

GROSSER RAT

Februarsession 2023

Anfrage Binkert betreffend Umsetzung Veloweggesetz

Das neue Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) sorgt für bessere und sicherere Velowege, indem die Kantone zur Planung und Realisierung von Velowegnetzen verpflichtet werden.

Mit dem Ja zum Bundesbeschluss über die Velowege hat sich die Stimmbevölkerung im Herbst 2018 dafür ausgesprochen, dass der Bund die Kantone bei den Velowegen unterstützt. Das Parlament hat das dazu gehörende Gesetz am 18. März 2022 verabschiedet und der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 2. Dezember 2022 beschlossen, dass das neue Gesetz auf den 1. Januar 2023 in Kraft tritt.

Die mit dem Gesetz verbundenen Verbesserungen sollen ein gutes und sicheres Velowegnetz schaffen und den Verkehr entflechten. Auto-, Velo- und Fussverkehr sollen sich so weniger ins Gehege kommen und somit Unfälle vermieden werden. Gleichzeitig fördert es die Bewegung und damit auch die Gesundheit der Bevölkerung.

Mit dem Veloweggesetz werden die Kantone verpflichtet, Velowegnetze zu planen und zu verwirklichen. Es enthält im Sinne von übergeordneten Planungsgrundsätzen zudem Qualitätsziele (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv). Im Engadin und in anderen Talschaften des Kantons fehlen bis heute Velowegnetze, welche den Qualitätszielen entsprechen. Diese sind aber nicht nur für die Bevölkerung, sondern in unserem Tourismuskanton mit dem wachsenden E-Bike-Trend auch von grosser touristischer und somit wirtschaftlicher Bedeutung für den ganzen Kanton.

Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen und in Ergänzung zum Auftrag Cahenzli-Philipp vom Oktober 2021 gelangen die Unterzeichnenden mit folgenden Fragen an die Regierung:

1. Wie ist der Stand bei der Umsetzung des Auftrags Cahenzli-Philipp und wie sieht der Planungshorizont für ein durchgängiges Velowegnetz im Kanton Graubünden und im speziellen im Oberengadin aus?
2. Wie kann auf Grund des neuen Veloweggesetzes der Bund hilfreich einbezogen werden, um die Umsetzung in dem nicht ganz einfachen Gebiet des Kantons und da wiederum im Speziellen im BLN Gebiet Oberengadin zu begleiten und zu beschleunigen?
3. Ist die Regierung bereit, das Thema eines durchgängigen Velowegnetzes nicht nur im Alltagsverkehr, sondern auch im Tourismusverkehr zügig anzugehen und eine Prioritätenliste der zu planenden und umzusetzenden Velowege zu erarbeiten?
4. Erachtet es die Regierung als sinnvoll, den Bund möglichst rasch in die Planung und Erarbeitung von durchgängigen Velowegnetzen in Gebieten mit hohem Koordinationsaufwand (BLN-Gebiete, Platzmangel etc.) einzubeziehen? Wenn Ja, wird die Regierung eine entsprechende Anfrage rasch an den Bund richten?

Chur, 15. Februar 2023

Binkert, Metzger, Pfäffli, Bachmann, Bardill, Baselgia, Berweger, Bischof, Bisculm Jörg, Bleuler-Jenny, Brunold, Bundi, Cahenzli-Philipp (Untervaz), Candrian, Censi, Collenberg, Cramer, Degiacomi, Derungs, Dietrich, Dürler, Epp, Feuerstein, Furger, Gansner, Gredig, Heini, Hoch, Jochum, Kohler, Lamprecht, Loepfe, Luzio, Maissen, Mani, Michael (Donat), Nicolay, Oesch, Pajic, Preisig, Rageth, Rettich, Righetti, Rusch Nigg, Rutishauser, Salis, Saratz Cazin, Sax, Schneider, Schutz, Spagnolatti, Ulber, von Ballmoos, von Tschärner, Wieland, Zanetti (Sent), Zaugg-Ettlin



Sitzung vom

25. April 2023

Mitgeteilt den

26. April 2023

Protokoll Nr.

326/2023

Anfrage Binkert

betreffend Umsetzung Veloweggesetz

Antwort der Regierung

Die Projektierung, der Bau und der Unterhalt von Anlagen des Langsamverkehrs sind im Kanton Graubünden Aufgaben der Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 Strassengesetz des Kantons Graubünden, StrG; BR 807.100). Die Realisierung und Optimierung der Velonetze des Alltags- und Freizeitverkehrs haben daher durch die Gemeinden zu erfolgen. Der Kanton fördert den Bau des kantonalen Velonetzes mit Kantonsbeiträgen (Art. 58 StrG).

Zu Frage 1: Mit Beschluss vom 26. Oktober 2021 (Prot. Nr. 930/2021) hat die Regierung als Antwort zum Auftrag Cahenzli-Philipp festgehalten, dass der Kanton bereit ist, die Planung des kantonalen Velonetzes Alltagsverkehr sowie im Auftrag der Gemeinden auch dessen Projektierung und Bau federführend zu übernehmen. Zudem soll mit Hilfe eines stärkeren finanziellen Anreizes die Realisierung des Velonetzes Alltagsverkehr vorangetrieben werden. Für die Gemeinden haben sich damit die Rahmenbedingungen deutlich verbessert. Das Tiefbauamt als kantonale Fachstelle Langsamverkehr hat – nach einer Priorisierung entsprechend des Potenzials des Velo-Alltagsverkehrs und der bekannten Schwachstellen – verschiedene Gemeinden kontaktiert und mit ihnen Vorgespräche für eine allfällige Projektplanung geführt. Da die Gemeinden für den Langsamverkehr zuständig sind, verfügt der Kanton über keinen verbindlichen Planungshorizont. Die Schwachstellen gemäss Sachplan Velo, die Kantonsstrassen betreffen, wurden in die Mehrjahresplanung des Strassenunterhalts aufgenommen und werden entsprechend abgearbeitet.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Chur der 4. Generation steht die Umsetzung diverser Massnahmen an, welche die Veloinfrastruktur wesentlich aufwerten und zur Behebung von Schwachstellen auf dem kantonalen Velonetz beitragen werden. Nebst Gesprächen und Sitzungen mit diversen Gemeinden wird aktuell unter

Federführung des Kantons mit der Gemeinde Davos ein Konzept für den Velo- und Fussverkehr erarbeitet. Im Oberengadin sind entsprechende Gespräche mit den Gemeinden und der Region in Vorbereitung.

Zu Frage 2: Der Bund kann, gestützt auf Art. 14 des Bundesgesetzes über Velowege (Veloweggesetz; SR 705), die Kantone und Gemeinden durch fachliche Beratung sowie durch Bereitstellung von Grundlagen unterstützen. In Gebieten, die im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) liegen, entscheidet gestützt auf Art. 7 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) die kantonale Fachstelle, ob im Rahmen der Umsetzung eines Projekts die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) begleitend miteinbezogen werden soll.

Zu Frage 3: Der Sachplan Velo enthält sowohl ein Velonetz des Alltags- als auch des Freizeitverkehrs. Das Netz für den Freizeitverkehr ist weitgehend realisiert, Optimierungen werden fortlaufend vorgenommen (z.B. Mountainbike-Route über den Julierpass). Analog zum Alltagsverkehrsnetz ist auch die Projektierung, der Bau und der Unterhalt von Anlagen des Freizeitverkehrs Sache der Gemeinden. Der Kanton unterstützt die Gemeinden mit Kantonsbeiträgen im Rahmen der Strassengesetzgebung. Mit der am 1. Juni 2023 in Kraft tretenden Teilrevision der Strassenverordnung des Kantons Graubünden (StrV; BR 807.110) hat die Regierung Grundlagen geschaffen, um auch Radweganlagen des Freizeitverkehrs stärker finanziell unterstützen zu können. Im Bereich der Siedlungen dienen die Radwege für den Alltags- gleichzeitig dem Freizeitverkehr.

Zu Frage 4: Bei der Erarbeitung der Netzpläne sind Radwegprojekte mit Natur-, Landschafts- und Gewässerschutz zu koordinieren, um die Bewilligungsfähigkeit sicherzustellen. Die ENHK wird in Projekte des Langsamverkehrs dann miteinbezogen, wenn diese vom BLN geschützte Objekte erheblich beeinträchtigen könnten. Bei Routinegeschäften wird die Kommission dagegen nicht miteinbezogen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Peter Peyer

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

CUSSEGL GROND

Sessiun da favrer 2023

Dumonda Binkert concernent l'execuziun da la Lescha federala davart las vias ciclablas

La nova Lescha federala davart las vias ciclablas procura per vias da velos da meglra qualitad e pli segiras, tras quai ch'ils chantuns vegnan obligads da planisar e da realisar raits da vias da velos.

Cun il «gea» al Concluf federal davart las vias ciclablas ha il pievel decidì l'atun 2018 che la Confederaziun sustegna ils chantuns tar las vias da velos. Ils 18 da mars 2022 ha il parlament deliberà la lescha appartegnenta. Ed en sia sesida dals 2 da december 2022 ha il Cussegl federal concludì che la nova lescha entria en vigur il 1. da schaner 2023.

Las meglieraziuns previsas en la lescha duain stgaffir ina buna e segira rait da vias da velos e separar il traffic. Ils autos, ils velos sco er las pedunas ed ils peduns duain esser main savens enta pes in a l'auter, uschia che accidents vegnan evitads. A medem temp promova la lescha il moviment e pia er la sanadad da la populaziun.

La Lescha federala davart las vias ciclablas oblihescha ils chantuns da planisar e da realisar raits da vias da velos. En il senn da princips da planisaziun surordinads cuntogna ella plinavant finamiras da qualitad (coerent, direct, segir, omogen, attractiv). En Engiadina ed en autras valladas dal chantun mancan fin oz raits da vias da velos che correspundan a las finamiras da qualitad. Talas raits n'èn dentant betg mo relevantas per la populaziun, mabain han – en noss chantun turistic cun la tendenza creschenta dad e-bikes – er ina gronda impurtanza turistica ed economica per l'entir chantun.

Sut l'aspect da questas explicaziuns ed en cumplettaziun da l'incumbensa Cahenzli-Philipp da l'october 2021 drizzan las sutsegnadras ed ils sutsegnaders las suandantas dumondas a la Regenza:

1. En tge stadi è la realisaziun da l'incumbensa Cahenzli-Philipp e co sa preschenta l'orizont da planisaziun per ina rait da vias da velos nuninterrutta en il chantun Grischun ed en spezial en l'Engiadina'Ota?
2. Co po la Confederaziun vegnir integrada en moda utila sin fundament da la nova Lescha federala davart las vias ciclablas, per accompagnar ed accelerar la realisaziun sin il territori dal chantun Grischun ed en spezial sin il territori da l'Engiadina'Ota, ch'è cuntegni en l'Inventari federal da las cuntradas e dals monuments natirals d'impurtanza naziunala (IFC)?
3. È la Regenza pronta da prender per mauns svelt il tema d'ina rait da vias da velos nuninterrutta, betg mo en il traffic quotidian, mabain er en il traffic turistic, e d'elavurar ina glista da prioritads cun las vias da velos ch'èn da planisar e da realisar?
4. È la Regenza da l'avis ch'i saja raschunaivel d'integrar la Confederaziun uschè svelt sco pussaivel en la planisaziun ed en l'elavuraziun da raits da vias da velos nuninterruttas en territoris che dovran blera lavur da coordinaziun (territoris IFC, mancanza da spazi e.u.v.)? Sche quai fiss il cas: Vegn la Regenza a drizzar svelt ina dumonda correspondententa a la Confederaziun?

Cuira, ils 15 da favrer 2023

Binkert, Metzger, Pfäffli, Bachmann, Bardill, Baselgia, Berweger, Bischof, Bisculm Jörg, Bleuler-Jenny, Brunold, Bundi, Cahenzli-Philipp (Vaz Sut), Candrian, Censi, Collenberg, Crameri, Degiacomi, Derungs, Dietrich, Dürler, Epp, Feuerstein, Furger, Gansner, Gredig, Heini, Hoch, Jochum, Kohler, Lamprecht, Loepfe, Luzio, Maissen, Mani, Michael (Donat), Nicolay, Oesch, Pajic, Preisig, Rageth, Rettich, Righetti, Rusch Nigg, Rutishauser, Salis, Saratz Cazin, Sax, Schneider, Schutz, Spagnolatti, Ulber, von Ballmoos, von Tschärner, Wieland, Zanetti (Sent), Zaugg-Ettlin



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

25 d'avrigl 2023

26 d'avrigl 2023

326/2023

Dumonda Binkert

concernent l'execuziun da la Lescha federala davart las vias ciclablas

Resposta da la Regenza

La projectaziun, la construcziun ed il mantegniment da stabiliments dal traffic betg motorisà èn en il chantun Grischun incumbensas da las vischnancas (art. 6 al. 3 da la Lescha davart las vias dal chantun Grischun [LVias; DG 807.100]). Perquai ston las vischnancas realisar ed optimar las raits da vias da velos dal traffic quotidian e da temp liber. Cun contribuziuns chantunalas promova il chantun la construcziun da la rait chantunala da vias da velo (art. 58 LVias).

Tar la dumonda 1: Cun il conclus dals 26 d'october 2021 (prot. nr. 930/2021) ha la Regenza menziunà en la resposta a l'incumbensa Cahenzli-Philipp, ch'il chantun è pront da surpigliar la responsabladad per la planisaziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian e – per incumbensa da las vischnancas – er la projectaziun e la construcziun da questa rait. Plinavant duai la realisaziun da la rait da vias da velo dal traffic quotidian vegnir promovida cun agid d'in impuls finanziel pli ferm. Per las vischnancas èn las cundiziuns generalas pia sa meglieradas cleramain. Sco post spezialisà chantunal per il traffic betg motorisà ha l'Uffizi da construcziun bassa fatg ina priorisaziun tenor il potenzial dal traffic da velo quotidian e tenor ils puncts debels enconuschents. Silsuenter ha el contactà differentas vischnancas e manà cun ellas discurs preliminar en vista ad in'eventuala planisaziun dals projects. Perquai che las vischnancas èn cumpetentas per il traffic betg motorisà, n'ha il chantun naging orizont da planisaziun liant. Ils puncts debels tenor il Plan sectorial Velo, che pertutgan las vias chantunalas, èn vegnids integrads en la planisaziun da plirs onns per il mantegniment da las vias e vegnan liquidads correspondentamain.

En il rom dal Program d'aglomeraziun Cuira da la 4. generaziun èsi previs da realisar diversas mesiras. Quellas augmentan considerablamain la valur da l'infrastructura da velo e gidan ad eliminar ils puncts debels sin la rait chantunala da vias da velos. Ultra da discurs e da sesidas cun diversas vischnancas vegn actualmain elavurà in concept per il traffic da velos e da peduns cun la vischnanca da Tavau, quai sut la direcziun

dal chantun. En l'Engiadin'Ota èn discurs correspundents cun las vischnancas e cun la regiun en preparaziun.

Tar la dumonda 2: Sin basa da l'art. 14 da la Lescha federala davart las vias ciclables (CS 705) po la Confederaziun sustegnair ils chantuns e las vischnancas cun porscher cussegliaziun professiunala e cun metter a disposiziun documentaziuns. En territoris che figureschan en l'Inventari federal da las cuntradas e dals monuments natirals d'importanza naziunala (IFC) decida il post specialisà chantunal sin basa da l'art. 7 al. 1 da la Lescha federala davart la protecziun da la natira e da la patria (LPNP; CS 451), sche la Cumissiun federala per la protecziun da la natira e da la patria (CFNP) duai vegnir involvida en la realisaziun d'in project sco gremi accompagnant.

Tar la dumonda 3: Il Plan sectorial Velo cuntegna tant ina rait da vias da velo dal traffic quotidian sco er ina rait dal traffic da temp liber. La rait dal traffic da temp liber è realisada quasi dal tuttatatg; optimaziuns han lieu cuntinuadamain (p.ex. ruta da bike sur il pass dal Güglia). Analogamain a la rait dal traffic quotidian èn las vischnancas er responsablas per projectar, per construir e per mantegnair ils stabiliments dal traffic da temp liber. Il chantun sustegna las vischnancas cun contribuziuns chantunalas en il rom da la legislaziun stradala. Cun la revisiun parziala da l'Ordinaziun davart las vias dal chantun Grischun (OVias; DG 807.110), che entra en vigur il 1. da zercladur 2023, ha la Regenza stgaffi las basas per pudair porscher in sustegn finanziel pli ferm er per ils stabiliments da vias da velo dal traffic da temp liber. En il sector dals abitadis servan las vias da velo dal traffic quotidian a medem temp er al traffic da temp liber.

Tar la dumonda 4: En il rom da l'elavuraziun dals plans da la rait ston ils projects da vias da velo vegnir coordinads cun la protecziun da la natira, da la cuntrada e da las auas, quai per garantir ch'ils projects sajan approvabels. La CFNP vegn involvida en ils projects dal traffic betg motorisà, sche quels pudessan influenzar considerablamain objects protegids tenor il IFC. Per fatschentas da rutina na vegn la CFNP percenter betg involvida.



En num da la Regenza

Il president:

A handwritten signature in black ink, appearing to be "P. Peyer".

Peter Peyer

Il chancelier:

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

Daniel Spadin

GRAN CONSIGLIO

Sessione di febbraio 2023

Interpellanza Binkert concernente l'attuazione della legge sulle vie ciclabili

La nuova legge federale sulle vie ciclabili garantisce un'infrastruttura più efficiente e sicura imponendo ai Cantoni di pianificare e sviluppare reti di vie ciclabili.

Nell'autunno 2018, approvando il decreto federale concernente le vie ciclabili, l'elettorato si era espresso a favore di un sostegno federale ai Cantoni in questo ambito. Il 18 marzo 2022 il Parlamento ha di conseguenza varato la relativa legge e in occasione della sua seduta del 2 dicembre 2022 il Consiglio federale ha deciso di porla in vigore con effetto al 1° gennaio 2023.

I miglioramenti introdotti con la legge contribuiscono a creare una rete di vie ciclabili efficiente e sicura e a separare le correnti di traffico in modo da ridurre le interferenze tra auto, bici e pedoni e quindi il rischio di incidenti. Al tempo stesso si promuove l'attività fisica e con essa anche la salute della popolazione.

La nuova legge prescrive ai Cantoni di pianificare e realizzare reti di vie ciclabili, stabilendo obiettivi di qualità (continuità, percorribilità diretta, sicurezza, omogeneità, attrattività) intesi come principi di pianificazione generali. In Engadina e in altre valli del Cantone mancano ad oggi reti di vie ciclabili che soddisfino gli obiettivi di qualità. Queste reti sono però importanti non solo per la popolazione. Nel nostro Cantone turistico, dato il crescente utilizzo delle biciclette elettriche tali reti sono anche di grande importanza turistica e quindi economica per l'intero Cantone.

In considerazione di quanto esposto e a integrazione dell'incarico Cahenzli-Philipp dell'ottobre 2021 le firmatarie e i firmatari si rivolgono al Governo con le domande seguenti:

1. Qual è lo stato in relazione all'attuazione dell'incarico Cahenzli-Philipp e qual è l'orizzonte temporale per una rete di vie ciclabili continua nel Cantone dei Grigioni e in particolare in Engadina Alta?
2. In che modo in virtù della nuova legge sulle vie ciclabili è possibile coinvolgere in modo utile la Confederazione, al fine di accompagnare e accelerare l'attuazione nel territorio non proprio semplice del Cantone e in particolare nuovamente in Engadina Alta quale zona IFP?
3. Il Governo è disposto ad affrontare speditamente il tema di una rete di vie ciclabili continua non solo per la mobilità quotidiana, bensì anche per la mobilità turistica e a elaborare un elenco di priorità delle vie ciclabili da pianificare e da realizzare?
4. Il Governo ritiene opportuno coinvolgere possibilmente in fretta la Confederazione nella pianificazione e nell'elaborazione di reti di vie ciclabili continue in zone con elevato onere di coordinamento (zone IFP, carenza di spazio, ecc.)? Se sì, il Governo indirizzerà presto una corrispondente richiesta alla Confederazione?

Coira, 15 febbraio 2023

Binkert, Metzger, Pfäffli, Bachmann, Bardill, Baselgia, Berweger, Bischof, Bisculm Jörg, Bleuler-Jenny, Brunold, Bundi, Cahenzli-Philipp (Untervaz), Candrian, Censi, Collenberg, Crameri, Degiacomi, Derungs, Dietrich, Dürler, Epp, Feuerstein, Furger, Gansner, Gredig, Heini, Hoch, Jochum, Kohler, Lamprecht, Loepfe, Luzio, Maissen, Mani, Michael (Donat), Nicolay, Oesch, Pajic, Preisig, Rageth, Rettich, Righetti, Rusch Nigg, Rutishauser, Salis, Saratz Cazin, Sax, Schneider, Schutz, Spagnolatti, Ulber, von Ballmoos, von Tschärner, Wieland, Zanetti (Sent), Zaugg-Ettlin



Seduta del

25 aprile 2023

Comunicato il

26 aprile 2023

Protocollo n.

326/2023

Interpellanza Binkert

concernente l'attuazione della legge sulle vie ciclabili

Risposta del Governo

Nel Cantone dei Grigioni la progettazione, la costruzione e la manutenzione degli impianti del traffico non motorizzato sono compito dei comuni (art. 6 cpv. 3 della legge stradale del Cantone dei Grigioni, LStra; CSC 807.100). Le reti di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana e del tempo libero devono quindi essere realizzate e ottimizzate dai comuni. Il Cantone promuove la costruzione della rete cantonale di percorsi ciclabili con sussidi cantonali (art. 58 LStra).

In merito alla domanda 1: con decreto del 26 ottobre 2021 (prot. n. 930/2021) in risposta all'incarico Cahenzli-Philipp il Governo ha osservato che il Cantone è disposto ad assumere la competenza della pianificazione della rete cantonale di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana nonché, su incarico dei comuni, anche la loro progettazione e costruzione. Inoltre con l'aiuto di un più ingente incentivo finanziario si intende portare avanti la realizzazione della rete di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana. Con ciò le condizioni quadro per i comuni sono nettamente migliorate. Dopo aver proceduto a un'attribuzione di priorità in conformità al potenziale della mobilità ciclabile quotidiana e ai punti deboli noti, l'Ufficio tecnico in qualità di servizio cantonale per il traffico non motorizzato ha preso contatto con diversi comuni e ha condotto con essi colloqui preliminari per un'eventuale pianificazione di progetti. Poiché la competenza per il traffico non motorizzato è dei comuni, il Cantone non dispone di un orizzonte di pianificazione vincolante. I punti deboli secondo il piano settoriale per percorsi ciclabili che interessano strade cantonali sono stati inseriti nella pianificazione pluriennale della manutenzione stradale e vengono elaborati di conseguenza.

Nel quadro del programma d'agglomerato di Coira di quarta generazione è prevista l'attuazione di diverse misure che valorizzeranno in modo sostanziale l'infrastruttura ciclabile e che contribuiranno a eliminare punti deboli dalla rete cantonale di percorsi ciclabili. Oltre a colloqui e sedute con diversi comuni, sotto la direzione del Cantone

si sta elaborando una strategia per il traffico ciclabile e pedonale insieme al Comune di Davos. In Engadina Alta sono in preparazione corrispondenti colloqui con i comuni e con la Regione.

In merito alla domanda 2: in virtù dell'art. 14 della legge federale sulle vie ciclabili (RS 705), la Confederazione può assistere i Cantoni e i comuni fornendo consulenza tecnica e documentazione. Per aree inserite nell'inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale (IFP), in virtù dell'art. 7 cpv. 1 della legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN; RS 451) il servizio cantonale decide se nel quadro dell'attuazione di un progetto debba essere coinvolta la Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio (CFNP).

In merito alla domanda 3: il piano settoriale percorsi ciclabili include sia la rete di percorsi ciclabili della mobilità quotidiana, sia quella del tempo libero. La rete del tempo libero è stata in ampia misura realizzata, si procede su base continua a ottimizzazioni (ad es. percorso per mountain bike attraverso il passo dello Julier). Analogamente a quanto vale per la rete per la mobilità quotidiana, anche la progettazione, la costruzione e la manutenzione di impianti della mobilità per il tempo libero sono di competenza dei comuni. Il Cantone sostiene i comuni con contributi cantonali nei limiti della legislazione stradale. Con la revisione parziale dell'ordinanza stradale del Cantone dei Grigioni (OStRa; CSC 807.110) che entrerà in vigore il 1° giugno 2023 il Governo ha creato le basi per sostenere con contributi finanziari maggiori anche i percorsi ciclabili destinati al tempo libero. Nel settore degli insediamenti i percorsi ciclabili destinati alla mobilità quotidiana servono al contempo anche al traffico del tempo libero.

In merito alla domanda 4: in sede di elaborazione dei piani della rete, i progetti di percorsi ciclabili devono essere coordinati con la protezione della natura, del paesaggio e delle acque, affinché sia garantita la possibilità di ricevere un'autorizzazione. La CFNP viene coinvolta in progetti del traffico non motorizzato nel caso in cui questi possano pregiudicare considerevolmente oggetti protetti dall'IFP. Per contro la Commissione non viene coinvolta in affari di routine.



In nome del Governo

Il Presidente:

A handwritten signature in black ink, appearing to be "P. Peyer".

Peter Peyer

Il Cancelliere:

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

Daniel Spadin