

Auftrag Deplazes (Chur) betreffend innovative Beläge für den Langsamverkehr

Direkte und gut ausgebaute Verbindungen für den Langsamverkehr fördern das Umsteigen vom Auto aufs Velo, was sehr lo-
benswert ist und gefördert werden soll.

Damit die Radwege für die Velofahrer attraktiv werden, müssen sie einen gewissen Ausbaustandard haben. Das ist nachvoll-
ziehbar, trotzdem darf der Komfort nicht auf Kosten der Natur erhöht werden.

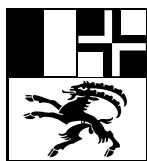
Beim Bau neuer Radwege werden immer mehr Strecken mit Asphalt geplant und gebaut, sogar auf Teilstrecken, welche im
Wald verlaufen. Die 2 bis 3 Meter breiten, befestigten Velowege stören das Landschaftsbild und beeinträchtigen das Ökosystem.

Auf die Asphaltierung von Radstrecken in sensiblen Gebieten wie Wald, Trockenwiesen usw. sollte deshalb möglichst verzich-
tet werden. Um die Attraktivität der Strecken zu gewährleisten, braucht es alternative und naturverträgliche Beläge.

Die Unterzeichnenden wollen die Entwicklung innovativer Beläge anstossen und fordern die Regierung auf, der HTW Chur
einen Auftrag zur Entwicklung eines innovativen, naturverträglichen Belages für Langsamverkehrsverbindungen zu erteilen, in
Zusammenarbeit mit weiteren Institutionen und Verbänden, wie z. B. der EMPA, dem SIA oder dem ASTRA.

Chur, 25. Oktober 2018

Deplazes (Chur), Schwärzel, Atanes, Baselgia-Brunner, Buchli-Mannhart, Cahenzli-Philipp, Casty, Degiacomi, Della Cà, Gas-
ser, Grass, Hofmann, Horrer, Kappeler, Kunfermann, Locher Benguerel, Müller (Felsberg), Noi-Togni, Perl, Preisig, Rettich,
Rutishauser, Thöny, von Ballmoos, Wilhelm, Spadarotto



Sitzung vom

11. Dezember 2018

Mitgeteilt den

13. Dezember 2018

Protokoll Nr.

942

Auftrag Deplazes (Chur)

betreffend innovative Beläge für den Langsamverkehr

Antwort der Regierung

Die Benützung des Velos als umweltfreundliches, günstiges und gesundes Verkehrsmittel spielt im heutigen Nahverkehr eine immer wichtigere Rolle. Mit dem schnell ansteigenden Aufkommen der E-Bikes ergeben sich auch neue Chancen für diese Mobilitätsform. Entscheidend für die Akzeptanz des Velos ist die Ausgestaltung der Weginfrastruktur. Wie im künftigen Sachplan Velo des Kantons dargelegt, wird zwischen dem Velo-Freizeitverkehr inklusive Mountainbike und dem Velo-Alltagsverkehr unterschieden. Die Weginfrastruktur für den Velo-Alltagsverkehr sowie deren betrieblicher Unterhalt müssen so ausgestaltet sein, dass das Velo – grundsätzlich unabhängig von der jeweiligen Wetterlage mit Regen oder Schnee – für die täglichen Mobilitätsbedürfnisse wie Arbeits-, Einkaufs- oder Schulweg verwendet werden kann.

Analog zum Strassenbau ist gemäss nationaler und internationaler Praxis – so beispielsweise im aktuellen Handbuch "Planung von Velorouten" des Bundesamts für Strassen ASTRA – in der Regel ein Hartbelag aus Bitumenasphalt oder Beton für Radwege des Velo-Alltagsverkehrs unabdingbar. Nur ein solcher Hartbelag mit einem entsprechend geringen Rollwiderstand und einer nachhaltigen Unterhaltsfreundlichkeit gewährleistet, dass die Velofahrenden sicher, komfortabel und sauber an ihr Ziel gelangen. Der Velofahrende ist im Vergleich zum Automobilisten den Wetterverhältnissen ganz besonders ausgesetzt. Zudem beeinflusst die Ausgestaltung der Linienführung und die Fahrbahnausbildung direkt die körperliche Beanspruchung und somit auch die Akzeptanz einer Veloverbindung. Entsprechend kommt der Qualität der Linienführung und des Belags von Veloverbindungen eine überragende Bedeutung zu. Im konkreten Einzelfall wird aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen und allfällig vorhandener Schutzinventare geprüft, ob ein geplanter Radweg ein sensibles Gebiet durchquert. Im Sinne einer Güterabwägung wird gegebenenfalls entschieden, ob von der Forderung nach einem Hartbelag aufgrund eidgenössischer oder kantonaler Gesetzesbestimmungen abgewichen werden muss.

Die Einhaltung der massgeblichen Radwegbreiten ist für die Sicherheit der Wegbenutzer bei den aktuell zunehmenden Lenkerbreiten und Fahrgeschwindigkeiten mit E-Bikes von grosser Bedeutung. Die entsprechenden Vorgaben des künftigen Sachplans Velo bewegen sich bereits an den unteren Grenzen der Wegbreiten, wie sie von den einschlägigen technischen Normen gefordert werden.

Bei dem von der Regierung kürzlich genehmigten Radweg Chur – Trimmis (Beschluss vom 6. November 2018, Prot. Nr. 841) stellten sich die Fragen bezüglich Radwegbreite und Wegoberflächenbeschaffenheit in sensiblen Geländebereichen beispielhaft. Im Gespräch mit Fachstellen konnten Lösungen gefunden werden, welche einen akzeptablen Kompromiss zwischen Alltagstauglichkeit und Umweltsanliegen darstellen. So wird im Waldbereich ein Bindemittel auf die Tragdeckschicht (Hartbelag) aufgetragen und mit einer Gesteinskörnung abgestreut. Der Radweg tritt damit als Kiesstrasse in Erscheinung, stellt aber dennoch die geforderte Nachhaltigkeit und Ebenheit sicher. Im vorliegenden Wegabschnitt erscheint dies verhältnismässig. Teil des Genehmigungsbeschlusses ist ein Auftrag an das Tiefbauamt Graubünden als Fachstelle Langsamverkehr, die Velo-Alltagstauglichkeit dieser Oberfläche nach einem Betriebsjahr auszuwerten (Monitoring hinsichtlich Nachhaltigkeit und Frequenzen). Aus den Erfahrungen beim Unterhalt und der Nutzung können Erkenntnisse für künftige Projekte gewonnen werden.

Die zur Auswahl stehenden Materialien und Beläge im Wegbau sind bekannt und werden entsprechend den konkreten Anforderungen eingesetzt. Einen von einem konkreten Radwegprojekt losgelösten Auftrag für eine Belags-Neuentwicklung erachtet die Regierung weder als erforderlich noch als zielführend. Im Sinne der dargelegten Überlegungen ist dem Auftrag mit der Auswertung der Erfahrungen beim Radwegprojekt Chur – Trimmis bereits genüge getan.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt die Regierung dem Grossen Rat, den vorliegenden Auftrag abzulehnen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Der Kanzleidirektor:

Dr. Mario Cavigelli

Daniel Spadin

Incumbensa Deplazes (Cuira) concernent cuvridas innovativas per il traffic betg motorisà

Colliaziuns directas e d'ina buna qualitat per il traffic betg motorisà promovan da midar da l'auto al velo. Quai è fitg ludaivel e duai vegnir promovì.

Per che las vias da velo sajan attractivas per las ciclistas ed ils ciclists, ston ellas avair ina tscherta qualitat en quai che concerna la construcziun. Quai è chapaivel. Tuttina na dastga il confort betg vegnir augmentà sin donn e custs da la natira.

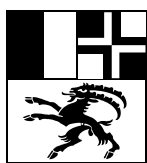
Sch'i vegnan construidas novas vias da velo, vegnan planisads e construids adina dapli trajects cun asphalt, schizunt trajects che sa chattan en il guaud. Las vias da velo cun cuvrida dira che han ina ladezza da 2 fin 3 meters disturban il maletg da la cuntrada e fan donn al sistem ecologic.

Perquai duessi, sche pussaivel, vegnir desistì d'asfaltar vials da velo en territoris sensibels sco guauds, prads sitgs e.u.v. Per garantir l'attractivitat dals trajects dovri cuvridas alternativas che sa cumportan cun la natira.

Las sutsegnadras ed ils sutsegnaders vulan intimar da sviluppar cuvridas alternativas ed incumbenseschan la regenza d'incaricar la Scola auta da tecnica ed economia (SATE) a Cuira da sviluppar per las colliaziuns dal traffic betg motorisà ina cuvrida innovativa che sa cumporta cun la natira, e quai en collavuraziun cun ulteriuras instituziuns e federaziuns, sco p.ex. l'institut federal da controlla da material e da perscrutaziun (EMPA), la societad svizra dals inschigners ed architects (SIA) u l'uffizi federal da vias (UVIAS).

Cuira, ils 25 d'october 2018

Deplazes (Cuira), Schwärzel, Atanes, Baselgia-Brunner, Buchli-Mannhart, Cahenzli-Philipp, Casty, Degiacomi, Della Cà, Gasser, Grass, Hofmann, Horrer, Kappeler, Kunfermann, Locher Benguerel, Müller (Favugn), Noi-Togni, Perl, Preisig, Rettich, Rutishauser, Thöny, von Ballmoos, Wilhelm, Spadarotto



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

11 da december 2018

13 da december 2018

942

Incumbensa Deplazes (Cuir)

concernent cuvidas innovativas per il traffic betg motorisà

Resposta da la regenza

L'utilisaziun dal velo sco med da transport ecologic, favuraivel e saun gioga ina rolla adina pli impurtanta en il traffic local dad oz. Dal success dal velo electric che crescha ad in crescher resultan er novas schanzas per questa furma da mobilitad. Decisiva per l'acceptanza dal velo è la concepziun da l'infrastructura stradala. Sco preschentà en il plan sectorial futur Velo dal chantun vegni differenzià tranter il traffic da velo da temp liber inclusiv velo da muntogna ed il traffic da velo quotidian. L'infrastructura stradala per il traffic da velo quotidian sco er ses mantegniment funcziunal ston esser concepids uschia ch'il velo po vegnir duvrà – da princip independentamain da l'aura respectiva cun plievgia e naiv – per ils basegns da mobilitad quotidians per ir a lavurar, per ir a far cumissiuns u per ir a scola.

Analogamain a la construcziun da vias vegn per regla duvrada tenor la pratica nazionala ed internaziunala – uschia per exempel en il manual actual "Planisaziun da rutas da velo" da l'uffizi federal da vias UVIAS – ina cuvida dira d'asfalt da bitum u da betun per vias da velo dal traffic da velo quotidian. Mo ina tala cuvida dira cun in resistenza correspundentamain minima per las rodas ch'è simpla da mantegnair a lunga vista garantescha che las ciclistas ed ils ciclists arrivin bain, en moda confortabla e netta a lur destinaziun. La ciclista u il ciclist è – auter che l'automobilista u l'automobilist – exponì fitg ferm a las relaziuns da l'aura. Ultra da quai influenzeschan il trassé e la structura dal vial directamain la prestaziun corporala ed uschia er l'acceptanza d'ina colliaziun da velo. Correspundentamain ha la qualitad dal trassé e da la cuvida da colliaziuns da velo ina fitg gronda impurtanza. En il cas singul concret vegni examinà sin basa da las cundiziuns generalas legalas e d'eventuals inventaris da protecziun, sch'ina via da velo planisada traversa in territori sensibel. En il senn d'ina ponderaziun dals interess vegni eventualmain decidì, sch'i sto vegnir divergià da la pretensiun da las disposiziuns legalas federalas e chantunalas che pretendan ina cuvida dira.

Igl è da gronda impurtanza per la segirezza da las personas che dovran las vias da velo che las ladezzas decisivas da las vias da velo vegnian observadas, e quai en spezial pervia dals timuns che daventan adina pli lads e pervia da las sveltezzas dals velos electric. Las prescripziuns correspundentas dal plan sectorial futur Velo sa chattan gia al cunfin sut da las ladezzas da las vias da velo, sco ch'ellas vegnan pretendidas da las normas tecnicas respectivas.

En cas da la via da velo Cuira – Trimmis, ch'è vegnida approvada dacurt da la regenza (conclus dals 6 da november 2018, prot. nr. 841), è per exempel sa tschentada la dumonda davart la ladezza da la via da velo e davart la structura da la surfatscha en territoris sensibels. En il discurs cun posts spezialisads han pudì vegnir chattadas soluziuns ch'èn in cumpromiss acceptabel tranter la funcziunalitad quotidiana ed ils interess da l'ambient. Uschia vegn la cuvrida dira surtratga en il sector dal gaud cun ina sostanza lianta, sin la quala vegn sternì sablun grop. Uschia ha la via da velos l'apparientscha d'ina via champestra, ma garantescha tuttina la durabilitad e la planivitat pretendida. Per il traject da via en discussiun para quai dad esser raschunaivel. Ina part dal conclus d'approvaziun è l'incumbensa a l'uffizi da construcziun bassa dal Grischun d'evaluar, sco post spezialisà per il traffic betg motorisà, la funcziunalitad quotidiana per velos da questa surfatscha suenter in onn da gestiun (monitoring areguard la durabilitad ed areguard las frequenzas). Da las experientschas concernent il mantegniment e concernent l'utilisaziun pon vegnir gudagnadas enconuschientschas per projects futurs.

Ils materials e las cuvridas che pon vegnir tschernids en la construcziun da vias èn enconuschents e vegnan duvrads tenor las pretensiuns concretas. Ina incumbensa da sviluppar da nov ina cuvrida, senza che quella haja in connex cun in project concret d'ina via da velo, na resguarda la regenza ni sco necessaria ni sco cunvegnenta. En il senn da las ponderaziuns preschentadas resguarda l'evaluaziun da las experientschas dal project da via da velo Cuira – Trimmis gia bain avunda l'incumbensa.

Sa basond sin questas explicaziuns propona la regenza al cussegl grond da refusar questa incumbensa.



En num da la regenza

Il president:

Il chancelier:

Dr. Mario Cavigelli

Daniel Spadin

Incarico Deplazes (Coira) concernente le pavimentazioni innovative per il traffico lento

Collegamenti diretti e ben realizzati destinati al traffico lento favoriscono il passaggio dall'automobile alla bicicletta, fatto lodevole e che deve essere favorito.

Affinché i percorsi ciclabili diventino attrattivi per i ciclisti devono presentare un determinato standard di costruzione. Questo fatto è comprensibile, ciononostante il comfort non deve andare a scapito della natura.

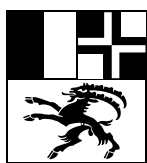
Quando vengono realizzate nuove piste ciclabili, sempre più spesso si pianificano e realizzano tratte in asfalto, addirittura in settori che attraversano il bosco. Le piste ciclabili pavimentate, larghe da 2 a 3 metri, alterano la caratteristica del paesaggio e arrecano pregiudizio all'ecosistema.

Si dovrebbe perciò rinunciare ad asfaltare percorsi ciclabili che si trovano in aree sensibili come boschi, prati secchi, ecc. Al fine di garantire l'attrattiva dei percorsi sono necessarie pavimentazioni alternative ed ecocompatibili.

Le firmatarie e i firmatari intendono dare un impulso allo sviluppo di pavimentazioni innovative e invitano il Governo a conferire all'UTE di Coira un incarico finalizzato allo sviluppo di una pavimentazione innovativa ed ecocompatibile per collegamenti del traffico lento, in collaborazione con altre istituzioni e federazioni, come ad es. l'EMPA, la SIA o l'USTRA.

Coira, 25 ottobre 2018

Deplazes (Coira), Schwärzel, Atanes, Baselgia-Brunner, Buchli-Mannhart, Cahenzli-Philipp, Casty, Degiacomi, Della Cà, Gasser, Grass, Hofmann, Horrer, Kappeler, Kunfermann, Locher Benguerel, Müller (Felsberg), Noi-Togni, Perl, Preisig, Rettich, Rutishauser, Thöny, von Ballmoos, Wilhelm, Spadarotto



Seduta del

11 dicembre 2018

Comunicata il

13 dicembre 2018

Protocollo n.

942

Incarico Deplazes (Coira)

concernente le pavimentazioni innovative per il traffico lento

Risposta del Governo

Nell'odierno traffico di prossimità, l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, economico e sano acquisisce sempre maggiore importanza. Il rapido aumento del numero delle biciclette elettriche comporta nuove opportunità anche per questa forma di mobilità. Affinché la bicicletta trovi accettazione è determinante la configurazione dell'infrastruttura dei percorsi. Come spiegato nel futuro piano settoriale percorsi ciclabili, si distingue tra traffico ciclistico del tempo libero, inclusa la mountain bike, e il traffico ciclistico quotidiano. I percorsi per il traffico ciclistico quotidiano nonché la loro manutenzione d'esercizio devono essere organizzati in modo tale che la bicicletta possa essere utilizzata per le esigenze di mobilità quotidiane, come ad esempio per coprire la tratta per recarsi al lavoro, per fare acquisti o per recarsi a scuola, in linea di principio in modo indipendente da condizioni meteorologiche di pioggia o neve.

Analogamente a quanto vale per la costruzione di strade in conformità alla prassi nazionale e internazionale (si veda ad esempio il recente manuale dell'Ufficio federale delle strade "Pianificazione di percorsi ciclabili") di norma un rivestimento duro in asfalto bituminoso o in cemento è indispensabile per la mobilità ciclistica quotidiana. Solo un rivestimento duro di questo tipo con conseguente riduzione dell'attrito e una facilità di manutenzione a lungo termine garantisce che i ciclisti raggiungano la destinazione in modo sicuro, confortevole e pulito. Rispetto agli automobilisti, i ciclisti sono particolarmente esposti alle condizioni meteorologiche. Inoltre la configurazione del tracciato e la conformazione della carreggiata influiscono direttamente sulla sollecitazione del fisico e quindi anche sull'accettazione di un collegamento ciclistico. Di conseguenza, la qualità del tracciato e il rivestimento di collegamenti ciclistici riveste particolare importanza. Nel singolo caso concreto, sulla base delle condizioni quadro previste dalla legge e di eventuali inventari di protezione, occorre verificare se una pista ciclabile progettata attraversi un'area sensibile. Ai sensi di una ponderazione degli interessi si decide eventualmente se sia

necessario rinunciare alla richiesta di un rivestimento duro sulla base di disposizioni legislative federali o cantonali.

In considerazione dell'aumento della larghezza dei manubri e dell'aumento della velocità dovuto alle e-bike, il rispetto delle larghezze determinanti delle piste ciclabili è di grande importanza per la sicurezza degli utenti del percorso. Per quanto riguarda la larghezza, le corrispondenti direttive del futuro piano settoriale percorsi ciclabili si collocano già al limite inferiore richiesto dalle norme tecniche in materia.

Nel caso del percorso ciclabile Coira-Trimmis approvato di recente dal Governo (decreto del 6 novembre 2018, prot. n. 841), le questioni relative alla larghezza del percorso e alla conformazione della sua superficie in settori sensibili si sono presentate in modo esemplare. Il dialogo con i servizi specializzati ha permesso di trovare soluzioni che rappresentano un compromesso accettabile tra idoneità all'uso quotidiano ed esigenze ambientali. Nel tratto che attraversa il bosco, sulla copertura portante (rivestimento duro) sarà applicato un legante sul quale poi sarà sparso dell'aggregato. La pista ciclabile ha così l'aspetto di una strada in ghiaia, garantisce tuttavia comunque la durevolezza e la regolarità richieste. Ciò appare proporzionato con riferimento alla tratta in oggetto. Il decreto d'approvazione comprende anche l'incarico di analizzare l'idoneità di questa superficie per il traffico ciclistico quotidiano dopo un anno di esercizio (monitoraggio di durevolezza e frequenza di utilizzo) conferito all'Ufficio tecnico dei Grigioni quale Servizio per il traffico non motorizzato. Dalle esperienze maturate in relazione alla manutenzione e all'utilizzo potranno essere acquisite conoscenze applicabili a progetti futuri.

I materiali e i rivestimenti tra i quali scegliere per la realizzazione dei percorsi sono noti e vengono impiegati in base alle esigenze concrete. Il Governo non ritiene né necessario né opportuno conferire un incarico indipendente da un progetto concreto per lo sviluppo di un nuovo rivestimento. Ai sensi delle considerazioni esposte, l'incarico è già soddisfatto con l'analisi delle esperienze in relazione al progetto di percorso ciclabile Coira-Trimmis.

A seguito di quanto esposto, il Governo chiede al Gran Consiglio di respingere l'incarico in oggetto.



In nome del Governo

Il Presidente:

Dr. Mario Cavigelli

Il Cancelliere:

Daniel Spadin