



Sachplan Veloverkehr: Anpassung 2019
Erläuterungen für die Mitwirkung
vom 12. September bis 11. Oktober 2019

Plan sectoriel pour le trafic cycliste :
adaptation 2019

**Explications pour la procédure
de participation**

du 12 septembre au 11 octobre 2019

Impressum / Impressum

Herausgeberin / Editeur

Kanton Bern / Canton de Berne
BAU-, VERKEHRS- UND ENERGIEDIREKTION /
DIRECTION DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DE L'ÉNERGIE

Bearbeitung / Elaboration

Tiefbauamt des Kantons Bern / Office des ponts et chaussées du canton de Berne
Dienstleistungszentrum, Bereich Planung + Verkehr / Centre de prestations, section Planification et circulation
Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Vollzug / Exécution

Tiefbauamt des Kantons Bern / Office des ponts et chaussées du canton de Berne
Vertreten durch die Oberingenieurkreise I – IV in Thun, Bern, Biel-Bienne und Burgdorf /
Représenté par les arrondissements d'ingénieur en chef I à IV à Thoun, Berne, Bienne et Berthoud

Fachunterstützung / Concours technique

KONTEXTPLAN AG, Genfergasse 10, 3011 Bern

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
2	Mitwirkungsverfahren	4
3	Nachführungen	4
4	Geplante Anpassungen	5
4.1	Vorrangrouten	5
4.2	Lokale Velolandrouten	6
4.3	Anpassungen einzelner Routen	6
5	Weitere geprüfte Anpassungen	7

Sommaire

1	Situation initiale	8
2	Procédure de participation	8
3	Mises à jour	8
4	Adaptations prévues	9
4.1	Itinéraires prioritaires.....	9
4.2	Itinéraires locaux de « La Suisse à vélo »	10
4.3	Adaptations de différents itinéraires	10
5	Autres adaptations examinées	11

1 Ausgangslage

Der Sachplan Veloverkehr ist das Führungs-, Planungs- und Informationsinstrument, mit welchem der Kanton den Artikel 45 des Strassengesetzes räumlich umsetzt. Er stellt die frühzeitige Abstimmung der überörtlichen Planungen untereinander und die Koordination mit den Behörden des Kantons, der Nachbarkantone, des Bundes sowie der Regionen und Gemeinden sicher.

Der Sachplan wurde vom Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) erstellt und am 3. Dezember 2014 durch den Regierungsrat mit Beschluss Nr. 1436 genehmigt und in Kraft gesetzt. Der Sachplan Veloverkehr stellt eine Momentaufnahme dar. Da nur Pläne mit gültigen und aktuellen Festlegungen die Funktion als Führungs-, Planungs- und Informationsinstrument zu erfüllen vermögen, muss der Sachplan bei Bedarf nachgeführt und angepasst werden.

2 Mitwirkungsverfahren

Die geplanten Anpassungen am kantonalen Sachplan Veloverkehr vom 3. Dezember 2014 (RRB Nr. 1436/2014, werden gemäss Artikel 58 des kantonalen Baugesetzes (BauG, BSG 721.0) der Bevölkerung - sowie den Adressaten gemäss Anhang 2 des Sachplans - zur Mitwirkung vorgelegt. Die Auflage und Mitwirkung dauert vom Donnerstag, 12. September bis Freitag, 11. Oktober 2019.

Jedermann ist eingeladen, sich bis zum Ablauf der Auflage zu den geplanten Anpassungen schriftlich mitzuteilen. Der Sachplan mit den geplanten Anpassungen sowie die Erläuterungen sind im Internet verfügbar: www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/aktuell.html

Die Unterlagen können zudem während den ordentlichen Bürozeiten beim Tiefbauamt des Kantons Bern an folgenden Auflageorten eingesehen werden:

- Dienstleistungszentrum, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
- Oberingenieurkreis I, Schlossberg 20, 3602 Thun
- Oberingenieurkreis II, Schermenweg 11, 3001 Bern
- Oberingenieurkreis III, Kontrollstrasse 20, 2501 Biel
- Service für den Berner Jura, Grand Nods 1, 2732 Loveresse
- Oberingenieurkreis IV, Dunantstrasse 13, 3400 Burgdorf

Eingaben sind bis am 11. Oktober 2019 per E-Mail oder Briefpost zu senden an: Tiefbauamt des Kantons Bern, Dienstleistungszentrum, Reiterstrasse 11, 3011 Bern, info.tba@bve.be.ch.

Die im Rahmen der Mitwirkung eingehenden Hinweise und Anregungen werden direkt im Sachplan berücksichtigt oder im Mitwirkungsbericht kurz kommentiert. Die Anpassungen an den Sachplangrundsätzen sowie den Veloalltags- und -freizeitrouten mit kantonaler Netzfunktion werden mit der regierungsrätlichen Genehmigung rechtskräftig. Die BVE wird den angepassten und nachgeführten Sachplan Veloverkehr in der Folge neu herausgeben.

3 Nachführungen

Die vorliegende Mitwirkungsvorlage basiert auf einer vom Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) aktualisierten Sachplankarte. Nachführungen gemäss Kap. 2.6.1 des Sachplans Veloverkehr umfassen insbesondere Routenänderungen, die:

- mit den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten RGSK 2016 beantragt und vom Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR mit Verfügung angewiesen wurden.
- mit Korridorstudien nach erfolgter Mitwirkung definiert wurden.
- sich mit Strassenplänen oder Bauprojekten ergeben.

Nachgeführt werden zudem geschlossene Netzlücken und umgesetzte Verlegungen von Freizeitrouten gemäss gültigem Sachplan. Zugleich werden Planungenauigkeiten korrigiert. Diese Aktualisierungen der Sachplankarte sind nicht im Detail ausgewiesen. Hingegen werden Mutationen an den Objektlisten in Anhang 1

hervorgehoben, bei denen es sich zum Teil um Nachführungen und zum Teil um Anpassungen handelt, die unter Ziffer 4.3 erläutert sind.

Hinweise aus der Mitwirkung zu diesen und weiteren Aktualisierungen werden geprüft und fliessen ggf. noch in den angepassten Sachplan ein. Die bereinigten Nachführungen werden mit der Eröffnung des Mitbeteiligungsverfahrens durch die BVE beschlossen.

4 Geplante Anpassungen

Anpassungen am Sachplan, welche das ordentliche Sachplanverfahren zwingend notwendig machen, umfassen gemäss Kap. 2.6.2 des geltenden Sachplans insbesondere geänderte Grundsätze im Sachplantext sowie neue Routen, Umklassierungen und aufgegebene Vorhaben.

Die beiden neu in den Sachplan aufgenommenen Elemente Vorrangrouten (vgl. Ziffer 4.1) und lokale Velolandrouten (vgl. Ziffer 4.2) erfordern Anpassungen an den Grundsätzen des Sachplans. In der Mitwirkungsversion sind diese Texte hervorgehoben und sind Teil der Mitwirkung. Auch Mutationen am erläuternden Sachplantext sowie an den Objektlisten in Anhang 1 des Sachplans werden für die Mitwirkung transparent hervorgehoben. Abschliessend werden weitere geplante Anpassungen an den Velorouten in der Sachplan-karte eingetragen und nummeriert und unter Ziffer 4.3 gelistet und begründet.

4.1 Vorrangrouten

Nebst dem Basisnetz und den Hauptverbindungen werden mit der vorliegenden Sachplananpassung Vorrangrouten als höchste Ebene im Veloalltagsnetz neu eingeführt. In einem ersten Schritt werden dafür zunächst Korridore definiert, in denen die Machbarkeit von Vorrangrouten anschliessend im Detail zu klären sein wird.

Vorrangrouten bilden die höchste Netzebene des Veloverkehrs, sie liegen in den Agglomerationen und schöpfen mit hochwertiger Ausgestaltung das gesamte, sehr hohe Velopotenzial aus. Sie verknüpfen wichtige Ziele im Alltagsverkehr mit attraktiven, sicheren und schnellen Verbindungen. Sie sollen dort entstehen, wo eine grosse Anzahl von Personen ihre täglichen Wege auf ihnen zurücklegen kann.

Vorrangrouten dienen verschiedenen Verkehrszwecken. Eine wichtige Zielgruppe bildet der Berufs- und Ausbildungsverkehr, für diesen spielt der Faktor Zeit bzw. Schnelligkeit eine entscheidende Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Mit Blick auf das anvisierte Umsteigepotenzial ist es wichtig, für alle Anspruchsgruppen sichere, attraktive und schnelle Anlagen zu erstellen. Damit werden neue Gruppen zum Velofahren motiviert. Vorrangrouten sind deshalb Verbindungen, auf denen der Veloverkehr möglichst separat oder auf Strassen mit geringem Motorfahrzeugverkehr geführt wird. Auf Vorrangrouten müssen Velofahrende nur selten anhalten und können einander konfliktfrei überholen.

Vorrangrouten sollen mindestens fünf Kilometer lang sein, werden im Hinblick auf E-Bikes auf etwas höhere Geschwindigkeiten ausgelegt und wo möglich vortrittsberechtigt geführt. Dabei kommen unterschiedliche Führungsformen in Frage. Überwiegend sollen Vorrangrouten auf von der Strasse abgetrennten oder unabhängig geführten Radwegen, auf breiten Radstreifen (mit durchgezogener Linie) oder über motorfahrzeugfreie Strassen und sogenannte Velostrassen (vom Bundesamt für Strassen ASTRA in Aussicht gestellte neue Verkehrsordnung) verlaufen. Zu maximal einem Viertel dürfen Vorrangrouten auf Fuss- und Radwegen oder über Tempo-30-Abschnitte etc. verlaufen und zu maximal 5 % auf Strecken, die den gewünschten, erhöhten Standard noch nicht erreichen, jedoch auch keine neuralgischen Punkte bilden, die den Veloverkehr gefährden oder abschrecken.

Die Anforderungen an Vorrangrouten werden vom TBA in einer Arbeitshilfe definiert. Machbarkeit, Linienführung und Massnahmenbedarf für die Realisierung von Vorrangrouten muss in Studien korridorweise detailliert geprüft werden. Die Regionen sorgen für die Aufnahme der Massnahmen in die Agglomerationsprogramme und die Strasseneigentümer sind zuständig für die Umsetzung. Werden die Anforderungen gemäss Vorgabe in der Arbeitshilfe erfüllt, kann das Label Vorrangroute verliehen und die Route vom TBA entsprechend signalisiert werden.

4.2 Lokale Velolandrouten

Im Freizeitverkehr wird den lokalen Velolandrouten von SchweizMobil neu kantonale Netzfunktion attestiert. Es handelt sich um überkommunale, regionale Velofreizeitrouten im Sinne des Vortrags zu Artikel 45 des Strassengesetzes, die zumeist seit vielen Jahren signalisiert sind und die Widmung für den Zweck Velowandern damit ersessen ist. Die lokalen Velolandrouten sind zudem grösstenteils mit regionalen und nationalen Routen überlagert, so dass sich das Netz nur geringfügig erweitert. Das TBA wird damit die integrale Verantwortung für die Signalisation aller Velolandrouten übernehmen, was aufgrund der Synergien mit einem geringen Mehraufwand verbunden sein wird, der dank gekläarter Zuständigkeiten und erhöhter Qualität für Bevölkerung und Gäste gerechtfertigt ist.

4.3 Anpassungen einzelner Routen

In Absprache mit SchweizMobil sowie den Regionen, Obergerienkreisen und Gemeinden sollen einzelne Velorouten angepasst werden. Der geplante Zustand ist in der Sachplankarte dargestellt und mit **grünen Nummern** gekennzeichnet. Diese Nummern (**Nr.**) referenzieren auf die nachfolgende Liste:

Nr.	Gemeinde	Region	TBA-OIK	Atlaslasblatt	Beschreibung der Anpassung
1	Tavannes, Tramelan	JB	3	1	Neuer Korridor Nr. 92, Tavannes - Tramelan, in dem die Veloroute mit einer Studie zu definieren ist.
2	Wangenried	OA	4	3	Neues Basisnetz auf Gemeindestrasse.
3	Bannwil	OA	4	4	Die Optimierung Nr. 167 der Freizeitroute 71 wird aus dem Sachplan entlassen.
4	Langenthal	OA	4	4, 9	Neue Führung über Gemeindestrasse abseits Kantonsstrasse.
5	Sutz-Lattrigen	BBS	3	7	Die Routenoptimierung Nr. 142 entfällt; gemäss dem Fachbericht des Obergerienkreis III und der Beantwortung der Voranfrage des Baugesuchs durch das Regierungstatthalteramt Biel ist eine Asphaltierung des Mooswegs in Sutz-Lattrigen nicht möglich (IVS-Objekt).
6	Brügg	BBS	3	7	Neue Hauptverbindung auf Gemeindestrassen, Anschluss kantonaler Radweg entlang T6 an bestehendes Netz.
7	Büren a.A.	BBS	3	7	Neue Führung Basisnetz auf Gemeinde- oder Privatstrasse neben der Kantonsstrasse.
8	Madiswil	OA	4	9	Aufnahme Schulweg über Gemeindestrasse als Basisnetz.
9	Erlach / Cérlier, Gals, Le Landeron (NE), Cressier (NE), Cornaux (NE), La Tène (NE)	BBS	3	10	Die Routenoptimierung Nr. 140 entfällt, wegen dem negativen Entscheid bezüglich Pont de l'anvenir bleibt die Route 5 wie heute, die Routenoptimierung zwischen Erlach Zentrum und St. Johannsenbrücke entfällt. Die Routenoptimierung Nr. 141 entlang dem linken Bielerseeufer bleibt hingegen im Sachplan und wird entlang des linken Zihlkanalufers verlängert.
10	Erlach	BBS	3	10	Entlassen der nördlichen Parallelverbindung.
11	Ins, Müntschemier	BBS	3	10	Neue Führung Basisnetz auf Gemeinde- oder Privatstrasse neben der Kantonsstrasse.
12	Aarberg, Bargaen, Walperswil	BBS	3	11	Die Routenoptimierung Nr. 138, Aarberg - Aare-Hagneck-Kanal-Brücke entfällt, da der Weg auf der Nordseite ab Ende Schulweg v.a. von Herbst bis Frühling problematisch ist.
13	Aarberg	BBS	3	11	Aufnahme Schulweg auf Gemeindestrassen als Hauptverbindung.
14	Wohlen	BM	2	11	Neuer Korridor Nr. 91, Innerberg - Wohlen - Uetligen, in dem die Veloroute mit einer Studie zu definieren ist.
15	Bern	BM	2	11.1	Neuaufnahme und Aufklassierungen von Velorouten der Stadt Bern als Hauptverbindungen.
16	Köniz	BM	2	11.1	Neue Netzlücke Nr. 65, Könizstrasse - Liebefeld entlang BLS-Trasse.
17	Bern	BM	2	11.1	Neuer Korridor Nr. 90, in dem die Veloroute mit einer Studie zu definieren ist.
18	Kehrsatz	BM	2	11.1	Anpassung der Netzlücke Nr. 25 an die neue Situation Kehrsatz Nord.
19	Köniz	BM	2	11.1	Entlassen der Netzlücke Nr. 24 und der Routenoptimierung Nr. 127, Umlegung der Alltagsroute auf bestehende Wege.
20	Bern, Ittigen	BM	2	11.1	Neue Netzlücke Nr. 64, Bern Wankdorf - Radweg Zollikofen.
21	Ittigen, Zollikofen	BM	2	11.1	Neue Verbindung Zollikofen - Ittigen auf Gemeindestrassen.
22	Belp, Muri	BM	2	11.1	Anpassung der Netzlücke Nr. 22 und Zufahrten auf Seite Muri.
23	Münchenbuchsee	BM	2	12	Neue Hauptverbindung auf Gemeindestrassen.
24	Urtenen, Schönbühl	BM	2	12	Neue Hauptverbindung über kommunale Radwege.
25	Lyssach	EM	4	12	Abklassierung Schachenstrasse zwischen Lerchenweg und Abzweiger Richtung Alchenflüh zu Basisnetz.
26	Burgdorf	EM	4	12	Schliessen des Radwegrings Burgdorf.
27	Oberburg, Hasle	EM	4	12	Ausserorts neue Führung abseits Kantonsstrasse über kantonalen Radweg, Linienführung im Perimeter Korridor Nr. 10 definiert.
28	Laupen, Neuenegg	BM	2	15	Die Routenoptimierung Nr. 123 entfällt, da die Gemeinden Laupen und Neuenegg die Umlegung von Route 34 ablehnen.
29	Münsingen	BM	2	16	Verlegung der Hauptverbindung auf die andere Seite des Bahntrassees.

Nr.	Gemeinde	Region	TBA-OIK	Atlaslasblatt	Beschreibung der Anpassung
30	Oberdiessbach	BM	2	16, 19	Aufnahme kommunaler Radweg entlang der Kantonsstrasse als Hauptverbindung.
31	Langnau	EM	4	17	Neue Hauptverbindung auf Gemeindestrasse.
32	Wattenwil, Lohnstorf	TOW (BM)	3	19	Neue Führung im ehemaligen Korridor Nr. 02.
33	Kiesen, Uttigen	BM/TOW	2	19	Neue Verbindung Kiesen - Uttigen und Anbindung Bahnhof Kiesen über Gemeindestrasse.
34	Heimberg, Kiesen, Uttigen	TOW, BM	1, 2	19	Neue Alltagsverbindung (Basisnetz) Heimberg - Bahnhof Uttigen entlang Freizeitroute und über SBB-Brücke.
35	Steffisburg	TOW	1	19	Aufklassierung Schwäbis- und Stockhornsstrasse zur Hauptverbindung.
36	Thun	TOW	1	19	Neue Hauptverbindung auf Gemeindestrassen (Schorenstrasse - Mattenstrasse).
37	Därlichen, Leissigen	OO	1	25	Neue qualitative Netzlücke Nr. 66, Leissigen - Därlichen.

Regionen: BBS = Biel/Bienne-Seeland, BM = Bern-Mittelland, EM = Emmental, OA = Oberraar, OO = Oberland-Ost, TOW = Thun-Oberland West

Atlas siehe "Sachplan Veloverkehr: Anpassung 2019, Fassung für die Mitwirkung".

5 Weitere geprüfte Anpassungen

Im Rahmen der Anpassung 2019 prüfte die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) die Neuaufnahme der Mountainbikerouten (MTB-Routen) als Velorouten mit kantonaler Netzfunktion. In zwei unabhängigen Beurteilungen haben sowohl das Rechtsamt der BVE als auch der Rechtsdienst des TBA bestätigt, dass MTB-Routen nicht unter Artikel 45 Strassengesetz fallen und ihnen somit keine kantonale Netzfunktion zukommt. Daher beschränkt sich der Sachplan auf die informative Darstellung der Mountainbikerouten gemäss SchweizMobil.

Die BVE anerkennt jedoch, dass der zunehmende Mountainbiketourismus Probleme verursacht, für deren Lösung die gesetzliche Grundlage im Kanton Bern fehlt. Daher soll eine Änderung des Strassengesetzes vorbereitet werden, um die Mountainbikerouten den Wander- und Velofreizeitrouten gleichzustellen.

1 Situation initiale

Le plan sectoriel pour le trafic cycliste est l'outil de gestion, de planification et d'information grâce auquel le canton met en œuvre, dans l'organisation du territoire, l'article 45 de la loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR ; RSB 732.11). Il garantit l'harmonisation à un stade précoce des planifications supra-locales ainsi que la coordination avec les autorités du canton, des cantons voisins, de la Confédération, des régions et des communes.

Le plan sectoriel a été établi par l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne (OPC) et approuvé par le Conseil-exécutif par l'arrêté n° 1436 le 3 décembre 2014, date à laquelle il est entré en vigueur. Le plan sectoriel pour le trafic cycliste fournit un instantané de la situation. Or, il ne peut remplir sa fonction d'outil de gestion, de planification et d'information que si ses plans sont valides et actuels. Il doit donc pouvoir être mis à jour et adapté au besoin.

2 Procédure de participation

Les adaptations prévues du plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste du 3 décembre 2014 (ACE n° 1436/2014) sont soumises à la population (et aux destinataires mentionnés à l'annexe 2 du plan) dans le cadre d'une procédure de participation conformément à l'article 58 de la loi du 9 juin 1995 sur les constructions (LC ; RSB 721.0). La mise à l'enquête publique et la procédure de participation auront lieu du jeudi 5 septembre au vendredi 4 octobre 2019.

Toute personne est invitée, pendant la mise à l'enquête, à formuler par écrit ses suggestions et remarques concernant les adaptations prévues. Le plan sectoriel et les adaptations prévues accompagnées d'explications sont disponibles sur internet à l'adresse suivante :

https://www.bve.be.ch/bve/fr/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/aktuell.html

Ces documents peuvent également être consultés auprès des unités suivantes de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne pendant les heures de bureau :

- Centre de prestations, Reiterstrasse 11, 3011 Berne
- Arrondissement d'ingénieur en chef I, Schlossberg 20, 3601 Thoune
- Arrondissement d'ingénieur en chef II, Schermenweg 11, 3001 Berne
- Arrondissement d'ingénieur en chef III, rue du Contrôle 20, 2501 Bienne
- Service pour le Jura bernois, Grand Nods 1, 2732 Loveresse
- Arrondissement d'ingénieur en chef IV, Dunantstrasse 13, 3400 Berthoud

Les prises de position doivent être envoyées d'ici au 4 octobre 2019 par courrier postal ou électronique à l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne, Centre de prestations, Reiterstrasse 11, 3011 Berne, info.tba@bve.be.ch.

Les observations et suggestions issues de la procédure de participation seront soit directement prises en compte dans le plan sectoriel, soit brièvement commentées dans le rapport de la procédure. Les adaptations des principes sous-tendant le plan sectoriel ainsi que les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs entreront en force dès leur approbation par le Conseil-exécutif. La Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie (TTE) publiera ensuite la nouvelle version du plan.

3 Mises à jour

Le présent projet est basé sur une carte du plan sectoriel actualisée par l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne (OPC). Les mises à jour au sens du point 2.6.1 du plan sectoriel pour le trafic cycliste comprennent en particulier les modifications d'itinéraires qui :

- ont été proposées dans le cadre des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) et ordonnées par l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT) par voie de décision ;
- ont été définies dans le cadre d'études de couloirs après la procédure de participation ;
- résultent de plans de route ou de projets de construction.

Les lacunes comblées dans le réseau et les itinéraires de loisirs déplacés selon le plan sectoriel en vigueur sont également mis à jour. De plus, les inexactitudes dans le plan sont corrigées. Ces actualisations de la carte du plan sectoriel ne sont pas présentées en détail. En revanche, les mutations opérées dans les listes d'objets de l'annexe 1 sont mises en évidence. Il s'agit d'une part de mises à jour et d'autre part d'adaptations, qui sont expliquées au point 4.3.

Les remarques issues de la procédure de participation à propos de ces mises à jour et d'autres mises à jour seront examinées et, le cas échéant, prises en compte dans le plan sectoriel adapté. Les mises à jour validées seront adoptées par la TTE lors de l'ouverture de la procédure de corapport.

4 Adaptations prévues

Les adaptations du plan sectoriel, pour lesquelles une procédure ordinaire est impérative, comprennent selon le point 2.6.2 du plan sectoriel en vigueur la modification des principes dans le texte du plan sectoriel, les nouveaux itinéraires, les changements de classement et les projets abandonnés.

Les deux nouveaux éléments intégrés dans le plan sectoriel, à savoir les itinéraires prioritaires (cf. point 4.1) et les itinéraires locaux de « La Suisse à vélo » (cf. point 4.2), nécessitent une adaptation des principes du plan sectoriel. Dans la version soumise à la procédure de participation, ces textes sont mis en évidence et font partie de la procédure. Les mutations opérées dans les explications et dans les listes d'objets de l'annexe 1 du plan sectoriel sont également signalées de manière transparente. Enfin, des adaptations supplémentaires d'itinéraires cyclables, déjà planifiées, sont reportées sur la carte du plan sectoriel et numérotées. Elles sont énumérées et justifiées au point 4.3.

4.1 Itinéraires prioritaires

La présente adaptation du plan sectoriel vise à compléter le réseau de base et les liaisons principales par des itinéraires prioritaires, qui constituent le niveau le plus élevé du réseau destiné au trafic cycliste quotidien. La première étape consiste à définir des couloirs, dans lesquels il s'agira ensuite d'examiner en détail la faisabilité d'itinéraires prioritaires.

Les itinéraires prioritaires sont situés dans les agglomérations et exploitent tout le potentiel de trafic cycliste, très élevé, grâce à la qualité de leur aménagement. Ils relient des destinations importantes du trafic quotidien par des liaisons attrayantes, sûres et rapides. Ils doivent être créés là où un grand nombre de personnes peuvent couvrir les distances quotidiennes en les empruntant.

Les itinéraires prioritaires servent différentes fins. Les personnes qui se rendent sur leur lieu de travail ou de formation sont un groupe cible important, pour lequel le facteur temps et la rapidité jouent un rôle décisif dans le choix du mode de transport. Vu le potentiel d'un changement du mode de transport, il est important de créer des infrastructures sûres, attrayantes et rapides pour toutes les parties prenantes. De nouvelles catégories de population seront ainsi motivées à se déplacer à vélo. Les itinéraires prioritaires sont donc des liaisons sur lesquelles le trafic cycliste est dirigé le plus à l'écart possible de la chaussée ou sur des routes à faible trafic motorisé. Les cyclistes qui empruntent les itinéraires prioritaires ne doivent que rarement s'arrêter et peuvent se dépasser sans conflit.

Les itinéraires prioritaires doivent avoir une longueur d'au moins cinq kilomètres, être conçus pour des vitesses légèrement supérieures (vélos électriques) et, dans la mesure du possible, bénéficier de la priorité. Différents types de tracés sont envisageables. Les itinéraires prioritaires doivent en majeure partie suivre des pistes cyclables séparées de la route ou indépendantes, des bandes cyclables larges (marquées par une ligne pleine), des routes interdites au trafic motorisé ou des « rues cyclables » (nouvelle réglementation du trafic envisagée par l'Office fédéral des routes [OFROU]). Sur au maximum un quart de leur longueur, les itinéraires prioritaires peuvent emprunter des chemins pédestres et des pistes cyclables ou des tronçons sur lesquels la vitesse est limitée à 30 kilomètres à l'heure et sur au maximum 5 pour cent des tronçons qui n'atteignent pas encore le standard supérieur souhaité, mais qui ne forment pas de points névralgiques menaçant ou dissuadant le trafic cycliste.

L'OPC a défini les exigences relatives aux itinéraires prioritaires dans un guide. La faisabilité, le tracé et les mesures requises pour la réalisation des itinéraires prioritaires doivent être examinés en détail dans des études couloir par couloir. Les régions veillent à ce que les mesures soient intégrées dans les projets

d'agglomération et les propriétaires des routes sont responsables de leur mise en œuvre. Si un itinéraire satisfait aux exigences fixées dans le guide, il peut obtenir le label « Itinéraire prioritaire » et l'OPC peut le signaler comme tel.

4.2 Itinéraires locaux de « La Suisse à vélo »

Concernant le trafic de loisirs, les itinéraires locaux de « La Suisse à vélo » de SuisseMobile se voient attribuer une fonction de réseau cantonal. Il s'agit d'itinéraires de cyclotourisme supra-communaux et régionaux au sens du commentaire de l'article 45 de la loi sur les routes ; la plupart font l'objet d'une signalisation depuis de nombreuses années et leur affectation à la randonnée cycliste est acquise. En outre, comme des itinéraires régionaux et nationaux se superposent à la majeure partie de ces itinéraires locaux, l'extension du réseau reste mineure. L'OPC assumera ainsi l'entière responsabilité de la signalisation de l'ensemble des itinéraires de « La Suisse à vélo ». Grâce aux synergies, cela n'occasionnera que peu de charges supplémentaires, celles-ci étant justifiées par une clarification des compétences et une qualité accrue pour la population et les touristes.

4.3 Adaptations de différents itinéraires

Certains itinéraires cyclables doivent être adaptés en concertation avec SuisseMobile, les régions, les arrondissements d'ingénieur en chef et les communes. L'état prévu est représenté sur la carte du plan sectoriel et indiqué par des **numéros verts**. Ces numéros (N°) renvoient à la liste suivante :

N°	Commune	Région	AIC OPC	Feuille de l'atlas	Description de la modification
1	Tavannes, Tramelan	JB	3	1	Nouveau couloir n° 92, Tavannes - Tramelan, dans lequel l'itinéraire cyclable doit être défini dans le cadre d'une étude.
2	Wangenried	OA	4	3	Nouveau réseau de base sur route communale.
3	Bannwil	OA	4	4	L'optimisation n° 167 de l'itinéraire de loisirs 71 est supprimée du plan sectoriel.
4	Langenthal	OA	4	4, 9	Nouveau tracé sur route communale à l'écart de la route cantonale.
5	Sutz-Lattrigen	BBS	3	7	L'optimisation de l'itinéraire n° 142 est supprimée ; selon le rapport spécialisé de l'arrondissement d'ingénieur en chef III et la réponse de la Préfecture de Bienne à la demande préalable de permis de construire, il n'est pas possible d'asphalter le Moosweg à Sutz-Lattrigen (objet IVS).
6	Brügg	BBS	3	7	Nouvelle liaison principale sur routes communales, raccordement de la piste cyclable cantonale longeant la T6 au réseau existant.
7	Büren a.A.	BBS	3	7	Nouveau tracé du réseau de base sur route communale ou privée à côté de la route cantonale.
8	Madiswil	OA	4	9	Intégration du parcours emprunté par les écoliers sur la route communale comme réseau de base.
9	Erlach / Cerlier, Gals, Le Landeron (NE), Cressier (NE), Cornaux (NE), La Tène (NE)	BBS	3	10	L'optimisation de l'itinéraire n° 140 est supprimée ; en raison de la décision négative concernant le Pont de l'avenir, l'itinéraire 5 ne change pas, l'optimisation entre le centre de Cerlier et le pont de St. Johannsen est supprimée ; en revanche, l'optimisation de l'itinéraire n°141 le long de la rive nord du lac de Bienne est maintenue dans le plan sectoriel et prolongée le long de la rive gauche du canal de la Thielle.
10	Erlach	BBS	3	10	Suppression de la liaison parallèle côté nord.
11	Anet, Müntschemier	BBS	3	10	Nouveau tracé du réseau de base sur route communale ou privée à côté de la route cantonale.
12	Aarberg, Bargaen, Walperswil	BBS	3	11	L'optimisation de l'itinéraire n° 138, Aarberg - pont sur le canal de l'Aar à Hagneck est supprimée, car le chemin sur le côté nord à partir de la fin du chemin pour écoliers pose problème, surtout de l'automne au printemps.
13	Aarberg	BBS	3	11	Intégration du parcours emprunté par les écoliers sur routes communales comme liaison principale.
14	Wohlen	BM	2	11	Nouveau couloir n° 91, Innerberg - Wohlen - Uettligen, dans lequel l'itinéraire cyclable doit être défini dans le cadre d'une étude.
15	Berne	BM	2	11.1	Intégration et classement dans une catégorie supérieure des itinéraires cyclables de la ville de Berne comme liaisons principales.
16	Köniz	BM	2	11.1	Nouvelle lacune n° 65, Könizstrasse - Liebefeld le long de la voie du BLS.
17	Berne	BM	2	11.1	Nouveau couloir n° 90, dans lequel l'itinéraire cyclable doit être défini dans le cadre d'une étude.
18	Kehrsatz	BM	2	11.1	Adaptation de la lacune n° 25 à la nouvelle situation à Kehrsatz-Nord.
19	Köniz	BM	2	11.1	Suppression de la lacune n° 24 et de l'optimisation de l'itinéraire n° 127, transfert du trafic quotidien sur des pistes existantes.
20	Berne, Ittigen	BM	2	11.1	Nouvelle lacune n° 64, Berne Wankdorf - piste cyclable de Zollikofen.
21	Ittigen, Zollikofen	BM	2	11.1	Nouvelle liaison Zollikofen - Ittigen sur routes communales.
22	Belp, Muri	BM	2	11.1	Adaptation de la lacune n° 22 et accès du côté de Muri.
23	Münchenbuchsee	BM	2	12	Nouvelle liaison principale sur routes communales.

N°	Commune	Ré- gion	AIC OPC	Feuille de l'atlas	Description de la modification
24	Urtenen, Schönbühl	BM	2	12	Nouvelle liaison principale sur pistes cyclables communales.
25	Lyssach	EM	4	12	Déclassement Schachenstrasse entre Lerchenweg et la bifurcation en direction Alchenflüh comme réseau de base.
26	Berthoud	EM	4	12	Bouclément du réseau cyclable circulaire de Berthoud.
27	Oberburg, Hasle	EM	4	12	A l'extérieur du village, nouveau tracé à l'écart de la route cantonale sur la piste cyclable cantonale, tracé défini dans le périmètre du couloir n° 10.
28	Laupen, Neuenegg	BM	2	15	Suppression de l'optimisation de l'itinéraire n° 123, les communes de Laupen et Neuenegg ayant refusé le déplacement de l'itinéraire 34.
29	Münsingen	BM	2	16	Déplacement de la liaison principale de l'autre côté de la voie ferroviaire.
30	Oberdiessbach	BM	2	16, 19	Intégration de la piste cyclable communale le long de la route cantonale comme liaison principale.
31	Langnau	EM	4	17	Nouvelle liaison principale sur route communale.
32	Wattenwil, Lohnstorf	TOW (BM)	3	19	Nouveau tracé dans l'ancien couloir n° 02.
33	Kiesen, Uttigen	BM/T OW	2	19	Nouvelle liaison Kiesen - Uttigen et desserte de la gare de Kiesen par la route communale.
34	Heimberg, Kiesen, Uttigen	TOW, BM	1, 2	19	Nouvelle liaison destinée aux trajets quotidiens (réseau de base) Heimberg - gare d'Uttigen le long de l'itinéraire de loisirs et sur le pont CFF.
35	Steffisburg	TOW	1	19	Classement dans une catégorie supérieure de la Schwäbisstrasse et de la Stockhornsstrasse comme liaisons principales.
36	Thoune	TOW	1	19	Nouvelle liaison principale sur routes communales (Schorenstrasse - Mattenstrasse).
37	Därliigen, Leissigen	OO	1	25	Nouvelle lacune qualitative n° 66, Leissigen - Därliigen.

Régions : BBS = Biel/Bienne-Seeland, BM = Bern-Mittelland, EM = Emmental, JB = Jura bernois, OA = Haute-Argovie,
OO = Oberland oriental, TOW = Thoune-Oberland occidental

Pour l'atlas, voir « Plan sectoriel pour le trafic cycliste : adaptation 2019, Version pour la procédure de participation ».

5 Autres adaptations examinées

Dans le cadre de l'adaptation 2019, la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie (TTE) a examiné la possibilité d'inclure les itinéraires de vélo tout terrain (VTT) comme itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal. L'Office juridique de la TTE et le service juridique de l'OPC ont confirmé dans deux évaluations indépendantes que les itinéraires de VTT ne relèvent pas de l'article 45 de la loi sur les routes et n'assurent donc pas une fonction de réseau cantonal. De ce fait, les itinéraires de VTT de SuisseMobile ne sont représentés qu'à titre informatif dans le plan sectoriel.

La TTE reconnaît cependant que l'essor du tourisme à VTT pose des problèmes qui ne peuvent être résolus dans le canton de Berne faute de base légale. Une modification de la loi sur les routes doit donc être préparée afin d'assimiler les itinéraires de VTT aux itinéraires de randonnée pédestre et de cyclotourisme.