Gemeindeverband Seebezirk
Association des communes du district du Lac

Regionaler Richtplan

Plan directeur régional

Planungsprogramm

Programme d'aménagement

Version zu Handen des Kantons

Version à l'intention du canton

urbaplan

Juli 2010

Bearbeitet von: Daniel Baeriswyl
urbaplan fribourg

0788-planungsprogramm-050710.doc-DBA

lausanne
av. de montchoisi 21
1006 lausanne
t 021 619 90 90 f 021 619 90 99
lausanne@urbaplan.ch

fribourg
rue pierre-aeby 17
cp 87 - 1702 fribourg
t 026 322 26 01 f 026 323 11 88
fribourg@urbaplan.ch

genève
rue abraham-gevray 6
cp 1722 - 1211 genève 1
t 022 716 33 66 f 022 716 33 60
geneve@urbaplan.ch

neuchâtel
rue du seyon 10
cp 3211 - 2001 neuchâtel
t 032 729 89 89 f 032 729 89 80
neuchatel@urbaplan.ch

INHALT / SOMMAIRE

1. EINLEITUNG	INTRODUCTION	5
2. STÄRKEN + SCHWÄCHEN	FORCES + FAIBLESSES	6
3. ZIELE UND MASSNAHMEN	OBJECTIFS ET MESURES	8
4. VERFAHREN	PROCEDURE	15

1. EINLEITUNG

Der vorliegende Bericht wurde im Anschluss an die kantonale Konsultation des Berichts „Grundzüge der räumlichen Entwicklung“ erstellt. Er stellt das Planungsprogramm im Sinne von Art. 30 des neuen RPBG erstellt, welches vom Raumplanungsamt vorgängig zum Richtplanentwurf gefordert wird.
Das Planungsprogramm beinhaltet sowohl die allgemeinen Ziele zur regionalen Raumentwicklung, wie auch gewisse Grundsätze welche anschliessend im Richtplan ausgearbeitet werden müssen.

Es muss festgehalten werden, dass sich auch nach Überarbeitung der Grundlagen der Inhalt des vorliegenden Planungsprogramms mit jenem des Grundzügenberichts praktisch deckt. Dies bestätigt die dazumal vorgetragenen Anliegen der Region. Der Zielkatalog wurde daher übernommen und ergänzt. **Die Region geht davon aus, dass die erstellten Grundlagenstudien aureichen um die nächtsten Arbeiten sowie die Erarbeitung eines Richtplanentwurfs anzugehen.**

Zudem beabsichtigt die Region mit dem Regionalen Richtplan lediglich jene Themen abzudecken, welche nicht bereits durch anderere Strukturen behandelt werden (so nimmt sich zum Beispiel der Regionalverband RVS auch weiterhin der Wirtschafts- und Tourismusförderung an).

Gemäss Art. 30 RBPG muss das Planungsprogramm dem Kanton unterbreitet werden. Anschliessend muss es vom zuständigen Regionalorgan angenommen werden.

INTRODUCTION

Le présent rapport a été établi suite à la consultation cantonale du rapport « Objectifs régionaux du développement territorial ». Il constitue le programme d’aménagement au sens de l’art. 30 de la nouvelle LAteC et le SeCA exige son étalbissement préalablement au plan directeur régional.
Le programme d’aménagement définit les objectifs généraux du développement spatial de la région, ainsi que certains principes qui seront précisés pour le plan directeur.

Il doit être constaté, qu’après remaniement des données de base, le contenu du présent programme d’aménagement couvre pratiquement avec celui du rapport des objectifs. Ce fait confirmer les préoccupations formulées par la région. Le catalogue des objectifs été repris et complété. **La région part du principe que les études de base établies suffiront pour les travaux suivants et l’élaboration d’un avant-projet du plan directeur.**

En plus, la région souhaite traiter dans le cadre du plan directeur uniquement les thèmes qui ne sont pas déjà couverts par d’autres structures existantes (p.ex. l’association régionale du lac ARL assumera la promotion économique et touristique).

Selon l’art. 30 LATeC, ce programme doit être soumis au canton. Il sera ensuite adopté par l’organe régional designé.

2. STÄRKEN + SCHWÄCHEN

Auf der Grundlage der Umfrage bei den Gemeinden, den Inputs des Regionalverbandes RVS sowie den zahlreichen Arbeitsitzungen mit der regionalen Arbeitsgruppe können für die Region des Seebezirks folgende Charakteristika festgehalten werden:

STÄRKEN UND POTENTIALE

> Geografisch günstige **Lage** nahe verschiedenen Zentren (Bern, Freiburg, Neuenburg).
> Der Kanton wie auch die Region gelten im nationalen Vergleich als starke **Wachstumsregionen**.
> Gute **Erschliessung** mit dem Autoverkehr (Autobahnanschlüsse A1) und der Bahn.
> Dichtes und diversifiziertes **Arbeitsplatzangebot** (Präsenz zahlreicher KMU sowie einiger international renommierter Unternehmen)
> Wirtschaftliche Achse Murten-Kerzers mit weiterem **Entwicklungspotential.**
> National anerkanntes touristisches **Image** (Dreiseenland, Region Murten).
> Geografisch und landschaftlich **attraktive Lagen für Wohnsiedlungen.**
> Attraktive und erschlossene **Landschaften** (Murtensee, Mont-Vully, Seeufer, Landwirtschaftsfelder).
> **Kulturelle Vielfalt** (Zweisprachigkeit, Kulturangebot in der Region Murten).
> Qualitativ hoch stehendes **Bildungssystem**.

SCHWÄCHEN UND RISIKEN

> **Politische Achse** (N-S) ist nicht mit identisch mit wirtschaftlicher Achse (O-W).
> Zunahme der **Wegpendler** und Risiko zu einer „Schlafregion“ von Bern zu werden.
> „Unklare“Strassenhierarchie **(Korridor T10)** bzw. Unklarheit bezüglich dieses Entwicklungskorridors.
> Punktuelle Schwachstellen im **öffentlichen Verkehr.**
> Fehlende Verfügbarkeit **grosser Arbeitszonen**.
> Wenig **verdichtete Wohngebiete**.
> **Eine einzige Tourismussaison** (Sommer).

FORCES + FAIBLESSES

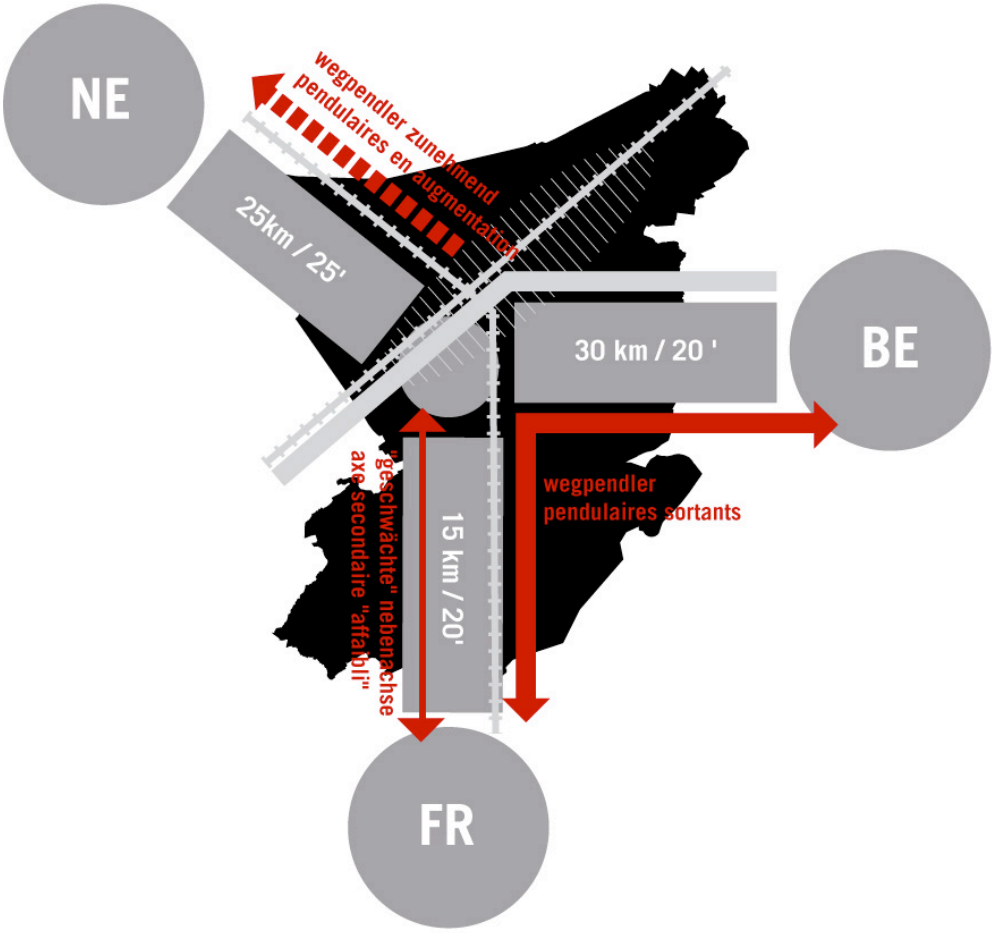
Sur la base du questionnaire aux communes, l'input de l'association régionale ARL et des nombreuses séances avec le groupe de travail régional, les caractéristiques suivantes de la région du district du Lac peuvent être identifiés :

FORCES ET POTENTIELS

> **Situation** géographique favorable à proximité de divers centres (Berne, Fribourg, Neuchâtel).
> Le canton ainsi que la région sont considéré au niveau national comme **région en forte croissance**.
> Bonne desserte en **transports** motorisés (autoroute A1) et trains.
> **Tissu économique** dense et diversifié (présence de nombreuses PME, industries internationales rénommées).
> Axe économique Morat-Kerzers avec un **potentiel de développement.**
> **Marque touristique** reconnue au niveau national (Pays des Trois Lacs, region de Morat).
> Situation géographique **attractives pour des zones d'habitations**.
> **Paysages** attractifs et accessibles (Lac de Morat, Mont-Vully, rives, champs agricoles).
> **Diversité culturelle** (billinguisme, offre culturel dans la région de Morat).
> **Système scolaire** de qualité élevée.

FAIBLESSES ET RISQUES

> **Axe politique** (N-S) n'est pas identique à l'axe économique (E-O).
> Augmentation des **pendulaires sortants** et risque de devenir une région „dortoire“ de Berne.
> Hiérarchie routière « incertaine » **(corridor T10),** resp. incertitude concernant cet axe de développement.
> Faiblesses ponctuelles des **transports publics.**
> Manque de disponibilité de **grandes zones d'activités.**
> Peu de zones d'habitat **densifiées.**
> **Une seule saison touristique (**été).



Standortvorteile (grau) :

> Zentrale Lage
> Gute Erschliessung
> Starke Entwicklungsachse Ost-West

Problematische Tendenzen (rot) :

> Zunahme Wegpendler
> Schwach entwickelte Nebenachse Nord-Süd

Avantages de localisation (gris) :

> Situation centrale
> Bonne desserte
> Axe de développement fort (Est-Ouest)

Tendances problématiques (rouge) :

> Augmentation des pendulaires sortants
> Axe secondaire faible

3. ZIELE UND MASSNAHMEN

OBJECTIFS ET MESURES

3.1 Grundsätze

Die künftige Regionalentwicklung baut auf folgenden Entwicklungszielen auf:

A	Stärkung des Bezirks als Wohn- und Arbeitsstandort.
B	Weiterführung eines kontrollierten Bevölkerungswachstums in allen Teilen des Bezirks.
C	Ausbau des touristischen Angebots, mit besonderem Augenmerk auf den sanften Tourismus.
D	Sicherstellung einer guten Erschliessung in der gesamten Region und vor allem in den Siedlungsschwerpunkten.
E	Erhaltung einer hohen Lebensqualität, insbesondere der landschaftlichen und kulturellen Qualitäten.

Principes

Le futur développement régional se basera sur les objectifs de développement suivants :

A	Renforcement du district comme pôle économique et lieu de travail.
B	Poursuivre une croissance démographique maîtrisée.
C	Développement de l'offre touristique en particulier le tourisme doux.
D	Assurer une bonne desserte dans toute la région et surtout dans les pôles d'urbanisation.
D	Maintenir une bonne qualité de vie, notamment des qualités paysagères et culturelles.

3.2 Planungsziele und -massnahmen

Die nachstehenden Planungsziele wurden aus dem Bericht « Grundzüge » übernommen und für das vorliegende Planungsprogramm ergänzt :

SIEDLUNG UND AUSSTATTUNG

Siedlungsstruktur

Weiterführung einer hierarchisch geordneten polyzentrischen Besiedlung auf der Grundlage der bestehenden Struktur:

> Bestimmung der dritten Zentrumsebene (**interkommunale Zentren)** sowie Bestimmung von Siedlungsschwerpunkten (Wohnen, Arbeit).

> An mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Lagen (speziell um die Bahnhaltestellen) soll eine **verdichtete Besiedlung** angestrebt werden. Die Region bestimmt die im Rahmen der Ortsplanung anwendbaren Grundsätze sowie die strategischen Standorte.

Objetctifs et mesures de planfication

Les objectifs ci-après ont été repris du rapport « Objectifs régionaux » et complété pour le présent programme d'aménagement :

URBANISATION ET EQUIPEMENT

Structure de l'urbanisation

Poursuite d'une urbanisation polycentrique et hiérarchisée sur la base de la structure existante:

> Définition du troisième niveau des centres (**centres intercommunaux**) ainsi que la définition des **pôles d'urbanisation** (habitat, travail).

> Dans les secteurs bien desservis par les transports publics (en particuliers autour des gares), une **urbanisation densifiée** devra être envisagée. La région définit les principes à respecter dans cadre des PALs ainsi que les secteurs stratégiques.

> Les **communes** continueront à planifier leurs zones

> Die **Gemeinden** planen weiterhin im Rahmen des vom Kanton gegebenen Spielraums ihre Bauzonen sowie ihre Bevölkerungsentwicklung. Grosse Neueinzonungen sollen gewissen Standortkriterien genügen, welche von der Region bestimmt werden.

à bâtir et le développement démographique dans le cadre donné par le canton. Les nouvelles mises en zone de grandes surfaces devront respecter des critères d'emplacement, qui seront définis par la région.

Arbeit

Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze durch Verbesserung des Angebots für die Niederlassung neuer Unternehmen im Bezirk.

> Zur Stärkung der **Hauptentwicklungsachse** Ost-West (Murten-Kerzers) sollen neue kantonale Arbeitszonen ausgeschieden werden. Zur Stärkung der **Nebenachse** Nord-Süd sollen regionale Arbeitszonen bezeichnet werden (Sugiez und Courtepin). Die Potentiale der bereits bestehenden Zone werden hierbei mitberücksichtigt.

> Sollte der Kanton am **Korridor Murten-Sugiez** für die T10 festhalten, wir die Region die Möglichkeit einer kantonalen Arbeitszone entlang dieser Achse prüfen.

> Für diese Zonen prüft die Region **Nutzungskriterien**. Es sollen Unternehmen mit hoher Wertschöpfung bevorzugt werden.

Activités

Création d'emplois par l'amélioration de l'offre pour l'implantation de nouvelles entreprises dans le district:

> Pour renforcer **l'axe de développement principal** Est-Ouest (Morat – Kerzers), des nouvelles zones d'activités cantonales devront être affectées. Pour le renforcement de **l'axe secondaire** nord-sud, des zones d'activités régionales seront désignées. Les potentiels dans les zones existantes seront pris en compte.

> Si le canton confirme le **corridor Morat-Sugiez** pour la T10, la région examinera la possibilité d'une zone d'activités le long de cet axe.

> Pour ces zones, la région examine des **critères d'affectation**. L'implantation d'entreprise à haute valeur ajoutée devra être favorisée.

Tourismus

Förderung der touristischen Aktivitäten durch Konzentration Intensivierungsmöglichkeiten in dafür geeigneten Gebieten :

> Bezeichnung der regionalen **Tourismuspole** (Vully und Kerzers).

> Damit der **Mont-Vully** als Erholungsgebiet gestärkt werden kann, soll der Anschluss an den öffentlichen Verkehr verbessert werden.

> Die **Rad- und Wanderwegnetze** im Bereich Mont-Vully und Grosses Moos sollen ergänzt und verbessert werden.

> Für mögliche neue touristische **Anlagen** werden strategischen Flächen entlang der Hauptachse Murten-Kerzers freigehalten.

Tourisme

Soutien des activités touristiques par concentration et possibilité d'intensification aux endroits propices:

> Désignation des **pôles touristiques** régionaux (Vully et Kerzers).

> Afin de pouvoir renforcer le **Mont-Vully** comme lieu de détente, le raccordement aux transports publics doit être amélioré.

> Les **réseaux pédestres et cyclistes** dans le secteur du Mont-Vully et du Grand-Marais devront être complétés et améliorés,

> Pour d'éventuelles futures **installations** touristiques, des surfaces stratégiques seront réservées le long de l'axe principal Morat-Kerzers.

Sport und Freizeit

Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung an öffentlichen Anlagen.

> Prüfung des regionalen Bedarfs für öffentliche Sport- und Freizeitanlagen und Koordination mit kommunalen Projekten.

Sports et loisirs

Assurer un équipement suffisant en installations publiques :

> Examen du besoin régional en équipement sportif et de loisirs et coordination avec les projets communaux.

Materialabbau

Deckung der regionalen Nachfrage für die Materialversorgung :

> Berücksichtigung der regionalen Potenziale gemäss revidiertem kantonalem Sachplan.
> Unterstützung der Gemeinden bei der Prüfung neuer Abbaustandorte.

Exploitation des matériaux

Couverture de la demande dans la région en exploitation de matériaux :

> Tenir compte des potentiels régionaux selon le plan sectoriel cantonal révisé.
> Soutenir les communes lors de l'examen de nouveaux sites d'exploitation.

VERKEHR

TRANSPORTS

Gesamtverkehrskonzept

Abstimmung von Siedlung und Verkehr :

> Konzentration der Siedlungsentwicklung an den verkehrstechnisch gut erschlossenen Lagen, spezielle in Nähe des öffentlichen Verkehrs.
> Zeitliche Abstimmung der vorgesehenen Siedlungsentwicklung mit den verkehrstechnischen Massnahmen (namentlich der Entlastungs- oder Umfahrungs-strassen).

Concept global des transports

Coordination entre urbanisation et trafic:

> Concentration du développement urbain aux endroits dotés d'infrastructures de circulation appropriées, en particulier à proximité des transports publics.
> Coordination dans le temps entre le développement urbain prévu et les mesures techniques sur le trafic (notamment les routes de délestage et les contournements)

Öffentlicher Verkehr

Verbesserung des bestehenden Angebots:

> Anpassung der Kapazitäten an die Nachfrage zwischen Murten und Freiburg (Taktverdichtungen sowie der Ausbau der Haltstellen sind in der Zwischenzeit auf der TPF-Linie bereits vorgesehen).
> Prüfung von Möglichkeiten zur Verbesserung des Angebots in den weniger gut erschlossenen Regionen (Haut-Vully, Gurmels) sowie für den Schulertransport.

Transports publics

Amélioration de l'offre actuelle:

> Adaptation des capacités à la demande entre Morat et Fribourg (Dans l'intervalle, la densification des fréquences ainsi que le réaménagement des arrêts sont déjà prévus).
> Examen des possibilités d'augmenter l'offre dans les régions moins biens desservies (Haut-Vully, Gurmels) ainsi que pour les transports scolaires.

Motorisierter Individualverkehr

Verbesserung des Strassennetzes und der Ströme:

> Erhaltung der Optionen für mögliche künftige Umfahrungsstrassen und Festlegung der Prioritäten.
> Bestätigung der Linienführung der T10 (H10) über Kerzers/Ins; gegebenenfalls Forderung einer kantonalen Analyse über die Auswirkungen einer Linienführung über Galmiz/Sugiez.

Trafic individuel motorisé

Amélioration du réseau routier et des flux de trafic:

> Préservation des options de routes de contournement et définition des priorités.
> Confirmation du tracé de la T10 (H10) via Kerzers/Ins ; le cas échéant, exigence d'une analyse cantonale concernant les répercussions d'un tracé par Galmiz/Sugiez.

LANDSCHAFT

Landschaft und Kulturerbe

Sicherstellung einer diversifizierten Bewirtschaftung der Landschaften :

> Künftige Anwendung der 2004 definierten Aktionen : Präzisierung der Perimeter und Anforderungen künftige Landschaftsentwicklungskonzepte.

> Bei der Planung der Siedlungsschwerpunkte (Wohnen, Arbeiten, Tourismus) muss der Schutz des Kulturerbes, insbesondere der Ortsbildschutz, mitberücksichtigt werden. Die Region definiert die Rahmenbedingungen bei Ein-oder Umzonungen.

Seeufer

Abstimmung der verschiedenen Bedürfnisse entlang der Seeufer :

> Erstellung von Seeuferplanungen für den Murten- und Schiffenensee. Dies auf der Grundlage der in den Ortsplanungen von den Gemeinden getätigten Überlegungen. Die Attraktivität für den Tourismus muss dabei gesichert bleiben.

UMWELT

Abfälle

Verbesserung der Situation betreffend der Recyclinganlagen :

> Prüfung der Platzprobleme der betroffenen Unternehmen.

Siedlungsentwässerung

Sicherstellung der Kapazitäten der Abwasserbehandlungsanlagen:

> Kontrolle der ARA-Kapazitäten in Bezug auf die künftigen Entwicklungspotentiale.

Energie

Förderung eines rationellen Energieverbrauchs und Verwendung erneuerbarer Energien :

> Prüfung von Möglichkeiten für spezielle Energieanlagen (Wind, Biogas etc.).

> Prüfung weiterer Bereichen in welchen die Region aktiv werden kann.

PAYSAGE

Paysage et patimoine

Assurer une gestion diversifiée des sites paysagers :

> Future application des actions prioritaires définies en 2004 : Précision des périmètres et conditions pour les futurs concepts d'évolution paysagers.

> Lors de la planification des pôles d'urbanisation (habitat, activités, tourisme), la protection du patrimoine culturel doit être pris en compte, en particulier les sites construits protégés. La région définit les conditions cadres pour les changements ou mises en zone.

Rives des lacs

Concertation entre les différents besoins le long des rives des lacs :

> Etablissement de planifications régionales pour les lacs de Morat et de Schiffenen. Ceci sur la base des réflexions menées par les communes dans leur PAL. L'attractivité pour le tourisme doit être assurée.

ENVIRONNEMENT

Déchets

Amélioration de la situation des installations de recyclage :

> Examen des problèmes en lien avec les entreprises existantes.

Evacuation des eaux :

Assurer les capacités pour le traitement des eaux usées :

> Vérification des capacités des STEP en tenant compte des potentiels de développement futurs.

Energie

Inciter une consommation rationnelle d'énergie et l'utilisation des énergies renouvelables :

> Examen des possibilités pour des installations énergétiques spéciales (éoliennes, biogas etc.),

> Examen d'autres domaines dans lesquels la région pourra être active.

4. RAUMKONZEPT

CONCEPT SPATIAL

Ergänzend zu den allgemeinen Zielen und Grundsätzen macht das nachstehende Raumkonzept für die künftige Siedlungsentwicklung erste räumliche Präzisierungen. Weitergehende Festlegungen sind in dieser Phase noch nicht möglich.
Beim (unvermeidlichen) „Eingriff" der Regionalplanung in die künftigen Ortsplanungen muss behutsam und Schritt für Schritt vorgegangen werden, weil die Kompetenzen der Gemeinde in Bezug auf ihre Siedlungsentwicklung von der Region grundsätzlich nicht in Frage gestellt werden sollen.

En complément des objectifs et principes généraux, le concept spatial ci-après comprend des premières précisions spatiales. D'autres concrétisations ne sont pas encore possibles durant cette phase.

Les « interventions » (inévitables) de la planification régionale dans la planification locale doivent être faites avec prudence et au cas par cas, car les compétences des communes en matière de leur urbanisation ne doivent pas être mises en question par la région.

4.1 Siedlungsstrategie

Die Umsetzung der Ziele und Grundsätze soll mittels einer Siedlungsstrategie mit folgenden Elementen angegangen werden:

> Die Siedlungsentwicklung soll verstärkt auf die Räume entlang der **Verkehrshauptachsen** gelenkt werden. Dabei sind die vom öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Lagen zu priorisieren.
> Aus diesem Grund sollen **grosse Neueinzonungen** (Wohn- und Arbeitszonen) im Prinzip entlang dieser Verkehrshauptachsen geplant werden.
> Ebenfalls entlang dieser Achsen soll eine konkrete **Siedlungsverdichtung** angestrebt werden.
> Die **Bauzonenplanung** bleibt in der Kompetenz der Gemeinden.

Die einzelnen Konzeptinhalte des nachfolgenden Planes müssen erläutert werden, weil ansonsten Interpretationsmissverständnisse entstehen könnten:

Verkehrshauptachsen
Die Autobahn sowie die kantonalen Hauptstrassen bilden das Netz der Hauptverkehrsachsen. Unabhängig von der Trasseentscheidung der T10 ist die Achse Löwenberg – Sugiez ebenfalls Teil dieses Hauptnetzes.
Die Sektoren mit einer bereits heute guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (Bahnhaltestellen) liegen ebenfalls auf diesen Achsen. Neben den Bahnhaltestellen kann die Busverbindung Gurmels –

Stratégie d'urbanisation

La mise en oeuvre des objectifs et principes devra être abordée par le biais d'une stratégie d'urbanisation, comprenant les éléments suivants:

> L'urbanisation doit être orientée de manière plus importante sur les espaces situés le long des **axes de transports principaux**. Les secteurs biens desservis devraient être urbanisés en priorité.
> Sur cette base, de **nouvelles grandes mises en zone** (habitations, activités) doivent être planifiées en principe le long de ces axes de transports principaux.
> Egalement le long de ces axes, une **densification de l'urbanisation** doit être envisagée.
> La **planification des zones à bâtir** reste de la compétence des communes.

Les différents éléments du concept figurant sur le plan ci-après nécessitent des explications, sinon des malentendus d'interprétation pourraient apparaître:

Axes de transports principaux
L'autoroute et les routes cantonales principales constituent le réseau des axes de transports principaux. Indépendamment de la décision du tracé de la T10, l'axe Loewenberg – Sugiez fait également partie de ce réseau principal.
Les secteurs avec une bonne desserte en transports publics (arrêts de train) se situent également sur ces axes. En plus des lignes de train, la ligne de bus de Gurmels – Düdingen (avec une cadence d'une demi

Düdingen (dank einem fast durchgehenden Halbstundentakt) ebenfalls berücksichtigt werden.

Die künftige Siedlungsentwicklung soll verstärkt entlang dieses Netzes konzentriert werden.

Siedlung

Diesem Basisnetz überlagern sich die Siedlungsgebiete mit ihren diversen Grundfunktionen:

> **Gemischte Gebiete**: Sie besitzen eine vielfältige Grundfunktion (Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen) und nehmen diese Mischfunktion auch künftig für die jeweilige Teilregion war. Dabei sind je nach Gebiet gewisse Funktionen stärker ausgeprägt (z.B. Sugiez als Arbeitsplatz für die Teilregion des Mont Vully).

> Für jedes dieser Mischgebiete sind Standorte für künftige neue (kantonale/regionale) **Arbeitszonen** vorgesehen (Details siehe „Konzept Arbeitszonen", September 2009).

> **Wohngebiete**: Diese Orte übernehmen hauptsächlich eine Funktion als Wohnstandort (was lokale Arbeitsplatzgebiete nicht ausschliesst).

> Für die grösseren Orte sind prioritäre Standorte für künftige Wohnzonen vorgesehen. Im Rahmen der Ortsplanung sind diese vorrangig zu prüfen.

> Zusätzlich sollen die Gemeinden in der Ortsplanung in den engeren öV-erschlossenen Gebieten (z.B. 500m) die Verdichtungsmöglichkeiten prüfen.

Diese beiden Gebietskategorien sind gut an die Verkehrshauptachsen angebunden und werden daher als **vorrangige Siedlungsentwicklungsgebiete** betrachtet, in welchen künftige grosse Einzonungen vorgesehen werden können.

Ausserhalb (z.B. 1 km) der vom öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Lagen sollten auch in diesen Entwicklungsgebieten keine grösseren Neueinzonungen vorgesehen werden.

> **Touristische Gebiete**: Neben der Grundfunktion als Wohn- und/oder Arbeitsort sind diese Gebiete zusätzlich durch touristische Aktivitäten geprägt. Es handelt sich hierbei um jene Pole welche bereits im räumlichen Tourismuskonzept erstmals bezeichnet wurden. Zusätzlich sind die strategisch geeigneten Gebiete für allfällige neue Tourismus- oder Freizeitanlagen bezeichnet. Es kann dabei nicht davon

heure durant presque toute la journée) sera également prise en compte.

Le futur développement de l'urbanisation doit être concentré le long de ce réseau.

Urbanisation

Se superposent à ce réseau de base les tissus urbanisés avec leurs différentes vocations de base:

> **Secteurs mixtes**: Ils possèdent une vocation multiple (habitat, travail, services) et joueront ce rôle également dans l'avenir pour les différentes sous-régions. En fonction du lieu, certaines caractéristiques sont plus accentuées (p.ex. Sugiez comme lieu de travail pour la sous-région du Mont-Vully).

> Pour chacun de ces secteurs mixtes, un emplacement pour une future nouvelle **zone d'activités** (cantonale/régionale) est indiqué (détails voir „Concept zones d'activités", septembre 2009).

> **Secteurs résidentiels**: Ces lieux sont principalement des sites résidentiels (ce qui n'exclut pas la présence de zones d'activités locales).

> Pour les lieux plus importants, des emplacements prioritaires pour les nouvelles zones résidentielles sont prévues, ceux-ci devraient être examiné en premier dans le cadre des PAL.

> En plus, les communes devront examiner les possibilités de densification dans les secteurs les plus proches des transports publics (p.ex. 500m).

Ces secteurs sont bien raccordés aux axes de réseaux principaux et, par conséquent, peuvent être identifiés comme **secteurs prioritaires de développement de l'urbanisation**, dans lesquels les nouvelles grandes mises en zone peuvent être prévues.

En dehors (p.ex. 1 km) des secteurs bien desservis par les transports publics, de nouvelles grandes mises en zones devraient être évitées également dans ces secteurs de développement.

> **Secteurs touristiques**: En plus de leur fonction de base (habitat, travail), ces secteurs sont caractérisés par des activités touristiques. Il s'agit des pôles ayant déjà été désignés une première fois dans le concept spatial touristique. En plus, les secteurs pour d'éventuelles nouvelles installations touristiques ou de loisirs sont désignés. La région ne peut pas partir du principe que dans tous ces secteurs de nouvelles

ausgegangen werden, dass in allen diesen Gebieten auch tatsächlich neue Anlagen entstehen werden. Die Region muss je nach Typ der Anlage verschiedene Standorte vorsehen können.

> **Übrige Gebiete:** Es sind jene Siedlungsgebiete (Dörfer, Weiler) die abseits des Verkehrshauptnetzes liegen. Auch ihnen wird ein Entwicklungspotential zugestanden. Grosse Neueinzonungen (z.B. ab 2 Ha) sollten allerdings nur unter genauer Prüfung der Situation (Bedarf, Erschliessung) zugelassen werden.

Auf die Festlegung von Siedlungsgrenzen wird verzichtet. Diese Massnahme wird auf Stufe Ortsplanung geprüft.

Natur und Landschaft

Gemäss den bestehenden Vorgaben (Richtplanänderung von 2004) sollen für die verschiedenen Landschaftseinheiten die Perimeter und Anforderungen für künftige Landschaftsentwicklungskonzepte präzisiert werden.

Hinzu kommt die Planung der Seeufer (für welche Vorgehen und Zuständigkeiten noch geklärt werden müssen).

Betreffend die Inanspruchnahme von Fruchtfolgeflächen gelten die Anforderungen des kantonalen Richtplans (Nachweis des Bedarfs und des Standortes).

installations seront effectivement réalisées. En fonction de la nature du projet, la région doit prévoir plusieurs sites.

> **Autres secteurs**: Il s'agit des secteurs urbanisés (villages, hameaux) situés à l'écart des axes de transports principaux. Ils auront également un potentiel de développement. Cependant, les nouvelles grandes mises en zone (p.ex. à partir de 2 ha) ne devraient être admises qu'après un examen approfondi de la situation (besoins, équipement).

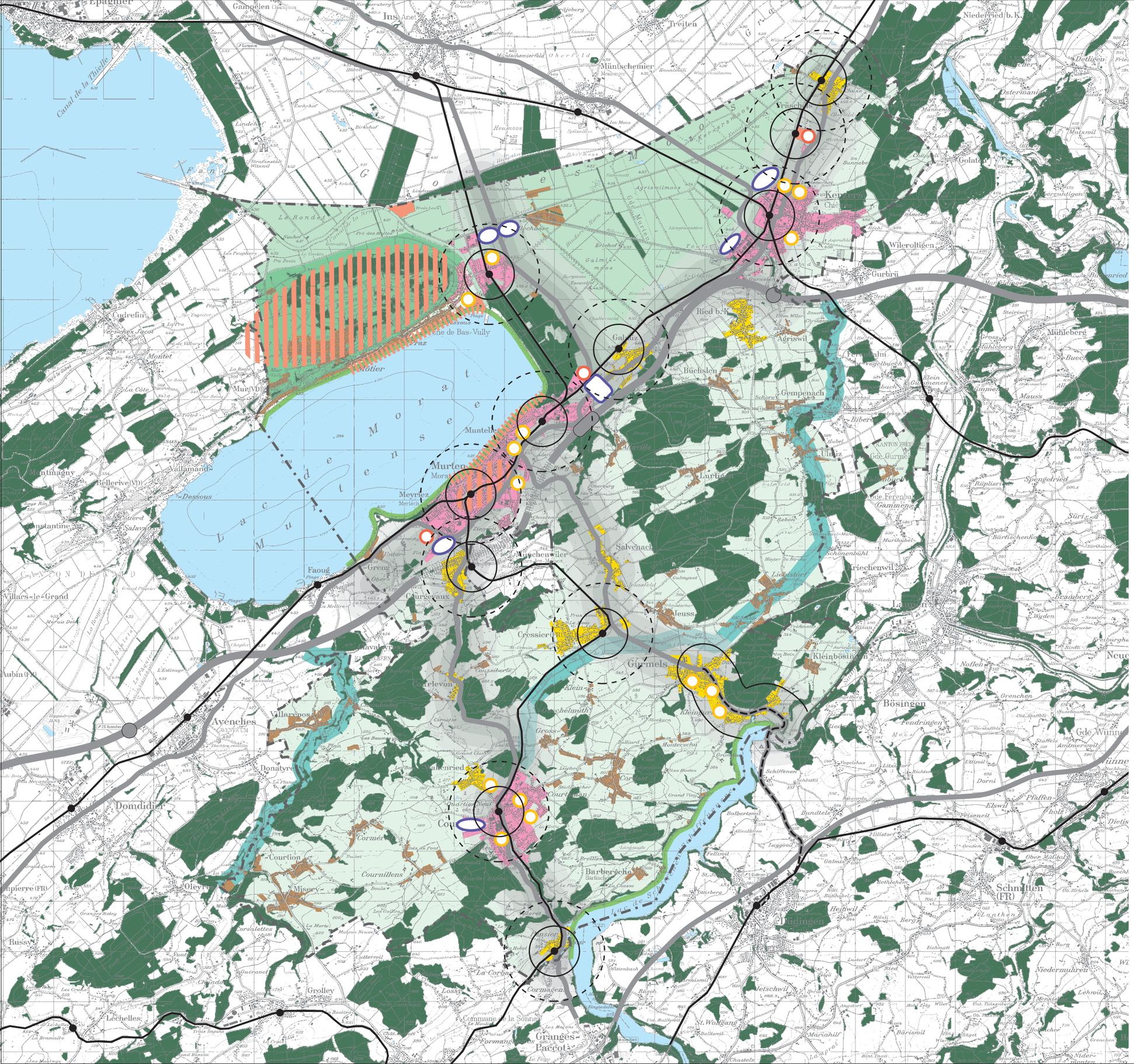
La région renonce à délimiter des limites d'urbanisation au niveau régional. Cette mesure sera examinée au niveau de l'aménagement local.

Nature et paysage

Selon les conditions (modification du plan directeur de 2004), les périmètres et exigences pour les futurs concepts de développement paysager devront être précisés pour les différentes entités paysagères.

S'ajoute encore la planification des rives, mais pour laquelle la démarche et les responsabilités doivent encore être clarifiées.

Concernant les emprises sur des surfaces d'assolement, les conditions du plan directeur cantonal sont applicables (justification du besoin et de l'emplacement de la zone).



Gemeindeverband Seebezirk
Association des communes du district du Lac

Regionalplanung / Planification régionale

Planungsprogramm / Programmed'aménagement

R A U M K O N Z E P T

C O N C E P T S P A T I A L

0 1km

KONZEPTINHALT / CONTENU CONCEPTUEL

verkehrshauptachsen
axes principaux de transports

SIEDLUNGSSENTWICKLUNG
DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION

gemischt geprägte gebiete / secteurs à caractère mixte

überwiegend wohnen / principalement résidentiel

touristisch geprägte gebiete / secteurs à caractère touristique

übrige gebiete / autres secteurs

prioritäre entwicklungsektoren / secteurs prioritaires de développement :

wohnen / habitat

arbeiten / activités

tourismus + freizeit / tourisme + loisir

öV-erschlossene gebiete / secteurs desservis par les TP:

500m: verdichtung prüfen / densificaiton à examiner
1km: im Prinzip keine grossen einzonungen ausserhalb / en principe, pas de mise en zone importante en dehors

NATUR & LANDSCHAFT
NATURE & PAYSAGE

gebiete für landschaftsplanung:
secteurs pour planifications paysagères:

ackerbau / cultures agricoles

grosses moos / grand marais

mont-vully

chandon + bibera

seeufer / rives

HINWEIS / INDICATIONS

hauptstrassen / autobahnanschluss
routes principales / jonction autoroutière

bahnlinie / haltestelle
ligne de train / arrêt

busverbindung regionalzentrum düdingen
laison de bus centre régional de guin

Juli 2010
0788-raumkonzept-DBA

urbaplan

5. VERFAHREN

Das vorliegende Planungsprogramm wurde den Gemeinden im Rahmen eines Syndictreffens vom 16. April 2010 vorgestellt und wurde grundsätzlich positiv beurteilt. Allerdings gingen nachträglich Bedenken betreffend der Einzonungsmöglichkeiten ausserhalb der vorrangigen Siedlungsentwicklungsgebieten ein. Aus diesem Grund wurde die Formulierung von Anfangs absoluten Kriterien (namentlich die maximalen 2 Ha für Neueinzonungen) etwas weniger streng formuliert.

Bevor das Planungsprogramm offiziell von der Delegiertenversammlung am 8. Oktober 2010 angenommen werden kann, wird es dem Kanton zur Stellungnahme unterbreitet.

PROCEDURE

Le présent programme d'aménagement a été présenté aux communes dans le cadre de la rencontre des syndics du 16 avril 2010. Il a été jugé positif, cependant des doutes avaient été déposés plus tard concernant les possibilités de développement en dehors des secteurs prioritaires du développement de l'urbanisation. Sur cette base, la formulation initiale et absolue des critères (en particulier le maximum des 2 ha pour les nouvelles zones) a été revue.

Avant l'adoption formelle du programme d'aménagement lors de l'assemblée des délégués du 8 octobre 2010, il sera soumis au canton pour prise de position.

Gemeindeverband Seebezirk
Association des communes du district du Lac

Regionaler Richtplan

Plan directeur régional

Planungsprogramm

Programme d'aménagement

Version zu Handen des Kantons

Version à l'intention du canton

Ergänzt gemäss Entscheid Delegiertenversammlung vom 8. Oktober 2010
(S. 10 Individualverkehr)

Complété selon décision de l'assebmblée des délégués du 8 octobre 2010
(p. 10 Trafic individuel motorisé)

urbaplan

Juli / Oktober 2010

Materialabbau

Deckung der regionalen Nachfrage für die Materialversorgung :

> Berücksichtigung der regionalen Potenziale gemäss revidiertem kantonalem Sachplan.

> Unterstützung der Gemeinden bei der Prüfung neuer Abbaustandorte.

Exploitation des matériaux

Couverture de la demande dans la région en exploitation de matériaux :

> Tenir compte des potentiels régionaux selon le plan sectoriel cantonal révisé.

> Soutenir les communes lors de l'examen de nouveaux sites d'exploitation.

VERKEHR

Gesamtverkehrskonzept

Abstimmung von Siedlung und Verkehr :

> Konzentration der Siedlungsentwicklung an den verkehrstechnisch gut erschlossenen Lagen, spezielle in Nähe des öffentlichen Verkehrs.

> Zeitliche Abstimmung der vorgesehenen Siedlungsentwicklung mit den verkehrstechnischen Massnahmen (namentlich der Entlastungs- oder Umfahrungsstrassen).

Öffentlicher Verkehr

Verbesserung des bestehenden Angebots:

> Anpassung der Kapazitäten an die Nachfrage zwischen Murten und Freiburg (Taktverdichtungen sowie der Ausbau der Haltstellen sind in der Zwischenzeit auf der TPF-Linie bereits vorgesehen).

> Prüfung von Möglichkeiten zur Verbesserung des Angebots in den weniger gut erschlossenen Regionen (Haut-Vully, Gurmels) sowie für den Schulertransport.

Motorisierter Individualverkehr

Verbesserung des Strassennetzes und der Ströme:

> Erhaltung der Optionen für mögliche künftige Umfahrungsstrassen und Festlegung der Prioritäten.

> Bestätigung der Linienführung der T10 (H10) über Kerzers/Ins; gegebenenfalls Forderung einer kantonalen Analyse über die Auswirkungen einer Linienführung über Galmiz/Sugiez.

> Sanierung der konfliktträchtigen Stellen auf dem Haupstrassennetz, insebsondere im Zusammenhang mit dem Schwerverkehr (Achse Fribourg – Courtepin – Murten).

TRANSPORTS

Concept global des transports

Coordination entre urbanisation et trafic:

> Concentration du développement urbain aux endroits dotés d'infrastructures de circulation appropriées, en particulier à proximité des transports publics.

> Coordination dans le temps entre le développement urbain prévu et les mesures techniques sur le trafic (notamment les routes de délestage et les contournements)

Transports publics

Amélioration de l'offre actuelle:

> Adaptation des capacités à la demande entre Morat et Fribourg (Dans l'intervalle, la densification des fréquences ainsi que le réaménagement des arrêts sont déjà prévus).

> Examen des possibilités d'augmenter l'offre dans les régions moins biens desservies (Haut-Vully, Gurmels) ainsi que pour les transports scolaires.

Trafic individuel motorisé

Amélioration du réseau routier et des flux de trafic:

> Préservation des options de routes de contournement et définition des priorités.

> Confirmation du tracé de la T10 (H10) via Kerzers/Ins ; le cas échéant, exigence d'une analyse cantonale concernant les répercussions d'un tracé par Galmiz/Sugiez.

> Assainissement des points de conflit sur le réseau routier principal, en particulier en rapport avec les poids lourds (axe Fribourg – Courtepin – Morat).