

Anfrage Metzger betreffend bessere Abstimmung von Strassenverkehr, Lärmschutz und Siedlungsentwicklung aufgrund der jüngsten Entwicklungen in den eidgenössischen Räten

In seiner Frühjahrssession 2024 nahm der Nationalrat einen Antrag von Thomas Hurter (SVP, SH) an, der im USG (Umweltschutzgesetz) festschreiben will, dass auf verkehrsorientierten Strassen keine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit verlangt werden kann. Zuvor hatte der Ständerat bereits eine Motion (21.4516) von Nationalrat Peter Schilliger (FDP, LU) angenommen, welche Tempo 50 für verkehrsorientierte Strassen innerorts festschreiben will.

Der Nationalrat will zudem das Bauen an lärmbelasteten Strassen lockern (als eine Massnahme gegen die Wohnraumknappheit). Er hat an der Frühjahrssession 2024 im Rahmen der Beratung der Revision des USG sich für die «erweiterte Lüftungsfensterpraxis» entschieden, heisst: Wohnungen in Gebieten mit überschrittenen Lärmgrenzwerten bewilligt, wenn unter anderem jeweils mindestens ein lärmempfindlicher Raum über ein Fenster verfügt, bei dem die Grenzwerte eingehalten werden. Bei den übrigen Räumen muss eine kontrollierte Wohnraumlüftung installiert werden oder ein privat nutzbarer Aussenraum zur Verfügung stehen, bei dem die Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Der Nationalrat ist etwas weniger weit gegangen als noch der Ständerat in der Wintersession 2023.

Die Regierung hatte – noch vor Beratungen des eidgenössischen Parlaments – im Februar 2023 eine Anfrage Crameri betreffend Umsetzung der Lärmschutzverordnung dem Grossen Rat beantwortet.

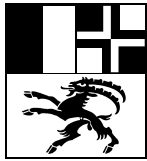
Mit Urteil vom 23. Februar 2023 wies das Verwaltungsgericht – sich auf die entsprechende Praxis des Bundesgerichts stützend (vgl. Entscheide des Bundesgerichts 1C_589/2014; BGE 136 II 539) – eine Beschwerde einer Gemeinde gegen die im Rahmen eines Lärmsanierungsprojektes (LSP) von der Regierung des Kantons Graubünden als Massnahme zur Reduktion der Lärmemissionen verfügte Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ab (Urteil R 22 24 Verwaltungsgericht Graubünden).

Vor dem Hintergrund dieser jüngsten Entwicklungen im eidgenössischen Parlament zum Zusammenspiel von Raumplanung, Strassenverkehr und Umwelt- bzw. Lärmschutz rechtfertigt es sich für die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner, doch folgende Fragen der Regierung zu stellen:

1. Wie steht die Regierung zur Absicht der eidgenössischen Räte, Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts nicht herabzusetzen und gleichzeitig das Bauen an lärmbelasteten Strassen zu lockern (erweiterte Lüftungsfensterpraxis)?
2. Hat sich die Regierung in diese Debatten der eidgenössischen Räte und beim Bund (Bundesrat, Bundesämter) eingebracht und gegebenenfalls wie (über Parlamentarier und Verbände) und mit welchen Inhalten bzw. in welche Stossrichtungen?
3. Welchen Einfluss haben die jüngsten Entwicklungen der eidgenössischen Räte auf die laufenden Lärmsanierungsprojekte (LSP) der Regierung betreffend die Kantonsstrassen innerorts insbesondere mit Bezug auf die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit?
4. Wird die Regierung nun zurückhaltender die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf verkehrsorientierten Strassen innerorts reduzieren?
5. Ist die Regierung bereit, gegebenenfalls bereits verfügte Massnahmen zu widerrufen?

Chur, 23. April 2024

Metzger, Menghini-Inauen, Krättli, Adank, Altmann, Bavier, Bergamin, Berthod, Berweger, Brandenburger-Caderas, Brunold, Bundi, Candrian, Casutt, Cortesi, Della Cà, Derungs (Lumbrein), Favre Accola, Furger, Gort, Hartmann (Pragg-Jenaz), Hefti, Heim, Kasper, Kocher, Lehner, Loi, Luzio, Meuli, Mittner, Morf, Righetti, Roffler, Schutz, Sgier, Spagnolatti, Stocker, Walser, Weber



Sitzung vom

18. Juni 2024

Mitgeteilt den

21. Juni 2024

Protokoll Nr.

536/2024

Anfrage Metzger

betreffend bessere Abstimmung von Strassenverkehr, Lärmschutz und Siedlungsentwicklung aufgrund der jüngsten Entwicklungen in den eidgenössischen Räten

Antwort der Regierung

Der Strassenverkehrslärm ist schweizweit und auch in Graubünden die dominierende Lärmquelle. Im Kanton Graubünden führen viele der historisch gewachsenen Verkehrsrouten durch Siedlungsgebiete. Trotz Verkehrsträgern wie National- und Umfahrungsstrassen ausserhalb von Siedlungen liegen die Lärmbelastungen in diesen Gebieten oft über den Immissionsgrenzwerten (IGW) der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41). Die IGW markieren die Schwelle der gesundheitlichen Gefährdung durch (Strassen-)Lärm. Die Gültigkeit dieser Schwelle wurde durch die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung (EKLK) bestätigt, welche im Auftrag des Bundesrates die Lärmbelastungsgrenzwerte der Verkehrslärmarten überprüft hat. Im 2021 publizierten Bericht "Grenzwerte für Strassen-, Eisenbahn- und Fluglärm" hält die EKLK fest, dass die IGW des Strassenverkehrslärms aus wissenschaftlicher Sicht den Menschen in seinem Wohlbefinden genügend schützen – im Gegensatz zu den IGW des Flug- und Eisenbahnlärms. Werden die IGW überschritten, werden gemäss Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01) die Anlageeigentümer (Bund, Kanton, Gemeinden) verpflichtet, ihre Strassen bezüglich Lärm zu sanieren. Dabei sind Massnahmen an der Quelle, wie beispielsweise lärm mindernde Strassenbeläge oder die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, denjenigen auf dem Ausbreitungsweg, wie beispielsweise Lärmschutzwände oder -wälle, vorzuziehen. Innerorts lassen sich letztere Massnahmen selten realisieren. Die Geschwindigkeitsreduktion stellt die «mildeste» Massnahme dar, da sie einfach umzusetzen und kostengünstig ist. Lärmarme Beläge zeigen zunächst eine Wirkung, die jedoch mit den Jahren abnimmt.

Zu Frage 1: Die Regierung steht dieser Absicht kritisch gegenüber. Sie gewichtet den Gesundheitsschutz höher als das individuelle Bedürfnis Einzelner, so schnell wie

möglich von A nach B zu kommen. Da in der Regel die Zeitersparnis gering ist, achtet die Regierung die Einführung von Tempo 30 innerorts grundsätzlich als verhältnismässige Lärmschutz- und Sicherheitsmassnahme. Es kommt hinzu, dass sich eine Geschwindigkeitsreduktion nicht nur positiv auf die Wohn- und Lebensqualität auswirkt, sondern darüber hinaus nachweislich die Verkehrssicherheit erhöht. Abgesehen davon ist der Regierung kein Bauprojekt bekannt, welches im Kanton Graubünden aufgrund von Lärmschutzvorgaben verhindert worden wäre.

Zu Frage 2: Die Regierung nimmt zu Revisionsvorlagen auf Bundesebene jeweils im Rahmen der entsprechenden Vernehmlassungsverfahren Stellung. Während der Vernehmlassung zur Änderung des Umweltschutzgesetzes lag der Einzelantrag Hurter noch nicht vor. In der vorparlamentarischen und der parlamentarischen Phase eines Geschäfts der eidgenössischen Räte bringt sich die Regierung bei Bedarf bilateral mit einzelnen oder im Rahmen des vierteljährlichen Treffens der Regierung mit allen Bündner Bundesparlamentariern ein. Bei diesen Treffen wurde der Einzelantrag Hurter, der mittlerweile vom Ständerat wieder gestrichen wurde, nicht thematisiert.

Zu Frage 3: Solange die Beratungen in den eidgenössischen Räten nicht abgeschlossen und diesbezüglich keine neuen Bestimmungen in Kraft getreten sind, haben die jüngsten Entwicklungen in den eidgenössischen Räten in Bezug auf die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit als Lärmschutzmassnahme keinen Einfluss auf die laufenden Lärmsanierungsprojekte.

Zu Frage 4: Die Regierung hält sich an das geltende Recht und die darauf abgestützte Rechtsprechung, welche Tempo 30 als wirkungsvolle Lärmschutzmassnahme auch auf verkehrsorientierten Strassen zulässt.

Zu Frage 5: Zurzeit sieht die Regierung keine Veranlassung, verfügte Massnahmen zu widerrufen. Zudem würde dies die Rechtssicherheit beeinträchtigen, wenn die Regierung nach geltendem Recht beschlossene Massnahmen ohne Weiteres wieder aufheben würde.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Jon Domenic Parolini

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Dumonda Metzger concernent ina meglra coordinaziun dal traffic sin via, da la protecziun cunter canera e dal svilup dals abitadis, sin fundament dals svilups ils pli novs en las Chombras federalas

En sia sessiun da primavaira 2024 ha il Cussegl naziunal acceptà ina dumonda da Thomas Hurter (PPS, SH), che vul prescriber en la Lescha federala davart la protecziun da l'ambient (LPAmb), ch'i na possia betg vegnir pretendida ina reducziun da la sveltezza maximala generala sin vias orientadas al traffic. Avant aveva gia il Cussegl dals chantuns acceptà ina moziun (21.4516) dal cusseglier naziunal Peter Schilliger (PLD, LU), la quala vul prescriber tempo 50 per vias orientadas al traffic entaifer ils vitgs.

Plinavant vul il Cussegl naziunal schlucar las cundiziuns per construir per lung da vias engrevgiadas cun canera (sco mesira cunter la mancanza da spazi d'abitar). En il rom da la debatta davart la revisiun da la LPAmb durant la sessiun da primavaira 2024 è il Cussegl naziunal sa decidì per la «pratica extendida da las fanestras d'ariaziun». Quai vul dir: En territoris, nua che las limitas da canera vegnan surpassadas, po la construcziun d'abitaziuns vegnir permessa, sche – tranter auter – mintgamai almain in local sensibel a canera ha ina fanestra, nua che las limitas vegnan observadas. En ils auters locals sto vegnir installada ina ventilaziun controllada ubain ch'i sto star a disposiziun in spazi exteriur che po vegnir utilisà en moda privata, nua che las limitas da canera vegnan observadas. Il Cussegl naziunal n'è betg i uschè lunsch sco il Cussegl dals chantuns durant la sessiun d'enviern 2023.

Il favrer 2023 – anc avant las debattas dal Parlament federal – aveva la Regenza respondì al Cussegl grond la dumonda Crameri concernent la realisaziun da l'Ordinaziun davart la protecziun cunter canera.

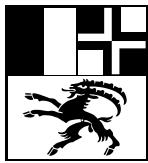
Cun la sentenza dals 23 da favrer 2023 ha la Dretgira administrativa – sa basond sin la pratica respectiva dal Tribunal federal (cf. decisiun dal Tribunal federal 1C_589/2014; DTF 136 II 539) – refusà in recurs d'ina vischnanca cunter la reducziun da la sveltezza maximala generala da 50 km/h a 30 km/h. La Regenza dal chantun Grischun aveva disponì la reducziun en il rom d'in project da sanaziun cunter canera (PSC) sco mesira per reducir las emissiuns da canera (sentenza R 22 24 Dretgira administrativa dal Grischun).

Resguardond quests svilups ils pli novs en il Parlament federal en connex cun l'interacziun tranter la planisaziun dal territori, il traffic sin via e la protecziun da l'ambient resp. cunter la canera èsi tenor las sutsegnadras ed ils sutsegnaders giustificà da bain far las suandantas dumondas a la Regenza:

1. Tge pensa la Regenza da l'intenziun da las Chombras federalas, da betg reducir la sveltezza da 50 sin vias orientadas al traffic entaifer ils vitgs ed a medem temp da schlucar las cundiziuns per construir per lung da vias engrevgiadas cun canera (pratica extendida da las fanestras d'ariaziun)?
2. Ha la Regenza sa fatg valair en questas debattas da las Chombras federalas e tar la Confederaziun (Cussegl federal, uffizis federals) e sche quai è il cas, co (sur parlamentar e federaziuns) e cun tge cuntegns resp. cun tge finamiras?
3. Tge influenza han ils svilups ils pli novs en las Chombras federalas sin ils projects da sanaziun cunter canera currents da la Regenza concernent las vias chantunales en ils vitgs, en spezial per la reducziun da la sveltezza maximala generala?
4. Vegn la Regenza ussa ad esser pli precauta cun reducir la sveltezza maximala da 50 km/h a 30 km/h sin vias orientadas al traffic entaifer ils vitgs?
5. È la Regenza pronta da revocar mesiras ch'ella ha eventualmain gia disponì?

Cuira, ils 23 d'avrigl 2024

Metzger, Menghini-Inauen, Krättli, Adank, Altmann, Bavier, Bergamin, Berthod, Berweger, Brandenburger-Caderas, Brunold, Bundi, Candrian, Casutt, Cortesi, Della Cà, Derungs (Lumbrein), Favre Accola, Furger, Gort, Hartmann (Pragg-Jenaz), Hefti, Heim, Kasper, Kocher, Lehner, Loi, Luzio, Meuli, Mittner, Morf, Righetti, Roffler, Schutz, Sgier, Spagnolatti, Stocker, Walser, Weber



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

18 da zercladur 2024

21 da zercladur 2024

536/2024

Dumonda Metzger

concernent ina megla coordinaziun dal traffic sin via, da la protecziun cunter canera e dal svilup dals abitadis, sin fundament dals svilupps ils pli novs en las Chombras federalas

Resposta da la Regenza

Il traffic stradal è en l'entira Svizra ed er en il Grischun la funtauna da canera dominante. En il chantun Grischun mainan bleras da las rutas da traffic ch'èn creschidas istoricamain tras territoris abitads. Malgrà ch'ils purtaders da traffic, sco las vias nazionalas e las vias da sviament, sa chattan ordaifer ils abitadis, èn las grevezzas da canera en quests territoris savens sur las limitas d'immissiuns (LI) da l'Ordinaziun federala davart la protecziun cunter canera (OPC; CS 814.41). Las LI èn valurs che inditgeschan, cura che la canera (dal traffic sin via) periclitescha la sanadad. La valaivladad da questas valurs è vegnida confermada tras la Cumissiun federala per il cumbat cunter la canera (CFCC), che ha examinà – per incumbensa dal Cussegl federal – las limitas d'immissiuns dals geners da canera dal traffic sin via. En il rapport «Limitas per la canera dal traffic sin via, da viafier ed aviatic» ch'è vegnì publitgà l'onn 2021, constatescha la CFCC, che las LI per la canera dal traffic sin via porschan – ord vista scientifica – ina protecziun suffizienta per il bainesser da l'uman, quai cuntrari a las LI per la canera dal traffic da viafier ed aviatic. Sche las LI vegnan surpassadas, vegnan ils proprietaris dals stabiliments (Confederaziun, chantun, vischnancas) obligads tenor la Lescha federala davart la protecziun da l'ambient (LPAmb; DG 814.01) da sanar lur vias pertutgant la canera. Mesiras a la funtauna, sco per exempel cuvridas che reduceschan la canera u la reducziun da la sveltezza maximala admissa, èn da preferir en quest connex a mesiras sin la via da derasaziun, sco per exempel paraids u rempars da protecziun cunter la canera. En il vitg n'èsi darar pussaivel da construir paraids u rempars da protecziun. La reducziun da la sveltezza è la mesira «la pli miaivla», perquai ch'ella custa pauc e perquai ch'igl è facil da la realisar. Las cuvridas che chaschunan pauca canera mussan l'emprim in effect. Quest effect sa reducescha dentant en il decurs dals onns.

Tar la dumonda 1: La Regenza ha ina tenuta critica envers questa intenziun. La protecziun da la sanadad è per ella pli impurtanta ch'il basegn individual da singulas persunas da vegnir uschè svelt sco pussaivel dad A fin B. Perquai ch'ins spargna per

regla pauc temp, è la Regenza da l'opiniun che l'introducziun da tempo 30 en il vitg saja da princip ina mesira commensurada per proteger cunter la canera e per garantir la segirezza. Vitiers vegni ch'ina reducziun da la sveltezza n'ha betg mo in effect positiv sin la qualitad d'abitar e da viver, mabain ch'ella augmenta cumprovadain er la segirezza stradala. Abstrahà da quai, n'enconuscha la Regenza nagin project da construcziun che fiss vegnì impedì en il chantun Grischun pervia da prescripziuns da la protecziun cunter canera.

Tar la dumonda 2: Davart projects da revisiun sin plaun federal prenda la Regenza mintgamai posiziun en il rom da las proceduras da consultaziun correspudentas. Durant la consultaziun tar la midada da la Lescha davart la protecziun da l'ambient n'era la proposta individuala Hurter anc betg avant maun. En la fasa preparlamentara e parlamentara d'ina fatschenta da las Chombras federalas sa fa la Regenza valair en cas da basegn en moda bilaterala cun singulas parlamentarias u singuls parlamentarists federalists dal Grischun ubain mintga quartal en il rom da l'inscunter da la Regenza cun tut las parlamentarias ed ils parlamentarists federalists dal Grischun. A chaschun da quests inscunters n'è la proposta individuala Hurter betg vegnida tematisada. En il fratemp ha il Cussegl dals chantuns puspè stritgà questa proposta.

Tar la dumonda 3: Uschè ditg che las tractativas en las Chombras federalas n'èn betg terminadas e ch'i n'èn betg entradas en vigur novas disposiziuns respectivas, n'influenzeschan ils svilups ils pli novs en las Chombras federalas pertutgant la reducziun da la sveltezza maximala generala sco mesira da protecziun cunter canera betg ils projects currentes da la sanaziun cunter canera.

Tar la dumonda 4: La Regenza observa il dretg vertent e la giurisdicziun respectiva che admetta tempo 30 sco mesira efficazia per proteger cunter canera, er sin vias orientadas al traffic.

Tar la dumonda 5: Actualmain na vesa la Regenza nagin motiv da revocar mesiras disponidas. Plinavant restrenschesch quai la segirezza giuridica, sche la Regenza annullass simplamain puspè mesiras ch'èn vegnidas concludidas tenor il dretg vertent.



Il president:

A handwritten signature in black ink, appearing to be "J. Parolini".

Dr. Jon Domenic Parolini

En num da la Regenza

Il cancellier:

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

Daniel Spadin

Interpellanza Metzger concernente un miglior coordinamento di circolazione stradale, protezione contro l'inquinamento fonico e sviluppo degli insediamenti a seguito dei più recenti sviluppi nelle Camere federali

Nella sessione primaverile 2024, il Consiglio nazionale ha accolto una proposta di Thomas Hurter (UDC, SH) che intende stabilire nella LPAmb (legge sulla protezione dell'ambiente) che sulle strade a prevalenza motorizzata non possa essere richiesta alcuna riduzione della velocità massima generale. Precedentemente il Consiglio degli Stati aveva già accolto una mozione (21.4516) del Consigliere nazionale Peter Schilliger (PLR.I Liberali Radicali, LU), la quale intende fissare una velocità massima consentita di 50 km/h per le strade a prevalenza motorizzata nei centri abitati.

Il Consiglio nazionale intende inoltre rendere meno severi i requisiti per la costruzione in strade esposte ai rumori (quale misura contro la carenza degli alloggi). Nella sessione primaverile 2024, nel quadro della deliberazione della revisione della LPAmb si è deciso per la «prassi della finestra di aerazione ampliata», vale a dire: vengono autorizzate abitazioni in zone in cui i valori limite del rumore vengono superati se tra l'altro almeno un locale sensibile al rumore dispone di una finestra in corrispondenza della quale i valori limite vengono rispettati. Negli altri locali occorre installare un impianto di aerazione dell'abitazione controllato oppure deve essere a disposizione uno spazio esterno a uso privato in corrispondenza del quale i valori limite del rumore vengono rispettati. Il Consiglio nazionale è stato leggermente più conservativo rispetto a quanto fatto dal Consiglio degli Stati nella sessione invernale 2023.

Ancora prima delle deliberazioni del Parlamento federale, a febbraio 2023 il Governo aveva risposto al Gran Consiglio in relazione all'interpellanza Cramerì concernente l'attuazione dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico.

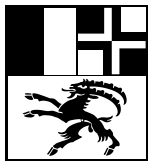
Con sentenza del 23 febbraio 2023, basandosi sulla prassi corrispondente del Tribunale federale (cfr. decisioni del Tribunale federale 1C_589/2014; DTF 136 II 539) il Tribunale amministrativo ha respinto un ricorso di un comune contro la riduzione della velocità massima generale da 50 km/h a 30 km/h disposta dal Governo del Cantone dei Grigioni nel quadro di un progetto di risanamento fonico (PRF) quale misura di riduzione delle emissioni foniche (sentenza R 22 24 Tribunale amministrativo dei Grigioni).

In considerazione di questi recenti sviluppi nel Parlamento federale in relazione all'interazione tra pianificazione del territorio, circolazione stradale e protezione ambientale e contro l'inquinamento fonico, per le firmatarie e i firmatari risulta giustificato porre al Governo le seguenti domande:

- 1° Qual è la posizione del Governo in merito all'intenzione delle Camere federali di non ridurre la velocità massima consentita di 50 km/h su strade a prevalenza motorizzata nei centri abitati e al contempo di rendere meno severi i requisiti per la costruzione in strade esposte ai rumori (prassi della finestra di aerazione ampliata)?
- 2° Il Governo ha partecipato attivamente a questi dibattiti delle Camere federali e presso la Confederazione (Consiglio federale, uffici federali) e, se del caso, come (tramite parlamentari e associazioni) e con quali contenuti e con quali orientamenti?
- 3° Quali conseguenze hanno i più recenti sviluppi nelle Camere federali sugli attuali progetti di risanamento fonico (PRF) del Governo concernenti le strade cantonali nei centri abitati, in particolare in relazione alla riduzione della velocità massima generale?
- 4° D'ora in poi il Governo si mostrerà più cauto nella riduzione della velocità massima consentita da 50 km/h a 30 km/h su strade a prevalenza motorizzata nei centri abitati?
- 5° Il Governo è pronto a revocare eventualmente misure già disposte?

Coira, 23 aprile 2024

Metzger, Menghini-Inauen, Krättli, Adank, Altmann, Bavier, Bergamin, Berthod, Berweger, Brandenburger-Caderas, Brunnold, Bundi, Candrian, Casutt, Cortesi, Della Cà, Derungs (Lumbrein), Favre Accola, Furger, Gort, Hartmann (Pragg-Jenaz), Hefti, Heim, Kasper, Kocher, Lehner, Loi, Luzio, Meuli, Mittner, Morf, Righetti, Roffler, Schutz, Sgier, Spagnolatti, Stocker, Walser, Weber



Seduta del

18 giugno 2024

Comunicato il

21 giugno 2024

Protocollo n.

536/2024

Interpellanza Metzger

concernente un miglior coordinamento di circolazione stradale, protezione contro l'inquinamento fonico e sviluppo degli insediamenti a seguito dei più recenti sviluppi nelle Camere federali

Risposta del Governo

Le immissioni foniche prodotte dal traffico stradale sono la principale fonte di rumore in Svizzera e anche nel Cantone dei Grigioni. Nel Cantone dei Grigioni, molte delle vie di transito sviluppatasi nel corso del tempo attraversano comprensori insediativi. Nonostante vettori di traffico quali strade nazionali e circonvallazioni al di fuori degli insediamenti, l'inquinamento fonico in questi comprensori è spesso superiore ai valori limite d'immissione (VLI) previsti dall'ordinanza federale contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41). I VLI definiscono la soglia di pericolo per la salute rappresentato dal rumore (stradale). La validità di tale soglia è stata confermata dalla Commissione federale per la lotta contro il rumore (CFLR), la quale su incarico del Consiglio federale ha esaminato i valori limite d'inquinamento fonico dei tipi di rumori prodotti dal traffico. Nel rapporto pubblicato nel 2021 "Valori limite per il rumore del traffico stradale, ferroviario e aereo" la CFLR stabilisce che, dal punto di vista scientifico, i VLI del rumore del traffico stradale proteggono il benessere delle persone in misura sufficiente, al contrario dei VLI del rumore del traffico ferroviario e aereo. Conformemente alla legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb; RS 814.01), in caso di superamento dei VLI i proprietari degli impianti (Confederazione, Cantone, comuni) sono tenuti a risanare le proprie strade per quanto riguarda il rumore. In questo contesto i provvedimenti alla fonte, come ad esempio pavimentazioni stradali fonoassorbenti o la riduzione della velocità massima consentita, devono essere preferiti a quelli sulla via di propagazione come ad esempio le pareti e le barriere fonoassorbenti. Nei centri abitati è raramente possibile realizzare le misure appena menzionate. La riduzione della velocità costituisce la misura «più lieve», in quanto essa è facile da attuare ed economica. I rivestimenti fonoassorbenti hanno un effetto che tuttavia diminuisce con il passare degli anni.

In merito alla domanda 1: il Governo è critico nei confronti di tale intenzione. Esso reputa che la protezione della salute sia più importante delle esigenze dei singoli di spostarsi il più rapidamente possibile da un punto A a un punto B. Poiché di norma il

risparmio di tempo è esiguo, il Governo considera l'introduzione della velocità massima consentita di 30 km/h nei centri abitati una misura di protezione dall'inquinamento fonico e di sicurezza generalmente proporzionata. A ciò si aggiunge che una riduzione della velocità non ha solamente effetti positivi sulla qualità abitativa e di vita, bensì aumenta anche comprovatamente la sicurezza della circolazione. A prescindere da ciò, il Governo non è a conoscenza di alcun progetto di costruzione che sarebbe stato impedito nel Cantone dei Grigioni a seguito di direttive in materia di protezione dall'inquinamento fonico.

In merito alla domanda 2: il Governo prende posizione in relazione a progetti di revisione a livello federale nel quadro della procedura di consultazione corrispondente. Durante la consultazione relativa alla modifica della legge sulla protezione dell'ambiente, la proposta individuale Hurter non era ancora stata presentata. Nella fase preparlamentare e in quella parlamentare di un oggetto delle Camere federali, se necessario il Governo partecipa attivamente in modo bilaterale con singoli, o nel quadro dell'incontro trimestrale del Governo, con tutti i parlamentari grigionesi a Berna. A questo incontro la proposta individuale Hurter, che nel frattempo è stata nuovamente stralciata dal Consiglio degli Stati, non è stata discussa.

In merito alla domanda 3: fino a quando i dibattiti alle Camere federali non saranno conclusi e fino a quando non saranno entrate in vigore nuove disposizioni in materia, i recenti sviluppi nelle Camere federali in relazione alla riduzione della velocità massima generale quale misura di protezione dall'inquinamento fonico non hanno alcun influsso sui progetti di risanamento fonico in corso.

In merito alla domanda 4: il Governo si attiene al diritto vigente e alla giurisprudenza basata su di esso, i quali ammettono la velocità massima consentita di 30 km/h quale misura di protezione dall'inquinamento fonico anche su strade a prevalenza motorizzata.

In merito alla domanda 5: attualmente, il Governo non ravvisa alcun motivo per revocare le misure disposte. Inoltre, ciò metterebbe in pericolo la sicurezza giuridica se il Governo revocasse di nuovo misure decise conformemente al diritto vigente.



In nome del Governo

Il Presidente:

Dr. Jon Domenic Parolini

Il Cancelliere:

Daniel Spadin