



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral du développement territorial ARE

26.02.2014

Esame dei programmi d'agglomerato di 2a generazione

Rapporto esplicativo

Indice

1	Introduzione	1
1.1	Principi	1
1.2	Progetti urgenti	2
1.3	Programmi d'agglomerato di 1a generazione	2
1.4	Programmi d'agglomerato di 2a generazione	2
1.5	Generazioni successive di programmi d'agglomerato	2
1.6	Scopo del presente rapporto esplicativo	2
2	Struttura della procedura d'esame	4
3	Esame e valutazione delle singole misure	6
3.1	Principi	6
3.2	Categorie di misure	6
3.3	Pacchetti di misure	7
3.4	Indicizzazione dei prezzi e costi computabili	7
3.4.1	Indicizzazione dei prezzi	7
3.4.2	Costi computabili	7
3.5	Cofinanziabilità con il fondo infrastrutturale (diritto ai contributi)	8
3.5.1	Requisiti del diritto al contributo nell'ambito del fondo infrastrutturale (FIT)	8
3.5.2	Altre fonti di finanziamento della Confederazione / infrastruttura nazionale	8
3.5.3	Misure annunciate non cofinanziabili	9
3.6	Rilevanza per l'agglomerato e il programma d'agglomerato (prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato)	9
3.7	Grado di avanzamento	10
3.8	Valutazione dei costi e dei benefici	10
3.8.1	Valutazione dei benefici delle misure	10
3.8.2	Valutazione dei costi	10
3.8.3	Determinazione del rapporto costi/benefici	14
3.9	Definizione dell'ordine di priorità secondo le liste A, B e C tenendo conto dei fattori «misure pronte per la realizzazione» e «finanziamento garantito»	15
3.10	Confronti incrociati	15
3.10.1	Confronti incrociati per la categoria tram/strada	15
3.10.2	Confronti incrociati per la categoria Nuove fermate ferroviarie	18
3.10.3	Confronti incrociati per la categoria Strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni	20
3.10.4	Rapporto costi/benefici risultante dal confronto incrociato	22
3.10.5	Verifica dell'ordine di priorità delle misure in base ai confronti incrociati	22
3.11	Benchmarking	23
3.11.1	Traffico lento (misure e pacchetti di misure di portata limitata)	24
3.11.2	Gestione del traffico	25
3.11.3	Misure di riqualifica urbanistica e miglioramento della sicurezza dei trasporti	26
3.12	Spiegazioni relative alle installazioni di parcheggio	29
3.12.1	Installazioni di parcheggio	29
3.12.2	Installazioni Park & Rail (P+Rail)	29
3.12.3	Installazioni Park & Ride (P+R)	30
4	Valutazione dei programmi nel loro insieme	31
4.1	Valutazione dell'efficacia dei programmi	31
4.2	Valutazione dello stato di attuazione e dei contenuti	34
4.2.1	Basi	34
4.2.2	Valutazione dei rapporti sullo stato di attuazione in sede di esame	35
4.2.3	Stato di attuazione	35
4.3	Valutazione dei costi complessivi	35
4.4	Derivazione dell'aliquota contributiva	36
5	Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione	38
6	Principi e requisiti attuativi	39
Allegato 1:	Elenco delle abbreviazioni	41
Allegato 2:	Confronti incrociati per la categoria Nuove fermate ferroviarie	42

Allegato 3:	Confronti incrociati per la categoria Strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni	44
Allegato 4:	Confronti incrociati per la categoria tram/metropolitana.....	47
Allegato 5:	Benchmark Traffico lento.....	49
Allegato 6:	Benchmark Gestione del traffico	53
Allegato 7:	Benchmark Misure di riqualifica della rete stradale.....	60
Allegato 8:	Dati di base per la determinazione dei costi complessivi.....	74
Allegato 9:	Valori limiti per i costi dei programmi.....	78
Allegato 10:	Osservazioni critiche presentate dal gruppo di esperti esterni.....	80

1 Introduzione

1.1 Principi

Il rapporto del Consiglio federale sulla politica degli agglomerati (2001) indicava fra le misure prioritarie nel settore dei trasporti il rafforzamento dell'impegno finanziario della Confederazione negli agglomerati. Questo accresciuto sostegno finanziario è vincolato a una gestione coordinata del traffico e degli insediamenti all'interno degli agglomerati. Il *fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche* (di seguito designato fondo infrastrutturale) è lo strumento finanziario con il quale la Confederazione cofinanzia le infrastrutture di traffico negli agglomerati. Il fondo infrastrutturale stanziava in questo settore sei miliardi di franchi sull'arco di vent'anni.

La legge federale in materia (Legge sul fondo infrastrutturale, LFIT) stabilisce che i mezzi finanziari sono assegnati in base all'efficacia delle infrastrutture pianificate e non in modo uniforme in tutte le regioni del Paese. Questa ripartizione presuppone l'elaborazione di un programma d'agglomerato nel settore insediamento e trasporti finalizzato a ottimizzare l'impiego dei mezzi di trasporto e ad assicurare il coordinamento con gli obiettivi e le misure di pianificazione del territorio. L'aliquota di contribuzione della Confederazione è determinata in base all'efficacia globale del programma d'agglomerato, comprese le misure non infrastrutturali nei settori interessati (insediamenti e trasporti). Si tiene inoltre conto degli effetti delle misure previste nel programma d'agglomerato sulla sicurezza dei trasporti, sull'ambiente e sul paesaggio.

Il traffico d'agglomerato e l'elaborazione dei programmi d'agglomerato sono di competenza dei Cantoni e dei Comuni, cui spetta la responsabilità di elaborare i programmi d'agglomerato, definire l'ordine di priorità di misure o pacchetti di misure¹ e attuare i provvedimenti. La Confederazione esamina e valuta i programmi d'agglomerato elaborati dai Cantoni, dai Comuni e/o dagli enti responsabili e sostiene in via sussidiaria la realizzazione delle relative misure infrastrutturali accordando contributi prelevati dal fondo infrastrutturale.

Nelle «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2a generazione» del

14 dicembre 2010 (di seguito designate «Istruzioni del DATEC»), la Confederazione ha definito requisiti di base riguardanti il contenuto minimo e gli enti responsabili dei programmi d'agglomerato. I contributi federali sono concessi esclusivamente ai programmi d'agglomerato che adempiono i **requisiti di base** (cfr. cap. 2).

Posto che i mezzi finanziari sono limitati e volendo garantire la massima efficacia, gli enti responsabili sono chiamati a definire un ordine di priorità per le misure infrastrutturali previste nel programma d'agglomerato. La Confederazione esamina l'**ordine di priorità** e propone a sua volta una priorizzazione delle misure considerando l'insieme dei programmi d'agglomerato. La gerarchia delle priorità è stabilita in base a un'analisi del rapporto costi/benefici e ai **criteri di efficacia** definiti nella LUMin (cfr. cap. 4.1).

Per determinare l'aliquota di contribuzione delle misure prioritarie, la Confederazione valuta l'efficacia complessiva del programma d'agglomerato in base agli stessi criteri di efficacia e, come per le misure, procede a un'analisi del rapporto costi/benefici.

I risultati dell'esame forniscono alla Confederazione le basi per allestire o aggiornare il **programma Traffico d'agglomerato**. I crediti sono liberati con l'approvazione del programma da parte del Parlamento.

¹ Per approfondimenti sulla costituzione di pacchetti di misure cfr. il capitolo 3.3. Per facilitare la lettura, nel seguito non viene ripetuta sistematicamente la formulazione «misure o pacchetti di misure».

1.2 Progetti urgenti

Mediante il fondo infrastrutturale la Confederazione ha cofinanziato in un primo tempo i «progetti urgenti» nel traffico d'agglomerato, vale a dire misure cofinanziabili nell'ambito dei programmi d'agglomerato, ma urgenti a tal punto da richiedere un finanziamento prima dei programmi d'agglomerato di 1a generazione. La Confederazione ha cofinanziato progetti urgenti per un importo di 2,56 miliardi di franchi. I rimanenti 3,44 miliardi di franchi sono stati destinati ai programmi d'agglomerato.

1.3 Programmi d'agglomerato di 1a generazione

Per fine 2007 erano stati inoltrati all'ARE 30 programmi d'agglomerato da esaminare. L'investimento complessivo per le misure proposte nel quadro delle tappe di finanziamento 2011-2014 e 2015-18 ammontava a 17 miliardi di franchi. Se la Confederazione avesse partecipato nella misura del 30-50 per cento avrebbe dovuto stanziare fondi federali per un importo di 5,1-8,5 miliardi di franchi.

Sulla base dei risultati scaturiti dall'esame è stato redatto un messaggio all'attenzione delle Camere federali, le quali hanno liberato un credito di 1,51 miliardi di franchi a partire dal 2011 (lista A) e messo in conto costi pari a 1,23 miliardi di franchi per le misure da attuare a partire dal 2015 (lista B). In considerazione dei decreti federali sulle misure urgenti e sulle misure A di 1a generazione, nel fondo infrastrutturale rimangono 1,93 miliardi di franchi per le generazioni successive di programmi d'agglomerato.

1.4 Programmi d'agglomerato di 2a generazione

Per fine 2011 sono stati sottoposti all'ARE 13 nuovi programmi d'agglomerato contenenti una prima richiesta di cofinanziamento o che erano stati scartati fra i programmi di 1a generazione in quanto apportavano un beneficio troppo esiguo per poter essere cofinanziati dalla Confederazione. Per metà 2012 l'ARE ha ricevuto altri 28 programmi d'agglomerato rielaborati, vale a dire programmi attualizzati che avevano beneficiato di un cofinanziamento già fra quelli di 1a generazione.

I 41 programmi d'agglomerato prevedono misure da cofinanziare nel quadro delle tappe di finanziamento 2015-2018 e 2019-2022, per un importo di 20 miliardi di franchi. Se la Confederazione partecipasse ai costi nella misura del 30-50 per cento, essa dovrebbe sborsare 6-10 miliardi di franchi, a fronte del credito ancora disponibile nel fondo infrastrutturale (1,93 miliardi di franchi) destinato al traffico di agglomerato. Ciò significa che la Confederazione dovrà operare una scelta ancora più selettiva che per i programmi di 1a generazione, accordando finanziamenti alle misure e ai programmi con un ottimo rapporto costi/benefici.

Il risultato della procedura d'esame è sfociato nel messaggio all'attenzione delle Camere federali con una richiesta per liberare i crediti dal 2015 (lista A) per 1,68 miliardi di franchi.

1.5 Generazioni successive di programmi d'agglomerato

I rimanenti crediti garantiti per i programmi di 3a e 4a generazione durante il periodo di validità del fondo infrastrutturale (fino al 2027) ammontano a 0,25 miliardi di franchi. Allo stato attuale la partecipazione finanziaria della Confederazione ad altre generazioni di programmi d'agglomerato non è pertanto assicurata né dal fondo infrastrutturale né da altri strumenti federali di finanziamento. La Confederazione cercherà dunque di aumentare i fondi federali e consoli- dare il cofinanziamento del programma Traffico d'agglomerato.

1.6 Scopo del presente rapporto esplicativo

L'ARE e gli altri uffici federali interessati sono chiamati a esaminare i programmi d'agglomerato nella maniera più trasparente e coerente possibile. La Confederazione ha emanato a questo scopo le «Istruzioni del DATEC» che, rielaborando e approfondendo quelle di 1a generazione del 12 dicembre

2007, definiscono i principi per l'esame dei programmi d'agglomerato. Il presente rapporto illustra la procedura d'esame, che si articola nelle seguenti fasi.

- Struttura della procedura d'esame (cap. 2)
- Esame e valutazione delle singole misure (cap. 3)
- Verifica dell'ordine di priorità delle misure mediante confronti incrociati (cap. 3.10)
- Esame dei costi delle misure mediante benchmarking (cap. 3.11)
- Spiegazioni riguardanti la valutazione dell'effetto complessivo dei programmi (cap. 4)
- Spiegazioni riguardanti la ponderazione dello stato di attuazione e della congruenza fra i programmi d'agglomerato di 1a e 2a generazione (cap. 4.2)

A complemento dei singoli rapporti di esame e del messaggio relativo al «Programma Traffico d'agglomerato» all'attenzione del Parlamento, il presente rapporto esplicativo intende illustrare la tracciabilità dei risultati dell'esame, tenendo conto dei programmi d'agglomerato nel loro insieme.

2 Struttura della procedura d'esame

Gruppo d'esame

La responsabilità dell'esame dei programmi d'agglomerato spetta all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE). L'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e l'Ufficio federale delle strade (USTRA) hanno collaborato sul piano tecnico. Un gruppo di esperti esterni, examino (Ernst Basler + Partner AG, Zurigo / Transitec Ingénieurs-Conseils SA, Losanna / Ecoplan AG, Berna), è stato incaricato di seguire il processo in modo critico ed elaborare un secondo parere indipendente. Il gruppo di esperti è stato selezionato con una procedura di messa a concorso. Il giudizio critico sulla procedura d'esame e le spiegazioni formulate dal gruppo di esperti sono riportati nell'allegato 10.

Adempimento dei requisiti di base

In una prima fase si è esaminato se i programmi d'agglomerato soddisfacessero i requisiti di base. Sono stati esaminati tutti i programmi d'agglomerato e si è dovuto constatare che, anche fra quelli di 2a generazione, molti presentano diverse lacune. Per approfondimenti riguardanti nello specifico l'ente responsabile si rimanda al capitolo 6.

Domande della Confederazione agli agglomerati

Sulla base di un esame preliminare dei programmi d'agglomerato, la Confederazione ha redatto un questionario e lo ha inviato agli enti responsabili dei singoli programmi, con la richiesta di compilarlo. Questa procedura è servita al gruppo di esame per chiarire i punti in sospeso e capire a fondo i programmi di agglomerato, riducendo in questo modo il rischio di equivoci.

Con l'occasione, agli enti responsabili è stato chiesto all'occorrenza di fornire documenti supplementari (p. es. piani e dati più circostanziati). Dove ritenuto opportuno si è proceduto a un secondo giro di domande.

Valutazione delle misure e dei programmi

Una volta chiarite le domande in sospeso, gli uffici federali interessati e il gruppo di esperti esterni incaricato dalla Confederazione (Examino) hanno effettuato ciascuno una valutazione indipendente dei programmi d'agglomerato e verificato l'ordine di priorità delle misure. In un secondo momento, le parti interessate si sono incontrate per discutere le valutazioni sul piano tecnico ed eliminare le eventuali divergenze, in modo da raggiungere una posizione comune. In questi incontri si è adottato uno schema uguale per tutti i programmi d'agglomerato:

1. discussione sulla verifica dell'ordine di priorità delle misure (o dei pacchetti di misure);
2. discussione sull'efficacia e sull'assegnazione dei punti di efficacia;
3. discussione sull'efficacia globale e su eventuali ripercussioni della nuova prioritizzazione delle misure;
4. valutazione dei costi.

Atelier di bilancio

Il gruppo di esame ha organizzato quattro atelier di bilancio per affinare la procedura di esame e garantire una valutazione coerente di tutti i programmi d'agglomerato, prevedendo confronti incrociati. La procedura di esame si è conclusa provvisoriamente con un atelier bilancio di due giorni durante i quali sono state trattate le questioni di fondo seguenti:

- confronti incrociati e benchmarking per tipi di misure;
- visione globale per la ridefinizione dell'ordine di priorità delle misure;
- visione globale per il controllo dell'attuazione e dell'efficacia;
- visione globale per l'efficacia del programma e ripartizione dei costi.

In questo modo si è garantito che tutte le misure e i programmi d'agglomerato fossero valutati secondo un criterio unitario adeguato in funzione delle dimensioni degli agglomerati.

Discussione fra agglomerati e Confederazione dei risultati provvisori dell'esame

I risultati provvisori dell'esame condotto dalla Confederazione (rapporto d'esame provvisorio) sono stati sottoposti a tutti gli enti responsabili nel corso del secondo trimestre 2013 e discussi con gli stessi

sul piano tecnico. Si è trattato di verificare che tutti gli argomenti rilevanti fossero stati considerati nel rapporto e che la coerenza globale del programma d'agglomerato non fosse stata messa in discussione dalla ridefinizione delle priorità da parte della Confederazione.

Sulla base dei colloqui intercorsi, il gruppo di esame ha organizzato un ultimo atelier bilancio, internamente alla Confederazione, nel quale è stato possibile riconsiderare alcuni punti e di conseguenza modificare alcuni risultati dell'esame.

Procedura di consultazione

Tra fine giugno e fine ottobre 2013, le persone interessate hanno avuto la possibilità di prendere posizione nel quadro della consultazione sul decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato.

In base ai pareri pervenuti e alle richieste formulate, parallelamente alle richieste scaturite dai colloqui con i rappresentanti degli agglomerati, sono stati riconsiderati dei punti e modificati alcuni risultati dell'esame.

3 Esame e valutazione delle singole misure

3.1 Principi

Tutte le misure contenute nei programmi d'agglomerato sono esaminate e valutate secondo una medesima procedura che prevede i seguenti passaggi (cfr. «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2a generazione» del 14 dicembre 2010, di seguito in forma abbreviata «Istruzioni», cap. 4.4).

- 1) Categorie di misure (cap. 3.2)
- 2) Verifica dei pacchetti di misure (cap. 3.3)
- 3) Indicizzazione dei prezzi e costi computabili (cap. 3.4)
- 4) Cofinanziabilità con il fondo infrastrutturale (diritto ai contributi, cap. 3.5)
- 5) Rilevanza per l'agglomerato e il programma d'agglomerato (cap. 3.6)
- 6) Grado di avanzamento (cap. 3.7)
- 7) Valutazione dei costi e dei benefici (cap. 3.8)
- 8) Priorizzazione delle misure nelle liste A, B e C considerando la realizzabilità e la certezza del finanziamento nonché il rapporto costi/benefici (cap. 3.9)
- 9) All'occorrenza, valutazione basata su criteri aggiuntivi (confronti trasversali, cap. 3.10)
- 10) All'occorrenza, definizione di un tetto massimo per i costi (benchmarking, cap. 3.11) Le diverse tappe sono descritte in dettaglio nei capitoli seguenti.

3.2 Categorie di misure

Ai fini della valutazione, le misure nel settore dei trasporti sono suddivise in categorie. Sono state definite nove categorie.

- A. Ferrovia
- B. Tram/strada
- C. Bus/Strada
- D. Capacità strada
- E. Gestione del traffico
- F. Riqualifica urbanistica / sicurezza stradale
- G. Piattaforme intermodali
- H. Traffico lento
- I. Altro

Il relazione all'esame dei programmi d'agglomerato, la terminologia è stata leggermente modificata per le seguenti ragioni.

- Nella versione tedesca, la categoria «Schiene» è stata rinominata «Eisenbahn», poiché nella pratica si faceva confusione con i progetti nel settore tranviario. Inoltre, in questa categoria rientrano anche gli impianti del traffico viaggiatori presso le stazioni, che non costituiscono «Schienenprojekte».
- Le categorie «tram» e «TP strada» sono state rinominate «tram/strada» e «bus/strada», da un lato per chiarire la ripartizione dei trasporti pubblici nel traffico stradale, dall'altro per indicare con le nuove designazioni che nei progetti riguardanti tram e bus, anche gli altri mezzi di trasporto richiedono progetti parziali rilevanti in termini di costi.
- La categoria «traffico motorizzato privato» è stata rinominata «capacità strada» poiché anche in altre categorie vi sono elementi del traffico motorizzato privato.
- Nella categoria «riqualifica urbanistica» è stato integrato il concetto di sicurezza, a indicare che essa comprende tutte le misure disposte principalmente per ragioni di sicurezza.

Le misure nei settori insediamenti e paesaggio sono raggruppate in un'altra categoria. Queste misure sono di centrale importanza per i programmi d'agglomerato, ma non potendo essere cofinanziate, qualsiasi ulteriore classificazione si rivela superflua in sede d'esame.

3.3 Pacchetti di misure

In una fase successiva occorre verificare se raggruppare le misure in pacchetti è in linea con le «Istruzioni»². Se ritenuto opportuno, un pacchetto di misure è trattato in seguito come una misura singola. Al contrario, se le misure parziali raggruppate in un pacchetto non soddisfano i requisiti per la costituzione di un pacchetto, vengono scorporate in diverse misure (o pacchetti di misure).

La Confederazione ha riunito in pacchetti anche misure di piccola portata nel settore del traffico lento. La procedura è illustrata nel benchmark Traffico lento (cfr. cap. 3.11.1). D'altro canto, le misure nel settore del traffico lento comportanti costi superiori a 4 milioni di franchi sono state, dove opportuno, scorporate da un pacchetto e trattate come misure singole. Ponti, passerelle e sottopassaggi come anche punti di noleggio di biciclette sono stati valutati individualmente (misure singole), già a partire da 1 milione di franchi di costi.

Se ritenuto opportuno per ragioni di coerenza o di forte correlazione, la Confederazione può raggruppare in pacchetti anche altri tipi di misure. Ciò accade tuttavia saltuariamente in sede d'esame dei programmi di agglomerato, segnatamente nella prioritizzazione dei TP, nella gestione del traffico e in misure di riqualifica urbanistica nelle città di Lucerna, Friburgo e Neuchâtel.

Se fra le singole misure esistono forti correlazioni, ciò va segnalato nei rapporti di esame.

3.4 Indicizzazione dei prezzi e costi computabili

3.4.1 Indicizzazione dei prezzi

I costi dichiarati nei programmi d'agglomerato di 2a generazione si fondano per lo più sui prezzi del 2011 o 2012. Il credito complessivo di 20,8 miliardi di franchi liberato nel decreto federale concernente il fondo infrastrutturale si basa invece sui prezzi di aprile o di ottobre 2005, IVA esclusa. Per comparare i dati, i costi in esame sono indicizzati ai prezzi dell'ottobre 2005. Per le misure riguardanti le infrastrutture stradali si tiene conto dell'indice svizzero dei prezzi delle costruzioni (genio civile) differenziato per grandi regioni. Per le misure nel settore delle infrastrutture ferroviarie si applica il «rincaro indicizzato delle opere ferroviarie». In seguito, in fase di concessione dei contributi federali, all'importo vengono addizionati il rincaro comprovato e l'IVA (decreto federale concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale, art. 6).

3.4.2 Costi computabili

I costi computabili indicati nei rapporti d'esame corrispondono di regola alle stime dei costi contenute nei programmi d'agglomerato. Nei casi elencati di seguito, i costi computabili possono divergere dalle stime dei costi.

- Costi di manutenzione e risanamento: non possono essere finanziati attingendo al fondo infrastrutturale.
- Benchmarking: per le tre tipologie di misure elencate di seguito, i costi computabili sono determinati con un benchmarking. Ciò consente di scartare le misure più onerose, perché all'occorrenza viene fissato un tetto massimo per i costi computabili:
 - singole misure di piccola portata nel settore del traffico lento: sono riunite in un pacchetto di misure rispettivamente per la lista A e B e valutate complessivamente in forma di benchmarking (cfr. cap. 3.11.1);
 - misure di gestione del traffico (cfr. cap. 3.11.2);
 - misure di riqualifica urbanistica e miglioramento della sicurezza stradale, tese a migliorare la circolazione del traffico sulle strade di scorrimento, sugli assi cittadini, nei quartieri e nelle piazze (cfr. cap. 3.11.3).

² Cfr. «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2a generazione» del 14 dicembre 2010, pag.44.

3.5 Cofinanziabilità con il fondo infrastrutturale (diritto ai contributi)

Sulla base delle categorie e delle tipologie di misure si esamina in via di principio il diritto al contributo di una misura.

3.5.1 Requisiti del diritto al contributo nell'ambito del fondo infrastrutturale (FIT)

I contributi dal fondo infrastrutturale, parte Traffico d'agglomerato, ai programmi d'agglomerato e alle corrispondenti misure (o ai pacchetti di misure) sono destinati unicamente alle infrastrutture. Secondo le «Istruzioni del DATEC», sono cofinanziabili con i mezzi del fondo infrastrutturale gli investimenti in infrastrutture stradali e ferroviarie ubicate all'interno di città o agglomerati, finalizzate a migliorare i sistemi di trasporto in queste aree. Si tratta in particolare delle seguenti infrastrutture:

- ferrovie del traffico regionale (reti celeri regionali), comprese le stazioni, a condizione che le corrispondenti infrastrutture servano a migliorare i trasporti all'interno dell'area d'agglomerato³;
- misure a favore dei trasporti pubblici locali, fra cui impianti per tram/metro, installazioni per bus, corsie per bus e taxi;
- misure per il traffico lento che consentono di migliorare l'efficienza dell'intero sistema dei trasporti, fra cui segnatamente reti di percorsi pedonali collegati e sicuri, attraversamenti di infrastrutture di separazione (ferrovie, strade) o di ostacoli topografici (eliminazione di problemi alla rete), posteggi pubblici per biciclette e segnaletiche facilmente comprensibili;
- provvedimenti per la separazione dei modi di trasporto nelle città e negli agglomerati (separazione rotaia/strada, soppressione di passaggi a livello);
- provvedimenti nell'ambito della mobilità combinata e provvedimenti finalizzati a migliorare l'intermodalità fra i vettori di trasporto (Park & Rail, Park & Ride, Bike & Ride, punti di noleggio di biciclette alle stazioni, telematica dei trasporti);
- strade di alleggerimento del traffico e di circonvallazione se si tratta di strade cantonali e comunali;
- misure di riqualifica urbanistica e miglioramento della sicurezza, come pure misure tese a migliorare la circolazione sulle strade di scorrimento, sugli assi cittadini, nei quartieri e nelle piazze;
- sistemi di gestione del traffico e sistemi di informazione.

Le singole misure aventi come oggetto non tanto la costruzione di infrastrutture, bensì l'esercizio di reti di trasporto, non hanno invece diritto a un cofinanziamento. Queste misure rientrano perlopiù nella categoria «altre misure». Esempi:

- introduzione di diverse forme di gestione della mobilità;
- elaborazione di progetti di parcheggio, compresa l'attuazione dei rispettivi regolamenti;
- realizzazione di campagne o piattaforme informative;
- proposte di car sharing;
- miglioramenti operativi nell'offerta di TP (p. es. armonizzazione delle frequenze o adeguamento dei piani delle linee di bus).

Oltre al contenuto si esamina anche la portata geografica: sono giudicate cofinanziabili solo le misure che esplicano il loro effetto principale in un perimetro d'agglomerato in Svizzera stabilito dall'Ufficio federale di statistica (UST).

A livello di programmi si tiene a ogni modo conto dell'effetto delle misure non cofinanziabili.

3.5.2 Altre fonti di finanziamento della Confederazione / infrastruttura nazionale

Per determinate misure in ambito ferroviario, la partecipazione finanziaria della Confederazione entra in linea di conto non solo tramite il fondo infrastrutturale, ma anche attraverso altri strumenti di finanziamento a livello federale (finanziamenti speciali di grandi progetti, convenzioni sulle prestazioni

³ Il finanziamento di infrastrutture ferroviarie è valutato caso per caso. Gli investimenti sono in linea di principio finanziati con gli strumenti previsti nella legislazione sulle ferrovie (cfr. art 7 cpv. 6 LFIT).

dell'UFT con le imprese di trasporto). Il fondo infrastrutturale non serve a sgravare gli strumenti di finanziamento già esistenti. D'intesa con l'UFT, si parte dal principio che le misure contemplate in strumenti di finanziamento della Confederazione (nel quadro del FInFer, 1° e 2° livello di urgenza, SIF, NFTA) non siano cofinanziate anche con i mezzi del fondo infrastrutturale.

Per quanto riguarda le infrastrutture stradali, si tratta di progetti di strade nazionali che sono elementi altrettanto importanti dei programmi d'agglomerato. Queste infrastrutture stradali nazionali sono finanziate con altri strumenti di finanziamento della Confederazione (fondo infrastrutturale, parte Completamento della rete delle strade nazionali ed eliminazione dei problemi di capacità, finanziamento speciale per il traffico stradale). Non riguardano i mezzi del fondo infrastrutturale destinati ai progetti di agglomerato.

La ripresa e il finanziamento federale di nuovi tratti stradali (decreto concernente la rete NEB) e, di conseguenza, i corrispondenti progetti da parte della Confederazione sono stati respinti il 24 novembre 2013 dal popolo. Le misure continuano ad essere di competenza dei Cantoni. La pianificazione e il finanziamento futuri delle misure dovranno essere esaminati.

3.5.3 Misure annunciate non cofinanziabili

Le misure finanziate integralmente dall'agglomerato non hanno diritto ai contributi. Nel determinare l'efficacia del programma si tiene a ogni modo conto anche dell'effetto di queste misure, se la loro realizzazione rientra nell'orizzonte temporale A o B.

3.6 Rilevanza per l'agglomerato e il programma d'agglomerato (prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato)

Tenuto conto delle risorse limitate del fondo infrastrutturale e nell'interesse della massima efficacia dei mezzi impiegati, alcune misure non sono cofinanziate attraverso il fondo infrastrutturale della Confederazione. Queste misure, classificate dalla Confederazione come prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato, sono interamente a carico degli agglomerati.

Le misure che esplicano solo un effetto locale e che, come singole misure, apportano benefici non particolarmente rilevanti sul piano del miglioramento dei sistemi di trasporto nell'agglomerato, sono classificate come prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato. Vi rientrano anche le misure con costi relativamente contenuti rispetto alle dimensioni dell'agglomerato. Esempi:

- sistemi di informazione sui parcheggi e misure infrastrutturali nel settore Parcheggi/P+R;
- adeguamenti di nodi e tratti stradali con interventi richiesti relativamente esigui;
- infrastrutture stradali realizzate principalmente nell'interesse di collegamenti locali, sostanzialmente irrilevanti per la rete globale;
- miglioramenti a livello locale dell'infrastruttura riservata ai trasporti pubblici su strada (p. es. delimitazione delle corsie dei bus, miglioramento della qualità delle fermate dei bus o della segnaletica dei mezzi di trasporto pubblici);
- miglioramento/adeguamento (ad es. a livello di tracciato, fermate, elettrificazione) delle reti dei bus nei grandi agglomerati;
- misure locali di riqualifica urbanistica e di incremento della sicurezza (categorie TGM e portata, zone 20/30 su strade di quartiere);
- bike sharing;
- adeguamento della segnaletica stradale.

Sono ammesse deroghe se le misure proposte s'inseriscono in un pacchetto di misure congruente che nel suo insieme esplica un effetto rilevante.

Le misure nel settore del traffico lento sono classificate come prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato solo in casi rari, ma in ogni caso quando i loro benefici hanno portata locale e quando non sono parte di una strategia.

Nei programmi d'agglomerato dove una parte importante delle prestazioni sono a carico dell'agglomerato (rapporto tra i costi Ae e A oltre il 50%) è stato adeguato l'ordine delle priorità delle prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato, classificando quelle A (Ae) come priorità B (Be).

3.7 Grado di avanzamento

Al momento dell'inoltro del programma d'agglomerato le misure devono aver raggiunto un determinato grado di avanzamento per poter essere sottoposte a un'analisi del rapporto costi/benefici ed essere iscritte nelle liste di priorità A o B. Nelle «Istruzioni del DATEC» sono specificati i requisiti riferiti al grado di avanzamento⁴. La Confederazione, sulla scorta dei documenti trasmessi, ha verificato i dati sullo stato di avanzamento delle misure forniti dagli agglomerati e all'occorrenza ha modificato il grado di priorità. Nel quadro degli accordi sul finanziamento gli agglomerati devono fornire la prova definitiva che le misure sono pronte per la realizzazione e che il loro finanziamento è assicurato.

3.8 Valutazione dei costi e dei benefici

3.8.1 Valutazione dei benefici delle misure

In una fase successiva, le rimanenti misure potenzialmente cofinanziabili sono state valutate secondo la procedura descritta nelle «Istruzioni del DATEC». Gli effetti, ovvero i benefici delle misure sono stati valutati in base ai quattro criteri di efficacia (CE; max. 3 punti per CE), specificati nelle «Istruzioni del DATEC»:

- CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto
- CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti
- CE 3: aumento della sicurezza del traffico
- CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

Nella valutazione si considerano i punti di forza e i punti deboli delle misure rispetto ai sotto-criteri specificati nelle «Istruzioni del DATEC» per ciascuno dei CE indicati sopra, e si assegna un punteggio a livello dei CE (da -1 punto «effetto negativo» a 3 punti «effetto significativo»).

Per tre tipologie di misure si effettua un confronto trasversale. Si tratta nello specifico delle seguenti misure:

- misure della categoria tram/strada;
- strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni;
- nuove fermate ferroviarie.

Per queste tipologie di misure, oltre alla valutazione fondata sui quattro CE si effettuano confronti incrociati fra tutti i programmi d'agglomerato portanti su criteri quantificabili aggiuntivi, analogamente a quanto avviene nell'esame dei programmi d'agglomerato di 1a generazione (cfr. cap. 3.10).

Alle misure delle categorie Gestione del traffico e Riqualifica urbanistica/sicurezza stradale come pure alle misure con costi contenuti nel settore del traffico lento raggruppate in pacchetti è riconosciuto un effetto in linea di massima positivo. Analogamente ai programmi d'agglomerato di 1a generazione, per garantire un rapporto costi/benefici buono o ottimo si effettua un benchmarking in modo da fissare un tetto massimo di costi (cfr. cap. 3.11).

3.8.2 Valutazione dei costi

Ai fini della valutazione, i costi - come nell'esame dei programmi d'agglomerato di 1a generazione - vengono suddivisi in cinque categorie principali e quattro categorie intermedie, e classificati in base a quattro categorie di grandezza degli agglomerati. La procedura è descritta di seguito.

⁴ Cfr. «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2a generazione» del 14 dicembre 2010, pag.51.

1a fase: definizione delle categorie di grandezza degli agglomerati

Gli agglomerati sono suddivisi nelle quattro seguenti categorie di grandezza.

	Numero degli abitanti	
Agglomerati grandi	>	250 000
Agglomerati medio-grandi	da 100 000 a	250 000
Agglomerati medio-piccoli	da 50 000 a	100 000
Agglomerati piccoli	<	50 000

Figura 1: Categorie di grandezza degli agglomerati

Diversamente da quanto avvenuto per i programmi di 1a generazione, per valutare le categorie di costo delle misure ci si è basati sul perimetro dell'UST, comprendente anche i settori degli agglomerati al di fuori dei confini nazionali.⁵

2a fase: classificazione dei costi secondo le diverse categorie di grandezza degli agglomerati

Per ciascuna categoria di grandezza degli agglomerati sono fissate nove categorie di costo, da molto bassi a molto elevati. Il limite è fissato in modo empirico sulla base delle misure previste nei programmi d'agglomerato, adottando la procedura descritta di seguito.

Per ciascuna categoria di grandezza, il valore soglia per i costi molto elevati è stato determinato sulla base delle dieci misure più dispendiose e mantenendo uno scaglionamento analogo a quello adottato per i programmi di 1a generazione. In tutte le categorie, i valori soglia sono aumentati di 1,2 volte.

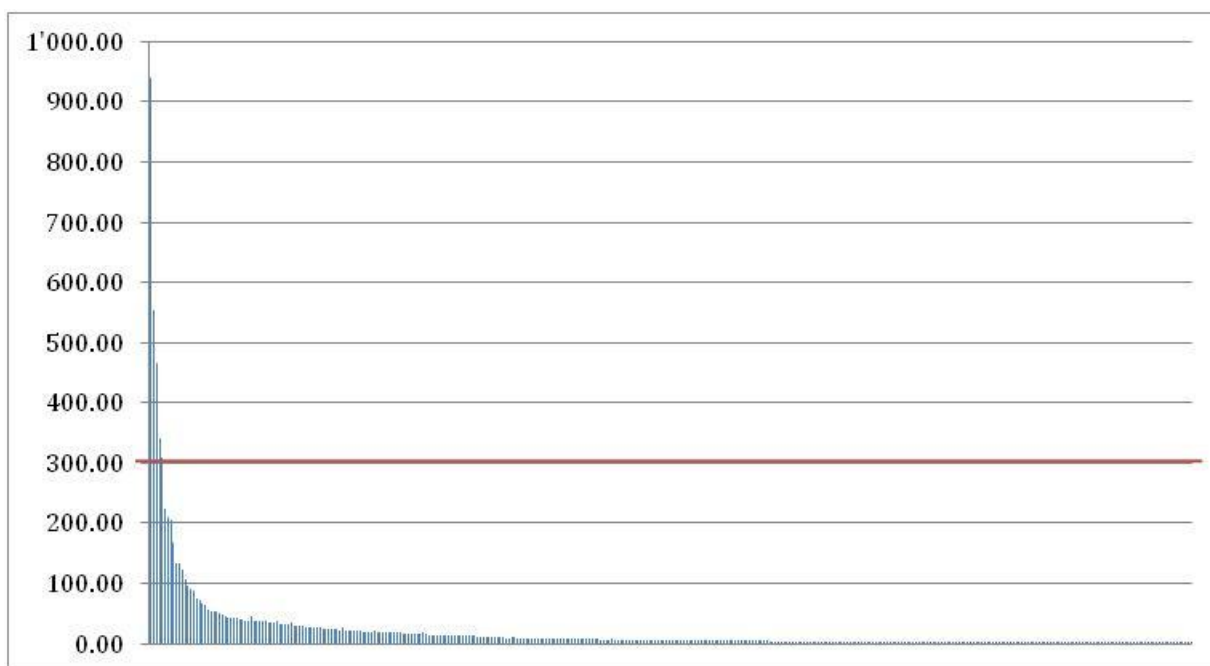


Figura 2: Valore soglia «costi molto elevati» per agglomerati grandi

⁵ Ad eccezione dell'agglomerato di Chiasso-Mendrisio, poiché la parte in territorio estero è molto più estesa di quella in territorio nazionale, e ciò distorcerebbe eccessivamente i dati.



Figura 3: Valore soglia «costi molto elevati» per agglomerati medio-grandi

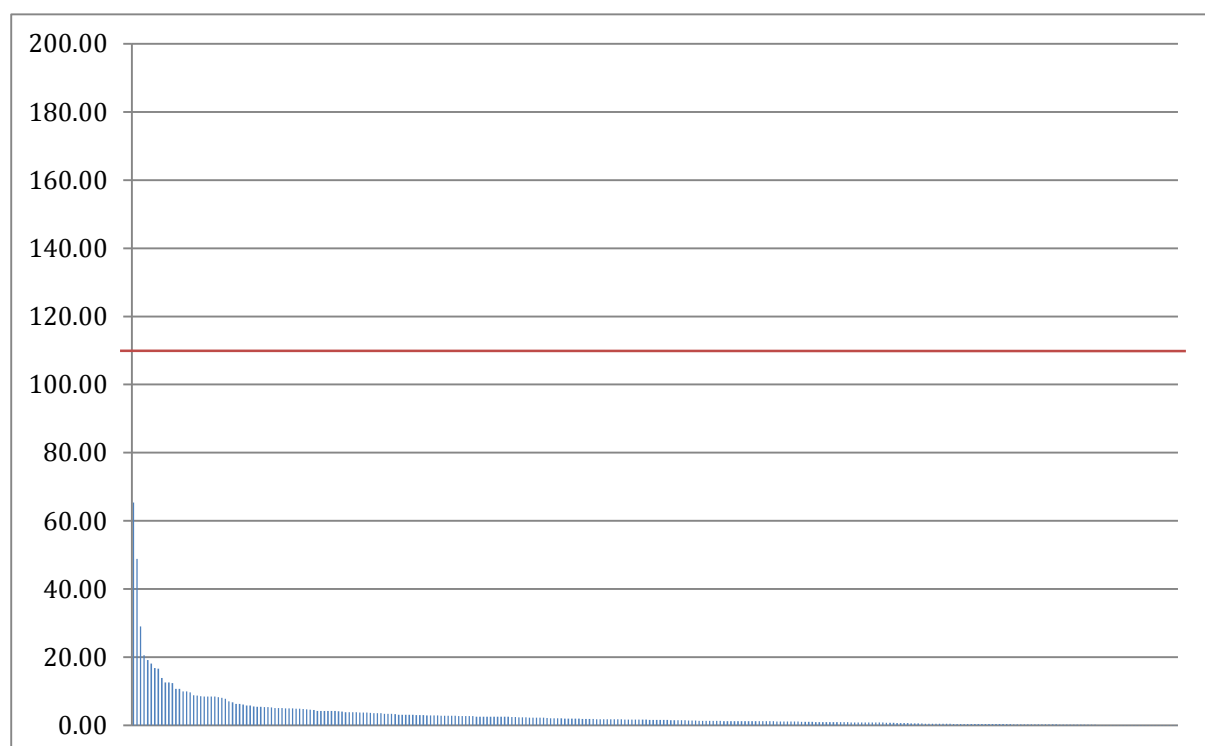


Figura 4: Valore soglia «costi molto elevati» per agglomerati medio-piccoli

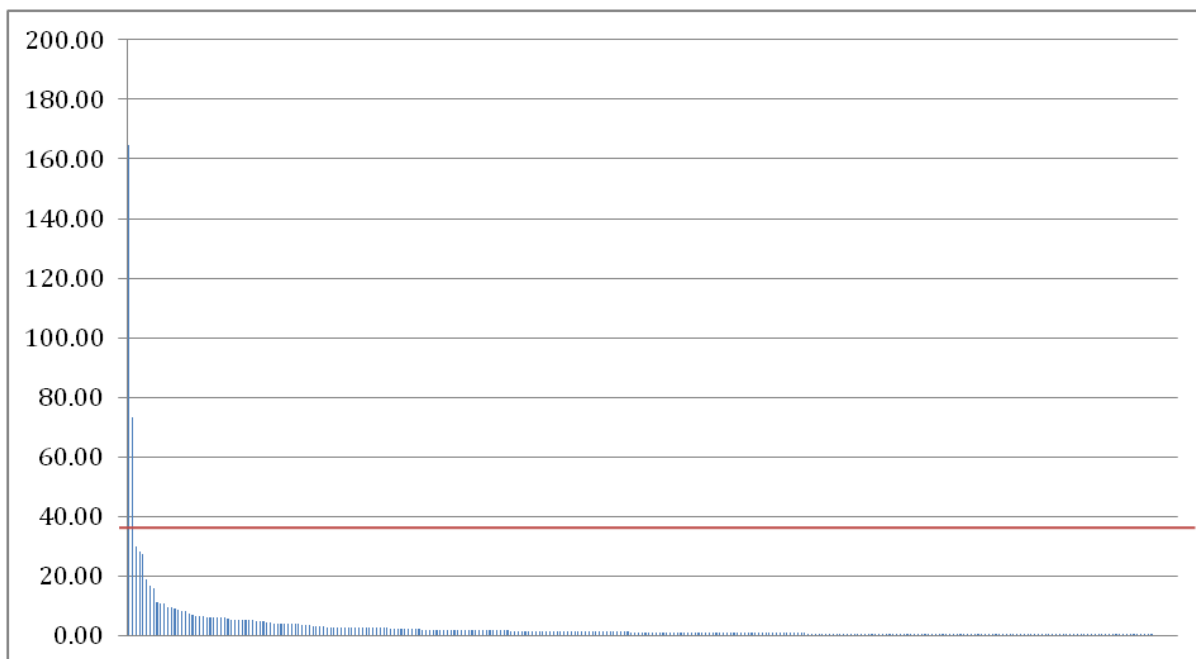


Figura 5: Valore soglia «costi molto elevati» per agglomerati piccoli e città isolate

Gli altri valori soglia delle categorie principali sono determinati in funzione del valore «costi molto elevati». Di volta in volta, il valore soglia seguente più basso corrisponde a circa un terzo del valore più elevato.

Nella Figura 6 sono schematizzati i valori soglia riferiti alle categorie di costi principali secondo la grandezza degli agglomerati.

Valore soglia in mio. CHF	Molto elevati	Elevati	Medi	Bassi	Molto bassi
Agglomerati grandi	>300	300-100	100-35	35-10	<10
Agglomerati medio-grandi	>180	180-60	60-20	20 -7	<7
Agglomerati medio-piccoli	>110	110-35	35-12	12-4	<4
Piccoli agglomerati	>35	35-12	12-4	4 -1	<1

Figura 6: Valori soglia riferiti alle categorie di costo secondo la grandezza degli agglomerati (in mio. CHF)

Per ciascuna categoria di costo indicata sopra viene operata un'ulteriore differenziazione in quattro categorie intermedie (applicando un margine di +/- 15 % sul valore soglia superiore e inferiore), per un totale di nove categorie di costo (cfr. Figura 7).

Categoria di costi in mio. CHF	Molto elevati	Da molto elevati a elevati	Elevati	Da medi a elevati	Medi	Da bassi a medi	Bassi	Da molto bassi a bassi	Molto bassi
Agglomerati grandi	> 345,0	345,0 – 255,0	255,0 – 115,0	115,0 – 85,0	85,0 – 40,25	40,25 – 29,75	29,75 – 11,5	11,5 – 8,5	< 8,50
Agglomerati medio-grandi	> 207,0	207,0 – 153,0	153,0 – 69,0	69,0 – 51,0	51,0 – 23,0	23,0 – 17,0	17,0 – 8,05	8,05 – 5,95	< 5,95
Agglomerati medio-piccoli	> 126,0	126,5 – 93,5	93,5 – 40,25	40,25 – 29,75	29,75 – 13,8	13,8 – 10,2	10,2 – 4,6	4,6 – 3,4	< 3,40
Piccoli agglomerati	> 40,0	40,25 – 29,75	29,75 – 13,8	13,8 – 10,2	10,2 – 4,6	4,6 – 3,4	3,4 – 1,15	1,15 – 0,85	< 0,85

Figura 7: Nove categorie di costi secondo la grandezza degli agglomerati (in mio. CHF)

3.8.3 Determinazione del rapporto costi/benefici

Alle misure in esame è attribuito uno dei seguenti rapporti costi/benefici:

- da buono a ottimo
- sufficiente
- insufficiente

Il rapporto costi/benefici è determinato in base ai punti-benefici assegnati e alla categoria di costi delle misure. Una misura comportante costi molto elevati deve totalizzare almeno otto punti-benefici per ottenere un rapporto costi/benefici «da buono a ottimo», mentre per una misura con costi bassi sono sufficienti cinque punti e per una misura con costi molto bassi bastano quattro punti per ottenere la stessa valutazione (rapporto costi/benefici «da buono a ottimo»). La Figura 8 esemplifica la determinazione del rapporto costi/benefici sulla base dei punti-benefici ottenuti e della categoria di costi.

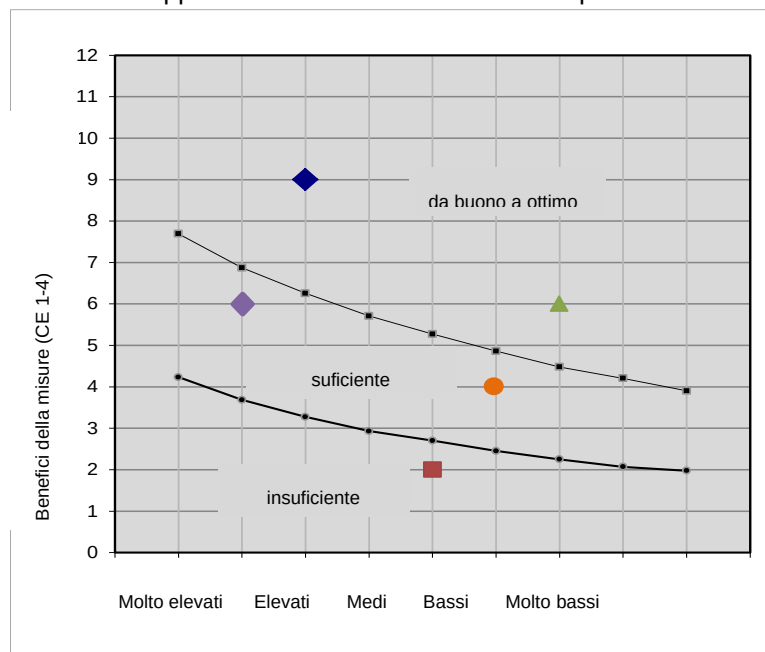


Figura 8: Determinazione del rapporto costi/benefici di singole misure in funzione della loro efficacia e della categoria di costo

3.9 Definizione dell'ordine di priorità secondo le liste A, B e C tenendo conto dei fattori «misure pronte per la realizzazione» e «finanziamento garantito»

In base al rapporto costi/benefici ottenuto, si definisce l'ordine di priorità delle misure da cofinanziare stabilendo se le misure sono pronte per essere realizzate e se il finanziamento è assicurato. Le misure classificate di priorità A devono soddisfare questi due requisiti (pronte per la realizzazione e finanziamento garantito) entro i successivi quattro anni, in modo che i lavori possano iniziare in questo orizzonte temporale.

In base all'inizio della fase di realizzazione, le misure sono assegnate a uno dei tre periodi predefiniti.

- Nella lista A rientrano le misure che presentano un rapporto costi/benefici da buono a ottimo e per le quali l'inizio dei lavori è previsto nel quadriennio 2015-2018.
- Nella lista B rientrano le misure che:
 - presentano un rapporto costi/benefici da buono a ottimo, ma è probabile che siano pronte per la realizzazione e abbiano un finanziamento garantito solo nel quadriennio successivo (2019-2022);
 - presentano un rapporto costi/benefici appena sufficiente, ma grazie al loro potenziale di ottimizzazione possono raggiungere un rapporto costi/benefici da buono a ottimo nella successiva valutazione.
- Tutte le altre misure sono classificate di priorità C. Si tratta di misure che presentano un rapporto costi/benefici o un grado di avanzamento insufficiente e che per questo motivo non consentono un esame approfondito degli effetti. Queste misure richiedono chiarimenti supplementari e una migliore concretizzazione e sono pertanto accantonate.

Rientrano in una categoria speciale le misure che la Confederazione giudica in linea di massima necessarie e per le quali riconosce l'esistenza di possibili soluzioni, ma che – nella forma proposta nel programma d'agglomerato – presentano un pessimo rapporto costi/benefici, o il cui grado di avanzamento non consente di inserirle nelle liste A o B, per esempio perché devono essere coordinate con le misure dell'orizzonte temporale C. Queste misure, che richiedono un notevole intervento di ottimizzazione, sono menzionate nel rapporto d'esame della Confederazione come misure di priorità C*

3.10 Confronti incrociati

Per alcune tipologie di misure la valutazione del rapporto costi/benefici in base ai quattro criteri di efficacia non fornisce risultati sufficientemente differenziati. Come nell'esame dei programmi d'agglomerato di 1a generazione vengono dunque utilizzati criteri complementari che consentono una valutazione più ampia e approfondita attraverso un confronto incrociato fra tutte le misure. Ci si è attenuti per quanto possibile alla procedura adottata nell'esame dei programmi di 1a generazione.

I confronti incrociati consentono una valutazione globale più coerente dei programmi d'agglomerato e i risultati che forniscono servono a verificare l'ordine di priorità delle misure (cfr. cap. 3.9). Si effettuano confronti incrociati per le misure seguenti:

- tram/strada (cfr. cap. 3.10.1);
- nuove fermate ferroviarie (cfr. cap. 3.10.2);
- strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni (cfr. cap. 3.10.3).

3.10.1 Confronti incrociati per la categoria tram/strada

Per una valutazione più differenziata dei progetti riguardanti tram e strade si utilizzano i quattro criteri complementari elencati di seguito. Per ogni criterio si assegnano da zero a tre punti.

Criterio complementare**Motivazione/spiegazione**

- Densità di abitanti e posti di lavoro (potenziale esistente)

Consente di stabilire il potenziale d'utenza, fattore decisivo per l'efficienza economica del progetto. In un bacino di 500 m su entrambi i lati dell'asse si determina il numero degli abitanti (CFP 2010) e dei posti di lavoro (CA 2008, con ponderazione di 0,5 dei posti di lavoro)⁶.

Scala	di	Potenziale d'utenza
0 punti		< 5 000 persone all'interno del perimetro
1 punto		da 5 000 a 10 000 persone all'interno del perimetro
2 punti		da 10 000 a 20 000 persone all'interno del perimetro
3 punti		> 20 000 persone all'interno del perimetro

Figura 9: Scala di densità

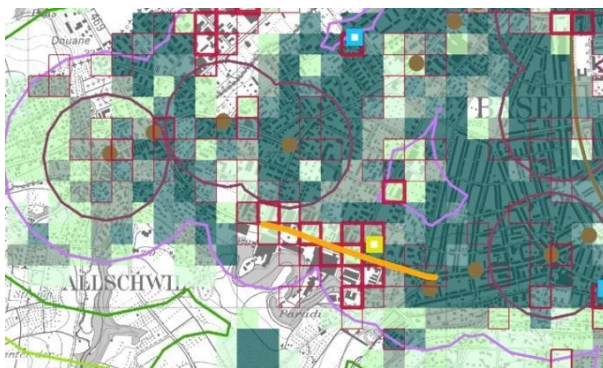


Figura 10: Carta dei confronti incrociati per la categoria Tram

Le valutazioni quantitative SIG sono sottoposte a verifica qualitativa con l'ausilio di apposite carte. Nella valutazione si considerano anche i grandi generatori di traffico esistenti nel perimetro esaminato.

- Utilizzazione delle linee di TP esistenti 2025/30 (attuale frequenza delle corse)

I fattori decisivi per l'efficienza economica di un tram sono il potenziale di utenza (densità del contesto urbano esistente) e l'effettiva utilizzazione dei TP sui rispettivi assi. In mancanza di dati sistematici e attendibili relativi alla domanda su singole tratte di bus, si estrapola il grado di utilizzo sulla base della frequenza delle corse sulle linee attualmente⁷ operative sui corrispondenti collegamenti di trasporto. Per questo ci si basa sul numero di coppie di corse durante l'ora di punta del mattino. Nei casi in cui una tratta è servita da più linee, esse sono state sommate. In mancanza di informazioni pertinenti, la grandezza dei veicoli costituisce un dato trascurabile.

⁶ Per le misure ubicate (in parte) all'estero la densità della popolazione è stata ricavata da una banca dati sovranazionale dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA), che adotta una risoluzione di 100 m come nei dati dell'UST. Mancando una banca dati equivalente per i posti di lavoro, all'estero sono state applicate le densità dei posti di lavoro delle singole categorie di copertura del suolo in Svizzera (CORINE).

⁷ L'idea del criterio complementare è determinare la frequenza futura, sulla quale non sono di regola disponibili dati. Trattandosi in definitiva di linee di bus sostituite o sgravate dalla nuova linea tranviaria, non si può ipotizzare un'intensificazione delle corse.

*Criterio
complementar
e* *Motivazione/spiegazione*

Scala	di	Frequenza attuale
0 punti		Frequenza > a 10 minuti
1 punto		Frequenza ogni 10-5 minuti
2 punti		Frequenza ogni 5-3,5 minuti
3 punti		Frequenza ogni 3,5 minuti

**Figura
11:**

- Ruolo del progetto come motore di sviluppo nelle aree centrali (aree di sviluppo lavorative e abitative)

Una linea di tram può dare un impulso decisivo allo sviluppo di un insediamento. Questo criterio aggiuntivo consente di determinarne il potenziale effetto. Nella valutazione si considera dunque a grandi linee il potenziale di utenza futuro (efficienza economica).

Attualmente non sono disponibili previsioni sulla ripartizione futura degli abitanti e dei posti di lavoro nella griglia degli ettari. I poli di sviluppo nella zona della linea tranviaria⁸ sono invece valutati in parti uguali in base alla loro grandezza, alla centralità della loro ubicazione e alle modalità di utilizzo.

I vincoli (p. es. inserimento nel piano direttore) e l'apprezzamento dell'ubicazione dei poli di sviluppo in sede di esame del programma d'agglomerato costituiscono un fattore di ponderazione del risultato della valutazione di cui sopra. Il punteggio ottenuto è normalizzato e arrotondato in funzione di una scala da 0 a 3.
- Effetti di rete nel sistema TP (collegamento con la ferrovia e la rete capillare)

Un beneficio considerevole di una linea di tram nuova o più lunga può derivare da collegamenti ottimizzati dei vettori di trasporto pubblici e in particolare dal collegamento con la ferrovia regionale celere, ma anche dal collegamento con la rete capillare (tram e bus). La valutazione poggia sulle previsioni riguardanti la futura rete delle linee di TP contenute nei programmi d'agglomerato.

⁸ Due misure chiamano in causa non uno, bensì due poli di sviluppo. Si tiene dunque conto di entrambe le valutazioni

Scala di punteggio					
Ferrovia regionale celere / Traffico a lunga percorrenza					
		Nessuna fermata ferroviaria	1 linea ferroviaria non ottimale	1 linea ferroviaria ottimale / più linee non	Più linee ferroviarie e ottimali
Rete capillare	P.	0	1	2	3
Collegamenti intensi con diverse linee cittadine	3	2	3	3	3
Collegamenti con una linea cittadina	2	1	2	3	3
Collegamenti di base	1	0	1	2	3
Nessun	0	0	0	1	2

Figura 12: Scala dei collegamenti con la ferrovia e la rete capillare

Sommando i quattro criteri complementari si ottiene un punteggio (da 0 a 12) che indica i benefici di una misura. I costi sono suddivisi in nove categorie, da 1 (molto elevati) a 9 (molto bassi), secondo la grandezza degli agglomerati (cfr. cap. 3.8.2).

Il rapporto costi/benefici delle misure oggetto di un confronto trasversale si ricava moltiplicando i rispettivi benefici (punteggio da 0 a 12) per la corrispondente categoria di costi (1-9); esso si situa dunque tra 0 e 108 punti.

3.10.2 Confronti incrociati per la categoria Nuove fermate ferroviarie

Per una valutazione più differenziata di nuove fermate ferroviarie si utilizzano i quattro criteri complementari elencati di seguito. Per ogni criterio si assegnano da zero a tre punti.

<i>Criterio complementare</i>	<i>Motivazione/spiegazione</i>
1. Densità di abitanti e posti di lavoro (potenziale esistente)	Consente di stabilire il potenziale d'utenza (abitanti e posti di lavoro) della nuova fermata, fattore decisivo per l'efficienza economica del progetto. Ci si avvale a questo scopo di una valutazione SIG degli abitanti (CFP 2010) e dei posti di lavoro (CA 2008, con ponderazione di 0,5 dei posti di lavoro) in un raggio di 750 m intorno alla fermata ^{9,10}

⁹ Il raggio considerato è stato allargato rispetto al processo di esame di 1a generazione (da 500 a 750 m) per allinearsi al metodo basato sul livello di qualità dei TP. Di conseguenza, anche i valori soglia per l'assegnazione del punteggio sono stati aumentati di 2,25 volte rispetto all'esame dei programmi di 1a generazione. Questo fattore corrisponde all'aumento proporzionale della superficie.

¹⁰ Per le misure ubicate (in parte) all'estero la densità della popolazione è stata ricavata da una banca dati sovranazionale dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA), che adotta una risoluzione di 100 m come nei dati dell'UST. Mancando una banca dati equivalente per i posti di lavoro, all'estero sono state applicate le densità dei posti di lavoro delle singole categorie di copertura del suolo in Svizzera (CORINE).

Scala di punteggio	Potenziale d'utenza
0 punti	< 1 350 persone
1 punto	da 1 350 a 5 000 persone
2 punti	da 5 000 a 14 600 persone
3 punti	> 14 600 persone

Figura 13: Scala degli abitanti e dei posti di lavoro (scala simile al processo di esame di 1a generazione, adeguata in proporzione alla superficie)

Se una nuova fermata interessa il bacino d'utenza di una fermata esistente, se ne tiene conto includendo nel calcolo unicamente gli abitanti e i posti di lavoro supplementari serviti dalla nuova fermata.

Le valutazioni quantitative SIG sono sottoposte a verifica qualitativa con l'ausilio di apposite carte. Nella valutazione si considerano anche i grandi generatori di traffico esistenti nel perimetro esaminato.

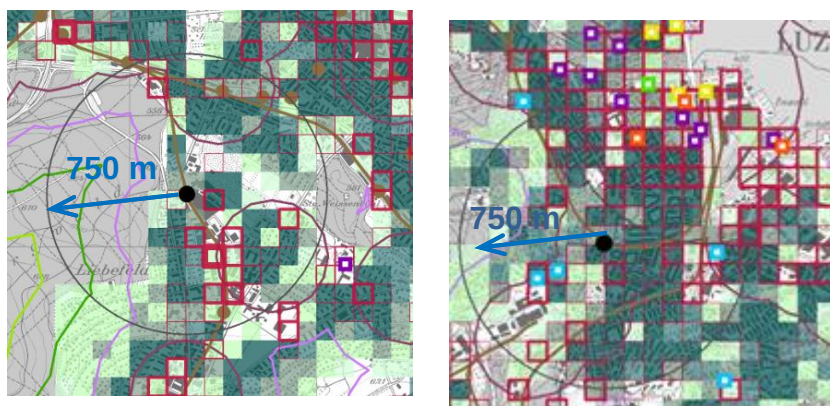


Figura 14: Carte dei confronti incrociati per la categoria Nuove fermate

2. Ruolo del progetto come motore di sviluppo (aree di sviluppo lavorative e abitative)

Una nuova fermata ferroviaria può dare un impulso decisivo allo sviluppo di un insediamento. Questo criterio aggiuntivo consente di determinarne il potenziale effetto. Nella valutazione si considera dunque a grandi linee il potenziale di utenza futuro (efficienza economica).

Non sono disponibili previsioni sulla ripartizione futura degli abitanti e dei posti di lavoro nella griglia degli ettari. Ci si basa dunque sulla valutazione dei poli di sviluppo nel bacino d'utenza della fermata¹¹, che vengono giudicati in parti uguali in base alla loro grandezza, alla centralità della loro ubicazione e alle modalità di utilizzo.

I vincoli (p. es. inserimento nel piano direttore) e l'apprezzamento dell'ubicazione del polo di sviluppo in sede d'esame del programma d'agglomerato costituiscono un fattore di ponderazione del risultato della valutazione di cui sopra. Il punteggio ottenuto è normalizzato e arrotondato in funzione di una scala da 0 a 3.

3. Frequenza prevista dei collegamenti

La frequenza dei collegamenti di una fermata è un altro criterio complementare decisivo per determinare i benefici di un progetto. I dati utili in tal senso sono ricavati dai programmi d'agglomerato.

¹¹ Non figurano misure che interessano più di un polo di sviluppo.

Criterio complementare **Motivazione/spiegazione**

Scala di punteggio	Frequenza dei collegamenti
0 punti	< 12 coppie di corse al giorno
1 punto	ogni 60 minuti
2 punti	ogni 30 minuti
3 punti	ogni 15 minuti

Figura 15: Scala della frequenza dei collegamenti

4. Collegamenti con la rete capillare dei TP e con il traffico lento (TL)

La qualità dei collegamenti di una fermata della ferrovia regionale celere con la rete capillare dei TP (rete di tram e bus) e con il traffico lento aumenta ulteriormente i benefici nel progetto.

Scala di punteggio		Rete capillare dei TP			
		Nessun collegamento	Collegamenti di base	Collegamenti con la linea cittadina principale	Collegamenti intensi con (più) linee cittadine principali
Collegamenti con un asse del TL		0	0	1	3
Collegamenti con diversi assi del TL		0	1	2	3

Figura 16: Scala dei collegamenti con la rete capillare e il TL

Sommando i quattro criteri complementari si ottiene un punteggio (da 0 a 12) che indica i benefici di una misura. I costi sono suddivisi in nove categorie, da 1 (molto elevati) a 9 (molto bassi), secondo la grandezza degli agglomerati (cfr. cap. 3.8.2).

Il rapporto costi/benefici delle misure oggetto di un confronto trasversale si ricava moltiplicando i rispettivi benefici (punteggio da 0 a 12) per la corrispondente categoria di costi (1-9); esso si situa dunque tra 0 e 108 punti.

3.10.3 Confronti incrociati per la categoria Strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni

Per una valutazione più differenziata dei progetti riguardanti nuove strade, di regola strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni, si determina principalmente l'effetto di decongestionamento. A questo scopo ci si avvale di tre criteri complementari. Per ogni criterio si assegnano da zero a tre punti.

Criterio complementare **Motivazione/spiegazione**

1. Traffico giornaliero medio (TGM) 2025/30

La densità di traffico attesa in futuro sulle strade che si desidera decongestionare (stato di riferimento senza l'attuazione della misura) è un primo fattore utile per determinare l'effetto di decongestionamento conseguibile con una misura. I dati sulla densità del traffico sono forniti dagli agglomerati. Se non disponibili, si riprendono singolarmente i dati del modello di traffico del DATEC.

Criterio complementare **Motivazione/spiegazione**

Scala di punteggio	TGM
0 punti	< 10 000 veicoli al giorno
1 punto	da 10 000 a 18 000 veicoli al giorno
2 punti	da 18 000 a 22 000 veicoli al giorno
3 punti	> 22 000 veicoli al giorno

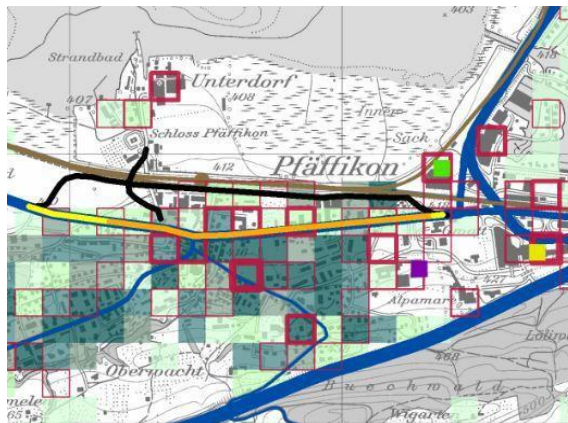
Figura 17: Scala del TGM (sulla strada da decongestionare)**2. Portata**

Per capire la portata si determinano gli abitanti (CFP 2010) e i posti di lavoro (CA 2008, con ponderazione di 0,5 dei posti di lavoro) in un corridoio di 100 m su entrambi i lati della strada da decongestionare¹². Non sono disponibili previsioni sulla ripartizione futura degli abitanti e dei posti di lavoro nella griglia degli ettari.

Scala di punteggio	Portata
0 punti	< 500 persone interessate
1 punto	da 500 a 1 500 persone interessate
2 punti	da 1 500 a 2 500 persone interessate
3 punti	> 2 500 persone interessate

Figura 18: Scala della portata

Le valutazioni quantitative SIG sono sottoposte a verifica qualitativa con l'ausilio di apposite carte.

**Figura 19: Carta dei confronti incrociati per la categoria Nuove strade****3. Riduzione del TGM**

Il decongestionamento della strada considerata nel primo criterio complementare è determinato in base al fattore del carico veicolare con e senza circonvallazione. I dati sul carico veicolare sono forniti dagli agglomerati. Se non disponibili, si riprendono singolarmente i dati del modello di traffico del DATEC. Si prende in considerazione il tratto più decongestionato.

¹² Per le misure ubicate (in parte) all'estero la densità della popolazione è stata ricavata da una banca dati sovranazionale dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA), che adotta una risoluzione di 100 m come nei dati dell'UST. Mancando una banca dati equivalente per i posti di lavoro, all'estero sono state applicate le densità dei posti di lavoro delle singole categorie di copertura del suolo in Svizzera (CORINE).

Criterio complementare *Motivazione/spiegazione*

Scala di punteggio	Riduzione del TGM
0 punti	< 20%
1 punto	20 – 30%
2 punti	30 – 50%
3 punti	> 50%

Figura 20: Scala della riduzione del TGM

I tre criteri supplementari carico del TGM 2025/30, portata e riduzione del TGM forniscono nel loro insieme l'effetto di alleggerimento della nuova strada di decongestionamento/circonvallazione.

Per completare la valutazione si considerano altri quattro aspetti aggiuntivi, cui è assegnato al massimo un punto ciascuno, per un totale di al massimo tre punti:

- asse importante per i TP: decongestionamento di una strada sulla quale circolano una o più linee di TP con una frequenza che cade almeno ogni quarto d'ora;
- insediamento da proteggere: decongestionamento di una strada che attraversa o costeggia un insediamento da proteggere iscritto nell'inventario ISOS;
- provvedimenti per la separazione dei modi di trasporto strada/ferrovia: decongestionamento di una strada che sul tratto interessato presenta uno o più passaggi a livello ferroviari;
- collegamenti con un polo di sviluppo strategico di cui è fatta menzione almeno nel programma d'agglomerato e che è stato valutato positivamente in sede d'esame.

Sommando i quattro criteri complementari si ottiene un punteggio (da 0 a 12) che indica i benefici di una misura. I costi sono suddivisi in nove categorie, da 1 (molto elevati) a 9 (molto bassi), secondo la grandezza degli agglomerati (cfr. cap. 3.8.2).

Il rapporto costi/benefici delle misure oggetto di un confronto trasversale si ricava moltiplicando i rispettivi benefici (punteggio da 0 a 12) per la corrispondente categoria di costi (1-9); esso si situa dunque tra 0 e 108 punti.

3.10.4 Rapporto costi/benefici risultante dal confronto incrociato

Più alto è il punteggio ottenuto moltiplicando i punti-benefici e la categoria di costi (cfr. cap. 3.10.1, 3.10.2 e 3.10.3), migliore sarà il rapporto costi/benefici risultante dal confronto incrociato. La classificazione del rapporto costi/benefici (mediocre, insufficiente, sufficiente e da buono a ottimo) si basa sui risultati dei confronti incrociati e sui fondi disponibili nel fondo infrastrutturale. Si riprendono gli stessi valori soglia dell'esame di 1a generazione. La classificazione del rapporto costi/benefici è uguale per tutti i confronti trasversali e tutti i tipi di misure (cfr. fig. 21).

Rosso	0-19: rapporto costi/benefici mediocre
Arancione	20-29: rapporto costi/benefici insufficiente
Giallo	30-39: rapporto costi/benefici sufficiente
Bianco	da 40: rapporto costi/benefici da buono a ottimo

Figura 21: Scala del rapporto costi/benefici ricavato dal punteggio assegnato alle misure nel confronto trasversale**3.10.5 Verifica dell'ordine di priorità delle misure in base ai confronti incrociati**

Tutte le misure sono valutate in base ai quattro criteri di efficacia. Ciò consente alla Confederazione di definire un primo ordine di priorità delle misure. I risultati dei confronti incrociati servono a verificare questa prioritizzazione iniziale e se necessario a modificarla.

Basandosi sui risultati del rapporto costi/benefici delle singole misure si esamina l'ordine di priorità (A, B o C) e all'occorrenza lo si adegua. Ciò avviene in un processo a tappe.

1a fase: priorizzazione delle misure in base al rapporto costi/benefici risultante dai confronti incrociati

In base al rapporto costi/benefici delle singole misure risultante dal confronto trasversale si può definire un primo ordine di priorità.

Punteggio	Priorità del PA	Ordine di priorità della Confederazione
Rapporto costi/benefici da buono a ottimo	A ~	A
	B ~	B
Rapporto costi/benefici sufficiente	A ~	B
	B ~	B
Rapporto costi/benefici insufficiente o mediocre	A ~	C
	B ~	C

Figura 22: Metodo per definire l'ordine di priorità in base al rapporto costi/benefici

2a fase: adeguamento dell'ordine di priorità delle misure in base all'entità dei benefici

In sede di esame, alle misure che per motivi urbanistici o topografici raggiungono costi molto elevati non può essere attribuito un rapporto costi/benefici da buono a ottimo¹³. Dato che l'obiettivo fra gli altri del fondo infrastrutturale è sostenere progetti difficilmente finanziabili, dette misure non devono essere scartate a priori dal cofinanziamento della Confederazione. Pertanto, a queste misure può essere attribuita una priorità più elevata nonostante il loro rapporto costi/benefici insufficiente o appena sufficiente, se garantiscono benefici assoluti elevati o molto elevati (8-12 punti).

3a fase: verifica dell'ordine di priorità delle misure risultante dal confronto trasversale e dell'ordine di priorità basato sui criteri di efficacia

Si tratta in questa fase di confrontare l'ordine di priorità formulato inizialmente, sulla base della valutazione fondata sui quattro criteri d'efficacia, con l'ordine di priorità risultante dai confronti incrociati, per giungere in questo modo a una priorizzazione definitiva. In questa fase entrano in linea di conto argomentazioni supplementari¹⁴ che non erano state contemplate nei confronti incrociati.

3.11 Benchmarking

Per tre tipi di misure l'effetto riscontrato è in linea di massima positivo, a condizione che le misure proposte siano opportunamente elaborate nello scenario auspicato e nelle pertinenti strategie. Si tratta perlopiù di misure nel settore del traffico lento relativamente poco costose e riunite in pacchetti, di misure di gestione del traffico, di misure di riqualifica urbanistica e di misure per aumentare la sicurezza dei trasporti (in particolare fondate su strategie progettuali e di esercizio). Per queste misure si effettua un benchmarking che consente di fissare un tetto massimo dei costi assicurando in questo modo un rapporto costi/benefici da buono a ottimo.

¹³ Se una misura dispendiosa totalizza il punteggio massimo (12 punti-beneficio) ed è moltiplicata per la categoria di costi più elevata (1), essa ottiene un rapporto costi/benefici insoddisfacente pari a 12.

¹⁴ Per le tratte dei tram, un'argomentazione supplementare può essere ad esempio un miglior collegamento con i grandi generatori di traffico esistenti, argomentazione non contemplata nelle valutazioni quantitative dei confronti incrociati.

3.11.1 Traffico lento (misure e pacchetti di misure di portata limitata)

Scopo del benchmarking

Per singole misure di notevole portata nel settore del traffico lento si determina il rapporto costi/benefici come per tutte le altre misure finanziabili e sulla base del risultato ottenuto si effettua una prioritizzazione delle misure. Per le misure di piccola entità nel settore del traffico lento la procedura è diversa, e prevede l'utilizzo del benchmark Traffico lento.

Le misure per il traffico lento di portata limitata (costi indicati non indicizzati inferiori a 4 mio. di franchi, sotto la soglia di 1 mio. di franchi per sottopassaggi, passerelle, ponti e parcheggi) vengono raggruppate in due pacchetti di misure, uno per l'orizzonte temporale 2015-2018 (lista A), uno per l'orizzonte 2019-2022 (lista B). Spesso le misure sono riunite in pacchetti già nei rispettivi programmi d'agglomerato. Dove ciò non sia fatto, vi provvede la Confederazione (cfr. anche cap. 3.3). I costi associati alle misure contenute in questi pacchetti variano notevolmente fra gli agglomerati. Il benchmarking consente dunque di definire, in funzione della grandezza degli agglomerati, un tetto massimo per i costi cofinanziati dalla Confederazione per le misure di portata limitata nel traffico lento.

Definizione del benchmarking

Per cominciare si stabilisce un valore indicativo medio dei costi.

- Per ogni agglomerato si calcolano i costi dei pacchetti di misure nel benchmark Traffico lento e i costi delle singole misure del traffico lento.
- Per tutte le misure nel settore del traffico lento si calcolano poi i costi medi pro capite (per abitante nazionale, con una ponderazione del numero dei posti di lavoro pari a 0,5), differenziati in base alla grandezza degli agglomerati. Si considerano a tal fine sia le singole misure del traffico lento sia le misure contemplate nel benchmark Traffico lento. I corrispondenti valori arrotondati ammontano a:

agglomerati grandi	110 CHF
agglomerati medio-grandi	220 CHF
agglomerati medio-piccoli	220 CHF
agglomerati piccoli	330 CHF

Nel benchmark Traffico lento, agli agglomerati di piccole dimensioni è attribuita in questo modo un'«aliquota pro capite» nettamente superiore rispetto agli agglomerati più grandi. Questo in considerazione del fatto che negli agglomerati più piccoli le misure tese a migliorare il traffico lento comportano in media costi pro capite di molto superiori a quelli derivanti in agglomerati grandi.

- Sulla base di questa aliquota pro capite si determina un valore indicativo medio per ogni agglomerato. L'aliquota pro capite indicata sopra è moltiplicata per i seguenti fattori:
 - somma degli abitanti nazionali e del numero di posti di lavoro ponderati a 0,5;
 - quota delle misure nel benchmark Traffico lento rispetto ai costi complessivi delle misure nel traffico lento.

Il valore indicativo medio tiene così conto dell'entità dei costi per singole misure di notevole portata nel traffico lento. Maggiore è la loro quota, maggiore sarà la riduzione dei costi computabili per il benchmark Traffico lento. In questo modo si evita di penalizzare gli agglomerati con una quota ridotta di singole misure nel traffico lento o, altrimenti detto, di avvantaggiare quelli che propongono singole misure di notevole portata in questo settore.

In una fase successiva si considera anche l'effetto che un programma d'agglomerato persegue contestualmente al criterio «Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico» (CE 1.1). A tal fine, il valore indicativo medio dei costi è moltiplicato per i seguenti fattori.

Punteggio ottenuto in CE 1.1: miglioramento del traffico pedo- nale e ciclistico	Fattore
-1	0.0
0	0.5
1	1.0
2	1.5
3	2.0

Figura 23 Scala dei fattori corrispondenti al CE 1.1

In questo modo si calcola il valore indicativo ponderato dei costi.

In una terza fase si calcola, per ciascun programma d'agglomerato, in che misura tagliare l'importo cofinanziato dalla Confederazione per le misure nel benchmark Traffico lento. Questo taglio corrisponde alla differenza fra il valore indicativo ponderato dei costi e i costi delle misure di piccola entità nel benchmark Traffico lento per i quali l'agglomerato ha richiesto un cofinanziamento.

Se vi è la necessità di tagliare questo importo, il decurtamento avviene in parti percentualmente uguali sui pacchetti di misure della lista A e quelli della lista B. Le misure del pacchetto classificato di priorità A che non sono cofinanziate sono declassate a priorità B per un'ottimizzazione dei costi o una nuova prioritizzazione, mantenendo invariato il tetto massimo dei costi. È importante accertarsi che l'efficacia del pacchetto di misure non sia compromesso.

I risultati del benchmark Traffico lento sono riportati nell'allegato 6.

3.11.2 Gestione del traffico

Scopo del benchmarking

Le misure di gestione del traffico contemplate nei singoli programmi d'agglomerato comprendono diverse misure tese a migliorare la fluidità del traffico. Si tratta di misure operative di controllo del traffico (p. es. prioritizzazione dei TP ai semafori, dosaggio o gestione degli ingorghi), come anche di misure costruttive portanti sulla struttura (p. es. adeguamento di nodi intermodali e realizzazione di corsie per gli autobus).

Queste misure generano livelli di costo molto divergenti. Il benchmarking consente di fissare un tetto massimo per i costi cofinanziati dalla Confederazione. Se si sfiora il tetto massimo, l'importo in eccedenza è a carico degli agglomerati. È il caso per esempio delle misure che implicano interventi costruttivi di notevole entità. Gli agglomerati possono ovviarvi ottimizzando le misure e sfruttando maggiormente i margini di manovra nel sistema di gestione del traffico. È importante accertarsi che l'efficacia delle misure non sia compromesso.

Categorizzazione delle misure di gestione del traffico

Le misure di gestione del traffico sono ripartite in tre categorie in base alle loro caratteristiche. In questo modo si presta attenzione al carattere specifico di ognuna di esse:

- gestione del traffico lungo assi di trasporto;
- gestione puntuale del traffico in corrispondenza di snodi;
- gestione capillare del traffico.

Definizione del benchmark

Il benchmark Gestione del traffico si ricava in funzione del numero delle persone interessate e dei contributi massimi pro capite (per persona interessata). Entrano in linea di conto gli abitanti e i posti di lavoro all'interno del perimetro considerato dalla misura, nonché gli utenti della strada che traggono benefici diretti dalla misura (TIM, TP).

L'approccio segue questa traccia:

- Si definisce un valore indicativo corrispondente all'importo cofinanziato di una misura per persona interessata. A seconda della misura gli interessati possono essere gli abitanti e i posti di lavoro o anche gli utenti della strada.
- Per ogni misura si mettono a confronto i costi inseriti e indicizzati e il valore indicativo. Se il valore indicativo supera i costi della misura, non vi è la necessità di tagliare i costi, se invece è inferiore, l'importo cofinanziato dalla Confederazione è opportunamente ridotto.

Per definire la portata delle misure si procede in questo modo¹⁵:

- misure lungo gli assi: abitanti (CFP 2010) e posti di lavoro (CA 2008, con posti di lavoro ponderati di 0,5) all'interno del perimetro considerato nella misura e utenti della strada (TMP, TP) sulla strada in esame;
- misure puntuali: abitanti (CFP 2010) e posti di lavoro (CA 2008, con posti di lavoro ponderati di 0,5) all'interno del perimetro considerato nella misura e utenti della strada (TMP, TP) sullo snodo interessato (raggio di 100 m);
- gestione capillare del traffico: abitanti (CFP 2010) e posti di lavoro (CA 2008, con posti di lavoro ponderati di 0,5) all'interno del perimetro considerato nella misura capillare, che può all'occorrenza includere anche interi Comuni o regioni di un agglomerato. Nelle misure capillari, gli abitanti e i posti di lavoro all'interno del perimetro della misura corrispondono anche agli utenti della strada (TMP, TP) che traggono beneficio dalla misura.

Il valore indicativo per persona interessata riferito alle diverse categorie è adeguato rispetto a quanto estrapolato per i programmi di 1a generazione, poiché il collettivo delle persone interessate diverge da quello di 1a generazione. Di regola non si considerano più gli abitanti e i posti di lavoro di interi Comuni, bensì i diretti interessati:

- gestione del traffico lungo assi di trasporto: 400 CHF per persona interessata;
- gestione puntuale del traffico in corrispondenza di snodi: 150 CHF per persona interessata;
- gestione capillare del traffico: 600 CHF per persona interessata.

L'importo dei contributi per le tre sottocategorie è definito in base alle misure esaminate, alle loro caratteristiche e ai tagli dei costi che ne derivano.

I risultati del benchmark Gestione del traffico sono riportati nell'allegato 7.

3.11.3 Misure di riqualifica urbanistica e miglioramento della sicurezza dei trasporti

Scopo del benchmarking

Le misure di riqualifica urbanistica sono parte integrante della maggior parte dei programmi d'agglomerato: esse concorrono non solo a migliorare il sistema dei trasporti (esercizio), ma anche a riqualificare gli spazi pubblici e migliorare la qualità del soggiorno e della sicurezza dei trasporti. Le misure per le quali è richiesto un cofinanziamento si differenziano anche notevolmente per la situazione trattata e la portata degli interventi. Servendosi di un benchmark, la Confederazione vuole garantire una base unitaria di valutazione e assegnazione dei contributi per tutte le misure di riqualifica. Il benchmark segue la logica del rapporto costi/benefici. In quest'ottica sono da cofinanziare le misure che, in base al carico veicolare e al numero delle persone interessate, prospettano benefici elevati. L'importo cofinanziato rispecchia un livello di costi ordinario che esclude soluzioni troppo dispendiose.

¹⁵ Per le misure ubicate (in parte) all'estero la densità della popolazione è stata ricavata da una banca dati sovranazionale dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA), che adotta una risoluzione di 100 m come nei dati dell'UST. Mancando una banca dati equivalente per i posti di lavoro, all'estero sono state applicate le densità dei posti di lavoro delle singole categorie di copertura del suolo in Svizzera (CORINE).

Valutazione dei benefici e diritto al contributo

Il diritto al finanziamento è valutato sulla scorta di due criteri.

1. Traffico giornaliero medio (TGM)¹⁶ 2025/30

Il carico veicolare futuro atteso nel periodo di riferimento 2025/30 sul tratto considerato, lungo il quale è attuata la strategia progettuale e di esercizio, è un primo fattore decisivo per determinare l'effetto conseguibile con un progetto.

Scala	TGM
Categoria 1	< 10 000 veicoli al giorno
Categoria 2	10 000 – 15 000 veicoli al giorno
Categoria 3	> 15 000 veicoli al giorno

Figura 24: Scala del TGM

I dati sul traffico sono stati estrapolati dai dati forniti dagli agglomerati. Dove mancanti, sono stati ripresi i dati del modello di traffico del DATEC.

2. Portata

Per stabilire la portata delle misure ci si serve di una valutazione SIG per determinare il numero di abitanti (CFP 2010) e di posti di lavoro (CA 2008, posti di lavoro ponderati di 0,5) nei seguenti perimetri¹⁷:

- attraversamento di località o assi cittadini: fascia larga 100 m su entrambi i lati dell'asse stradale;
- piazze: un raggio di 100 m dal centro alla piazza;
- quartieri: all'interno del perimetro dell'area.

Non sono disponibili previsioni sulla ripartizione futura degli abitanti e dei posti di lavoro nella griglia degli ettari.

Scala (Attraversamento di località, quartieri)	Portata
Piccola	< 500 abitanti/posti di lavoro
Media	500 – 1 000 abitanti/posti di lavoro
Grande	> 1 000 abitanti/posti di lavoro

Figura 25: Scala della portata (attraversamento di località, quartieri)

La maggiore estensione degli spazi pubblici nelle piazze fa sì che il numero degli abitanti e dei posti di lavoro entro il perimetro considerato sia di regola inferiore. Per le piazze si applica dunque una scala diversa.

Scala (piazze)	Portata
Piccola	< 100 abitanti/posti di lavoro
Media	100 – 1 000 abitanti/posti di lavoro
Grande	> 1 000 abitanti/posti di lavoro

Figura 26: Scala della portata (piazze)

¹⁶ Il TGM (traffico giornaliero medio) nello scenario attraversamento di località all'interno di agglomerati potrebbe risultare più

basso (- 4 %) del TFM (traffico feriale medio). Si tratta di una differenza trascurabile.

¹⁷ Per le misure ubicate (in parte) all'estero la densità della popolazione è stata ricavata da una banca dati sovranazionale dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA), che adotta una risoluzione di 100 m come nei dati dell'UST. Mancando una

La decisione in merito al diritto al contributo è maturata secondo lo schema riportato sotto.

Diritto al contributo	Portata (abitanti e posti di lavoro)		
	Piccola	Media	Grande
Carico veicolare			
< 10 000 veicoli al giorno	-	-	-
10 000 - 15 000 veicoli al giorno	-		
>15 000 veicoli al giorno	-		

Figura 27: Diritto al contributo in base al carico veicolare e alla portata

Il diritto al contributo è riconosciuto se il carico veicolare supera 10 000 veicoli al giorno (TGM) e/o la misura è di portata medio-grande. Non è invece dato se il carico veicolare è inferiore a 10 000 veicoli al giorno e/o la misura è di piccola portata: queste misure sono iscritte fra le prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato. Sono ammesse deroghe se le misure influenzano notevolmente l'efficacia del programma, situazione che si verifica unicamente negli agglomerati più piccoli. Il diritto al finanziamento è inoltre riconosciuto solo se la quota delle prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato risultasse altrimenti troppo ingente per il modificato ordine di priorità delle misure di riqualifica.

Costi delle misure aventi diritto al contributo

Fissando un tetto massimo per i costi cofinanziabili delle misure si garantisce una gestione oculata delle risorse stanziato nel fondo infrastrutturale. Il tetto massimo dei costi per le misure di riqualificazione stradale è espresso in costi al metro quadrato della superficie stradale interessata. Si basa su dati empirici ed è fissato a un livello ritenuto adeguato per misure di riqualifica stradale di ordinaria entità. Si applicano due tetti massimi per i costi: uno per le situazioni normali e uno per quelle ritenute più complesse. Una parte di costi (p. es. per elementi strutturali particolari) eccedente il tetto massimo fissato è a carico dei Cantoni e dei Comuni.

Per determinare i costi computabili si moltiplica il tetto massimo dei costi per la superficie del sedime stradale e si confronta il risultato ottenuto con i costi indicati dagli agglomerati e indicizzati dalla Confederazione.

I costi computabili delle misure aventi diritto al contributo sono calcolati nella maniera seguente.

Situazione	Costi indicati al m ² per misura	Costi computabili
Normale	< 300 CHF	Costi indicati per le misure, indicizzati
	≥ 300 CHF	Superficie in m ² x 300 CHF
Complessa Interventi strutturali di maggiore portata (località storica, spazio pubblico o ricreativo di particolare rilevanza) Condizioni topografiche difficili o attraversamenti di grandi corsi d'acqua	< 450 CHF	Costi indicati per le misure, indicizzati
	≥ 450 CHF	Superficie in m ² x 450 CHF

Figura 28: Determinazione dei costi computabili

I dati riferiti alla superficie provengono dagli agglomerati. Dove mancanti e disponibili solo in termini di metri lineari, si è calcolata una larghezza di sedime di 10 m. Ai costi computabili delle misure è stata applicata l'aliquota contributiva valida per tutte le misure di un agglomerato.

I risultati del benchmark Riquifica urbanistica sono riportati nell'allegato 7.

3.12 Spiegazioni relative alle installazioni di parcheggio

Secondo le «Istruzioni del DATEC», gli impianti Park & Ride sono in linea di massima cofinanziabili. Si deve operare una distinzione tra P+Rail e P+R (a margine del nucleo dell'agglomerato).

3.12.1 Installazioni di parcheggio

La realizzazione, la valorizzazione e la riqualifica, all'interno degli agglomerati, di installazioni di parcheggio non collegate a piattaforme intermodali non rientrano fra le misure cofinanziabili (cfr. «Istruzioni del DATEC», pag. 42).

3.12.2 Installazioni Park & Rail (P+Rail)

Adeguandosi alla prassi adottata per i programmi d'agglomerato di 1a generazione¹⁸, le installazioni P & Rail sono considerate prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato:

- se l'infrastruttura non fa concorrenza alle linee di raccordo regionali dei TP (per le gare di modesta entità);
- se la linea ferroviaria principale è servita con una frequenza di almeno 15 minuti (per le gare di modesta entità);
- 0
- se tutte le condizioni elencate di seguito sono soddisfatte:
 - la funzione P+Rail è segnalata chiaramente;
 - il servizio P+Rail risponde a una domanda reale;
 - l'infrastruttura non entra in conflitto con lo sviluppo urbanistico;
- 0
- se si vuole smantellare/ridurre l'offerta (contestualmente a un miglioramento qualitativo dei TP). Se il servizio P+Rail non soddisfa queste condizioni, la misura è considerata di priorità C.

¹⁸ Cfr. il rapporto esplicativo di 1a generazione, pag. 20-21 (disponibile in francese e tedesco).

3.12.3 Installazioni Park & Ride (P+R)

I benefici delle installazioni P+R al margine o all'interno degli agglomerati sono considerati esigui come nei programmi d'agglomerato di 1a generazione. Tuttavia, in alcuni contesti transfrontalieri il cofinanziamento di un'installazione P+R può entrare in linea di conto se sono soddisfatte le condizioni seguenti:

- l'infrastruttura è ubicata in periferia e serve dunque gli utenti che si trovano in testa alla linea dei trasporti pubblici;
- i servizi di raccordo dei trasporti pubblici sull'infrastruttura sono palesemente insufficienti e la struttura urbana non consente di migliorarli a condizioni finanziariamente sostenibili;
- la linea principale dei TP è servita con una frequenza di almeno 15 minuti;
- le possibilità di realizzare installazioni P+Rail sono minime a causa di una rete ferroviaria inesistente;
- la funzione P+R è chiaramente segnalata;
- l'installazione P+R risponde a una domanda reale; l'infrastruttura non entra in conflitto con lo sviluppo degli insediamenti.

Nell'ambito dei progetti di agglomerato di 2a generazione la Confederazione cofinanzia due progetti P+R realizzati in agglomerati transfrontalieri e ritenuti tali da soddisfare tutte le condizioni.

Se l'infrastruttura P+R non soddisfa l'insieme delle condizioni, può essere inserita fra le prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato o essere classificata di priorità C nel caso in cui sia considerata controproducente.

4 Valutazione dei programmi nel loro insieme

4.1 Valutazione dell'efficacia dei programmi

L'efficacia dei programmi d'agglomerato è determinata in base alla procedura descritta nelle «Istruzioni del DATEC». Per prima cosa si verifica se nei diversi settori di pertinenza (trasporti, insediamenti, sicurezza e ambiente) esistono strategie e piani corrispondenti. In seguito si esaminano i criteri di efficacia (CE), corredati da indicatori e quesiti valutativi concreti. Il confronto con l'evoluzione senza il programma d'agglomerato è decisivo ai fini della valutazione. Oltre alle analisi, allo scenario auspicato e alle strategie, si considera anche la somma degli effetti delle seguenti misure:

- misure delle liste A e B di 2a generazione secondo l'ordine di priorità della Confederazione (cfr. cap. 3.9);
- misure non cofinanziabili e prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato negli orizzonti temporali A e B;
- Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato negli orizzonti temporali A e B;
- misure cofinanziate attraverso altri canali finanziari, realizzate negli orizzonti temporali A e B e ritenute rilevanti per il programma d'agglomerato;
- misure non infrastrutturali nei settori Insediamenti e Trasporti (PA di 1a e 2a generazione);
- per i programmi d'agglomerato finanziati già nel quadro della 1a generazione si tiene inoltre conto dei benefici delle misure conformemente alla convenzione sulle prestazioni della prima generazione, ad esclusione delle misure di priorità B (cap. 3.4 della convenzione sulle prestazioni);
- ogni eventuale misura supplementare al di fuori del programma d'agglomeratoe attuata o avviata in questo periodo.

Per ciascuno dei quattro criteri di efficacia si attribuiscono al massimo tre punti. I criteri di efficacia non sono sottoposti a ponderazione. Il punteggio massimo per l'insieme dei quattro criteri di efficacia è 12.

Punteggio	
-1 punto	effetto negativo
0 punti	nessun effetto o effetto neutrale
1 punto	effetto esiguo
2 punti	effetto sufficiente
3 punti	effetto significativo

Figura 29: Punteggio dell'efficacia del programma

Gli aspetti considerati decisivi secondo le «Istruzioni del DATEC» ai fini della valutazione dei singoli criteri di efficacia sono illustrati nel seguito.

4.1.1 CE 1: miglioramento della qualità del sistema di trasporto

L'efficacia globale intesa come miglioramento della qualità del sistema di trasporto è valutata in base ai sotto-criteri precisati di seguito, tenendo conto degli aspetti considerati sopra.

1. Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico

La strategia settoriale Trasporti integra il traffico lento tenendo conto delle specificità dell'agglomerato nonché dei potenziali e dei punti deboli individuati in sede di analisi?

Quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato al miglioramento della qualità del traffico pedonale e ciclistico? Permettono di colmare le lacune individuate in sede di analisi dello stato attuale?

2. Miglioramento del sistema di trasporto pubblico

La strategia settoriale Trasporti integra i trasporti pubblici (TP) tenendo conto delle specificità dell'agglomerato nonché dei potenziali e dei punti deboli individuati in sede di analisi?

Quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato al miglioramento della qualità del sistema di trasporto pubblico? Permettono di colmare le lacune individuate in sede di analisi dello stato attuale?

3. Miglioramento della rete stradale

La strategia settoriale Trasporti integra la gestione e l'organizzazione della rete stradale tenendo conto delle specificità dell'agglomerato nonché dei potenziali e dei punti deboli individuati in sede di analisi?

Quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato a ridurre stabilmente le criticità nella rete stradale e a migliorare il flusso di traffico? Permettono di colmare le lacune individuate in sede di analisi dello stato attuale?

4. Raggiungibilità

Quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato a migliorare la raggiungibilità e l'allacciamento dei poli di sviluppo economici e dei poli residenziali dell'agglomerato senza causare effetti indesiderati di frammentazione del territorio? Permettono di colmare le lacune individuate in sede di analisi dello stato attuale?

5. Miglioramento dell'intermodalità

In che misura il programma d'agglomerato tiene conto delle catene di trasporto? Propone piani e misure per promuovere l'intermodalità (in particolare l'accessibilità della rete TP per il traffico lento)? Permette di colmare le lacune individuate in sede di analisi dello stato attuale?

6. Misure che influenzano la domanda

Quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato a influenzare la domanda di mobilità? Permettono di colmare le lacune individuate in sede di analisi dello stato attuale?

7. Miglioramento del traffico merci (elemento facoltativo)

(Può influenzare positivamente ma non negativamente la valutazione degli effetti del programma d'agglomerato)

In che misura il programma d'agglomerato contribuisce con provvedimenti specifici a migliorare il traffico merci e a ridurre gli effetti negativi che provoca? Permette di risolvere i punti deboli specifici del traffico merci individuati in sede di analisi dello stato attuale?

8. Miglioramento del traffico del tempo libero (elemento facoltativo)

(Può influenzare positivamente ma non negativamente la valutazione degli effetti del programma d'agglomerato)

In che misura il programma d'agglomerato contribuisce con provvedimenti specifici a migliorare il traffico del tempo libero e a ridurre gli effetti negativi che provoca? Permette di colmare le lacune specifiche individuate in sede di analisi dello stato attuale?

4.1.2 CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

L'efficacia globale intesa come promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti è valutata in base ai sotto-criteri precisati di seguito, tenendo conto degli aspetti considerati sopra.

1. Concentrazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti

Esiste una strategia settoriale Insediamento che mira allo sviluppo centripeto e all'addensamento degli insediamenti tenendo conto delle specificità dell'agglomerato nonché dei punti deboli e dei potenziali individuati in sede di analisi dello stato attuale?

In che misura i provvedimenti del programma d'agglomerato e degli altri strumenti di pianificazione territoriale sono concreti e incisivi? In che misura contribuiscono a fare in modo che la popolazione, i posti di lavoro e i grandi generatori di traffico si concentrino nei poli di sviluppo e nei poli insediativi?

2. Riduzione della dispersione insediativa

Quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato e degli altri strumenti di pianificazione a ridurre la dispersione insediativa e l'insediamento della popolazione e dei posti di lavoro al di fuori delle aree ben collegate alla rete TP e alla rete del traffico lento all'interno e all'esterno del perimetro del programma d'agglomerato?

3. Miglioramento della qualità degli spazi pubblici

Quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato alla valorizzazione e al miglioramento della qualità di vita nello spazio urbano?

Quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato alla riduzione dell'effetto di cesura indotto dalle infrastrutture di trasporto negli agglomerati?

4.1.3 CE 3: aumento della sicurezza del traffico

L'efficacia globale intesa come aumento della sicurezza del traffico è valutata in base ai sotto-criteri precisati di seguito, tenendo conto degli aspetti considerati sopra.

1. Aumento della sicurezza oggettiva

Quanto contribuiscono le strategie settoriali e le misure del programma d'agglomerato ad eliminare i principali punti ad alta incidentalità attuali e futuri? Permettono di colmare le lacune individuate in sede di analisi dello stato attuale?

2. Aumento della sicurezza soggettiva

Quanto contribuiscono le strategie settoriali e le misure del programma d'agglomerato a raggiungere gli standard di sicurezza passiva, in particolare in relazione al modello upi «30/50 nelle località»? Permettono di colmare le lacune individuate in sede di analisi dello stato attuale?

4.1.4 CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

L'efficacia globale intesa come riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse è valutata in base ai sotto-criteri precisati di seguito, tenendo conto degli aspetti considerati sopra.

1. Riduzione delle emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2

In che misura il programma d'agglomerato propone strategie e provvedimenti per ridurre le emissioni atmosferiche e le emissioni di CO2?

2. Riduzione delle emissioni foniche

In che misura il programma d'agglomerato propone strategie e provvedimenti per ridurre le emissioni acustiche?

3. Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi naturali

Quanto le misure del programma d'agglomerato sono conformi alla strategia settoriale Insediamento, in particolare per gli aspetti che riguardano la natura e il paesaggio?

In che misura il programma d'agglomerato contribuisce a ridurre il consumo di superficie per nuovi insediamenti e infrastrutture?

In che misura il programma d'agglomerato permette di ridurre l'effetto di separazione delle infrastrutture sulla natura e sul paesaggio e in che misura permette di ridurre l'impatto degli insediamenti sul paesaggio?

4.2 Valutazione dello stato di attuazione e dei contenuti**4.2.1 Basi**

Le «Istruzioni del DATEC» indicano nell'attuazione del programma d'agglomerato di 1a generazione uno dei criteri per il cofinanziamento dei programmi rielaborati di 2a generazione (cap. 4.5.3). Contengono inoltre indicazioni sull'elaborazione di un rapporto sullo stato di attuazione (cap. 6.3). Le Istruzioni concernenti la redazione del rapporto sullo stato di attuazione sono state rielaborate in forma più semplice in una lettera informativa e l'ARE ha trasmesso agli agglomerati una direttiva sul rapporto sullo stato di attuazione. Tutti gli agglomerati (unicamente quelli che hanno attuato un programma di 1a generazione) hanno stilato un rapporto sullo stato di attuazione e lo hanno inoltrato all'ARE entro il termine prestabilito, quale parte integrante del programma di 2a generazione. Il rapporto sullo stato di attuazione include:

- spiegazioni sul senso, sullo spirito e sulle finalità globali del programma d'agglomerato di 1a generazione;
- argomenti che illustrino i nessi comprensibili, solidi e coerenti fra il programma d'agglomerato di 1° e di 2a generazione;
- lo stato di attuazione delle misure previste nel programma d'agglomerato di 1a generazione (misure riguardanti progetti urgenti, misure della lista A, prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato, misure non cofinanziabili, misure nel settore Insediamento, accordi quadro dell'UFT con le imprese di trasporto, misure della lista B).

La procedura di valutazione dello stato di attuazione descritta nelle «Istruzioni del DATEC» prevede una riduzione del contributo federale per i programmi d'agglomerato di 2a generazione qualora l'attuazione delle misure predisposte nel programma di 1a generazione sia considerata insoddisfacente (cfr. Figura 30).

		Stato di attuazione delle misure cofinanziate dei programmi di 1a generazione		
		Poche misure realizzate	Misure parzialmente realizzate	Maggior parte delle misure realizzate (tra cui le misure chiave)
Attuazione delle misure non infrastrutturali Trasporti e insediamento	Maggior parte delle misure realizzate	- 10%	- 5%	- 0%
	Misure parzialmente realizzate	- 10%	- 10%	- 5%
	Poche misure realizzate	- 10%	- 10%	- 10%

Figura 30: Decurtazione dell'aliquota contributiva della Confederazione in caso di attuazione lacunosa del programma d'agglomerato di 1a generazione – Schema di massima

In sede di esame dei programmi d'agglomerato di 2a generazione questa procedura non si è applicata con effetto immediato poiché è emerso che il margine di tempo fra l'inizio della fase di attuazione del programma (2011) e il giorno di riferimento del rapporto sullo stato di attuazione (marzo 2012) era troppo breve per consentire l'attuazione di parti sostanziali delle misure previste. Gli agglomerati hanno inoltre dovuto mettersi al pari con i processi organizzativi e attuativi. Altri aspetti hanno ritardato la realizzazione delle misure cofinanziate dalla Confederazione: innanzitutto, la conclusione della convenzione definitiva sulle prestazioni ha richiesto più tempo del previsto e le convenzioni sulle prestazioni sono state sottoscritte in taluni casi solo dopo l'inizio del periodo di attuazione del programma con decorrenza al 1° gennaio 2011, in un momento per altro di restrizione della liquidità nel fondo infrastrutturale, che ha ritardato l'erogazione dei fondi. Ciò ha prolungato i tempi per il raggiungimento di accordi sul finanziamento portanti sulle misure della lista A. Infine, anche la conclusione di accordi sul finanziamento si è rivelata a tratti laboriosa, non da ultimo per la necessità di allineare i processi fra enti responsabili e Confederazione.

La procedura così adattata alle circostanze non diminuisce tuttavia in alcun modo l'importanza dell'attuazione dei programmi d'agglomerato di 1a generazione e dei rispettivi rapporti degli agglomerati, che la Confederazione ha integrato nell'esame secondo il metodo descritto nel capitolo 4.2.2. L'attuazione di misure rientranti in precedenti generazioni di programmi d'agglomerato assume rilevanza ancora maggiore in vista delle successive generazioni di programmi. La Confederazione, in collaborazione con gli agglomerati, esaminerà ancora più a fondo la questione dell'attuazione e dell'efficacia dei programmi d'agglomerato e in vista dei programmi d'agglomerato di 3a generazione metterà a punto adeguati strumenti di controlling e monitoraggio.

4.2.2 Valutazione dei rapporti sullo stato di attuazione in sede di esame

I rapporti sullo stato di attuazione redatti dagli agglomerati rappresentano per la Confederazione il principale strumento di base per valutare lo stato di attuazione dei programmi d'agglomerato. Il rapporto contiene informazioni sull'amministrazione del fondo, sull'entità degli accordi sul finanziamento sottoscritti e delle risorse prelevate dal fondo di investimento per i complessivi 216 pacchetti di misure o misure cofinanziate. Oltre ai progressi compiuti sul piano dell'attuazione delle misure cofinanziate e non, viene valutata in termini qualitativi la congruenza fra i programmi e le misure di 1a e 2a generazione. La valutazione dello stato di attuazione e della congruenza è integrata nella valutazione dei criteri di efficacia 1 e 2 e in essa esplicitamente menzionata. Una valutazione negativa non comporta la prevista decurtazione dell'aliquota contributiva della Confederazione, bensì una riduzione del punteggio nei criteri di efficacia 1 o 2. Viene tolto al massimo un punto.

4.2.3 Stato di attuazione

Sul piano delle misure, l'esame dei rapporti sullo stato di attuazione chiarisce gli sforzi compiuti dagli agglomerati per attuare le misure cofinanziate e non. I ritardi sono molto frequenti, principalmente per un differimento o un esito negativo delle decisioni politiche, per un allungamento dei tempi di pianificazione e progettazione delle misure e per le accresciute esigenze di priorizzazione temporale a causa di difficoltà finanziarie da parte degli agglomerati. L'analisi mette in luce progressi significativi anche sul piano delle misure cofinanziabili. A fine 2013 erano stati stipulati 82 accordi sul finanziamento. Gli accordi sul finanziamento prevedono misure e pacchetti di misure per un importo di 1,5 miliardi di franchi, di cui 583 milioni finanziati dalla Confederazione. Questo importo equivale al 39 % delle risorse stanziare dalla Confederazione.

Sul piano dei programmi, si segnalano un miglioramento e un progressivo sviluppo dei programmi, principalmente grazie al perfezionamento delle «Istruzioni del DATEC» e all'esperienza maturata dagli agglomerati nell'elaborazione dei programmi d'agglomerato di 1a generazione. Secondo la Confederazione, i programmi d'agglomerato di 1a e 2a generazione sono nel complesso congruenti: di regola emerge con chiarezza che i programmi di 2a generazione poggiano su quelli di 1a, e li portano avanti. Lo stesso dicasi per le misure B1, che nella maggior parte dei casi sono state perfezionate e promosse nella lista A di 2a generazione, potendo così essere finanziate e attuate nell'ambito dei programmi d'agglomerato di 2a generazione (periodo 2015-2018).

4.3 Valutazione dei costi complessivi

Il programma d'agglomerato di 2a generazione vuole essere la prosecuzione di quello di 1a generazione. I costi complessivi del programma si calcolano dunque, in base alle Istruzioni del DATEC e

analogamente all'esame dei benefici, sommando le misure del programma di 2a generazione classificate di priorità A o B dalla Confederazione e le misure A del programma d'agglomerato di prima generazione (misure A1).

Per determinare l'aliquota contributiva applicabile nei singoli programmi d'agglomerato, si devono suddividere i costi complessivi nelle categorie bassi, medi ed elevati, secondo la categoria di grandezza degli agglomerati (cfr. Figura 1, cap. 3.8.2). Il metodo impiegato è identico a quello utilizzato nel processo di esame dei programmi d'agglomerato di 1a generazione. La grandezza degli agglomerati o delle città isolate è stata determinata in base al numero di abitanti o al numero di posti di lavoro. Nell'allegato 9 sono elencate le fonti dei dati rilevanti. Il criterio adottato per stabilire la grandezza degli agglomerati consiste nel sommare il numero degli abitanti e la metà dei posti di lavoro. Il numero degli abitanti non è infatti l'unico fattore rilevante: un'offerta ampia di posti di lavoro e il numero di pendolari provenienti dagli agglomerati circostanti sono elementi altrettanto decisivi, di cui è bene tenere conto. Per quanto riguarda gli agglomerati che sconfinano in territorio straniero, in sede di esame si è tenuto conto unicamente della parte in territorio svizzero, poiché il cofinanziamento è previsto solo per le misure che hanno un effetto positivo primariamente nella parte svizzera dell'agglomerato.

Per determinare il valore indicativo dei contributi federali destinati ai programmi d'agglomerato (valore indicativo dell'investimento), i fondi stanziati per le misure A1, i fondi disponibili nel fondo infrastrutturale e le risorse supplementari necessarie ma non ancora garantite per l'orizzonte temporale B, per un importo complessivo di 4.3 miliardi di franchi, sono suddivisi proporzionalmente alla grandezza degli agglomerati. Il valore indicativo dei contributi federali è convertito nel valore indicativo di investimento applicando un'aliquota contributiva media del 35 %. Il valore indicativo di investimento equivale ai costi medi di un programma d'agglomerato¹⁹.

Partendo dal valore indicativo di investimento, per determinare i costi complessivi medi si applica un margine di +/- un terzo. Se i costi complessivi di un programma d'agglomerato divergono notevolmente dal valore indicativo di investimento, vengono classificati come bassi o elevati.

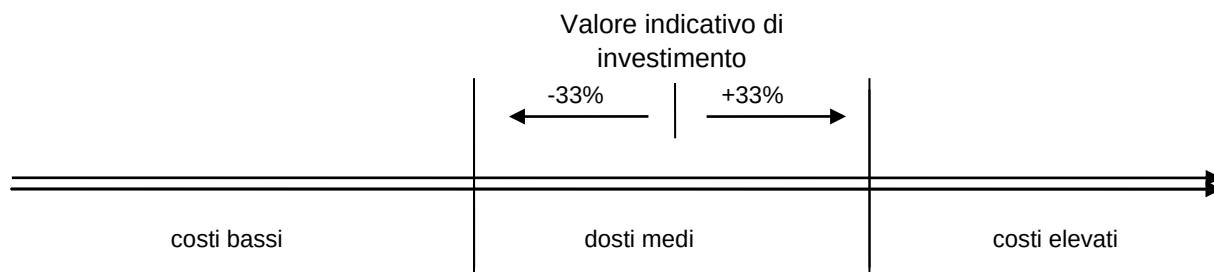


Figura 31: Determinazione della categoria di costo

I valori limite dei costi dei singoli programmi d'agglomerato sono riportati nell'allegato 10.

4.4 Derivazione dell'aliquota contributiva

L'aliquota contributiva della Confederazione è calcolata in base all'efficacia globale (benefici) e ai costi complessivi del programma d'agglomerato. Il grafico sottostante illustra come si determina l'aliquota contributiva dei programmi d'agglomerato.

¹⁹ Sono fatte salve modifiche di calcolo del valore indicativo in caso di aumento futuro dei fondi destinati al cofinanziamento di misure nel settore dei trasporti a livello di agglomerati.

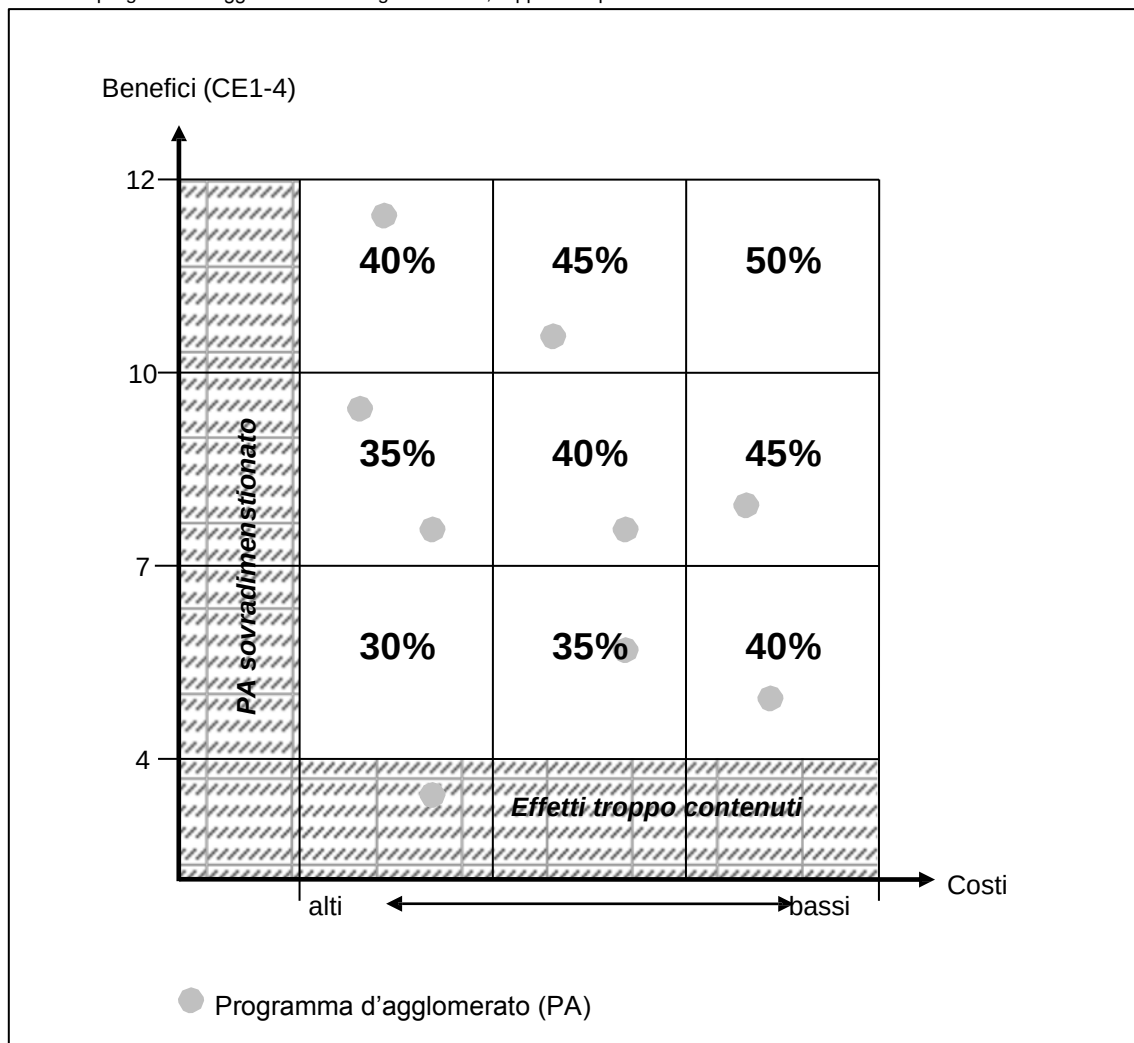


Figura 32: Determinazione dell'aliquota contributiva (fig. 9 delle «Istruzioni del DATEC»)

I costi complessivi sono suddivisi nelle tre categorie descritte sopra (elevati, medi e bassi; cfr. cap. 4.3). I programmi d'agglomerato possono essere classificati anche come sovradimensionati. Nella prassi nessun programma è stato scartato dal cofinanziamento per costi eccessivi.

Sono previste le seguenti categorie di efficacia dei programmi:

- 0-3 punti: insufficiente: a prescindere dai costi complessivi, la Confederazione non sostiene finanziariamente l'attuazione del programma d'agglomerato;
- 4-6 punti: aliquota contributiva del 30, 35 o 40 % in base ai costi complessivi;
- 7-9 punti: aliquota contributiva del 35, 40 o 45 % in base ai costi complessivi;
- 10-12 punti: aliquota contributiva del 40, 45 o 50 % in base ai costi complessivi.

5 Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione

È stata esaminata la conformità del programma d'agglomerato con la legislazione in materia di pianificazione del territorio e di protezione dell'ambiente nonché con i corrispondenti piani settoriali, piani di misure e inventari, in particolare con il piano settoriale dei trasporti. Non sono state rilevate contraddizioni di fondo. L'esame di conformità definitivo di ciascuna misura si svolgerà in ogni caso nell'ambito delle procedure di pianificazione ordinarie che seguiranno e sulla base delle prescrizioni giuridiche e della pianificazione in vigore a quel momento, entrambe vincolanti ai fini dell'attuazione e della realizzazione delle misure del programma d'agglomerato.

6 Principi e requisiti attuativi

Nelle «Istruzioni del DATEC» (cfr. cap. 5) è illustrata la procedura d'attuazione per i programmi di 1a generazione. Per i programmi di 2a generazione si applicano i medesimi principi: il DATEC e l'ente responsabile sottoscrivono una convenzione sulle prestazioni e per ciascuna misura infrastrutturale cofinanziata dalla Confederazione viene stipulato un accordo sul finanziamento tra l'Ufficio federale competente e il Cantone o l'impresa di trasporto interessata.

Prima di concludere una convenzione sulle prestazioni si devono, con riguardo all'ente responsabile, considerare i seguenti punti e adottare per tempo le necessarie misure.

I programmi d'agglomerato interessano principalmente settori di competenza dei Cantoni e dei Comuni. Questa condizione può essere modificata o delegata solo dall'apparato legislativo degli enti interessati. Unioni associative e accordi possono essere utili a chiarire i processi di elaborazione e attuazione fra tutte le parti coinvolte, a portare avanti il dibattito e prendere decisioni preliminari più o meno – secondo il grado di legittimazione – vincolanti per gli organi competenti in sede di decisione finale. Gli statuti delle associazioni o le convenzioni non possono tuttavia modificare né trasferire le competenze previste per legge. È doveroso operare una distinzione fra le seguenti forme di collaborazione:

- enti regionali (p. es. associazioni o conferenze regionali): dispongono di personalità giuridica e possono quindi essere parti contrattuali. Possono tuttavia contrarre obblighi contrattuali solo nell'ambito delle loro competenze;
- strutture di collaborazione regionali senza personalità giuridica (p. es. società semplice nel quadro di una collaborazione contrattuale): non possono essere parti contrattuali della Confederazione.

Attualmente nessun agglomerato dispone di un ente preposto alla pianificazione e all'attuazione dei programmi d'agglomerato, nel senso che sia investito al posto della figura interessata (Cantone/i, ente regionale o estero, Comuni) di tutte le competenze richieste per elaborare e attuare un programma d'agglomerato.

Mancando una struttura che espliciti tutte le competenze necessarie all'elaborazione e all'attuazione di un programma d'agglomerato, la Confederazione - per quanto riguarda la convenzione sulle prestazioni - parte dal presupposto che la responsabilità per il programma d'agglomerato nel quadro della succitata convenzione spetti al Cantone (parte contrattuale).

Ai fini dell'attuazione, la Confederazione chiede che il o i Cantoni e i Comuni, all'occorrenza anche l'ente regionale responsabile, si impegnino in modo vincolante per realizzare tutte le misure di loro competenza elencate nel presente rapporto d'esame e considerate di rilevanza per l'efficacia del programma. A questo scopo, devono prendere – di regola a livello esecutivo – decisioni riguardanti l'introduzione e l'esecuzione di dette misure nel quadro delle loro competenze, da sottoporre al Cantone/ai Cantoni o all'ente responsabile prima della sottoscrizione della convenzione sulle prestazioni. Sono fatte salve decisioni vincolanti formulate dagli organi preposti in materia di pianificazione e concessione di crediti.

Nota: le misure la cui attuazione non è regolamentata in modo vincolante in altri strumenti di pianificazione e/o finanziari non rientrano in nel campo di applicazione di questa regola.

Per il resto si devono chiarire le modalità di collaborazione (soprattutto riguardanti l'attuazione e il finanziamento delle misure) fra Cantone/Cantoni e agglomerati/Comuni (enti esteri compresi), tenendo presente che la Confederazione e il Cantone/i Cantoni, come pure l'ente regionale se opportuno, sottoscrivono una convenzione sulle prestazioni e che i contributi ai Cantoni sono destinati a questi partner.

La qualità della collaborazione (competenze, legittimazione democratica) ha un ruolo fondamentale per il successo di un programma d'agglomerato, dalla sua elaborazione all'attuazione. Essa ha un impatto notevole sul futuro di un agglomerato. La Confederazione ha riscontrato favorevolmente l'impegno di quasi tutta la totalità degli agglomerati volto a migliorare le loro strutture e i loro processi, coinvolgendo

tutti i livelli statali. Tuttavia, i processi avviati presentano ancora un notevole margine di miglioramento. La Confederazione auspica un ulteriore impegno in tal senso da parte degli agglomerati.

Allegato 1: Elenco delle abbreviazioni

AFF	Amministrazione federale delle finanze
ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
CE	Criterio d'efficacia
CFP	Censimento della popolazione
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DFF	Dipartimento federale delle finanze
FFS	Ferrovie federali svizzere
FinFer	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
GGT	Grandi generatori di traffico: centri commerciali, mercati specializzati, strutture per il tempo libero (p. es. cinema multisala o parchi acquatici)
IT	Impresa di trasporto
LFIT	Legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (RS 725.13)
LUMin	Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (RS 725.116.2)
Mio.	Milione
Mia.	Miliardo
NFTA	Nuova ferrovia transalpina
NPC	Nuova perequazione finanziaria e dei compiti tra Confederazione e Cantoni
PA	Programma d'agglomerato
P+R	Park & Ride
P+Rail	Park & Rail
PROSSIF	Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria
RB	Requisito di base
SIF	Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria
SIG	Sistema di informazione geografica
TFM	Traffico feriale medio
TGM	Traffico giornaliero medio
TL	Traffico lento
TMP	Traffico motorizzato privato
TP	Trasporti pubblici (strada e ferrovia)
UFAM	Ufficio federale dell'ambiente
UFT	Ufficio federale dei trasporti CA Censimento delle aziende
B+R	Bike & Ride
USTRA	Ufficio federale delle strade

Allegato 2: Confronti incrociati per la categoria
Nuove fermate ferroviarie

Agglomeration	ARE-Code	Massnahme	Priorität Agglomeration	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	Priorität Bund
0261-2 Limmattal	0261.2.2.004	Dietikon - Optimierung Erschliessung Gebiet SLS	B	34.00	C*
1061 Luzern	1061.2.015	S-Bahnhaltestelle Langensand-Steghof	B	30.00	B
1061 Luzern	1061.2.016	S-Bahnhaltestelle Littau-Ruopigen	B	30.00	C
1509 Nidwalden	1509.2.002	Haltestelle Bitzi	A	7.00	B
1711 Zug	1711.2.011	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 3: Erweiterung des Stadtbahnnetzes	A	11.00	C*
2196 Fribourg	2196.2.001	Déplacement de la halte de Givisiez (y.c. doublement partiel des voies)	A	22.50	RV-A
2581 Aareland	2581.2.037	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe: Neue Haltestelle SBB	B	15.00	B
2601 Solothurn	2601.2.034	Optimierung des Bahnhofstandortes Biberist Ost (BLS-Strecke)	B	20.00	C
2701 Basel	2701.2.034	Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring	B	12.00	C*
2701 Basel	2701.2.035	Regio-S-Bahn Haltestelle Basel Solitude	B	23.00	C*
2701 Basel	2701.2.036	Regio-S-Bahn Haltestelle Riehen-Stettenfeld / Lössach-Zollweg	B	1.00	C*
2701 Basel	2701.2.037	Regio-S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	B	17.00	C*

Kriterien Zusatzbewertung			
1	2	3	4
Betroffenheit (max. 3)	Rolle als Entwicklungsträger in zentralen Gebieten (Entwicklungsgebiete Arbeiten, Wohnen) (max. 3)	Vorgesehene Bedienungs-häufigkeit (2030) (max. 3)	Verknüpfung mit ÖV-Feinverteiler (und LV) (max. 3)
1	2	2	0
2	2	3	3
1	1	2	0
1	2	3	0
1	0	3	0
1	2	2	2
1	2	3	3
1	1	2	1
3	2	3	3
2	3	3	3
2	2	2	2
2	0	2	2

Summe Nutzen (max. 12)	Kostenkategorie (max. 9)		Nutzen x Kostenkategorie	Zusatzargumente
5	tief - mittel	6		30
10	mittel	5	50	
4	mittel	5	20	
6	mittel	5	30	
4	tief	7	28	
7	tief - mittel	6	42	
9	tief	7	63	
5	mittel	5	25	
11	sehr tief - tief	8	88	Fahrplantechnische Machbarkeit nicht nachgewiesen
11	tief	7	77	Fahrplantechnische Machbarkeit nicht nachgewiesen
8	sehr tief	9	72	Fahrplantechnische Machbarkeit nicht nachgewiesen
6	tief	7	42	Fahrplantechnische Machbarkeit nicht nachgewiesen

3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.039	S-Bahn FL-A-CH 1. Etappe - Verlegung Schaanwald	A	6.20	C
3425 Wil	3425.2.002	Bahnhalt Frauenfeld-Wil-Bahn	A	12.00	B
4021 Aargau-Ost	4021.2.005	Wettingen, Neubau Haltestelle Tägerhard	A	8.00	B
4566 Frauenfeld	4566.2.009	S-Bahnhalt Frauenfeld Langdorf	A	13.20	A
5002 Bellinzona	5002.2.016	Interventi infrastrutturali: nuova fermata ferroviaria, Bellinzona Piazza Indipendenza	B	9.50	RV-B
5002 Bellinzona	5002.2.017	Interventi infrastrutturali: spostamento fermata ferroviaria, Sant'Antonino (TILO)	A	8.30	A
5113 Locarno	5113.2.005	Nodo ferroviario TILO di Minusio	A	5.40	A
5890 Rivelac	5890.2.006	halte GP entre Fontanivent et Charnex	B	0.39	B
6153 Chablais	6153.2.025	Nouvelle halte CFF "Muraz - La Barme"	A	19.00	C
6153 Chablais	6153.2.026	Nouvelle halte CFF/AOMC "Giovannola"	A	6.00	C
6266 Sion	6266.2.047	Nouvel arrêt RegionAlps "Sion Aéroport"	B	6.00	C
6458 RUN	6458.2.007	Boudry/Perreux: nouvelle halte	A	6.50	B
6458 RUN	6458.2.008	Neuchâtel/Monruz: nouvelle halte	B	4.00	B
6711 Delémont	6711.2.019	Halte ferroviaire à la Communance	A	3.00	A
6711 Delémont	6711.2.020	Halte ferroviaire à Soyhières	B	1.90	RV-C

0	0	2	0
0	2	3	1
1	1	2	0
1	3	2	3
2	1	3	3
1	1	3	2
1	0	3	3
1	1	2	0
1	1	2	0
2	1	1	0
1	0	1	0
0	1	2	1
2	1	3	1
0	3	2	1
0	0	1	0

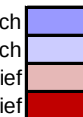
2	tief	7	14	
6	tief - mittel	6	36	unreife Siedlungsentwicklung
4	sehr tief - tief	8	32	
9	mittel - hoch	4	36	Sehr hohe Bedeutung für Programmwirkung
9	tief	7	63	capacité insuffisante sur la ligne
7	tief	7	49	
7	sehr tief - tief	8	56	
4	sehr tief	9	36	
4	mittel	5	20	
4	tief	7	28	
2	tief	7	14	
4	sehr tief	9	36	
7	sehr tief	9	63	
6	tief	7	42	
1	tief	7	7	

10-12: Nutzen sehr hoch

8-9: Nutzen hoch

3-5: Nutzen tief

0-2: Nutzen sehr tief



0-19: sehr schlechtes K/N-Verhältnis

20-29: ungenügendes K/N-Verhältnis

30-39: genügendes K/N-Verhältnis

ab 40: gutes/sehr gutes K/N-Verhältnis



Allegato 3: Confronti incrociati per la categoria
Strade di decongestionamento dei
nuclei e circonvallazioni

Agglomeration	ARE-Code	Massnahme	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	Priorität Agglomeration	Priorität Bund
0230 Winterthur	0230.2.017	Winterthur - Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	45.00	A	C*
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.031	Fällanden - Umfahrung	42.00	B	C
0351 Bern	0351.2.004	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	13.50	B	B
0581 Interlaken	0581.2.018	Wilderswil, Umfahrung	80.00	B	C
0942 Thun	0942.2.035	Lüsslispange, Neue Verbindung Pfandernstrasse - Weststrasse	9.50	B	C
1061 Luzern	1061.2.073	Küssnacht, Südumfahrung, Abschnitt 1	123.00	B	C
1509 Nidwalden	1509.2.013	Stans, Netzergänzung Stans West	6.00	A	B
1711 Zug	1711.2.008	Stadttunnel Zug inkl. ZentrumPlus	520.00	B	C*
2581 Aareland	2581.2.022	Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“	27.50	A	A
2581 Aareland	2581.2.040	Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)	90.00	B	C
2581 Aareland	2581.2.067	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspange Buchs Nord (VSBN) - Teil VSBN	11.00	A	A
2701 Basel	2701.2.069	Zubringer Dornach/Aesch an die H18	24.00	B	C
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	3203.2.010	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	75.00	A	B
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	3203.2.014	St.Gallen, Tieferlegung Sonnenstrasse / Entlastungsachse Frobergstrasse	30.00	B	C

Kriterien Zusatzbewertung				Zusatznutzen °			
maximal 9 Punkte				maximal 3 Punkte			
DTV 2025/30 (max. 3)	Betroffenheit (max. 3)	DTV 2025/30 Reduktion (max. 3)	Entlastungswirkung total (max. 9)	Entlastung wichtige öV-Achse (max 1)	direkte Entlastung historischer Kern (max 1)	Verkehrstrennung Schiene-Strasse (max 1)	Erreichbarkeit ESP (max 1)
3	3	0	6	1	0	0	0
1	2	3	6	0	0	0	0
3	2	1	6	0	0	0	0
1	1	2	4	1	0	0	0
0	2	2	4	1	0	0	0
2	1	3	6	0	1	0	0
1	2	2	5	0	0	1	1
2	3	3	8	1	1	0	1
3	3	0	6	1	0	0	1
2	2	3	7	0	0	0	1
1	3	1	5	1	0	0	1
3	1	2	6	1	0	0	0
3	2	3	8	0	1	1	1
2	2	2	6	0	1	0	0
Summe Nutzen (max 12)	Kostenkategorie			Nutzen x Kostenkategorie			
7	mittel	5	35				
6	tief - mittel	6	36				
6	tief	7	42				
5	sehr hoch	1	5				
5	tief	7	35				
7	hoch	3	21				
7	mittel	5	35				
11	sehr hoch	1	11				
8	tief - mittel	6	48				
8	hoch	3	24				
7	tief	7	49				
7	tief	7	49				
11	mittel - hoch	4	44				
7	mittel	5	35				
				Zusatzargumente			
				Reifegrad ungenügend, Variantenentscheid noch ausstehend			
				Relativ hohe Kosten für Nebenachse der Agglomeration			
				Ungenügende Abstimmung mit Anschluss			
				Abhängig vom Anschluss			
				Reifegrad nicht ausreichend für A-Liste (Variantenentscheid Unterführung Industriestrasse ausstehend)			
				Zeitliche Abstimmung mit der Engpassbeseitigung A1 unklar und ungenügende städtebauliche Integration			

3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	3203.2.015	Rorschach, Kernumfahrung	180.00	B	C	1	2	2	5		0	1	0	1	7	hoch	3	21	
3231 Rheintal	3231.2.008	Netzergänzungen für verbesserte Erschliessung Entwicklungsgebiete	16.00	A	C	1	1	0	2		0	0	0	1	3	tief	7	21	
3336 Obersee	3336.2.028	Verlegung Anschluss Wollerau mit Zubringer	35.00	A	C	1	1	3	5		0	0	0	0	5	mittel	5	25	
3336 Obersee	3336.2.029	Vollanschluss Halten mit Zubringer	56.00	A	C	1	1	1	3		0	0	0	0	3	mittel	5	15	
3336 Obersee	3336.2.031	Zentrumsentlastung Pfäffikon Variante 1	290.00	A	C	3	2	3	8		1	0	0	0	9	sehr hoch	1	9	
3336 Obersee	3336.2.033	Zentrumsentlastung Lachen	35.00	A	A	1	3	3	7		0	1	0	1	9	mittel	5	45	
3336 Obersee	3336.2.034	Zentrumsentlastung Rapperswil-Jona	650.00	B	C*	3	3	3	9		1	1	0	1	12	sehr hoch	1	12	
3336 Obersee	3336.2.036	Zentrumsentlastung (Ostumfahrung) Samstagern	6.00	A	C	1	2	0	3		0	0	0	0	3	sehr tief	9	27	
3425 Wil	3425.2.005	Netzergänzung Nord	11.20	A	C*	1	2	2	5		0	0	0	0	5	tief	7	35	Siedlungsentwicklung unreif, Abstimmung mit Anschluss
3425 Wil	3425.2.006	Netzergänzung Grünastrasse	5.80	A	B	1	1	2	4		0	1	0	0	5	tief	7	35	
3425 Wil	3425.2.044	Netzergänzung Spange Hofen	5.50	A	C	1	1	2	4		0	0	0	0	4	tief	7	28	
3901 Chur	3901.2.007	Neue Querverbindung Schanfiggerstrasse	58.00	A	C	0	2	2	4		1	1	0	0	6	hoch	3	18	
4021 Aargau-Ost	4021.2.029	Untersiggenthal/Obersiggenthal/Baden: Baldeggtunnel mit Umfahrung Untersiggenthal (inkl. Verkehrsmanagement ÖV Plus)	750.00	B	C	3	3	1	7		1	0	0	0	8	sehr hoch	1	8	
4021 Aargau-Ost	4021.2.030	Baden, Brückenkopf Ost - Niveaufreie Entflechtung	25.00	B	B	3	2	1	6		1	0	0	0	7	tief - mittel	6	42	
4566 Frauenfeld	4566.2.005	Stadtentlastung Frauenfeld	211.00	B	C	3	3	3	9		1	1	0	1	12	sehr hoch	1	12	
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.090	Spange Bättershausen	12.00	A	C	0	0	0	0		0	0	0	0	0	tief	7	0	
5192 Lugano	5192.2.008	Viabilità Basso Vedeggio (NPV)	133.70	A	C*	3	3	3	9		0	0	1	1	11	hoch	3	33	présente un intérêt absolu très élevé, mais concurrence et remet en question la rentabilité des investissements prévus pour la réalisation du tram-treno
5586 Lausanne-Morges	5586.2.029	Le Mont / Liaison Solitaire - Budron	22.50	B	C	1	2	1	4		1	0	0	0	5	tief	7	35	présente un intérêt absolu faible et située en-dehors du périmètre compact
5938 Yverdon	5938.2.030	Nouvel accès d'agglomération Ouest	6.89	A	C	0	3	0	3		1	0	0	1	5	mittel	5	25	

5890 Rivelac	5890.2.065	Châtel-St-Denis : pont entre ch. des Artisans et route de la Péralla et réaménagement ch. des Artisans	3.72	A	A	0	1	3	4		0	1	0	0	5	sehr tief-tief	8	40	
6266 Sion	6266.2.019	Nouvelle route d'évitement de Roumaz et Saint-Germain	22.00	A	C	0	1	2	3		0	0	0	0	3	mittel	5	15	
6266 Sion	6266.2.079	Grimisuat, nouvelle route de liaison	3.30	A	C	1	1	3	5		0	0	0	0	5	sehr tief	9	45	présente un intérêt absolu faible
6458 RUN	6458.2.011	La Chaux-de-Fonds : liaison H20-H18 Bas-du-Reymond-Rue du Collège	109.00	A	C	1	3	2	6		1	1	0	0	8	hoch	3	24	
6621 Grand Genève	6621.2.036	Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord : création d'un boulevard urbain (barreau Nord) avec mise en site propre TC et qualification de l'espace rue	27.60	A	A	2	2	3	7		1	0	0	1	9	tief	7	63	
6711 Delémont	6711.2.017	Route A16 – Communance, Courtételle	10.00	B	C	0	0	3	3		0	0	1	1	5	mittel	5	25	

- 10-12: Nutzen sehr hoch

8-9: Nutzen hoch

3-5: Nutzen tief

0-2: Nutzen sehr tief
-
- 0-19: sehr schlechtes K/N-Verhältnis

20-29: ungenügendes K/N-Verhältnis

30-39: genügendes K/N-Verhältnis

ab 40: gutes/sehr gutes K/N-Verhältnis
-

Allegato 4: Confronti incrociati per la categoria tram/strada

Agglomeration	ARE-Code	Massnahme	Priorität Agglo	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	Priorität Bund
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.001	Zürich - Realisierung Tramverbindung Hardbrücke	A	102.00	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.002	Zürich - Realisierung Tramnetzergänzung Altstetterstrasse / Anbindung Bahnhof Altstetten	A	33.00	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.003	Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern	B	250.00	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.011	Kloten / Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf - Etappe 1	B	130.00	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.012	Dübendorf / Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon	B	150.00	C
0261-2 Limmattal	0261-2.2.060	Limmattalbahn - Etappe 1/3	A	183.00	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.061	Limmattalbahn - Etappe 2/3	A	294.00	B
0261-2 Limmattal	0261-2.2.062	Limmattalbahn - Etappe 3/3	A	143.00	B
0351 Bern	0351.2.057	Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	A	49.00	B
0351 Bern	0351.2.059	Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse / Redundanzen)	B	106.20	B
0371 Biel/Bienne	0371.2.002	Regiotram	A	253.20	B
2701 Basel	2701.2.021	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	A	98.00	A
2701 Basel	2701.2.022	Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen	A	41.00	B
2701 Basel	2701.2.023	Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe)	A	80.00	B

Kriterien Zusatzbewertung

1	2	3	4
Dichte des städtischen Kontexts (bestehendes Potenzial) (max. 3)	Nutzung der bestehenden öV-Linien (max. 3)	Rolle als Entwicklungsträger in zentralen Gebieten (Entwicklungsgebiete Arbeiten, Wohnen) (Künftiges Potenzial)	Netznutzen im öV-System (Vernetzung mit S-Bahn, zusätzliche Durchbindungen) (max. 3)
2	3	3	3
2	3	2	3
3	1	2	3
2	1	2	3
2	0	2	3
3	2	2	3
3	1	3	3
2	1	2	3
0	1	1	3
3	3	3	3
3	2	3	3
2	1	2	3
3	1	3	2
1	0	2	3

Summe Nutzen (max. 12)	Kostenkategorie		Nutzen x Kostenkategorie	Zusatzargumente
11	mittel - hoch	4	44	
10	tief	7	70	
9	hoch	3	27	Aufgrund eines hohen Nutzens
8	hoch	3	24	
7	hoch	3	21	
10	hoch	3	30	Aufgrund eines sehr hohen Nutzens
10	sehr hoch - hoch	2	20	Aufgrund eines sehr hohen Nutzens
8	hoch	3	24	Aufgrund eines hohen Nutzens
5	mittel	5	25	
12	mittel - hoch	4	48	
11	sehr hoch	1	11	Aufgrund eines sehr hohen Nutzens
8	mittel - hoch	4	32	sehr grosses Modal Split-Potential für grenzüberschr. Verk.
9	tief - mittel	6	54	Unreife Siedlungsentwicklung
6	mittel	5	30	

2701 Basel	2701.2.038	Verlängerung der Tramlinie 8 Weil-Bhf bis Sparkasse	B	9.00	C	1	0	0	2	3	sehr tief	9	27	
2701 Basel	2701.2.039	Neue Tramverbindung Dreispitz	B	60.00	B	2	1	3	3	9	mittel	5	45	
2701 Basel	2701.2.040	Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)	B	60.00	B	1	0	3	3	7	mittel	5	35	
2701 Basel	2701.2.041	Tramverlängerung Allschwil-Letten	B	20.00	B	2	1	2	2	7	tief	7	49	
2701 Basel	2701.2.043	Neue Tramverbindung Claragraben	B	20.00	B	2	1	3	2	8	tief	7	56	
5192 Lugano	5192.2.034	Rete tram Lugano - Bioggio - Manno fase 1	A	72.20	A	1	1	3	3	8	mittel - hoch	4	32	potentiel de report modal très élevé pour trafic transfrontalier
5192 Lugano	5192.2.035	Rete tram Lugano - Bioggio - Manno fase 2	A	203.90	B	2	1	3	3	9	sehr hoch - hoch	2	18	présente un intérêt absolu élevé
5586 Lausanne-Morges	5586.2.093	t1 / Tram Renens-Villars-Ste-Croix	A	180.00	A	3	1	3	3	10	hoch	3	30	présente un intérêt absolu très élevé
5586 Lausanne-Morges	5586.2.302	m3 / Réalisation du métro - Etape 2	B	223.00	B	3	3	3	3	12	hoch	3	36	présente un intérêt absolu très élevé
6621 Grand Genève	6621.2.031	Construction d'un axe tram entre le CERN et Saint-Genis centre	A	64.75	B	0	0	3	2	5	mittel	5	25	potentiel de report modal très élevé pour trafic transfrontalier
6621 Grand Genève	6621.2.040	Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien par rte de Base et requalification de l'espace-rue	A	234.20	A	3	2	2	3	10	hoch	3	30	présente un intérêt absolu très élevé
6621 Grand Genève	6621.2.047	Prolongement du Tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier	A	41.08	B	2	1	1	2	6	tief - mittel	6	36	
6621 Grand Genève	6621.2.142	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue (partie CH)	B	136.00	B	3	1	3	3	10	hoch	3	30	
6621 Grand Genève	6621.2.143	Construction d'un axe tram entre le Grand-Saconnex et l'aéroport	B	42.00	B	1	2	3	3	9	tief - mittel	6	54	

10-12: Nutzen sehr hoch

8-9: Nutzen hoch

3-5: Nutzen tief

0-2: Nutzen sehr tief

0-19: sehr schlechtes K/N-Verhältnis

20-29: ungenügendes K/N-Verhältnis

30-39: genügendes K/N-Verhältnis

ab 40: gutes/sehr gutes K/N-Verhältnis

Allegato 5: Benchmark Traffico lento

Agglomeration	Massnahme	Kosten LV-Liste (Benchmark Massnahmen)	Kosten Einzelmassnahmen LV	Gesamtkosten LV-Liste A+B	Anteil LV-Liste am Total von LV-Kosten (Einzelmassnahmen und Benchmark Massnahmen)	durchsch. Kosten pro Kopf gemäss Agglomerations-grosse	Punkte WK1.1	Kosten LV-Liste nach Benchmark
Agglomération	Mesure	Coûts liste MD (mesures benchmark)	Coûts des mesures individuelles MD	Coûts totaux Listes MD A+B	Part des coûts de la Liste MD par rapport à l'ensemble des mesures MD (individuelles et benchmark)	Coûts moyens par personne selon taille d'agglomération	Points du CE 1.1	Coûts Listes MD selon le Benchmark
0121 Zürcher Oberland	ML Lista A	20.70	2.54	31.22	79%	220.0	2	20.70
0121 Zürcher Oberland	ML Lista B	10.52	5.51					10.52
0230 Winterthur	ML Lista A	27.57	12.72	27.57	68%	220.0	3	27.57
0230 Winterthur	ML Lista B	0.00	0.00					0.00
0261-1 Zürich Glattal	ML Lista A	7.63	26.38	7.63	9%	110.0	2	7.63
0261-1 Zürich Glattal	ML Lista B	0.00	47.03					0.00
0261-2 Limmattal	ML Lista A	4.33	5.09	4.33	19%	220.0	2	4.33
0261-2 Limmattal	ML Lista B	0.00	13.15					0.00
0329 Langenthal	ML Lista A	0.99	0.00	8.40	100%	330.0	2	0.99
0329 Langenthal	ML Lista B	7.41	0.00					7.41
0351 Bern	ML Lista A	4.82	0.00	8.23	17%	110.0	3	4.82
0351 Bern	ML Lista B	3.41	41.36					3.41
0371 Biel/Bienne	ML Lista A	4.97	4.12	11.31	41%	220.0	2	4.97
0371 Biel/Bienne	ML Lista B	6.34	12.35					6.34
0404 Burgdorf	ML Lista A	8.54	0.00	18.24	100%	330.0	2	8.47
0404 Burgdorf	ML Lista B	9.70	0.00					9.62
0581 Interlaken	ML Lista A	0.00	0.00	0.00	0%	330.0	1	0.00
0581 Interlaken	ML Lista B	0.00	0.00					0.00
0942 Thun	ML Lista A	9.53	2.25	14.12	86%	220.0	1	9.53
0942 Thun	ML Lista B	4.59	0.00					4.59
1061 Luzern	ML Lista A	12.43	8.52	15.41	43%	220.0	2	12.43
1061 Luzern	ML Lista B	2.98	11.93					2.98
1509 Nidwalden	ML Lista A	1.65	0.00	9.33	100%	330.0	2	1.65

Agglomeration	Massnahme	Kosten LV-Liste (Benchmark Massnahmen)	Kosten Einzelmassnahmen LV	Gesamtkosten LV-Liste A+B	Anteil LV-Liste am Total von LV-Kosten (Einzelmassnahmen und Benchmark Massnahmen)	durchsch. Kosten pro Kopf gemäss Agglomerations-grosse	Punkte WK1.1	Kosten LV-Liste nach Benchmark
Agglomération	Mesure	Coûts liste MD (mesures benchmark)	Coûts des mesures individuelles MD	Coûts totaux Listes MD A+B	Part des coûts de la Liste MD par rapport à l'ensemble des mesures MD (individuelles et benchmark)	Coûts moyens par personne selon taille d'agglomération	Points du CE 1.1	Coûts Listes MD selon le Benchmark
1509 Nidwalden	ML Lista B	7.68	0.00					7.68
1711 Zug	ML Lista A	14.30	2.19	32.35	89%	220.0	2	14.30
1711 Zug	ML Lista B	18.05	1.75					18.05
2196 Fribourg	ML Lista A	16.50	9.27	21.60	70%	220.0	2	16.50
2196 Fribourg	ML Lista B	5.10	0.00					5.10
2581 Aareland	ML Lista A	17.26	25.53	23.16	41%	220.0	2	17.26
2581 Aareland	ML Lista B	5.90	8.24					5.90
2601 Solothurn	ML Lista A	3.50	2.96	7.91	61%	220.0	2	3.50
2601 Solothurn	ML Lista B	4.41	2.06					4.41
2701 Basel	ML Lista A	12.30	26.26	13.93	12%	110.0	2	11.45
2701 Basel	ML Lista B	1.63	72.95					1.52
2939 Schaffhausen	ML Lista A	5.05	0.00	5.81	73%	220.0	2	5.05
2939 Schaffhausen	ML Lista B	0.76	2.11					0.76
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	ML Lista A	132.57	19.20	172.07	88%	220.0	3	80.41
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	ML Lista B	39.50	4.30					23.96
3231 Rheintal	ML Lista A	17.43	0.00	26.95	70%	220.0	1	0.00
3231 Rheintal	ML Lista B	9.52	11.79					0.00
3271 Werdenberg-Liechtenstein	ML Lista A	8.76	2.53	11.79	82%	330.0	2	8.40
3271 Werdenberg-Liechtenstein	ML Lista B	3.03	0.00					2.91
3336 Obersee	ML Lista A	14.33	2.96	14.33	53%	220.0	1	14.33
3336 Obersee	ML Lista B	0.00	9.67					0.00
3425 Wil	ML Lista A	23.50	5.07	25.94	80%	220.0	2	20.33
3425 Wil	ML Lista B	2.44	1.26					2.11
3851 Davos	ML Lista A	2.84	0.00	4.69	100%	330.0	1	0.00
3851 Davos	ML Lista B	1.85	0.00					0.00

Agglomeration	Massnahme	Kosten LV-Liste (Benchmark Massnahmen)	Kosten Einzelmassnahmen LV	Gesamtkosten LV-Liste A+B	Anteil LV-Liste am Total von LV-Kosten (Einzelmassnahmen und Benchmark Massnahmen)	durchsch. Kosten pro Kopf gemäss Agglomerations-grosse	Punkte WK1.1	Kosten LV-Liste nach Benchmark
Agglomération	Mesure	Coûts liste MD (mesures benchmark)	Coûts des mesures individuelles MD	Coûts totaux Listes MD A+B	Part des coûts de la Liste MD par rapport à l'ensemble des mesures MD (individuelles et benchmark)	Coûts moyens par personne selon taille d'agglomération	Points du CE 1.1	Coûts Listes MD selon le Benchmark
3901 Chur	ML Lista A	11.37	3.03	11.37	79%	220.0	1	11.37
3901 Chur	ML Lista B	0.00	0.00					0.00
4021 Aargau-Ost	ML Lista A	19.72	1.44	29.54	95%	220.0	1	19.72
4021 Aargau-Ost	ML Lista B	9.82	0.00					9.82
4566 Frauenfeld	ML Lista A	1.47	0.00	2.51	100%	330.0	2	1.47
4566 Frauenfeld	ML Lista B	1.04	0.00					1.04
4671 Kreuzlingen-Konstanz	ML Lista A	5.73	0.84	12.30	56%	330.0	2	4.61
4671 Kreuzlingen-Konstanz	ML Lista B	6.57	8.93					5.29
5002 Bellinzona	ML Lista A	4.97	4.61	10.94	70%	220.0	2	4.97
5002 Bellinzona	ML Lista B	5.97	0.00					5.97
5113 Locarno	ML Lista A	11.68	1.09	16.12	78%	220.0	2	11.68
5113 Locarno	ML Lista B	4.44	3.35					4.44
5192 Lugano	ML Lista A	19.26	10.05	19.26	66%	220.0	1	19.26
5192 Lugano	ML Lista B	0.00	0.00					0.00
5250 Mendrisiotto	ML Lista A	17.79	1.99	19.78	84%	330.0	2	17.79
5250 Mendrisiotto	ML Lista B	1.99	1.72					1.99
5586 Lausanne-Morges	ML Lista A	27.37	28.30	75.76	60%	110.0	3	20.09
5586 Lausanne-Morges	ML Lista B	48.39	23.09					35.52
5890 Rivelac	ML Lista A	5.96	0.00	14.42	83%	220.0	0	0.00
5890 Rivelac	ML Lista B	8.45	2.89					0.00
5938 Yverdon	ML Lista A	1.81	13.76	2.66	16%	330.0	3	1.81
5938 Yverdon	ML Lista B	0.85	0.00					0.85
6002 Brig-Visp-Naters	ML Lista A	8.37	6.96	9.59	50%	330.0	2	8.37
6002 Brig-Visp-Naters	ML Lista B	1.22	2.82					1.22
6153 Chablais	ML Lista A	9.68	1.13	13.41	71%	330.0	1	0.00

Agglomeration	Massnahme	Kosten LV-Liste (Benchmark Massnahmen)	Kosten Einzelmassnahmen LV	Gesamtkosten LV-Liste A+B	Anteil LV-Liste am Total von LV-Kosten (Einzelmassnahmen und Benchmark Massnahmen)	durchsch. Kosten pro Kopf gemäss Agglomerations-grosse	Punkte WK1.1	Kosten LV-Liste nach Benchmark
Agglomération	Mesure	Coûts liste MD (mesures benchmark)	Coûts des mesures individuelles MD	Coûts totaux Listes MD A+B	Part des coûts de la Liste MD par rapport à l'ensemble des mesures MD (individuelles et benchmark)	Coûts moyens par personne selon taille d'agglomération	Points du CE 1.1	Coûts Listes MD selon le Benchmark
6153 Chablais	ML Lista B	3.73	4.36					0.00
6266 Sion	ML Lista A	8.31	0.00	8.31	69%	220.0	1	8.31
6266 Sion	ML Lista B	0.00	3.70					0.00
6458 RUN	ML Lista A	7.73	8.45	9.51	53%	220.0	1	7.73
6458 RUN	ML Lista B	1.78	0.00					1.78
6621 Grand Genève	ML Lista A	5.71	48.72	5.71	10%	110.0	2	5.71
6621 Grand Genève	ML Lista B	0.00	2.82					0.00
6711 Delémont	ML Lista A	0.54	0.00	3.88	36%	330.0	2	0.54
6711 Delémont	ML Lista B	3.34	7.00					3.34

Allegato 6: Benchmark Gestione del traffico

Agglomeration	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Massnahme	Priorität gemäss Agglo	Kosten Investi- tionen	Kosten indexiert	Betroffenheit	Investition pro betroffene Person	Benchmark	Kosten indexiert nach Benchmark
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts	Coûts indexés	Etendue de l'impact	Coûts par personne	Benchmark	Coûts indexés selon le benchmark

Verkehrsachsen / grands axes

0261-2 Limmattal	0261-2.2.058	ÖV_3	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung - Schlieren/Dietikon	A	2.00	1.70	7'628	222	400	1.70
0351 Bern	0351.2.007	V - MIV 4.2	Bern, Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse	A	4.50	4.00	13'665	293	400	4.00
0351 Bern	0351.2.093	V - NM 1.1	Verkehrsmanagement Region Bern-Nord	A	8.75	7.78	20'339	383	400	7.78
0351 Bern	0351.2.094	V - NM 1.2	Verkehrsmanagement Tram Region Bern	A	5.00	4.45	276'272	16	400	4.45
0371 Biel/Bienne	0371.2.006	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Agglomeration Biel)	A	2.00	1.65	76'611	22	400	1.65
0942 Thun	0942.2.062	VM M1	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und - Seestrasse	B	3.50	3.15	13'853	227	400	3.15
0942 Thun	0942.2.063	VM M2	Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse	A	0.50	0.45	10'541	43	400	0.45
0942 Thun	0942.2.064	VM M3	Verkehrsmanagement Allmendstrasse	A	1.00	0.90	7'930	113	400	0.90
0942 Thun	0942.2.065	VM M4	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlere Strasse	A	0.50	0.45	11'219	40	400	0.45
0942 Thun	0942.2.066	VM M5	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer	A	2.00	1.80	8'752	205	400	1.80

Agglomeration	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Massnahme	Priorität gemäss Agglo	Kosten Investi- tionen	Kosten indexiert	Betroffenheit	Investition pro betroffene Person	Benchmark	Kosten indexiert nach Benchmark
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts	Coûts indexés	Etendue de l'impact	Coûts par personne	Benchmark	Coûts indexés selon le benchmark
0942 Thun	0942.2.067	VM M6	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis	A	0.10	0.09	9'789	9	400	0.09
0942 Thun	0942.2.068	VM M7	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse	A	3.00	2.70	7'320	369	400	2.70
1509 Nidwalden	1509.2.010	V-ST-MIV2.1	Stans, Stansstadterstrasse	B	1.20	0.98	5'319	185	400	0.98
1711 Zug	1711.2.015	M 24.02	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 2: Busspur Bahnmatt, Baar	A	1.50	1.31	7'724	170	400	1.31
1711 Zug	1711.2.016	M 24.02	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 3: Busspur Blegistrasse, Rotkreuz	A	1.50	1.31	10'611	124	400	1.31
1711 Zug	1711.2.020	M 24.03	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 2: Busspur Birkenstrasse, Rotkreuz	B	1.00	0.88	5'216	168	400	0.88
1711 Zug	1711.2.021	M 24.03	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 3: Busspur Langgasse, Baar	B	3.00	2.63	7'425	354	400	2.63
2581 Aareland	2581.2.008	VM1A	Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement	A	6.00	4.94	18'219	271	400	4.94
2601 Solothurn	2601.2.070	V-NA 1.1	Biberist, Solothurnstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	A	1.80	1.48	7'121	208	400	1.48
2601 Solothurn	2601.2.071	V-NA 1.2	Biberist, Bernstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	A	2.50	2.06	4'394	469	400	1.76
2601 Solothurn	2601.2.072	V-NA 1.3	Biberist, Knoten Gerlafingen-/Derendingenstrasse (Steuerung des Knotens mittels LSA und Busbevorzugung)	A	1.80	1.48	5'602	265	400	1.48
2601 Solothurn	2601.2.073	V-NA 1.4	Derendingen/Zuchwil, Luzernstrasse West (Umbau div. Knoten, Neuaufteilung des Strassenraums, Stauraumbewirtschaftung, Busbevorzugung, Optimierung des Verkehrsablaufs, Zusätzlicher Stauraum)	A	6.80	5.60	10'792	519	400	4.32
2601 Solothurn	2601.2.074	V-NA 1.5	Derendingen/Subingen, LuzernstrasseOst (Busbevorzugung mittels LSA und separatem Busstreifen am Siedlungsrand Derendingen Ost, Busbevorzugung mittels LSA bei der Einmündung der Deitingenstrasse in die Luzernstrasse)	A	1.50	1.24	4'226	292	400	1.24

Agglomeration	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Massnahme	Priorität gemäss Agglo	Kosten Investi- tionen	Kosten indexiert	Betroffenheit	Investition pro betroffene Person	Benchmark	Kosten indexiert nach Benchmark
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts	Coûts indexés	Etendue de l'impact	Coûts par personne	Benchmark	Coûts indexés selon le benchmark
3336 Obersee	3336.2.017	ÖV15	Buspriorisierung Rapperswil-Jona	A	5.00	3.90	13'654	286	400	3.90
3901 Chur	3901.2.024	3c	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kasernenstrasse	A	2.00	1.68	18'103	47	400	1.68
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.068	ÖV-2.9	Seetalstrasse vor dem Ziilkreisel	A	0.50	0.42	1'484	1'135	400	0.59
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.069	ÖV-2.9	Romanshornstrasse zwischen Ziilkreisel und Bärenkreisel Bottighofen	A	0.60	0.51	7'770	54	400	0.51
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.071	ÖV-2.10	Emmishoferzoll	B	0.10	0.08	5'667	89	400	0.08
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.072	ÖV-2.10	Unterseeestrasse, Bereich Mowag	B	0.70	0.59	5'806	15	400	0.59
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.073	ÖV-2.10	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	B	0.50	0.42	2'534	233	400	0.42
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.074	ÖV-2.10	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel	B	1.20	1.01	7'235	58	400	1.01
5586 Lausanne-Morges	5586.2.058	16a_CL_01	tl2 / Lausanne - Aménagements routiers sur av. de Rhodanie	A	1.20	1.13	8'891	114	400	1.13
5586 Lausanne-Morges	5586.2.059	16a_EL_01	Pully - Aménagements pour bus - Phase 1	A	0.70	0.66	27'402	41	400	0.66
5586 Lausanne-Morges	5586.2.060	16a_NL_03	Cheseaux - Route de Genève / Voie bus	A	0.60	0.56	7'311	90	400	0.56
6621 Grand Genève	6621.2.042	40-3	Aménagement de sites propres pour l'amélioration de l'axe TC PAV- Grands Esserts-Veyrier	A	4.80	4.51	10'784	419	400	4.31

Agglomeration	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Massnahme	Priorität gemäss Agglo	Kosten Investi- tionen	Kosten indexiert	Betroffenheit	Investition pro betroffene Person	Benchmark	Kosten indexiert nach Benchmark
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts	Coûts indexés	Etendue de l'impact	Coûts par personne	Benchmark	Coûts indexés selon le benchmark

Punktuelle Massnahmen / mesures ponctuelles

Limmattal	0261-2.2.042	MIV_1	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Limmattal, Ausfahrtsteuerung	A	2.00	1.70	56'900	154	150	1.65
Limmattal	0261-2.2.057	ÖV_3	Limmattal - Busbeschleunigung/ Umsteigeoptimierung - Dietikon	A	2.00	1.70	568	168	150	1.52
Biel/Bienne	0371.2.007	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Lyss)	B	1.10	0.91	185	174	150	0.78
Nidwalden	1509.2.027	V-OB-LV1.K1	Oberdorf, KH2/KH9, Knoten Büren (+ Bahnübergang --> nicht in den Kosten enthalten)	A	1.00	0.82	0	186	150	0.66
Fribourg	2196.2.003	11.2	Aménagements de priorisation des transports publics dans le secteur St-Pierre - Alpes	B	0.05	0.04	424	11	150	0.04
Chur	3901.2.020	2b	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Kreuzung Sommerau	A	0.40	0.34	13	59	150	0.34
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.078	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Bärenplatz, Kreuzlingen	A	0.30	0.25	82	31	150	0.25
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.079	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Löwenplatz, Kreuzlingen	A	0.30	0.25	154	35	150	0.25
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.080	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Rebstockplatz, Kreuzlingen	A	0.30	0.25	375	35	150	0.25
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.081	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Kolosseumplatz, Kreuzlingen	A	0.30	0.25	270	28	150	0.25
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.082	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Sonnenplatz, Kreuzlingen	A	0.30	0.25	279	30	150	0.25
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.083	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Bärenplatz, Bottighofen	A	0.30	0.25	57	32	150	0.25
Mendrisiotto	5250.2.009	TP 3.1	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Chiasso, nuovo impianto semaforico Via Dunant / Viale Manzoni / Via Livio	A	0.44	0.40	70	83	150	0.40

Agglomeration	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Massnahme	Priorität gemäss Agglo	Kosten Investi- tionen	Kosten indexiert	Betroffenheit	Investition pro betroffene Person	Benchmark	Kosten indexiert nach Benchmark
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts	Coûts indexés	Etendue de l'impact	Coûts par personne	Benchmark	Coûts indexés selon le benchmark
Mendrisiotto	5250.2.013	TP 3.5	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Mendrisio (Capolago), messa in sicurezza capolinea	A	0.50	0.45	75	167	150	0.41
RUN	6458.2.019	K1	Neuchâtel : amélioration de la liaison Gare - Centre Ville	B	0.30	0.27	820	38	150	0.27

Flächendeckende Massnahmen / gestion de trafic généralisée

0230 Winterthur	0230.2.040	GV3	Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe - Winterthur	A	5.00	4.24	129'632	33	600	4.24
0230 Winterthur	0230.2.041	GV3	Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe - Region	A	1.00	0.85	69'574	12	600	0.85
0261-2 Limmattal	0261-2.2.043	MIV_1	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Limmattal - RVS Dietikon-Spreitenbach	A	9.80	8.31	11'732	708	600	7.04
0351 Bern	0351.2.095	V - NM 1.3	Verkehrsmanagement Region Bern	B	45.00	40.03	286'198	140	600	40.03
0942 Thun	0942.2.071	VM M10	Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun	A	3.00	2.70	2'159	1'250	600	1.30
0942 Thun	0942.2.072	VM M11	Grossräumige Verkehrlenkung Region Thun	A	6.50	5.85	61'190	96	600	5.85
1061 Luzern	1061.2.003	GV-1.2	Optimierungen Bereich Luzernerhof - Bahnhof - Pilatusplatz - Bundesplatz GV-1.2a Bussystem (betrieblich) GV-1.2b Anpassungen Infrastruktur	A	5.00	4.06	19'940	203	600	4.06
1061 Luzern	1061.2.005	GV-2	Verkehrssystem-Management (VSM)	B	5.00	4.06	19'940	203	600	4.06
1061 Luzern	1061.2.201	ÖV-11.1/2	Busbevorzugung Agglomeration Luzern 1. Priorität	A	36.00	29.21	213'947	137	600	29.21
1061 Luzern	1061.2.202	ÖV-11.1/2	Busbevorzugung Agglomeration Luzern 2. Priorität	B	30.00	24.34	213'947	114	600	24.34

Agglomeration	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Massnahme	Priorität gemäss Agglo	Kosten Investi- tionen	Kosten indexiert	Betroffenheit	Investition pro betroffene Person	Benchmark	Kosten indexiert nach Benchmark
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts	Coûts indexés	Etendue de l'impact	Coûts par personne	Benchmark	Coûts indexés selon le benchmark
2196 Fribourg	2196.2.203	11.4 -11.11, 41.14, 42.1, A	Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic	A	10.07	8.29	90'222	92	600	8.29
2701 Basel	2701.2.060	M12	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	A	15.00	14.59	7'483	1'950	600	4.49
2701 Basel	2701.2.067	M1b	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier	B	45.00	43.77	26'874	1'629	600	16.12
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.016	2.7.1	Anpassung / Aktualisierung LSA-Steuerung Stadt St.Gallen aufgrund Steuerungskonzept	A	3.00	2.53	106'079	24	600	2.53
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.129	2.7.2	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 1: Staurationmanagement	A	15.00	12.63	94'597	134	600	12.63
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.130	2.7.2	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 2: Ergänzungen aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1	A	20.00	16.85	94'597	178	600	16.85
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.131	2.7.3	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 1: Staurationmanagement	A	5.00	4.21	72'536	58	600	4.21
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.132	2.7.3	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 2: Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen	A	10.00	8.42	72'536	116	600	8.42
3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.055	MIV-1	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 1. Priorität - Teil CH	A	1.00	0.84	34'621	24	600	0.84
3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.057	MIV-2	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 2. Priorität - Teil CH	B	1.00	0.84	34'621	24	600	0.84
3336 Obersee	3336.2.018	ÖV16	Buspriorisierung Pfäffikon	A	10.00	7.80	12'860	606	600	7.72
3425 Wil	3425.2.096	ZEW 1.3	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 1	A	3.75	3.16	23'277	136	600	3.16
3425 Wil	3425.2.097	ZEW 1.3	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 2	A	6.25	5.26	23'277	226	600	5.26
4021 Aargau-Ost	4021.2.003	A.1.03.MIV	Verkehrsmanagement Limmattal, Teil Neuenhof	A	5.50	4.95	30'300	163	600	4.95

Agglomeration	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Massnahme	Priorität gemäss Agglo	Kosten Investi- tionen	Kosten indexiert	Betroffenheit	Investition pro betroffene Person	Benchmark	Kosten indexiert nach Benchmark
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts	Coûts indexés	Etendue de l'impact	Coûts par personne	Benchmark	Coûts indexés selon le benchmark
4021 Aargau-Ost	4021.2.016	A.3.01.MIV	Verkehrsmanagement Region Lenzburg - Bünztal	A	16.00	14.41	31'550	457	600	14.41
4021 Aargau-Ost	4021.2.026	A.5.03.MIV	Verkehrsmanagement Region Mutschellen (abgestimmt mit VM Limmattal)	A	22.00	19.81	13'751	1'441	600	8.25
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.115	MM-1.2	Verkehrssteuerung	B	7.00	5.90	26'628	221	600	5.90
5002 Bellinzona	5002.2.018	TIM 1	Gestione del traffico: regolazione del traffico nell'agglomerato	A	3.00	2.71	62'312	44	600	2.71
5002 Bellinzona	5002.2.019	TIM 2.1	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: rete stradale comparto Sant'Antonino – Cadenazzo	A	5.90	5.34	762	7'001	600	0.46
5002 Bellinzona	5002.2.024	TIM 3.1	Sistemazione della rete viaria: viabilità comparto Tatti – Franscini – Murate	A	1.10	0.99	62	16'155	600	0.04
5586 Lausanne-Morges	5586.2.101	240_01	GCTA / Mise en œuvre	A	27.00	25.39	330'281	77	600	25.39
6002 Brig-Visp-Naters	6002.2.063	V14a	MIV-Leitsystem	A	0.75	0.71	1'980	356	600	0.71

Allegato 7: Benchmark Misure di riqualifica urbanistica e miglioramento della sicurezza dei trasporti

		Angaben Agglomeration/ Données de l'agglomération					Kriterien Mitfinanzierung/ Critères pour le cofinancement	
Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betrof- fenheit
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance
							Priorität Bund	
							Priorité selon la Conf.	

Ortsdurchfahrten / Traversées de localité

0121 Zürcher Oberland	0121.2.034	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Gossau Grüningerstrasse	A	2.90	15'000	2	3	A
0121 Zürcher Oberland	0121.2.035	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Gossau Unterhofen	A	3.40	9'000	1	2	Ae
0121 Zürcher Oberland	0121.2.036	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Pfäffikon Seestrasse/Kirchplatz	A	2.00	9'000	1	2	Ae
0121 Zürcher Oberland	0121.2.037	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Fehraltorf	A	4.70	18'000	3	3	A
0121 Zürcher Oberland	0121.2.038	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Hinwil Zürcherstrasse / Dürntnerstrasse	A	5.00	10'000	2	3	A
0121 Zürcher Oberland	0121.2.039	MIV4	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Pfäffikon Hoch-/Kemptalstrasse	B	8.00	16'000	3	3	B
0121 Zürcher Oberland	0121.2.040	MIV4	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Durchfahrt Auslikon	B	1.00	14'000	2	1	Be
0230 Winterthur	0230.2.037	GV2	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Effretikon Bahnhofstrasse - Rikonstrasse (2. Teil)	A	4.00	11'000	2	3	A
0230 Winterthur	0230.2.038	GV2	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Pfungen Dorfstrasse	A	1.00	4'000	1	2	Ae
0230 Winterthur	0230.2.039	GV2	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Zell Ortsdurchfahrt Kollbrunn	A	4.00	5'000	1	2	Ae
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.068	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Bassersdorf	A	4.20	19'000	3	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.069	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schwerzenbach	A	3.50	12'000	2	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.070	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Greifensee	A	3.50	7'000	1	1	Ae
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.071	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Wangen-Brütisellen	A	3.50	20'000	3	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.072	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Bülach	A	2.00	12'100	2	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.073	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Falländen	A	3.00	16'000	3	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.074	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Opfikon/Glattbrugg	A	7.00	16'000	3	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.075	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf, Klotenstrasse	B	3.50	17'000	3	3	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.076	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf, Winterthurerstrasse	B	3.00	13'000	2	2	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.077	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf (Ortsteil Baltenswil), Bassersdorferstrasse	B	2.00	14'000	2	1	Be
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.078	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf (Ortsteil Baltenswil), Neue Winterthurerstrasse	B	3.00	16'000	3	1	Be

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.079	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Wallisellen	B	1.50	12'000	2	3	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.080	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Kloten	B	4.00	21'000	3	3	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.081	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Bülach	B	1.50	11'000	2	2	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.082	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Fällanden	B	3.00	16'000	3	2	B
0261-2 Limmattal	0261-2.2.047	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Dietikon- Badener- Regensdorferstrasse	A	3.00	7'600	1	2	Ae
0261-2 Limmattal	0261-2.2.048	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Zürcherstrasse	A	2.50	5'900	1	2	Ae
0261-2 Limmattal	0261-2.2.049	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Alte Niederholz- /Fahrweidstrasse	A	2.50	4'800	1	3	Ae
0261-2 Limmattal	0261-2.2.050	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität A - Oetwil bis Unterengstringen, Limmattalstrasse	A	4.00	20'000	3	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.051	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität A - Urdorf, Birmensdorferstrasse Nord und Feldstrasse	A	6.50	12'000	2	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.052	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität A - Oberengstringen. Zürcherstrasse	A	4.00	12'400	2	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.053	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität A - Würenlos, Landstrasse	A	2.50	16'300	3	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.054	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität A - Würenlos, Schulstrasse	A	3.50	12'000	2	2	A
0351 Bern	0351.2.012	V - MIV 5.1	Laupen, Verkehrssanierung Laupen	A	7.00	8'000	1	2	Be
0351 Bern	0351.2.015	V - MIV 5.2c	Ittigen, Grauholzstrasse	A	2.00	16'000	3	2	A
0351 Bern	0351.2.016	V - MIV 5.2d	Bolligen, Umgestaltung Bolligen- / Krauchtalstrasse	A	5.00	10'000	2	3	A
0351 Bern	0351.2.017	V - MIV 5.2e	Muri, Sanierung Schlossmauer	A	2.90	10'000	2	1	Ae
0351 Bern	0351.2.019	V - MIV 5.2g	Belp, Sanierung Käsereistrasse	A	2.20	12'000	2	1	Ae
0351 Bern	0351.2.020	V - MIV 5.2h	Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse	A	1.50	10'000	2	2	A
0351 Bern	0351.2.022	V - MIV 5.4a	Vechigen, Boll, Anpassung Ortdurchfahrt	B	2.80	12'000	2	2	B
0351 Bern	0351.2.023	V - MIV 5.4b	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse	B	3.00	6'500	1	3	Be
0351 Bern	0351.2.024	V - MIV 5.4c	Wichtrach, Sanierung Ortdurchfahrt	B	3.30	16'000	3	1	Be
0371 Biel/Bienne	0371.2.045	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortdurchfahrt Lyss - Biel-/Hauptstrasse	A	4.20	12'000	2	3	A
0371 Biel/Bienne	0371.2.046	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortdurchfahrt Lyss - Marktplatz	A	0.80	1'000	1	2	Ae
0371 Biel/Bienne	0371.2.065	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Ipsach	A	3.50	18'000	3	3	A
0371 Biel/Bienne	0371.2.066	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Mörigen	A	2.50	9'000	1	1	Ae
0581 Interlaken	0581.2.017	V4-1	Wilderswil, Umgestaltung Ortdurchfahrt vor Bau Umfahrung	A	2.00	14'000	2	2	A
0942 Thun	0942.2.008	M/S1.13	Sanierung Ortdurchfahrt Steffisburg, Unterdorfstrasse	A	2.00	20'410	3	2	A

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
0942 Thun	0942.2.009	M/S1.14	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Oberdorfstrasse	B	1.00	17'440	3	2	B
0942 Thun	0942.2.037	M15.3	Umgestaltung Pfandernstrasse (Erhöhung Durchfahrtswiderstand, Verbesserung (LV)	B	2.50	7'120	1	1	Be
0942 Thun	0942.2.085	M1.2	Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: weitere Projekte Agglomeration - Umgestaltung Ortsdurchfahrt Seftigen	A	4.00	9'000	1	2	Ae
1061 Luzern	1061.2.090	LV-1.2b	KH1: Hergiswil, Umgestaltung Seestrasse innerorts	B	10.50	9'000	1	3	Be
1061 Luzern	1061.2.104	LV-1.3m	Rothenburg, Stationsstrasse	A	1.05	8'000	1	2	Ae
1509 Nidwalden	1509.2.016	V-OB-MIV4.K2	Oberdorf, KH2, Aufwertung Strassenraum	B	0.80	12'000	2	1	Be
1509 Nidwalden	1509.2.022	V-BU-LV1.K1	Buochs, KH4/KH3, Bürgerheimstr.–Ennetbürgenstr.–Beckenriederstrasse (Ortsdurchfahrt)	A	3.00	4'200	1	3	Be
1509 Nidwalden	1509.2.023	V-ES-LV1.K1	Ennetmoos, Umgestaltung Dorfeinfahrt mit Erhöhung Sicherheit LV / Ortsdurchfahrt St. Jakob	A	3.30	8'000	1	1	Ae
1509 Nidwalden	1509.2.024	V-ES-LV1.K2	Ennetmoos, Ortsdurchfahrt Gebiet Tal	A	1.00	8'000	1	1	Be
2196 Fribourg	2196.2.100	41.22	Réaménagement de la traversée de Marly - Grand-Pré	B	2.89	19'264	3	1	Be
2196 Fribourg	2196.2.101	41.23	Réaménagement de la traversée de Marly, entre Marly - Grand-Pré et Marly-Cité, y.c. rabattement MD	B	4.14	14'638	2	2	B
2196 Fribourg	2196.2.111	43.5	Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez (VALTRALOC), secteur de la route de Belfaux (RC)	A	2.67	15'300	3	2	A
2196 Fribourg	2196.2.113	43.7	Réaménagement de la traversée de localité de Rosé (VALTRALOC), secteur "halte de Rosé" et "Sofraver"	A	4.75	14'100	2	1	Ae
2196 Fribourg	2196.2.115	43.9	Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase I	A	2.74	20'900	3	1	Ae
2196 Fribourg	2196.2.116	43.10	Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase II	B	0.52	20'900	3	1	Be
2196 Fribourg	2196.2.117	43.11	Réaménagement de la traversée de localité de Corminboeuf, secteur amont de la route de Belfaux, et de Belfaux, secteur route de Corminboeuf (VALTRALOC)	B	1.00	18'650	3	2	B
2196 Fribourg	2196.2.118	43.12	Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC), phase I.a	A	3.00	13'500	2	2	A
2196 Fribourg	2196.2.119	43.13	Réaménagement de la Chännelmatte et du carrefour Chännelmatte - Duensstrassede (traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC, phase I.a)	A	1.50	2'500	1	2	Ae
2196 Fribourg	2196.2.120	43.14	Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC), phase I.b	B	4.00	11'500	2	1	Be
2581 Aareland	2581.2.009	OD1A	Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)	A	3.50	31'100	3	3	A
2581 Aareland	2581.2.011	OD3A	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K310)	A	3.40	11'100	2	2	A
2581 Aareland	2581.2.016	OD8A	Eppenberg-Wöschnau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Wöschnau	A	3.40	11'600	2	1	Ae
2581 Aareland	2581.2.017	OD9A	Niedergösgen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt	A	3.30	8'900	1	2	Ae
2581 Aareland	2581.2.018	OD10A	Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung)	A	6.50	21'800	3	2	B
2581 Aareland	2581.2.019	OD11A	Egerkingen: Aufwertung Dorfachse St. Martinskirche bis Bahnhof	A	1.50	9'000	1	3	Ae
2581 Aareland	2581.2.020	OD12A	Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen	A	3.50	10'500	2	2	A

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betrof- fenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
2581 Aareland	2581.2.021	OD13A	Dulliken: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt	A	3.40	18'500	3	1	Ae
2581 Aareland	2581.2.038	OD1B	Aarburg: Aufwertung Oltnerstrasse K103	B	25.00	27'900	3	3	B
2581 Aareland	2581.2.065	ÖV7A	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Teil: Aufwertung Ortsdurchfahrt	A	3.45	18'000	3	1	Ae
2581 Aareland	2581.2.068	OD7A	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil: BGK Ortsdurchfahrt Buchs	A	4.00	15'000	2	3	A
2601 Solothurn	2601.2.002	V-MIV 1.1	Biberist, Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs	A	7.60	17'100	3	2	A
2601 Solothurn	2601.2.003	V-MIV 1.3	Derendingen, Hauptstrasse von Kreuzplatz bis südlicher Dorfrand Richtung Kriegstetten	A	11.70	13'500	2	3	A
2601 Solothurn	2601.2.004	V-MIV 1.4	Lohn-Ammannsegg, Solothurnstrasse	A	4.40	9'000	1	2	Ae
2601 Solothurn	2601.2.005	V-MIV 1.5	Oberdorf, Weissensteinstrasse	A	2.10	5'600	1	1	Ae
2601 Solothurn	2601.2.006	V-MIV 1.6	Subingen, Luzernstrasse inkl. Umgestaltung des Knotens Derendingen-/Gewerbe-/Luzernstrasse zu einem Kreisel und Sanierung Kreisel Bahnhofstrasse	A	6.00	10'500	2	2	A
2701 Basel	2701.2.071	M9	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch	B	12.00	10'000	2	3	B
2701 Basel	2701.2.094	LV1-23	Zwingen: Fuss-und Veloverbindung Hinterfeldstrasse	A	1.50	7'060	1	1	Ae
2939 Schaffhausen	2939.2.014	14	Aufwertung Schaffhauserstrasse Beringen-Enge mit Schwerpunkt Erschliessung neue S-Bahn-Haltestelle Beringerfeld	A	4.80	12'000	2	1	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.007	2.1.2	Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach	A	1.5	12'500	2	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.024	2.9.5	Wittenbach, BGK St.Gallerstrasse	A	5.0	18'000	3	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.029	2.9.10	Herisau, BGK Alpsteinstrasse	B	3.0	24'600	3	3	B
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.030	2.9.11	Flawil, BGK Wilerstrasse	A	3.0	13'000	2	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.088	2.18.4	BGK Ortsdurchfahrt Horn	A	1.0	10'500	2	2	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.089	2.18.5	BGK Waldstatt, Ortsdurchfahrt	A	2.0	9'000	1	1	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.090	2.18.6	BGK Gaiserwald, Hauptstrasse Abtwil	A	1.8	10'000	2	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.091	2.18.7	BGK Teufen, Neugestaltung Dorfzentrum; Ortsdurchfahrt Teufen - Lustmühle - Dorf - Speicherstrasse - Linde	B	2.2	8'000	1	3	Be
3231 Rheintal	3231.2.010	GVS-1	Aufwertung Ortsdurchfahrten 1. Priorität	A	20.0	19'400	3	3	A
3231 Rheintal	3231.2.011	GVS-2	Aufwertung Ortsdurchfahrten 2. Priorität	B	6.0	11'000	2	3	B
3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.010	GV-7	BGK Staatsstrasse Grabs	A	1.50	11'000	2	2	A
3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.047	GV-8	Betriebs- und Gestaltungskonzepte 2. Priorität - Teil CH	B	10.00	16'000	3	3	B
3425 Wil	3425.2.026	ZEU 1.7	BGK Im Dorf / Unterdorf	B	2.10	13'000	2	2	B
3425 Wil	3425.2.046	MIV 2.2	BGK Frauenfelderstrasse	A	7.50	14'000	2	3	A

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betrof- fenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
3425 Wil	3425.2.047	MIV 2.3	BGK Winterthurerstrasse	A	3.70	11'500	2	2	A
3425 Wil	3425.2.048	MIV 2.4	BGK Wilerstrasse Sirnach	B	3.30	8'500	1	3	Be
4021 Aargau-Ost	4021.2.001	A.1.01.MIV	Gebenstorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept K117/K272	A	1.90	18'500	3	3	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.012	A.2.01.MIV	Brugg, Betriebs- und Gestaltungskonzept K112 Zurzacherstrasse	A	8.40	20'000	3	3	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.017	A.3.02.MIV	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Lenzburg Hendschiker-/Niederlenzerstrasse (K123)	A	1.00	28'000	3	2	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.018	A.3.03.MIV	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Hunzenschwil (K247)	A	5.50	19'700	3	2	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.019	A.3.04.MIV	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Schafisheim (K246) inkl. Knoten Schoren	A	6.50	32'900	3	2	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.031	B.1.03.MIV	Birmenstorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept (K272)	B	2.00	18'000	3	3	B
4021 Aargau-Ost	4021.2.066	A.5.01.MIV	Berikon/Widen/Rudolfstetten: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - BGK Bellikonerstrasse Widen	A	7.65	31'300	3	2	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.069	A.5.02.MIV	Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) - BGK	A	3.00	15'000	2	2	A
4566 Frauenfeld	4566.2.007	SP 3.8	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Islikon	A	3.40	6'000	1	1	Ae
4566 Frauenfeld	4566.2.008	VS 6.8	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Erzenholz	A	3.30	9'600	1	1	Ae
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.095	MIV-2.1	Betriebs- und Gestaltungskonzept Tägerwilen	B	3.00	7'200	1	3	Be
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.098	MIV-2.4	Betriebs- und Gestaltungskonzept Scherzingen	B	2.00	13'600	2	2	B
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.099	MIV-2.5	Betriebs- und Gestaltungskonzept Landschlacht	B	2.00	13'600	2	1	Be
5002 Bellinzona	5002.2.001	I 1.2 A	Spazi pubblici: riqualifica degli spazi pubblici centrali dei nuclei (A)	A	4.00	1'400	1	3	Ae
5002 Bellinzona	5002.2.002	I 1.2 B	Spazi pubblici: riqualifica degli spazi pubblici centrali dei nuclei (B)	B	11.00	1'400	1	3	Be
5113 Locarno	5113.2.014	INF 9	Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento dei nuclei di Ronco s. Ascona e Tegna	A	1.10	3'000	1	1	Ae
5113 Locarno	5113.2.015	INF 10	Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento dei nuclei di Cavigliano e Verscio	B	1.90	5'000	1	2	Be
5250 Mendrisiotto	5250.2.045	TL 5.4	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Novazzano, messa in sicurezza e riqualifica di via Indipendenza	A	0.48	700	1	1	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.058	TIM 1.5	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Stabio, moderazione del traffico, rotonda Segeno - valico San Pietro	A	0.12	3'300	1	1	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.060	TIM 1.7	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Melano, moderazione Via alle Scuole	A	0.12	4'100	1	1	Ae
5586 Lausanne-Morges	5586.2.022	5a_NL_01	Le Mont / Rte de Lausanne (RC501)	A	7.20	26'000	3	2	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.298	4c.NL.102	Romanel - modération intégrant la mobilité douce	A	0.90	3'500	1	2	Ae
5890 Rivelac	5890.2.072	P412 41.03	réaménagement traversée centre Châtel-St-Denis	A	3.45	6'500	1	2	Ae
5890 Rivelac	5890.2.080	P413 41.11	réaménagement traversée localité Jongny RC 744b route de Châtel	B	2.00	11'000	2	2	B
5890 Rivelac	5890.2.082	P413 41.13	réaménagement traversée localité Rennaz RC726c	A	0.76	7'600	1	1	Ae
5890 Rivelac	5890.2.083	P413 41.14	réaménagement traversée localité St-Légier RC 742c routes d'Hauteville et des deux-Villages	A	4.50	15'400	3	3	A

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betrof- fenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
5890 Rivelac	5890.2.099	P414 41.30	réaménagement urbain axe structurant Veytaux RC780a entre Veraye et Chillon	A	5.96	28'000	3	2	A
6002 Brig-Visp-Nate	6002.2.007	V7	Aufwertung Dorfkern Ried-Brig	A	3.00	1'100	1	1	Ae
6153 Chablais	6153.2.011	R11	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	A	1.89	10'100	2	2	A
6153 Chablais	6153.2.013	R13	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village	A	2.10	18'900	3	2	A
6153 Chablais	6153.2.014	R14	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz	A	1.80	11'700	2	2	A
6266 Sion	6266.2.010	R10	Ardon, réaménagement de la route cantonale T9	A	5.85	12'200	2	2	A
6266 Sion	6266.2.011	R11	Vétroz, réaménagement de la route cantonale T9	A	10.73	17'400	3	3	A
6266 Sion	6266.2.012	R12	Conthey, réaménagement de la route cantonale T9	A	4.95	27'200	3	2	A
6266 Sion	6266.2.013	R13	Conthey, réaménagement de l'avenue de la Gare	A	3.10	6'200	1	3	Ae
6266 Sion	6266.2.017	R17	Saint-Léonard - Uvrier, réaménagement de la route cantonale T9	A	5.63	15'900	3	2	A
6266 Sion	6266.2.018	R18	Saint-Germain, Roumaz, réaménagement de la traversée des villages	A	5.40	7'800	1	3	Ae
6266 Sion	6266.2.025	R25	Vex, réaménagement de la traversée du village	A	3.40	8'500	1	2	Ae
6266 Sion	6266.2.038	MD6	Sion, réaménagement de la rue des Casernes et de la route de Bramois	A	2.13	15'200	3	1	Ae
6266 Sion	6266.2.078	R21.1	Grimisuat, réaménagement du centre	A	1.95	11'000	2	1	Ae
6458 RUN	6458.2.017	I5	Modération de la circulation: application du modèle 30/50 du bpa	A	3.00	7'999	1	3	Ae
6711 Delémont	6711.2.015	26a	Traversée Nord – Sud de Courrendlin	A	10.00	7'000	1	2	Be
6711 Delémont	6711.2.021	47	Traversée de la localité, Rossemaison	B	2.00	2'300	1	1	Be
6711 Delémont	6711.2.027	205	Traversée de la localité, Develier	B	1.03	4'600	1	2	Be

Quartiere / quartiers

0121 Zürcher Oberland	0121.2.008	MIV2	Wetzikon - Umgestaltung Bahnhofstrasse	A	14.00	1'034	2	3	A
0230 Winterthur	0230.2.001	GV1	Winterthur - öV-Hochleistungs-korridor und Urban Boulevards 1. Priorität	A	45.00	12'789	3	3	A
0230 Winterthur	0230.2.005	GV5	Winterthur - öV-Hochleistungs-korridor und Urban Boulevards 2. Priorität	B	10.00	13'894	3	3	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.022	Z_MIV2	Zürich - Neugestaltung Kasernenstrasse/Hauptbahnhofvorfahrt Süd	B	10.10	1'503	1	3	Be
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.023	Z_MIV3	Zürich - Neugestaltung Strassenraum Badenerstrasse (Farbhof - Altstetterstrasse)	A	43.00	3'738	3	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.026	Z_MIV6	Zürich – Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	B	6.00	3'349	3	3	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.067	G_LV7	Bassersdorf - Aufwertung Bahnhofsumfeld - Aufwertung Bahnhofumfeld	A	15.00	27	1	1	Ae
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.091	Z_MIV4	Zürich – Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität A - Albisrieden	A	10.00	1'484	1	3	Ae

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.092	Z_MIV4	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität A - Morgental	A	10.00	1'833	3	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.045	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Dietikon, Überlandstrasse	A	2.50	1'424	3	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.046	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schlieren, Engstringerstrasse - Süd	A	6.00	939	2	2	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.055	MIV_3	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Dietikon, Badener-/Zürcherstrasse (Zentrumsbereich)	B	2.50	2'595	2	3	B
0261-2 Limmattal	0261-2.2.056	MIV_3	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Schlieren, Kessler-/Urdorfstrasse	B	6.50	1'691	1	3	Be
0329 Langenthal	0329.2.031	V-LV 2.1	Bahnhofstrasse (Abschnitt Bützbergstrasse - Bahnhof)	B	0.70	671	1	2	Be
0329 Langenthal	0329.2.033	V-LV 2.2.2	Jurastrasse (Abschnitt Aarwangenstrasse - Bahnhof)	B	1.50	601	1	2	Be
0329 Langenthal	0329.2.034	V-LV 2.3	Talstrasse	B	1.20	422	1	1	Be
0329 Langenthal	0329.2.035	V-LV 2.4	Lotzwilstrasse (ab Talstrasse) – Farbgasse - Spitalgasse	B	1.20	1'002	1	3	Be
0329 Langenthal	0329.2.036	V-LV 2.5	St. Urbanstrasse (Abschnitt Spitalplatz – Spital)	B	2.70	894	1	2	Be
0329 Langenthal	0329.2.038	V-LV 2.7	Bützbergstrasse (Abschnitt Kreisel Weststrasse - Kreisel Hasenmattstrasse; Abschnitt Bahnhofstrasse – Aarwangenstrasse)	B	3.70	775	2	2	B
0329 Langenthal	0329.2.039	V-LV 2.8.1	Ringstrasse (Abschnitt Schorenstrasse – Thunstettenstrasse)	B	1.70	331	2	1	Be
0329 Langenthal	0329.2.040	V-LV 2.8.2	Ringstrasse (Abschnitt Thunstettenstrasse – Industrieplatz)	B	1.80	330	2	1	Be
0329 Langenthal	0329.2.041	V-LV 2.9	Waldhofstrasse (Abschnitt Spital – Murgenthalstrasse)	B	2.20	739	1	2	Be
0329 Langenthal	0329.2.042	V-LV 2.10.1	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen	A	1.00	17'624	1	3	Ae
0329 Langenthal	0329.2.043	V-LV 2.10.2	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen	B	1.00	17'624	1	3	Be
0329 Langenthal	0329.2.044	V-LV 2.11	Aarwangenstrasse (Abschnitt Murgenthalstrasse - Bahnhofstrasse)	B	1.00	618	1	2	Be
0329 Langenthal	0329.2.064	V-LV 6.1	Senkung Geschwindigkeitsniveau / Unterbindung Durchgangsverkehr: Eisenbahnstrasse	A	0.50	715	1	2	Ae
0351 Bern	0351.2.001	V - MIV 3.1	Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn - Steigerhubelstrasse	B	2.00	468	3	1	Be
0351 Bern	0351.2.014	V - MIV 5.2b	Köniz, Wabern, Kirchstrasse	A	3.50	1'897	1	3	Ae
0351 Bern	0351.2.078	V - LV 2.3	Bern- Köniz, Könizstrasse, Loryplatz - Turnierstrasse - Neuhausplatz	B	10.00	4'306	3	3	B
0371 Biel/Bienne	0371.2.054	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Altstadt/Untergasse	A	3.00	1'397	1	3	Ae
0371 Biel/Bienne	0371.2.055	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Kreuzplatz	A	2.50	851	2	2	A
0371 Biel/Bienne	0371.2.056	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Mett Zentrum	A	4.00	11'247	1	3	B
0371 Biel/Bienne	0371.2.057	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Bahnhofstrasse	A	4.00	2'247	1	3	B
0581 Interlaken	0581.2.013	VS_3_10	Interlaken, Postplatz - Kreuzung Savoy	A	1.41	1'228	2	3	A
0942 Thun	0942.2.021	M12.1	Gestaltung Quartierachse Schlossmattstrasse	A	0.75	727	1	2	Ae
0942 Thun	0942.2.036	M15.2	Umgestaltung Buchholzstrasse (Beruhigung Wohnquartiere)	B	0.20	2'236	1	3	Be

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betrof- fenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
1061 Luzern	1061.2.111	LV-1.3t	Luzern, Geissensteinring, Steghof bis Weinberglistrasse	A	2.70	1'684	2	3	A
1509 Nidwalden	1509.2.009	V-ST-MIV2.2	Stans, KH3, Ennetmooserstrasse	A	1.05	484	1	1	Ae
1509 Nidwalden	1509.2.028	V-ST-LV1.K1	Stans, KH3, Ennetmooserstrasse	A	1.80	705	2	2	A
2196 Fribourg	2196.2.081	41.2	Réaménagement du secteur de la Cathédrale	A	2.45	989	2	2	A
2196 Fribourg	2196.2.082	41.3	Réaménagement du secteur de la Grand Rue	B	2.75	1'566	2	3	B
2196 Fribourg	2196.2.084	41.5	Réaménagement de l'axe TP entre la centralité et le haut du Schönberg	A	1.83	2'372	1	3	Ae
2196 Fribourg	2196.2.088	41.9	Aménagement de l'avenue Beauregard et de la connexion MD vers la gare	A	1.84	1'713	3	3	A
2196 Fribourg	2196.2.091	41.12	Réaménagement de la rue de Morat, secteur Marché aux Poissons et Porte de Morat	B	4.55	488	2	1	Be
2196 Fribourg	2196.2.099	41.21	Réaménagement de la route d'Agy, entre la COOP et Forum Fribourg	A	4.16	338	2	1	Ae
2196 Fribourg	2196.2.108	43.2	Réaménagement de la rue du Varis	B	0.98	394	2	1	Be
2196 Fribourg	2196.2.109	43.3	Réaménagement de l'avenue Général-Guisan	B	3.92	1'849	2	3	B
2196 Fribourg	2196.2.110	43.4	Réaménagement de la route Ste-Agnès	B	0.33	753	1	2	Be
2581 Aareland	2581.2.010	OD2A	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadttring (K104)	A	5.00	1'961	2	3	A
2581 Aareland	2581.2.012	OD4A	Aarau / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse	A	28.30	4'094	3	3	A
2581 Aareland	2581.2.013	OD5A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Rohrerstrasse	A	5.00	306	3	1	Ae
2581 Aareland	2581.2.014	OD6A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellstrasse	A	8.00	738	3	2	A
2701 Basel	2701.2.054	M1a	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier - ABAC	A	8.00	26'874	2	3	A
2701 Basel	2701.2.059	M10	Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	A	20.00	1'915	2	3	A
2701 Basel	2701.2.061	M13	Strassenraumgestaltung Bachgraben	A	19.00	1'147	2	3	A
2701 Basel	2701.2.062	M14	Aufwertung und Beruhigung Ortszentrum Pratteln	A	22.00	1'287	1	3	Ae
2701 Basel	2701.2.077	LV1-6	Laufen: Aufwertung Quartierstrassen	A	0.20	780	1	2	Ae
2701 Basel	2701.2.079	LV1-8	Liestal: Umgestaltung und Velo-massnahmen entlang der Rheinstrasse	A	1.50	1'073	2	3	A
2701 Basel	2701.2.087	LV1-16	Oberwil: Strassenraumgestaltung Hohestrasse	A	2.50	652	1	2	Ae
2701 Basel	2701.2.111	LV2-3	Laufen: Aufwertung Quartierstrassen	B	0.30	288	1	1	Be
2939 Schaffhausen	2939.2.012	12	Aufwertung Bachstrasse Schaffhausen	A	3.00	1'670	2	3	A
2939 Schaffhausen	2939.2.015	15	Aufwertung Klettgauerstrasse Bereich ESP RhyTech-Areal, inkl. Knoten Kreuzstr.	A	3.50	939	2	2	A
2939 Schaffhausen	2939.2.016	16	Aufwertung Zürcherstrasse, Feuerthalen (Rheinbrücke – Ortszentrum)	A	1.00	641	3	2	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.006	2.1.1	Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon	A	5.00	1'314	2	3	A

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betrof- fenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
3203 St. Gallen- Arbon-Rohrschach	3203.2.011	2.4.2	BGK Rorschach (Signalstrasse)	A	1.00	1'453	1	3	Ae
3203 St. Gallen- Arbon-Rohrschach	3203.2.012	2.4.3	BGK Rorschacherberg (Rosengartenstr.)	A	1.00	590	1	2	Ae
3203 St. Gallen- Arbon-Rohrschach	3203.2.013	2.4.4	BGK Goldach (Hauptstrasse/Zentrum)	A	6.00	673	2	2	A
3203 St. Gallen- Arbon-Rohrschach	3203.2.020	2.9.1	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Lachen (Zürcher Strasse)	A	7.00	2'399	3	3	A
3203 St. Gallen- Arbon-Rohrschach	3203.2.021	2.9.2	St.Gallen, Aufwertung St.Leonhard Strasse	A	1.50	3'293	2	3	A
3203 St. Gallen- Arbon-Rohrschach	3203.2.022	2.9.3	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Riethüsli (Teufener Strasse) mit DML	A	3.20	939	3	2	A
3203 St. Gallen- Arbon-Rohrschach	3203.2.023	2.9.4	Rorschach, BGK Hauptstrasse und BGK St.Gallerstrasse (Abschnitt Sonnhalden- bis Landhauskreisel)	A	8.50	864	3	2	A
3203 St. Gallen- Arbon-Rohrschach	3203.2.025	2.9.6	Thal, BGK Staad Hauptstrasse, 2. Etappe	A	2.50	302	3	1	Ae
3203 St. Gallen- Arbon-Rohrschach	3203.2.026	2.9.7	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Bruggen (Zürcher Strasse)	B	4.00	973	3	2	B
3203 St. Gallen- Arbon-Rohrschach	3203.2.027	2.9.8	St.Gallen, Strassenraumgestaltung St.Fiden (Rorschacher Strasse)	B	5.00	2'213	3	3	B
3203 St. Gallen- Arbon-Rohrschach	3203.2.028	2.9.9	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Krontal (Rorschacher Strasse)	B	5.00	1'725	3	3	B
3271 Werdenberg- Liechtenstein	3271.2.006	GV-3	BGK St.Galler-/Churerstrasse Buchs	A	2.00	1'285	3	3	A
3336 Obersee	3336.2.040	MIV12	Aufwertung Hauptachsen Rapperswil-Jona	A	11.60	2'821	3	3	A
3425 Wil	3425.2.011	ZEW 1.7	BGK Zürcherstrasse	A	2.40	1'224	3	3	B
3425 Wil	3425.2.012	ZEW 1.8	BGK St. Gallerstrasse	B	4.60	1'617	3	3	B
3425 Wil	3425.2.013	ZEW 1.9	BGK Toggenburgerstrasse	A	3.00	1'651	3	3	A
3425 Wil	3425.2.014	ZEW 1.10	BGK Fürstenlandstrasse	A	1.40	1'162	1	3	Ae
3425 Wil	3425.2.015	ZEW 1.11	BGK Konstanzerstrasse	A	3.00	615	2	2	A
3425 Wil	3425.2.016	ZEW 1.12	BGK Untere Bahnhofstrasse	A	0.60	437	1	1	Ae
3425 Wil	3425.2.017	ZEW 1.13	BGK Obere Bahnhofstrasse	A	1.50	544	2	2	A
3425 Wil	3425.2.018	ZEW 1.14	BGK Tonhallenstrasse	B	2.70	938	2	2	B
3425 Wil	3425.2.019	ZEW 1.15	BGK Hauptstrasse	B	4.20	1'092	2	3	B
3425 Wil	3425.2.021	ZEU 1.2	BGK Bahnhofstrasse	B	6.00	1'896	2	3	B
3425 Wil	3425.2.022	ZEU 1.3	BGK Lindenstrasse	A	0.90	491	2	1	Ae
3425 Wil	3425.2.023	ZEU 1.4	BGK Henauerstrasse	A	2.10	1'095	1	3	Ae
3425 Wil	3425.2.024	ZEU 1.5	BGK Flawilerstrasse	A	3.00	1'725	1	3	Ae
3425 Wil	3425.2.027	ZEU 1.8	BGK Wiesentalstrasse	B	3.30	1'182	2	3	B
3901 Chur	3901.2.025	3d	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Grabenstrasse und Postplatz	A	8.00	7'436	2	3	A

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betrof- fenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
4021 Aargau-Ost	4021.2.002	A.1.02.MIV	Wettingen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse	A	17.50	4'002	3	3	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.008	A.1.08.LV	Baden, LV-Verbindung Bahnhof-Bäder, Neugestaltung Bäderstr. inkl. Knoten Oelrain	A	5.50	824	1	2	Ae
4566 Frauenfeld	4566.2.001	RZ 2.1	Konzept Innenstadt, Phase 2	A	5.40	830	2	2	A
4566 Frauenfeld	4566.2.002	RZ 2.2	Betriebs- und Gestaltungskonzept St. Gallerstrasse	A	3.40	743	3	2	A
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.014		Aufwertung Löwenstrasse in Kreuzlingen zur neuen Fussgängerpromenade	A	5.50	4'267	2	3	A
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.096	MIV-2.2	Betriebs- und Gestaltungskonzept Romanshonerstrasse, Kreuzlingen	A	3.00	1'630	3	3	A
5002 Bellinzona	5002.2.021	TIM 2.3	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: rete stradale comparto Arbedo-Castione	A	5.40	1'629	2	3	A
5002 Bellinzona	5002.2.022	TIM 2.4	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: riqualifica degli assi stradali con carico di traffico elevato (B)	B	15.70	2'703	3	3	B
5113 Locarno	5113.2.007	INF 2	Introduzione modello UPI 50/30 a Minusio e Losone (via Locarno)	B	5.60	3'913	3	3	B
5113 Locarno	5113.2.011	INF 6	Riassetto viario di viale Papio	A	2.20	1'936	1	3	Ae
5113 Locarno	5113.2.013	INF 8	Riassetto viario Lungolago viale Verbano	A	3.00	1'213	1	3	Ae
5113 Locarno	5113.2.016	INF 11	Messa in sicurezza di via Varesi a Locarno	B	1.90	1'462	1	3	Be
5113 Locarno	5113.2.017	INF 12	Messa in sicurezza di via Luini a Locarno	A	1.80	1'337	1	3	Ae
5113 Locarno	5113.2.018	INF 13	Messa in sicurezza di via Simen a Minusio	B	4.50	820	2	2	B
5113 Locarno	5113.2.058	INF 1.2	Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno - SOLDUNO	A	2.00	2'152	3	3	A
5250 Mendrisiotto	5250.2.054	TIM 1.1	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Mendrisio, moderazione del traffico e riqualifica di Via Motta	A	1.20	305	1	1	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.055	TIM 1.2	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Mendrisio, moderazione e sicurezza Via Turconi - Largo Bernasconi	A	1.50	461	1	1	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.062	TIM 1.9	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Balerna, viale Tarchini	A	0.49	328	1	1	Ae
5586 Lausanne-Morges	5586.2.014	5a_CL_02	Lausanne / Rte des Plaines-du-Loup	A	10.00	1'800	3	3	B
5586 Lausanne-Morges	5586.2.015	5a_CL_03	Lausanne / Av. du Chablais, tronçon Provence - Bourdonnette	B	4.20	754	3	2	B
5586 Lausanne-Morges	5586.2.017	5a_EL_01	Lutry / Route de la Conversion (RC770b)	A	5.00	1'698	2	3	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.018	5a_EL_02	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) - Phase 1	A	4.00	3'789	2	3	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.020	5a_EL_04	Pully / Boulevard de la Forêt	A	3.50	976	2	2	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.021	5a_EL_05	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) - Phase 2	B	8.10	400	3	1	Be
5586 Lausanne-Morges	5586.2.023	5a_OL_02	Chavannes / Rte de la Maladière, Etape 2 : Mèbre - Tir-Fédéral (RC76)	A	5.28	1'697	3	3	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.024	5a_OL_04	Lausanne, Prilly / Av. du Chablais, tronçon Galicien - Provence	A	7.26	1'022	3	3	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.042	5b_RM_02	Morges / Contournement urbain Nord	B	10.00	3'543	2	3	B
5586 Lausanne-Morges	5586.2.279	4c.OL.108	Ecublens-Chavannes, Av. du Tir-Fédéral, tronçon RC1-Pont bleu:itinéraire mobilité douce	A	5.90	2'424	3	3	A

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
5890 Rivelac	5890.2.074	P412 41.05	réaménagement traversée centre de Montreux : RC780a entre carrefour av. des Alpes et rue de Bon-Port (y.c. parc Rouvenaz)	A	10.32	4'679	3	3	A
5890 Rivelac	5890.2.075	P412 41.06	réaménagement traversée centre de Montreux : RC780a esplanade Territet + tronçon route	A	2.21	464	3	1	Ae
5890 Rivelac	5890.2.079	P412 41.1	réaménagement traversée centre RC780a Villeneuve	B	5.63	1'014	3	3	B
5890 Rivelac	5890.2.087	P414 41.18	réaménagement urbain axe structurant Corsier RC744b route de Châtel entre Vevey Funi et Corseaux rte du Cypres	B	1.46	557	3	2	B
5890 Rivelac	5890.2.088	P414 41.19	réaménagement urbain axe structurant RC743b entre Corsier rte de Corseaux et giratoire Hauteville	B	5.77	1'150	3	3	B
5890 Rivelac	5890.2.089	P414 41.20	réaménagement urbain axe structurant La Tour-de-Peilz RC780a entre Entre-deux-Villes et La TdP centre	A	2.61	1'139	3	3	A
5890 Rivelac	5890.2.091	P414 41.22	réaménagement urbain axe structurant Clarens RC734b route de Chailly entre RC780a et route de la Saussaz	B	6.59	2'743	3	3	B
5890 Rivelac	5890.2.093	P414 41.24	réaménagement urbain léger axe structurant Fontanivent RC735c route de Colondalles + route de la Combe	B	1.59	215	1	1	Be
5890 Rivelac	5890.2.096	P414 41.27	réaménagement urbain axe structurant Vevey/St-Légier RC742b route de St-Légier Hauteville - Vevey	B	3.13	1'951	3	3	B
5890 Rivelac	5890.2.097	P414 41.28	réaménagement urbain axe structurant Vevey RC780a Bergère - Entre-deux-Villes	B	10.44	6'953	3	3	B
6002 Brig-Visp-Naters	6002.2.010	V10	Begegnungszone Brückenweg Visp	A	2.00	750	1	2	Ae
6002 Brig-Visp-Naters	6002.2.069	V3	Aufwertung Dorfkern Visp - Strasse	A	1.35	1'655	1	3	Ae
6153 Chablais	6153.2.004	R4	Réaménagement de l'avenue de l'Europe à Monthey	A	7.20	1'924	3	3	A
6153 Chablais	6153.2.005	R5	Réaménagement de la route de Lausanne à Aigle	A	4.36	775	2	2	A
6153 Chablais	6153.2.006	R6	Réaménagement de l'avenue des Ormonts à Aigle	A	1.00	249	1	1	Ae
6153 Chablais	6153.2.009	R9	Réaménagement de l'avenue du Simplon à Monthey	A	7.20	532	3	2	A
6153 Chablais	6153.2.010	R10	Réaménagement de l'avenue de France à Monthey	A	7.86	1'577	3	3	A
6266 Sion	6266.2.001	R1	Sion, réaménagement de l'avenue de la Gare	A	7.90	2'482	3	3	A
6266 Sion	6266.2.002	R2	Sion, réaménagement de l'avenue de France (entrée ouest)	A	6.00	2'674	3	3	A
6266 Sion	6266.2.003	R3	Sion, réaménagement de l'avenue de Tourbillon (entrée est)	A	6.80	2'171	3	3	A
6266 Sion	6266.2.004	R4	Sion, réaménagement de la rue de Lausanne	A	3.24	3'811	3	3	A
6266 Sion	6266.2.005	R5	Sion, réaménagement de la rue de la Dixence (entrée sud)	A	2.25	1'661	3	3	A
6266 Sion	6266.2.006	R6	Sion, réaménagement de la rue du Rawyl (entrée nord)	A	2.53	1'018	2	3	A
6266 Sion	6266.2.007	R7	Sion, réaménagement de l'avenue Ritz	A	1.58	837	3	2	A
6458 RUN	6458.2.010	I1	Neuchâtel Rue de l'Ecluse: requalification	A	3.50	1'100	2	3	A
6458 RUN	6458.2.012	I2	La Chaux-de-Fonds : mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H18	A	3.83	1'270	3	3	A
6458 RUN	6458.2.015	I3	Le Locle Rue du Crêt-Vaillant: requalification	A	1.65	968	1	2	Ae
6458 RUN	6458.2.016	I4	Le Locle Entrée de Ville (périmètre de l'Ancienne Poste): requalification	A	1.35	970	3	2	A

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betrof- fenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
6458 RUN	6458.2.024	M1	Neuchâtel: Amélioration réseau MD - Av.de la Gare: réaménagement	A	2.10	1'116	2	3	A
6458 RUN	6458.2.096	I2	La Chaux-de-Fonds Rue de l'Hôtel-de-Ville et vieille ville: requalification de l'espace public (I2-013, I2-014, K2)	A	5.80	5'199	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.019	30-14	Axe fort tangentiel petite ceinture : Ring PAV : requalification urbaine et amélioration de la vitesse commerciale TP (Jonction-stade de la	A	18.50	6'516	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.020	30-15	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (1ère étape) - du rond point des Noirettes à la rue de Monfalcon	A	3.60	3'339	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.023	30-19	axe fort tangentiel petite ceinture : requalification de l'axe place des Nations - place des Charmilles	A	19.00	9'021	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.024	30-20	Requalification espace rue liée à la MD "mail Rhône-Lac" : axe Henri-Golay y compris place de la Concorde	A	9.80	1'561	1	3	Ae
6621 Grand Genève	6621.2.029	31-9	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : route de Signy, route de la Morâche, route de Divonne et route du Stand	A	11.50	3'986	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.035	34-12	Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tramway vers Vailly et le tissu bâti existant au Sud	A	9.36	1'368	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.044	32-2-7	Requalification de l'Avenue Louis-Casaï entre l'aéroport de le Carrefour du Bouchet, dont aménagements TP et MD	A	10.23	4'420	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.045	32-2-8	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : requalification de la route de Pré Bois	A	6.10	1'972	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.052	36-3-8	Requalification de l'espace-rue sur l'axe de Frontenex entre la place des Eaux-Vives et MICA en lien avec l'axe fort trolleybus	A	33.63	7'301	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.129	30-28	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (2ème étape) - De la route des Jeunes au rond point des Noirettes et de l'avenue de Montfalcon à l'Arve	B	4.00	2'948	3	3	B
6621 Grand Genève	6621.2.132	30-31	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Av. de l'Ain (y.c espace rue)	B	3.60	2'032	3	3	B
6621 Grand Genève	6621.2.133	30-32	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang (y.c espace rue)	B	4.98	2'239	3	3	B
6621 Grand Genève	6621.2.135	31-10	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : Eules/Oulteret/Etraz (Prangins) soit la Médiane, Av. Alfred Cortot et route de Saint-Cergue	B	22.00	4'217	2	3	B
6711 Delémont	6711.2.004	4a3	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorne-Moutier, Delémont	B	5.00	931	2	2	B
6711 Delémont	6711.2.007	9a	Itinéraire cyclable Porte d'entrée nord-est, Delémont	A	1.30	230	1	1	Ae

Plätze / Places

0230 Winterthur	0230.2.004	GV4	Winterthur - Umgestaltung Zentrum Wülflingen	A	4.00	10'000	2	2	A
0230 Winterthur	0230.2.042	LV1	Winterthur - Langsamverkehrsmassnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof - Umgestaltung Rudolfstrasse	A	10.00	4'500	1	2	Ae
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.040	G_LV3	Wangen-Brütisellen - Aufwertung Dorfplatz	A	1.50	10'000	2	2	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.093	Z_MIV5	Zürich – Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität B - Meierhofplatz	B	5.00	13'000	2	2	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.094	Z_MIV5	Zürich – Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität B - Wipkingerplatz	B	18.00	23'000	3	2	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.095	Z_MIV5	Zürich – Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität B - Zehntenhausplatz	B	20.00	27'000	3	1	Be
0351 Bern	0351.2.021	V - MIV 5.3	Bern, Helvetiaplatz	B	2.50	14'000	2	1	Be
0351 Bern	0351.2.025	V - MIV 5.4d	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	B	2.00	20'000	3	2	B

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
0351 Bern	0351.2.064	V - ÖV 3.5a	Stadt Bern, Breitenrainplatz	A	10.00	12'000	2	2	A
0351 Bern	0351.2.065	V - ÖV 3.5b	Stadt Bern, Eigerplatz	A	30.00	21'000	3	2	A
0351 Bern	0351.2.066	V - ÖV 3.5c	Stadt Bern, Viktoriaplatz	A	15.00	27'000	3	2	A
0942 Thun	0942.2.022	M12.2	Umgestaltung Mönchplatz	B	1.00	14'416	2	2	B
0942 Thun	0942.2.023	M12.3	Umgestaltung Knoten Waisenhaus- / Pestalozzistrasse	B	0.50	8'539	1	2	Be
0942 Thun	0942.2.033	M14.3	Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, Gesamtgestaltung	A	1.50	2'100	1	1	Ae
2196 Fribourg	2196.2.080	41.1	Réaménagement de la place Notre-Dame	A	3.24	6'200	1	2	Ae
2196 Fribourg	2196.2.083	41.4	Réaménagement de la centralité de Schönberg	B	3.19	15'770	3	2	B
2196 Fribourg	2196.2.089	41.10	Réaménagement de la place Vignettaz - Daler et de ses arrêts	A	1.14	19'700	3	2	A
2196 Fribourg	2196.2.102	41.24	Réaménagement de la centralité de Marly-Cité	B	4.21	15'350	3	2	B
2196 Fribourg	2196.2.121	43.15	Réaménagement de la Bahnhofstrasse, du carrefour Bahnhofstrasse - Hauptstrasse et de la Bahnhofplatz (traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC, phase I.b)	B	3.29	24'950	3	2	B
2196 Fribourg	2196.2.127	44.4	Réaménagement de la place du petit St-Jean	A	2.35	3'000	1	2	Ae
2601 Solothurn	2601.2.011	V-MIV 2.4	Kriegstetten, Gerlafingen-/Hauptstrasse (Neues Betriebskonzept- und Gestaltungskonzept, Ausgestaltung des Knotens als Dorfplatz)	B	2.00	12'700	2	1	Be
2701 Basel	2701.2.070	M6	Beruhigung Ortszentrum Dornach	B	4.00	22'000	3	2	B
2701 Basel	2701.2.146	Ö30	ÖV-Drehscheibe Laufen - Aufwertung Vorplatz	A	15.00	11'500	2	1	Ae
2939 Schaffhausen	2939.2.013	13	Erweiterung Zentrumsaufwertung Neuhausen am Rheinflall	A	4.60	10'000	2	2	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.085	2.18.1	BGK Thal, Einlenker Hauptstrasse / Töberstrasse	A	0.50	17'500	3	1	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.086	2.18.2	BGK Thal, Neugestaltung Zentrum	A	0.50	7'000	1	1	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.087	2.18.3	BGK Herisau, Ortszentrum Obstmarkt	A	0.50	15'500	3	2	A
3336 Obersee	3336.2.039	MIV11	Aufwertung Dorfkern Lachen	A	4.00	12'400	2	3	A
3425 Wil	3425.2.010	ZEW 1.6	Verkehrberuhigung Bahnhofplatz Süd	B	1.00	5'000	1	2	Be
4021 Aargau-Ost	4021.2.013	A.2.02.ÖV	Brugg, Aufwertung Bahnhofplatz-Neumarkt und Busterminal Nord	A	5.00	13'400	2	2	A
5250 Mendrisiotto	5250.2.038	TL 3.14	Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio, riqualifica e sviluppo della permeabilità pedonale della Piazza antistante la Stazione FFS, regolazione della sosta breve (in relazione alla misura IN4)	A	3.30	11'300	2	2	A
5250 Mendrisiotto	5250.2.043	TL 5.2	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Mendrisio, messa in sicurezza e riqualifica spazi pubblici a San Martino e pista ciclabile Via Morée	A	0.45	8'650	1	2	Ae

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betrof- fenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
5250 Mendrisiotto	5250.2.044	TL 5.3	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo- pedonali: Coldrerio, messa in sicurezza e riqualifica del centro civico	A	1.70	10'400	2	2	A
5250 Mendrisiotto	5250.2.046	TL 5.5	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo- pedonali: Chiasso, messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Col. Bernasconi	A	3.00	900	1	2	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.047	TL 5.6	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo- pedonali: Mendrisio (Genestrerio), messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Baraini	A	2.00	7'100	1	2	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.048	TL 6	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo- pedonali: Chiasso, messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Elvezia	B	1.00	15'700	3	2	B
5250 Mendrisiotto	5250.2.061	TIM 1.8	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Vacallo, moderazioni Via Guisan – Piazza San Simone	A	2.00	14'300	2	2	A
5586 Lausanne- Morges	5586.2.081	21_RM_01	Morges / Aménagement interface gare CFF - Phase 1	A	5.00	44'594	3	2	A
5890 Rivelac	5890.2.015	P151 15.03	réaménagement interface principale av. des Alpes-Grand-Rue de Montreux	A	2.00	10'000	2	2	A
5890 Rivelac	5890.2.076	P412 41.07	réaménagement centre Vevey : place du Marché - secteur Ceresole	B	11.24	22'000	3	2	B
6002 Brig-Visp- Naters	6002.2.004	V4	Aufwertung Dorfkern Glis (Brig-Glis)	A	6.50	13'900	2	2	A
6002 Brig-Visp- Naters	6002.2.009	V9	Begegnungszone Bahnhof Brig	A	5.40	11'200	2	2	A
6002 Brig-Visp- Naters	6002.2.061	V6a	Aufwertung Dorfkern Lalden - Dorfplatz	A	0.30	0	1	1	Ae
6153 Chablais	6153.2.001	R1	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	A	11.00	13'500	2	2	A
6153 Chablais	6153.2.090	R3	Réaménagement du centre-ville de Monthey - Etape 1/2	A	14.70	21'300	3	2	A
6153 Chablais	6153.2.091	R3	Réaménagement du centre-ville de Monthey - Etape 2/2	A	7.10	21'300	3	2	B
6458 RUN	6458.2.033	M3	Amélioration réseau MD: Le Locle vieille ville: aménagement zone piétonne	A	0.10	2'000	1	2	Ae
6458 RUN	6458.2.035	M3	Amélioration réseau MD: Le Locle Esplanade de la gare	A	0.85	1'050	1	2	Ae
6621 Grand Genève	6621.2.021	30-17	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place des Eaux-Vives	A	5.72	21'000	3	2	A
6621 Grand Genève	6621.2.022	30-18	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place du Pré l'Evêque	A	5.10	4'000	1	3	Ae
6621 Grand Genève	6621.2.048	36-1-12	Réaménagement de la place de Moillesulaz en lien avec le projet de tram (projet transfrontalier)	A	8.34	17'000	3	2	A

Allegato 8: Dati di base per la determinazione dei costi complessivi

Hinweise:

~ Berücksichtigt wird die Bevölkerung des gesamten statistischen Perimeters.

~ Im Gegensatz zur statistischen Definition werden folgende Korrekturen angebracht, damit den Perimetern der eingereichten Agglomerationsprogramme entsprochen wird:

Die nachstehend aufgeführten Gemeinden werden dem Agglomerationsperimeter von **Aargau-Ost** zugewiesen und folglich aus der Agglomeration Zürich ausgeschieden:

Bellikon / Bergdietikon / Killwangen / Neuenhof / Remetschwil / Spreitenbach / Würenlos / Ehrendingen / Ar-

ni (AG) / Berikon / Bremgarten (AG) / Eggenwil / Fischbach-Göslikon / Hermetschwil- / Staffeln / Jonen / Oberlunkhofen / Oberwil-Lieli / Rudolfstetten-Friedlisberg / Unterlunkhofen / Widen / Zufikon / Islisberg / Rotenschwil.

Die nachstehend aufgeführten Gemeinden werden dem Agglomerationsperimeter von **Obersee** zugewiesen

und folglich aus der Agglomeration Zürich ausgeschieden: Bubikon / Feusisberg / Freienbach / Wollerau.

Die nachstehend aufgeführten Gemeinden werden dem Agglomerationsperimeter von **Chiasso-Mendrisio**

zugewiesen und folglich aus der Agglomeration Lugano ausgeschieden: Bissone / Maroggia / Rovio / Melano.

Die nachstehend aufgeführten Gemeinden werden dem Agglomerationsperimeter von **Winterthur** zugewie-

sen und folglich aus der Agglomeration Zürich ausgeschieden: Illnau-Effretikon / Kyburg / Lindau / Brütten.

Die nachstehend aufgeführten Gemeinden werden dem Agglomerationsperimeter vom **Zürcher Oberland**

zugewiesen und folglich aus der Agglomeration Zürich ausgeschieden: Bubikon / Gossau (ZH) / Grüningen / Seegräben / Fehraltorf / Russikon / Mönchaltorf / Uster.

Es werden folgende Werte angerechnet:

Agglomeration	Einwohner 2010 Schweizer Teil	Beschäftigte 2008 Schweizer Teil	Einwohner kl. ausländ. Teil
Wetzikon – Pfäffikon (ZH)	51'409	23'582	51'409
Winterthur	139'877	65'720	139'877
Zürich	1'188'566	731'434	1'188'566
Lyss	13'726	7'031	13'726
Langenthal	14'938	10'745	14'938
Bern	353'255	250'579	353'255
Biel/Bienne – Lyss	92'199	47'754	92'199
Burgdorf	28'457	17'697	28'457
Interlaken	22'660	11'833	22'660
Thun	95'322	41'714	95'322
Luzern	209'796	117'693	209'796
Einsiedeln	14'385	5'609	14'385
Lachen	37'759	13'347	37'759
Schwyz	26'016	14'149	26'016
Stans	30'514	15'049	30'514
Zug	108'704	81'431	108'704

Esame dei programmi d'agglomerato di 2a generazione, rapporto esplicativo

Bulle	27'075	12'857	27'075
Fribourg	104'896	57'528	104'896
Grenchen	25'370	13'873	25'370
Olten – Zofingen	110'703	61'765	110'703
Solothurn	76'378	38'660	76'378
Basel	497'725	304'901	765'807
Schaffhausen	66'247	34'719	67'726
St.Gallen	150'229	100'897	150'229
Heerbrugg – Altstätten – Dornbirn	53'824	29'634	173'607
Buchs – Vaduz	22'652	11'506	55'607

Agglomeration	Einwohner 2010 Schweizer Schweizer Teil	Beschäftigte 2008 Teil inkl.	Einwohner
ausländ. Teil			
Rapperswil-Jona – Rüti	50'449	21'770	
	50'449		
Wil (SG)	70'095	31'633	
	70'095		
St.Moritz	14'835	11'738	
	14'835		
Davos	11'166	6'860	
	11'166		
Chur	69'962	38'246	
	69'962		
Aarau	88'015	55'959	
	88'015		
Baden-Brugg	117'712	65'147	
	117'712		
Wohlen (AG)	22'916	9'684	
	22'916		
Lenzburg	29'519	15'440	
	29'519		
Arbon-Rorschach	59'400	26'266	
	60'886		
Amriswil-Romanshorn	26'282	11'748	
	26'282		
Frauenfeld	29'211	19'300	
	29'211		
Kreuzlingen – Konstanz	28'790	15'048	
	121'599		
Bellinzona	50'129	24'367	
	50'129		
Locarno	60'915	27'624	
	60'915		
Lugano	133'167	79'900	
	149'312		
Chiasso – Mendrisio (– Como)	48'837	34'219	
	210'157		
Lausanne	336'364	192'004	
	336'364		
Vevey-Montreux	91'977	36'922	
	91'977		
Yverdon	33'562	15'763	
	33'562		
Brig-Visp	33'871	19'587	
	33'871		
Martigny	16'143	10'163	
	16'143		

Esame dei programmi d'agglomerato di 2a generazione, rapporto esplicativo

Monthey – Aigle	38'822
	17'266
	38'822
Sierre-Montana	37'097
	15'367
	37'097
Sion	61'045
	33'612
	61'045
La Chaux-de-Fonds – Le Locle (– Morteau)	47'553
	30'526
	62'425
Neuchâtel	80'789
	43'712
	80'789
Genève	526'442
	303'748
	723'841
Delémont	21'351
	12'594
	21'351
Zusammengefasste Agglomerationen	
Zürcher Oberland	117'715
	49'623
	117'715
Winterthur und Umgebung	162'832
	73'632
	162'832
Stadt Zürich – Glattal – Limmattal	1'019'495
	668'053
	1'019'495
Biel/Bienne – Lyss	105'925
	54'785
	105'925
Aareland	198'718
	117'724
	198'718
St. Gallen – Arbon – Rorschach	209'629
	127'163
	209'629
Obersee	115'544
	51'550
	115'544
Aargau-Ost	222'621
	103'266
	222'621
RUN	128'342
74'238	143'214

Allegato 9: Valori limiti per i costi dei programmi

Agglomeration	Grenzwert zwischen mittleren und tiefen Kosten	Grenzwert zwischen hohen und mittleren Kosten
Wetzikon – Pfäffikon (ZH)	69	139
Winterthur	189	379
Zürich	1'703	3'407
Lyss	19	
Langenthal	22	
Bern	524	1'049
Biel/Bienne – Lyss	127	254
Burgdorf	41	
Interlaken	31	
Thun	127	255
Luzern	294	589
Einsiedeln	19	
Lachen	49	
Schwyz	36	
Stans	42	
Zug	164	328
Bulle	37	
Fribourg	146	293
Grenchen	35	
Olten – Zofingen	155	310
Solothurn	105	210
Basel	713	1'425
Schaffhausen	92	183
St.Gallen	220	440
Heerbrugg – Altstätten – Dornbirn	75	150
Buchs – Vaduz	31	
Rapperswil-Jona – Rüti	67	134
Wil (SG)	94	188
St.Moritz	23	
Davos	16	
Chur	98	195
Aarau	127	254
Baden-Brugg	165	329
Wohlen (AG)	30	
Lenzburg	41	
Arbon-Rorschach	79	159
Amriswil-Romanshorn	35	
Frauenfeld	43	
Kreuzlingen – Konstanz	40	
Bellinzona	68	137
Locarno	82	164
Lugano	190	379
Chiasso – Mendrisio (– Como)	72	145
Lausanne	474	948
Vevey-Montreux	121	242
Yverdon	45	
Brig-Visp	48	
Martigny	23	
Monthey – Aigle	52	104
Sierre-Montana	49	98

Agglomeration	Grenzwert zwischen mittleren und tiefen Kosten	Grenzwert zwischen hohen und mittleren Kosten		
Sion	85	171		
La Chaux-de-Fonds – Le Locle (– Morteau)	69	138		
Neuchâtel	112	225		
Genève	743	1'487		
Delémont	30	61		
Zusammengefasste Agglomerationen				
Zürcher Oberland	156	312		
Winterthur und Umgebung	219	438		
Stadt Zürich – Glattal – Limmattal	1'483	2'967		
Biel/Bienne – Lyss	146	292		
Aareland	282	565		
St. Gallen – Arbon – Rorschach	299	599		
Obersee	155	310		
Aargau-Ost	301	601	RUN	181

Allegato 10: Osservazioni critiche presentate dal gruppo di esperti esterni

Prüfprozess Agglomerationsprogramme 2. Generation

Stellungnahme der externen Expert/-innen
10.04.2013

Grid of dots for writing.

ARGE *examino*

1	Auftrag	1
2	Würdigung der übergeordneten Methodik.....	3
3	Würdigung des Prozesses	5
3.1	Interner Prozess	5
3.2	Externer Prozess	6
4	Würdigung des Ergebnisses	7
4.1	Die Agglomerationsprogramme der 2. Generation.....	7
4.2	Ergebnis des Prüfprozesses.....	7
5	Optimierungsvorschläge für die 3. Generation	8
5.1	Methodische Aspekte.....	8
5.2	Aspekte im Prüfprozess	10
5.3	Aspekte bei der Massnahmenbeurteilung	11
5.4	Punkte bei einzelnen Agglomerationen.....	12
6	Fazit	14

Projektteam

René Neuenschwander
Aline Renard
Mark Sieber

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Transitec Ingénieurs-Conseils SA
4, avenue Auguste-Tissot
1006 Lausanne
+41 21 652 32 22
lausanne@transitec.net
www.transitec.net

Ecoplan AG
Monbijoustrasse 14
3011 Bern
+41 31 356 61 61
info@ecoplan.ch
www.ecoplan.ch

1 Auftrag

Auftrag mit vier Bestandteilen

Der Auftrag der ARGE *examine* (Ernst Basler + Partner, Transitec Ingénieurs-Conseils und Ecoplan) im Zusammenhang mit dem Prüfprozess der Agglomerationsprogramme 2. Generation umfasste im Wesentlichen drei Bestandteile:

- Expert/-innenmandat Verkehr: *examine* hatte die Aufgabe, unabhängige Massnahmen- und Programmbeurteilungen für alle 41 Agglomerationsprogramme vorzunehmen und diese in sogenannte Entwurfsbereinigungssitzungen mit dem Prüftteam des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) einzubringen. In diesen Sitzungen konnten in der Diskussion grösstenteils gemeinsame Einschätzungen von ARE und *examine* erarbeitet werden, teilweise blieben aber auch gewisse abweichende Sichtweisen bestehen. Diese vertrat *examine* auch in den anschliessenden Konferenziellen Bereinigungssitzungen mit ARE, Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bundesamt für Verkehr (BAV) und Bundesamt für Umwelt (BAFU), in denen ein Konsens unter allen Beteiligten erarbeitet wurde.
- Qualitätssicherung und kritische Begleitung des Prüfprozesses: *examine* wirkte an zahlreichen ARE-internen Sitzungen mit und half bei der Behandlung von methodischen und fachlichen Fragen. *examine* nahm Korreferate der Prüfberichte zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen vor und wirkten auch bei der redaktionellen Überarbeitung der Prüfberichte mit.
- Bearbeitung Benchmarks und Quervergleiche: *examine* unterstützte das ARE durch die Entwicklung der Methodik für die einzelnen Benchmarks und Quervergleiche. Ausgangspunkt bildete das Vorgehen im Prüfprozess der 1. Generation. Die entsprechende Methodik wurde je nach Kategorie teilweise übernommen, teilweise neu entwickelt und auf alle Massnahmen der entsprechenden Kategorien angewendet.

Unterschiedliche Rollen

examine nahm je nach Aufgabe eine unterschiedliche Rolle ein. Während bei der Massnahmen- und Programmbeurteilung eine unabhängige second opinion zu erarbeiten und vertreten war, bestand die Aufgabe in den anderen Bestandteilen des Auftrags in der Beratung und Unterstützung des ARE sowie in der Sachbearbeitung.

Organisation der Arbeiten bei
examine

Der Grossteil der Arbeiten von *examine* wurde durch das aus drei Expert/-innen bestehende Kernteam erbracht. Diese teilten die 41 Agglomerationsprogramme unter sich auf. Dabei galt selbstverständlich als zwingende Vorgabe, dass die Expert/-innen nicht an der Beurteilung

eines Agglomerationsprogramms mitwirkten, an dessen Erarbeitung sie beteiligt gewesen waren. Auch auf der Ebene der Massnahmen machten die Expert/-innen transparent, für welche Massnahmen sie oder ihre Firmen Beiträge geleistet hatten.

Bei einzelnen Bearbeitungsaufgaben, insbesondere im Zusammenhang mit den Benchmarks und Quervergleichen, kamen auch weitere Mitarbeitende der beteiligten drei Firmen zum Einsatz.

Sitzungsteilnahme
Sitzungsteilnahme

examino war an den Entwurfsbereinigungssitzungen und den Konferenzziellen Bereinigungssitzungen jeweils mit zwei Expert/-innen vertreten. Ein Experte nahm an fast ausnahmslos allen Sitzungen teil, um beim Quervergleich unter allen 41 Agglomerationsprogrammen Kenntnisse aus allen Agglomerationsprogrammen und ihrer Beurteilung einbringen zu können. An den Bilanzateliers nahmen in der Regel alle drei Expert/-innen teil.

2 Würdigung der übergeordneten Methodik

Grundlagen der Methodik	Die Massnahmen- und Programmbeurteilung basiert im Wesentlichen auf der Methodik, wie sie im Prüfprozess der 1. Generation mit gutem Ergebnis angewendet und in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation (nachfolgend „UVEK-Weisung“) dargelegt wurde.
Qualitative Massnahmen- und Programmbeurteilung	Aufgabe der Methodik ist es, eine konsistente und nachvollziehbare Beurteilung der einzelnen Massnahmen sowie der Programmwirkung zu gewährleisten. Es liegt in der Natur der Agglomerationsprogramme, dass nicht alle Massnahmen bereits weit entwickelt und gut dokumentiert sind. Entsprechend musste für die meisten Massnahmenkategorien eine qualitative Bewertung vorgenommen werden. Einzig für die Massnahmen in den Benchmarks und Quervergleichen konnten quantitative Angaben für die Beurteilung herangezogen werden. Die Programmwirkung als Ganzes wurde ebenfalls qualitativ beurteilt.
Diskussion der Wirkungen	Das weitgehende Fehlen einer quantitativen Basis für die Beurteilung wurde im Prüfprozess ausgeglichen durch die Tatsache, dass die Massnahmen- und Programmwirkungen durch zahlreiche Personen unabhängig voneinander beurteilt werden (ARE, BAV, ASTRA, BAFU, <i>examino</i>). In intensiven Diskussionen gelang es auch bei anfänglich divergierenden Auffassungen jeweils, für eine Massnahme oder eine Programmwirkung ein gemeinsames Verständnis zu schaffen und einen Konsens über die Beurteilung zu erreichen.
Skala der Wirkungsbeurteilung	Die vorgegebene Skala von -1 bis +3 Punkten, wobei nur ganze Punkte vergeben wurden, wirkt sehr grob und lässt wenig Differenzierung zu. Dem wurde dadurch begegnet, dass in der internen Diskussion der Wirkungen auch Nuancierungen verwendet wurden (z.B. 2- oder 2+). Diese dienten aber ausschliesslich der verbesserten Einordnung und Vergleichbarkeit der Beurteilungen in die Gesamtheit aller Agglomerationsprogramme und werden im Ergebnis des Prüfprozesses nicht ausgewiesen. Eine feinere als die verwendete Skala würde eine grössere Genauigkeit der qualitativen Wirkungseinschätzungen erfordern, die jedoch auf der verfügbaren Datenbasis nicht möglich ist. Eine feiner abgestufte Skala würde die Gefahr mit sich bringen, dass möglicherweise auch dort Differenzierungen vorgenommen würden, wo keine ausreichende Sicherheit über die differenzierten Wirkungen vorliegen. Deshalb scheint die vorliegende Skala in ihrer Grobheit zweckmässig und vor dem Hintergrund der verfügbaren Informationen adäquat. Hingegen ist es nötig, die Bedeu-

tung der einzelnen Noten möglichst genau zu beschreiben, damit die Skala bei allen Beurteilungen gleich angewendet wird.

3 Würdigung des Prozesses

Interner und externer Prozess Der Prüfprozess wurde durch das ARE geführt. Er bestand einerseits aus internen Abstimmungen unter den Bundesämtern und mit *examino*. Andererseits wurden die Trägerschaften der Agglomerationen zu verschiedenen Zeitpunkten einbezogen.

3.1 Interner Prozess

Ablauf In zwölf ganztägigen Sitzungen wurden die 41 Agglomerationsprogramme unter den beteiligten Bundesämtern und mit *examino* besprochen. Als Grundlage für diese Konferenziellen Bereinigungssitzungen wurde vorgängig zwischen ARE und *examino* jeweils eine Entwurfsbereinigungssitzung durchgeführt, in welcher basierend auf unabhängigen Bewertungen ein erster Bewertungsvorschlag entwickelt wurde.

An den Konferenziellen Bereinigungssitzungen wurden in einem ersten Schritt die Massnahmen behandelt: Die unabhängig voneinander entstandenen Beurteilungen von ARE, BAV, ASTRA und BAFU wurden zusammengeführt, zusätzliche Sichtweisen und Kenntnisse in die Diskussion eingebracht und unbeantwortete Fragen festgehalten. Als Ergebnis davon wurden die Kategorisierung als beitragsberechtigzte Massnahme und die von der Agglomeration eingegebene Priorität überprüft. In einem weiteren Schritt wurde die Programmwirkung eingeschätzt. Auch hier wurden die unabhängigen Beurteilungen der verschiedenen Bundesämter und von *examino* diskutiert und abgewogen.

Faire Beurteilungen Trotz der grossen Zahl zu beurteilender Programme und Massnahmen stand genügend Zeit für die Diskussion der Massnahmen sowie der Programmwirkung zur Verfügung. Alle Bundesämter und *examino* wurden jeweils durch die Sitzungsleitung einzeln aufgerufen, so dass alle Teilnehmer/-innen zu Wort kamen. Es wurde alles unternommen, um den Programmen und ihren einzelnen Massnahmen durch die Beurteilung gerecht zu werden, obschon die zeitlichen und personellen Ressourcen limitiert waren. Wo wichtige Fragen offen blieben, wurden diese gesammelt und den einzelnen Trägerschaften der Agglomerationen gestellt. Wo hingegen die Unklarheiten auch nach der Fragenbeantwortung der Agglomerationen nicht beseitigt werden konnten, mussten Massnahmen mangels genügenden Reifegrads in die C-Liste verschoben oder eine fehlende Nachvollziehbarkeit der Programmwirkung kritisiert werden.

Im Laufe des internen Prozesses fanden unter Beizug der vier Bundesämter und *examino* vier Bilanzateliers statt, in deren Rahmen die Beurteilungen insbesondere im Quervergleich zu den jeweils anderen Agglome-

rationsprogrammen überprüft wurden. Das hohe Mass an Aggregation, das in den Beurteilungen steckte, und die hohen Anforderungen an die Robustheit der Ergebnisse erfordert ein solches iteratives Vorgehen absolut.

3.2 Externer Prozess

Ablauf Die Agglomerationen reichten ihre Programme Ende Dezember 2011 (neue Agglomerationsprogramme) bzw. Ende Juni 2012 (überarbeitete Agglomerationsprogramme) ein. Entsprechend ihrer Behandlung in sechs Staffeln wurden die Agglomerationsprogramme durch die Vertreter/-innen der Bundesämter und *ex amino* zwischen Januar 2012 und Februar 2013 behandelt. Nach einer ersten Analyse der eingereichten Unterlagen wurden den Agglomerationen jeweils auf schriftlichem Weg Fragen gestellt. Die Antworten flossen in die Beurteilung der Massnahmen und Programmwirkungen ein. Weitere Fragen, die sich an den Sitzungen ergaben oder aufgrund der ersten Fragenbeantwortung noch nicht geklärt waren, wurden den Agglomerationen unmittelbar nach den Sitzungen gestellt, so dass sie noch beim Verfassen des Prüfberichts berücksichtigt werden konnten. Den Abschluss des externen Prozesses bilden die Gespräche im Mai/Juni 2013, an welchen die Beurteilungen des Bundes mit den jeweiligen Trägerschaften der Agglomerationsprogramme besprochen werden.

Wertvolle weitere
Informationen aus den
Fragenrunden

Die Fragenbeantwortung der Agglomerationen förderte viel zusätzliche Information zutage. Teilweise legten die Agglomerationen auch nochmals sehr umfangreiche Dokumentationen zu Massnahmen oder Grundlagen für das Agglomerationsprogramm bei. In den meisten Fällen halfen die Antworten und die zusätzlichen Grundlagen, die Beurteilung der Massnahmen und der Programme besser abzustützen.

4 Würdigung des Ergebnisses

4.1 Die Agglomerationsprogramme der 2. Generation

Fortschritte gegenüber der 1. Generation

Allgemein wurde anerkannt, dass die meisten Agglomerationen gegenüber ihren Agglomerationsprogrammen der 1. Generation grosse Fortschritte gemacht haben. Dies hängt wohl einerseits mit Erfahrungen aus der 1. Generation zusammen, andererseits aber auch mit den angehobenen Anforderungen des Bundes. Mit dem Zukunftsbild wurde von den Agglomerationen ein neues Element erwartet. Auch wenn das Zukunftsbild selbst nicht überall überzeugen konnte, entstand der Eindruck, dass der rote Faden in den Agglomerationsprogrammen besser herausgearbeitet wurde und die Kohärenz des Agglomerationsprogramms dadurch verbessert werden konnte. Die Anforderungen der „UVEK-Weisung“ haben sich damit positiv ausgewirkt.

Die Agglomerationen nutzten die Agglomerationsprogramme der 2. Generation sehr unterschiedlich. Während einige Agglomerationen sehr stark auf der 1. Generation aufbauen und nur wenige neue Massnahmen zur Mitfinanzierung beantragen, bauten verschiedene Agglomerationen ihre Programme neu auf und stellten sie, unter Berücksichtigung der 1. Generation, auf eine neue Basis.

4.2 Ergebnis des Prüfprozesses

Differenziert beurteilte Gesamtwirkung

Bezüglich der Wirkungsbeurteilung können nur wenige Agglomerationen ihr Resultat der 1. Generation übertreffen. Ein grosser Teil der Agglomerationen erhält weniger Wirkungspunkte als in der 1. Generation. Dies hat insbesondere damit zu tun, dass keine Vorleistungspunkte mehr vergeben werden und sich damit die maximal möglichen Punktzahlen von 16 auf 12 Punkte reduzieren. Auch waren die Anforderungen auf Basis der „UVEK-Weisung“ höher angesetzt als noch in der 1. Generation. Nicht alle Agglomerationen konnten bezüglich der Erfüllung dieser höheren Anforderungen überzeugen. Bei sechs von 41 Agglomerationsprogrammen musste eine unzureichende Wirkung festgestellt werden. Diese erhalten keine Mitfinanzierung.

Robustes Ergebnis

Die Gesamtwirkung der eingereichten Agglomerationsprogramme bewegt sich nach der Beurteilung durch den Bund in einer Bandbreite zwischen 2 und 9 Punkten. Sie wurde im Rahmen des Prüfprozesses für alle Agglomerationsprogramme sorgfältig abgewogen und aus verschiedenen Blickwinkeln immer wieder hinterfragt. Das Ergebnis kann auch aus Sicht der externen Expert/-innen als robust und im Quervergleich konsistent gelten.

5 Optimierungsvorschläge für die 3. Generation

In der Folge wird auf Punkte hingewiesen, bei denen aus Sicht *examinio* Optimierungspotenzial im Hinblick auf den Prüfprozess der 3. Generation besteht.

5.1 Methodische Aspekte

Aufgabe der Methodik

Die Methodik hat die Aufgabe, eine gerechte Beurteilung aller Massnahmen und Agglomerationsprogramme zu gewährleisten. Wie oben ausgeführt, ist *examinio* grundsätzlich der Meinung, dass die verwendete Methodik dieses Ziel erreicht. Dennoch gibt es Punkte, die es kritisch zu beleuchten gilt und wo im Rahmen der „UVEK-Weisung“ der 3. Generation Verbesserungen angestrebt werden könnten. Es besteht der Eindruck, dass insbesondere bei der Handhabung grundsätzlicher Fragen durch die Agglomerationen mehr Einheitlichkeit erreicht und damit der Prüfprozess entlastet werden könnte.

Folgende Punkte stehen dabei im Vordergrund:

1. Umgang der Agglomerationen mit Eigenleistungen

Die Agglomerationen gehen mit der Deklaration der Eigenleistung unterschiedlich um. Während die einen Agglomerationen auch kleine Eigenleistungen in grossem Umfang ausweisen, tun die anderen dies nicht, obschon sie vermutlich auch betriebliche oder planerische Aufgaben erfüllen. Dies führt dazu, dass die Beurteilung eines angemessenen Masses an Eigenleistungen der Agglomerationen im Quervergleich erschwert wird. Die ausgewiesenen Eigenleistungen können auch die Programmwirkung beeinflussen. Die Agglomerationen sollten noch deutlicher dazu aufgefordert werden, ein Gesamtbild ihrer Anstrengungen anstatt nur die mitfinanzierbaren Massnahmen aufzuzeigen.

2. Umgang der Agglomerationen mit dem BFS-Perimeter

Der BFS-Perimeter der Agglomerationen ist ein objektiver und vergleichbarer Rahmen für die Bearbeitung des Agglomerationsprogramms. Die Agglomerationen gehen jedoch sehr unterschiedlich damit um. Verschiedene Agglomerationen arbeiten explizit in einem engeren Perimeter des Agglomerationskerns, andere gehen aus räumlich-funktionalen Überlegungen über den Perimeter hinaus. Da die Beurteilung der Wirkungen auf den ganzen Agglomerationsperimeter zu beziehen ist, erschwerte die Verwendung unterschiedlich enger oder weiter Bearbeitungsperimeter die Beurteilung. Die Problematik sollte in der „UVEK-Weisung“ der 3. Generation aufgegriffen werden. Insbesondere die Beschränkung auf einen engeren Perimeter muss kritisch gesehen werden, da damit Aussagen zum restlichen BFS-Perimeter fehlen. Auch sollten Überlegungen dazu angestellt werden, wie damit umzugehen wäre,

wenn sich die BFS-Perimeter in Zukunft massgeblich verändern sollten, aber die Kohärenz mit den früheren Generationen weiterhin hochzuhalten ist.

3. Umgang mit Agglomerationen mit unterschiedlicher Ausgangslage

Grundsätzlich wird mit den Wirkungskriterien die Wirkung des Programms im Vergleich zur Trendentwicklung beurteilt. Diese Differenz kann unterschiedlich gross sein je nachdem, welches die Ausgangssituation in der Agglomeration ist. Eine Agglomeration, die auch in der Kernstadt stark MIV-orientiert ist und deren ÖV- und LV-Systeme noch weniger weit entwickelt sind, kann leichter eine grosse Wirkung ihrer Massnahmen ausweisen als eine Agglomeration, die bereits grosse Vorleistungen erbracht hat. Bei der Beurteilung führte dieser Umstand manchmal zu Diskussionen über die Programmwirkung. Dieselben Massnahmen können in der einen Agglomeration einen Quantensprung in der Qualität des Verkehrssystems bedeuten, während sie in einer anderen Agglomeration mit einem bereits guten Niveau des entsprechenden Verkehrssystems keine grosse Wirkung mehr hervorrufen wird. Bezüglich der Berücksichtigung der Ausgangslage im Trendzustand könnte die Praxis für die 3. Generation überdacht werden, denn dieser Aspekt wird immer wichtiger, wenn die Agglomerationen mit jeder Generation ihrer Agglomerationsprogramme eine verbesserte Ausgangslage schaffen.

4. Berücksichtigung der A-Massnahmen der 1. Generation

In ähnlicher Art wie im obigen Punkt stellen sich aus Sicht *ex ante* auch Fragen bezüglich der Berücksichtigung der A-Massnahmen der 1. Generation. In der praktischen Umsetzung gestaltet sich die von der „UVEK-Weisung“ vorgeschriebene Berücksichtigung der A-Massnahmen der 1. Generation in die Programmwirkung als anspruchsvoll. Erstens setzt sie die umfassende Kenntnis dieser Massnahmen mit ihren Wirkungen voraus und zweitens sind sie im Vergleich zur Ausgangslage ohne diese Massnahmen, aber in Kombination mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation zu beurteilen. Eine über alle Agglomerationsprogramme kohärente Beurteilung ist damit sehr anforderungsreich. Im Hinblick auf die 3. Generation, wenn die Massnahmen zweier vorangegangener Generationen mitzuberücksichtigen sind, müssten hierzu entsprechende Überlegungen angestellt werden.

5. Berücksichtigung des kant. Richtplans im Wirkungskriterium 2 (Siedlung)

Die Siedlungsmassnahmen der Agglomerationen bauen in der Regel auf dem kantonalen Richtplan, Teil Siedlung, auf. Bei der Beurteilung der Anstrengungen einer Agglomeration zur konzentrierten Siedlungsentwicklung und zur Verminderung der Zersiedelung sind die Massnahmen des Agglomerationsprogramms deshalb vor dem Hintergrund der Siedlungssteuerung des jeweiligen kantonalen Richtplans zu sehen. Bei nicht ganz aktuellen kantonalen Richtplänen entwickelte sich im Laufe des Prüfprozesses die Praxis, dass diese nicht als Errungenschaft der Agglo-

merationsprogramme berücksichtigt werden können. Hingegen wurden Richtpläne, deren Festsetzung weniger lang zurückliegt, bei der Beurteilung des Agglomerationsprogramms stärker beachtet und gewürdigt. Die diesbezügliche Praxis sollte im Hinblick auf die 3. Generation hinterfragt und schriftlich festgehalten werden.

6. Beurteilung von Wirkungskriterium 3 (Sicherheit)

Die Bewertung von Wirkungskriterium 3, Sicherheit, beruht auf der Wirkung eines Agglomerationsprogramms hinsichtlich „objektiver“ und „subjektiver“ Sicherheit. In der Praxis des Prüfprozesses erwies sich diese in der „UVEK-Weisung“ vorgegebene Unterteilung als präzisierungsbedürftig. In der „UVEK-Weisung“ für die 3. Generation wäre deshalb eine ausführlichere Beschreibung des Wirkungskriteriums Sicherheit hilfreich. Dabei sollte auch vermehrt mit Beispielen gezeigt werden, welche Massnahmen in den beiden Unterkriterien positiv beurteilt werden. So könnte darauf hingewiesen werden, dass die Abstützung auf kantonale Programme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zwar positiv bewertet wird, aber eine agglomerationsspezifische Herangehensweise erwartet wird.

7. Gewicht der vier Wirkungskriterien

Bei der Beurteilung der Programmwirkung kommt von der Zielsetzung der Agglomerationsprogramme her den Wirkungskriterien 1 und 2, Verkehr und Siedlung, das Hauptgewicht zu. Dennoch werden diese in der Gesamtbeurteilung der Agglomerationsprogramme rechnerisch nicht stärker gewichtet als die Wirkungskriterien 3 und 4, Sicherheit und Umwelt. Dies, obschon mit den Wirkungskriterien 3 und 4 grösstenteils Folgewirkungen der Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung beurteilt werden. Es wäre gerechtfertigt, den Wirkungskriterien 1 und 2 auch rechnerisch ein grösseres Gewicht zu geben.

8. Berücksichtigung der Umsetzung

In der „UVEK-Weisung“ für die 2. Generation der Agglomerationsprogramme hat der Bund angekündigt, eine mangelhafte Umsetzung der vorherigen Generation mit einem Abzug um 5 – 10% des Beitragssatzes zu sanktionieren. Von dieser Handhabung sieht der Bund nun für die 2. Generation ab, da die den Agglomerationen für die Umsetzung zur Verfügung stehende Zeit seit Abschluss der Leistungsvereinbarungen sowie der Finanzierungsvereinbarungen zu kurz war. Die Umsetzung der Massnahmen war jedoch ein Aspekt der Beurteilung der Programmwirkung im Prüfprozess der 2. Generation. Angesichts der grossen Bedeutung des Umsetzungscontrollings wird sich der Bund dazu jedoch weitere Überlegungen im Hinblick auf die 3. Generation machen müssen.

5.2 Aspekte im Prüfprozess

Im Ablauf des Prüfprozesses stehen die folgenden Punkte im Vordergrund, die im Hinblick auf die 3. Generation zu überdenken wären:

-
- | | |
|---|---|
| 9. Vorbereitung des Prüfprozesses | Der Prüfprozess erfolgte in einem sehr engen zeitlichen Korsett unter Einbezug mehrerer Bundesämter und mit Rückfragen an die Trägerschaften der einzelnen Agglomerationsprogramme. Dies wird auch beim Prüfprozess zur 3. Generation nicht anders sein. Umso wichtiger scheint die Bereitstellung der notwendigen Ressourcen für den Prüfprozess, und insbesondere für dessen Vorbereitung. Ziel sollte es sein, dass zu Beginn des Prüfprozesses die benötigten planerischen und technischen Grundlagen möglichst vollständig vorliegen und allfällige Änderungen an der Methodik bereits so weit wie möglich und sinnvoll geklärt sind. So kann die für den Prüfprozess zur Verfügung stehende Zeit ganz für die Massnahmen- und Programmbeurteilung genutzt werden. |
| 10. Staffelung der Behandlung der Agglomerationsprogramme | Die Gliederung der Agglomerationsprogramme in Staffeln erfolgte primär nach dem zeitlichen Eintreffen der Agglomerationsprogramme (Dezember 2011 oder Juni 2012) und nach Sprachregionen. Im Verlauf des Prüfprozesses zeigte sich immer mehr, dass es Agglomerationsprogramme mit ähnlicher Ausgangslage gibt, die für eine bessere Quervergleichbarkeit auch miteinander hätten behandelt werden können. Beispielsweise sind die Agglomerationen Basel und Genève mit ihren grossen ausländischen Anteilen oder Davos und Interlaken mit ihrem Charakter einer touristischen Einzelstadt/Agglomeration Paare, deren Beurteilung im direkten Vergleich einfacher wäre. |
| 11. Externer Prozess mit den Agglomerationen | Die Fragenbeantwortung der Agglomerationen zeigt, dass die Agglomerationen mit einer noch unzureichenden Projektreife sehr unterschiedlich umgehen: Während die meisten Agglomerationen bestehende Lücken in den Projektgrundlagen und Mängel in der Projektabstimmung benannten, blieben vereinzelt auch nach der Rückmeldung der Agglomerationen Fragen bezüglich der Projektreife von Massnahmen offen. Hier würden allenfalls direkte Gespräche zur Beantwortung der Fragen zu mehr Klarheit führen. Zudem müsste den Anforderungen an die Dokumentation der zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen Nachdruck verschafft werden, damit diese Informationen bereits zu Beginn der Massnahmen- und Programmbeurteilung zur Verfügung stehen. |
-
- ### 5.3 Aspekte bei der Massnahmenbeurteilung

Folgender Aspekt bei der Massnahmenbeurteilung sollte im Hinblick auf die Anforderungen an die Agglomerationsprogramme der 3. Generation überdacht werden:
- | | |
|--|--|
| 12. Zielsetzung des Infrastrukturfonds | Gemäss „UVEK-Weisung“ für die Agglomerationsprogramme der 2. Generation dient der Infrastrukturfonds der Mitfinanzierung der wirkungsvollsten und/oder am schwersten finanzierbaren Massnahmen. Gleichzei- |
|--|--|

tig entspricht es auch einem Grundsatz des Sachplans Verkehr, Teil Programm, dass Massnahmen zur optimalen Nutzung der Infrastruktur Vorrang gegenüber dem Bau oder Ausbau von Infrastrukturen haben. Entsprechend erscheint es auch legitim, die kleineren Massnahmen mit betrieblichen Komponenten, wie z.B. Verkehrsmanagementmassnahmen, zu bevorzugen. Hier scheint ein Zielkonflikt bezüglich Prioritätensetzung vorzuliegen, der im Hinblick auf die 3. Generation gegenüber den Agglomerationen transparent geklärt werden könnte.

5.4 Punkte bei einzelnen Agglomerationen

Bei zahlreichen Agglomerationen ergaben sich Fragen bezüglich der Behandlung einzelner Aspekte:

13. Grenzüberschreitende Agglomerationen

Im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Agglomerationen (Genève, Basel, Rheintal, Werdenberg-Liechtenstein, Kreuzlingen-Konstanz, Mendrisiotto, RUN, Lugano, Schaffhausen) stellten sich gleich mehrere Fragen, für die im Rahmen des Prüfprozesses eine Praxis entwickelt werden musste. Einige Grundsätze sollten zusätzlich Eingang in die „UVEK-Weisung“ für die 3. Generation finden. Es sollte gewürdigt werden, dass es für die grenzüberschreitenden Agglomerationen schwieriger ist, die Anforderungen der „UVEK-Weisung“ zu erfüllen, als für die rein schweizerischen Agglomerationen.

- Die grenzüberschreitenden Agglomerationen stehen vor besonderen Herausforderungen bei der Zusammenarbeit mit ihren ausländischen Partnern. Sie laufen Gefahr, angesichts nicht interessierter ausländischer Gebietskörperschaften und entsprechender Lücken in der Gesamtkonzeption und bei den Massnahmen schlechter beurteilt zu werden.
- Im Ausland liegende Massnahmen können durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden, wenn die hauptsächliche Wirkung in der Schweiz anfällt. In den meisten Fällen ist diese Voraussetzung jedoch nicht erfüllt. Damit gelten die entsprechenden Massnahmen als nicht mitfinanzierbar, werden aber als Eigenleistungen der Agglomeration in die Leistungsvereinbarung aufgenommen und zählen zur Programmwirkung. Bei einzelnen Agglomerationen wird so ein erheblicher Teil der Massnahmen in die Eigenleistungen verschoben und die ausländischen Partner erhalten kaum eine Mitfinanzierung.

14. Touristische Einzelstädte / Agglomerationen bzw. solche im Berggebiet

Die Probleme von Einzelstädten und Agglomerationen mit einem hohen Anteil Tourismusverkehr, insbesondere Davos und Interlaken, aber auch Sion und Chablais, deren Verkehr durch Tourismusdestinationen in den Bergen mitbestimmt wird, unterscheiden sich klar von jenen der übrigen

Agglomerationen. Die „UVEK-Weisung“ trägt dem mit einem Wirkungskriterium für den Freizeitverkehr Rechnung. Die betroffenen Agglomerationen haben sich jedoch nicht ausreichend mit dem touristischen Charakter ihres Verkehrs auseinandergesetzt. Hier wären im Hinblick auf die 3. Generation Ergänzungen in der „UVEK-Weisung“ denkbar.

15. Kleine Agglomerationen

Kleine Agglomerationen haben in der Regel eine andere Problemlage und einen anders gelagerten Handlungsbedarf als mittelgrosse oder grosse Agglomerationen. Im Extremfall stellt sich die Frage, ob eine Agglomeration mit vergleichsweise viel geringerem Problemdruck im Verkehrssystem und ohne entsprechenden Handlungsbedarf schlecht beurteilt werden soll, wenn sie keine wirksamen Massnahmen vorsieht, aber über eine gute Ausgangslage verfügt. Diese Frage sollte im Hinblick auf die „UVEK-Weisung“ der 3. Generation diskutiert werden.

6 Fazit

Die externen Expert/-innen von *examino* hatten die Gelegenheit, den Prüfprozess sehr intensiv, aber mit einer gewissen, der Rolle geschuldeten Distanz zu verfolgen. Es kann eine sehr positive Bilanz gezogen werden: Methodik, Prozess und auch das Ergebnis sind dazu geeignet, das Vertrauen in das Instrument der Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr weiter zu stärken.

Es kann festgestellt werden, dass Fortschritte in der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie in der Gesamtverkehrskonzeption der meisten Agglomerationen erkennbar sind. Die Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr erfüllen damit ihren Hauptzweck, nämlich die Förderung einer Entwicklung hin zu einem Agglomerationsverkehr, der auf die Ziele der Siedlungsentwicklung und einer nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet ist. Dieser durch den Bund angestossene Prozess sollte auf jeden Fall weitergeführt werden, weshalb für den Erfolg der Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr unbedingt die Finanzierung einer dritten und allfälliger weiterer Generationen gesichert werden sollte.

Es ist die Aufgabe von *examino*, auch auf Aspekte hinzuweisen, bei denen sich wichtige Fragen stellen. Diese Punkte sollten im Hinblick auf die „UVEK-Weisung“ der 3. Generation diskutiert werden. Die nötigen Vorkehrungen sollten getroffen werden, damit der Bund auch in der 3. Generation eine kohärente Beurteilung der Agglomerationsprogramme sicherstellen kann.