



# Etude de corridor N18

Procès-verbal Forum 1 du 30 janvier 2024





# Impressum

<b>Mandant</b>	Office fédéral des routes 3003 Berne
<b>Direction de projet (volet technique)</b>	Oliver Kanizaj, responsable de projet en planification des transports, division Réseaux routiers de l'OFROU
<b>Direction du projet (volet participation)</b>	Jörg Häberli, responsable de projet en planification des transports, responsable de domaine suppléant, division Réseaux routiers de l'OFROU
<b>Numéro de projet</b>	23014.01
<b>Version du rapport</b>	1. 1.0, 15.02.2024
<b>Auteur du rapport</b>	Eva Gerber / eva.gerber@kontextplan.ch (responsable de projet) Serena Rickenbacher / serena.rickenbacher@kontextplan.ch (planificatrice)
<b>Page de titre</b>	2. Aperçu du forum, Kontextplan
<b>Approbation du mandant</b>	Approuvé par Jörg Häberli le 29.02.2024



---

## Table des matières

---

<b>1. Introduction</b>	<b>4</b>
1.1 Participation et formation de groupes	4
<b>2. Évaluation des retours</b>	<b>5</b>
<b>Feedback 1</b>	<b>5</b>
2.1 Points faibles	5
2.2 Objectifs	12
2.3 Besoin d'intervention	16
<b>Feedback 2</b>	<b>19</b>
2.4 Solutions envisageables	19
<b>3. Impressions de la soirée</b>	<b>26</b>
<b>Annexe</b>	<b>27</b>
<b>A.1 Participation et répartition des groupes</b>	<b>27</b>
<b>A.2 Feedback 1</b>	<b>34</b>
<b>A.3 Feedback 2</b>	<b>40</b>
<b>A.4 Documentation photographique des réactions des groupes</b>	<b>42</b>



# 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 mardi 30 janvier 2024 dans la salle polyvalente Serafin à Laufon.

Le programme de la soirée était le suivant :

- 17 h 30** Ouverture des portes / accueil
- 18 h 00** Ouverture du forum par Erwin Wieland  
Mot de bienvenue du conseiller d'État Isaac Reber  
OFROU : 1<sup>er</sup> bloc d'informations  
Erwin Wieland : salutations ; conditions-cadres et méthodologie des études de corridor  
Jean-Luc Poffet : procédure ; état d'avancement de l'étude de corridor de la N18
- 19 h 00** 1<sup>er</sup> tour de table : points faibles, objectifs, besoins d'intervention, tâches réparties en sept groupes de travail (Kontextplan)
- 19 h 45** OFROU : 2<sup>e</sup> bloc d'informations  
Maik Hömke : stratégies de solution globales selon la méthodologie des études de corridor
- 20 h 00** 2<sup>e</sup> tour de table : opinions concernant les différentes solutions proposées, tâches réparties en sept groupes de travail (Kontextplan)
- 20 h 30** Erwin Wieland : appréciation et perspectives
- 20 h 40** Apéritif

## 1.1 Participation et formation de groupes

---

Les participants ont été répartis en sept groupes pour les tables rondes, en fonction de leur langue et de leurs opinions, qui ont été recueillies lors de la préparation du premier forum. Un aperçu détaillé de la répartition des groupes figure à l'annexe A.1 Participation et répartition des groupes.



## 2. Évaluation des retours

### Feedback 1

Les thèmes des tours de table sont présentés ci-dessous. Chaque fois, un résumé des commentaires est d'abord présenté, suivi d'un aperçu plus détaillé de ces derniers. Les posters originaux avec les commentaires se trouvent en annexe.

#### 2.1 Points faibles

##### Résumé des retours concernant les points faibles

Les points faibles en matière de **circulation routière** ont surtout fait l'objet de remarques complémentaires concernant le trafic de transit et le trafic d'évitement ainsi que l'évolution du trafic. Outre les remarques ponctuelles, le trafic commercial, le trafic de marchandises et certains goulets d'étranglement spécifiques ont été évoqués.

En ce qui concerne les **TP**, l'offre générale et locale ainsi que la desserte ont été ajoutées comme points faibles. La fréquence des demandes d'infrastructures de parkings-relais pour les voitures et les vélos est particulièrement frappante.

Concernant la **mobilité piétonne et cycliste**, le confort et la sécurité ont été identifiés comme points faibles. En outre, il a été fait mention de groupes d'utilisateurs spécifiques en matière de trafic cycliste.

En ce qui concerne les points faibles en matière de **d'urbanisation et de bruit**, le développement urbain et la réduction de la vitesse ont été le plus souvent cités.

Concernant les points faibles relatifs **au paysage et à l'écologie**, la protection de la nature, en particulier les passages à faune, et la prise en considération de l'agriculture ont été ajoutés.

#### Question 1: Les points faibles, tous thèmes confondus, sont-ils exacts et exhaustifs selon vous ?

Dans l'ensemble, l'analyse des points faibles a été jugée **exacte et exhaustive**. Quelques personnes des groupes C et G ont toutefois émis un avis contraire.



## Question 2: Avez-vous des compléments ou des commentaires à apporter pour les points faibles ?

Les différents compléments et commentaires relatifs aux points faibles concernant la circulation routière, les transports publics, la mobilité piétonne et cycliste, l'urbanisation et le bruit ainsi que le paysage et l'écologie sont présentés ci-dessous, regroupés par thèmes. En cas d'ajout sur la carte, la localisation a été indiquée entre crochets (par exemple : [vallée de la Birse]).

### Trafic motorisé

Thème	Complément / Commentaire	Groupe
<b>Développement du trafic</b>	Strasseninfrastruktur erzeugt Parkplatzbedarf → Kulturlandverlust durch Parkplätze	C
	Ausbau im südl. Teil wird zu Überlastung im nördl. Teil (Aesch, Dornach, Reinach ...) führen	F
	Spitzenbelastung MIV wird unterschätzt	F
	Einschätzung MIV m.E. so nicht richtig	G
	Verkehrsfluss nicht nur punktuell beeinträchtigt	G
<b>Trafic de transit et d'évitement</b>	Tunnel pour éviter Delémont et Soyhières	A
	Desserte du Val-Terbi	A
	Ortsdurchfahrt Tempo 30	C
	Ortsdurchfahrt Ausweichverkehr Aesch – Basel	F
	Durchgangsverkehr ist aus Optik Laufental grösser	F
	Höchste Priorität: Ortsdurchfahrten Laufen, Zwingen, Delémont sowie Knoten Angenstein	G
<b>Trafic commercial et de marchandises</b>	Anbindung Industrie Thierstein	E
	Direktausfahrt ins Arbeitsgebiet von kant. Bedeutung «Kägen» (Reinach)	F
	Arbeitsplatzschwerpunkte zu wenig priorisiert	G
	Zunahme Güterverkehr ist erheblich	G



<b>Goulets d'étranglement spécifiques</b>	Kerne Laufen/Zwingen beheben	D
	Knoten Angenstein beheben	D
	Aus-/Einfahrt Eggflueh Nord beheben	D
	Ausfahrt Nenzlingen auf Baselstrasse ist während Pendlerzeiten schwierig und gefährlich	F
<b>Divers</b>	Temps parcours Delémont – Basel	B
	«ökologische» Strassenbeläge «Hitzereduktion»	C
	Personenkilometer Leistung MIV berücksichtigen	C
	Unfallschwerpunkte: Lösungen kurzfristig: Geschwindigkeitbeschränk.	D
	Möglichst Tempo reduzieren, Kapazität <u>nicht</u> erhöhen	D
	Gibt es eine Wechselwirkung zwischen den Kapazitätsengpässen? (wo strategisch sinnvoll?)	E
	Zubringer Thierstein B'bach – Zwingen berücksichtigen	F
	Erschliessungen Entwicklungsschwerpunkte mitdenken! → Lüsseltal	G



## Transports publics

Thème	Complément / Commentaire	Groupe
Offre globale	Umsteigebeziehungen Bahn Bus	C
	Abendkurse	C
	Bike & Ride Stellen an Bahnhöfen	C
	Bike + Ride: sichere Abstellanlagen	D
	Genügend Veloabstellplätze an ÖV-Haltestellen / Bhf	D
	P&R ausbauen	D
	P + R – Angebote	D
	Anschlüsse Bus / Bahn	D
	S-Bahn auf Schnellzug abstimmen	D
	Wurde das Buskonzept 2026 berücksichtigt?	E
	ÖV-Verbindungen aus dem Korridor in Seitentäler / in die Fläche verbessern	F
Erschliessung Seitentäler wichtig	G	
Offre spécifique	Correspondances entre Bâle – Delémont – Porrentruy	A
	Trafic ferroviaire : Delémont – Laufon	B
	¼ h Takt bis Delémont	C
	¼ h Takt bis Laufen	C
	¼ h Takt Bahn muss bis Laufen mögl. sein	D
	[Birstal]: Weitere Anbindung (Fricktal, Ergolzthal) in Basel	D
	Anbindung Lüsseltal an Schnellzüge	E
Qualité de la desserte	Anschluss Bus – Bahn Richtung Basel / Laufen häufig ohne Gewähr	F
	Über den ganzen Perimeter ÖV nicht stimmig	G
Divers	Aussage, ob Verbesserung ÖV-Angebot (AS 35) zur Behebung von Schwachstellen Strasse ausreicht, fehlt	E
	Bahnhöfe schmutzig	D



	Abstimmung Entwicklung Strasse & ÖV	G
--	-------------------------------------	---

### Trafic cycliste et piéton

Thème	Complément / Commentaire	Groupe
<b>Comfort et sécurité</b>	Itinéraire cyclable insuffisant Delémont – Soyhières (conflit tourisme pedestre)	A
	Absence de voies séparées – danger	A
	Séparation 1) piste cyclable – 2) itinéraire cyclable	B
	Problem für Velo – Bahnhof Aesch → Angenstein	C
	Entflechtung Velowege & N18	C
	Ausbau Velo-Hauptrouuten priorisieren	D
	Attraktivere Wege erstellen (Massnahme)	D
	Velofahren Grellingen Laufen → schmutzige Kleider	D
	Wird teilweise entlang Schnellstrasse geführt	D
<b>Groupes d'utilisateurs spécifiques</b>	Pistes cyclables directes pour cyclistes pendulaires	A
	Keine durchgehende Velostrecke für Familien	C
	Attraktivität Freizeitvelorouten	C
	Sichere Touristen- u. Familienroute auf der rechten Birssseite ins. zw. Zwingen und Grellingen	D
<b>Divers</b>	Genügend Veloabstellplätze an ÖV-Haltestellen / Bhf	D
	Schwachstelle: Querungen FW [ <i>Annahme: Fusswege</i> ] im Birstal (Trennwirkung der Autobahn)	E
	Zu Fuss- und Velo-lastig	G
	-	F



## Urbanisation et bruit

Thème	Complément / Commentaire	Groupe
<b>Développement de l'urbanisation</b>	Bessere Erschliessung → Mehrverkehr → Peripheres Siedlungswachstum	C
	Siedlungspriorität (Richtplan...) nicht auf Arbeitsstandards abgestimmt!	D
	Schwachstelle: Trennwirkung der Autobahn für Siedlungen im Birstal (zw. Gemeinden zum Naturraum Birs,...)	E
	Entwicklungspotenzial Laufental wird unterschätzt	G
	Ortskerne Laufen, Zwingen und Delémont stark beeinträchtigt	G
<b>Réduction de la vitesse</b>	Tempo 30 prüfen – Lärm – Sicherheit	C
	Tempo 30 statt Lärmschutzwände	C
	Tempo 30 / Begegnungszonen als Massnahme	D
	Temporeduktion im Siedlungsraum	D
<b>Divers</b>	Contournement prévu /dessiné incohérent	A
	Eviter Soyhières en plus de Delémont	A
	Réaliser la Motion N18 (JU)	A
	Arbeitsplatzgebiet Ried mit einbeziehen	G
	-	B
	-	F



## Paysage et écologie

Thème	Complément / Commentaire	Groupe
<b>Corridors à faune</b>	Wildtierkorridor über Kantonsgrenzen hinweg	C
	Wildtierkorridore zwischen Breitenbach Wahlen Laufen	E
<b>Protection de la nature</b>	Meilleure protection des milieux naturels	A
	Schwachstelle: Vernetzung Naturräume (BLN etc.) Trennwirkung der Autobahn	E
<b>Agriculture</b>	Surface Agricole Impact SDA [ <i>hypothèse : surfaces d'assolement</i> ]	B
	Möglichst wenig Kulturlandverlust	C
<b>Divers</b>	[ <i>Delémont - Laufonnais</i> ]: Tunnel	A
	Bestehende Ortskerne stärken → Zersiedelung eindämmen!	C
	Gewässerraum der Birs ist an vielen Stellen betroffen!	D
	Anliegen der Denkmalpflege + des Ortsbildschutzes nicht erst bei A5 Schwachstellen, sondern bei A3 Vorgaben	F
	-	G



## 2.2 Objectifs

### Résumé des retours concernant les objectifs

Les objectifs proposés ont été considérés comme exacts et exhaustifs par l'ensemble des groupes. **Le développement local, la protection des sites construits et la réduction du TIM** ont été mentionnés à plusieurs reprises comme objectifs supplémentaires.

#### Question 1: Les objectifs sont-ils exacts et exhaustifs selon vous ?

Une majorité de personnes a jugé les objectifs **exactes et exhaustifs**. Quelques personnes des groupes A, C, E et F, ont toutefois émis un avis contraire.

#### Question 2: Complétez les objectifs ou commentez ceux qui figurent déjà sur la liste suivante :

Les commentaires ont été regroupés par thème<sup>1</sup> ci-dessous.

Thème	Complément / Commentaire	Domaine	Groupe
<b>Qualité de l'espace de vie</b>	Aménagement du territoire → favoriser démographie de région décentralisée	Gesellschaft	A
	Rapprochement économique Bâle pour une route + rapide	Gesellschaft	A
	Zersiedelung eindämmen	Gesellschaft	C
	Gummiabrieb	Umwelt	C
	Steuerung über Raumplanung	Wirtschaft	D
	Siedlungsentw. generell? → Abstimmung	Wirtschaft	E
	Lebenswerte Räume Natur Landschaft Wild tw. Überdachung N18 ab Aesch – BS	Wirtschaft	F
	Ortsbilder von nationaler Bedeutung ISOS: Angenstein, Zwingen, Laufen, Delémont	Wirtschaft	F
	Denkmalschutzobjekte nahe der N18 in: Grellingen + Liesberg	Gesellschaft	F

<sup>1</sup> Les thèmes en italique étaient affichés sur les pancartes.



<b>Compatibilité avec l'environnement</b>	Objectif : Diminuer les GES! [ <i>Hypothèse: Gaz à Effet de Serre</i> ]	Umwelt	A
	Bei Unfällen Schweröltransporte	Umwelt	C
	Regionale Entwässerungsplanungen (Wasserrückhalt)	Umwelt	C
	H <sub>2</sub> O Problem Birs im Sommer	Umwelt	C
	Quellenschutz	Umwelt	C
	Entsiegelung der Böden nötig	Umwelt	C
	Landwirtschaftliche Fläche schonen	Umwelt	D
	Viele TWW [ <i>Annahme: Trockenwiesen und -weiden</i> ] im Laufental → N-Problem (Überdüngung)	Umwelt	D
	Ökologisch wertvolle Flächen erhalten & Vernetzung	Umwelt	D
	Ortsbildschutz kein Ziel?	Umwelt	E
	«Weniger Flächen» ist nicht ganz klar, Referenzzustand	Umwelt	E
	Erhalt Kulturflächen	Umwelt	G
<b>Coûts</b>	Effekt für die Wirtschaft?	Wirtschaft	C
	Volle Kosten rechnen (z.B. inkl. Folgen auf Gesundheit, Umwelt)	Wirtschaft	D
	Kosten: Ansch. Substanzerhalt	Wirtschaft	G



<b>Offre de mobilité</b>	Désenclaver la région pour améliorer les échanges	Gesellschaft	A
	Fort enjeu pour le développement économique du Jura	Wirtschaft	A
	Il faut diminuer l'attractivité du TIM, pas l'augmenter !	Wirtschaft	A
	Favoriser le trafic bus / vélos dans les villes – villages	Gesellschaft	A
	Weg von MIV hin zu ÖV, Velo, Fuss	Gesellschaft / Wirtschaft	D
	Modal-Shift hin zu ÖV / aktive Mobilität hat Priorität	Gesellschaft	F
	ÖV-Anbindung in Stadt ist attraktiv – schnell → HOCH gewichten	Gesellschaft	D
	Entflechtung	Gesellschaft	C
	Langsamverkehr bringt wirtsch. Aufschwung	Wirtschaft	C
	Neue Infrastrukturen sollen keinen neuen MIV induzieren	Gesellschaft	F
	Verlagerung wird schwierig!	Gesellschaft	G
	Erschliessungen Entwicklungsschwerpunkte	Gesellschaft / Wirtschaft	G
<b>Sécurité routière</b>	Moins de trafic = plus de sécurité	Gesellschaft / Wirtschaft	A
	Solutions mêlant plusieurs modes de transports	Gesellschaft / Wirtschaft	A
	Kosten d. Unfälle	Gesellschaft	C
	Risikotransporte Öl/Benzin/...	Gesellschaft	C
<b>Développement du lieu d'implantation</b>	Arbeitsplätze in den ländlichen Raum verlagern	Gesellschaft	F
	Arbeitsplätze erschliessen	Wirtschaft	G
<b>Dimension politique</b>	Forté volonté des milieux économiques de mieux connecter JU avec BS – BL	Wirtschaft	A
	Aspect non-quantitatif (volonté polit.) lien BS – DEL	Gesellschaft	B



<b>Divers</b>	Velo & Tourismus	Wirtschaft	E
	Zu viele Ziele! → verhindern Realisierung eines Projekts	Gesellschaft	F
	Alternative Modelle: Road Pricing	Wirtschaft	G
	Engpassbeseitigung braucht höchste Priorität	Wirtschaft	G
	Abstimmung Raum (div. Infra.)	Umwelt	G
	Lärm	Umwelt	G





## 2.3 Besoin d'intervention

### Résumé des retours concernant les besoins d'intervention

Les besoins d'intervention des différents thèmes ont été majoritairement classés de « moyen » à « élevé » par l'ensemble des groupes. Les besoins d'intervention sont ainsi généralement considérés comme plus importants que proposés, en particulier dans les domaines des **transports publics**, de l'**urbanisation** ainsi que **du paysage et de l'environnement**.

### Question 1: Comment évaluez-vous le besoin d'intervention ?

Les réactions à la classification proposée pour les besoins d'intervention sont résumées ci-dessous par domaine.

#### Trafic routier

Les groupes ont en général classé les besoins d'intervention présentés de « moyen » à « élevé ». Ils ont ainsi **approuvé la classification proposée**. Dans les groupes C et D, les participants ont été plus nombreux à estimer que les besoins d'intervention étaient faibles.

#### Transports publics

La majorité des groupes a estimé que le besoin d'intervention en matière de TP était de « moyen » à « élevé », et donc **supérieur à la l'évaluation initialement proposée**. Les groupes B et E partageaient l'évaluation initiale, tandis qu'au sein du groupe G, il y avait une grande divergence.

#### Trafic cycliste et piéton

En ce qui concerne la mobilité cycliste et piétonne, tous les groupes, à l'exception du groupe B, ont estimé que le besoin d'intervention était "moyen" à "élevé". La pondération des différents aspects a également été **acceptée selon la classification proposée**.

#### Domaine bâti, paysage, environnement

L'évaluation des besoins d'intervention proposés variait considérablement au sein des groupes. Les besoins d'intervention avaient tendance à être **évalués à un niveau plus élevé que celui proposé**. L'écart le plus important par rapport à la classification proposée concernait **les sites construits et les paysages, ainsi que les zones de loisirs de proximité** ; le besoin d'intervention y était jugé « moyen » à « élevé » dans certains groupes.



## Question 2: Manque-t-il un besoin d'intervention ? Si oui, ajoutez-le sur la carte avec un post-it.

Les besoins d'intervention ont été complétés par les groupes soit directement sur la carte, soit sur les échelles. Les commentaires sont regroupés ci-dessous par catégorie (carte ou échelles)<sup>2</sup> :

### Carte

Thème / Lieu	Complément / Question	Groupe
<b>A16</b>	Prévoir jonction s/ A16	A
<b>Laufental</b>	15' Takt S-Bahn bis Laufen	D
	Anbindung Lüsseltal zu Stosszeiten	E
	Rückstau in Zwingen	E
<b>Divers</b>	Schützenswerte Ortsbilder und Gebäude erhalten (ISOS, BIB [ <i>Annahme: Bauinventar Kanton Basel-Landschaft</i> ])	F

### Echelles

Thème / Lieu	Complément / Question	Groupe
<b>Trafic routier</b>	Tempo 30 / Begegnungszonen	D
<b>Transports publics</b>	Arrêts Soyhières – Liesberg → Laufon	B
	TFT Trafic TRA in vers Bus? (DEL – Laufon)	B
	Bus auf Schnellzug abstimmen	D
	Bus auf Bahn abstimmen	D

<sup>2</sup> Les thèmes en italique étaient affichés sur les pancartes.



<b>Domaine bâti, paysage, environnement</b>	Bekämpfung Lärm an der Quelle	D
	ISOS/Ortsbilschutz warum nur geringer Handlungsbedarf?	E
	Stimmt nur für aktuelle Linienführung	E
<b>Trafic cycliste et piéton</b>	Sichere, abgetrennte Velo-/Fusswege	D



## Feedback 2

### 2.4 Solutions envisageables

---

#### Résumé des retours concernant les propositions de solutions

En ce qui concerne le **TIM et les TP**, les participants se sont surtout intéressés aux solutions impliquant des contournements et de nouveaux tronçons routiers importants ainsi que l'augmentation de la fréquence des TP. Les deux propositions de solution ont fait l'objet d'avis défavorables sporadiques.

Les solutions concernant la **mobilité piétonne et cycliste** n'ont été que peu commentées. Le comblement des lacunes du réseau a été le plus souvent évoqué.

Concernant **l'urbanisation, l'aménagement du territoire et l'environnement**, la croissance de l'habitat concentrée dans les espaces urbains ainsi que la protection des sites construits ont fait l'objet de beaucoup d'attention ; une gestion au moyen de règlements sur le stationnement a également été accueillie favorablement.

#### Question 1 : les propositions de solutions pour le TIM, les TP, la mobilité piétonne et cycliste ainsi que pour l'urbanisation, l'aménagement du territoire et l'environnement sont-elles exhaustives selon vous ?

Tous groupes et thèmes confondus, les solutions proposées ont été **jugées exhaustives**. Les solutions relatives à la mobilité cycliste et piétonne ont suscité l'approbation la plus générale, tandis que les solutions relatives au TIM, aux TP ainsi qu'à l'urbanisation, à l'aménagement du territoire et à l'environnement ont suscité des réactions plus hétérogènes.



Question 2 : Complétez les solutions ou commentez celles qui figurent déjà sur la liste ci-après.

Ci-dessous, les commentaires concernant les solutions existantes et les suggestions de solutions supplémentaires sont regroupés par thème<sup>3</sup>.

### Solutions envisageables pour le TIM et les TP

Thème	Complément / Question	Groupe
<b>Contournements et nouveaux tronçons routiers importants</b>	Tronçon Delémont – Laufon	A
	Tunnel anstatt Umfahrung	C
	MIV vs. ÖV	C
	Netto null Boden!	D
	Keine neuen Flächen versiegeln	D
	Es braucht Lösungen ohne neue Strassen!	D
	Punktuelle Lösungen rasch realisierbar	F
	Führen zu Stau an anderen Stellen	F
	Ohne Umfahrung Zwingen – Laufen wird es nicht gehen	F
	Kein Weg führt an Maximallösung vorbei	G
	Prioritär: Muggenbergtunnel, Ortsdurchfahrt Laufen – Zwingen, Durchfahrt Delémont	G
<i>Kommentar: Es wurden 2 Punkte im Sinne von Zustimmung zu diesem Ziel geklebt (Gruppe A).</i>		

<sup>3</sup> Les thèmes en italiques étaient affichés sur les pancartes.



<b>Augmentation des cadences</b>	Aussi en lien avec Delémont – Bienne	A
	Beschleunigung ÖV	D
	¼ h Takt Bahn bis Laufen	D
	Insbesondere S-Bahn	D
	Taktverdichtung Bus und Bahn bei Zeit und Kosten unterschiedlich	E
	Bahnübergang in Grellingen – Wartezeiten!	F
	Taktverdichtung kann viel kosten (neue Infra)	G
	ÖV muss durchgehend sein	G
<b>Petits contournements locaux</b>	Priorisieren	F
<b>Optimisation des correspondances</b>	Kann teuer sein	G
<b>Coordination rail-bus</b>	Fonction bon en général	B
	Dringend!	D
	+ Vernetzung Bahn – Tram (Tram Dornach – Therwil + Tram Aesch)	F
<b>Nouvelles lignes de TP (sur route)</b>	Lien TP sur route Delémont – Laufen	A
<b>Réaménagement des noeuds routiers</b>	Zu Bevorzugen	F
<b>Priorisation des bus</b>	Wäre rasch und einfach umsetzbar	D
	+ für Velo nutzbar machen (Busstreifen)	G
<b>Régulation du trafic</b>	Kluges Verkehrsmanagement zu begrüßen	G
<b>Park + Ride</b>	Bike + Ride: sichere Abstellmöglichkeiten	D



<b>Tunnel</b>	Tunnel sous Montagne de Courroux	A
	Nouveaux tunnels : Delémont, Laufon – Zwingen	A
<b>Divers</b>	Lien entre Vagabond et Tarifverb. BL/BS/SO	A
	Réfléchir plus large Del – Bâle	B
	Différenciation trafic local >< trafic transit	B
	Parkplätze verknappen	C
	Finanzielle Ansätze fehlen (z.B. PP-Bewirtschaftung, Road-Pricing, ÖV-Tarife)	E
	Gesamtstrategie Engpässe Strasse fehlt (wo sind Engpässe strategisch sinnvoll)	E
	Beschleunigung ÖV fehlt (z.B. NBS Grellingen – Zwingen)	E
	Mobilitätsbedürfnis senken	F
	MIV: Mitfahrgelegenheiten fördern (mehr als 1 Person pro Auto)	F
	ÖV: Leistungsstärkeres Rollmaterial (Kapazität)	G
Kurzfristige Lösungen hilfreich, reichen aber nicht aus	G	

### Solutions pour le trafic cycliste et piéton

Thème	Complément / Question	Groupe
<b>Comblir les lacunes du réseau de voies cyclables</b>	Bundesbeschluss Velo: innert 10 J. vollständige Netze realisieren	D
	Freizeitverkehr gehört nicht auf Hauptverkehrsachsen	F
<b>Comblir les lacunes et assurer la commodité du réseau piétonnier</b>	Offre ferroviaire vélos	A
<b>Réaménagement de la voirie en faveur des piétons et des cyclistes</b>	Es braucht <u>zusätzlichen</u> Raum für Fuss- und Veloverkehr	F



<b>Divers</b>	Entflechtung	C
	Veloparkierung an Bahnhöfen	D
	Bike + Ride: sichere Abstellmöglichkeiten	D
	Umsteigepunkte / «Mobilitätshubs» zu anderen Verkehrsmitteln stärken	F
	Fließverkehr in allen Bereichen	G
	-	B
	-	E



## Solutions pour le domaine bâti, le paysage et l'environnement

Thème	Complément / Question	Groupe
<b>Protéger les sites construits</b>	Ortsbildschutz weder teuer noch komplex	E
	= Ist-Zustand?? Was heisst das?	E
	Auch wenn der Schutz von Ortsbildern tatsächlich teuer sein sollte, bei Bundesaufgaben müssen Bundesinventare (ISOS) berücksichtigt werden → Ortsbilder von nationaler Bedeutung auf der Strecke: Angenstein, Zwingen, Laufen, Delémont	F
	Umfahrungen	G
<b>Concentrer le futur domaine bâti dans les espaces urbains</b>	Raumplanung Siedlungsentw. Arbeitsplätze ⚡	D
	Nutzungsdurchmischung fördern → weniger Wege → kürzere Wege	E
	Innenentwicklung am richtigen Ort = innere Agglomeration / Kernstadt!	F
	Distanz Wohnen / Arbeiten	F
	→ oder auf gut mit ÖV erschlossene Gebiete	F
<b>Réduire l'effet de morcellement écologique</b>	Vernetzungen sicherstellen (Wildtiere, Barrieren reduzieren)	E
<b>Réduire les nuisances sonores</b>	An der Quelle!	C
	Ist mit Temporeduktion kurzfristig möglich	D
<b>Espaces de rue résidentiels agréables</b>	Begegnungszonen / Tempo 30	D
	Muss ein HLS-Raum [ <i>Annahme: Hochleistungsstrassen</i> ] wohnlich sein?	F
<b>Règlement des places de stationnement</b>	Parkierungsr. wichtig, aber pol. oft schwierig durchzusetzen (Zeitbedarf höher)	E
	Parkierung zentralisieren	E
	Je nach Ort zu wenig effizient	F



<b>Divers</b>	-	A
	Lois déterminent beaucoup	B
	Wirtschaft Gewerbe mitdenken	C
	Umgestaltung Strassenräume, Koexistenz	C
	Gesundheitskosten	D
	Kulturland + Fruchtfolgeflächen schützen	F



### 3. Impressions de la soirée

Une grande majorité des participants a jugé la soirée très informative et a pu faire part de ses préoccupations.





## Annexe

### A.1 Participation et répartition des groupes

Nachname/nom	Vorname/prénom	Stakeholder	Bezeichnung Kontaktperson/titre contact
Agostini	Marco	Grüne BL	Landrat
Aschwanden	Alain	Kanton BL	TBA, Abteilungsleiter GVP/SPOC BL, Kernteam
Bautz	Jan	movelng	Stv. Projektleiter Projektverfasser KS N18
Berret	Pierre-Alain	Chambre de commerce et de l'industrie du Jura (CCIJ)	Directeur
Blatter	Rolf	FDP BL	
Brodbeck	Claudia	Die Mitte BL	Ländrätin, Mitglied Bau- und Planungskommission
Buchecker	Silvan	Handelskammer beider Basel	Wissenschaftlicher Mitarbeiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt
Buchs	Andrea	Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung (ARP)	Raumplanerin, weitere Fachvertretungen Kantone
Burkhalter	Joel	Commune de Courrendlin	Maire
Cattin	Roland	CarPostal, Région Jura	Key-Account Manager marché et clients Jura /Jura bernois - Neuchâtel
Chappuis	Damien	Agglomération Delémont, Ville de Delémont	Président, Comité de pilotage
Chavanne	Laura	Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung, Kantonsplanung (ARP-KP)	Fachplanerin, weitere Fachvertretungen Kantone
Chiocchi	Claude	Service de l'Economie Rurale (ECR)	
Chretien	Roland	Pro Velo beider Basel	Geschäftsführer
Cueni	Roman	Gemeinde Aesch BL	Leiter Gemeindeverwaltung



Dätwyler	Martin	Komitee N18	FDP-Landrat, Direktor der Handelskammer beider Basel, Vorsitzender des Komitee N18, Behördendelegation
Dennert	Elisabeth	Pro Val Terbi	Conseillère communale
Dürr	Andreas	Gemeinde Breitenbach	Gemeindevorstand
Eggs	Janine	Gemeindeverwaltung Dornach	Raumplanerin, Kantonsrätin und Gemeinderätin
Eschmann	Vincent	Le Centre JU	Représentant
Fabbro	Thomas	Pro Natura Baselland	
Fischer	Daniel	Gemeinde Reinach BL	Verkehrsplaner (PL Mobilität)
Fleury	Yves-Alain	Canton du Jura	Chef du Service des infrastructures (SIN), Équipe de projet
Flück	Heinz	VCS: Sektion Solothurn	Vorstandsmitglied
Frick	Roman	INFRAS	Projektleiter Projektverfasser KS N18
Gerber	Eva	Kontextplan	Moderation, Kommunikation & Mitwirkung
Girod	Camille	Kontextplan	Moderation, Kommunikation & Mitwirkung
Gitzi	Rudolf	Gemeinde Grellingen	Gemeinderat
Godat	Pauline	Les Verts JU	
Häberli	Jörg	ASTRA	Projektleiter Verkehrsplanung, Stv. Bereichsleiter Netzplanung
Hofer	Martin	Verein Region Laufental	Abteilungsleiter Bau/Planung Stadt Laufen, Behördendelegation
Hömke	Maik	ASTRA	Projektleiter Verkehrsplanung
Imark	Christian	ASTAG Sektion Solothurn	Präsident
Imhof	Sebastian	ASTRA	Junior Projektleiter Verkehrsplanung
Kälin-Neuner-Jehle	Karin	SP SO	Mitglied Finanzkommission



Kirchmayr	Jan	IGöV Nordwestschweiz	Vorstandsmitglied
Koller	Emmanuel	Ville de Delémont, Urbanisme Environnement Travaux publics (UETp)	Conseiller communal
Kolly	Sandra	Kanton Solothurn	Regierungsrätin, Behördendelegation
Kübler	Rainer	Gemeinde Büsserach	Gemeinderat
Kübler	Thomas	Kanton Basel-Landschaft, Standortförderung (SOF)	Leiter, weitere Fachvertretungen Kantone
Kühne	Thomas	Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung, öffentlicher Verkehr (ARP-öV)	Verkehrsplaner, weitere Fachvertretungen Kantone
Lüthi	Florian	Grüne SO	Geschäftsführer
Meier	Simone	VCS beider Basel	Co-Präsidentin
Meyer	Franz	Die Mitte Grellingen	Alt Landratspräsident Kanton BL Ehem. Gemeindepräsident Grellingen
Nebiker	Stefan	Industrieverband Laufen-Thierstein-Dorneck-Birseck	
Neuenschwander	Patrick	Promotion Laufental	Standortförderer
Niklaus	Hannes	Gemeinde Brislach	Gemeindepräsident
Noack	Thomas	SP BL	
Noghero	Fanny	Canton du Jura	Déléguée aux affaires extérieures
Osoegawa	Steffen	Denkmal- und Heimatschutzkommission BL	
Parietti	Pierre	PLR JU	Représentant
Pfeiffer	Roland	ASTRA	Projektleiter Verkehrsplanung
Poffet	Jean-Luc	ASTRA	Bereichsleiter Netzplanung
Reber	Isaac	Kanton Basel-Landschaft	Regierungsrat, Behördendelegation
Rickenbacher	Serena	Kontextplan	Kommunikation & Mitwirkung
Roth	Urs	Kanton BL	Stv. Kantonsingenieur



Saner	Peter	Bauernverband beider Basel	
Scherrer	Marc	Gewerbeverein KMU Laufental	Präsident
Schindler	Susanne	Gemeinde Pfeffingen	Gemeinderätin
Siraut	Philippe	PEV JU	Président
Socchi	Lionel	Service de l'économie et de l'emploi (SEE)	Délégué à la Promotion économique
Sprecher	Eveline	Verein Birsstadt	Gemeinderätin Aesch BL, Behördendelegation
Staffelbach	Thomas	SBB	Leiter Projektorganisation Ausbau Knoten Basel
Stebler	Pascal	Kanton SO	TBA, Abteilungsleiter VP/SPOC SO, Kernteam
Steck	Pascale	WWF Region Basel	Geschäftsleiterin
Stettler	Thomas	Commune de Courroux	Conseiller communal
Vasella	Lorenzo	Gemeinde Nenzlingen	Gemeindevorwalter
Vogler	Vanessa	Denkmal- und Heimatschutzkommission BL	
Wieland	Erwin	ASTRA	Stv. Direktor, Leiter Behördendelegation
Zuber	Christian	Commune de Soyhières	Maire



## Excusé(e)s

Nachname/nom	Vorname/prénom	Stakeholder	Bezeichnung Kontaktperson/titre contact
Binggeli	Denise	Natur- und Landschaftsschutzkommission BL	
Dietwiler	Rainer	Gemeinde Münchenstein	Leiter Tiefbau
Ellenberger	Michel	Gemeinde Zwingen	Gemeinderat
Eray	David	Canton du Jura	Ministre Canton du Jura, Département de l'environnement (DEN), Comité de pilotage
Häner	David	Forum Schwarzbubenland	Kantonsrat, Behördendelegation
Herb	Marc	GLP BL	Präsident Grünliberale Partei Muttenz/Birsfelden
Jacquier	Hubert	Ville de Delémont, Urbanisme Environnement Travaux publics (UETp)	Urbaniste Communal, Représentants spécialisés supplémentaires des cantons
Kanizaj	Oliver	ASTRA	Projektleiter Korridorstudie N18
Kneuss	Michel	Gemeinde Wahlen	Gemeindepräsident
Kron	Birgit	TCS Sektion beider Basel	Leiterin Politik, TCS beider Basel
Lachat	Guillaume	Jura Tourisme	Directeur
Monin	François	AgriJura, Chambre Jurassienne d'Agriculture	Directeur
Niederhauser	Daniel	Gemeinde Arlesheim	Leiter Tiefbau Umwelt und Planung
Oriet	Mélanie	Canton du Jura	Cheffe de service
Quiquerez	Steven	Ville de Delémont, Urbanisme Environnement Travaux publics (UETp)	Urbaniste Communale adjoint, Représentants spécialisés supplémentaires des cantons
Stäheli	Andreas	Fussverkehr Region Basel	Kontaktstelle
Tschudin	Peter	Gemeinde Duggingen	Gemeinderat
Zingg	Patrick	PostAuto Schweiz AG Region Nordschweiz	Transportunternehmer



Pour les sessions des feedbacks, des groupes ont été composés comme suit :

<b>Gruppe A</b> Jean-Luc Poffet f, offen	Berret Pierre-Alain	Chambre de commerce et de l'industrie du Jura (CCIJ)
	Cattin Roland	CarPostal, Région Jura
	Dennert Elisabeth	Pro Val Terbi
	Eschmann Vincent	Le Centre JU
	Godat Pauline	Les Verts JU
	Koller Emmanuel	Ville de Delémont
	Socchi Lionel	Service de l'économie et de l'emploi (SEE)
Stettler Thomas	Commune de Courroux	

<b>Gruppe B</b> Roman Frick f, skeptisch oder unbekannt	Burkhalter Joel	Commune de Courrendlin
	Chiocchi Claude	Service de l'Economie Rurale (ECR)
	Parietti Pierre	PLR JU
	Siraut Philippe	PEV JU
	Zuber Christian	Commune de Soyhieres

<b>Gruppe C</b> Jan Bautz d, Parteien, offen	Lüthi Florian	Grüne SO
	Kälin-Neuner-Jehle Karin	SP SO
	Noack Thomas	SP BL
	Brodbeck Claudia	Die Mitte BL
	Agostini Marco	Grüne BL
	Meyer Franz	Die Mitte Grellingen
	Blatter Rolf	FDP BL

<b>Gruppe D</b> Jörg Häberli d, Interessenvertretungen, offen	Chretien Roland	Pro Velo beider Basel
	Fabbro Thomas	Pro Natura Baselland
	Flück Heinz	VCS: Sektion Solothurn
	Imark Christian	ASTAG Sektion Solothurn
	Kirchmayr Jan	IGÖV Nordwestschweiz
	Meier Simone	VCS beider Basel
	Nebiker Stefan	Industrieverband Laufen-Thierstein-Dorneck-Birseck
	Steck Pascale	WWF Region Basel

<b>Gruppe E</b> Sebastian Imhof d, Behörden I, offen	Buchs Andrea	Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung (ARP)
	Chavanne Laura	Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung, Kantonsplanung (ARP-KP)
	Cueni Roman	Gemeinde Aesch BL
	Fischer Daniel	Gemeinde Reinach
	Kühne Thomas	Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung, öffentlicher Verkehr (ARP-öV)
	Kübler Rainer	Gemeinde Büsserach



<b>Gruppe F</b> Roland Pfeiffer d, Behörden II, offen oder unbekannt	Niklaus Hannes	Gemeinde Brislach
	Osoegawa Steffen	Denkmal- und Heimatschutzkommission BL
	Vogler Vanessa	Denkmal- und Heimatschutzkommission BL
	Schindler Susanne	Gemeinde Pfeffingen
	Vasella Lorenzo	Gemeinde Nenzlingen
	Kübler Thomas	Kanton Basel-Landschaft, Standortförderung (SOF)
	Eggs Janine	Gemeindeverwaltung Dornach

<b>Gruppe G</b> Maik Hönke d, skeptisch oder unbekannt	Buchecker Silvan	Handelskammer beider Basel
	Gitzi Rudolf	Gemeinde Grellingen
	Saner Peter	Bauernverband beider Basel
	Scherrer Marc	Gewerbeverein KMU Laufental
	Dürr Andreas	Gemeinde Breitenbach
	Staffelbach Thomas	SBB
	Neuenschwander Patrick	Promotion Laufental

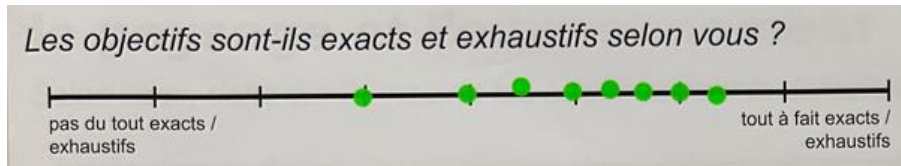




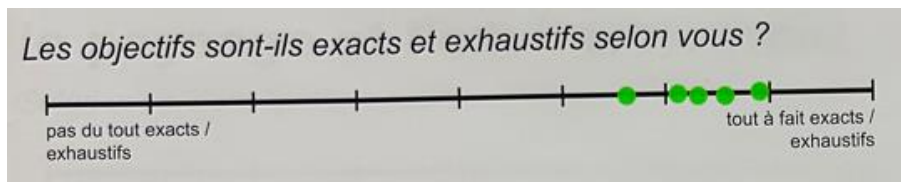
## A.2.2 Echelles des objectifs

### Question 1: Les objectifs sont-ils, selon vous, cohérents et complets ?

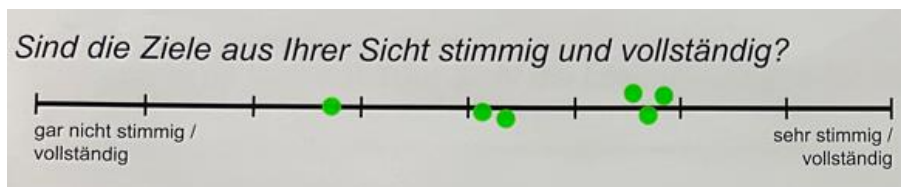
Groupe A



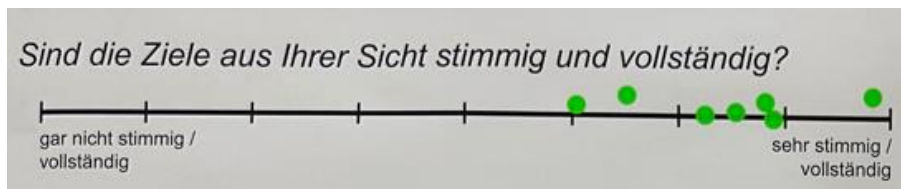
Groupe B



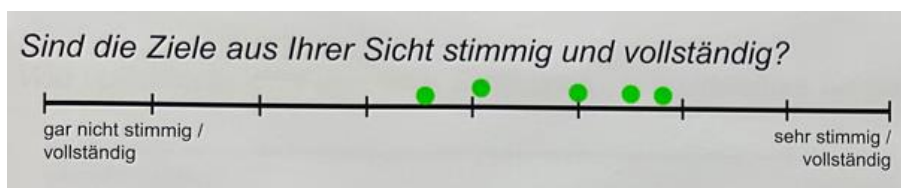
Groupe C



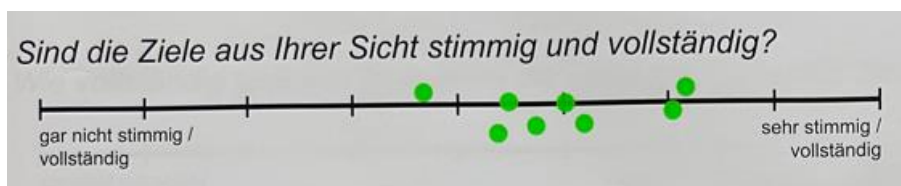
Groupe D



Groupe E

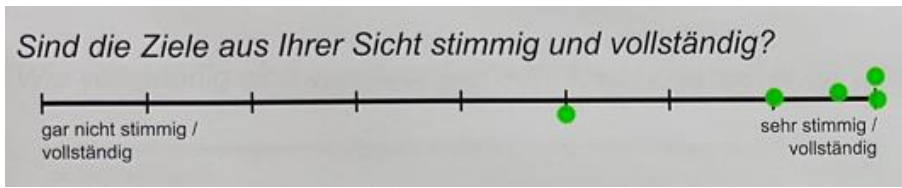


Groupe F





Groupe G



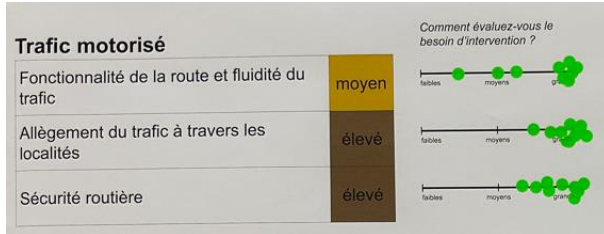


## A.2.3 Echelles des mesures à prendre

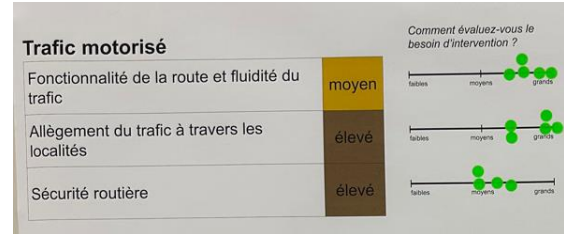
### Question 1: Comment évaluez-vous les mesures à prendre ?

#### Trafic routier

##### Groupe A



##### Groupe B



##### Groupe C



##### Groupe D



##### Groupe E



##### Groupe F

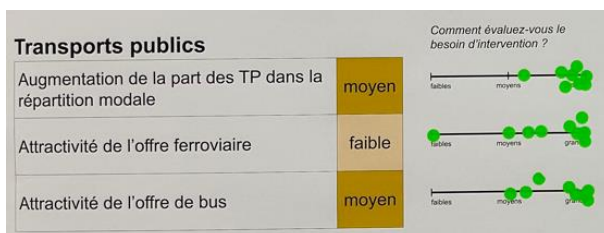


##### Groupe G

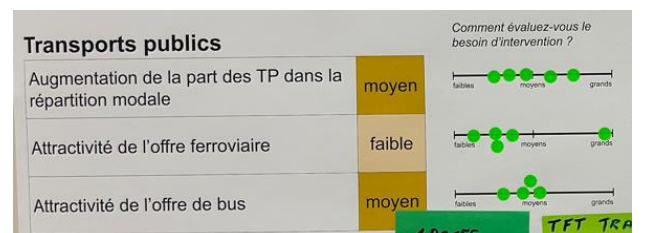


#### Transports publics

##### Groupe A

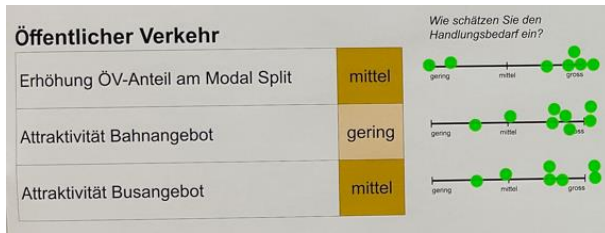


##### Groupe B

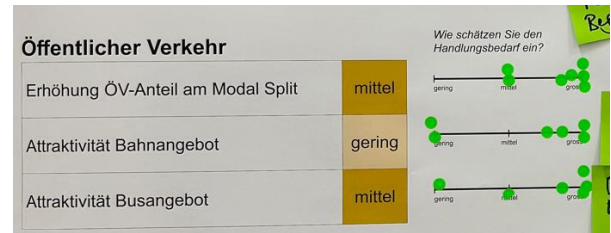




Groupe C



Groupe D



Groupe E



Groupe F



Groupe G



### Trafic cycliste et piéton

Groupe A



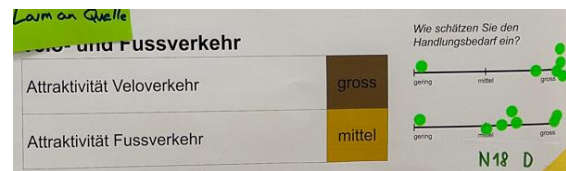
Groupe B



Groupe C



Groupe D



Groupe E

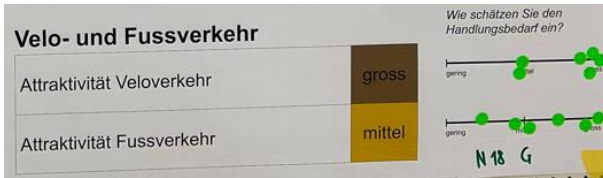


Groupe F



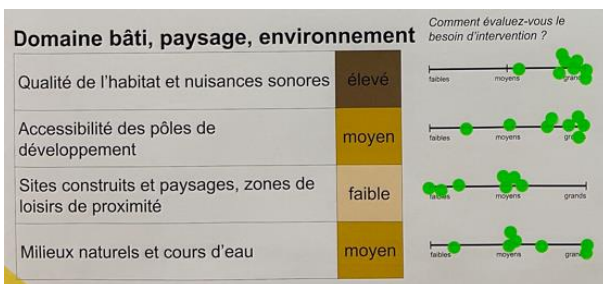


### Groupe G

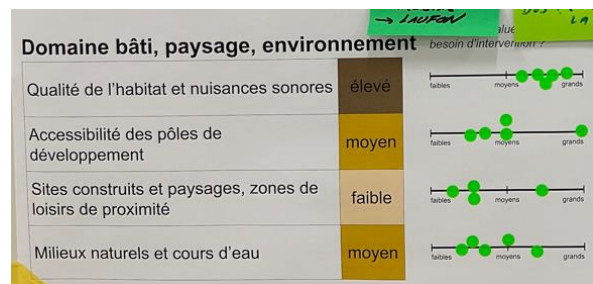


## Domaine bâti, paysage, environnement

### Groupe A



### Groupe B



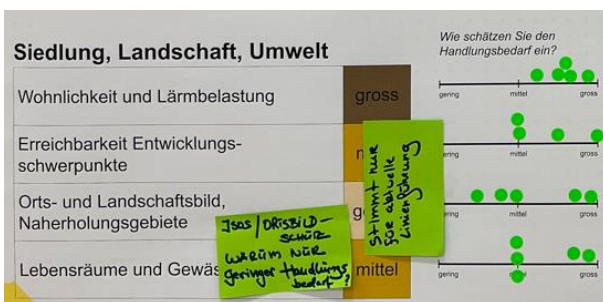
### Groupe C



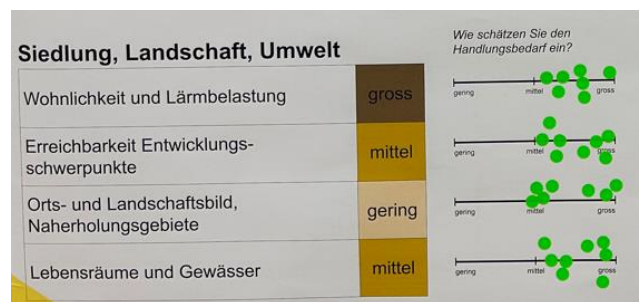
### Groupe D



### Groupe E



### Groupe F



### Groupe G





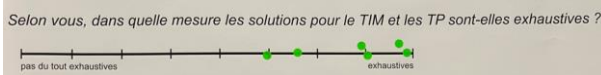
## A.3 Feedback 2

### A.3.1 Echelles des solutions possibles

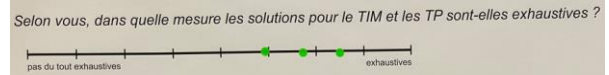
Question 1: Selon vous, dans quelles mesures les solutions possibles sont-elles exhaustives ?

#### ... pour le TIM et les TP

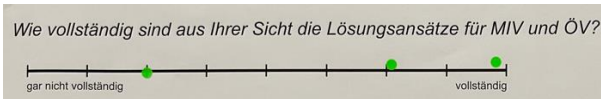
##### Groupe A



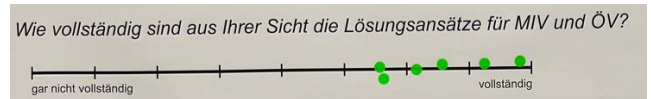
##### Groupe B



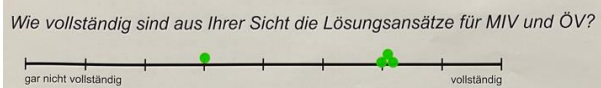
##### Groupe C



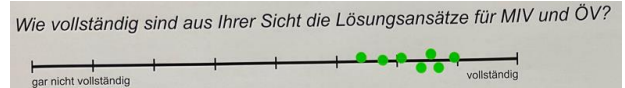
##### Groupe D



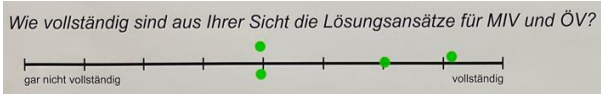
##### Groupe E



##### Groupe F



##### Groupe G



#### ... pour le trafic cycliste et piéton

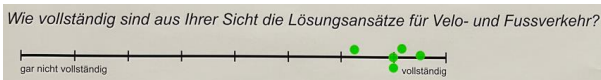
##### Groupe A



##### Groupe B



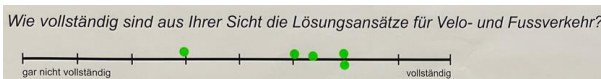
##### Groupe C



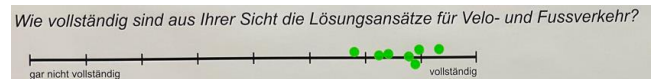
##### Groupe D



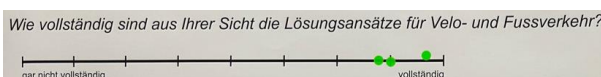
##### Groupe E



##### Groupe F



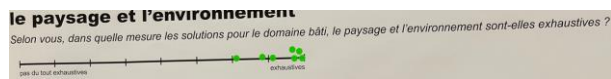
##### Groupe G





## ... pour le domaine bâti, paysage et environnement ?

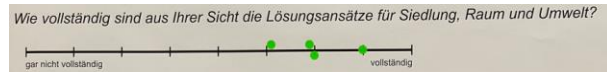
### Groupe A



### Groupe B



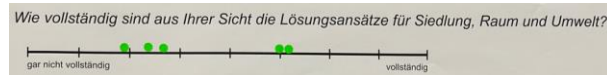
### Groupe C



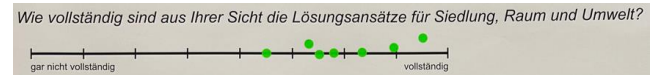
### Groupe D



### Groupe E



### Groupe F



### Groupe G





## A.4 Documentation photographique des réactions des groupes

### A.4.1 Groupe A

### Points faibles

**Points faibles en matière de sécurité et de fluidité de la circulation et de confort**

**Points faibles en matière de sécurité motorisée**

**Points faibles en matière de transports publics**

**Points faibles en matière de BC (cyclistes et piétons)**

Avez-vous des compléments ou des commentaires à apporter en ce qui concerne les points faibles pour le trafic motorisé ?

Avez-vous des compléments ou des commentaires à apporter en ce qui concerne les points faibles pour les transports publics ?

Avez-vous des compléments ou des commentaires à apporter en ce qui concerne les points faibles pour le trafic cycliste et piéton ?

*Tunnel pour entrer Delémont et Symbiène*

*Déserte du Val-Terbi*

*Ouvrir gare de Symbiène*

*Correspondances entre Bâle-Delémont-Porcourt*

*Itinéraire cyclable existant Delémont-Symbiène (conflict horisme pendulaire)*

*Absence de voies séparées pour*

*Pistes cyclables directes pour cyclistes pendulaires*

N18 A

### Points faibles

Avez-vous des compléments ou des commentaires à apporter en ce qui concerne les points faibles pour le domaine bâti et le bruit ?

Avez-vous des compléments ou des commentaires à apporter en ce qui concerne les points faibles pour le paysage et l'écologie ?

**Points faibles en matière d'urbanisme et de bruit**

**Points faibles en matière de paysage et d'écologie**

*Eviter Symbiène et Delémont au profit de la vallée*

*Régler la Motion N18 (TV)*

*Contourner par la route de la vallée*

*Mettre protection des milieux naturels*

*Tunnel*

Les points faibles, tous thèmes confondus, sont-ils exacts et exhaustifs selon vous ?

pas du tout exacts / exhaustifs

tout à fait exacts / exhaustifs

N18 A



## Objectifs

Les objectifs sont-ils exacts et exhaustifs selon vous ?

pas du tout exacts / exhaustifs ————— tout à fait exacts / exhaustifs

Complétez les objectifs ou commentez ceux qui figurent déjà sur l'illustration ci-après :

### Société

**Mobilité**  
Attractivité des TP, du TIM, du vélo, de la marche

*Faciliter la traversée des villages - villages*

*Désenclaver la région au profit des communes*

*Qualité de l'espace de vie*  
Protection contre le bruit  
Pôles de développement  
Préservation du milieu bâti et du paysage

### Économie

**Coûts**

*Toute solution des milieux économiques de moins de 100 ans - 81-82*

*Solutions robustes plusieurs modes de transports*

**Sécurité routière**  
moins de trafic = plus de sécurité

*Faciliter pour le développement économique de la zone*

**Qualité**  
Risques liés à la construction  
Autorisations

*Il faut diminuer l'attractivité du TIM, par l'augmentation*

*Appréhension des risques liés à l'impact*

### Environnement

**Compatibilité avec l'environnement**  
Protection des milieux naturels  
Utilisation de moins de surface et de sol

*Objectif: diminuer les GES!*

N18 A

## Besoins d'intervention

Comment évaluez-vous le besoin d'intervention ?

Manque-t-il un besoin d'intervention ? Si oui, ajoutez-le sur la carte avec un post-it :

Trafic motorisé	
Fonctionnalité de la route et fluidité du trafic	moyen
Allègement du trafic à travers les localités	élevé
Sécurité routière	élevé

Transports publics	
Augmentation de la part des TP dans la répartition modale	moyen
Attractivité de l'offre ferroviaire	faible
Attractivité de l'offre de bus	moyen

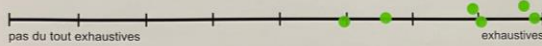
Domaine bâti, paysage, environnement	
Qualité de l'habitat et nuisances sonores	élevé
Accessibilité des pôles de développement	moyen
Sites construits et paysages, zones de loisirs de proximité	faible
Milieux naturels et cours d'eau	moyen

N18 A

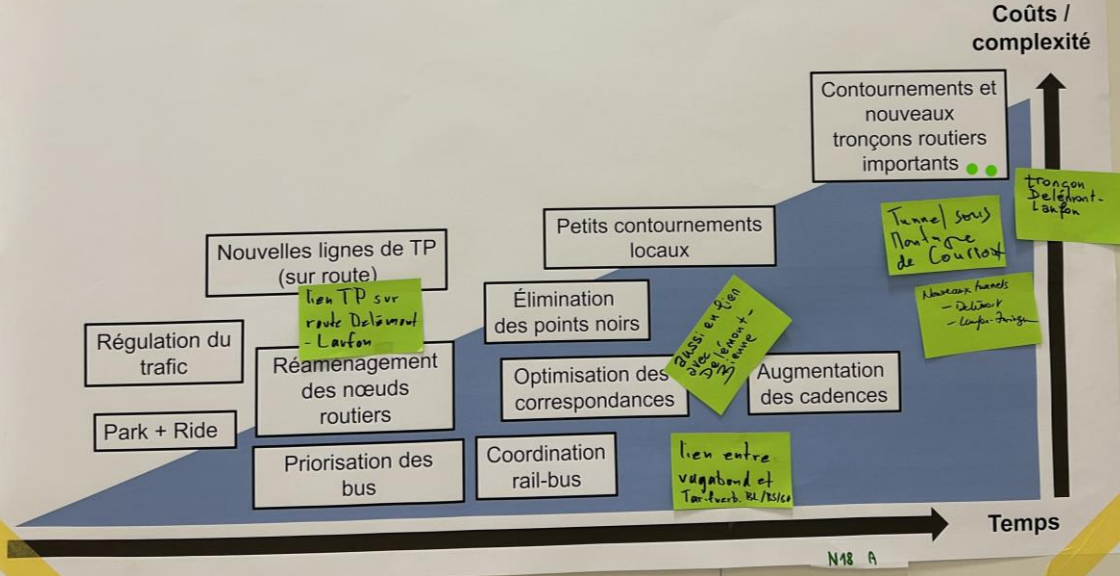


## Solutions envisageables pour le TIM et les TP

Selon vous, dans quelle mesure les solutions pour le TIM et les TP sont-elles exhaustives ?

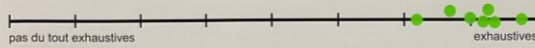


Complétez les solutions ou commentez celles qui figurent déjà sur l'illustration ci-après :

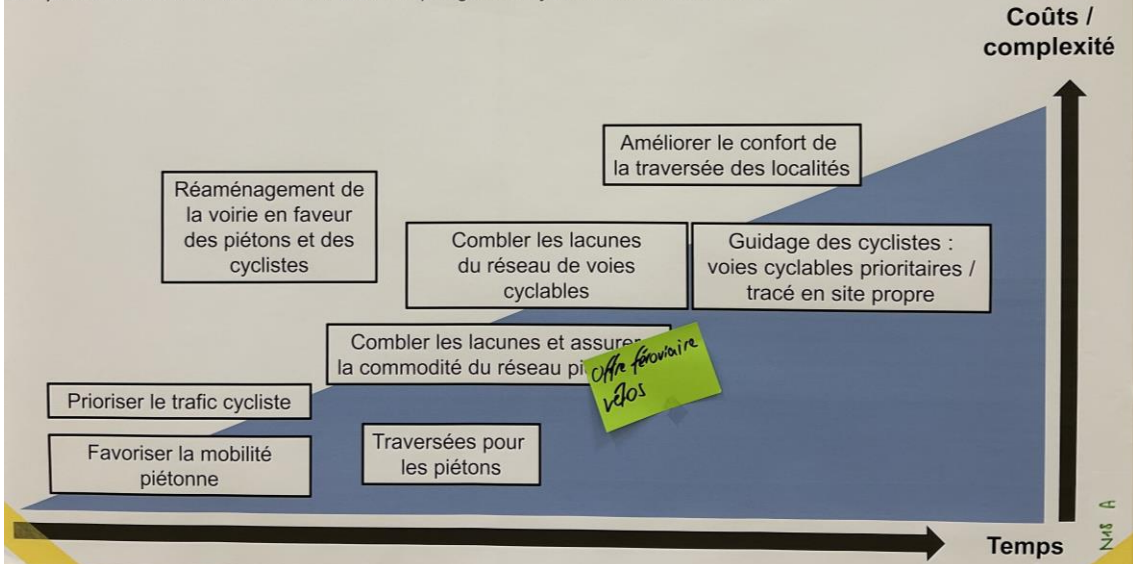


## Solutions envisageables pour le trafic cycliste et piéton

Selon vous, dans quelle mesure les solutions pour le trafic cycliste et piéton sont-elles exhaustives ?



Complétez les solutions ou commentez celles qui figurent déjà sur l'illustration ci-après :





# Solutions envisageables pour le domaine bâti, le paysage et l'environnement

Selon vous, dans quelle mesure les solutions pour le domaine bâti, le paysage et l'environnement sont-elles exhaustives ?

pas du tout exhaustives exhaustives

Complétez les solutions ou commentez celles qui figurent déjà sur l'illustration ci-après :

N18 A

### A.4.2 Groupe B

## Points faibles

**Points faibles en matière de sécurité et de**

- Problèmes de visibilité et de largeur
- Manque d'éclairage
- Points faibles en matière de sécurité routière
- Traversées
- Travaux d'entretien

**Points faibles en matière de BRT**

- Manque de visibilité
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort

**Points faibles des transports publics**

- Manque de visibilité
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort

**Points faibles en matière de BRT**

- Manque de visibilité
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort
- Manque de confort

Avez-vous des compléments ou des commentaires à apporter en ce qui concerne les points faibles pour le trafic motorisé ?

TRS PARCOURS DEL-BS

Avez-vous des compléments ou des commentaires à apporter en ce qui concerne les points faibles pour les transports publics ?

TRAFIC FERMÉ VITRINE DEL-EAUF

Avez-vous des compléments ou des commentaires à apporter en ce qui concerne les points faibles pour le trafic cycliste et piéton ?

Séparation  
 1) Piste cyclable  
 2) Itinéraire cyclable

N18 B

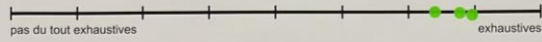




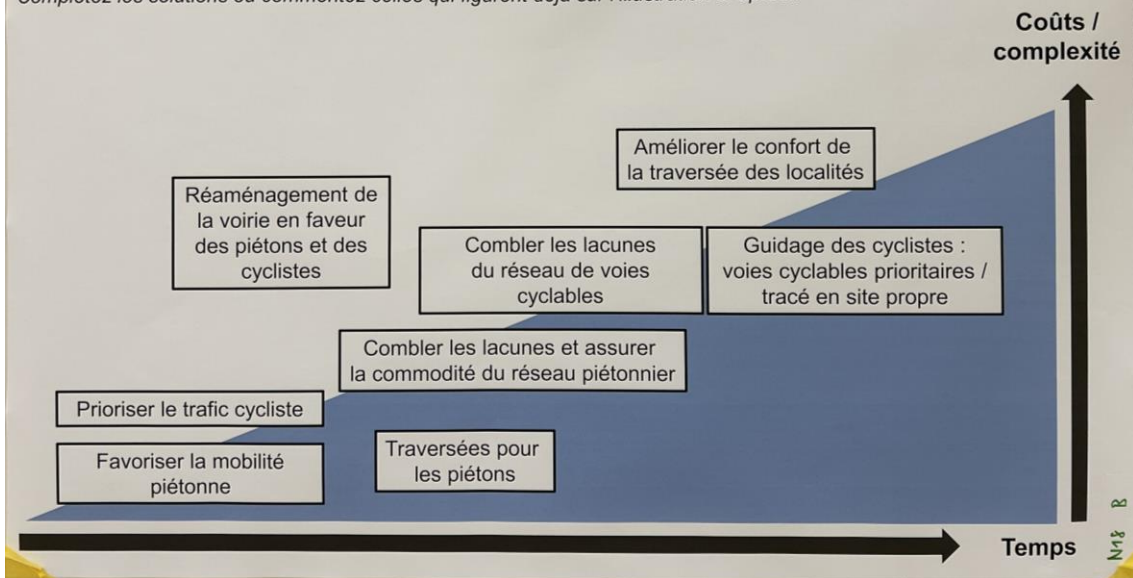


## Solutions envisageables pour le trafic cycliste et piéton

Selon vous, dans quelle mesure les solutions pour le trafic cycliste et piéton sont-elles exhaustives ?



Complétez les solutions ou commentez celles qui figurent déjà sur l'illustration ci-après :

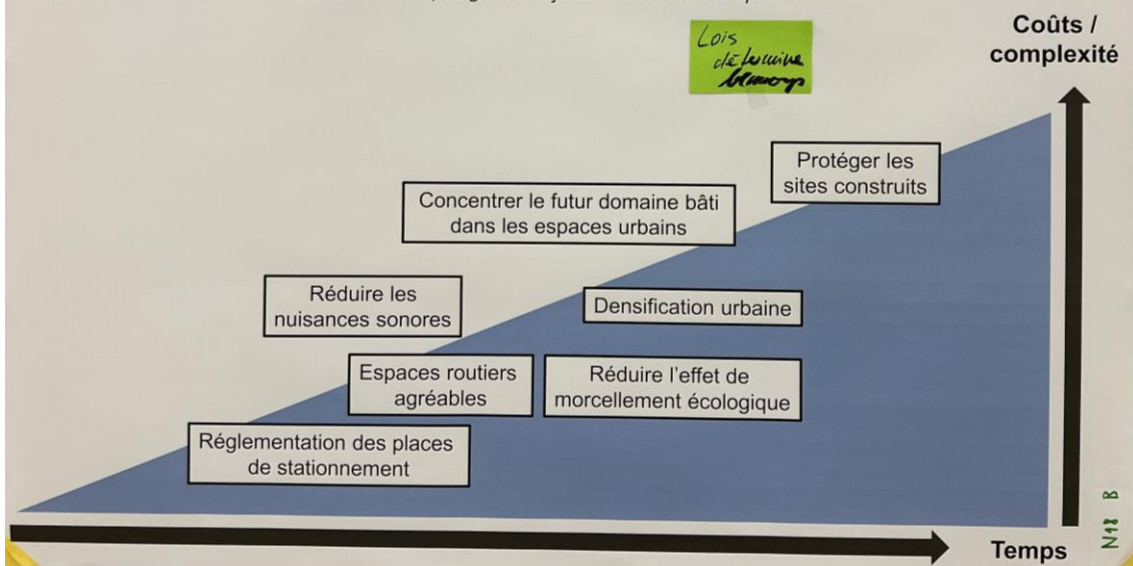


## Solutions envisageables pour le domaine bâti, le paysage et l'environnement

Selon vous, dans quelle mesure les solutions pour le domaine bâti, le paysage et l'environnement sont-elles exhaustives ?



Complétez les solutions ou commentez celles qui figurent déjà sur l'illustration ci-après :





### A.4.3 Groupe C

## Schwachstellen

**Schwachstellen Kapazität und Zuverlässigkeit**

- Überlastung
- Schwachstellen
- Stärken

**Schwachstellen ÖV**

- Unzureichende Zuverlässigkeit
- Unzureichende Kapazität

**Schwachstellen Fuß- und Veloverkehr**

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Strassenverkehr?

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen öffentlicher Verkehr?

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr?

**Handwritten notes:**

- Strasseninfrastruktur erzeugt Parkraumbelastung bei Kulturveranstaltungen durch Parkplätze
- ÖKOLOGISCHE STRASSENBELASTUNG MIT REDUKTION
- Datschdurchfahrt Tempo 30
- PERSONENKOMFORT LÖSUNG MIT BERÜCKSICHTIGUNG
- 1/4h -Takt bis Delémont
- Umsteigeleistungen Bahn Bus
- Abendkurse
- BIKE & RIDE STELLEN AN BAHNHÖFEN
- 1/4h Takt bis Laufen
- Keine Durchgehende Velo- & Tiede für Familien
- Attraktivität Fuß- und Veloverkehr
- Problem Fuß- & Bahn bei Aesch → Angerstein
- ENTFLECHUNG VELOWEGE & N18

N18 C

## Schwachstellen

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Siedlung und Lärm?

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den potenziellen Zielkonflikten mit Landschaft und Ökologie?

**Handwritten notes:**

- Tempo 30 mitten im Dorf - Sicherheit
- Tempo 30 sind LÄRMSCHUTTWÄNDE
- Bessere Erschließung → Neuansiedlung → Planung Siedlungsstruktur
- möglichst wenig Kulturland Verlust
- bestehende Ortskerne stärken → Zersiedelung eindämmen!
- WILDTIER KORRIDOR ÜBER KANTONSGRENZEN HINNEG

Wie stimmig und vollständig sind die Schwachstellen, über alle Themen gesehen, erfasst?

gar nicht stimmig / vollständig ————— sehr stimmig / vollständig

N18 C



## Ziele

Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?

gar nicht stimmig / vollständig | sehr stimmig / vollständig

Ergänzen Sie weitere Ziele oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

### Gesellschaft

**Verkehrssicherheit**  
Kosten d. Unfälle  
Risikoprämie Öl/Benzin/...

**Mobilitätsangebot**  
Attraktivität von ÖV, MV, Velo, Fuss  
Entflechtung  
Langverweile hing. wirtsch. Auflockerung

**Lebenswerte Räume**  
Lärmschutz  
Entwicklungsschwerpunkte Siedlung und Landschaft sch. Zerschlagung eindeutiger

### Wirtschaft

**Kosten**  
EFFERT für die WIRTSCHAFT?

**Qualität**  
Baurisiken  
Bewilligungsfähig  
REGIONALE ENTWÄSSERUNGS-PLANUNGEN (WASSERKHALT)  
H2O Problem Birs im Sommer

**Umwelt**  
Bei Unfällen Schwerlasttransporte  
Entsiegelung d. Böden nötig  
Umweltverträgliche Schutz von Lebensräumen  
Weniger Fläche und Boden beanspruchen  
Quellen Schutz  
Gumm - Abrieb

N18 C

## Handlungsbedarf

Wie schätzen Sie den Handlungsbedarf ein?

### Strassenverkehr

Funktionsfähigkeit und Verkehrsfluss	mittel
Entlastung Ortsdurchfahrten	gross
Verkehrssicherheit	gross

### Öffentlicher Verkehr

Erhöhung ÖV-Anteil am Modal Split	mittel
Attraktivität Bahnangebot	gering
Attraktivität Busangebot	mittel

### Siedlung, Landschaft, Umwelt

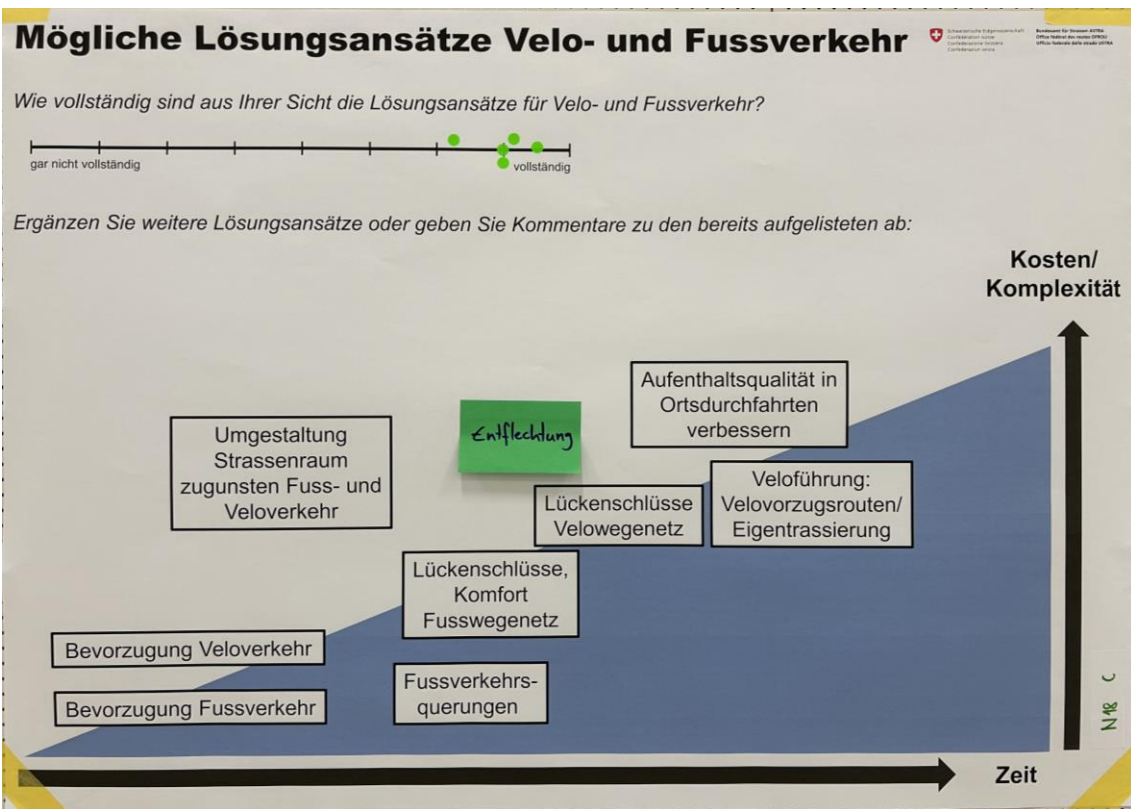
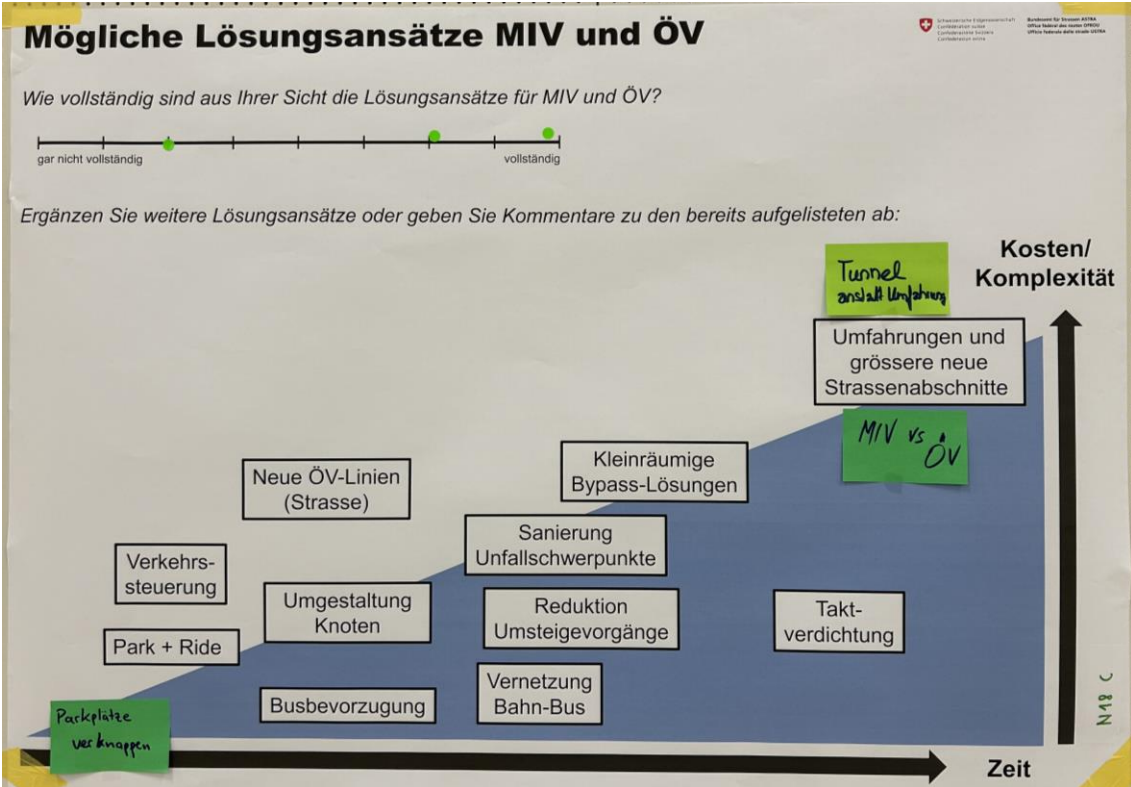
Wohnlichkeit und Lärmbelastung	gross
Erreichbarkeit Entwicklungsschwerpunkte	mittel
Orts- und Landschaftsbild, Naherholungsgebiete	gering
Lebensräume und Gewässer	mittel

Fehlt ein Handlungsbedarf? Ergänzen Sie mit einem Post-it auf der Karte:

### Velo- und Fussverkehr

Attraktivität Veloverkehr	gross
Attraktivität Fussverkehr	mittel

N18 C







# Schwachstellen

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Siedlung und Lärm?

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den potenziellen Zielkonflikten mit Landschaft und Ökologie?



**Tempo 30**  
als Massnahme  
Baugebietes

Siedlungspräzision  
(Kuhle) wird  
auf Abschlusstage  
abgeschafft

Tempo reaktion  
im  
Siedlungsraum



Gewässerraum  
des Birs ist  
viel schlechter!

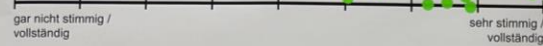
Wie stimmig und vollständig sind die Schwachstellen, über alle Themen gesehen, erfasst?



N18 D

# Ziele

Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?



Ergänzen Sie weitere Ziele oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

## Gesellschaft

Verkehrssicherheit

Mobilitätsangebote  
Attraktivität von ÖV, MiV, Velo,  
Fuß

ÖV - Anbindung  
in Stadt ist  
schlecht - schnell  
Weg zum Gewäss.

## Wirtschaft

volle Kosten  
rechnen (z.B.  
in die Preise mit  
einrechnen, ansonst)

Kosten

Weg von MiV  
hin zu ÖV, Velo,  
Fuß  
Steuerung  
über Raum  
planung

## Umwelt

Umweltverträglichkeit  
Schutz von Lebensräumen  
in ihrer Fläche und  
Ansprüche  
ökologisch un-  
verträglich  
wird nicht  
erhalten &  
Vererbung

Landes. Natur  
schonen

Qualität  
Baurisiken  
Bewilligungsfähig

Lebenswerte Räume  
Lärmschutz  
Entwicklungsschwerpunkte  
Siedlung und Landschaft schonen

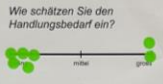
N18 D



# Handlungsbedarf

## Strassenverkehr

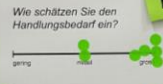
Funktionsfähigkeit und Verkehrsfluss	mittel
Entlastung Ortsdurchfahrten	gross
Verkehrssicherheit	gross



Fehlt ein Handlungsbedarf? Ergänzen Sie mit einem Post-it auf der Karte:

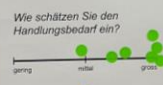
## Öffentlicher Verkehr

Erhöhung ÖV-Anteil am Modal Split	mittel
Attraktivität Bahnangebot	gering
Attraktivität Busangebot	mittel



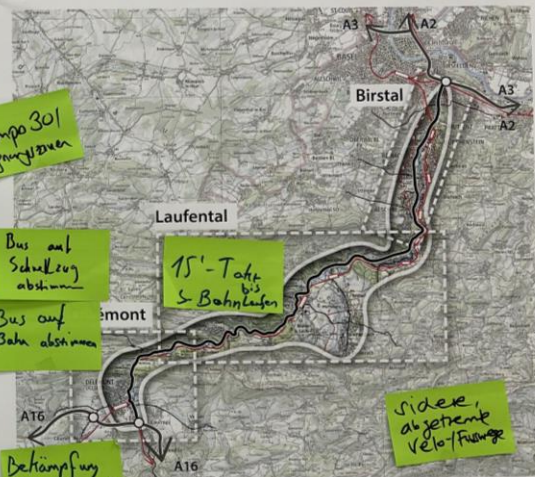
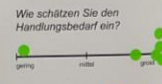
## Siedlung, Landschaft, Umwelt

Wohnlichkeit und Lärmbelastung	gross
Erreichbarkeit Entwicklungsschwerpunkte	mittel
Orts- und Landschaftsbild, Naherholungsgebiete	gering
Lebensräume und Gewässer	mittel



## Rad- und Fussverkehr

Attraktivität Veloverkehr	gross
Attraktivität Fussverkehr	mittel

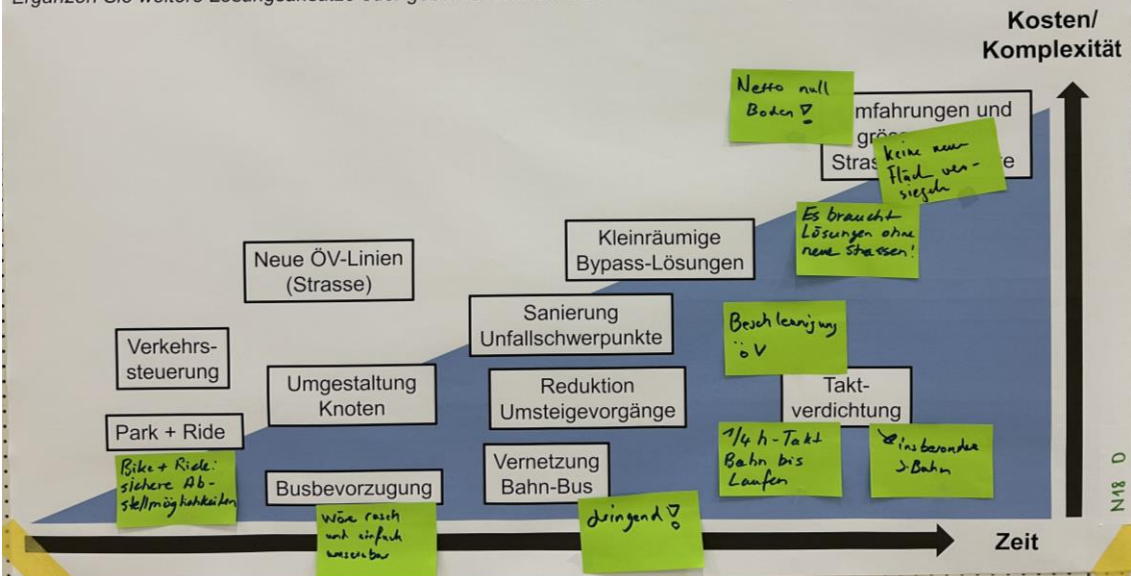


# Mögliche Lösungsansätze MIV und ÖV

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für MIV und ÖV?



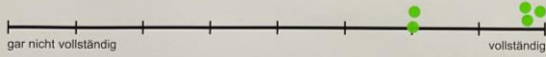
Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:



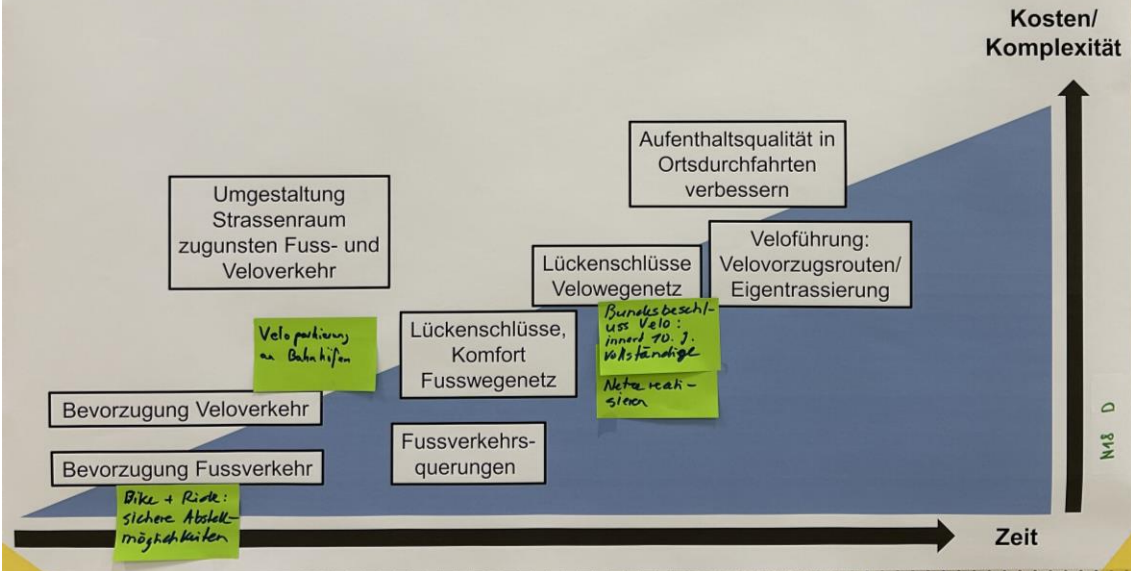


# Mögliche Lösungsansätze Velo- und Fussverkehr

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Velo- und Fussverkehr?

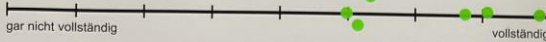


Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

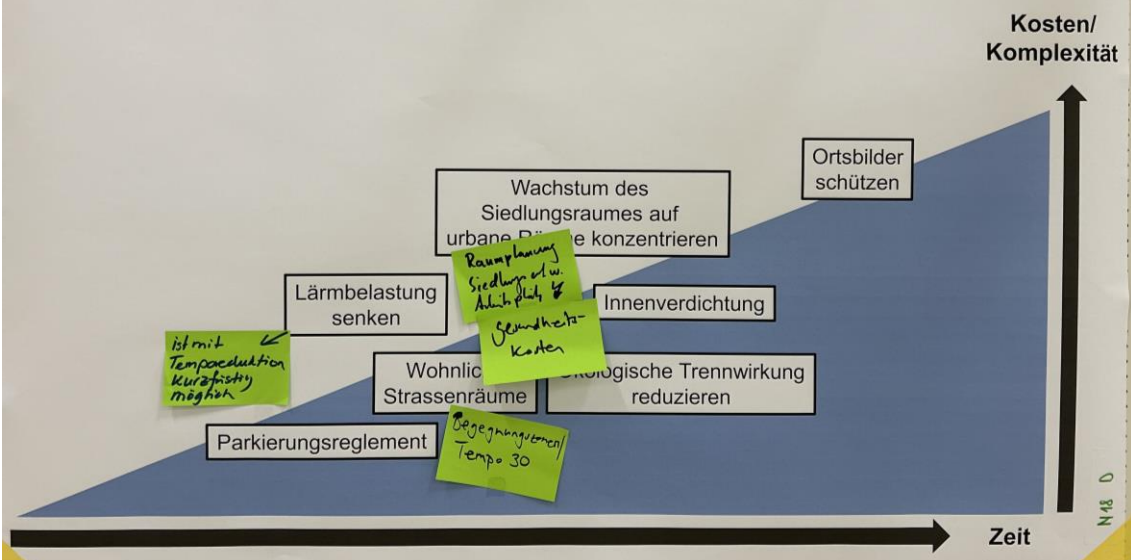


# Mögliche Lösungsansätze Siedlung, Raum, Umwelt

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Siedlung, Raum und Umwelt?



Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:



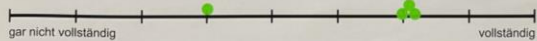




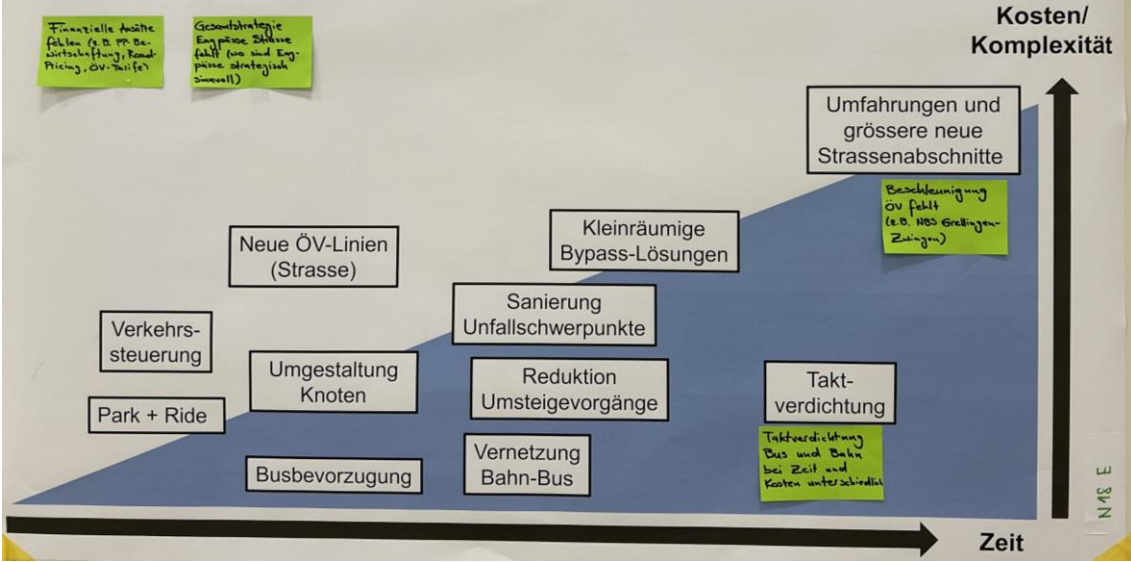


# Mögliche Lösungsansätze MIV und ÖV

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für MIV und ÖV?

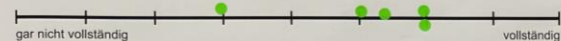


Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

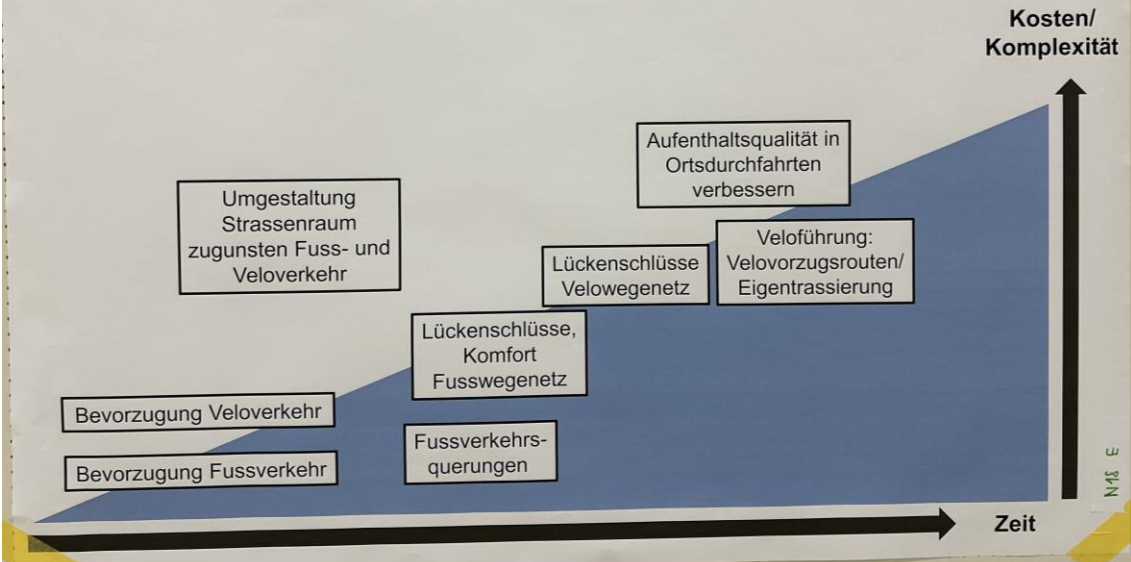


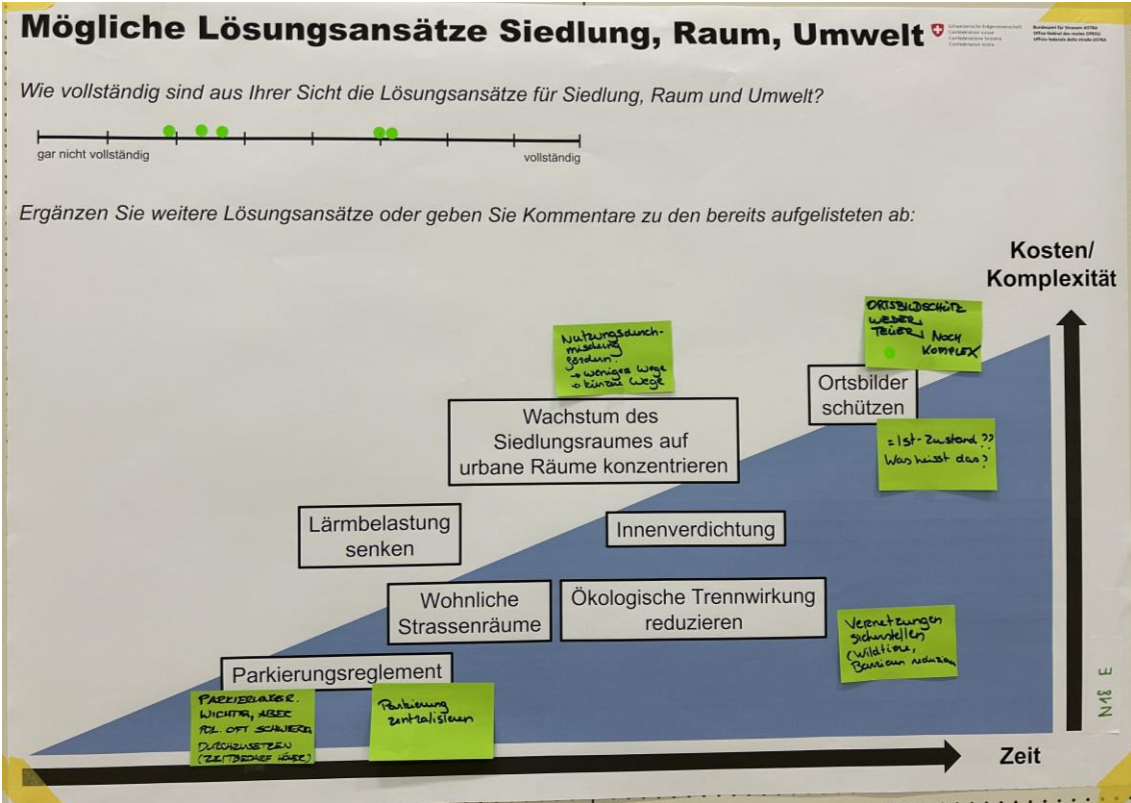
# Mögliche Lösungsansätze Velo- und Fussverkehr

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Velo- und Fussverkehr?

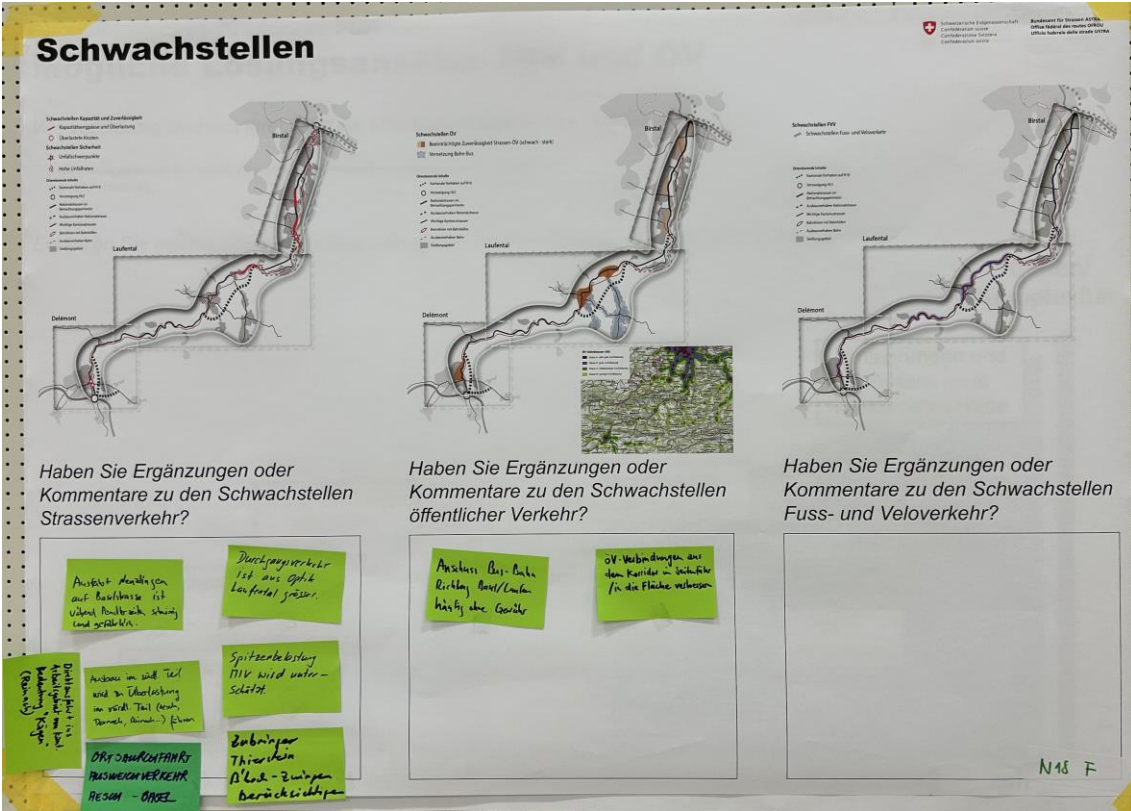


Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:





#### A.4.6 Groupe F





# Schwachstellen

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Siedlung und Lärm?

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den potenziellen Zielkonflikten mit Landschaft und Ökologie?

**Schwachstellen Siedlung & Lärm**

- Baurisikofläche (unvollständige Siedlung)
- Baurisikofläche (vollständige Siedlung)

**Potenzielle Zielkonflikte mit Landschaft und Ökologie**

- Baurisikofläche (unvollständige Siedlung)
- Baurisikofläche (vollständige Siedlung)
- Baurisikofläche (unvollständige Siedlung)
- Baurisikofläche (vollständige Siedlung)
- Baurisikofläche (unvollständige Siedlung)
- Baurisikofläche (vollständige Siedlung)
- Baurisikofläche (unvollständige Siedlung)
- Baurisikofläche (vollständige Siedlung)
- Baurisikofläche (unvollständige Siedlung)
- Baurisikofläche (vollständige Siedlung)

Anliegen der Denkmalfolie + des Ortsbildschutzes nicht erst bei A5 Schwadstein, sondern schon bei A3 Berglen

Wie stimmig und vollständig sind die Schwachstellen, **über alle Themen** gesehen, erfasst?

gar nicht stimmig / vollständig ————— sehr stimmig / vollständig

N18 F

# Ziele

Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?

gar nicht stimmig / vollständig ————— sehr stimmig / vollständig

Ergänzen Sie weitere Ziele oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

## Gesellschaft

**Verkehrssicherheit**

*Zu viele 'Rote' -> verhindern Realisierung einer 'Tropfen'*

*Airbedplätze in den ländlichen Raum Valign*

## Wirtschaft

**Mobilitätsangebot**

*Attraktivität von ÖV, MiV, Velo, Fuss*

*Denkmal-Schutzgebiete nahe der WS in: Grellingen + Liesberg*

*neue Infrastrukturen alle haben einen MiV-Substratum*

*Modell-SHIP hin an off. / aktiv. Mobilität mit Privatrecht*

## Umwelt

**Umweltverträglichkeit**

Schutz von Lebensräumen  
Weniger Fläche und Boden beanspruchen

**Lebenswerte Räume**

*Ortsbilder von nationaler Bedeutung*

*ISOS - umgeben - zwingen - Lärm - Delémont*

*Lärmschutz*

*Entwicklungsschwerpunkte Siedlung und Landschaft*

*LEBENSWERTE RÄUME*

*TR - 100% BEZUGSWEISE*

N18 F



# Handlungsbedarf

Wie schätzen Sie den Handlungsbedarf ein?

**Strassenverkehr**

Funktionsfähigkeit und Verkehrsfluss	mittel	gering mittel gross
Entlastung Ortsdurchfahrten	gross	gering mittel gross
Verkehrssicherheit	gross	gering mittel gross

**Öffentlicher Verkehr**

Erhöhung ÖV-Anteil am Modal Split	mittel	gering mittel gross
Attraktivität Bahnangebot	gering	gering mittel gross
Attraktivität Busangebot	mittel	gering mittel gross

**Siedlung, Landschaft, Umwelt**

Wohnlichkeit und Lärmbelastung	gross	gering mittel gross
Erreichbarkeit Entwicklungsschwerpunkte	mittel	gering mittel gross
Orts- und Landschaftsbild, Naherholungsgebiete	gering	gering mittel gross
Lebensräume und Gewässer	mittel	gering mittel gross

**Velo- und Fussverkehr**

Attraktivität Veloverkehr	gross	gering mittel gross
Attraktivität Fussverkehr	mittel	gering mittel gross

Fehlt ein Handlungsbedarf? Ergänzen Sie mit einem Post-it auf der Karte:

# Mögliche Lösungsansätze MIV und ÖV

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für MIV und ÖV?

gar nicht vollständig | vollständig

Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

**Kosten/ Komplexität** (y-axis)

**Zeit** (x-axis)

**Solutions and Comments:**

- Verkehrssteuerung**
- Park + Ride**
- Neue ÖV-Linien (Strasse)**
- Umgestaltung Knoten** (Zu Bevorzugen)
- Busbevorzugung**
- Sanierung Unfallschwerpunkte**
- Reduktion Umsteigevorgänge**
- Vernetzung Bahn-Bus** (+ Vernetzung Bahn-Tram (tram durch Thurn) (tram A16))
- Kleinräumige Bypass-Lösungen** (Priorisieren)
- Umfahrungen und grössere neue Strassenabschnitte** (Piloten zu Strassen an anderen Stellen, Ohne Umfahrung Zuzüge - keine wird es nicht geben)
- Taktverdünnung** (Bühnenverlegung in Grottoy - Vokabel)
- Mobilitätsbedürfnisse senken**
- Punktuell Lösung rasch realisieren**

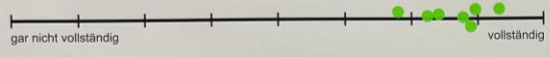
**Additional Notes:**

- MIV Maßnahmen werden früher (weiter als ÖV) sein (Da A16)

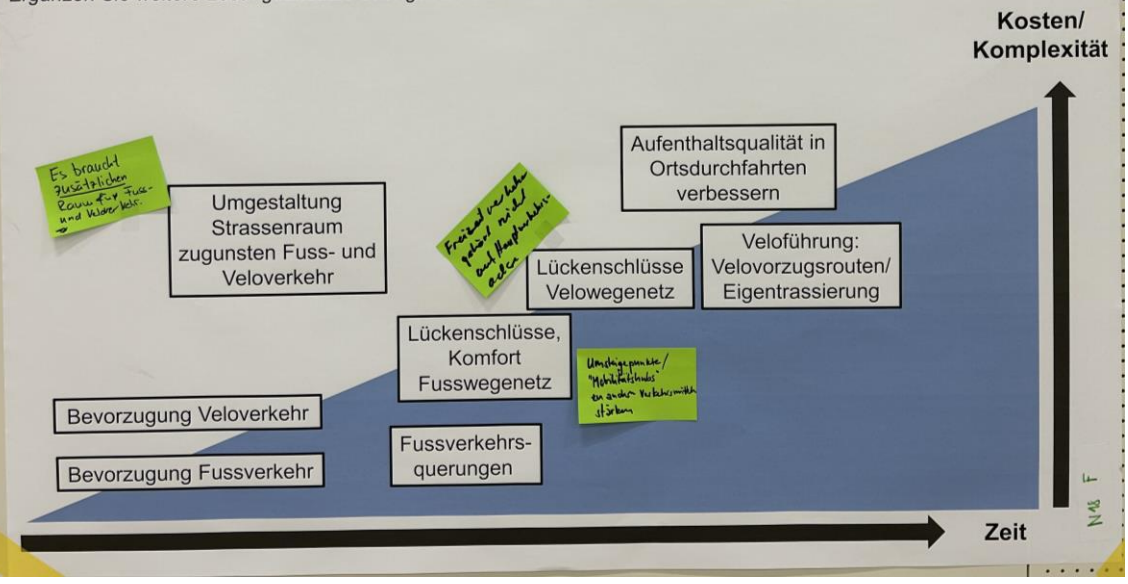


# Mögliche Lösungsansätze Velo- und Fussverkehr

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Velo- und Fussverkehr?



Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

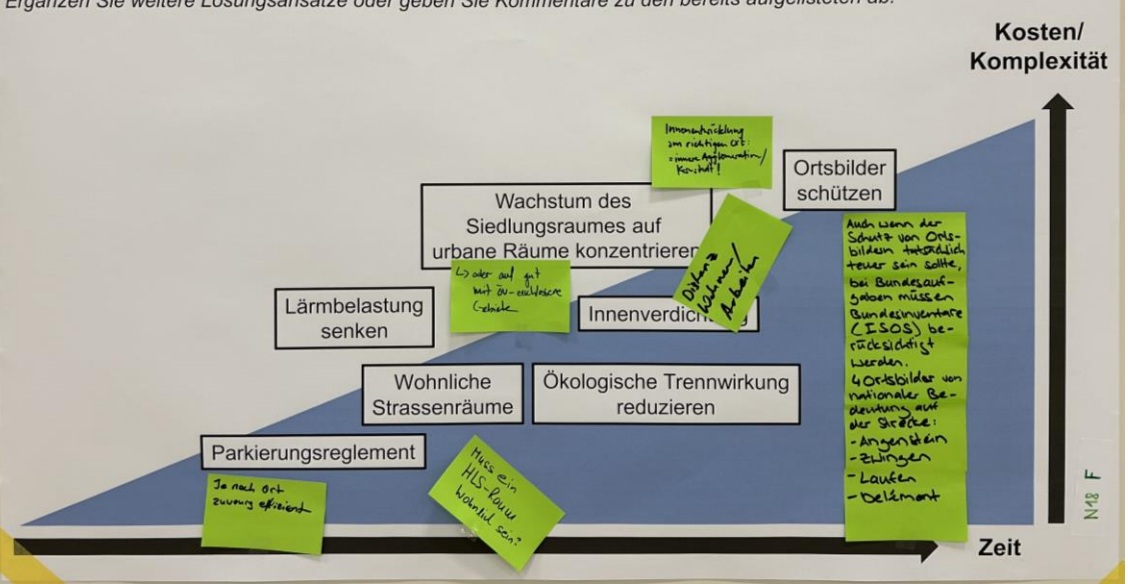


# Mögliche Lösungsansätze Siedlung, Raum, Umwelt

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Siedlung, Raum und Umwelt?



Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:







# Schwachstellen

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Siedlung und Lärm?

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den potenziellen Zielkonflikten mit Landschaft und Ökologie?

Wie stimmig und vollständig sind die Schwachstellen, **über alle Themen** gesehen, erfasst?

gar nicht stimmig / vollständig sehr stimmig / vollständig

N18 G

# Ziele

Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?

gar nicht stimmig / vollständig sehr stimmig / vollständig

Ergänzen Sie weitere Ziele oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

**Gesellschaft**

**Wirtschaft**

**Umwelt**

**Verkehrssicherheit**

Erschließungen  
Entwicklungsdruck-  
punkte

**Mobilitätsangebot**

Attraktivität von ÖV, MIV, Velo, Fuss

Verlagerung  
wird schwierig!

**Lebenswerte Räume**

Lärmschutz  
Entwicklungsschwerpunkte  
Siedlung und Landschaft schützen

**Kosten**

Kosten-  
ansatz  
Substanzhaft

**Qualität**

Baurisiken  
Bewilligungsfähig

**Umweltverträglich**

Schutz von Lebensräumen  
Weniger Fläche und  
Boden beanspruchen

**Erbe & KULTUR-  
Tätigkeiten**

Abstimmung  
Raum  
(miv, Infra)

Lärm

N18 G



## Handlungsbedarf

Wie schätzen Sie den Handlungsbedarf ein?

Kategorie	Subkategorie	Bedarf
Strassenverkehr	Funktionsfähigkeit und Verkehrsfluss	mittel
	Entlastung Ortsdurchfahrten	gross
	Verkehrssicherheit	gross
Öffentlicher Verkehr	Erhöhung ÖV-Anteil am Modal Split	mittel
	Attraktivität Bahnangebot	gering
	Attraktivität Busangebot	mittel
Siedlung, Landschaft, Umwelt	Wohnlichkeit und Lärmbelastung	gross
	Erreichbarkeit Entwicklungsschwerpunkte	mittel
	Orts- und Landschaftsbild, Naherholungsgebiete	gering
	Lebensräume und Gewässer	mittel
	Attraktivität Veloverkehr	gross
Attraktivität Fussverkehr	mittel	

Fehlt ein Handlungsbedarf? Ergänzen Sie mit einem Post-it auf der Karte:

## Mögliche Lösungsansätze MIV und ÖV

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für MIV und ÖV?

Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

**Kosten/ Komplexität** (y-axis)

**Zeit** (x-axis)

**N 18 G** (vertical label on the right)

- Park + Ride:** + für Velo nutzbar machen (Busstrassen)
- Verkehrssteuerung:** keine Motorisierung
- Busbevorzugung:** + für Velo nutzbar machen (Busstrassen)
- Umgestaltung Knoten:** + für Velo nutzbar machen (Busstrassen)
- Neue ÖV-Linien (Strasse):** ÖV: Lösung: stärkeres Rollmaterial/Kapazität
- Sanierung Unfallschwerpunkte:** - kann teuer sein
- Reduktion Umsteigevorgänge:** - kann teuer sein
- Vernetzung Bahn-Bus:** - kann teuer sein
- Kleinräumige Bypass-Lösungen:** - kann teuer sein
- Taktverdichtung:** Taktverdichtung kann viel kosten (neue Infra)
- Umfahrungen und grössere neue Strassenabschnitte:** - kann teuer sein

