

# GROSSER RAT

Augustsession 2023

## Anfrage Cortesi betreffend Minderung der Verletzungsgefahr für Motor- und Fahrradfahrende dank Unterfahrschutz an Leitplanken

Leitplanken reduzieren massgeblich schwere Unfallfolgen, indem sie verhindern, dass Fahrzeuge von der Strasse abkommen. Was für Auto- und Lastwagenfahrer ein Vorteil ist, ist hingegen für Motorrad-, aber auch für Fahrradfahrende oft lebensgefährlich.

Die grösste Gefahr geht dabei nicht unbedingt von den eigentlichen Leitschienen aus, vielmehr sind es die Pfosten, an welchen die Leitplanken befestigt sind, denen Motorradfahrer häufig zum Opfer fallen. Besonders tückisch ist, dass die Pfosten meist über scharfe Kanten verfügen. Abgetrennte Gliedmassen oder auch schwere innere Verletzungen sind bei solchen Unfällen typische Folgen.

Für die Schweiz sind hierzu wenig statistische Daten vorhanden. Eine Studie des Instituts für Zweiradsicherheit in Essen D (ifz) zeigt jedoch, dass fast 61 Prozent der Zweiradfahrer, die von einer Strasse mit Leitplanke ohne Unterfahrschutz abkommen, schwer verletzt oder getötet werden. Schon ein Aufprall mit Tempo 35 gegen einen «formaggressiven Leitplankenpfosten» kann zu schwersten Verletzungen führen.

Für den Kanton Graubünden liegen hingegen exakte Zahlen über Verkehrsunfälle mit Zweiradfahrzeugen vor (Quelle: KAPO GR) und diese zeigen eine unerfreuliche Entwicklung. So wurden im Jahr 2022 allein bei Verkehrsunfällen mit Motorrädern 42 Personen schwer verletzt (+16 gegenüber Vorjahr) und 8 getötet (+4). Bei den stark frequentierten Passübergängen ereigneten sich im Jahr 2022, um drei Beispiele zu nennen, am Flüelapass 14 Unfälle mit 11 Verletzten und einer getöteten Person, am Berninapass 8 Unfälle mit 5 getöteten Personen und am Julierpass 7 Unfälle mit 5 Verletzten. Am Julierpass kollidierten bei insgesamt 13 Motorradunfällen (2021+2022) fünf davon mit der Leitplanke, was fast einem Drittel entspricht. Dieses Beispiel zeigt, dass wirksamen Leitplankenschutzsystemen, wie sie an der Nordseite des Julierpasses mehrheitlich vorhanden sind, eine sehr grosse Bedeutung zukommt. An unzähligen anderen kurvenreichen und vielbefahrenen Strecken sind jedoch nur wenige solcher Unterfahrschütze vorhanden beziehungsweise sie fehlen gänzlich.

Nun sollen nicht etwa auf Kosten der Sicherheit von Auto- und Lastwagenfahrenden Verbesserungen erfolgen. Vielmehr soll auf kurvenreichen Strecken ein Unterfahrschutz unter der bestehenden Leitplanke nachgerüstet werden. Erfolgt dies mit modernen und stossdämpfenden Unterfahrschutzsystemen, kann das Verletzungsrisiko noch signifikanter reduziert werden. Unterfahrschutzsysteme lassen sich nachträglich anbringen und können zudem dank eines Schnellmontagesystems in den Wintermonaten, wo nötig, einfach entfernt werden und beschränken damit den Mehraufwand für den Winterdienst auf ein Minimum.

Fragen an die Regierung:

1. Teilt die Regierung die Meinung, dass Unterfahrschutzsysteme an Leitplanken bei kurvenreichen Strassen den Grad der Verletzung bei gestürzten Motor- und Fahrradfahrern erheblich senken können?
2. Wenn ja, ist die Regierung bereit, bei Kurven mit Unfallhäufungen von Zweiradfahrern sowie präventiv an Strecken mit hohem Motorradaufkommen mit der Montage von geeigneten Unterfahrschutzsystemen die Reduktion des Verletzungsrisikos von gestürzten Zweiradfahrenden zu bewirken?
3. Ist die Regierung bereit, soweit noch nicht erfolgt, mit einer einfachen Erhebung die gefährlichen und noch nicht mit Unterfahrschutzsystemen ausgestatteten Stellen beziehungsweise Strecken zu ermitteln?
4. Ist die Regierung bereit, mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) bezüglich der drei Nationalstrassen im Kanton N13 (San Bernardino), N28 (Prättigau), N29 (Julier) eine sinngemässe Verbesserung anzulegen?

Chur, 2. September 2023

**Cortesi**, Bachmann, Tomaschett, Atanes, Bavier, Biert, Bisculm Jörg, Bundi, Butzerin, Candrian, Casutt, Cramer (Li Curt), Della Cà, Dürler, Gort, Grass, Hohl, Krättli, Lehner, Mani, Morf, Rauch, Rettich, Roffler, Salis, Saratz Cazin, Sgier, von Ballmoos, Weber



Sitzung vom

24. Oktober 2023

Mitgeteilt den

27. Oktober 2023

Protokoll Nr.

836/2023

### **Anfrage Cortesi**

betreffend Minderung der Verletzungsgefahr für Motor- und Fahrradfahrende dank  
Unterfahrerschutz an Leitplanken

### **Antwort der Regierung**

Das Tiefbauamt Graubünden (TBA) ist für Projektierung, Bau sowie Unterhalt der rund 1'400 km Kantonsstrassen zuständig. Im Weiteren ist das TBA gemäss Leistungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) in der Gebietseinheit V für den betrieblichen und baulichen Unterhalt von rund 220 km Nationalstrassen verantwortlich. In diesen Funktionen trägt das TBA der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung. So hat der Kanton gestützt auf Art. 6a Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) unter anderem eine für den Verkehrssicherheitsbereich verantwortliche Ansprechperson (Sicherheitsbeauftragter; SiBe) für National- und Kantonsstrassen ernannt. Weiter sieht Art. 6a SVG vor, dass der Kanton das Strassennetz regelmässig auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen zu überprüfen und bei Bedarf eine Planung zu deren Behebung zu erarbeiten hat. Für den Vollzug dieser Aufgabe hat das ASTRA sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) entwickelt, deren Anwendung sowohl Strassenprojekte als auch bestehende Strassen sicherer macht. Der Kanton stützt sich neben den ISSI auf die entsprechende Norm des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sowie auf den kantonalen Leitfaden für Projektierende im Bereich der passiven Sicherheit im Strassenraum, welcher Grundlagen für die Ausführung von Leitschranken auf National-, Haupt- und Verbindungsstrassen beinhaltet. Zudem findet ein regelmässiger und enger Austausch mit den Blaulichtorganisationen, insbesondere der Kantonspolizei Graubünden, statt.

*Zu Frage 1:* Beim Unterfahrerschutz handelt es sich um eine präventive Massnahme, um das Verletzungsrisiko bei Unfällen zu reduzieren. Unterfahrerschutzsysteme sind federnd angebrachte Stahlplanken, die im Falle einer Kollision Aufprallenergie absorbieren und ein Durchrutschen wirkungsvoll verhindern. Dadurch wird auch der Kontakt mit dem scharfkantigen Stützpfeiler verhindert. Diese Systeme senken im Falle

eines Anpralls das Verletzungsrisiko von Motorradahrenden, haben jedoch keine Auswirkungen auf das Fahrverhalten selbst und somit auf die Unfallhäufigkeit.

*Zu Frage 2:* Bereits heute werden an Unfallschwerpunkten auf den Kantons- wie auch Nationalstrassen Unterfahrschutzsysteme montiert. Diese Systeme werden auch präventiv auf Strecken mit hohem Aufkommen von Motorradahrenden montiert. Im Rahmen einer Risikoabschätzung und Güterabwägung ist zu berücksichtigen, dass als Folge von Unterfahrschutzsystemen die Schneeräumung nicht übermässig erschwert werden darf. Die temporäre Entfernung der massangefertigten Elemente wäre sehr aufwändig, weshalb Unterfahrschutzsysteme gezielt an Unfallschwerpunkten und auf Strecken mit hohem Aufkommen von Motorradahrenden angebracht werden. Zudem kann der Schattenwurf von Unterfahrschutzsystemen zu Vereisungen auf der Fahrbahn führen, was der Verkehrssicherheit allgemein abträglich ist.

*Zu Frage 3:* Wie einleitend dargelegt überprüft das TBA systematisch die Verkehrssicherheit auf Kantonsstrassen. Dabei wird das Potenzial analysiert, wo die Infrastruktur optimiert werden kann (NSM Network Safety Management). Diejenigen Strassenabschnitte, auf denen mit gezieltem Ressourceneinsatz das Niveau der Verkehrssicherheit am effektivsten und effizientesten durch bauliche, verkehrstechnische und/oder betriebliche Massnahmen verbessert werden kann, werden anschliessend priorisiert. Im Rahmen des Unfallschwerpunktmanagements wird die Strassenverkehrssicherheit im Bereich bestehender Unfallschwerpunkte verbessert. Bei Bedarf werden auch Inspektionen (Road Safety Inspection) durchgeführt und die erkannten Sicherheitsdefizite behoben. Auf Nationalstrassen führt das ASTRA zusammen mit den Kantonen ein Informationssystem "Strassenverkehrsunfälle" bestehend aus einem Erfassungs- und einem Auswertungssystem.

*Zu Frage 4:* Der enge Austausch zwischen ASTRA und dem Sicherheitsbeauftragten für National- und Kantonsstrassen führt zur steten Verbesserung der Sicherheit innerhalb des Bereichs der Nationalstrassen. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit wurde auch das Projekt "Massnahmen passive Sicherheit" lanciert, um die Umsetzung der vorerwähnten Aspekte zu unterstützen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Peter Peyer

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

# CUSSEGL GROND

Sessiun d'avust 2023

## **Dumonda Cortesi concernent la reducziun dal privel da blessuras per motociclistas e motociclists sco er per ciclistas e ciclists grazia ad aissas da protecziun vi da saivs directivas**

Saivs directivas reduceschan en moda decisiva grevas consequenzas d'accidents. Ellas impedeschan numnadamain che vehichels vegnian giu da via. Quai ch'è in avantatg per automobilists e per camiunists, è percenter savens in privel da mort per motociclistas e motociclists dentant er per ciclistas e ciclists.

Il privel il pli grond n'èn betg las uschenumnadas spundas directivas, mabain las pitgas, vi da las qualas las saivs directivas èn francadas. Talas chaschunan savens la mort da motociclistas e motociclists. Zunt privlus èsi, che las pitgas han per il pli urs gizz. Membra separada dal corp u er grevas blessuras internas èn consequenzas tipicas en cas da tals accidents.

Per la Svizra existan paucas datas statisticas en chaussa. In studi dal Institut für Zweiradsicherheit (ifz) ad Essen D mussa dentant, che quasi 61 pertschient da las manischunzas e dals manischunzs da vehichels a duas rodas che vegnan giu d'ina via cun ina saiv directiva senza aissa da protecziun, vegnan blessads grevamain u perdan la vita. Gia ina collisiun cun tempo 35 cunter ina pitga d'ina saiv directiva, che ha ina furma agressiva, po chaschunar fitg grevas blessuras.

Per il chantun Grischun percenter existan cifras exactas davart accidents da traffic cun vehichels a duas rodas (Funtauna: Polizia chantunala dal Grischun) e questas cifras inditgeschan in svilup pauc legraivel. L'onn 2022 èn vegnidas blessadas grevamain – mo en accidents da traffic cun motos – 42 persunas (+16 en cumparegliaziun cun l'onn precedent) ed 8 mazzadas (+4). Sin il pass fermamain frequentads èn capitads – per menziunar trais exempels – sin il Pass dal Flüela 14 accidents cun 11 persunas blessadas ed 1 persuna mazzada, sin il Pass dal Bernina 8 accidents cun 5 persunas mazzadas e sin il Pass dal Güglia 7 accidents cun 5 persunas blessadas. Sin il pass dal Güglia èn collidadas en tut en tut 13 accidents da moto (2021+2022) 5 persunas cun la saiv directiva. Quai correspunda quasi ad in terz. Quest exempel mussa, che systems da saivs directivas efficacis, sco ch'els èn avant maun per gronda part da la vart nord dal Pass dal Güglia, han ina fitg gronda impurtanza. Sin nundumbraivels auters trajects plain stortas e fermamain frequentads existan dentant mo paucas da questas aissas da protecziun respectivamain mancan ellas dal tutfatg.

I na duai dentant betg vegnir meglierà sin donn e cust da la segirezza dals automobilists e dals camiunists. Anzi, sin ils trajects plain stortas duain las saivs directivas vegnir munidas cun aissas da protecziun. Sche quai vegn fatg cun systems d'aissas da protecziun moderns ed a paraculp, po la ristga da blessuras vegnir reducida en moda anc pli significativa. Systems d'aissas da protecziun pon vegnir montads posteriuramain e pon ultra da quai – grazia ad in sistem da montascha svelt – simplamain vegnir allontanads durant ils mais d'enviern, là, nua che quai è necessari. Uschia è la lavur supplementara dal Servetsch d'enviern restrenschiada ad in minimum.

Dumondas a la Regenza:

1. È la Regenza er da l'avis, che systems d'aissas da protecziun vi da saivs directivas sin vias plain stortas possian reducir considerablmain il grad da las blessuras da motociclistas e motociclists sco er da ciclistas e ciclists crudads?
2. Sche gea, è la Regenza pronta da promover la montascha da systems d'aissas da protecziun adattads en stortas cun blers accidents da manischunzas e manischunzs da vehichels a duas rodas sco er preventivamain sin trajects cun grond traffic da motos, quai per reducir la ristga da blessuras da ciclistas e ciclists crudads?
3. È la Regenza pronta d'eruir, sche quai n'è betg gia vegni fatg, cun ina simpla enquista davart ils lieus respectivamain ils trajects privlus che n'èn anc betg munids cun aissas da protecziun?
4. È la Regenza pronta d'intimar l'Uffizi federal da vias (UVIAS) da far ina meglieraziun respectiva areguard las trais vias naziunalas en il chantun N13 (San Bernardin), N28 (Partenz), N29 (Güglia)?

Cuira, ils 2 da settember 2023

**Cortesi, Bachmann, Tomaschett, Atanes, Bavier, Biert, Bisculm Jörg, Bundi, Butzerin, Candrian, Casutt, Cramer (Li Curt), Della Cà, Dürler, Gort, Grass, Hohl, Krättli, Lehner, Mani, Morf, Rauch, Rettich, Roffler, Salis, Saratz Cazin, Sgier, von Ballmoos, Weber**



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

24 d'october 2023

27 d'october 2023

836/2023

### **Dumonda Cortesi**

concernent la reducziun dal privel da blessuras per motociclistas e motociclists sco er per ciclistas e ciclists grazia ad aissas da protecziun vi da saivs directivas

### **Resposta da la Regenza**

L'Uffizi da construcziun bassa dal Grischun (UCB) è responsabel per projectar, per construir sco er per mantegnair las vias chantunalas d'ina lunghezza da var 1400 km. Tenor la cunvegna da prestaziun cun l'Uffizi federal da vias (UVIAS) è il UCB plinavant responsabel per il mantegniment funcziunal ed architectonic da las vias naziunalas d'ina lunghezza da var 220 km en l'unitad territoriala V. En questas funcziuns tegna il UCB quint commensuradamain da la segirezza dal traffic. Sa basond sin l'art. 6a da la Lescha davart il traffic sin via (LTV; CS 741.01) ha il chantun uschia tranter auter nominà ina persuna da contact ch'è responsabla per il sector da la segirezza dal traffic (incumbensà da segirezza) sin las vias naziunalas e chantunalas. Ultra da quai prevesa l'art. 6a LTV, ch'il chantun stopppia controllar regularmain, sche la rait da vias ha lieus, nua ch'i capitin adina puspè accidents e lieus privlus ed en cas da basegn elavurar ina planisaziun per reglar quels. Per exequir questa incumbensa ha il UVIAS sviluppà sis instruments da la segirezza d'infrastructura. L'applicaziun da quests instruments renda pli segirs tant ils projects da via sco er las vias existentas. Ultra da sa basar sin ils instruments da la segirezza d'infrastructura, sa basa il chantun sin la norma correspondent da l'Associaziun svizra da las specialistas e dals specialists per vias e per il traffic (VSS) sco er sin il mussavia chantunal per projectaders dal sector da la segirezza passiva en il spazi stradal. Quest mussavia cuntogna las basas per realisar las saivs directivas sin las vias naziunalas, principalas e da colliaziun. Ultra da quai ha lieu in stretg barat regular cun las organisaziuns a glisch blaua, en spezial cun la Polizia chantunala dal Grischun.

*Tar la dumonda 1:* Aissas da protecziun èn ina mesira preventiva per reducir la ristga da blessuras en cas d'accidents. Sistems d'aissas da protecziun èn aissas d'atschal ch'èn montadas faschond penna, che absorbeschan l'energia dal culp en cas d'ina collisiun e che impedeschan da ruschnar sut la saiv directiva ora. Quai lascha er evitar il contact cun las pitgas cun urs gizs. En cas d'ina collisiun reduceschan quests sistems la ristga da blessuras da las motociclistas e dals motociclists, n'han dentant

naginas consequenzas sin il stil da charrar sco tal e pia sin la frequenza dals accidents.

*Tar la dumonda 2:* Gia oz vegnan montads systems d'aissas da protecziun als lieus, nua ch'i capitin adina puspè accidents sin las vias chantunalas sco er naziunalas. Quests systems vegnan montads er preventivamain sin trajects cun in grond dumber da motociclistas e motociclists. Cun valitar las ristgas e cun considerar ils interess stoi vegnir resguardà, che la rumida da la naiv na dastga betg vegnir difficultada sproporzionadamain pervia dals systems d'aissas da protecziun. L'allontanament temporar dals elements fatgs sin mesira chaschunass gronds custs, uschia che systems d'aissas da protecziun vegnan montads systematicamain en ils lieus, nua ch'i capitin adina puspè accidents e sin ils trajects cun in grond dumber da motociclistas e motociclists. Ultra da quai po la sumbriva dals systems d'aissas da protecziun chaschunar glatsch sin il vial. Quai ch'è generalmain disfavouravel per la segirezza dal traffic.

*Tar la dumonda 3:* Sco explitgà en l'introducziun controllescha il UCB systematicamain la segirezza dal traffic sin las vias chantunalas. en quest connex analysescha el il potenzial, nua che l'infrastructura po vegnir optimada (NSM network safety management). Priorisads vegnan silsunter quels trajects da via, sin ils quals il nivel da la segirezza dal traffic po vegnir meglierà – tras l'utilisaziun sistematica da las resursas – en moda la pli efectiva e la pli effizienta cun prender mesiras architectonicas, da la tecnica da traffic e/u funcziunalas. En il rom dal management dals lieus, nua ch'i capitin adina puspè accidents vegn meglierada la segirezza dal traffic sin via en ils lieus privlus existents. En cas da basegn vegnan er fatgas inspecziuns (road safety inspection) e reglads ils deficits da segirezza registrads. Sin las vias naziunalas maina il UVIAS – ensem cun ils chantuns – in sistem d'infurmaziun «Accidents da traffic sin via», che consista d'in sistem da registraziun e d'evaluaziun.

*Tar la dumonda 4:* Il stretg barat tranter il UVIAS e l'incumbensà da segirezza per las vias naziunalas e chantunalas procura per ina meglieraziun permanenta da la segirezza entaifer il sector da las vias naziunalas. En il rom da questa collavuraziun è er vegnì lantschà il project «Mesiras da la segirezza passiva», per sustegnair la realisaziun dals aspects menziunads qua survart.



En num da la Regenza

Il president:

Peter Peyer

Il chancelier:

Daniel Spadin

# GRAN CONSIGLIO

Sessione di agosto 2023

## **Interpellanza Cortesi concernente la riduzione del rischio di ferimento per motociclisti e ciclisti grazie alla protezione antincastro sotto i guardrail**

I guardrail riducono in modo importante gravi conseguenze di incidenti impedendo ai veicoli di uscire di strada. Ciò che rappresenta un vantaggio per i conducenti di automobili e camion mette spesso in pericolo la vita di motociclisti e anche di ciclisti.

Il pericolo maggiore non è rappresentato necessariamente dai guardrail stessi, spesso infatti sono i pali su cui sono fissati i guardrail a causare vittime tra i motociclisti. Questi pali sono particolarmente pericolosi perché solitamente hanno bordi taglienti. Arti recisi o anche gravi lesioni interne sono le tipiche conseguenze di questi incidenti.

Riguardo alla Svizzera sono disponibili pochi dati statistici sull'argomento. Uno studio dell'Institut für Zweiradsicherheit (ifz) di Essen in Germania mostra però che quasi il 61 per cento dei conducenti di veicoli a due ruote che escono di strada a causa di un guardrail sprovvisto di protezione antincastro riporta lesioni gravi o fatali. Già una collisione a 35 km/h contro un palo del guardrail «dalla forma aggressiva» può causare ferite gravi.

Per contro per il Cantone dei Grigioni vi sono cifre esatte relative agli incidenti della circolazione di conducenti di veicoli a due ruote (fonte: POLCA GR). Esse mostrano uno sviluppo sconcertante. Ad esempio nel 2022 42 persone hanno riportato lesioni gravi (+16 rispetto all'anno precedente) e 8 sono decedute (+4) solo a seguito di incidenti che hanno coinvolto motociclisti. Nel 2022 sul passo del Flüela si sono verificati 14 incidenti con 11 feriti e una persona deceduta, sul passo del Bernina 8 incidenti con 5 persone decedute e sul passo dello Julier 7 incidenti con 5 persone ferite, per citare tre esempi di passi molto frequentati. Sul passo dello Julier su un totale di 13 incidenti motociclistici (2021+2022) cinque sono stati caratterizzati da una collisione con il guardrail, ossia quasi un terzo degli incidenti totali. Da questo esempio si evince che sistemi di protezione efficaci sotto i guardrail, come quelli perlopiù presenti sul lato nord del passo dello Julier, sono molto importanti. Su innumerevoli tratti ricchi di curve e trafficati le protezioni antincastro presenti sono poche o del tutto assenti.

I miglioramenti tuttavia non devono andare a scapito della sicurezza degli automobilisti e dei camionisti. Piuttosto la protezione antincastro dovrebbe essere installata sotto i guardrail presenti sui tratti ricchi di curve. Con protezioni antincastro moderne e che ammortizzano i colpi è possibile ridurre ancora di più il rischio di lesioni. I sistemi di protezione antincastro possono essere installati a posteriori e grazie a un sistema di montaggio rapido possono anche essere facilmente rimossi, dove necessario, per l'inverno. In questo modo riducono al minimo l'onere supplementare per i lavori di servizio invernale.

Domande al Governo:

1. Il Governo condivide l'opinione secondo cui i sistemi di protezione antincastro sotto i guardrail su strade ricche di curve possano ridurre in modo considerevole la gravità delle lesioni nei motociclisti e nei ciclisti vittime di una caduta?
2. Se sì, il Governo è disposto a ridurre il rischio di lesioni per conducenti di veicoli a due ruote vittime di una caduta montando sistemi di protezione antincastro adeguati su curve dove si registra un'alta frequenza di incidenti nonché a titolo preventivo su tratti con un elevato traffico di motociclette?
3. Il Governo è disposto, se non è ancora avvenuto, a svolgere un semplice rilevamento dei punti e dei tratti pericolosi ancora sprovvisti di sistemi di protezione antincastro?
4. Il Governo è disposto a discutere con l'Ufficio federale delle strade (USTRA) in merito ai miglioramenti da apportare sulle tre strade nazionali nel Cantone N13 (San Bernardino), N28 (Prethigovia) e N29 (passo dello Julier)?

Coira, 2 settembre 2023

**Cortesi**, Bachmann, Tomaschett, Atanes, Bavier, Biert, Bisculm Jörg, Bundi, Butzerin, Candrian, Casutt, Cramerli (Li Curt), Della Cà, Dürler, Gort, Grass, Hohl, Krättli, Lehner, Mani, Morf, Rauch, Rettich, Roffler, Salis, Saratz Cazin, Sgier, von Ballmoos, Weber



Seduta del

24 ottobre 2023

Comunicato il

27 ottobre 2023

Protocollo n.

836/2023

### **Interpellanza Cortesi**

concernente la riduzione del rischio di ferimento per motociclisti e ciclisti grazie alla protezione antincastro sotto i guardrail

### **Risposta del Governo**

L'Ufficio tecnico dei Grigioni (UT) è competente per la progettazione, la costruzione nonché la manutenzione dei circa 1'400 km di strade cantonali. Inoltre, conformemente all'accordo di prestazioni con l'Ufficio federale delle strade (USTRA), nell'unità territoriale V l'UT è competente per la manutenzione d'esercizio ed edilizia di circa 220 km di strade nazionali. In queste funzioni l'UT tiene adeguatamente conto della sicurezza della circolazione. Sulla base dell'art. 6a della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr; RS 74101), il Cantone ha nominato tra l'altro un interlocutore competente per il settore della sicurezza stradale (addetto alla sicurezza) per le strade nazionali e cantonali. L'art. 6a LCStr prevede inoltre che il Cantone esamini regolarmente la rete stradale per individuare i tratti pericolosi e a rischio d'incidente e se necessario elabori un piano per il loro risanamento. Per svolgere questo compito l'USTRA ha sviluppato sei strumenti per la sicurezza dell'infrastruttura (ISSI) la cui applicazione rende più sicuri sia i progetti stradali sia le strade già esistenti. Oltre che sugli ISSI, il Cantone si basa sulla norma in materia dell'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS) nonché sulle linee guida cantonali per i progettisti nel settore della sicurezza passiva nello spazio stradale, le quali contengono le basi per l'installazione di guardrail sulle strade nazionali, principali e di collegamento. Inoltre avviene uno scambio regolare e stretto con le organizzazioni di primo intervento, in particolare con la Polizia cantonale dei Grigioni.

*In merito alla domanda 1:* la protezione antincastro è una misura preventiva per ridurre il rischio di ferimento in caso di incidenti. I sistemi di protezione antincastro sono costituiti da lastre in acciaio elastiche che, in caso di incidente, assorbono l'energia di collisione e impediscono efficacemente il rischio di oltrepassare il guardrail. In questo modo si impedisce anche di entrare in contatto con i pali di sostegno taglienti. Questi sistemi riducono il rischio di ferimento dei motociclisti in caso di collisione, tuttavia non hanno alcun effetto sul comportamento di guida e quindi sulla frequenza degli incidenti.

*In merito alla domanda 2:* già oggi i sistemi di protezione antincastro vengono installati su diversi tratti a rischio d'incidente di strade cantonali e nazionali. Questi sistemi vengono installati come misura preventiva anche sui tratti con un elevato volume di traffico motociclistico. Nel quadro di un'analisi del rischio e di una ponderazione degli interessi occorre tenere conto del fatto che lo sgombero neve non può essere ostacolato eccessivamente dai sistemi antincastro. La rimozione temporanea degli elementi realizzati su misura sarebbe molto onerosa, motivo per cui i sistemi antincastro devono essere installati in modo mirato sui tratti a rischio d'incidente e sui tratti con un elevato volume di traffico motociclistico. Inoltre l'ombra proiettata dai sistemi antincastro può causare la formazione di ghiaccio sulla carreggiata, fatto generalmente sfavorevole per la sicurezza della circolazione.

*In merito alla domanda 3:* come spiegato nelle frasi introduttive, l'UT verifica in modo sistematico la sicurezza della circolazione sulle strade cantonali. Nel quadro di queste verifiche viene analizzato il potenziale di miglioramento dell'infrastruttura (NSM network safety management). La priorità viene attribuita ai tratti stradali sui quali il livello di sicurezza della circolazione può essere migliorato in modo più efficiente ed efficace attraverso l'impiego mirato delle risorse, misure relative al traffico e/o d'esercizio. Nel quadro della gestione dei tratti a rischio di incidente la sicurezza della circolazione stradale viene migliorata nel settore dei tratti in questione esistenti. Se necessario vengono anche svolte ispezioni (road safety inspection) e vengono colmate le lacune in materia di sicurezza individuate. Sulle strade nazionali l'USTRA in collaborazione con i Cantoni gestisce un sistema d'informazione sugli incidenti stradali, costituito da un sistema di rilevazione e da uno di valutazione.

*In merito alla domanda 4:* lo stretto scambio tra l'USTRA e l'addetto alla sicurezza per le strade nazionali e cantonali porta a un costante miglioramento della sicurezza nel settore delle strade nazionali. Nel quadro di questa collaborazione è stato lanciato anche il progetto "misure per la sicurezza passiva" per sostenere l'attuazione degli aspetti citati.



In nome del Governo

Il Presidente:

Peter Peyer

Il Cancelliere:

Daniel Spadin