



Association des communes du district du Lac

Plan directeur régional (PDR)

D5 : Rapport sur les prises de position de la consultation publique (31.01.14 - 31.03.14)

7 novembre 2014

ARCHAM ET PARTENAIRES SA

.....
Aménagement du territoire et urbanisme

Route du Jura 12, 1700 Fribourg

Téléphone 026 347 10 90, fax 026 347 10 91

info@archam.ch, www.archam.ch

1. Introduction

Dans le cadre de la révision de son Plan directeur régional (PDR), l'Association des Communes du district du Lac (Région ci-après) a mis en consultation publique l'ensemble des documents composant le PDR, pour une durée de deux mois (du 31 janvier au 31 mars 2014). Les documents étaient consultables sur le site de la Région. En plus, des versions en papier étaient disponibles auprès des communes centre (Bas-Vully, Courtepin, Gurmels, Kerzers et Murten), du secrétariat de l'Association des communes du district du Lac, de la Préfecture du Lac et du Service des constructions et de l'aménagement (SeCA). Toutes les Communes lacoises ont été informé par courrier du début de la procédure.

En total, 18 prises de position ont été déposées et ensuite attentivement analysées par la Région. Afin de structurer le rapport sur les résultats de la consultation publique et de faciliter l'aperçu, une différenciation entre trois groupes d'auteurs a été effectuée :

- Communes
- Associations / Fondations / Sociétés / Partis politiques
- citoyens particuliers

Communes	Associations / Fondations / Sociétés / Partis politiques	Citoyens particuliers
Misery-Courtion	IB-Murten	François Chervet, (Praz, Bas-Vully)
Galmiz	Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	Martin et Judith Müller-Opprecht (Merlach)
Murten	Unigaz SA	Charles Helbling und Karin Helbling-Ermel (Murten) Thierry Schmutz und Martine Randoll Schmutz (Murten) Jörg und Margrith Keller (Murten) Rudolf Ermel und Katrin Ermel-Flückiger (Murten) David Ermel und Daniela Ermel-Leite (Murten)
Kerzers	Pro Natura Fribourg – WWF Fribourg	Daniel Bischoff (Môtier, Haut-Vully)
Cressier	Grünliberale Partei (Sektion Seebezirk)	Trudi und Peter Tschan-Schor (Murten)
	Sozialdemokratische Partei des Seebezirks	
	VCS Verkehrs-Club der Schweiz (Freiburg)	
	Pro-Velo Fribourg	

Cette structure est reprise pour le traitement des différentes observations. Dans ce cadre, les tableaux suivants résument, par thème, les remarques principales soulevées dans les différentes prises de position, ainsi que les considérations et les conclusions que la Région a jugées nécessaires en relation à ces remarques.

2. Prises de position des Communes

Auteur	Remarques principales	Considérations et conclusions
Misery-Courtion	<i>Thème : Structure urbaine et centralités</i>	
	<p>Le PDR va trop loin dans le concept de concentration dans les centres et oublie les petites communes.</p> <p>L'axe Fribourg – Avenches est totalement oublié.</p> <p>Les pôles seront développés, mais les communes périphériques participent au financement : il faut mettre en place une péréquation.</p> <p>Les communes « doivent » mettre en œuvre le plan directeur régional, alors que le canton et la région financent « dans la mesure du possible ». C'est incohérent.</p>	<p>La stratégie de concentration dans les centres, outre à être cohérente avec les lois et politiques d'aménagement du territoire cantonales et fédérales, permet de renforcer l'ensemble de la région. Pour ce qui concerne les zones d'activités de compétence de la Région (zones d'activités d'importance régionale), planifiées dans les centres intercommunaux, il est prévu d'établir un système de financement et de péréquation au niveau régional. Ceci est mentionné explicitement par le Concept territorial (chapitre 2.4.5) et par la fiche de mesure 8 « Déterminer et politiquement consolider les critères d'affectation et de gestion des zones d'activités d'importance régionale ».</p> <p>L'axe Fribourg – Avenches est reporté sur la carte de synthèse en tant que route cantonale. Le traitement dans le plan directeur semble donc correct.</p> <p>La région n'est pas une institution indépendante pouvant donner des directives à ses communes. La région représente les intérêts de ses communes et rien d'autre.</p>
	<i>Thème : Zones d'activités et politique foncière active cantonale</i>	
	<p>Les petites communes doivent pouvoir conserver ou agrandir des surfaces artisanales locales.</p>	<p>Le PDR définit les emplacements des zones d'activités d'importance supra-communale (régionale et cantonale). Cela n'empêche pas que les zones d'activités d'importance locale pour de l'artisanat soient traitées et planifiées par les Communes dans leur PAL, sur la base du principe de subsidiarité. Ceci est déjà mentionné explicitement dans le chapitre 2.4.5 du PDR sur les zones d'activités.</p> <p>Aussi, le Concept territorial (chapitre 2.4.3 « Maintenir les villages à l'extérieur des centres » et la fiche de mesure y relative (n°3) du PDR reconnaissent déjà l'importance de l'artisanat local dans la vie des Communes plus petites et visent justement leur maintien. Pour cette raison, une modification du PDR n'est pas jugée nécessaire.</p>

Galmiz	<i>Thema : Siedlungsstruktur (Anstalten von Bellechasse)</i>	
	Zugunsten der Anstalten von Bellechasse sind Zonen für den Strafvollzug vorgesehen. Diese Zonen müssten auch im regionalen sowie im kantonalen Richtplan aufgeführt sein.	Die Synthesekarte bildet ausschliesslich aktuell rechtsgültige, vom Kanton genehmigte Bauzonen ab (Quelle BRPA, Stand 2014). Die Erweiterung der Anstalten von Bellechasse ist Teil einer laufenden Ortsplanung und somit noch nicht genehmigt. Ausserdem sind die Fragen des Strafvollzugs auf Ebene Kanton angesiedelt und die Region kann darauf nur sehr beschränkt Einfluss nehmen. Während der Erarbeitung des Richtplans hat es auch keine Anzeichen auf einen Handlungsbedarf seitens der Region gegeben. Aus diesen Gründen wird auf eine Anpassung der Synthesekarte verzichtet.
	<i>Thema : Energie</i>	
	Die Gemeinde hat eine Richtzone für einen neuen « Standort Sonderzone Ensa » ausgeschieden. Da die Linienführung der Starkstromleitungen wiederum ein regionales und kantonales Anliegen ist, muss diese Zone ebenfalls in beiden Planungen einfließen.	Die Festlegung der Sonderzone Ensa auf Gemeindegebiet von Galmiz ist in erster Linie eine lokale Angelegenheit und muss im Rahmen der Ortsplanung abgehandelt werden. Falls aufgrund einer Anpassung an der Linienführung der Starkstromleitungen eine gemeindeübergreifende raumplanerische Interessenabwägung notwendig werden sollte, wird sich die Region gestützt auf das konkrete Projekt mit dem Thema befassen. Eine Darstellung der Sonderzone Ensa im regionalen Richtplan ist dafür nicht erforderlich. Der Kanton will bis 2019 seinen kantonalen Richtplan und damit auch das darin integrierte Kapitel « Energie » überarbeiten. Es ist derzeit nicht bekannt, ob und in welcher Form darin auch die Frage der Transportleitungen abgehandelt wird. Im Zusammenhang mit dem Thema Energie weist die Region ausserdem darauf hin, dass sie im Verlauf der kommenden Richtplanperiode (ab 2020) eine gesamtregionale Analyse über das Potenzial zur Gewinnung erneuerbarer Energien durchführen will (Massnahmenblatt 24).
<i>Thema : Abfallbewirtschaftung</i>		
Das Projekt « Biomassenzentrum der Kompostieranlage Seeland AG » muss in die regionale Planung einfließen. Die Gemeinde hat in der Nähe des Standorts der Kompostieranlage mehrere Hektaren Land als Sonderzone Landwirtschaft ausgeschieden, um von den Ressourcen wie Wärme, CO2 und Energie profitieren zu können.	Das Thema der Abfallbewirtschaftung ist für die Region wichtig und wird im regionalen Richtplan entsprechend prominent behandelt. Das Biomassenzentrum im Chablais wird im Raumkonzept (Kap. 2.7.3) ausdrücklich erwähnt und verfügt über ein eigenes Massnahmenblatt (Massnahme Nr. 23). Die Region wird sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für eine langfristige Erhaltung und eine zweckmässige Weiterentwicklung der Kompostieranlage einsetzen. Dem Anliegen der Gemeinde Galmiz wird somit Rechnung getragen. Eine Ergänzung des regionalen Richtplans erübrigt sich.	

<p>Morat</p>	<p><i>Thème : Trafic individuel motorisé (Moosstrasse)</i></p> <p>Etant donné la votation de Novembre 2013 sur les vignettes autoroute et que vraisemblablement la T10 restera dans les mains du Canton, modifier le PDR (Concept territorial + fiches de mesures)</p>	<p>Effectivement, la Moosstrasse Morat–Sugiez–Ins demeurera une route cantonale. Le PDR a été modifié en conséquence (chapitre 2.5 du Concept territorial et fiche 14 « Identifier et gérer activement les interfaces entre projets territoriaux et projets routiers sur la Moosstrasse Morat–Sugiez–Ins »).</p> <p>En particulier, il est mentionné que, indépendamment de la question de la propriété, la Moosstrasse est inter-reliée avec des nombreux projets tels que le secteur stratégique du Löwenberg, la zone d'activités régionale du Vully, l'extension du Centre de compostage, le concept de développement paysager du Grand-Marais avec un couloir à faune d'importance nationale traversant la Moosstrasse ainsi que le réseau de mobilité douce dans la région du Vully et du Grand-Marais.</p> <p>Il est donc important pour le district du Lac de préalablement coordonner les futures planifications régionales et de les concerter avec les intentions du Canton, qui est propriétaire de cette route nécessitant déjà actuellement plusieurs interventions. A cet effet, la Région veut établir une collaboration structurée avec les Services concernés du Canton offrant des procédés, des délais et des responsabilités clairement définis. La solution préconisée consiste en la mise en place d'un « groupe de travail » ou d'une « plateforme de discussion » avec des représentants des différents acteurs concernés.</p>
	<p><i>Thème : Zones d'activités et politique foncière active cantonale</i></p> <p>Nécessite de poursuivre l'étude Löwenberg (zone stratégique) avec notamment une étude de trafic portant sur toutes les modes de transports (trafic individuel motorisé, transports publics, mobilité douce), menée par le Canton et les Communes concernées.</p> <p>Prendre en compte aussi les remarques IB Murten concernant la zone stratégique du Löwenberg.</p>	<p>Le périmètre du secteur stratégique retenu dans le PDR s'appuie sur le périmètre défini par l'« Etude de faisabilité pour le secteur stratégique du Löwenberg », août 2013, menée par le Canton. L'étude a précisé un périmètre sous conditions de l'affranchissement des contraintes par le biais d'études complémentaires, de mesures d'action et de gestion.</p> <p>Le PDR mentionne déjà, dans le chapitre 2.4.5 du Concept territorial, qu'il revient maintenant à la Région de mener ces études complémentaires. Elles débiteront dès l'approbation du PDR Lac par le Canton et seront menées en étroite collaboration avec toutes les Communes et les acteurs concernés, y compris IB Murten. L'objectif consiste à concrétiser le plus rapidement possible la planification et la mise en œuvre par étapes du secteur Löwenberg. Pour le district du Lac, cette tâche revêt la plus haute priorité pour la prochaine décennie.</p> <p>Compte tenu de ce qui précède, une modification du PDR n'est pas jugée nécessaire.</p>

Morat	<i>Thème : Energie</i>	
	Intégrer la question des éoliennes et notamment les secteurs déjà identifiés présentant un potentiel en ce sens.	<p>Le thème de l'énergie éolienne est effectivement pertinent, et la Région veut le creuser en effectuant une analyse globale régionale pour déterminer le potentiel de production d'énergies renouvelables, comme mentionné dans la fiche de mesure 24 « <i>Sonder le potentiel pour le remplacement des énergies fossiles par des énergies renouvelables</i> ». Pour une question de moyen et de ressources à disposition de la Région, ce thème sera traité après 2020, dans une étude ad hoc. En outre, le fait que le Canton se consacrera prochainement à réviser son Plan directeur cantonal avec le chapitre sur l'Energie (approbation prévue pour 2019), confirme l'horizon fixé pour l'étude énergétique régionale (après 2019). En effet, la région pourra à ce moment s'appuyer sur les critères et exigences de la planification cantonale (ordre supérieur), pour encadrer et mener son propre étude.</p> <p>Il est donc prématuré d'intégrer ces secteurs à potentiel éolien dans le PDR.</p>
	<i>Thème : Transports publics</i>	
	<p>Densifier l'horaire ligne bus 547 (Morat-Guin-Gurmels), qui est une prolongation directe de la ligne 122 et qui nécessite la même cadence.</p> <p>Densifier la liaison en train vers Bern et Neuchâtel avec une cadence à la demi-heure.</p> <p>Renforcer la desserte fine des cinq centres intercommunaux (bus locaux).</p>	<p>Les demandes d'améliorations des transports publics sont jugées comme pertinentes. Cet aspect nécessite un traitement conjoint entre tous les acteurs concernés. Pour cette raison, la Région a proposé au Canton la mise en place d'un groupe de travail pour les transports publics, piloté par le canton et fédérant l'ensemble des acteurs concernés : Région, Communes, représentations des écoles et des cercles scolaires, Transports publics fribourgeois TPF, CFF, BLS, Entreprises de transport privées, etc. (voire fiche de mesure 13 « <i>Identifier les besoins de la région en matière de transports publics et initier des améliorations ciblées</i> »).</p> <p>C'est dans ce cadre, que les différentes exigences des Communes lacoises seront abordées, sur la base notamment de l'enquête déjà menée par la Région auprès des celles-ci (avril 2012).</p> <p>Pour cette raison, une modification du PDR n'est pas jugée nécessaire.</p>
<i>Thème : Trafic individuel motorisé</i>		
Inscrire au PDR le projet de route de contournement du Löwenberg, car le Canton a demandé d'inscrire celles-ci dans le PAL de la Commune.	Effectivement, le tronçon Burg-Löwenberg figure dans la liste de routes de contournement gérées et étudiées par le Canton, qui a défini des priorités (résultat de l'étude réalisée par le Bureau Ernst Basler + Partner, 2013). Toutefois, après examen, la Région estime que cette option de contournement n'est pas une priorité pour le district et renonce de ce fait à l'intégrer dans le PDR.	

<p>Kerzers</p>	<p><i>Thema : Siedlungsstruktur</i></p> <p>Der Gemeinderat Kerzers beurteilt den vorliegenden Richtplanentwurf positiv. Er unterstützt insbesondere die Absicht, die Bildung von vier interkommunalen Zentren im Seebezirk voranzutreiben. Damit kann der vom Regierungsrat beschlossenen Fusionsstrategie erkennbar Rechnung getragen werden. Durch die Festlegung und Förderung der vier interkommunalen Zentren Kerzers, Vully, Courtepin und Gurmels werden diese als Wohn- und Arbeitsort aufgewertet, was für die zukünftige Siedlungsentwicklung der betroffenen Teilräume von zentraler Bedeutung ist.</p>	<p>Die Region nimmt die positive Rückmeldung der Gemeinde Kerzers gerne zur Kenntnis. Die Konzentration der zukünftigen Entwicklung auf fünf Zentren entspricht der Stossrichtung des revidierten Raumplanungsgesetzes und bildet eine der drei zentralen strategischen Leitlinien des neuen regionalen Richtplans (vgl. dazu Kap. 2.3 im Raumkonzept).</p>
<p>Cressier</p>	<p><i>Thème : zones d'activités et politique foncière active cantonale</i></p> <p>Risque lié au fait que les zones d'activités régionales et cantonales affectent des surfaces d'assolement.</p>	<p>La protection des terres agricoles de meilleure qualité, à savoir les surfaces d'assolement (SDA), est actuellement un thème majeur pour l'aménagement du territoire à l'échelle nationale, cantonale, régionale et communale. De ce fait, la Région a intégré un nouveau chapitre consacré à ce sujet dans le Concept territorial (2.4.7).</p> <p>Le PDR mentionne que cette thématique est très discutée entre toutes les autorités publiques. En effet, le Canton de Fribourg a toujours estimé que le quota à maintenir lui attribué par la Confédération est trop important et que les critères de définition d'une SDA sont trop variés de Canton en Canton. Aussi, le Canton de Fribourg préconise un recensement actualisé et uniforme à l'échelle nationale.</p> <p>Pour ce qui concerne le district du Lac, il sied de relever que quasiment l'ensemble du territoire agricole, voir la quasi-totalité du territoire du district à l'exception des zones urbanisées et des forêts, est classé en SDA. D'une part, la protection des SDA est un objectif important. D'autre part, pour assurer le développement du district au niveau démographique et économique, mais aussi au niveau des infrastructures d'intérêt public, une emprise future sur des SDA sera bien évidemment nécessaire. L'« urbanisation vers l'intérieur » ne pourra pas certainement pas couvrir tous les besoins.</p> <p>Le PDR constitue un instrument stratégique de planification à plus long terme. Par conséquent, il ne peut pas se baser uniquement sur l'état actuel, mais doit surtout prendre en compte le futur développement. En conclusion, la Région veillera à une réelle pondération des intérêts dans le cadre de projets déterminants pour l'avenir du district, qui pourraient empiéter sur des SDA. A ce sujet, en tant que district particulièrement concerné par la problématique, la Région s'attend également à un soutien du Canton.</p>

Cressier	<p>Contrairement à l'établissement des zones d'activité régionale, Il serait plus adéquat de favoriser de petites zones dans les villages moins importants ce qui permettrait de garder une certaine vie dans les localités. Le petit artisan proche de sa clientèle est complètement délaissé. Les petites communes doivent pouvoir conserver ou agrandir des surfaces artisanales locales.</p>	<p>Le PDR définit effectivement les emplacements des zones d'activités d'importance supra-communale (régionale et cantonale). Cependant, cela n'empêche pas que les zones d'activités d'importance locale pour de l'artisanat soient traitées et planifiées par les Communes dans leur PAL, sur la base du principe de subsidiarité. Ceci est déjà mentionné explicitement dans le chapitre 2.4.5 du PDR sur les zones d'activités.</p> <p>Aussi, le Concept territorial (chapitre 2.4.3 « <i>Maintenir les villages à l'extérieurs des centres</i> » et la fiche de mesure y relative (n°3) du PDR reconnaissent déjà l'importance de l'artisanat local dans la vie des Communes plus petites et visent justement leur maintien.</p> <p>Pour cette raison, une modification du PDR n'est pas jugée nécessaire.</p>
	<p><i>Thème : transports publics</i></p>	
	<p>Densifier horaire ligne bus 527 (Morat-Guin) utilisée pour les habitants de la région.</p>	<p>Cette demande d'amélioration des transports publics est jugée comme pertinente. Cet aspect nécessite un traitement conjoint entre tous les acteurs concernés. Pour cette raison, la Région a proposé au Canton la mise en place d'un groupe de travail pour les transports publics, piloté par le canton et fédérant l'ensemble des acteurs concernés : Région, Communes, représentations des écoles et des cercles scolaires, Transports publics fribourgeois TPF, CFF, BLS, Entreprises de transport privées, etc. (voire fiche de mesure 13 « <i>Identifier les besoins de la région en matière de transports publics et initier des améliorations ciblées</i> »).</p> <p>C'est dans ce cadre, que les différentes exigences des Communes lacoises seront abordées, sur la base notamment de l'enquête déjà menée par la Région auprès des celles-ci (avril 2012).</p> <p>Pour cette raison, une modification du PDR n'est pas jugée nécessaire.</p>

Cressier	<i>Thème : trafic individuel motorisé</i>	
	Faire inscrire au plan directeur cantonal les projets de routes de contournements et insister sur les priorités.	<p>Les projets de routes cantonales de contournements sont gérés par le Canton, qui a défini des priorités (résultat de l'étude réalisée par le Bureau Ernst Basler + Partner, 2013). Leur inscription dans le plan directeur cantonal est également de ressort du Canton et la Région n'a pas de pouvoir de concertation là-dessous.</p> <p>De surcroît, le Service de Mobilité, dans son préavis d'examen préalable de 2014, a exigé que les contournements envisagés dans le PDR soient admis uniquement en tant qu' « éventuelles options ».</p> <p>Pour défendre les projets touchant le district du Lac, la Région a souhaité se réserver la marge de manœuvre pour la planification et la mise en œuvre des projets routiers importants pour son futur développement en les inscrivant dans son PDR en tant que « intentions » vis-à-vis du Canton. Le Canton est d'accord de respecter les intentions de la Région dans la mesure du possible dans ses planifications routières, mais renonce être lié par le PDR.</p>
	<i>Thème : environnement</i>	
	Soulever le thème du projet d'énergie éolienne qui touche quelques communes.	<p>Le thème de l'énergie éolienne est effectivement pertinent, et la Région veut le creuser en effectuant une analyse globale régionale pour déterminer le potentiel de production d'énergies renouvelables, comme mentionné dans la fiche de mesure 24 « <i>Sonder le potentiel pour le remplacement des énergies fossiles par des énergies renouvelables</i> ». Pour une question de moyen et de ressources à disposition de la Région, ce thème sera traité après 2020, dans une étude ad hoc. En outre, le fait que le Canton se consacrera prochainement à réviser son Plan directeur cantonal avec le chapitre sur l'Energie (approbation prévue pour 2019), confirme l'horizon fixé pour l'étude énergétique régionale (après 2019). En effet, la région pourra à ce moment s'appuyer sur les critères et exigences de la planification cantonale (ordre supérieur), pour encadrer et mener son propre étude.</p> <p>Il est donc prématuré d'intégrer ces secteurs à potentiel éolien dans le PDR.</p>

3. Prises de position des Associations / Sociétés / Entreprises

Auteur	Remarques principales	Considérations et conclusions
IB-murten	<p><i>Thème : zones d'activités et politique foncière active cantonale (Löwenberg)</i></p> <p>Le périmètre du secteur stratégique du Löwenberg est en conflit avec des zones de protection S des captages d'eau potable de Champ Raclé. IB-murten n'est pas contre le principe d'une étude pour le déplacement de ces captages à condition qu'elle y soit associée, que le Canton s'engage par écrit sur une prise en charge des frais d'étude et que la sécurité de l'approvisionnement soit garantie.</p>	<p>Le périmètre du secteur stratégique retenu dans le PDR s'appuie sur le périmètre défini par l'« Etude de faisabilité pour le secteur stratégique du Löwenberg », août 2013, menée par le Canton. L'étude a précisé un périmètre sous conditions de l'affranchissement des contraintes par le biais d'études complémentaires, de mesures d'action et de gestion. Dans ce cadre, il est confirmé qu'aucune mise en zone d'activités n'est justifiable dans les secteurs S de protection (conformément au plan directeur cantonal) et que de ce fait une étude hydrogéologique pour évaluer la faisabilité du déplacement du captage est à réaliser. Ceci est par ailleurs clairement indiqué dans la fiche de mesure 5 « Promouvoir le développement du secteur stratégique du Löwenberg » du PDR . L'implication des différents acteurs concernés dans le processus de planification est bien évidemment entendue.</p> <p>Aussi, le PDR mentionne déjà, dans le chapitre 2.4.5 du Concept territorial, qu'il revient maintenant à la Région de mener ces études complémentaires. Elles débiteront dès l'approbation du PDR Lac par le Canton et seront menées en étroite collaboration avec toutes les Communes et les acteurs concernés, y compris IB- murten. L'objectif consiste à concrétiser le plus rapidement possible la planification et la mise en œuvre par étapes du secteur Löwenberg.</p> <p>Compte tenu de ce qui précède, une modification du PDR n'est pas jugée nécessaire.</p>

Stiftung Landschafts- schutz Schweiz (SL)	<i>Thema : Natur- und Landschaftsschutz</i>	
	<p>Der Verzicht auf die Aufnahme von Landschaftsschutz- und Landschaftsschongebieten in den neuen regionalen Richtplan ist aus Sicht der SL unverständlich. Gerade hinsichtlich der regionalen Seeuferplanung, die den übergeordneten Rahmen zur Erarbeitung der kommunalen Seeuferrichtpläne bildet, wäre eine fundierte Diskussion zur Ufernutzung des Murtensees unter Berücksichtigung des Landschaftsschutzgebots wünschenswert. Die Argumentation, dass die Gemeinden des Seebezirks in ihrer Ortsplanung auf die im alten regionalen Richtplan von 1992 aufgeführten Vorgaben im Bereich Landschaftsschutz zurückgegriffen hätten, wird nicht als zielführend erachtet.</p>	<p>Die Region ist sich der grossen Bedeutung der landschaftlichen Werte im Seebezirk bewusst und bringt dies in Kap. 2.6.1 des Raumkonzepts auch unmissverständlich zum Ausdruck. Insbesondere die landschaftlichen Aspekte in der Seeuferplanung Murtensee und Broyekanal (ergänzende regionale Studie C3) werden umfassend behandelt. Die Synthesekarte zur Seeuferplanung dokumentiert die grossflächigen nationalen und regionalen Schutzgebiete rund um den Murtensee, die Uferbaulinie und die langen Uferabschnitte, welche zugunsten von Natur und Landschaft von Bootsanbindeplätzen befreit und aufgewertet werden sollen. Es wird klar definiert, wo noch eine eng begrenzte touristische Entwicklung stattfinden kann. Aus der Sicht der Region geniesst der Landschaftsschutz rund um den See hohe Priorität.</p> <p>In den übrigen Landschaftsräumen (Grosses Moos, Hügelgebiete) setzt der regionale Richtplan den Akzent auf den Biotop- und Artenschutz. Die regionalen Vorgaben zum Landschaftsschutz (Landschaftsschutz- und Landschaftsschongebiete) aus dem Richtplan von 1992 sind von den Gemeinden in den letzten 22 Jahren mit einigem Erfolg umgesetzt worden, wie der Blick auf die noch weitgehend intakte Landschaft zeigt. Die Region sieht deshalb keinen Grund mehr, in diesem Bereich nochmals einen raumplanerischen Handlungsschwerpunkt zu setzen.</p>
	<i>Thema: Seeuferplanung</i>	
	<p>Die SL begrüsst zwar grundsätzlich die Absicht der Gemeinden des Seebezirks, den vielen, dispers verteilten Bootsanbindeplätzen Einhalt zu gebieten. Die Eliminierung von konzessionslosen Bootsanbindeplätzen darf jedoch nicht als planerischer Vorwand für den Neubau von Bootshäfen gelten, zumal dadurch mehrheitlich intakte Uferschutz zonen beeinträchtigt würden.</p> <p>Der in der Gemeinde Merlach geplante Bootshafen liegt laut regionalem Seeuferplan Murtensee in einem Uferbereich, der von „wilden“ Bootsanbindeplätzen befreit werden soll. Dieser Uferbereich ist Teil einer schilfbewachsenen Uferzone, in der Wasservogel und Biber leben. Betrieb und Unterhalt eines Bootshafens am geplanten Standort würden diese sensiblen Habitate entschieden stören. Das malerische Landschafts- und Uferbild würde zudem durch den geplanten Bootshafen stark belastet.</p>	<p>Die Anzahl der Bootsanbindeplätze auf dem Hoheitsgebiet der sieben freiburgischen Gemeinden mit direktem Anstoss an den Murtensee ist vom Kanton auf total 1'160 Einheiten plafoniert. Der Druck auf die verfügbaren Bootsanbindeplätze ist riesig und eine zahlenmässige Reduktion deshalb illusorisch. Anbindeplätze in sensiblen Uferabschnitten können unter diesen Umständen nur eliminiert werden, wenn anderswo Ersatz geschaffen wird. Es ist insbesondere auch aus landschaftlichen Gründen naheliegend, die Ersatzplätze an Standorten zu konzentrieren, die eine Integration der erforderlichen Infrastruktur in die Umgebung zulassen. Der regionale Richtplan bezeichnet die Stellen, wo dies möglich ist. Der Bau eines Bootshafens am richtigen Standort ist aus dieser Optik ein wichtiger und unabdingbarer Beitrag, um touristische Bedürfnisse und Landschaftsschutz gut aufeinander abzustimmen.</p> <p>Der Bootshafen von Merlach liegt gemäss Uferschutzplan bzw. regionalem Richtplan (und entgegen dem Einwand der SL) in einem Uferabschnitt, der gestützt auf ein Gesamtkonzept die Entwicklung touristischer Infrastruktur zulässt. Er ist notwendig, wenn die landschaftlich wertvollen angrenzenden Uferabschnitte (z.B. Halbinsel Greng) von „wilden“ Anbindeplätzen befreit werden sollen.</p>

Unigaz SA	<i>Thème : Carte de synthèse</i>	
	Ils manquent les gazoducs Altavilla-Mülchi et Altavilla-Ruswil, à intégrer dans la carte de synthèse.	Les gazoducs concernés ont été intégrés dans la carte de synthèse sur la base des données transmises par Unigaz SA.
WWF / Pro Natura Fribourg	<i>Thème : maintien des villages à l'extérieur des centres</i>	
	WWF et Pro Natura Fribourg partagent l'objectif qui vise à retenir les habitants dans les villages à l'extérieur des centres et sans desserte ferroviaire. Néanmoins, ils ne cautionnent pas la réserve suffisante de zone à bâtir comme seule mesure. Proposition de supprimer les mesures qui visent à prévoir des réserves en zone à bâtir dans les villages et analyser plus précisément le problème.	La Région partage l'opinion du WWF/Pro Natura Fribourg que la requalification des centres villageois (rénovation d'anciens bâtiments et fermes) offrent un potentiel important pour créer de nouveaux logements et de retenir la population dans les villages. Cependant, cette mesure est fortement dépendante de la volonté des propriétaires concernés et ne peut guère être pilotée par l'instrument d'un plan directeur régional. La possibilité de créer de manière très ciblée et bien motivée de nouvelles zones à bâtir de petite envergure doit donc rester possible.
	<i>Thème : densification</i>	
	Procéder à des études complémentaires pour chiffrer l'augmentation démographique et, d'autre part, préciser les besoins en zone à bâtir.	La Région est entièrement d'accord avec le constat du WWF/Pro Natura, que la densification du milieu bâti existant doit être faite en préservant les caractéristiques du lieu et une haute qualité de vie. Par contre, la liste des mesures supplémentaires proposée, même si elle pertinente, va définitivement trop loin pour un plan directeur régional. Par exemple, il n'est pas possible que la Région demande de ces communes de manière liante d'amener une politique foncière active. La Région est déjà très satisfaite si les communes respectent les trois mesures de densification évoquées dans le concept territorial. Les moyens concrets avec lesquelles elles remplissent cette tâche doit rester dans la compétence des autorités communales. La définition exacte des surfaces affectées à l'urbanisation demandée par la nouvelle LAT concerne prioritairement le plan directeur cantonal (PDC), qui va prochainement subir une révision totale (approbation prévue pour 2019). Le plan directeur régional devra correspondre aux exigences du PDC. La Région ne voit donc pas l'utilité de définir le dimensionnement ou la localisation des futures zones à bâtir, ce qui provoquerait certainement une nouvelle révision en quelques années.

WWF / Pro Natura Fribourg	<i>Thème : zones d'activités et politique foncière active cantonale</i>	
	Avoir une vision économique d'ensemble du district avant de prévoir le dézonage de 34 hectares de terrains agricoles de meilleure qualité.	<p>Contrairement à ce qui est prétendu par le WWF et Pro Natura, les zones d'activité d'importance cantonale sont précisément localisée sur la carte de synthèse.</p> <p>La localisation des secteurs pour des futures zones d'activités cantonales (de ressort du Canton) et régionales repose déjà sur une vision de développement économique et territorial structuré en plusieurs centralités (centre régional et centres intercommunaux). En effet, la Région aimerait mieux gérer et diriger le futur développement des activités sur son territoire. De ce fait, elle favorise une stratégie supracommunale afin de soutenir les zones d'activités régionales, liées spatialement aux centres intercommunaux. L'objectif principal de la définition spatiale de ces secteurs d'activités d'importance régionale dans le plan directeur est celui de se préserver la marge de manœuvre à long terme pour un futur développement économique à des endroits bien justifiables au niveau aménagement du territoire.</p> <p>Il va de soi que, le moment venu, les futures mises en zone à bâtir devront entièrement respecter les conditions-cadre légales. A noter qu'il s'agit de secteurs qui seront développés par étapes et qui ne seront pas nécessairement mis en zone à bâtir en entier.</p> <p>A noter également que, suite au préavis de la DAEC de 2014, les zones d'activités régionales seront destinées prioritairement aux besoins d'entreprises artisanales. Ce changement de caractère évitera la concurrence des zones d'activités régionales avec le secteur stratégique et les zones d'activités d'importance cantonale (destinées à des entreprises à haute valeur ajoutée), au profit d'une logique de complémentarité.</p> <p>A notre avis, la démarche est tout à fait compatible avec les objectifs de la LAT et de l'OAT révisées, qui cherchent à limiter la multiplication de zones d'activités locales dans chaque Commune au profit d'une vision d'ensemble.</p> <p>En plus, la Région aimerait souligner qu'une vision économique pour le district du Lac est bien existante. Elle est soignée par l'Association Régionale du Lac qui s'en occupe depuis 1999. L'Association Régionale du Lac prendra la responsabilité pour la future gestion des zones d'activité régionales et assurera la coordination avec le plan directeur régional. Par conséquent, des études complémentaires ne sont pas jugés nécessaires.</p>

WWF / Pro Natura Fribourg	<i>Thème : trafic individuel motorisé</i>	
	Supprimer les projets de routes de contournements de Gurmels, Kerzers, Fräschels et Courgevoux, sur la base de l'étude effectuée par le Canton.	<p>Les projets de routes cantonales de contournements sont gérés par le Canton, qui a défini des priorités (résultat de l'étude réalisée par le Bureau Ernst Basler + Partner, 2013). Ce fait est reconnu par la Région et sera mentionné dans le concept territorial. Toutefois, la Région souhaite se réserver la marge de manœuvre pour une future planification mise en œuvre des projets routiers qui lui semblent nécessaire pour son développement. Les projets de contournement mis en question portent tous sur des communes centres définies dans le plan directeur régional et sont considérés comme importants pour assurer la qualité de vie, la sécurité routière et le développement économique.</p> <p>Pour ces raisons et pour réserver les terrains nécessaires à une éventuelle réalisation ultérieure, les projets de routes de contournements sont maintenus. Dans son préavis de synthèse d'examen préalable, le Canton ne s'oppose pas à cette démarche et se déclare d'accord de respecter les souhaits de la région dans la mesure du possible dans ses planifications routières. Ceci bien entendu sous réserve que tout contenu dans le plan directeur régional concernant le thème du trafic individuel motorisé ne sera pas liant pour les autorités cantonales.</p> <p>Une modification du PDR ne correspond pas à la vision de la Région et n'est pas jugée pertinente.</p>
	<i>Thème : protection de la nature</i>	
	Préciser les objectifs qualitatifs et quantitatifs avec une étude supplémentaire sur la nature et le paysage.	<p>En 2004, la Région a effectué une révision partielle de son plan directeur afin de se doter des objectifs à long terme dans le domaine de la protection de la nature. Après 10 ans, l'on peut constater que les objectifs envisagés ne sont pas encore atteints. C'est la raison pour laquelle la Région veut maintenir l'exigence d'établir des concepts d'évolution paysagers (fiche de mesure n° 19). Les entités paysagères nécessitant un concept d'évolution paysager sont retenues sur la carte de synthèse.</p> <p>Cependant, les objectifs n'ont pas changé depuis 2004 et restent les mêmes. En plus, la Région ne voit pas l'utilité de les préciser de manière quantitative et qualitative dans le plan directeur régional. Il importe beaucoup plus que les communes lacoises prennent leur responsabilité et réalisent les concepts d'évolution paysagers. C'est à ce niveau là où il faut préciser les objectifs généraux du plan directeur régional.</p> <p>Par conséquent, la Région n'est pas prête à s'investir dans l'établissement d'une étude supplémentaire.</p>

WWF / Pro Natura Fribourg	<i>Thème : Protection des paysages</i>	
	Intégrer dans la partie liante les thèmes de la protection du paysage et des réserves paysagères	Le thème de la protection des paysages est traité dans le concept territorial (chap. 2.6.1). La Région maintient la motivation pour laquelle on ne veut pas aller plus loin que proposé dans cette thématique. Par contre, les zones de grande importance paysagère comme par exemple le Vully et le Chablais sont retenues sur la carte de synthèse. Cette exigence du WWF / Pro Natura est donc remplie.
	<i>Thème : rives du lac</i>	
	Se coordonner avec le Canton de Vaud et établir une étude complémentaire pour répertorier les richesses naturelles des rives du Lac.	Concernant le thème de la planification des rives du Lac, le contenu du PDR se base sur les exigences inscrites dans le guide pour l'aménagement régional, qui demande une analyse pour effectuer une distinction entre les secteurs où il faut supprimer/assainir les amarrages et les secteurs où il faut concentrer des amarrages. Ceci dans le respect d'un nombre maximal d'amarrages (plafond), fournis par le Canton. Dans le PDR, ceci a donc été effectué sur la base du nombre de places d'amarrages officiels (concession) pour chaque commune livré par la Section lacs et cours d'eau du service des ponts et chaussées (SPC). La coordination avec le canton de Vaud, pour ce qui concerne les rives du Lac de Morat, relève uniquement de la compétence du Canton de Fribourg. En élaborant le concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du Canal de la Broye (étude complémentaire C3), la région a fait un grand effort pour clarifier la situation autour du Lac de Morat. Au vu du respect de ces exigences minimales demandées par le Canton et compte tenu des ressources limitées à disposition, la Région renonce à mener l'étude complémentaire suggérée.
	<i>Thème : forêt</i>	
	Intégrer dans le PDR un plan forestier régional	Le service des forêts et de la faune (SFF) a informé la Région (fin 2012), qu'une planification cantonale directrice des forêts est en cours d'étude à l'échelle cantonale, sous l'égide du Canton. Des nouvelles données seront disponibles auprès du Canton et remplaceront celles du plan forestier régional. De ce fait, la Région attend les résultats de la planification directrice cantonale et les intégrera au PDR dès qu'ils seront disponibles. Ceci en accord avec le SFF et afin de respecter cette planification d'ordre supérieur. Une fiche de mesure <i>ad hoc</i> est d'ailleurs déjà prévue par le PDR (fiche 21 « Prendre en considération la planification cantonale directrice des forêts ») et aucun complément n'est nécessaire.

VCS Freiburg	<i>Allgemein</i>	
	<p>Der VCS teilt die Beurteilung, dass wenig verdichtete Wohngebiete zu den Schwächen des Seebezirks gehören. Er bedauert jedoch, dass dieser Analyse keine klaren Schwerpunkte bei den Massnahmen folgen. Diese genügen dem revidierten Raumplanungsgesetz nicht, welches hinsichtlich der Abstimmung von Siedlung und Verkehr und der Verdichtung nach Innen sehr hohe Anforderungen stellt. Damit wird das Vorsorge- und Koordinationsprinzip gemäss Umweltschutzgesetz und Raumplanung torpediert. Damit zukünftig Einsparungen verhindert werden können, sieht der VCS im Richtplan erheblichen Verbesserungsbedarf.</p>	<p>Die Region nimmt die Einschätzung des VCS zur Kenntnis. Sie ist allerdings der Überzeugung, dass der regionale Richtplan mit seiner konsequenten Konzentration der zukünftigen Entwicklung auf die Zentren das Kernanliegen des revidierten Raumplanungsgesetzes aufnimmt und dieses auf eine zukunftsweisende Art und Weise umsetzt. Auch die positive Rückmeldung des Kantons im Rahmen des Gesamtgutachtens zur Vorprüfung zeigt, dass die Region mit ihrem Richtplan auf dem richtigen Weg ist.</p> <p>Die Stellungnahme des VCS erscheint ausgesprochen fordernd formuliert und verkennt, dass der regionale Richtplan ein übergeordnetes Instrument ist, das alle raumrelevanten Interessen auf einem relativ generellen Niveau berücksichtigen und aufeinander abstimmen muss. Die Region konnte sich beim Studium der Eingabe des Eindrucks nicht erwehren, dass der VCS sein Recht auf Mitwirkung in erster Linie als Plattform für die Durchsetzung seiner politischen Ziele benutzt. Das hilft bei der Erarbeitung eines umsetzbaren und wirkungsvollen Instruments nicht wirklich weiter.</p>
	<i>Thema : Siedlungsstruktur / Interkommunale Zentren</i>	
	<p>Der VCS erachtet Vully als interkommunales Zentrum als überflüssig, da der Standort sehr nahe bei Murten und Kerzers liegt, sehr ländlich geprägt und ausserdem schlecht erschlossen ist.</p> <p>Der VCS verlangt deshalb eine Einstufung in die zweite Priorität.</p>	<p>Die Region hat ihre Zentrenstruktur auf der Basis des im kantonalen Richtplan vorgegebenen Kriterienkatalogs (vgl. dazu Kap. 3.2.1 des Erläuterungsberichts) festgelegt. Definitionsgemäss muss ein interkommunales Zentrum ein Zentrum für Dienstleistungen und Einrichtungen sein, das einen Untersektor des Bezirks bedient. Vully erfüllt nachweislich die gestellten Bedingungen (vgl. Kap. 3.2.1). Die Einstufung als interkommunales Zentrum wird denn auch vom Kanton in seinem Gesamtgutachten zur Vorprüfung nicht in Frage gestellt. Im Gegenteil: Der Kanton unterstützt die vorgeschlagene Siedlungsstruktur vollumfänglich.</p> <p>Die Region ist überzeugt, dass sich mit der vorgeschlagenen Lösung eine für den Seebezirk ausgewogene Siedlungsstruktur ergibt, welche sämtliche Teilräume ausreichend berücksichtigt und ausserdem auch die vom Regierungsrat beschlossene Fusionsstrategie abbildet.</p>

VCS Freiburg	<i>Thema : Siedlungsstruktur / Bahnerschlossene Standorte ausserhalb der Siedlung</i>	
VCS Freiburg	<p>Massnahmenblatt 2 zur Förderung der Wohnentwicklung im Umfeld bahnerschlossener Standorte ausserhalb der Zentren sieht vor, dass die betroffenen Standortgemeinden die entsprechenden Möglichkeiten prüfen. Für den VCS geht das zu wenig weit. Er möchte die Verdichtung an diesen Standorten als obligatorisch erklären.</p> <p>Ausserdem verlangt der VCS, Vully in diese Standortkategorie zu integrieren.</p>	<p>Der regionale Richtplan hat die Aufgabe, übergeordnete Leitplanken für eine kohärente gemeindeübergreifende Raumentwicklung zu setzen. Die Konkretisierung vor Ort bleibt indessen Sache der Gemeinde (vgl. dazu Kap. 3 « Grundsätze für die Umsetzung »). Die planerische Ausgangslage an den verschiedenen Standorten ist sehr unterschiedlich und die Möglichkeiten zu einer baulichen Verdichtung hängen von vielen verschiedenen Faktoren ab. Es macht deshalb wenig Sinn, eine Verdichtung ohne nähere Überprüfung der konkreten Situation als obligatorisch zu erklären. Verdichtung ist letztlich nur dann zielführend, wenn sie zweckmässig in das bestehende Umfeld integriert werden kann und nicht zu einem Verlust der Lebensraumqualität führt. Ein Zwang zur Verdichtung kann zu Lösungen führen, die raumplanerisch unzweckmässig sind und dadurch die zukünftige Ortsentwicklung belasten.</p> <p>Vully ist für die Region unbestritten ein interkommunales Zentrum. Unter diesen Voraussetzungen wäre eine Zuordnung des Bahnhofs Sugiez zu den bahnerschlossenen Standorten ausserhalb der Zentren unlogisch.</p>
	<i>Thema : Siedlungsstruktur / Dörfer ausserhalb der Zentren</i>	
	<p>Der Richtplan beabsichtigt in den Dörfern ausserhalb der Zentren einerseits die Einschränkung des Bevölkerungswachstums, lässt aber andererseits eine Ausweitung der Siedlungsfläche in Abhängigkeit des zunehmenden Flächenbedarfs der Bevölkerung zu. Die Einzonungen für das lokale Gewerbe werden weiterhin den Gemeinden überlassen. Dabei ist es erwiesen, dass attraktive Gewerbezone interkommunal koordiniert werden sollten. Ohnehin bestehen im Kanton Überkapazitäten an Gewerbeland von 50%.</p> <p>Der VCS ist entschieden gegen ein Siedlungswachstum der Dörfer ausserhalb der Zentren. Die Entwicklung der Dörfer ausserhalb der Zentren soll ausschliesslich auf der Verdichtung nach innen beruhen.</p>	<p>Es ist für die zukünftige räumliche Entwicklung des Seebezirks von zentraler Bedeutung, dass ausserhalb der Zentren auch in Zukunft lebendige Dörfer erhalten bleiben, ohne dass dabei ein zusätzliches Bevölkerungswachstum angestrebt wird. Damit dies möglich ist, muss in beschränktem Umfang zwingend neuer und zeitgemässer Wohnraum geschaffen werden. Die Region ist der Überzeugung, dass dieser Bedarf nicht ausschliesslich mit innerer Verdichtung abgedeckt werden kann und den Dörfern ausserhalb der Zentren deshalb nach wie vor ein gewisser Einzonungsspielraum gewährt werden muss. Wie gross dieser Spielraum in Zukunft tatsächlich sein wird, werden die Vorgaben des revidierten kantonalen Richtplans (voraussichtlich ab 2019 in Kraft) zeigen.</p> <p>Die Region weist darauf hin, dass sie mit der Ausscheidung regional bewirtschafteter Arbeitszonen ganz im Sinne des VCS grosse Anstrengungen unternimmt, um die weitere gewerbliche Entwicklung an gut erschlossenen, zentral gelegenen Standorten zu konzentrieren (vgl. 2.4.5 Raumkonzept). Dies schliesst jedoch überhaupt nicht aus, dass sich die traditionellen, in den Dörfern verwurzelten Betriebe am angestammten Ort halten und weiter entwickeln sollen.</p>

VCS Freiburg	<i>Thema : Siedlungsstruktur / Verdichtetes Wohnen</i>	
	<p>Der VCS bemängelt, dass das verdichtete Wohnen in den Zentrumsgemeinden, nicht aber in den Dörfern ausserhalb der Zentren gefördert werden soll. Er fordert, dass auch kleinere Gemeinden verdichtet bauen.</p> <p>Weiter verlangt er, dass Neueinzonungen nur noch in regionalen Zentren möglich sind und in peripheren Gebieten obligatorisch ausgezont werden, wenn die Parzellen schon länger als 5 Jahre nicht erschlossen werden.</p>	<p>Die wichtigste raumplanerische Aufgabe der Region besteht darin, sich den Spielraum für eine zweckmässige zukünftige Raumentwicklung zu erhalten. Die Forderungen des VCS bewirken genau das Gegenteil und schränken den vorhandenen Spielraum unnötig ein. Ausserdem sind sie aus der Sicht der Region viel zu radikal und gehören in dieser Form sicher nicht in einen Richtplan. Grundlegende raumordnungspolitische Fragen wie eine räumliche Einschränkung von Neueinzonungen oder obligatorische Auszonungen müssen im Bau- und Raumplanungsgesetz oder allenfalls im kantonalen Richtplan geregelt werden und haben auf der (notabene freiwilligen) regionalen Planungsebene nichts verloren.</p> <p>Warum in den Dörfern ausserhalb der Zentren auch weiterhin ein gewisser Spielraum für Einzonungen bestehen bleiben muss, wird aus dem Kommentar zum Thema « Dörfer ausserhalb der Zentren » ersichtlich.</p> <p>Viele Dörfer des Seebezirks weisen noch wertvolle, relativ intakte Ortsbilder auf. Bei baulichen Verdichtungen im ländlichen Raum ist deshalb aus denkmalpflegerischer Sicht grosse Vorsicht geboten. Falsch verstandene Verdichtung kann hier Kulturgüter und Lebensqualität zerstören. Die Region ist nicht grundsätzlich gegen Verdichtungen in den Dörfern ausserhalb der Zentren, möchte aber aus den genannten Gründen auf eine generelle Festsetzung dieser Massnahme im Richtplan verzichten.</p>

<p>VCS Freiburg</p>	<p><i>Thema : Arbeitszonen und kantonale Bodenpolitik / Strategischer Sektor Löwenberg</i></p>	
	<p>Das Raumkonzept beinhaltet keine Massnahmen zur Erschliessung dieses Sektors mit dem öV und insbesondere der Bahn, obwohl er als einer der 12 Top-Entwicklungsstandorte der Hauptstadtregion der Schweiz aufgeführt wird. In Bezug auf die öV-Erschliessung gehört er in Wirklichkeit zu den weniger attraktiven Standorten. Ebenfalls wird kein Bezug zum angrenzenden COOP-Einkaufszentrum gemacht. Der VCS beantragt deshalb</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Erweiterung des Sektors Löwenberg um das Einkaufszentrum • einen Anschluss an die Eisenbahn mit Erschliessungsgüteklasse B • die Umsetzung von Verfügungen und Vereinbarungen mit der Gemeinde Murten bzw. den Eigentümern in der Spezialzone Relais A1 Löwenberg • eine Verdichtungspflicht für die gesamte Zone, insbesondere die Spezialzone Relais A1 Löwenberg • eine prioritär umzusetzende LV-Erschliessung mit einem eigenen Radweg nach Murten und Kerzers • einen Baubann für die gesamte Zone bis zur Inkraftsetzung des neuen Richtplans 	<p>Der Perimeter des strategischen Sektors Löwenberg beruht auf einer aktuellen, vom Kanton geleiteten Machbarkeitsstudie (20. August 2013). Er umfasst ein grosses Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiet im unmittelbaren Einzugsgebiet des Autobahnanschlusses Murten und ist für die Ansiedlung wertschöpfungsstarker Betriebe vorgesehen. Die Spezialzone Relais A1 liegt peripher auf der Südseite der Kantonsstrasse und ist ausserdem für eine Einkaufsnutzung bestimmt. Es gibt keine einleuchtende raumplanerische Begründung, warum die betroffene Parzelle mit der geplanten Einkaufsnutzung in den strategischen Sektor integriert werden sollte.</p> <p>Ein Baubann für den gesamten strategischen Sektor macht beim heutigen Planungsstand keinen Sinn und wäre im Hinblick auf die zukünftige Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern sogar kontraproduktiv. Die Region kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass der VCS hier versucht, das Instrument des regionalen Richtplans für die Verhinderung eines unerwünschten Vorhabens zu missbrauchen.</p> <p>Die strategische Arbeitszone Löwenberg verfügt über ein Potenzial von rund 200'000 m² Geschossfläche, was je nach Dichte der Überbauung die Schaffung von 1'800 bis 3'000 Arbeitsplätzen ermöglicht. Unter diesen Voraussetzungen erübrigt sich nach Ansicht der Region die Festsetzung einer Verdichtungspflicht im Richtplan.</p> <p>Es ist weder möglich noch zweckmässig, über das Instrument des regionalen Richtplans eine Verdichtung der Spezialzone Relais A1 Löwenberg einzufordern. Dieses Anliegen muss im Rahmen des lokalen Planungs- bzw. Baubewilligungsverfahrens eingebracht und geregelt werden.</p> <p>Was die zukünftige öV-Erschliessung anbelangt, sieht die Machbarkeitsstudie die Schaffung einer neuen, zentral gelegenen Haltestelle auf der Bahnlinie Murten - Kerzers vor.</p> <p>Die Region ist gewillt, die Planung des strategischen Sektors Löwenberg in den nächsten Jahren voranzutreiben. Zu diesem Zweck sind Vertiefungsstudien vorgesehen, welche auch den Langsamverkehr behandeln. In diesem Kontext wird zu gegebenem Zeitpunkt sicher auch die Radwegerschliessung Richtung Murten bzw. Kerzers näher untersucht werden.</p> <p>Gestützt auf die oben stehenden Erwägungen drängt sich keine Änderung an den Inhalten des regionalen Richtplans auf.</p>

VCS Freiburg	<p><i>Thema : Arbeitszonen und kantonale Bodenpolitik / Festlegung der Arbeitszonen von kantonaler und regionaler Bedeutung</i></p>	
	<p>Der VCS bedauert die ungenügende öV-Erschliessungsklasse (E). Die kantonale Arbeitszone von Kerzers erscheint unter Berücksichtigung der Verkehrsüberlastung und der unrealistischen Umfahungsstrasse überdimensioniert. Sie ist aus raumplanerischer, verkehrstechnischer und regionalwirtschaftlicher Sicht zu gross. Die geplante Arbeitszone in Vully hat wegen ihrer schlechten Erschliessung und ihrer fehlenden Einbettung ins Siedlungsgebiet einen ungünstigen Standort.</p> <p>Der VCS fordert für die kantonalen Arbeitszonen</p> <ul style="list-style-type: none"> • mindestens öV-Erschliessungsgüteklasse C • eigene Radwege als Verbindung zu den regionalen Zentren • Verzicht auf die regionale Arbeitszone Vully • Redimensionierung der kantonalen Arbeitszone Kerzers 	<p>Die Ortsplanungsrevision der Gemeinde Kerzers ist mittlerweile von Kanton genehmigt. Die beiden Sektoren Stöckenteilen und Moosgärten Süd bleiben von kantonaler Bedeutung, während der Sektor Moosgärten Nord zurückgestuft worden ist (neu nur noch lokale Bedeutung). Die Redimensionierung kommt der Forderung des VCS entgegen. Die Region weist im weiteren darauf hin, dass die Gemeinde Ried bei Kerzers aufgrund der aktuellen Entwicklung im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz nicht mehr an ihrer kantonalen Arbeitszone festhält. Wenn die interkommunalen Zentren nachhaltig gestärkt werden sollen, benötigen sie ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen. Gestützt auf diesen elementaren raumplanerischen Grundsatz will der Seebezirk die regionale Arbeitszone Vully unbedingt beibehalten. Der Standort ist historisch gewachsen und ergänzt eine bereits seit längerem bestehende lokale Arbeitszone. Ausserdem verfügt er aus der Sicht des motorisierten Individualverkehrs und des Schwerverkehrs über eine exzellente Erschliessung. Die vom VCS verlangten Radwege decken sich mit den Absichten der Region. Massnahmenblatt 16 (Langsamverkehr fördern) hält fest, dass der Seebezirk bei der Förderung des Langsamverkehrs einen Schwerpunkt auf die Schaffung qualitativ guter und sicherer Fuss- und Veloverbindungen von den Entwicklungsschwerpunkten für Wohnen und Arbeiten zu den publikumsintensiven Dienstleistungseinrichtungen (z.B. Einkaufsläden, Schulen) und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs legen will. Dazu ist für den Zeitraum ab 2019 eine regionale Vertiefungsstudie geplant.</p>

VCS Freiburg	<p><i>Thema : Arbeitszonen und kantonale Bodenpolitik / Bewirtschaftung der Arbeitszonen von regionaler Bedeutung</i></p>	
	<p>Die interkommunalen Zentren sollen sich im Bereich Wohnen und Arbeitszonen abgestimmt entwickeln können. Der VCS begrüsst deshalb die Bewirtschaftung, Vermarktung und Promotion der regionalen Arbeitszonen durch die Region sowie die Aufteilung der fiskalischen Einnahmen aus den Arbeitszonen auf die Gemeinden. Er wird die konkreten Massnahmen zur Umsetzung mit grossem Interesse verfolgen. Er fordert</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Möglichkeit zur Aufnahme des störenden lokalen Gewerbes in den regionalen Arbeitszonen • Mindestens öV-Erschliessungsgüteklasse C 	<p>Die Region nimmt die Zustimmung des VCS zu regional bewirtschafteten Arbeitszonen mit Befriedigung zur Kenntnis.</p> <p>Der Kanton hält im Vorprüfungsbericht 2014 zum Richtplanentwurf fest, dass er die Arbeitszonen von regionaler Bedeutung zwar akzeptiert, jedoch auf rechtlicher Ebene als Arbeitszonen von lokaler Bedeutung behandeln wird. Damit ändern für die Region auch die für Betriebsansiedlungen anzuwendenden Kriterien. Die qualitativen Anforderungen bezüglich Wertschöpfung und Ausstrahlung werden reduziert und lassen in Zukunft grundsätzlich auch störendes lokales Gewerbe zu. Über Ansiedlungsanträge wird das zuständige Gremium des Regionalverbandes See jeweils fallweise entscheiden.</p> <p>Selon le nouveau plan des catégories des arrêts TP à l'horizon 2015-2018 édité par le Service de la Mobilité en 2014 (qui tient compte du RER Fribourg/Freiburg), les zones d'activité d'importance régionale prévues à Bas-Vully et Courtepin satisfont en grande partie une desserte de catégorie D selon le plan cantonal des transports (PCtr) (voire carte du Concept global des transports C3 mise à jour). Les autres « parties » des zones de Bas-Vully et Courtepin, ainsi que l'ensemble de la zone à Gurmels, jouissent d'une desserte en transports publics de catégorie E. Celle-ci peut être considérée comme suffisante et conforme à ce stade de planification et compte tenu de la nouvelle typologie d'activités prévue (plutôt de l'artisanat d'importance locale). A titre de comparaison, une desserte de niveau C est exigée pour des secteurs stratégiques cantonaux destinés à des activités à forte densité humaine et à haute valeur ajoutée. En outre, les secteurs identifiés pour les zones d'activités régionales ne constituent pas encore une zone à bâtir légalisée. C'est dans le cadre d'une ultérieure procédure de mise en zone à bâtir à l'échelle communale, liée à un projet concret et défini, que le trafic généré réel peut être calculé. C'est donc à un stade de planification plus avancé et tangible, que la conformité au PCtr pourra être réellement évaluée en tenant compte aussi de l'accessibilité piétonne des arrêts en transports publics et que, le cas échéant, les mesures nécessaires seront identifiées, en collaboration avec tous les acteurs concernés (entreprises des transports publics, etc.).</p> <p>Sur ces bases, la Région renonce sciemment à effectuer des modifications du PDR.</p>

VCS Freiburg	<i>Thema : Arbeitszonen und kantonale Bodenpolitik / Arbeitszonen von lokaler Bedeutung</i>	
	<p>Die Ausscheidung, Planung und Bewirtschaftung lokaler Arbeitszonen soll gemäss Entwurf des Richtplanes Aufgabe der Gemeinden sein.</p> <p>Der VCS ist strikte gegen eine Erweiterung der lokalen Gewerbebezonen. Der Kanton Freiburg hat wie erwähnt freie Kapazitäten von 50%. Die Erfahrung zeigt, dass kleine und disperse Gewerbebezonen wenig Nachfrage haben. Für Dörfer ausserhalb der Zentren soll das Gewerbe in gemischten Zonen angesiedelt werden. Störendes Gewerbe gehört in die regionalen Zentren.</p>	<p>Für die Ausscheidung und Planung lokaler Arbeitszonen sind gemäss kantonalem Bau- und Raumplanungsgesetz die Gemeinden zuständig. Die Region respektiert diese rechtlich verankerte Kompetenzzuteilung (vgl. dazu auch Kap. 3, „Grundsätze für die Umsetzung“) und befasst sich im Richtplan konsequenterweise nicht mit dieser Thematik.</p> <p>Die Forderung, dem Gewerbe in den Dörfern ausserhalb der Zentren nur noch gemischte Zonen zur Verfügung zu stellen und störende Betriebe in den regionalen Zentren anzusiedeln, ist für die Region schlicht nicht nachvollziehbar.</p>
	<i>Thema : Tourismus</i>	
	<p>Der Bezirk hat ein grosses Potential für einen nachhaltigen Tourismus. Leider wird dieses Potenzial mit den vorgeschlagenen Massnahmen nur bruchstückhaft abgedeckt.</p> <p>Der VCS verlangt, dass der Langsamverkehr als strategischer Faktor in den Tourismusinfrastrukturen aufgewertet wird und, dass das angestrebte Velonetz über den Raum Vully und das grosse Moos hinausgeht und den ganzen Bezirk einbezieht.</p>	<p>Der Seebezirk versteht sich auch in Zukunft als Tourismusregion und will seine Stärken in diesem Bereich weiterhin in Wert setzen. Die Region geht mit dem VCS einig, dass insbesondere im Bereich des nachhaltigen Tourismus ein grosses Potenzial besteht. Sie möchte deshalb das Fuss- und Velowanderwegnetz optimieren (Massnahmenblatt 10).</p> <p>Im kantonalen Kontext verfügen die Tourismuspole Murten, Vully und Kerzers (Grosses Moos) über herausragende Voraussetzungen für Fuss- und Velowanderwegtourismus. Aufgrund der beschränkten Ressourcen möchte die Region in erster Linie in diesem Raum Aufwertungen vornehmen und dazu ab 2017 eine entsprechende Studie erarbeiten lassen. Eine Ausdehnung auf die gesamte Region wäre sicher nicht falsch, wenn dazu die nötigen Mittel bereitgestellt werden können.</p> <p>Im Rahmen der erwähnten Studie können auch die Realisierungschancen für vom VCS vorgeschlagene Seeufer- oder Rebenroute näher analysiert werden.</p> <p>An dieser Stelle weist die Region auch darauf hin, dass nicht nur der touristische Langsamverkehr gefördert werden soll, sondern im Verlauf der nächsten Richtplanperiode auch eine Optimierung des Veloroutennetzes für den Alltagsverkehr im ganzen Seebezirk vorgesehen ist (Massnahmenblatt 16).</p>
	<i>Thema : Gesamtverkehrskonzept</i>	
	<p>Die im Massnahmenblatt 12 (Erschliessung der kantonalen und regionalen Arbeitszonen auf die bestehende Infrastruktur abstimmen) dargestellten Massnahmen sind nach Ansicht des VCS einseitig auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Zur Sicherung der Standorte wird deshalb eine konsequente Abstimmung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs auf die Arbeitszonen verlangt. Diese sollen das Rückgrat der Erschliessung sein.</p>	<p>Die Bemerkung des VCS stimmt nicht. Wer das Massnahmenblatt genau studiert, stellt fest, dass mit der bestehenden Infrastruktur sowohl das Strassen- wie auch Schienennetz gemeint sind. Das generelle Ziel besteht in der Sicherstellung leistungsfähiger Verkehrsverbindungen von und zu den regionalen Entwicklungsschwerpunkten und umfasst sämtliche Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr auf der Strasse und der Schiene, Langsamverkehr).</p>

VCS Freiburg	<i>Thème : transports publics</i>	
	<p>L'ATE propose de modifier le titre de la fiche de mesure 13 « <i>Identifier les besoins de la région en matière de transports publics et initier des améliorations ciblées</i> » avec « <i>Identifier les besoins de la région en matière de transports publics, compléter les infrastructures ferroviaires manquantes, améliorer la qualité de la desserte, améliorer les cadences et étoffer l'offre</i> ».</p> <p>En plus, l'ATE propose d'intégrer dans la fiche de mesure 13 une série d'objectifs en matière de TP plus précis et plus ambitieux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terminer et réaliser les infrastructures en lien avec la deuxième étape du RER Fribourg/Freiburg • Construire une ossature ferroviaire forte en s'appuyant sur ce qui existe déjà, avec l'objectif d'une cadence 30 minutes • Augmenter la capacité et la qualité de desserte à des cadences à la demi-heure du réseau ferroviaire • Coordonner avec les réseaux voisins afin que le district du Lac soit connecté avec les agglomérations • Revoir et développer le réseau des bus en intégrant le principe du rabattement de ceux-ci vers la colonne vertébrale ferroviaire • Prioriser les TP afin d'améliorer la répartition modale en leur faveur • Proposer des tarifs attractifs avec le système de zonage et éviter de complexifier les tarifs en cas de superposition des communautés tarifaires • Prioriser les TP pour les déplacements pendulaires • Prioriser les TP pour les déplacements touristiques et de loisirs et proposer des offres combinées • Conditionner les grands générateurs de trafic à une desserte TP de niveau B • Conditionner les centres commerciaux à fort impact territorial à une desserte TP de niveau A • Conditionner l'utilisation du rail pour la zone stratégique de Löwenberg et une desserte TP de niveau B • Garantir les infrastructures de transbordement rail pour la zone stratégique de Löwenberg • Conditionner une desserte TP de niveau B pour les secteurs stratégiques • Réaliser une étude d'opportunité pour le transport des marchandises par le rail 	<p>Les objectifs d'amélioration des transports publics proposés par L'ATE sont jugés comme pertinents. Toutefois, cet aspect nécessite un traitement conjoint entre tous les acteurs concernés. Pour cette raison, la Région a proposé au Canton la mise en place d'un groupe de travail pour les transports publics, piloté par le canton et fédérant l'ensemble des acteurs concernés : Région, Communes, représentations des écoles et des cercles scolaires, TPF, CFF, BLS, entreprises de transport privées, etc. (voire fiche de mesure 13). C'est dans ce cadre, que les différentes exigences des Communes lacoises et d'autres propositions comme celles de l'ATE seront abordées, sur la base notamment de l'enquête déjà menée par la Région (avril 2012).</p> <p>Pour cette raison, une modification du PDR n'est pas jugée nécessaire.</p>

VCS Freiburg	<i>Thème : trafic individuel motorisé</i>	
	<p>L'ATE propose de corriger les objectifs de la fiche de mesure concernant les options pour des projets routiers de contournement et d'assainissement (fiche n° 15) et de les mettre en adéquation avec le rapport Ernst Basler + Partner, effectué par le Canton, à savoir la suppression es projets de contournement de Gurmels, Kerzers, Fräschels et Courgevoux.</p>	<p>Les projets de routes cantonales de contournements sont gérés par le Canton, qui a défini des priorités (résultat de l'étude réalisée par le Bureau Ernst Basler + Partner, 2013). Ce fait est reconnu par la Région est sera mentionné dans le concept territorial. Toutefois, la Région souhaite se réserver la marge de manœuvre pour une future planification mise en œuvre des projets routiers qui lui semblent nécessaire pour son développement. Les projets de contournement mis en question portent tous sur des communes centres définies dans le plan directeur régional et sont considérés comme importants pour assurer la qualité de vie, la sécurité routière et le développement économique.</p> <p>Pour ces raisons et pour réserver les terrains nécessaires à une éventuelle réalisation ultérieure, les projets de routes de contournements sont maintenus. Dans son préavis de synthèse d'examen préalable, le Canton ne s'oppose pas à cette démarche et se déclare d'accord de respecter les souhaits de la région dans la mesure du possible dans ses planifications routières. Ceci bien entendu sous réserve que tout contenu dans le plan directeur régional concernant le thème du trafic individuel motorisé ne sera pas liant pour les autorités cantonales.</p> <p>Une modification du PDR ne correspond pas à la vision de la Région et n'est pas jugée pertinente.</p>
	<i>Thema : Langsamverkehr</i>	
	<p>Das Raumkonzept vernachlässigt die Planung des Veloverkehrs. Es stützt sich auf die Ortsplanung und die kantonale Veloplanung ab. Damit entzieht sich die Region der Verantwortung. Die Übernahme der kantonalen Veloplanung ist eine gesetzliche Pflicht der Region und folglich eine Selbstverständlichkeit. Sie bedarf keiner weiteren Erwähnung im Massnahmenblatt.</p> <p>Die vorgeschlagenen Massnahmen sind schwammig und enthalten weder eine Priorisierung noch ein Budget. Aufgrund des vorhandenen Potenzials muss die Region unbedingt eine Strategie und ein Umsetzungskonzept zugunsten des Langsamverkehrs ausarbeiten. Zudem muss sie auch auf lokaler Ebene aktiv werden (z.B. im Bereich der Schulwegsicherung).</p> <p>Der VCS verlangt für den Veloverkehr in der Region ein griffiges Instrument. Zu diesem Zweck soll die Region eine eigene Veloplanung mit einem ehrgeizigen Zeitplan vorantreiben und die in Massnahmenblatt 16 angekündigte Vertiefungsstudie prioritär und nicht erst nach 2019 anpacken.</p>	<p>Die Region ist gar nicht der Ansicht, dass der Veloverkehr in der regionalen Richtplanung vernachlässigt wird, sind doch gleich zwei Massnahmenblätter (10 und 16) dem Thema gewidmet. Unter Anderem sind zwei Vertiefungsstudien mit einem Budget von insgesamt Fr. 100'000.- in Planung. Die erste Studie ist bereits für die Umsetzungsperiode 2017 – 2019 geplant, die andere folgt anschliessend.</p> <p>Die Region setzt in ihrem Umsetzungsprogramm für die Periode 2014 - 2016 einen klaren Schwerpunkt auf der Planung des strategischen Sektors Löwenberg. Aufgrund der nur sehr beschränkt vorhandenen Ressourcen ist es zweifellos zweckmässig, vorerst die Ergebnisse aus der kantonalen Veloplanung abzuwarten und die regionalen Studien anschliessend darauf aufzubauen.</p>

VCS Freiburg	<i>Thema : Multimodaler Verkehr</i>	
	<p>Der VCS bemängelt, dass die vorgeschlagenen Umsteigekapazitäten nicht ausgewiesen werden. Vor allem wird die Verkehrsüberlastung in Kerzers innerorts nicht thematisiert. Es ist folglich nicht ersichtlich, wie die zusätzlichen P+R-Kapazitäten verkehrsgerecht geschaffen werden sollen.</p> <p>Der VCS verlangt eine Priorisierung der P+R-Kapazitäten nach den langfristigen verkehrstechnischen Kapazitäten an den Standorten.</p>	<p>Die Region ist gewillt, den hohen Anteil an motorisiertem Verkehr auf den Strassen des Seebezirks nach Möglichkeit zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu verschieben. Es kann jedoch nicht Aufgabe der regionalen Richtplanung sein, dazu auch gleich noch die Bedarfs- und Kapazitätsanalysen bereit zu stellen. Die Richtplanung kann die übergeordneten Ziele und Massnahmen vorgeben. Die aufwändige Grundlagenarbeit muss in einer nachgelagerten Vertiefungsphase erfolgen. Diese wird auch dazu dienen, die vom VCS geforderte Priorisierung der Standorte festzulegen. Die Erarbeitung der entsprechenden Studie ist für die Periode 2017 – 2019 vorgesehen.</p> <p>Im Übrigen hat das Amt für Mobilität im Rahmen der Vorprüfung 2014 darüber informiert, dass sich in der zweiten Etappe des S-Bahn-Projekts Fribourg/Freiburg eine kantonale Arbeitsgruppe mit verschiedenen Infrastrukturfragen befassen wird, welche auch eine Analyse der P+R- und B+R-Anlagen an den Standorten Murten, Kerzers und Sugiez beinhalten. Die Region wird ihre Studie auf die Aktivitäten des Kantons abstimmen.</p> <p>Gestützt auf die obigen Ausführungen ist aus Sicht der Region keine Anpassung des regionalen Richtplans nötig.</p>
	<i>Thème : Energies renouvelables</i>	
	L'ATE propose de réaliser un cadastre solaire	La fiche de mesure „Sonder le potentiel pour le remplacement des énergies fossiles par des énergies renouvelables“) prévoit l'établissement d'un aperçu sur le potentiel. Il est possible d'intégrer l'établissement d'un cadastre solaire solaire dans cette analyse.
	<i>Thème : Stationnement / plan régional des transports</i>	
	L'ATE propose de prévoir une nouvelle fiche de mesure « stationnement » pour donner une base aux Communes lacoises. La décision D 2.12.1 du Plan cantonal des transports précise qu'un plan régional de transports doit également contenir un concept afin de fixer les grandes lignes pour les concepts communaux.	<p>Le « plan régional des transports » évoqué par l'ATE est nécessaire, selon le PCTr, dans la région de Fribourg et les centres régionaux, plus particulièrement les agglomérations de Fribourg et de Bulle, qui disposent du potentiel pour développer leur propre système de transport urbain. Cela n'est donc pas le cas pour le district du Lac.</p> <p>Dans son PDR, la Région présente plutôt sa vision stratégique et ses intentions en matière de transports sans émettre des directives liantes. S'agissant du stationnement, la Région estime que l'émission de directives pour l'entier district est disproportionnée, car les Communes concernées (centre régional et centre touristiques, plus de 5'000 habitants, etc.) sont déjà obligées d'effectuer un concept ad hoc adapté à leur contexte local dans le cadre de leur révision du PAL (art 24 RELATeC). Pour les autres Communes, plus petites et rurales, un tel instrument de gestion de stationnement n'est pas nécessaire, ni efficace. La Région renonce donc à émettre des directives.</p>

Pro Velo Fribourg	<i>Thème : Mobilité douce</i>	
	<p>Pro Velo Fribourg a analysé le projet PDR avec déception. Les mesures ne sont pas concrètes, ce qui est très regrettable aux vues du grand potentiel cyclo-pendulaire du district du Lac. En ce qui concerne les principes et les types de mesures proposés, la petite reine y figure, mais les études proposées devraient être réalisées dans les meilleurs délais et non pas être repoussées aux calendes grecques.</p> <p>Concernant les mesures touchant le vélo, Pro Velo Fribourg propose plusieurs précisions ou commentaires concernant les objectifs thématiques mentionnés dans les fiches de mesure n° 10 (améliorer le réseau des voies cyclables dans les secteurs Mont Vully et Grands-Marais), n° 13 (identifier les besoins de la région en matière de transports publics et initier des améliorations ciblées) et n° 16 (renforcer la mobilité douce).</p>	<p>En élaborant son plan directeur régional (ce qui constitue d'ailleurs une démarche volontaire selon la LATeC), la Région s'est concentrée sur les aspects qui, de son propre point de vue, revêtent une importance particulière pour le développement de son territoire. Cette priorisation s'est traduite par le poids et la profondeur qui sont accordés de manière différente et spécifique à chaque thème traité dans la planification régionale. Le fait d'effectuer des choix dans les thèmes traités et dans leurs approfondissements est également lié aux ressources limitées à disposition de la Région.</p> <p>Quant à la réalisation des mesures mentionnées dans les fiches, la Région a décidé de mettre dans la première phase d'exécution (2014 – 2016) un accent fort sur la planification du secteur stratégique de Löwenberg. Au vu des moyens très limités restant à disposition pour d'autres projets il s'avère sans doute judicieux d'attendre d'abord les résultats de la planification cantonale (plan sectoriel vélo) en révision depuis 2010. A partir de 2017, même deux études d'approfondissement portant sur le domaine de la mobilité douce sont prévues (voir fiches de mesures n° 10 et n° 16). Le budget pour la réalisation de ces deux projets est de Fr. 100'000.-, ce qui constitue un montant considérable pour une petite région comme le district du Lac.</p> <p>La Région prend note des propositions de précisions pour les objectifs dans les fiches de mesure n° 10, n° 13 et n° 16. Elles lui semblent pertinentes. Cependant, la Région est d'avis que les rajouts recommandés par Pro Vélo Fribourg sont déjà inclus dans les formulations existantes et par conséquent pas nécessaires. Les précisions devront être prises en compte lors de l'exécution des diverses études envisagées.</p>

glp Seebezirk	<i>Thema : Generelle Beurteilung</i>	
	Die Grünliberale Partei Sektion Seebezirk begrüsst die Überarbeitung des regionalen Richtplans. Das neue Planungsinstrument kann den Gemeinden eine zweckmässige Leitlinie sein und zur Entwicklung des Seebezirks beitragen.	Die Region nimmt die Einschätzung der GLP mit Befriedigung zur Kenntnis.
	<i>Thema : Siedlungsstruktur</i>	
	Das klare Bekenntnis zur Beschränkung der Siedlungsentwicklung auf die Zentren, verbunden mit dem Verzicht auf ein Bevölkerungswachstum in den Dörfern ausserhalb der Zentren und der bahnerschlossenen Standorte wird begrüsst. Mehrere Gemeinden des Seebezirks sind potenziell von der neuen Verfassungsbestimmung über Zweitwohnungen betroffen. Der Seebezirk könnte anhand eines zusätzlichen Massnahmenblatts aufzeigen, wie mit dieser Thematik umgegangen werden soll.	Die Region nimmt die Einschätzung der GLP mit Befriedigung zur Kenntnis. Die Region hat bei der Auswahl ihrer im Richtplan behandelten Themen nicht versucht, möglichst umfassend und vollständig zu sein. Ziel war vielmehr, gestützt auf pragmatische Überlegungen neben den vom Kanton vorgegebenen Mindestinhalten dort Schwerpunkte zu setzen, wo ein offensichtlicher Handlungsbedarf besteht oder wo sich Chancen zur Schaffung eines echten Mehrwerts für die Region ergeben. Die Zweitwohnungsproblematik ist zwar interessant, aber derzeit in der Region kein wichtiges Thema.
	<i>Thema : Arbeitszonen und kantonale Bodenpolitik</i>	
	Die Massnahmen zur Schaffung von Arbeitsplätzen mit dem Ziel, das negative Pendlersaldo zu korrigieren, wird begrüsst. Die glp findet die Idee regional bewirtschafteter Arbeitszonen super und ermutigt die Region, sich sofort Gedanken über die konkrete Umsetzung zu machen. Der regionale Richtplan sieht die Schaffung grosszügig dimensionierter regionaler Arbeitszonen vor. Er sollte auch aufzeigen, wie der damit einhergehende Verlust an Fruchtflecken innerhalb der Region kompensiert werden kann. Die für die regionalen Arbeitszonen vorgesehene Erschliessungsgüteklasse E ist aus der Sicht der GLP ungenügend. Erwartet wird eine Erschliessungsgüteklasse C oder D.	Mit den regionalen Arbeitszonen will sich die Region vorausschauend an raumplanerisch zweckmässigen Standorten den Handlungsspielraum für spätere Generationen sichern. Die Überbauung der regionalen Arbeitszonen ist ein Generationenprojekt. Die Einzonungen werden bedarfsgerecht in Etappen erfolgen. Heute ist völlig offen, wie sich die Situation der Fruchtflecken zum Zeitpunkt der verschiedenen Einzonungen präsentieren wird. Vieles wird vom Ergebnis der anlaufenden Überarbeitung des Freiburger FFF-Inventars und der Ausgestaltung des revidierten kantonalen Richtplans abhängen. Unter diesen Voraussetzungen macht es wenig Sinn, behördenverbindliche Richtlinien zum Umgang mit der Kompensation der beanspruchten Fruchtflecken festzusetzen. Unter Berücksichtigung der verbesserten Erschliessung durch die Freiburger S-Bahn ab 2015 werden die regionalen Arbeitszonen Vully und Courtepin neu grösstenteils über eine Erschliessungsgüteklasse D verfügen. Die regionale Arbeitszone Gurmels wird auch weiterhin die Erschliessungsgüteklasse E aufweisen. Weil der Kanton jedoch gemäss Vorprüfungsbericht 2014 die regionalen Arbeitszonen rechtlich als Zonen von lokaler Bedeutung interpretiert, ist diese Einstufung konform. Die erforderliche Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr und die Festlegung allfälliger Massnahmen kann ohnehin erst zum Zeitpunkt der Einzonung und gestützt auf ein konkretes Ansiedlungsprojekt festgelegt werden.

glp Seebezirk	<i>Thema : Tourismus</i>	
	Die glp begrüsst die im Richtplan enthaltenen Grundsätze und Massnahmen zum Schutz der Landschaft, weil sie für den Tourismus einen wichtigen Faktor darstellen. Auch die konkreten Massnahmen zur Umsetzung in Massnahmenblatt 20 (z.B. Realisierung eines durchgehenden Uferwegs) werden positiv aufgenommen.	Die Region nimmt die Einschätzung der GLP mit Befriedigung zur Kenntnis.
	<i>Thema : Öffentlicher Verkehr</i>	
	Die für den öffentlichen Verkehr formulierten Ziele und Handlungslinien werden als sinnvoll erachtet. Die glp schlägt vor, die Handlungslinien mit folgenden Punkten zu ergänzen : <ul style="list-style-type: none"> • Stete Prüfung von Möglichkeiten und Synergien in Bezug auf den innerörtlichen (oder innerhalb eines Pols stattfindenden) öffentlichen Verkehrs • Prüfung von Ortsbusangeboten • Prüfung der Einführung eines regionalen Verkehrsverbundes 	Die von der glp vorgeschlagenen Zusatzpunkte sind grundsätzlich prüfenswert. Sie gehen allerdings schon stark ins Detail, betreffen ganz konkrete Fragestellungen (z.B. Linienwahl und Haltestellen) und sind deshalb als übergeordnete Handlungslinien in einem regionalen Richtplan nicht stufengerecht. Aus diesem Grund wird von einer Aufnahme in den Richtplan abgesehen. Die Region schlägt jedoch vor, die Anstösse der glp in die vom Kanton pilotierte Arbeitsgruppe einzubringen und dort zu diskutieren.
	<i>Thema : Motorisierter Individualverkehr</i>	
	Nachdem das Schweizer Stimmvolk im November 2013 die Erhöhung der Vignettenpreise abgelehnt hat, verbleibt die Moosstrasse im Besitz des Kantons. Es erscheint der glp trotzdem sinnvoll, Massnahmenblatt 14 (Auswirkungen der Übernahme der T10 durch den Bund erkennen und aktiv steuern) in angepasster Form beizubehalten.	Die Region teilt die Meinung der glp. Auch wenn die Moosstrasse im Besitz des Kantons bleibt und nicht an den Bund abgetreten wird, besteht ein grosser Koordinationsbedarf (z.B. die Abhängigkeiten zwischen der Option eines Direktanschlusses der Moosstrasse an die A1 und der weiteren Entwicklung des strategischen Sektors Löwenberg). Die Region wird das Massnahmenblatt beibehalten und neu auf die Koordinationsbedürfnisse zwischen Region und Kanton ausrichten.
	<i>Thema : Interkantonale Beziehungen</i>	
	Der Bezug des Seebezirks zu den angrenzenden Gebieten in den Kantonen Bern und Waadt könnte im Regionalen Richtplan noch etwas stärker zum Ausdruck kommen.	Die Region misst ihrer Rolle als interkantonale Drehscheibe grosse Bedeutung zu (entspricht sogar einer von drei strategischen Leitlinien) und möchte diese Funktion in Zukunft weiter pflegen und ausbauen (vgl. dazu Kap. 2.3 und 2.5.6 Raumkonzept). Der Thematik ist ein spezielles Massnahmenblatt (Nr. 18, Standortgunst als interkantonale Drehscheibe stärken) gewidmet. Darin wird in den Zielsetzungen die Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen verankert.

glp Seebezirk	<i>Thema : Erneuerbare Energie</i>	
	Die Auseinandersetzung mit der Thematik (Massnahmenblatt 24) wird begrüsst. Allerdings müssen die vorgesehenen Studien umgehend und prioritär an die Hand genommen werden.	Die von der Region im Massnahmenblatt 24 in Aussicht gestellte gesamregionale Analyse zur Gewinnung erneuerbarer Energien ist sicher wichtig. Der Seebezirk hat jedoch weder die Mittel noch die personellen Ressourcen, um alles sofort und gleichzeitig anzupacken. Er musste zeitliche Prioritäten setzen. Bei seiner Entscheidung hat auch eine Rolle gespielt, dass der Kanton seinen eigenen Richtplan einer Totalrevision unterziehen will. Es ist damit zu rechnen, dass das Kapitel Energie dabei umfassende Änderungen erfahren wird. Die Genehmigung des überarbeiteten Richtplans ist für 2019 vorgesehen. Falls dieser Zeitplan eingehalten werden kann, wird die Region ihre Energiestudie (ab 2020 geplant) auf topaktuelle Rahmenbedingungen abstützen können.
	<i>Thema : Kulturinfrastruktur</i>	
	Obwohl im Raumkonzept die kulturelle Vielfalt im Seebeirk und insbesondere das kulturelle Angebot in Murten hervorgehoben werden, fehlt ein Massnahmenblatt zur kulturellen Infrastruktur. Für grössere Anlässe (Aufführungen, Konzerte, Kongresse) fehlt ein geeignetes Angebot. Diese Problematik sollte im Rahmen der Richtplanung näher studiert werden.	Der regionale Richtplan stützt sich auf das Bau- und Raumplanungsgesetz und behandelt dementsprechend raumwirksame Themen. Er setzt die Leitplanken für die zukünftige räumliche Entwicklung, auf welche die Kulturinfrastruktur einen doch eher marginalen Einfluss ausübt. Aus diesem Grund wird auf die Einführung des gewünschten Massnahmenblatts verzichtet. Das Thema ist für den Seebezirk relevant, muss jedoch über einen anderen Kanal bzw. ein anderes Instrument abgehandelt werden.
	<i>Thema : Verstärkung der interkommunalen Planung</i>	
	Die Koordination unter den Ortsplanungen muss verstärkt werden. Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit haben gezeigt, dass durch mangelnde Koordination zwischen den Ortsplanungen unerwünschte Situationen entstehen können (z.B. die Ansiedlung der Detailhändler LIDL und ALDI in Courgevaux an der Grenze zu Murten). Die glp schlägt deshalb die Aufnahme eines zusätzlichen Massnahmenblatts mit einer möglichst wirksamen Verpflichtung zur Koordination der Ortsplanungen unter den einzelnen Gemeinden vor.	Die Pflicht der Gemeinden zur grenzübergreifenden Abstimmung ihrer raumwirksamen Aufgaben ist sowohl in Artikel 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung wie auch in Artikel 35 des Bau- und Rauplanungsgesetzes explizit verankert. Es macht wenig Sinn, diese übergeordnete rechtliche Verpflichtung in einem auf konkrete Inhalte ausgerichteten Planungsinstrument zu wiederholen. Die Region wird jedoch im Rahmen der kantonalen Vorprüfungen darauf achten, dass die Koordination mit den Nachbargemeinden ernst genommen wird und das Ergebnis ausreichend dokumentiert ist.
	<i>Thema : Landwirtschaft</i>	
	Die glp stellt fest, dass sich im regionalen Richtplan praktisch keine Aussagen zur Landwirtschaft finden, obwohl dieser Wirtschaftszweig (Gemüseanbaugelände im Grosse Moos) für den Seebezirk von grosser Bedeutung ist. Die Partei schlägt deshalb die Schaffung von einem oder mehreren Massnahmenblättern vor, die Themen wie Schutz der Fruchtfolgeflächen, Grundsätze für die Lokalisierung von Intensivlandwirtschaftszonen oder Standortwahl von Energieerzeugungsanlagen im Landwirtschaftsgebiet behandeln könnten.	Im Gegensatz zur Kulturinfrastruktur ist die grosse Wirkung der Landwirtschaft auf Raum und Landschaft offensichtlich. Während der mehrjährigen Revisionsphase ist jedoch weder aus Landwirtschafts- noch aus Naturschutzkreisen ein konkretes Bedürfnis an die Region herangetragen worden. Im Seezirk scheint in landwirtschaftlichen Belangen kein ausgewiesener Bedarf an übergeordneter Koordination zu bestehen. Unter diesen Voraussetzungen hat die Region auf eine ausführliche Behandlung der Thematik in ihrem regionalen Richtplan verzichtet.

glp Seebezirk	<i>Thema : Mitwirkung</i>	
	Die Regionalplanung betrifft die gesamte Bevölkerung des Seebezirks. Es wäre deshalb begrüssenswert, wenn die Bevölkerung in geeigneter Form (z.B. mit Umfragen, Foren, Vorträge, Diskussionen, etc.) in die Ausarbeitung einbezogen werden können.	Grundsätzlich eignen sich partizipative Prozesse in der Raumplanung. Sie tragen zur Qualität der erarbeiteten Produkte bei und verstärken die Identifikation mit dem Ergebnis. Die Erfahrung zeigt allerdings, dass insbesondere bei übergeordneten konzeptionellen Planungen ohne direkte Auswirkungen auf das Grundeigentum (wie das bei einem regionalen Richtplan der Fall ist) das Interesse der Öffentlichkeit gering ist und Aufwand und Ertrag von partizipativen Prozessen in keinem vernünftigen Verhältnis stehen. Im Rahmen der vorliegenden Mitwirkung beispielsweise sind gerade mal 5 private Stellungnahmen eingereicht worden.
SP See	<i>Thema : Generelle Beurteilung</i>	
	Die SP See beurteilt die geleistete Arbeit grundsätzlich positiv und zollt dem Verband der Gemeinden des Seebezirks und dem beauftragten Planungsbüro Anerkennung für die Bemühungen. Die vielfältigen Themen werden gut beleuchtet.	Die Region nimmt die Einschätzung der SP See mit Befriedigung zur Kenntnis.
	<i>Thema : Verdichtetes Bauen / Fruchtfolgeflächen</i>	
	Die SP See macht sich wegen der Abnahme der Fruchtfolgeflächen um über 10% im letzten Vierteljahrhundert Sorgen. Mit der Verdichtung der Bauzonen soll diesem Trend entgegengewirkt werden.	Der regionale Richtplan thematisiert das Thema der inneren Verdichtung im Raumkonzept und widmet ihm ein verbindliches Massnahmenblatt (MB 4 « Verdichtetes Wohnen fördern »). Die Verdichtung soll vor allem in den fünf designierten Zentren erfolgen.
	<i>Thema : Arbeitszonen und kantonale Bodenpolitik</i>	
	Die SP See begrüsst die Konzentration auf die vorgesehenen Zonen in den Zentren Murten, Kerzers, Gurmels, Vully und Courtepin. Die Ausscheidung des Sektors Löwenberg als strategische Arbeitszone scheint sinnvoll.	Die Region nimmt die Einschätzung der SP See mit Befriedigung zur Kenntnis.
	<i>Thema : Seeufer</i>	
	Der Schutz der Seeufer ist für die SP See eine Notwendigkeit. Die Anzahl Boots-anbindeplätze darf auf keinen Fall erhöht werden. Damit kann ein wirksamer Schutz der Natur und insbesondere der Schilfbestände erreicht werden. Als dringend wird ausserdem die Koordination mit dem Kanton Waadt erachtet.	Der vorliegende Richtplan legt mit der Erarbeitung des Konzepts « Seeuferplanung Murtensee und Broyekanal » (regionale Ergänzungsstudie C3), den einschlägigen verbindlichen Aussagen im Raumkonzept sowie einem spezifischen Massnahmenblatt (« Qualität der Uferlandschaft am Murtensee und Broyekanal sichern ») grosses Gewicht auf den Schutz der Seeufer und trägt damit den Anliegen der SP See Rechnung. Die Koordination mit dem Kanton Waadt liegt in der kantonalen Kompetenz und kann von der Region nicht beeinflusst werden.

SP See	<i>Thema : Starkstromleitung Villarepos - Galmiz</i>	
	<p>Die SP See findet es richtig, dass bei der Frage der quer durch die Region verlaufenden Erdgasleitung die Konflikte eingehend analysiert worden sind. Sie weist bei dieser Gelegenheit auf die Problematik der Starkstromleitung Villarepos - Galmiz hin. Es gibt begründete Forderungen, diese Leitung in den Boden zu verlegen.</p>	<p>Der regionale Richtplan macht zum Stromleitungsnetz überhaupt keine Aussagen und kann sich deshalb auch nicht zur Linienführung und zu einer allfälligen unterirdischen Verlegung der Leitung Villarepos - Galmiz äussern. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass der Verband der Gemeinden des Seebezirks das Thema bei Bedarf auch ausserhalb des Regionalen Richtplans aufgreift.</p>
	<i>Thema : Motorisierter Individualverkehr</i>	
	<p>Die SP See hält fest, dass die Moosstrasse in den Händen des Kantons verbleibt, nachdem das Schweizer Stimmvolk im November 2013 die Erhöhung der Vignettenpreise abgelehnt hat. Damit stellt sich die Frage, ob der Kanton willens ist, den Direktanschluss der Moosstrasse an die Autobahn A1 im Bereich der strategischen Arbeitszone Löwenberg in eigener Regie anzupassen und die dafür notwendige Planung einzuleiten. Um dies zu erreichen, geht die Partei davon aus, dass das Massnahmenblatt 14 (Auswirkungen der Übernahme der Moosstrasse durch den Bund erkennen und aktiv steuern) beibehalten und der neuen Ausgangslage angepasst wird.</p> <p>Weiter wünscht sich die SP See die Überprüfung der genauen Streckenführung der Ortsumfahrungen zwischen Murten und Gurmels, weist aber gleichzeitig darauf hin, dass eine verkehrliche Entlastung im Dorf Salvenach dringend ist. Ausserdem möchte sie bei dieser Gelegenheit auch die sattsam bekannte Verkehrssituation im Dorf Kerzers in Erinnerung rufen.</p>	<p>Die Region teilt die Haltung der SP See. Auch wenn die Moosstrasse im Besitz des Kantons bleibt und nicht an den Bund abgetreten wird, besteht ein grosser Koordinationsbedarf (insbesondere die Abhängigkeiten zwischen der Option eines Direktanschlusses der Moosstrasse an die Autobahn A1 und der weiteren Entwicklung des strategischen Sektors Löwenberg). Erste Gespräche mit dem Kanton zu diesem Thema haben bereits stattgefunden. Die Region wird das Massnahmenblatt beibehalten und neu auf die Koordinationsbedürfnisse zwischen Region und Kanton ausrichten.</p> <p>Planung und Realisierung von Umfahrungsstrassen auf dem kantonalen Strassennetz sind ausschliesslich in kantonaler Kompetenz.</p> <p>Die auf der Synthesekarte eingezeichnete Linienführung der Ortsumfahrungen zwischen Murten und Gurmels basiert auf einem kantonalen Strassenprojekt von 1992 (es existieren offenbar keine neueren Pläne). Sie hat lediglich hinweisenden Charakter und ist nicht verbindlich (vgl. Fussnote auf der Synthesekarte). Anpassungen am Trasse sind somit im Verlauf der weiteren Planung mindestens aus Sicht der Region durchaus möglich und zu begrüessen, wenn sie zu einer besseren Lösung für die direkt betroffene Anwohnerschaft führen. Dafür zuständig ist aber in jedem Fall der Kanton.</p>

3. Prises de position des particuliers

Auteur	Remarques principales	Considérations et conclusions
Chervet	<i>Thème : Rives Lac</i>	
	<p>L'auteur de la prise de position conteste la création d'une passerelle avec amarages collectifs sur sa propriété (art 29 RF). Il prétend que le Plan directeur régional n'est pas cohérent avec le plan directeur intercantonal de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat, canton de Fribourg et de Vaud (1982), car ce dernier ne prévoit pas de passerelle collective des amarages à hauteur de l'art. 29 RF. En plus, aucune mesure n'est prise pour la protection des roselières.</p> <p>Aussi, le Plan directeur régional n'indique pas le chemin piétonnier de rives qui passe devant et sur l'art. 29 RF et qui est indiqué dans le plan directeur intercantonal de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat, (1982).</p>	<p>Le Service des constructions et de l'aménagement, la Section lac et cours d'eau du Service des ponts et chaussées (SLCE) et le Bureau de la protection de la nature et du paysage (aujourd'hui Service de la nature et paysage) ont exigé l'élaboration un concept d'aménagement des rives du Lac de Morat et du Canal de la Broye dans le cadre de l'élaboration du Plan directeur régional du Lac (PDR ci-après). Ceci sur la base de l'article 29 de la LATeC, qui exige le traitement des rives pour chaque région riveraine d'un lac et du plan directeur cantonal, qui exige des régions qu'elles fixent « les secteurs où il faut supprimer l'amarrage des bateaux et les secteurs où l'amarrage peut être maintenu voire développé par le biais de port ou d'amarages collectifs ». D'autre part, l'arrêté du 20 février 1973 du Conseil d'Etat concernant l'utilisation des rives des lacs par les particuliers exige que les points d'attache de tous les bateaux soient concentrés dans des ports collectifs et que les passerelles et débarcadères privés établis sans autorisation seront démolis.</p> <p>Dans le cadre du PDR, le concept d'aménagement des rives du Lac de Morat et du Canal de la Broye a été élaboré selon les exigences minimales inscrites dans le guide pour l'aménagement régional, qui exige justement qu'une planification des rives du lac fasse une distinction entre les secteurs où il faut supprimer et les secteurs où il faut concentrer des amarages. Cet aspect est cohérent avec la mesure du plan directeur intercantonal de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat de 1982, qui prescrit notamment de procéder au regroupement des amarages sauvages dans les ports existants.</p> <p>Le PDR fixe le nombre total des places d'amarrage (1'160 unités, sur la base des données de la SLCE), réparties sur les différentes communes. Il indique les zones protégées du point de vue de la nature aux échelles nationale, cantonale et régionale, dans lesquelles toute activité humaine est en principe indésirable. A l'extérieur des zones protégées, il fixe les secteurs de rives devant être assainis (libération de places d'amarrage). En outre, il localise les secteurs dans lesquels le développement est possible (concentration des amarages, accès aux rives du lac, réalisation d'infrastructures touristiques) moyennant un concept général qui devra être établi par les Communes dans le cadre de leur révision générale du plan d'aménagement local. En effet, comme tout plan directeur régional, le PDR (établi à l'échelle 1 :</p>

		<p>25'000) fixe les conditions-cadres que les communes devront respecter pour l'élaboration des plans communaux d'aménagement des rives du lac. C'est dans ce cadre, que les différentes mesures seront détaillées et appliquées à l'échelle communale (entre 1 :5'000 - 1 : 500). A noter que les différents services de l'Etat ont établi la définition des limites spatiales des secteurs à développer, respectivement à assainir, proposés par le PDR.</p> <p>A relever enfin, que le sentier piétonnier longeant la rive du lac de Morat dans la commune de Bas-Vully est repris sur la carte de synthèse du PDR. En conclusion, le PDR répond aux exigences légales en matière des rives du Lac et ne nécessite pas de modifications.</p>
Chervet	<i>Thème : viticulture</i>	
	<p>Les besoins des exploitations viticoles et vinicoles ne sont quasiment pas pris en compte par le PDR, alors que c'est une activité primordiale et traditionnelle du Vully, qui a une grande interconnection avec l'économie et le tourisme.</p>	<p>Le thème de la viticulture est effectivement pertinent et intéressant pour le Vully. Toutefois, en élaborant le contenu du PDR, la Région a défini des priorités et s'est concentrée sur les aspects qui, de son propre point de vue, revêtent une importance particulière pour le développement de son territoire. Cette priorisation s'est traduite par le poids et la profondeur qui sont accordés de manière différente et spécifique à chaque thème traité dans la planification régionale. Ceci en respectant les prescriptions légales et les documents de planification supérieures (Plan directeur cantonal et Guide pour l'aménagement régional, par exemple).</p> <p>Le fait d'effectuer des choix dans les thèmes traités et dans leurs approfondissements est également lié aux ressources limitées à disposition de la Région. Pour ces raisons, elle renonce à traiter cette thématique dans le PDR.</p>

<p>Müller- Opprecht (Vieux-Manoir)</p>	<p><i>Thema : Tourismus / Seeufer</i></p>	
	<p>Als Eigentümer und Betreiber des (zurzeit geschlossenen) Hotels Le Manoir, des einzigen 5 Sterne-Hotels in der Region, begrüßen Herr und Frau Müller-Opprecht die im Entwurf zum regionalen Richtplan vorgesehenen Bestrebungen zur Stärkung des touristischen Angebots in der Region. Die touristischen Entwicklungsziele können allerdings nur dann erreicht werden, wenn die noch weitgehend intakte Landschaft und naturnahen Lebensräume erhalten bleiben. Der zwischen Meyriez (beginnend ab dem sich auf der Höhe des öffentlichen Bades befindenden Steg) und Greng gelegene Uferabschnitt des Murtesees ist mit seiner vielfältigen Flora und Fauna ein solcher Lebensraum und verdient besonderen Schutz. Gemäss den Mitwirkenden wird der regionale Richtplan der Bedeutung des Uferabschnitts Meyriez - Greng nicht gerecht. Sie machen deshalb folgende Vorschläge :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der oben räumlich definierte Uferabschnitt ist als naturnaher Lebensraum zu erhalten, als Landschaftsschongebiet auszuscheiden und einer Landschaftsschutzzone zuzuweisen. • Im Raumkonzept wie auch im Massnahmenblatt 20 (Qualität der Uferlandschaft am Murtensee und Broyekanal sichern) ist festzuhalten, dass die Bootsanbindeplätze in den für eine touristische Entwicklung vorgesehenen Uferabschnitten <i>in bestehenden Anlagen</i> zu konzentrieren sind und dass in naturnahen Lebensräumen und innerhalb von Ortsbildschutzperimetern keine neuen Anlagen zulässig sind. • Die Ergänzungsstudie C3 ist entsprechend anzupassen, respektive es ist im Massnahmenblatt 20 und gegebenenfalls an anderer Stelle mit der notwendigen Klarheit zu vermerken, dass die neu geplanten Hafenanlagen, insbesondere diejenige in Meyriez, nicht am vorgesehenen Standort verwirklicht werden können. • Klärung des Wirkungsbereichs der in Massnahmenblatt 20 enthaltenen Massnahme « Realisierung eines durchgehenden öffentlichen Seeuferwegs » 	<p>Die wichtigste Regelung aus der regionalen Uferschutzplanung besteht in der Unterteilung des freiburgischen Seeufers in Sektoren mit Sanierungsbedarf (auf der Synthesekarte blau dargestellt) und Sektoren, welche sich für die Entwicklung touristischer Infrastrukturen eignen (auf der Synthesekarte rot dargestellt). Das Ziel besteht vorab darin, die blauen Sektoren nach und nach von wilden Bootsanbindeplätzen zu befreien und diese in welcher Form auch immer auf den roten Abschnitten zu konzentrieren. Die konkrete Ausgestaltung der Infrastruktur in den roten Abschnitten bleibt den Standortgemeinden überlassen. Bei Bedarf können die Gemeinden des südlichen Seeufers bei der Erfüllung dieser Aufgabe auch zusammenarbeiten.</p> <p>Die räumliche Unterteilung der Sektoren in die blauen und roten Abschnitte basiert auf einem aktuellen, vom Kanton erstellten Inventar und ist von zuständigen kantonalen Fachstellen vorgegeben. Für die Region besteht in dieser Hinsicht kein Handlungsspielraum.</p> <p>Damit ist die Situation klar. Das Projekt « Bootshafen Meyriez » liegt innerhalb eines roten Abschnitts und ist damit aus regionaler Sicht grundsätzlich machbar. Für die Region ist dabei unerheblich, ob die zu veseztenden Bootsanbindplätze in bestehenden Anlagen konzentriert oder dafür neue Anlagen gebaut werden. Die Umsetzung obliegt der Gemeinde. Sie muss im Rahmen der erforderlichen Detailplanung klären, ob das Projekt mit den weiteren Rahmenbedingungen (z.B. Ortsbildschutzperimeter) vereinbar ist. Auch die allfällige Ausscheidung eines Landschaftsschongebiets oder einer Landschaftsschutzzone fällt in den kommunalen Zuständigkeitsbereich.</p> <p>Die Realisierung eines durchgehenden öffentlichen Seeuferwegs betrifft den ganzen See (also auch die Südseite). Die Nordseite hat aber Priorität. Für diesen Abschnitt soll bereits in der Periode 2014 - 2017 eine entsprechende Studie durchgeführt werden (vgl. Massnahmenblatt 10).</p>

<p>Familien Helbling-Ermel Schmutz Keller Ermel-Flückiger Ermel -Leite</p>	<p><i>Thema : Motorisierter Individualverkehr</i></p>	
	<p>Die vernehmlassenden fünf Familien sind Eigentümer und Bewohner von Grundstücken am Fischergässlein in Murten. Familie Ermel nutzt ihr Grundstück zudem als Landwirtschaftsbetrieb. Auf der Synthesekarte zum regionalen Richtplan ist unter anderen auch die Option einer Umfahrungsstrasse « Salvenach » eingetragen, deren Verlauf dem Fischergässlein entlang führt.</p> <p>Die Realisierung der geplanten Umfahrungsstrasse hätte gemäss den umfassenden Ausführungen der Vernehmlassenden einen massiven Eingriff in ein wertvolles Natur- und Waldgebiet zur Folge und würde ein historisch bedeutendes Gebiet (Murtenschlacht) zerschneiden. Weiter würde das Ortsbild verschandelt und ein beliebtes Naherholungsgebiet zerstört. Die neue Strasse würde eine archäologische Schutzzone beeinträchtigen und der Landwirtschaftsbetrieb Ermelsburg könnte nach dem Eingriff nicht mehr kostendeckend betrieben werden. Ausserdem wird die Verkehrswirksamkeit des Projekts in Frage gestellt.</p> <p>Die Vernehmlassenden kommen zum Schluss, dass das Vorhaben unverhältnismässig ist. Sie verlangen, dass die Umfahrung Salvenach aus dem regionalen Richtplan gestrichen wird oder eine andere Linieführung ins Auge gefasst wird, welche das Fischergässlein nicht tangiert.</p>	<p>Im regionalen Richtplan listet der Verband der Gemeinden des Seebezirks diejenigen Umfahrungs- und Sanierungsprojekte auf dem kantonalen Strassennetz auf, die aus seiner Sicht einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität sowie der wirtschaftlichen Entwicklung leisten können. Dazu gehört auch die Umfahrung von Salvenach. Es ist unbestritten, dass das Dorf Salvenach dringend vom Verkehr entlastet werden muss.</p> <p>Im April 2013 hat die Raumplanungs-, Bau- und Umweltdirektion die Ergebnisse einer Studie des Ingenieurbüros ernst Basler + Partner über die Kosten-Nutzen-Relation von 26 Umfahrungsprojekten publiziert. Von den vier im Seebezirk untersuchten Projekten sind aus kantonalen Sicht zwei von gehobenem Interesse (Kategorie 1). Es sind dies die Umfahrungen Salvenach und Burg-Löwenberg.</p> <p>Planung und Realisierung von Umfahrungsstrassen auf dem kantonalen Strassennetz sind ausschliesslich in kantonalen Kompetenz. Der Seebezirk wird alle aus seiner Sicht für die Regionalentwicklung wichtigen Strassenbauvorhaben (also auch die Umfahrung Salvenach) trotzdem vollständig im Richtplan belassen. Mit der Darstellung der Vorhaben im Sinne von strassenbaulichen Optionen im Raumkonzept und auf der Synthesekarte werden die Regionsgemeinden und die kantonalen Amtsstellen dazu angehalten, nichts zu unternehmen, was eine allfällige spätere Realisierung erschweren oder verunmöglichen könnte.</p> <p>Die auf der Synthesekarte eingezeichnete Linienführung der Umfahrung Salvenach basiert auf einem kantonalen Strassenprojekt von 1992 (es existieren offenbar keine neueren Pläne). Sie hat lediglich hinweisenden Charakter und ist nicht verbindlich (vgl. Fussnote auf der Synthesekarte). Anpassungen am Trasse sind somit im Verlauf der weiteren Planung mindestens aus Sicht der Region durchaus möglich und zu begrüssen, wenn sie zu einer besseren Lösung für die direkt betroffene Anwohnerschaft führen. Dafür zuständig ist aber in jedem Fall der Kanton.</p>

Bischoff	<i>Thème : Carte de Synthèse / zones à bâtir</i>	
	Herr Bischoff weist auf einen fehlerhaften Eintrag auf der Synthesekarte hin. Die am Nordufer des Murtensees nahe der Kantonsgrenze gelegenen Grundstücke Nr. 453, 454 und 1713 sind fälschlicherweise der Bauzone zugeordnet worden.	Der bestehende Eintrag hat sich bei der Überprüfung tatsächlich als falsch herausgestellt. Grund dafür ist war eine fehlerhafte Datengrundlage. Die Synthesekarte ist mittlerweile bezüglich Bauzonenabgrenzungen aktualisiert und im Sinne des Mitwirkenden korrigiert worden.
Tschan-Schor	<i>Thema : Lebensqualität</i>	
	<p>Familie Tschan - Schor lebt in der Oberen Mühle, einem geschützten Gebäude, das oberhalb der strategischen Arbeitszone Löwenberg und der Autobahnanschluss Murten liegt. Sie sorgt sich um die zukünftige Lebensqualität auf ihrem Hof und stellt deshalb folgende Anträge :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der idyllische Burggraben ist unter Naturschutz zu stellen. Er muss in der heutigen Form der Nachwelt erhalten bleiben. • Die projektierte Hochspannungsleitung Verbois - Galmiz ist unterirdisch im Neuenburger- und Murtensee zu führen. Das notwendige Fachwissen dazu ist vorhanden. • Neue Strassen sind zum Schutz des wertvollen Kulturlandes vermehrt in Tunnels zu führen. • Der Schutz der Oberen Mühle soll in den zukünftigen Planungen berücksichtigt werden. Insbesondere die bestehende direkte Zufahrt ab Kreisel Löwenberg muss jederzeit erhalten werden. 	<p>Die Region hält fest, dass die regionale Richtplanung eine übergeordnete Planung ist, welche die Leitplanken für die räumliche Entwicklung des gesamten Seebezirks vorgibt und deshalb wenig geeignet ist, um Einzelanliegen zu regeln. Von den vorliegenden Inhalten des regionalen Richtplans betrifft einzig die anstehende längerfristige Planung und Entwicklung der strategischen Arbeitzone Löwenberg den Standort Obere Mühle. Es ist jedoch aus heutiger Sicht schwer abschätzbar, welche Auswirkungen das Vorhaben auf die Obere Mühle hat.</p> <p>Die strategische Arbeitszone Löwenberg ist mit Sicherheit ein Projekt, das die negativen Auswirkungen auf das Kulturland minimiert. Anstatt einer Neuansiedlung von Industriebauten auf der grünen Wiese wird hier versucht, an einem bestens erschlossenen Standort einen bereits bestehenden Gewerbe- und Dienstleistungskomplex zu arrondieren und aufzuwerten.</p> <p>Die Unterschutzstellung des Burggrabens ist Sache der Standortgemeinde und muss im Rahmen der Ortsplanung diskutiert und entschieden werden.</p> <p>Der regionale Richtplan macht zum Stromleitungsnetz überhaupt keine Aussagen und kann sich deshalb auch nicht zur Linienführung und zu einer allfälligen unterirdischen Verlegung der Leitung Verbois - Galmiz äussern. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass der Verband der Gemeinden des Seebezirks das Thema bei Bedarf auch ausserhalb des Regionalen Richtplans aufgreift.</p> <p>Der Strassenbau ist bei Gemeindestrassen Sache der Gemeinden, bei Kantonsstrassen Sache der Kantone, bei Autobahnen Sache des Bundes. Die Region hat keinen Einfluss auf die Ausgestaltung der einzelnen Strassenprojekte. Schon rein aus finanziellen Gründen dürften jedoch Tunnels nur bei ganz wichtigen Strassenbauvorhaben zur Diskussion stehen.</p> <p>Die Berücksichtigung der Oberen Mühle bei zukünftigen Planungen muss durch die jeweils verantwortlichen Planungsträger (Gemeinde, Kanton, Bund) erfolgen.</p>