avec le centrale de régulation de trafic (M-A PA2)</p>																			
<p>Calendrier</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2022</td> <td>2024</td> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2026</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2021	2022	2022	2024	2025	2026	2026
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																
Année	2021	2022	2022	2024	2025	2026	2026																
<p>Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Priorisation des bus • Gestion du trafic entrant dans l'agglomération 																							
<p>Données quantitatives</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestion des accès dans un carrefour d'entrée de l'agglomération 																							

4M.01.08

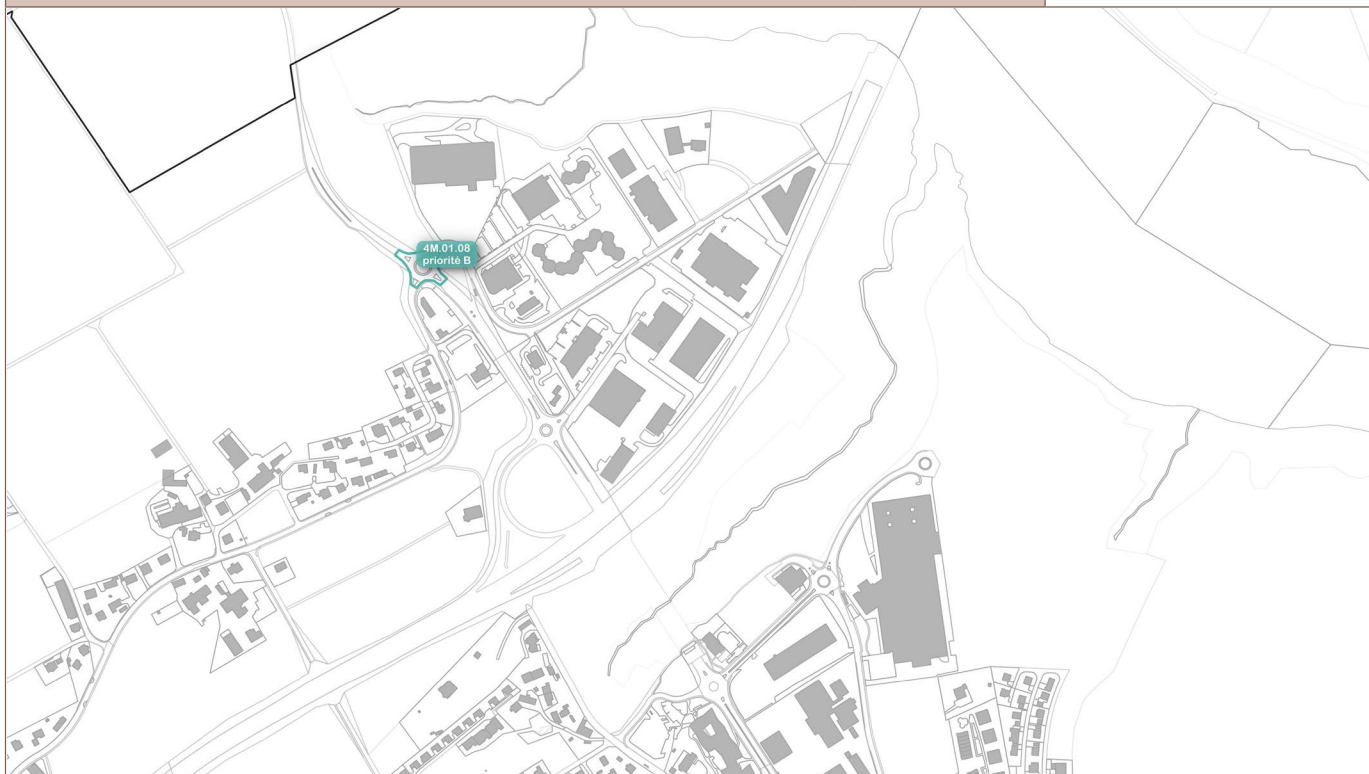
Mesure reprise : 3M.01.02

Aménagement de gestion d'accès (moyen terme)

Coûts : CHF
1'500'000

Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire Gestion du trafic

Priorité : B



Objectifs

- Priorisation des bus
- Gestion de la circulation entrant dans l'agglomération

Opportunité

L'aménagement du carrefour formé par les routes de Morat et d'Englisberg en gestion des accès est le premier élément de la gestion du trafic sur le plateau d'Agy. Il constituera la véritable porte d'entrée de l'axe fonctionnel Granges-Paccot - Agy et de son boulevard central et devra être coordonné, via la centrale de régulation du trafic, avec l'ensemble des carrefours du plateau d'Agy (mesures 3M.01.06, 3M.02.10 et 4M.01.04).

L'étude sur le plateau d'Agy a identifié la nécessité de transformer ce giratoire actuel en gestion des accès avec priorisation aux bus. Dans le cadre des projets d'agglomération ce carrefour sera intégré au dispositif de centrale de régulation du trafic (M3.5). Il doit toutefois être coordonné avec le projet de régulation des sorties d'autoroutes d'où sa priorisation en B. A plus long terme, la réflexion du réaménagement du carrefour doit prendre en compte le P+R (4M.08.04A) qui sera situé dans le secteur.

Cet aménagement fait partie d'une réflexion globale sur le plateau d'Agy. En lien avec le P+R qui sera construit à terme dans le secteur il améliorera le transfert modal à l'entrée de l'agglomération (CE1.2), puis permettra une meilleure circulation de bus sur la route de Morat (CE1.3). Dans le projet plus large de centrale de régulation du trafic il contribuera à améliorer la gestion du réseau routier (CE1.4) et le système global de transport (CE1.1)

Cette gestion par feu de carrefour s'inscrit donc dans la réflexion globale de centrale de régulation du trafic en vue d'obtenir un report modal (MOCA1).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.01.08B - Aménagement d'une gestion d'accès des routes Morat / Englisberg - CHF 1'500'000

Responsable de la mise en œuvre

- Etat de Fribourg

Clé de répartition du financement

- Etat de Fribourg
- Commune de Granges-Paccot
- Agglomération de Fribourg
- Confédération

Coordination nécessaire

- Commune de Granges-Paccot, Agglomération de Fribourg

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etude du plateau d'Agy

Mesure référence : • 4M.01.08B : liée et à coordonner avec la mesure M-A du PA2

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2025	2026	2027	2028	2028	2028	2029

Environnement

- Priorisation des bus
- Gestion du trafic entrant dans l'agglomération

Données quantitatives

- Gestion des accès dans un carrefour d'entrée de l'agglomération

4M.02.01

Mesure reprise : 11.15 du PA2

Requalification des axes d'entrée (court terme)

Coûts : CHF
10'632'050

Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire Valorisation / sécurité de l'espace routier

Priorité : A



Objectifs

- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de la mobilité douce
- Abaissement de la vitesse du trafic motorisé
- Amélioration de la progression des TP et gestion du trafic (4M.02.01B, 4M.02.01C)
- Valorisation et végétalisation de l'espace public (4M.02.01B, 4M.02.01C, 4M.02.01D)

Opportunité

L'aménagement de l'entrée de l'axe Belfaux - Givisiez permet de marquer une porte d'entrée dans l'agglomération et de repenser la répartition de l'espace rue. La route de la Rosière verra son trottoir prolongé jusqu'au secteur du Château-du-Bois et son arrêt de bus via un concept VALTRLOC qui permettra également de déplacer l'entrée du village et son 50 km/h. La route Jo Siffert sera également reprise pour être limitée à 60 km/h et faciliter les traversées piétonnes. Cet aménagement s'inscrit dans la continuité du boulevard de l'axe Belfaux - Givisiez. De la place sera faite pour le passage de la TransAgglo à son aval. Enfin une voie bus permettra de prioriser les nombreux bus sortant du G7 au carrefour avec les routes de Belfaux et Taconnets.

La requalification de cet axe d'entrée est maintenant nécessaire au vu de la transformation de ce secteur au nord de l'agglomération, et suite à la construction du pont du Tiguellet. La valorisation de l'espace rue de la route collectrice des axes fonctionnels s'inscrit tant dans les stratégies modales (M0.3, M1.3, M2.2 et M3.2, M3.4) que dans les stratégies d'urbanisation (U2.2, U4.2 et U5.2) du projet d'agglomération. Le développement de la zone industrielle de Givisiez nécessite une requalification rapide de la route afin d'améliorer son attractivité pour les modes doux et les transports publics. A la route de la Rosière, le projet permettra de connecter des îlots urbains au réseau de mobilité douce et d'en améliorer l'accessibilité aux transports publics.

L'effet principal de ces requalifications, en coordination avec la centrale de régulation de trafic, se trouve dans l'amélioration du système global de transport (CE1.1). L'espace dévolu à la mobilité douce est augmenté (CE1.5), la vitesse est tranquilisée (CE3.1) ce qui a un effet bénéfique sur les nuisances sonores (CE4.2) et la réduction des émissions polluantes (CE4.1). Enfin, pour la route Jo Siffert, il y a un impact net sur le système de transports publics dans son ensemble (CE 1.3)

C'est donc la répartition modale (MOCA1) qui est directement impactée par ces projets, mais ils ont également un impact positif sur la sécurité (MOCA2).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.02.01A - Requalification de la route de la Rosière - CHF 1'429'000
- 4M.02.01B - Requalification de la route Jo Siffert (Etat de Fribourg), avant 2024 - CHF 3'334'000
- 4M.02.01C - Requalification de la route Jo Siffert (Commune de Givisiez) - CHF 3'842'050
- 4M.02.01D - Requalification de la route Jo Siffert (Commune de Corminboeuf) - CHF 2'027'000

Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Belfaux, Etat de Fribourg (4M.02.01A)
- Etat de Fribourg (4M.02.01B)
- Commune de Givisiez (4M.02.01C)
- Commune de Corminboeuf (4M.02.01D)

Clé de répartition du financement

- Commune de Belfaux (4M.02.01A)
- Commune de Givisiez (4M.02.01C)
- Commune de Corminboeuf (4M.02.01D)
- Etat de Fribourg
- Agglomération de Fribourg
- Confédération

Coordination nécessaire

- Etat de Fribourg, Agglomération de Fribourg
- Commune de Corminboeuf (4M.02.01B)

Prêt à être réalisé et cofinancé

- études PA 4M.02.01A, 4M.02.01B, 4M.02.01C, 4M.02.01D
- Engagement des communes à réaliser les mesures

Mesure référence : • 4M.02.01A : suite de la mesure 43.9 du PA2
• 4M.02.01B, 4M.02.01C, 4M.02.01D : liées à l'ouverture du pont du Tiguellet (mesure cantonale)

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2018	2019	2021	2022	2022	2023	2024

Environnement

- 4M.02.01A : abaissement de la vitesse à 50 km/h - pose d'un revêtement phono-absorbant - 1'500 vélos / jour attendus à l'horizon 2032
- 4M.02.01B, 4M.02.01C, 4M.02.01D : abaissement de la vitesse à 50 km/h - végétalisation - gestion du trafic - 2'100 vélos / jour attendus à l'horizon 2032

Données quantitatives

- 4M.02.01A : aménagement de 630 m. d'une piste mixte en amont (2,5 m. de large) et d'un trottoir en aval (1,65 m. de large). 21'000 dépl. TIM et 1'500 en vélos / jour attendus à l'horizon 2032
- 4M.02.01B, 4M.02.01C, 4M.02.01D : redistribution de l'espace rue sur respectivement 430, 630 et 390 mètres, aménagement d'un site propre bus d'accès au giratoire de 400 mètres. 25'800 dépl. TIM et 2'100 en vélos / jour attendus à l'horizon 2032

4M.02.02

Meures reprises : 3M.02.02, 3M.03.05 et 3M.02.07

Requalification des axes d'entrée (long terme)

Coûts : CHF
63'496'000

Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire Valorisation / sécurité de l'espace routier

Priorité : C



Objectifs

- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de la mobilité douce
- Abaissement de la vitesse du trafic motorisé
- Amélioration de la progression des TP

Opportunité

Ces boulevards d'axe fonctionnel ont un caractère routier qui n'est plus en phase avec leur réalité actuelle et leur rôle futur. Une nouvelle répartition de l'espace rue devra permettre de mettre en valeur ces espaces ouverts de la zone urbanisée et de redonner une place plus importante à la mobilité douce. Au vu du caractère stratégique de ces axes, la vitesse commerciale des bus devra également y être améliorée. La circulation automobile devra elle être apaisée.

La valorisation de l'espace rue du boulevard d'entrée s'inscrit tant dans les stratégies modales (M0.3, M1.3, M2.2 et M3.2, M3.4) que dans les stratégies d'urbanisation (U2.2, U4.2 et U5.2) du projet d'agglomération. Toutefois chacune de ces sous-mesures est contrainte par une planification tierce (étude de mode lourd pour la route du Jura, étude du plateau d'Agy pour le secteur des Abattoirs de la route de Morat, etc.) et est donc planifiée à long terme, lorsque les projets liés auront été clarifiés.

L'effet principal de ces requalifications, en coordination avec la centrale de régulation du trafic, se trouve dans l'amélioration du système global de transport (CE1.1). L'espace dévolu à la mobilité douce est augmenté (CE1.5), les transports publics sont prioritaires (CE1.3) et la vitesse est tranquillisée (CE3.1), ce qui a un effet bénéfique sur les nuisances sonores (CE4.2) et la réduction des émissions polluantes (CE4.1).

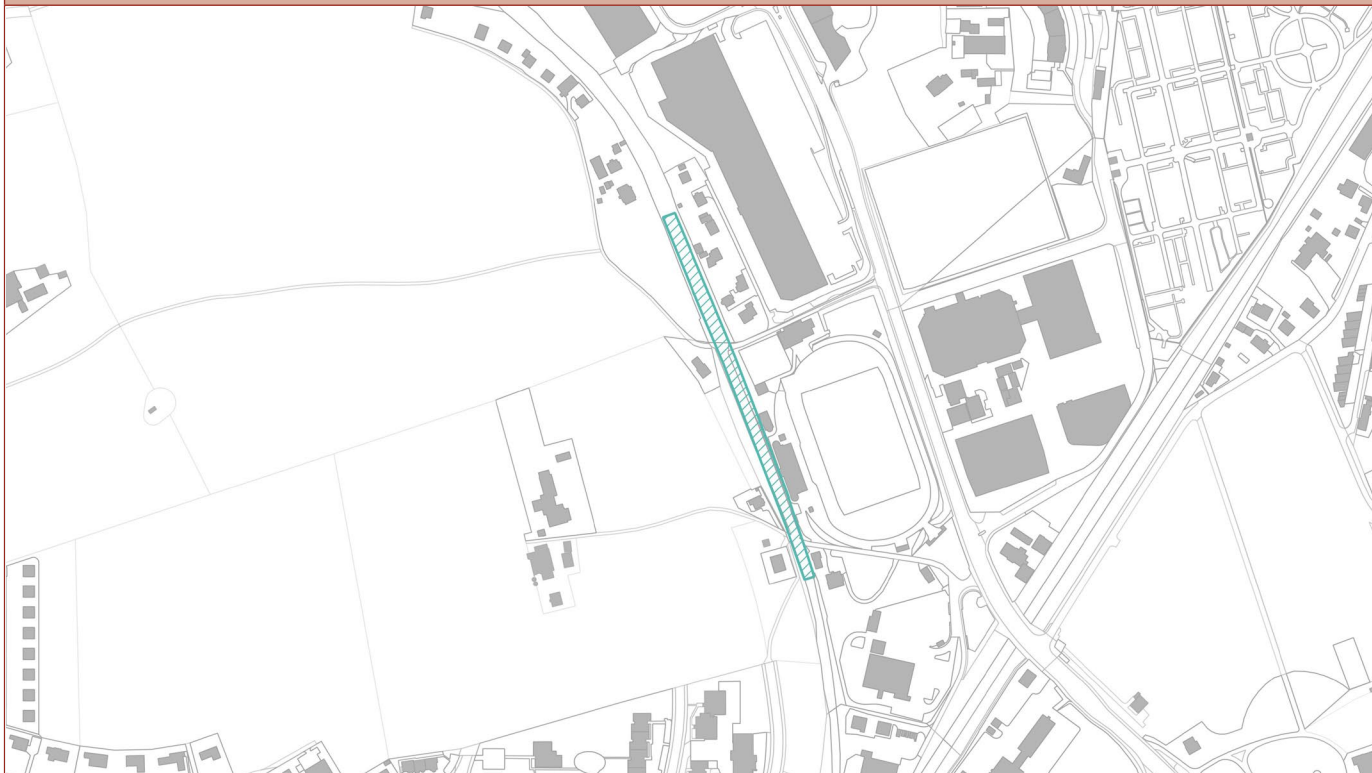
C'est donc la répartition modale (MOCA1) qui est directement impacté par ces projets mais ils ont également un impact positif sur la sécurité (MOCA2).

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.02.02A - Requalification de la route de Villars : Carrefours HFR - secteur Fribourg (Fribourg) - CHF 8'570'000 • 4M.02.02B - Requalification de l'avenue du Général Guisan (Fribourg) - CHF 17'110'000 • 4M.02.02C - Requalification de l'axe de Marly - secteur Fribourg - CHF 11'560'000 • 4M.02.02D - Requalification de la place des Anciens Abattoirs - secteur Saint-Léonard - CHF 5'720'000 • 4M.02.02E - Requalification de la route du Jura - CHF 20'536'000 																							
<p>Responsable de la mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ville de Fribourg (4M.02.04A, 4M.02.04B, 4M.02.04C, 4M.02.02E) • Etat de Fribourg (4M.02.04D) 				<p>Clé de répartition du financement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ville de Fribourg • Etat de Fribourg • Confédération • Agglomération de Fribourg 																			
<p>Coordination nécessaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etat de Fribourg, Agglomération de Fribourg, Ville de Fribourg 																							
<p>Prêt à être réalisé et cofinancé</p> <p>-</p>				<p>Mesure référence : -</p>																			
<p>Calendrier</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2030</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2030	2031	2032	2033	2033	2034	2035
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																
Année	2030	2031	2032	2033	2033	2034	2035																
<p>Environnement</p> <p>-</p>																							
<p>Données quantitatives</p> <p>-</p>																							

4M.04.01

Nouvelle halte ferroviaire du plateau d'Agy

Fiche de mesures des planifications supérieures Planification nationale



Description

La nouvelle halte du Plateau d'Agy, construite sur l'axe Fribourg - Payerne / Fribourg - Neuchâtel offrira une desserte au quart d'heure du site stratégique du plateau d'Agy. Elle permettra de relier deux bassins versants importants à l'entier de l'axe Granges-Paccot - Agy, qui est une zone à fort potentielle de développement en termes d'habitants et d'emplois.

Suite à une étude de faisabilité de l'Etat de Fribourg, cette halte a été inscrite au programme national pour le rail, PRODES 2035. La planification actuelle des CFF table sur un début de chantier en 2028 et une mise en service entre 2026 et 2030. Cette infrastructure permet une meilleure répartition des flux des voyageurs RER à destination du nord-ouest de l'agglomération qui n'auront plus à transiter par la gare centrale de Fribourg.

Le lien de cette halte avec les réseaux existants de l'agglomération fait l'objet d'une étude visant à dimensionner la future plateforme multimodale du plateau d'Agy (mesure 4M.08.01). Elle devrait permettre notamment de décharger la jonction Fribourg-nord et avoir un impact sur la mobilité de l'ensemble du boulevard Granges-Paccot - Agy.

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

La future plateforme multimodale du plateau d'Agy (mesure 4M.08.01) devra permettre principalement de bonnes interfaces entre le rail et le bus et entre le rail et la mobilité douce. Elle aura une fonction centrale, similaire à la halte de la Poya et offrira également une connexion directe aux grands générateurs de trafic du plateau d'Agy.

La connexion des trains en provenance de Neuchâtel ou Yverdon devra être assurée avec les bus de la ligne 1 et ceux de la future ligne tangentielle, grâce à la plateforme multimodale. Cette halte bénéficiera d'une desserte au quart d'heure et constituera donc une alternative attractive pour l'ensemble des utilisateurs du plateau d'Agy.

Le principal enjeu sera la connexion avec la TransAgglo Avry-Düdingen, située à proximité directe. Ainsi la liaison avec les réseaux de mobilité douce de l'agglomération sera assurée.

La localisation centrale de la future plateforme multimodale n'appelle pas à un développement des flux TIM. Le P+R actuel de Saint-Léonard sera déplacé à proximité de la jonction Fribourg-Nord. Des places de dépose-minutes seront étudiées.

4M.04.02

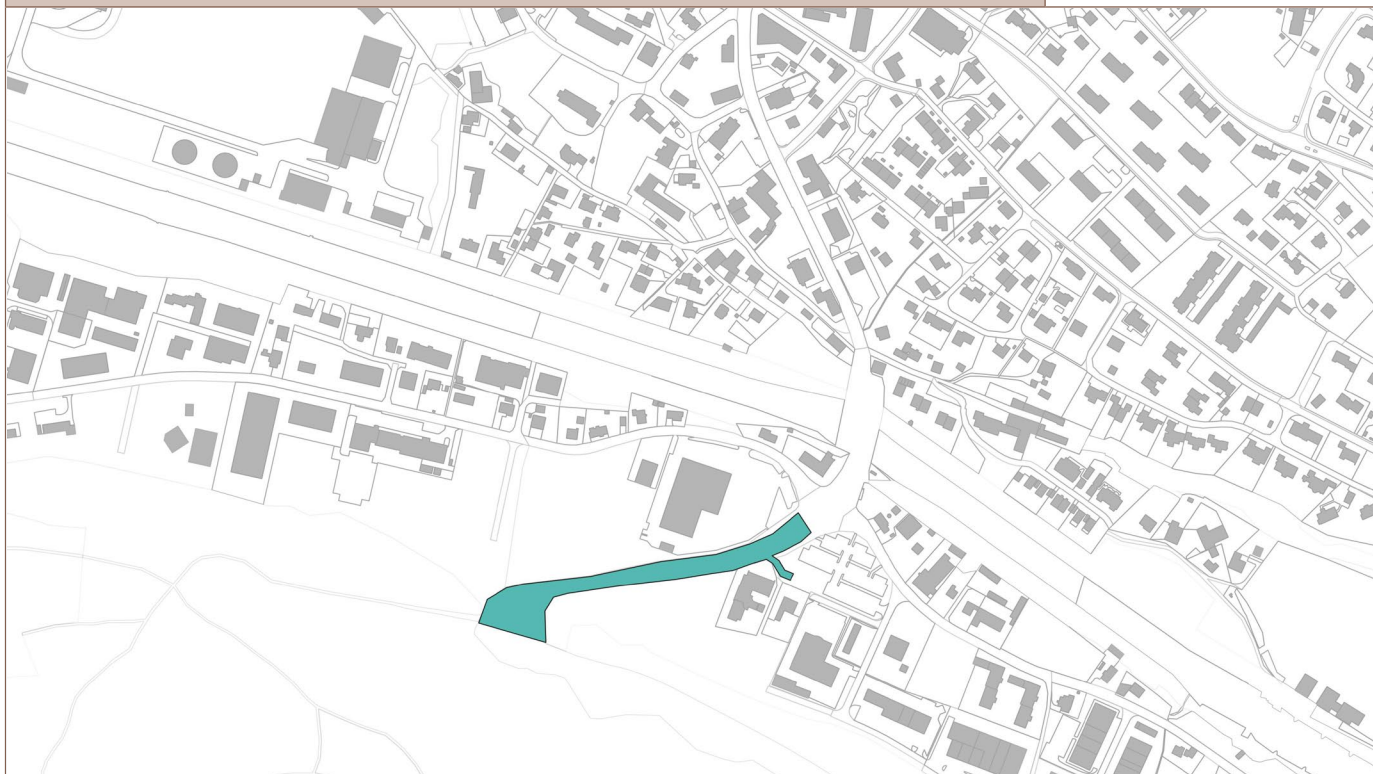
Mesure reprise : -

Aménagement d'une voie bus d'accès, secteur Gérine

Coûts : CHF
2'634'500

Fiche de mesure du domaine des transports Infrastructures bus / TP

Priorité : B



Objectifs

- Favoriser la progression des bus en entrée d'agglomération
- Assurer un accès optimal au P+R pour les pendulaires
- Orienter les usagers TIM vers la route Marly-Matran
- Améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers de la route, en particulier des piétons et cyclistes
- Aménager un espace public de qualité dans une topographie contrainte en porte d'entrée d'agglomération

Opportunité

La route de la Gruyère constitue la porte d'entrée de l'Agglomération de Fribourg, et sur l'axe Marly - Pérolles. Afin que la plateforme multimodale de la Gérine prenne pleinement son rôle, il est primordial que les bus soient priorités au giratoire de la Gérine et sur l'ensemble du boulevard Marly - Pérolles. Ce site propre bus fera également office d'accès à cette plateforme multimodale. Le projet de liaison routière entre Marly et Matran renforce la nécessité d'une telle infrastructure.

Cette infrastructure a une utilité tant de priorisation bus (M1.3) que de valorisation de la plateforme multimodale de la Gérine (M3.8). Il est toutefois nécessaire de mieux comprendre les impacts de la route de liaison Marly-Matran pour son dimensionnement, d'où sa priorisation en B.

Son effet se développe tant dans l'amélioration du système des transports publics (CE1.3) que dans l'amélioration de l'intermodalité (CE1.2). L'ensemble contribue à l'amélioration du système global des transports (CE1.1).

La priorisation des bus et l'amélioration de l'accès au P+R auront donc un impact positif sur la répartition modale dans l'agglomération (MOCA1). L'ensemble du concept de gestion des accès à cette entrée sud permettra de diminuer et gérer le trafic TIM entrant dans l'agglomération.

Responsable de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Commune de Marly 	Clé de répartition du financement <ul style="list-style-type: none"> • Commune de Marly • Agglomération de Fribourg • Confédération 																
Coordination nécessaire <ul style="list-style-type: none"> • Etat de Fribourg, Agglomération de Fribourg 																	
Prêt à être réalisé et cofinancé <ul style="list-style-type: none"> • Etudes de la liaison Marly-Matran • Engagement de la commune à réaliser la mesure 	Mesure référence : Liée et à coordonner avec la gestion d'accès (3M.01.01) et au P+R (3M.08.04) de la Gérine. A coordonner également avec la liaison Marly-Matran (4M.01.01)																
Calendrier <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">SIA</th> <th style="text-align: center;">10</th> <th style="text-align: center;">20</th> <th style="text-align: center;">30</th> <th style="text-align: center;">Crédit</th> <th style="text-align: center;">Permis</th> <th style="text-align: center;">40</th> <th style="text-align: center;">50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;">Année</td> <td style="text-align: center;">2020</td> <td style="text-align: center;">2021</td> <td style="text-align: center;">2024</td> <td style="text-align: center;">2026</td> <td style="text-align: center;">2026</td> <td style="text-align: center;">2027</td> <td style="text-align: center;">2028</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2020	2021	2024	2026	2026	2027	2028
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	2020	2021	2024	2026	2026	2027	2028										
Environnement <ul style="list-style-type: none"> • Priorisation des bus sur un axe à 14'600 véhicules / jour • Accès à un P+R de 300 places 																	
Données quantitatives <ul style="list-style-type: none"> • Piste d'accès en site propre de 200 mètres de longueur, 3,5 mètres de large • 3'900 déplacements en TP modélisés pour 2032 sur cet axe 																	

4M.04.03

Mesure reprise : 3M.04.01

Requalification du boulevard de Pérolles

Coûts : CHF
10'040'000

Fiche de mesure du domaine des transports
Infrastructures bus / TP

Priorité : C



Objectifs

- Amélioration des conditions de circulation des transports publics
- Gestion du trafic automobile entrant au centre-ville
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de MD

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 pour réorganiser l'espace. La sécurité et le confort des modes doux seront améliorés et les transports publics auront un meilleur espace à disposition.

La valorisation de l'espace rue de ce tronçon du boulevard de l'axe Marly - Pérolles s'inscrit tant dans les stratégies de sécurisation (M2.2, M3.4 et M0.3) que dans les stratégies d'urbanisation (U2, U4 et U5) du projet d'agglomération. Les charges de trafic du boulevard de Pérolles vont fortement évoluer suite au compartimentage du centre ville. En plus des simulations de trafic existantes, il est attendu une évaluation concrète de l'évolution des charges de trafic et des fréquences des transports publics sur cet axe principal, afin de planifier la mue de ce boulevard.

L'effet principal de cette requalification, en coordination avec le compartimentage, se trouve dans l'amélioration du système global de transport (CE1.1). L'espace dévolu à la mobilité douce est augmenté (CE1.5), les transports publics prioritaires (CE1.3) la vitesse est tranquillisée (CE3.1), ce qui a un effet bénéfique sur les nuisances sonores (CE4.2) et la réduction des émissions polluantes (CE4.1).

C'est donc la répartition modale (MOCA1) qui est directement impactée par ces projets, mais ils ont également un impact positif sur la sécurité (MOCA2).

Responsable de la mise en œuvre • Ville de Fribourg	Clé de répartition du financement • Ville de Fribourg • Confédération • Agglomération de Fribourg																
Coordination nécessaire • Agglomération de Fribourg, TPF																	
Prêt à être réalisé et cofinancé -	Mesure référence : -																
Calendrier <table border="1"> <tr> <td>SIA</td> <td>10</td> <td>20</td> <td>30</td> <td>Crédit</td> <td>Permis</td> <td>40</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Année</td> <td>2029</td> <td>2030</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035										
Environnement -																	
Données quantitatives -																	

4M.05.01 Wiederaufgenommene Massnahme: -

Definitive Gestaltung (Fahrbahn und Buskante) der Haltestellen für die Erweiterung des städtischen öV-Netzes in der Agglomeration

**Kosten: CHF
9'930'000**

**Massnahmenpaket mit Antrag auf Pauschalbeitrag
Aufwertung der Bus- und Tramhaltestellen**

Priorität: A



Ziele

- Förderung der Verkehrsverlagerung durch Anreize für die Nutzung des öV-Netzes
- Aufwertung des öV-Netzes durch eine qualitative Aufbereitung der Haltestellen
- Verbesserung der Erreichbarkeit und der Annehmlichkeiten der Haltestellen

Zweckmässigkeit

Diese Massnahme besteht in der definitiven baulichen Gestaltung der Bushaltestellen und Endstationen aufgrund der Erweiterung des städtischen Busnetzes. Dazu gehören die Haltestellen, die weder in einer vorangehenden Generation noch in einer anderen Massnahme dieser Generation der Agglomerationsprogramme enthalten sind. In dieser Massnahme sind die üblichen Kosten für Rampen, Fussgängerquerungen, Unterstandfundamente, Grundausstattung Unterstand, Beleuchtung, Wasserableitung, Landverbrauch und mögliche Beeinträchtigungen der Nachbarschaft enthalten.

Sie ist auf die Strategie für die Busentwicklung 2022-2026 der Agglomeration Freiburg (M1.3) ausgerichtet und begleitet die Schaffung und Änderung von Buslinien. Sie bezieht sich hauptsächlich auf den kompakten Siedlungsperimeter.

Sie entfaltet folglich ihre Wirkung hauptsächlich durch die Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems (WK1.3). Die Schaffung und Änderung von Buslinien machen das Netz attraktiver und verbessern folglich die Intermodalität (WK1.2). Mit der Steigerung des relativen Umfangs der vorgesehen Busfahrten wird schlussendlich das Gesamtverkehrssystem verbessert (WK1.1).

Abgesehen von der Verkehrsverlagerung (MOCA1) wird das öV-Angebot den Anteil Einwohner (MOCA3) und Beschäftigte (MOCA4) nach öV-Güteklasse positiv beeinflussen.

Untermassnahmen des Pakets:

- 4M.05.01A – definitive Gestaltung (Fahrbahn, Buskante und Unterstand) der Haltestellen des städtischen öV-Netzes in der Agglomeration (ausgenommen Düdingen, Westtangente und Marly Nord) – CHF 3'030'000
- 4M.05.01B – definitive Gestaltung (Fahrbahn, Buskante und Unterstand) der Haltestellen des städtischen öV-Netzes in Düdingen – CHF 2'700'000
- 4M.05.01C – definitive Gestaltung (Fahrbahn, Buskante und Unterstand) der Haltestellen des städtischen öV-Netzes (neue Westtangente) – CHF 2'940'000
- 4M.05.01D – definitive Gestaltung (Fahrbahn, Buskante und Unterstand) der Haltestellen des städtischen öV-Netzes (Linie im oberen Teil von Marly) – CHF 1'260'000

In der Umsetzung federführende Stelle

- Gemeinden Corminboeuf, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly und Villars-sur-Glâne, Staat Freiburg (4M.05.01A)
- Gemeinde Düdingen, Staat Freiburg (4M.05.01B)
- Gemeinden Corminboeuf, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly und Villars-sur-Glâne, Staat Freiburg (4M.05.01C)
- Gemeinde Marly (4M.05.01D)

Finanzierungsschlüssel

- Agglomeration Freiburg
- Bund
- Staat Freiburg

Erforderliche Koordination

- Agglomeration Freiburg, Staat Freiburg, TPF

Bau- und Finanzierungsreife

- Studien Netzausbau 2026 und 2032
- Richtlinie zur Subventionierung
- Verpflichtung zur Umsetzung der Massnahmen

Referenzmassnahme: Koordination mit den verschiedenen Massnahmen des AP2, AP3 und AP4, abhängig von der Umsetzung der öV-Strategie

Zeitplan

SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50
Jahr	2021	2022	2023	2024	2024	2024	2025

Umwelt

- Verbesserung des Publikumsempfangs
- Stärkung der Attraktivität des öV

Quantitative Angaben

- 4M.05.01A: Gestaltung von 17 neuen Buskanten und Installation von 9 neuen Unterständen
- 4M.05.01B: Gestaltung von 20 neuen Buskanten und Installation von 9 neuen Unterständen
- 4M.05.01C: Gestaltung von 17 neuen Buskanten und Installation von 9 neuen Unterständen
- 4M.05.01D: Gestaltung von 8 neuen Buskanten und Installation von 4 neuen Unterständen

4M.05.02

Mesure reprise : 3M.05.01

Aménagement du réseau routier pour de nouvelles lignes TP

**Coûts : CHF
840'000**

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire
Gestion du trafic (transport public)**

Priorité : A



Objectifs

- Améliorer la circulation des bus
- Améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers
- Desservir le nouveau site scolaire de "Château d'Eau" et les quartiers nord de la commune de Marly (4M.05.02A)
- Permettre la création de première ligne tangentielle du réseau TP urbain Villars-sur-Glâne - Givisiez - Granges-Paccot (4M.05.02B)

Opportunité

Des adaptations du réseau routier sont nécessaires aux passages de nouvelles lignes : le chemin du Chêne devra être élargi à Marly afin de rendre possible le passage des bus, en vue de la création d'une nouvelle ligne de bus dans le secteur ; la route d'Alcantara à Givisiez devra également être élargie sur 80 m. et 120 m. afin de rendre possible le passage des bus pour le passage de la future ligne tangentielle.

Ces adaptations s'inscrivent dans la stratégie du développement de bus 2022-2026 de l'Agglomération de Fribourg (M1.3), et permettent d'accompagner les créations et modifications de lignes.

Elles développent donc leurs effets principalement dans l'amélioration du système des transports publics (CE1.3). Les créations et modification de lignes permettront une meilleure attractivité du réseau et donc une amélioration de l'intermodalité (CE1.2). Avec l'augmentation de l'importance relative des déplacements en bus prévus c'est au final l'ensemble du système de transport qui sera amélioré (CE1.1).

Outre le report modal (MOCA1), l'amélioration de l'offre TP impactera favorablement les répartitions des habitants (MOCA3) et d'emploi (MOCA4) selon les classes de desserte en transports publics.

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.05.02A - Aménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP à Marly (chemin du Chêne et rebroussement) - CHF 240'000 • 4M.05.02B - Aménagement de la route d'Alcantara en faveur des TP - CHF 600'000 																							
<p>Responsable de la mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Commune de Marly (4M.05.02A) • Commune de Givisiez (4M.05.02B) 				<p>Clé de répartition du financement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Commune de Marly • Agglomération de Fribourg • Confédération 																			
<p>Coordination nécessaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agglomération de Fribourg • TPF 																							
<p>Prêt à être réalisé et cofinancé</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan réseau 2024 et 2026 • Engagement de la commune à réaliser les mesures 				<p>Mesure référence : • 4M.05.02A : liée et à coordonner avec la mesure 4M.05.01 pour la création des arrêts. A coordonner avec l'ouverture de l'école de Marly (2023).</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.05.02B : à coordonner avec les arrêts de la nouvelle ligne tangentielle (4M.05.01C) 																			
<p>Calendrier</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2014</td> <td>2015</td> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2014	2015	2021	2022	2022	2023	2024
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																
Année	2014	2015	2021	2022	2022	2023	2024																
<p>Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.05.02A : • Nouvelle desserte des quartiers dense de Marly • Desserte du site scolaire «Château d'eau» dès son ouverture • 4M.05.02B : • Permet le passage d'une première ligne tangentielle qui dessert de nouveaux quartiers et offre de nouvelles connexions 																							
<p>Données quantitatives</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.05.02A : Elargissement du chemin du Chêne et aménagement en site propre (130 m.) et création d'un rebroussement bus permettant la remise horaire • 4M.05.02B : Elargissement de la chaussée à 5,60 mètres, 200 mètres de chaussée rendue compatible avec le passage d'un bus 																							

4M.05.03

Mesure reprise : -

Surcouts pour la décarbonisation du matériel roulant

Coûts

Priorité A :

CHF 24'000'000 /

Priorité B :

CHF 9'800'000

Fiche de mesure du domaine des transports
Infrastructure pour bus / TP

Priorité : A/B



Objectifs

- Acquérir des bus décarbonés
- Migrer vers une flotte propre, pour les lignes ne bénéficiant pas de caténaire

Opportunité

Conformément à la stratégie énergétique 2050 de la Confédération, les TPF et l'Agglomération de Fribourg visent une décarbonisation de la flotte urbaine de transport public dans les meilleurs délais. Ils remplaceront ainsi les bus thermiques existant par des trolleybus à batterie sur les lignes qui bénéficient de caténaires et par des bus électriques sur les autres lignes jusqu'ici exploitées au moyen de véhicules diesel. Le calendrier de commande ainsi que les modalités exactes d'implémentation de ces nouveaux véhicules font encore l'objet de clarification avec l'exploitant.

Le surcoût à l'achat de ces bus par rapport aux bus thermique diesel est important. Il est estimé à CHF 700'000 par véhicule. Le plan de renouvellement des bus urbains actifs sur l'agglomération de Fribourg a pour ambition un renouvellement complet de la flotte actuelle sur deux générations de projet d'agglomération :

- Entre 2024-2028 : Remplacement de 32 véhicules
- Entre 2028-2032 : Remplacement de 14 véhicules

La décarbonisation des transports publics s'inscrit principalement dans la stratégie énergétique des projets d'agglomération (E1.1). L'effet principal de cette migration vers les énergies propres est la réduction des émissions de polluant et gaz à effets de serre (CE4.1) et la réduction des nuisances sonores (CE4.2).

La décarbonisation des transports publics à un impact favorable sur la qualité de vie et l'attractivité des zones urbanisées. Il sera ainsi possible de développer le réseau de transports publics dans des quartiers résidentiels, sensibles aux émissions.

Responsable de la mise en œuvre

- TPF

Clé de répartition du financement

- Commanditaires (Etat/Agglomération)
- Exploitant (TPF)
- Confédération

Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg, Etat de Fribourg

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etudes TPF
- Engagement des TPF à réaliser les mesures

Mesure référence : -

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2022	2023	2023	2024	2024

Environnement

- Transition vers une propulsion propre, pour l'ensemble de la flotte urbaine
- Economie de plus de 110 tonnes de CO2 par bus et par an

Données quantitatives

- Remplacement de 32 véhicules thermiques par des bus décarbonés en priorité A
- Remplacement de 14 véhicules thermiques par des bus décarbonés en priorité B

4M.05.04

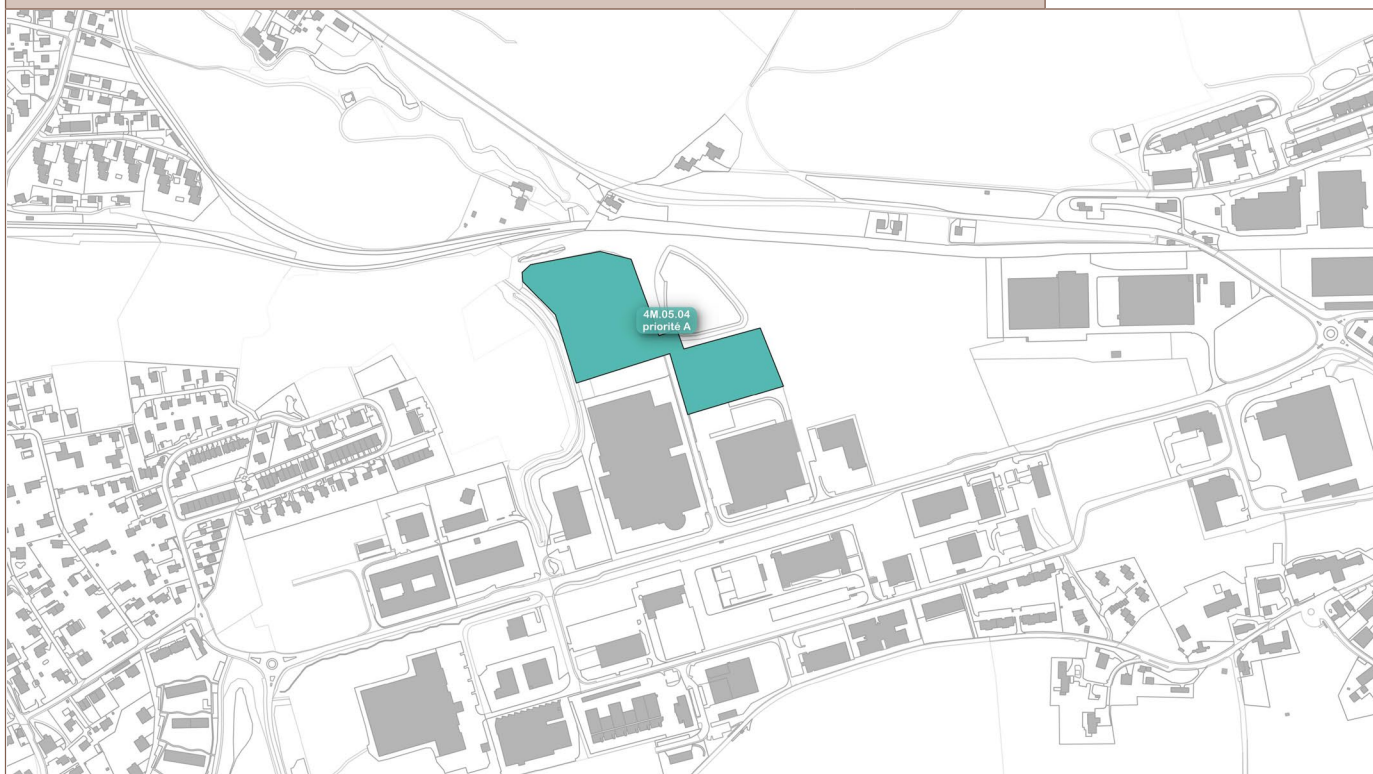
Mesure reprise : -

Modifications à apporter aux infrastructures pour la décarbonisation

Coûts : CHF
8'130'000

Fiche de mesure du domaine des transports
Infrastructure pour bus / TP

Priorité : A



Objectifs

- Mettre à niveau les infrastructures en vue du passage à une flotte électrique
- Migrer vers une flotte propre, pour les lignes ne bénéficiant pas de caténaire

Conformément à la stratégie énergétique 2050 de la Confédération, les TPF et l'Agglomération de Fribourg visent une décarbonisation de la flotte urbaine de transport public dans les meilleurs délais. Ils remplaceront ainsi les bus thermiques existant par des trolleybus à batterie sur les lignes qui bénéficient de caténaires et par des bus électriques sur les autres lignes jusqu'ici exploitées au moyen de véhicules diesel. Le calendrier de commande ainsi que les modalités exactes d'implémentation de ces nouveaux véhicules font encore l'objet de clarification avec l'exploitant.

En fonction de la technologie choisie, certaines mises à niveau sont nécessaires tant au centre d'exploitation que sur le parcours ou au terminus des lignes. Dans le détail, cette mesure se décompose plus spécifiquement en :

- La mise à niveau du centre d'exploitation pour une importante flotte de véhicules décarbonés (électriques) pour un montant de 3'150'000
- Les adaptations sur les sous-stations et les liens de contact du réseau pour ce type de véhicules pour un montant de 2'930'000

Parallèlement, l'entreprise exploitante et les commanditaires entendent mettre sur pied un test relatif aux véhicules à hydrogène, notamment sur le réseau de l'agglomération. Cette technologie requiert des installations spécifiques (sol anti-statique, système de ventilation, parois coupe-feu, détecteur d'hydrogène,...) pour un montant de 2'930'000 CHF.

La décarbonisation des transports publics s'inscrit principalement dans la stratégie énergétique des projets d'agglomération (E1.1). L'effet principal de cette migration vers les énergies propres est la réduction des émissions de polluant et gaz à effets de serre (CE4.1) et la réduction des nuisances sonores (CE4.2).

La décarbonisation des transports publics a un impact favorable sur la qualité de vie et l'attractivité des zones urbanisées. Il sera ainsi possible de développer le réseau de transports publics dans des quartiers résidentiels, sensibles aux émissions.

Responsable de la mise en œuvre • TPF	Clé de répartition du financement • Commanditaires (Etat/Agglomération) • Exploitant (TPF) • Confédération						
Coordination nécessaire • Agglomération de Fribourg, Etat de Fribourg	Mesure référence : -						
Prêt à être réalisé et cofinancé • Etude de Faisabilité • Engagement des TPF à réaliser les mesures	Mesure référence : -						
Calendrier							
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2022	2023	2023	2024	2024
Environnement • Transition vers une propulsion propre, pour les bus ne bénéficiant pas de ligne de contact • Economie de plus de 110 tonnes de CO2 par bus et par an							
Données quantitatives • Infrastructures nécessaires pour l'acquisition de 46 véhicules décarbonés							

4M.05.05

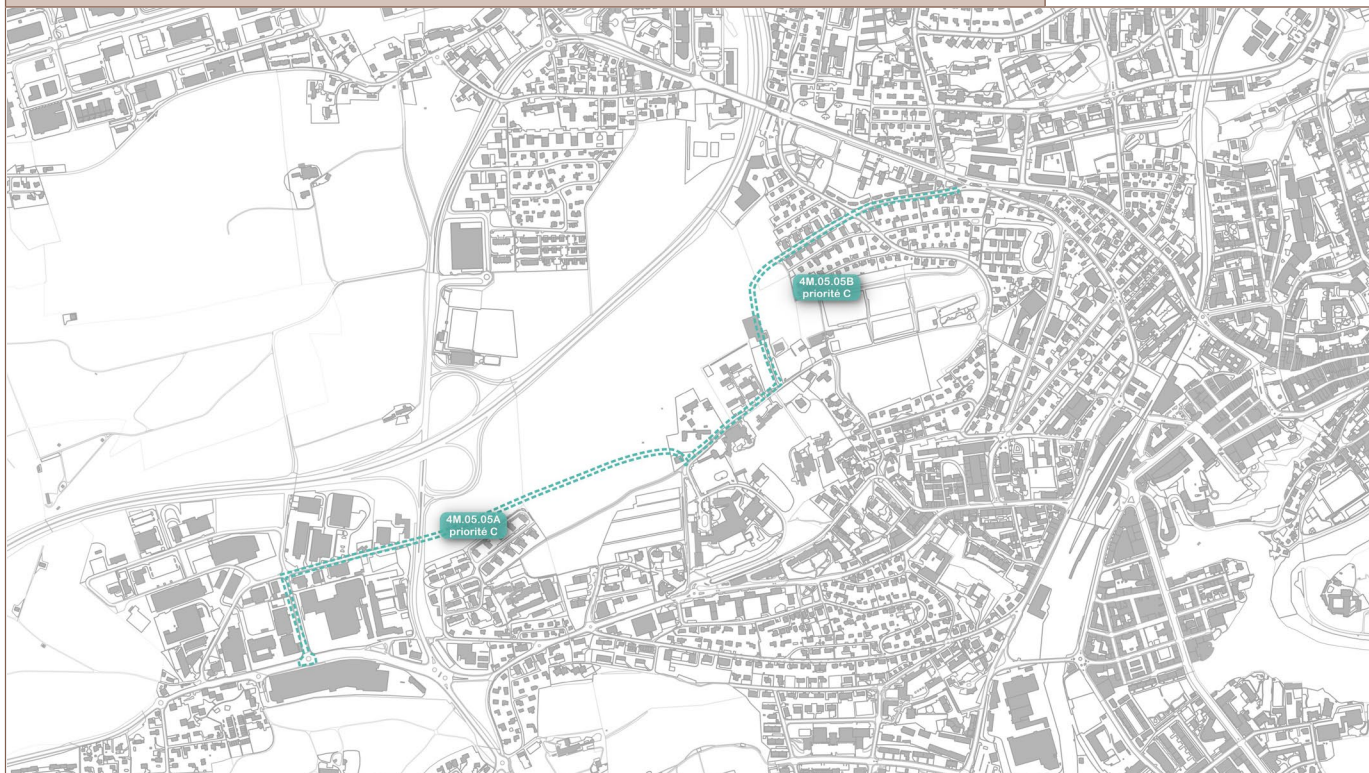
Mesures reprises : 3M.05.05, 3M.05.06

Création d'infrastructures d'accès au futur hôpital cantonal pour les transports publics

Coûts : CHF
25'200'000

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire
Gestion du trafic**

Priorité : C



Objectifs

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

Opportunité

La structure actuelle de l'Hôpital Fribourgeois n'est plus efficace et l'ensemble du complexe doit être repensé.

L'avancement des études sur le site stratégique de Chamblieu-Bertigny ouvre la porte aux réflexions sur un potentiel déplacement de l'hôpital, qui devra toutefois rester sur l'axe fonctionnel d'Avry - Villars-sur-Glâne. Ces réflexions doivent aboutir avant que les accès de dessertes en transports publics de ce grand générateur de trafic puissent être optimisés.

L'Hôpital Fribourgeois est un grand générateur de trafic (U62, U6.3) qui se trouve dans un site stratégique d'agglomération (U5.3). Sa desserte en transports publics (M1.3) doit être optimale pour soulager l'ensemble du système de transport dans le secteur (MO.2). Toutefois la planification du site stratégique doit être clarifiée (mesure 4U.06) afin d'optimiser les synergies de transport sur l'ensemble du site.

Il s'agit donc d'optimiser le réseau routier (CE1.4) et la desserte en transports publics (CE1.3) du site stratégique de Chamblieu-Bertigny. Ceci en veillant à l'utilisation des ressources (CE4.3).

L'objectif est de penser ce nouveau site stratégique pour les transports publics et la mobilité douce dès sa construction afin de limiter l'impact du TIM (MOCA1) et favoriser la sécurité du secteur (MOCA2).

Responsable de la mise en œuvre • Etat de Fribourg, Ville de Fribourg et commune de Villars-sur-Glâne	Clé de répartition du financement • Etat de Fribourg • Agglomération de Fribourg • Confédération Suisse																
Coordination nécessaire • Commune de Villars-sur-Glâne, Agglomération de Fribourg, HFR (4M.05.05A) • Ville de Fribourg (4M.05.05B)																	
Prêt à être réalisé et cofinancé -	Mesure référence : -																
Calendrier <table border="1"> <tr> <td>SIA</td> <td>10</td> <td>20</td> <td>30</td> <td>Crédit</td> <td>Permis</td> <td>40</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Année</td> <td>2030</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2034</td> <td>2034</td> </tr> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2030	2031	2032	2033	2034	2034	2034
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	2030	2031	2032	2033	2034	2034	2034										
Environnement -																	
Données quantitatives -																	

4M.05.06

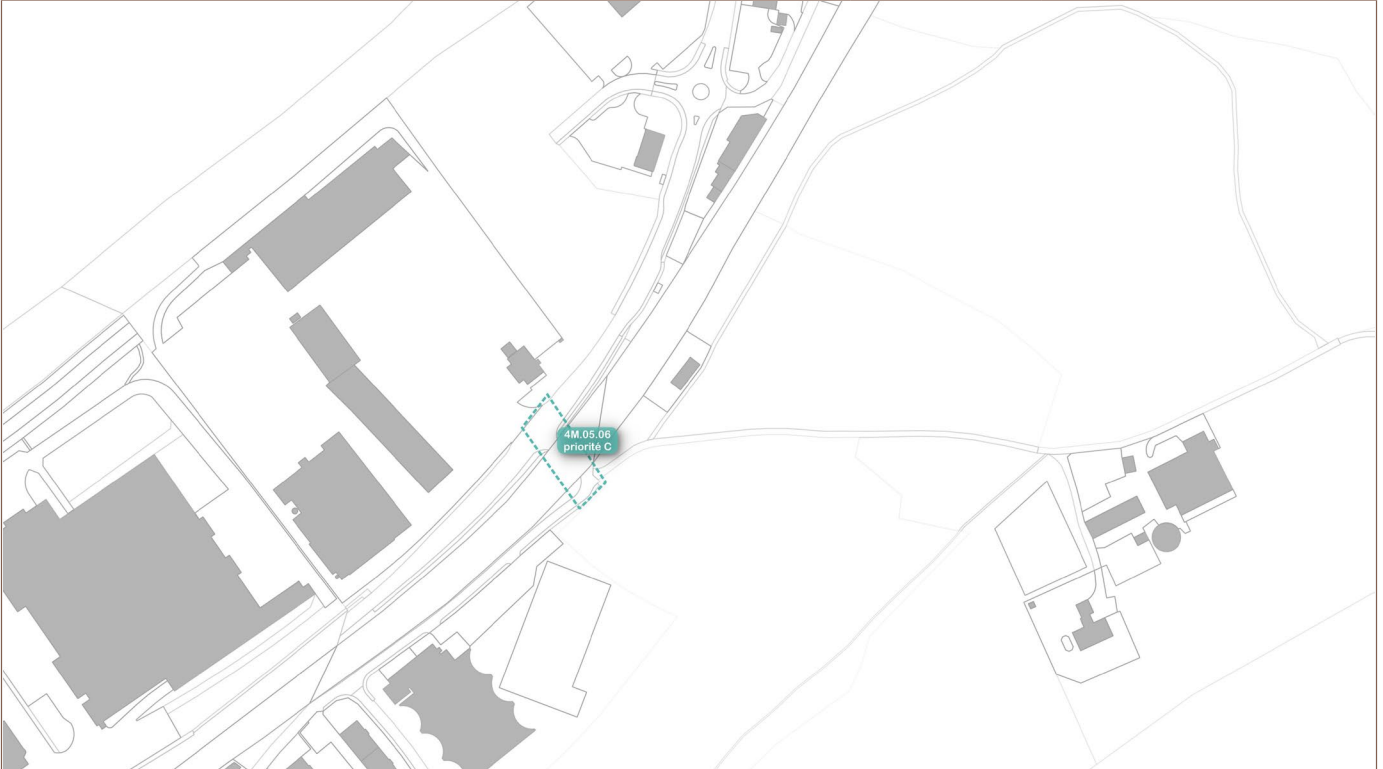
Wiederaufgenommene Massnahme: -

Vergrösserung der Bahnunterführung Warpel

Kosten:
CHF 6'000'000

Massnahmenblatt im Bereich Verkehr
Bus-/öV-Infrastruktur

Priorität: C



Ziele

- Begleitung des Ausbaus des öV-Netzes
- bessere Erreichbarkeit und Annehmlichkeiten der öV-Infrastrukturen
- Sicherung des Langsamverkehrs

Zweckmässigkeit

Der geplante Ausbau des Bussystems im Norden der Agglomeration sowie die Entwicklung des strategischen Standorts Birch und seiner Arbeitszone erfordern langfristig eine Vergrösserung der Bahnunterführung beim Ort «Warpel».

Die Anbindung des Standorts Birch betrifft sowohl den öffentlichen Verkehr (M1.3) als auch die Erschliessung der strategischen Standorte (S5.8) und die Gesamtheit der funktionalen Achse von Düdingen (S2.2). Diese Infrastruktur ist allerdings noch nicht Teil der übergeordneten Planungen (STEP 2035) und erfordert die Entwicklung des strategischen Standorts Birch.

Diese Unterführung wird die Umsetzung der langfristigen Busplanung (WK1.3) ermöglichen und so das Gesamtverkehrssystem verbessern (WK1.1).

Sie wird sich folglich auf den modalen Mix in Birch (MOCA1) und folglich in der Agglomeration auswirken.

In der Umsetzung federführende Stelle • Gemeinde Düdingen	Finanzierungsschlüssel • Gemeinde Düdingen • Agglomeration Freiburg • Bund							
Erforderliche Koordination • Agglomeration Freiburg, TPF, SBB, BLS								
Bau- und Finanzierungsreife -	Referenzmassnahme: -							
Zeitplan								
SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50	
Jahr	2030	2031	2032	2035	2035	2036	2037	
Umwelt -								
Quantitative Angaben -								

4M.06.01

Mesure reprise : 43.07 du PA2

Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (CO Avry - Rosé)

Coûts : CHF
7'000'000

Fiche de mesure du domaine des transports
Mobilité douce

Priorité : A



Objectifs

- Créer une liaison continue structurante de mobilité douce (MD) entre le sud-est et le nord-ouest de l'agglomération
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de MD
- Améliorer la sécurité et la circulation des mobilités douces au croisement des routes de Rosé, des Fontanettes et du Praly
- Offrir une bonne accessibilité aux zones naturelles (forêts, cours d'eau) et aux principales infrastructures publiques
- Relier l'ancienne halte de Rosé, ainsi que le village d'Avry, en offrant un accès sécurisé à la halte d'Avry-Matran
- Respecter l'esprit de la charte d'aménagement de la TransAgglo

Opportunité

Le tronçon de TransAgglo entre la halte de Rosé et le CO d'Avry est une mesure de compensation de la fermeture de la halte d'Avry. Il permettra autant de relier l'ouest du village d'Avry à la future halte d'Avry-Matran que de relier l'ensemble du village à la TransAgglo. Il reliera également le futur CO d'Avry à cet axe fort de mobilité douce. Ce segment est toutefois compliqué puisqu'il nécessite deux traversées des voies de chemin de fer. Il nécessitera également une réflexion sur le carrefour des routes de Rosé et des Fontanettes à des fins de connexions avec le tissu bâti. Cette réflexion devra également permettre la priorisation des transports publics.

La TransAgglo constitue la colonne vertébrale de la stratégie de mobilité douce (M2.2). Avec la construction du tronçon Rosé - Gare de Fribourg. Il est attendu un impact significatif sur la répartition modale (MO) sur l'entier de l'axe fonctionnel Avry - Villars-sur-Glâne (U2.2). Elle concerne également des stratégies de Nature & Paysage (NP2.2, NP3.7). Au vu de son lien avec la suppression de la halte de Rosé, sa construction est nécessaire dès 2024.

Les TransAgglos développent leur effet principal dans l'amélioration du système de transport (CE1.1). Ces itinéraires directs et majoritairement en site propre offrent des conditions de sécurité objective et subjective très attractive (CE 1.5, CE3.1) et sont un pilier pour le report modal. Par leur desserte des principales plateformes multimodales, elles jouent également un rôle majeur dans la chaîne multimodale (avec le déploiement des VLS notamment) (CE1.2). Enfin la charte d'aménagement de ces axes prévoit une végétalisation et des contraintes qualitatives pour améliorer de manière générale la qualité de vie (CE4.1, CE4.3).

Les TransAgglo ont un rôle majeur dans le transfert modal prévu par la modélisation de trafic, à ce titre elles permettent de diminuer la prédominance du TIM dans l'agglomération (MOCA1) et par la réduction du conflit TIM / MD, réduire l'accidentologie (MOCA2).

Responsable de la mise en œuvre

- Commune d'Avry

Clé de répartition du financement

- Agglomération de Fribourg
- Etat de Fribourg
- Confédération Suisse

Coordination nécessaire

- Commune d'Avry, Agglomération de Fribourg

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etude PA 4M.06.01
- Engagment de la commune à réaliser les mesures

Mesure référence : Coordination impérative avec la nouvelle halte d'Avry-Matran. Complémentaire à la mesure 20.13 du PA2, qui sera mise en oeuvre en parallèle

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2019	2020	2021	2021	2023	2024	2025

Environnement

- 2'500 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032
- Accès à la gare d'Avry-Matran
- Accès au CO d'Avry

Données quantitatives

- 1'300 m. de TransAgglo aménagés
- Construction / agrandissement de deux traversées des voies de chemin de fer
- Largeur de 3,6 m.

4M.06.02

Wiederaufgenommene Massnahme: 3M.06.03

**Gestaltung der TransAgglo Avry-Düdingen
(Tunnelstrasse - Zelg - Garmiswil - Balliswil -
Grandfeybrücke)**

Kosten:
CHF 9'633'000

**Massnahmenblatt im Bereich Verkehr
Langsamverkehr**

Priorität: A



Ziele

- Schaffung einer durchgängigen strukturierenden Verbindung für den Langsamverkehr (LV) zwischen der südwestlichen und der nordöstlichen Extremität der Agglomeration
- Verbesserung des Komforts und der Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer des LV
- gute Erschliessung der Naturgebiete (Wälder, Fließgewässer) und der wichtigsten öffentlichen Infrastrukturen
- Wahrung des Geists der TransAgglo-Gestaltungscharta

Zweckmässigkeit

Für die Optimierung der Bodennutzung wird der TransAgglo-Abschnitt zwischen der Tunnelstrasse und der Grandfeybrücke die bestehenden Strassen nutzen, auf denen das geringe Verkehrsaufkommen beruhigt wird. Diese Strassen werden gleichwohl umqualifiziert, um die Anforderungen für den Wechsel zu einer Hauptachse für den Langsamverkehr zu erfüllen. Dieser Abschnitt stellt das «fehlende Glied» des Nordasts der TransAgglo dar und wird die Verlängerung des Abschnitts Tunnelstrasse-Bahnhof Düdingen ermöglichen, der im Frühling 2020 eröffnet wurde.

Die TransAgglo ist das Rückgrat der Langsamverkehrsstrategie (M2.2). Mit dem Bau des Abschnitts Düdingen-Bahnhof Freiburg wird eine deutliche Auswirkung auf den Modalsplit (M0.2) zwischen der Achse Düdingen und der restlichen Agglomeration erwartet. Die Massnahme betrifft zudem die Natur- und Landschaftsstrategien (NL2.2, NL3.3). Die gesamte Achse ist eine Priorität der Agglomerationsprogramme und eine der Grundlagen für das zukünftige Verkehrssystem der Agglomeration.

Die TransAgglos entfalten ihre Hauptwirkung durch die Verbesserung des Verkehrssystems (WK1.1). Diese direkten und meistens abgetrennten Routen bieten sehr attraktive objektive und subjektive Sicherheitsbedingungen (WK1.5, WK3.1) und sind eine Säule der Verkehrsverlagerung. Durch die Erschliessung der wichtigsten multimodalen Knotenpunkte spielen sie zudem eine wichtige Rolle in der multimodalen Verkehrskette (namentlich mit der Umsetzung des Bikesharings; WK1.2). Schliesslich sieht die Gestaltungscharta dieser Achsen eine Begründung vor und macht qualitative Vorgaben, um die Lebensqualität allgemein zu verbessern (WK4.1, WK4.3).

Die TransAgglos spielen eine wichtige Rolle für das mit der Verkehrsmodellierung vorgesehene modale Umsteigen. Sie ermöglichen so die Reduktion der MIV-Vorherrschaft in der Agglomeration (MOCA1) und senken mit der Minderung des MIV-/LV-Konflikts die Unfallzahlen (MOCA2).

Untermassnahmen des Pakets:

- 4M.06.02A - Gestaltung der TransAgglo Tunnelstrasse-Zelg - CHF 4'118'000
- 4M.06.02B - Gestaltung der TransAgglo Zelg-Garmiswil - CHF 2'753'000
- 4M.06.02C - Gestaltung der TransAgglo Balliswil-Grandfeybrücke - CHF 2'762'000

In der Umsetzung federführende Stelle

- Gemeinde Düringen (4M.06.02A)
- Gemeinde Düringen (4M.06.02B)
- Gemeinde Düringen (4M.06.02C)

Finanzierungsschlüssel

- Agglomeration Freiburg
- Bund

Erforderliche Koordination

- Agglomeration Freiburg

Bau- und Finanzierungsreife

- AP-Studien 4M.06.02A, 4M.06.02B, 4M.06.02C
- Verpflichtung der Gemeinden zur Umsetzung der Massnahmen

Referenzmassnahme: Weiterführung der Massnahme 20.14 des AP2. Die Arbeiten sind mit den Überführungen für den Zugang zur Grandfeybrücke (21.13 des AP2) zu koordinieren, aber die gleichzeitige Ausführung ist nicht notwendig

Zeitplan

SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50
Jahre	2020	2020	2022	2021	2023	2024	2024

Umwelt

- 4M.06.02A: 2200 Velofahrten/Tag bis 2032 erwartet - FFF zu kompensieren
- 4M.06.02B: 2200 Velofahrten/Tag bis 2032 erwartet - FFF zu kompensieren
- 4M.06.02C: 2200 Velofahrten/Tag bis 2032 erwartet - FFF zu kompensieren

Quantitative Angaben

- 4M.06.02A: 490 m TransAgglo auf FFF gestaltet, 3,6 m breit, maximales Gefälle 8 %
- 4M.06.02B: 500 m TransAgglo neben der Fahrbahn gestaltet, 3,6 m breit, Gefälle fast null, Verjüngung der Fahrbahn für die Verkehrsberuhigung
- 4M.06.02C: 450 m TransAgglo auf bestehendem Weg gestaltet, 3,6 m breit, maximales Gefälle 5 %

4M.06.03

Mesure reprise : 3M.07.12

**Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen
(Villars-sur-Glâne, Fribourg)**

Coûts : CHF
4'330'000

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire
Mobilité douce**

Priorité : A



Objectifs

- Création d'une liaison continue structurante de mobilité douce (MD) entre le sud-ouest et le nord-est de l'agglomération
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de MD
- Offrir une bonne accessibilité aux zones naturelles (forêts, cours d'eau) et aux principales infrastructures publiques
- Respecter l'esprit de la charte d'aménagement de la TransAgglo

Opportunité

Outre les mesures 4M.06.01 et 4M.06.02, trois tronçons restent encore à aménager pour finaliser la TransAgglo dans l'axe fonctionnel Avry - Villars-sur-Glâne. La section "centre sportif - route du Coulat" à Villars-sur-Glâne sera aménagée en site propre, de manière cohérente avec les mesure 41.17 et 20.08 qu'elle relie. Sur la route de Beaumont à Fribourg et les compléments sur l'axe Midi - Affry - Europe la TransAgglo prendra la forme de trottoirs larges, conformément à l'étude pour le passage de la TransAgglo au centre-ville et la charte d'aménagement de la TransAgglo.

La TransAgglo constitue la colonne vertébrale de la stratégie de mobilité douce (M2.2). Avec la construction du tronçon Rosé - Gare de Fribourg, Il est attendu un impact significatif sur la répartition modale (MO.2) sur l'entier de l'axe fonctionnel Avry - Villars-sur-Glâne (U4.2). Elle concerne également des stratégies de Nature & Paysage (NP2.2, NP3.7). L'axe dans son ensemble est une priorité des projets d'agglomération et une des bases du système futur de transport de l'Agglomération.

Les TransAgglos développent leur effet principal dans l'amélioration du système de transport (CE1.1). Ces itinéraires directs et majoritairement en site propre offrent des conditions de sécurité objective et subjective très attractives (CE 1.5, CE3.1) et sont un pilier pour le report modal. Par leur desserte des principales plateformes multimodales, elles jouent également un rôle majeur dans la chaîne multimodale (avec le déploiement des VLS notamment) (CE1.2). Enfin la charte d'aménagement de ces axes prévoit une végétalisation et des contraintes qualitatives pour améliorer de manière générale la qualité de vie (CE4.1, CE4.3).

Les TransAgglos ont un rôle majeur dans le transfert modal prévu par la modélisation de trafic, à ce titre elles permettent de diminuer la prédominance du TIM dans l'agglomération (MOCA1) et par la réduction du conflit TIM / MD, réduire l'accidentalité (MOCA2).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.06.03A - Aménagement de la TransAgglo sur la route de Beaumont - CHF 1'100'000
- 4M.06.03B - Aménagement de la TransAgglo entre la route du Coulat et la route du Centre sportif - CHF 890'000
- 4M.06.03C - Compléments à l'aménagement de la TransAgglo Midi - Affry - Europe - CHF 2'340'000

Responsable de la mise en œuvre

- Ville de Fribourg (4M.06.03A)
- Commune de Villars-sur-Glâne (4M.06.03B)
- Ville de Fribourg (4M.06.03C)

Clé de répartition du financement

- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etudes PA 4M.06.03A, 4M.06.03B, 4M.06.03C,
- Engagement des communes à réaliser les mesures

Mesure référence :

- 4M.06.03A : à coordonner avec la mesure 3M.02.04 du PA3
- 4M.06.03B : à coordonner avec les mesures 20.08 et 41.17 du PA2
- 4M.06.03C : à coordonner avec les mesures 11.07, 21.02 et 22.02 du PA2 et 3M.02.04 et 3M.03.01

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2020	2021	2022	2023	2024	2025

Environnement

- 4M.06.03A : 4'500 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032
- 4M.06.03B : 4'500 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032
- 4M.06.03C : 4'500 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032

Données quantitatives

- 4M.06.03A : 430 m. de voirie existante mise au gabarit TransAgglo sous forme de trottoir large (2 * 3,5 mètres)
- 4M.06.03B : 500 m. de cheminement existant mis aux normes TransAgglo, 3,6 m. de large
- 4M.06.03C : 515 m. de TransAgglo aménagés sous forme de trottoir large (sur les 800 m. du tronçon)

4M.06.04

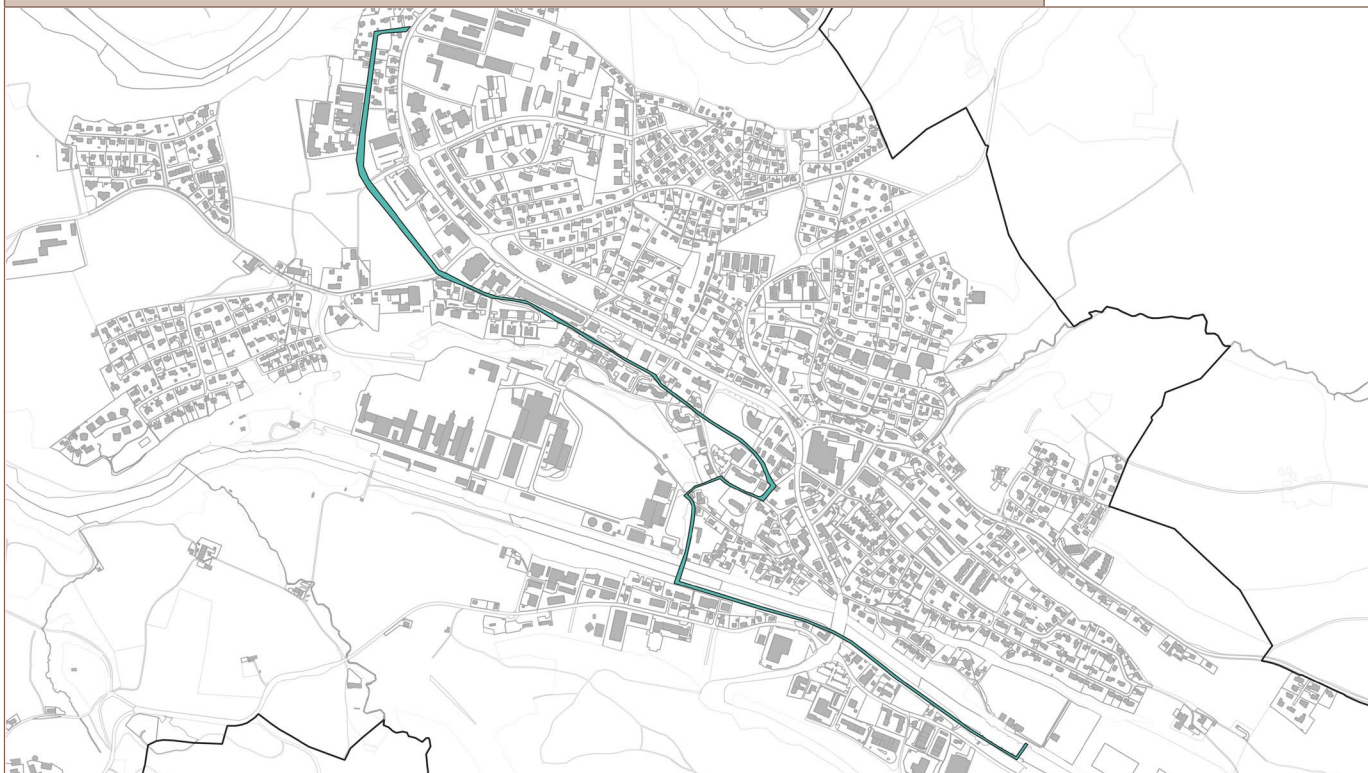
Mesure reprise : -

Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Marly)

Coûts : CHF
5'335'000

Fiche de mesure du domaine des transports
Mobilité douce

Priorité : A



Objectifs

- Créer une liaison continue structurante de mobilité douce (MD) entre le sud-est et le nord-ouest de l'agglomération
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de MD
- Offrir une bonne accessibilité aux zones naturelles (forêts, cours d'eau) et aux principales infrastructures publiques
- Respecter l'esprit de la charte d'aménagement pour la TransAgglo

Opportunité

Le PA4 a permis de préciser le tracé et débiter la mise en oeuvre de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf. Ce premier tronçon sur Marly traverse l'entier du tissu bâti de la commune en parallèle au boulevard de l'axe Marly - Péroilles et permet de relier au centre de la Ville de Fribourg tant le site stratégique du MIC, l'école de Marly que la plateforme multimodale de la Gérine. Requalifiant en majorité des tronçons existants, la construction d'un barreau supplémentaire est toutefois nécessaire au Pré de la Croix.

La TransAgglo constitue la colonne vertébrale de la stratégie de mobilité douce (M2.2). Avec la construction du tronçon Marly - Gare de Fribourg, il est attendu un impact significatif sur la répartition modale (MO) de l'entier de l'axe fonctionnel Marly - Péroilles (U2.2). Elle concerne également des stratégies de Nature & Paysage (NP2.2, NP3.4). L'axe dans son ensemble est une priorité des projets d'agglomération et une des bases du système futur de transport de l'Agglomération.

Les TransAgglos développent leur effet principal dans l'amélioration du système de transport (CE1.1). Ces itinéraires directs et majoritairement en site propre offrent des conditions de sécurité objective et subjective très attractive (CE 1.5, CE3.1) et sont un pilier pour le report modal. Par leur desserte des principales plateformes multimodales, elles jouent également un rôle majeur dans la chaîne multimodale (avec le déploiement des VLS notamment) (CE1.2). Enfin la charte d'aménagement de ces axes prévoit une végétalisation et des contraintes qualitatives pour améliorer de manière générale la qualité de vie (CE4.1, CE4.3).

Les TransAgglo sont un rôle majeur dans le transfert modal prévu par la modélisation de trafic, à ce titre elles permettent de diminuer la prédominance du TIM dans l'agglomération (MOCA1) et par la réduction du conflit TIM / MD, réduire l'accidentologie (MOCA2).

Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Marly

Clé de répartition du financement

- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg, Etat de Fribourg

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etude PA 4M.06.03
- Engagement de la commune à réaliser les mesures

Mesure référence : Coordination nécessaire avec la mesure 11.10 pour le raccordement en direction de Fribourg

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2022	2023	2023	2024	2025

Environnement

- 1'600 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032
- SDA à compenser

Données quantitatives

- 2 km de voiries existantes requalifiée en TransAgglo
- 270 mètres de nouveau cheminement aménagé
- 900 mètres de berge de la Gérine rendu compatible à la pratique du vélo

4M.06.05

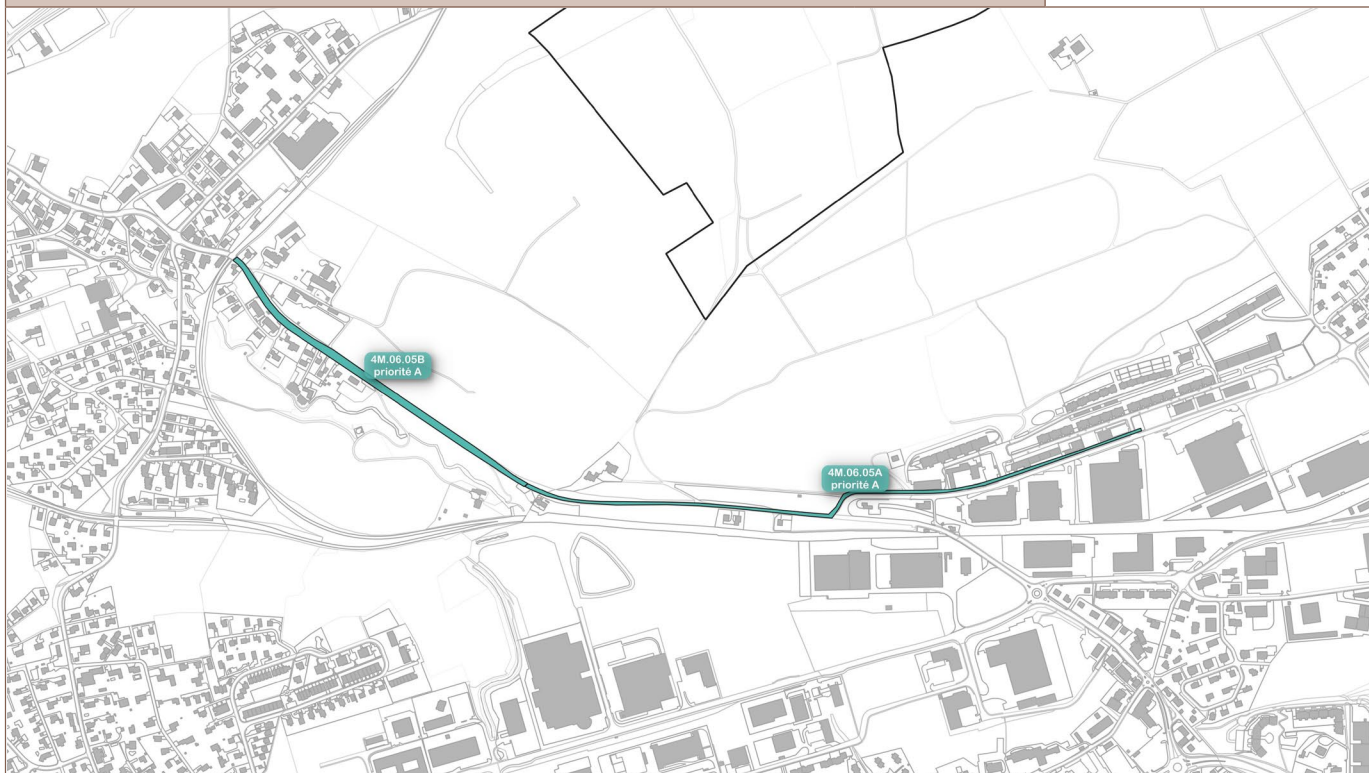
Mesure reprise : 22.16 du PA2

Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Givisiez - Belfaux)

**Coûts : CHF
5'377'980**

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire
Mobilité douce**

Priorité : A



Objectifs

- Créer une liaison continue structurante de mobilité douce (MD) entre le sud-est et le nord-ouest de l'agglomération
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de MD
- Offrir une bonne accessibilité aux zones naturelles (forêts, cours d'eau) et aux principales infrastructures publiques
- Respecter l'esprit de la charte d'aménagement pour la TransAgglo

Opportunité

Le PA4 a permis de préciser et débiter la mise en oeuvre de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf. La branche reliant Belfaux utilise la passerelle récemment construite de la halte de Givisiez puis le réseau routier déclassé suite à la construction du pont du Tiguellet, avant de rejoindre Belfaux par le sud de la route cantonale. Cet itinéraire traverse les communes de Givisiez et Belfaux.

La TransAgglo constitue la colonne vertébrale de la stratégie de mobilité douce (M2.2). Avec la construction de la TransAgglo entre Belfaux et la gare de Fribourg, il est attendu un impact significatif sur la répartition modale (MO) de l'entier de l'axe Belfaux - Givisiez (U2.2). Elle concerne également des stratégies de Nature & Paysage (NP2.2, NP3). La liaison de mobilité douce entre Belfaux et Givisiez est également liée à la création d'un CO à Givisiez en 2025, le long de la TransAgglo.

Les TransAgglos développent leur effet principal dans l'amélioration du système de transport (CE1.1). Ces itinéraires directs et majoritairement en site propre offrent des conditions de sécurité objective et subjective très attractive (CE 1.5, CE3.1) et sont un pilier pour le report modal. Par leur desserte des principales plateformes multimodales, elles jouent également un rôle majeur dans la chaîne multimodale (avec le déploiement des VLS notamment) (CE1.2). Enfin la charte d'aménagement de ces axes prévoit une végétalisation et des contraintes qualitatives pour améliorer de manière générale la qualité de vie (CE4.1, CE4.3).

Les TransAgglos ont un rôle majeur dans le transfert modal prévu par la modélisation de trafic, à ce titre elles permettent de diminuer la prédominance du TIM dans l'agglomération (MOCA1) et par la réduction du conflit TIM / MD, réduire l'accidentologie (MOCA2).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.06.05A - Aménagement de la TransAgglo sur la routes de Belfaux et du Tir-Fédéral - CHF 2'831'940
- 4M.06.05B - Aménagement de la TransAgglo sur la route de Fribourg - CHF 2'546'040

Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Givisiez (4M.06.05A)
- Commune de Belfaux (4M.06.05B)

Clé de répartition du financement

- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg
- Etat de Fribourg (4M.06.05B)

Prêt à être réalisé et cofinancé

- études PA 4M.06.05A, 4M.06.05B
- Engagement des communes à réaliser les mesures

Mesure référence : • 4M.06.05A : suite de la mesure 21.09 du PA2 à coordonner avec la réalisation de la mesure 3M.07.01
• 4M.06.05B : coordination fine nécessaire avec la mesure 4M.06.05A

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2023	2025	2025	2026	2026

Environnement

- 4M.06.05A : 2'100 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032 - Accès à la gare de Givisiez - Accès au CO de Givisiez
- 4M.06.05B : 2'100 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032 - Accès à la gare de Givisiez - Accès au CO de Givisiez

Données quantitatives

- 4M.06.05A : 1150 m. de TransAgglo aménagés, 3,6 m. de large au minimum, pente quasi nulle
- 4M.06.05B : 490 m. de TransAgglo aménagés, 3,6 m. de large au minimum, pente quasi nulle

4M.06.06

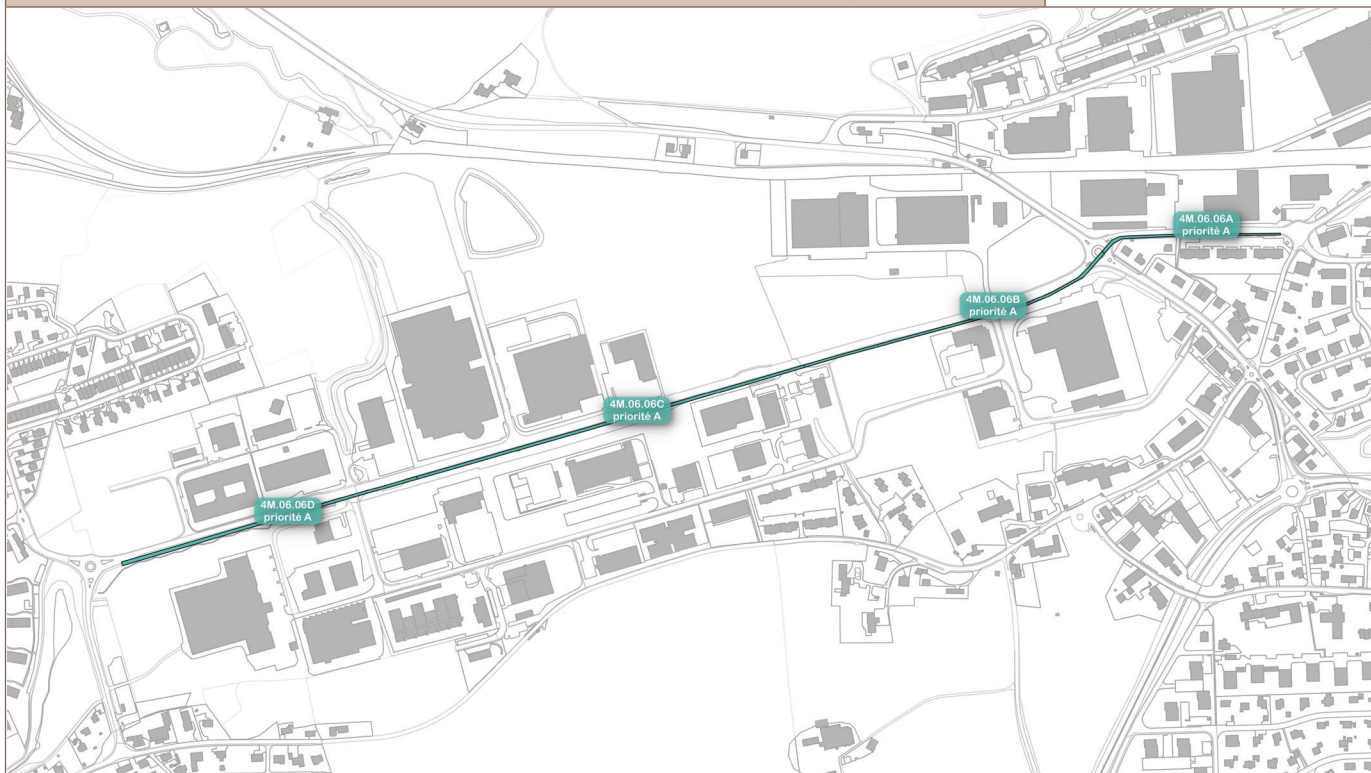
Mesure reprise : 11.15 du PA2

Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Givisiez - Corminboeuf)

**Coûts : CHF
3'700'710**

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire
Mobilité douce**

Priorité : A



Objectifs

- Créer une liaison continue structurante de mobilité douce (MD) entre le sud-est et le nord-ouest de l'agglomération
- Améliorer le confort et de la sécurité des usagers de MD
- Offrir une bonne accessibilité aux zones naturelles (forêts, cours d'eau) et aux principales infrastructures publiques
- Respecter l'esprit de la charte d'aménagement pour la TransAgglo

Opportunité

Le PA4 a permis de préciser et débiter la mise en oeuvre de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf. La requalification des routes Jo Siffert et des Taconnets constitue l'opportunité d'aménager la TransAgglo le long de ces routes structurantes de l'axe fonctionnel Belfaux - Givisiez. De l'espace sera libéré pour construire la TransAgglo au sud de la route Jo Siffert et viendra se raccorder au futur PAD des Taconnets avec la branche qui arrive de Belfaux.

La TransAgglo constitue la colonne vertébrale de la stratégie de mobilité douce (M2.2). Avec la construction de la TransAgglo entre Corminboeuf et la gare de Fribourg, il est attendu un impact significatif sur la répartition modale (MO) de l'entier de l'axe Belfaux - Givisiez (U2.2). Elle concerne également des stratégies de Nature & Paysage (NP2.2, NP3.5). Les travaux sur les routes des Taconnets et Jo Siffert sont une opportunité de réaliser ce tronçon à court terme.

Les TransAgglos développent leur effet principal dans l'amélioration du système de transport (CE1.1). Ces itinéraires directs et majoritairement en site propre offrent des conditions de sécurité objective et subjective très attractive (CE 1.5, CE3.1) et sont un pilier pour le report modal. Par leur desserte des principales plateformes multimodales, elles jouent également un rôle majeur dans la chaîne multimodale (avec le déploiement des VLS notamment) (CE1.2). Enfin la charte d'aménagement de ces axes prévoit une végétalisation et des contraintes qualitatives pour améliorer de manière générale la qualité de vie (CE4.1, CE4.3).

Les TransAgglos ont un rôle majeur dans le transfert modal prévu par la modélisation de trafic, à ce titre elles permettent de diminuer la prédominance du TIM dans l'agglomération (MOCA1) et par la réduction du conflit TIM / MD, réduire l'accidentologie (MOCA2).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.06.06A - Aménagement de la TransAgglo Marly - Corminboeuf (Taconnets) - CHF 188'490
- 4M.06.06B - Aménagement de la TransAgglo Marly - Corminboeuf (Etat de Fribourg) - CHF 1'084'700
- 4M.06.06C - Aménagement de la TransAgglo Marly - Corminboeuf (Jo-Siffert - Givisiez) - CHF 1'547'520
- 4M.06.06D - Aménagement de la TransAgglo Marly - Corminboeuf (Corminboeuf) - CHF 880'000

Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Givisiez (4M.06.06A)
- Etat de Fribourg (4M.06.06B)
- Commune de Givisiez (4M.06.06C)
- Commune de Corminboeuf (4M.06.06D)

Clé de répartition du financement

- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

Coordination nécessaire

- Etat de Fribourg, Agglomération de Fribourg, commune de Corminboeuf

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etudes PA 4M.06.06A, 4M.06.06B, 4M.06.06C, 4M.06.06D
- Engagement des communes à réaliser les mesures

Mesure référence : • 4M.06.06A : Liée et coordination nécessaire avec la mesure 4M.09.02A. Coordination avec les mesures 4M.06.06B, 4M.02.01B du PA4 et 43.05 du PA2

• 4M.06.06B, 4M.06.06C, 4M.06.06D : Coordination nécessaire avec les mesures 4M.09.02A et 4M.06.06A du PA4 et 43.05 du PA2

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2018	2019	2021	2022	2022	2023	2024

Environnement

- 4M.06.06A : 2'100 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032 - Accès à la gare de Givisiez - Accès au CO de Givisiez
- 4M.06.06B, 4M.06.06C, 4M.06.06D : 2'100 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032 - liaison des centralités de Corminboeuf et Belfaux - desserte MD de la ZI de Givisiez

Données quantitatives

- 4M.06.06A : 240 m. de TransAgglo aménagés, 3,6 m. au minimum, pente quasi nulle
- 4M.06.06B, 4M.06.06C, 4M.06.06D : respectivement 430 m., 630 m. et 390 m. de TransAgglo aménagés, 3,6 m. au minimum, pente quasi nulle

4M.06.07

Wiederaufgenommene Massnahmen: 3M.06.03, 3M.07.05

Gestaltung von Verbindungsabschnitten der TransAgglos (mittelfristig)**Kosten:**
CHF 5'739'000**Massnahmenpaket mit Antrag auf Pauschalbeitrag Langsamverkehr****Priorität: B**

Ziele

- Abschluss der TransAgglos
- Verbesserung des Komforts und der Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer des Langsamverkehrs
- gute Erschliessung der Naturgebiete (Wälder, Fliessgewässer) und der wichtigsten öffentlichen Infrastrukturen

Zweckmässigkeit

In den Überlegungen zur Umsetzung der TransAgglo erhielten drei Abschnitte keine kurzfristige Priorität, weil ihr kurzfristiger Nutzen kleiner war, als jener der anderen, oder weil ihre Umsetzung vor 2028 problematisch gewesen wäre. Die Erschliessung der Arbeitszone und des strategischen Standorts Birch ist sowohl an die Entwicklung des Standorts als auch an das Projekt für den Autobahnanschluss Düdingen geknüpft. Da die bestehende Strasse zwischen Garmiswil und Balliswil eine geringe Verkehrslast aufweist, wurde den drei benachbarten Abschnitten Priorität gegeben, die eine umfassende Gestaltung erfordern. Im Sektor Tacconnets verbleiben einige Unsicherheiten, die die mittelfristige Priorität des Abschnitts zwischen der Route Fin-de-la-Croix und dem Kreisel Crochet erklären. Ausserdem sind die bestehenden Anlagen auf diesen drei Abschnitten für den Langsamverkehr nutzbar und erfordern folglich keine kurzfristige Priorität.

Die TransAgglo ist das Rückgrat der Langsamverkehrsstrategie (M2.2). Mit ihrem Bau wird eine deutliche Auswirkung auf den Modalsplit (M0.2) der betroffenen funktionalen Achsen erwartet. Die Massnahme betrifft zudem Natur- und Landschaftsstrategien (NL2.2, NL3).

Die TransAgglos entfalten ihre Hauptwirkung durch die Verbesserung des Verkehrssystems (WK1.1). Diese direkten und meistens abgetrennten Routen bieten sehr attraktive objektive und subjektive Sicherheitsbedingungen (WK1.5, WK3.1) und sind eine Säule der Verkehrsverlagerung. Durch die Erschliessung der wichtigsten multimodalen Knotenpunkte spielen sie zudem eine wichtige Rolle in der multimodalen Verkehrskette (namentlich mit der Umsetzung des Bikesharings; WK1.2). Schliesslich sieht die Gestaltungscharta dieser Achsen eine Begründung vor und macht qualitative Vorgaben, um die Lebensqualität allgemein zu verbessern (WK4.1, WK4.3).

Die TransAgglos spielen eine wichtige Rolle für das mit der Verkehrsmodellierung vorgesehene modale Umsteigen. Sie ermöglichen so die Reduktion der MIV-Vorherrschaft in der Agglomeration (MOCA1) und senken mit der Minderung des MIV-/LV-Konflikts die Unfallzahlen (MOCA2).

Untermassnahmen des Pakets:

- 4M.06.07A - Gestaltung der TransAgglo zwischen der Route Fin-de-la-Croix und dem Kreisel Crochet - CHF 1'500'000
- 4M.06.07B - Gestaltung der TransAgglo Garmiswil-Balliswil - CHF 1'639'000
- 4M.06.07C - Gestaltung der TransAgglo zwischen AZ Birch, Fussballfelder und Luggiwil - CHF 2'600'000

In der Umsetzung federführende Stelle

- Gemeinde Givisiez (4M.06.07A)
- Gemeinde Düringen (4M.06.07B)
(4M.06.07C)

Finanzierungsschlüssel

- Agglomeration Freiburg
- Bund

Erforderliche Koordination

- Agglomeration Freiburg

Bau- und Finanzierungsreife

- Projekt Route des Taconnets, AP-Studie 4M.06.02B, Verbindungsprojekt Birch-Luggiwil

Referenzmassnahme:

- 4M.06.07A: Koordination mit der Massnahme 4M.09.02A des AP4 und der Massnahme 22.11 des AP2 notwendig
- 4M.06.07B: Koordination mit den Massnahmen 4M.06.02B und 4M.06.02C notwendig
- 4M.06.07C: Koordination mit der Massnahme 4M.01.03 des AP4 und der Massnahme 22.23 des AP2 notwendig

Zeitplan

SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50
Jahr	2025	2025	2026	2028	2028	2029	2030

Umwelt

- 4M.06.07A: zwischen 2100 und 3400 Velofahrten/Tag bis 2032 erwartet - Zufahrt Bahnhof Givisiez - Zufahrt OS Givisiez
- 4M.06.07B: 2200 Velofahrten/Tag bis 2032 erwartet
- 4M.06.07C: Erschliessung der Arbeitszone Birch - Erschliessung der Fussballfelder Birch

Quantitative Angaben

- 4M.06.07A: 120 m neu gestaltete Strassen und ein Kreisel, der an die TransAgglo angepasst wird
- 4M.06.07B: 950 m TransAgglo gestaltet
- 4M.06.07C: 1000 m TransAgglo zu gestalten, 3,6 m breit

4M.06.08

Wiederaufgenommene Massnahme: 3M.02.05

Gestaltung des Hauptnetzes der Agglomeration (kurzfristig)

Kosten:
CHF 5'558'000

Massnahmenpaket mit Antrag auf Pauschalbeitrag Langsamverkehr

Priorität: A



Ziele

- Verbesserung des Komforts und der Sicherheit des LV
- Verbesserung der Verbindungen und Kontinuitäten
- Wahrung des Sinnes der Grundsätze für Radverkehrsanlagen des Sachplans Velo

Zweckmässigkeit

Das Amt für Mobilität des Staats Freiburg hat mit dem Sachplan Velo Gestaltungsgrundsätze sowie eine Priorisierung der Abschnitte abhängig von ihrem Kosten-Nutzen-Verhältnis entwickelt. Mehrere Abschnitte finden sich folglich in der Priorität A und sind Gegenstand von Studien zum Vorprojekt. Zwei Untermassnahmen betreffen das LV-Verbindungsprojekt zwischen dem Bahnhof Freiburg und dem Agroscope. Die drei anderen Untermassnahmen betreffen stark befahrene Abschnitte, für die von einer grossen Verkehrsverlagerung ausgegangen wird.

Der Sachplan Velo (2019) des Staats Freiburg ist vollständig auf die Langsamverkehrsstrategie (M2.2) der Agglomeration Freiburg (2012) abgestimmt. Seine Umsetzung ist zeitlich priorisiert und einzig die Massnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis sind in diesem Agglomerationsprogramm in der Priorität A.

Die Schaffung dieser verschiedenen Infrastrukturen wird die Langsamverkehrsanlagen verbessern und ergänzen (WK1.5). Durch die Förderung der Verkehrsverlagerung verbessern sie das Gesamtverkehrssystem (WK1.1). Ausserdem ermöglichen sie einen sicheren Veloverkehr (WK3.1).

Diese Radverkehrsanlagen entfalten ihre Wirkung hauptsächlich auf den Modalsplit (MOCA1). Sie wirken sich aber auch positiv auf die Unfallzahlen aus (MOCA2).

<p>Untermassnahmen des Pakets:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.06.08A - Velogestaltung, Route de Cormanon (Massnahme 2210-1a, SPV) - CHF 600'000 • 4M.06.08B - Velogestaltung, Route des Préalpes (Massnahme 3150-1a, SPV) - CHF 500'000 • 4M.06.08C - Velogestaltung, Route de la Glâne (Freiburg) - CHF 684'000 • 4M.06.08D - Velogestaltung, Route de la Glâne (Villars-sur-Glâne) - CHF 824'000 • 4M.06.08E - Sanierung Heitiwilstrasse - CHF 2'950'000 																															
<p>In der Umsetzung federführende Stelle</p> <ul style="list-style-type: none"> • Staat Freiburg (4M.06.08A) • Staat Freiburg (4M.06.08B) • Staat Freiburg (4M.06.08C) • Staat Freiburg (4M.06.08D) • Gemeinde Düdingen (4M.06.08E) 				<p>Finanzierungsschlüssel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Staat Freiburg (4M.06.08A, 4M.06.08B, 4M.06.08C, 4M.06.08D) • Gemeinde Düdingen (4M.06.08E) • Gemeinde Villars-sur-Glâne (4M.06.08A, 4M.06.08C) • Gemeinde Marly (4M.06.08B) • Stadt Freiburg (4M.06.08D) • Agglomeration Freiburg • Bund 																											
<p>Erforderliche Koordination</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agglomeration Freiburg • Gemeinde Villars-sur-Glâne (4M.06.08A, 4M.06.08C) • Gemeinde Marly (4M.06.08B) • Stadt Freiburg (4M.06.08D) 																															
<p>Bau- und Finanzierungsreife</p> <ul style="list-style-type: none"> • AP-Studien 4M.06.09A, 4M.06.09B, 4M.06.09C, 4M.06.09D, 4M.06.09E • Verpflichtung der Gemeinden zur Umsetzung der Massnahmen 				<p>Referenzmassnahme: Umsetzung der Massnahme T204 des KantRP. Koordination mit der Massnahme 3M.02.03 des AP3 notwendig.</p>																											
<p>Zeitplan</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Kredit</th> <th>Bewilligung</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> <tr> <th>Jahr</th> <th>2016</th> <th>2018</th> <th>2020</th> <th>2022</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50	Jahr	2016	2018	2020	2022	2022	2023	2024								
SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50																								
Jahr	2016	2018	2020	2022	2022	2023	2024																								
<p>Umwelt</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.06.08A: 1100 Velofahrten/Tag bis 2032 erwartet • 4M.06.08B: 400 Velofahrten/Tag bis 2032 erwartet • 4M.06.08C: 1100 Velofahrten/Tag bis 2032 erwartet • 4M.06.08D: 1100 Velofahrten/Tag bis 2032 erwartet • 4M.06.08E: 1400 Velofahrten/Tag bis 2032 erwartet 																															
<p>Quantitative Angaben</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.06.08A: 600 m neu gestaltet gemäss Anforderungen des Sachplans Velo • 4M.06.08B: 500 m neu gestaltet gemäss Anforderungen des Sachplans Velo • 4M.06.08C: 430 m neu gestaltet gemäss Anforderungen des Sachplans Velo • 4M.06.08D: 470 m neu gestaltet gemäss Anforderungen des Sachplans Velo • 4M.06.08E: 2550 Meter Strassennetz für den Langsamverkehr gestaltet 																															

4M.06.09

Wiederaufgenommene Massnahme: 22.22 des AP2

**Gestaltung des Hauptnetzes der Agglomeration
(mittelfristig)**

Kosten:
CHF 3'575'000

**Massnahmenpaket mit Antrag auf Pauschalbeitrag
Langsamverkehr**

Priorität: B



Ziele

- Verbesserung des Komforts und der Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer des Langsamverkehrs
- Verbesserung der Verbindungen und Kontinuitäten
- Wahrung des Sinnes der Grundsätze für Radverkehrsanlagen des Sachplans Velo

Zweckmässigkeit

Das Amt für Mobilität des Staats Freiburg hat mit dem Sachplan Velo Gestaltungsgrundsätze sowie eine Priorisierung der Abschnitte abhängig von ihrem Kosten-Nutzen-Verhältnis entwickelt. Die verschiedenen Projekte dieser Untermassnahme haben abhängig von ihrem Nutzen oder ihren Kosten zweite Priorität.

Der Sachplan Velo (2019) des Staats Freiburg ist vollständig auf die Langsamverkehrsstrategie (M2.2) der Agglomeration Freiburg (2012) abgestimmt. Seine Umsetzung ist zeitlich priorisiert und die vorliegenden Untermassnahmen sind für den Horizont 2028-2032 in Betracht zu ziehen.

Durch die Schaffung dieser verschiedenen Infrastrukturen werden die Langsamverkehrsanlagen verbessert und ergänzt (WK1.5). Durch die Förderung der Verkehrsverlagerung verbessern sie das Gesamtverkehrssystem (WK1.1). Schliesslich ermöglichen sie einen sicheren Veloverkehr (WK3.1).

Diese Radverkehrsanlagen entfalten ihre Wirkung hauptsächlich auf den Modalsplit (MOCA1). Sie wirken sich aber auch positiv auf die Unfallzahlen aus (MOCA2).

<p>Untermassnahmen des Pakets:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.06.09A - Velogestaltung, Abschnitt Düdingen-Tafers - CHF 2'000'000 • 4M.06.09B - Verkehrsberuhigung, Sektor Neigles - CHF 875'000 • 4M.06.09C - Fussgängergestaltung, Bundtels-Murtenstrasse - CHF 500'000 • 4M.06.09D - LV-Gestaltung, Route de la Pala - CHF 200'000 																							
<p>In der Umsetzung federführende Stelle</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Düdingen (4M.06.09A) • Stadt Freiburg (4M.06.09B) • Gemeinde Düdingen (4M.06.09C) • Gemeinde Matran (4M.06.09D) 				<p>Finanzierungsschlüssel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Düdingen (4M.06.09A, 4M.06.09C) • Stadt Freiburg (4M.06.09B) • Gemeinde Matran (4M.06.09D) • Agglomeration Freiburg • Staat Freiburg (4M.06.09A, 4M.06.09C, 4M.06.09D) • Bund 																			
<p>Erforderliche Koordination</p> <ul style="list-style-type: none"> • Staat Freiburg, Agglomeration Freiburg • ASTRA (4M.06.09D) 				<p>Referenzmassnahme: -</p>																			
<p>Bau- und Finanzierungsreife</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sachplan Velo, Studie zur Revitalisierung des Saaneufers • Verpflichtung der Gemeinden zur Umsetzung der Massnahmen 																							
<p>Zeitplan</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Kredit</th> <th>Bewilligung</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Jahr</td> <td>2024</td> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2028</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50	Jahr	2024	2025	2026	2027	2027	2028	2028
SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50																
Jahr	2024	2025	2026	2027	2027	2028	2028																
<p>Umwelt</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.06.09A: LV-Verbindung zwischen dem Regionalzentrum und dem regionalen Hauptort der Sense • 4M.06.09B: Erschliessung des zukünftigen Verkehrserzeugers Neigles • 4M.06.09C: Anbindung eines Weilers an das regionale Langsamverkehrsnetz • 4M.06.09D: Fehlendes Glied zwischen dem Autobahnanschlussprojekt und der TransAgglo 																							
<p>Quantitative Angaben</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.06.09A: 2200 m neu gestaltet gemäss Anforderungen des Sachplans Velo • 4M.06.09B: 600 m Weg neu gestaltet für den Langsamverkehr • 4M.06.09C: 670 m Weg neu gestaltet für den Langsamverkehr • 4M.06.09D: 450 m neu gestaltet gemäss Anforderungen des Sachplans Velo 																							

4M.07.01

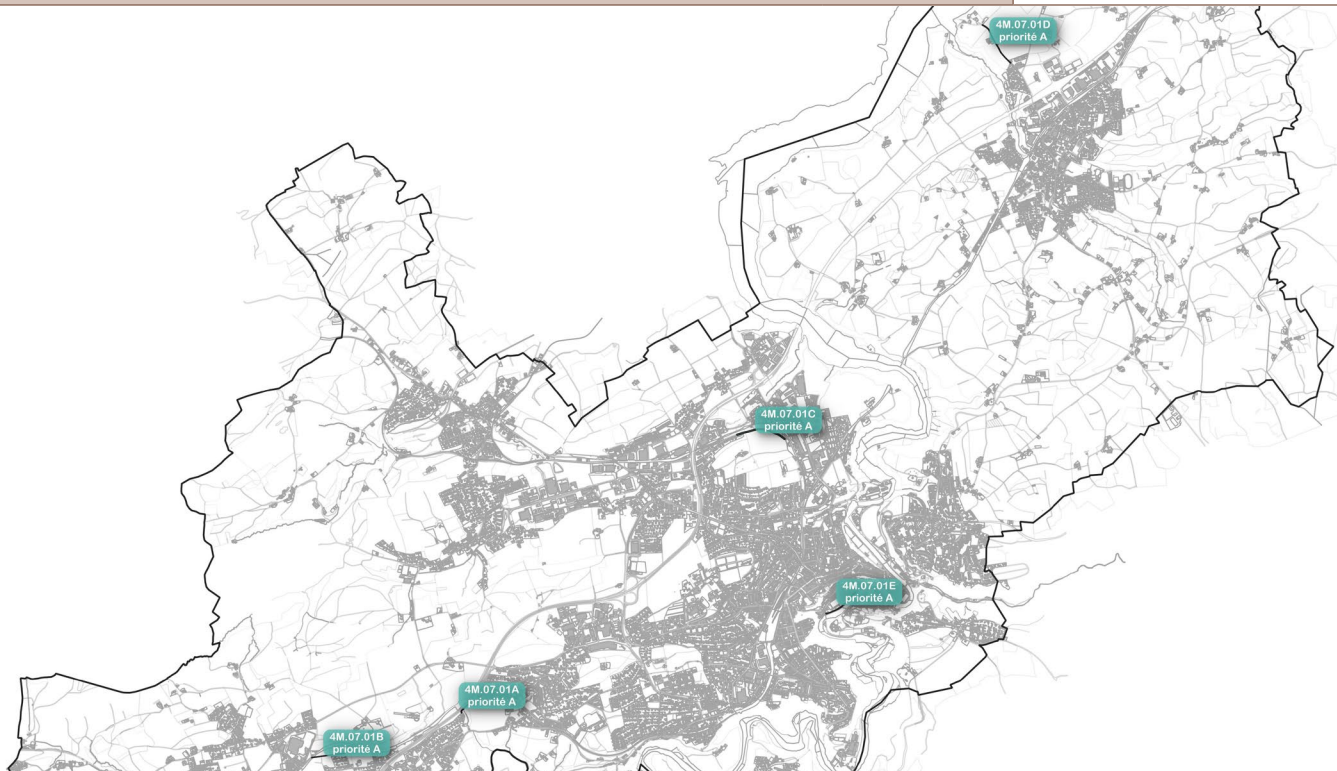
Wiederaufgenommene Massnahme: 3M.07.06

Schaffung eines Anschlusses / von Ergänzungen zu den Langsamverkehrsnetzen (kurzfristig)

Kosten:
CHF 2'305'000

Massnahmenpaket mit Antrag auf Pauschalbeitrag Langsamverkehr

Priorität: A



Zielsetzung

- Verbesserung des Komforts und der Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer des Langsamverkehrs
- Verbesserung / Schaffung von Verbindungen und Weiterführungen der LV-Netze der Agglomeration in unmittelbarer Nähe

Zweckmässigkeit

Für die Optimierung des Nutzens der Langsamverkehrsnetze sind bestimmte Anbindungen / Anschlüsse notwendig. Das Dorf Matran wird durch die Autobahn und eine Eisenbahnlinie von der TransAgglo getrennt. So sind zwei Anbindungen geplant, um die bestehenden Querungen dieser Anlagen unter guten Bedingungen zu erreichen. In Granges-Paccot und in Düdingen werden zwei Zugänge zu künftigen Haltestellen und bestehenden Bahnhöfen verbessert oder geschaffen, um einerseits ein Siedlungsquartier und andererseits einen Verkehrserzeuger anzubinden. Der Verkehrserzeuger La Motta erhält ebenfalls eine bessere Anbindung an die Langsamverkehrsnetze.

Diese Anbindungen sind von grösster Wichtigkeit für die Langsamverkehrsstrategie der Agglomeration (M2.2). Ihre Priorität wird sowohl durch die Grösse der betroffenen Verkehrserzeuger als auch durch die Schaffung von Mobilitätsanlagen (Haltestelle Agy, TransAgglo Avry-Villars-sur-Glâne) gerechtfertigt.

Die Untermassnahmen entfalten ihre Hauptwirkung durch die Verbesserung des Langsamverkehrs (WK1.5). Einige betreffen die Intermodalität (WK1.2) und die Anbindung an das öffentliche Verkehrssystem (WK1.3).

Die Auswirkung auf den Verkehr zeigt sich folglich hauptsächlich im Bereich des Modalsplits (MOCA1) und geringfügig im Bereich der Unfallzahlen (MOCA2).

<p>Untermassnahmen des Pakets:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.07.01A – TransAgglo-Anschluss für den Ostteil von Matran – CHF 825'000 • 4M.07.01B – TransAgglo-Anschluss für den Westteil von Matran – CHF 150'000 • 4M.07.01C – Anschluss an die zukünftige Haltestelle Agy für das Quartier Coteau – CHF 100'000 • 4M.07.01D – Anschluss an den Bahnhof Düdingen des Verkehrserzeugers Bad Bonn – CHF 930'000 • 4M.07.01E – Anschluss an das Hauptnetz des Verkehrserzeugers Motta – CHF 300'000 																															
<p>In der Umsetzung federführende Stelle</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Matran (4M.07.01A) • Gemeinde Matran (4M.07.01B) • Gemeinde Granges-Paccot (4M.07.01C) • Gemeinde Düdingen (4M.07.01D) • Stadt Freiburg (4M.07.01E) 				<p>Finanzierungsschlüssel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Matran (4M.07.01A, 4M.07.01B) • Gemeinde Granges-Paccot (4M.07.01C) • Gemeinde Düdingen (4M.07.01D) • Stadt Freiburg (4M.07.01E) • Agglomeration Freiburg • Bund 																											
<p>Erforderliche Koordination</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agglomeration Freiburg • Gemeinde Villars-sur-Glâne (4M.07.01A) • SBB (4M.07.01B) 																															
<p>Bau- und Finanzierungsreife</p> <ul style="list-style-type: none"> • AP-Studien 4M.07.01A, 4M.07.01B, 4M.07.01C, 4M.07.01D, 4M.07.01E • Verpflichtung der Gemeinden zur Umsetzung der Massnahmen 				<p>Referenzmassnahme: • 4M.07.01A: Koordination mit der Massnahme 3M.06.02</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.07.01B: Koordination mit den Arbeiten der Haltestelle Avry-Matran notwendig • 4M.07.01C: Koordination mit der Haltestelle Agy notwendig • 4M.07.01D: – • 4M.07.01E: Koordination mit dem Saaneufer (4NL.04.01B) notwendig 																											
<p>Zeitplan</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Kredit</th> <th>Bewilligung</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> <tr> <th>Jahr</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50	Jahr	2018	2019	2021	2022	2022	2023	2024								
SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50																								
Jahr	2018	2019	2021	2022	2022	2023	2024																								
<p>Umwelt</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.07.01A: Anbindung an das TransAgglo-Netz für den gesamten Ostteil des Dorfs Matran • 4M.07.01B: Anbindung an das TransAgglo-Netz für den gesamten Westteil des Dorfs Matran • 4M.07.01C: Anbindung eines Quartiers an die zukünftige Haltestelle Agy • 4M.07.01D: Inanspruchnahme FFF: 2100 m² • 4M.07.01E: Anbindung eines Verkehrserzeugers an das LV-Netz 																															
<p>Quantitative Angaben</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.07.01A: 150 m neue Verbindung zwischen dem Strassennetz der Gemeinde Matran und der TransAgglo • 4M.07.01B: 230 m neue Verbindung gestaltet zwischen DBP La Pala und TransAgglo / zukünftiger Bahnhof Avry / Matran • 4M.07.01C: 350 m neue Verbindung für den Langsamverkehr • 4M.07.01D: 500 m neuer Weg für den Langsamverkehr • 4M.07.01E: 300 m bestehende Strasse für den Langsamverkehr gesichert 																															

4M.07.02

Mesures reprises : 3M.07.09, 3M.07.19, 3M.07.06

Création de rabattement / compléments aux réseaux de mobilité douce (long terme)

Coûts : CHF
21'500'000

Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire Mobilité douce

Priorité : C



Objectifs

- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de la mobilité douce
- Améliorer / créer des connexions et continuités avec les réseaux de mobilité douce d'agglomération à proximité directe

Opportunité

Les liaisons entre le plateau de Pérolles et la Sarine (4M.07.02A, 4M.07.02B) permettent de relier deux secteurs différents de la Sarine, qui sont séparés par la topographie de la rivière et qui ne peuvent donc pas être connectés entre eux. A Granges-Paccot, il s'agit de raccorder le futur quartier du petit Torry à la route de Chantemerle.

Ces raccordements sont capitales dans la stratégie de mobilité douce de l'Agglomération (M2.2). Ces trois connexions doivent être coordonnées avec des projets à venir (PAD pisciculture, projet des berges de la Sarine, Urbanisation du Torry) et sont donc priorisé à long terme.

Les sous-mesures développent leur effet principal dans l'amélioration de la mobilité douce (CE1.5). Certaines ont trait à l'intermodalité (CE1.2) et les raccordements au système des transports publics (CE1.3).

L'impact sur le transport se fera donc principalement au niveau de la répartition modale (MOCA1) et dans une moindre mesure de l'accidentologie (MOCA2).

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.07.02A - Aménagement d'une liaisons MD entre l'HEIA et le quartier de la Pisciculture - CHF 10'640'000 • 4M.07.02B - Aménagement d'une liaison piétonne entre le boulevard de Pérolles et la Sarine - CHF 7'360'000 • 4M.07.02C - Franchissement MD de la voie ferrée pour accéder au Petit Torry depuis la route de Chantemerle - secteur Granges-Paccot - CHF 3'500'000 																							
<p>Responsable de la mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Communes de Fribourg (4M.07.02A, 4M.07.02B) • Communes de Granges-Paccot (4M.07.02C) 				<p>Clé de répartition du financement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ville de Fribourg (4M.07.02A, 4M.07.02B) • Commune de Granges-Paccot (4M.07.02C) • Agglomération de Fribourg • Confédération suisse 																			
<p>Coordination nécessaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agglomération de Fribourg, CFF (4M.07.02C) 																							
<p>Prêt à être réalisé et cofinancé</p> <p>-</p>				<p>Mesure référence : -</p>																			
<p>Calendrier</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2030</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2034</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2030	2031	2032	2032	2033	2034	2034
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																
Année	2030	2031	2032	2032	2033	2034	2034																
<p>Environnement</p> <p>-</p>																							
<p>Données quantitatives</p> <p>-</p>																							

4M.07.03

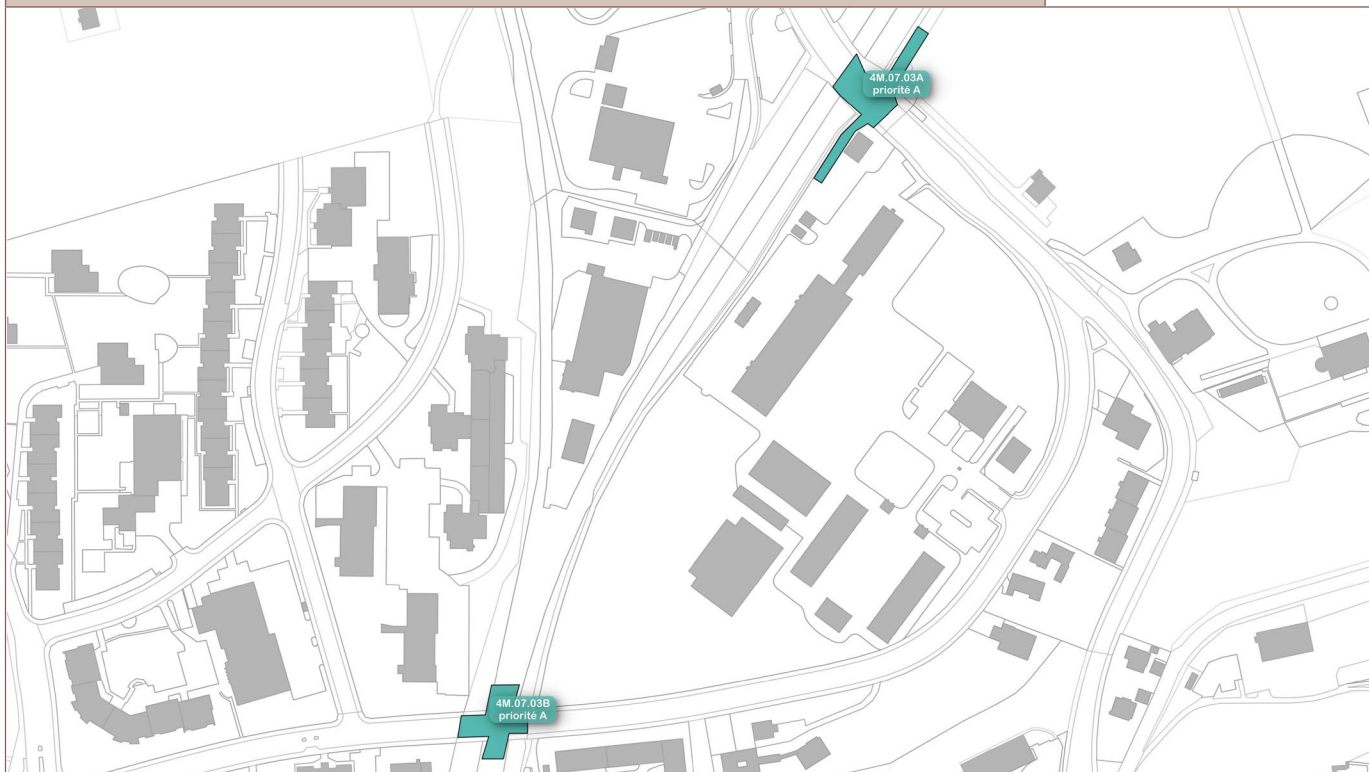
Mesure reprise : -

Sécurisation des carrefours de la TransAgglo

Coûts : CHF
160'000

Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire
Mobilité douce

Priorité : A



Objectifs

- Améliorer les conditions de sécurité pour les usagers de la TransAgglo dans les carrefours traversés par la TransAgglo
- Prioriser, dans la mesure du possible, la TransAgglo

Opportunité

Une analyse de carrefours de la TransAgglo a pu déterminer qu'une amélioration des conditions de sécurité était possible lors du croisement de l'avenue du Général-Guisan et celui de la rue de Morat. Dans le premier cas, une clarification des priorités et une adaptation de la signalisation sera opérée, dans le deuxième cas une gestion du carrefour plus poussée sera entreprise.

La sécurisation de la TransAgglo a un impact général sur son attractivité et se place dans la stratégie de mobilité douce (M2.2). Elle ne doit toutefois pas entraver les transports publics (M0.2, M0.3, M1.3) et doit être intégrée à la gestion globale du trafic (M3.5). La TransAgglo est l'une des priorités du projet d'agglomération.

Ces interventions impactent principalement la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1). L'impact favorable sur la mobilité douce (CE1.5) est également à noter.

Les conséquences se trouvent donc principalement sur le risque d'accident (MOCA2) même si cela va également dans le sens du report modal (MOCA1).

Sous-mesures du paquet :

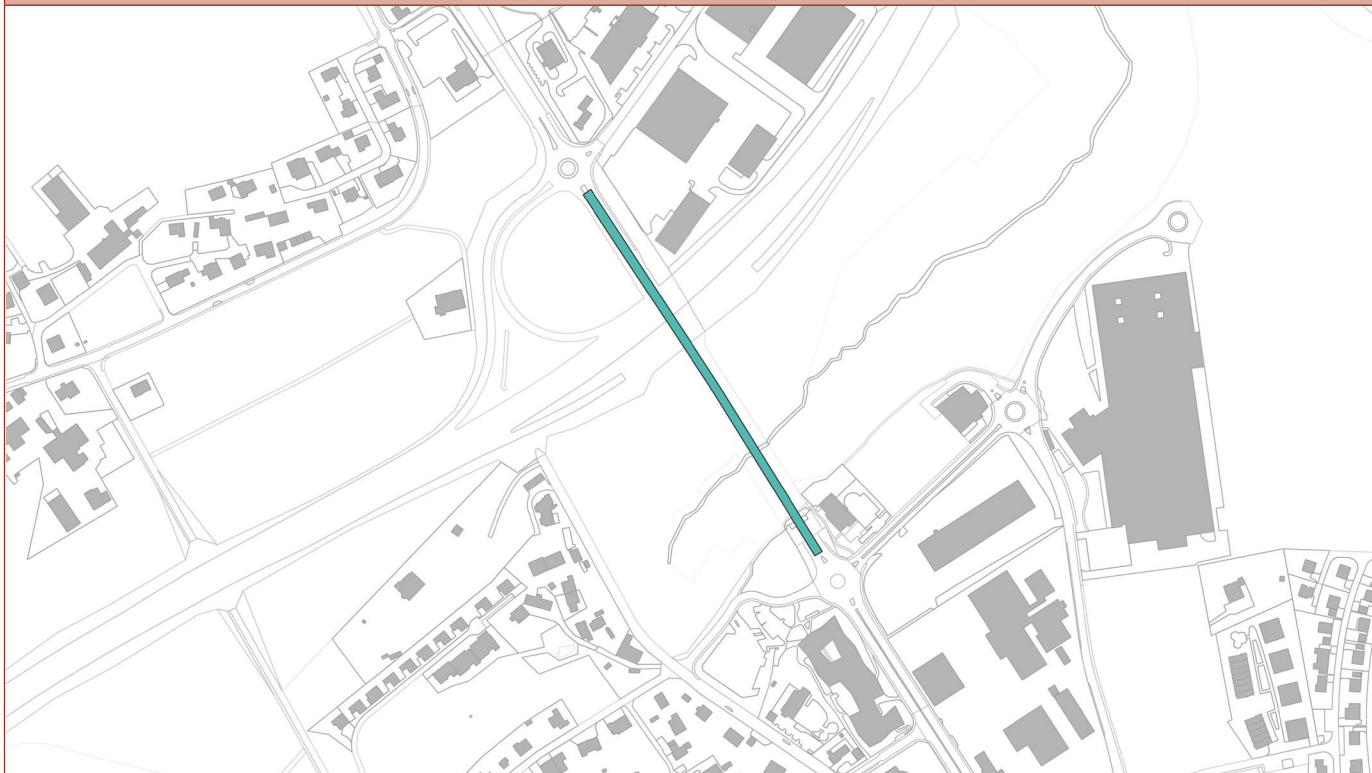
- 4M.07.03A - Sécurisation de la TransAgglo au carrefour avec la rue de Morat - CHF 150'000
- 4M.07.03B - Sécurisation de la TransAgglo au carrefour avec l'avenue du Général-Guisan - CHF 10'000

Responsable de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Etat de Fribourg (4M.07.03A) • Ville de Fribourg (4M.07.03B) 	Clé de répartition du financement <ul style="list-style-type: none"> • Etat de Fribourg (4M.07.02A) • Ville de Fribourg (4M.07.02B) 																
Coordination nécessaire <ul style="list-style-type: none"> • Agglomération de Fribourg • Ville de Fribourg (4M.07.03A) 																	
Prêt à être réalisé et cofinancé <ul style="list-style-type: none"> • Réalisé avant 2024 	Mesure référence : -																
Calendrier <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2019</td> <td>2020</td> <td>2020</td> <td>2020</td> <td>2020</td> <td>2021</td> <td>2021</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2019	2020	2020	2020	2020	2021	2021
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	2019	2020	2020	2020	2020	2021	2021										
Environnement <ul style="list-style-type: none"> • 4M.07.03A : 3'400 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032 - amélioration de l'attractivité des modes doux - sécurisation de carrefours avec une forte fréquentation MD • 4M.07.03B : 3'400 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032 - amélioration de l'attractivité des modes doux - sécurisation de carrefours avec une forte fréquentation MD 																	
Données quantitatives <ul style="list-style-type: none"> • 4M.07.03A : • 1 noeud sécurisé • 4M.07.03B : • 1 noeud sécurisé 																	

4M.07.04

Franchissement MD du Lavapesson et de l'A12

Fiche de mesures des planifications supérieures Planification nationale



Description

L'étude de circulation sur le plateau d'Agy a mis en évidence la nécessité d'un aménagement en faveur de la mobilité douce pour la traversée du ruisseau du Lavapesson ainsi que de l'A12. Le pont existant, qui vient d'être rénové, n'offre pas la largeur suffisante pour accueillir de manière qualitative la mobilité douce. Une étude de variante a été initiée pour déterminer la meilleure solution pour la traversée de la mobilité douce. Les contraintes sont multiples, avec notamment des espaces de nature protégés.

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

Cette passerelle de mobilité douce est nécessaire pour relier à terme le P+R qui sera construit au nord de l'autoroute (mesure 4M.08.04). Elle offrira un site propre attractif pour relier la zone au nord de l'autoroute au boulevard Granges-Paccot - Agy et à l'entier de son site stratégique.

La soustraction de la mobilité douce du pont existant permettra une meilleure optimisation des flux routiers et des transports publics. Cette optimisation est nécessaire pour la desserte du futur P+R au nord des voies par la ligne 1.

Pour la mobilité douce, l'autoroute ainsi que le pont du Lavapesson constituent un obstacle important. Il est par ailleurs nécessaire d'offrir une bonne connexion de l'axe Granges-Paccot - Agy aux vélos en provenance du nord (Cormagens, La Sonnaz, etc.). Les cyclistes venant de ces communes pourront rejoindre en sécurité le réseau principal d'agglomération par les itinéraires de mobilité douce du plateau d'Agy (mesure 22.04 du PA2) et la route de Chantemerle qui sera également réaménagée pour les mobilités douces (mesure 4M.11.05A)

La création d'un franchissement dédié à la mobilité douce présente un gain significatif en matière de sécurité. Les utilisateurs n'ont plus besoin d'utiliser l'axe routier très fortement chargé traversant la jonction autoroutière.

4M.07.05

Mesure reprise : -

Nouveaux franchissements en faveur de la mobilité douce (court terme)

**Coûts : CHF
1'300'000**

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire
Mobilité douce**

Priorité : A



Objectifs

- Atténuer les césures urbaines et les césures avec les espaces de délasserement de proximité
- Créer / améliorer les franchissements pour la mobilité douce
- Garantir les gabarits suffisants pour le passage de piétons / cyclistes
- Soigner les connexions avec le réseau de mobilité douce existant

Opportunité

La passerelle actuelle de "Chandolan" permettant le franchissement de la semi-autoroute à Givisiez, et ainsi la liaison piétonne entre la zone de loisirs de "Moncor" depuis le secteur en développement de Chambliou-Bertigny, est étroite et ne permet pas le passage des cycles. Dans le cadre de la densification à l'est de la passerelle (PAD parc des sports), la passerelle doit être élargie pour permettre le transit des vélos et la connexion au réseau primaire de mobilité douce.

Ces franchissements s'inscrivent dans la stratégie de mobilité douce (M2.2) développée dans ce projet, bien que le PI de la gare de Fribourg soit également lié aux stratégies TP (M1.3) et multimodales (M0.2). La passerelle de Chandolan est liée à la densification du parc des sports et fait le lien avec le parc de Moncor (NP3.5)

Ces franchissements améliorent le réseau de mobilité douce (CE1.5) et dans le cas du PI Richemond, le système global de transport (CE1.1). Dans les deux cas, ces sites propres améliorent la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1).

Les conséquences en terme de transport se trouvent dans l'attractivité de la mobilité douce et donc du report modal (MOCA1) et de la sécurité (MOCA2).

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.07.05A - Elargissement de la passerelle de mobilité douce enjambant la semi-autoroute (Givisiez) - CHF 1'300'000 																							
<p>Responsable de la mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Commune de Givisiez (4M.07.05A) 				<p>Clé de répartition du financement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Commune de Givisiez • Agglomération de Fribourg 																			
<p>Coordination nécessaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etat de Fribourg, Agglomération de Fribourg, OFROU 																							
<p>Prêt à être réalisé et cofinancé</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etudes PA 4M.07.05A • Engagement des communes à réaliser les mesures 				<p>Mesure référence : • 4M.07.05A : coordination nécessaire avec le PAD «parc des sports»</p>																			
<p>Calendrier</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2018</td> <td>2019</td> <td>2020</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2018	2019	2020	2022	2023	2024	2025
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																
Année	2018	2019	2020	2022	2023	2024	2025																
<p>Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.07.05A : franchissement de la semi-autoroute - permet une liaison en quasi site propre MD entre le parc des sports et un espace de détente de proximité du tissu urbanisé 																							
<p>Données quantitatives</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.07.05A : 30 m. de longueur, 3,6 m. de largeur, 2% de pente 																							

4M.07.06

Mesures reprises : 3M.07.02, 3M.07.07, 3M.07.08, 3M.07.11, 3M.07.16

Nouveaux franchissements en faveur de la mobilité douce (long terme)

Coûts : CHF
17'840'000

Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire Mobilité douce

Priorité : C



Objectifs

- Atténuer les césures urbaines
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de la mobilité douce
- Mettre en valeur les lieux de promenade

Opportunité

Ces franchissements sont liés à des planifications à venir et auront un impact favorable sur l'ensemble du réseau de mobilité douce. Le nouvel accès au site Bluefactory est lié à l'évolution du site, le passage entre la Tour Henri et la Poste centrale est lié au PAD de la poste, l'accès au Petit Torry dépend du PAD du secteur, la passerelle du Windig est en lien avec le projet immobilier des Hauts de Schiffenen et la passerelle sur l'autoroute à la mise en oeuvre du site stratégique de Chamblieux-Bertigny. Tous ces franchissements sont donc prévus à long terme et dépendent des projets auxquels ils sont liés.

Ces franchissements s'inscrivent dans la stratégie de mobilité douce (M2.2) développée dans ce projet et pour plusieurs d'entre eux ont un lien avec les sites stratégiques (U5.5, U5.4, ...) ou les installations à forte fréquentation (U6.3).

Ces franchissements améliorent le réseau de mobilité douce (CE1.5) et le système global de transport (CE1.1). En tant que site propre dédiés à la mobilité douce, ces infrastructures améliorent la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1).

Les conséquences en terme de transport se trouvent dans l'attractivité de la mobilité douce et donc du report modal (MOCA1) et de la sécurité (MOCA2).

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.07.06A - Franchissement MD de la voie ferrée pour accéder au Petit Torry depuis la route de Morat - secteur Fribourg - CHF 4'800'000 • 4M.07.06B - Franchissement MD de l'autoroute à la hauteur du site de Bertigny - CHF 4'600'000 • 4M.07.06C - Franchissement MD des voies CFF - secteur Bluefactory-Arsenaux - CHF 920'000 • 4M.07.06D - Aménagement d'une passerelle MD entre Tour-Henri et la Poste du Criblet - CHF 5'520'000 • 4M.07.06E - Connexion entre le quartier du Windig et la centralité du Schönberg avec une passerelle - CHF 2'000'000 																							
<p>Responsable de la mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etat de Fribourg (4M.07.06A) • Ville de Fribourg (4M.07.06B, 4M.07.06C, 4M.07.06D, 4M.07.06E) 				<p>Clé de répartition du financement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etat de Fribourg (4M.07.06A) • Ville de Fribourg (4M.07.06B, 4M.07.06C, 4M.07.06D, 4M.07.06E) • Agglomération de Fribourg • Confédération Suisse 																			
<p>Coordination nécessaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • OFROU, Communes de Givisiez et Villars-sur-Glâne (4M.07.04A) • CFF (4M.07.06B, 4M.07.06D) • Agglomération de Fribourg 																							
<p>Prêt à être réalisé et cofinancé</p> <p>-</p>				<p>Mesure référence : -</p>																			
<p>Calendrier</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2028	2029	2031	2032	2033	2034	2035
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																
Année	2028	2029	2031	2032	2033	2034	2035																
<p>Environnement</p> <p>-</p>																							
<p>Données quantitatives</p> <p>-</p>																							

4M.07.07

Système de vélos en libre-service (VLS) performant

Coûts: CHF 160'050

Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération
Mesure axée sur les comportements

Priorité: A



Objectif et conditions

Déploiement du système de vélos en libre-service sur le territoire de l'Agglomération de Fribourg, en tant que maillon de la chaîne multimodale de déplacement. Ce service, existant depuis 2010, doit se développer de manière à desservir tant les principales plateformes multimodales que les principaux centres d'intérêts / générateurs de trafic.

La concession actuelle porte sur cinq ans :

- 07.18 - 06.19 : 25 stations, CHF 112'500 de subvention annuelle maximum
- 07.09 - 06.20 : 35 stations, CHF 157'500 de subvention annuelle maximum
- 07.20 - 06.21 : 40 stations, CHF 140'000 de subvention annuelle maximum
- 07.21 - 06.22 : 50 stations, CHF 169'050 de subvention annuelle maximum
- 07.21 - 06.23 : 50 stations, CHF 169'050 de subvention annuelle maximum

Description

Le service de vélos en libre-service peut être utilisé en tant que moyen de transport propre ou en tant que maillon de la chaîne multimodale. Il vient dans ce cas en complément des bus desservir les zones moins denses ou moins fréquemment desservies. Le déploiement du service a permis d'accroître son utilisation et sa crédibilité et d'entrer dans les habitudes des habitants de l'agglomération.

Le service de vélos en libre-service fait partie de la stratégie de mobilité douce de l'Agglomération (M2.4) et permet le développement d'une réelle stratégie multimodale (M0.1). Le déploiement du service se fait en priorité dans les secteurs denses d'urbanisation (U3.1) et aux nœuds importants avec la TransAgglo (M.2).

Il va contribuer à améliorer l'intermodalité et la demande active de mobilité (CE1.2) et ainsi l'amélioration du système global de transport (CE1.1). L'utilisation de ce service va augmenter la visibilité de la mobilité douce contribuant ainsi à son amélioration (CE1.5).

C'est donc le mix modal de l'Agglomération qui va être amélioré par cette mesure (MOCA1), en améliorant l'attractivité et la couverture de la multimodalité.

Eligibles au subventionnement

- Service de vélos en libre-service

Dossier de demande de subvention

- Sur appel d'offre, concession d'usage du domaine public

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Contrat de concession Agglomération de Fribourg - Publibike (2018)

4M.07.08

Wiederaufgenommene Massnahme: 3M.07.15

Erarbeitung einer Strategie für ein Wegweisungssystem für Fahrräder innerhalb der Agglomeration

Kosten:
CHF 100'000

**Projektierung: eigene Leistung der Agglomeration
Auf die Verhaltensweisen ausgerichtete Massnahme**

Priorität: B



Ziel

- Signalisation der günstigsten, d.h. schnellsten, komfortabelsten und sichersten Radwegstrecken in der gesamten Agglomeration.

Zweckmässigkeit

Die Agglomeration unternimmt bedeutende Anstrengungen für die Definition und die Umsetzung eines Langsamverkehrsnetzes. Um die Nutzung und die Attraktivität des Velos zu optimieren, muss dieses Netz verständlich, intuitiv und einfach nutzbar sein. Für die TransAgglo wurde bereits ein eigenes Wegweisungssystem festgelegt und 2021 mit der Umsetzung begonnen. Es gilt nun, für das restliche Radwegnetz eine Wegweisungssystem zu prüfen und umzusetzen, hauptsächlich für Orte, an denen es vom Strassennetz für die Autofahrenden abweicht.

Die Velowegweisung ist hauptsächlich mit der Langsamverkehrsstrategie (M2.2) verknüpft. Ihre Umsetzung erfordert indes die Schaffung von bestimmten Schlüsselabschnitten, namentlich der TransAgglo. Deshalb verfügt sie über eine mittelfristige Priorität.

Ein solches System wirkt sich hauptsächlich auf die Verbesserung des Langsamverkehrs (WK1.5) aus. Durch die Angabe der sichersten Velorouten erhöht es zudem die objektive und subjektive Verkehrssicherheit (WK3.1).

Zusätzlich zu einem flüssigeren Verkehr wirkt sich ein Wegweisungssystem günstig auf die Unfallzahlen der Velofahrenden aus (MOCA2).

In der Umsetzung federführende Stelle <ul style="list-style-type: none"> • Agglomeration Freiburg 	Finanzierungsschlüssel <ul style="list-style-type: none"> • Agglomeration Freiburg • Staat Freiburg 							
Erforderliche Koordination <ul style="list-style-type: none"> • Agglomerationsgemeinden • Staat Freiburg 								
Bau- und Finanzierungsreife <ul style="list-style-type: none"> • Gestaltungscharta der TransAgglo • Sachplan Velo 	Referenzmassnahme: Koordination mit dem kantonalen Sachplan Velo und der Gestaltungscharta der TransAgglo							
Zeitplan								
SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50	
Jahr	2022	2024	2026	2027	2027	2028	2029	
Umwelt <ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Attraktivität und des Rufs des Velofahrens 								
Quantitative Angaben <ul style="list-style-type: none"> • Angabe der direkten Routen • Angabe der gesicherten Routen 								

4M.08.01

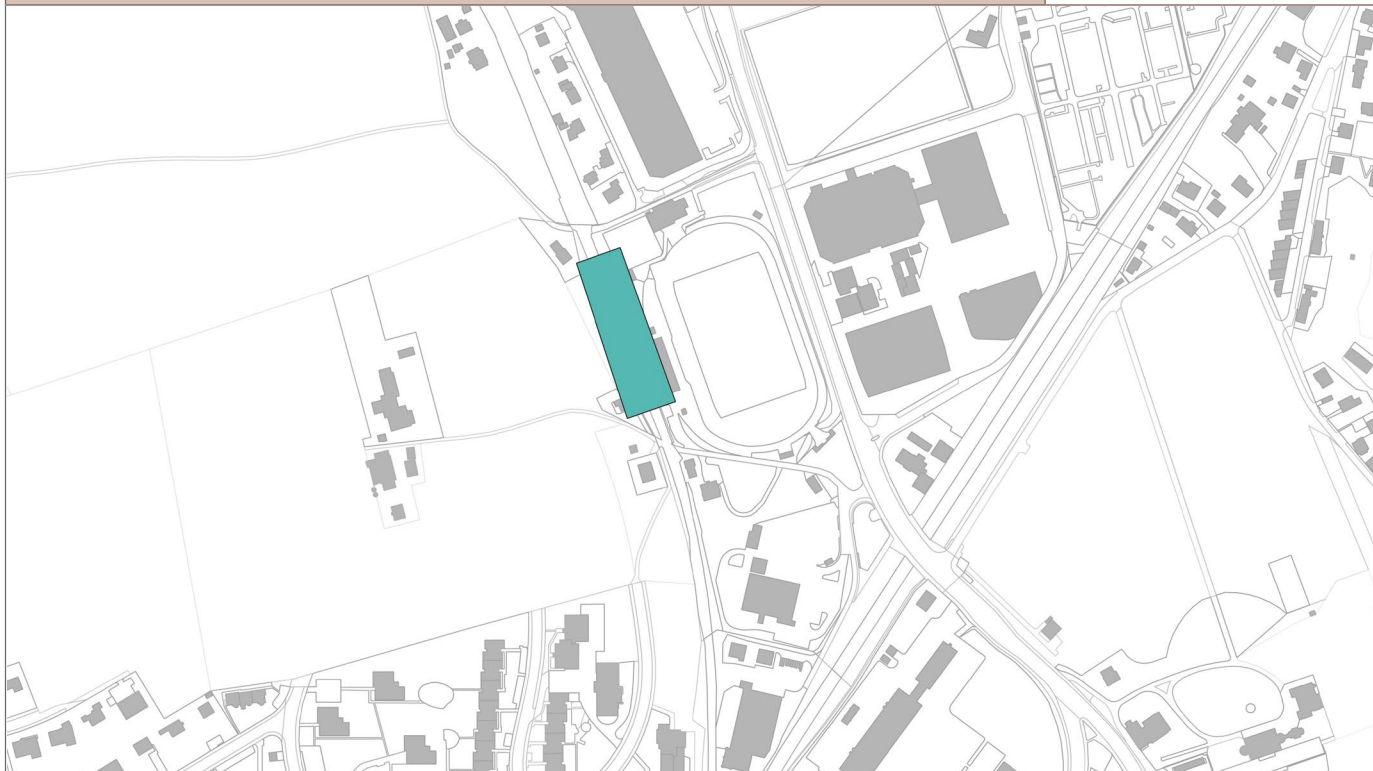
Mesure reprise : 3M.08.03

Aménagement de la plateforme multimodale - nouvelle halte RER du plateau d'Agy

Coûts : CHF
9'000'000

Fiche de mesure du domaine des transports
Plateformes multimodales

Priorité : A



Objectifs

- Créer l'interface train / bus à la future halte d'Agy
- Garantir et améliorer les liaisons de la halte d'Agy au réseau de cheminement MD existant
- Définir l'interconnexion TIM / RER

Opportunité

La future halte d'Agy est un élément capital pour le développement du site stratégique d'agglomération du plateau d'Agy et pour le développement de l'axe Grange-Paccot / Agy dans son ensemble. Les CFF ont annoncé une mise en service de cette future halte en 2030. Celle-ci se situera sur le tronçon commune des lignes "Fribourg - Yverdon - Lausanne" et "Fribourg - Morat - Bienne" et bénéficiera ainsi d'une desserte au quart d'heure. Il y a donc lieu de prévoir son interconnexion avec les différents réseaux de mobilité et son intégration dans le tissu bâti. L'Agglomération de Fribourg, l'Etat de Fribourg, les communes de Fribourg et Granges-Paccot ont donc démarré une réflexion sur les différents éléments de mobilité (connexion avec les réseaux de bus, les réseaux de mobilité douce) et d'accessibilité (stationnement vélo, accès tous mode) afin de maximiser l'utilisation de cette future infrastructure. Cette réflexion s'insère dans la réflexion plus générale du développement du plateau d'Agy.

Cette future interface de transport publique s'inscrit dans la stratégie des plateformes d'échanges multimodales (M0.2) et trouve ainsi un écho dans chacune des stratégies sectorielle (M1.2, M2.4, M3.8). Cette plateforme multimodale est au centre du périmètre de réflexion du site stratégique "Agy - Torry Est" (U5.4) et est un élément important du développement de l'axe Granges-Paccot - Agy (U2.2).

Cette plateforme multimodale est un élément central pour améliorer le système global de transport (CE1.1) et l'attractivité de l'intermodalité (CE1.2). Elle contribue principalement à améliorer le système des transports publics (CE1.3) mais à des impacts directs et indirects sur les réseaux routiers (CE1.4) et la mobilité douce (CE1.5)

Cette infrastructure aura un impact direct sur la répartition des habitants selon les classes de desserte en transport public (MOCA3) et celle des emplois selon les classes de desserte en transports publics (MOCA4). Il est également attendu un impact sur la répartition modale (MOCA1) dans le secteur et ses accès.

Responsable de la mise en œuvre

- Etat de Fribourg
- Agglomération de Fribourg
- TPF
- Communes de Fribourg et Granges-Paccot

Clé de répartition du financement

- Etat de Fribourg
- Agglomération de Fribourg
- TPF
- Communes de Fribourg et Granges-Paccot
- Confédération Suisse

Coordination nécessaire

- Etat de Fribourg
- Agglomération de Fribourg
- TPF
- Communes de Fribourg et Granges-Paccot

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etude PA 4M.09.01

Mesure référence : -

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2021	2021	2023	2024	2025	2026	2027

Environnement

- Interface d'une nouvelle halte desservie au quart d'heure
- Nouvelles connexions train / bus à satisfaire

Données quantitatives

- RER au 1/4 d'heure
- 3 lignes de bus concernées

4M.08.02

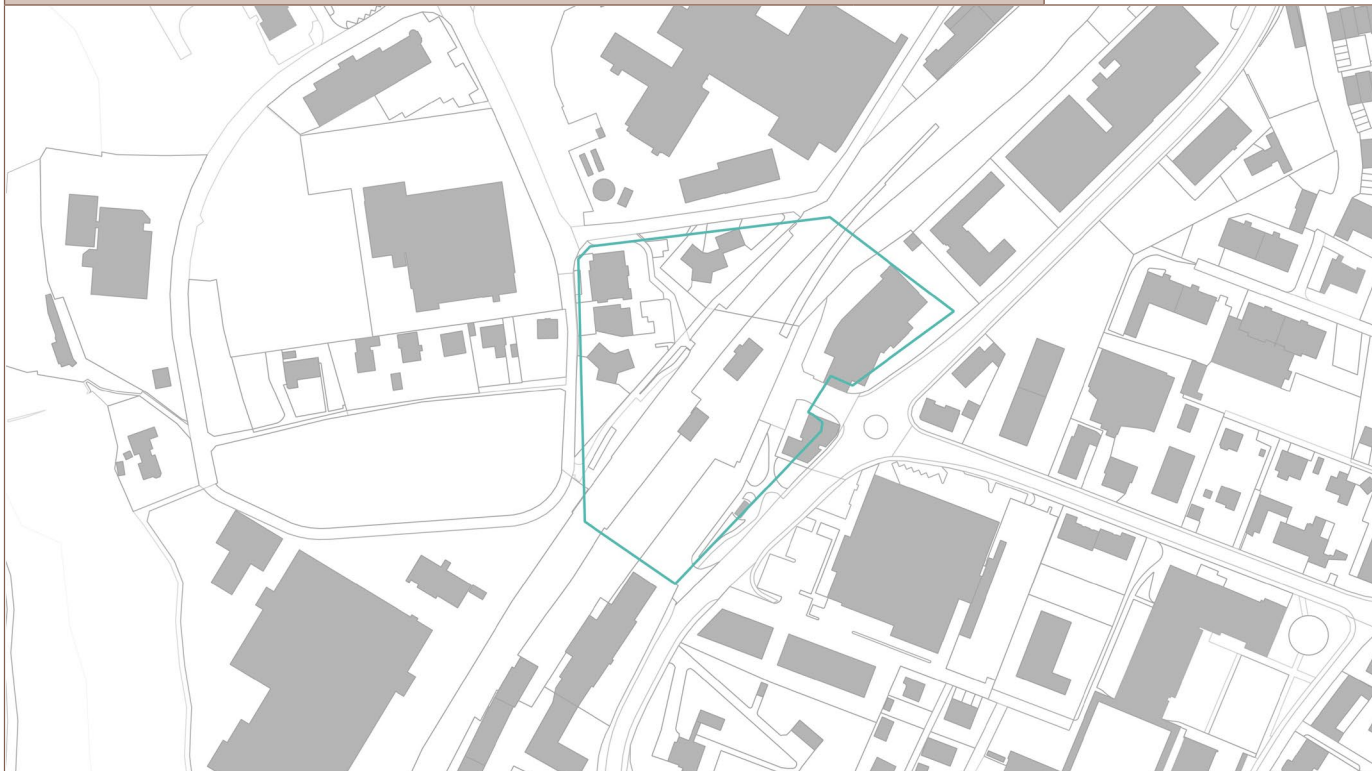
Wiederaufgenommene Massnahme: 3M.08.01

Gestaltung des multimodalen Knotenpunkts S-Bahnhof Düdingen

Kosten:
CHF 3'900'000

Massnahmenblatt im Bereich Verkehr
Multimodale Drehscheiben

Priorität: B



Ziele

- Verbesserung der Schnittstelle Zug/Bus am Bahnhof Düdingen
- Verbesserung des Komforts und der Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer des Langsamverkehrs
- Aufwertung des Zentrums um den Bahnhof Düdingen

Zweckmässigkeit

Der Bahnhof Düdingen ist der wichtigste Bahnhof der funktionalen Achse Düdingen und der Senseregion. Mit dem Viertelstundentakt ist er die wichtigste Verbindung nach Freiburg; zudem bietet er eine schnelle Anbindung an die Region Bern. Eine gemeinsame Studie des Staats Freiburg und der Gemeinde Düdingen, mit der 2021 begonnen wurde, hat zum Ziel, den aktuellen Bahnhof in einen multimodalen Knotenpunkt von regionaler Bedeutung zu verwandeln. Dieser soll den Stadtbusverkehr, der 2020 neu in Betrieb genommen wurde, sowie das bestehende regionale Verkehrsangebot integrieren. Die Qualität des Publikumsempfangs für den Fussverkehr und das intermodale Umsteigen sollen ebenfalls hochwertig sein. Diese Studie berücksichtigt zudem das laufende Konzept VALTRALOC zur Hauptstrasse, um die bestmögliche Schnittstelle zwischen dem multimodalen Knotenpunkt und der Hauptachse für den motorisierten Transitverkehr der Gemeinde Düdingen sicherzustellen.

Die Gestaltung dieses multimodalen Knotenpunkts steht im Zentrum der globalen Mobilitätsstrategie (M0.2) und betrifft folglich alle sektorbezogenen Mobilitätsstrategien (M1.2, M2.4 und M3.8). Der strategische Standort Birch und jener des Bahnhofs Düdingen (S5.8) in unmittelbarer Nähe müssen ebenfalls in die Überlegungen miteinbezogen werden. Die Qualität (S4.2) ist grundlegend für dieses Projekt, das die gesamte funktionale Achse von Düdingen betrifft. Der aktuelle Projektzeitplan sieht vor, zu Beginn der Periode 2028–2032 mit den Arbeiten zu beginnen.

Hiermit soll das Gesamtverkehrssystem verbessert werden (WK1.1). Dies geschieht über die Verbesserung des Busbahnhofs (WK1.3), die Anbindung an die Hauptachse für den Langsamverkehr (WK1.5) und über eine Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit (WK3.1).

Das Ziel ist eine deutliche Verkehrsverlagerung (MOCA1) und die Verbesserung der Sicherheit zwischen den öV- und MIV-Anlagen, die im Sektor nebeneinander liegen (MOCA2).

In der Umsetzung federführende Stelle • Gemeinde Düdingen	Finanzierungsschlüssel • Gemeinde Düdingen • Staat Freiburg • Agglomeration Freiburg • Bund						
Erforderliche Koordination • Staat Freiburg, SBB, BLS, TPF, Agglomeration Freiburg							
Bau- und Finanzierungsreife • Studien Zentrum Düdingen laufen	Referenzmassnahme: Koordination mit der Massnahme 3M.09.01 des AP3 und der Massnahme 22.16 des AP2 notwendig						
Zeitplan							
SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50
Jahr	2021	2023	2026	2027	2027	2028	2029
Umwelt • Aufwertung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs • Erhöhung der Aufnahmekapazität des Bahnhofs Düdingen							
Quantitative Angaben • Fläche von 7000 m ² betroffen • regionale Umsteigeschnittstelle							

4M.08.03

Mesure reprise : -

Aménagement de P+R d'agglomération provisoires à court terme

Coûts : CHF
200'000

**Paquet de mesures sans demande de cofinancement forfaitaire
Plateformes multimodales**

Priorité : A



Objectifs

- Capturer les usagers TIM entrant dans l'agglomération pour les reporter sur les transports publics en leur offrant à court terme des lieux de transbordement dans l'attente d'ouvrages définitifs
- Inciter les usagers n'ayant pas de desserte satisfaisante à leur domicile à utiliser les transports publics
- Favoriser la complémentarité des modes de déplacements et la diminution du trafic en centre-ville.
- Repositionner les P+R existants trop proches de la ville.

Opportunité

Les P+R existants captent une partie du TIM entrant dans l'agglomération fribourgeoise. Les emplacements de certains P+R sont à l'heure actuelle peu opportuns car situés trop proche du centre de l'agglomération. Une restructuration de l'offre P+R est ainsi nécessaire. L'installation de P+R provisoires en entrée d'agglomération, au plus près des axes routiers importants et bien desservis par les transports publics, est une des différentes solutions envisagées pour atteindre l'objectif de report modal. Les PA2 et PA3 ayant déjà mis en avant l'importance de la mise en oeuvre de P+R en pourtour d'agglomération, cette mesure s'inscrit pleinement dans cette continuité et cette volonté. Dans l'idée d'une utilisation rationnelle du territoire, des complémentarités d'usages avec des objets déjà existants disposant de places de stationnement sont exploitées. L'avantage de ce procédé est multiple, au-delà d'une meilleure utilisation de terrain déjà construit, les coûts sont nettement plus faibles qu'une nouvelle construction, la durée de mise en oeuvre est largement réduite et de nouvelles synergies inexploitées peuvent être utilisées. Avec la fermeture des P+R de Saint-Léonard et de Chassotte, une offre à court terme est prévue dans le secteur de Forum-Fribourg (4M.08.03C) pour l'axe fonctionnel de Granges-Paccot - Agy, du centre commercial Fribourg-Sud (4M.08.03B) et de la gare de Villars-sur-Glâne (4M.08.03A) pour l'axe fonctionnel Avry - Villars-sur-Glâne.

La politique de multimodalité est au centre des projets d'agglomération (M0). Il s'agit de capturer le trafic entrant (M3.8) et de le réorienter vers des modes plus efficaces en contexte urbain (M1.3, M2.4). Celle-ci peut être liée avec les installations générant un trafic important (U6.3) et les zones d'activités (U7.2) en fonction des synergies possibles.

Les P+R d'agglomération inscrivent leur effet dans l'amélioration du système de transport (CE1.1) en soulageant les charges de trafics principalement aux heures de pointes. Ils créent un report vers les transports publics et la mobilité douce qui a un impact positif sur l'utilisation des ressources (CE4.1) et la diminution des nuisances sonores (CE4.2).

Il s'agit donc d'installation clé dans la multimodalité et la part du TIM dans l'Agglomération (MOCA1).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.08.03A - Aménagement d'une extension provisoire au P+R d'agglomération existant (P+R La Grange) à proximité de la gare de Villars-sur-Glâne - CHF 100'000
- 4M.08.03B - Aménagement d'un P+R d'agglomération provisoire au sein du parking extérieur du centre commercial Fribourg-Sud - CHF 50'000
- 4M.08.03C - Aménagement d'un P+R d'agglomération provisoire au sein du parking de Forum-Fribourg. - CHF 50'000

Responsable de la mise en œuvre

- Communes de Granges-Paccot et de Villars-sur-Glâne

Clé de répartition du financement

- Agglomération de Fribourg

Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg
- Canton de Fribourg
- Propriétaires des installations

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Études PA 4M.08.03A, 4M.08.03B, 4M.08.03C,
- Engagement des communes à réaliser les mesures

Mesure référence : • 4M.08.03A : à coordonner avec les mesures 20.07, 20.08 et 12.03 du PA2

- 4M.08.03B : à intégrer dans les réflexions de la mesure 3M.01.03 du PA3
- 4M.08.03C : à coordonner avec les mesures 41.21 et 22.15 du PA2

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2019	2020	2021	2022	2022	2022	2023

Environnement

- Diminution du trafic dans l'agglomération, report modal vers les TP

Données quantitatives

- 4M.08.03A : • environ 90 places P+R sur une surface de 2200 m²
- 4M.08.03B : • environ 40 places P+R au départ avec des adaptations en fonction de la satisfaction des parties et de la demande effective.
- 4M.08.03C : • environ 50 places P+R au départ avec des adaptations en fonction de la satisfaction des parties et de la demande effective.

4M.08.04 Wiederaufgenommene Massnahme: -

Langfristige P+R-Einrichtung der Agglomeration

Kosten:
CHF 25'580'000

Massnahmenblatt im Bereich Verkehr Multimodale Drehscheiben

Priorität: C



Ziele

- Auffangen der in die Agglomeration hineinfahrenden MIV-Nutzenden für den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr durch das Anbieten von Umsteigeorten
- Anreize für die Nutzung des öV für Personen ohne befriedigende öV-Erschliessung ihres Wohnorts
- Förderung der Komplementarität der Fortbewegungsmittel und Senkung des Verkehrs im Stadtzentrum

Zweckmässigkeit

Langfristig ist eine Auslagerung der P+R ausserhalb des Siedlungsgebiets der Agglomeration notwendig, die zu multimodalen Knotenpunkten werden. Dies erfordert die Änderung des Nutzungsplans, eine perfekte Kenntnis der Planung des Sektors und zukunftsfähige Konzepte für Anlagen für das Wechseln des Verkehrsträgers, um die Entwicklungsflächen sparsam zu nutzen.

Die Multimodalitätspolitik steht im Zentrum der Agglomerationsprogramme (M0.2). Es geht darum, den Einfallsverkehr (M3.8) aufzufangen und auf die effizienteren städtischen Verkehrsträger umzuleiten (M1.3, M2.4). Dies kann abhängig von den möglichen Synergien mit verkehrsintensiven Einrichtungen (S6.3) und Arbeitszonen (S7) verbunden sein.

Die P+R der Agglomeration verbessern durch die Verkehrsentlastung hauptsächlich zu Stosszeiten das Verkehrssystem (WK1.1). Sie schaffen eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr, was zu einer positiven Auswirkung auf den Ressourcenverbrauch (WK4.1) und zur Reduktion von Lärmemissionen (WK4.2) führt.

Es handelt sich folglich um eine wichtige Anlage für die Multimodalität und den MIV-Anteil in der Agglomeration (MOCA1).

Untermassnahmen des Pakets: <ul style="list-style-type: none"> • 4M.08.04A - Neubau eines P+R an der Autobahnausfahrt Freiburg Sud - CHF 12'880'000 • 4M.08.04B - Neubau eines P+R an der Autobahnausfahrt Düdingen - CHF 12'700'000 • 4M.08.04C - Neubau eines P+R an der Autobahnausfahrt Freiburg Nord - CHF 10'000'000 																	
In der Umsetzung federführende Stelle • Gemeinden Düdingen, Granges-Paccot und Villars-sur-Glâne	Finanzierungsschlüssel • Agglomeration Freiburg																
Erforderliche Koordination • Agglomeration Freiburg • Kanton Freiburg																	
Bau- und Finanzierungsreife -	Referenzmassnahme: -																
Zeitplan <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">SIA</th> <th style="text-align: center;">10</th> <th style="text-align: center;">20</th> <th style="text-align: center;">30</th> <th style="text-align: center;">Kredit</th> <th style="text-align: center;">Bewilligung</th> <th style="text-align: center;">40</th> <th style="text-align: center;">50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;">Jahr</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50	Jahr	-	-	-	-	-	-	-
SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50										
Jahr	-	-	-	-	-	-	-										
Umwelt • weniger Verkehr in der Agglomeration, Verkehrsverlagerung auf den öV																	
Quantitative Angaben -																	



4M.09.01

Mesure reprise : 3M.11.03

Couverture de la N12

Coûts : CHF
150'000'000

Fiche de mesure du domaine des transports
Densification en vue du report modal

Priorité : C



Objectifs

- Couvrir l'autoroute N12 sur 1100 à 1250 mètres: amélioration de la qualité de vie et potentiels de requalification de tout un secteur au cœur même de l'agglomération
- Valoriser la césure verte à proximité
- Densifier les franges pour permettre d'atteindre une masse critique suffisante pour le report modal
- Améliorer la MD et les TP, ainsi que la création des liens importants avec les plateformes d'échange à proximité du site

Opportunité

Cette mesure précise la mise en œuvre du projet de couverture autoroutière déjà inscrit aux PA2 et PA3. La variante développée dans le cadre du PA2 prévoyait la réalisation d'une tranchée couverte d'une longueur de 620 mètres, parée de murs antibruit à ses extrémités. Des études complémentaires engagées par l'Etat de Fribourg ont entre-temps démontré l'opportunité de prolonger la couverture plus au sud-ouest vers la jonction Fribourg-Sud, voire plus au nord vers le pont de chemin de fer, étendant l'ouvrage à une longueur d'environ 1100 à 1250 mètres.

Ce nouveau développement permet d'envisager la valorisation d'un territoire de plusieurs dizaines d'hectares, au revers de quatre communes (Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot et Villars-sur-Glâne), actuellement fortement dépréciées par les nuisances autoroutières. Le projet représente également l'opportunité de recoudre un territoire scindé en deux par l'autoroute, en retrouvant des continuités tant fonctionnelles que paysagères et donnant un caractère structurant à la césure verte existante au sens de la stratégie NP1 du PA4.

L'enfouissement de l'ouvrage routier va constituer un changement radical des possibilités d'aménagement, en améliorant les conditions d'une requalification urbaine et paysagère profondes de ce secteur, englobées au sein de deux périmètres de réflexion des sites stratégiques d'agglomération au sens de la stratégie U5 du PA4. L'étude du développement urbanistique et paysager de ce secteur fait également l'objet d'un paquet de mesures urbanisation du PA4. Il s'agit du paquet de mesures 4U.06 Etudes de développement pour les sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny. Ce paquet de mesures regroupe la mesure 4U.06A Chamblieux-Bertigny - Etude paysagère, la mesure 4U.06B Chamblieux-Bertigny - Pôle Jura-Chassotte et la mesure 4U.06C Chamblieux-Bertigny - Pôle Santé activités.

Outre le renforcement des axes de mobilité douce entre les quartiers reconnectés (CE 1.5), ce nouvel aménagement pourra instaurer une base d'amélioration des conditions de mobilité pour tout le secteur (CE1.1), notamment les relations vers et depuis les gares de Fribourg et de Givisiez (CE 1.3). Non seulement ce dispositif d'enfouissement permettra de répondre à l'obligation légale d'assainissement au bruit routier sur le tronçon nord (CE4.2), mais il constitue le vecteur d'une importante amélioration de la qualité de vie des riverains par la suppression des nuisances sonores et forte diminution de la pollution de l'air (CE4.1). Une entreprise de réparation urbaine à même de redessiner les relations de proximité entre des quartiers aujourd'hui divisés par la brèche autoroutière.

Il est attendu que cette couverture ait un fort impact sur le report modal dans l'ensemble du nord-ouest de l'agglomération (MOCA 1). Le centre de gravité du secteur va s'éloigner de la route ce qui aura de fait un impact positif sur l'accidentologie (MOCA2). Les densités d'emplois (MOCA4) et de population (MOCA3) à proximité des transports publics vont également significativement évoluer. Ceci sera principalement dû à la densification du secteur en habitation et en emploi (MOCA5).

Responsable de la mise en œuvre

- Etat de Fribourg

Coordination nécessaire

- Confédération (OFROU)
- Communes de Givisiez, Granges-Paccot, Fribourg et Villars-sur-Glâne
- Bourgeoisie de Fribourg
- Transports publics fribourgeois
- Agglomération de Fribourg

Clé de répartition du financement

- Etat de Fribourg
- Confédération Suisse (33 mio au titre de la protection contre le bruit)
- Membres de la clé de répartition au niveau local

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Étude d'avant-projet pour la couverture d'autoroute

Mesure référence : Fiche du plan directeur cantonal approuvé par la Confédération le 1er mai 2019 :
PO708 Couverture de Chamblieux

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2018	2019	2023	2027	2029	2030	2032

Environnement

- Réduction des nuisances sonores
- Réduction de la pollution de l'air
- Valorisation d'une césure urbaine et paysagère

Données quantitatives

- 1'100 à 1250 mètres de couverture autoroutière

4M.09.02

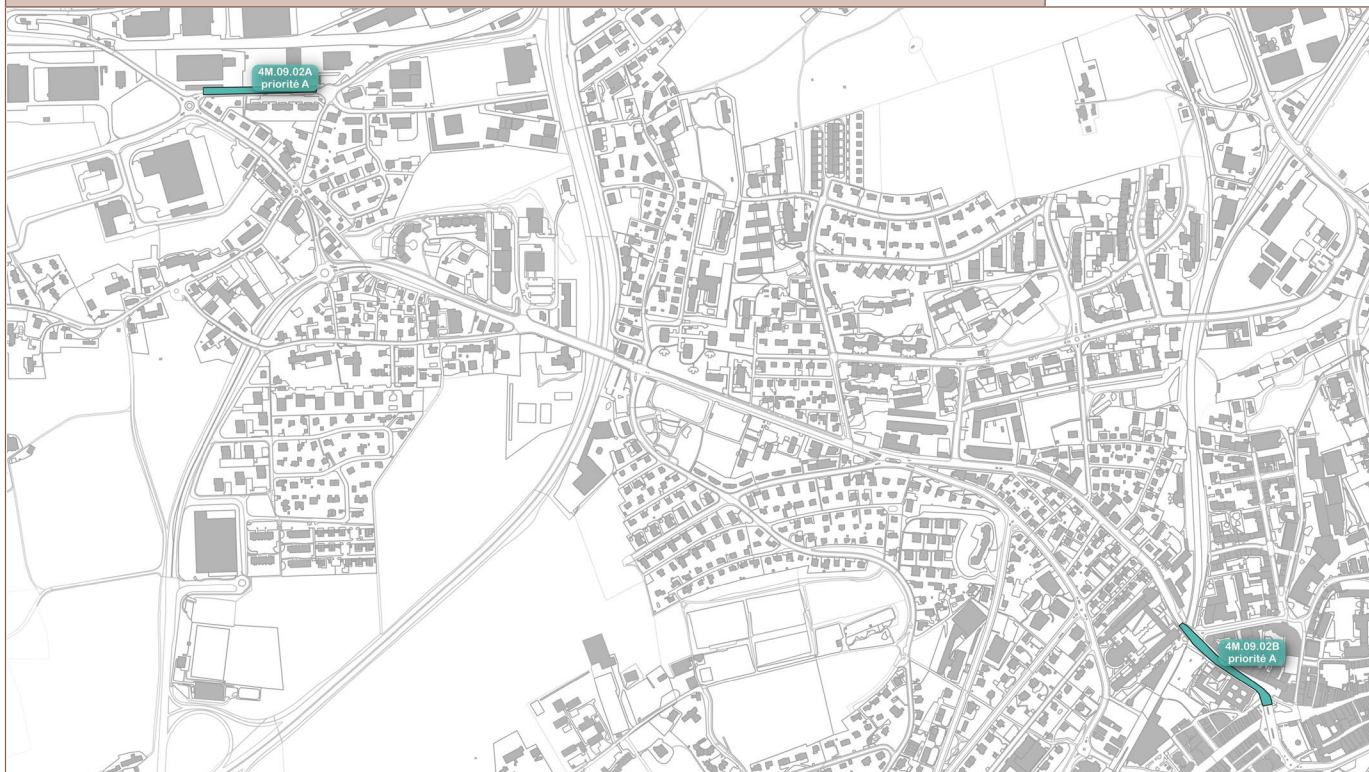
Mesure reprise :-

Aménagement de centralités / traversées (court terme)

Coûts : CHF
4'832'214

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire
Valorisation / sécurité de l'espace routier**

Priorité : A



Objectifs

- Améliorer les conditions de circulation des bus
- Améliorer le confort et de la sécurité des mobilités douces
- Apaiser la circulation
- Améliorer l'accès TP à la future gare routière de Givisiez (4M.09.02A)
- Sécuriser la TransAgglo au carrefour (4M.09.02B)
- Améliorer de la qualité de l'espace public

Opportunité

Le réaménagement de la route des Taconnets est nécessaire pour le fonctionnement du projet de densification et plateforme multimodale retenu sur le site des Taconnets, au centre de l'axe fonctionnel Belfaux - Givisiez. La nouvelle infrastructure sera libérée des pentes actuelles et offrira un plateau favorable aux mobilités douces. Ce plateau fera la jonction entre les TransAgglos venant de Corminboeuf et Belfaux et fera le lien, à niveau, avec la plateforme multimodale en cours de développement à Givisiez. A la rue de l'Hôpital, interface entre le pivot fonctionnel et le boulevard de l'axe Belfaux - Givisiez, les travaux du chauffage à distance offrent la possibilité de réorganiser l'espace rue. Le giratoire sera supprimé et les routes collectrices déclassées au moyen de trottoirs traversant. La traversée de la TransAgglo sera elle valorisée et sécurisée par ce nouvel aménagement. La vitesse commerciale des bus bénéficiera également de la suppression du giratoire.

Ces aménagements touchent donc tous les modes et impactent tant les stratégies de transports publics (M1.3), de mobilité douce (M2.2) que de transport individuel motorisé (M3.4) dans un objectif de partage de l'espace rue (M0.3). Au vu de leur situation centrale, ils touchent également les stratégies de qualité de l'urbanisation (U4.2), de boulevard d'axe (U2.2) pour la rue de l'Hôpital et pour la route des Taconnets les sites stratégiques (U5.2). Etant lié à d'autres planifications (PAD des Taconnets pour la route des Taconnets, chauffage à distance pour la rue de l'Hôpital) il est impératif que les travaux puissent débuter entre 2024 et 2026.

L'effet de ces aménagements est général sur le système global de transport (CE1.1), avec un impact positif sur les transports publics (CE1.3), la cohérence du réseau (CE1.4) et la mobilité douce (CE1.5). Ils mettent également en valeur des espaces ouverts importants dans la zone urbanisée (CE2.2) avec une sensibilité aux nuisances sonores (CE 4.2). Enfin, du fait de leur meilleure lisibilité, ils contribuent à un accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1).

La sécurisation (MOCA2) et valorisation de la traversée de la TransAgglo, ainsi que l'accroissement ponctuel de la vitesse commerciale contribuent au report modal (MOCA1).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.09.02A - Réaménagement de la route des Taconnets - CHF 1'010'214
- 4M.09.02B - Réaménagement de la rue de l'Hôpital - CHF 3'825'000

Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Givisiez, Transports publics fribourgeois (4M.09.02A)
- Ville de Fribourg (4M.09.02B)

Clé de répartition du financement

- Commune de Givisiez, TPF (4M.09.02A)
- Ville de Fribourg (4M.09.02B)
- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Études PA 4M.09.02A, 4M.09.02B
- Engagement des communes à réaliser les mesures

Mesure référence : • 4M.09.02A : lié et à coordonner avec la mesure 4M.06.06A. A coordonner également avec la mesure 43.05 du PA2 et les mesures 4M.02.01B et 4M.06.06B
• 4M.09.02B : à coordonner avec la mesure 22.02 du PA2

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2020	2022	2022	2023	2024	2024

Environnement

- 4M.09.02A : amélioration des conditions TP et MD d'accès à la plateforme multimodale - sécurisation d'un accès au future CO - apaisement du transit - végétalisation et valorisation de l'espace public
- 4M.09.02B : amélioration des condition de circulation TP - sécurisation d'un carrefour avec la TransAgglo - pacification d'un chemin d'accès à l'université

Données quantitatives

- 4M.09.02A : 2'200 m2 de route réaménagées
- 4M.09.02B : 6'800 m2 de voirie réaménagées

4M.09.03

Mesure reprise : 3M.02.02

Aménagement de centralités / traversées (moyen terme)

**Coûts : CHF
6'025'000**

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire
Valorisation / sécurité de l'espace routier**

Priorité : B



Objectifs

- Améliorer la qualité de l'espace public
- Améliorer la qualité de vie des riverains
- Améliorer le confort et de la sécurité des usagers de la mobilité douce
- Si existant, amélioration de la circulation des TP

Opportunité

Le centre fonctionnel de Belfaux s'est déplacé avec le temps sur la route de Lossy. L'aménagement de cette route doit permettre de répartir l'espace rue conformément au nouveau statut de cette centralité, et d'apporter de la qualité à l'espace public existant. L'aménagement du carrefour Pérolles - Fonderie sur le boulevard de l'axe Marly - Pérolles se place dans cette même logique, et doit passer de l'aménagement routier périurbain qui était sa réalité à l'époque, à un réel espace de croisement des flux à proximité de cette centralité qu'est devenue l'université. La route du centre à Belfaux doit devenir une véritable porte d'entrée de la commune de Belfaux et un accès à la gare tant à pied qu'en bus.

Ces aménagements touchent donc tous les modes et impactent tant les stratégies de transports publics (M1.3), de mobilité douce (M2.2) que de transport individuel motorisé (M3.4) dans un objectif de partage de l'espace rue (M0.3). Au vu de leur situation centrale, ils touchent également les stratégies de qualité de l'urbanisation (U4.2). Ces travaux sont moins stratégiques que ceux de la mesure 4M.09.02 et dépendent d'autres projets pour lesquels il existe une incertitude (route de contournement à Belfaux, voie verte à Fribourg), ils sont donc prévus à moyen terme.

L'effet de ces aménagements est général sur le système global de transport (CE1.1), avec un impact positif sur les transports publics (CE1.3), la cohérence du réseau (CE1.4) et la mobilité douce (CE1.5). Ils mettent également en valeur des espaces ouverts importants dans la zone urbanisée (CE2.2) avec une sensibilité aux nuisances sonores (CE 4.2). Enfin, du fait de leur meilleure lisibilité, ils contribuent à un accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1).

Les aménagements contribuent à une plus grande attractivité des modes doux (MOCA1) et une sécurisation pour l'ensemble des usagers (MOCA2).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.09.03A - Réaménagement de la route de Lossy - CHF 1'500'000
- 4M.09.03B - Réaménagement du centre de Belfaux - CHF 700'000
- 4M.09.03C - Réaménagement du carrefour Pérolles - Fonderie - CHF 3'825'000

Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Belfaux (4M.09.03A)
- Commune de Belfaux (4M.09.03B)
- Ville de Fribourg (4M.09.03C)

Clé de répartition du financement

- Commune de Belfaux (4M.09.03A, 4M.09.03B)
- Ville de Fribourg (4M.09.03C)
- Etat de Fribourg
- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg, Etat de Fribourg

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Étude PA 4M.09.03A, base de concept VALTRALC Belfaux I, étude voie vert Pérolles
- Engagement des communes à réaliser les mesures

Mesure référence

- 4M.09.03A : à coordonner avec la mesure 4M.09.03B
- 4M.09.03B : à coordonner avec la mesure 4M.09.03A
- 4M.09.03C : à coordonner avec la voie verte de Pérolles (3M.06.01)

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2019	2020	2024	2026	2026	2027	2028

Environnement

- 4M.09.03A : Sécurisation et valorisation de la nouvelle centralité de Belfaux
- 4M.09.03B : Insertion de la traversée de la TransAgglo dans la centralité historique de Belfaux
- 4M.09.03C : Sécurisation d'un carrefour majeur entre un axe cantonal routier, un axe cantonal de mobilité douce et un axe fort des transports publics urbains

Données quantitatives

- 4M.09.03A : 3'900 m2 réaménagés en faveur des transports publics, de la mobilité douce et de la qualité de l'espace public
- 4M.09.03B : 2'100 m2 réaménagés en faveur de la mobilité douce et de la qualité de l'espace public
- 4M.09.03C : 4'500 m2 réaménagés en faveur de la mobilité douce, des transports publics et de la qualité de l'espace public

4M.09.04

Mesures reprises : 3M.04.04, 3M.09.08

**Aménagement de centralités / traversées historiques
(moyen terme)**

Coûts : CHF
18'050'020

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire
Valorisation / sécurité de l'espace routier**

Priorité : B



Objectifs

- Améliorer la qualité de l'espace public
- Valoriser le centre historique
- Améliorer la qualité de vie des riverains
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de la mobilité douce
- Si existant, amélioration de la circulation des TP
- Dissuader le trafic en limitant le trafic de transit entre la route Morat et la route du Jura (4M.09.04B)

Opportunité

Avec la fermeture du pont de Zaehringen à la circulation automobile, le réaménagement du quartier du Bourg constitue une opportunité de poursuivre la valorisation et de renforcer l'attractivité de ce secteur historique de la ville. Les aménagements doivent tenir compte de la forte identité historique du Bourg et de l'inérêt touristique et culturel que ce quartier constitue. A Bourguillon, le réaménagement est indispensable pour améliorer la qualité de vie des habitants (confort, sécurité) et pour favoriser le recours à la mobilité douce et aux transports publics. Ces deux projets sont essentiels pour le renouveau de l'axe Schönberg - Vieille-Ville

Ces aménagements touchent donc tous les modes et impactent tant les stratégies de transports publics (M1.3), de mobilité douce (M2.2) que de transport individuel motorisé (M3.4) dans un objectif de partage de l'espace rue (M0.3). Dans ce cas particulier, la qualité (U4.2) est primordiale et peut avoir un impact sur l'arbitrage technique entre les modes. Au vu du fort lien avec l'environnement historique, ces projets sont complexes et nécessitent des compétences et coordinations supplémentaires. De ce fait ils sont planifiés à moyen terme.

L'effet de ces aménagements est général sur le système global de transport (CE1.1), avec un impact positif sur les transports publics (CE1.3), la cohérence du réseau (CE1.4) et la mobilité douce (CE1.5). Ils mettent également en valeur des espaces ouverts importants dans la zone urbanisée (CE2.2) avec une sensibilité aux nuisances sonores (CE 4.2). Enfin, du fait de leur meilleure lisibilité, ils contribuent à un accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1).

Les aménagements contribuent à une plus grande attractivité des modes doux (MOCA1) et une sécurisation pour l'ensemble des usagers (MOCA2).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.09.04A - Réaménagement de la traversée du Bourguillon - CHF 2'715'720
- 4M.09.04B - Réaménagement du quartier du Bourg (secteur Grand-Rue) - CHF 15'334'300

Responsable de la mise en œuvre

- Ville de Fribourg (4M.09.04A)
- Ville de Fribourg (4M.09.04B)

Clé de répartition du financement

- Ville de Fribourg
- Confédération Suisse
- Agglomération de Fribourg

Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg, Etat de Fribourg

Prêt à être réalisé et cofinancé

- études de trafic Bourguillon, étude requalification quartier du Bourg
- Engagement des communes à réaliser les mesures

Mesure référence : • 4M.09.04A : -

- 4M.09.04B : à coordonner avec les mesures 41.01 et 41.02 du PA2 et 3M.04.03 du PA3

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2016	2020	2024	2026	2026	2027	2028

Environnement

- 4M.09.04A : Qualité des centres et attractivité des zones urbanisées - redynamisation du tourisme local - 400 déplacements / jours à vélo attendus à l'horizon 2032
- 4M.09.04B : Qualité des centres et attractivité des zones urbanisées - redynamisation du tourisme local

Données quantitatives

- 4M.09.04A : 5'500 m2 réaménagés en faveur de la mobilité douce et de la qualité de l'espace public
- 4M.09.04B : 8'900 m2 réaménagés en faveur de la mobilité douce et de la qualité de l'espace public

4M.09.05

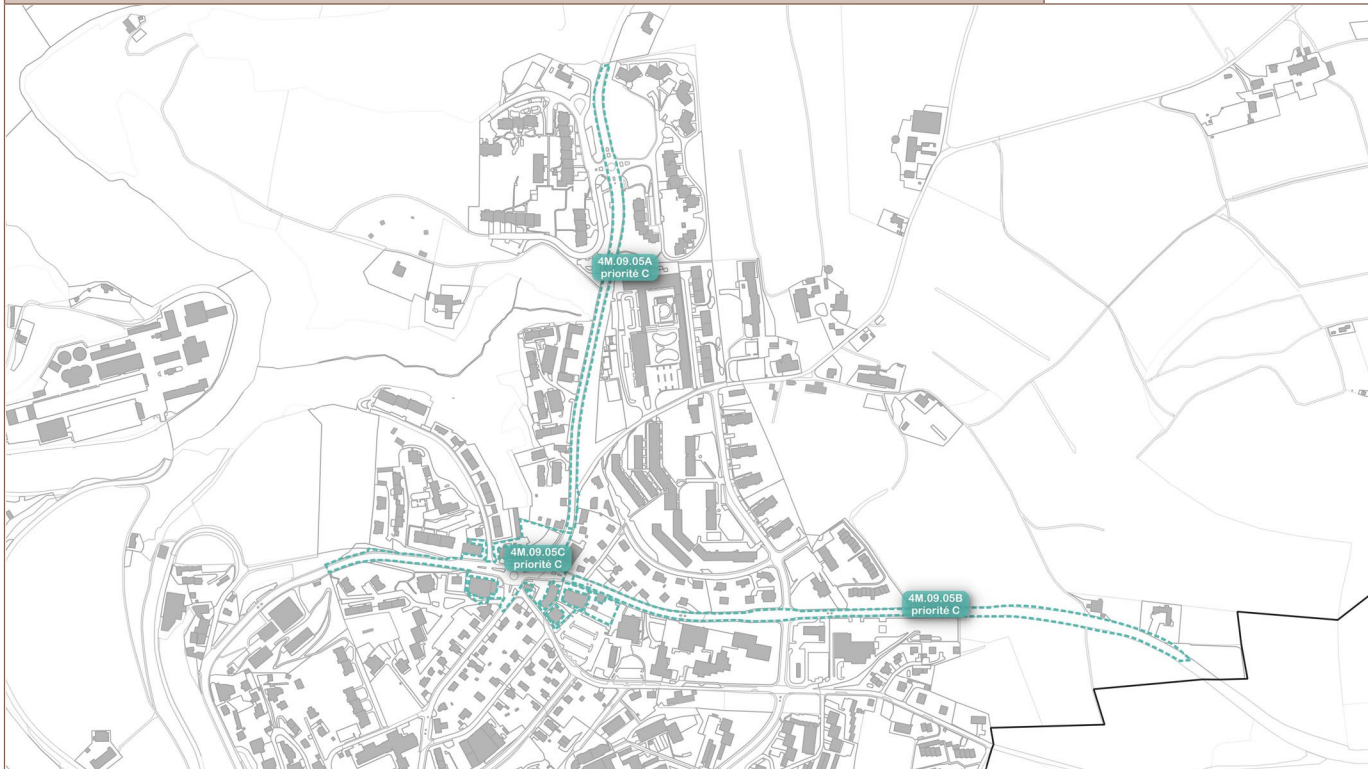
Mesures reprises : 3M.09.05, 3M.09.06, 3M.09.07

Aménagement des centralités / traversées (long terme)

Coûts : CHF
19'570'000

Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire Valorisation / sécurité de l'espace routier

Priorité : C



Objectifs

- Améliorer le confort et de la sécurité des usagers de MD
- Améliorer les connexions et continuités
- Améliorer l'intégration des transports publics et leur évolution

Opportunité

Les accès à l'Agglomération par le Schönberg présentent actuellement une forte prédominance du TIM et ne sont pas favorables à des mobilités plus durables. La répartition de l'espace rue devra également à terme être repensée afin d'offrir plus de qualité et d'attractivité au secteur, centrale de cet axe fonctionnel Schönberg - Vieille-Ville.

Ces aménagements touchent donc tous les modes et impactent tant les stratégies de transports publics (M1.3), de mobilité douce (M2.2) que de transport individuel motorisé (M3.4) dans un objectif de partage de l'espace rue (M0.3). Au vu de leur situation centrale, ils touchent également les stratégies de qualité de l'urbanisation (U4.2). Ces travaux sont liés à des planifications incertaines qui doivent encore être précisées. Ils sont donc priorisés à long terme.

L'effet de ces aménagements est général sur le système global de transport (CE1.1), avec un impact positif sur les transports publics (CE1.3), la cohérence du réseau (CE1.4) et la mobilité douce (CE1.5). Ils mettent également en valeur des espaces ouverts importants dans la zone urbanisée (CE2.2) avec une sensibilité aux nuisances sonores (CE 4.2). Enfin, du fait de leur meilleure lisibilité, ils contribuent à un accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1).

Les aménagements contribuent à une plus grande attractivité des modes doux (MOCA1) et une sécurisation pour l'ensemble des usagers (MOCA2).

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4M.09.05A - Réaménagement de la route de Berne - CHF 4'800'000 • 4M.09.05B - Réaménagement de la route de Tavel - CHF 2'900'000 • 4M.09.05C - Réaménagement de la centralité du Schönberg - CHF 11'870'000 																							
<p>Responsable de la mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ville de Fribourg 				<p>Clé de répartition du financement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ville de Fribourg • Etat de Fribourg • Agglomération de Fribourg • Confédération Suisse 																			
<p>Coordination nécessaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agglomération de Fribourg, Etat de Fribourg 																							
<p>Prêt à être réalisé et cofinancé</p> <p>-</p>				<p>Mesure référence : -</p>																			
<p>Calendrier</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2030</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2034</td> <td>2035</td> <td>2036</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2030	2032	2033	2034	2034	2035	2036
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																
Année	2030	2032	2033	2034	2034	2035	2036																
<p>Environnement</p> <p>-</p>																							
<p>Données quantitatives</p> <p>-</p>																							

4M.09.06

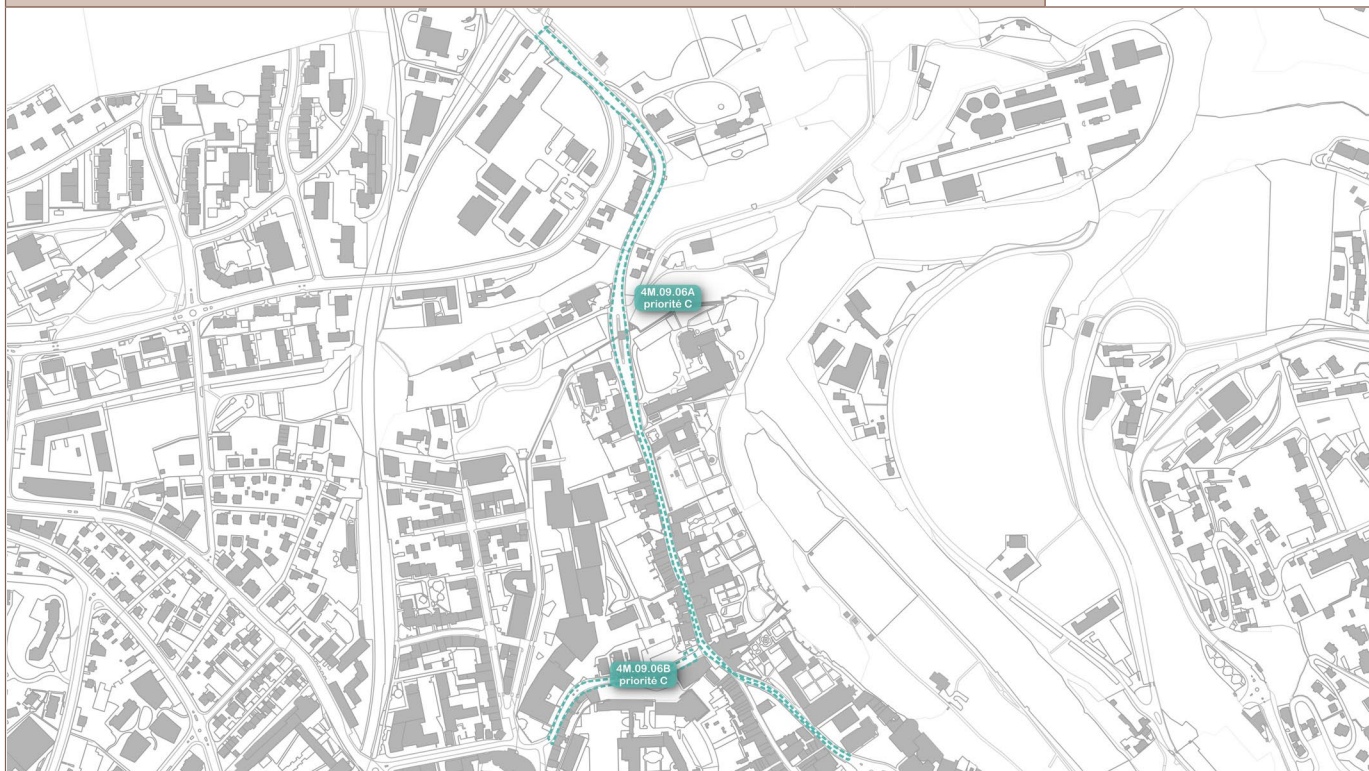
Mesures reprises : 3M.02.06, 3M.02.11

**Aménagement de centralités / traversées historiques
(long terme)**

Coûts : CHF
6'610'000

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire
Valorisation / sécurité de l'espace routier**

Priorité : C



Objectifs

- Améliorer la qualité de l'espace public
- Valorisation du centre historique
- Améliorer la qualité de vie des riverains
- Améliorer le confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce
- Si existant, amélioration de la circulation des TP
- Dissuader le trafic en limitant le trafic de transit entre la route de Morat et la route du Jura (4M.09.06B)

Opportunité

Le réaménagement de la rue de Morat est important pour développer les accès aux nouvelles haltes de Fribourg Poya et d'Agy à venir. La construction du pont de la Poya a permis de désengorger l'axe fonctionnel comprenant la Vieille Ville. Il apparait donc opportun de proposer des aménagements compatibles avec une valorisation de cette rue, en continuité avec les alentours de la Cathédrale. Le réaménagement du Varis fait également suite au désengorgement du centre par la fermeture du pont de Poya. L'aménagement de cette rue devra permettre de diminuer la perméabilité entre les poches séparées par le compartimentage du centre-ville.

Ces aménagements touchent donc tous les modes et impactent tant les stratégies de transports publics (M1.3), de mobilité douce (M2.2) que de transport individuel motorisé (M3.4) dans un objectif de répartition de l'espace rue (M0.3). Dans ce cas particulier, la qualité (U4.2) est primordiale et peut avoir un impact sur l'arbitrage technique entre les modes. Ces travaux se placent dans la continuation des mesures 41.02 du PA2, 3M.04.03 du PA3 et 4M.09.04B du PA4 et sont donc planifiés dans un horizon correspondant aux mesures C du PA4.

L'effet de ces aménagements est général sur le système global de transport (CE1.1), avec un impact positif sur les transports publics (CE1.3), la cohérence du réseau (CE1.4) et la mobilité douce (CE1.5). Ils mettent également en valeur des espaces ouverts importants dans la zone urbanisée (CE2.2) avec une sensibilité aux nuisances sonores (CE 4.2). Enfin, du fait de leur meilleure lisibilité, ils contribuent à un accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1).

Les aménagements contribuent à une plus grande attractivité des modes doux (MOCA1) et une sécurisation pour l'ensemble des usagers (MOCA2).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.09.06A - Réaménagement de la rue de Morat (Pl. Notre-Dame - Halte Poya) - CHF 5'450'000
- 4M.09.06B - Réaménagement du Varis (partie basse) - CHF 1'160'000

Responsable de la mise en œuvre • Ville de Fribourg	Clé de répartition du financement • Ville de Fribourg • Agglomération de Fribourg • Confédération Suisse						
Coordination nécessaire • Agglomération de Fribourg							
Prêt à être réalisé et cofinancé -	Mesure référence : -						
Calendrier							
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2030	2031	2032	2033	2033	2034	2035
Environnement -							
Données quantitatives -							

4M.10.01

Mesure reprise : -

Analyse des besoins en stationnement vélo

Coûts : CHF 40'000

Etude : prestation assumée par l'Agglomération
Gestion du stationnement

Priorité : A



Objectifs

- Diagnostiquer le stationnement existant
- Sur la base de la modélisation 2032, définir les besoins futurs
- Localiser et quantifier ces besoins par secteurs

Opportunité

La modélisation du trafic 2032 inclue les parts modales cyclistes. Sur cette base, l'analyse des besoins en stationnement devra permettre d'élaborer une stratégie pour la création de places vélos sur l'Agglomération, ainsi que le dimensionnement de ces installations.

La nécessité de cette étude est établie par la stratégie de mobilité douce (M2.2 et M2.4). Mais elle fait également écho à la chaîne multimodale développée dans la stratégie globale (MO).

Cette étude va permettre une amélioration de la mobilité douce (CE1.5) et de l'intermodalité (CE1.2)

En favorisant la multimodalité, cette étude aura un impact sur la prédominance du TIM (MOCA1) dans le mix modal de l'agglomération de Fribourg.

Responsable de la mise en œuvre • Agglomération de Fribourg	Clé de répartition du financement • Agglomération de Fribourg																
Coordination nécessaire • Communes d'agglomération																	
Prêt à être réalisé et cofinancé -	Mesure référence : -																
Calendrier <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2023</td> <td>-</td> <td>2023</td> <td>2024</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2021	2022	2023	2023	-	2023	2024
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	2021	2022	2023	2023	-	2023	2024										
Environnement • Promotion de l'usage de la mobilité douce																	
Données quantitatives -																	

4M.11.01

Wiederaufgenommene Massnahme: -

Sanierung der Unfallschwerpunkte des Strassennetzes

Kosten:
CHF 1'000'000

**Massnahmenpaket mit Antrag auf Pauschalbeitrag
Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum**

Priorität: A



Ziel

- Verbesserung der Sicherheit durch die Sanierung der unfallgefährdetsten Zonen der Agglomeration

Zweckmässigkeit

Die Unfalldaten wurden mit den vom Bund vorgeschlagenen Hilfsmitteln bearbeitet. Nun geht es darum, die Bereiche zu sanieren, die sich als Unfallschwerpunkte herausgestellt haben. Die Analyse der Unfalldaten ist ein laufender Prozess, der letztendlich alle objektiven Konfliktpunkte des Strassennetzes ausmerzen soll.

Diese Massnahme ist die Erfüllung der Verkehrssicherheitsstrategie des AP4 (M4.3). Sie ergänzt punktuell die sektorbezogenen Strategien öffentlicher Verkehr (M3.1), Langsamverkehr (M2.2) und motorisierter Individualverkehr (M3.4). Die identifizierten Unfallschwerpunkte werden auf kurze Frist (Priorität A) saniert.

Die wichtigste Auswirkung dieser Gestaltungen betrifft die objektive Sicherheit des Strassennetzes (WK3.1). Sie begünstigen aber auch den Langsamverkehr (WK1.5), den öffentlichen Verkehr (WK1.3) und das Strassennetz (WK1.4).

Folglich wird die Unfallgefahr (MOCA2) durch diesen Prozess günstig beeinflusst.

In der Umsetzung federführende Stelle <ul style="list-style-type: none"> • Staat Freiburg, Agglomerationsgemeinden 	Finanzierungsschlüssel <ul style="list-style-type: none"> • Staat Freiburg • Agglomerationsgemeinden • Agglomeration Freiburg • Bund 																
Erforderliche Koordination <ul style="list-style-type: none"> • Staat Freiburg, Agglomerationsgemeinden 																	
Bau- und Finanzierungsreife <ul style="list-style-type: none"> • Kreuzungen mit den Hilfsmitteln des ASTRA identifiziert 	Referenzmassnahme: -																
Zeitplan <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">SIA</th> <th style="text-align: center;">10</th> <th style="text-align: center;">20</th> <th style="text-align: center;">30</th> <th style="text-align: center;">Kredit</th> <th style="text-align: center;">Bewilligung</th> <th style="text-align: center;">40</th> <th style="text-align: center;">50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;">Jahr</td> <td style="text-align: center;">2020</td> <td style="text-align: center;">2021</td> <td style="text-align: center;">2022</td> <td style="text-align: center;">2023</td> <td style="text-align: center;">2023</td> <td style="text-align: center;">2024</td> <td style="text-align: center;">2024</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50	Jahr	2020	2021	2022	2023	2023	2024	2024
SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50										
Jahr	2020	2021	2022	2023	2023	2024	2024										
Umwelt <ul style="list-style-type: none"> • Aufheben von Hindernissen für die Nutzung des LV • Sicherung des Strassennetzes 																	
Quantitative Angaben <ul style="list-style-type: none"> • 2 gesicherte Kreuzungen 																	

4M.11.02

Unterstützung für Förder-/Begleitsdienste des Langsamverkehrs auf dem Schulweg

Kosten: CHF 21'000

**Förderung: eigene Leistung der Agglomeration
Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum**

Priorität: A



Ziel und Bedingungen

Die Hindernisse für den Langsamverkehr auf dem Schulweg sind sowohl objektiv als auch subjektiv. Auch wenn mit Schulmobilitätsplänen bestimmte objektive Risiken saniert werden können, müssen auch die nicht sanierbaren objektiven Risiken sowie die subjektiven Risiken abgeschwächt werden. Die sanften Mobilitätsdienste auf dem Schulweg erfüllen diese beiden Funktionen und sollen die Abkehr vom Elterntaxi zugunsten einer nachhaltigeren Mobilität ermöglichen.

Die Gewohnheit, den Schulweg zu Fuss zurückzulegen, führt auch zu langfristigen Auswirkungen auf die Fortbewegungsgewohnheiten der einzelnen Personen. Die Mobilitätsdienste erfüllen zudem den Wunsch der meisten Kinder, den Schulweg mit sanfter Mobilität in Gruppen zurückzulegen.

Die Unterstützung der Agglomeration zielt auf den Ausbau des bestehenden Netzwerkes ab. Sie besteht aus folgender Form und Bedingungen:

- ein Grundbetrag abhängig von der Förderung und der allgemeinen Verwaltung des für die Organisation verantwortlichen Dienstes (CHF 6000 für 0 bis 20 Linien, CHF 7000 für 20 bis 40 Linien, CHF 8000 für 40 bis 60 Linien, CHF 9000 ab 61 Linien);
- ein Betrag von CHF 200 / aktive Linie (berechnet auf den Durchschnitt der letzten fünf Jahre).

Beschreibung

Der wichtigste sanfte Mobilitätsdienst, der in der Agglomeration Freiburg aktiv ist, ist mit 37 aktiven Linien im Jahr 2020 der Pedibus. Mit durchschnittlich 7,7 Kindern pro Linie und 11,52 Kilometer pro Strecke stellen diese Linien bereits eine deutliche Entlastung des Verkehrs zu Stosszeiten dar. Sie werden seit langem finanziell von der Agglomeration unterstützt. Sie wirken sich zudem nicht nur günstig auf die Umwelt aus, sondern auch auf die Gesundheit der Schülerinnen und Schüler.

Diese Massnahme ist Teil der Sicherheitsstrategie (M4.2) des AP4. Mit den Sanierungsmassnahmen des Schulwegs bildet sie die Schulwegstrategie. Die gesamte Strategie beruhigt den Verkehr in den Quartieren (M3.4) und steigert die Lebensqualität in den Quartieren (S4.2), die für die Fortbewegung der Kinder neu gedacht werden. Schliesslich leisten sie einen Beitrag zur Umsetzung der Strategie der fussgängerfreundlichen Zonen (M2.3).

Die kurzfristige Auswirkung dieser Strategie liegt in einer höheren objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit (WK3.1). Langfristig wirkt sie sich auf die Fortbewegungsgewohnheiten und folglich auf die aktive Mobilitätsnachfrage (WK1.2) aus. Als Alternative für das Elterntaxi verbessert sie die Verwaltung des Strassennetzes (WK1.3) und den Langsamverkehr (WK1.5) und senkt die Lärm- (WK4.2) und Luftschadstoffemissionen (WK4.1).

Auch wenn sich diese Massnahme hauptsächlich auf die Unfallzahlen (MOCA2) auswirkt, beeinflusst sie auch den Modalsplit (MOCA1).

Beitragsberechtigt

- Dienste, die die sanfte Mobilität auf dem Schulweg organisieren

Dossier Subventionsgesuch

- Anzahl aktive Linien in jedem der letzten fünf Jahre
- Tätigkeitsbericht des Vorjahres

Bau- und Finanzierungsreife

- Richtlinie zur Subventionierung

4M.11.03

Unterstützung der Schulmobilitätspläne

Kosten: CHF 200'000

**Förderung: eigene Leistung der Agglomeration
Auf die Verhaltensweisen ausgerichtete Massnahme**

Priorität: A



Ziel und Bedingungen

Die Hindernisse für den Langsamverkehr auf dem Schulweg sind sowohl objektiv als auch subjektiv. Die Mobilitätspläne sind ein partizipativer, multimodaler Ansatz der Schule für eine Bilanz über die bestehenden Routen und ihre Schwachstellen. Daran anschliessend ermöglicht das Gutachten einer Sicherheitsfachperson, die diagnostizierten Gefahren objektiv anzugehen und ihre Sanierung zu priorisieren. Danach werden die sichersten Routen empfohlen.

Die Unterstützung der Agglomeration nimmt folgende Form und Bedingungen an:

- die Deckelung des Schulmobilitätsplans ist auf CHF 20'000 festgelegt;
- die Agglomeration subventioniert 50 % des Plans bis zu einem Höchstbetrag von CHF 20'000.

Beschreibung

Die Realisierung eines Schulmobilitätsplans erfordert grosse interne Zeitressourcen für die Sammlung und Bearbeitung der gesammelten Daten. In Anbetracht der Zahl der bestehenden Schulen auf dem Gebiet der Agglomeration wird bis zum Horizont A des AP4 mit zehn Schulmobilitätsplänen gerechnet.

Diese Massnahme ist Teil der Sicherheitsstrategie (M4.2) des AP4. Sie bildet mit der Unterstützungsmassnahme für Mobilitätsdienste auf dem Schulweg die Schulwegstrategie. Die gesamte Strategie beruhigt den Verkehr in den Quartieren (M3.4) und steigert die Lebensqualität in den Quartieren (S4.2), die für die Fortbewegung der Kinder neu gedacht werden. Ausserdem leistet sie einen Beitrag zur Umsetzung der Strategie der fussgängerfreundlichen Zonen (M2.3).

Die kurzfristige Auswirkung dieser Strategie liegt in einer höheren objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit (WK3.1). Langfristig wirkt sie sich auf die Fortbewegungsgewohnheiten und folglich auf die aktive Mobilitätsnachfrage (WK1.2) aus. Als Alternative für das Elterntaxi verbessert sie die Verwaltung des Strassennetzes (WK1.3) und den Langsamverkehr (WK1.5) und senkt die Lärm- (WK4.2) und Luftschadstoffemissionen (WK4.1).

Auch wenn sich diese Massnahme hauptsächlich auf die Unfallzahlen (MOCA2) auswirkt, beeinflusst sie auch den Modalsplit (MOCA1).

Beitragsberechtigt

- die Gemeinden Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne

Dossier Subventionsgesuch

- Name der betroffenen Schule
- beauftragtes Büro
- Durchführungsjahr
- Pflichtenheft

Bau- und Finanzierungsreife

- Richtlinie zur Subventionierung

4M.11.04

Wiederaufgenommene Massnahme: -

Sanierung der Hindernisse für den Langsamverkehr auf dem Schulweg

Kosten:
CHF 1'000'000

**Massnahmenpaket mit Antrag auf Pauschalbeitrag
Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum**

Priorität: A



Ziele

- Unterstützung für die Sanierung der Unfallschwerpunkte, die mit einer systematischen Gesamtanalyse, die mindestens bei den Schulen durchgeführt wird, auf den verschiedenen Schulwegen erfasst werden
- Der Schulwegplan sieht für die Sanierungen eine Deckelung bei CHF 100'000 vor

Zweckmässigkeit

Diese Massnahme ist direkt mit der Massnahme 4M.11.02 verbunden. Mit einer Schulweganalyse, die partizipativ in den Schulen durchgeführt wird, kann eine Reihe von Unfallschwerpunkten identifiziert werden. Um ihre Sanierung zu vereinfachen sieht diese Massnahme einen förderfähigen Betrag von CHF 100'000 pro Schulmobilitätsplan vor. Er wird für die Sanierung von Anlagen gewährt, die die Nutzung von sanften Verkehrsträgern auf dem Schulweg fördern. Die Sanierung des Schulwegs ist ein Gewinn für die gesamte Funktionsweise eines Quartiers.

Diese Massnahme entstand aus der Verkehrssicherheitsstrategie des AP4 (M4.2). Sie wirkt sich zudem günstig auf die Langsamverkehrsstrategie (M2.3) auf. Die Sanierungen sind im Zuge der umgesetzten Mobilitätspläne vorgesehen und folglich kurzfristig umsetzbar.

Das Ziel der so unterstützten Sanierungen ist eine höhere Verkehrssicherheit (WK3.1). Dies hilft auch, den Langsamverkehr als Ganzes zu verbessern (WK1.5).

Mit dieser finanziellen Unterstützung wird die Unfallgefahr anvisiert (MOCA2). Durch die Förderung von sicheren Schulwegen für den Langsamverkehr kann die Nutzung von Elterntaxis gesenkt werden. Sie wirkt sich folglich positiv auf das ganze System aus (MOCA1).

In der Umsetzung federführende Stelle • Agglomerationsgemeinden	Finanzierungsschlüssel • Agglomerationsgemeinden • Agglomeration Freiburg • Bund							
Erforderliche Koordination • Agglomeration Freiburg								
Bau- und Finanzierungsreife • Studien für drei Schulen laufen	Referenzmassnahme: -							
Zeitplan								
SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50	
Jahr	2019	2020	2022	2023	2023	2024	2024	
Umwelt • Aufhebung der Hindernisse für die Nutzung des Langsamverkehrs auf dem Schulweg • sicherheitstechnische Sanierung des Quartiers aus dem Blickwinkel der jüngsten Nutzenden								
Quantitative Angaben • 10 Massnahmenpakete resultierend aus einem ehrgeizigen Mobilitätsplan (der Mobilitätsplan muss die Anforderungen der Strategie M4.2 erfüllen).								



4M.11.05

Mesure reprise : 40.06 du PA2

Sécurisation d'accès majeurs à l'école

Coûts : CHF
4'370'000

Paquet de mesures avec demande de cofinancement forfaitaire
Valorisation / sécurité de l'espace routier

Priorité : A



Objectifs

- Sécuriser le chemin de l'école (attention particulière à la mobilité douce)
- Soigner les connexions avec le réseau MD existant
- Dimensionner confortablement par rapport au trafic futur attendu

Opportunité

Le réaménagement de la partie inférieure de la route de Chantemerle et du pont de Chantemerle va permettre de créer des cheminements attractifs et sûrs tant pour les écoliers qui se rendent à pieds à l'école que ceux venant en vélo. Cet axe permet de collecter la majorité des écoliers du centre scolaire de Chavully et sera donc requalifier pour ces usagers. Le trafic automobile sera ralenti, et les zones de déposes minutes éloignées du complexe scolaire. La connexion avec la plateforme multimodale de Givisiez sera également améliorée grâce à la modification sur le pont de Chantemerle. La situation à la route du Bugnon est passablement similaire. Les trottoirs seront élargis et l'accès des bus scolaires améliorés. Cet axe structurant du quartier des Dailles termine également l'axe de mobilité douce communal. En plus de son rôle collectrice pour l'école des Rochettes cette requalification aura un impact pour favorable sur la mobilité de l'ensemble de la commune. A Matran, le sentier de la gare sert de colonne vertébrale aux différentes routes collectrices en direction de l'école de Matran. Ce sentier sera rendu plus attractif par son élargissement et sa végétalisation.

Ces projets s'inscrivent dans la mise en oeuvre de la stratégie de sécurité (M4.2) du PA4. Ils permettent d'apporter de la qualité dans les quartiers (U4.2) et contribuent à mettre en oeuvre les stratégies de mobilité douce (M2.3), de transport publics (M1.3) et de compartimentage (M3.4). Ces projets importants peuvent être réalisés dès 2024.

Ces projets accroissent la sécurité objective et subjective sur le chemin de l'école (CE3.1). Ils contribuent donc à l'amélioration du réseau de mobilité douce (CE1.5) et la clarification de la hiérarchie des réseaux (CE1.4). Au centre de quartier, ces projets doivent mettre en valeur les espaces ouverts (CE2.2) en végétalisant et redistribuant l'espace rue. En diminuant le nombre de parents taxi, ils ont un impact positif sur l'émission de gaz à effet de serre (CE4.1) et d'émissions sonores (CE4.2).

Ces projets de sécurité de l'espace public (MOCA2) vont avoir un impact bénéfique sur l'ensemble du système en diminuant le nombre de parents-Taxis en heure de pointe (MOCA1).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.11.05A - Requalification de la rte de Chantemerle « inférieure » - CHF 2'250'000
- 4M.11.05B - Requalification du pont de Chantemerle - CHF 300'000
- 4M.11.05C - Requalification du sentier de la gare - CHF 240'000
- 4M.11.05D - Requalification de la route du Bugnon - CHF 1'580'000

Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Granges-Paccot (4M.11.05A)
- Commune de Granges-Paccot (4M.11.05B)
- Commune de Matran (4M.11.05C)
- Commune de Villars-sur-Glâne (4M.11.05D)

Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg
- Etat de Fribourg (4M.11.05A, 4M.11.05B)
- OFROU (4M.11.05B)

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etudes PA 4M.11.05A, 4M.11.05B, 4M.11.05C, 4M.11.05D
- Engagement des communes à réaliser les mesures

Clé de répartition du financement

- Commune de Granges-Paccot (4M.11.05A, 4M.11.05B)
- Commune de Matran (4M.11.05C)
- Commune de Villars-sur-Glâne (4M.11.05D)
- Etat de Fribourg (4M.11.05A, 4M.11.05B)
- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

- Mesure référence :**
- 4M.11.05A : à coordonner avec la mesure 4M.11.05B
 - 4M.11.05B : à coordonner avec la mesure 4M.11.05A
 - 4M.11.05C : -
 - 4M.11.05D : à coordonner avec les mesures 22.08 et 22.09 du PA2

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2018	2019	2020	2020	2022	2023	2024

Environnement

- 4M.11.05A : principale liaison entre l'école et la zone urbanisée de Granges-Paccot - végétalisation - incitation à la mobilité douce sur le chemin de l'école
- 4M.11.05B : principale liaison entre le complexe scolaire de Granges-Paccot et la commune de Givisiez
- 4M.11.05C : liaison en site propre entre le haut de la commune et l'école de Matran
- 4M.11.05D : cheminement principal pour l'école des Rochettes

Données quantitatives

- 4M.11.05A : 900 m. de tronçon routier sécurisés, trois carrefours sécurisés
- 4M.11.05B : un franchissement MD d'autoroute sécurisé
- 4M.11.05C : Valorsiation d'un tronçon de 170 m.
- 4M.11.05D : Sécurisation d'un tronçon de 820 m.

4M.11.06

Mesure reprise : -

**Aménagement d'un sentier de mobilité douce (MD)
secteur En Là**

Coûts : CHF
100'000

**Paquet de mesures avec demande de cofinancement forfaitaire
Valorisation / sécurité de l'espace routier**

Priorité : C



Objectifs

- Sécuriser le chemin de l'école (attention particulière à la mobilité douce)
- Soigner les connexions avec le réseau MD existant
- Dimensionner confortablement par rapport au trafic futur attendu

Opportunité

La mesure a pour objectif de relier le secteur sud-est de Belfaux (quartier de Pra-Novy, route de Fribourg, etc.) au secteur de l'école en évitant les routes cantonales du Centre et de Corminboeuf. Cet itinéraire permettra d'améliorer la sécurité des déplacements en particulier sur le chemin de l'école et de renforcer l'attractivité de la mobilité douce. D'importantes questions foncières restent toutefois en suspens, ainsi que l'évolution du secteur d'en Là.

Ce projet s'inscrit dans la mise en oeuvre de la stratégie de sécurité (M4.2) du PA4. Il contribue également à mettre en oeuvre la stratégies de mobilité douce (M2.3) du PA4.

Ce cheminement accroît la sécurité objective et subjective sur le chemin de l'école (CE3.1). Il contribue donc à l'amélioration du réseau de mobilité douce (CE1.5).

Ces projets de sécurité de l'espace public (MOCA2) vont avoir un impact bénéfique sur l'ensemble du système en diminuant le nombre de parents-Taxis en heure de pointe (MOCA1).

Responsable de la mise en œuvre • Commune de Belfaux	Clé de répartition du financement • Commune de Belfaux • Agglomération de Fribourg • Confédération Suisse							
Coordination nécessaire • Agglomération de Fribourg								
Prêt à être réalisé et cofinancé -	Mesure référence : -							
Calendrier								
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	
Année	2028	2029	2030	2030	2031	2032	2032	2032
Environnement -								
Données quantitatives -								

4M.12.01

Unterstützung der Mobilitätspläne für Unternehmen

Kosten: CHF 1800

**Förderung: eigene Leistung der Agglomeration
Auf die Verhaltensweisen ausgerichtete Massnahme**

Priorität: A



Ziel und Bedingungen

Die Mobilitätspläne für Unternehmen sollen eine globale Mobilitätsüberlegung im Unternehmen anregen, um den Flächenbedarf des Unternehmens und seine Auswirkung auf das ganze Verkehrssystem zu optimieren. Es kann sich um die Auswirkung der Angestellten handeln, aber auch um jene der Logistik, hat es doch in der Agglomeration Freiburg zahlreiche Unternehmen, die in der Fertigungsindustrie tätig sind.

Die Unterstützung der Agglomeration nimmt folgende Form und Bedingungen an:

- Pro Mobilitätsplan, der den Kriterien der Richtlinie der Agglomeration entspricht, ist eine Unterstützung von CHF 1800 vorgesehen.

Beschreibung

Die Agglomeration Freiburg umfasst mehrere grosse Arbeitszonen, die zu den Stosszeiten einen beträchtlichen Pendlerverkehr erzeugen. Um auf diese Pendlermobilität einzuwirken, hat die Agglomeration ein Programm für die Information und Unterstützung des modalen Wandels in den Unternehmen entwickelt. Es besteht aus Workshops für die Unternehmen einer Zone und aus einer finanziellen Unterstützung für die Erarbeitung von Mobilitätsplänen für Unternehmen sowie für die öV-Abonnemente der Angestellten und beabsichtigt die Steigerung der Bekanntheit dieser Pläne, ihres Nutzens für die Unternehmen und eine einfachere Umsetzung.

Die Mobilitätspläne leiten sich aus der Strategie für die Verbesserung des Gesamtverkehrssystems (M0.1) ab und berühren alle sektorbezogenen Mobilitätsstrategien (M1.3, M2.2, M3.9) gemäss ihren Grundsätzen. Sie entsprechen zudem dem Handlungsbedarf, der in den Strategien verkehr-intensive Einrichtungen (S6.4) und strategische Agglomerationsstandorte (S5.1) identifiziert wird.

Sie helfen so, das Gesamtverkehrssystem zu verbessern (WK1.1) und steuern die Mobilitätsnachfrage aktiv (WK1.2). Durch die Einschränkung der Parkplatzfläche entsprechen sie dem Bedarf der Siedlungskonzentration und der Innenverdichtung des Siedlungsgebiets (WK2.1).

Sie wirken sich folglich günstig auf den Modalsplit (MOCA1) aus und ermöglichen schliesslich durch die Erhöhung der Nachfrage nach öffentlichem Verkehr in den Industriezonen eine bessere Aufteilung der Arbeitsplätze gemäss öV-Güteklasse (MOCA4).

Beitragsberechtigt

- Unternehmen auf dem Gebiet der Agglomeration Freiburg

Dossier Subventionsgesuch

- Name des / der betroffenen Unternehmen
- Büro, das mit dem Mobilitätsplan für das Unternehmen beauftragt ist
- Erfüllung der Kriterien der Richtlinie der Agglomeration
- Jahr des Plans
- Anzahl Angestellte

Bau- und Finanzierungsreife

- Richtlinie zur Subventionierung

4M.12.02

Zusätzliche Unterstützung für das «JobAbo»

Kosten: CHF -

**Förderung: eigene Leistung der Agglomeration
Auf die Verhaltensweisen ausgerichtete Massnahme**

Priorität: A



Ziel und Bedingungen

Die finanzielle Unterstützung der Agglomeration für den Kauf von öffentlichen Verkehrsausweisen für die Angestellten verstärkt die Unterstützung für den Mobilitätsplan für Unternehmen, indem versucht wird, möglichst viele Abonnemente zu verkaufen und ihre Wirkung nachhaltig zu sichern.

Die Freiburgische Verkehrsbetriebe Holding AG (TPF) haben das Abonnement «JobAbo» lanciert, mit dem die Angestellten mindestens 20 % auf ein Jahresabonnement erhalten, wenn sich ihr Arbeitgeber am «JobAbo»-Programm beteiligt. Die Agglomeration möchte diesen Hebel verstärken und bietet den Angestellten einen zusätzlichen Rabatt von 10 % an, wenn ihre Arbeitgeber Teil des Programms sind und ihr Unternehmen über einen Mobilitätsplan verfügt, der den Kriterien der Agglomeration entspricht. So erhalten die Angestellten einen Rabatt von insgesamt 30 % auf ihr Jahres-öV-Abonnement. Ein solches öV-Abonnement ist auch ein Anreiz für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs für andere zurückgelegte Strecken (Freizeit, Einkaufen usw.).

Die Unterstützung der Agglomeration nimmt folgende Form und Bedingungen an:

- der Arbeitgeber beteiligt sich am JobAbo-Programm und befindet sich auf dem Gebiet der Agglomeration;
- der/die Angestellte verfügt über ein Jahres-öV-Abonnement;
- die TPF gewähren einen Rabatt von 20 % auf das Jahresabonnement;
- die Agglomeration gewährt einen zusätzlichen Rabatt von 10 % auf das Jahresabonnement.

Beschreibung

Die Agglomeration Freiburg umfasst mehrere grosse Arbeitszonen, die zu den Stosszeiten einen beträchtlichen Pendlerverkehr erzeugen. Um auf diese Pendlermobilität einzuwirken, hat die Agglomeration ein Programm für die Information und die Unterstützung des modalen Wandels in den Unternehmen entwickelt. Es besteht aus Workshops für die Unternehmen eines Industriegebiets und aus einer finanziellen Unterstützung für die Erarbeitung von Mobilitätsplänen für Unternehmen sowie für die öV-Abonnemente der Angestellten und beabsichtigt die Steigerung der Bekanntheit dieser Pläne und ihres Nutzens für die Unternehmen sowie eine einfachere Umsetzung.

Diese zusätzliche Unterstützung für das «JobAbo»-Programm wird eine langfristige Entwicklung der Strategie öffentlicher Verkehr (M1.3) ermöglichen, indem die Nachfrage in Gebieten mit hoher Arbeitsplatzdichte (S6.4) und an strategischen Standorten (S5.1) erhöht wird. Sie leistet einen Beitrag zur allgemeinen Bemühung, das Verkehrssystem zu verbessern (M0.1).

Ergänzend zu den Mobilitätsplänen der Unternehmen leistet diese Massnahme einen Beitrag zur aktiven Steuerung der Mobilitätsnachfrage (WK1.2) und ermöglicht eine Verbesserung des Gesamtverkehrssystem (WK1.1).

Die Unterstützung des JobAbos wirkt sich folglich günstig auf den Modalsplit (MOCA1) aus und ermöglicht schliesslich durch die Erhöhung der öffentlichen Verkehrsnachfrage in Industriegebieten eine bessere Aufteilung der Arbeitsplätze gemäss öV-Güteklasse (MOCA4).

Beitragsberechtigt

- Unternehmen auf dem Gebiet der Agglomeration Freiburg

Dossier Subventionsgesuch

- Name des Unternehmens
- Anzahl betroffene Angestellte
- Erfüllung der Kriterien der Richtlinie der Agglomeration
- Beteiligung des Unternehmens am «JobAbo»

Bau- und Finanzierungsreife

- Richtlinie zur Subventionierung

4M.13.01

Création d'un forum logistique

Coûts: CHF 5000 par an

Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération Logistique

Priorité: A



Objectif et conditions

- Institutionnaliser un dialogue et favoriser l'échange d'informations entre les pouvoirs publics et les acteurs privés du domaine de la logistique
- Disposer d'une plateforme pour proposer des mesures d'amélioration dans le domaine logistique

Description

Le thème de la logistique gagne en visibilité et en importance. Une coordination et des échanges sont nécessaires pour trouver les meilleures solutions. Cette coopération se matérialise dans un premier temps par un forum d'échange sur le sujet de la logistique avec la participation d'acteurs publics et privés. Ainsi, la thématique est traitée activement de manière régulière et coordonnée et des solutions sont recherchées avec l'ensemble des parties prenantes ce qui renforce leur coopération.

Le forum logistique permet une action sur CE1. Il améliore la qualité du système de transport en faisant le lien entre les gestionnaires des réseaux de transport et les utilisateurs.

Eligibles au subventionnement

-

*Mesure mise en œuvre par l'Agglomération***Dossier de demande de subvention**

-

*Mesure mise en œuvre par l'Agglomération***Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Directive de subventionnement

4M.13.02

Mesure reprise : -

Elaboration d'un concept logistique global pour l'agglomération fribourgeoise

Coûts : CHF
200'000

Etude : prestation assumée par l'Agglomération Logistique

Priorité : A



Objectifs

- Identifier et sécuriser la disponibilité des emplacements pour la logistique urbaine
- Disposer d'un concept logistique global pour l'Agglomération de Fribourg

Opportunité

L'approvisionnement des entreprises et des ménages doit être garanti à long terme de manière efficace, sûre et durable. Suite à l'étude de base sur la logistique urbaine dans l'agglomération, un concept logistique complet doit être élaboré.

L'acquisition de données sur l'utilisation des sites de transbordement existant doit servir de base pour l'identification des zones et emplacements pertinents de ces installations et des gares de fret. Elles comprennent non seulement le transbordement rail/route mais aussi le transbordement route/route. De nouveaux potentiels pourront être identifiés et les potentiels existants consolidés.

Cette étude permet une action sur CE1, CE2 et CE4. En identifiant et en sécurisant l'utilisation des sites propices à la logistique, il est possible d'éviter une dispersion de ces activités à travers le territoire, une intégration au tissu bâti existant et d'améliorer le fonctionnement du système de transport en évitant des déplacements inutiles, évitant par la même occasion des émissions polluantes et à effet de serre.

Responsable de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Agglomération de Fribourg 	Clé de répartition du financement <ul style="list-style-type: none"> • Agglomération de Fribourg 																
Coordination nécessaire <ul style="list-style-type: none"> • Communes de l'Agglomération • Canton de Fribourg • CFF, TPF • Acteurs économiques du domaine logistique 																	
Prêt à être réalisé et cofinancé <ul style="list-style-type: none"> • Etude de base logistique urbaine 	Mesure référence : -																
Calendrier <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	-	-	-	-	-	-	-
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	-	-	-	-	-	-	-										
Environnement <ul style="list-style-type: none"> • Une implantation judicieuse des sites logistiques évite des déplacements superflus 																	
Données quantitatives <p>-</p>																	

4M.13.03

Mesure reprise : -

Développement d'un City Hub logistique

Coûts : CHF
10'000'000

Fiche de mesure du domaine des transports
Logistique Urbaine

Priorité : C



Objectifs

- Créer une plateforme logistique reliée au rail permettant une arrivée groupée des marchandises destinées à l'agglomération ou en sortant
- Rendre l'approvisionnement en marchandises plus durable

Opportunité

Un concept logistique permet de caractériser les besoins en matière d'approvisionnement de biens ou d'élimination de déchets. Les études prévues par la mesure 4M.13.02 permettront de dimensionner les infrastructures de logistique urbaine sur le territoire de l'agglomération de Fribourg, ainsi que de déterminer l'emplacement de ces infrastructures. Le City Hub dépend donc du processus de détermination de l'importance de la logistique urbaine pertinente sur l'agglomération, processus initié par le PA4, d'où sa priorisation à long terme

Cette mesure contribue à une action positive sur CE1 par l'optimisation des transports lourds au sein de l'agglomération et aide ainsi à diminuer la pression des poids lourds sur le trafic. La mise en place du projet contribue à l'amélioration de la sécurité et du confort sur le réseau routier dans son ensemble. Il contribue à l'amélioration de CE4 en rationalisant et en optimisant les déplacements de marchandises.

Responsable de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Agglomération de Fribourg 	Clé de répartition du financement <ul style="list-style-type: none"> • Agglomération de Fribourg 																
Coordination nécessaire <ul style="list-style-type: none"> • Communes de l'Agglomération • Canton de Fribourg • Acteurs économiques et associatifs du domaine logistique 																	
Prêt à être réalisé et cofinancé <ul style="list-style-type: none"> • Etude de base logistique urbaine 	Mesure référence : -																
Calendrier <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">SIA</th> <th style="text-align: center;">10</th> <th style="text-align: center;">20</th> <th style="text-align: center;">30</th> <th style="text-align: center;">Crédit</th> <th style="text-align: center;">Permis</th> <th style="text-align: center;">40</th> <th style="text-align: center;">50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;">Année</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	-	-	-	-	-	-	-
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	-	-	-	-	-	-	-										
Environnement <ul style="list-style-type: none"> • Diminution du trafic lourd dans l'agglomération, optimisation des déplacements 																	
Données quantitatives <p>-</p>																	

Massnahmenkatalog

- 01 Lokalisierung der Massnahmen
- 02 Massnahmenblätter Siedlungsentwicklung
- 03 Massnahmenblätter Mobilität
- 04 Massnahmenblätter Natur und Landschaft**
- 05 Massnahmenblätter Energie
- 06 Übersichtstabellen der Massnahmen

4NP.01.01

Mesure reprise : dans la continuité de 3NP.10.00

Revitalisation de cours d'eau et berges (court terme)

Coûts : CHF
21'965'000

Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire
Nature et paysage

Priorité : A



Objectifs

- Encourager les revitalisations de cours d'eau et de leurs berges
- Redonner de l'espace aux cours d'eau afin de mieux absorber les fluctuations des niveaux des rivières
- Préserver et renforcer les fonctions naturelles aquatiques et terrestres (migrations, habitats)
- Favoriser les plantations indigènes et variées lorsque des arbres ou des haies sont plantés
- Offrir une accessibilité et/ou des aménagements ponctuels et définis aux cours d'eau ou aux rives en prenant garde à ne pas perturber les secteurs sensibles
- Mettre en place une signalétique adaptée au projet, dans un but d'information et/ou de sensibilisation

Opportunité

Le paquet de mesures de revitalisation des cours d'eau et des berges est composé de projets qui visent à rétablir, par des travaux de construction, des fonctions naturelles d'eaux superficielles endiguées, corrigées, couvertes ou mises sous terre. Il vise à redonner de l'espace aux cours d'eau afin de mieux absorber les fluctuations des volumes d'eau et ainsi réduire le risque d'inondations. Les cours d'eau renaturés retrouvent une dynamique naturelle donnant les conditions-cadres favorables à la faune et à la flore.

Des cours d'eau proches d'un état naturel sont également plus intéressants du point de vue paysager. Les aspects de détente et de loisirs doux gagnent à être intégrés au projet afin de permettre à la population de (re)découvrir les cours d'eau. Les accès aux cours d'eau ou aux berges sont néanmoins pensés pour canaliser la population et ne pas déranger les secteurs sensibles. Lorsque des accès ou des aménagements en faveur de l'accueil de la population sont mis en place, il est important de juger de l'intérêt de proposer une signalétique afin d'informer et de sensibiliser la population aux enjeux du site.

Le présent paquet de mesures regroupe les projets concrets suivants :

- 4NP.01.01A - Revitalisation de la plaine de Seedorf (Avry) - CHF 3'200'000
- 4NP.01.01B - Revitalisation des berges de la Sonnaz (Belfaux) - CHF 20'000
- 4NP.01.01C - Revitalisation de la Gérine (Marly) - CHF 12'100'000
- 4NP.01.01D - Revitalisation du ruisseau de l'Ile (Villars-sur-Glâne) - CHF 1'020'000
- 4NP.01.01E - Revitalisation du cours d'eau et des berges de la Sarine (Fribourg) - CHF 5'625'000

Ce paquet de mesures s'inscrit dans la continuité de la mesure 3NP.10.00 Promotion de la revitalisation de cours d'eau du PA3. Le PA4 poursuit et approfondit ses stratégies Nature et Paysage par rapport au PA3 et prête une attention particulière à la préservation de la biodiversité à différentes échelles et selon les contextes. La revitalisation des cours d'eau a un rôle majeur à jouer tant pour les aspects environnementaux et de promotion de la biodiversité que par leur impact positif sur la qualité du paysage. Les projets de revitalisation permettent également de renforcer la valeur des « Continuum verts et bleus » et, dans certains cas, des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » identifiés dans le PA4. Plusieurs interventions regroupées sous ce paquet de mesures vont être menées par les communes en parallèle à des projets de promotion d'espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels (cf. mesure 4NP.04.01) ou de promotion de la mobilité douce au sein des espaces naturels (cf. mesure 4NP.05.01).

Les aspects de détente et de loisirs doux intégrés aux projets de revitalisation permettent à la population de se réapproprier les cours d'eau et de les valoriser en tant qu'espaces verts et naturels (CE4.3). Dans certains cas, le projet permet de mettre en valeur les espaces ouverts dans la zone urbanisée, c'est par exemple le cas du projet de revitalisation de la Sarine ou des berges de la Sonnaz (CE2.2).

Une offre en espaces ouverts de qualité joue un rôle majeur dans la viabilité du processus de développement vers l'intérieur. Les cours d'eau proches de l'état naturel offrent des espaces de nature et de loisirs pour la population et jouent, dans ce sens, un rôle d'accompagnement essentiel à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5).

Responsable de la mise en œuvre

- 4NP.01.01A Avry
- 4NP.01.01B Belfaux
- 4NP.01.01C Marly
- 4NP.01.01D Villars-sur-Glâne
- 4NP.01.01E Fribourg

Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg
- Confédération
- Etat de Fribourg
- Propriétaires fonciers

Clé de répartition du financement

- 4NP.01.01A Avry
- 4NP.01.01B Belfaux
- 4NP.01.01C Marly
- 4NP.01.01D Villars-sur-Glâne
- 4NP.01.01E Fribourg
- Confédération
- Etat de Fribourg
- Agglomération de Fribourg

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Engagements des communes à réaliser les mesures

Mesure référence : Fortement liée aux mesures 4NP.04.01 et 4NP.05.01

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2023	2024	2024	2024	2025

Environnement

-

Données quantitatives

-

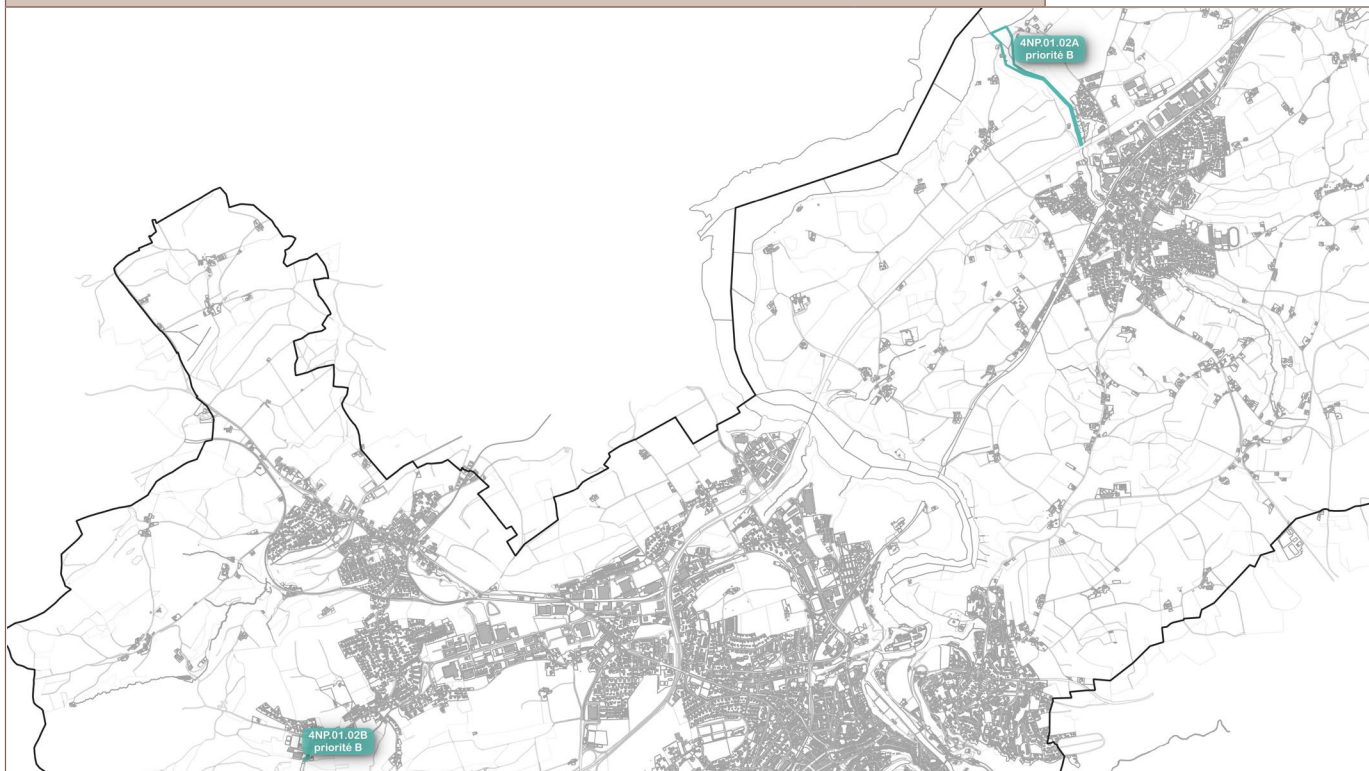
4NL.01.02 Wiederaufgenommene Massnahmen: Weiterführung von 3NL.10.00

Renaturierung von Fliessgewässern und Ufern (mittelfristig)

Kosten:
CHF 2'575'000

Massnahmenpaket ohne Antrag auf Pauschalbeitrag
Natur und Landschaft

Priorität: B



Ziele

- Förderung der Renaturierung von Fliessgewässern und ihrer Ufer
- mehr Platz für die Fliessgewässer, um die Schwankungen des Wasserpegels besser aufzunehmen
- Erhalt und Stärkung der natürlichen aquatischen und terrestrischen Funktionen (Migration, Lebensräume)
- Förderung der einheimischen und gemischten Bepflanzung, wenn Bäume oder Hecken gepflanzt werden
- punktuelle und definierte Zugänge und/oder Gestaltungen an den Fliessgewässern oder Ufern, wobei darauf geachtet wird, die sensiblen Bereiche nicht zu stören
- Anbringen einer geeigneten Beschriftung mit dem Ziel der Information und/oder der Sensibilisierung

Zweckmässigkeit

Das Massnahmenpaket für die Renaturierung der Fliessgewässer und Ufer besteht aus Projekten, die mit Bauarbeiten auf die Wiederherstellung der natürlichen Funktionen der eingedämmten, korrigierten, abgedeckten oder eingedolten Oberflächengewässer abzielen. Es will den Fliessgewässern mehr Platz geben, um die Schwankungen der Wassermenge besser aufzunehmen und so die Überschwemmungsgefahr zu senken. Die renaturierten Wasserläufe finden eine natürliche Dynamik wieder und bieten der Fauna und Flora günstige Bedingungen.

Naturnahe Wasserläufe sind auch aus landschaftlicher Sicht interessanter. Die sanften Erholungs- und Freizeitaspekte werden durch die Integration in das Projekt aufgewertet, damit die Bevölkerung die Wasserläufe (neu) entdecken kann. Der Zugang zu den Fliessgewässern oder Ufern dient neu der Lenkung der Bevölkerung und dem Schutz der sensiblen Bereiche vor Störungen. Werden Zugänge oder Gestaltungen für die Aufnahme der Bevölkerung umgesetzt, ist es wichtig, den Nutzen einer Beschriftung abzuwägen, um die Bevölkerung auf die Thematik des Standorts aufmerksam zu machen und sie zu sensibilisieren.

Dieses Massnahmenpaket umfasst folgende konkrete Projekte:

- 4NL.01.02A – Revitalisierung des Düdingerbachs (Düdingen) – CHF 2'000'000
- 4NL.01.02B – Revitalisierung des Tiguelet begleitet von der Schaffung eines Fusswegs (Corminboeuf) – CHF 575'000

Dieses Massnahmenpaket ist die Weiterführung der Massnahme 3NL.10.00 Förderung der Revitalisierung von Fliessgewässern des AP3. Das AP4 führt die Natur- und Landschaftsstrategien des AP3 weiter und vertieft sie. Dabei richtet es ein besonderes Augenmerk auf den Erhalt der Artenvielfalt auf verschiedenen Ebenen und abhängig von der Ausgangslage. Die Renaturalisierung der Fliessgewässer spielt sowohl für die Umwelt- und Förderaspekte der Artenvielfalt als auch mit ihrer positiven Auswirkung auf die Landschaftsqualität eine wichtige Rolle. Die Renaturalisierungsprojekte verstärken zudem den Wert der «grünen und blauen Kontinuen» und in einigen Fällen der «Natur- und Freizeiträume der Agglomeration» des AP4.

Mit den sanften Erholungs- und Freizeitaspekten der Renaturalisierungsprojekte kann sich die Bevölkerung die Wasserläufe wieder aneignen und als Grün- und Naturflächen würdigen (WK4.3). In einigen Fällen können mit dem Projekt Freiräume im Siedlungsgebiet oder in seiner unmittelbaren Nähe aufgewertet werden (WK2.2).

Ein hochwertiges Angebot an Freiräumen spielt eine wichtige Rolle für die Ausführbarkeit der Entwicklung nach innen. Naturnahe Wasserläufe bieten der Bevölkerung Natur- und Freizeiträume und spielen in diesem Sinn eine wichtige begleitende Rolle für die im AP4 geförderte Verdichtung der Bauzone (MOCA5).

In der Umsetzung federführende Stelle								Finanzierungsschlüssel
<ul style="list-style-type: none"> • 4NL.01.02A Düdingen • 4NL.01.02B Corminboeuf 								<ul style="list-style-type: none"> • 4NL.01.02A Düdingen • 4NL.01.02B Corminboeuf • Bund • Staat Freiburg • Agglomeration Freiburg
Erforderliche Koordination								
<ul style="list-style-type: none"> • Agglomeration Freiburg • Bund • Staat Freiburg • Grundeigentümer/innen 								
Bau- und Finanzierungsreife								Referenzmassnahme: -
-								
Zeitplan								
SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50	
Jahr	2020	2026	2027	2028	2028	2028	2029	
Umwelt								
-								
Quantitative Angaben								
-								



4NL.02

Studien für die Verbesserung der Artenvielfalt innerhalb der Naturräume

Kosten: CHF 35'000

Förderung: eigene Leistung der Agglomeration Natur & Landschaft

Priorität: A



Ziel und Bedingungen

Mit dieser Massnahme sollen die Bemühungen für die Förderung der Artenvielfalt unterstützt werden, die die Gemeinden in ihren Naturräumen und auch in ihrer Landwirtschaftszone unternehmen. In diesem Sinn unterstützt die Agglomeration Studien finanziell, die auf die Definition eines Aktionsplans oder eines Programms für den Unterhalt der Biodiversitätsräume abzielen, insbesondere für Biotop von lokaler Bedeutung und Vernetzungsprojekte.

Die Unterstützung der Agglomeration nimmt folgende Form und Bedingungen an:

- Subventionierung der Kosten der Bemühungen zulasten der Gemeinde mit einer Deckelung bei CHF 3500;
- Beschränkung auf zwei Projekte pro Gemeinde im Referenzzeitraum;
- Beiträge innerhalb der Grenzen des Massnahmenbudgets;
- Integration der Agglomeration in den Prozess (Definition der Modalitäten, Kontrolle der Ergebnisse).

Beschreibung

In Anbetracht des steigenden Drucks auf den Boden und die Umwelt enthält das AP4 Förderstrategien und -massnahmen, um die Gemeinden zu ermutigen, innerhalb ihrer Naturräume und Landwirtschaftszonen zugunsten der Artenvielfalt zu handeln.

Aktionsplan für Biotop von lokaler Bedeutung

Die Gemeinden des Kantons Freiburg müssen ein Inventar der Biotop von lokaler Bedeutung auf ihrem Gebiet erstellen und die natürlichen Lebensräume schützen, die für Fauna und Flora besonders günstig sind. In diesem Fall zielt die Massnahme darauf ab, die Gemeinden zu ermutigen, einen Aktionsplan oder ein Programm für den Unterhalt dieser Räume umzusetzen.

Projekt für die Vernetzung der Biodiversitätsförderflächen

Die Vernetzungsprojekte haben zum Ziel, den gewählten Zielarten die notwendigen Ressourcen (Nahrung, Unterschlupf, Brutplätze) zu bieten, die Verbreitung der Fauna und Flora zu erleichtern und ihnen die Besiedlung neuer Gebiete zu ermöglichen, um namentlich die notwendige genetische Durchmischung sicherzustellen, die für das langfristige Überleben der Bevölkerungen notwendig ist. Die Gemeinden können als Motor zugunsten der Umsetzung von solchen Projekten handeln. Da dazu Studien mit spezialisierten Büros notwendig sind, strebt die Massnahme die finanzielle Unterstützung dieses Vorgehens an.

Diese Massnahmen sind von unbestrittener Bedeutung für die Artenvielfalt und ermöglichen die Kompensation von bestimmten negativen Auswirkungen der Siedlungsentwicklung innerhalb des Siedlungsgebiets (Brachen und andere wichtige grüne Lungen für die Artenvielfalt sind realisiert). Diese Interventionsart ergänzt folglich die Verdichtungsmassnahmen (WK2.1). Durch ihre ökologischen und landschaftspflegerischen Funktionen leisten artenreiche und naturnahe Räume einen Beitrag zum Wohlbefinden der Bevölkerung (WK4.3).

Der Erhalt der Naturräume und ihre Vernetzung, die für die Artenvielfalt grundlegend ist, können als Begleitmassnahme der im AP4 geförderten Verdichtung der Bauzone betrachtet werden (MOCA5).

Beitragsberechtigt

- Gemeinden Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne

Dossier Subventionsgesuch

- Plan mit der Lage des betroffenen Raums
- Beschreibung des Projekts und/oder Pflichtenheft, wenn vorhanden
- beauftragtes Büro
- Realisierungszeitraum
- Projektkosten

Bau- und Finanzierungsreife

- Richtlinie zur Subventionierung

4NL.03

Wiederaufgenommene Massnahme: -

Förderung der Artenvielfalt innerhalb der Naturräume

Kosten:
CHF 137'000

**Massnahmenpaket ohne Antrag auf Pauschalbeitrag
Natur und Landschaft**

Priorität: A



Ziele

- Handeln zugunsten der Artenvielfalt durch den Erhalt und die Verbesserung einer funktionalen ökologischen Infrastruktur
- Verbesserung und/oder Schaffung von Vernetzungsgebieten und Vernetzungselementen
- Erhalt und/oder Schaffung von natürlichen Biotopen
- Liefern der notwendigen Ressourcen für die Zielarten (Nahrung, Unterschlupf, Brutplätze)
- Sicherstellen der Verbreitung der Fauna und Flora, Ermöglichen der Besiedlung von neuen Gebieten und Fördern der genetischen Durchmischung, die für ein langfristiges Überleben der Bevölkerungen notwendig ist

Zweckmässigkeit

Dieses Massnahmenpaket zielt auf die Förderung der Artenvielfalt innerhalb der Agglomeration ab. Das Vernetzungsprojekt in der Gemeinde Düdingen hat den Erhalt und die Förderung der natürlichen Biodiversität der Arten auf der landwirtschaftlichen Nutzfläche zum Ziel. Zu diesem Zweck werden Biodiversitätsförderflächen (BFF) geschaffen und gepflegt, um günstige Bedingungen für die Entwicklung und die Verbreitung der Tiere und Pflanzen zu bieten. Die Gestaltung eines Biotops in der Nähe der revitalisierten Sonnaz (vgl. Massnahmenpaket 4NL.01.01) soll die Schaffung eines Feuchtgebiets ermöglichen, das die Artenvielfalt begünstigt. Mit dem Feuchtgebiet wird zudem die Sensibilisierung verfolgt. Dazu wird eine didaktische Station (erklärende Beschriftung) eingerichtet.

Dieses Massnahmenpaket umfasst folgende konkrete Projekte:

- 4NL.03A Vernetzungsprojekt (Düdingen) - CHF 7'000
- 4NL.03B Bau eines Biotops (Avry) - CHF 130'000

Dieses Massnahmenpaket entspricht dem Bedürfnis, die ökologischen Werte der «grünen und blauen Kontinuen» und der «Natur- und Freizeiträume der Agglomeration» zu verbessern, indem ihre Vernetzungsfunktion verbessert oder neue Biotope geschaffen werden. Es ergänzt die Fördermassnahme 4NL.02, die auf die Unterstützung der Gemeinden bei der Erstellung eines Inventars der Biotope von lokaler Bedeutung, bei der Umsetzung von notwendigen Schutzmassnahmen für diese Objekte sowie beim Schutz der Biotope im weiteren Sinn abzielt. Dieses Massnahmenpaket ergänzt zudem das Massnahmenpaket 4NL.01.01 für die Renaturierung der Fliessgewässer und Ufer.

Diese Massnahmen sind von unbestrittener Bedeutung für die Artenvielfalt und ermöglichen die Kompensation von einigen negativen Auswirkungen der Siedlungsentwicklung innerhalb der Siedlungsfläche (Brachen und andere wichtige grüne Lungen für die Artenvielfalt sind realisiert). Diese Interventionsart ergänzt folglich die Verdichtungsmassnahmen (WK2.1). Durch ihre ökologischen und landschaftspflegerischen Funktionen leisten artenreiche und naturnahe Räume einen Beitrag zum Wohlbefinden der Bevölkerung (WK4.3).

Der Erhalt der Naturräume und ihre Vernetzung, die für die Artenvielfalt grundlegend ist, können als Begleitmassnahme der im AP4 geförderten Verdichtung der Bauzone betrachtet werden (MOCA5).

In der Umsetzung federführende Stelle

- Gemeinde Düringen (4NL.03A)
- Gemeinde Avry (4NL.03B)

Finanzierungsschlüssel

- Gemeinde Düringen (4NL.03A)
- Gemeinde Avry (4NL.03B)
- Staat Freiburg (4NL.03A)
- Agglomeration Freiburg

Erforderliche Koordination

- Agglomeration Freiburg
- Staat Freiburg
- betroffene Grundeigentümer/innen und Bewirtschafter/innen landwirtschaftlicher Betriebe

Bau- und Finanzierungsreife

- Verpflichtung der Gemeinden zur Umsetzung der Massnahmen

Referenzmassnahme: Eng mit den Massnahmen 4NL.01.01 und 4NL.02 verbunden

Zeitplan

SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50
Jahr	2020	2021	2023	2024	2024	2024	2025

Umwelt

-

Quantitative Angaben

-

4NP.04.01

Mesure reprise : -

Espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels (court terme)

**Coûts : CHF
5'725'000**

**Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire
Nature et paysage**

Priorité : A



Objectifs

- Améliorer les qualités d'accueil de la population via la réalisation de structures adaptées et en fonction de la sensibilité au dérangement des espaces naturels
- Limiter les perturbations des activités de loisirs sur les milieux sensibles en orientant et en canalisant celles-ci sur des espaces adéquats
- Renforcer la valeur naturelle et écosystémique ainsi que la biodiversité
- Renforcer l'aspect pédagogique de la découverte des espaces naturels via la réalisation de supports de sensibilisation adaptés (4NP.06.01C, 4NP.06.01E)

Opportunité

Cette mesure vise à promouvoir des sites d'accueil de la population au sein des espaces naturels de l'agglomération définis dans le PA4. Cette mesure permet la mise à disposition du public de structures à vocation de loisirs et de découverte adaptées (salons extérieurs et placettes, mobiliers, biotopes accessibles au public, itinéraires didactiques, etc.). Ces aménagements qui se veulent ciblés et ponctuels, visent des espaces ouverts qui se trouvent à l'intérieur des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuum verts et bleus » au sens de la stratégie Nature et Paysage du PA4.

Le présent paquet de mesures regroupe les projets concrets suivants :

- 4NP.04.01A – Aménagement d'un espace naturel en lien avec la Sonnaz (Belfaux) – CHF 70'000
- 4NP.04.01B – Amélioration de la qualité d'accueil au sein des espaces naturels de la Sarine (Fribourg) – CHF 4'775'000
- 4NP.04.01C – Création d'un sentier didactique sur la promenade du jardin des sculptures (Matran) – CHF 30'000
- 4NP.04.01D – Revitalisation du parc boisé du Vallon de Villars (Villars-sur-Glâne) – CHF 450'000
- 4NP.04.01E – Renouvellement des aménagements du site d'accueil et des boucles pédagogiques du Bois de Mon Cœur (Villars-sur-Glâne) – CHF 400'000

Cette mesure répond au besoin d'action de concilier les valeurs d'usages et les valeurs naturelles au sein des espaces ouverts. En application des stratégies Nature et Paysage du PA4, celle-ci s'inscrit dans la volonté d'améliorer l'accessibilité et la capacité d'accueil du public des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuum verts et bleus », tout en garantissant la protection et la sensibilité de ces espaces. Plusieurs interventions regroupées sous cette mesure vont être menées par les communes en parallèle à des projets de revitalisation de cours d'eau et berges (cf. mesure 4NP.01.01) et de promotion de la mobilité douce au sein des espaces naturels (cf. mesure 4NP.05.01), ce qui justifie la priorisation temporelle retenue pour ces interventions.

Par une amélioration ponctuelle et ciblée de la qualité d'accueil et de la valeur naturelle des sites paysagers de l'agglomération, cette mesure contribue à valoriser des espaces ouverts qui se trouvent à proximité directe des zones urbanisées (CE2.2). Cette mesure permet également de promouvoir des loisirs doux de proximité en maîtrisant l'atteinte à l'environnement de ces derniers (CE4).

Une offre en espaces ouverts de qualité joue un rôle majeur dans la viabilité du processus de développement vers l'intérieur. L'amélioration de la qualité d'accueil d'espaces naturels sis à proximité des territoires urbanisés est ainsi une mesure d'accompagnement essentielle à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5).

Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Belfaux (4NP.04.01A)
- Commune de Fribourg (4NP.04.01B)
- Commune de Matran (4NP.04.01C)
- Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.04.01D)
- Communes de Corminboeuf, Givisiez et Villars-sur-Glâne (4NP.04.01E)

Clé de répartition du financement

- Commune de Belfaux (4NP.04.01A)
- Commune de Fribourg (4NP.04.01B)
- Commune de Matran (4NP.04.01C)
- Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.04.01D)
- Communes de Corminboeuf, Givisiez et Villars-sur-Glâne (4NP.04.01E)
- Agglomération de Fribourg

Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg (ensemble des projets)
- Etat de Fribourg (ensemble des projets)
- Commission de gestion du Bois de Mon Cœur
- Propriétaires fonciers concernés
- Bourgeoisie de Fribourg
- Corporation Forêts-Sarine (4NP.06.01E)

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Engagements des communes à réaliser les mesures

Mesure référence : Fortement liée aux mesures 4NP.01.01 et 4NP.05.01

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2023	2024	2024	2024	2025

Environnement

-

Données quantitatives

-

4NP.04.02

Mesure reprise : -

Espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels (long terme)

Coûts : -

**Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire
Nature et paysage**

Priorité : C



Objectifs

- Améliorer les qualités d'accueil de la population via la réalisation de structures adaptées et en fonction de la sensibilité au dérangement des espaces naturels
- Limiter les perturbations des activités de loisirs sur les milieux sensibles en orientant et en canalisant celles-ci sur des espaces adéquats
- Renforcer la valeur naturelle et écosystémique ainsi que la biodiversité (4NP.04.02A)
- Faciliter, valoriser et sécuriser plusieurs points d'accès à la Gérine (4NP.04.02B)

Opportunité

Cette mesure vise à promouvoir des sites d'accueil de la population au sein des espaces naturels de l'agglomération définis dans le PA4. Cette mesure permet la mise à disposition du public de structures adaptées à vocation de loisirs et de découverte (salons extérieurs et placettes, mobiliers, biotopes accessibles au public, itinéraires didactiques, etc.). Ces aménagements qui se veulent ciblés et ponctuels, visent des espaces ouverts qui se trouvent à l'intérieur des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuum verts et bleus », au sens de la stratégie Nature et Paysage du PA4.

Le présent paquet de mesures regroupe les projets concrets suivants :

- 4NP.04.02A – Valorisation des rives de la Glâne (Villars-sur-Glâne)
- 4NP.04.02B – Amélioration de l'accès à la Gérine (Marly)

Cette mesure répond au besoin d'action de concilier les valeurs d'usages et les valeurs naturelles au sein des espaces ouverts. En application des stratégies Nature et Paysage du PA4, celle-ci s'inscrit dans la volonté d'améliorer l'accessibilité et la capacité d'accueil du public des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuums verts et bleus », tout en garantissant la protection et la sensibilité de ces espaces. Plusieurs interventions regroupées sous cette mesure vont être menées par les communes en parallèle à des projets de promotion de la mobilité douce au sein des espaces naturels (cf. mesure 4NP.05.02), ce qui justifie la priorisation temporelle retenue pour ces interventions.

Par une amélioration ponctuelle et ciblée de la qualité d'accueil et de la valeur naturelle des sites paysagers de l'agglomération, cette mesure contribue à valoriser des espaces ouverts qui se trouvent à proximité directe des zones urbanisées (CE2.2). Cette mesure permet également de promouvoir des loisirs doux de proximité en maîtrisant l'atteinte à l'environnement de ces derniers (CE4).

Une offre en espaces ouverts de qualité joue un rôle majeur dans la viabilité du processus de développement vers l'intérieur. L'amélioration de la qualité d'accueil d'espaces naturels sis à proximité des territoires urbanisés est ainsi une mesure d'accompagnement essentielle à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5).

Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.04.02A)
- Commune de Marly (4NP.04.02B)

Clé de répartition du financement

- Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.04.02A)
- Commune de Marly (4NP.04.02B)
- Agglomération de Fribourg

Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg (ensemble des projets)
- Etat de Fribourg (ensemble des projets)

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Engagements des communes à réaliser les mesures

Mesure référence : Fortement liée à la mesure 4NP.05.02

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2030	2031	2032	2032	2033	2034	2034

Environnement

-

Données quantitatives

-

4NP.05.01

Mesure reprise : -

Mobilité douce au sein des espaces naturels (court terme)

**Coûts : CHF
2'630'000**

**Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire
Nature et paysage**

Priorité : A



Objectifs

- Offrir une bonne accessibilité MD aux zones naturelles et assurer une connexion optimale avec les liaisons de mobilité douce régionales existantes ou planifiées
- Développer et/ou améliorer des itinéraires de loisirs au sein des espaces naturels
- Canaliser les mouvements de population au sein des espaces naturels par la mise à disposition de structures adaptées
- Cibler les usages et adapter le type de revêtement en fonction de la sensibilité des milieux
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers
- Veiller à limiter les conflits d'intérêts (préservation milieu naturel – accès au public, agriculture – promeneurs, VTT – promeneurs, etc.) en ciblant les usages et en intégrant une signalétique adaptée si nécessaire, dans un but d'information et/ou de sensibilisation

Opportunité

Cette mesure vise à promouvoir la mobilité douce au sein des espaces naturels de l'agglomération par un développement et/ou une amélioration ponctuelle et ciblée des infrastructures MD qui se trouvent à l'intérieur des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuum verts et bleus », au sens de la stratégie Nature et Paysage du PA4.

Le présent paquet de mesures regroupe les projets concrets suivants :

- 4NP.05.01A - Création d'un cheminement de mobilité douce pour relier la plaine de Seedorf (Avry) - CHF 1'800'000
- 4NP.05.01B - Création d'un chemin le long de la Sonnaz, secteur terrain de foot – stand de tir (Belfaux) - CHF 100'000
- 4NP.05.01C - Pacification de la promenade de la Maigrage (Fribourg) - CHF 580'000
- 4NP.05.01D - Amélioration du sentier du Lavapesson (Granges-Paccot) - CHF 50'000
- 4NP.05.01E - Amélioration du sentier de Chantemerle (Granges-Paccot) - CHF 50'000
- 4NP.05.01F - Amélioration du sentier Firmin-Jacquet (Granges-Paccot) - CHF 50'000

Cette mesure répond au besoin d'action de mise en réseau des espaces ouverts de l'agglomération par la mobilité douce. Elle permet également de développer les loisirs doux et de proximité. En application des stratégies Nature et Paysage du PA4, celle-ci s'inscrit dans la volonté d'améliorer l'accessibilité et la capacité d'accueil du public des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuum verts et bleus », tout en garantissant la protection et la sensibilité de ces espaces. La définition des usages et des usagers cibles pour l'itinéraire de MD est en ce sens primordiale. Elle doit permettre de définir les gabarits et les revêtements des cheminements ainsi que l'éventuel mobilier (bancs, tables de pique-nique). De manière générale, les aménagements sont plutôt destinés à un usage de loisirs de proximité et de délasserment. Des aménagements légers et peu impactants pour la faune sont privilégiés. Les interventions proposées par cette mesure viennent se greffer sur le réseau d'« Axes structurants d'espaces ouverts » identifié dans les stratégies PA4, en renforçant le maillage fin qui permet d'irriguer les principaux espaces naturels de l'agglomération. Plusieurs interventions regroupées sous ce paquet de mesures vont être menées par les communes en parallèle à des projets de promotion d'espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels (cf. mesure 4NP.04.01). Certains projets (4NP.05.01A/B/C) sont également directement ou indirectement liés à un projet de revitalisation de cours d'eau (cf. mesure 4NP.01.01).

Par le développement et/ou l'amélioration des infrastructures de mobilité douce au sein des espaces naturels, cette mesure contribue de façon significative à promouvoir des loisirs doux de proximité en maîtrisant l'atteinte à l'environnement de ces derniers (CE4). En s'imbriquant de manière cohérente avec les autres améliorations projetées du réseau de mobilité douce (CE1.5), cette mesure contribue à œuvrer en faveur d'un report modal et d'une régulation de la demande de mobilité (CE1.2), en permettant à la population et aux touristes d'accéder à pied ou à vélo à des espaces naturels voués au ressourcement et au délasserment quotidien (CE4.3).

Une offre en espaces ouverts de qualité joue un rôle majeur dans la viabilité du processus de développement vers l'intérieur. L'amélioration de l'accessibilité MD des espaces naturels est ainsi une mesure d'accompagnement essentielle à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5). Aussi, la promotion d'un réseau MD capillaire et attractif permet, de manière générale, de diminuer la prédominance TIM dans l'agglomération (MOCA1).

Responsable de la mise en œuvre

- Commune d'Avry (4NP.05.01A)
- Commune de Belfaux (4NP.05.01B)
- Commune de Fribourg (4NP.05.01C)
- Commune de Granges-Paccot (4NP.05.01D/E/F)

Clé de répartition du financement

- Commune d'Avry (4NP.05.01A)
- Commune de Belfaux (4NP.05.01B)
- Commune de Fribourg (4NP.05.01C)
- Commune de Granges-Paccot (4NP.05.01D/E/F)
- Agglomération de Fribourg

Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg
- Etat de Fribourg
- Propriétaires fonciers concernés

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Engagements des communes à réaliser les mesures

Mesure référence : Fortement liée aux mesures 4NP.01.01 et 4NP.04.01

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2023	2024	2024	2024	2025

Environnement

-

Données quantitatives

-

4NP.05.02

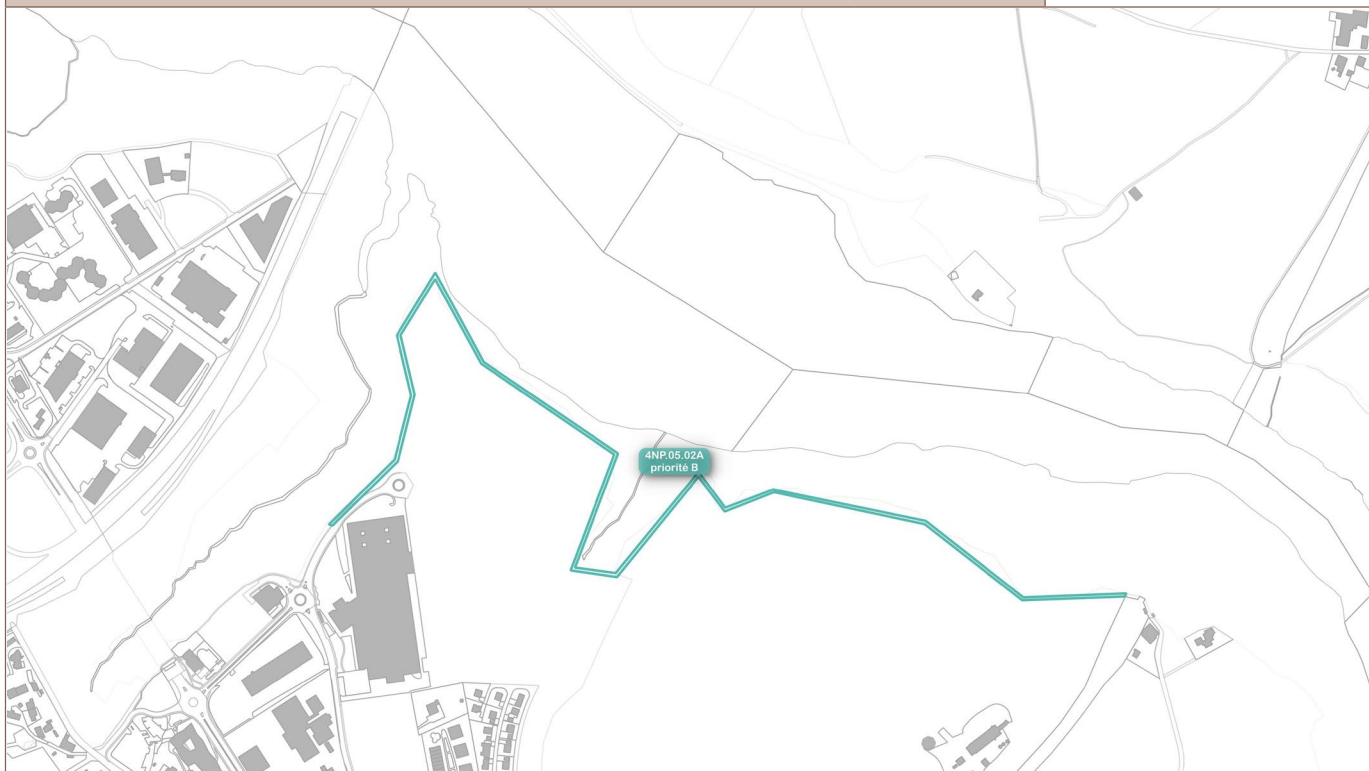
Mesure reprise : -

Mobilité douce au sein des espaces naturels (moyen terme)

**Coûts : CHF
300'000**

**Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire
Nature et paysage**

Priorité : B



Objectifs

- Offrir une bonne accessibilité MD aux zones naturelles et assurer une connexion optimale avec les liaisons de mobilité douce régionales existantes ou planifiées
- Développer et/ou améliorer des itinéraires de loisirs au sein des espaces naturels
- Canaliser les mouvements de population au sein des espaces naturels par la mise à disposition de structures adaptées
- Cibler les usages et adapter le type de revêtement en fonction de la sensibilité des milieux
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers
- Veiller à limiter les conflits d'intérêts (préservation milieu naturel – accès au public, agriculture – promeneurs, VTT – promeneurs, etc.) en ciblant les usages et en intégrant une signalétique adaptée si nécessaire, dans un but d'information et/ou de sensibilisation

Opportunité

Cette mesure vise à promouvoir la mobilité douce au sein des espaces naturels de l'agglomération par un développement et/ou une amélioration ponctuelle et ciblée des infrastructures MD qui se trouvent à l'intérieur des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuum verts et bleus », au sens de la stratégie Nature et Paysage du PA4.

Le présent paquet de mesures comprend le projet concret suivant :

- 4NP.05.02A - Création du sentier du lac (Granges-Paccot) - CHF 300'000

Cette mesure répond au besoin d'action de mise en réseau des espaces ouverts de l'Agglomération par la mobilité douce. Elle permet également de développer les loisirs doux et de proximité. En application des stratégies Nature et Paysage du PA4, celle-ci s'inscrit dans la volonté d'améliorer l'accessibilité et la capacité d'accueil du public des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuum verts et bleus », tout en garantissant la protection et la sensibilité de ces espaces. La définition des usages et des usagers cibles pour l'itinéraire de MD est en ce sens primordiale. Elle doit permettre de définir les gabarits et les revêtements des cheminements ainsi que l'éventuel mobilier (bancs, tables de pique-nique). De manière générale, les aménagements sont plutôt destinés à un usage de loisirs de proximité et de délasserment. Des aménagements légers et peu impactants pour la faune sont privilégiés. Les interventions proposées par cette mesure viennent se greffer sur le réseau d'« Axes structurants d'espaces ouverts » identifié dans les stratégies PA4, en renforçant le maillage fin qui permet d'irriguer les principaux espaces naturels de l'agglomération.

Par le développement et/ou l'amélioration des infrastructures de mobilité douce au sein des espaces naturels, cette mesure contribue de façon significative à promouvoir des loisirs doux de proximité en maîtrisant l'atteinte à l'environnement de ces derniers (CE4). En s'imbriquant de manière cohérente avec les autres améliorations projetées du réseau de mobilité douce (CE1.5), cette mesure contribue à œuvrer en faveur d'un report modal et d'une régulation de la demande de mobilité (CE1.2), en permettant à la population et aux touristes d'accéder à pied ou à vélo à des espaces naturels voués au ressourcement et au délasserment quotidien (CE4.3).

Une offre en espaces ouverts de qualité joue un rôle majeur dans la viabilité du processus de développement vers l'intérieur. L'amélioration de l'accessibilité MD des espaces naturels est ainsi une mesure d'accompagnement essentielle à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5). Aussi, la promotion d'un réseau MD capillaire et attractif permet, de manière générale, de diminuer la prédominance TIM dans l'agglomération (MOCA1).

Responsable de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Commune de Granges-Paccot 	Clé de répartition du financement <ul style="list-style-type: none"> Commune de Granges-Paccot Agglomération de Fribourg 																																
Coordination nécessaire <ul style="list-style-type: none"> Agglomération de Fribourg Etat de Fribourg 																																	
Prêt à être réalisé et cofinancé -	Mesure référence : -																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="8">Calendrier</th> </tr> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> <tr> <th>Année</th> <th>2020</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2028</th> <th>2028</th> <th>2029</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Calendrier								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2020	2026	2027	2028	2028	2028	2029								
Calendrier																																	
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																										
Année	2020	2026	2027	2028	2028	2028	2029																										
Environnement -																																	
Données quantitatives -																																	

4NL.05.03

Wiederaufgenommene Massnahme: -

Langsamverkehr innerhalb der Naturräume (langfristig)

Kosten: -

**Massnahmenpaket ohne Antrag auf Pauschalbeitrag
Natur und Landschaft**

Priorität: C



Ziele

- gute Erreichbarkeit der Naturgebiete mit dem LV und Sicherstellen einer optimalen Anbindung an die bestehenden oder geplanten regionalen Langsamverkehrsverbindungen
- Entwicklung und/oder Verbesserung der Freizeitroutes in den Naturräumen
- Kanalisieren der Bewegungen der Bevölkerung in den Naturräumen durch die Bereitstellung von geeigneten Strukturen
- gezielte Nutzung und Anpassung der Belagsart an die Empfindlichkeit der Lebensräume
- Verbesserung des Komforts und der Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer
- Sorgen für die Beschränkung der Interessenkonflikte (Schutz Naturgebiet – Zugang für die Öffentlichkeit / Landwirtschaft – Spaziergänger / Mountainbikerinnen – Spaziergängerinnen usw.) durch die gezielte Nutzung und falls notwendig durch eine geeignete Beschriftung mit dem Ziel der Information und/oder Sensibilisierung

Zweckmässigkeit

Diese Massnahme zielt darauf ab, mit einer Entwicklung und/oder einer punktuellen und gezielten Verbesserung der LV-Infrastrukturen, die sich in den «Natur- und Freizeiträumen der Agglomeration» und in den «grünen und blauen Kontinuen» befinden, den Langsamverkehr in den Naturräumen der Agglomeration im Sinne der Strategie Natur und Landschaft des AP4 zu fördern.

Dieses Massnahmenpaket umfasst folgendes konkretes Projekt:

- 4NL.05.03A – Ergänzen der Wanderwegroute entlang des Schifflensees (Düdingen)

Diese Massnahme entspricht dem Handlungsbedarf, die Freiräume der Agglomeration mit dem Langsamverkehr zu verbinden. Sie ermöglicht zudem den Ausbau der sanften Freizeitaktivitäten in der Nachbarschaft. In Anwendung der Natur- und Landschaftsstrategien des AP4 führt die Massnahme den Willen weiter, die Erschliessung und die Aufnahmekapazität der «Natur- und Freizeiträume der Agglomeration» und der «grünen und blauen Kontinuen» für die Bevölkerung zu verbessern, während der Schutz und die Sensibilität dieser Räume sichergestellt werden. Die Definition der Nutzung und der Zielnutzenden der LV-Route ist in diesem Sinn entscheidend, denn sie führt zur Definition der Profile und Beläge der Wege sowie der allfälligen Möblierungen (Bänke, Picknicktische). Ganz allgemein sind die Gestaltungen eher für eine Freizeitnutzung in der Nachbarschaft und für die Erholung gedacht. Leichte Gestaltungen mit geringen Auswirkungen auf die Fauna werden bevorzugt. Die mit dieser Massnahme vorgeschlagenen Interventionen kommen zum Netzwerk der «strukturierenden Achsen des öffentlichen Raumes» hinzu, das in den Strategien des AP4 identifiziert wird. Sie verstärken das Netz, das die wichtigsten Naturräume der Agglomeration versorgt.

Mit der Entwicklung und/oder Verbesserung der Langsamverkehrsinfrastrukturen in den Naturräumen leistet diese Massnahme einen wichtigen Beitrag zur Förderung der sanften Freizeitaktivitäten in der Nachbarschaft, indem die Umweltbelastung für die Naturräume (WK4) kontrolliert wird. Durch die kohärente Überschneidung mit den anderen projektierten Verbesserungen des Langsamverkehrsnetzes (WK1.5) leistet diese Massnahme einen Beitrag zugunsten der Verkehrsverlagerung und zur Regulierung der Mobilitätsnachfrage (WK1.2), indem der Bevölkerung und den Touristen ermöglicht wird, die Naturräume für das tägliche Auftanken und Erholen (WK4.3) zu Fuss oder mit dem Velo zu erreichen.

Ein hochwertiges Angebot an Freiräumen spielt eine wichtige Rolle für die Ausführbarkeit der Entwicklung nach innen. Die Verbesserung der LV-Erschliessung der Naturräume ist so eine grundlegende Begleitmassnahme für die im AP4 geförderte Verdichtung der Bauzone (MOCA5). Ausserdem ermöglicht die Förderung eines verzweigten und attraktiven LV-Netzes ganz allgemein die Reduktion der erdrückenden Mehrheit des MIV in der Agglomeration (MOCA1).

In der Umsetzung federführende Stelle	Finanzierungsschlüssel						
• Gemeinde Düdingen							
Erforderliche Koordination	• Gemeinde Düdingen • Agglomeration Freiburg						
• Agglomeration Freiburg							
Bau- und Finanzierungsreife	Referenzmassnahme: -						
-							
Zeitplan							
SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50
Jahr	2030	2031	2032	2032	2033	2034	2034
Umwelt							
-							
Quantitative Angaben							
-							

4NL.06

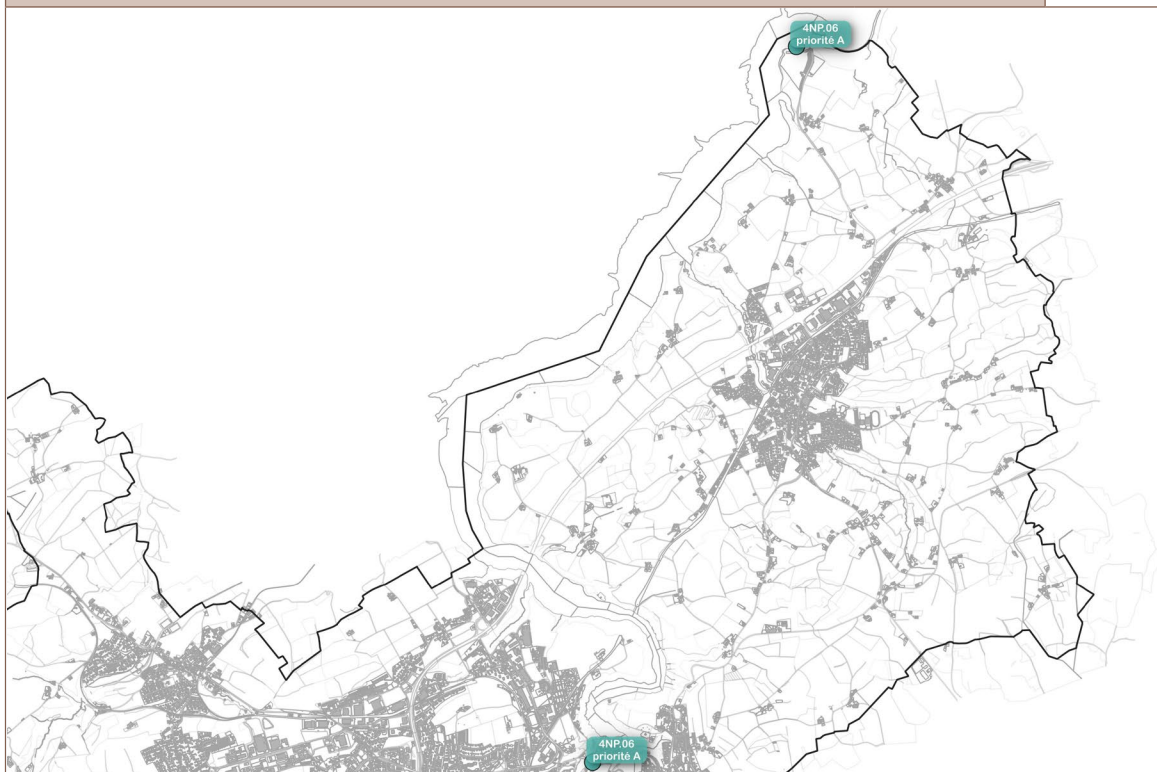
Wiederaufgenommene Massnahme: -

Inbetriebnahme eines Schiffes auf dem Schiffensee

Kosten:
CHF 120'000

**Massnahmenpaket ohne Antrag auf Pauschalbeitrag
Natur und Landschaft**

Priorität: A



Ziele

- Inbetriebnahme einer Seeroute für die Verbindung der Natur- und Freizeiträume der Agglomeration Saane und Düdingermöser / Schiffenen
- Verbesserung des Tourismusangebots durch die Aufwertung der kulturellen Stärken und des Bauerbes im Bereich der ungefähr 12 km langen Verbindung an der Grenze von drei Bezirken: mittelalterlicher Stadtkern von Freiburg (Saane), Magdalena-Einsiedelei (Sense), Schloss Barberèche (See), Schiffenenstaudamm (Sense/See)
- Sensibilisierung der Bevölkerung und der Touristen für die landschaftlichen und natürlichen Eigenschaften des Ökosystems entlang der Route

Zweckmässigkeit

Gemäss dem Bereich Natur und Landschaft des AP4 zielt diese Massnahme darauf ab, touristisch interessante Orte zu profilieren und sie im Rahmen einer integrierten Landschaftsstrategie aufzuwerten. So leistet die Inbetriebnahme eines elektronischen Schiffes auf dem Schifflensees mit der Entwicklung einer Erlebnisstrecke zwischen den Natur- und Freizeiträumen der Agglomeration Saane und Düdingermöser / Schifflenen einen Beitrag zur Strukturierung des Angebots an Tourismus- und Freizeitaktivitäten.

Diese Massnahme zielt auf die Entwicklung eines neuen Tourismusangebots ab, indem die wichtigsten Standorte mit einem bedeutenden historischen, kulturellen und industriellen Erbe verbunden werden. Auf diese Art werden der mittelalterliche Stadtkern, der dem Tourismusstandort der Altstadt von Freiburg entspricht, sowie der im KantRP als kantonaler Tourismuspol definierte städtische Perimeter der Agglomeration Freiburg aufgewertet.

Mit dieser Massnahme kann eine erste Infrastruktur im Seetourismus der Agglomeration entwickelt werden. Diese Massnahme, die drei Bezirke des Kantons Freiburg betrifft, bietet eine Verbindung mit einem nachhaltigen, vergnüglichen und innovativen Verkehrsmittel.

Diese Massnahme ermöglicht zudem die Sensibilisierung der Bevölkerung für die direkt mit den natürlichen und landschaftlichen Werten verbundenen Aspekte.

Mit der Stärkung der Verbindungen zwischen zwei touristisch interessanten Natur- und Freizeiträumen im Sinne der Natur- und Landschaftsstrategie des AP4 wertet diese Massnahme die öffentlichen Freiräume auf, die sich in der Nähe der Siedlungsgebiete befinden (WK2.2). Diese Massnahme verbessert zudem mit der Diversifizierung der Fortbewegung innerhalb des Agglomerationsgebiets die Qualität des Verkehrssystems (WK1).

Ein hochwertiges Angebot an Freiräumen spielt eine wichtige Rolle für die Ausführbarkeit der Entwicklung nach innen. Die Verbesserung und die Diversifizierung der Erreichbarkeit der öffentlichen Freiräume in Nähe der Siedlungsgebiete sind so eine Begleitmassnahme für die im AP4 geförderte Verdichtung der Bauzone (MOCA5).

In der Umsetzung federführende Stelle

- Freiburg Tourismus und Region
- Düdingen Tourismus

Finanzierungsschlüssel

- Freiburg Tourismus und Region
- Agglomeration Freiburg
- Groupe E

Erforderliche Koordination

- Agglomeration Freiburg
- Groupe E
- Gemeinde Freiburg
- Gemeinde Düdingen

Bau- und Finanzierungsreife

- Machbarkeitsstudie (im Anhang)
- Verpflichtung der Gemeinden zur Umsetzung der Massnahmen

Referenzmassnahme: Indirekt mit der Massnahme 4NL.04.01 verbunden

Zeitplan

SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50
Jahr	2020	2021	2023	2023	2023	2024	2024

Umwelt

-

Quantitative Angaben

-

4NL.07

Wiederaufgenommene Massnahme: Weiterführung von 3NL.03.00

Stärkung der Verbindung zwischen Langsamverkehr, Natur und Landschaft

Kosten:
CHF 1'000'000

Massnahmenpaket ohne Antrag auf Pauschalbeitrag Natur und Landschaft

Priorität: A



Ziele

Das Ziel dieser Massnahme ist die Aufwertung der landschaftlichen und natürlichen Qualität der Langsamverkehrsachsen der Agglomeration durch die Pflanzung von Bäumen, die Begrünung und die Bereitstellung von Mikrostrukturen für den Publikumsempfang.

Die Massnahme zielt darauf ab, die Gemeinden zur Umsetzung von Landschaftsprojekten zu ermutigen, mit denen die Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes gestärkt werden kann. Diese heute noch nicht bestimmten Projekte können sich abhängig von den Gelegenheiten ergeben (Strassenarbeiten, Kanalsanierungen usw.). In diesem Rahmen bietet die Agglomeration den Mitgliedgemeinden eine fachliche und finanzielle Unterstützung.

Die Unterstützung der Agglomeration nimmt folgende Form und Bedingungen an:

- in erster Linie Subventionierung von Landschaftsprojekten auf den Hauptachsen für den Langsamverkehr und auf den städtischen Boulevards im Sinne der AP4-Strategien. Zusätzlich Projekte, die in globale Landschaftsprojekte integriert sind oder die Gestaltung von kohärenten Strassenraumabschnitten vorschlagen;
- Subventionierung von 50 % der Kosten für die Studie und/oder Umsetzung zulasten der Gemeinde mit einer Deckelung bei CHF 100'000 pro Projekt;
- Beschränkung auf zwei Projekte pro Gemeinde;
- Beiträge innerhalb der Grenzen des Massnahmenbudgets;

Zweckmässigkeit

Abgesehen von ihrer Eigenschaft als funktionale Fortbewegungsanlage werden die Langsamverkehrsachsen von den Natur- und Landschaftsstrategien des AP4 auch als strukturierende Freiraumachsen betrachtet. Diese Langsamverkehrsverbindungen durchziehen die Freiräume und sind folglich als fester Bestandteil des Landschaftsnetzes der Agglomeration zu betrachten, dessen Verbesserung sowohl über die Attraktivität der Routen wie auch über jene der verschiedenen verbundenen Standorte erfolgt.

Die Realisierung von landschaftlichen Eingriffen entlang der Langsamverkehrsverbindungen macht diese Abschnitte nicht nur attraktiver für die Nutzerinnen und Nutzer, sondern schafft auch Lebensräume für Kleintiere und Pflanzen, wodurch die Zielarten begünstigt werden. Die Langsamverkehrsachsen sind in diesem Sinn ein interessanter Hebel für die Verbesserung der Biodiversität und die Vernetzung der Lebensräume innerhalb des Agglomerationsgebietes.

In Anwendung der Natur- und Landschaftsstrategien des AP4 entspricht diese Massnahme einer integrierten Aufwertung der öffentlichen Freiräume, indem die Aspekte der funktionalen und der Freizeitnutzung mit den landwirtschaftlichen und natürlichen Aspekten in Einklang gebracht werden. Aus einer Sicht der Stadtnatur erhöht diese Massnahme zudem die quantitative und qualitative Präsenz von begrünten und/oder biodiversitätsfördernden Flächen im städtischen Gebiet.

Mit einer Begrünung und einer Verlandschaftlichung der Fortbewegungsachsen stärkt diese Massnahme die Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes der Agglomeration (WK1.5). Durch ein Angebot an kleinen, an die Verbindungswege angeklammerten grünen Lungen ermöglicht diese Massnahme zudem die Aufwertung und die Verbindung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet (WK2.2). Mit dieser Massnahme wird die Verkehrsverlagerung (WK1.2) im Rahmen der funktionalen und Freizeitfortbewegung (MOCA1) gefördert.

In der Umsetzung federführende Stelle

- Gemeinden Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne

Finanzierungsschlüssel

- Mitgliedgemeinden
- Agglomeration Freiburg

Erforderliche Koordination

- Agglomeration Freiburg

Bau- und Finanzierungsreife

- Die Agglomeration Freiburg und ihre Mitgliedgemeinden koordinieren sich jährlich, um die Umsetzung von konkreten Projekten sicherzustellen, die den Zielen dieser Massnahme entsprechen

Referenzmassnahme: Eng mit der Massnahme 4NL.09 verbunden

Zeitplan

SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50
Jahr	-	-	-	-	-	-	-

Umwelt

-

Quantitative Angaben

-

4NP.08

Mesure reprise : dans la continuité de 3NP.01

Valorisation des parcs urbains

Coûts : CHF
8'260'000

**Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire
Nature et paysage**

Priorité : A



Objectifs

- Améliorer l'aménagement des parcs urbains en renforçant la qualité de séjour et le confort pour les usagers
- Augmenter la valeur naturelle et la biodiversité des parcs urbains
- Valoriser les perméabilités et les connectivités entre les parcs urbains et les axes forts de mobilité douce
- Assainir l'étang du parc du Jura (4NP.01A)
- Réaménager le secteur ouest du parc urbain de Cormanon par la valorisation d'une place arborée et d'une place minérale (4NP.01B)

Opportunité

La mesure 3NP.01 du PA3 a débouché sur la planification du projet des Grand-Places qui se réalisera à l'horizon A PA3. Elle a également permis de mener l'étude de base "Etude réseau espaces verts" qui dresse un diagnostic exhaustif de l'aménagement des parcs urbains de l'Agglomération et formule les principes inscrits dans la stratégie NP4. Deux projets concrets de valorisation de parcs urbains, suffisamment aboutit pour être inscrits à l'horizon A du PA4, alimentent et renforcent la mise en œuvre de la stratégie NP4.

Le présent paquet de mesures regroupe les projets concrets suivants :

- 4NP.08A – Réaménagement du parc du Jura (Fribourg) – CHF 7'650'000
- 4NP.08B – Valorisation de la place arborée et de la place minérale à Cormanon (Villars-sur-Glâne) – CHF 610'000

Cette mesure s'inscrit dans une perspective de valorisation intégrée de la polyvalence des espaces ouverts en conciliant des valeurs d'usage fonctionnelles et récréatives avec des valeurs paysagères et naturelles. Dans une perspective de nature en ville, elle permet également d'augmenter la présence quantitative et qualitative d'espaces végétalisés et de points d'eau en milieu urbain dense.

Plus particulièrement, le réaménagement du parc du Jura en Ville de Fribourg prévoit un décroisement des différents sous-espaces afin d'améliorer l'accessibilité du parc par la population, d'augmenter la qualité d'accueil et de confort pour les usagers, de renforcer la biodiversité ainsi que d'assainir le plan d'eau de l'étang du Jura. Le projet de place arborée et de place minérale à Villars-sur-Glâne permet d'offrir une nouvelle « porte d'entrée » sur la frange ouest du parc urbain de Cormanon en proposant une végétalisation et une qualité d'accueil accrues via l'aménagement d'un espace paysagé greffé à la TransAgglo qui traverse le secteur.

Par une amélioration ponctuelle et ciblée de la qualité d'accueil et de la valeur naturelle du réseau des parcs urbains de l'agglomération, cette mesure contribue à valoriser les espaces ouverts dans la zone urbanisée (CE2.2). Par leur interdépendance et proximité directe au réseau TransAgglo, la valorisation des parcs urbains du Jura et de Cormanon contribue également à renforcer l'attractivité de la mobilité douce (CE1.5). De plus, l'assainissement des eaux de l'étang du Jura permettra, à terme, de réduire les atteintes à l'environnement (CE4). Une offre en espaces ouverts de qualité est une mesure d'accompagnement essentielle à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5). Aussi, la promotion d'un réseau MD attractif et agrémenté d'espaces verts de qualité permet, de manière générale, de promouvoir une mobilité durable et non-motorisée (MOCA1).

Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Fribourg (4NP.08A)
- Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.08B)

Clé de répartition du financement

- Commune de Fribourg (4NP.08A)
- Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.08B)
- Agglomération de Fribourg

Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg (ensemble des projets)
- Etat de Fribourg (ensemble des projets)

Prêt à être réalisé et cofinancé

- Engagements des communes à réaliser les mesures

Mesure référence : -

Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2023	2024	2024	2024	2025

Environnement

-

Données quantitatives

-

4NL.09

Sensibilisierung für die Stadtnatur

Kosten: CHF 150'000

Förderung: eigene Leistung der Agglomeration
Natur und Landschaft

Priorität: A



Ziel und Bedingungen

- Sensibilisierung der Gemeinderät/innen und Fachpersonen sowie der Bevölkerung für die aktuellen Problematiken im nachhaltigen Umgang mit den Freiräumen im Siedlungsgebiet
- quantitative Stärkung der Präsenz der Natur im Siedlungsgebiet und Verbesserung ihrer Qualität

Beschreibung

Innerhalb der Siedlungsfläche der Agglomeration beschränken sich die Grünflächen noch oft auf Restflächen, die für die Bürgerinnen, die Fauna und die Flora wenig attraktiv sind. Diese Bereiche werden zudem oft intensiv bewirtschaftet und lassen der Natur wenig Raum. Der anthropogene (Lichtverschmutzung, Lärm usw.) und klimatische (mehr extreme Niederschläge, mehr Hitzeinselsituationen usw.) Stress ist zudem eine immer grössere Bedrohung für die Natur in der Stadt.

Gemäss den Grundsätzen der Strategie NL5 scheint eine Verstärkung der quantitativen und qualitativen Präsenz der Natur in der Stadt heute als unumgänglich, um widerstandsfähige Gebiete mitzugestalten, die sich an die klimatischen Veränderungen anpassen können.

Auf Agglomerationsebene neigen die neuen Städtebauprojekte sowie die neu von den öffentlichen Körperschaften angeeignete Verwaltungspraxis immer mehr dazu, die Herausforderungen in Verbindung mit der Stadtnatur besser zu berücksichtigen. Mit dieser Massnahme möchte die Agglomeration mit einer Reihe von konkreten Sensibilisierungsaktionen einen Beitrag zur Stärkung und zur Beschleunigung dieser positiven Tendenz leisten.

Dieses Ziel wird durch die Umsetzung eines vielfältigen Austauschs mit den Gemeinderät/innen und den Fachpersonen sowie mit der Bevölkerung der Mitgliedsgemeinden erreicht: Workshops, Vorträge/Debatten für die Übermittlung der bewährten Vorgehensweisen, Ausbildungstage, Präsentation von Fallstudien und Pilotprojekten, Veröffentlichung eines Praxisleitfadens). Folgende Themen werden diesen Austausch leiten:

- Planung und Bewirtschaftung der Pflanzungen im Siedlungsgebiet
- Aufwertung und Vernetzung der Restflächen
- Bewirtschaftung des Biodiversitätsgrünlands: extensiver Unterhalt der Räume und Eingriffe gegen invasive Neophyten
- Eingrenzung der Lichtverschmutzung

Mit einer aktiven Sensibilisierung gestützt auf konkrete und pragmatische Aktionen leistet diese Massnahme einen Beitrag zur Förderung der Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet (WK2.2). Mit der Bereitstellung von gezielten theoretischen und praktischen Hilfsmitteln ermöglicht diese Massnahme den Gemeinderät/innen und Fachpersonen sowie der Bevölkerung der Mitgliedsgemeinden, sich Kenntnisse anzueignen, um die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch zu vermindern (WK4).

Ein hochwertiges Angebot an Freiräumen spielt eine wichtige Rolle für die Ausführbarkeit der Entwicklung nach innen. Die Verstärkung der Präsenz der Natur im Siedlungsgebiet mit einem Ansatz, der Quantität mit Qualität verbindet, ist so eine grundlegende Begleitmassnahme für die im AP4 geförderte Verdichtung der Bauzone (MOCA5).

Beitragsberechtigt

-

Von der Agglomeration umgesetzte Massnahme

Dossier Subventionsgesuch

-

Von der Agglomeration umgesetzte Massnahme

Bau- und Finanzierungsreife

- Richtlinie zur Subventionierung

4NL.10

Wiederaufgenommene Massnahmen: Weiterführung von 3NL.15

Ein Baum - ein Kind

Kosten: CHF 80'000

**Massnahmenpaket ohne Antrag auf Pauschalbeitrag
Natur und Landschaft**

Priorität: A



Ziele

Das Ziel dieser Massnahme ist, dass durch das Pflanzen von Bäumen, die die Geburten des vergangenen Jahres symbolisieren, innerhalb des dichten Siedlungsgebiets mehr einheimische Grossbäume gepflanzt werden. Diese Massnahme zielt zudem darauf ab, die Bevölkerung für die Bedeutung der Aufforstung im städtischen Gebiet zu sensibilisieren und die kollektive Aneignung der öffentlichen Freiräume zu fördern. In diesem Sinn möchte die Agglomeration die Mitgliedsgemeinden bei der Umsetzung dieser Pflanzungen fachlich und finanziell unterstützen.

Die Unterstützung der Agglomeration nimmt folgende Form und Bedingungen an:

- Subventionierung von 50 % der Baum- und Pflanzkosten zulasten der Gemeinde mit einer Deckelung von CHF 1000 wenn die Gemeinde für alle Geburten des vergangenen Jahres einen Grossbaum pflanzt, bzw. von CHF 100 pro Baum, wenn die Gemeinde für jedes im vergangenen Jahr geborene Kind einen Baum pflanzt;
- Verwendung der Schilder, die von der Agglomeration bereitgestellt werden (Informationstafel zur Massnahme);
- Organisation einer Veranstaltung in Bezug auf die Pflanzung und Einladung der Familien, die im vergangenen Jahr Nachwuchs erhalten haben;
- sinnvolle Wahl des Pflanzortes (öffentlich zugänglich, symbolischer Ort usw.);
- die Gemeinden verpflichten sich, mehrere aufeinanderfolgende Jahre mitzumachen, und jede Gemeinde kann einmal pro Jahr teilnehmen.

Zweckmässigkeit

Für die Anpassung an die Klimaprognosen und für das Wohlbefinden der Bevölkerung scheint es heute unabdingbar, dass es innerhalb des Siedlungsgebiets mehr Pflanzen hat. Diese Massnahme führt die Massnahme 3NL.15 Aktion: ein Baum – ein Kind weiter, die seit 2019 umgesetzt wird und bei den Gemeinden und Familien sehr beliebt ist.

Die Massnahme gibt den Gemeinden Anreize, einen Baum zu pflanzen, der für die im vergangenen Jahr geborenen Kinder steht. Die Gemeinden können wählen, ob sie für alle Geburten einen Grossbaum oder für jede Geburt einen Baum pflanzen. Zur Pflanzung wird eine Veranstaltung für die Familien organisiert, um über das Vorgehen zu informieren und die Bevölkerung zu sensibilisieren. Bei der Pflanzung wird eine spezifische Beschriftung (Tafel) angebracht.

Diese Massnahme entspricht dem Handlungsbedarf der quantitativen und qualitativen Förderung von Grünflächen auf allen Ebenen der Agglomeration. In Anwendung der Natur- und Landschaftsstrategien des AP4 steht diese Massnahme für den Willen, die Attraktivität der Freiräume in unmittelbarer Nähe des Siedlungsgebiets zu erhöhen, indem ihre landschaftliche Qualität verbessert wird. Aus Sicht der Stadtnatur hilft diese Massnahme zudem gegen den Hitzeinseleffekt.

Mit der Begrünung des städtischen Raums zielt diese Massnahme auf die Förderung der kollektiven Aneignung der städtischen Freiräume ab und leistet einen Beitrag zur Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet (WK2.2). Durch ihre symbolische Funktion schafft diese Massnahme ein Ziel für einen Spaziergang oder einen Versammlungsort, wobei die regionalen Freiräume aufgewertet werden (WK4.3).

Die Begrünung ist Teil einer Natur- und Landschaftsstrategie im weiteren Sinn, die eine wichtige Rolle für die Ausführbarkeit des Verdichtungsprozesses der Bauzone spielt, der mit dem AP4 gefördert wird (MOCA5).

In der Umsetzung federführende Stelle

- Gemeinden Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne

Finanzierungsschlüssel

- Mitgliedgemeinden
- Agglomeration Freiburg

Erforderliche Koordination

- Agglomeration Freiburg

Bau- und Finanzierungsreife

- Die Agglomeration Freiburg und ihre Mitgliedgemeinden koordinieren sich jährlich, um die Umsetzung von konkreten Projekten sicherzustellen, die den Zielen dieser Massnahme entsprechen

Referenzmassnahme: Eng mit der Massnahme 4NL.09 verbunden

Zeitplan

SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50
Jahr	-	-	-	-	-	-	-

Umwelt

-

Quantitative Angaben

-

4NL.11

Wiederaufgenommene Massnahme: -

Qualifikation und Vernetzung von Restflächen

Kosten:
CHF 1'000'000

Massnahmenpaket ohne Antrag auf Pauschalbeitrag
Natur und Landschaft

Priorität: A



Ziele

Das Ziel dieser Massnahme ist, mit einer Aufwertung der sogenannten «Restflächen» die ökosystemischen Eigenschaften und den Publikumsempfang innerhalb der Siedlungsfläche und/oder der Siedlungsrandgebiete der Agglomeration zu verbessern. Die Massnahme zielt darauf ab, die Gemeinden zur Umsetzung von Projekten zu ermutigen, mit der die natürliche und landschaftliche Attraktivität der Agglomeration gestärkt werden kann. Im Rahmen dieser Projekte, die heute nicht bekannt sind, bietet die Agglomeration den Mitgliedsgemeinden eine fachliche und finanzielle Unterstützung.

Die Unterstützung der Agglomeration nimmt folgende Form und Bedingungen an:

- Beiträge für Projekte mit einem kohärenten und ganzheitlichen Landschaftsgestaltungskonzept, das auf mehrere Räume angewandt wird;
- Subventionierung von 50 % der Kosten für die Studie und/oder Umsetzung zulasten der Gemeinde mit einer Deckelung bei CHF 100'000;
- Beschränkung auf zwei Projekte pro Gemeinde;
- Beiträge innerhalb der Grenzen des Massnahmenbudgets.

Zweckmässigkeit

Innerhalb der Bauzonen oder des öffentlichen Bereichs gibt es zahlreiche Freiräume ohne genaue Funktion, wie beispielsweise die Flächen an den Weg-, Strassenrändern und an den Verkehrsinseln. Diese Elemente bestehen oft aus versiegelten Flächen ohne ökosystemischen oder Aufenthaltswert. Sie sind so für die Fauna, Flora oder auch die Bevölkerung wenig attraktiv. Mit einem kohärenten Landschaftsgestaltungskonzept bieten diese Flächen, die im Sinn dieser Massnahme als «Restflächen» bezeichnet werden können, ein besonders grosses und interessantes Potenzial für die natürliche und landschaftliche Aufwertung.

Vor der aktuellen Problematik des Klimawandels stellt die fehlende starke und hochwertige grüne Infrastruktur innerhalb der Siedlungsfläche der Agglomeration aus Sicht der Raumplanung ein Risiko dar (Unmöglichkeit, Regenwasser aufzufangen, Zunahme von Hitzeinselsituationen usw.). Mit einer gezielten Aufwertung und einer Vernetzung der Restflächen kann die grüne Infrastruktur innerhalb der Siedlungsfläche der Agglomeration gestärkt und verbunden und neue Biotope geschaffen werden, die einer Vielzahl von Arten Zuflucht bieten. Durch die Verwandlung dieser Restflächen kann auch die Attraktivität der städtischen Landschaft für die Menschen gesteigert werden.

In Anwendung der Natur- und Landschaftsstrategien des AP4 entspricht diese Massnahme einer integrierten Aufwertung der öffentlichen Freiräume, indem die Aspekte der funktionalen und der Freizeitnutzung mit den landwirtschaftlichen und natürlichen Aspekten in Einklang gebracht werden. Aus Sicht der Stadtnatur ermöglicht diese Massnahme zudem eine stärkere quantitative und qualitative Präsenz von begrünten und/oder biodiversitätsfördernden Flächen im dichten städtischen Gebiet.

Die Ziele dieser Massnahme können durch die Inanspruchnahme von einfachen oder kostengünstigen landschaftlichen Dispositiven erreicht werden, wie die Gestaltung von pflanzlichen Mikrostrukturen für Zielarten, das Entfernen von Zäunen, das Aufstellen von Möblierungselementen oder die Gestaltung von Steinflächen oder Insektenhotels.

Mit einer gezielten Verbesserung und einer Vernetzung der Restflächen innerhalb der Siedlungsfläche leistet diese Massnahme einen Beitrag zur Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet (WK2.2). Zudem trägt diese Massnahme durch die Reduktion der versiegelten Flächen und die Steigerung des ökologischen und Umweltwerts der öffentlichen Freiräume mit der Einpflanzung von neuen Grünelementen dazu bei, die Luftschadstoffe und Treibhausgase zu fassen (WK4.1) und die Lärmemissionen (WK4.2) im Siedlungsgebiet zu senken.

Ganz allgemein bereichert diese Massnahme zudem die Attraktivität der Stadtlandschaft für den Menschen. Ein hochwertiges Freiraumangebot ist so eine grundlegende Begleitmassnahme für die im AP4 geförderte Verdichtung der Bauzone (MOCA5).

In der Umsetzung federführende Stelle

- Gemeinden Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne

Finanzierungsschlüssel

- Mitgliedgemeinden
- Agglomeration Freiburg

Erforderliche Koordination

- Agglomeration Freiburg

Bau- und Finanzierungsreife

- Die Agglomeration Freiburg und ihre Mitgliedgemeinden koordinieren sich jährlich, um die Umsetzung von konkreten Projekten sicherzustellen, die den Zielen dieser Massnahme entsprechen

Referenzmassnahme: Eng mit der Massnahme 4NL.09 verbunden

Zeitplan

SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50
Jahr	-	-	-	-	-	-	-

Umwelt

-

Quantitative Angaben

-



4NL.12

Beteiligung an Natur- und Landschaftsprojekten

Kosten: CHF 125'000

**Förderung: eigene Leistung der Agglomeration
Natur und Landschaft**

Priorität: A



Ziel und Bedingungen

Das Ziel dieser Massnahme ist die Förderung von partizipativen Verfahren in Natur- und Landschaftsprojekten. In diesem Sinn bietet die Agglomeration eine fachliche und finanzielle Unterstützung für die Integration von partizipativen Verfahren in die von den Mitgliedsgemeinden getragenen Projekte, die allgemein dem Sinn der Natur- und Landschaftsstrategien des AP4 entsprechen.

Die Unterstützung der Agglomeration nimmt folgende Form und Bedingungen an:

- Subventionierung der Kosten des partizipativen Verfahrens zulasten der Gemeinde mit einer Deckelung bei CHF 25'500;
- Beschränkung auf zwei partizipative Verfahren pro Gemeinde;
- Beiträge innerhalb der Grenzen des Massnahmenbudgets;
- Integration der Agglomeration in die Projektkontrolle.

Beschreibung

Die partizipativen Verfahren bieten eine Gelegenheit, die Zweckmässigkeit, den Sinn und die Zustimmung zu den Raumplanungsprojekten im Allgemeinen und der Natur- und Landschaftsprojekte im Besonderen zu stärken. Die Natur- und Landschaftsprojekte ermöglichen eine feinfühligere Formung des Freiraums, wobei die städtischen Gebiete durch eine quantitative und qualitative Ergänzung mit natürlichen Elementen und durch eine grössere Biodiversität bereichert werden. Die Natur- und Landschaftsprojekte eignen sich aufgrund ihrer Wirkung auf den öffentlichen Raum und aufgrund ihres Gemeinschaftscharakters besonders gut für partizipative Verfahren. Als Reaktion auf einen für den Bereich Natur und Landschaft des AP4 identifizierten Handlungsbedarf bieten die partizipativen Verfahren zudem die Gelegenheit, die Bevölkerung für die verschiedenen Lebensräume, die sie umgibt, sowie für ihren Schutz zu sensibilisieren (wie auch für aktuelle Problematiken wie Biodiversität, Klimawandel oder Stadtnatur).

Mit dieser Massnahme möchte die Agglomeration den Gemeinden ihre jüngsten Erfahrungen mit partizipativen Verfahren in Natur- und Landschaftsprojekten zur Verfügung stellen (erworben im Rahmen von Projekten, die von der Agglomeration unterstützt werden, wie Grünraum Freiburg, Freiraum Freiburg usw.).

Beitragsberechtigt

- Gemeinden Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne

Dossier Subventionsgesuch

- Beschreibung des Verfahrens und/oder Pflichtenheft, wenn vorhanden
- Realisierungszeitraum
- Projektkosten

Bau- und Finanzierungsreife

- Richtlinie zur Subventionierung

Massnahmenkatalog

- 01 Lokalisierung der Massnahmen
- 02 Massnahmenblätter Siedlungsentwicklung
- 03 Massnahmenblätter Mobilität
- 04 Massnahmenblätter Natur und Landschaft
- 05 Massnahmenblätter Energie**
- 06 Übersichtstabellen der Massnahmen

4E.01

Schaffung einer Energiekommission

Kosten: CHF -

Förderung: eigene Leistung der Agglomeration Energie

Priorität: A



Ziel und Bedingungen

- Erhalt einer Struktur, mit der die Gemeinden bei der Wahl der Energieoptionen unterstützt und beraten werden können, wobei die bereits in der Agglomeration erworbenen Erfahrungen genutzt werden
- Förderung des Informationsaustauschs im Energiebereich innerhalb der Agglomeration

Beschreibung

Die Ressourcen der Gemeinden sind beschränkt und es werden wenig Informationen ausgetauscht. Durch die Schaffung einer Struktur für den Austausch zwischen den Mitgliedsgemeinden kann dank diesem Informationsaustausch und einem drei- bis viermal jährlich stattfindenden, regelmässigen Dialog an Effizienz und Wirksamkeit gewonnen werden. Die Bündelung stellt zudem die regionale Koordination sicher.

Mit der Unterstützung von Fachpersonen kann diese Kommission den Gemeinden eine Beratung zu den Massnahmen bieten, um ihre Detailbebauungspläne und/oder ihre Gemeindebaureglemente zu vereinheitlichen. Dies namentlich in den Bereichen:

- Gebäudesanierungspolitik
- stärkere Beschränkung der Verwendung von fossilen Energieträgern
- Ausbau der Fernheizungen
- Koordination des Ausbaus der genutzten Photovoltaik

Diese Aktionen haben positive Auswirkungen auf das WK4, da sie die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch vermindern. Die bereits in einigen Gemeinden umgesetzten guten Vorgehensweisen können aufgenommen und neue Ideen für eine rationelle Energieverwendung diskutiert und umgesetzt werden.

Beitragsberechtigt

-

Von der Agglomeration umgesetzte Massnahme

Dossier Subventionsgesuch

-

Von der Agglomeration umgesetzte Massnahme

Bau- und Finanzierungsreife

- Richtlinie zur Subventionierung der Massnahmen des Richtplans der Agglomeration Freiburg

4E.02

Mesure reprise : -

Suivi de la planification énergétique

Coûts : CHF 40'000

Etude : prestation assumée par l'Agglomération Energie

Priorité : A



Objectifs

- Disposer de données actualisées pour vérifier l'atteinte des objectifs énergétiques définis dans le cadre du plan régional des énergies et du PA4
- Disposer de données fiables comme base de discussion pour la commission de l'énergie

Opportunité

L'ajustement des actions en matière énergétique nécessite un suivi périodique régulier avec la récolte et le suivi de ces données pour disposer de bases objectives nécessaires à l'évaluation des objectifs et au pilotage de la planification des actions.

Ce recensement des données permet une actualisation régulière du plan régional des énergies de l'Agglomération. Ce plan régional des énergies a servi de base pour les aspects énergétiques du PA4 et les versions actualisées serviront de base pour les projets d'agglomération suivants.

Ce suivi permet une amélioration du CE4 pour réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources en ayant une vue d'ensemble actualisée permettant une action ciblée.

Responsable de la mise en œuvre • Agglomération de Fribourg	Clé de répartition du financement • Agglomération de Fribourg																
Coordination nécessaire • Communes membres																	
Prêt à être réalisé et cofinancé • Plan régional des énergies	Mesure référence : -																
Calendrier <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	-	-	-	-	-	-	-
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	-	-	-	-	-	-	-										
Environnement • La mesure permet le suivi de la situation énergétique et des améliorations par des actions ciblées sur la base des données récoltées • La mesure permet la poursuite des objectifs fixés dans la stratégie énergétique 2050 et dans la loi cantonale sur l'énergie																	
Données quantitatives Les données sont actualisées tous les quatre ans permettant une coordination entre la mise à jour du plan régional des énergie et sa coordination avec le projet d'agglomération.																	

4E.03 Wiederaufgenommene Massnahme: -

Schaffung eines Energiewerkzeugkastens für die Gemeinden

Kosten: CHF 40'000

Projektierung: eigene Leistung
Energie

Priorität: A



Ziele

- Bereitstellung von Werkzeugen und Vorschriften für die Agglomerationsgemeinden
- Änderung der Gemeindereglemente (GBR) anhand der Elemente, die für die Anpassung der Energiepolitik bereitgestellt werden

Zweckmässigkeit

Das Beschliessen der Einführung von neuen rechtlichen Massnahmen, um die Energiepolitik zu beeinflussen, ist nicht immer einfach. Oft stellt die Ungewissheit in Bezug auf die positiven oder negativen Auswirkungen der geplanten Massnahmen ein Hindernis dar. Mit der Diskussion, dem Erfahrungsaustausch und der Bündelung im Rahmen der Energiekommission sowie mit der Bereitstellung von Werkzeugen, die sich bewährt haben, kann dieser Schritt gewagt werden.

Der Werkzeugkasten besteht aus einem Katalog mit Modellmassnahmen, die die Gemeinden aufnehmen können. Er enthält einen Textentwurf für die GBR und die Verfahren für eine ordnungsgemässe Aufnahme. Wenn möglich wird der Entwurf mit den Erfahrungen der Gemeinden begleitet, die die Massnahme auf ihrem Gebiet bereits eingeführt haben.

Diese Massnahme wirkt sich positiv auf das WK4 aus und vermindert die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch, indem die rechtlichen Änderungen der Gemeinden mit Elementen erleichtert werden, die sich bewährt haben. Praktische Anwendungen sind beispielsweise die Hilfe für die Umsetzung einer beispielhaften Politik für die Gemeindegebäude, die Umsetzung von Verpflichtungen im Energiebereich, Anreize für die Renovation und Sanierung von Gebäuden oder auch die Förderung von Photovoltaikanlagen.

In der Umsetzung federführende Stelle <ul style="list-style-type: none"> • Agglomeration Freiburg • Mitgliedgemeinden 	Finanzierungsschlüssel <ul style="list-style-type: none"> • Agglomeration Freiburg 																
Erforderliche Koordination <ul style="list-style-type: none"> • Mitgliedgemeinden 																	
Bau- und Finanzierungsreife <ul style="list-style-type: none"> • Regionaler Energieplan 	Referenzmassnahme: -																
Zeitplan <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="border-bottom: 1px solid black;">SIA</th> <th style="border-bottom: 1px solid black;">10</th> <th style="border-bottom: 1px solid black;">20</th> <th style="border-bottom: 1px solid black;">30</th> <th style="border-bottom: 1px solid black;">Kredit</th> <th style="border-bottom: 1px solid black;">Bewilligung</th> <th style="border-bottom: 1px solid black;">40</th> <th style="border-bottom: 1px solid black;">50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Jahr</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50	Jahr	-	-	-	-	-	-	-
SIA	10	20	30	Kredit	Bewilligung	40	50										
Jahr	-	-	-	-	-	-	-										
Umwelt <ul style="list-style-type: none"> • Die Änderung der Gemeindereglemente hat eine direkte Auswirkung auf die von den geänderten Artikeln angestrebten Energiebestandteile. • Die Massnahme ermöglicht die Weiterverfolgung der Ziele der Energiestrategie 2050 und des kantonalen Energiegesetzes. 																	
Quantitative Angaben <p>-</p>																	

4E.04

Energiepreis

Kosten: CHF 10'000

Förderung: eigene Leistung der Agglomeration Energie

Priorität: A



Ziel und Bedingungen

- Verleihung eines Preises für eine Initiative oder eine konkrete Realisierung im Energiebereich von öffentlichen oder privaten Akteuren
- eine sichtbare und konkrete Energiethematik
- Sensibilisierung für Fragen der Energiewirtschaft und -effizienz

Beschreibung

Das Thema Energieverbrauch und -produktion ist ein massgebender Bestandteil des Umweltschutzes. Zahlreiche Initiativen oder Realisierungen werden nicht bemerkt, obwohl sie andere Projekte inspirieren oder ungenutzte Möglichkeiten aufzeigen könnten.

Mit der Durchführung eines zweijährlichen Wettbewerbs können die umgesetzten Realisierungen mit einem Preis gewürdigt werden. Dank der geschaffenen Sichtbarkeit wird sensibilisiert und neue Projekte werden ermutigt.

Die Verleihung eines Energiepreises ermöglicht mit dem Vorstellen von guten Beispielen und der Sensibilisierung der Bevölkerung und Gemeinden für Energieaktionen eine positive Auswirkung auf das WK4 für die Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauch.

Beitragsberechtigt

- Mitgliedsgemeinden der Agglomeration
- Unternehmen oder Privatpersonen, die in der Agglomeration Freiburg niedergelassen sind

Wettbewerbsdossier

-

Das Wettbewerbsdossier enthält die fachtechnische Projektbeschreibung, die Auswirkungen und Nutzen der Anlage, den Ursprung des Projekts und seine Realisierung, eine Wirksamkeitskontrolle, die finanziellen Bestandteile sowie Fotografien oder Darstellungen und wird von den Wettbewerbsteilnehmenden bei der Organisation eingereicht. Die genauen Modalitäten und Details werden bei jeder Ausgabe kommuniziert.

Die Energiekommission der Agglomeration fungiert als Jury und analysiert die Projekte, die für die Verleihung des Energiepreises der Agglomeration Freiburg eingereicht werden.

Bau- und Finanzierungsreife

- Richtlinie zur Subventionierung der Massnahmen des Richtplans der Agglomeration Freiburg

Massnahmenkatalog

- 01 Lokalisierung der Massnahmen
- 02 Massnahmenblätter Siedlungsentwicklung
- 03 Massnahmenblätter Mobilität
- 04 Massnahmenblätter Natur und Landschaft
- 05 Massnahmenblätter Energie
- 06 **Übersichtstabellen der Massnahmen**

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten
Mesures des planifications supérieures	4M.01.01	Route de liaison Marly - Matran	Etat de Fribourg	-
	4M.01.02	Pont sur la Gérine, accès Marly Innovation Center (MIC) - Ancienne-Papeterie	Etat de Fribourg	-
	4M.01.03	Route de liaison Birch - Luggiwil	OFROU	-
	4M.01.04	Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-nord	OFROU	-
	4M.01.05	Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-Sud/Centre	OFROU	-
	4M.01.06	Réaménagement de la jonction autoroutière de Matran	OFROU	-
	4M.04.01	Nouvelle halte ferroviaire du plateau d'Agy	CFF	-
	4M.07.04	Franchissement MD du Lavapesson et de l'A12	OFROU	-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité A - Urbanisation	4U.01	Monitoring du territoire	Agglomération de Fribourg	200'000		-
	4U.02	Coordination du développement par axe fonctionnel	Agglomération de Fribourg	60'000		-
	4U.03	Sensibilisation au développement vers l'intérieur	Agglomération de Fribourg	175'000		-
	4U.04	Qualité urbaine: Commission qualité	Agglomération de Fribourg	15'000		-
	4U.05	Sites stratégiques d'agglomération: appui aux procédures qualifiées	Communes de Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Villars-sur-Glâne	900'000		-
	4U.06	Etudes de développement pour les sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny	Etat de Fribourg	2'350'000		-
	4U.06A	Chamblieux-Bertigny - Etude paysagère	Etat de Fribourg		750'000	-
	4U.06B	Chamblieux-Bertigny - Pôle Jura-Chassotte	Etat de Fribourg		750'000	-
	4U.06C	Chamblieux-Bertigny - Pôle Santé Activités	Etat de Fribourg		850'000	-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité A - Mobilité, gestion du trafic	4M.01.07	Aménagement de gestion d'accès (court terme)	Etat de Fribourg	1'660'000		4M.01.01
	4M.01.07A	Aménagement d'une gestion d'accès des routes Glâne / Condoz	Etat de Fribourg	0	1'660'000	4M.01.01

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité A - Mobilité, transports publics	4M.05.01	Aménagement définitif (chaussée et quai) des arrêts pour l'extension du réseau TP urbain dans l'agglomération	Communes de Corminboeuf, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly et Villars-sur-Glâne, Etat de Fribourg (4M.05.01A), Commune de Düdingen, Etat de Fribourg (4M.05.01B), Communes de Corminboeuf, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly et Villars-sur-Glâne, Etat de Fribourg (4M.05.01C), Commune de Marly (4M.05.01D)	9'930'000		-
	4M.05.01A	Aménagement définitif (chaussée, quai et abri) des arrêts du réseau TP urbain dans l'Agglomération (excepté Düdingen, tangentielle ouest et Marly nord))	Communes de Corminboeuf, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly et Villars-sur-Glâne, Etat de Fribourg		3'030'000	-
	4M.05.01B	Aménagement définitif (chaussée, quai et abri) des arrêts du réseau TP urbain à Düdingen	Commune de Düdingen, Etat de Fribourg		2'700'000	-
	4M.05.01C	Aménagement définitif (chaussée, quai et abri) des arrêts du réseau TP urbain (nouvelle ligne tangentielle ouest)	Communes de Corminboeuf, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly et Villars-sur-Glâne, Etat de Fribourg		2'940'000	-
	4M.05.01D	Aménagement définitif (chaussée, quai et abri) des arrêts du réseau TP urbain (Ligne haut de Marly)	Commune de Marly		1'260'000	-
	4M.05.02	Aménagement du réseau routier pour de nouvelles lignes TP	Commune de Marly (4M.05.02A), Commune de Givisiez (4M.05.02B)	840'000		4M.01.05
	4M.05.02A	Aménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP à Marly (chemin du Chêne et rebroussement)	Commune de Marly		240'000	-
	4M.05.02B	Aménagement de la route d'Alcantara en faveur des TP	Commune de Givisiez		600'000	4M.01.05
	4M.05.03	Surcoûts pour le passage aux bus électriques à hydrogène	TPF	32'200'000		-
	4M.05.04	Modifications à apporter au G7 pour la transition vers l'hydrogène	TPF	8'500'000		-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité A - Mobilité, mobilité douce	4M.06.01	Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (CO Avry - Rosé)	Commune d'Avry	7'000'000		-
	4M.06.02	Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (Tunnelstrasse - Zelg -Garmiswil - Balliswil - Grandfeybrücke)	Commune de Düdingen (4M.06.02A), Commune de Düdingen (4M.06.02B), Commune de Düdingen (4M.06.02C)	9'633'000		-
	4M.06.02A	Aménagement de la TransAgglo Tunnelstrasse-Zelg	Commune de Düdingen		4'118'000	-
	4M.06.02B	Aménagement de la TransAgglo Zelg - Garmiswil	Commune de Düdingen		2'753'000	-
	4M.06.02C	Aménagement de la TransAgglo Baliswil - Grandfeybrücke	Commune de Düdingen		2'762'000	-
	4M.06.03	Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (Villars-sur-Glâne, Fribourg)	Ville de Fribourg (4M.06.03A), Commune de Villars-sur-Glâne (4M.06.03B), Ville de Fribourg (4M.06.03C)	4'330'000		-
	4M.06.03A	Aménagement de la TransAgglo sur la route de Beaumont	Ville de Fribourg		1'100'000	-
	4M.06.03B	Aménagement de la TransAgglo entre la route du Coulat et la route du Centre sportif	Commune de Villars-sur-Glâne		890'000	-
	4M.06.03C	Compléments à l'aménagement de la TransAgglo Midi - Affry - Europe	Ville de Fribourg		2'340'000	-
	4M.06.04	Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Marly)	Commune de Marly	5'335'000		-
	4M.06.05	Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Givisiez - Belfaux)	Commune de Givisiez (4M.06.05A), Commune de Belfaux (4M.06.05B)	5'377'980		-
	4M.06.05A	Aménagement de la TransAgglo sur la routes de Belfaux et du Tir-Fédéral	Commune de Givisiez		2'831'940	-
	4M.06.05B	Aménagement de la TransAgglo sur la route de Fribourg	Commune de Belfaux		2'546'040	-
	4M.06.06	Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Givisiez - Corminboeuf)	Commune de Givisiez (4M.06.06A), Etat de Fribourg (4M.06.06B), Commune de Givisiez (4M.06.06C), Commune de Corminboeuf (4M.06.06D)	3'700'710		-
	4M.06.06A	Aménagement de la TransAgglo Marly - Corminboeuf (Taconnets)	Commune de Givisiez		188'490	-
	4M.06.06B	Aménagement de la TransAgglo Marly - Corminboeuf (Etat de Fribourg)	Etat de Fribourg		1'084'700	-
	4M.06.06C	Aménagement de la TransAgglo Marly - Corminboeuf (Jo-Siffert - Givisiez)	Commune de Givisiez		1'547'520	-
	4M.06.06D	Aménagement de la TransAgglo Marly - Corminboeuf (Corminboeuf)	Commune de Corminboeuf		880'000	-
	4M.06.08	Aménagement du réseau principal d'agglomération (court terme)	Etat de Fribourg (4M.06.08A), Etat de Fribourg (4M.06.08B), Etat de Fribourg (4M.06.08C), Etat de Fribourg (4M.06.08D), Gemeinde Düdingen (4M.06.08E)	5'558'000		-
	4M.06.08A	Aménagement en faveur des cycles, route de Cormanon (mesure 2210-1a, PSV)	Etat de Fribourg		600'000	-
	4M.06.08B	Aménagement en faveur des cycles, route des Préalpes (mesure 3150-1a, PSV)	Etat de Fribourg		500'000	-
	4M.06.08C	Aménagement en faveur des cycles, route de la Glâne (Fribourg)	Etat de Fribourg		684'000	-
	4M.06.08D	Aménagement en faveur des cycles, route de la Glâne (Villars-sur-Glâne)	Etat de Fribourg		824'000	-

Mesures priorité A - Mobilité, mobilité douce	4M.06.08E	Sanierung Heitiwilstrasse	Gemeinde Düdingen		2'950'000	-
	4M.07.01	Création de rabattement / compléments aux réseaux de mobilité douce (court terme)	Commune de Matran (4M.07.01A), Commune de Matran (4M.07.01B), Commune de Granges-Paccot (4M.07.01C), Gemeinde Düdingen (4M.07.01D), Ville de Fribourg (4M.07.01E)	2'305'000		-
	4M.07.01A	Rabattement sur la TransAgglo, pour la partie est de Matran	Commune de Matran		825'000	-
	4M.07.01B	Rabattement sur la TransAgglo, pour la partie ouest de Matran	Commune de Matran		150'000	-
	4M.07.01C	Rabattement sur la future halte d'Agy, pour le quartier du Coteau	Commune de Granges-Paccot		100'000	-
	4M.07.01D	Rabattement sur la gare de Düdingen du générateur de trafic Bad Bonn	Gemeinde Düdingen		930'000	-
	4M.07.01E	Rabattement sur le réseau principale du générateur de trafic de la Motta	Ville de Fribourg		300'000	-
	4M.07.03	Sécurisation des carrefours de la TransAgglo	Etat de Fribourg (4M.07.03A), Ville de Fribourg (4M.07.03B)	160'000		-
	4M.07.03A	Sécurisation de la TransAgglo au carrefour avec la rue de Morat	Etat de Fribourg		150'000	-
	4M.07.03B	Sécurisation de la TransAgglo au carrefour avec l'avenue du Général-Guisan	Ville de Fribourg		10'000	-
	4M.07.05	Nouveaux franchissements en faveur de la mobilité douce (court terme)	Commune de Givisiez (4M.07.05A)	1'300'000		-
	4M.07.05A	Elargissement de la passerelle de mobilité douce enjambant la semi-autoroute (Givisiez)	Commune de Givisiez		1'300'000	-
	4M.07.07	Système de vélos en libre-service (VLS) performant	Service de vélos en libre-service	160'050		-
	4M.10.01	Analyse des besoins en stationnement vélo	Agglomération de Fribourg	40'000		-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité A - Mobilité, plateformes multimodales	4M.08.01	Aménagement de la plateforme multimodale - nouvelle halte RER du plateau d'Agy	Etat de Fribourg, Agglomération de Fribourg, TPF, Communes de Fribourg et Granges-Paccot	9'000'000		4M.04.01
	4M.08.03	Aménagement de P+R d'agglomération provisoires à court terme	Communes de Granges-Paccot et de Villars-sur-Glâne	200'000		-
	4M.08.03A	Aménagement d'une extension provisoire au P+R d'agglomération existant (P+R La Grange) à proximité de la gare de Villars-sur-Glâne	Commune de Villars-sur-Glâne		100'000	-
	4M.08.03B	Aménagement d'un P+R d'agglomération provisoire au sein du parking extérieur du centre commercial Fribourg-Sud	Commune de Villars-sur-Glâne		50'000	-
	4M.08.03C	Aménagement d'un P+R d'agglomération provisoire au sein du parking de Forum-Fribourg.	Commune de Granges-Paccot		50'000	-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité A - Mobilité, valorisation / sécurisation de l'espace routier	4M.02.01	Requalification des axes d'entrée (court terme)	Commune de Belfaux, Etat de Fribourg (4M.02.01A), Etat de Fribourg (4M.02.01B), Commune de Givisiez (4M.02.01C), Commune de Corminboeuf (4M.02.01D)	10'632'050		-
	4M.02.01A	Requalification de la route de la Rosière	Commune de Belfaux, Etat de Fribourg		1'429'000	-
	4M.02.01B	Requalification de la route Jo Siffert (Etat de Fribourg), avant 2024	Etat de Fribourg		3'334'000	-
	4M.02.01C	Requalification de la route Jo Siffert (Commune de Givisiez)	Commune de Givisiez		3'842'050	-
	4M.02.01D	Requalification de la route Jo Siffert (Commune de Corminboeuf)	Commune de Corminboeuf		2'027'000	-
	4M.09.02	Aménagement de centralités / traversées (court terme)	Commune de Givisiez, Transports publics fribourgeois (4M.09.02A), Ville de Fribourg (4M.09.02B)	4'835'214		-
	4M.09.02A	Réaménagement de la route des Taconnets	Commune de Givisiez, Transports publics fribourgeois		1'010'214	-
	4M.09.02B	Réaménagement de la rue de l'Hôpital	Ville de Fribourg		3'825'000	-
	4M.11.01	Assainissement des points noirs du réseau routier	Etat de Fribourg, commune d'agglomération	1'000'000		-
	4M.11.02	Soutien aux services de promotion / d'accompagnement à la mobilité douce sur le chemin de l'école	Les services organisant la mobilité douce sur le chemin de l'école	21'000		-
	4M.11.03	Soutien aux plans de mobilité scolaires	Les communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne	200'000		-
	4M.11.04	Assainissement des obstacles à la mobilité douce sur le chemin de l'école	Communes d'agglomération	1'000'000		-
	4M.11.05	Sécurisation d'accès majeurs à l'école	Commune de Granges-Paccot (4M.11.05A), Commune de Granges-Paccot (4M.11.05B), Commune de Matran (4M.11.05C), Commune de Villars-sur-Glâne (4M.11.05D)	4'370'000		-
	4M.11.05A	Requalification de la rte de Chantemerle « inférieure »	Commune de Granges-Paccot		2'250'000	-
	4M.11.05B	Requalification du pont de Chantemerle	Commune de Granges-Paccot		300'000	-
	4M.11.05C	Requalification du sentier de la gare	Commune de Matran		240'000	-
	4M.11.05D	Requalification de la route du Bugnon	Commune de Villars-sur-Glâne		1'580'000	-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité A - Mobilité, mesures axées sur les comportements	4M.12.01	Soutien aux plans de mobilité entreprise	Les entreprises situées sur le territoire de l'Agglomération de Fribourg	1'800		-
	4M.12.02	Soutien complémentaire à l'abonnement "JobAbo"	Les entreprises situées sur le territoire de l'Agglomération de Fribourg	100'000		-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité A - Mobilité, logistique urbaine	4M.13.01	Création d'un forum logistique	Agglomération de Fribourg	5'000		-
	4M.13.02	Elaboration d'un concept logistique global pour l'agglomération fribourgeoise	Agglomération de Fribourg	200'000		-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité A - Mobilité, logistique urbaine	4M.13.01	Création d'un forum logistique	Agglomération de Fribourg	5'000		-
	4M.13.02	Elaboration d'un concept logistique global pour l'agglomération fribourgeoise	Agglomération de Fribourg	200'000		-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité A - Nature & Paysage	4NP.01.01	Revitalisation de cours d'eau et berges (court terme)	Commune de Avry (4NP.01.01A), Commune de Belfaux (4NP.01.01B), Commune de Marly (4NP.01.01C), Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.01.01D), Commune de Fribourg (4NP.01.01E)	21'965'000		-
	4NP.01.01A	Revitalisation de la plaine de Seedorf	Communes d'Avry		3'200'000	-
	4NP.01.01B	Revitalisation des berges de la Sonnaz	Commune de Belfaux		20'000	-
	4NP.01.01C	Revitalisation de la Gérine	Commune de Marly		12'100'000	-
	4NP.01.01D	Revitalisation du ruisseau de l'Ile	Commune de Villars-sur-Glâne		1'020'000	-
	4NP.01.01E	Revitalisation du cours d'eau et des berges de la Sarine	Commune de Fribourg		5'625'000	-
	4NP.02	Etudes visant à améliorer la biodiversité au sein des espaces naturels	Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne	35'000		-
	4NP.03	Amélioration de la biodiversité au sein des espaces naturels	Commune de Düdingen (4NP.03A), Commune d'Avry (4NP.03B)	137'000		-
	4NP.03A	Vernetzungsprojek	Commune de Düdingen		7'000	-
	4NP.03B	Réalisation d'un biotope (Avry)	Commune d'Avry		130'000	-
	4NP.04.01	Espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels (court terme)	Commune de Belfaux (4NP.04.01A), Commune de Fribourg (4NP.04.01B), Commune de Matran (4NP.04.01C), Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.04.01D), Communes de Corminboeuf, Givisiez, Villars-sur-Glâne (4NP.04.01E)	5'725'000		-
	4NP.04.01A	Aménagement d'un espace naturel en lien avec la Sonnaz	Commune de Belfaux		70'000	-
	4NP.04.01B	Amélioration de la qualité d'accueil au sein des espaces naturels de la Sarine	Commune de Fribourg		4'775'000	-
	4NP.04.01C	Création d'un sentier didactique sur la promenade du jardin des sculptures	Commune de Matran		30'000	-
	4NP.04.01D	Revitalisation du parc boisé du Vallon de Villars	Commune de Villars-sur-Glâne		450'000	-
	4NP.04.01E	Renouvellement des aménagements du site d'accueil et des boucles pédagogiques du Bois de Mon Coeur	Communes de Corminboeuf, Givisiez, Villars-sur-Glâne		400'000	-
	4NP.05.01	Mobilité douce au sein des espaces naturels (court terme)	Commune d'Avry (4NP.05.01A), Commune de Belfaux (4NP.05.01B), Commune de Fribourg (4NP.05.01C), Commune de Granges-Paccot (4NP.05.01D/E/F),	2'630'000		-
	4NP.05.01A	Création d'un cheminement de mobilité douce pour relier la plaine de Seedorf	Commune d'Avry		1'800'000	-
	4NP.05.01B	Création d'un chemin le long de la Sonnaz, secteur terrain de foot - stand de tir	Commune de Belfaux		100'000	-
	4NP.05.01C	Pacification de la promenade de la Maigrauge	Commune de Fribourg		580'000	-

Mesures priorité A - Nature & Paysage	4NP.05.01D	Amélioration du sentier du Lavapesson	Commune de Granges-Paccot		50'000	-
	4NP.05.01E	Amélioration du sentier de Chantemerle	Commune de Granges-Paccot		50'000	-
	4NP.05.01F	Amélioration du sentier Firmin-Jacquet	Commune de Granges-Paccot		50'000	-
	4NP.06	Mise en service d'un bateau sur le lac de Schiffenen	Commune de Fribourg , Commune de Düdingen	120'000		-
	4NP.07	Renforcement du lien entre mobilité douce, nature et paysage	Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne	1'000'000		-
	4NP.08	Valorisation des parcs urbains	Commune de Fribourg (4NP.08A), Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.08B)	8'260'000		-
	4NP.08A	Réaménagement du parc du Jura	Commune de Fribourg		7'650'000	-
	4NP.08B	Valorisation de la place arborée et de la place minérale à Cormanon	Commune de Villars-sur-Glâne		610'000	-
	4NP.09	Sensibilisation à la nature en ville	Agglomération de Fribourg	150'000		-
	4NP.10	Un arbre pour votre enfant	Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne	80'000		-
	4NP.11	Qualification et mise en réseau d'espaces résiduels	Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne	1'000'000		-
	4NP.12	Participation dans les projets nature et paysage	Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne	125'000		-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil- massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité A - Energie	4E.01	Création d'une commission de l'énergie	Agglomération de Fribourg	-		-
	4E.02	Suivi de la planification énergétique	Agglomération de Fribourg	40'000		-
	4E.03	Création d'une boîte à outils énergétique pour les communes	Agglomération de Fribourg, Communes membres	40'000		-
	4E.04	Prix à l'énergie	Agglomération de Fribourg	10'000		-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil- massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité B - Mobilité, gestion du trafic	4M.01.08	Aménagement de gestion d'accès (moyen terme)	Etat de Fribourg	1'500'000		4M.01.04
	4M.01.08B	Aménagement d'une gestion d'accès des routes Morat / Englisberg	Etat de Fribourg		1'500'000	4M.01.04

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité B - Mobilité, transports publics	4M.04.02	Aménagement d'une voie bus d'accès, secteur Gérine	Commune de Marly	2'634'500		4M.01.01

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité B - Mobilité, mobilité douce	4M.06.07	Aménagement de tronçons de liaison des TransAgglos (moyen terme)	Commune de Givisiez (4M.06.07A), Commune de Düdingen (4M.06.07B), (4M.06.07C)	5'739'000		4M.01.03
	4M.06.07A	Aménagement de la TransAgglo entre la route Fin-de-la-Croix et le giratoire du Crochet	Commune de Givisiez		1'500'000	-
	4M.06.07B	Aménagement de la TransAgglo Garmiswil - Balliswil	Commune de Düdingen		1'639'000	-
	4M.06.07C	Aménagement de la TransAgglo entre AZ Birch, Fussballfelder et Luggiwil	Commune de Düdingen		2'600'000	4M.01.03
	4M.06.09	Aménagement du réseau principal d'agglomération (moyen terme)	Gemeinde Düdingen (4M.06.09A), Ville de Fribourg (4M.06.09B), Gemeinde Düdingen (4M.06.09C), Commune de Matran (4M.06.09D)	3'575'000		-
	4M.06.09A	Aménagement en faveur des cycles, tronçon Düdingen - Tafers	Gemeinde Düdingen		2'000'000	-
	4M.06.09B	Pacification des voies, secteur des Neigles	Ville de Fribourg		875'000	-
	4M.06.09C	Aménagement en faveur des piétons, Bundtels - Murtenstrasse	Gemeinde Düdingen		500'000	-
	4M.06.09D	Aménagement en faveur de la mobilité douce, route de la Pala	Commune de Matran		200'000	-
	4M.07.08	Mise en place d'une stratégie de jalonement vélos au niveau de l'agglomération	Agglomération de Fribourg	100'000		-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité B - Mobilité, plateformes multimodales	4M.08.02	Aménagement de la plateforme multimodale - halte RER de Düdingen	Commune de Düdingen	3'900'000		4M.01.03

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité B - Mobilité, valorisation / sécurisation de l'espace routier	4M.09.03	Aménagement de centralités / traversées (moyen terme)	Commune de Belfaux (4M.09.03A), Commune de Belfaux (4M.09.03B), Ville de Fribourg (4M.09.03C)	6'025'000		-
	4M.09.03A	Réaménagement de la route de Lossy	Commune de Belfaux		1'500'000	-
	4M.09.03B	Réaménagement du centre de Belfaux	Commune de Belfaux		700'000	-
	4M.09.03C	Réaménagement du carrefour Pérolles - Fonderie	Ville de Fribourg		3'850'000	-
	4M.09.04	Aménagement de centralités / traversées historiques (moyen terme)	Ville de Fribourg (4M.09.04A), Ville de Fribourg (4M.09.04B)	18'050'020		-
	4M.09.04A	Réaménagement de la traversée du Bourguillon	Ville de Fribourg		2'715'720	-
	4M.09.04B	Réaménagement du quartier du Bourg (secteur Grand-Rue)	Ville de Fribourg		15'334'300	-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité B - Nature & Paysage	4NP.01.02	Revitalisation de cours d'eau et berges (moyen terme)	Commune de Düdingen (4NP.01.02A), Commune de Corminboeuf (4NP.01.02B)	2'575'000		-
	4NP.01.02A	Revitalisierung des Düdingerbachs	Commune de Düdingen		2'000'000	-
	4NP.01.01B	Revitalisation du Tigulet accompagnée de la création d'un chemin piéton	Commune de Corminboeuf		575'000	-
	4NP.05.02	Mobilité douce au sein des espaces naturels (moyen terme)	Commune de Granges-Paccot	300'000		-
	4NP.05.02A	Création du sentier du lac	Commune de Granges-Paccot		300'000	-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité C - Mobilité	4M.05.05	Création d'infrastructures d'accès au futur hôpital cantonal pour les transports publics	Etat de Fribourg, Ville de Fribourg et commune de Villars-sur-Glâne	25'200'000		-
	4M.05.05A	Création des infrastructures « Moncor-Hôpital » pour la future ligne TP n°6	Etat de Fribourg		20'600'000	-
	4M.05.05B	Création des infrastructures "Hôpital - Jura" pour la future ligne TP n°6	Etat de Fribourg		4'600'000	-
	4M.05.06	Agrandissement du PI ferroviaire de Warpel	Commune de Düdingen	6'000'000		-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité C - Mobilité, mobilité douce	4M.07.02	Création de rabattement / compléments aux réseaux de mobilité douce (long terme)	Communes de Fribourg (4M.07.02A, 4M.07.02B), Communes de Granges-Paccot (4M.07.02C)	21'500'000		-
	4M.07.02A	Aménagement d'une liaisons MD entre l'HEIA et le quartier de la Pisciculture	Ville de Fribourg		10'640'000	-
	4M.07.02B	Aménagement d'une liaison piétonne entre le boulevard de Pérolles et la Sarine	Ville de Fribourg		7'360'000	-
	4M.07.02C	Franchissement MD de la voie ferrée pour accéder au Petit Torry depuis la route de Chantemerle - secteur Granges-Paccot	Commune de Granges-Paccot		3'500'000	-
	4M.07.06	Nouveaux franchissements en faveur de la mobilité douce (long terme)	Etat de Fribourg (4M.07.06A), Ville de Fribourg (4M.07.06B, 4M.07.06C, 4M.07.06D, 4M.07.06E)	17'840'000		-
	4M.07.06A	Franchissement MD de la voie ferrée pour accéder au Petit Torry depuis la route de Morat - secteur Fribourg	Etat de Fribourg		4'800'000	-
	4M.07.06B	Franchissement MD de l'autoroute à la hauteur du site de Bertigny	Ville de Fribourg		4'600'000	-
	4M.07.06C	Franchissement MD des voies CFF - secteur Bluefactory-Arsenaux	Ville de Fribourg		920'000	-
	4M.07.06D	Aménagement d'une passerelle MD entre Tour-Henri et la Poste du Criblet	Ville de Fribourg		5'520'000	-
	4M.07.06E	Connexion entre le quartier du Windig et la centralité du Schönberg avec une passerelle	Commune de Granges-Paccot		2'000'000	-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité C - Mobilité, plateformes multimodales	4M.08.04	Aménagement de P+R d'agglomération à long terme	Communes de Düdingen, Granges-Paccot et Villars-sur-Glâne	25'580'000		4M.01.03, 4M.01.04
	4M.08.04A	Création d'un P+R à la jonction autoroutière de Fribourg-Sud	Commune de Villars-sur-Glâne		12'880'000	4M.01.04
	4M.08.04B	Création d'un P+R à la jonction autoroutière de Düdingen	Commune de Düdingen		12'700'000	4M.01.03

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité C - Densification en vue d'améliorer le report modal	4M.09.01	Couverture de la N12	Etat de Fribourg	150'000'000		-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité C - Mobilité, valorisation / sécurisation de l'espace routier	4M.02.02	Requalification des axes d'entrée (long terme)	Ville de Fribourg (4M.02.04A, 4M.02.04B, 4M.02.04C, 4M.02.02E), Etat de Fribourg (4M.02.04D)	63'496'000		-
	4M.02.02A	Requalification de la route de Villars : Carrefours HFR - secteur Fribourg (Fribourg)	Ville de Fribourg		8'570'000	-
	4M.02.02B	Requalification de l'avenue du Général Guisan (Fribourg)	Ville de Fribourg		17'110'000	-
	4M.02.02C	Requalification de l'axe de Marly - secteur Fribourg	Ville de Fribourg		11'560'000	-
	4M.02.02D	Requalification de la place des Anciens Abattoirs -secteur Saint-Léonard	Etat de Fribourg		5'720'000	-
	4M.02.02E	Requalification de la route du Jura	Ville de Fribourg		20'536'000	-
	4M.04.03	Requalification du boulevard de Pérolles	Ville de Fribourg	10'040'000		-
	4M.09.05	Aménagement des centralités / traversées (long terme)	Ville de Fribourg	19'570'000		-
	4M.09.05A	Réaménagement de la route de Berne	Ville de Fribourg		4'800'000	-
	4M.09.05B	Réaménagement de la route de Tavel	Ville de Fribourg		2'900'000	-
	4M.09.05C	Réaménagement de la centralité du Schönberg	Ville de Fribourg		11'870'000	-
	4M.09.06	Aménagement de centralités / traversées historiques (long terme)	Ville de Fribourg	6'610'000		-
	4M.09.06A	Réaménagement de la rue de Morat (Pl. Notre-Dame - Halte Poya)	Ville de Fribourg		5'450'000	-
	4M.09.06B	Réaménagement du Varis (partie basse)	Ville de Fribourg		1'160'000	-
	4M.11.06	Aménagement d'un sentier de mobilité douce (MD) secteur En Là	Commune de Belfaux	100'000		-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité C - Mobilité, logistique urbaine	4M.13.03	Développement d'un City Hub logistique	Agglomération de Fribourg	10'000'000		-

Kategorie	Nr. Massnahme	Bezeichnung der Massnahme	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten	Kosten Teil-massnahme	Abhängigkeit von übergeordneten Massnahmen
Mesures priorité C - Nature & Paysage	4NP.04.02	Espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels (long terme)	Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.04.02A), Commune de Marly (4NP.04.02B),		-	-
	4NP.04.02A	Valorisation des rives de la Glâne	Commune de Villars-sur-Glâne		-	-
	4NP.04.02B	Amélioration de l'accès à la Gérine	Commune de Marly		-	-
	4NP.05.03	Mobilité douce au sein des espaces naturels (long terme)	Commune de Düdingen		-	-
	4NP.05.03A	Ergänzen der Wanderwegroute entlang dem Schiffensee	Commune de Düdingen		-	-

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Mesures de 2e génération, non imputables au fond d'infrastructure - Urbanisme	U-A01	2196.2.139	As2	PA2	Axe de la vie Publique	-
	U-A02	2196.2.140	As2	PA2	Axe urbain majeur	-
	U-A03	2196.2.141	As2	PA2	Axe de la dynamique future	-
	U-A04	2196.2.142	As2	PA2	Site stratégique de l'agglomération Gare Gribourg - Plateau de Pérolles - Cardinal	-
	U-A06	2196.2.144	As2	PA2	Site stratégique d'agglomération de Givisiez	-
	U-A07	2196.2.145	As2	PA2	Site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg	-
	U-A10	2196.2.148	As2	PA2	Centralité partagé Avry et Matran	-
	U-A13	2196.2.151	As2	PA2	Centralités de Marly	-
	U-B01	2196.2.152	As2	PA2	Intensifier le renouvellement urbain et la densification	-
	P-1	2196.2.153	As2	PA2	Parc naturel périurbain fluvial de la Sarine et de ses affluents, nouveau parc d'agglomération	-
	P-2	2196.2.154	As2	PA2	Parc urbain du Torry	-
	P-3	2196.2.155	As2	PA2	Environnement agricole - agriculture urbaine	-
	P-4	2196.2.156	As2	PA2	Développement durable des hameaux	-
	E-1	2196.2.157	As2	PA2	Milieus naturels	-
	E-2	2196.2.158	As2	PA2	Nuisances sonores	-
	E-4	2196.2.160	As2	PA2	Protection des eaux souterraines	-
	E-5	2196.2.161	As2	PA2	Autres thèmes environnementaux	-

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Liste des mesures, priorité A	11.12	2196.2.013	A2	PA2	Aménagement de voies bus sur la route de la Chassotte, jusqu'aux giratoires de la Colombière et de la Chassotte, et arrêts sur chaussée (2 directions)	2'035'000
	11.13	2196.2.014	A2	PA2	Aménagement d'arrêts sur la Hauptstrasse à l'entrée Sud de Düdingen, pour les lignes régionales	150'000
	11.14	2196.2.015	A2	PA2	Extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte	2'400'000
	12.01	2196.2.017	A2	PA2	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	5'932'000
	12.03	2196.2.019	A2	PA2	Aménagement de l'interface de la halte de Villars-sur-Glâne	1'215'000
	12.04	2196.2.020	A2	PA2	Aménagement de l'interface de la halte de Givisiez, avec organisation de l'interface avec les bus urbains et les circulations MD	3'116'000
	21.02	2196.2.038	A2	PA2	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos en franchissement de l'avenue Tivoli, avec continuité au Nord de la gare et vers Tour-Henri	850'000
	21.07	2196.2.043	A2	PA2	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos sur la semi-autoroute entre Villars-Vert et Moncor, au carrefour de Belle-Croix	900'000
	21.09	2196.2.045	A2	PA2	Réalisation de deux franchissements mobilité douce des voies de la halte de Givisiez, avec accès aux quais	4'500'000
	21.13	2196.2.049	A2	PA2	Aménagement pour les cycles du pont de Grandfey	2'300'000
	21.16	2196.2.052	A2	PA2	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des voies ferrées, entre la Bahnhofplatz et la Haltaweg	3'000'000
	41.02	2196.2.081	A2	PA2	Réaménagement du secteur de la Cathédrale	2'453'000
	41.06	2196.2.206	A2	PA2	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités	3'146'000
	41.09	2196.2.088	A2	PA2	Aménagement de l'avenue Beauregard et de la connexion MD vers la gare	1'840'000
	41.10	2196.2.089	A2	PA2	Réaménagement de la place Vignettaz-Daler et de ses arrêts	1'135'000
	41.17	2196.2.095	A2	PA2	Aménagement d'un passage inférieur TP et MD pour le franchissement de la route de Cormanon (Dort-Verte)	1'850'000
	43.05	2196.2.111	A2	PA2	Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez (VALTRALOC), secteur de la route de Belfaux (RC)	2'671'000
	43.12	2196.2.118	A2	PA2	Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC), phase I.a	3'000'000
	45.02	2196.2.130	A2	PA2	Réalisation d'un nouvel accès à Matran, pour la mise en œuvre du concept des transports publics	1'500'000

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Liste des mesures, priorité A - Mise en en œuvre d'une centrale de régulation du trafic	A	2196.2.203	Av2	PA2	Mise en oeuvre d'une centrale de régulation du trafic	300'000
	11.04	2196.2.005	A2	PA2	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	70'000
	11.05	2196.2.006	A2	PA2	Aménagement d'une voie bus sur la rue de l'Hôpital, en approche du carrefour giratoire de Joseph-Piller (direction Givisiez)	5'000
	11.06	2196.2.007	A2	PA2	Aménagement d'un arrêt sur chaussée à l'arrêt "Miséricorde" (direction Givisiez/Torry) et d'une voie bus (direction gare) sur la route du Jura	132'000
	11.07	2196.2.008	A2	PA2	Aménagement de voies bus, avec priorisation pour les TP, le long de l'avenue du Midi	299'000
	11.08	2196.2.009	A2	PA2	Aménagement d'une voie bus en contresens sur la route des Arsenaux (direction gare)	311'000
	11.09	2196.2.010	A2	PA2	Aménagement d'une voie bus sur le chemin des Pensionnats (direction gare) et priorisation TP au giratoire	353'000
	11.10	2196.2.011	A2	PA2	Réalisation de voies bus continues en entrée de Fribourg, entre Marly Grand-Pré et Pérolles (direction gare)	6'223'000
	11.11	2196.2.012	A2	PA2	Aménagement de voies bus sur les routes de Villars et de Moncor, en approche et sortie du carrefour de Belle-Croix (2 directions)	263'000
	41.14	2196.2.203	A2	PA2	Réaménagement de la route de la Chassotte-Jura, franchissement de l'A12 et carrefour Jura-Broye	1'114'000
	42.01	2196.2.203	A2	PA2	Aménagement d'un couloir bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section ouest	1'006'000

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Liste des mesures, priorité A - Mobilité douce	20.05	2196.2.024	A2	PA2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre Cormanon et la route du Fort-St-Jacques - Chemin MD	331'000
	20.06	2196.2.025	A2	PA2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la rue du Marterey et la route de la Glâne, aux Daillettes	100'000
	20.07	2196.2.026	A2	PA2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le Croset et le Platy à Villars-sur-Glâne	1'160'500
	20.08	2196.2.027	A2	PA2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons / vélos entre la halte de Villars-sur-Glâne et le Verger	400'000
	20.09	2196.2.028	A2	PA2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos sur la couverture de l'autoroute A12	459'000
	20.10	2196.2.029	A2	PA2	réalisation d'itinéraires mixtes piétons/vélos dans la Z.I. de Givisiez (raboutement vers les routes Jo-Siffert et Château-d'Affry et leurs arrêts TP)	528'000
	20.13	2196.2.032	A2	PA2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte CFF de Rosé, Avry et le cycle d'orientation de la Sarine-Ouest	328'000
	20.14	2196.2.033	A2	PA2	Réalisation des compléments nécessaires à l'itinéraire mixte piétons / vélos entre le viaduc de Grandfey et la gare de Düringen (Transagglo), section Düringen - Zelig	3'680'000
	22.02	2196.2.054	A2	PA2	Aménagement complémentaire à l'itinéraire mixte piétons/vélos entre la gare de Fribourg et le site de Saint-Léonard, le long des voies ferroviaires	195'000
	22.03	2196.2.055	A2	PA2	Aménagement de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section Est	404'000
	22.04	2196.2.056	A2	PA2	Aménagement d'itinéraires mixtes piétons/vélos sur le plateau d'Agy, entre la halte de St-Léonard et Forum Fribourg	1'460'000
	22.07	2196.2.059	A2	PA2	Aménagement pour les cycles (gabarit) sur la liaison Dort-Verte à Villars-sur-Glâne, secteur les Rochettes	300'000
	22.10	2196.2.060	A2	PA2	Réalisation d'un itinéraire piétons et vélos entre la Zone du Bois à Matran et l'entrée de Villars-sur-Glâne	694'000
	22.11	2196.2.061	A2	PA2	Aménagement d'un itinéraire alternatif piéton et vélos entre Jura et Givisiez	343'000
	22.17	2196.2.066	A2	PA2	Aménagement de bandes cyclables à la route de Matran, à Corminboeuf	993'000
	22.20	2196.2.069	A2	PA2	Aménagement piétons et vélos sur la route de la Pala, entre Avry-Matran et la Zone du Bois	233'000
	22.23	2196.2.072	A2	PA2	Aménagement piétons et vélos entre AZ Birch et la Bonnstrasse	300'000
	22.24	2196.2.073	A2	PA2	Aménagement piétons et vélos Briegliweg	669'000
	22.25	2196.2.074	A2	PA2	Réaménagement de la Bonnstrasse, du Hägliweg et du Haltaweg	650'000
	23.01	2196.2.075	A2	PA2	Aménagement d'abris-vélos (système sécurisé et protection contre les intempéries) aux gares et haltes du réseau ferroviaire (B+R)	1'000'000
	23.02	2196.2.076	A2	PA2	Aménagement d'abris-vélos (sécurisés et protection contre les intempéries) aux abords des pôles d'enseignements, d'activités, de loisirs et de transports publics urbains	1'000'000
23.03	2196.2.077	A2	PA2	Réalisation d'une vélostation à la gare de Fribourg	2'500'000	

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Prestation assumées entièrement par l'agglomération, priorité A	11.03	2196.2.004	Ae2	PA2	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)	210'000
	22.05	2196.2.057	Ae2	PA2	Aménagement de bandes cyclables entre Marly (Le Claruz) et Bourguillon (Fribourg)	7'031'000
	23.04	2196.2.078	Ae2	PA2	Réalisation de stations VLS (vélos en libre service) à différents secteurs stratégiques de l'agglomération	161'000
	41.01	2196.2.080	Ae2	PA2	Réaménagement de la place Notre-Dame	3'241'000
	41.05	2196.2.084	Ae2	PA2	Réaménagement de l'axe TP entre la centralité et le haut du Schönberg	1'829'000
	41.21	2196.2.099	Ae2	PA2	Réaménagement de la route d'Agy, entre la Coop et Forum Fribourg	4'158'000
	43.07	2196.2.113	Ae2	PA2	Réaménagement de la traversée de localité de Rosé (VALTRALOC), secteur "halte de Rosé" et "Sofraver"	4'750'000
	43.09	2196.2.115	Ae2	PA2	Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase I	2'737'000
	43.13	2196.2.119	Ae2	PA2	Réaménagement de la Chännelmatte et du carrefour Chännelmatte - Duenstrassede (traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC, phase I.a)	1'500'000
	44.04	2196.2.127	Ae2	PA2	Réaménagement de la place du Petit St-Jean	2'350'000

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Mesures de 2 ^e génération non imputables au fond d'infrastructure - Mobilité	11.01	2196.2.173	Av2	PA2	Déplacement de l'arrêt de bus St-Pierre avant la traversée piétonne (direction Vieille-Ville) et régulation pour les bus	5'000
	22.08	2196.2.177	Av2	PA2	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Soleil	3'000
	22.09	2196.2.178	Av2	PA2	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Coteau, aux Dailles	3'000
	22.14	2196.2.179	Av2	PA2	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route de Chavully, à Granges-Paccot	5'000
	22.15	2196.2.064	Av2	PA2	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Lac, à Granges-Paccot	2'000
	41.16	2196.2.168	Av2	PA2	Réaménagement des arrêts et traversée piétonnes, à l'arrêt Belle-Croix sur la route de Moncor	27'000
	43.18	2196.2.190	Av2	PA2	Réaménagement de la Haslerastrasse	120'000
	44.02	2196.2.191	Av2	PA2	Réaménagement de la Planche Supérieure	1'700'000
	44.03	2196.2.192	Av2	PA2	Réaménagement de la Planche Inférieure et du Karrweg	1'480'000
	46.01	2196.2.193	Av2	PA2	Création d'un P+R à Belle-Croix	-
	46.02	2196.2.194	Av2	PA2	Création d'un petit P+R à Givisiez, en lien avec l'axe fort TP (max. 30-50 places), réservé aux utilisateurs ne pouvant utiliser le RER depuis Belfaux	-
	46.06	2196.2.198	Av2	PA2	Extension du P+R Corbaroche (50 nouvelles places)	-
	47.01	2196.2.201	Av2	PA2	Démantèlement complet du P+R de Chassotte (pas aux limites de l'urbanisation)	-
	47.02	2196.2.202	Av2	PA2	Démantèlement complet du P+R du Guintzet (pas aux limites de l'urbanisation)	-
	B	2196.2.132	Av2	PA2	Maîtrise du stationnement public	-
	C	2196.2.133	Av2	PA2	Stationnement P+R	-
	D	2196.2.134	Av2	PA2	Maîtrise du stationnement privé	-
	E	2196.2.135	Av2	PA2	Evolution de la politique tarifaire	-
	F	2196.2.136	Av2	PA2	Plan de mobilité	-
	G	2196.2.137	Av2	PA2	Prestations de service	-
H	2196.2.138	Av2	PA2	Marketing pour la mobilité durable	-	

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Liste des mesures, priorité B	11.02	2196.2.003	B2	PA2	Aménagements de priorisation des transports publics dans le secteur St-Pierre - Alpes	50'000
	41.03	2196.2.082	B2	PA2	Réaménagement du secteur de la Grand Rue	2'752'000
	41.04	2196.2.083	B2	PA2	Réaménagement de la centralité de Schönberg	3'187'000
	41.06	2196.2.207	B2	PA2	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités	3'146'000
	41.07	2196.2.086	B2	PA2	Réaménagement du boulevard de Pérolles	4'238'000
	41.15	2196.2.094	B2	PA2	"Réaménagement du carrefour des routes de Villars et Villars-Vert "	1'510'000
	41.17n	2196.2.095	B2	PA2	Aménagement d'un passage inférieur TP et MD pour le franchissement de la route de Cormanon (Dort-verte)	-
	41.18	2196.2.098	B2	PA2	Réaménagement du carrefour de Belle-Croix	20'000'000
	41.23	2196.2.101	B2	PA2	Réaménagement de la traversée de Marly, entre Marly - Grand-Pré et Marly-Cité, y. c. rabattement MD	4'137'000
	41.24	2196.2.102	B2	PA2	Réaménagement de la centralité de Marly-Cité	4'209'000
	43.03	2196.2.109	B2	PA2	Réaménagement de l'avenue du Général-Guisan	3'919'000
	43.11	2196.2.117	B2	PA2	Réaménagement de la traversée de localité de Corminboeuf, secteur amont de la route de Belfaux, et de Belfaux, secteur route de Corminboeuf (VALTRALOC)	1'001'000
	43.15	2196.2.121	B2	PA2	Réaménagement de la Bahnhofstrasse, du carrefour Bahnhofstrasse - Hauptstrasse et de la Bahnhofplatz (traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC, phase I.b)	3'288'000
	46.03	2196.2.195	Bv2	PA2	Création d'un P+R à Portes-de-Fribourg (ou Forum)	-

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Liste des mesures, priorité B - Mobilité douce	20.12	2196.2.031	B2	PA2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte d'Avry et Villars-sur-Glâne, le long de la ligne ferroviaire (Trans Agglo)	2'015'000
	20.16	2196.2.035	B2	PA2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre AZ Birch, Fussballfelder et Luggiwil	700'000
	22.12	2196.2.062	B2	PA2	Aménagement piétons et vélos sur la route du Tir-Fédéral, entre Granges-Paccot et Givisiez	158'000
	22.13	2196.2.063	B2	PA2	Aménagement piétons et vélos sur la route des Taconnets, entre Granges-Paccot et Givisiez	148'000
	22.16	2196.2.065	B2	PA2	Aménagement de bandes cyclables sur la route de Belfaux, entre Belfaux et Givisiez	1'256'000
	22.19	2196.2.068	B2	PA2	Aménagement piétons et vélos sur la route du Bugnon, entre Avry et Villars-sur-Glâne	1'903'000

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Mesures de 3e génération ne pouvant pas être cofinancées par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) - Urbanisme	3U.01	2196.3.155	As3	PA3	Coordination du développement urbanistique par axe	760'000
	3U.02.00	2196.3.156	As3	PA3	Renouvellement urbain et densification de la zone à bâtir (hors infra)	700'000
	3U.03	2196.3.157	As3	PA3	Planification et consolidation des sites stratégiques d'agglomération	630'000

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Mesures de 3 ^e génération cofinancées par la Confédération (Liste A)	3M.01.03	2196.3.080	A3	PA3	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de Belle-Croix	26'680'000
	3M.02.01	2196.3.084	A3	PA3	Requalification de l'axe de Marly - secteur Marly	7'500'000
	3M.02.03	2196.3.086	A3	PA3	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Planafaye-Daillettes - secteur Villars-sur-Glâne	5'150'000
	3M.02.04	2196.3.087	A3	PA3	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Beaumont-Bluefactory - secteur Fribourg	5'590'000
	3M.03.01	2196.3.095	A3	PA3	Requalification et compartimentage du carrefour de Richemond (y.c. connexion MD vers la gare)	6'690'000
	3M.03.09	2196.3.103	A3	PA3	Requalification des secteurs Ancienne gare et Avenue du Tivoli	8'850'000
	3M.04.03	2196.3.106	A3	PA3	Requalification du quartier du Bourg - secteur Ormeaux	17'600'000
	3M.05.03	2196.3.110	A3	PA3	Réaménagement de la route de Cormanon pour la ligne TP n°5	3'750'000
	3M.05.04	2196.3.111	A3	PA3	Réaménagement du réseau routier entre Corminboeuf et Belfaux pour les lignes TP régionales	700'000
	3M.05.07	2196.3.114	A3	PA3	Création des infrastructures pour un nouveau terminus à Windig pour la ligne TP n° 6	460'000
	3M.06.01	2196.3.116	A3	PA3	Aménagement d'une liaison de MD sur le tracé de la ligne ferroviaire industrielle - secteur Pérolles-gare de Fribourg	5'520'000
	3M.06.02	2196.3.117	A3	PA3	Aménagement de la TransAgglo - secteur Avry-Gare de Villars-sur-Glâne	9'000'000
	3M.08.02	2196.3.136	A3	PA3	Aménagement de l'interface TP - nouvelle halte RER d'Avry Centre	10'000'000
	3M.08.04	2196.3.138	A3	PA3	Agrandissement en ouvrage du P+R de Marly-Gérine	4'500'000
3M.09.01	2196.3.141	A3	PA3	Aménagement du centre de Düdingen - secteur Hauptstrasse-Duenstrasse	6'150'000	

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Paquet MD Liste A	3M.07.01	2196.3.119	A3	PA3	Réaménagement des routes du Tir-Fédéral et des Tacconnets	1'700'000
	3M.07.03	2196.3.121	A3	PA3	Aménagement d'une liaison MD sur l'actuelle Promenade des Tilleuls	970'000
	3M.07.13	2196.3.131	A3	PA3	Création de 3'000 places de parcs pour les vélos	2'000'000

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Paquet VSR Liste A	3M.01.01	2196.3.078	A3	PA3	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de la Gérine	500'000
	3M.01.04	2196.3.081	A3	PA3	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de l'Escale	100'000
	3M.01.06	2196.3.083	A3	PA3	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour des Grives	100'000
	3M.03.02	2196.3.096	A3	PA3	Compartimentage du quartier Gambach	300'000
	3M.03.04	2196.3.098	A3	PA3	Compartimentage de la Basse-Ville	200'000
	3M.03.08	2196.3.102	A3	PA3	Compartimentage des routes de la Vignettaz et Fort Saint-Jacques	100'000

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Paquet GT Liste A	3M.02.06	2196.3.089	A3	PA3	Requalification de la route de Villars / Carrefours Belle-Croix-Hôpital cantonal - secteur Villars-sur-Glâne	3'170'000
	3M.02.10	2196.3.093	A3	PA3	Requalification de la route de Morat / Carrefours Vieux-Moulins - Cimetière	800'000

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Mesures de 3e génération ne pouvant pas être cofinancées par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) - Mobilité	3M.10.01	2196.3.149	Av3	PA3	Adaptation des règlements des constructions pour le stationnement privé (hors infra)	200'000
	3M.10.02	2196.3.150	Av3	PA3	Gestion coordonnée du stationnement public (hors infra)	100'000
	3M.11.02	2196.3.153	Av3	PA3	Mise en place d'une démarche qualité des services TP harmonisée au niveau de l'Agglomération(hors infra)	200'000

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Mesures de 3e génération, priorité B	3M.02.05	2196.3.088	B3	PA3	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Beaumont-Daillettes - secteur Fribourg	5'670'000
	3M.03.07	2196.3.101	B3	PA3	Requalification de la route des Arsenaux	2'890'000
	3M.04.04	2196.3.107	B3	PA3	Requalification du quartier du Bourg - secteur Grand-Rue	11'000'000
	3M.05.02	2196.3.109	B3	PA3	Réaménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP n°3 à Marly - secteur ouest	3'000'000
	3M.05.06	2196.3.113	B3	PA3	Création des infrastructures "Hôpital-Jura" pour la future ligne TP n°6	4'600'000

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Paquet MD Liste B	3M.06.03	2196.3.118	B3	PA3	Aménagement de la TransAgglo- secteur Grandfey-Düdingen	2'100'000
	3M.07.02	2196.3.120	B3	PA3	Franchissement MD de l'autoroute à la hauteur du site de Bertigny	4'600'000
	3M.07.04	2196.3.122	B3	PA3	Réaménagement de la route de Bourguillon - secteur Marly	300'000
	3M.07.05	2196.3.123	B3	PA3	Aménagement d'une liaison MD entre AZ Birch, Fussballfelder et Luggiwil	2'600'000
	3M.07.15	2196.3.133	B3	PA3	Mise en place d'une stratégie de jalonnement vélos au niveau de l'Agglomération	100'000
	3M.07.16	2196.3.134	B3	PA3	Connexion entre le quartier du Windig et la centralité du Schoenberg avec une passerelle.	2'000'000

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Paquet VSR Liste B	3M.02.08	2196.3.091	B3	PA3	Requalification de la route de la Chassotte / Carrefour de la Chassotte - secteur Givisiez	3'510'000
	3M.09.04	2196.3.144	B3	PA3	Réaménagement de la traversée de Belfaux	2'500'000

Kategorie	Nr. Massnahme	Nr. ARE	Priorität	Nr. AP	Bezeichnung der Massnahme	Betrag Massnahmenblatt
Paquet GT Liste B	3M.01.02	2196.3.079	B3	PA3	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour des routes Glâne / Condoz	1'660'000

