

Anfrage Tomaschett betreffend Tempo 50 auf der Umfahrungsstrasse Laax

In Laax wird die Kantonsstrasse breiter und der Verkehr zugleich langsamer. Die Oberalpstrasse wird für 14 Millionen Franken korrigiert und die Höchstgeschwindigkeit im Rahmen der Lärmsanierung auf einem Abschnitt von mehr als zwei Kilometern von Tempo 80 beziehungsweise Tempo 60 auf Tempo 50 reduziert. Die genannte Massnahme ist für viele Pendler, welche täglich aus der oberen und mittleren Surselva in die Hauptstadt fahren, unverständlich. Die Reduktion erfordert von ihnen einen höheren Zeitaufwand. Die zusätzliche Zeit, die im Strassenverkehr verbracht werden muss, steht folglich für die Familie und Freizeitaktivitäten in geringerem Umfang zur Verfügung.

Gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) ist die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, insbesondere den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Diese Argumentation lässt eine Verhältnismässigkeit und Logik in der Anordnung einer Geschwindigkeitsreduktion im Bereich der Umfahrungsstrasse Laax mit angrenzender Hauptstrasse vermissen.

Des Weiteren ist festzuhalten, dass die Immobilien entlang der Hauptstrasse auf Kosten des Individualverkehrs eine Wertsteigerung erfahren haben.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wer hat gestützt auf welcher gesetzlichen Grundlage und nach welchen Kriterien die Lärmsanierung der Kantonsstrassen in Laax verfügt?
2. Wer hat diese Temporeduktion in Laax nach welchen Kriterien beschlossen?
3. Auf wie vielen Kilometern der Kantonsstrassen wurde bis zum 31.12.2023 eine Lärmsanierung mit Geschwindigkeitsreduktion vorgenommen und wie viele Kilometer Kantonsstrassen sollen in den nächsten Jahren einer Geschwindigkeitsreduktion unterstellt werden?
4. Wie hoch schätzt die Regierung den Mehrwert der Immobilien im Bereich der Umfahrungsstrasse und Hauptstrasse nach der Lärmsanierung ein und ist eine Mehrwertabgabe an den Kanton vorgesehen?

Chur, 30. August 2024

Tomaschett, Sgier, Bundi, Beeli, Berther, Berthod, Cahenzli (Sagogn), Caluori, Candrian, Casutt, Claus, Collenberg, Cortesi, Cramer, Della Cà, Derungs, Dürler, Furger, Lamprecht, Lehner, Luzio, Menghini-Inauen, Messmer-Blumer, Mittner, Quinter, Righetti, Said Bucher, Schutz, Spagnolatti, von Wyl



Sitzung vom

15. Oktober 2024

Mitgeteilt den

18. Oktober 2024

Protokoll Nr.

816/2024

Anfrage Tomaschett

betreffend Tempo 50 auf der Umfahrungsstrasse Laax

Antwort der Regierung

Die Strassenanlage der Oberalpstrasse zwischen den Anschlüssen Laax Marcau und Laax Seehof entsprach nicht den aktuellen Normvorgaben und Ansprüchen an die Verkehrssicherheit. Um die Defizite in der Strassengeometrie zu beheben, wurde ein Ausbauprojekt erarbeitet. Koordiniert mit dem Strassenprojekt wurde ein Lärmsanierungsprojekt (LSP) für die Oberalpstrasse und die Falerastrasse (Kantonsstrassen) sowie für verschiedene Gemeindestrassen in der Gemeinde Laax erstellt.

Zu Frage 1: Im Kanton Graubünden ist das Tiefbauamt für die Strassenlärmsanierungen der Kantonsstrassen zuständig. Es koordiniert diese Aufgabe mit den Gemeinden. Bei bestehenden Strassen sind die Lärmbelastungen in einem Kataster (Lärmbelastungskataster Strassen; LBK) zu erheben, wenn Grund zur Annahme besteht, dass die Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) überschritten sind. Der LBK wird periodisch aktualisiert und gibt eine Übersicht über die noch zu sanierenden Strassenzüge. Werden die IGW, also jene Schwellen, ab welchen der Lärm die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden erheblich stört, überschritten, ist gemäss Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01) der Anlageeigentümer verpflichtet, die Strasse bezüglich Lärm zu sanieren. Dies gilt auch im Rahmen von Strassenbauvorhaben. Dazu muss ein Lärmsanierungsprojekt erarbeitet werden, in welchem aufgezeigt wird, mit welchen Massnahmen die IGW der LSV eingehalten werden können. Lärmsanierungsprojekte werden gemäss Art. 20 Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG; BR 807.100) öffentlich zur Einsicht aufgelegt. Die Regierung entscheidet über Projekteinsprachen und die Genehmigung des Lärmsanierungsprojekts (Art. 24 Abs. 1 StrG).

Zu Frage 2: Gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. d der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) ist eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit insbesondere zulässig, wenn dadurch eine im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Mit dem Lärmsanierungspro-

jekt wird abgeklärt, ob die vorgesehenen Massnahmen im Sinne der Signalisationsverordnung nötig, zweck- und verhältnismässig sind oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 SSV). Grundsätzlich gilt, dass die mildeste Massnahme zuerst umzusetzen ist. Die Geschwindigkeitsreduktion ist eine wirksame und verhältnismässige Massnahme, um den Strassenlärm deutlich zu vermindern. Auf diese Weise lässt sich Strassenlärm an der Quelle bekämpfen. Geschwindigkeitsreduktionen stellen die mildeste Massnahme dar, da sie einfach umzusetzen und kostengünstig sind. Sie wirken sich nicht nur positiv auf die Wohn- und Lebensqualität aus, sondern erhöhen auch nachweislich die Verkehrssicherheit. Wie bereits erwähnt, entscheidet die Regierung über die Genehmigung des Lärmsanierungsprojekts.

Zu Frage 3: Bis Ende 2023 wurde auf ca. 13 km eine Geschwindigkeitsreduktion aus Lärmschutzgründen vorgenommen, da die Geschwindigkeitsreduktion eine wirksame Massnahme ist, um den Strassenlärm deutlich zu reduzieren. Damit weitere Anwohner von betroffenen Streckenabschnitten von der starken Lärmbelastung entlastet werden, setzt der Kanton auch in Zukunft im Rahmen seiner Sanierungspflicht auf die Geschwindigkeitsreduktion als Lärmschutzmassnahme und rechnet in den nächsten Jahren mit weiteren ca. 20 km auf dem 1360 km umfassenden Kantonsstrassennetz.

Zu Frage 4: Pauschale Aussagen zu Mehrwerten aufgrund von Lärmsanierungen sind nicht möglich. Liegenschaften können aufgrund von übermässigen Lärmimmissionen einen tieferen Marktwert aufweisen. Mit einer Lärmsanierung, welche in der gesetzlichen Pflicht des Anlageneigentümers liegt, besteht die Möglichkeit, dass ein Teil dieses allfälligen tieferen Marktwertes wieder ausgeglichen wird. Im Rahmen einer nächsten Revisionsbewertung wird das Amt für Immobilienbewertung die Handänderungen in Laax auswerten und die Werte gegebenenfalls den Marktgegebenheiten anpassen. Damit werden auch die steuerlich relevanten Faktoren (Verkehrswert, Steuerwert) aktualisiert. Konkrete Mehrwertabgaben wie sie bei Um- und Aufzonungen von Grundstücken gestützt auf das Raumplanungsrecht erhoben werden, sind im Zusammenhang mit Strassenlärmsanierungen gesetzlich nicht vorgesehen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Jon Domenic Parolini

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Dumonda Tomaschett concernent tempo 50 sin il sviament da Laax

La via chantunala a Laax vegn schlargiada. Il traffic daventa a medem temp pli plaun. La via sursilvana vegn curregida per 14 milliuns francs ed – en il rom da la sanaziun cunter la canera – vegn la sveltezza maximala reducida sin in traject da passa dus kilometers da tempo 80 respectivamain da tempo 60 a tempo 50. La mesira numnada n'è betg chapibla per bieras pendularias e biers pendularis che charreschan mintga di da la part sura e da la part centrala da la Surselva en la chapitala. La reducziun pretenda dapli temp dad ellas ed els. Il temp supplementar ch'ellas ed els ston passentar en il traffic sin via, las ed als manca pia per la famiglia e per las activitads da temp liber.

Tenor la Lescha davart il traffic sin via (LTV; CS 741.01) sto la sveltezza adina vegnir adattada a las circumstanzas, cunzunt a las particularitads dal vehichel e da la chargia, sco er a las relaziuns da la via, dal traffic e da la vista. Sin fundament da questa argumentaziun n'è l'ordinaziun d'ina reducziun da la sveltezza en il sector dal sviament da Laax e da la via principala cunfinanta betg proporziunala e logica.

Plinavant stoi vegnir constatà, che la valur da las immobiglias per lung da la via principala è s'augmentada sin donn e cust dal traffic individual.

Las sutsegnadras ed ils sutsegnaders supplitgeschan la Regenza da responder las suandantas dumondas:

1. Tgi ha – sin fundament da tge basa legala e tenor tge criteris – disponì la sanaziun cunter canera da las vias chantunalas a Laax?
2. Tgi ha concludì questa reducziun da sveltezza a Laax, e quai tenor quals criteris?
3. Sin quants kilometers da las vias chantunalas è – fin ils 31-12-2023 – vegnida fatga ina sanaziun cunter canera cun ina reducziun da la sveltezza. Quants kilometers da las vias chantunalas duain subir ina reducziun da la sveltezza ils proxims onns?
4. Quant auta stima la Regenza che la plivalur da las immobiglias en il sector dal sviament e da la via principala vegnia ad esser suenter la sanaziun cunter canera ed è prevista ina taxa sin la plivalur a favur dal chantun?

Cuira, ils 30 d'avust 2024

Tomaschett, Sgier, Bundi, Beeli, Berther, Berthod, Cahenzli (Sagogn), Caluori, Candrian, Casutt, Claus, Collenberg, Cortesi, Cramer, Della Cà, Derungs, Dürler, Furger, Lamprecht, Lehner, Luzio, Menghini-Inauen, Messmer-Blumer, Mittner, Quinter, Righetti, Said Bucher, Schutz, Spagnolatti, von Wyl



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

15 d'october 2024

18 d'october 2024

816/2024

Dumonda Tomaschett

concernent tempo 50 sin il sviament da Laax

Resposta da la Regenza

Il traject da la via sursilvana tranter ils access Laax Marcau e Laax Seehof na correspundeva ni a las prescripziuns actualas da la norma ni a las pretensiuns a la segirezza dal traffic. Per eliminar ils deficits en la geometria da la via è vegnì elavurà in project da schlargiament. Coordinà cun il project da via è vegnì elavurà in project da sanaziun cunter canera per la Via sursilvana e per la Via da Falera (vias chantunalas) sco er per differentas vias communalas en la vischnanca da Laax.

Tar la dumonda 1: En il chantun Grischun è l'Uffizi da construcziun bassa responsabel per la sanaziun cunter canera da las vias chantunalas. El coordinescha questa incumbensa cun las vischnancas. En cas da vias existentas ston las grevezzas da canera vegnir eruidas en in cataster (cataster da la grevezza da canera Vias; CGC), sch'i dat in motiv da supponer, che las limitas d'immissiuns (LI) tenor l'Ordinaziun davart la protecziun cunter canera (OPC; CS 814.41) sajan surpassadas. Il CGC vegn actualisà periodicamain e dat ina survista dals trassés da via che ston anc vegnir sanads. Sche las LI vegnan surpassadas, pia quellas limitas, a partir da las qualas la canera disturba considerablmain il bainstar da la populaziun, è il proprietari dal stabiliment obligà – tenor la Lescha federala davart la protecziun da l'ambient (Lescha davart la protecziun da l'ambient, LPAmb; CS 814.01) – da sanar la via cunter canera. Quai vala er per projects da vias. Per quest intent sto vegnir elavurà in project da sanaziun cunter canera, en il qual i vegn mussà, cun tge messiras ch'ins po observar las LI da la OPC. Tenor l'art. 20 da la Lescha davart las vias dal chantun Grischun (LVias; DG 807.100) vegnan projects da sanaziun cunter canera exponids publicamain per prender invista. La Regenza decida davart las protestas cunter il project e davart l'approvaziun dal project da sanaziun cunter canera (art. 24 al. 1 LVias).

Tar la dumonda 2: Tenor l'art. 108 al. 2 lit. d da l'Ordinaziun davart la signalisaziun da las vias (OSV; CS 741.21) è la reducziun da la sveltezza maximala admissa cunzunt, sch'ina contaminaziun sproporziunada da l'ambient en il senn da la legislaziun davart la protecziun da l'ambient (canera, substanzas nuschaivlas) po vegnir reduci-

da. Cun il project da sanaziun cunter canera vegni sclerì, sche las mesiras previsas en il senn da l'Ordinaziun davart la signalisaziun da las vias èn necessarias, commensuradas e proporziunalas u sche autras mesiras ston vegnir preferidas (art. 108 al. 4 OSV). Da princip vali che la mesira la pli moderada sto vegnir realisada l'emprim. La reducziun da la sveltezza è ina mesira efficazia e proporziunala per reducir evidentamain la canera da la via. Uschia sa lascha cumbatter la canera da la via gia a la funtauna. Las reducziuns da la sveltezza èn la mesira la pli moderada, perquai ch'ellas custan pauc e perquai ch'igl è facil da las realisar. Ellas n'han betg mo in effect positiv sin la qualitat d'abitar e da viver, mabain augmentan er cumprovadamain la segirezza dal traffic. Sco gia menziunà decida la Regenza davart l'approvaziun dal project da sanaziun cunter canera.

Tar la dumonda 3: Fin la fin da l'onn 2023 è la sveltezza vegnida reducida sin ca. 13 km per motivs da la protecziun cunter canera, perquai che la reducziun da la sveltezza è ina mesira efficazia per reducir evidentamain la canera da la via. Per che ulteriuras abitantas ed abitants che vivan sper trajects da via pertutgads, vegnian distgargiadas da la gronda grevezza da canera, focussescha il chantun er en l'avegnir – en il rom da sia obligaziun da sanar – sin la reducziun da la sveltezza sco mesira da protecziun cunter canera e fa quint da realisar per ils proxims onns ulteriurs ca. 20 km sin la rait da las vias chantunalas che cumpiglia 1360 km.

Tar la dumonda 4: Indicaziuns pauschalas davart las plivalurs pervia da sanaziuns cunter canera n'èn betg pussaivlas. Pervia d'immissiuns da canera sproporziunadas pon immobiglias avair ina valur da martgà pli bassa. Cun ina sanaziun cunter canera che vegn fatga per obligaziun legala dal proprietari dal stabiliment, èsi pussaivel, ch'ina part da questa eventuala valur da martgà pli bassa vegnia puspè cumpensada. En il rom d'ina proxima valitaziun da revisiun vegn l'Uffizi per la valitaziun d'immobiglias ad evaluar las midadas da maun a Laax ed eventualmain ad adattar las valurs a las cundiziuns da martgà. Uschia vegnan er actualisads ils facturs relevants per las taglias (valur commerciala, valur fiscala). Taxas concretas da plivalur sco ch'ellas vegnan incassadas sin basa dal dretg davart la planisaziun dal territori per midadas da zona e per azonaziuns da bains immobigliars, n'èn betg previsas en la lescha en connex cun sanaziuns cunter la canera da vias.



En num da la Regenza

Il president:

Dr. Jon Domenic Parolini

Il chancelier:

Daniel Spadin

Interpellanza Tomaschett concernente il limite di velocità di 50 km/h sulla strada di circonvallazione di Laax

A Laax, la strada cantonale verrà allargata e al contempo il traffico sarà più lento. La strada dell'Oberalp verrà corretta per un importo pari a 14 milioni di franchi e su un tratto lungo più di due chilometri la velocità massima verrà ridotta da 80 rispettivamente da 60 a 50 km/h nel quadro del risanamento fonico. La misura menzionata risulta incomprensibile per numerosi pendolari che quotidianamente si recano nella capitale dall'alta e media Surselva. La riduzione della velocità implica un aumento dei tempi di percorrenza. Il tempo aggiuntivo che dovranno trascorrere nel traffico andrà a scapito della famiglia e delle attività del tempo libero.

Conformemente alla legge federale sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01), la velocità deve sempre essere adattata alle circostanze, in particolare alle peculiarità del veicolo e del carico, come anche alle condizioni della strada, della circolazione e della visibilità. Nonostante questi argomenti la disposizione di una riduzione della velocità nel settore della strada di circonvallazione di Laax con strada principale adiacente non risulta proporzionata o logica.

Va inoltre ricordato che gli immobili lungo la strada principale hanno beneficiato di un incremento del valore, a differenza del traffico individuale che ha subito degli svantaggi.

Le firmatarie e i firmatari chiedono al Governo di rispondere alle seguenti domande:

1. Chi ha disposto il risanamento fonico delle strade cantonali a Laax, in virtù di quale base legale e secondo quali criteri?
2. Chi ha deciso la riduzione della velocità a Laax e secondo quali criteri?
3. Quanti chilometri di strade cantonali sono stati sottoposti a un risanamento fonico con riduzione della velocità fino al 31.12.2023 e quanti chilometri di strade cantonali dovranno essere sottoposti a una riduzione della velocità nei prossimi anni?
4. A quanto ammonta secondo le stime del Governo il valore aggiunto degli immobili nella zona della circonvallazione e della strada principale dopo il risanamento fonico? È prevista una tassa da versare al Cantone per il plusvalore?

Coira, 30 agosto 2024

Tomaschett, Sgier, Bundi, Beeli, Berther, Berthod, Cahenzli (Sagogn), Caluori, Candrian, Casutt, Claus, Collenberg, Cortesi, Cramer, Della Cà, Derungs, Dürler, Furger, Lamprecht, Lehner, Luzio, Menghini-Inauen, Messmer-Blumer, Mittner, Quinter, Righetti, Said Bucher, Schutz, Spagnolatti, von Wyl



Seduta del

15 ottobre 2024

Comunicato il

18 ottobre 2024

Protocollo n.

816/2024

Interpellanza Tomaschett

concernente il limite di velocità di 50 km/h sulla strada di circonvallazione di Laax

Risposta del Governo

L'impianto stradale della strada dell'Oberalp tra i raccordi di Laax Marcau e Laax Seehof non soddisfa le norme attuali e i requisiti posti alla sicurezza della circolazione. Per eliminare le lacune della geometria della strada è stato elaborato un progetto di ampliamento. Per la strada dell'Oberalp e la strada per Falera (strade cantonali) nonché per diverse strade comunali nel Comune di Laax è stato realizzato un progetto di risanamento fonico (PRF) coordinato con il progetto stradale.

In merito alla domanda 1: nel Cantone dei Grigioni la competenza per i risanamenti fonici delle strade cantonali spetta all'Ufficio tecnico. Esso coordina tale compito con i comuni. Se vi è motivo di supporre che i valori limite d'immissione (VLI) siano stati superati conformemente all'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41), l'esposizione al rumore per strade esistenti deve essere registrata in un catasto (catasto dei rumori delle strade, CER). Il CER viene aggiornato periodicamente e fornisce una panoramica dei tratti stradali ancora da risanare. Conformemente alla legge federale sulla protezione dell'ambiente (legge sulla protezione dell'ambiente, LPAmb; RS 814.01), in caso di superamento dei VLI, ossia delle soglie a partire dalle quali il rumore molesta considerevolmente la popolazione, il proprietario dell'impianto è tenuto a risanare la strada per quanto riguarda il rumore. Ciò vale anche nel quadro di progetti di costruzione stradale. A tale scopo occorre elaborare un progetto di risanamento fonico che indichi le misure necessarie per rispettare i VLI stabiliti dall'OIF. I progetti di risanamento fonico vengono esposti pubblicamente conformemente all'art. 20 della legge stradale del Cantone dei Grigioni (LStr; CSC 807.100). Il Governo decide sulle opposizioni contro il progetto e sull'approvazione del progetto di risanamento fonico (art. 24 cpv. 1 LStr).

In merito alla domanda 2: conformemente all'art. 108 cpv. 2 lett. d dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr; RS 741.21) una riduzione della velocità massima è ammessa in particolare se emissioni eccessive a carico dell'ambiente (rumore, sostanze inquinanti) possono essere ridotte ai sensi della legislazione sulla protezione dell'ambiente. Con il progetto di risanamento fonico si chiarisce se i provvedimenti previsti

sono necessari, opportuni oppure se sono da preferire altre misure ai sensi dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (art. 108 cpv. 4 OSStr). In linea di principio vale la regola secondo cui la misura più lieve va attuata per prima. La riduzione della velocità è una misura efficace e opportuna per ridurre sensibilmente il rumore stradale. In questo modo è possibile combattere il rumore stradale alla fonte. Le riduzioni della velocità costituiscono la misura più lieve, in quanto sono facili da attuare ed economiche. Non hanno effetti positivi solo sulla qualità abitativa e di vita, bensì aumentano anche comprovatamente la sicurezza della circolazione. Come menzionato, il Governo decide in merito all'approvazione del progetto di risanamento fonico.

In merito alla domanda 3: entro la fine del 2023 si è proceduto a una riduzione della velocità per ragioni di protezione dall'inquinamento fonico su circa 13 km, dato che la riduzione della velocità è una misura efficace per ridurre sensibilmente il rumore stradale. Al fine di tutelare dall'elevato inquinamento fonico altri cittadini che risiedono nei pressi di tratti stradali interessati, nel quadro del suo obbligo di risanamento il Cantone punterà anche in futuro sulla riduzione della velocità quale misura di protezione dall'inquinamento fonico e nei prossimi anni prevede di risanare altri 20 km circa dei circa 1360 km della vasta rete stradale cantonale.

In merito alla domanda 4: non è possibile formulare affermazioni generiche riguardo al valore aggiunto risultante da risanamenti fonici. A seguito di immissioni foniche eccessive gli immobili possono avere un valore di mercato inferiore. Con un risanamento fonico, il quale rientra nell'obbligo legale del proprietario dell'impianto, esiste la possibilità di compensare una parte di questo eventuale valore di mercato inferiore. Nel quadro di una prossima valutazione di revisione l'Ufficio per le valutazioni immobiliari analizzerà i trapassi di proprietà che avverranno a Laax e adeguerà eventualmente i valori alle condizioni di mercato. In tal modo verranno aggiornati anche i fattori rilevanti dal profilo fiscale (valore venale, valore fiscale). In relazione a risanamenti fonici delle strade la legge non prevede tasse sul plusvalore concrete, come quelle riscosse in caso di cambiamenti di destinazione e di aumenti della densità edificatoria di fondi sulla base del diritto in materia di pianificazione del territorio.



In nome del Governo

Il Presidente:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "D. Parolini".

Dr. Jon Domenic Parolini

Il Cancelliere:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "D. Spadin".

Daniel Spadin