

GROSSER RAT

Februarsession 2024

Anfrage Krättli betreffend Ausbau Nationalstrassenabschnitt N13 zwischen Reichenau und Rothenbrunnen

Der Nationalstrassenabschnitt N13 zwischen Reichenau und Rothenbrunnen mit dem Südportal des Isla-Bella-Tunnels weist aktuell nur eine Spur pro Fahrtrichtung auf. Diese Strecke ist die zweitwichtigste Nord-Süd-Verbindung des Landes und befindet sich ausschliesslich in den Kantonen Graubünden, Tessin und St. Gallen. Diese Fahrstreifenreduktion verursacht in beide Fahrtrichtungen regelmässig grosse Rückstaus, welche zu einem erheblichen Ausweichverkehr über das nachgelagerte Kantonsstrassennetz führen und unter anderem die Gemeinden Domat/Ems, Bonaduz und Rhäzüns in massiver Weise belasten.

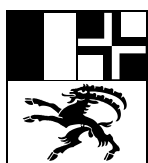
Auch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat die Defizite anerkannt und im Jahr 2022 ein umfangreiches Variantenstudium zum Ausbau der N13 zwischen Reichenau und Rothenbrunnen mit dem Südportal des Isla-Bella-Tunnels gestartet. Der Kanton Graubünden und die betroffenen Gemeinden werden in den Planungsprozess miteinbezogen.

Im STEP 2023 hat der Bund nun dieses Ausbauprojekt dem weiteren Realisierungshorizont (nach 2040) zugeordnet. Dieser spätere Realisierungshorizont für eine Umsetzung wird der grossen Bedeutung dieses Abschnitts der Nord-Süd-Verbindung, die eine grosse Entlastung der ganzen Region mit weniger Verkehrstaus und Verbesserung der Wohnqualität der betroffenen Bevölkerung mit sich bringen würde, nicht gerecht.

1. Was genau unternimmt die Bündner Regierung jetzt, damit dieses Projekt einem früheren Realisierungshorizont (vor 2040) zugeordnet wird?
2. Welche nützlichen Massnahmen werden getroffen, um bei starkem Ausweichverkehr die Gemeinden zu entlasten?

Chur, 14. Februar 2024

Krättli, Heim, Hefti, Adank, Bavier, Berthod, Bisculm Jörg, Brandenburger-Caderas, Butzerin, Candrian, Casutt, Censi, Cortesi, Danuser (Cazis), Della Cà, Derungs, Dürler, Favre Accola, Furger, Grass, Koch, Lehner, Loi, Menghini-Inauen, Morf, Righetti, Roffler, Schutz, Sgier, Stocker, Thür-Suter, Tomaschett, Weber



Sitzung vom

2. April 2024

Mitgeteilt den

5. April 2024

Protokoll Nr.

236/2024

Anfrage Krättli

betreffend Ausbau Nationalstrassenabschnitt N13 zwischen Reichenau und Rothenbrunnen

Antwort der Regierung

Das Verkehrsaufkommen auf dem Nationalstrassennetz hat sich seit 1960 rasant entwickelt. Zwischen 1990 und 2019 hat der Verkehr um über 130 Prozent zugenommen. Trotz umfangreicher Investitionen in den öffentlichen Verkehr und in Verkehrsmanagementmassnahmen hat diese Entwicklung dazu geführt, dass besonders stark befahrene Nationalstrassenabschnitte regelmässig überlastet sind. Betroffen sind u.a. auch die Nord-Süd-Achsen, was mehrheitlich dem massiv zunehmenden Freizeitverkehr geschuldet ist. Engpässe auf dem Nationalstrassennetz führen zu einer Rückverlagerung des motorisierten Strassenverkehrs auf die Kantons- und Gemeindestrassen und zu mehr Durchgangsverkehr in den Städten und Dörfern. Gut funktionierende Nationalstrassen leisten folglich einen wichtigen Beitrag zu einem effizienten Gesamtverkehrssystem in der Schweiz.

Zu Frage 1: Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) stellt dem Bund die für den Ausbau der Nationalstrassen benötigten Mittel zur Verfügung. Im Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP Nationalstrassen) werden die notwendigen Ausbauschritte definiert. Das Bundesparlament entscheidet alle vier Jahre sowohl über die Projekte und deren Priorisierung als auch über die Finanzierung. Sämtliche Projekte des STEP Nationalstrassen sind einem Realisierungshorizont zugeteilt. Die aus aktueller Sicht prioritären und zweckmässigsten Projekte werden dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen. Im Realisierungshorizont 2040 sind die Projekte zusammengefasst, die aus heutiger Sicht zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit ebenfalls notwendig, jedoch zeitlich weniger dringend bzw. planerisch weniger weit fortgeschritten sind. Die Projekte der «Weiteren Realisierungshorizonte» sind für den Bund weniger prioritär oder haben noch keinen Planungsstand für eine Zuordnung in einen konkreten Realisierungshorizont erreicht.

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum STEP 2023 hat sich die Regierung für eine zwingende Zuweisung des Ausbaus der N13 auf vier Spuren zwischen Reichenau und Rothenbrunnen zum Realisierungshorizont 2040 ausgesprochen.

Dieses Anliegen wurde vom Bund nicht aufgenommen, so dass das Projekt der Kategorie «Weitere Realisierungshorizonte» zugewiesen bleibt. Im Jahr 2022 hat das Bundesamt für Strassen ASTRA im Auftrag des Bundesrats zur Ermittlung der zweckmässigsten Lösung für die Beseitigung der Netzhomogenität mit einem umfassenden Variantenstudium unter Einbezug der betroffenen Gemeinden, Regionen und des Kantons für den besagten N13-Abschnitt begonnen. Solange die Ergebnisse dieser Untersuchung nicht vorliegen, macht der Bundesrat keine konkreten Aussagen zum Realisierungshorizont. Die Resultate werden voraussichtlich noch in diesem Jahr vorliegen.

Anlässlich der Vernehmlassung zum nächsten STEP Nationalstrassen wird sich die Regierung des Kantons Graubünden erneut dafür einsetzen, dass der Ausbau dieses Abschnittes einem näheren Realisierungshorizont zugeordnet wird.

Zu Frage 2: Oberstes Ziel der Massnahmen von Bund und Kanton ist das Unterbinden des Ausweichverkehrs durch die angrenzenden Gemeinden, damit die Blaulichtorganisationen zirkulieren und die lokale Bevölkerung den Siedlungsraum adäquat nutzen kann. Zusätzlich soll der Verkehrsfluss auf der Nationalstrasse erhalten werden. Im Rahmen von räumlich begrenzten, koordinierten Massnahmenkonzepten werden kurzfristig realisierbare, punktuelle Massnahmen umgesetzt. Verkehrsteilnehmer wählen für gewöhnlich die Route, die den höchsten Nutzen bzw. den geringsten Widerstand aufweist. Die ergriffenen Dosierungsmassnahmen in verschiedenen Ausprägungen sollen bei den Fahrzeuglenkern den Widerstand erhöhen, so dass allfällige Alternativrouten durch die Dörfer und Städte weniger attraktiv werden. In Zusammenarbeit mit dem ASTRA wird die Bevölkerung und der Reiseverkehr zudem über die zu erwartende Verkehrssituation und möglichen Alternativrouten informiert. Anschliessend sollen aufgrund der gemachten Erfahrungen bewährte Massnahmen in eine definitive, soweit möglich technisch automatisierten Lösung überführt werden. Mittelfristig sind auf den Nationalstrassen auch Pannestreifenumnutzungen (PUN) und sogenannte Massnahmen zur Harmonisierung und Gefahrenwarnung (GHGW) vorgesehen, welche vom ASTRA voraussichtlich bis 2027 umgesetzt werden. Als langfristige Massnahme ist zudem die Kapazitätserweiterung N13 Reichenau – Rothenbrunnen vorgesehen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Jon Domenic Parolini

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

CUSSEGL GROND

Sessiun da favrer 2024

Dumonda Krättli concernent l'amplificaziun dal sector da la via naziunala N13 tranter Rehenau e Giuvaulta

Il traject da la via naziunala N13 tranter Rehenau e Giuvaulta cun il portal sid dal tunnel Isla Bella ha actualmain mo in vial en mintga direcziun. Quest traject è la colliaziun nord-sid la segund impurtanta da la Svizra e sa chatta unicamain en ils chantuns Grischun, Tessin e Son Gagl. Questa reducziun dals vials procura regularmain per grondas stagnaziuns dal traffic en tuttas duas direcziuns, quai che chaschuna in traffic da guntgida considerabel sur la rait secundara da vias chantunalas ed engrevgescha massivamain tranter auter las vischnancas da Domat, da Panaduz e da Razén.

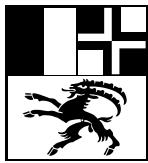
Er l'Uffizi federal da vias (UVIAS) ha enconuschì las mancanzas ed ha cumenzà l'onn 2022 in studi da variantas cumplexsiv davart l'amplificaziun da la N13 tranter Rehenau e Giuvaulta cun il portal sid dal tunnel Isla Bella. Il chantun Grischun e las vischnancas pertutgadas vegnan integrads en il process da planisaziun.

En il PROSS 2023 ha la Confederaziun ussa attribui quest project d'amplificaziun a l'ulteriur orizont da realisaziun (sunter 2040). Quest orizont da realisaziun posteriur na tegna betg quint da la gronda impurtanza da quest traject per la colliaziun nord-sid, ed er betg dal fatg che la realisaziun procurass per ina gronda distgargia da l'entira regiun cun damain stagnaziuns dal traffic e cun in meglierament da la qualitat d'abitar per la populaziun pertutgada.

1. Tge exact fa la Regenza grischuna ussa, per che quest project vegnia attribui ad in orizont da realisaziun pli tempriv (avant 2040)?
2. Tge mesiras utilas vegnan prendidas per distgargiar las vischnancas en cas da grond traffic da guntgida?

Cuira, ils 14 da favrer 2024

Krättli, Heim, Hefti, Adank, Bavier, Berthod, Bisculm Jörg, Brandenburger-Caderas, Butzerin, Candrian, Casutt, Censi, Cortesi, Danuser (Cazas), Della Cà, Derungs, Dürler, Favre Accola, Furger, Grass, Koch, Lehner, Loi, Menghini-Inauen, Morf, Righetti, Roffler, Schutz, Sgier, Stocker, Thür-Suter, Tomaschett, Weber



Sesida dals

2 d'avrigl 2024

Communitgà ils

5 d'avrigl 2024

Protocol nr.

236/2024

Dumonda Krättli

concernent l'amplificaziun dal sector da la via naziunala N13
tranter Rehenau e Giuvaulta

Resposta da la Regenza

Il volumen da traffic sin la rait da las vias naziunalas è sa sviluppà en moda rasanta dapi il 1960. Da l'onn 1990 fin il 2019 è il traffic s'augmentà per pli che 130 per-tschient. Malgrà las bleras e grondas investiziuns en il traffic public ed en las mesiras dal management dal traffic ha quest svilup procurà per il fatg, ch'ils trajects da las vias naziunalas cun bler traffic èn regularmain surchargiads. Pertutgadas èn tranter auter er las axas nord-sid, quai che vegn chaschunà per gronda part dal traffic da temp liber che crescha massivamain. Stretgas sin la rait da las vias naziunalas han per consequenza, ch'il traffic motorisà vegn transferì sin las vias chantunalas e communalas e ch'i resulta uschia dapli traffic da transit en las citads ed en ils vitgs. Vias naziunalas che funcziunan bain prestan damai ina contribuziun impurtanta per in sistem da traffic effizient en Svizra.

Tar la dumonda 1: Il Fond per il traffic d'aglomeraziun e las vias naziunalas (NAF) metta a disposiziun a la Confederaziun ils meds necessaris per amplifitgar las vias naziunalas. En il Program da svilup strategic da las vias naziunalas (PROSS Vias naziunalas) vegnan definids ils pass d'amplificaziun necessaris. Il Parlament federal decida mintga 4 onns davart ils projects e davart lur prioritad sco er davart la finanziaziun. Tut ils projects dal PROSS Vias naziunalas èn attribuids ad in orizont da realisaziun. Ils projects ch'èn – ord vista actuala – prioritars ed adequats vegnan attribuids a l'orizont da realisaziun 2030. En l'orizont da realisaziun 2040 èn cum-pigliads ils projects ch'èn – ord vista actuala – medemamain necessaris per mantegnair la funcziunalitad. Quests projects èn dentant main urgents areguard il temp resp. han ina planisaziun ch'è anc main avanzada. Ils projects dals «ulteriurs orizonts da realisaziun» èn main prioritars per la Confederaziun u n'han anc betg cuntanschì in stadi da planisaziun che permetta d'als attribuir ad in orizont da realisaziun concret.

En il rom da la procedura da consultaziun tar il PROSS 2023 è la Regenza s'ex-primida, per che l'amplificaziun da la N13 a quatter vials tranter Rehenau e Giuvaulta vegnia attribuida obligatoricamain a l'orizont da realisaziun 2040. La Confederaziun

n'ha betg acceptà questa pretensiun, uschia ch'il project è vegnì attribuì a la categoria «ulteriurs orizonts da realisaziun». Per incumbensa da la Confederaziun, cun l'intent d'eruir la soluziun adequata per eliminar la situaziun da la rait betg omogena, ha l'Uffizi federal da vias UVIAS cumenzà l'onn 2022 in studi da variantas cumplessiv per il traject da la N13 menziunà, quai integrond las vischnancas e las regions pertutgadas sco er il chantun. Uschè ditg ch'ils resultats da questa examinaziun n'èn betg avant maun, na fa il Cussegl federal naginas decleraziuns concretas en chaussa. Previsiblamain vegnan ils resultats ad esser avant maun anc quest onn.

A chaschun da la consultaziun tar il proxim PROSS Vias naziunalas vegn la Regenza dal chantun Grischun danovamain a s'engaschar, per che l'amplificaziun da quest traject vegnia attribuida ad in orizont da realisaziun pli tempriv.

Tar la dumonda 2: La finamira la pli impurtanta da las mesiras da la Confederaziun e dal chantun è quella d'impedir il traffic da guntgida tras las vischnancas cunfinantas, per che las organisaziuns a glisch blava possian circular e per che la populaziun locala possia utilisar adequatamain las zonas d'abitadi. Supplementarmain duai la circulaziun dal traffic vegnir mantegnida sin la via naziunala. En il rom da concepts da mesiras limitadas localmain e coordinadas vegnan instradadas mesiras punctualas ch'ins po realisar a curta vista. Ils participants dal traffic tschernan per il solit la ruta cun il pli grond niz resp. cun la pli pauca resistenza. Differentas variantas da las mesiras da dosagi ch'èn vegnidas prendidas duain engrondir la resistenza tar las manischunzas ed ils manischunzs, uschia che eventualas rutas alternativas tras ils vitgs e las citads daventan main attractivas. En collavuraziun cun il UVIAS vegnan plinavant la populaziun ed il traffic turistic infurmads davart la situaziun da traffic spetgada e davart pussaivlas rutas alternativas. Sin fundament da las experientschas fatgas duain lura las mesiras ch'èn sa cumprovadas, vegnir transferidas en ina soluziun definitiva ch'è tant sco pussaivel automatisada tecnicamain. Sin las vias naziunalas èn previsas a vista mesauna er midadas da l'utilisaziun dals vials da panna ed uschenumnadas mesiras per armonisar e per avertir privels. Questas mesiras vegn il UVIAS previsiblamain a realisar fin l'onn 2027. Sco mesira a lunga vista èsi plinavant previs d'extender la capaciad da la N13 tranter Rehenau e Giuvaulta.



En num da la Regenza

Il president:

Dr. Jon Domenic Parolini

Il chancelier:

Daniel Spadin

GRAN CONSIGLIO

Sessione di febbraio 2024

Interpellanza Krättli concernente l'ampliamento del tratto di strada nazionale N13 tra Reichenau e Rothenbrunnen

Il tratto di strada nazionale N13 tra Reichenau e Rothenbrunnen con il portale sud della galleria Isla-Bella presenta attualmente una sola corsia per senso di marcia. Questa strada nazionale rappresenta il secondo collegamento nord-sud più importante del Paese e attraversa esclusivamente i Cantoni Grigioni, Ticino e San Gallo. Questa riduzione delle carreggiate causa regolarmente lunghe code in entrambi i sensi di marcia, le quali portano a un notevole traffico di aggiramento attraverso la rete di strade cantonali, gravando in modo molto importante tra l'altro i comuni di Domat/Ems, Bonaduz e Rhäzüns.

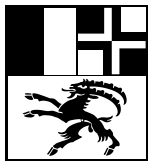
Anche l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha riconosciuto i problemi e nel 2022 ha avviato un ampio studio di varianti relativo all'ampliamento della N13 tra Reichenau e Rothenbrunnen con il portale sud della galleria Isla-Bella. Il Cantone dei Grigioni e i comuni interessati saranno coinvolti nel processo di pianificazione.

Nel PROSTRA 2023 la Confederazione ha nel frattempo attribuito questo progetto di ampliamento all'orizzonte realizzativo più lontano (dopo il 2040). Questo orizzonte realizzativo tardivo non tiene conto della grande importanza di questo tratto del collegamento nord-sud e nemmeno del fatto che l'ampliamento comporterebbe un importante sgravio per l'intera regione, con meno code e un miglioramento della qualità abitativa della popolazione interessata.

1. Cosa sta facendo esattamente il Governo grigionese adesso, affinché questo progetto venga attribuito a un orizzonte realizzativo precedente (prima del 2040)?
2. Quali misure utili vengono adottate per sgravare i comuni in caso di forte traffico di aggiramento?

Coira, 14 febbraio 2024

Krättli, Heim, Hefti, Adank, Bavier, Berthod, Bisculm Jörg, Brandenburger-Caderas, Butzerin, Candrian, Casutt, Censi, Cortesi, Danuser (Cazis), Della Cà, Derungs, Dürler, Favre Accola, Furger, Grass, Koch, Lehner, Loi, Menghini-Inauen, Morf, Righetti, Roffler, Schutz, Sgier, Stocker, Thür-Suter, Tomaschett, Weber



Seduta del

2 aprile 2024

Comunicato il

5 aprile 2024

Protocollo n.

236/2024

Interpellanza Krättli

concernente l'ampliamento del tratto di strada nazionale N13 tra Reichenau e Rothenbrunnen

Risposta del Governo

Dal 1960 il volume di traffico sulla rete delle strade nazionali ha avuto uno sviluppo molto rapido. Tra il 1990 e il 2019 il traffico è aumentato di oltre il 130 per cento. Nonostante gli importanti investimenti nel trasporto pubblico e in misure di gestione del traffico, questo sviluppo ha fatto sì che tratti di strade nazionali particolarmente trafficati siano regolarmente sovraccarichi. Sono interessati tra gli altri anche gli assi nord-sud, ciò che è imputabile perlopiù al traffico del tempo libero che aumenta in modo massiccio. I colli di bottiglia sulla rete delle strade nazionali comportano uno spostamento del traffico stradale motorizzato verso le strade cantonali e comunali e un maggiore traffico di transito nelle città e nei villaggi. Strade nazionali ben funzionanti contribuiscono di conseguenza in modo importante a un sistema di traffico generale efficiente in Svizzera.

In merito alla domanda 1: il fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) mette i mezzi necessari per l'ampliamento delle strade nazionali a disposizione della Confederazione. Nel programma di sviluppo strategico strade nazionali (PROSTRA Strade nazionali) sono definite le fasi di potenziamento necessarie. Ogni quattro anni il Parlamento federale decide sia in merito ai progetti e alla loro priorità, sia in merito al finanziamento. Tutti i progetti del PROSTRA Strade nazionali vengono attribuiti a un orizzonte realizzativo. I progetti attualmente considerati prioritari e più opportuni sono attribuiti all'orizzonte realizzativo 2030. Nell'orizzonte realizzativo 2040 sono riuniti i progetti che dal punto di vista attuale sono a loro volta necessari per mantenere la funzionalità, tuttavia sono meno urgenti in termini di tempo o sono meno avanzati per quanto riguarda la loro pianificazione. I progetti degli «orizzonti realizzativi più lontani» sono considerati meno prioritari dalla Confederazione oppure non hanno ancora raggiunto uno stato di pianificazione sufficiente per un'attribuzione a un orizzonte realizzativo concreto.

Nel quadro della procedura di consultazione relativa al PROSTRA 2023 il Governo si è pronunciato a favore di un'attribuzione obbligatoria all'orizzonte realizzativo 2040

dell'ampliamento della N13 a quattro corsie tra Reichenau e Rothenbrunnen. La Confederazione non ha accolto questa richiesta, di modo che il progetto rimane attribuito alla categoria «orizzonti realizzativi più lontani». Nel 2022, nel quadro dell'incarico del Consiglio federale relativo alla determinazione della soluzione più opportuna per eliminare l'inomogeneità della rete nel tratto della N13 in questione, l'Ufficio federale delle strade USTRA ha avviato un ampio studio delle varianti con il coinvolgimento delle regioni e dei comuni interessati nonché del Cantone. Finché i risultati di questo esame non saranno disponibili, il Consiglio federale non si esprimerà concretamente in merito all'orizzonte realizzativo. I risultati saranno probabilmente presentati ancora quest'anno.

In occasione della consultazione relativa al prossimo PROSTRA Strade nazionali, il Governo del Cantone dei Grigioni interverrà nuovamente affinché l'ampliamento di questo tratto venga attribuito a un orizzonte realizzativo più prossimo.

In merito alla domanda 2: il principale obiettivo delle misure di Confederazione e Cantone è impedire il traffico di aggiramento attraverso i comuni limitrofi, affinché le organizzazioni di primo intervento possano circolare e la popolazione locale possa fruire in modo adeguato dello spazio insediativo. In aggiunta si intende mantenere il flusso del traffico sulla strada nazionale. Nel quadro di piani di misure coordinati, territorialmente limitati, vengono messe in atto misure puntuali, realizzabili a breve termine. Gli utenti della strada scelgono solitamente il percorso che presenta il massimo beneficio ovvero la minore resistenza. Le misure di dosaggio adottate con vari gradi di intensità sono intese ad aumentare la resistenza percepita dai conducenti, di modo che eventuali percorsi alternativi attraverso villaggi e città risultino meno interessanti. In collaborazione con l'USTRA, la popolazione e gli utenti della strada saranno inoltre informati in merito alla situazione del traffico attesa e in merito a possibili percorsi alternativi. In seguito si intende trasferire in una soluzione definitiva e per quanto possibile automatizzata le misure dimostrate valide sulla base delle esperienze raccolte. A medio termine sulle strade nazionali sono previste anche corsie d'emergenza dinamiche (PUN) e cosiddette misure per limiti di velocità dinamici e segnalazione di pericoli (GHGW), che saranno probabilmente attuate dall'USTRA entro il 2027. Quale misura a lungo termine è inoltre previsto l'ampliamento della capacità della N13 tra Reichenau e Rothenbrunnen.



In nome del Governo

Il Presidente:

Dr. Jon Domenic Parolini

Il Cancelliere:

Daniel Spadin