

Plan sectorial Velo

Chantun Grischun



Revisiun 2024



Impressum

Revisiun dal Plan sectorial Velo 2024

Editurs
Departament d'infrastructura,
energia e mobilitad dal Grischun (DIEM)
Ringstrasse 10
7001 Cuira

Uffizi da construcziun bassa dal
Grischun (UCB)

Maletgs/graficas
Uffizi da construcziun bassa
dal Grischun
Maletg da la cuverta:
Peter Stirnimann, Cuira

Layout
Agentura Aufwind, Cuira

Translaziun
Servetsch da translaziuns,
chanzlia chantunala dal Grischun

Correctorat
Ladina Parli, Schiers

Ediziun
Digitala

Data
Schaner 2024

Abreviazions

CS	Collecziun sistematica dal dretg federal
DATEC	Departament federal per ambient, traffich, energia e comunicaziun
DES	Departament d'economia publica e fatgs socials
DIEM	Departament d'infrastructura, energia e mobilitad
EOZ	edifizis ordaifer la zona da construcziun
IFC	Inventari federal da las cuntradas e dals monuments natirals d'impurtanza naziunala
ISOS	Inventari federal dals lieus svizzers d'impurtanza naziunala degns da protecziun
IVS	Inventari federal da las vias da comunicaziun istoricas da la Svizra
LFC	Lescha da finanzas dal chantun Grischun (DG 710.100)
LPTGR	Lescha davart la planisaziun dal territori per il chantun Grischun (DG 801.100)
LTrP	Lescha davart il traffic public en il chantun Grischun (DG 872.100)
Lvias	Lescha davart las vias dal chantun Grischun (DG 807.100)
MTB	Mountainbike
MTQ	media dal traffic quotidian
ORT	Ordinaziun davart las reglas dal traffic sin via (CS 741.11)
OVias	Ordinaziun davart las vias dal chantun Grischun (DG 807.110)
PGA	plan general d'avertura
SIG	sistem d'infurmaziun geografica
SN	norma svizra
TbM	traffich betg motorisà
TIM	traffich individual motorisà
TP	traffich public
UCB	Uffizi da construcziun bassa dal Grischun
UST	Uffizi per il svilup dal territori
UVIAS	Uffizi federal da vias
VSS	Associaziun svizra da las spezialistas e dals spezialists per vias e per il traffich

Actualisaziun dal Plan sectorial Velo
sut www.langsamverkehr.gr.ch
> Rumantsch > Documentaziun

Cuntegn

	Prefaziun	5
1	Introducziun	6
1.1	Planisaziun sectoriala sco incumbensa legala	6
1.2	Situaziun da partenza	6
1.3	Planisaziun sectoriala e planisaziun dal territori	8
1.4	Noziuns	9
1.5	Planisaziun sectoriala – sfidas, finamiras e strategias	10
2	Plan sectorial Velo – princips	13
2.1	Intent	13
2.2	Cumponentas	13
2.3	Cuntegn	13
2.4	Adressats e vigur lianta	14
2.5	Cunfinaziun	14
2.6	Midadas	14
3	Rait chantunala da vias da velo	17
3.1	Traffich quotidian	18
3.2	Traffich da temp liber	21
3.3	Realisaziun da las raits	22
3.4	Survista da la rait dal traffic quotidian	23
3.5	Survista da la rait dal traffic da temp liber velo/velo da muntogna	24
4	Directivas da projectaziun	25
5	Cumpetenzas per la rait da vias da velo	26
5.1	Survista	26
5.2	Repartiziun da las incumbensas	26
6	Finanziaziun da la cumplettaziun da la rait da vias da velo	29
6.1	Tariffas da contribuziun	30
7	Procedura	31
7.1	Survista	31
7.2	Incumbensa cuminaivla traffich da velo quotidian	34
8	Basas legalas e specificas	37
9	Renviaments a basas giuridicas	38

Las agiuntas A e B vegnan actualisadas en furma digitala sin
www.langsamverkehr.gr.ch > Rumantsch > Documentaziun.

Agiunta A
Directiva da projectaziun
Traffich da velo quotidian

Agiunta B
Plan da la rait da vias da velo
actualisà, cun fegls da datas da las vischnancas 2019



**Preziada lectura, prezià lectur,
charas ciclistas e chars ciclists passionads**

Nunemblidaivels èn ils maletgs da l'onn 2020 durant la pandemia, cura che giuven e vegl, pitschen e grond ha prendì il velo ed explorà il chantun, gea l'entir pajais, sin duas rodas. Dapi lura prosperescha il velo fermamain. Ch'i saja per ir a la lavur, per ir a far cumissiuns en il vitg u en la citad, per ascender ina muntogna la saira suenter la lavur u per ir la dumengia cun ils uffants a la piazza da giugar: Il velo è fitg apprezia.

Uschia n'èsi betg sorprendent che ir cun velo e cun velo da muntogna tutga – gist suenter il viandar (63%) – tar las disciplinas da sport preferidas da las Grischunas e dals Grischuns. Tenor il studi da sport actual da graubündenSPORT gievan – gia avant la pandemia – passa 56% cun velo. En l'entira Svizra importava la quota 50%, sco ch'il studi da sport da l'Uffizi federal da sport mussa. Tant sin plaun chantunal sco er naziunal dastgasan questas cifras anc esser s'augmentadas ils ultims trais onns.

Quest boom sa mussa er a maun dals velos vendids. L'onn 2022 èn vegnids vendids passa 218 000 e-bikes en Svizra. Bunamain mintga segund velo vendì en noss pajais è in e-bike. Vitiers vegn la vendita da novs velos «normals» cun tracziun dals muscels: Var 265 000 velos da cursa, velos da citad, velos d'uffants e velo da muntogna han chattà l'onn passà en l'entira Svizra ina nova possessura u in nov possessur.

Sco scheffa dal Departament d'infrastructura, energia e mobilitad ma legrel jau, ch'il Post specialisà per il traffic betg motorisà è domicilià en mes departament. Gia il fanadur 2019 ha il chantun Grischun relaschà il Plan sectorial Velo ed uschia stgaffi basas planisatoricas prospectivas per promover ina rait coerenta da colliaziuns da velo e da rutas da velo da muntogna. Bundant trais onns hai ussa durà, fin che la nova Lescha federala davart las vias ciclablas ha obligà ils chantuns da far ina tala planisaziun e da realisar raits da vias da velo per il traffic quotidian e da temp liber.

Cun la revisiun parziala da l'Ordinaziun davart las vias, ch'è entrada en vigur il 1. da zercladur 2023, ha la Regenza stgaffi ina basa per pudair conceder contribuziuns chantunalas pli autas. Tant vias da velo dal traffic quotidian sco er dal traffic da temp liber survegnan uschia in sustegn finanziel pli grond. Il Plan sectorial Velo è vegnì adattà correspondentamain (chapitel 6). Plinavant mussan differents schemas, co ch'il chantun s'engascha tar la planisaziun da la «rait da vias da velo dal traffic quotidian» e co ch'el po sustegnair la projectaziun e la construcziun da questa rait per incumbensa da las vischnancas (chapitel 7). Ina basa impurtanta per ina rait da vias da velo cumpletta ed attractiva en noss chantun.

Ussa As giavisch jau ina buna lectura dal Plan sectorial Velo revedi. Ma anc bler dapli: Bler plaschair cun suar e filar sin il velo. Gia Ernest Hemingway aveva ditg ina giada: «Cun ir cun velo emprendan ins il meglier las conturas d'in pajais, perquai ch'ins sto suar da las collinas si e puspè filar engiu.»

Cussegliera guvernativa dr. Carmelia Maissen
Scheffa dal Departament d'infrastructura,
energia e mobilitad

Cuira, schaner 2024

1 Introducziun

1.1 Planisaziun sectoriala sco incumbensa legala

La Lescha federala davart las vias ciclablas, ch'è entrada en vigur il 1. da schaner 2023 (chapitel 8 [7]), oblighescha ils chantuns da planisar e da realisar raits da vias da velo per il traffic quotidian e da temp liber. Ultra da quai fixescha la Lescha federala davart las vias ciclablas principals che ston vegnir resguardads cun planisar, construir e mantegnair questas raits. Per elavurar ils plans da la rait vegn concedì als chantuns in termin fin l'onn 2027. Sco post spezialisà per il traffic betg motorisà¹ procura il UCB, che las prescripziuns legalas vegnian ademplidas.

Il chantun Grischun regla las cumpetenzas e las incumbensas en connex cun il traffic betg motorisà en la Lescha chantunala davart las vias (LVias) [9] ed en l'ordinaziun appartegnenta (Ordinaziun davart las vias, OVias) [10]².

La Regenza ha vesì gia baud l'impurtanza creschenta dal traffic da velo. Gia l'onn 2015, en sia missiva tar la revisiun parziala da la Lescha chantunala davart las vias, è ella stada da l'avis ch'il «giavisch da dar dapli paisa al traffic da velo en vista a sia impurtanza per il chantun» saja «persvadent» (missiva carnet nr. 16/2014–2015, p. 929).

Correspondentamain è vegnida prescritta en la revisiun parziala da l'Ordinaziun davart las vias, ch'è entrada en vigur il 1. da schaner 2016, ina planisaziun sectoriala per la rait da vias da velo:

Art. 5 OVias Traffic betg motorisà

1. plans sectorials da las raits da sendas da viandar e da velo

¹ Las raits da sendas da viandar e da velo vegnan determinadas en plans sectorials che sa basan sin in concept da raits dal departament. Ils plans sectorials vegnan approvads, controllads periodicamain e, sche necessari, adattads tras la Regenza.

² Sco post spezialisà procura l'Uffizi da construcziun bassa ch'ils plans sectorials vegnian actualisads permanentamain. Plinavant relascha ella directives tecnicas per la construcziun e per la signalisaziun da las vias dal traffic betg motorisà.

Cun il conclus dals 2 da fanadur 2019 (prot. nr. 502/2019) ha la Regenza approvà il Plan sectorial Velo dal chantun Grischun. Sin fundament d'ina intervenziun parlamentara acceptada dal Cussegl grond e lura sin basa d'ina revisiun parziala da l'Ordinaziun davart las vias, è il Plan sectorial vegnì revedì l'onn 2023 (en spezial chapitel 1.2.2 sco er chapitel 5, 6 e 7).

1.2 Situaziun da partenza

1.2.1 Cumpetenza per la rait da vias da velo

La projectaziun, la construcziun ed il mantegniement da las vias da velo èn incumbensas da las vischnancas. Il chantun cusseglia, coordinescha e po pajar contribuziuns. Questas fixaziuns sa basan gia sin la Lescha davart las vias da l'onn 1985 e vegnan confermadadas er en la revisiun parziala da la Lescha chantunala davart las vias, ch'è entrada en vigur il 1. da schaner 2016.

Art. 6 LVias Traffic betg motorisà

- ¹ Il traffic betg motorisà cumpiglia spezialmain il traffic da pedunas e da peduns ed il viandar, il traffic da velo sco er l'avanzament cun urdains sumegliants a vehichels.
- ² La Regenza fixescha las raits da vias e sendas en collavuraziun cun las vischnancas e las regiuns.
- ³ Las vischnancas projecteschan, construeschan e mantegnan ils stabiliments cun reserva da las obligaziuns chantunalas. L'Uffizi da construcziun bassa coordinescha la planisaziun, la construcziun e la signalisaziun.
- ⁴ En cas da stabiliments per lung da las vias chantunalas che servan a distgargiar quellas,

po il chantun surpigliar la funcziun da patrun da construcziun.

⁵ Las vischnancas procuran ch'ils stabiliments possian vegnir utilisads senza privel e che l'access public saja segirà giuridicamain.

⁶ Per ils interess dal traffic betg motorisà pon il chantun e las vischnancas engaschar organisaziuns privatas spezialisadas e delegar a quellas singulas incumbensas cun in contract.

per realisar e per mantegnair lur signalisaziun (senza passapes);

² La Regenza fixescha l'atezza da las contribuziuns, resguardond ils interess dal chantun e da las vischnancas.

³ Sche l'interess dal chantun vi da la realisaziun dal stabiliment predominescha, po la Regenza augmentar adequatamain las contribuziuns tenor l'alineia 1.

La graduaziun vertenta tenor la forza finanziaria da las vischnancas è crudada davent. L'Ordinaziun davart las vias ch'è medemamain vegnida revedida parzialmain, fascheva la differenza tranter stabiliments dal traffic quotidian e stabiliments dal traffic da temp liber, mintgamai cun in tschert rom da contribuziuns.

En la resposta dals 27 d'october 2021 ad ina intervenziun dal Cussegl grond, prot. nr. 930/2021, ha la Regenza renconuschì l'impurtanza urgenta dal traffic da velo quotidian ed è sa declerada pronta d'exaurir il rom da contribuziuns prescrit sco er d'introducir ina tariffa da contribuziun unitara. Plinavant ha ella menziunà, ch'ils custs per planisar la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian vegnian surpigliads cumplainamain dal chantun. Il Cussegl grond ha acceptà l'intervenziun en il senn da la proposta da la Regenza (conclus dal Cussegl grond dals 8 da december 2021).

Cun la revisiun parziala da l'Ordinaziun davart las vias dal 1. da zercladur 2023, prot. nr. 429/2023, èn vegnids realisads ils conclus finansials da la Regenza³. Plinavant ha la Regenza decidì da porscher in sustegn finanziel pli grond tant per las vias da velo dal traffic da temp liber sco er per las sendas da viandar. En la revisiun da l'Ordinaziun davart las vias èn ils roms da contribuziuns che valevan fin lura, vegnids exaurids per quest intent er per quests dus tips da stabiliments⁴.

Art. 31 OVias Contribuziuns chantunalas

1. per stabiliments dal traffic betg motorisà
- ^{1 bis} Als custs imputabels da projectaziun, d'acquist da terren e da construcziun da novas vias da velo e da sendas da viandar che correspundan a las directives chantunalas ed a las raits da vias, che han ina impurtanza chantunala e che survegnan il consentiment dal chantun, pon vegnir pajadas las suandantas contribuziuns:

1.2.2 Finanziaziun da la rait da vias da velo

Dapi la Lescha davart las vias da l'onn 1985 po il chantun pajar contribuziuns per promover la construcziun da l'infrastructura per il traffic da velo, sche quella serva a distgargiar las vias chantunalas. En il senn da questa promoziun ha la Regenza augmentà il schaner 1991 la tariffa da contribuziun maximala da 20 sin 50%. Cun il Concept da vias da velo ch'è lura vegnì elavurà l'onn 1994, ha la Regenza fixà en detagl, tgenin dals trais stgalims da contribuziun da 30, 40 u 50% ch'è applitgabel sin basa dals criteris da giudicament per ina dumonda da contribuziun concreta.

En la revisiun totala da la Lescha davart las vias dal 1. da settember 2005 è vegnida abolida la cundiziun, tenor la quala las contribuziuns chantunalas vegnan concedidas, sch'il stabiliment serva a distgargiar las vias chantunalas. Il medem mument è la tariffa da contribuziun vegnida auzada en la nova Ordinaziun davart las vias a 40 fin 60% en dependenza da la forza finanziaria da la vischnanca che fa la dumonda. Il Concept da vias da velo da l'onn 1994 ha perquai pers sia basa e n'è betg pli vegnì applitgà.

Cun la revisiun parziala da la Lescha davart las vias, ch'è entrada en vigur il 1. da schaner 2016, è la tariffa chantunala per contribuziuns a l'infrastructura per il traffic da velo vegnida reducida a maximalmain 50% dals custs imputabels. En cas d'in interess predominant dal chantun po la Regenza auzar las contribuziuns:

Art. 58 LVias Contribuziuns chantunalas

1. princip
- ¹ Il chantun po pajar contribuziuns da 5 fin 50% als custs imputabels: per construir stabiliments dal traffic betg motorisà sco er

- a) per vias da velo dal traffic quotidian:
 - 1. 50% per vias d'in interess chantunal,
 - 2. 80% per vias d'in interess chantunal predominant;
- b) per vias da velo dal traffic da temp liber sco er per sendas da viandar:
 - 1. 30% per vias d'in interess chantunal respectivamain 60%, sch'ellas servan a separar il traffic,
 - 2. 60% per vias d'in interess chantunal predominant.

1.3 Planisaziun sectoriala e planisaziun dal territori

Il Plan sectorial serva sco basa per il Plan directiv chantunal e concretisescha sias directives en il sectur da l'infrastructura chantunala da velo. Il Plan directiv chantunal è l'instrument directiv da la Regenza per il svilup dal territori dal chantun. La planisaziun directiva accordescha e coordinescha las pretensiuns d'utilisaziun e da protecziun ina cun l'autra e metta prioritads. Tranter las planisaziuns sectorialas e las activitads che han in effect sin il territori ha ella ina funcziun da coordinaziun. Tenor il Plan directiv chantunal sto il traffic da velo vegnir promovì en territoris urbans, en aglomeraziuns ed en territoris turistics. Per il traffic betg motorisà sto vegnir construida e mantegnida ina rait da vias attractivas e segiras. En il chapitel 6.5 dal Plan directiv (cf. chapitel 8 [12]) èn fixads ils suandants princips ch'èn relevants per il Plan sectorial Velo:

- Per augmentar la segirezza duain – nua che quai è pussaivel – vegnir separads ils differents meds da traffic, resguardond las frequenzas d'utilisaziun.
- Las raits da vias da velo duain vegnir colliadas cun l'ulteriura rait da traffic.
- Tar la realisaziun da novas colliaziuns duain las vischnancas vegnir sustegnidas finanzialmain e professiunalmain.

e da colliaziuns existentas ch'èn vegnidas integradas en la rait chantunala da vias da velo pervia da conflicts cun autras utilisaziuns (p.ex. cun il viandar). Il chantun sustegna ultra da quai la coordinaziun cun ils vischins. Las raits da vias da velo vegnan coordinadas sin plaun regional e transcunfinial (responsablada: regions).

La Confederaziun ed il chantun procuran che la rait chantunala da vias da velo saja coordinada cun las infrastructuras da velo en il perimeter da las vias naziunalas. Sche la rait chantunala da vias da velo tanghescha il perimeter da las vias naziunalas, sto vegnir fatga ina coordinaziun cun la Confederaziun (cf. chapitel 8 [17]).

Per coordinar il Plan sectorial cun ils instruments da la planisaziun dal territori èn decisivs ils process tenor il dretg da la planisaziun dal territori. Sch'il plan da la rait da vias da velo sto per exempel vegnir adattà pervia da determinaziuns ed adattaziuns en ils plans directivs ed en las planisaziuns d'utilisaziun, dat la Regenza – en sia decisiun d'approvaziun – ina incumbensa correspundenta al UCB⁵. La cumplettaziun dal Plan sectorial (midadas d'impurtanza secundara areguard il territori e la materia) è – tenor l'art. 5 al. 2 OVias – chausa dal UCB. Midadas dal plan da la rait da vias da velo pervia d'intervenziuns pli grondas en la rait chantunala da vias da velo (cf. chapitel 2.6.2) pon da l'autra vart chaschunar revisiuns da la planisaziun d'utilisaziun sco er da la planisaziun directiva regionala. En quest cas surdat la Regenza, en ses conclus, ina incarica correspundenta a la vischnanca (cf. chapitel 7.1.4).

Las mesiras dal traffic betg motorisà dals programs d'aglomeraziun vegnan medemamain resguardadas en il Plan sectorial. Cun ils programs d'aglomeraziun prendan il chantun e la Confederaziun en mira ina planisaziun coordinada dal traffic, da l'abitadi e da la cuntrada en territoris urbans. Ils cuntegns dal Plan sectorial ston da lur vart vegnir resguardads tar la realisaziun e tar l'ulteriur svilup dals programs d'aglomeraziun.

Tenor ils secturs da responsablada definids en il Plan directiv chantunal gida il chantun a sustegnair – en il rom dal Plan sectorial – cumplettaziuns da la rait che s'imponan ord vista chantunala u regiunala. Il medem vala per separar l'utilisaziun da rutas

1.4 Noziuns

Traffic da velo
Traffic quotidian: La noziun «traffic quotidian» cumpiglia l'entir traffic da velo che resulta durant il di. Dal traffic quotidian fan part ils viadis da lavur, da scolaziun e da cumpra, ma er ils viadis ad indrizs da temp liber (bogn cuvert, piazza da ballape e.u.v.). Ina colliaziun per il traffic da velo quotidian duai primamain pussibilitar «la via a la destinaziun».

Traffic da temp liber: La noziun «traffic da temp liber» cumpiglia il traffic da velo da temp liber che circulescha oravant tut sin las rutas existentas da La Svizra cun velo e da La Svizra cun velo da muntogna resp. sin la rait da vias (velos da cursa). Qua stat la «via sco destinaziun» en il center. La rait da temp liber duai perquai en emprima lingia esser attractiva en regard a la cuntrada (qualitad da l'ambient) ed esser confortabla (pauc traffic,

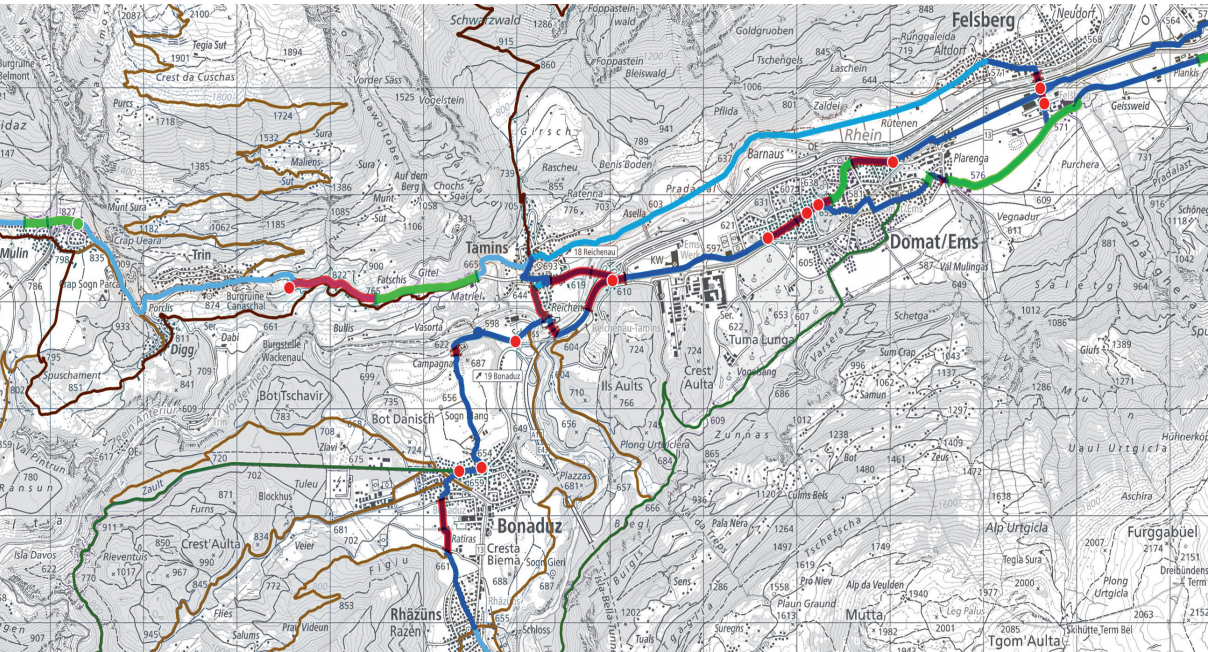
nagins lieus privlus). L'eveniment turistic en ina cuntrada da cultura intacta e la visita d'attracziuns stattan en il center.

Colliaziun: La noziun «colliaziun» vegn duvrada per il traffic quotidian.

Ruta: La noziun «ruta» vegn duvrada per il traffic da temp liber. Rutas da velo e da velo da muntogna èn en general signalisadas cumplettamain cun ina tavla da ruta.

Guardar en quest connex er l'illustraziun 2 dal chapitel 3.

Il traffic quotidian ed il traffic da temp liber han savens lieu sin las medemas colliaziuns e rutas. Per deliberar ina contribuziun è decisiva l'utilisaziun principala d'in traject resp. l'attribuziun d'in traject ad ina tscherta rait.



Illustraziun 1: Extract dal plan da la rait da vias da velo digital, cun indicaziuns davart il tip da rait, davart las flaviezzas e davart il stadi da la cumplettaziun

Infrastructura

Rait chantunala da vias da velo: La rait da basa e la rait complementara dal traffic quotidian e da temp liber furman ensemen la rait chantunala da vias da velo. Quella vegn preschentada en il plan chantunal da la rait da vias da velo (aggiunta B).

La rait chantunala da vias da velo è per regla en proprietad da las vischnancas⁶. Vials da velo sin vias chantunalas⁷ sco er colliaziuns e rutas che sa chattan sin vias chantunalas, pon medemamain esser ina part integrala da la rait chantunala da vias da velo.

Rait da basa: La rait da basa cumpiglia colliaziuns e rutas da velo ch'èn d'in interess chantunal predominant⁸.

Rait complementara: La rait complementara extenda la rait da basa. Ella cumpiglia colliaziuns e rutas da velo ch'èn d'in interess chantunal⁹.

Serrada da la rait: Serradas da la rait fan part da la rait complementara. Ellas collian singulas parts isoladas da la rait ad ina rait coerenta.

Raits communalas: Las raits communalas da vias da velo da las singulas vischnancas cuntegnan las colliaziuns che han in character fracziunal. Ellas na vegnan betg tractadas en il Plan sectorial Velo.

Vias da velo: Vias da velo èn las vias ch'èn destinadas per ciclistas e ciclists, ch'èn separadas dal vial cun mesiras architectonicas e ch'èn signalisadas correspudentamain¹⁰. En il rom dal Plan sectorial tutgan latiers er vias che servan a differents intents e ch'èn serradas per il traffic motorisà, sco vias champestras e vias da guaud.

Vials da velo: Vials da velo èn ils vials ch'èn destinads per ciclistas e ciclists e ch'èn normalmain marcads cun lingias melnas interruttas u excepziunalmain cun lingias melnas nuninterruttas¹¹.

Vias da velo: Sco vias da velo vegnan chapidas – en il rom da la legislaziun chantunala e dal Plan sectorial – las differentas concepziuns architectonicas da la rait da vias da velo, sco vias da velo, vials da velo e vias senza traffic motorisà.

Stabiliments per parcar velos: Stabiliments per parcar velos èn stabiliments publicamain accessibels pli gronds, ch'èn situads per lung da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian e che han ina impurtanza surordinada.

1.5 Planisaziun sectoriala – sfidas, finamiras e strategies

Sfidas e finamiras

Las sfidas centralas èn las suandantas:

- Per las ciclistas ed ils ciclists sto star a disposiziun ina rait attractiva, coerenta e segira. Questa purschida è la basa centrala per augmentar la cumpart dal traffic da velo vi dal traffic total.
- Cun planisar e cun realisar la rait da vias da velo sto vegnir dada in'attenziun speziala al sentiment da segirezza da la populaziun. Latiers tutga – abstrahà da la segirezza objectiva – er il sentiment da segirezza subjectiv. Cun infrastructuras che correspundan als basegns da las ciclistas e dals ciclists e cun trassés planisads cun quità èsi pussaivel d'augmentar marcantamain l'attractivitat e la segirezza da la rait da vias da velo. Oravant tut ciclistas e ciclists novs u ciclistas e ciclists cun damain experientscha prefereschan per regla vias pauc frequentadas.
- Grazia a la disponibladad pli gronda dad e-bikes d'aveni pli attractiv da duvrar il velo per distanzas pli lungas cun differenzas d'autezza pli grondas. En il futur stoi perquai vegnir fatg quint cun in'ulteriura creschientscha en quest sector da distanza. E-bikes duain da princip pudair duvrar la medema infrastruttura sco las ciclistas ed ils ciclists cun velos senza sustegn d'in motor. Da questa sfida sto il chantun tegnair quint cun formular las prescripziuns tecnicas.

- Ils spazis ch'èn necessari per cumplettar l'infrastructura da velo ston vegnir segirads. Quai en spezial cun resguardar l'integraziun da las vias da traffic, ch'è da prender en mira per stabiliments segirs areguard il traffic, sco er per exempel cun tegnair quint dal basegn da spazi per rutas da velo sveltas per pendularias e pendularis. Per la planisaziun èsi perquai necessari da reunir conscienziusamain ils interess da la segirezza stradala, dal princip da l'utilisaziun economica dal terren sco er dal schanetg da la natira e da la cuntrada.
- Perquai che las vischnancas èn – tenor l'art. 6 al. 3 LVias – responsablas per construir e per mantegnair la rait da vias da velo, sto la realisaziun d'ina rait d'interess chantunal vegnir promovida cun contribuziuns chantunalas pli autas.

Cun la planisaziun sectoriala vegnan persequitadas las suandantas finamiras:

- meglierar l'infrastructura, augmentar la segirezza per tut las participantas ed ils participants dal traffic ed augmentar l'attractivitat dal traffic da velo
- augmentar la cumpart dal traffic da velo vi da l'entir traffic quotidian e da temp liber
- impunder ils meds finanzials chantunals limitads cun s'orientar als resultats e cun graduar las contribuziuns tenor il potenzial d'ina colliaziun resp. ruta da velo.

Strategia per il traffic quotidian

In factur central per augmentar la cumpart dal traffic da velo è ina rait da vias da velo attractiva. Sa basond sin ina concepziun da la rait vegn sviluppada la **rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian**. Las colliaziuns da la rait da basa èn la pitga principala da questa rait da vias da velo. Ella vegn perfecziunada tras las colliaziuns da la rait complementara. Questa concepziun da la rait sa basa sin ina stimaziun dal potenzial dal traffic quotidian. Cun quella vegn erui il potenzial d'ina colliaziun per ciclistas e ciclists novs (cf. chapitel 3.1). Per las colliaziuns da la rait da basa e da la rait complementara vegnan ultra da quai eruidas las flaivlezzas e – sche quai è raschunaivel ord vista da la planisaziun – dads cussegls per eliminar talas.

La realisaziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian è da princip chaussa da las vischnancas¹² (cf. chapitel 5). En la resposta ad ina intervenziun parlamentara è il chantun dentant sa declerà pront da surpigliar l'egida per la planisaziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian, quai en collavuraziun ed en cunvegnientscha cun las vischnancas. Per incumbensa da las vischnancas pertutgadas surpiglia il chantun er l'egida per la projectaziun e per la construcziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian¹³ (cf. chapitel 5 e 7.2).

Plinavant po il chantun sa participar finanziaimain¹⁴ (cf. chapitel 6). L'autezza da questas contribuziuns chantunalas dependa da la stimaziun dal potenzial: per colliaziuns da la rait da basa vegnan pajadas contribuziuns pli autas (80% dals custs imputabels) che per talas da la rait complementara (50% dals custs imputabels)¹⁵.

Il chantun paja – cun auters plets – contribuziuns per il traffic quotidian là, nua ch'igl è avant maun in tschert potenzial da ciclistas e ciclists. Grazia a quest princip pon ils meds finanzials vegnir concentrads sin las colliaziuns ch'èn impurtantas per promover il traffic da velo.

Strategia per il traffic da temp liber

Cumplementarmain al traffic quotidian s'engascha il chantun per in ulteriur meglierament da las rutas da temp liber. Abstrahà dals effects positivs sin il turissem po er la populaziun indigena profitar d'ina buna **rait da vias da velo dal traffic da temp liber**. Cun duvrar il velo dapli en il temp liber, èsi pli probabel che quel vegnia duvrà er en il mintgadi. La rait da basa e la rait complementara dal traffic da temp liber han oz gia in bun standard e la gronda part da l'infrastructura ha ina buna qualitad – la classificaziun da las rutas sa basa sin la categorisaziun tenor SvizraMobila resp. tenor SN 640 829a (cf. chapitel 3.2). Per quests motivs ston la rait e l'infrastructura vegnir optimadas en il futur mo pli en tscherts puncts.

Sche parts da las vias vegnan duvradas tant da viandantas e viandants sco er da ciclistas e ciclists, datti savens conflicts. Las infrastructuras

da viandar e d'ir cun velo pon da princip vegnir duvradas da tuttas duas gruppas. En cas da conflicts d'utilisaziun sto però vegnir prendì en mira ina separaziun. La supportabilitad da l'utilisaziun vicendaivla sto vegnir examinada en il rom da la procedura da planisaziun (cf. posiziun «Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike» [1]).

La realisaziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic da temp liber è da princip chausa da las vischnancas¹⁶ (cf. chapitel 5). L'atezza da las contribuziuns chantunales dependa da l'appartegnientscha da la ruta respectiva a la rait da basa (60%) resp. a la rait complementara (30%)¹⁷ (cf. chapitel 6).

2 Plan sectorial Velo – principals

2.1 2.1 Intent

Il Plan sectorial Velo è l'instrument directiv da la Regenza per promover il traffic da velo. Il Plan sectorial è la basa per:

- fixar las contribuziuns chantunales per la rait chantunala da vias da velo e per sia signalisaziun
- las planisaziuns directivas regiunales e las planisaziuns d'utilisaziun localas
- elavurar la part dal traffic betg motorisà en il program da construcziun da vias
- laschar giuditgar dumondas da construcziun tras las vischnancas ed eventualmain tras l'Uffizi per il svilup dal territori

- Stabiliments per parcar velos, che fan part da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian, vegnan preschentads sco puncts.
- Trajects mancants u trajects che n'adempeschan betg las directivas da projectaziun da la rait da vias da velo dal traffic quotidian vegnan preschentads sco flaivlezzas.
- Las raits da vias da velo dals chantuns e dals pajais vischins che vegnan medemamain preschentadas, servan mo sco infurmaziun.
- La preschentaziun detagliada da la rait quotidiana da vias da velo vegn fatga vischnanca per vischnanca sin fegls da datas dal format A4.
- L'actualisaziun dal plan da la rait da vias da velo approvà da la Regenza vegn fatga sin il sistem chantunal d'infurmaziun geografica (SIG) che po vegnir consultà en l'internet.

2.2 Cumponentas

Il Plan sectorial Velo consista dals suandants conclus:

Part dal text

- (qua avant maun)

Directiva da projectaziun

Traffic da velo quotidian (aggiunta A)

- Cuntegna las premissas architectonicas ch'èn d'observar per survegnir contribuziuns.

Plan da la rait da vias da velo (aggiunta B)

- Preschenta exactamain las colliaziuns e las rutas da la rait chantunala da vias da velo. Per betg surchargiar la preschentaziun sin la charta vegni renunzià da preschentar la rait da temp liber per velos da cursa, perquai che quella è identica cun la rait da vias.

2.3 Cuntegn

Il Plan sectorial:

- definescha ils principals per planisar, projectar e construir colliaziuns e rutas chantunales da velo
- fixescha la metodica per sviluppar la rait da basa e la rait complementara dal traffic quotidian
- definescha la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian e da temp liber
- fixescha il mecanissem da finanziaziun per la rait da basa e per la rait complementara dal traffic quotidian e da temp liber
- precisascha las proceduras per reveder, adattar e cumpletar il Plan sectorial

2.4 Adressats e vigur lianta

Il Plan sectorial sa drizza a las vischnancas, a las regiuns ed als uffizis chantunals.

La vigur lianta per las autoritads è fixada sco suonda:

Part dal text
Cuntegns marcads cun grisch

- Plan da la rait da vias da velo, trassé**
- Per incumbensas chantunalas e per deliberaziuns chantunalas da contribuziuns
 - Per planisaziuns directives regiunalas e per planisaziuns d'utilisaziun subvenziunablas

- Directiva da projectaziun**
- Per incumbensas chantunalas e per deliberaziuns chantunalas da contribuziuns
 - Per projects regiunals e communal subvenziunabels

Ils ulteriurs cuntegns han character infurmativ. Quai vala en spezial per las flaivlezzas da la rait da vias da velo dal traffic quotidian, inclusiv ils cussegls per eliminar talas, sco quai ch'igl è descrit sin ils fegls da datas che sa refereschon a las vischnancas.

2.5 Cunfinaziun

- Ils suandants cuntegns na vegnan betg tractads dal Plan sectorial Velo:
- Trassés da las raits communalas da vias da velo. En il rom da lur autonomia communal pon las vischnancas fixar libramain colliaziuns e rutas communalas e puramain fracziunalas. Il medem vala per rutas e colliaziuns interfracziunalas, nun ch'ellas vegnian sustegnidas cun contribuziuns chantunalas (cf. chapitel 2.4).

- Lieus da parcadis da velos, da staziuns da velos, da stabiliments da bike and ride e da staziuns da chargiar, nun ch'i sa tractia da stabiliments per parcar velos tenor il chapitel 1.4. Sa basond sin la Lescha davart il traffic public en il chantun Grischun (LTrP) po il chantun dentant pajar contribuziuns per la construcziun da stabiliments da bike and ride a/sper staziuns da viafier¹⁸.

2.6 Midadas

Tenor l'art. 5 al. 1 OVias vegnan ils plans sectorials examinads periodicamain da la Regenza ed adattads sche necessari. Sco post spezialisà per il traffic betg motorisà sto il UCB¹⁹ procurar per la cumplettaziun e per l'actualisaziun permanenta²⁰.

En cas da midadas da las relaziuns, d'incumbensas novas u d'eventualas meglras soluziuns ston la part dal text dal Plan sectorial e la directiva da projectaziun vegnir examinadas e, sche necessari, vegnir adattadas. Il plan da la rait da vias da velo (aggiunta B) po vegnir actualisà en cas da basegn.

Qua sutvart vegnan mussadas las differentas furmas da las midadas.

2.6.1 Examinaziun periodica

Il Plan sectorial Velo vegn examinà periodicamain tras il UCB ed en coordinaziun cun ils plans direttivs regiunals.

Silsuenter vegn la Regenza infurmada davart ils resultats da l'examinaziun, nun ch'il Plan sectorial stoppia tuttavia vegnir adattà (cf. chapitel 2.6.2).

2.6.2 Adattaziun da las raits

In'adattaziun da las raits da vias da velo dal Plan sectorial, inclusiv stabiliments per parcar velos, premetta per regla ina procedura d'exposiziun en il rom d'ina planisaziun directiva regionala u d'ina planisaziun d'utilisaziun communal sco er in conclus da la Regenza²¹.

Ina tala adattaziun sto d'ina vart vegnir fatga, ina planisaziun betg specifica per velos tanghescha inscripziuns dal Plan sectorial. Sch'il Plan sectorial sto per exempel vegnir adattà pervia da determinaziuns ed adattaziuns en ils plans direttivs ed en las planisaziuns d'utilisaziun, dat la Regenza en sia decisiun d'approvaziun ina incumbensa correspudenta al UCB.

- Da l'autra vart po in'adattaziun dal Plan sectorial esser necessaria pervia d'intervenziuns pli grondas en la rait chantunala da vias da velo areguard il territori u la materia. Talas intervenziuns ston vegnir sutmessas ordavant al UCB²². Sco intervenziuns en la rait chantunala da vias da velo valan²³:
- admissiun, aboliziun u spustament da trajects
 - midadas d'utilisaziun essenzialas
 - montar e midar la signalisaziun
 - edifizis, stabiliments e mesiras che disturban l'utilisaziun per pli ditg

Tgi che chaschuna l'intervenziun, sto per regola prestar ina compensaziun²⁴. L'obligaziun da compensaziun vegn dentant applitgada mo, sche l'intervenziun chaschuna in pegiurament da la rait da vias da velo (p.ex. ina reducziun da l'attractivitat u da la segirezza)²⁵.

2.6.3 Cumplettaziun da las raits

La cumplettaziun cuntinuanta dal Plan sectorial Velo (actualisaziun d'intervenziuns minimalas en la rait chantunala da vias da velo; midadas d'impurtanza secundara areguard il territori e la materia) è chausa dal UCB. Il UCB sto dar ses consentiment a talas intervenziuns (cf. noziun sut il chapitel 2.6.2) e po colliar sia disposiziun cun cundiziuns e pretenziuns²⁶.

Er talas intervenziuns minimalas en la rait chantunala da vias da velo ston vegnir sutmessas ordavant al UCB. Las intervenziuns ston per regola vegnir compensadas tras la chaschunadra u il chaschunader²⁷. Questa obligaziun da compensaziun vegn applitgada mo, sche l'intervenziun chaschuna in pegiurament da la rait da vias da velo (p.ex. ina reducziun da l'attractivitat u da la segirezza).

2.6.4 Actualisaziun

Tut ils cuntegns che n'èn betg liants per las autoritads pon vegnir midads senza procedura. Talas midadas vegnan designadas sco actualisaziun dal Plan sectorial.

Il UCB è responsabel per actualisar il Plan sectorial Velo.

2.6.5 **Survista**

Las proceduras e las cumpetenzas vegnan decleradas en la tabella qua sutvart.

Gener da la midada	Procedura	Cumpeten-za
Examinaziun totala periodica	Nagina procedura formala, ma ev. audiziun da persunas pertutgadas	Regenza
Adattaziun dal plan da la rait da vias da velo	Procedura d'exposiziun, per regla en il rom da la planisaziun directiva e da la planisaziun d'utilisaziun	Regenza
Cumplettaziun dal plan da la rait da vias da velo	Nagina procedura formala, ma ev. audiziun da persunas pertutgadas	UCB
Actualisaziun	Nagina procedura formala	UCB

Tabella 1: Procedura da midada: gener e cumpetenzas

2.6.6 **Controlling e rapportaziun**

En il rom dal program da construcziun da vias infurmescha il UCB davart il stadi e davart il svilup dal traffic da velo e da sia infrastruttura en il chantun.

L'eliminaziun da las flaivlezzas tenor il plan da la rait da vias da velo grazia a la realisaziun da novs stabiliments e da cumplettaziuns, vegn actualisada en il plan da la rait da vias da velo.

2.6.7 **Collavuraziun ed audiziun**

Las vischnancas e las regiuns èn las partenarias las pli impurtantas per il chantun, sch'i sa tracta da midar il Plan sectorial. Ultra da quai collavura il chantun cun differentas organisaziuns privatas, sco per exempel Pro Velo Grischun e SvizraMobila.

Il UCB è il post responsabel per elavurar, controllar, adattar, cumplettrar ed actualisar il Plan sectorial. Sch'ina autoritad constatescha ch'ina planisaziun tanghescha ils cuntegns dal Plan sectorial, contactescha ella il UCB. Cun adattar e cun cumplettrar il Plan sectorial resguarda il UCB ils interess da las regiuns, da las vischnancas e da la populaziun. Ils interess vegnan integrads en il Plan sectorial en il rom d'ina audiziun.

Davart dumondas che resultan en il rom da la planisaziun directiva e da la planisaziun d'utilisaziun e che concernan il territori, po il UCB prender posiziun.

3 Rait chantunala da vias da velo

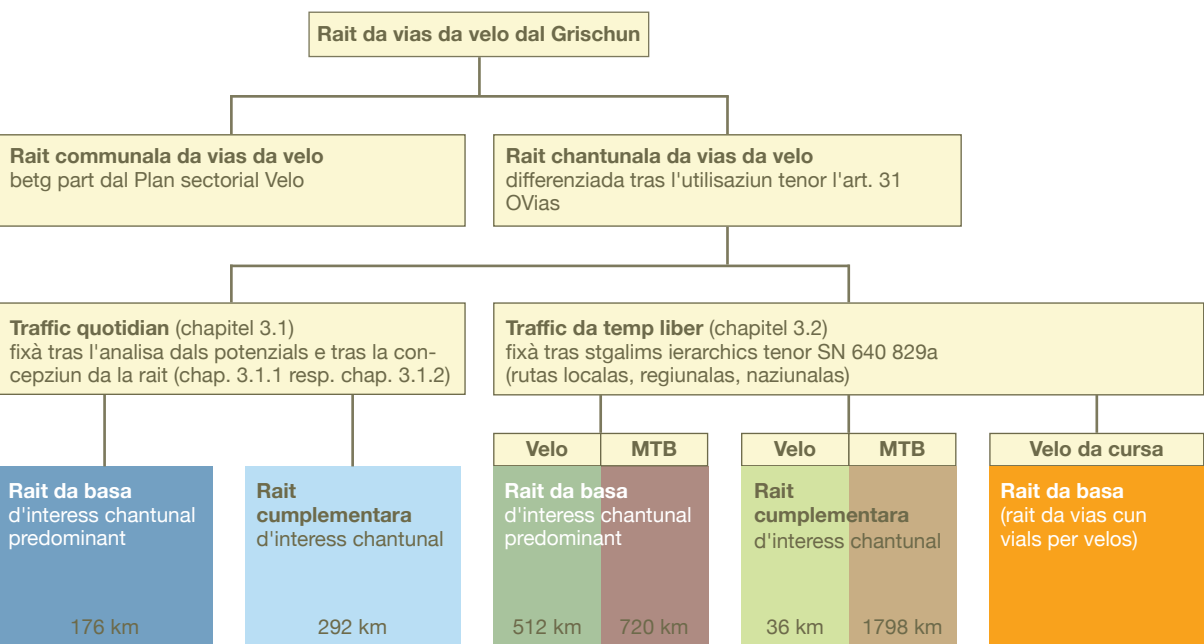
La rait chantunala da vias da velo duai corresponder als basegns da la vasta populaziun. In trassé attractiv, seguir e coerent è central en quest connex.

L'illustraziun qua sutvart mussa en moda schematica la repartiziun da la rait chantunala da vias da velo. En ils chapitels che suondan vegn la repartiziun illustrada descritta pli detagliadamain.

La rait chantunala da vias da velo preschentada en l'aggiunta B vegn dividida sco emprim en la rait da vias da velo dal traffic quotidian resp. da temp liber.

primarmain (cf. definiziuns sut il chapitel 1.4). Cun excepziun da la rait da temp liber per velos da cursa cumpiglia la rait chantunala da vias da velo per il traffic da temp liber en general las rutas da velo e da velo da muntogna naziunalas, regiunalas e localas tenor SvizraMobila (rait naziunala da vias per il traffic betg motorisà) resp. tenor SN 640 829a [8]. L'ulteriur traffic da velo vegn – sch'el dovra la rait chantunala e betg mo la rait communal da vias da velo – attribui a la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian.

Decisiva per l'attribuziun è la dumonda, per tge intent ch'ina colliaziun resp. ina ruta vegn duvrada



Indicaziuns dals kilometers: situaziun schaner 2024

Illustraziun 2: Survista da la repartiziun da la rait chantunala da vias da velo

3.1 Traffic quotidian

La rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian vegn dividida en la rait da basa ed en la rait complementara. La basa centrala per la concepziun da la rait è il potenzial da velos calculà (cf. chapitel 3.1.1). Il resultat da la concepziun da la rait è il maletg da structura da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian (cf. chapitel 3.1.2). A maun da trajects ideals (lingia abstracta e directa tranter duas destinaziuns) mussa quest maletg la divisiun da la rait chantunala en la rait da basa ed en la rait complementara.

Tar la tscherna dal trassé vegni examinà e decedì a maun d'ina analisa da las flaivlezzas, sch'igl è raschunaivel ch'il trassé mainia per lung da las vias cun traffic motorisà u dapersai. Decisivas per tscherner il trassé èn en emprima lingia la segirezza, la distanza la pli curta ed ina circulaziun uschè omogena sco pussaivel. Pervia da las relaziuns topograficas en il chantun (p.ex. vals stretgas) è la via chantunala savens gia la colliaziun la pli curta tranter dus lieus.

Mancanzas da l'infrastructura vegnan examinadas en l'analisa da las flaivlezzas e preschentadas en il plan da la rait da vias da velo.

La rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian vegn dividida en dus stgalims ierarchics. La divisiun vegn fatga a maun dal potenzial per il traffic da velo.

Rait da basa

- è d'in interess chantunal predominant²⁸
- collia vischnancas e fracziuns pli grondas sco er destinaziuns impurtantas ch'èn attrattivas per il traffic da velo
- ha las colliaziuns cun in grond potenzial e
- vegn preschentada en il plan da la rait da vias da velo dal Plan sectorial, sche pussaivel, cun sias vias exactas

Rait complementara

- è d'in interess chantunal²⁹
- collia vischnancas e fracziuns mesaunas e pitschnas u ulteriuras destinaziuns impurtantas, che n'èn betg cuvridas da la rait da basa
- ha colliaziuns cun in potenzial mesaun e

- vegn preschentada en il plan da la rait da vias da velo dal Plan sectorial, sche pussaivel, cun sias vias exactas

Parts isoladas da la rait complementara vegnan colliadas ina cun l'autra cun serrar la rait.

Las ulteriuras colliaziuns vegnan classifitgadas sco colliaziuns d'interess communal. Perquai na vegnan ellas betg determinadas en il Plan sectorial. Per ellas na datti naginas contribuziuns.

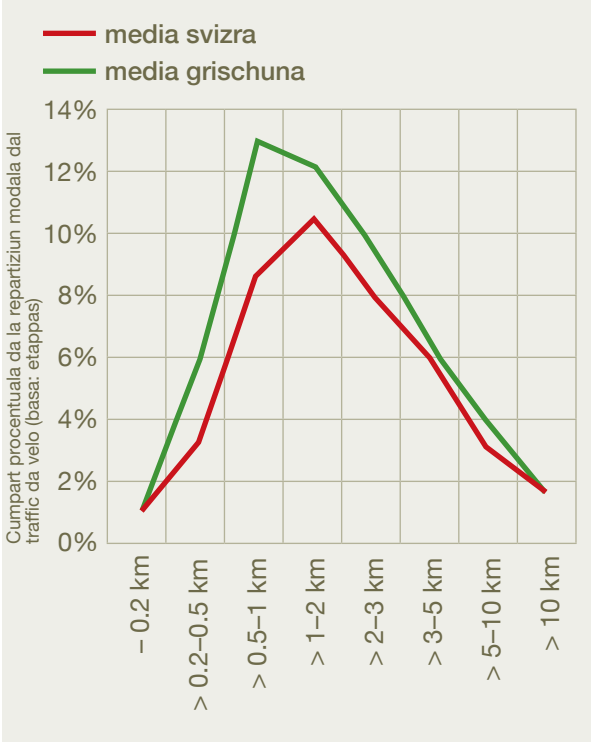
3.1.1 Model da potenzial

Per calcular il potenzial da velos vegn creà in model da potenzial per tut il chantun. Sco basa centrala serva il Model da traffic dal chantun Grischun, stadi 2010 (cf. chapitel 8 [15]). Per calcular il potenzial da velos – vul dir la dumonda potenziala d'ina colliaziun per ciclists en ciclists per di – vegn duvrà il svilup dal traffic individual motorisà (TIM) e dal traffic public (TP) cun las indicaziuns da la cumpart da la repartiziun modala dal traffic da velo. La repartiziun modala è la repartiziun dal svilup dal transport sin ils differents meds da traffic.

Il potenzial vegn calculà sin trajects ideals. Cun in traject ideal è manegiada la dumonda concentrada resp. il potenzial tranter dus puncts. La colliaziun realisada è la colliaziun efectiva sin la rait da vias. Ils trajects ideals vegnan duvrads per calcular il potenzial e per concepìr la rait da basa e la rait complementara.

Per calcular il potenzial dal traffic da velo vegn duvrada la cumpart da la repartiziun modala dal traffic da velo tenor il Microcensus 2010 (cf. chapitel 8 [14]) cumparegliada cun la cumpart dal TIM e dal TP. Ils svilups dal TIM e dal TP tenor il Model da traffic vegnan scalads en correspondenza cun las distanzas che ston vegnir charradas. Sin fundament da quai po vegnir calculà il potenzial dal traffic da velo. L'illustraziun 3 mussa in'evaluaziun da las cumparts da la repartiziun modala per il chantun Grischun en cumparegliaziun cun la media svizra. Ina differenziaziun territoriala da la cumpart da la repartiziun modala dal traffic da velo en il chantun (p.ex. territoris urbans e territoris rurals) n'è betg raschunaivla, perquai che la basa da datas manca.

Gist en il chantun Grischun è la consideraziun da la differenza d'autezza da gronda impurtanza per eruir la resistenza territoriala. En il model da potenzial vegnan perquai las distanzas transfurmadas en kilometers da prestaziun. En quest connex vegni supponì, ch'ina ascensiun da 40 meters correspundia ad 1 kilometer supplementar sin in traject planiv (cf. chapitel 8 [3]).



Illustraziun 3: Cumpart da la repartiziun modala dal traffic da velo en Svizra ed en il Grischun (cf. chapitel 8 [14])

Cun calcular il potenzial vegni fatg quint che la rait da vias da velo correspundia a las pretensiuns fundamentalas dal traffic da velo quotidian. Sche quellas n'èn betg ademplidas, na po il potenzial per regla betg vegnir cuntanschì. Tenor las pretensiuns fundamentalas ston colliaziuns da velo esser attrattivas, segiras e coerentas. Questas trais pretensiuns fundamentalas vegnan precisadas cun nov pretensiuns da qualitat. Colliaziuns da velo dal traffic quotidian duain per exempel vegnir manadas cun stabiliments da traffic da velo ed en moda uschè directa sco pussaivel, na dastgan avair nagins lieus privlus e ston avair cuvridas finas d'asfalt u da betun. Las pretensiuns da qualitat cumplainas èn descrittas detagliadamain en l'Agid d'execuziun per il traffic betg motorisà nr. 5 dal UVIAS.

Sco resultat è avant maun il potenzial da velos dal traffic quotidian per l'entir chantun. Il potenzial da velos vegn calculà per la situaziun actuala sco er per l'onn 2030. Il scenari 2030 vegn extrapolà cun il scenari demografic da l'Uffizi per il svilup dal territori dal chantun Grischun (cf. chapitel 8 [16]). Sco basa per fixar la rait da basa e la rait complementara en il Plan sectorial serva il scenari 2030. Per la plausibilisaziun vegnan cumparegliads indicaturs statistics cun datas dal Microcensus. Las ipotesas formuladas davart la cumpart da la repartiziun modala, davart la valitaziun da la differenza d'autezza e davart la repartiziun territoriala vegnan ultra da quai verifitgadas cun analisas da sensitivitat. Ils resultats dal model da potenzial vegnan mussads en l'illustraziun 4.

¹ Il mument ch'il Plan sectorial Velo è vegni elavurà na stevan il Model da traffic 2015 sco er ils resultats dal Microcensus 2015 betg a disposiziun. Perquai che la cumpart da la repartiziun modala dal Microcensus 2015 è mo levamain differenta da quella da l'onn 2010, poi vegnir fatg quint cun in effect negligibel sin il model da potenzial. Pervia da quai n'è il model da potenzial betg vegni actualisà posteriuramain.

3.1.2 Concepziun da la rait

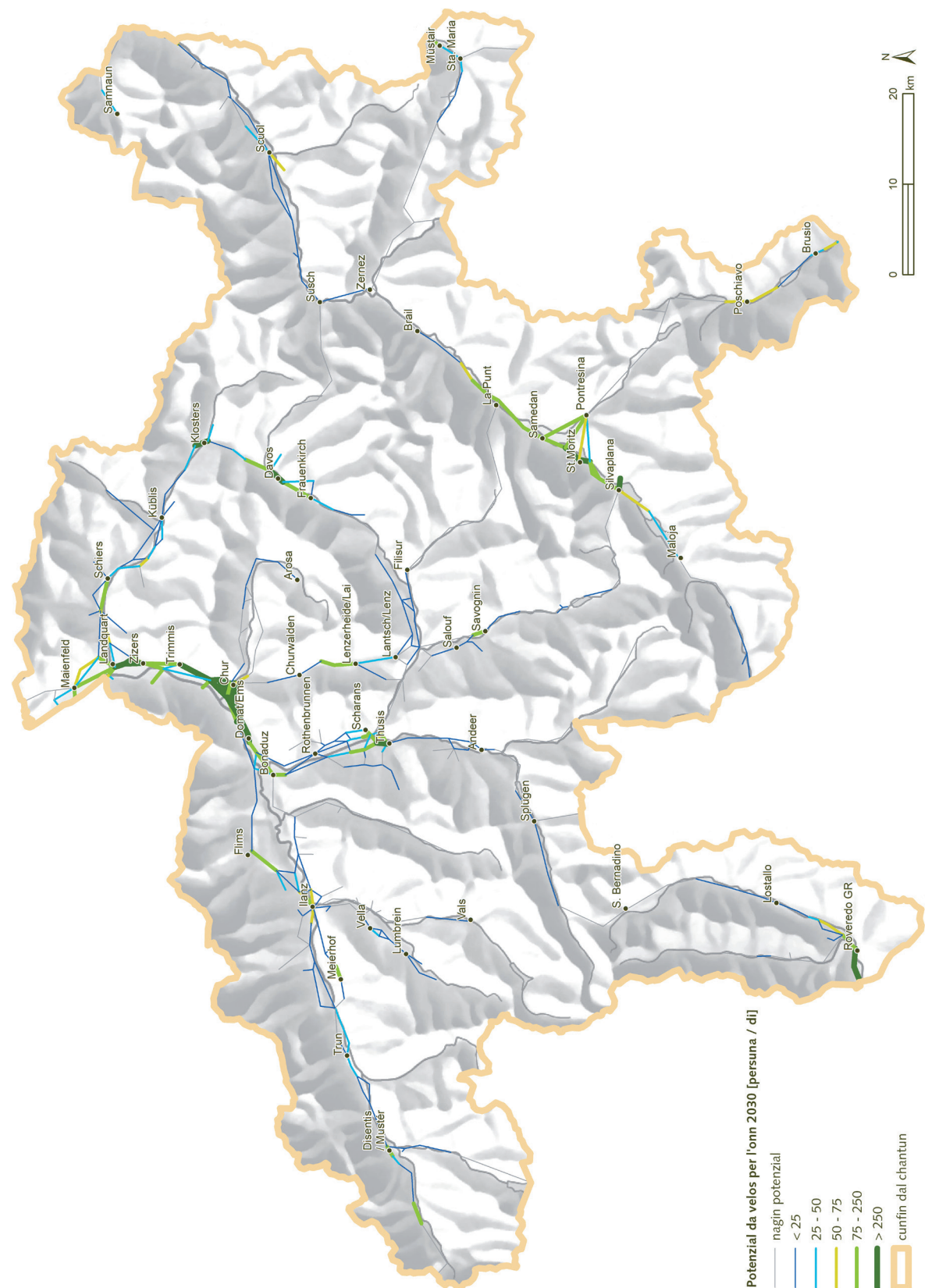
En la concepziun da la rait vegni fixà, tge trajects ideals che tutgan – sin basa dal potenzial – tar la rait da basa e tar la rait complementara.

Tenor la definiziun (cf. chapitel 3.1) appartegnan colliaziuns cun in «grond potenzial» a la rait da basa dal traffic quotidian, talas cun in «potenzial mesaun» a la rait complementara dal traffic quotidian. Per l'attribuziun al potenzial da velo vegnan analisads trais scenaris cun differentas limitas:

Scenari	Limitas en potenzial*		
	Rait da basa	Rait complementara	Rait betg chantunala
Grond	≥ 125	≥ 75 und < 125	< 75
Mesaun	≥ 100	≥ 50 und < 100	< 50
Pitschen	≥ 75	≥ 25 und < 75	< 25

* Media dals viadis potenzials cun il velo per di sin il profil transversal correspondent resp. sin in tschert traject ideal, calculada per l'onn 2030

Tabella 2: Survista dals scenaris da la concepziun da la rait



Illustraziun 4: Charta cun potenzials calculads per il traffic da velo 2030

Per pudair rinforzar il traffic quotidian er en ils centers regional ed en ils lieus pli pitschens vegn tschernì il scenari «pitschen». Cun il scenari «pitschen» poi vegnir garanti, che las colliaziuns quotidianas relevantas d'importanza chantunala èn curvidas. Quels trajects ideals che na figureschan betg en la rait da basa u en la rait complementara, n'han nagin potenzial per viadis quotidian, perquai che las distanzas e/u las differenzas d'autezza èn memia grondas pervia da la topografia. Ils resultats da la concepziun da la rait vegnan adattads a maun, nua che quai è raschunaivel ord vista da la planisaziun. En quest connex vegnan trajects ideals tuttina integrads en la rait complementara, premiss ch'els adempleschian – sco elements da colliaziun – ina funcziun impurtanta per la rait, er sch'els sa chattan sut la limita per la rait chantunala da vias da velo (serradas da la rait). Colliaziuns transconfinalas han la medema ierarchia da rait sco il traject ideal precedent.

L'illustraziun 5 en il chapitel 3.4 mussa la concepziun da la rait dal traffic quotidian per il scenari «pitschen» cun serradas da la rait, differenziada tenor rait da basa e rait complementara. La concepziun da la rait serva sco basa per determinar la rait da vias da velo ed uschia las contribuziuns da finanziaziun tenor la Lescha davart las vias. La preschentaziun detagliada è cuntegnida en il plan da la rait da vias da velo (aggiunta B).

3.2 Traffic da temp liber

3.2.1 Velo und Velo da muntogna

Il Grischun ha ina rait da temp liber fitg voluminusa per il traffic da velo. La dimensiun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic da temp liber è da princip suffizienta. La rait da temp liber sto vegnir optimada en tscherts puncts e la qualitat da l'infrastructura sto vegnir consolidada. Las basas da la planisaziun concernent l'optimaziun da tscherts puncts èn enconuscentas ord vista chantunala cun SvizraMobila, scenari 2030. La rait chantunala da vias da velo dal traffic da temp liber vegn coordinada sin plaun regional e transconfinal (responsabladad: regiuns, en collavuraziun cun il UCB).

La pli gronda part da las rutas da velo e da velo da muntogna naziunalas, regionalas e localas existentas èn publitgadas sin www.schweizmobil.ch. Ellas furman la rait da vias da velo dal traffic da temp liber. La rait da temp liber vegn sviluppada vinavant en tscherts puncts ensemen cun las regiuns, e singulas rutas vegnan optimadas.

La rait chantunala da vias da velo dal traffic da temp liber vegn dividida en dus stgalims ierarchics.

Rait da basa

- cumpiglia las rutas da velo d'in interess chantunal predominant³⁰
- cuntegna tut las rutas da velo e da velo da muntogna naziunalas e regionalas existentas

Rait complementara

- cumpiglia las rutas da velo d'in interess chantunal³¹
- cuntegna tut las rutas da velo e da velo da muntogna localas existentas

Rutas novas vegnan surpigliadas en il plan da la rait da vias da velo tras la deliberaziun da contribuziuns.

Las ulteriuras rutas vegnan classifitgadas sco colliaziuns d'interess communal. Perquai na vegnan ellas betg determinadas en il Plan sectorial. Per ellas na datti naginas contribuziuns.

L'illustraziun 6 en il chapitel 3.5 mussa ina survista da la rait da basa e da la rait complementara da la rait chantunala da vias da velo dal traffic da temp liber da velo e da velo da muntogna. La preschentaziun detagliada è cuntegnida en il plan da la rait da vias da velo (aggiunta B). Il Plan sectorial Velo cuntegna las rutas da velo e da velo da muntogna signalisadas existentas. Sche questas rutas n'avessan anc betg dad esser inscrites en ils plans generals d'avertura (PGA) da las singulas vischnancas, vegnan talas supplitgadas d'actualisar lur PGA correspondentamain uschè baud sco pussaivel.

3.2.2 Velo da cursa

Il sport da velo da cursa è daventà pli e pli impurtant ils ultims onns. Il chantun Grischun cun sias bleras vals e cun ses blers pass è ina destina-ziun bainvegnida per ciclistas e ciclists da velos da cursa. Ellas ed els èn per regla en gir sin las vias chantunalas (oravant tut sin las vias dals pass). Per ciclistas e ciclists da velos da cursa è ina via cumpletta-main asfaltada d'ina impurtanza funda-mentala, perquai ch'ellas ed els èn savens en viadi cun in tempo relativamain grond. Sin trajects cun ascensiuns, en spezial sin las vias dals pass, datti pli savens conflicts da segirezza tranter il TIM ed ils velos pervia da las grondas differenzas da svel-tezza, sch'i va ensi. Sin ascensiuns èsi plinavant savens fitg difficil per il TIM (cunzunt per camiuns e per il traffic public) da surpassar ils velos. Cun endrizzar vials da velo per lung da las vias chan-tunalas ch'èn apprezzadas da velos da cursa, ma che han fitg bler traffic, èsi pussaivel da meglierar la segirezza da tut las participantas ed ils partici-pants dal traffic e d'augmentar la capacitat per il TIM e per il TP. Quai vala cunzunt per trajects cun ascensiuns, en spezial per las vias dals pass. Per promover il medem mument il sector turisticamain impurtant dal velo da cursa e la segirezza da las participantas e dals participants dal traffic sto vegnir examinà en lieus critics en il cas singul, sche las vias pertutgadas duain vegnir extendidas resp. cumpletadas cun vials da velo.

Las rutas da velo da cursa preferidas en il chantun Grischun han – conform a lur lunghezza ed a lur extensiun geografica – ina classificaziun regionala tenor SN 640 829a ed appartegnan uschia a la rait da basa. La rait chantunala da velo da cursa corresponda en general a la rait da las vias chan-tunalas. En cas da sviaments da vitgs che na da-stgan betg vegnir duvrads da velos, pon er vias communalas esser excepziunalmain ina part da la rait da velo da cursa.

Pervia da la caratteristica da las rutas vegn la rait da velo da cursa attribuida a la rait da basa.

En il rom da projects da mantegniment e da cumplettaziun d'ina via da la rait da basa da velo da cursa examineschan il chantun e las visch-nancas, sch'ina cumplettaziun cun vials da velo è raschunaivla. En cas d'ina media dal traffic quo-

tidian (MTQ) da dapli che 2500 vehichels sto da princip vegnir previs in vial da velo da la vart che maina ensi a partir d'ina ascensiun da 6%.

En il rom da l'examinaziun èsi da resguardar rutas alternativas equivalentas pussaivlas sur la rait da vias communalas, inventaris e territoris protegids pertutgads, la rentabilitad e l'intervenziun en la cuntrada.

La rait da basa da velo da cursa n'è betg pre-schentada en la rait da vias da velo. La signalisa-ziun vegn garantida tras la signalisaziun generala da la rait da vias, uschia ch'ina signalisaziun sup-plementara tenor SN 640 829a n'è betg neces-saria.

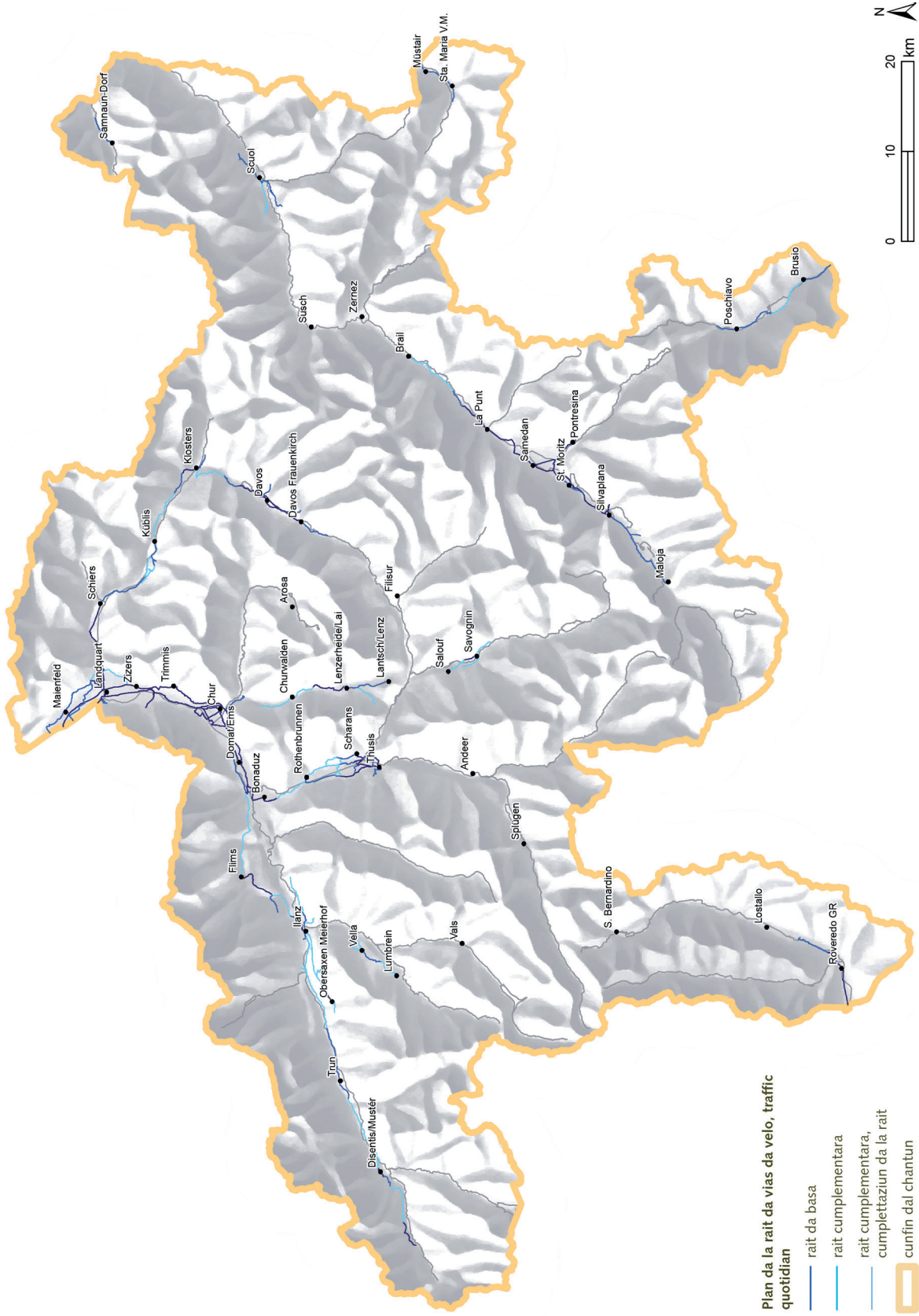
3.3 Realisaziun da las rait

L'eliminaziun da las flaivlezzas sin ils fegls da datas da las colliaziuns quotidianas e l'optimaziun da la rait da temp liber èn da princip incumbensas da las vischnancas. En collavuraziun ed en cunve-gnientscha cun las vischnancas pertutgadas surpiglia il chantun dentant l'egida per la planisa-ziun da la rait chantunala da vias da velo dal traf-fic quotidian. Per incumbensa da las vischnancas pertutgadas surpiglia el er l'egida per la projecta-ziun e per la construcziun da questa rait (cf. cha-pitel 5 e 7.2).

Las flaivlezzas criticas dal Plan sectorial Velo duain vegnir eliminadas fin l'onn 2030. Fin lura duai la rait esser realisada cumpletta-main.

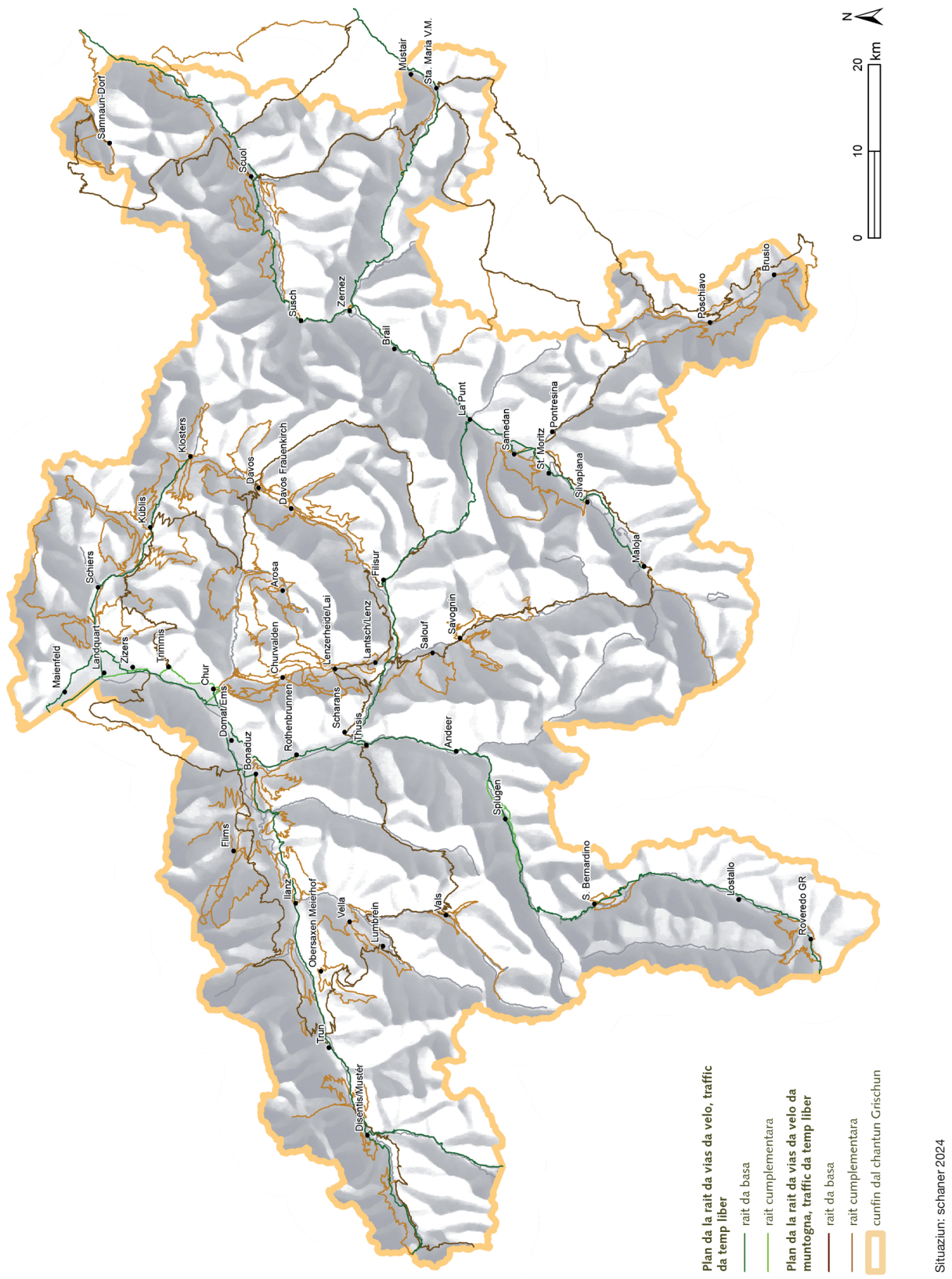
Per infrastrukturas da velo dal traffic quotidian en las regions d'aglomeraziun pon vegnir dumanda-das contribuziuns finanzialas da la Confederaziun (en cumplettaziun da las contribuziuns chantu-nalas, cf. chapitel 6.1). La premissa è, ch'il pro-ject respectiv vegnia inoltrà en il rom d'in program d'aglomeraziun. En quest connex ston vegnir res-guardads en mintga cas ils termins prescrits da la Confederaziun.

3.4 Survista da la rait dal traffic quotidian



Illustraziun 5: Rait da basa e rait complementara dal traffic quotidian (detagls guardar agiunta B)

3.5 **Survista da la rait dal traffic da temp liber velo/velo da muntogna**



Illustraziun 6: Rait da basa e rait complementara dal traffic da temp liber (detagls guardar agiunta B)

4 Directivas da projectaziun

Tenor l'art. 5 al. 2 OVias relascha il UCB directivas tecnicas per la construcziun e per la signalisaziun da las vias dal traffic betg motorisà.

Per projectar l'infrastructura dal traffic quotidian ston vegnir applitgadas las directivas da projec-taziun inditgadas en l'agiunta A. En cas singuls motivads poi vegnir divergià da quai en cunve-gnientscha cun il UCB (areguard la vigur lianta da las directivas da projectaziun da l'agiunta A cf. chapitel 2.4). Cun planisar e projectar projects concrets stoi vegnir examinà, sch'ina colliaziun dal traffic da velo quotidian tanghescha in object d'inventari u in territori protegi. En cas da conflicts stoi vegnir giuditgà a maun d'ina consideraziun dals interess, sch'i po resp. sto vegnir divergià da la directiva da projectaziun (agiunta A).

Per projectar l'infrastructura dal traffic da temp li-ber sto vegnir resguardà il Manual dal traffic betg motorisà (cf. chapitel 8 [5]).

5 Competenzas per la rait da vias da velo

5.1 Survista

Da princip èsi l'incumbensa da las vischnancas da projectar, da construir, da signalisar e da mantegnair la rait da vias da velo dal traffic quotidian e da temp liber³². Dal princip da la cumpetenzza communal vegni divergià en ils suandants cas:

- Las vischnancas pon autorisar il chantun da projectar, d'exponer publicamain e da construir edifizis e stabiliments dal traffic betg motorisà³³. Sin giavisch e per incumbensa da las vischnancas po il chantun uschia elavurar, exponer e construir lur projects da vias da velo. Per la procedura da l'exposiziun dals projects valan en quest cas analogamain ils art. 19 ss. LVias.
- En cas da stabiliments per lung da las vias chantunales po il chantun surpigliar la funcziun da patrun da construcziun, sche la via chantunala vegn distgargiada³⁴.
- Per planisar, construir, tegnair en funcziun, mantegnair sco er signalisar vials da velo per lung da las vias chantunales è cumpetent il chantun³⁵

5.2 Repartiziun da las incumbensas

5.2.1 Planisaziun e projectaziun

Per planisar la rait da vias da velo e per projectar la cumplettaziun èn las singulas incumbensas repartidas sco suonda:

Il chantun (planisaziun)

- fixescha las colliaziuns e las rutas da velo dal traffic quotidian e da temp liber en collavuraziun cun las vischnancas e cun las regiuns³⁶. Quai vegn fatg en il Plan sectorial
- coordinescha la planisaziun da la rait chantunala da vias da velo sco er sia realisaziun³⁷
- surpiglia l'egida per la planisaziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian en collavuraziun ed en cunvegnientscha cun las vischnancas pertutgadas. Ils custs da questas lavurs da planisaziun vegnan surpigliads dal chantun. Projects cun ina planisaziun pli gronda vegnan integrads en il program da construcziun da vias analogamain a las vias chantunales. Per optimaziuns vegnan elavuradas propostas da soluziun (cf. chapitel 7.2.1)³⁸
- surpiglia l'egida, sch'il Plan sectorial sto vegnir midà (cf. chapitel 2.6).

Il chantun (projectaziun)

- po surpigliar la projectaziun e l'exposiziun publica d'edifizis e da stabiliments dal traffic betg motorisà per incumbensa da las vischnancas³⁹
- surpiglia l'egida per la projectaziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian per incumbensa da las vischnancas pertutgadas. Ensemen cun las vischnancas elavura el per quest intent ina proposta per in project concret ed expona publicamain il project analogamain als art. 19 ss. LVias⁴⁰ (cf. chapitel 7.2.2)
- dat ses consentiment als projects da las vischnancas, en cas ch'ellas dumondan contribuziuns chantunales⁴¹ (cf. chapitel 7.1.4)

Las regiuns, en collavuraziun cun il UCB,

- elavuran ils plans directivs regiunals per il traffic betg motorisà sin basa dal Plan sectorial

Las vischnancas, en collavuraziun cun il UCB,

- determineschan lur raits da vias da velo dal traffic quotidian e da temp liber en il rom da la planisaziun locala resguardond ils plans surordinads⁴²
- planiseschan e projecteschan ils trajects da cumplettaziun da la rait chantunala da vias da velo che pertutgan ellas sezzas (cun resalva da las obligaziuns chantunales)⁴³. Decisiv per la procedura da permissiun da tals projects è il dretg da la planisaziun dal territori (EOZ) (cf. chapitel 7.2.1 e 7.2.2)
- pon autorisar il chantun da projectar ils edifizis ed ils stabiliments dal traffic betg motorisà e d'exponer publicamain ils projects analogamain als art. 19 ss. LVias⁴⁴ (cf. chapitel 7.2.2)
- planiseschan la rait locala da temp liber (rutas da velo e da velo da muntogna) e projecteschan eventuels projects da cumplettaziun. Decisiv per la procedura da permissiun da tals projects è il dretg da la planisaziun dal territori (EOZ)
- planiseschan e projecteschan la rait chantunala da vias da velo (traffic quotidian e da temp liber) cun resguardar eventuels conflicts cun auters interess (p.ex. sendas da vian-dar, territoris protegids, inventaris)

5.2.2 Construcziun, gestiun e mantegniment

Per construir, tegnair en funcziun e mantegnair la rait da vias da velo èn da princip responsablas las vischnancas, cun excepziun da las cumpetenzas e da las incumbensas chantunales. Particularmain il mantegniment da las colliaziuns quotidianas è d'ina impurtanza speziala, perquai ch'ellas duain vegnir utilisadas independentamain da l'aura e da la stagiun.

Il chantun

- po surpigliar la construcziun d'edifizis e da stabiliments dal traffic betg motorisà per incumbensa da las vischnancas⁴⁵
- surpiglia l'egida per la direcziun da construcziun, per l'acquist da terren e per la construcziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian per incumbensa da las vischnancas pertutgadas (cf. chapitel 7.2.3)
- po surpigliar la funcziun da patrun da construcziun en cas da colliaziuns per lung da las vias chantunales, sche las colliaziuns servan a distgargiar las vias chantunales⁴⁶
- relascha directivas tecnicas per la cumplettaziun da la rait da vias da velo⁴⁷
- coordinescha la construcziun da la rait chantunala da vias da velo⁴⁸
- construescha, tegna en funcziun e mantegna ils vials da velo per lung da las vias chantunales⁴⁹

Las vischnancas

- construeschan, tegnan en funcziun e mantegnan la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian e da temp liber, cun resalva da las obligaziuns chantunales⁵⁰
- pon autorisar il chantun da construir edifizis e stabiliments dal traffic betg motorisà⁵¹ (cf. chapitel 7.2.3)
- procuran ch'ils stabiliments possian vegnir utilisads tant sco pussaivel senza privei⁵²
- procuran che l'access public als stabiliments saja segirà giuridicamain⁵³

5.2.3 Signalisaziun

Tenor l'art. 5 al. 2 OVias relascha il UCB directivas tecnicas per la signalisaziun da las vias dal traffic betg motorisà. Las directivas pertutgant ils mussa-vias ch'èn cuntegnidas en il Manual dal traffic betg motorisà (cf. chapitel 8 [5]) ston vegnir observadas.

La rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian è da signalisar en moda discreta. Vegnir signalisadas duain mo las colliaziuns las pli impurtantas ch'èn adattadas spezialmain e che sa drizzan a persunas ch'enconuschan las relaziuns localas (cf. directiva da projectaziun, chapitel 3.6.2 e [2]).

Las rutas da velo e da velo da muntogna èn da signalisar senza interrupziun. Per rutas naziunalas, regionalas e localas ston vegnir duvrads ils elements da signalisaziun tenor SN 640 829a: indicaziun da la destinaziun, eventualmain numers da las rutas e/u nums da las rutas.

Las incumbensas èn repartidas sco suonda:

Il chantun

- relascha directivas tecnicas per la signalisaziun da la rait da vias da velo⁵⁴
- coordinescha la planisaziun e la montascha da la signalisaziun da la rait chantunala da vias da velo⁵⁵
- planisescha e projectescha la signalisaziun da las rutas da temp liber naziunalas e regiunalas (velo e velo da muntogna)
- fa e mantegna la marcaziun dals vials da velo per lung da las vias chantunalas⁵⁶
- dat ses consentiment als projects da signalisaziun da las vischnancas, en cas ch'i vegnan pajadas contribuziuns chantunalas⁵⁷ (cf. chapitel 7)

Las vischnancas

- projecteschan la signalisaziun da la rait communal da vias da velo e da las rutas localas da temp liber en collavuraziun cun il UCB
- monteschan e mantegnan la signalisaziun da la rait chantunala da vias da velo, cun resalva dals vials da velo per lung da las vias chantunalas⁵⁸

5.2.4 Mesiras da promoziun

Per che l'infrastructura da velo dal traffic quotidian vegnia duvrada uschè savens sco pussaivel, èsi raschunaivel da prender mesiras da marketing e da sustegn per il traffic quotidian. La finamira dal marketing per il traffic quotidian è d'augmentar l'utilisaziun dal velo sco med da transport cum-petitiv ed ecologic, quai cun agid da mesiras da promoziun. Questas mesiras pon esser concepidas differentamain: acziuns, campagnas, material d'infurmaziun, occurrenzas e.u.v.

Per il traffic quotidian elavura il chantun mesiras da promoziun che gidan ad augmentar la cumpart dal traffic da velo vi dal traffic total. El realisescha cuntinuadamain questas mesiras en ses sector da responsabladad.

Dal marketing per il traffic da temp liber s'occupan da princip ils furniturs da prestaziuns turisticas.

6 Finanziaziun da la cumplettaziun da la rait da vias da velo

Tenor l'art. 58 al. 1 lit. a LVias en cumbinaziun cun l'art. 31 al. 1^{bis} OVias po il chantun conceder contribuziuns als custs imputabels per la projectaziun, per l'acquist da terren e per la construcziun da novas vias da velo. Er als custs imputabels per montar e per mantegnair la signalisaziun pon vegnir pajadas contribuziuns chantunalas⁵⁹.

Las contribuziuns vegnan dentant concedidas sut la premissa, che la concepziun architectonica resp. las signalisaziuns:

- correspundian a las directivas chantunalas da projectaziun e da signalisaziun (cf. chapitel 8 [4], [5] ed [8]). Per projects per il traffic quotidian valan en quest connex en spezial las pretensiuns tenor l'aggiunta A da las directivas da projectaziun
- correspundian a las raits chantunalas da vias da velo dal Plan sectorial e sajan d'impurtanza chantunala u vegnian integradas en il Plan sectorial en il rom dal consentiment chantunal⁶⁰ (sajan degnas per il Plan sectorial)
- garanteschian l'omogenitad nuninterrutta d'ina colliaziun da velo intercomunala
- haja survegnì il consentiment dal chantun. Sch'il chantun duai pajar contribuziuns per la cumplettaziun da la rait da vias da velo u per las signalisaziuns, sto el dar ses consentiment al project. Sch'i sa tracta mo d'intervenziuns minimalas en la rait chantunala da vias da velo, dat il UCB il consentiment. Per intervenziuns pli grondas dovri in conclus da la Regenza⁶¹ (cf. chapitel 2.6 e 5.2)

Subvenziunablas èn da princip mo quellas parts da projects, ch'èn necessarias per la funcziun sco part da la rait da vias da velo. Sch'in stabiliment serva a differentas categorias d'utilisaziun e sche betg tuttas ensemen n'èn subvenziunablas (p.ex. colliaziun per pedunas e peduns e per velos), ston ils custs totals vegnir repartids proporziunalmain. Sche pliras categorias d'utilisaziun èn subvenziunablas (p.ex. nova senda da viandar e da bike), vegn pajada – als custs totals – mo la contribuziun chantunala calculada per l'utilisaziun da bike (nagina finanziaziun dubla).

Las vias da velo ston esser novas⁶². Per lavurs da mantegniment na vegnan damai pajadas naginas contribuziuns. In remplazzament sto esser objectivamain necessari, en spezial per ademplir las pretensiuns d'ozendi envers il traffic betg motorisà. In mantegniment manglus na dastga betg esser il motiv per il remplazzament. Sche questas premissas e las premissas da contribuziun tenor l'art. 31 al. 1^{bis} OVias èn ademplidas, vegnan tals remplazzaments da stabiliments tractads da medema maniera sco stabiliments novs⁶³.

6.1 Tariffas da contribuziun

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. Tenor la OVias vegnan perquai las vias da velo dal traffic quotidian sustegnidas pli generusamain cun contribuziuns ch'il traffic da temp liber. La rait da basa respectiva – ch'è d'in interess predominant per il chantun (cf. chapitel 3.1 e 3.2) – survegn indemnizaziuns pli grondas che la rait complementara.

Il plan da la rait da vias da velo (aggiunta B) mussa, tge impurtanza che pervegn ad in traject concret da la rait (traffic quotidian u traffic da temp liber, rait da basa u rait complementara).

6.1.1 Traffic quotidian

Per la cumplettaziun da la rait da vias da velo dal traffic quotidian resp. per edifizis e stabiliments da questa rait (conclus da la Regenza dals 23 da matg 2023; prot. nr. 429/2023) pon vegnir pajadas las suandantas contribuziuns chantunalas:

Rait da basa
80 % dals custs imputabels⁶⁴

Rait complementara
50 % dals custs imputabels⁶⁵

Tenor l'art. 3 al. 2 da la Lescha federala davart las vias ciclablas fan stabiliments per parcar velos part da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian. Er els èn pia subvenziunabels (concernent la noziun guardar chapitel 1.4).

Ils custs per planisar la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian vegnan surpigliads cumplainamain dal chantun⁶⁶.

6.1.2 Traffic da temp liber

Per la cumplettaziun da la rait da vias da velo dal traffic da temp liber resp. per edifizis e stabiliments da questa rait⁶⁷ pon vegnir pajadas las suandantas contribuziuns chantunalas:

Rait da basa
60% dals custs imputabels⁶⁸

Rait complementara
30% dals custs imputabels resp. 60%, sche las vias da velo servan a la separaziun, per eliminar conflicts cun autras gruppas d'utilisadras e d'utilisaders, p.ex. viandantas e viandants⁶⁹

6.1.3 Signalisaziun

Il chantun paja contribuziuns⁷⁰ als custs imputabels per construir e mantegnair la signalisaziun da la rait da vias da velo. La signalisaziun cumpiglia ils signals e las marcaziuns sco meds tecnicos per diriger il traffic⁷¹. Cun signalisar colliaziuns e rutas da velo pon ciclistas e ciclists vegnir dirigids cun custs relativamain pitschens davent da las vias cun traffic motorisà sin vias parallelas segiras. Per quest motiv finanziescha il chantun da princip 50 % dals custs imputabels. Tar la signalisaziun na vegn fatga nagina differenza tranter la rait da basa e la rait complementara, e las tariffas da contribuziun na vegnan betg graduadas.

Sco imputabel ed uschia sco subvenziunabel vala en la pratica constanta il suandant:

- montascha da la signalisaziun: custs da material e da lavur
- mantegniment da la signalisaziun: custs da material; ils custs da lavur per mantegnair la signalisaziun (lavurs da mantegniment) na vegnan betg indemnissads

7 Procedura

Ils suandants chapitels tractan la procedura da cumplettaziun da la rait chantunala da vias da velo.

7.1 Survista

7.1.1 Survista schematica

L'illustraziun 7 mussa en furma schematica ils pass ils pli impurtants davent da l'elavuraziun dal Plan directiv regional Traffic betg motorisà sur il plan general d'avertura e la procedura communal per la permissiun da construcziun, vi al conclus davart la concessiun da contribuziuns chantunalas fin a l'execuziun da las lavurs ed al rendaquint.

7.1.2 Documents d'inoltrar

Intervenziuns en la rait chantunala da vias da velo ston vegnir sutta-messas al UCB avant la concessiun d'ina eventuala permissiun da construcziun communal⁷², er sch'i na vegnan dumandadas naginas contribuziuns chantunalas.

Sch'ina vischnanca dumonda contribuziuns chantunalas per cumpletter la rait chantunala da vias da velo, ston vegnir inoltrads al UCB – ensemen cun la dumonda da contribuziuns als custs da projectaziun, d'acquist da terren e da construcziun imputabels – ils suandants documents:

- approvaziun da la cumpart da finanziaziun dal petent
- rapport tecnic
- preventiv
- situaziun 1:500, inclusiv signalisaziun
- profil da lunghezza
- profils normals
- profils traversals tipics
- plan da termins
- concept da mantegniment, en cas da colliaziuns dal traffic quotidian inclusiv servetsch d'enviern
- approvaziun da la(s) vischnanca(s) territoriala(s), sche terzs èn ils patruns da construcziun

Midadas da la signalisaziun ston vegnir sutta-messas ordavant al UCB⁷³, er sch'i na vegnan dumandadas naginas contribuziuns chantunalas.

Sch'ina vischnanca dumonda contribuziuns chantunalas als custs imputabels per montar e per mantegnair la signalisaziun, ston vegnir inoltrads al UCB – ensemen cun la dumonda da contribuziun – ils suandants documents:

- rapport tecnic/concept da rutas
- preventiv
- situaziun
- plan da termins
- concept da mantegniment
- approvaziun da la(s) vischnanca(s) territoriala(s), sche terzs èn ils patruns da construcziun

7.1.3 Examinaziun e calculaziun da l'autezza da la contribuziun

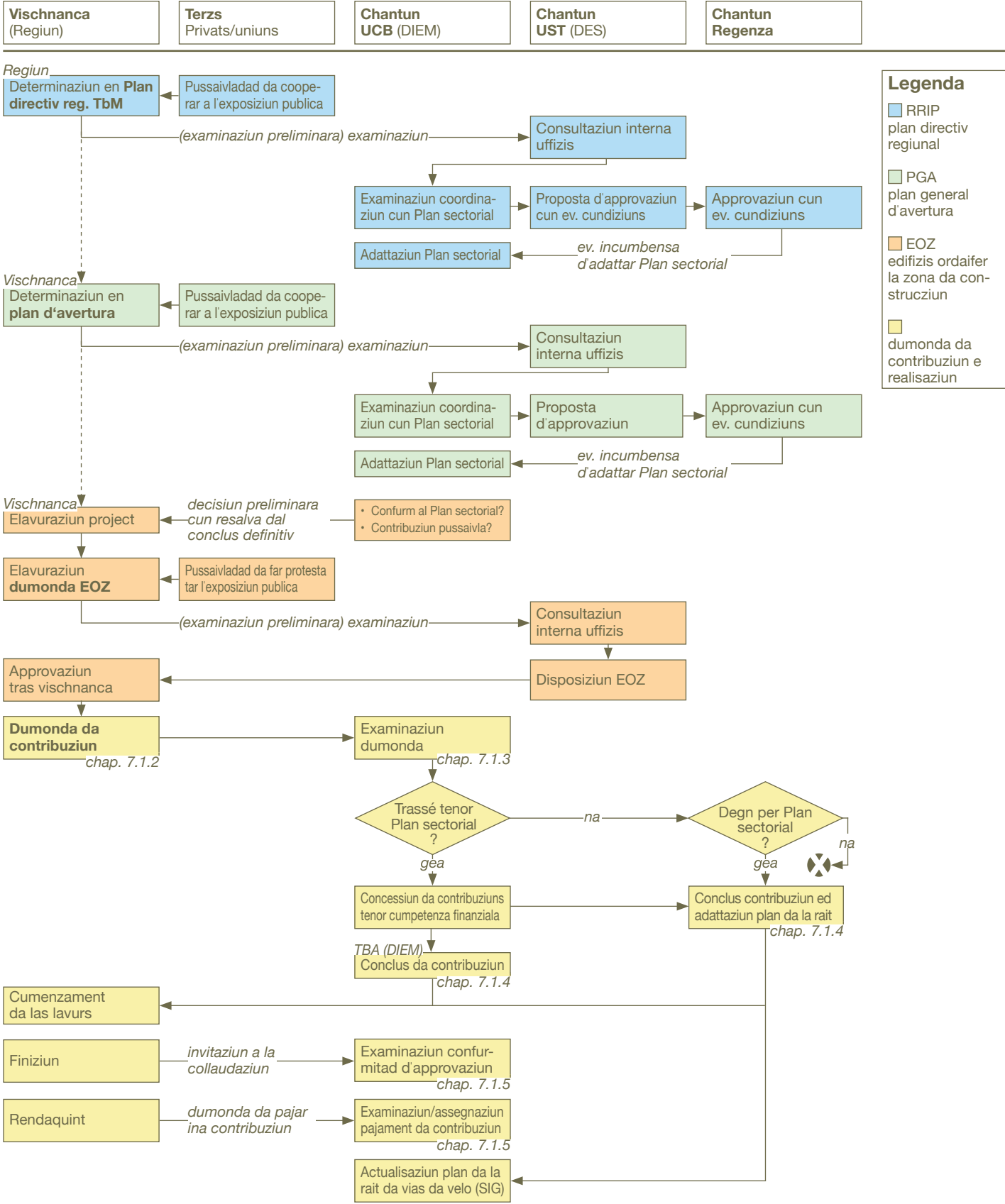
Il UCB examinescha ils documents dal project e calculescha l'autezza da la contribuziun⁷⁴.

El examinescha, sch'ils documents inoltrads èn cumplets ed observan las directives chantunalas (per la projectaziun da colliaziuns dal traffic quotidian ston vegnir resguardadas tranter auter las directives da projectaziun, per colliaziuns dal traffic da temp liber vala tranter auter il «Manual dal traffic betg motorisà» dal UCB). En quest connex ston vegnir eruids conflicts pussaivels cun auters interess d'utilisaziun (en spezial cun sendas da viandar), cun territoris protegids u cun inventaris (en spezial cun il IVS, cun il ISOS e cun il IFC). Ultra da quai examinescha il UCB, sch'il project sutta-mess correspunda al trassé fixà en il Plan sectorial resp. sch'il project è degn per il Plan sectorial. Il UCB po refusar in project inoltrà.

In'eventuala decisiun preliminar informala dal UCB davart in project resp. davart l'autezza da la contribuziun chantunala n'è betg lianta e stat sut la resalva dal conclus definitiv da l'istanza cumpetenta.

7.1.4 Conclus davart la contribuziun chantunala

Il conclus davart la contribuziun chantunala n'è betg ina permissiun da construcziun. Tala resta resalvada a las vischnancas⁷⁵. Anzi, il conclus



Illustraziun 7: Procedura per la concepziun, la midada e la construcziun da trajects cun ina dumonda da contribuziun

davart la contribuziun chantunala (consentiment chantunal⁷⁶) è ina decleraziun, ch'il project inoltrà correspundia a las pretensiuns chantunalas tenor il Plan sectorial e vegnia sustegni finanzialmain dal chantun.

Intervenziuns minimalas en la rait chantunala da vias da velo

Sch'ina vischnanca projectanta sa decida da far mo ina intervenziun territoriala e materiala secundara en la rait chantunala da vias da velo, decida il UCB davart il pajament da contribuziuns, nun che las cumpetenzas da conceder contribuziuns pretendian ina decisiun dal departament u da la Regenza. La disposiziun correspundenta po vegnir colliada cun pretensiuns e cun cundiziuns⁷⁷.

Intervenziuns pli grondas en la rait chantunala da vias da velo

Sch'ina vischnanca projectanta sa decida da far ina intervenziun territoriala e materiala pli gronda en la rait chantunala da vias da velo, dovri in conclus da la Regenza⁷⁸. Imaginabel è quai per exempel en cas da midadas relevantas da l'utilisaziun, en cas da realisaziuns u da midadas essenzialas da la signalisaziun u en cas d'edifizis, da stabiliments e da mesiras che restrenschan l'utilisaziun per in temp pli lung⁷⁹.

Sch'igl è intenziunà d'integrar, d'abolir u da spustar trajects da vias, sto vegnir fatga la suandanta differenziaziun:

- Trassé che divergescha dal Plan sectorial Velo**

Trassés novs u midads, che divergeschan dal plan da la rait da vias da velo dal Plan sectorial, dovran in conclus da la Regenza. Per mauns dal departament dumonda il UCB ina garanzia da contribuziun. Il departament examinescha la dumonda e la trasmetta a la Regenza. En ses conclus incumbensecha la Regenza il UCB d'actualisar correspudentamain il plan da la rait da vias da velo. Ella po er incumbensar la vischnanca d'actualisar correspudentamain sia planisaziun d'utilisaziun.

- Trassé che correspunda al Plan sectorial Velo**

La Regenza ha approvà il Plan sectorial e las raits da vias da velo ch'èn fixadas en tal⁸⁰. Trassés novs u midads, che correspundan al

plan da la rait da vias da velo, ston pia vegnir suttamess a la Regenza mo, sche las cumpetenzas da conceder contribuziuns pretendan quai.

Uschiglio decida il UCB resp. il departament. Quai vala er, sch'il chantun sa participescha cun passa 50% als custs imputabels, perquai ch'el ha in interess predominant per il project: Cun approvar il plan da la rait da vias da velo ha la Regenza gia concludi, tge colliaziuns e rutas che survegnan ina tariffa da contribuziun pli auta che 50% (art. 58 al. 3 LVias).

Sch'i vegn cumenzà a construir il stabiliment, avant che la garanzia da contribuziun è vegnida dada, scroda la concessiun da la contribuziun⁸¹.

7.1.5 Realisaziun e rendaquint

Per la direcziun da construcziun, per l'acquist da terren e per la construcziun da vias da velo èn da princip cumpetentas las vischnancas. Il UCB stat a disposiziun per cussegliaziuns⁸² (cf. chapitel 5.2.2).

Per incumbensa da las vischnancas po il chantun surpigliar la construcziun d'edifizis e da stabiliments dal traffic betg motorisà⁸³.

Per incumbensa da las vischnancas pertutgadas surpiglia il chantun l'egida per la direcziun da construcziun, per l'acquist da terren e per la construcziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian (cf. chapitel 5.2.2 e 7.2.3).

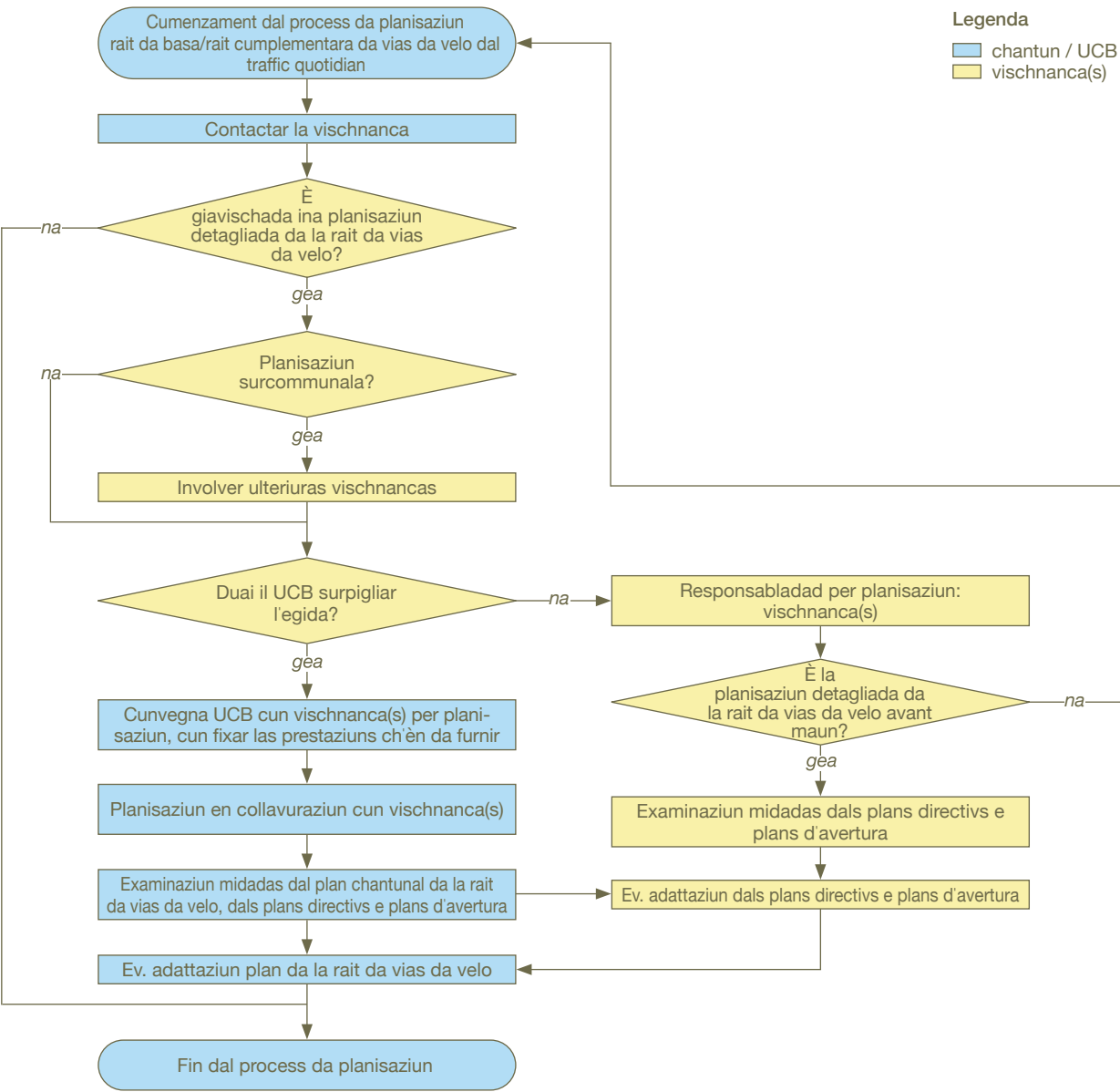
Las lavurs ston vegnir surdadas a norma d'ina procedura da submitsiun tenor la legislaziun chantunala da submitsiun. La glista da las offeras sto vegnir suttamessa ad uras al UCB, cun communitgar ad el l'intenziun da surdada.

La contribuziun chantunala vegn pajada a la vischnanca en il rom dals meds finansials ch'il Cussegl grond metta a disposiziun mintga onn en il preventiv. Il UCB sto vegnir envidà da collaudar l'ovra. El examinescha il quint final inoltrà, inclusiv ils mussaments, e procura che la contribuziun correspundenta vegnia pajada.

Sch'il chantun construescha vias da velo resp. sch'el procura per la signalisaziun, sto la vischnanca pagar ad el sia cumpart⁸⁴.

7.2 Incumbensa cuminaivla traffic da velo quotidian

Ils suandants schemas mussan, co ch'il chantun s'engascha tar la planisaziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian e co ch'el sussegna la projectaziun e la construcziun da questa rait per incumbensa da las vischnancas.



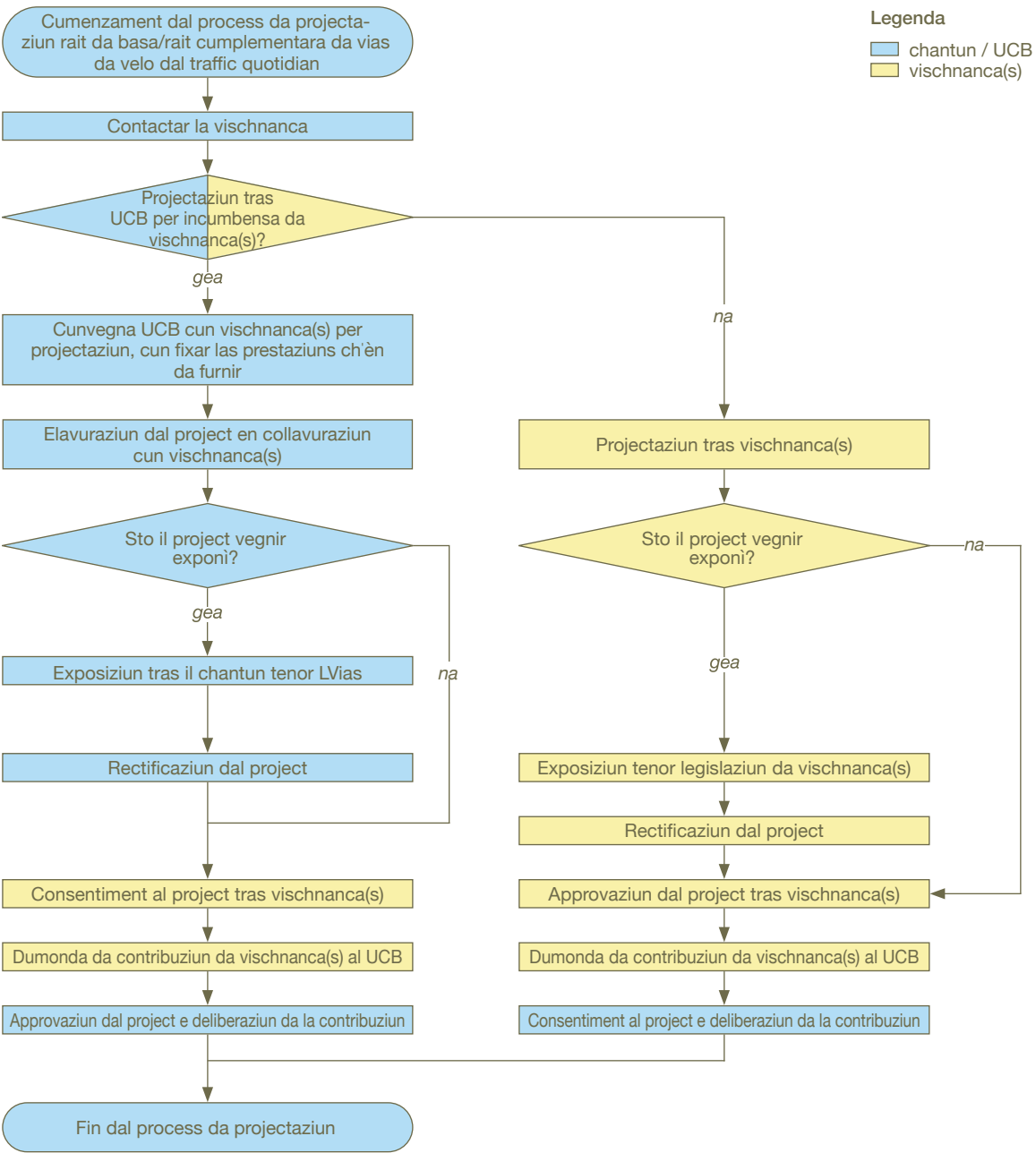
Illustraziun 8: Process da la planisaziun detagliada da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian

7.2.1 Planisaziun

Il chantun surpiglia l'egida per la planisaziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian en collavuraziun ed en cunvegnyentscha cun la(s) vischnanca(s) pertutgada(s). Per quest intent s'orientescha el tenor ils princips da planisaziun actuals en il sector da la planisaziun da raits da vias da velo [18]. Projects cun ina planisaziun pli gronda vegnan integrads en il program da construcziun da vias analogamain a las vias chantunalas. Sin giavisch da las vischnancas vegnan plinavant elavuradas propostas da soluziun per optimaziuns (planisaziun detagliada; cf. chapitel 5.2.1)⁸⁵. La suandanta preschentaziun mussa il process da la planisaziun detagliada.

7.2.2 Projectaziun

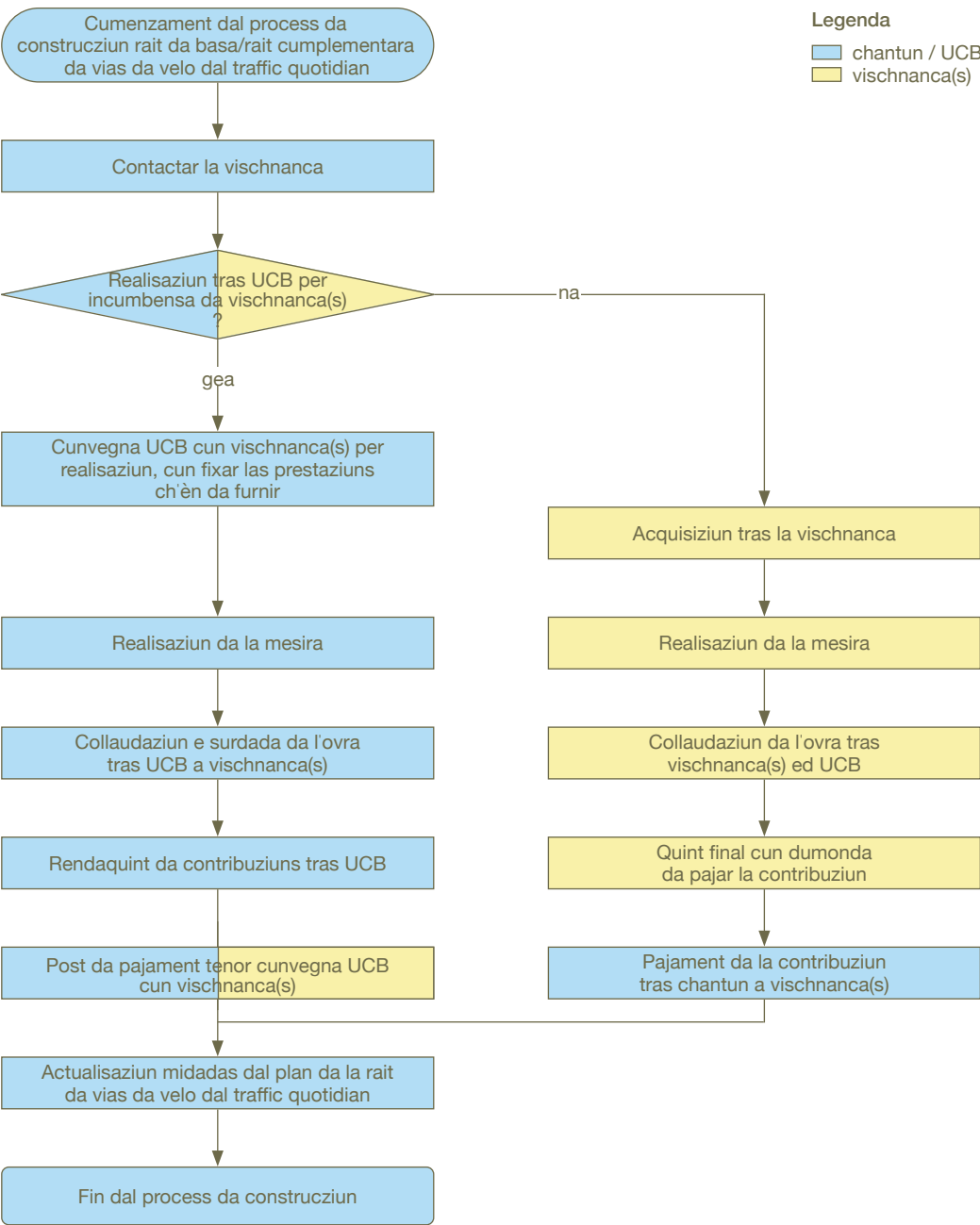
Per incumbensa da la(s) vischnanca(s) pertutgada(s) surpiglia il chantun l'egida per la projectaziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian (cf. chapitel 5.2.1)⁸⁶.



Illustraziun 9: Process da la projectaziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian

7.2.3 Construcziun

Per incumbensa da la(s) vischnanca(s) pertutgada(s) surpiglia il chantun l'egida per la construcziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian (cf. chapitel 5.2.2)⁸⁷.



Illustraziun 10: Process da la construcziun da la rait chantunala da vias da velo dal traffic quotidian

8 Basas legalas e specificas

[1] Sendas svizras, PPA – Post da consultaziun per la prevenziun d'accidents, Swiss Cycling, SvizraMobila, Club alpin svizzer CAS, Svizra Turissem (2015): Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike

[2] Conferenza Velo Svizra, Fundaziun SvizraMobila (2017): Velowegweisung, ja oder nein? Empfehlungen zur Wegweisung von Alltagsverbindungen und Freizeitrouen für den Veloverkehr

[3] Uffizi federal da vias UVIAS (2008): Handbuch Planung von Velorouten (Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5)

[4] Uffizi da construcziun bassa dal Grischun (2017): Normas e directivas da projectaziun

[5] Uffizi da construcziun bassa dal Grischun (2017): Manual dal traffic betg motorisà

[6] VSS (1994): SN 640 060, Leichter Zweiradverkehr, Grundlagen

[7] Lescha federala davart las vias ciclablas (CS 705) dals 18 da mars 2022 (versiun dal 1. da schaner 2023)

[8] VSS (2006): SN 640 829a, Strassen-signale, Signalisation Langsamverkehr

[9] Lescha davart las vias dal chantun Grischun (LVias; DG 807.100) dal 1. da settember 2005 (versiun dal 1. da schaner 2016)

[10] Ordinaziun davart las vias dal chantun Grischun (OVias; DG 807.110) dals 20 da december 2005 (versiun dal 1. da zercladur 2023)

[11] Lescha davart la planisaziun dal territori per il chantun Grischun (LPTGR; DG 801.100) dals 6 da december 2004 (versiun dal 1. da schaner 2007)

[12] Uffizi per il svilup dal territori dal Grischun (2015): Plan directiv chantunal (versiun dal zercladur 2015)

[13] Uffizi per il svilup dal territori dal Grischun (2014): Concept dal territori per il Grischun

[14] Uffizi federal da statistica (2010): Microcensus mobilitad e traffic

[15] Uffizi per la natira e l'ambient dal Grischun (2010): Model da traffic dal chantun Grischun

[16] Uffizi per il svilup dal territori dal Grischun, Wüest & Partner (2012): Bevölkerungs-perspektiven 2012–2040 nach Gemeinden

[17] Departament federal per ambient, traffic, energia e communicaziun (DATEC), Uffizi federal da vias (UVIAS), Uffizi federal da svilup dal territori (ARE) (2017): Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, Anhörung der Kantone

[18] Uffizi federal da vias (UVIAS) (2024): Velowegnetze – Planungshilfe

9 Renviaments a basas giuridicas

1	art. 3 al. 4 LVias	26	art. 5 al. 2 OVias ed art. 5a al. 3 OVias	50	art. 6 al. 3 LVias	72	art. 5a al. 1 OVias
2	cf. art. 1 al. 1 LVias	27	art. 5a al. 1 e 4 OVias	51	art. 6 al. 3 LVias en cumbinaziun cun l'art. 5b al. 2 OVias	73	art. 5a al. 1 OVias
3	art. 31 al. 1 ^{bis} lit. a OVias	28	art. 58 al. 3 LVias en cumbinaziun cun l'art. 31 al. 1 ^{bis} lit. a cifra 2 OVias	52	art. 6 al. 5 LVias	74	cf. art. 31 al. 1 ^{bis} ed al. 2 OVias
4	art. 31 al. 1 ^{bis} lit. b OVias	29	art. 58 al. 1 LVias en cumbinaziun cun l'art. 31 al. 1 ^{bis} lit. a cifra 1 OVias	53	art. 6 al. 5 LVias	75	art. 6 al. 3 LVias
5	art. 3 al. 4 LVias	30	art. 58 al. 3 LVias en cumbinaziun cun l'art. 31 al. 1 ^{bis} lit. b cifra 2 OVias	54	art. 5 al. 2 OVias	76	art. 31 al. 1 ^{bis} ed al. 2 OVias
6	art. 6 al. 3 LVias	31	art. 58 al. 1 LVias en cumbinaziun cun l'art. 31 al. 1 ^{bis} lit. b cifra 1 OVias	55	art. 6 al. 3 LVias	77	art. 5a al. 3 OVias
7	art. 5 al. 1 LVias	32	art. 6 al. 3 LVias	56	art. 5 al. 1 lit. a LVias en cumbinaziun cun l'art. 38 al. 2 LVias	78	art. 5a al. 3 OVias
8	art. 58 al. 3 LVias en cumbinaziun cun l'art. 31 al. 1 ^{bis} lit. a cifra 2 OVias e cun l'art. 31 al. 1 ^{bis} lit. b cifra 2 OVias	33	art. 5b al. 2 OVias	57	art. 31 al. 2 OVias	79	cf. art. 5a al. 2 OVias
9	art. 58 al. 1 LVias en cumbinaziun cun l'art. 31 al. 1 ^{bis} lit. a cifra 1 OVias e cun l'art. 31 al. 1 ^{bis} lit. b cifra 1 OVias	34	art. 6 al. 4 LVias	58	art. 6 al. 3 LVias en cumbinaziun cun l'art. 38 al. 2 LVias	80	art. 5 al. 1 LVias
10	art. 1 al. 6 ORT	35	art. 5 al. 1 lit. a LVias en cumbinaziun cun l'art. 38 al. 2 LVias	59	art. 31 al. 2 OVias	81	art. 45 al. 1 LFC
11	art. 1 al. 7 ORT	36	art. 6 al. 2 LVias	60	art. 5a OVias	82	art. 6 al. 3 LVias
12	art. 6 al. 3 LVias	37	art. 6 al. 3 LVias	61	art. 5a al. 3 OVias	83	art. 5b al. 2 OVias
13	conclus da la Regenza dals 26 d'october 2021, prot. nr. 930/2021	38	conclus da la Regenza dals 26 d'october 2021, prot. nr. 930/2021	62	art. 31 al. 1 ^{bis} OVias	84	art. 31 al. 4 OVias
14	art. 58 al. 1 lit. a LVias	39	art. 5b al. 2 OVias	63	art. 31 al. 1 ^{ter} OVias	85	conclus da la Regenza dals 26 d'october 2021, prot. nr. 930/2021
15	art. 58 al. 2 e 3 LVias en cumbinaziun cun l'art. 31 al. 1 ^{bis} lit. a OVias	40	conclus da la Regenza dals 26 d'october 2021, prot. nr. 930/2021	64	art. 58 al. 3 LVias en cumbinaziun cun l'art. 31 al. 1 ^{bis} lit. a cifra 2 OVias	86	conclus da la Regenza dals 26 d'october 2021, prot. nr. 930/2021
16	art. 6 al. 3 LVias	41	art. 31 al. 1 ^{bis} OVias	65	art. 58 al. 1 lit. a LVias en cumbinaziun cun l'art. 31 al. 1 ^{bis} lit. a cifra 1 OVias	87	conclus da la Regenza dals 26 d'october 2021, prot. nr. 930/2021
17	cf. art. 58 al. 2 e 3 LVias en cumbinaziun cun l'art. 31 al. 1 ^{bis} lit. b OVias	42	art. 5b al. 1 OVias	66	conclus da la Regenza dals 27 d'october 2021, prot. nr. 930/2021		
18	art. 27 LTrP	43	art. 6 al. 3 LVias	67	conclus da la Regenza dals 23 da matg 2023, prot. nr. 429/2023		
19	cf. art. 3 al. 4 LVias	44	art. 6 al. 3 LVias en cumbinaziun cun l'art. 5b al. 2 OVias	68	art. 58 al. 3 LVias en cumbinaziun cun l'art. 31 al. 1 ^{bis} lit. b cifra 2 OVias		
20	art. 5 al. 2 OVias	45	art. 5b al. 2 OVias	69	art. 58 al. 1 lit. a LVias en cumbinaziun cun l'art. 31 al. 1 ^{bis} lit. b cifra 1 OVias		
21	art. 6 al. 2 LVias	46	art. 6 al. 4 LVias	70	art. 58 al. 1 lit. a LVias en cumbinaziun cun l'art. 31 al. 2 OVias		
22	art. 5a al. 1 e 3 OVias	47	art. 5 al. 2 OVias	71	cf. art. 38 al. 1 LVias		
23	cf. art. 5a al. 2 OVias	48	art. 6 al. 3 LVias				
24	art. 5a al. 4 OVias	49	art. 5 al. 1 lit. a LVias				
25	art. 5a al. 4 OVias						

