



Etude de corridor N18

Procès-verbal Forum 2





Impressum

Mandant	Office fédéral des routes OFROU 3003 Berne
Direction	Jörg Häberli, responsable de projet en planification, responsable de domaine suppléant, division Réseaux routiers de l'OFROU
Numéro de projet	23014.01
Version du rapport	0.1, 18.07.2024
Auteur du rapport	Eva Gerber / eva.gerber@kontextplan.ch (responsable de projet) Serena Rickenbacher / serena.rickenbacher@kontextplan.ch (planificatrice)
Page de titre	Aperçu du forum, Kontextplan
Approbation du mandant	13.08.2024 / Haj



Table des matières

1. Introduction	4
1.1 Participation et formation de groupes	4
2. Évaluation des retours	5
Feedback 1	5
2.1 Delémont: variante de base	5
2.2 Delémont: variante optimisée 1 – Liaison transversale	5
2.3 Delémont: variante optimisée 2 – Contournement court	6
2.4 Delémont: variante maximale – Contournement long	6
2.5 Laufonnais: variante de base	6
2.6 Laufonnais: variante optimisée 1 – Désengorgement du centre de Laufon	7
2.7 Laufonnais: variante optimisée 2 – Contournement Est de Laufon	7
2.8 Laufonnais: variante optimisée 3 – Contournement Ouest de Laufon	7
2.9 Laufonnais: variante maximale – Contournement de Laufon et Zwingen	8
2.10 Vallée de la Birse: variante de base	8
2.11 Vallée de la Birse: variante optimisée 1 – Optimisation des carrefours	8
2.12 Vallée de la Birse: variante optimisée 2 – Tunnel du Muggenberg (un tube)	9
2.13 Vallée de la Birse: variante maximale – Tunnel du Muggenberg (deux tubes)	9
2.14 Avantages et risques des treize variantes	10
Feedback 2	29
2.15 Delémont: variante de base	29
2.16 Delémont: variante optimisée 1 – Liaison transversale	30
2.17 Delémont: variante optimisée 2 – Contournement court	31
2.18 Delémont: variante maximale – Contournement long	32
2.19 Laufonnais: variante de base	33
2.20 Laufonnais: variante optimisée 1 – Désengorgement du centre de Laufon	34
2.21 Laufonnais: variante Optimisation 2 – Contournement Est de Laufon	35
2.22 Laufonnais: variante Optimisation 3 – Contournement Ouest de Laufon	36
2.23 Laufonnais: variante maximale – Contournement de Laufon et Zwingen	37
2.24 Vallée de la Birse: variante de base	38
2.25 Vallée de la Birse: variante optimisée 1 – Optimisation des carrefours	39
2.26 Vallée de la Birse: variante optimisée 2 – Tunnel du Muggenberg (un tube)	40
2.27 Vallée de la Birse: variante maximale – Tunnel du Muggenberg (deux tubes)	41
3. Impressions	44
A. Annexe	45
A.1 Participation et répartition des groupes	45
A.2 Feedback 1	53
A.3 Feedback 2	88



1. Introduction

Le processus de participation de l'étude de corridor de la N18 prévoit une consultation auprès des groupes d'intérêt (acteurs organisés) au sujet des enseignements tirés de l'étude de corridor. La décision finale quant au concept de solution à adopter revient à la Confédération.

Les formats suivants sont employés au cours du processus participatif : un sondage numérique ainsi que deux forums. Le premier forum a eu lieu le lundi 30 janvier 2024 à la salle polyvalente Serafin de Laufon. Un procès-verbal séparé a été établi à cette occasion.

Le deuxième forum a eu lieu le mercredi 26 juin 2024 au Comptoir Delémontain à Delémont. Le déroulement était le suivant:

- 17:30** Ouverture des portes / accueil
- 18:00** Mot de bienvenue du conseiller d'État David Eray
Erwin Wieland, OFROU: rétrospective du Forum 1
- 18:10** Jean-Luc Poffet et Maik Hömke, OFROU: état d'avancement de l'étude du corridor N18, étape de travail sur les variantes de solutions
- 19:00** Feedback 1: groupes de discussion sur les variantes de solutions
- 20:00** Réunion plénière
- 20:15** Feedback 2: impressions, évaluation individuelle des variantes de solutions
- 20:35** Erwin Wieland, OFROU: évaluation et perspectives
- 20:45** Apéro

1.1 Participation et formation de groupes

Les participants ont été répartis en six groupes pour échanger leurs points de vue. La répartition a été faite de manière à ce que les groupes soient composés de participants avec des positions aussi hétérogènes que possible. Deux groupes étaient constitués de participants francophones, et quatre de participants germanophones. Un aperçu détaillé de la répartition des groupes est disponible à l'annexe A.1. Participation et répartition des groupes. Une traduction simultanée a été assurée tout au long de l'événement.



2. Évaluation des retours

Feedback 1

Lors de la première table ronde, les avantages et les risques de chacune des treize solutions présentées ont été abordés au sein des groupes. Les groupes francophones ont principalement examiné les quatre variantes du secteur de Delémont, tandis que les groupes germanophones ont étudié les neuf variantes des secteurs du Lauffonnais et de la vallée de la Birse. Les retours recueillis pour chacune des treize variantes sont résumés ci-dessous. Les avantages et les risques spécifiques à chaque variante sont ensuite regroupés par thème. Les affiches originales comportant les interventions écrites sont disponibles en annexe.

2.1 Delémont: variante de base

Résumé des avantages et des risques liés à la variante de solution «Delémont – Base»

Les **avantages** mis en avant sont la préservation des terres agricoles, la facilité de réalisation de la variante ainsi que ses coûts peu élevés.

En ce qui concerne les **risques**, l'absence de solution au problème de surcharge de trafic à divers endroits, le conflit d'utilisation et l'absence de mesures de réduction du bruit ont été mentionnés.

2.2 Delémont: variante optimisée 1 – Liaison transversale

Résumé des avantages et des risques liés à la variante de solution optimisée 1 «Delémont – Liaison transversale»

Le rapport coût-utilité et la compatibilité ascendante ont été considérés comme des **avantages**. La variante a en outre été évaluée positivement en termes de trafic global et de qualité du cadre de vie.

Les **risques** mentionnés sont l'absence de solution au problème de surcharge de trafic à divers endroits, le conflit d'utilisation et l'absence de mesures de réduction du bruit. Cette solution a en outre été jugée peu avantageuse pour le trafic lourd et les bus.



2.3 Delémont: variante optimisée 2 –Contournement court

Résumé des avantages et des risques liés à la variante de solution optimisée 2 «Delémont – Contournement court»

Le désengorgement de la zone urbanisée, la réduction du bruit qui en découle ainsi que l'augmentation de la sécurité routière ont été cités comme **avantages** de cette variante.

De nombreux **risques** liés aux atteintes à l'environnement et au paysage ont été mentionnés, notamment en ce qui concerne l'agriculture ainsi que les zones de protection des amphibiens et des eaux souterraines. L'incitation à un accroissement du trafic et le rapport coûts-utilité ont également été considérés comme des risques.

2.4 Delémont: variante maximale – Contournement long

Résumé des avantages et des risques liés à la variante de solution maximale «Delémont – Contournement long»

Les **avantages** mentionnés pour cette variante sont le désengorgement des centres et une possible amélioration pour le trafic cycliste.

La plupart des **risques** concernent l'impact négatif sur les terres agricoles et les réserves naturelles. L'absence de délestage des localités ainsi que les coûts du projet ont également été critiqués.

2.5 Laufonnais: variante de base

Résumé des avantages et des risques liés à la variante de solution «Laufonnais –Base»

Les améliorations apportées au trafic cycliste ainsi que le fait de ne pas générer de trafic d'évitement et le faible trafic induit ont été considérés comme des **avantages** de cette variante. De plus, les atteintes au paysage sont faibles, les coûts peu élevés et les chances de réalisation importantes.

Un **risque** identifié pour cette variante est qu'elle ne résolve pas de manière satisfaisante les problèmes liés au TIM et au transport de marchandises. Par ailleurs, la solution n'est pas assez durable et est insuffisante en termes de sécurité routière pour la MD.



2.6 Laufonnais: variante optimisée 1 – Désengorgement du centre de Laufon

Résumé des avantages et des risques liés à la variante de solution optimisée 1 «Laufonnais – Désengorgement du centre de Laufon»

Le désengorgement des agglomérations et l'amélioration de la qualité de vie ont été cités à plusieurs reprises comme des **avantages** de cette variante. Cette dernière a en outre été considérée comme judicieuse en termes de trafic global.

Le **risque** principal est que la variante de solution n'apporte des solutions que dans certains domaines : trop peu de bénéfices ont été identifiés pour Zwingen, pour le trafic lourd et pour les vélos.

2.7 Laufonnais: variante optimisée 2 – Contournement Est de Laufon

Résumé des avantages et des risques liés à la variante de solution optimisée 2 «Laufonnais – Contournement Est de Laufon»

Des **avantages** ont été identifiés pour les zones industrielles, le trafic cycliste et la qualité de vie à Laufon.

Un **risque** évoqué à plusieurs reprises est que les problèmes persistent à Zwingen et que le problème principal ne soit pas résolu. De plus, cette variante entraîne une importante consommation de sol et traverse deux fois la Birse.

2.8 Laufonnais: variante optimisée 3 – Contournement Ouest de Laufon

Résumé des avantages et des risques liés à la variante de solution optimisée 3 «Laufonnais – Contournement Ouest de Laufon»

Peu d'**avantages** ont été mentionnés pour cette variante de solution. Il a seulement été relevé que la qualité de vie à Laufon augmenterait et qu'il ne serait pas nécessaire de traverser la Birse.

Les principaux **risques** ont été identifiés au niveau du trafic, dans la mesure où Zwingen est surchargé et où les relations transversales ne sont pas couvertes. La consommation importante de sol, le mauvais rapport coûts-utilité et le manque d'accès aux commerces ont également été mentionnés. Dans l'ensemble, plusieurs critiques ont été émises quant au fait que la variante de solution ne serait pas assez efficace et ne résoudrait pas le problème principal.



2.9 Laufonnais: variante maximale – Contournement de Laufon et Zwingen

Résumé des avantages et des risques liés à la variante de solution maximale « Laufonnais – Contournement de Laufon et Zwingen »

Les principaux **avantages** sont un développement urbain optimal, une meilleure qualité de vie dans les centres, la prise en compte de l'évolution démographique et une bonne connexion entre les régions. Les améliorations pour le trafic cycliste, le développement économique et le raccordement au canton de Soleure ont également été soulignés.

En ce qui concerne les **risques**, l'augmentation et le transfert du trafic ont été mentionnés à plusieurs reprises. De nombreux risques liés au développement urbain, aux atteintes à l'environnement, aux coûts élevés et aux potentielles oppositions ont également été soulignés.

2.10 Vallée de la Birse: variante de base

Résumé des avantages et des risques liés à la variante de solution «Vallée de la Birse – Base»

Le seul **avantage** mentionné est l'amélioration de la mobilité cycliste et de la sécurité.

Un **risque** a été identifié au niveau du tourner à gauche à Angenstein. De manière générale, la variante n'a pas été considérée comme une solution durable au problème principal.

2.11 Vallée de la Birse: variante optimisée 1 – Optimisation des carrefours

Résumé des avantages et des risques liés à la variante de solution optimisée 1 «Vallée de la Birse – Optimisation des carrefours»

Des améliorations pour les vélos ainsi qu'un meilleur accès aux commerces ont été identifiés comme **avantages**.

Un **risque** a été identifié à Angenstein. De plus, cette variante ne résout pas le problème principal.



2.12 Vallée de la Birse: variante optimisée 2 – Tunnel du Muggenberg (un tube)

Résumé des avantages et des risques liés à la variante de solution optimisée 2 «Vallée de la Birse – Tunnel du Muggenberg (un tube)»

Dans cette variante, le problème du nœud d'Angenstein est résolu. La fluidité du trafic et la sécurité ont été considérées comme des **avantages** supplémentaires.

Un déclassement de la route actuelle ainsi que la création de nouveaux points noirs ont été évoqués. D'autres **risques** mentionnés sont qu'en cas d'incident dans le tunnel, il n'existe pas de possibilité de contournement et que le rapport coûts-utilité n'est pas bon.

2.13 Vallée de la Birse: variante maximale – Tunnel du Muggenberg (deux tubes)

Résumé des avantages et des risques liés à la variante de solution maximale «Vallée de la Birse – Tunnel du Muggenberg (deux tubes)»

Dans cette variante de solution, le problème du nœud d'Angenstein est résolu. Les autres **avantages** cités sont la sécurité élevée et la possibilité de contourner le tunnel en cas d'incident ou de travaux d'entretien.

Un déclassement de la route actuelle est redouté. D'autres **risques** ont été évoqués, concernant notamment l'attrait accru pour la voiture, le mitage du territoire et la réserve forestière. Le rapport coût-utilité a également été mentionné comme un risque.



2.14 Avantages et risques des treize variantes

Delémont: variante de base

Avantages

Thème	Avantages	Groupe
Environnement / paysage	Transition facilitée vers une mobilité plus durable	A
	Peu/pas d'impacts sur les zones agricoles et l'environnement	A
	Préservation des terrains agricoles	B
	Impact environnemental limité	B
Coûts / Mise en œuvre	Facilité de réalisation	A
	Coûts modérés	B
Pas de réaction	-	C, D, E, F

Risques

Thème	Risques	Groupe
Trafic	Conflits entre les usagers	A
	Conflit avec le potentiel développement de l'infrastructure ferroviaire	A
	Le problème de saturation n'est pas résolu (sauf si le repart modal est suffisant)	A
	Pas de réduction du trafic sur les routes actuelles	B
	Problèmes aux giratoires persistants ?	B



	Axes nord, sud et est qui se rencontrent en un point → pas résolu (goulet principal)	B
	Pas d'amélioration pour la traversée de Courroux	B
	Amélioration offre bus difficile	B
Développement économique	Pas de liaison pour la zone de développement industrielle au sud-ouest, sud est	B
Divers	Pas de réduction du bruit lié au trafic	B
	Wie erfolgt Bau unter Betrieb?	C
Pas de réaction	-	D, E, F

Delémont: variante optimisée 1 – Liaison transversale

Avantages

Thème	Avantages	Groupe
Trafic	Gesamtverkehrlich vernünftige Lösung	C
	Für Kurzfahrten ist Lösung geeignet, lange Verkehre sollen <u>öV</u> nutzen	C
	Betrieb Verkehrsdrehscheibe wird attraktiv	C
Développement / qualité de l'habitat	Peu d'impact sur les surfaces hors zones à bâtir	A
Développement économique	Augmente l'attractivité des zones de développement au sud	B
Coûts / Mise en œuvre	Kosten-Nutzen ist optimiert	C
	Relativ viel Nutzen für wenig Geld	D
Divers	Aufwärtskompatibel	D
Pas de réaction	-	E, F



Risques

Thème	Risques	Groupe
Trafic	Déplacement d'un trafic indésirable	A
	Ne suffit pas à elle seule	B
	Pas de réduction du trafic sur les routes actuelles	B
	Problèmes aux giratoires persistants ?	B
	Axes nord, sud et est qui se rencontrent en un point → pas résolu (goulet principal)	B
	Pas d'amélioration pour traverser de Courroux	B
	Amélioration offre bus difficile	B
	Lösung für Schwerverkehr und langläufiger Verkehr fehlt	C
	Leistungsfähigkeit der Knoten an N18 nicht sichergestellt	C
	Pas de solution pour la sortie de l'autoroute et le goulet d'étranglement existant	B
Développement économique	Pas de liaison pour la zone de développement industrielle au sud-ouest, sud est	B
Divers	Pas de réduction du bruit lié au trafic	B
Pas de réaction	-	D, E, F



Delémont: variante optimisée 2 Contournement court

Avantages

Thème	Avantages	Groupe
Trafic	Calmer le trafic en ville	A
	Contournement de Courroux	B
	Raccordement sur le giratoire de la Zone d'activités régionale de Delémont (ZARD)	B
Sécurité du trafic	Sécurité	A
Développement / qualité de l'habitat	Siedlungsentwicklung	D
Coûts / Mise en œuvre	KNV ist besser als bei Variante Maximal	D
Divers	Diminution du bruit (Habitants et faune)	A
Pas de réaction	-	C, E, F

Risques

Thème	Risques	Groupe
Trafic	Appel de trafic	A
	Déplacement /Augmentation des nuisances (Courroux)	A
	Passage sous-voie à Soyhières pas résolu (crues, gel)	B
	Remarque : Étendre le périmètre jusqu'à Courrendlin (au sud)	B
Développement / qualité de l'habitat	Augmentation / pas de délestage de Soyhières	B
Environnement / paysage	Zone de protections des amphibiens	A
	Eaux souterraines	A



	Surfaces agricoles (Courroux)	A
	Impacts paysagers (Courroux)	A
	Traversée de la Birse (Courroux)	A
	Zone protégée, naturelle touchée ! (2.1) ¹	B
	Emprise agricole (2.3)	B
	Impact environnemental (2.1)	B
Coûts / Mise en œuvre	Coût : Contournement Courroux comme route cantonale (2.3)	B
	Kosten / Nutzen ungünstig	C
Divers	Pas de réduction du bruit au nord de Delémont (2.1)	B
Pas de réaction	-	D, E, F

Delémont: variante maximale – Contournement long

Avantages

Thème	Avantages	Groupe
Trafic	Délestage de la route actuelle (plus long)	A
	Réaménagement pour les vélos sur axe au centre possible	B
Développement / qualité de l'habitat	Évitement, délestage de Soyhières	B
	Délestage du centre de Delémont	B
	Important : Trafic modéré sur traversée de Courroux (mesure d'accompagnement)	B
	Désengorgement de Courrendlin (trafic du Val Terbi) (2.3 + 2.22)	B
Environnement / paysage	Repart du trafic hors des zones sensibles	A

¹ Les chiffres entre parenthèses dans le chapitre 2.14 renvoient aux projets qui sont mentionnés et numérotés dans les plans des variantes de solution.



Pas de réaction	-	C, D, E, F
-----------------	---	------------

Risques

Thème	Risques	Groupe
Trafic	Appel de trafic	A
	Passage sous-voie à Soyhières pas résolu (crues, gel)	B
	Remarque : Étendre le périmètre jusqu'à Courrendlin (au sud)	B
	Verkehrsanziehung	C
Développement / qualité de l'habitat	Déplacement/Augmentation des nuisances (Courroux)	A
	Augmentation / pas de délestage de Soyhières	B
	Peu d'Avantages pour Courroux	B
	Emprise terrain de la commune de Courrendlin (2.22)	B
	Zersiedlungsgefahr	C
Environnement / paysage	Surfaces agricoles (Courroux)	A
	Impacts paysagers (Courroux)	A
	Traversée de la Birse (Courroux)	A
	Zone protégée, naturelle touchée ! (2.1)	B
	Emprise agricole (2.3)	B
	Impact environnemental (2.1)	B
	Attention à la réserve le cerneux (2.2)	B
Coûts / Mise en œuvre	Coût : Contournement Courroux comme route cantonale (2.3)	B



	Kosten / Nutzen ungünstig	C
	Verhältnismässigkeit	D
Politique	Kanton JU muss mit einbezogen werden, Probleme gesamt lösen	E
Divers	Pas de réduction du bruit au nord de Delémont (2.1)	B
Pas de réaction	-	F

Laufonnais: variante de base

Avantages

Thème	Avantages	Groupe
Trafic	Veloverbesserungen positiv (Lösung Chessiloch)	C
	Veloverkehr	D
	Verbesserungen für Velo	E
	Wenig induzierter Verkehr	C
	Kein Ausweichverkehr	C
Sécurité du trafic	Verkehrssicherheit	D
Environnement / paysage	Geringste Eingriffe in Landschaft	F
Coûts / Mise en œuvre	Kosten, schnell	C
Politique	Grössere RealisierungsAvantages	F
Pas de réaction	-	A, B, E



Risques

Thème	Risques	Groupe
Trafic	Güterverkehr nicht gelöst	C
	Mehr Raum / Kapazität MIV → Verkehrszunahme	C
	Keine nachhaltige Verkehrslösung für Laufental	D
	Hauptproblem MIV nicht gelöst	F
	Park + Ride fehlt	F
	öV zu wenig berücksichtigt	F
Sécurité du trafic	Zu wenig Verkehrssicherheit (LKW!)	C
	Gefahrenstellen für FVV bleiben langfristig	F
Développement / qualité de l'habitat	Reiche Bautätigkeit → Basis zu geringe Wirkung	C
Politique	Kanton zuständig	F
Divers	Für Entwicklungen schlecht	F
Pas de réaction	-	A, B, E

Laufonnais: variante optimisée 1 – Liaison transversale

Avantages

Thème	Avantages	Groupe
Trafic	Gesamtverkehrlich vernünftig	C
	Für Kurzwege geeignet, langläufiger Verkehr soll <u>öV</u> nutzen	C
	Für öV + Velo (insbesondere Breitenbach)	F



Développement / qualité de l'habitat	Positif pour qualité de vie Laufen	B
	Entlastung + Aufwertung	D
	Aus Laufener Optik positiv	E
	Für Siedlungsentwicklung im Zentrum Laufen Verbesserungen	F
	Positiv für Industriestrasse, Wahlenstrasse	E
Coûts / Mise en œuvre	Kosten-Nutzen optimiert	C
Divers	Als Zwischenlösung «nur» für Laufen	C
	Bereits viel gedacht + aktuell	C
Pas de réaction	-	A

Risques

Thème	Risques	Groupe
Trafic	Pas de solution pour Zwingen, pas d'amélioration de fluidité / gain de temps pour trafic de transit (Delémont)	B
	Keine Lösung für Schwerverkehr und langläufiger Verkehr	C
	Keine Lösung für Industrieverkehr	F
	Leistungsfähigkeit der Knoten an N18 nicht gegeben	C
	Verkehrsfluss am neuen Anschluss?	D
	Sicherstellung nachhaltige Entlastung	D
	Veloverkehr auch keine Route	E
	MIV nicht gelöst für Zwingen	F
	Für Laufen nur Teilverbesserung, für alle anderen nicht	F
Politique	Kanton zuständig	F



Pas de réaction	-	A
-----------------	---	---

Laufonnais: variante optimisée 2 – Contournement Est de Laufon

Avantages

Thème	Avantages	Groupe
Trafic	Für Velo Verbesserungen	F
	Grosse Entlastung	D
Développement / qualité de l'habitat	Positif pour qualité de vie Laufon	B
Développement économique	Anbindung Gewerbe + Breitenbach	D
	Für Industriegebiete positiv	E
Pas de réaction	-	A, C

Risques

Thème	Risques	Groupe
Trafic	Pas de solution pour Zwingen, pas d'amélioration de fluidité / gain de temps pour trafic de transit (Delémont)	B
	Kreisel Zwingen!	E
	Für Zwingen Belastung	F
	Knoten führen zu Rückstau	C
Environnement / paysage	Landverbrauch	D
	Sehr grosser Landverbrauch	F



	2x Birsquerung	E
Divers	Probleme in Zwingen nicht gelöst	C
	Fehlende Aufwärtskompatibilität zu Max.	D
	Bringt nichts	F
	Löst Hauptproblem nicht	F
	Keine Regionenverbindung	F
Pas de réaction	-	A

Laufonnais: variante optimisée 3 – Contournement Ouest de Laufon

Avantages

Thème	Avantages	Groupe
Développement / qualité de l'habitat	Positif pour qualité de vie Laufon	B
Environnement / paysage	Keine Birsquerung	E
Pas de réaction	-	A, C, D, F



Risques

Thème	Risques	Groupe
Trafic	Pas de solution pour Zwingen, pas d'amélioration de fluidité / gain de temps pour trafic de transit (Delémont)	B
	Querbeziehungen nicht abgedeckt	C
	Weniger Entlastung, nur Transit profitiert	D
	Nicht mal Röschenz wird angebunden	E
	Für Zwingen verkehrliche Mehrbelastung	F
Développement / qualité de l'habitat	Keine Regionenverbindung	F
Environnement / paysage	Sehr grosser Landverbrauch	F
Coûts / Mise en œuvre	Schlechtes KN-Verhältnis	D
Développement économique	Gewerbe nicht angebunden, Thierstein dito	D
Divers	Zu wenig Wirkung	C
	Zusammen mit Basis bringt nichts	E
	Bringt nichts	F
	Löst Hauptproblem nicht	F
Pas de réaction	-	A



Laufonnais: variante maximale – Contournement de Laufon et Zwingen

Avantages

Thème	Avantages	Groupe
Trafic	Variante attractive pour Delémont (direct, gain de temps)	B
	Zentrumsentlastung sichergestellt	C
	Beste Entlastung inkl. Zwingen	D
	Gesamtheitliche Lösung	F
	Für Velos Verbesserungen möglich	F
Raccordement	Anbindung SO-Teile	C
	Spange SO ist positiv	E
Développement / qualité de l'habitat	Développement démographique couvert	A
	Siedlungsentwicklung + Verkehrszunahme abstimmen	C
	Maximale Lebensqualität	C
	Siedlungsdruck wird aufgefangen	D
	Lebensqualität Stadt Laufen / Zwingen	E
	Gute Regionenverbindung	F
	Hohe Lebensqualität in den Dörfern	F
Développement économique	Für Wirtschaft positiv	E
	Wirtschaftliche Entwicklung	F
Divers	Mehr Flexibilität im Betrieb / Havarie	C
	Regionale Lösung	D
	Meilleure attractivité pour la région	A



Risques

Thème	Risques	Groupe
Trafic	Attrait pour le trafic de transit	A
	Muggenbergtunnel / alle Tunnel dürfen räumlich Bahn nicht betreffen	C
	Stauverlagerung nach Dornach / Birstal	C
	Zunehmender Verkehrsdruck im Birstal	D
	Mehrverkehr Brislach	E
	Autoverkehr wird attraktiver	E
Sécurité du trafic	Kein Eggfluh-Effekt! Beschlag Autoscheiben	C
Raccordement	Anschluss Brislach schwierig, kein Vollanschluss nach BS	E
Développement / qualité de l'habitat	Zersiedelung	C
	Siedlungsdruck	D
Environnement / paysage	Umweltwirkungen!	C
	2x Birsquerung	E
	Grundwasser	E
	Arbeiten Tunnel → Naturbeeinträchtigung	E
Développement économique	Industriegebiet Ried abklassiert	E
Coûts / Mise en œuvre	Kosten	D
	Finanzierung	E
	Kosten	F
Politique	Einsprachen	D



	Bewilligungsfähigkeit	D
	Grosse Einspracherisiken	F
	Widerspricht Zielen Bund + Kanton	F
Pas de réaction	-	B

Vallée de la Birse: variante de base

Avantages

Thème	Avantages	Groupe
Trafic	Für Velo gut	F
Sécurité du trafic	Erhöhung Sicherheit	D
Pas de réaction	-	A, B, C, E

Risques

Thème	Risques	Groupe
Trafic	Angenstein	D
	Brücke Angenstein (Linksabbieger) sperren	E
	Linksabbieger Angenstein (Richtung BS): Kapazitätsproblem	E
Divers	Keine nachhaltige Lösung	D
	Löst Hauptproblem nicht	E
	Hauptproblem nicht gelöst	F



Pas de réaction	-	A, B, C
-----------------	---	---------

Vallée de la Birse: variante optimisée 1 – Optimisation des carrefours

Avantages

Thème	Avantages	Groupe
Trafic	Entlastung Bruggstrasse	D
	Für Velo gut	F
Développement économique	Bessere Anbindung Gewerbe	D
Pas de réaction	-	A, B, C, E

Risques

Thème	Risques	Groupe
Trafic	Angenstein weiterhin ungelöst	D
Divers	Löst Hauptproblem nicht	E
	Hauptproblem nicht gelöst	F
Pas de réaction	-	A, B, C



Vallée de la Birse: variante optimisée 2 – Tunnel du Muggenberg (un tube)

Avantages

Thème	Avantages	Groupe
Trafic	Verkehrsfluss	D
	Einzig Lösung für Angenstein	E
	Hauptproblem Knoten Angenstein wird gelöst	F
Sécurité du trafic	Sécurité	D
Pas de réaction	-	A, B, C

Risques

Thème	Risques	Groupe
Trafic	Abklassierung freierwerdender Strasse durch Tunnel	E
	Funktioniert nur mit Umfahrung Zwingen – Laufen	E
	→ stimmt Kapazität	E
	→ Stau Richtung Basel / Muttenz	E
Sécurité du trafic	Unfall / Betriebssicherheit	D
	Bei Ereignis keine Umfahrungsmöglichkeit	F
Coûts / Mise en œuvre	KN-Verhältnis	D
Pas de réaction	-	A, B, C



Vallée de la Birse: variante maximale – Tunnel du Muggenberg (deux tubes)

Avantages

Thème	Avantages	Groupe
Trafic	Redundanz	D
	Einzigige Lösung für Angenstein	E
	Knoten Angenstein gelöst	F
Sécurité du trafic	Sicherheit	D
	Hohe Sicherheit	F
	Lösung bei Unterhalt, Ereignissen	F
Pas de réaction	-	A, B, C

Risques

Thème	Risques	Groupe
Trafic	Abklassierung freierwerdender Strasse durch Tunnel	E
	Zu attraktiv für Auto	F
Développement / qualité de l'habitat	Raumplanung: Zersiedelung	F
Environnement / paysage	Waldreservat	E
Coûts / Mise en œuvre	KN-Verhältnis	D
Divers	Massnahme gehört eher zum Raum Laufental (Muggenberg)	E
Pas de réaction	-	A, B, C



Remarques générales

Thème	Commentaire	Groupe
	Die Aufteilung in Teilräume ist im STEP zu hinterfragen: mehrere kleinere Projekte oder ein Gesamt-Strassenkorridor-Projekt	C





Feedback 2

Lors de la deuxième table ronde, les participants ont évalué individuellement la pertinence des treize variantes de solutions. Ils ont pu également ajouter des compléments et des commentaires. Vous trouverez ci-dessous un résumé des évaluations et commentaires relatifs aux treize variantes. Les différentes contributions sont ensuite présentées en détail. Les affiches originales se trouvent en annexe.

2.15 Delémont: variante de base

Résumé des évaluations et commentaires sur la variante de solution «Delémont – Base»

Cette variante de solution ne semble pas nécessiter de nouvelles infrastructures, ce qui réduit l'impact sur l'environnement et rend nécessaire un transfert modal. Cependant, des voix se sont élevées pour souligner que cette variante ne résout pas les problèmes.

Question 1 : Après tout ce que vous avez entendu et qui a été discuté aujourd'hui : Comment jugez-vous la variante de solution « Delémont – Base » ?

La moitié des participants estime que la variante de solution « Delémont – Base » n'est pas du tout pertinente, un peu moins d'un cinquième la juge très pertinente, le reste se positionne entre les deux.

Question 2 : Avez-vous des compléments ou des commentaires à propos de la variante « Delémont – Base » ?

Ci-dessous, les commentaires sont regroupés par thème.

Thème	Complément d'information / Question
Trafic	Saturation giratoires Landi - McDonalds pas résolu !
	Report du trafic du Val Terbi sur Courrendlin pas résolu !
	Seule variante contraignant efficacement au report modal !
Environnement / paysage	Seule variante sans construction de nouvelle infrastructure
	Impact environnemental le plus minime, optimisation développement transport public → positif !
Divers	Évolution vers la sobriété!?



	Ne résout rien
	Ne résout aucun problème

2.16 Delémont: variante optimisée 1 – Liaison transversale

Résumé des évaluations et commentaires sur la variante de solution optimisée 1 «Delémont – Liaison transversale»

Certains participants ont critiqué le fait que certains nœuds routiers ne soient pas délestés et que la variante de solution ne soit acceptée que si certains tronçons routiers sont exclusivement accessibles aux vélos. Le fait que la Birse ne soit pas affectée a été mentionné comme point positif.

Question 1 : C Après tout ce que vous avez entendu et qui a été discuté aujourd’hui : Comment jugez-vous la variante de solution optimisée 1 « Delémont – Liaison transversale » ?

L'évaluation de la variante de solution optimisée 1 « Delémont - Liaison transversale » est très claire : la moitié des participants la juge pas du tout pertinente, et un tiers pas pertinente. Un seul participant qualifie cette variante de très pertinente.

Question 2 : Avez-vous des compléments ou des commentaires à propos de la variante optimisée 1 « Delémont – Liaison transversale » ?

Ci-dessous, les commentaires sont regroupés par thème :

Thème	Complément d'information / Question
Trafic	Soulage uniquement est - ouest
	Uniquement pertinente <u>si</u> DM 1.3/1.4 ² réservé uniquement aux cyclistes
	Pertinent <u>uniquement si</u> DM 1.3 et DM 1.4 sont réservés exclusivement aux cyclistes !
	Trafic Courrendlin pas résolu !
	Repartiage du trafic du Val Terbi sur Courrendlin pas résolu !
Environnement / paysage	Pas d'impacts sur la Birse !

² Les désignations "DM 1.3" et "DM 1.4" renvoient à des projets qui sont mentionnés et numérotés dans les plans des variantes de solution.



2.17 Delémont: variante optimisée 2 – Contournement court

Résumé des évaluations et commentaires sur la variante de solution optimisée 2 «Delémont – Contournement court»

Cette variante de solution a suscité de nombreuses réactions soulignant le fait que les réserves naturelles, les réserves forestières et les zones abritant des amphibiens devaient impérativement être prises en considération et continuer à être protégées. En outre, il a été estimé que cette variante entraînerait une augmentation du TIM, ce qui n'est pas durable à long terme.

Question 1 : Après tout ce que vous avez entendu et qui a été discuté aujourd'hui : Comment jugez-vous la variante de solution optimisée 2 « Delémont – Contournement court » ?

Deux tiers des participants estiment que la variante de solution optimisée 2 « Delémont - Contournement court » n'est pas ou pas du tout pertinente. Le tiers restant est réparti de très pertinent à neutre.

Question 2 : Avez-vous des compléments ou des commentaires à propos de la variante optimisée 2 « Delémont – Contournement court » ?

Ci-dessous, les commentaires sont regroupés par thème :

Thème	Complément d'information / Question
Trafic	Augmentation massive du trafic individuel motorisé à long terme !!!
	Qu'en est-il de la diminution de l'utilisation des véhicules motorisés ?
	Appel trafic → pas solution durable sur le long terme
Développement/qualité de l'habitat	Trop près de la ville
Environnement / paysage	Les travaux ne doivent pas impacter les sites naturels ! Les périodes sensibles sont à respecter
	Aucun impacts tolérés sur : Réserve le Colliard, Réserve le Cerneux (4050), pps protégée (4086) + (4032), Réserve forestière
	! Site batraciens et protection des eaux
	Connection entre les sites de batraciens à préserver
	Attention à la traversée de la Birse = lieu à protéger



	Impossible de traverser une réserve ou PPS !
--	--

2.18 Delémont: variante maximale – Contournement long

Résumé des évaluations et commentaires sur la variante de solution maximale «Delémont – Contournement long»

L'augmentation du TIM et du trafic lourd a été critiquée, mais la variante a été qualifiée d'efficace. De plus, de nombreuses réactions concernant des tronçons spécifiques ont été recueillies.

Question 1 : Après tout ce que vous avez entendu et qui a été discuté aujourd'hui : Comment jugez-vous la variante de solution maximale « Delémont – Contournement long » ?

L'évaluation de la variante maximale « Delémont - Contournement long » est hétérogène : plus d'un tiers des participants estime que la variante de solution est très pertinente ou pertinente, alors que plus d'un tiers estime qu'elle n'est pas du tout pertinente.

Question 2 : Avez-vous des compléments ou des commentaires à propos de la variante maximale « Delémont – Contournement long » ?

Ci-dessous, les commentaires sont regroupés par thème :

Thème	Complément d'information / Question
Trafic	Doit être décalé entre Courroux et Vicques (sortie)
	Etendre la Zone au Sud avec Courrendlin – Vicques (Val Terbi)
	Encore mieux : Au sud de Courroux
	Encore mieux: plus à l'est
	éviter report de trafic sur Courrendlin (Auf dem Post-it ist zusätzlich ein Dreieck mit je Delémont, Courroux und Courrendlin an den Ecken abgebildet.)
	Garder la transversale « Gare Sud »
	Si contournement, alors autant la variante max...
	Augmentation massive du trafic individuel motorisé à long terme !!!



	→ appel de trafic → pas solution durable sur le long terme
	Mehr (Schwer-)Verkehr durch's Laufental!!!
Environnement / paysage	Var 3.1 : impossible trop d'emprise terres agricoles
Divers	Effectif
	Voir nouvelle variante 2.21 « Jura – Delémont »

2.19 Laufonnais: variante de base

Résumé des évaluations et commentaires sur la variante de solution «Laufonnais – Base»

Cette variante de solution a été mentionnée à plusieurs reprises comme étant intéressante en raison de son faible impact sur le paysage. De plus, c'est celle qui génère le moins de trafic, et les transports publics ne sont pas concurrencés.

Question 1 : Après tout ce que vous avez entendu et qui a été discuté aujourd'hui : Comment jugez-vous la variante de solution « Laufonnais – Base » ?

L'évaluation de la variante de solution « Laufonnais - Base » a suscité des réactions mitigées : un peu moins de la moitié des participants la juge pas du tout pertinente, un tiers neutre et le reste très pertinente.

Question 2 : Avez-vous des compléments ou des commentaires à propos de la variante « Laufonnais – Base » ?

Ci-dessous, les commentaires sont regroupés par thème :

Thème	Complément d'information / Question
Trafic	Seule variante sans construction de nouvelle infrastructure !
	Am wenigsten induzierter Verkehr
	15'-Takt S-Bahn? Braucht Infra, nicht verhindern!
	Keine negative Auswirkung auf öV-Anteil bzw. Kostendeckungsgrad öV
Environnement / paysage	Kleinsten Raumbedarf



Divers	Nur als Teil einer anderen Lösung!
	Résoud rien

2.20 Laufonnais: variante optimisée 1 – Désengorgement du centre de Laufon

Résumé des évaluations et commentaires sur la variante de solution optimisée 1 «Laufonnais – Désengorgement du centre de Laufon»

La solution proposée par cette variante a été jugée positivement en ce qui concerne le trafic d'origine / de destination de Laufon et du point de vue du trafic global. Certains critiquent le fait que cette variante de solution n'a été pensée qu'au niveau régional et non local, et les participants ne sont pas d'accord concernant le rapport coûts-utilité.

Question 1 : Après tout ce que vous avez entendu et qui a été discuté aujourd'hui : Comment jugez-vous la variante de solution optimisée 1 « Laufonnais – Désengorgement du centre de Laufon » ?

L'évaluation de la variante de solution optimisée 1 « Laufonnais - Désengorgement du centre de Laufon » est très partagée : les évaluations se répartissent de très pertinente à pas du tout pertinente, avec une légère majorité d'avis positifs.

Question 2 : Avez-vous des compléments ou des commentaires à propos de la variante optimisée 1 « Laufonnais – Désengorgement du centre de Laufon » ?

Ci-dessous, les commentaires sont regroupés par thème :

Thème	Complément d'information / Question
Trafic	Nimmt Ziel-Quellverkehr Laufon am besten auf
	Le tunnel sous la gare n'apporte rien du tout et coûtera cher !
	Gesamtverkehrlich sinnvoll, kein unerwünschter Modal-Shift
Coûts / Mise en oeuvre	Kosten / Nutzen schlecht
	Kosten / Nutzen sehr gut
Divers	Neu als 1. Schritt



	Seulement local
	Nur lokal statt regional gedacht

2.21 Laufonnais: variante Optimisation 2 – Contournement Est de Laufon

Résumé des évaluations et commentaires sur la variante de solution Optimisation 2 «Laufonnais – Contournement Est de Laufon»

Plusieurs remarques individuelles ont été reçues en commentaires. L'aménagement du rond-point de Zwingen a toutefois été mentionné à plusieurs reprises, tout comme la problématique de l'augmentation du trafic, qui n'est pas durable. Des inquiétudes ont également été exprimées concernant l'étalement urbain et l'impact sur l'environnement.

Question 1 : Après tout ce que vous avez entendu et qui a été discuté aujourd'hui : Comment jugez-vous la variante de solution optimisée 2 « Laufonnais – Contournement Est de Laufon » ?

Près de la moitié des participants estime que la variante de solution optimisée 2 « Laufonnais - Contournement Est de Laufon » n'est pas du tout pertinente, le reste la juge non pertinente ou neutre. Seuls cinq participants la trouvent pertinente.

Question 2 : Avez-vous des compléments ou des commentaires à propos de la variante optimisée 2 « Laufonnais – Contournement Est de Laufon » ?

Ci-dessous, les commentaires sont regroupés par thème :

Thème	Complément d'information / Question
Trafic	Vorteil: Entlastung Laufen & Anschluss Industrie Wahlen + Büsserach
	Überfordert stadtnahes (Basel) Verkehrsnetz durch Beschleunigung
	Kreisel Zwingen → Transit, Einfahrt Nenzlingen unbedingt erneuern
	Variante bedingt Ausbau Kreisel Zwingen bzw. untertunneln
	Augmentation massive du TIM à long terme !!!
	Plus de trafic à long terme → pas durable
	Délestage local effectif



Développement/qualité de l'habitat	Zersiedelung fördernd, viele Kunstbauten → grosse Unterhaltskosten
Environnement / paysage	div. Naturräume betroffen: Wildtierkorridor, Vorranggebiet Landschaft
	2x Querung der Birs notwendig

2.22 Laufonnais: variante Optimisation 3 – Contournement Ouest de Laufon

Résumé des évaluations et commentaires sur la variante de solution optimisée 3 «Laufonnais – Contournement Ouest de Laufon»

Il a été ajouté que la mise en œuvre de cette variante de solution entraînerait à long terme une augmentation du trafic.

Question 1 : Après tout ce que vous avez entendu et qui a été discuté aujourd'hui : Comment jugez-vous la variante de solution optimisée 3 « Laufonnais – Contournement Ouest de Laufon » ?

L'évaluation de la variante de solution optimisée 3 « Laufonnais - Contournement Ouest de Laufon » donne une image très claire : presque tous les participants considèrent qu'elle n'est pas du tout pertinente, deux participants sont neutres et seul un participant la trouve très pertinente.

Question 2 : Avez-vous des compléments ou des commentaires à propos de la variante optimisée 3 « Laufonnais – Contournement Ouest de Laufon » ?

Ci-dessous, les commentaires sont regroupés par thème :

Thème	Complément d'information / Question
Trafic	Nur wenig Transitverkehr durch Laufen
	Doppelstock Lösung
	Augmentation massive du TIM à long terme !!!
	Plus de trafic à long terme ! → pas durable !
Divers	Inutile



2.23 Laufonnais: variante maximale – Contournement de Laufon et Zwingen

Résumé des évaluations et commentaires sur la variante de solution maximale «Laufonnais – Contournement de Laufon et Zwingen»

De nombreuses critiques ont été émises à propos de l'augmentation du trafic et de l'impact sur la nature que cette variante de solution entraînerait. D'autres participants ont estimé que cette variante permettrait de désengorger des nœuds routiers importants.

Question 1 : Après tout ce que vous avez entendu et qui a été discuté aujourd'hui : Comment jugez-vous la variante de solution maximale « Laufonnais – Contournement de Laufon et Zwingen » ?

Plus de deux tiers des participants considèrent la variante de solution maximale « Laufonnais - Contournement de Laufon et Zwingen » comme très pertinente, le tiers restant comme pas du tout pertinente. Seul un participant adopte une position plus modérée, estimant que la variante n'est pas pertinente.

Question 2 : Avez-vous des compléments ou des commentaires à propos de la variante maximale « Laufonnais – Contournement de Laufon et Zwingen » ?

Ci-dessous, les commentaires sont regroupés par thème :

Thème	Complément d'information / Question
Trafic	Möglicher Anschluss Brislach nur Halbanschluss von + nach Basel
	Soulage eff. Laufon + Zwingen
	Entlastet die meisten Knoten, Knoten gegen BS muss dort entlastet werden
	Beste Gesamteffekt für Laufen Zwingen.
	Abstimmen mit Bahnausbau → Konflikt
	Augmente de la fluidité de trafic
	Erzeugt viel induzierten Autoverkehr
	Wer so viel Strassen baut, wird sehr viel Verkehr ernten!
	Augmentation massive du TIM à long terme !!!



	Umfahrung führt langfristig zu mehr Verkehr! Nicht nachhaltig
Développement/qualité de l'habitat	Starke Förderung der Zersiedelung
	Augmente la qualité de vie pour Laufon Zwingen
	In Dorfkern wird Industrieverkehr reduziert Laufen Zwingen Wahlen Breitenbach Büsserach
Environnement / paysage	Bauten an Gewässer
	Zu grosser Eingriff in die Natur
	Naturräume: Auengebiet nat. Bedeutung, Wildtierkorridor, Vorranggebiet Landschaft
	Attente zone alluviale ! Atteinte zones natures
	Zu hoher Raumbedarf
Coûts / Mise en oeuvre	Zu teuer
Divers	Effektivste Lösung
	überdimensioniert
	Solutions régionales dont nous avons besoin

2.24 Vallée de la Birse: variante de base

Résumé des évaluations et commentaires sur la variante de solution «Vallée de la Birse – Base»

Le fait que cette variante n'implique pas de nouvelle infrastructure a été apprécié. Pour le reste, seuls des commentaires isolés ont été apportés.

Question 1 : Après tout ce que vous avez entendu et qui a été discuté aujourd'hui : Comment jugez-vous la variante de solution « Vallée de la Birse – Base » ?

Plus de la moitié des participants considère la variante de solution « Vallée de la Birse – Base » comme très pertinente, un peu moins de la moitié ne la juge pas du tout pertinente. Seuls deux participants ont exprimé un avis plus modéré.



Question 2 : Avez-vous des compléments ou des commentaires à propos de la variante « Vallée de la Birse – Base » ?

Ci-dessous, les commentaires sont regroupés par thème :

Thème	Complément d'information / Question
Trafic	Seule variante sans construction de nouvelles infrastructures !
	Pas nouvelle infrastructure → peu impact environnement
Sécurité du trafic	Aufwärtskompatibel kurzfristig Beitrag zu Sicherheit + Verkehrsfluss
Raccordement	Abgang Aesch nach Vollanschluss schliessen
Divers	Nur als 1. Schritt

2.25 Vallée de la Birse: variante optimisée 1 – Optimisation des carrefours

Résumé des évaluations et commentaires sur la variante de solution optimisée 1 «Vallée de la Birse – Optimisation des carrefours»

Cette variante de solution n'a fait l'objet que de quelques commentaires isolés.

Question 1 : Après tout ce que vous avez entendu et qui a été discuté aujourd'hui : Comment jugez-vous la variante de solution optimisée 1 « Vallée de la Birse – Optimisation des carrefours » ?

Un peu moins de la moitié des participants considère la variante de solution optimisée 1 « Vallée de la Birse - Optimisation des carrefours » comme très pertinente, tandis qu'un peu plus de la moitié la considère comme pas ou pas du tout pertinente. Seuls deux participants ont exprimé un avis modéré.

Question 2 : Avez-vous des compléments ou des commentaires à propos de la variante optimisée 1 « Vallée de la Birse – Optimisation des carrefours » ?

Ci-dessous, les commentaires sont regroupés par thème :



Thème	Complément d'information / Question
Trafic	Ausfahrt Kägen ermöglicht Tram Therwil – Dornach auf Bruggstrasse Reinach → sehr sinnvoll!
	Ces modifications n'apportent rien en matière de fluidité !
	Plus d'entrées / de sorties entraînent plus de bouchons

2.26 Vallée de la Birse: variante optimisée 2 – Tunnel du Muggenberg (un tube)

Résumé des évaluations et commentaires sur la variante de solution optimisée 2 «Vallée de la Birse – Tunnel du Muggenberg (un tube)»

Le déclassement de l'actuelle N18 a été abordé dans les remarques complémentaires.

Question 1 : Après tout ce que vous avez entendu et qui a été discuté aujourd'hui : Comment jugez-vous la variante de solution optimisée 2 « Vallée de la Birse – Tunnel du Muggenberg (un tube) » ?

La variante de solution optimisée 2 « Vallée de la Birse - Tunnel du Muggenberg (un tube) » a été évaluée de manière très hétérogène : près de la moitié des participants estime que la variante est plutôt pertinente ou neutre. Un quart la considère comme pas du tout pertinente. Seuls quelques participants isolés la considèrent comme très pertinente.

Question 2 : Avez-vous des compléments ou des commentaires à propos de la variante optimisée 2 « Vallée de la Birse – Tunnel du Muggenberg (un tube) » ?

Ci-dessous, les commentaires sont regroupés par thème :

Thème	Complément d'information / Question
Trafic	Nur sinnvoll bei Rückklassierung best. N18 bzw. Förderung Velorouten
	Rückklassierung heutige N18 nur mit 2 Röhren möglich
	Eggfluh – System?



Développement/qualité de l'habitat	Verschiebt Engpass in dicht besiedeltes Gebiet.
------------------------------------	---

2.27 Vallée de la Birse: variante maximale – Tunnel du Muggenberg (deux tubes)

Résumé des évaluations et commentaires sur la variante de solution maximale «Vallée de la Birse – Tunnel du Muggenberg (deux tubes)»

Plusieurs participants ont indiqué qu'ils étaient favorables à la construction de deux tubes dans le tunnel du Muggenberg, et certains ont évoqué des goulets d'étranglement spécifiques. Plusieurs remarques ont également été formulées concernant le trafic induit et les mesures d'accompagnement.

Question 1 : Après tout ce que vous avez entendu et qui a été discuté aujourd'hui : Comment jugez-vous la variante de solution maximale « Vallée de la Birse – Tunnel du Muggenberg (deux tubes) » ?

La variante de solution maximale « Vallée de la Birse - Tunnel du Muggenberg (deux tubes) » a été évaluée de manière assez tranchée : près des trois quarts des participants l'ont jugée très pertinente, le reste ne l'a pas trouvée pertinente du tout. Seuls trois participants ont exprimé une opinion neutre.

Question 2 : Avez-vous des compléments ou des commentaires à propos de la variante maximale « Vallée de la Birse – Tunnel du Muggenberg (deux tubes) » ?

Ci-dessous, les commentaires sont regroupés par thème :

Thème	Complément d'information / Question
Trafic	Must, um Situation Angenstein zu lösen.
	Vorteil: Löst Stauproblem in beide Richtungen nach + von Basel - Delémont
	Stauverlagerung nach Norden
	Verschiebt Engpass in dicht besiedeltes Gebiet (Reinach, Hagnau)
	Kapazitätsausbau führt zu mehr Verkehr und Stau an anderen Stellen (Ziel/Quellverkehr)



	Encore plus de trafic en perspective (N18 8/9)
	→ augmentation trafic !
	2 Röhren ist ein Muss!
	Wenn dann 2 Röhren!
	Redundanz und Höhe des Verkehrsaufkommens sprechen klar für 2 Röhren
	Nur sinnvoll mit flankierenden Massnahmen best. N18 (Rückklassierung)
	Tunnel nur, wenn dafür bestehende N18 rückgebaut wird zum reinen Veloweg
	Erhöht Attraktivität Autoverkehr ←→ Klimaziele
Divers	Must have!
	Gehört in Teilraum Laufental.





3. Impressions

Une nette majorité a jugé la soirée informative, voire très informative. Une grande partie des participants a pu faire part de leurs préoccupations.



Deux remarques générales concernant le forum

Table ronde mal structurée

Pourquoi y a-t-il autant de représentants cantonaux sur place ? Représentent-ils les intérêts locaux ?

Réponse à la question sur les représentants des cantons : Des représentants des trois cantons (BL, JU, SO) étaient présents. Ceux-ci ont joué différents rôles lors du forum. Ils y ont participé soit en tant que membres du forum, soit en tant que membres de l'équipe de projet ou du comité de pilotage



A. Annexe

A.1 Participation et répartition des groupes

Nachname/nom	Vorname/prénom	Organisation	Funktion/Fonction
Amrein	Ivo	Gemeinde Nenzlingen	Gemeinderat
Barrelet	Céline	WWF Region Jura	Geschäftsführerin
Bautz	Jan	moving	Projektleiter Stv. PV KS N18
Binggeli	Denise	Natur- und Landschaftsschutzkommission BL	
Bouele	Benjamin	Canton du Jura, Service du développement territoriale	Urbaniste-aménagiste, Représentants spécialisés supplémentaires des cantons
Brodbeck	Claudia	Die Mitte BL	
Buchbauer	Raphael	Handelskammer beider Basel	Standort & Politik, Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt
Buchs	Andrea	Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung	Raumplanerin, weitere Fachvertretungen Kantone
Burkhalter	Joel	Commune de Courrendlin	Maire
Chappuis	Damien	Agglomération Delémont, Ville de Delémont	Président Agglomération Delémont, Comité de pilotage



Dätwyler	Martin	Komitee N18	FDP-Landrat, Direktor der Handelskammer beider Basel, Vorsitzender Komitee N18, Behördendelegation
Dennert	Elisabeth	Commune de Val Terbi	Gemeinderätin
Eggs	Janine	Gemeindeverwaltung Dornach	Gemeinderätin
Eray	David	Canton du Jura	Ministre Canton du Jura, Département de l'environnement, Comité de Pilotage
Eschmann	Vincent	Le Centre JU	Représentant
Fabbro	Thomas	Pro Natura Baselland	
Fischer	Daniel	Gemeinde Reinach BL	Verkehrsplaner (PL Mobilität)
Frick	Roman	INFRAS	Projektleiter PV KS N18
Gerber	Eva	Kontextplan AG	Moderation, Kommunikation & Mitwirkung
Girod	Camille	Transitec	Moderation, Kommunikation & Mitwirkung
Gitzi	Rudolf	Gemeinde Grellingen	Gemeinderat
Glatz	Ramon	Grüne Dornach	Präsident
Grossmann	René	Commune de Courrendlin	Conseiller communal
Häberli	Jörg	OFROU	PL Verkehrsplanung, Stv. Bereichsleiter Netzplanung



Haller	Christophe	TCS Sektion beider Basel	Präsident
Hömke	Maik	OFROU	Projektleiter KS N18 Stv., Projektleiter KS N23
Imark	Christian	ASTAG Sektion Solothurn	Präsident
Ischer	Géraldine	Pro Natura Jura	Biologiste, Chargée d'affaires
Jaquier	Hubert	Ville de Delémont, Urbanisme Environnement Travaux publics	Urbaniste Communal, Représentants spécialisés supplémentaires des cantons
Jeger	Pascal	Gemeinde Brislach	Gemeinderat
Kneuss	Michel	Gemeinde Wahlen	Gemeindepräsident
Koller	Emmanuel	Ville de Delémont, Urbanisme Environnement Travaux publics	Conseiller communal
Kübler	Rainer	Gemeinde Büsserach	Gemeinderat
Kübler	Thomas	Kanton Basel-Landschaft, Standortförderung	Leiter
Kühne	Thomas	Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung, öffentlicher Verkehr	Verkehrsplaner, weitere Fachvertretungen Kantone
Lotz	Nicole	Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung, Kantonsplanung	Fachplanerin
Meyer	Franz	Promotion Laufental	Alt Landratspräsident Kanton BL, ehem. Gemeindepräsident Grellingen
Monin	François	AgriJura, Chambre Jurassienne d'Agriculture	Directeur



Neuenschwander	Patrick	Promotion Laufental	Standortförderer
Oriet	Mélanie	Canton du Jura, Service du l'environnement	Cheffe de service, Représentants spécialisés supplémentaires des cantons
Papenburg	Volker	Gemeinde Liesberg	Vize-Präsident
Parietti	Pierre	PLR JU	Député
Pfeiffer	Roland	OFROU	Projektleiter Verkehrsplanung
Poffet	Jean-Luc	OFROU	PL Mitwirkung Stv., Bereichsleiter Netzplanung
Quiquerez	Steven	Ville de Delémont, Urbanisme Environnement Travaux publics	Urbaniste Communale adjoint, Représentants spécialisés supplémentaires des cantons
Reber	Isaac	Kanton Basel-Landschaft	Regierungsrat, Behördendelegation
Riat	Jaques	Canton JU	Chef de section des constructions routières, Équipe de projet
Rickenbacher	Serena	Kontextplan AG	Kommunikation & Mitwirkung
Roth	Urs	Kanton BL	Tiefbauamt BL, Leiter Verkehrsinfrastruktur, Stv. Kantonsingenieur
Scherrer	Marc	Gewerbeverein KMU Laufental	Präsident
Schibler	Roger	Kanton SO	TBA, Kantonsingenieur SO, Kernteam
Schiltknecht	Christoph	Gemeinde Baerschwil	Gemeinderat



Schmid	Michael	PostAuto Schweiz AG Region Nordschweiz	Key Account Manager
Scholer	Daniel	Stadt Laufen	Stadtrat
Schreier	Florian	VCS beider Basel	Geschäftsführer
Siraut	Philippe	PEV JU	Président
Staffelbach	Thomas	SBB	Leiter Projektorganisation Ausbau Knoten Basel
Stebler	Pascal	Kanton SO	TBA, AL VP/SPOC SO, Kernteam
Stoffel	Rita	Verein Region Laufental	Geschäftsstelle Verein Region Laufental
Strüby Schaub	Sandra	SP BL	Landrätin und Vizepräsidentin SP BL
Valère	Lovis	ATE Jura	Président
Vogler	Vanessa	Denkmal- und Heimatschutzkommission BL	
Wahl	Holger	Gemeinde Röschenz	Präsident
Wieland	Erwin	OFROU	Stv. Direktor, Leiter Behördendelegation
Zeller	Kalle	Grüne BL	Landrat
Zuber	Christian	Commune de Soyhieres	Bürgermeister



Excusés

Aschwanden	Alain	Kanton BL	TBA, AL GVP/SPOC BL, Kernteam
Berret	Pierre-Alain	Chambre de commerce et de l'industrie du Jura	Directeur
Blatter	Rolf	FDP BL	Landrat
Chapatte	Claude-Alain	Pro Val Terbi	Maire Commune Val Terbi
Chretien	Roland	Pro Velo beider Basel	Geschäftsführer
Cueni	Roman	Gemeinde Aesch BL	Leiter Gemeindeverwaltung
Dürr	Andreas	Gemeinde Breitenbach	Gemeindevorwalter
Ellenberger	Michel	Gemeinde Zwingen	Gemeinderat
Häner	David	Forum Schwarzbubenland	Kantonsrat, Behördendelegation
Hein	Alexander	Gemeinde Grellingen	Gemeindepräsident
Hofer	Martin	Verein Region Laufental	AL Bau/Planung Stadt Laufen, Behördendelegation
Kirchmayr	Jan	IGöV Nordwestschweiz	Vorstandsmitglied
Lorenzo	Eric	Canton du Jura, Service du développement territoriale	Ingénieur en transports (Responsable planification des transports), Représentants spécialisés supplémentaires des cantons



Noghero	Fanny	Canton du Jura	Déléguee aux affaires extérieures
Osoegawa	Steffen	Denkmal- und Heimatschutzkommission BL	Büro für Gartendenkmalpflege, Gartenhistoriker
Schauwecker	Christof	VCS: Sektion Solothurn	Präsident
Schindler	Susanne	Gemeinde Pfeffingen	Gemeinderätin



Pour les sessions de feedback, des groupes ont été formés, composés comme suit :

Gruppe A Jean-Luc Poffet Französisch			Gruppe B Roman Frick (& Camille Girod) Französisch			Gruppe C Jörg Häberli Deutsch		
Barrelet	Céline	WWF Region Jura	Burkhalter	Joel	Commune de Courrendlin	Gitzi	Rudolf	Gemeinde Grellingen
Bouele	Benjamin	Canton du Jura, Service du développement territoriale	Dennert	Elisabeth	Commune de Val Terbi	Kühne	Thomas	Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung, öffentlicher Verkehr
Grossmann	René	Commune de Courrendlin	Eschmann	Vincent	Le Centre JU	Schiltknecht	Christoph	Gemeinde Baerschwil
Oriet	Mélanie	Canton du Jura, Service de l'environnement (ENV)	Ischer	Géraldine	Pro Natura Jura	Scholer	Daniel	Stadt Laufen
Parietti	Pierre	PLR JU	Jaquier	Hubert	Ville de Delémont, Urbanisme Environnement Travaux publics	Schreier	Florian	VCS beider Basel
Quiquerez	Steven	Ville de Delémont, Urbanisme Environnement Travaux publics	Koller	Emmanuel	Ville de Delémont, Urbanisme Environnement Travaux publics	Stafelbach	Thomas	SBB
Valère	Lovis	ATE (VCS) Jura	Monin	François	AgriJura, Chambre Jurassienne d'Agriculture	Strüby Schaub	Sandra	SP BL
			Siraut	Philippe	PEV JU	Stoffel	Rita	Verein Region Laufental
			Zuber	Christian	Commune de Soyhieres	Neuenschwander	Patrick	Promotion Laufental

Gruppe D Jan Bautz Deutsch			Gruppe E Maik Hönke Deutsch			Gruppe F Roland Pfeiffer Deutsch		
Amrein	Ivo	Gemeinde Nenzlingen	Binggeli	Denise	Natur- und Landschaftsschutzkommission BL	Buchs	Andrea	Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung
Brodbeck	Claudia	Die Mitte BL	Eggs	Janine	Gemeindeverwaltung Dornach	Fabro	Thomas	Pro Natura Baselland
Buchbauer	Raphael	Handelskammer beider Basel	Glatz	Ramon	Grüne Dornach	Kneuss	Michel	Gemeinde Wahlen
Fischer	Daniel	Gemeinde Reinach BL	Haller	Christophe	TCS Sektion beider Basel	Kübler	Rainer	Gemeinde Büsserach
Imark	Christian	ASTAG Sektion Solothurn	Jeger	Pascal	Gemeinde Brislach	Meyer	Franz	Promotion Laufental
Lotz	Nicole	Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung, Kantonsplanung	Kübler	Thomas	Kanton Basel-Landschaft, Standortförderung	Papenburg	Volker	Gemeinde Liesberg
Schmid	Michael	PostAuto Schweiz AG Region Nordschweiz				Scherrer	Marc	Gewerbeverein KMU Laufental
Vogler	Vanessa	Denkmal- und Heimatschutzkommission BL				Zeller	Kalle	Grüne BL

Gruppe G keine Gruppenarbeit			Gruppe H keine Gruppenarbeit		
Chappuis	Damien	Agglomération Delémont, Ville de Delémont	Gerber	Eva	Kontextplan AG
Dätwyler	Martin	Komitee N18	Girod	Camille	Kontextplan AG
Eray	David	Canton du Jura, Département de l'environnement (DEN)	Rickenbacher	Serena	Kontextplan AG
Reber	Isaac	Regierungsrat Kanton BL	Wahl	Holger	Gemeinde Röschenz
Riat	Jaques	Canton JU	Wieland	Erwin	Bundesamt für Strassen, ASTRA
Roth	Urs	Kanton BL			
Schibler	Roger	Kanton SO			
Stebler	Pascal	Kanton SO			

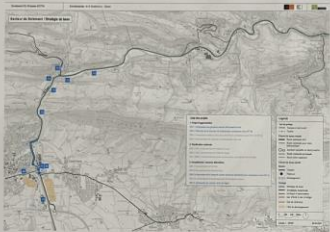


A.2 Feedback 1

A.2.1 Delémont: variante de base

Groupe A

Delémont
Variante de base



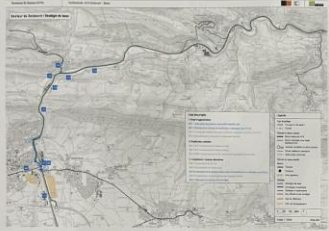
Discutez des chances et des risques de la "variante de base":

Chances	Risques
<ul style="list-style-type: none">- facilité de réalisation- transition facilitée vers une mobilité plus durable- peu d'impacts sur les zones agricoles et ensembles	<ul style="list-style-type: none">- conflits entre les usages- conflit avec le potentiel d'équipement de l'infrastructure ferroviaire- le problème de retenu n'est pas résolu (sauf si le report modal est suffisant)



Groupe B

Delémont Variante de base

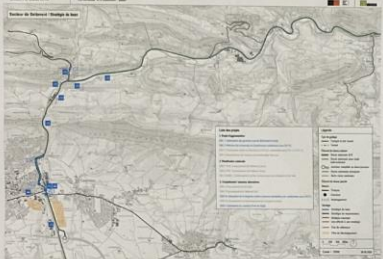


Discutez des chances et des risques de la "variante de base":

Chances	Risques
<ul style="list-style-type: none">- préservation des terrains agricoles- coûts modérés- impact environnemental limité	<ul style="list-style-type: none">- pas de réduction du trafic sur les routes actuelles- problèmes aux giratoires persistants ?- axes nord, sud et est qui se rencontrent en un point pas résolu (gavet principal)- pas d'amélioration pour traversée de Courroux- amélioration offre bus difficile- pas de réduction de bruit lié au trafic- pas de liaison pour la zone de développement, au sud-est, sud-est industrielle

Groupe C

Delémont, Variante de base



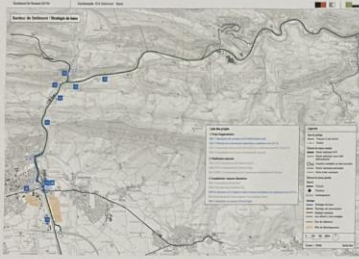
Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Variante de base“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/Laufental:

Chancen	Risiken
	<p>Wie erfolgt Bau unter Betrieb ?</p>



Groupe D

Delémont, Variante de base



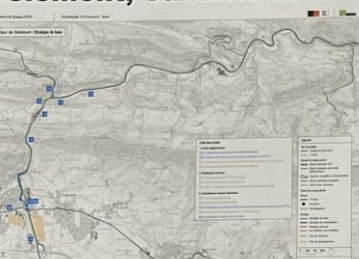
Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Variante de base“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/Laufental:

Chancen

Risiken

Groupe E

Delémont, Variante de base



Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Variante de base“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/Laufental:

Chancen

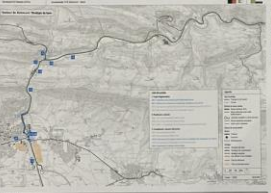
Risiken



Groupe F

Delémont, Variante de base

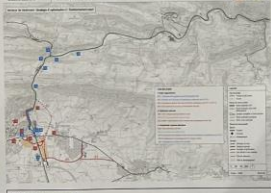
Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Variante de base“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/Laufental:



Chancen	Risiken

Delémont, Var. opt. 2 : Contournement court

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 2 „Contournement court“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/Laufental:



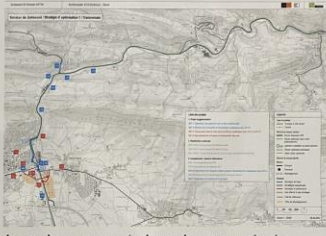
Chancen	Risiken

A.2.2 Delémont: variante optimisée 1 – Liaison transversale

Groupe A

Delémont

Var. opt. 1 : "Liaison transversale"



Discutez des chances et des risques de la variante optimisée 1 : "Liaison transversale" :

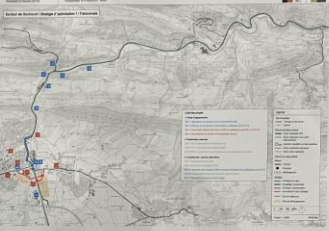
Chances	Risques
- peu d'impact sur les surfaces boisées à bois	- déplacement d'un trafic indésirable

N 18 A 1



Groupe B

Delémont
Var. opt. 1 : "Liaison transversale"




Discutez des chances et des risques de la variante optimisée 1 : "Liaison transversale" :

Chances	Risques
- augmente attractivité des zones de développement au sud	- pas de solution pour la sortie de l'autoroute et le goulet d'étranglement existant - ne suffit pas à elle seule + risques de variante de base (tous)

N18 B 1

Groupe C

Delémont, Var. opt. 1 : Transversale



Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 1 „Liaison transversale“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/ Laufenal:

Chancen	Risiken
Betrieb VDS attraktiv	Ähnlich wie Zentrumsentlastung Laufen

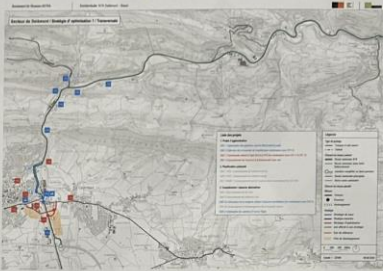


Groupe D

Delémont, Var. opt. 1 : Transversale

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU
Ufficio federale delle strade USTRA



Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 1 „Liaison transversale“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/ Laufental:


Chancen	Risiken
rel. viel Nutzen für wenig Geld aufwärts kompatibel	

Groupe E

Delémont, Var. opt. 1 : Transversale

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU
Ufficio federale delle strade USTRA



Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 1 „Liaison transversale“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/ Laufental:

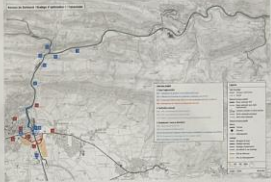
Chancen	Risiken



Groupe F

Delémont, Var. opt. 1 : Transversale


Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 1 „Liaison transversale“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/Laufental:



Chancen	Risiken

Delémont, Var. max. : Contournement long

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Maximal „Contournement long“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/Laufental:



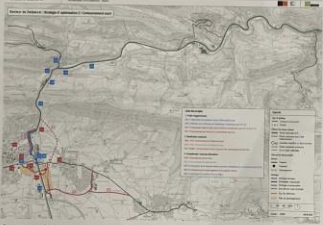
Chancen	Risiken

ME F 6

A.2.3 Delémont: variante optimisée 2 – Contournement court

Groupe A

Delémont
Var. opt. 2 : Contournement court



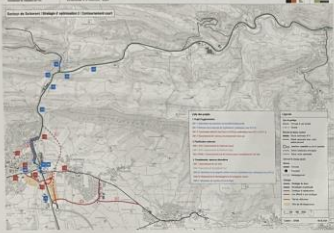
Discutez des chances et des risques de la variante optimisée 2 : "Contournement court" :

Chances	Risques
<ul style="list-style-type: none">- calmer le trafic en ville- sécurité- diminution du bruit (Habit. + foras)	<ul style="list-style-type: none">- zone de protection des amplitudes- eaux souterraines- surfaces agricoles (Coursurs)- impacts paysagers (Coursurs)- traversée de la Birsse (-)- appel de trafic- déplacement des usagers (Coursurs) augmenté



Groupe B

Delémont
Var. opt. 2 : Contournement court

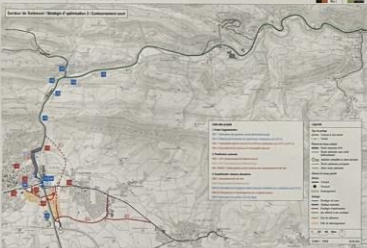


Discutez des chances et des risques de la variante optimisée 2 : "Contournement court" :

Chances	Risques
<ul style="list-style-type: none"> - Contournement de Courroux - désaffectation de Courrendlin - raccordement sur le giratoire de la Zord 	<ul style="list-style-type: none"> - zone protégée, naturelle touchée ! (2.1) - pas de réduction du bruit au nord de Delémont (2.1) - emprise agricole (2.3) - impact environnemental (2.1) - coût : contournement Courroux comme route cantonale (2.3) - augmentation / pas de désaffectation de Soyhières - passage sous-voie à Soyhières pas résolu (craie, gale) <p>Remarque : élargir le périmètre jusqu'à Courrendlin (sud)</p>

Groupe C

Delémont, Var. opt. 2 : Contournement court



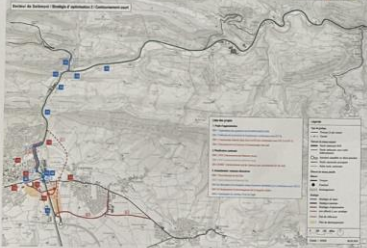
Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 2 „Contournement court“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/Laufental:

Chancen	Risiken
	Kosten / Nutzen



Groupe D

Delémont, Var. opt. 2 : Contournement court

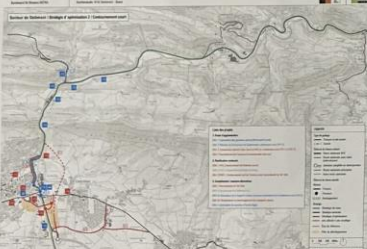


Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 2 „Contournement court“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/Laufental:

Chancen	Risiken
Siedlungsentwicklung KNV besser als Max.	

Groupe E

Delémont, Var. opt. 2 : Contournement court



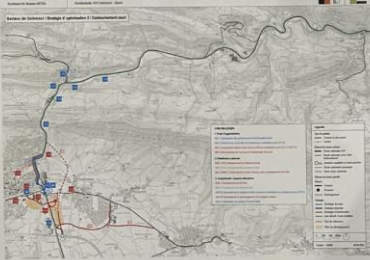
Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 2 „Contournement court“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/Laufental:

Chancen	Risiken



Groupe F

Delémont, Var. opt. 2 : Contournement court



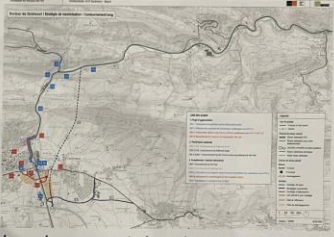
Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 2 „Contournement court“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/Laufental:

Chancen	Risiken

A.2.4 Delémont: variante maximale – Contournement long

Groupe A

Delémont Var. max. : Contournement long



Discutez des chances et des risques de la variante maximale : "Contournement long" :

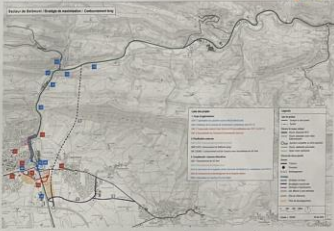
Chances	Risques
<ul style="list-style-type: none">- report de trafic hors des zones sensibles- déchargement de la route actuelle (plus long)	<ul style="list-style-type: none">- appel de trafic- déviation de la population- déplacement des nuisances (sonores) augmentées

N18 A 2



Groupe B

Delémont
Var. max. : Contournement long



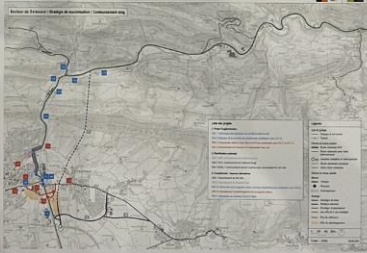
Discutez des chances et des risques de la variante maximale : "Contournement long" :

Chances	Risques
<ul style="list-style-type: none"> - évitement, délestage de Soyhières - délestage du centre de Delémont - important: trafic modéré sur traversée de Courroux (mesure d'accompagnement) - réaménagement pour les vélos sur axe au centre possible - désengorgement de Courroux (trafic du val Terbi) (2.3) +2.22 	<ul style="list-style-type: none"> - 2.3 : même défauts que la variante opt. 2 - attention à la réserve la Cerrière (2.2) - peu d'avantages pour Courroux - 2.22 : emprise terrain de la commune de Courroux

N18 B 2

Groupe C

Delémont, Var. max. : Contournement long



Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Maximal „Contournement long“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/Laufental:

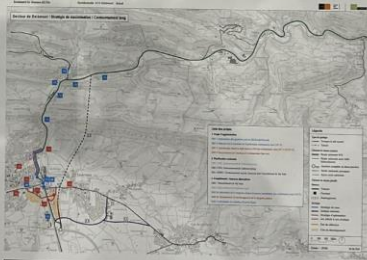
Chancen	Risiken
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrszuführung Zersiedlung Kosten/Nutzen

N18 C 6



Groupe D

Delémont, Var. max. : Contournement long



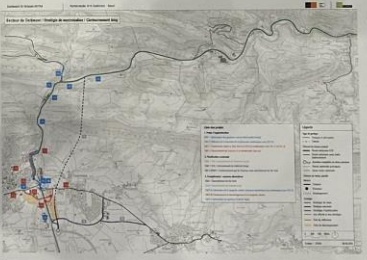
Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Maximal „Contournement long“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/Laufental:

Chancen	Risiken
	Verhältnismässigkeit

N18 D 6

Groupe E

Delémont, Var. max. : Contournement long



Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Maximal „Contournement long“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/Laufental:

Kf. DV muss mit einbezogen werden, Probleme gesamt lösen

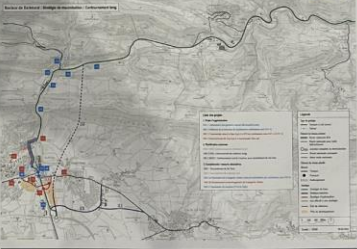
Chancen	Risiken

N18 E 6



Groupe F

Delémont, Var. max. : Contournement long



Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Maximal „Contournement long“ Delémont in Bezug auf den Teilraum Birstal/Laufental:

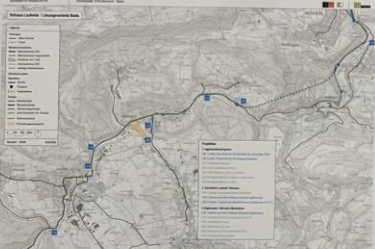
Chancen	Risiken

M 18 F 6

A.2.5 Laufonnais: variante de base

Groupe A

Laufental Lösungsvariante Basis




Discutez des chances et des risques de la "variante de base" Laufental en lien avec le secteur de Delémont :

Chances	Risques



Groupe B

Laufental Lösungsvariante Basis



Discutez des chances et des risques de la "variante de base" Laufental en lien avec le secteur de Delémont :


Chances	Risques

Groupe C

Laufental Lösungsvariante Basis

Aufteilung in Teilrouten

Umgebung in STEP +/- (?)




Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Basis“:

Chancen	Risiken
<p>Velo verbesserungen positiv [Lösung Chessiloch]</p> <p>Kosten, schnell</p> <p>wenig induzierter Verkehr</p> <p>kein Ausweichverkehr</p>	<p>Siedlungsentwicklung</p> <p>N → Arbeit (BS)</p> <p>S → Wohnen</p> <p>reiche Bautätigkeit</p> <p>↳ Basis zu geringe Wirkung</p> <p>Güterverkehr nicht gelöst</p> <p>weniger Raum / Kapazität</p> <p>MIV → Verkehrszunahme</p> <p>zu wenig Verkehrssicherheit</p>



Groupe D

**Laufental
Lösungsvariante Basis**




Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Basis“:

Chancen	Risiken
+ Veloverkehr Verkehrssicherheit	keine nachhaltige Verkehrslösung für Laufental

Groupe E

**Laufental
Lösungsvariante Basis**




Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Basis“:

Chancen	Risiken
+ das Laufental Optik + Industrieansatz Waldstr.	



Groupe F

Laufental Lösungsvariante Basis




Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Basis“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">- GERINGSTE EINGRIFFE IN LANDSCHAFT- VERBESSERUNGEN FÜR VELO- GRÖßERE REALISIERUNGSCHENCEN	<ul style="list-style-type: none">- KANTON ZUSTÄNDIG- HAUPTPROBLEM NIV NICHT GELÖST- GEFAHRENSTELLEN FÜR FUV BLEIBEN LANGFRISTIG- FÜR ENTWICKLUNGEN SCHLECHT- PARADISE FEHLT- ÖV ZU WENIG BERÜCKSICHTIGT

A.2.6 Laufonnois: variante optimisée 1 – Désengorgement du centre de Laufon

Groupe A

Laufental Var. Opt. 1: Zentrumsentl.



Discutez des chances et des risques de la variante optimisée 1 "Zentrumsentlastung Laufon" en lien avec le secteur de Delémont :

Chances	Risques



Groupe B

Laufental Var. Opt. 1: Zentrumsentl.

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU
Ufficio federale delle strade USTRA

Discutez des chances et des risques de la variante optimisée 1 "Zentrumsentlastung Laufen" en lien avec le secteur de Delémont :

Chances	Risques

Groupe C

Laufental Var. Opt. 1: Zentrumsentlastung Laufen

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU
Ufficio federale delle strade USTRA

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Var. Optimierung 1 „Zentrumsentlastung Laufen“:

Chancen	Risiken
<p>als Zwischenlösung "neu" für Laufen Kosten-Nutzen opt. gesamtverkehrlich vernünftig kurz = Lösung lang soll <u>ev</u> nutzen bereits viel gedeckt + aktuell</p>	<p>Lösung für Schwerverkehr und langtägiger Verkehr Leistungsfähigkeit des Knoten an N18</p>

NAR C 1



Groupe D

Laufental
Var. Opt. 1: Zentrumsentlastung Laufen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Var. Optimierung 1 „Zentrumsentlastung Laufen“:

Chancen	Risiken
Entlastung + Aufwertung	Verkehrsfluss am neuen Anschluss? Sicherstellung nachhaltiger Entlastung

N18 D 1

Groupe E

Laufental
Var. Opt. 1: Zentrumsentlastung Laufen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Var. Optimierung 1 „Zentrumsentlastung Laufen“:


Chancen	Risiken
	-Veloverkehr doch keine Kurve

N18 E 1



Groupe F

Laufental Var. Opt. 1: Zentrumsentlastung Laufen



Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Var. Optimierung 1 „Zentrumsentlastung Laufen“:

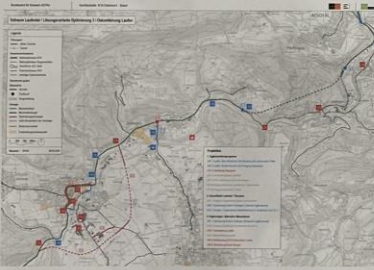
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">- FÜR ÖV + VELO (incl. BREITEN BÄCK)- FÜR SIEDLUNGSENTWICKLUNG IM ZENTRUM LAUFEN VERBESSERUNGEN	<ul style="list-style-type: none">- WARTON ZUSTÄNDIG- MIV NICHT GELOST FÜR ZWINGEN- FÜR LAUFEN NUR TEILVERBESSERUNG, FÜR ALLE ANDEREN NICHT- KEINE LÖSUNG FÜR INDUSTRIEVERKEHR

N18 F 1

A.2.7 Laufonnais: variante optimisée 2 – Contournement Est de Laufon

Groupe A

Laufental Var. Opt. 2: Ostumfahrung Laufen




Discutez des chances et des risques de la variante optimisée 2 "Ostumfahrung Laufen" en lien avec le secteur de Delémont :

Chances	Risques



Groupe B

Laufental Var. Opt. 2: Ostumfahrung Laufen

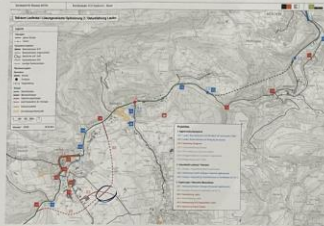


Discutez des chances et des risques de la variante optimisée 2 "Ostumfahrung Laufen" en lien avec le secteur de Delémont :

Chances	Risques

Groupe C

**Laufental
Var. Opt. 2: Ostumfahrung Laufen**



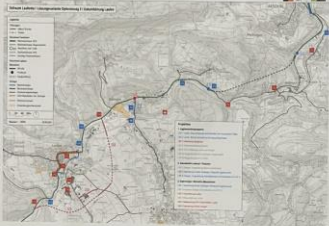
Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Var. Optimierung 2 „Ostumfahrung Laufen“:

Chancen	Risiken
	<i>Zwingen nicht gelöst Knoten führen zu Rückstau</i>



Groupe D

Laufental
Var. Opt. 2: Ostumfahrung Laufen




Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Var. Optimierung 2 „Ostumfahrung Laufen“:

Chancen	Risiken
grosse Entlastung Anbindung Gewerbe + Buisenbach	fehlende Anfahrts- kompatibilität zu Mose. Landverbrauch

Groupe E

Laufental
Var. Opt. 2: Ostumfahrung Laufen




Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Var. Optimierung 2 „Ostumfahrung Laufen“:

Chancen	Risiken
Industriegebiete +	2 = Birsqerung - Kreisell Zwingen



Groupe F

Laufental Var. Opt. 2: Ostumfahrung Laufen




Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Var. Optimierung 2 „Ostumfahrung Laufen“:

Chancen	Risiken
- FÜR VELO VERBESSERUNGEN	- BRINGT NICHTS
	- LÖST HAUPTPROBLEM NICHT
	- SEHR GROSSER LANDVERBRUCH
	- KEINE REGIONEN-VERBINDUNGEN
	- FÜR ZWINGEN BELASTUNG

A.2.8 Laufonnais: variante optimisée 3 – Contournement Ouest de Laufen

Groupe A

Laufental Var. Opt 3: Westumfahrung Laufen



Discutez des chances et des risques de la variante optimisée 3 "Westumfahrung Laufen" en lien avec le secteur de Delémont :

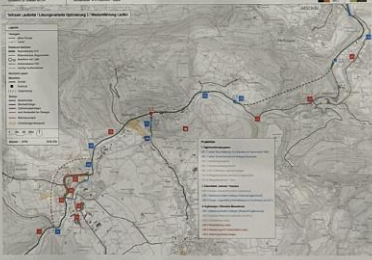
Chances	Risques
---------	---------

N18 A 3



Groupe B

Laufental Var. Opt. 3: Westumfahrung Laufen




Discutez des chances et des risques de la variante optimisée 3 "Westumfahrung Laufen" en lien avec le secteur de Delémont :

Chances	Risques
- Vsr. Opt. 1 + 2 + 3: positif pour qualité de vie Laufen	- Vsr. Opt. 1 + Vsr. Opt. 2 + Vsr. Opt. 3 → pas de solution par élargir, pas d'amélioration de fluidité (gain de temps pour trafic de transit (Delémont))

N18 B 3

Groupe C

Laufental Var. Opt. 3: Westumfahrung Laufen



Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Var. Optimierung 3 „Westumfahrung Laufen“:

Chancen	Risiken
	Querbeziehungen nicht abgedeckt zu wenig Wirkung

N18 C 2



Groupe D

Laufental
Var. Opt. 3: Westumfahrung Laufen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Var. Optimierung 3 „Westumfahrung Laufen“:

Chancen	Risiken
	<p>wenige Entlastung nur Transit schlechtes KN-Verhältn feuerbe nicht ange- bunden, Tierstau etc.</p>

N18 D 2

Groupe E

Laufental
Var. Opt. 3: Westumfahrung Laufen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Var. Optimierung 3 „Westumfahrung Laufen“:

Chancen	Risiken
<p>- keine Birsingen</p>	<p>- nicht mal köstent - zusammen n. Basis bringt nichts</p>

N18 E 2



Groupe F

Laufental
Var. Opt. 3: Westumfahrung Laufen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Var. Optimierung 3 „Westumfahrung Laufen“:

Chancen	Risiken
	<ul style="list-style-type: none">- BRINGT NICHTS- SIEHT OST

N18 F 2

A.2.9 Laufonnois: variante maximale – Contournement de Laufon et Zwingen

Groupe A

Laufental Var. Max. Umfahr. Laufen+Zwingen

Discutez des chances et des risques de la variante maximale "Umfahrungen Laufen und Zwingen" en lien avec le secteur de Delémont :

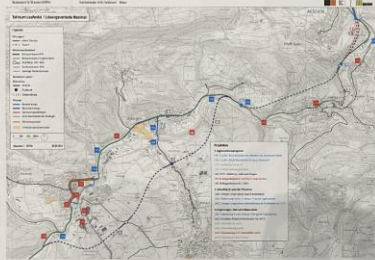
Chances	Risques
<ul style="list-style-type: none">- meilleure attractivité pour le voisin- développement démographique	<ul style="list-style-type: none">- attrait pour le trafic de transit

N18 A 4



Groupe B

Laufental Var. Max. Umfahr. Laufen+Zwingen



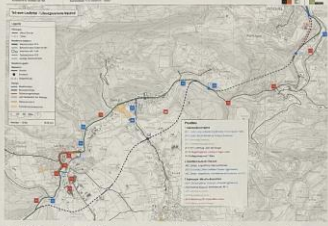
Discutez des chances et des risques de la variante maximale "Umfahrungen Laufen und Zwingen" en lien avec le secteur de Delémont :

Chances	Risques
<ul style="list-style-type: none"> - Variante attractive pour Delémont (direct, gain de temps) 	

N18 B 4

Groupe C

Laufental Var. max. Umfahrung Laufen und Zwingen



Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Var. max. „Umfahrung Laufen und Zwingen“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> - Zeit- und Kostenbelastungen - Anbindung SO-Teile - Siedlungsentwicklung + Verkehrsströme bestimmen - max. Lebensqualität - mehr Flexibilität im Betrieb / Wartung 	<ul style="list-style-type: none"> - alle Tunnel - Mergenbergformel darf räumlich Bahn nicht betreffen - Zersiedlung - Kein Eggföh-Effekt! Baschlag - Staueverlagerung nach Dorsoch - Umweltwirkungen!

N18 C 3



Groupe D

Laufental
Var. max. Umfahrung Laufen und Zwingen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Var. max. „Umfahrung Laufen und Zwingen“:

Chancen	Risiken
regionale Lösung beste Entlastung nördl. Zwingen	Kosten Einsparungen Bewilligungsfähigkeit zunehmender Verkehrsdruk in Birstal
Siedlungsdruck +	-

N18 D 3

Groupe E

Laufental
Var. max. Umfahrung Laufen und Zwingen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Var. max. „Umfahrung Laufen und Zwingen“:

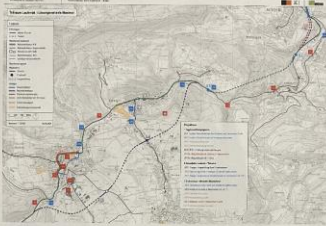
Chancen	Risiken
- Wirtschaftl + - Spange SO + - Lebensqual. ist stark - Laufen/Zwingen	- 2 n. Birstal - Industriegebiet Kied obersüdt - Anschluss Birstal abwärts in BS - Finanz. Lösung - Grundwasser - Mehrverkehr Bristlach - Auto wird attraktiver - Arbeits-Tunnel → - Naturbeeinträchtigung

N18 E 3



Groupe F

Laufental Var. max. Umfahrung Laufen und Zwinger



Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Var. max. „Umfahrung Laufen und Zwinger“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">- GESAMTWEITLICHE LÖSUNG- GUTE REGIONENVERBINDUNG- FÜR VELOS VERBESSERUNGEN MÖGLICH- WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKL. HOCH- HOHE LEBENSQUALITÄT IN DEN DÖRFERN	<ul style="list-style-type: none">- GROSSE EINSPRACHESRISIKEN- WIDERSPRICHT ZIELEN BUND + KANTON- KOSTEN


NHJ F 3

A.2.10 Vallée de la Birse: variante de base

Groupe A

Birstal Lösungsvariante Basis

Discutez des chances et des risques de la "variante de base" Birstal en lien avec le secteur de Delémont :




Chances

Risques



Groupe B


Birstal Lösungsvariante Basis
Discutez des chances et des risques de la "variante de base" Birstal en lien avec le secteur de Delémont :



Chances
Risques

Groupe C


Birstal Lösungsvariante Basis
Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Basis“:



Chancen	Risiken
----------------	----------------

Groupe D


Birstal Lösungsvariante Basis
Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Basis“:



Chancen Erhöhung Sicherheit	Risiken keine nachhaltige Lösung Angerstein
---------------------------------------	--

Groupe E

Birstal Lösungsvariante Basis
Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Basis“:




Chancen	Risiken - Große Ampelstrecke (Linsabbieger) - Linsabbieger Ampelstrecke (R: BS) - kopf. f. Problem
----------------	--



Groupe F

Birstal Lösungsvariante Basis

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Basis“:



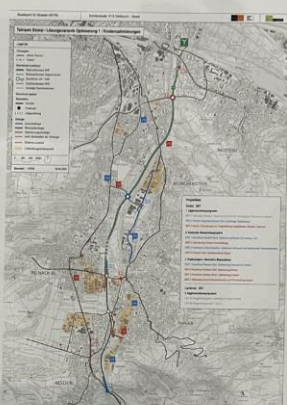
Chancen - FÜR U6LO GUT	Risiken - HAUPTPROBLEM NICHT GELEST
----------------------------------	---

A.2.11 Vallée de la Birse: variante optimisée 1 – Optimisation des carrefours

Groupe A

Birstal Var. Opt. 1: Knotenoptim.

Discutez des chances et des risques de la variante optimisée 1 "Knotenoptimierung" Birstal en lien avec le secteur de Delémont :




Chances
Risques

Groupe B

Birstal Var. Opt. 1: Knotenoptim.

Discutez des chances et des risques de la variante optimisée 1 "Knotenoptimierung" Birstal en lien avec le secteur de Delémont :



Chances
Risques



Groupe C

Birstal Lösungsvariante Optimierung 1: Knotenoptimierung

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 1 „Knotenoptimierung“:

Chancen	Risiken

N18 C 4

Groupe D

Birstal Lösungsvariante Optimierung 1: Knotenoptimierung

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 1 „Knotenoptimierung“:

Chancen	Risiken
Bessere Anbindung Gewerbe Entlastung Bundesstraße	Angriffstein weiterhin ungelöst

N18 D 4

Groupe E

Birstal Lösungsvariante Optimierung 1: Knotenoptimierung

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 1 „Knotenoptimierung“:

Chancen	Risiken

↑
Lösungsvariante
Wegwahl
↓

N18 E 4

Groupe F

Birstal Lösungsvariante Optimierung 1: Knotenoptimierung

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 1 „Knotenoptimierung“:

Chancen	Risiken
- W18 BACS	- W18 BACS

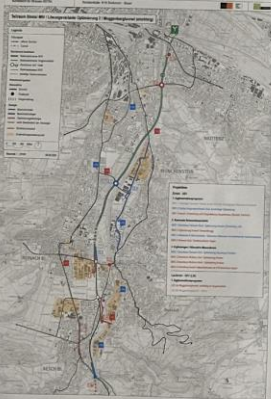
N18 F 4



A.2.12 Vallée de la Birse: variante optimisée 2 – Tunnel du Muggenberg (un tube)

Groupe A


Birstal Var. Opt. 2: Muggenbergtunnel (einröhrig)
Discutez des chances et des risques de la variante optimisée 2 "Muggenbergtunnel (einröhrig)" Birstal en lien avec le secteur de Delémont :



Chances
Risques

Groupe B


Birstal Var. Opt. 2: Muggenbergtunnel (einröhrig)
Discutez des chances et des risques de la variante optimisée 2 "Muggenbergtunnel (einröhrig)" Birstal en lien avec le secteur de Delémont :



Chances
Risques

Groupe C

Birstal Lösungsvariante Optimierung 2: Muggenbergtunnel (einröhrig)
Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 2 „Muggenbergtunnel (einröhrig)“:



Chancen	Risiken
----------------	----------------



Groupe D

Birstal Lösungsvariante Optimierung 2: Muggenbergtunnel (einröhrig)

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 2 „Muggenbergtunnel (einröhrig)“:

<p>Chancen</p> <p>Verkehrsfloss Sicherheit</p>	<p>Risiken</p> <p>KN-Verhältnis Unfall / Betriebsicherheit</p>
---	---

Groupe E

Birstal Lösungsvariante Optimierung 2: Muggenbergtunnel (einröhrig)

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 2 „Muggenbergtunnel (einröhrig)“:

<p>Chancen</p> <p>- einzige Lösung für Angersfen</p>	<p>Risiken</p> <p>→ Abstossung für: Wiederherst. Strasse durch Tunnel Funktioert nur mit Umfahrung Zuzugs - Lohlen → Stimmt Konzept → Stau R: Basel Müthenz</p>
---	--

Groupe F

Birstal Lösungsvariante Optimierung 2: Muggenbergtunnel (einröhrig)

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Optimierung 2 „Muggenbergtunnel (einröhrig)“:

<p>Chancen</p> <p>- HAUPT PROBLEM KNOTEN ANGENSTEIN WIRD GELÖST</p>	<p>Risiken</p> <p>- Bei Ereignis KEINE UMFABRUNGS MOGLICHKEIT</p>
--	--

A.2.13 Vallée de la Birse: variante maximale – Tunnel du Muggenberg (deux tubes)

Groupe A

Birstal Var. Max. Muggenbergtunnel (zweiröhrig)

Discutez des chances et des risques de la variante optimisée 2 "Muggenbergtunnel (zweiröhrig)" Birstal en lien avec le secteur de Delémont :

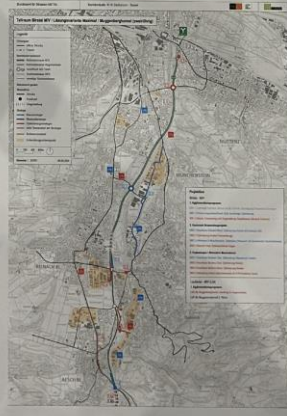
	<p>Chances</p>
	<p>Risques</p>

N18 A 5



Groupe B

Birstal Var. Max. Muggenbergtunnel (zweiröhrig)
Discutez des chances et des risques de la variante optimisée 2 "Muggenbergtunnel (zweiröhrig)" Birstal en lien avec le secteur de Delémont :




Chances

Risques

N18 B 5

Groupe C

Birstal Lösungsvariante Maximal: Muggenbergtunnel (zweiröhrig)
Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Maximal „Muggenbergtunnel (zweiröhrig)“:




Chancen

Risiken

N18 C 5

Groupe D

Birstal Lösungsvariante Maximal: Muggenbergtunnel (zweiröhrig)
Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Maximal „Muggenbergtunnel (zweiröhrig)“:




Chancen
Redundanz Sicherheit +

Risiken
KN-Verhältnis

N18 D 5

Groupe E

Birstal Lösungsvariante Maximal: Muggenbergtunnel (zweiröhrig)
Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Maximal „Muggenbergtunnel (zweiröhrig)“:



Chancen

Risiken
- eher Raum Leufen tal (Muggenberg) - Waldreserve nat

N18 E 5



Groupe F

Birstal Lösungsvariante Maximal: Muggenbergtunnel (zweiröhrig)

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der Lösungsvariante Maximal „Muggenbergtunnel (zweiröhrig)“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">- KNOTEN ANGESTEIFEN GELÖST- HOHE SICHERHEIT- LÖSUNG BEI UNTERHALT, ERGEBNISSEN	<ul style="list-style-type: none">- ZU ATTRAKTIV FÜR AUTO- RAUMPLANUNG: VERSIEDELUNG

Nr. F 5

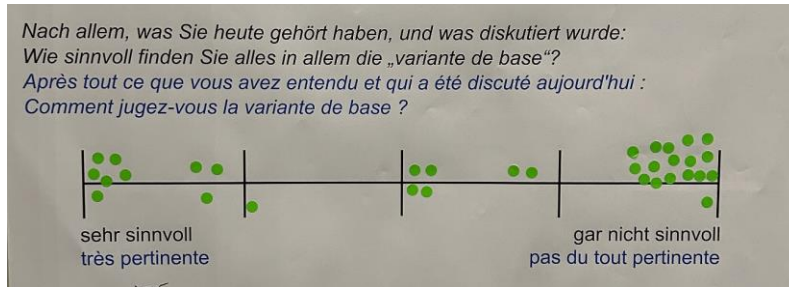


A.3 Feedback 2

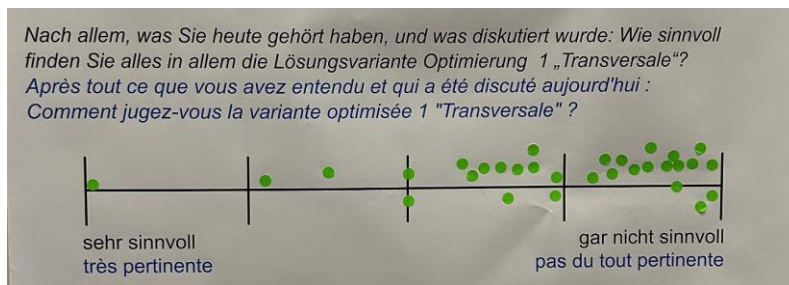
A.3.1 Echelles de solutions de variantes

Question : Après tout ce que vous avez entendu et qui a été discuté aujourd'hui : Comment jugez-vous les variantes suivantes ?

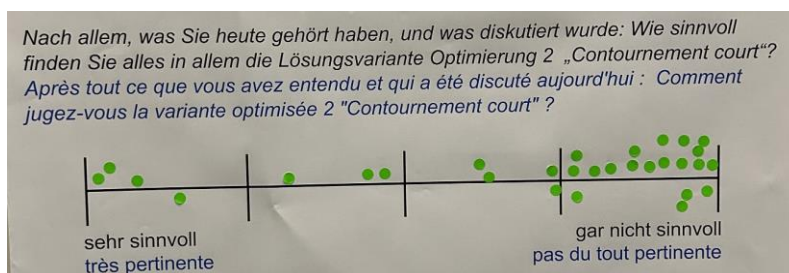
... variante «Delémont – Basel»?



... variante optimisée 1 «Delémont – Liaison transversale»?

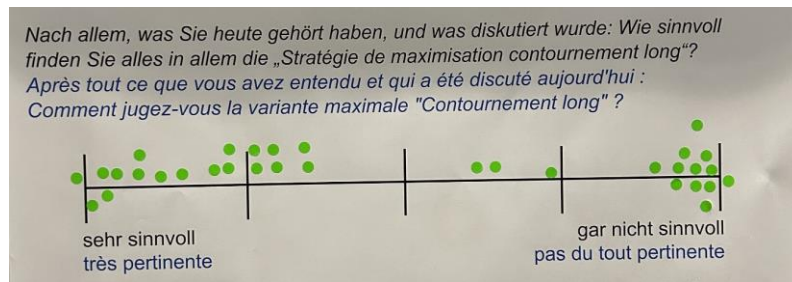


... variante optimisée 2 «Delémont – Contournement court»?

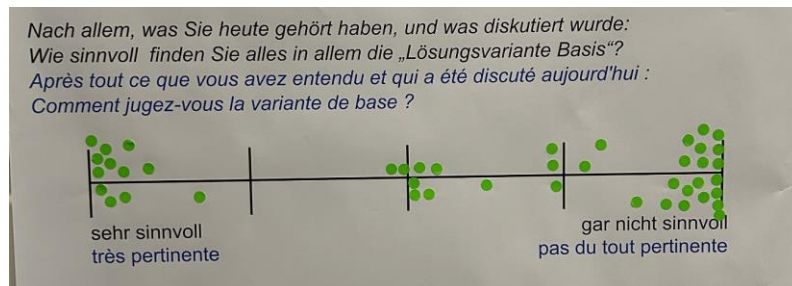




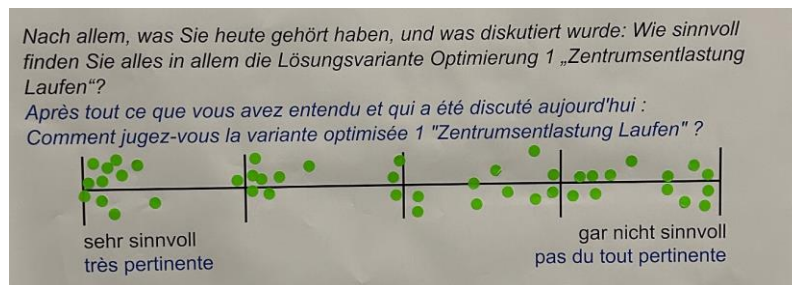
... variante maximale «Delémont – Contournement long»?



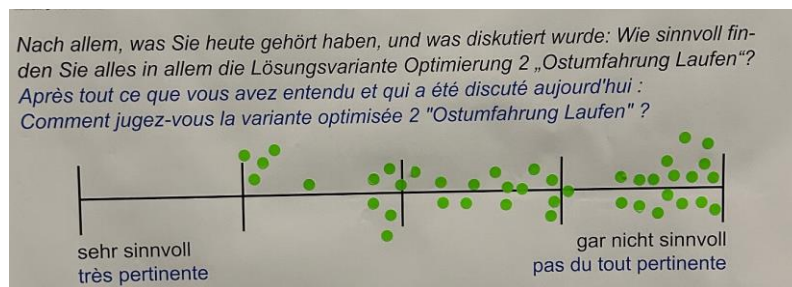
... variante «Laufonnais – Base»?



... variante optimisée 1 «Laufonnais – Désengorgement du centre de Laufon»?

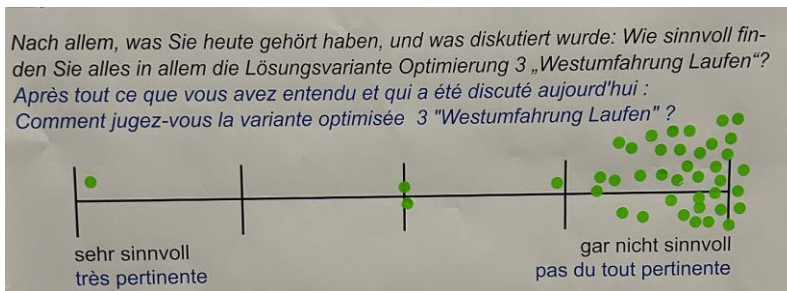


... variante optimisée 2 «Laufonnais – Contournement Est de Laufon»?

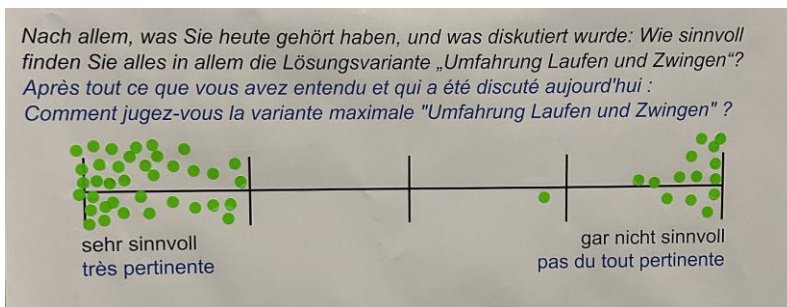




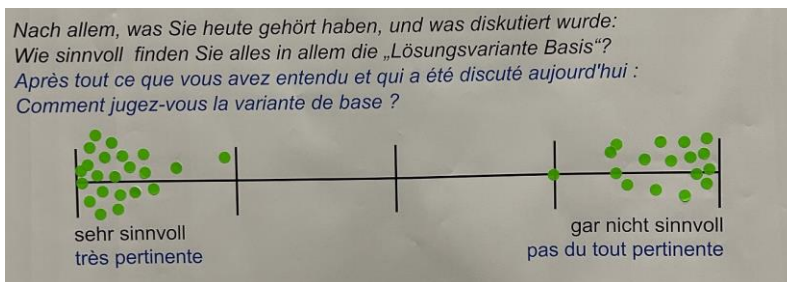
... variante optimisée 3 «Laufonnais – Contournement Ouest de Laufon»?



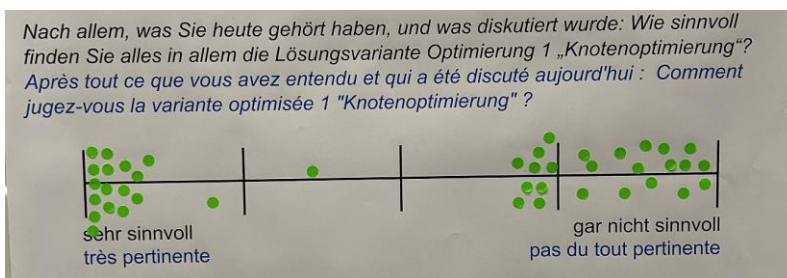
... variante maximale «Laufonnais – Contournement de Laufon et Zwingen»?



... variante «Vallée de la Birse – Base»?

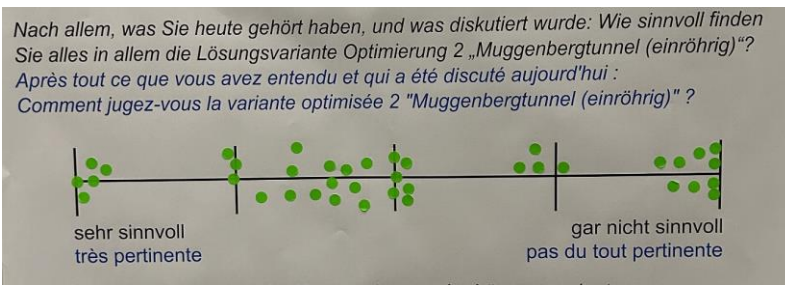


... variante optimisée 1 «Vallée de la Birse – Optimierung des carrefours»?

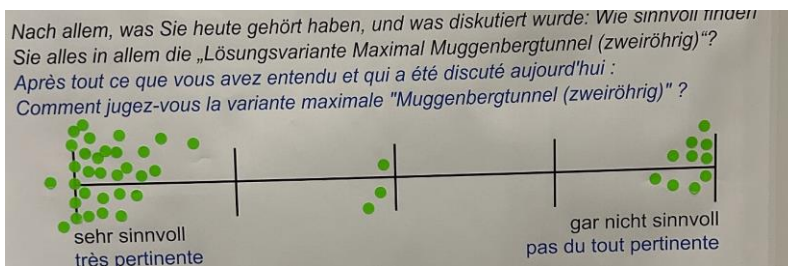




... variante optimisée 2 «Vallée de la Birse – Tunnel de Muggenberg (un tube)»?



... variante maximale «Vallée de la Birse – Tunnel de Muggenberg (deux tubes)»?





Auswertung Skalen zu Lösungsvarianten

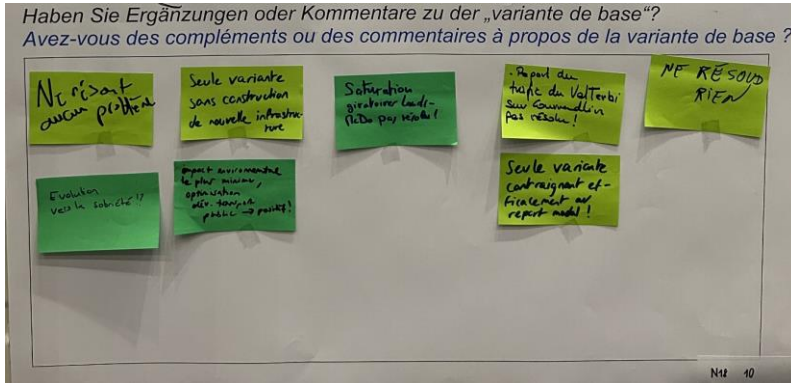
variante	très pertinente				pas du tout pertinente
«Delémont – Base»	6	4	4	2	17
Optimisation 1 «Delémont – Liaison transversale»	1	2	5	12	11
Optimisation 2 «Delémont – Contournement court»	3	2	3	10	12
Maximal «Delémont – Contournement long»	8	10	1	2	12
«Laufonnais – Base»	11	1	7	7	18
Optimisation 1 «Laufonnais – Désengorgement du centre de Laufon»	11	8	7	11	8
Optimisation 2 «Laufonnais – Contournement Est de Laufon»	0	5	10	12	15
Optimisation 3 «Laufonnais – Contournement Ouest de Laufon»	1	0	2	9	28
Maximal «Laufonnais – Contournement de Laufon et Zwingen»	26	11	0	1	14
«Vallée de la Birse – Base»	11	1	7	7	18
Optimisation 1 «Vallée de la Birse – Optimisation des carrefours »	16	2	0	14	10
Optimisation 2 «Vallée de la Birse – Tunnel de Muggenberg (un tube)»	5	7	14	4	9
Maximal «Vallée de la Birse – Tunnel de Muggenberg (deux tubes)»	28	4	3	0	10



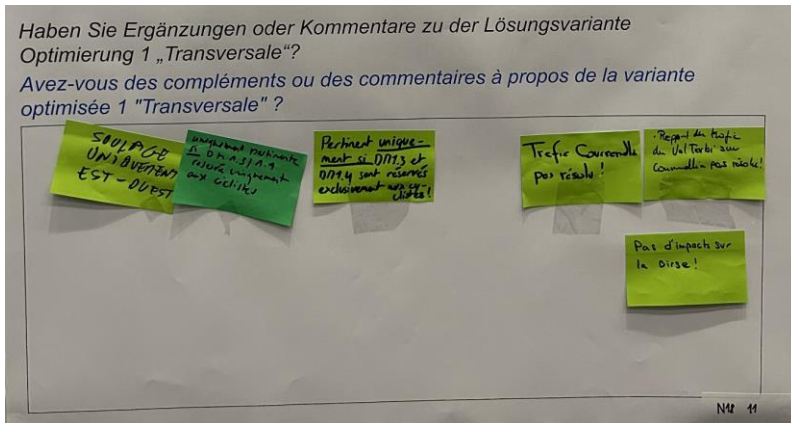
A.3.2 Compléments et commentaires sur les variantes de solutions

Question 2 : avez-vous des compléments ou des commentaires à propos des variantes suivantes ?

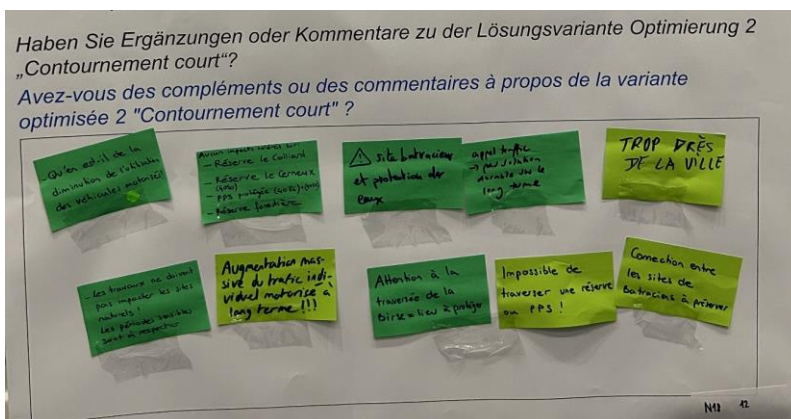
... variante « Delémont – Base » ?



... variante optimisée 1 «Delémont – Liaison transversale»?

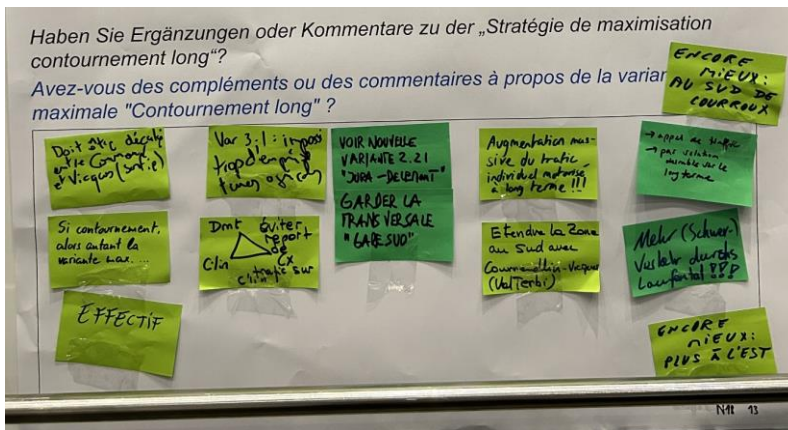


... variante optimisée 2 « Delémont – Contournement court » ?

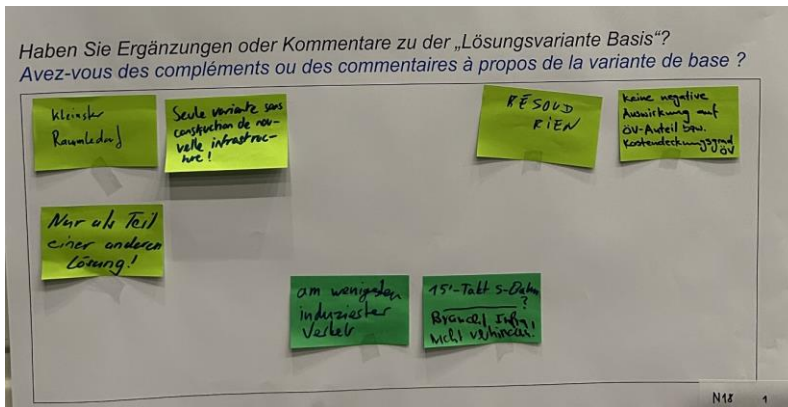




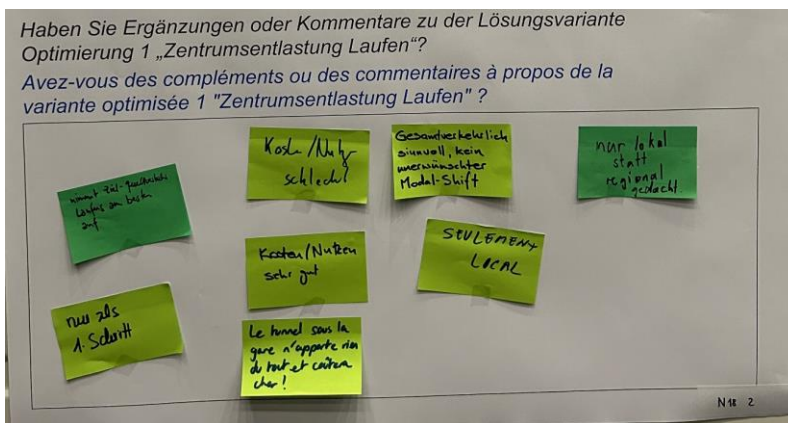
... variante maximale «Delémont – Contournement long » ?



... variante «Laufonnais – Base»?

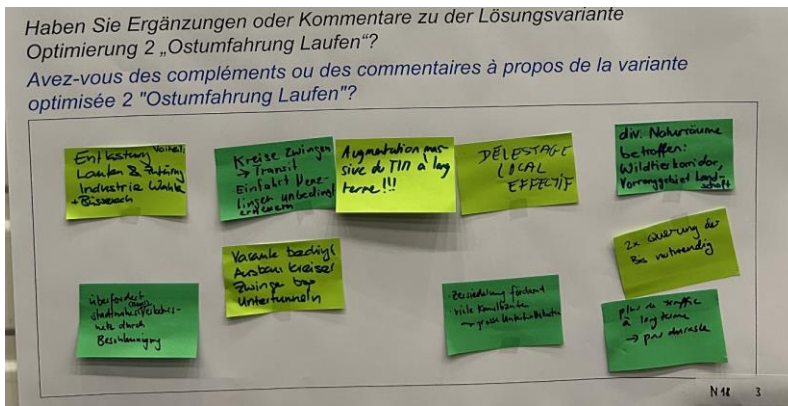


... variante optimisée 1 «Laufonnais – Désengorgement du centre de Laufon»?

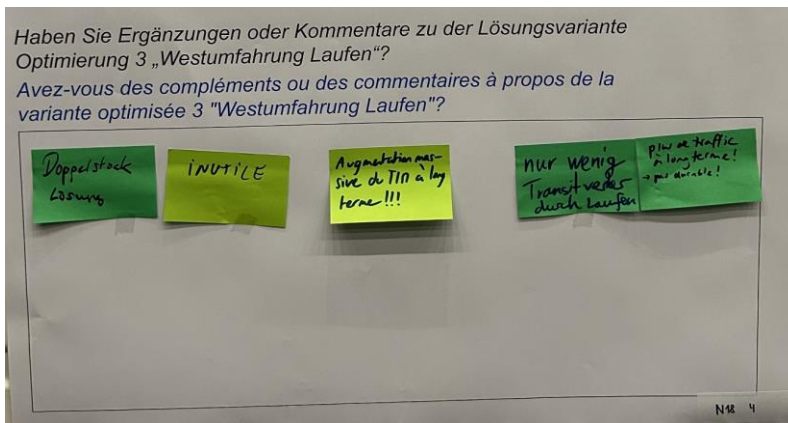




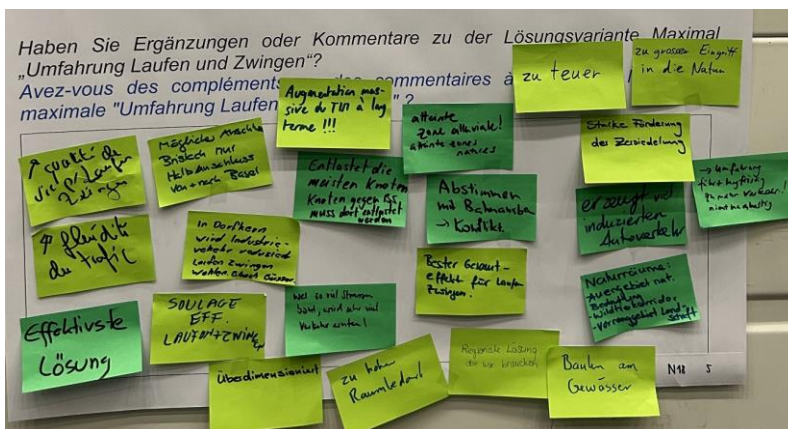
... variante optimisée 2 «Laufonnais – Contournement Est de Laufon»?



... variante optimisée 3 «Laufonnais – Contournement Ouest de Laufon»?

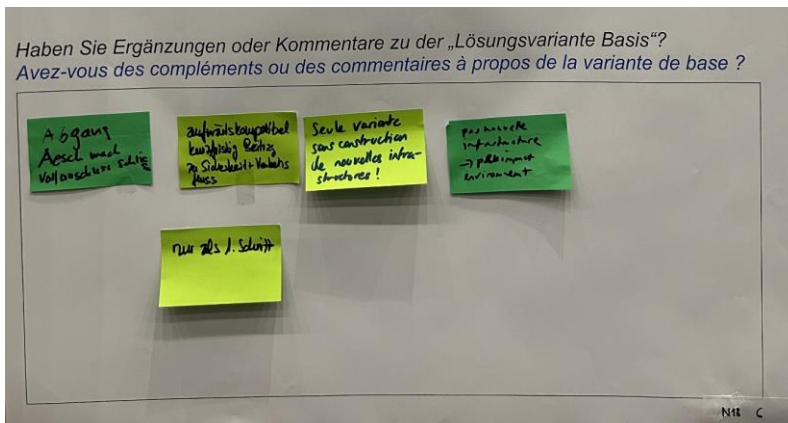


... variante maximale «Laufonnais – Contournement de Laufon et Zwingen»?

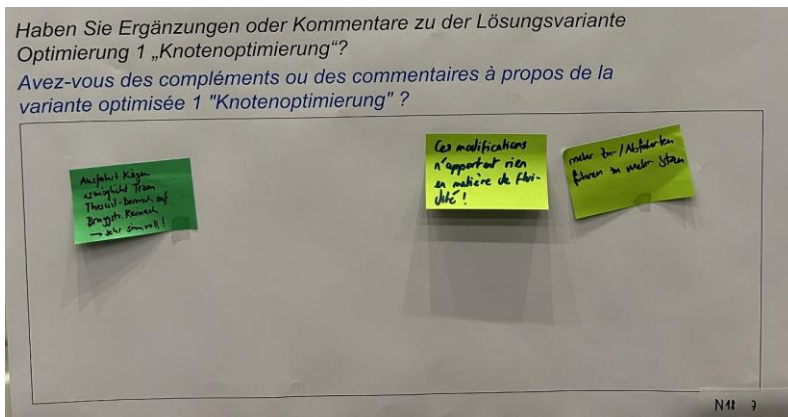




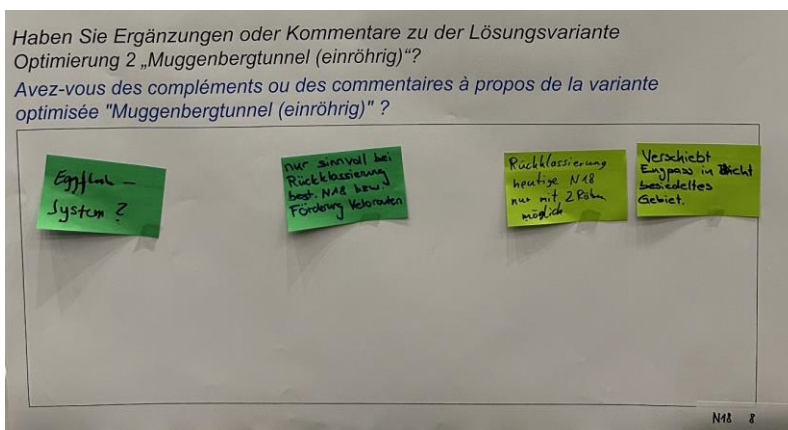
... solution de variante «Vallée de la Birse – Base»?



... variante optimisée 1 «Vallée de la Birse – Optimisation des carrefours»?



... variante optimisée 2 «Vallée de la Birse – Tunnel de Muggenberg (un tube)»?





... variante maximale «Vallée de la Birse – Tunnel de Muggenberg (deux tubes)» ?

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu der Lösungsvariante Maximal "Muggenbergtunnel (zweiröhrig)" ?
Avez-vous des compléments ou des commentaires à propos de la variante optimisée "Muggenbergtunnel (zweiröhrig)" ?

Encore plus de trafic en perspective (N18 3/5)

Fluss, um Situation Augenstein zu lösen.

Stauverlagerung nach Norden

verschiebt Engpass in dicht besiedeltes Gebiet (Reinach, Hagnau).

Wenn dann 2 Röhren!

Rückverkehr wird über den bestehenden Tunnel geleitet.

Gelöst in Teilraum Laufertal.

Verkehr: Löst Stausituation in beide Richtungen nach + vom Birse - Dreieck.

Wann Tunnel neu, wenn dafür bestehende NB übergeben wird kann reinere Verteilung

erhöht Attraktivität Autoverkehr ↔ Klimaziele

2 Röhren ist in Moss!

Nur sinnvoll mit flankierenden Massnahmen bei NB (Rückkategorie)

schon Kapazitätsgrenzen für zu viele Verkehrsmittel und Stau an anderen Stellen (Dreieck / Ausfahrten)

→ angucken in Hoffe!

N18 3