

GROSSER RAT

Augustsession 2022

Anfrage Gredig betreffend Fehlanreize beim Ausbau des kantonalen Velonetzes

Das Velo kann im Alltagsverkehr als nachhaltiges und ökologisches Verkehrsmittel auf kürzeren Distanzen eine wichtige Rolle spielen. Es ist eine attraktive und kostengünstige Alternative oder Ergänzung zum öffentlichen Verkehr und zum motorisierten Individualverkehr. Die Regierung hat dies erkannt und im Jahr 2019 den Sachplan Velo erlassen. Dieser hat zum Ziel, die Velo-Infrastruktur zu verbessern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und so den Veloverkehr attraktiver zu machen. Dies soll zu einem höheren Veloverkehrsanteil am gesamten Alltags- und Freizeitverkehr führen.

Der Kanton kann im Rahmen der kantonalen Strassengesetzgebung substanzielle Beiträge an den Bau von Radwegen leisten. Radwege sind die für Radfahrende bestimmten, von der Fahrbahn durch bauliche Massnahmen getrennten und entsprechend signalisierten Wege (Art. 1 Abs. 6 der Verkehrsregelverordnung, VRV; SR 741.11). Im Dezember 2021 hat der Grosse Rat mit der Überweisung des Auftrags Cahenzli die kantonalen Beiträge für Radwege pauschal auf 80 Prozent für das Grundnetz und 50 Prozent für das Ergänzungsnetz festgelegt.

Radstreifen hingegen sind gemäss dem kantonalen Strassengesetz (StrG; BR 807.100) Teil der Kantonsstrasse und werden damit zu 100 Prozent vom Kanton finanziert (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG). Aus diesem Grund besteht heute für die Gemeinden ein finanzieller Anreiz, den Bau von Radstreifen auf der Kantonsstrasse gegenüber separaten, abgetrennten Radwegen zu bevorzugen. Radstreifen dürfen vom motorisierten Verkehr mitbenutzt werden und bieten damit keinen ausreichenden Schutz vor schnelleren Verkehrsteilnehmenden.

Mit der heutigen Regelung wird eine Velo-Infrastruktur begünstigt, die hauptsächlich für geübte Pendler:innen und Rennradfahrende von Nutzen ist. Für Familien, Tourist:innen, Senior:innen und die meisten Alltagsvelofahrenden sind Radstreifen auf Kantonsstrassen nicht geeignet. Sind Radstreifen einmal realisiert, ist der Anreiz, für die betreffende Verbindung zusätzlich einen Radweg zu erstellen, stark vermindert. Die bestehende Regelung kann deshalb dazu führen, dass wichtige Veloverbindungen im Kanton dauerhaft nicht realisiert werden.

Die Unterzeichnenden möchten von der Regierung im Hinblick auf die genannten Fehlanreize wissen:

1. Teilt die Regierung die Einschätzung, dass vom Verkehr baulich abgetrennte Radwege für die Realisierung des Velonetzes Alltags- und Freizeitverkehr zielführender sind als Radstreifen?
2. Gedenkt die Regierung, den aktuell bestehenden finanziellen Fehlanreiz zu Gunsten von Radstreifen gegenüber Radwegen zu beheben?
3. Ist die Regierung bereit, auch bei bereits realisierten Radstreifen auf Kantonsstrassen zusätzlich einen Radweg mitzufinanzieren, wo dies sinnvoll und zielführend ist?

Chur, 3. September 2022

Gredig, Oesch, Kocher, Atanes, Bachmann, Bardill, Baselgia-Brunner, Biert, Bischof, Bisculm Jörg, Bleuler-Jenny, Cahenzli-Philipp (Untervaz), Crameri (Igis), Degiacomi, Dietrich, Hartmann, Hoch, Hofmann, Kaiser, Kreiliger, Mazzetta, Nicolay, Preisig, Rusch Nigg, Rutishauser, von Ballmoos, Walser, Wilhelm



Sitzung vom

17. Oktober 2022

Mitgeteilt den

21. Oktober 2022

Protokoll Nr.

806/2022

Anfrage Gredig

betreffend Fehlanreize beim Ausbau des kantonalen Velonetzes

Antwort der Regierung

Gemäss Art. 6 Abs. 3 des Strassengesetzes des Kantons Graubünden (StrG; BR 807.100) sind Projektierung, Bau und Unterhalt von Anlagen des Langsamverkehrs Aufgaben der Gemeinden. Die Behebung der im kantonalen Sachplan Velo festgehaltenen Schwachstellen der Alltagsverbindungen des kantonalen Velonetzes und die Optimierung des Freizeitnetzes hat daher durch die Gemeinden zu erfolgen. Der Kanton fördert den Bau des kantonalen Velonetzes mit Kantonsbeiträgen (Art. 58 StrG). Bei einer Mehrfachnutzung wie bei kombinierten Rad- und Fusswegen werden die dem Veloanteil entsprechenden anrechenbaren Kosten ermittelt. Befindet sich die Velo-Infrastruktur vollumfänglich auf dem Kantonsstrassenperimeter (Radstreifen), gehen 100 Prozent der Kosten zulasten des Kantons. Dies ist eine Folge der per 1. Januar 2016 in Kraft getretenen Teilrevision des Strassengesetzes, welche Radstreifen auf Kantonsstrassen zu deren Bestandteilen erklärte (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG). Auslösender Grund war die Überlegung, dass Unterhalt und Signalisation von Radstreifen – markierte Bereiche auf der Fahrbahnfläche – sinnvollerweise durch den Kanton vorzunehmen sind (Botschaft Heft Nr. 16 / 2014 – 2015, S. 933).

Zu Frage 1: Radstreifen trennen den Veloverkehr mit Hilfe einer Markierung vom motorisierten Individualverkehr und schaffen so grössere Verkehrssicherheit. Motorfahrzeugen ist es aber gestattet, den mit einer unterbrochenen Linie abgegrenzten Radstreifen zu befahren. Aufgrund der fehlenden baulichen Trennung bleiben knappe Überholmanöver möglich. Radstreifen führen damit bei vielen Velofahrenden zu keiner wesentlichen Verbesserung ihres Sicherheitsempfindens. Die gemäss Normmass 1.50 m breiten, unmittelbar an die Fahrstreifen der Motorfahrzeuge anschliessenden Radstreifen sind für einen Grossteil der Radfahrenden wenig attraktiv. Entsprechend hat die Regierung bereits im kantonalen Sachplan Velo festgehalten, dass der Velo-Alltagsverkehr aus Sicherheits- und Attraktivitätsgründen wo möglich und

sinnvoll auf separaten, motorfahrzeugfreien Wegen bzw. Radwegen zu führen ist (Projektierungsrichtlinie, Kapitel 1.1). Gleiches gilt für den Velo-Freizeitverkehr. In Ausnahmefällen mag die Anordnung von Radstreifen begründet sein, so wenn die Topographie eine bauliche Trennung des Veloverkehrs verunmöglicht. Denkbar ist auch, dass Sicherheitskonflikte auf der Kantonsstrasse einen Radstreifen erfordern, wie beispielsweise Rückstaus auf der bergwärts führenden Spur bevorzugter Rennvelotouren. Die Regierung bekennt sich als Grundsatz demnach aber zu einer baulich getrennten Führung von Motorfahrzeug- und Veloverkehr.

Zu Frage 2: Ein grosser und stark wachsender Teil der Bevölkerung verlangt nach einem ausgebauten Velonetz. Der Druck auf die Gemeinden nimmt zu. Die Realisierung der geforderten Veloinfrastruktur erfolgt jedoch nur zaghaf. Die Regierung hat daher in Beantwortung des Auftrags Cahenzli-Philipp betreffend "Velonetz Alltagsverkehr als Kantonsaufgabe" einen finanziellen Anreiz geschaffen, indem sie in Aussicht stellte, den gesetzlich vorgegebenen Beitragsrahmen auszuschöpfen und für das kantonale Velonetz Alltagsverkehr einen einheitlichen Beitragssatz von 80 Prozent (Grundnetz) bzw. 50 Prozent (Ergänzungsnetz) einzuführen. Festgehalten wurde aber auch, dass die Projektierung und der Bau dieser Verbindungen eine Verbundaufgabe bleiben muss – zumal das Velonetz Alltagsverkehr grösstenteils auf Gemeindestrassen mit Mehrfachnutzungen verläuft (Beschluss vom 26. Oktober 2021, Prot. Nr. 930/2021). Eine an Radstreifen angelehnte, hundertprozentige Finanzierung von Radwegen würde eine kantonale Zuständigkeit für den Veloverkehr und damit eine Änderung der im Strassengesetz festgelegten Aufgabenteilung bedingen.

Zu Frage 3: Die Beitragsvoraussetzungen für Radweganlagen sind in Art. 31 der Strassenverordnung des Kantons Graubünden (StrV; BR 807.110) festgelegt. Entspricht ein Radweg diesen Kriterien, leistet der Kanton einen finanziellen Beitrag. Dies gilt auch dann, wenn gleichenorts auf der Kantonsstrasse ein Radstreifen realisiert wurde. Ein Radstreifen auf Kantonsstrassen ist gemäss geltender Gesetzgebung kein ausschliessendes Kriterium für Beitragszahlungen an Radweganlagen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Marcus Caduff

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

CUSSEGL GROND

Sessiun d'avust 2022

Dumonda Gredig concernent fauss impuls per engrondir la rait chantunala da vias da velo

En il traffic quotidian po il velo sco med da traffic persistent ed ecologic giugar ina rolla impurtanta per distanzas pli curtas. El è in'alternativa u ina cumplettaziun attractiva e favuraivla tar il traffic public e tar il traffic individual motorisà. La Regenza ha realisà quai ed ha relaschà l'onn 2019 il Plan sectorial Velo. Quel vul meglierar l'infrastructura da velo, augmentar la segirezza stradala e render uschia pli attractiv il traffic da velos. Tras quai duai vegnir augmentada la cumpart dal traffic da velos vi dal traffic total quotidian e da temp liber.

En il rom da la legislaziun stradala chantunala po il chantun pajar contribuziuns substanzialas a favur da la construcziun da vias da velo. Vias da velo èn quellas vias ch'èn destinadas a ciclistas e ciclists, ch'èn separadas dal vial da via cun mesiras architectonicas e ch'èn signalisadas correspudentamain (art. 1 al. 6 da l'Ordinaziun davart las reglas dal traffic sin via, ORT; CS 741.11). Il december 2021 ha il Cussegl grond acceptà l'incumbensa Cahenzli e fixà las contribuziuns chantunalas per vias da velo pauschalmain ad 80 pertschient per la rait da basa ed a 50 pertschient per la rait complementara.

Ils vials da velo percenter fan part da la via chantunala tenor la Lescha chantunala davart las vias (LVias; DG 807.100) e vegnan perquai finanziads per 100 pertschient dal chantun (art. 5 al. 1 lit. a LVias). Actualmain exista per las vischnancas pia in stimol finanziel da preferir la construcziun da vials da velo sin la via chantunala empè da vias da velo ch'èn separadas dal traffic cun mesiras architectonicas. Ils vials da velo dastgan vegnir utilisads er dal traffic motorisà, uschia ch'ìls velos n'èn betg protegids suffizientamain cunter las partecipantas ed ils partecipants dal traffic pli svelts.

Cun la regulaziun actuala vegn promovida ina infrastructura da velo che tegna quint en emprima lingia da las pendularias e dals pendularis versads sco er da las ciclistas e dals ciclists da cursa. Per las famiglias, per las turistas ed ils turists, per las senioras ed ils seniors sco er per la gronda part da las ciclistas e dals ciclists dal mintgadi n'èn ils vials da velo sin las vias chantunalas betg adattads. Ina giada ch'in vial da velo è realisà, è la motivaziun fitg pitschna da construir supplementarmain ina via da velo per questa colliaziun. La regulaziun vertenta po perquai avair per consequenza che colliaziuns da velo impurtantas en il chantun na vegnan duraivlamain betg realisadas.

En vista als fauss impuls numnads dumondan las sutsegnadras ed ils sutsegnaders la Regenza:

1. È er la Regenza da l'avis che las vias da velo, ch'èn separadas dal traffic cun mesiras architectonicas, èn pli convegnentas ch'ìls vials da velo per realisar la rait da vias da velo per il traffic quotidian e da temp liber?
2. Quinta la Regenza d'eliminar il fauss impuls finanziel ch'exista actualmain a favur dals vials da velo ed a disfavour da las vias da velo?
3. È la Regenza pronta da gidar a financiar supplementarmain vias da velo er là, nua ch'i dat gia vials da velo sin las vias chantunalas, sche quai è raschunaivel e convegnent?

Cuira, ils 3 da settember 2022

Gredig, Oesch, Kocher, Atanes, Bachmann, Bardill, Baselgia-Brunner, Biert, Bischof, Bisculm Jörg, Bleuler-Jenny, Cahenzli-Philipp (Vaz Sut), Cramerli (Igis), Degiacomi, Dietrich, Hartmann, Hoch, Hofmann, Kaiser, Kreiliger, Mazzetta, Nicolay, Preisig, Rusch Nigg, Rutishauser, von Ballmoos, Walser, Wilhelm



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

17 d'october 2022

21 d'october 2022

806/2022

Dumonda Gredig

concernent fauss impuls per engrondir la rait chantunala da vias da velo

Resposta da la Regenza

Tenor l'art. 6 al. 3 da la Lescha davart las vias dal chantun Grischun (LVias; DG 807.100) èn la projectaziun, la construcziun ed il mantegniment da stabiliments dal traffic betg motorisà incumbensas da las vischnancas. Perquai ston las vischnancas eliminar ils puncts debels da las colliaziuns dal traffic da velos quotidian sin la rait chantunala da vias da velo, ch'èn cuntegnids en il Plan sectorial chantunal Velo, sco er optimar la rait da temp liber per velos. Cun contribuziuns chantunalas promova il chantun la construcziun da la rait chantunala da vias da velo (art. 58 LVias). En cas d'ina utilisaziun multipla, sco tar vias da velo e sendas cumbinadas, vegnan eruids ils custs imputabels che correspundan a la cumpart dals velos. Sche l'infrastructura da velo sa chatta cumplainamain sin il perimeter da la via chantunala (vial da velo) van 100 pertschient dals custs sin donn e cust dal chantun. Quai è ina consequenza da la revisiun parziala da la Lescha davart las vias dal chantun Grischun ch'è entrada en vigur il 1. da schaner 2016 e che ha declerà ils vials da velo sin las vias chantunalas sco parts integralas da talas (art. 5 al. 1 lit. a LVias). Il motiv che ha dà l'impuls per quai è stada la ponderaziun, ch'i saja raschunavel ch'ils vials da velo – secturs marcads sin la surfatscha da la via – vegnian mantegnids e signalisads tras il chantun (missiva carnet nr. 16 / 2014 – 2015, p. 933).

Tar la dumonda 1: Cun agid d'ina marcaziun separan ils vials da velo il traffic da velos dal traffic individual motorisà ed augmentan uschia la segirezza dal traffic. Ils vehichels a motor èn dentant autorisads da duvrar ils vials da velo ch'èn cunfinads cun ina lingia interrutta. Surpassaments stretgs restan pussaivels, perquai ch'i manca ina separaziun architectonica. Bleras ciclistas e blers ciclists n'han perquai betg in sentiment da segirezza bler meglier sin ils vials da velo. Cun ina ladezza normala dad 1,50 m directamain sper ils vials dals vehichels a motor èn ils vials da velo pauc attractivs per ina gronda part da las personas che van cun velo. Correspundentamain ha la Regenza gia fixà en il Plan sectorial chantunal Velo, che per motivs da segirezza e d'attractivitat stoppia il traffic quotidian da velos vegnir manà – sche pussaivel e

raschunaivel – sin vias separadas senza vehichels a motor resp. sin vias da velo (directiva da projectaziun, chapitel 1.1). Il medem vala per il traffic da temp liber da velos. En cas excepziunals po la realisaziun da vials da velo esser giustifitgada, per exempel sche la topografia impedescha la separaziun architectonica dal traffic da velos. Pussaivel èsi er, che conflicts da segirezza sin la via chantunala pretendan in vial da velo, sco per exempel, sch'i sa furman colonnas sin il vial da las rutas da velo da cursa preferidas che maina ensi. La Regenza sustegna dentant da princip la separaziun architectonica dal traffic motorisà dal traffic da velos.

Tar la dumonda 2: Ina gronda part che s'augmenta fermamain da la populaziun pre-tenda ina buna rait da vias da velo. Il squitsch sin las vischnancas daventa pli e pli grond. L'infrastructura da velo che vegn pretendida vegn dentant realisada mo plaunsieu. En sia resposta a l'incumbensa Cahenzli-Philipp concernent la rait da vias da velo dal traffic quotidian sco incumbensa chantunala ha la Regenza perquai stgaffi in impuls financial ed empermess d'exaurir il rom da las contribuziuns prescrit e d'introducir ina tariffa da contribuziun unitara dad 80 pertschient (rait da basa) e da 50 pertschient (rait complementara) per la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian. Igl è dentant er vegnì fixà che la projectaziun e la construcziun da questas colliaziuns stoppian restar incumbensas cuminaivlas, cunquai che la rait da vias da velo dal traffic quotidian sa chattia per gronda part sin vias communalas cun utilisaziuns multiplas (conclus dals 26 d'october 2021, prot. nr. 930/2021). La finanziaziun cumplaina da vias da velo, analogamain a quella da vials da velo, premettess ina cumpetenzza dal chantun per il traffic da velos e pia ina midada da la repartiziun da las incumbensas sco ch'ella è fixada en la Lescha davart las vias.

Tar la dumonda 3: Las premissas per survegnir contribuziuns per stabiliments da vias da velo èn fixadas en l'art. 31 da l'Ordinaziun davart las vias dal chantun Grischun (OVias; DG 807.110). Sch'ina via da velo corresponda a quests criteris, paga il chantun ina contribuziun finanziaria. Quai vala er, sch'igl è vegnì realisà en il medem lieu in vial da velo sin la via chantunala. Tenor la legislaziun vertenta n'è l'existenza da vials da velo sin vias chantunalas nagin criteri ch'excluda il pajament da contribuziuns a stabiliments da vias da velo.



En num da la Regenza

Il president:

Marcus Caduff

Il chancelier:

Daniel Spadin

GRAN CONSIGLIO

Sessione di agosto 2022

Interpellanza Gredig concernente i falsi incentivi nell'ampliamento della rete ciclabile cantonale

La bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile ed ecologico su brevi distanze può svolgere un ruolo importante nella mobilità quotidiana. Si tratta di un'alternativa interessante ed economica o di un complemento ai mezzi di trasporto pubblici e al traffico individuale motorizzato. Il Governo ha riconosciuto questo potenziale e nel 2019 ha emanato il Piano settoriale percorsi ciclabili. Tale piano ha l'obiettivo di migliorare l'infrastruttura ciclabile, aumentare la sicurezza della circolazione e quindi di rendere più attrattivo lo spostamento in bicicletta. Questo allo scopo di aumentare la quota del traffico ciclistico in rapporto all'intero traffico quotidiano e del tempo libero.

Nel quadro della legislazione stradale cantonale il Cantone può versare contributi importanti alla costruzione di ciclopiste. Le ciclopiste sono strade destinate ai ciclisti, costruite in modo da essere separate dalla carreggiata e segnalate come tali (art. 1 cpv. 6 dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale, ONC; RS 741.11). A dicembre 2021, approvando l'incarico Cahenzli il Gran Consiglio ha fissato i sussidi cantonali per ciclopiste a un'aliquota forfettaria pari all'80 per cento per la rete di base e al 50 per cento per la rete complementare.

Conformemente alla legge stradale del Cantone dei Grigioni (LStr; CSC 807.100), le corsie ciclabili, invece, fanno parte delle strade cantonali e quindi vengono finanziate dal Cantone in misura del 100 per cento (art. 5 cpv. 1 lett. a LStr). Per questo motivo attualmente i comuni sono incentivati a preferire la realizzazione di corsie ciclabili su strade cantonali rispetto a piste ciclabili separate dalla carreggiata. Le corsie ciclabili possono essere utilizzate anche dal traffico motorizzato e pertanto non offrono una protezione sufficiente da utenti della strada più veloci.

La normativa attuale favorisce un'infrastruttura ciclabile che va a beneficio soprattutto di pendolari esperti e dei ciclisti in bicicletta da corsa. Le corsie ciclabili sulle strade cantonali non sono idonee a famiglie, turisti, anziani e alla maggior parte dei ciclisti che usano la bicicletta per gli spostamenti quotidiani. Una volta realizzata una corsia ciclabile, lo stimolo di costruire un'ulteriore ciclopista per lo stesso collegamento si riduce notevolmente. La normativa esistente può quindi far sì che durevolmente collegamenti ciclabili importanti nel Cantone non vengano realizzati.

In relazione ai falsi incentivi summenzionati, le firmatarie e i firmatari desiderano sapere dal Governo:

1. Il Governo condivide il parere secondo cui per la realizzazione della rete ciclabile per la mobilità quotidiana e del tempo libero le ciclopiste fisicamente separate dal traffico stradale siano più efficaci rispetto alle corsie ciclabili?
2. Il Governo sta considerando di eliminare i falsi incentivi finanziari esistenti a favore delle corsie ciclabili rispetto alle ciclopiste?
3. Il Governo è disposto a cofinanziare in aggiunta ciclopiste anche in presenza di corsie ciclabili già esistenti sulle strade cantonali, se questo risulta sensato e opportuno?

Coir, 3 settembre 2022

Gredig, Oesch, Kocher, Atanes, Bachmann, Bardill, Baselgia-Brunner, Biert, Bischof, Bisculm Jörg, Bleuler-Jenny, Cahenzli-Philipp (Untervaz), Cramer (Igis), Degiacomi, Dietrich, Hartmann, Hoch, Hofmann, Kaiser, Kreiliger, Mazzetta, Nicolay, Preissig, Rusch Nigg, Rutishauser, von Ballmoos, Walser, Wilhelm



Seduta del

17 ottobre 2022

Comunicato il

21 ottobre 2022

Protocollo n.

806/2022

Interpellanza Gredig

concernente i falsi incentivi nell'ampliamento della rete ciclabile cantonale

Risposta del Governo

Conformemente all'art. 6 cpv. 3 della legge stradale del Cantone dei Grigioni (LStr; CSC 807.100), la progettazione, la costruzione e la manutenzione degli impianti del traffico non motorizzato sono di competenza dei comuni. Pertanto spetta ai comuni eliminare i punti deboli dei collegamenti della rete ciclabile cantonale per la mobilità quotidiana individuati dal piano settoriale cantonale percorsi ciclabili e ottimizzare la rete del tempo libero. Il Cantone promuove la costruzione della rete ciclabile cantonale con sussidi cantonali (art. 58 LStr). In caso utilizzazioni miste, come nel caso di percorsi pedonali e ciclabili combinati, vengono determinati i costi computabili corrispondenti alla quota di biciclette. Se l'infrastruttura ciclabile si trova per intero sul perimetro delle strade cantonali (corsie ciclabili), i costi sono integralmente a carico del Cantone. Questo a seguito della revisione parziale della legge stradale entrata in vigore con effetto al 1° gennaio 2016, la quale dichiara le corsie ciclabili sulle strade cantonali come elementi di queste ultime (art. 5 cpv. 1 lett. a LStr). L'elemento che ha originato tale situazione risiede nella considerazione secondo cui deve essere il Cantone a occuparsi della manutenzione e della segnaletica di corsie ciclabili, aree marcate sulla superficie della carreggiata (messaggio quaderno n. 16 / 2014 – 2015, p. 933).

In merito alla domanda 1: le corsie ciclabili separano il traffico ciclistico dal traffico individuale motorizzato con una demarcazione, creando così maggiore sicurezza della circolazione. Tuttavia i veicoli a motore possono circolare sulle corsie ciclabili delimitate da una linea tratteggiata. Vista la mancanza di una separazione fisica, le manovre di sorpasso con una distanza laterale insufficiente rimangono possibili. Pertanto per molti ciclisti le corsie ciclabili non comportano un miglioramento significativo della sicurezza percepita. Le piste ciclabili di larghezza standard pari a 1,50 m che confinano direttamente con le corsie destinate ai veicoli a motore sono poco attrattive per gran parte dei ciclisti. Di conseguenza il Governo ha già stabilito nel piano settoriale cantonale percorsi ciclabili, che per motivi di sicurezza e di attrattiva, dove possibile e sensato il traffico ciclistico quotidiano deve essere convogliato su percorsi separati

dove non circolano veicoli a motore o su piste ciclabili (direttiva di progettazione, capitolo 1.1). Lo stesso vale per il traffico ciclistico del tempo libero. In casi eccezionali la disposizione di corsie ciclabili può essere sensata, ad esempio se la topografia rende impossibile separare fisicamente il traffico ciclistico da quello motorizzato. È anche ipotizzabile che i conflitti in termini di sicurezza sulle strade cantonali richiedano la realizzazione di corsie ciclabili, come ad esempio in caso di code sulle corsie in salita dei percorsi per biciclette da corsa più popolari. Tuttavia il Governo si dichiara a favore del principio di una separazione fisica del traffico motorizzato da quello ciclabile.

In merito alla domanda 2: una parte importante e in rapida crescita della popolazione richiede una rete ciclabile più estesa. La pressione esercitata sui comuni aumenta. L'infrastruttura ciclabile richiesta viene tuttavia realizzata solo con titubanza. Pertanto nella risposta all'incarico Cahenzli-Philipp concernente "la rete di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana come compito cantonale" ha creato un incentivo finanziario prospettando la possibilità di sfruttare i limiti contributivi giuridici e l'introduzione di un'aliquota di sussidio unitaria pari all'80 per cento (rete di base) e al 50 per cento (rete complementare) per la rete cantonale di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana. Tuttavia è anche stato stabilito che la progettazione e la costruzione di questi collegamenti devono rimanere compiti in comune, tanto più che la rete ciclabile per la mobilità quotidiana si estende in gran parte su strade comunali con utilizzazioni miste (decreto del 26 ottobre 2021, prot. n. 930/2021). Un finanziamento pari al 100 per cento delle corsie ciclabili ispirato a quanto vale per le piste ciclabili comporterebbe una competenza cantonale per il traffico ciclistico e quindi una modifica della ripartizione dei compiti stabilita nella legge stradale.

In merito alla domanda 3: i presupposti per la concessione di sussidi per piste ciclabili sono disciplinati nell'art. 31 dell'ordinanza stradale del Cantone dei Grigioni (OStRa; CSC 807.110). Se una pista ciclabile soddisfa questi criteri, il Cantone concede un contributo finanziario. Questo vale anche se nello stesso tratto è stata realizzata una corsia ciclabile sulla strada cantonale. Conformemente alla legislazione in vigore una corsia ciclabile su una strada cantonale non è un criterio esclusivo per il versamento di sussidi a favore di piste ciclabili.



In nome del Governo

Il Presidente:

Marcus Caduff

Il Cancelliere:

Daniel Spadin