



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

An aerial photograph of a city street scene. A tram is visible on a dedicated track in the foreground. The street is lined with various buildings, including modern glass-fronted structures and older, more traditional European-style buildings. There are trees and greenery on the left side. The overall scene depicts a busy urban environment.

Netzwerkanlass | Rencontre du réseau Mobilität und Raum CH Mobilité et territoire CH

03.09.2020, Online-Meeting



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Mobilité multimodale – se déplacer intelligemment

Activités de la Confédération

Gregor Ochsenbein, Chef de projet mobilité multimodale, OFT

Potentiels de la mobilité multimodale



Des déplacements simplifiés, plus durables et plus efficaces sur le plan énergétique



Une utilisation plus homogène des infrastructures



Une utilisation plus efficace des véhicules privés et publics (taux d'utilisation accru)



Une mobilité durable (douce, partagée, électrique, etc.) attrayante et raccordée aux TP



Aspects essentiels de la mobilité multimodale

Poursuivre le développement des infrastructures

p. ex. gares et P+R

→ Programme d'action plateformes multimodales

Permettre des offres de mobilité durables

→ p. ex. villes encouragent des systèmes de location de vélos



Accélérer l'infrastructure pour la mise en réseau numérique

(Géo)données; données de distribution et d'exploitation

→ Plan de mesures en faveur de la mobilité multimodale

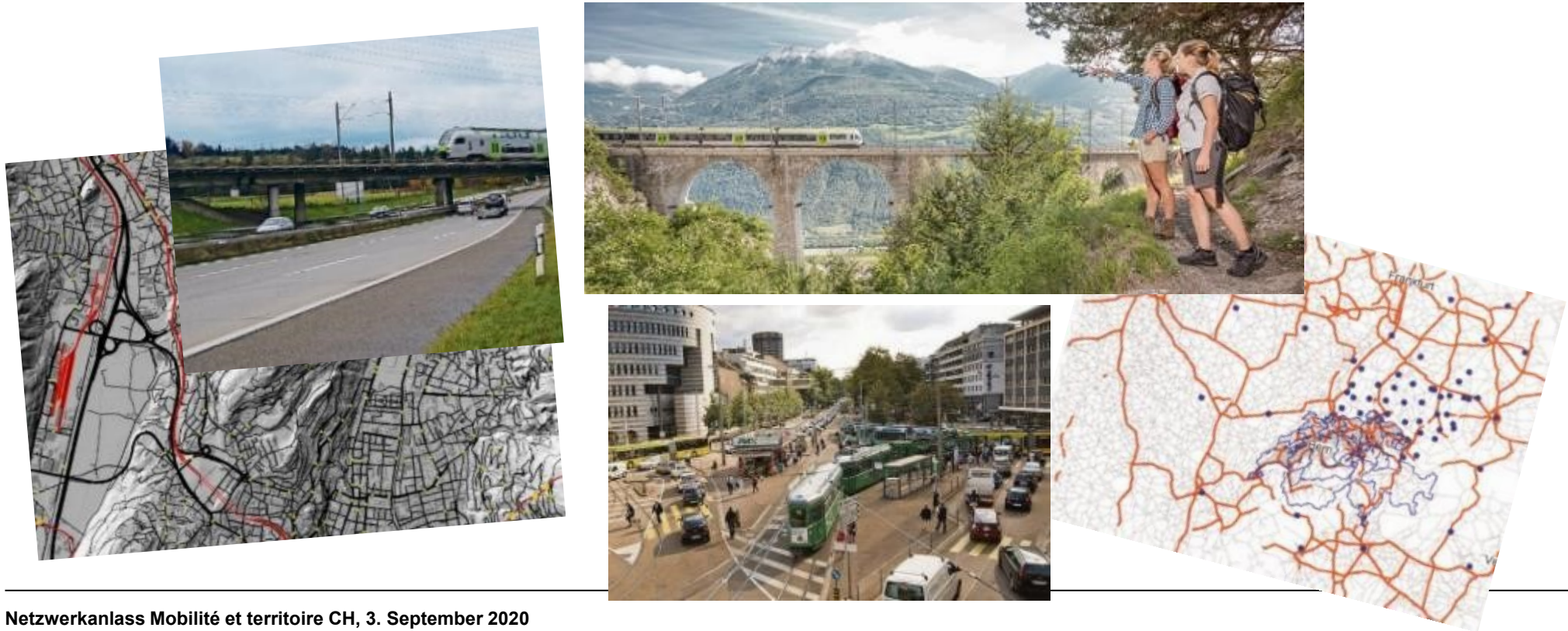
→ Elaboration d'un(e) message/loi concernant l'établissement des données mobilitaires





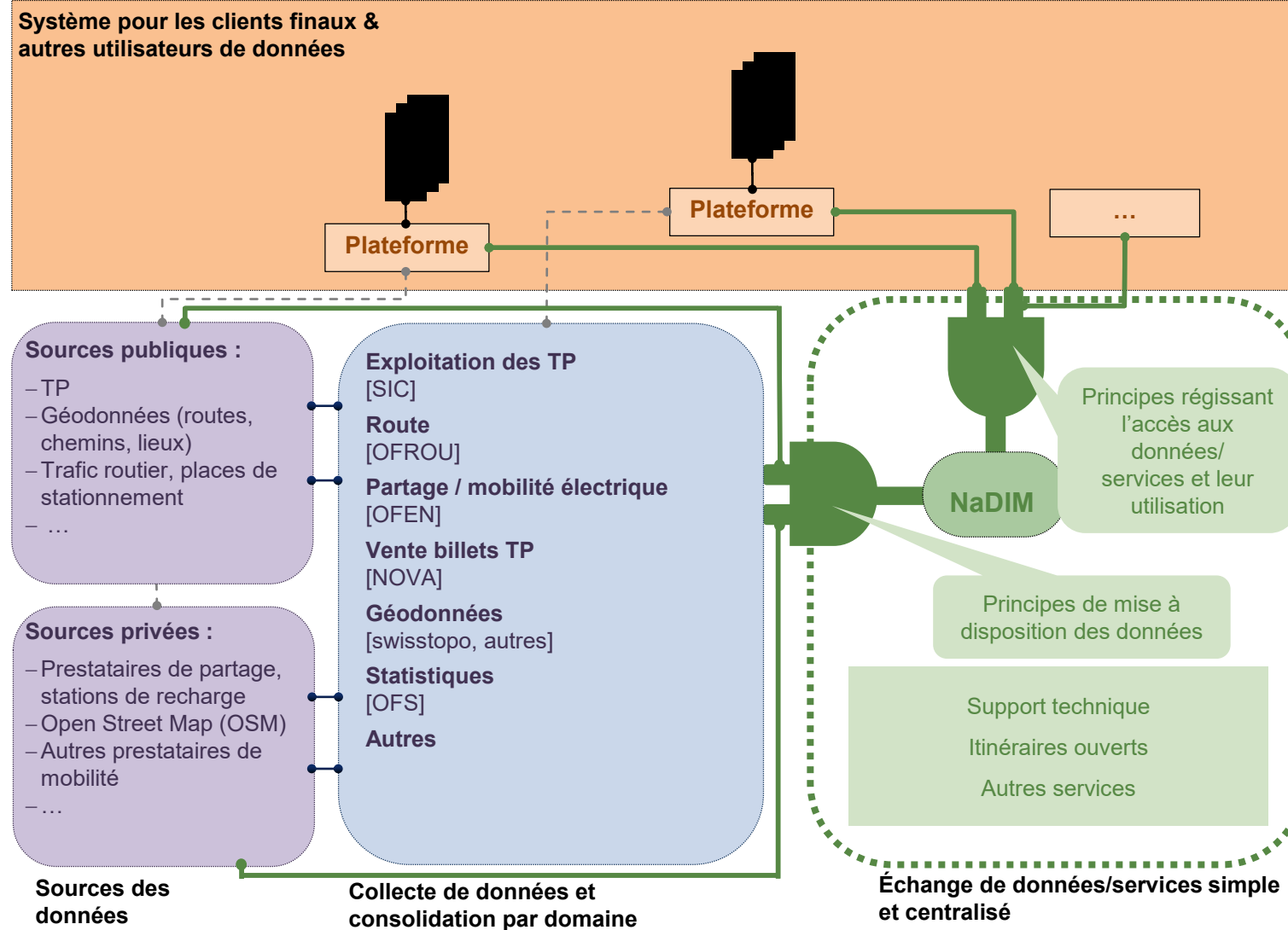
«Réseau de transports CH»: une infrastructure pour des données de base: définition et objectif (swisstopo)

Cartographie numérique de l'ensemble du système suisse de transport multimodal en réseau et plaque tournante pour les échanges et le référencement des données sur la mobilité avec un point d'accès central.





Infrastructure nationale de données sur la mobilité (NaDIM)





Infrastructure nationale de données sur la mobilité (NADIM): principales conditions

- Infrastructure nationale
- Indépendance
- Fiabilité
- Ouverture
- Absence de discrimination
- Qualité

NaDIM...

- ...ne contient pas de données commerciales ni personnelles
- ...simplifie les échanges, notamment de données factuelles (interface)
- ...est une offre ouverte à tous les intéressés; pas d'obligation de s'y raccorder



Autres projets lancés par la Confédération

- Mise en réseau, coordination et bases pour les données du trafic (ARE)
- Plateforme pour les données du trafic routier (données des compteurs du trafic sont disponibles sur opentransportdata.ch) (OFROU)
- «je recharge mon auto» = Données en temps réel sur les stations de recharge électrique (OFEN)
- Construction d'une infrastructure pour des données en temps réel de Shared-Mobility (OFEN)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

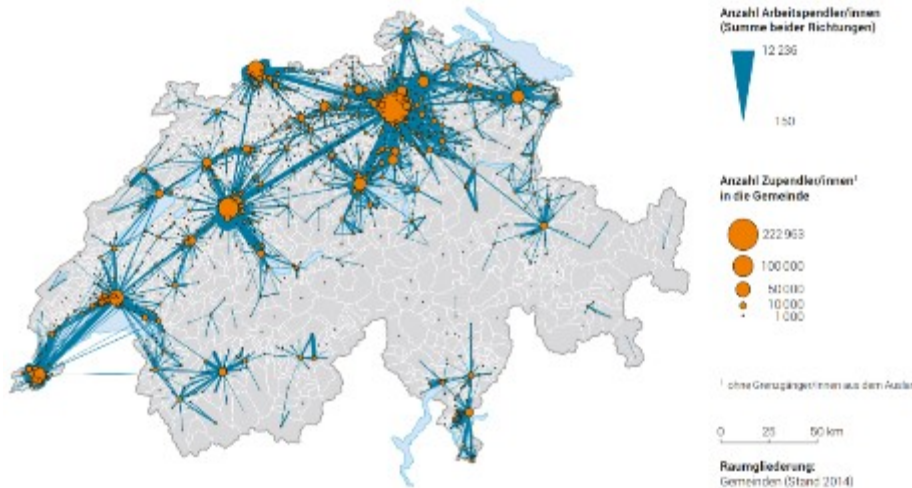
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Programme pour les interfaces de transports

Regina Witter, Programme en faveur du trafic l'agglomération



De quoi s'agit-il ?



Flux pendulaires en Suisse en 2014 (source : OFS)



Interface de Lancy-Pont-Rouge, Léman Express (source : S. Fruehauf)

Les difficultés et défis essentiels

- Garantir l'accessibilité des villes
- Extension du réseau routier difficilement envisageable en ville
- Une offre optimale de TP n'est pas possible partout
- Utilité d'un transfert de la voiture aux TP, au vélo ou au déplacement piéton bien en amont
- Changements de modes peu attractifs

Avantages des interfaces de transports

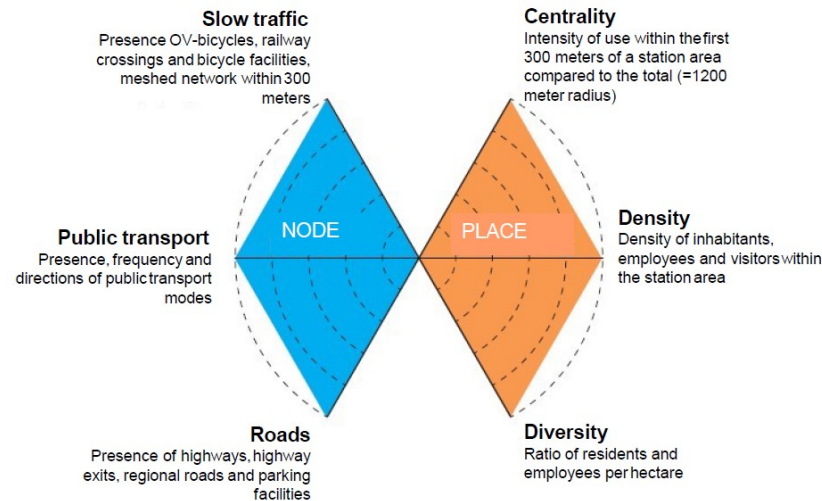
- Changements simples et rapides entre les modes de transport
- Possibilités d'achats, de loisirs, de restauration lors des changements
- Potentiel de densification de l'urbanisation : habiter et travailler sur des lieux bien desservis



Rien de foncièrement nouveau, mais....



Interface « gare de Rotkreuz » (source : CFF)



Classification des interfaces selon les aspects liés aux transports et au territoire : « schéma en papillon » (source : P. Chorus 2020)

- Mise en avant du système global de transports, incluant tous les moyens et modes de transport
- Coordination transports-territoire (p. ex. densification autour des interfaces de TP)
- Coordination entre les niveaux de l'État (voir les problèmes d'interfaces avec l'autoroute)
- Accent porté sur l'attractivité des interfaces
 - aménagement urbanistique
 - invitation à s'attarder (atout)
 - signalisation et cheminement clairs
 - assistance par les nouvelles technologies : organisation des déplacements de porte à porte

Bonne interface de transports = coordination
Nécessité d'un savoir-faire méthodologique



Données manquantes, discussions nécessaires



Parking entièrement automatisé sous la bibliothèque à Aarhus, Danemark (source : DOKK1)



Interface primée, arrêt Papiermühle, à Ittigen (source : prix Flux)

- D'où arrivent les gens, où se rendent-ils ?
- Où sont les sites les plus appropriés pour chaque type d'interface ?
- Quelles sont les conséquences pour les réseaux de TP et le réseau routier ?
- Comment éviter les effets rebond ? (ex. du P+R : augmentation de l'utilisation de la voiture)
- Comment favoriser les changements de modes ?
- Comment englober l'urbanisation dans la réflexion ?
- Comment gérer l'augmentation du trafic induit par la densification ?
- Quelles modifications liées aux nouvelles technologies ?
- Qui doit payer ?
- ...

Connaissances de base et expériences concrètes ?

Aujourd'hui : certaines discussions en ateliers



Réponses issues du programme Interfaces de transports



Collaboration entre les trois niveaux de l'État lors de l'atelier d'octobre 2019 sur les interfaces (source : ARE)



Future interface à la gare de Renens (source : CFF)

Programme mené par la Confédération (DETEC), les cantons (DTAP) et les villes et communes (UVS, ACS), en interaction avec d'autres partenaires (CFF, recherche, ...)

But : promouvoir la planification et la réalisation d'interfaces de transports multimodales

La Confédération

- définit le cadre à travers le plan sectoriel des transports (partie Programme)
- offre un accompagnement sur le fond (études de base, méthodologie)
- cofinance (programmes d'infrastructure)

Les villes et les cantons

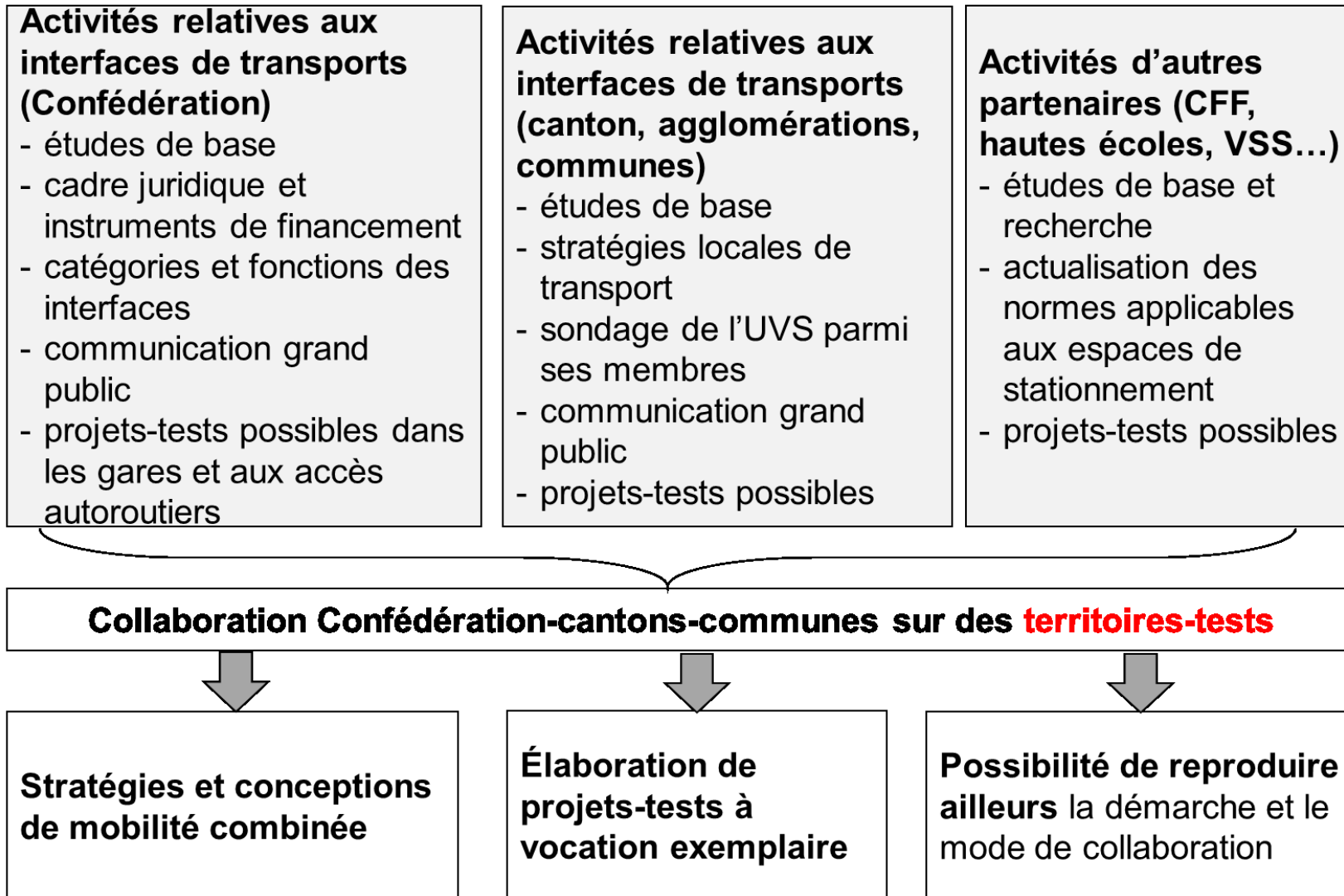
- développent des conceptions cohérentes couvrant l'ensemble de leur territoire
- les mettent en œuvre → projets concrets

Collectivement

- « Projets-modèles » sur des territoires-tests



Rétrospective et perspectives





Organisation de l'éclairage à l'interface de la gare de Horgen (source : prix Flux)

Merci de votre attention.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

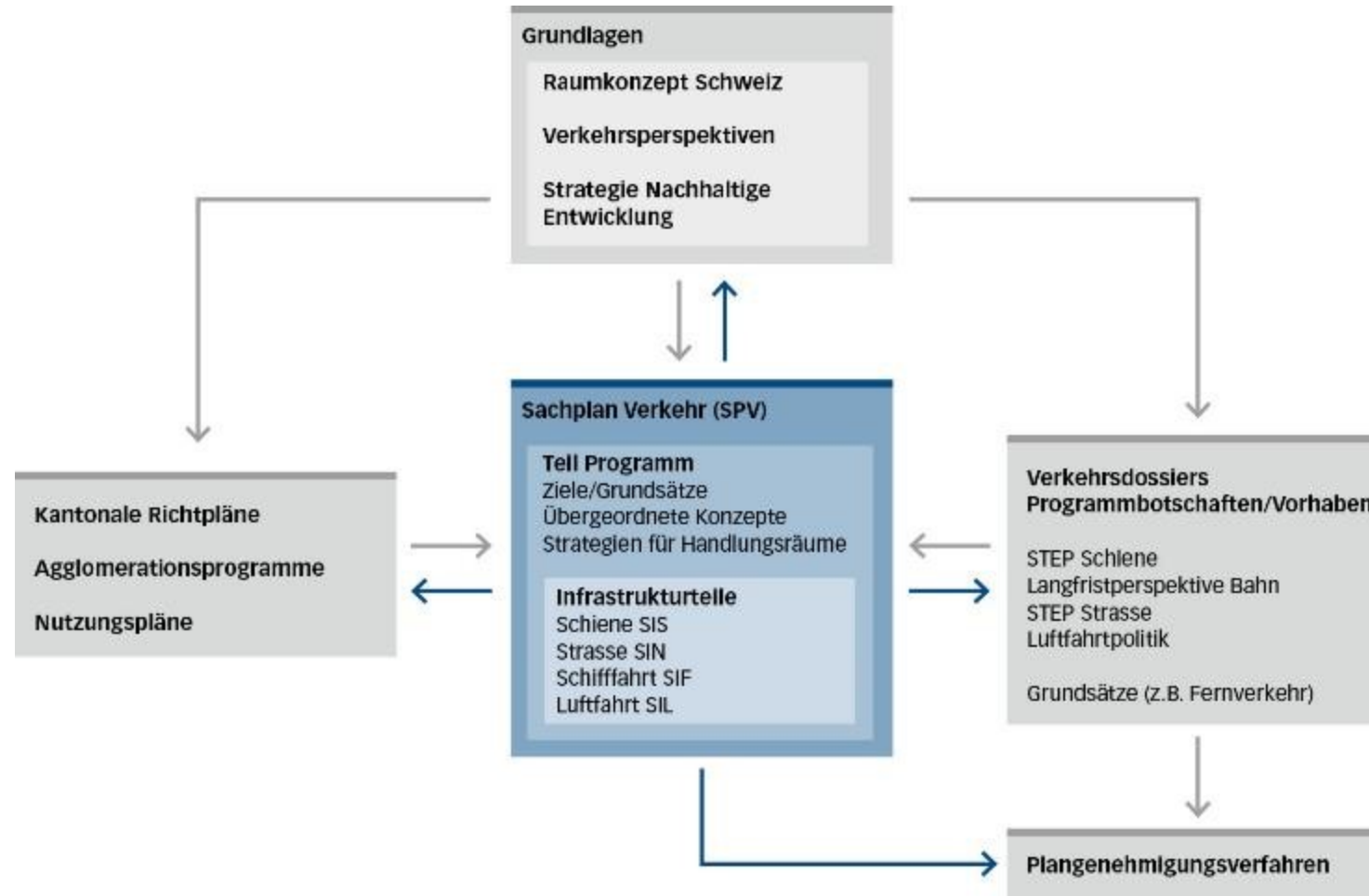
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Sachplan Verkehr Teil Programm

Laëtitia Béziane, Projektleiterin Sachplan Verkehr



Der Sachplan Verkehr





Zielsetzung des Programnteils des Sachplans Verkehr

Rahmen für die langfristige, mit der Raumentwicklung abgestimmte Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems.

- ▶ Rahmen für die Erarbeitung der kommenden STEP Vorhaben (Strasse und Schiene) und die Prüfung der nächsten Programme Agglomerationsverkehr
- ▶ Rahmen für die Er- und Überarbeitung der Infrastrukturteile des Sachplans Verkehr
- ▶ Grundlage für die Prüfung der kantonalen Richtpläne hinsichtlich der Abstimmung zwischen Raum und Verkehr (Unterstützung der Bestrebungen von RPG I)
- ▶ Rahmen für die Zusammenarbeit zwischen den Staatsebenen und den sektoriellen Planungen



Inhalt und Aufbau

Ziele für die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes, Stellenwert und Geltungsbereich

Ausgangslage, Entwicklungen und Herausforderungen
Raum, Verkehr, Umwelt und Ressourcen



Zielbild Raum und Mobilität 2050
Stossrichtung Bund im Bereich Mobilität und Raum: Stellt auf der Ebene Schweiz dar, auf welche Ziele der Bund fokussiert und wie er sie umzusetzen gedenkt



Ziele, Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze

- Abstimmung Siedlung und Verkehr
- Sicherstellung des Gesamtverkehrssystems
- Umwelt, Klima und Ressource
- Umgang mit Zielkonflikten bei Planungsprozessen und Zusammenarbeitsformen

- Konkretisieren das Zielbild für die Verkehrsinfrastruktur in Bundeskompetenz
- Zeigen auf mit welchen Mitteln der Bund die Ziele und Entwicklungsstrategien umsetzt
- Identifikation von Zielkonflikten



Handlungsräume: Karte und spezifischer Handlungsbedarf
Gemeinsames Verständnis Bund, Kantone und Städte/Gemeinden zum prioritären Handlungsbedarf Abstimmung Verkehrsträger und Raum

Modalitäten der Zusammenarbeit, Sachplanrelevanz, Modalitäten der Anpassungen



Zielbild Raum und Mobilität 2050

Räume und Verbindungsqualitäten

Siedlung und Verkehr lassen sich künftig nur mit einer koordinierten, gemeinsamen Planung aufeinander abstimmen und langfristig bestmöglich planen; ein iterativer Prozess über alle drei Staatsebenen sollte institutionalisiert werden.

- Zielbild: Welche Ziele sieht der Bund für die Entwicklung des Raums, der Mobilität und der Nutzung der Infrastruktur?
- Räumliche Differenzierung (Raumtypen) als Grundlage für die Verbindungsqualitäten und der Konnektivität zwischen den Verkehrsmitteln und Netzebenen



-  Zwischen dem **Agglomerationskern** und den **ländlichen Räumen** sind die MIV-Netze im Vergleich zu denjenigen des ÖVs feinmaschiger. Die Verbindungen erfolgen unter Beibehaltung der bestehenden Qualität. Die Verbindungsqualität orientiert sich an den Anforderungen der Grundversorgung. Im Fokus der Entwicklung steht eine kombinierte Verbindung MIV – ÖV mit Priorisierung des ÖVs auf den langläufigen Etappen. Die Bahnhöfe dienen als Verkehrsdrehscheiben, insbesondere in den Kleinzentren des ländlichen Raumes. Die Feinverteilung in die ländlichen Räume erfolgt vorwiegend durch den MIV und kleinräumig auch durch den Fuss- und Veloverkehr, während der ÖV die Grunderschliessung sicherstellt. Das Parkierungsangebot für den MIV wird auf das gesamtverkehrliche Angebot abgestimmt.
-  Zwischen den **Agglomerationsgürteln** und den **intermediären Siedlungsräumen** sind die MIV-Netze im Vergleich zu denjenigen des ÖVs feinmaschiger. Die Verbindung erfolgt unter Beibehaltung der bestehenden Qualität. Im Fokus steht dabei der MIV oder eine kombinierte Verbindung. Beim ÖV erfolgt / funktioniert die Verbindung via S-Bahn oder Überlandbuslinien über ein nahegelegenes Kleinzentrum. Die Feinverteilung im intermediären Raum erfolgt insbesondere durch den Fuss- und Veloverkehr.
-  Zwischen den **Agglomerationsgürteln** und den **ländlichen Räumen** sind die MIV-Netze im Vergleich zu denjenigen des ÖVs feinmaschiger. Die Verbindungen erfolgen unter Beibehaltung der bestehenden Qualität. Im Fokus steht der MIV oder eine kombinierte Verbindung, während der ÖV die Grunderschliessung sicherstellt. Beim ÖV erfolgen die Verbindungen über ein nahegelegenes Kleinzentrum und über den Agglomerationskern. Der Fuss- und Veloverkehr ist bei der Feinverteilung im Übergang zwischen den Räumen auf kurzen und mittleren Distanzen zu priorisieren.



Zielbild Raum und Mobilität 2050

Vernetzung

Bund, Kantone und Gemeinden fördern die Erarbeitung von Konzepten zu multimodalen Mobilitätsdrehscheiben sowie die Planung und Umsetzung konkreter Projekte in Zusammenarbeit mit Verbänden und Transportunternehmen.

Multimodale Drehscheiben sind zu konzipieren und zu betreiben. Dies erfolgt unter Berücksichtigung

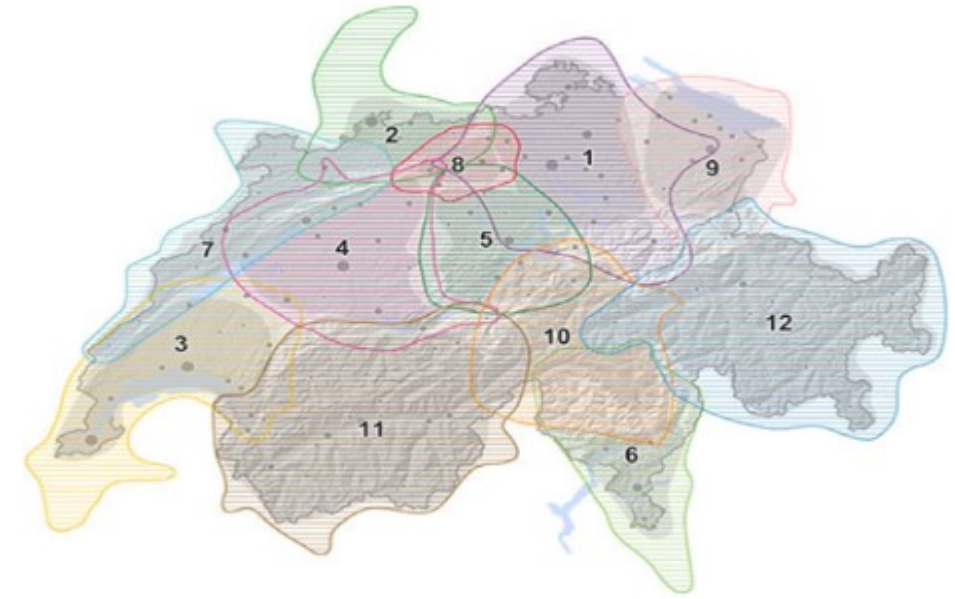
- aller Verkehrsträger
- der gesamtverkehrlich optimalen Wirkung
- der Interessen aller Akteure
- in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung





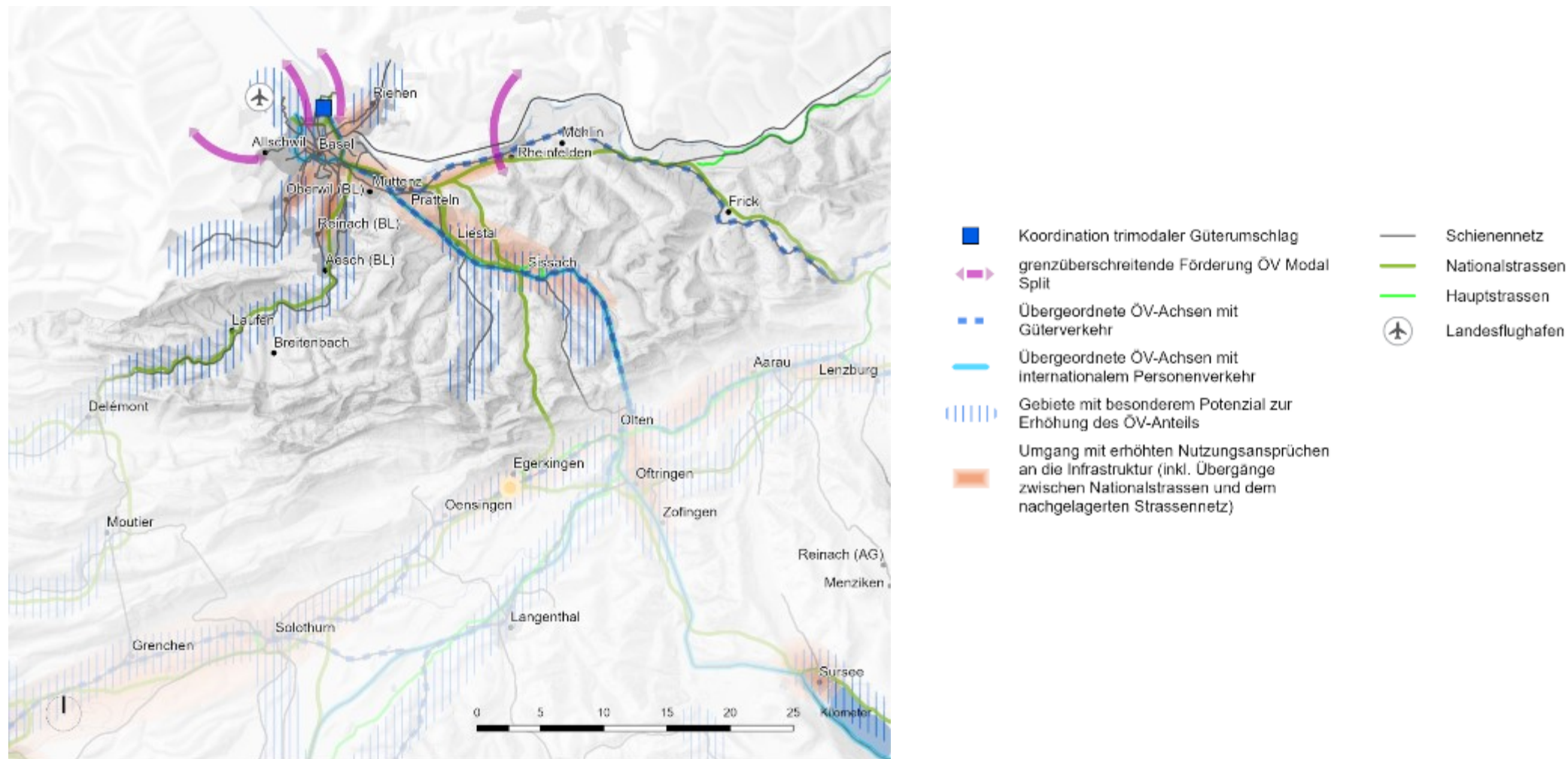
Handlungsraumstrategien

- ▶ Identifizierung des **Handlungsbedarfs** und Formulierungen von **Stossrichtungen** (Bezogen auf die nationalen Infrastrukturen und deren Wechselwirkung zu den nachgelagerten Netzen, der Siedlungsentwicklung und Umwelt)
- ▶ **Synthesekarte**
- ▶ Anhang mit Analyse der **Ausgangslage**: Demografie, Umwelt und Raum, Verkehrsströme, schon verabschiedete Bundesprojekte





Handlungsraumstrategien - Synthesekarte





Zeitplan

- Sept-Dez: Anhörung und Mitwirkung, 3 Monate (Art. 19 RPV)
- 17. September: Präsentation an der Plenarversammlung BPUK mit Referat von Bundesrätin Simonetta Sommaruga
- Verabschiedung durch BR Q1 2021



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Les expériences des cantons

Podiumsdiskussion mit Federico Molina, VD
Wilfried Anreiter, ZH
Mirco Moser, TI

Modération: Lena Poschet, Cheffe de section Planifications fédérales



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Padlet-Sessions

**Siehe separate Zusammenfassung.
Voir résumé séparé**

Christian Egeler, Sektionschef Verkehr



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Conclusion et perspectives

Ulrich Seewer, Vizedirektor Bundesamt für Raumentwicklung
Christian Egeler, Sektionschef Verkehr



Netzwerk Mobilität und Raum CH Réseau Mobilité et territoire CH

Aktivitäten Netzwerk / Activités du réseau

- Anlass / Rencontre (1x p.a.)
- Brown Bag Online / En ligne (2-4x p.a.)
- LinkedIn Diskussionsgruppe / Groupe de discussion
- Kontaktliste / Liste des contacts

Nutzen Sie das Netzwerk!

Utilisez le réseau !

