



Sitzung vom

26. Oktober 2021

Mitgeteilt den

27. Oktober 2021

Protokoll Nr.

930/2021

### **Auftrag Cahenzli-Philipp**

betreffend Velonetz Alltagsverkehr als Kantonsaufgabe

### **Antwort der Regierung**

Die Projektierung, der Bau und der Unterhalt von Radweganlagen obliegt gemäss Artikel 6 Absatz 3 des Strassengesetzes des Kantons Graubünden (StrG; BR 807.100) den Gemeinden. Der Kanton koordiniert und leistet finanzielle Beiträge (Art. 58 StrG). Die unterstützungswürdigen Verbindungen und Routen von kantonalem bzw. überwiegend kantonalem Interesse – das "kantonale Velonetz" – werden im Sachplan Velo vom Juli 2019 festgelegt. Überdies werden darin rund 300 fehlende oder den Projektierungsrichtlinien nicht genügende Abschnitte des Velonetzes Alltagsverkehr eruiert. Rund 200 dieser sogenannten "Schwachstellen" befinden sich auf Gemeindestrassen. Deren Behebung geht zaghaft voran. Der Sachplan ist behördenverbindlich

Massnahmen zugunsten des Alltags-Veloverkehrs werden ausserdem in den Agglomerationsprogrammen festgehalten. Das im September 2021 beim Bund eingereichte Agglomerationsprogramm Chur der 4. Generation sieht 34 Langsamverkehrs-Massnahmen vor, wobei 22 Massnahmen das Velonetz im Agglomerationsperimeter Chur betreffen. Die Langsamverkehrsmassnahmen der bisherigen Agglomerationsprogramme (zugesicherter Bundesbeitrag 40 Prozent) haben die zur Umsetzung verpflichteten Gemeinden noch nicht vollständig realisiert.

*Zu Punkt 1:* Die Regierung ist überzeugt, dass der Alltags-Veloverkehr als ökologische Alternative zum motorisierten Individualverkehr gefördert werden muss. Zudem wird die Nachfrage der Bevölkerung nach einem attraktiven Alltagsveloverkehrsnetz (Velonetz Alltagsverkehr) weiter zunehmen. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass die erforderliche Velo-Infrastruktur seitens der Gemeinden nur zögerlich zur Verfügung gestellt wird. Es ist daher zweckmässig, dass der Kanton die Planung des kantonalen Velonetzes Alltagsverkehr federführend übernimmt, indem er die notwendigen Projekte – in Zusammenarbeit und Absprache mit den betroffenen Gemeinden – analog den Kantonsstrassen ins Strassenbauprogramm aufnimmt.

Auch die Projektierung und der Bau der Alltagsveloverbindungen müssen seitens des Kantons aktiv angegangen werden. Beides muss jedoch – zumal das Velonetz Alltagsverkehr grösstenteils auf Gemeindestrassen mit Mehrfachnutzungen verläuft – eine Verbundsaufgabe bleiben. Der Kanton soll künftig gemeinsam mit den Gemeinden konkrete Projektvorschläge für die Umsetzung des kantonalen Velonetzes Alltagsverkehr erarbeiten und die Projekte im Auftrag der Gemeinden realisieren. Damit kann gewährleistet werden, dass im Kanton Graubünden zeitnah ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes Velonetz Alltagsverkehr zur Verfügung steht.

Die im Auftrag geforderte "einheitliche Finanzierung" für das Velonetz Alltagsverkehr bzw. die Übernahme der Finanzierung "in geeigneter Form" kann ebenfalls gewährleistet werden. Zurzeit errechnet sich die Höhe der vom Kanton entrichteten Beiträge nach den gesetzlichen Vorgaben und nach einem im Sachplan Velo definierten, wirtschaftliche Aspekte berücksichtigenden Kriterienkatalog. Künftig soll mit Hilfe eines stärkeren finanziellen Anreizes die Realisierung des Velonetzes Alltagsverkehr vorangetrieben und eine Gleichbehandlung peripherer Gemeinden sichergestellt werden. Die Regierung sieht dafür vor, den vorgegebenen Beitragsrahmen (30 bis 50 Prozent für das Ergänzungsnetz, 60 bis 80 Prozent für das Grundnetz) auszuschöpfen und einen einheitlichen Beitragssatz von 50 Prozent (Ergänzungsnetz) bzw. 80 Prozent (Grundnetz) einzuführen. Die geltenden Beitragsvoraussetzungen bleiben vorbehalten, so unter anderem die kantonalen Projektierungsrichtlinien und das Erfordernis der Anrechenbarkeit der Kosten.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt die Regierung dem Grossen Rat, den vorliegenden Auftrag wie folgt abzuändern: Die Unterzeichnenden beauftragen die Regierung:

1. Die Planung des kantonalen Velonetzes Alltagsverkehr federführend in Zusammenarbeit und Absprache mit den betroffenen Gemeinden zu übernehmen;
2. Die Projektierung und den Bau des kantonalen Velonetzes Alltagsverkehr, im Auftrag der betroffenen Gemeinden, federführend zu übernehmen;
3. Die Kosten für die Planung des kantonalen Velonetzes Alltagsverkehr vollständig und die anrechenbaren Kosten für die Projektierung und den Bau dieser Verkehrsanlagen im Grundnetz zu 80 Prozent und im Ergänzungsnetz zu 50 Prozent zu übernehmen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. Cavigelli".

Dr. Mario Cavigelli

Der Kanzleidirektor:

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

Daniel Spadin

## **Auftrag Cahenzli-Philipp betreffend Velonetz Alltagsverkehr als Kantonsaufgabe**

Das Velo ist ein umweltfreundliches Verkehrsmittel und bei der Bevölkerung sehr beliebt. Velofahren erlebt seit längerem einen riesigen Boom, durch die E-Bikes wird dieser Trend noch zunehmen und anhalten.

Pendlerinnen und Pendler steigen immer öfters auf das effiziente und gesundheitsfördernde Velo um und der Langsamverkehr ist wichtiger Teil einer ökologischen Mobilität geworden. Um das Velo für den Alltagsverkehr nachhaltig zu fördern, legt der «Sachplan Velo» aus dem Jahr 2019 die planerischen Grundlagen fest. Damit setzte der Kanton Graubünden ein fortschrittliches und deutliches Zeichen für die Zukunft des Velos.

Idealerweise erstrecken sich über den ganzen Kanton lückenlose, sichere und komfortable Velonetze für den Alltagsverkehr. Erst wenn Lücken geschlossen und gefährliche Stellen eliminiert sind, kann das Velo sein Potenzial entfalten.

Nach Art. 6 StrG ist Projektierung, Bau und Unterhalt der Radwege Aufgabe der Gemeinden. Der Kanton berät, koordiniert und kann Beiträge an die Finanzierung leisten (Art. 58 StrG). Diese Aufgabenteilung erschwert die Entwicklung und zeitnahe Umsetzung des Sachplans Velo. So können z. B. kleinere Gemeinden mit einem überproportional grossen Velostreckenabschnitt die Kosten trotz Kantonsbeiträge kaum selber tragen oder Gemeinden legen ihre Prioritäten auf andere, für die Gemeinde selbst ebenso wichtige Projekte. So bleibt das Velonetz lückenhaft und ist immer noch zu wenig attraktiv, um Pendlerinnen und Pendler erfolgreich zum Umsteigen zu bewegen.

Die Unterzeichnenden schlagen eine Verschiebung des Bereichs Alltagsverkehr Velo in die Zuständigkeit und Verantwortung des Kantons vor. Damit wird eine gemeindeübergreifende Koordination, die Planung aus einer Hand sowie eine einheitliche Finanzierung sichergestellt und die Umsetzung und Realisierung eines funktionierenden Velonetzes für den Alltagsverkehr vorwärtsgetrieben.

Durch die federführende Zuständigkeit des Kantons kann in Zusammenarbeit und Absprache mit den jeweiligen Gemeinden jährlich verbindlich geplant werden, welche Strecken ausgebaut, ergänzt oder verbessert werden sollen. Die Planung, Ergänzung und Verbesserung der einzelnen Velostrecken werden damit analog den Kantonsstrassen ins Strassenbauprogramm aufgenommen. Eine Finanzierung über den Topf Spezialfinanzierung Strassen soll geprüft und aufgezeigt werden.

Die Unterzeichnenden beauftragen die Regierung

1. Planung, Bau und Finanzierung des Velonetzes für den Alltagsverkehr in geeigneter Form in die Zuständigkeit und Verantwortung des Kantons zu übernehmen.

Chur, 27. August 2021

**Cahenzli-Philipp**, Rüegg, Föhn, Atanes, Baselgia-Brunner, Bigliel, Bondolfi, Brunold, Buchli-Mannhart, Caluori, Cantieni, Casutt-Derungs, Caviezel (Chur), Censi, Clalüna, Danuser, Degiacomi, Della Vedova, Deplazes (Rabius), Ellemunter, Fasani, Florin-Caluori, Flüttsch, Gartmann-Albin, Geisseler, Giacomelli, Gugelmann, Hardegger, Hartmann-Conrad, Hitz-Rusch, Hofmann, Holzinger-Loretz, Horrer, Jochum, Kappeler, Kasper, Kienz, Kunfermann, Lamprecht, Loepfe, Maissen, Märchy-Caduff, Michael (Castasegna), Müller (Felsberg), Natter, Niggli-Mathis (Grüsch), Noi-Togni, Preisig, Ruckstuhl, Rutishauser, Schutz, Schwärzel, Thomann-Frank, Ulber, von Ballmoos, Wellig, Widmer (Felsberg), Widmer-Spreiter (Chur), Wilhelm, Bürgi-Büchel, Costa, Gujan-Dönier, Heini, Spadarotto, Tomaschett (Chur)



Sesida dals

26 d'october 2021

Communitgà ils

27 d'october 2021

Protocol nr.

930/2021

## **Incumbensa Cahenzli-Philipp**

concernent la rait da vias da velo dal traffic quotidian sco incumbensa chantunala

### **Resposta da la Regenza**

Tenor l'artitgel 6 alinea 3 da la Lescha davart las vias dal chantun Grischun (LVias; DG 807.100) èsi chausa da las vischnancas da projectar, da construir e da mantener ils stabiliments da vias da velo. Il chantun fa lavurs da coordinaziun e paja contribuziuns finanzialas (art. 58 LVias). Las colliaziuns e las rutas ch'èn en l'interess chantunal resp. en in interess chantunal predominant e ch'èn degnas da vegnir sustegnidas – la "rait chantunala da vias da velo" – èn fixadas en il Plan sectorial Velo dal fanadur 2019. En el èn ultra da quai vegnids eruids var 300 trajects che mancan u che na satisfan betg a las directivas da projectaziun da la rait da vias da velo dal traffic quotidian. Var 200 da quests uschenumnads "puncts debels" sa chattan sin vias communalas. Quels vegnan eliminads mo plaunsieu. Il plan sectorial è liant per las autoritads.

Mesiras a favur dal traffic da velo quotidian èn ultra da quai fixadas en ils programs d'aglomeraziun. Il program d'aglomeraziun da la 4. generaziun per Cuir, ch'è vegnì inoltrà a la Confederaziun il settember 2021, prevesa 34 mesiras a favur dal traffic betg motorisà. 22 da quellas pertutgan la rait da vias da velo dal perimenter d'aglomeraziun da Cuir. Las mesiras a favur dal traffic betg motorisà dals anteriurs programs d'aglomeraziun (contribuziun federala garantida da 40 pertschient) n'han las vischnancas – che fissan obligadas da far quai – betg anc realisà cumplettamain.

*Tar il punct 1:* La Regenza è persvadida ch'il traffic da velo quotidian sto vegnir promovì sco alternativa ecologica al traffic individual motorisà. Plinavant vegn la dumonda da la populaziun per ina rait da vias da velo dal traffic quotidian a s'augmentar vinavant. Las experientschas dals ultims onns mussan che las vischnancas mettan a disposiziun mo plaunsieu l'infrastructura da velo necessaria. Perquai èsi cunvegnet ch'il chantun surpiglia la planisaziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian sco gremi responsabel. Quai cun integrar ils projects necessaris – en colliuraziun ed en enclegientscha cun las vischnancas pertutgadas – en il program da construcziun da vias, analogamain a las vias chantunalas.

Er la projectaziun e la construcziun da las colliaziuns dal traffic da velo quotidian ston vegnir prendidas per mauns activamain da vart dal chantun. Tuttas duas chaussas

ston dentant restar incumbensas cuminaivlas, cunquai che la rait da vias da velo dal traffic quotidian sa chatta per gronda part sin vias communalas cun utilisaziuns multiplas. En l'avegnir duai il chantun elavurar – ensemen cun las vischnancas – propostas da projects concrets per realisar la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian ed exequir quests projects per incumbensa da las vischnancas. Uschia poi vegnir garantì ch'il chantun Grischun dispona tant pli svelt d'ina rait da vias da velo dal traffic quotidian attractiva, segira e colliada.

La "finanziaziun unitara" da la rait da vias da velo dal traffic quotidian resp. la surpigliada da la finanziaziun "en furma adeguata" po medemamain vegnir garantida. L'autozza da las contribuziuns pajadas dal chantun vegn actualmain calculada tenor las prescripziuns legalas e tenor in catalog da criteris ch'è definì en il Plan sectorial Velo e che resguarda aspects economics. En l'avegnir duai la realisaziun da la rait da vias da velo dal traffic quotidian vegnir promovida cun agid d'in impuls finanziel pli ferm, ed i duai vegnir garantì che las vischnancas perifericas vegnian tractadas en moda eguala. Per quest intent prevesa la Regenza d'exaurir il rom da las contribuziuns prescrit (30 fin 50 pertschient per la rait complementara, 60 fin 80 pertschient per la rait da basa) e d'introducì ina tariffa da contribuziun unitara da 50 pertschient (rait complementara) resp. dad 80 pertschient (rait da basa). Las premissas vertentas per survegnir contribuziuns restan resalvadas, uschia tranter auter las directivas chantunalas da projectaziun e la necessitad da pudair metter a quint ils custs.

Sa basond sin questas explicaziuns propona la Regenza al Cussegl grond da midar questa incumbensa sco suonda: Las sutsegnadras ed ils sutsegnaders incumbenseschan la Regenza:

1. da surpigliar – sco gremi responsabel – la planisaziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian en collavuraziun ed en enclegientscha cun las vischnancas pertutgadas;
2. da surpigliar – sco gremi responsabel – la projectaziun e la construcziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian per incumbensa da las vischnancas pertutgadas;
3. da surpigliar tut ils custs per la planisaziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian sco er da surpigliar ils custs imputabels per la projectaziun e per la construcziun da quests stabiliments da traffic, numnadamain 80 pertschient per la rait da basa e 50 pertschient per la rait complementara.



En num da la Regenza

Il president:

Dr. Mario Cavigelli

Il cancellier:

Daniel Spadin

## **Incumbensa Cahenzli-Philipp concernent la rait da vias da velo dal traffic quotidian sco incumbensa chantunala**

Il velo è in med da transport ecologic ed è fitg apprezia da la populaziun. Dapi in temp pli lung mussa l'ir cun velo in boom enorm. Tras ils e-bikes vegn questa tendenza anc a s'augmentar ed a durar.

Las pendularias ed ils pendularis midan adina pli savens al velo effizient che promova la sanadad. Ed il traffic betg motorisà è ina part impurtanta da la mobilitad ecologica. Per promover duraivlamain il velo per il traffic quotidian fixescha il «Plan sectorial Velo» da l'onn 2019 las basas da la planisaziun. Uschia metta il chantun Grischun in segn cler e prospectiv a favur da l'avegnir dal velo.

En il cas ideal s'extendan raits da vias da velo nuninteruttas, segiras e confortablas per il traffic quotidian tras l'entir chantun. Pir cur che las largias èn serradas ed ils lieus privlus èn eliminads, po il velo sviluppar ses potenzial.

Tenor l'art. 6 LVias èn la projectaziun, la construcziun ed il mantegniment da las vias da velo ina incumbensa da las vischnancas. Il chantun cusseglia, coordinescha e po pagar contribuziuns da finanziaziun (art. 58 LVias). Questa repartiziun da las incumbensas engrevescha il svilup e la realisaziun svelta dal Plan sectorial Velo. Uschia na pon p.ex. vischnancas pli pitschnas cun in traject da velo d'ina lunghezza surproportiunala strusch pagar sezzas ils custs, malgrà las contribuziuns chantunalas – u vischnancas mettan lur prioritads sin auters projects, ch'èn gist uschè impurtants per la vischnanca. Qua tras ha la rait da vias da velo vinavant largias ed è memia pauc attractiva per motivar cun success las pendularias ed ils pendularis da midar al velo.

Las sutsegnadras ed ils sutsegnaders proponan da metter il traffic da velos quotidian en la cumpetenza ed en la responsabladad dal chantun. D'ina vart procura quai per ina coordinaziun surcommunala, per la planisaziun ord in maun sco er per ina finanziaziun unitara – da l'autra vart vegn promovida la realisaziun d'ina rait da vias da velo che funcziuna per il traffic quotidian.

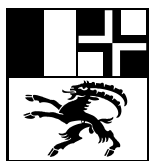
Tras la responsabladad dal chantun poi vegnir planisà – en collavuraziun ed en cunvegnientscha cun las vischnancas respectivas – mintga onn en moda lianta, tge trajects che duain vegnir construids, cumplettads u meglierads. La planisaziun, la cumplettaziun e la meglieraziun dals singuls trajects da velo vegnan uschia integradas en il program da construcziun da vias, analogamain a las vias chantunalas. Ina finanziaziun tras la finanziaziun speziala Vias duai vegnir examinada e preschentada.

Las sutsegnadras ed ils sutsegnaders incumbenseschan la Regenza:

1. da metter la planisaziun, la construcziun e la finanziaziun da la rait da vias da velo per il traffic quotidian en furma adequata en la cumpetenza ed en la responsabladad dal chantun.

Cuira, ils 27 d'avust 2021

**Cahenzli-Philipp**, Rüegg, Föhn, Atanes, Baselgia-Brunner, Bigliel, Bondolfi, Brunold, Buchli-Mannhart, Caluori, Cantieni, Casutt-Derungs, Caviezel (Cuira), Censi, Clalüna, Danuser, Degiacomi, Della Vedova, Deplazes (Rabius), Ellemunter, Fasani, Florin-Caluori, Flüttsch, Gartmann-Albin, Geisseler, Giacomelli, Gugelmann, Hardegger, Hartmann-Conrad, Hitz-Rusch, Hofmann, Holzinger-Loretz, Horrer, Jochum, Kappeler, Kasper, Kienz, Kunfermann, Lamprecht, Loepfe, Maissen, Märchy-Caduff, Michael (Castasegna), Müller (Favugn), Natter, Niggli-Mathis (Grüsch), Noi-Togni, Preisig, Ruckstuhl, Rutishauser, Schutz, Schwärzel, Thomann-Frank, Ulber, von Ballmoos, Wellig, Widmer (Favugn), Widmer-Spreiter (Cuira), Wilhelm, Bürgi-Büchel, Costa, Gujan-Dönier, Heini, Spadarotto, Tomaschett (Cuira)



Seduta del

26 ottobre 2021

Comunicata il

27 ottobre 2021

Protocollo n.

930/2021

### **Incarico Cahenzli-Philipp**

concernente la rete di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana come compito cantonale

### **Risposta del Governo**

In virtù dell'articolo 6 capoverso 3 della legge stradale del Cantone dei Grigioni (LStr; CSC 807.100) la progettazione, la costruzione e la manutenzione di impianti ciclabili sono di competenza dei comuni. Al Cantone competono il coordinamento e il versamento di sussidi finanziari (art. 58 LStr). I collegamenti e i percorsi di interesse cantonale o di interesse cantonale predominante meritevoli di essere sostenuti, vale a dire la "rete ciclabile cantonale", sono stabiliti nel Piano settoriale percorsi ciclabili di luglio 2019. Inoltre, questo piano analizza circa 300 tratti della rete di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana mancanti o che non soddisfano le direttive di progettazione. Circa 200 di questi cosiddetti "punti deboli" si trovano su strade comunali. La loro eliminazione procede lentamente. Il piano settoriale è vincolante per le autorità. Provvedimenti a favore della mobilità ciclabile quotidiana vengono altresì stabiliti nei programmi d'agglomerato. Il programma d'agglomerato di Coira di 4<sup>a</sup> generazione, presentato alla Confederazione a settembre 2021, prevede 34 provvedimenti per il traffico non motorizzato, 22 dei quali riguardano la rete di percorsi ciclabili nel perimetro dell'agglomerato di Coira. I comuni che si sono impegnati ad attuare i provvedimenti per il traffico non motorizzato dei precedenti programmi d'agglomerato (contributo federale garantito: 40 per cento) non li hanno ancora realizzati completamente.

*In merito al punto 1:* il Governo è convinto che la mobilità ciclabile quotidiana debba essere promossa quale alternativa ecologica alla mobilità motorizzata individuale. Inoltre, la domanda della popolazione a favore di una rete ciclabile per la mobilità quotidiana (rete di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana) è destinata a crescere ulteriormente. Le esperienze degli ultimi anni mostrano che i comuni sono riluttanti a mettere a disposizione l'infrastruttura ciclabile necessaria. È pertanto opportuno che il Cantone assuma la competenza della pianificazione della rete cantonale di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana, inserendo i progetti necessari nel programma di costruzione delle strade, in collaborazione e in accordo con i comuni interessati, analogamente alle strade cantonali.

Anche la progettazione e la costruzione dei collegamenti ciclabili per la mobilità quotidiana devono essere affrontate in maniera attiva da parte del Cantone. Tuttavia entrambe devono rimanere un compito condiviso tra Cantone e comuni, tanto più che la rete di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana si snoda per lo più su strade comunali con utilizzazioni plurime. In futuro, il Cantone dovrebbe elaborare con i comuni proposte di progetto concrete per l'attuazione della rete cantonale di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana e realizzare i progetti su incarico dei comuni. In questo modo è possibile garantire che nel Cantone dei Grigioni sorga in tempi rapidi una rete di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana attrattiva, sicura e ben collegata. Il "finanziamento uniforme" per la rete di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana nonché l'assunzione del finanziamento "nella forma appropriata" richiesti nell'incarico possono altresì essere garantiti. Attualmente l'entità dei sussidi versati dal Cantone si calcola sulla base delle direttive legislative e di una serie di criteri definiti nel Piano settoriale percorsi ciclabili che tiene conto di aspetti economici. In futuro, con l'aiuto di un più ingente incentivo finanziario si dovrebbe portare avanti la realizzazione della rete di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana e garantire una parità di trattamento dei comuni periferici. Il Governo prevede pertanto di sfruttare i limiti contributivi prescritti (tra il 30 e il 50 per cento per la rete complementare, tra il 60 e l'80 per cento per la rete di base) e di introdurre un'aliquota di sussidio unitaria del 50 per cento (rete complementare) e dell'80 per cento (rete di base). I presupposti vigenti per i sussidi rimangono invariati, così come tra l'altro le direttive cantonali relative alla progettazione e il requisito di computabilità dei costi.

In base a quanto esposto, il Governo chiede al Gran Consiglio di modificare come segue l'incarico in oggetto: Le firmatarie e i firmatari incaricano il Governo:

1. Di assumere la competenza della pianificazione della rete cantonale di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana in collaborazione e in accordo con i comuni interessati;
2. Di assumere la competenza della progettazione e della costruzione della rete cantonale di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana su incarico dei comuni interessati;
3. Di assumere integralmente i costi per la pianificazione della rete cantonale di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana e i costi computabili per la progettazione e la costruzione di questi impianti viari all'80 per cento nella rete di base e al 50 per cento nella rete complementare.



In nome del Governo

Il Presidente:

Dr. Mario Cavigelli

Il Cancelliere:

Daniel Spadin

## **Incarico Cahenzli-Philipp concernente la rete di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana come compito cantonale**

La bicicletta è un mezzo di trasporto ecologico molto apprezzato dalla popolazione. Da tempo, il ciclismo è protagonista di un vero e proprio boom. Con le e-bike questa tendenza è destinata a crescere ulteriormente e a perdurare.

I pendolari passano con una frequenza sempre maggiore alla bicicletta, mezzo di trasporto efficiente e salutare, e il traffico non motorizzato è diventato parte importante della mobilità ecologica. Il «Piano settoriale percorsi ciclabili» del 2019 stabilisce le basi pianificatorie al fine di promuovere l'utilizzo della bicicletta per la mobilità quotidiana in maniera sostenibile. Con questo piano, il Cantone dei Grigioni ha lanciato un segnale chiaro e all'avanguardia per il futuro della bicicletta.

Idealmente, lungo tutto il Cantone dovrebbero esserci reti di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana impeccabili, sicure e comode. La bicicletta può esprimere tutto il suo potenziale solo se le lacune vengono colmate e i punti pericolosi vengono eliminati.

Conformemente all'art. 6 LStra i comuni provvedono alla progettazione, alla costruzione e alla manutenzione delle ciclopiste. Il Cantone fornisce consulenza, coordina e può versare contributi al finanziamento (art. 58 LStra). Una tale ripartizione dei compiti rende difficile lo sviluppo e l'attuazione in tempi rapidi del Piano settoriale percorsi ciclabili. Ad esempio, potrebbe succedere che i comuni più piccoli con un tratto di pista ciclabile al di sopra della media possano a malapena sostenere autonomamente i relativi costi nonostante i sussidi cantonali oppure che i comuni diano priorità ad altri progetti di uguale importanza. In questo modo le reti di percorsi ciclabili continuano a presentare lacune e a essere troppo poco attraenti per incoraggiare i pendolari a passare a una mobilità non motorizzata.

Le firmatarie e i firmatari propongono un differimento del settore percorsi ciclabili della mobilità quotidiana affinché diventino di competenza e responsabilità del Cantone. Questo garantirebbe un coordinamento sovracomunale, la pianificazione da parte di un unico ente e un finanziamento uniforme e favorirebbe inoltre l'attuazione e la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana funzionante.

Conferendo competenza al Cantone è possibile, in accordo con i singoli comuni, pianificare in modo vincolante a scadenza annuale quali tratti debbano essere ampliati, integrati o migliorati. La pianificazione, l'integrazione e il miglioramento dei singoli tratti dei percorsi ciclabili vengono inclusi nel programma di costruzione delle strade analogamente alle strade cantonali. Deve essere esaminata e illustrata la possibilità di versare contributi dal finanziamento speciale delle strade.

Le firmatarie e i firmatari danno incarico al Governo

1. Di assumere nella forma appropriata la competenza e la responsabilità della pianificazione, della costruzione e del finanziamento della rete di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana.

Coira, 27 agosto 2021

**Cahenzli-Philipp**, Rüegg, Föhn, Atanes, Baselgia-Brunner, Bigliel, Bondolfi, Brunold, Buchli-Mannhart, Caluori, Cantieni, Casutt-Derungs, Caviezel (Coira), Censi, Clalüna, Danuser, Degiacomi, Della Vedova, Deplazes (Rabius), Ellemunter, Fasani, Florin-Caluori, Flütsch, Gartmann-Albin, Geisseler, Giacomelli, Gugelmann, Hardegger, Hartmann-Conrad, Hitz-Rusch, Hofmann, Holzinger-Loretz, Horrer, Jochum, Kappeler, Kasper, Kienz, Kunfermann, Lamprecht, Loepfe, Maissen, Märchy-Caduff, Michael (Castasegna), Müller (Felsberg), Natter, Niggli-Mathis (Grüsch), Noi-Togni, Preisig, Ruckstuhl, Rutishauser, Schutz, Schwärzel, Thomann-Frank, Ulber, von Ballmoos, Wellig, Widmer (Felsberg), Widmer-Spreiter (Coira), Wilhelm, Bürgi-Büchel, Costa, Gujan-Dönier, Heini, Spadarotto, Tomaschett (Coira)