



Mit Beteiligung der Europäischen Union aus dem Haushalt der Transeuropäischen Verkehrsnetze finanziertes Vorhaben  
Opera finanziata con la partecipazione dell' Unione Europea attraverso il bilancio delle reti di trasporto transeuropee



Ausbau Eisenbahnachse München-Verona  
**BRENNER BASISTUNNEL**

Detailplanung

Potenziamento asse ferroviario Monaco - Verona  
**GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO**  
Progettazione di dettaglio

H61 Baulos Mauls 2-3		H61 Lotto Mules 2-3	
Projekteinheit <b>Umweltmanagementsystem</b>		WBS <b>Sistema di Gestione Ambientale</b>	
Dokumentenart <b>Technischer Bericht</b>		Tipo documento <b>Relazione tecnica</b>	
Titel <b>Darstellung von Umweltkompensationsmaßnahmen</b>		Titolo <b>Rappresentazione delle misure di compensazione ambientale</b>	
Consorzio BTC Scrl 		Mandataria 	
		Mandanti   	
Ausführungsplanung / Progettazione esecutiva     		Detailplanung / Progettazione di dettaglio Dr. Johann Wild  	
	Datum / Data	Name / Nome	Gesellschaft / Società
Bearbeitet / Elaborato	18.06.2019	WLD	-
Geprüft / Verificato	18.06.2019	WLD	-
Genehmigt / Approvato	18.06.2019	BUTTAFOCO / SECONDULFO	BTC
		ÖBA Leiter Direttore dei Lavori Ing. Antonio Voza	Vorstand Amministratori Ing. Raffaele Zurlo Ing. Konrad Bergmeister
Projekt-kilometer / Chilometro progetto	von / da - bis / a - bei / al -	Bau-kilometer / Chilometro opera	von / da - bis / a - bei / al -
		Status Dokument / Stato documento	Masstab / Scala -
Staat Stato	Los Lotto	Einheit Unità	Nummer Numero
02	H61	SG	850
		Dokumentenart Tipo documento	Vertrag Contratto
		UTB	B0130
		Nummer Codice	Revision Revisione
		72034	00

**Bearbeitungsstand**  
**Stato di elaborazione**

<b>Revision</b> <b>Revisione</b>	<b>Änderungen</b> <b>Modifiche</b>	<b>Verantwortlicher Änderung</b> <b>Responsabile modifica</b>	<b>Datum</b> <b>Data</b>
00	Abgabe / Emissione	BTC	18.06.2019

## Rappresentazione delle misure di compensazione ambientale

### Progetto:

Apertura di una cava per inerti „Genauen BTC 2019“  
sulle ppff. 2098/1, 2096/2, 2093/3, 2097, 2668/2 C.C. Stilves

### Richiedente:

Brenner Tunnel Construction scarl  
Via G. Vincenzo Bona 65, 00156 ROMA

Si premette che il presente progetto prevede lo scavo di materiale inerte per il confezionamento di calcestruzzo nella misura di 210.000 mc in 2 anni.

Il tributo da corrispondere all'amministrazione comunale di Campo di Trens di 0,50 €/mc ammonta a ca. 105.000,00 €.

In accordo con il comune di Campo di Trens viene proposto di destinare tale importo ad un progetto del comune che prevede la sistemazione esterna dell'alloggiamento ferroviario a Campo di Trens e di cui si allega la documentazione progettuale.

La stima dei costi è in fase di elaborazione, dovrebbe comunque superare l'importo di 1,5 Mil €.

Il comune di Campo di Trens intende destinare parte dell'importo al progetto di spostamento della strada statale nel tratto di attraversamento del centro abitato di Mules, come da documentazione allegata.

Il tecnico

Dott. Johann Wild

---

Varna, li 17.05.2019

Allegati:

Documentazione progettuale „Oberflächengestaltung-Einhausung“  
Relazione „spostamento strada statale“

## **ALLEGATO 1**

DOCUMENTAZIONE PROGETTUALE “Oberflächengstaltung – Einhausung”

# PROJEKT

## Zur Oberflächengestaltung der Eisenbahneinhausung in Freienfeld

Bauherr: Gemeinde Freienfeld

### BEILAGE 01

#### INHALT

- Technischer Bericht	
- Parzellenverzeichnis	
- Fotokarte	1:2500
- Auszug aus dem Bauleitplan	1:5000
- Mappenauszug	1:1000

Sterzing, den 25.02.2019

Digital unterschrieben von Salzburger Juergen  
Grund: Eingetragen im Berufsalbum der  
Geometer Nr.1518  
Datum: 2019.02.27 11:03:11 +01'00'

**TECHNISCHES BÜRO**  
**Geom. Jürgen Salzburger**

Brennerstraße 37/E | 39049 Sterzing | Tel.: +39 335 128 76 73  
mail: juergen.salzburger@gmail.com | pec: juergen.salzburger@geopec.it



*Jürgen Salzburger*

# TECHNISCHER BERICHT

---

Bauvorhaben: **Oberflächengestaltung der Eisenbahneinhausung in Freienfeld**

---

Bauherr: **Gemeinde Freienfeld**

---

## Ausgangslage und Projektbeschreibung:

Im Bereich des Gemeindehauses von Freienfeld wird derzeit auf einer Länge von 230 m der Tunnel für die Einhausung der Eisenbahn errichtet. Bauherr ist hierbei die Eisenbahngesellschaft RFI. Für die Einfüllung der seitlichen Flächen bzw. der anschließenden Oberflächengestaltung wurde von Geom. Benedikter eine Studie entworfen, welche im Groben von der Gemeindeverwaltung gutgeheißen wurde. Angelehnt an diesen Entwurf hat der Unterfertigte Techniker nun nach verschiedenen Rücksprachen mit den Verantwortlichen Referenten das hier vorliegende Projekt ausgearbeitet. Dabei wurde darauf geachtet, dass der Tunnel zwar so gut als möglich eingeschüttet wird, jedoch die umliegenden Flächen trotzdem noch sehr sinnvoll und deren Bestimmung entsprechend genutzt werden können.

Ziel der Oberflächengestaltung ist es zudem, Verbindungswege für die Dörfer Stilfes und Trens bzw. von Trens zur Sportzone zu schaffen. Diese sollen zum einen für Fußgänger und Radfahrer als sichere und barrierefreie Überquerung der Eisenbahntrasse dienen und zum anderen für die Landwirte als Erschließung ihrer Felder genutzt werden können. Besonders im Hinblick auf körperlich beeinträchtigte Menschen oder Familien mit Kinderwägen wurde im Projekt darauf geachtet, die Steigungen der einzelnen Abschnitte nicht zu steil anzulegen.

## Vorgesehene Baumaßnahmen:

### **NORDBEREICH (Seite Gemeindehaus):**

Hauptaugenmerk der Gestaltung des Nordbereichs ist die Verlegung der bestehenden Straße „Lener“ zum Tunnel hin. Gleichzeitig soll die neue Trasse am östlichen Punkt des Tunnels auf dessen Quote angehoben werden, damit anschließend die Überquerung auf die andere Seite geschaffen werden kann. Damit dieser Höhenunterschied auch am Ende des Tunnels erreicht werden kann, muss die bestehende Betonmauer um 40 m Richtung Osten verlängert werden. Die neue Mauerscheibe startet an der neuen Aufkantung am Kopf des Betonkörpers und fällt in

konstanter Neigung bis an ihr Ende auf 4 m ab, wo die geplanten Lärmschutzwände mit identischer Höhe dann direkt daran anschließen.

Die Straße führt vom Punkt der Überfahrt dann weiter Richtung Gemeindehaus, fällt langsam wieder ab und endet genau an der Einfahrt zum Wohnhaus „Volgger Roland“, wo sie dann in den unteren Gemeindeplatz einmündet. Hier sollen im Zuge der Neugestaltung neue Parkplätze errichtet und gleichzeitig ein geeigneter Platz für die bestehenden Recyclingcontainer geschaffen werden. Anschließend daran soll dann ein neuer Treppenübergang entstehen, welcher in direkter Linie vom Gebäudeeck am Postamt über den Tunnel führt.

Nördliche der neuen Straße „Lener“ wird Material aufgefüllt und die bestehenden Feldflächen in sehr leichtem Gefälle bis kurz vor den Straßenrand hingezogen. Hier soll durch eine kleine Böschung ein natürlicher Damm für die Oberflächenentwässerung entstehen. Die zum Teil sehr sumpfigen bzw. moosigen Stellen sollen durch Verlegen von Drainage- und Sammelrohren und Einbringen von korngestuftem Schotter trockengelegt werden. Das Wasser soll dann über den bereits von der RFI vorgesehenen Weißwasserstrang entlang des Tunnels eingeleitet und in den bestehenden Graben geführt werden.

Am Vorplatz beim Lener wird das Gelände bis zur bestehenden Mauer hin abgeböschet. Ziemlich genau am Gebäudeeck beim Gasthof wird dann die Böschung zu steil, um den gesamten Tunnel einschütten zu können. Zudem hat man mit den Hoteleigentümern ein Abkommen getroffen, dass selbige den bestehenden Hofraum auf Gemeindegrund hin etwas erweitern können und nur mehr die letzten 5 m parallel zum Tunnel mit einer Neigung von 2:3 geböschet werden und im Eigentum der öffentlichen Verwaltung bleiben sollen. Am Tunnelende im Westen, also Richtung Sterzing, wird eine Steinmauer errichtet, welche den letzten Teil der Böschung dann höhenmäßig abfangen kann und gleichzeitig als Abgrenzung zum Hofraum der Hofstelle „Lener“ dient.

Die bestehende Fußgängerunterführung wird als solche nicht mehr gebraucht und soll in Zukunft nur mehr als Inspektions- und Leitungsschacht genutzt werden. Die seitlichen Mauern werden etwas erhöht und mit einer Betondecke geschlossen. Beim heutigen Eingang wird eine doppelflügelige Türe eingebaut, welche im Normalfall dann gesperrt und eben nur für die Eisenbahngesellschaft zugänglich ist.

#### **SÜDBEREICH (Seite „Roderer“):**

Ebenfalls an dieser Seite soll im Osten des Tunnels die Mauer um 40 m verlängert werden. Somit kann die vorhin beschriebene Überfahrt an diesem Punkt geeignet angelegt und das

anschließende Gelände Richtung Osten dann besser und vor allem nicht zu steil abgebösch werden. Der neue Weg führt dann mit konstanten 4% Gefälle bis kurz vor den Vorplatz der Carabinierstation. Hier soll eine Weggabelung entstehen, wobei ein Strang des Weges Richtung „Roderer“ führen und vor der „Lourdeskapelle“ in die bestehende Straße, also dem „Bliegerweg“, einmünden soll. Da die bestehende Straße ohnehin breit genug ist, soll sie auf ca. 4,50 m verschmälert und der gewonnene Streifen für die Böschung zum neuen Weg hin genutzt werden. Die zweite Teilstrecke führt über die bestehende Fußgängerunterführung, vorbei an den Garagen am Carabinierhaus, zu den Feldern hinterm „Bliegerteich“. Diese Trasse verläuft dann weiter entlang der neu zu errichtenden Lärmschutzwand, überquert über eine neue Holzbrücke die Unterführung Stilfes und endet schließlich beim bestehenden Schotterweg hinter der Sportzone. Für die Überquerung der Fußgängerunterführung beim Vorplatz der Carabinierstation wird eine neue Betondecke errichtet, welche gleichzeitig den vorhin beschriebenen und umfunktionierten Leitungsschacht abdecken soll. Auch hier wird der Eingang zum Schacht geschlossen bzw. wird wie auf der anderen Seite eine Doppeltüre eingebaut.

In weiterer Folge soll hier zum Tunnel hin dann eine offene Garage für das Carabinierhaus entstehen. Die Decke dafür wird dann abfallend und somit entsprechend dem Gefälle des darüberliegenden Weges betoniert und mit einer Aufkantung mit Schutzzaun an der Vorderseite versehen. In der neuen Garage finden dann all jene Autos Platz, welche derzeit entlang des Bliegerweges geparkt sind. Gleichzeitig kann genau über der Garage eben jener Weg geführt werden, welcher in weiterer Folge die Sportzone von Trens aus erschließen soll und somit eine doch sehr wichtige Rolle für das sichere Erreichen selbiger spielen wird.

Der gesamte Bereich zwischen dem neuem Weg und der Hofstelle „Roderer“ bzw. der Straße Wolf wird aufgefüllt und als gut bewirtschaftbare Feldfläche hergerichtet. Der Bereich oberhalb, also nördlich des Weges, wird über den Tunnel hinweg und bis zum neuen Treppenübergang hin ebenfalls als Dauerwiese angelegt. Anschließend an die Treppe, wo das eingeschüttete Gelände etwas steiler geformt werden muss und diese somit für die landwirtschaftlichen Maschinen eher umständlich zu bearbeiten ist, besteht die Möglichkeit auf dem Betonkörper drauf (ebene Fläche) eine kleine Parkanlage zu errichten. So könnten hier kleine Lauben mit Tischen und Bänken zum Verweilen aufgestellt und evtl. ein kleiner Kinderspielplatz für die Anrainer geschaffen werden. Westlich der Unterführung der Straße nach Stilfes besteht unterhalb der Eisenbahntrasse derzeit ein 2,50 m hoher und 1,5 m breiter Wasserdurchlass, wo auf Trensener-Seite verschiedene

Feldgräben zusammenlaufen. Das Wasser läuft dann durch diesen Kanal und führt auf Stilfer-Seite über ein Betonrohr in einen weiteren Feldgraben, welcher schließlich in den Bliegerteich mündet. Nach Rücksprache mit den Zuständigen der RFI wäre nun vorgesehen, den Durchlass in Verbindung mit weiteren Erschließungswegen zu einer Fußgängerunterführung umzufunktionieren. So könnte der bestehende Weg an der Verkehrsinsel Stilfes weitergezogen und zur Sportzone hin geführt werden. Die Felder sollen dann über einen neuen, viel kleineren aber ausreichenden Durchstich entwässert werden. Dieser neue Gehweg würde in Summe vom Pilgerweg an der Nordeinfahrt von Trens, also vom Imbiss, zur Sportzone führen, was für alle Bewohner des nordwestlichen Dorfbereichs bzw. den Gästen von „Larch“ und „Saxl“ genutzt werden kann.

#### Bauausführung:

Die neue Straße „Lener“ sowie die neuen Wege über den Tunnel hinweg sollen mit einem stabilen Unterbau in Form von Grob- und Feinschotterschichten versehen werden. Diese sollen gut verdichtet, gewalzt und eben abgezogen werden. Darauf wird eine geschlossene Asphaltsschicht (Binder) aufgetragen. Entlang des neuen Straßenrandes soll links und rechts jeweils eine 50 cm breite Bankette errichtet werden (siehe Regelprofile). Der Bereich des neuen Park- und Containerplatzes am Gemeindehaus wird mit einem Randstein eingefasst und somit zur Feldfläche hin abgegrenzt. Der neue Platz wird ebenfalls wie die Wege geschottert und asphaltiert. Die neue Treppe über den Tunnel soll mit Betonfertigteilen ausgeführt und einem Handlauf in INOX versehen werden.

Als oberste Schicht der neu geformten Feldflächen wird ein ca. 30 cm starker Humusboden aufgetragen, gleichmäßig abgezogen, abgereicht und mit geeigneter Samenmischung begrünt. Jener Teil des Tunnel, welcher nicht eingeschüttet wird, soll an den Seiten mit einer kleinen Aufkantung abgegrenzt und mit einer „extensiven Dachbegrünung“, also wie für Flachdächer, gestaltet werden. Alle absturzgefährdeten Bereiche entlang des Tunnels bzw. daran anschließend werden laut den Vorschriften der Brenner-Eisenbahn-Linie mit Gitterzäunen in Metall gesichert. Für alle anderen Absperrungen werden Holzzäune mit senkrechten Stehern und waagrechten Brettern aufgestellt.

Die neue Parkplatzüberdachung am Carabinierhaus soll in Stahlbeton ausgeführt werden. Um genügend Bewegungsfreiheit zu schaffen, soll die Decke auf Pfeilern mit darüber verlaufenden Querträgern gelagert werden. An den Seiten wird die Garage vom Tunnel, der bestehenden

Unterführung bzw. Richtung Sterzing von einer neuen Betonmauer abgegrenzt. Der Boden sowie die Zufahrt der Überdachung wird mit Schotterschichten höhenmäßig etwas angeglichen und asphaltiert.

Die neue Brücke über der Stilfer-Unterführung soll in Holz ausgeführt werden. Zur Überwindung der 6 m Spannweite zwischen den beiden Mauerscheiben entlang der Straße werden 4 HEB-Profile (25cm) als Träger verlegt. Darauf wird dann die Holzkonstruktion aufgebracht. An der Vorderseite wird ein Gitternetzzaun montiert; an den Seiten davor und dahinter dann ein Holzzaun aufgestellt.

Schlussbemerkung:

Abschließend kann man sagen, dass durch dieses Projekt das gesamte Landschaftsbild rund um das betroffene Eisenbahnstück deutlich verschönert und aufgewertet wird. Der Betonklotz, wie er derzeit besteht und von weit her einsehbar ist, kann wohl kaum als besonders anschaulich betrachtet werden. Im Ausführungsprojekt der Einhausung, also des Tunnels an sich, ist nämlich nichts von einer Abdeckung, einem Einschütten oder irgendeiner Oberflächengestaltung vorgesehen. Auch die neuen Verbindungswege zwischen beiden Dörfern sowie der Sportzone wirkt sich sehr positiv auf das Verkehrsnetz von Freienfeld aus.

Durch die Anpassung und zum Teil Neugestaltung der Feldflächen werden Grundstücke dazugewonnen und werten somit die Dauerwiesen der Grundanrainer zudem auf.

---

Technische Daten:

- |  |  |
|--|--|
| - Betroffene Parzellen:                  | siehe eigenes Verzeichnis                            |
| - Widmung laut Bauleitplan:              | vorwiegend Eisenbahngebiet und Landwirtschaftsgebiet |
| - Verlegte Straße „Lener“:               | Länge = 166 m / Fahrbahnbreite = 3,20 m              |
| - Neuer Rad-, Fußgänger- und Traktorweg: | Länge = 439 m / Fahrbahnbreite = 2,50 m              |
| - Max. Steigung:                         | ca. 9 %  |
| - Gesamtfläche des Eingriffs:            | 25.310 m <sup>2</sup> (ca.2,5 ha)                    |
- 



Der Techniker:

*Jürgen Salzburger*

# PARZELLENVERZEICHNIS

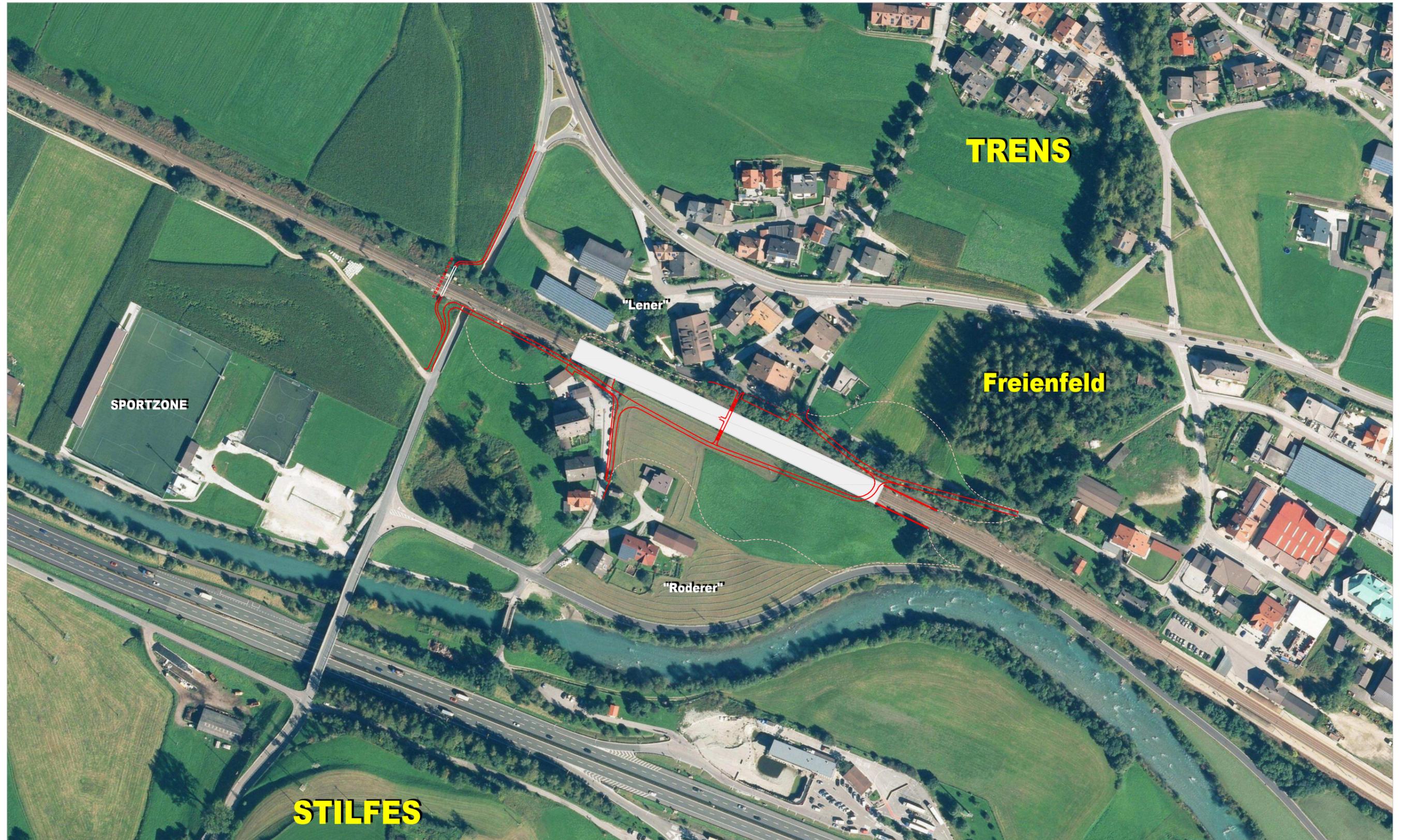
- Betroffene Parzellen vom Bahnhof zum Lener -

Parzellen	E.Zl.	Eigentümer	Bemerkung
525/7	249/II	Rete Ferroviaria Italiana SPA	Eisenbahngebiet

## Parzellen an der Nordseite

Parzellen	E.Zl.	Eigentümer	Bemerkung
579/3	3/I	Volgger Roland - *18.07.1973 - Brixen	
583/8	3/I	Volgger Roland - *18.07.1973 - Brixen	
583/7	30/II	Orlandi Egidio & Franchetto Cristina	(verstorben)
583/6	84/II	Interessentschaft Trens	
583/5	19/I	Benedikter Karl Heinz - *09.03.1956 - Freienfeld	
581/1	214/II	Gemeinde Freienfeld	
579/2	3/I	Volgger Roland - *18.07.1973 - Brixen	
.617	3/I	Volgger Roland - *18.07.1973 - Brixen	Wohnhaus "Volgger Roland"
579/5	214/II	Gemeinde Freienfeld	
.232	214/II	Gemeinde Freienfeld	Gemeindehaus
542/1	84/II	Interessentschaft Trens	
1631/6	131/II	Gemeinde Freienfeld	
.72	4/II	Lener KG d. Volgger R & E	Gasthaus Lener
538/43	206/II	Demanio pubblico dello Stato	
.404	131/II	Gemeinde Freienfeld	Eingang Fußgängerunterführung
538/9	659/II	Volgger Roland - *18.07.1973 - Brixen	
.630	3/I	Volgger Roland - *18.07.1973 - Brixen	

Parzellen	E.Zl.	Eigentümer	Bemerkung
570/5	3/I	Volgger Roland - *18.07.1973 - Brixen	
1684	131/II	Gemeinde Freienfeld	<i>Straße Stilfes</i>
570/2	3/I	Volgger Roland - *18.07.1973 - Brixen	
<b>Parzellen an der Südseite</b>			
Parzellen	E.Zl.	Eigentümer	Bemerkung
1632/7	131/II	Gemeinde Freienfeld	<i>Stafse "Wolf"</i>
583/1	84/II	Interessentschaft Trens	
581/2	10/I Stilfes	Trenkwalder Karl - *22.07.1949 - Brixen	
543/9	640/II	Leitner Christian - *02.10.1975 - Sterzing	
543/5	54/I	Leitner Christian - *02.10.1975 - Sterzing	
543/3	84/II	Interessentschaft Trens	
1630/2	131/II	Gemeinde Freienfeld	<i>Bliegerweg</i>
.77/1	271/II	Fuchs Ursula - *10.04.1962 - Brixen	
538/6	84/II	Interessentschaft Trens	<i>Vorplatz Carabinieri-Station</i>
1704	131/II	Gemeinde Freienfeld	
550/1	273/II	Fuchs Ursula / Fuchs Paul / Fuchs Michaela	
538/3	314/II	Hochrainer Paul - *30.08.1968 - Sterzing	
1686	131/II	Gemeinde Freienfeld	<i>Straße Stilfes</i>
1630/7	131/II	Gemeinde Freienfeld	
570/1	171/II	Salzburger Lukas - *29.07.1965 - Bozen	
1685	131/II	Gemeinde Freienfeld	



**TRENS**

**Freienfeld**

**SPORTZONE**

"Lener"

"Roderer"

**STILFES**

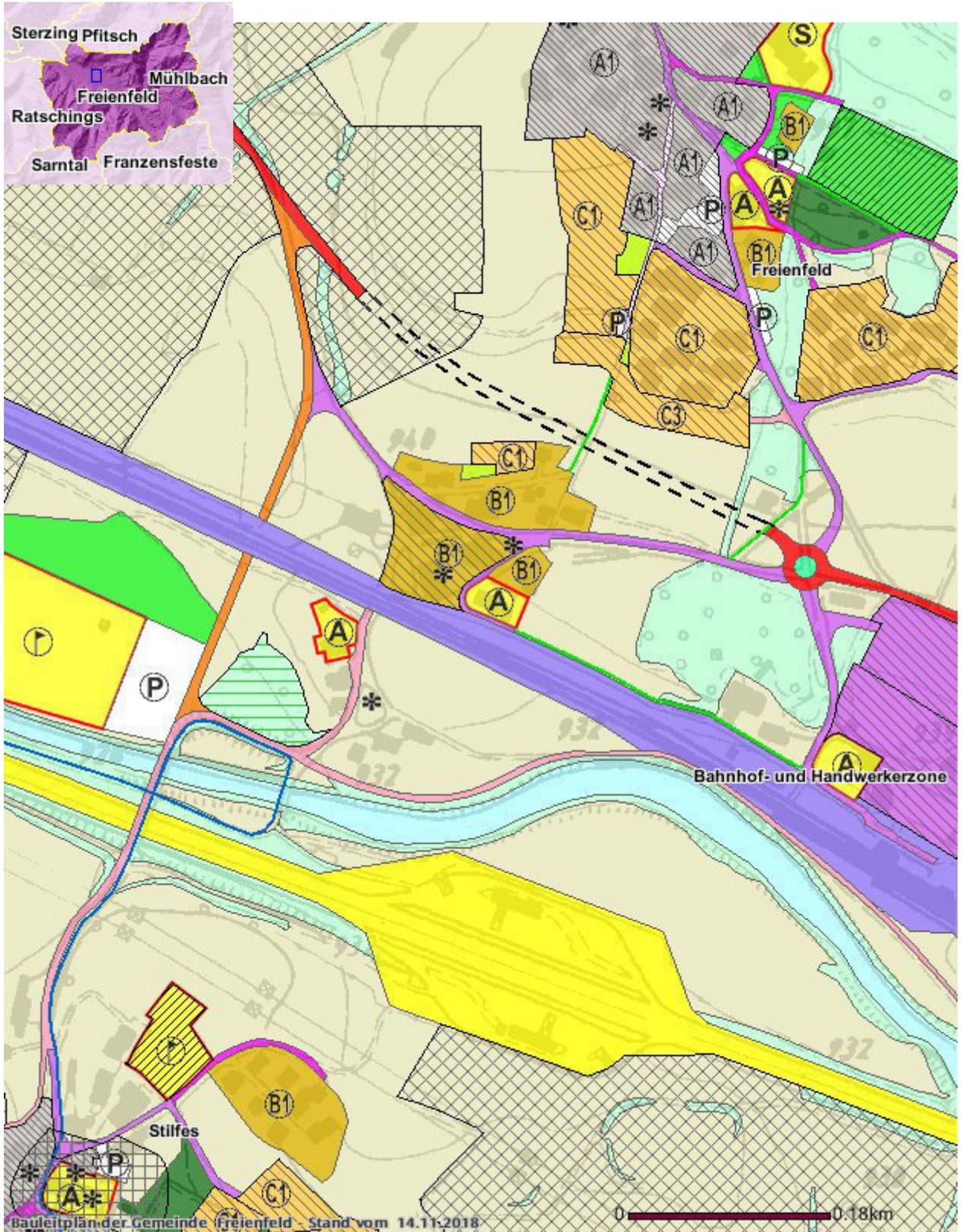


Bauleitplan der Gemeinde Freienfeld

Genehmigt mit Beschluß Nr. 7030 vom 22.12.1997 (Änd. 84)

Dieser Ausdruck hat ausschließlich informativen Charakter und ersetzt keine amtlichen Dokumente.

Maßstab 1:5000



## Natürliche Landschaft

 Landwirtschaftsgebiet

 Gewässer

## Baugebiete

 Private Grünfläche

 Wohnbauzone A (Historischer Ortskern)

 Wohnbauzone C (Erweiterungszone)

 Zone für öffentliche Einrichtungen - Verwaltung und öffentliche Dienstleistung

 Wohnbauzone A1 (Historischer Ortskern)

 Wohnbauzone C1 (Erweiterungszone)

 Öffentlicher Parkplatz

## Grünflächen und Erholungseinrichtungen

 Öffentliche Grünfläche

## Verkehrsflächen

 Eisenbahngebiet

 Staatsstrasse

 Gemeindestrasse Typ A

 Gemeindestrasse Typ C

 Verkehrsinsel

 Radweg

 Tunnel

## Banngebiete und spezielle Bindungen

 Friedhofsbannegebiet

 Andere Gebiete mit besonderer landschaftlicher Bindung

 Zone mit Privatinitiative (Art.16 LROG Nr. 13/1997)

 Gebäude unter Denkmalschutz

## Blattschnitt der Bauleitpläne

 Blattschnitt

 Wald

 Gewerbeerweiterungsgebiet

 Wohnbauzone B (Auffüllzone)

 Zone für touristische Einrichtungen - Beherbergung

 Wohnbauzone B1 (Auffüllzone)

 Zone für öffentliche Einrichtungen - Sportanlagen

 Kinderspielplatz

 Autobahn

 Landesstrasse

 Gemeindestrasse Typ B

 Gemeindestrasse Typ D

 Öffentlicher Parkplatz

 Fussweg

 Militärservitut

 Naturdenkmal



TRADUZIONE IN ITALIANO

Progetto per il ripristino delle superfici dello scatolare ferroviario a Campo di Trens

Committente: Comune Campo di Trens

## **Relazione Tecnica**

### Situazione iniziale e descrizione del progetto

In prossimità dell'edificio comunale di Campo di Trens su una lunghezza di 230 m è in costruzione una scatolare ferroviario. Il committente è RFI SpA. Riguardo al riempimento laterale e il seguente ripristino delle superfici è stato redatto uno studio a cura del Geom. Benedikter, che è stato approvato in linea di massima dall'Amministrazione comunale. Basandosi su tale proposta e in seguito a varie consultazioni con gli assessori responsabili, il tecnico firmatario ha elaborato il presente progetto. Si è prestato attenzione che lo scatolare venga ricoperto il più possibile, che le aree circostanti possano però essere utilizzate in modo sensato e secondo il loro scopo.

Un ulteriore traguardo del ripristino delle superfici è quello di creare piste di collegamento tra i paesi di Stilves e di Trens nonché tra il paese di Trens e la zona sportiva. Tali strade servono per garantire un collegamento libero da barriere e sicuro per pedoni e ciclisti e per il raggiungimento dei campi da parte dei coltivatori. Con particolare attenzione per persone portatori di handicap e per famiglie con passeggini sono previste pendenze non troppo elevate.

### Interventi di costruzione previsti

Zona nord (lato edificio comunale):

Obiettivo principale del disegno della zona nord è costituito dallo spostamento della strada esistente „Lener“ verso lo scatolare. Nel contempo il nuovo tracciato sarà portato alla quota dello scatolare in corrispondenza del punto est, per poter garantire l'attraversamento dello stesso sull'altro lato. Per poter superare tale differenza di quota alla fine dello scatolare, il muro in c.a. esistente deve essere prolungato di 40 m in direzione est.

Il nuovo muro si diparte dalla testa dello scatolare e si prolunga con pendenza costante fino all'altezza di 4 m, dove si collega direttamente con le barriere antirumore progettate di uguale altezza.

La strada prosegue dal punto di sovrappasso in direzione dell'edificio comunale, con leggera pendenza termina in corrispondenza dell'edificio residenziale „Volgger Roland“, dove si collega al piazzale del comune inferiore.

Nell'ambito della nuova progettazione dello stesso si prevedono nuovi parcheggi e un sito adatto per posizionare i container per il recycling. Si prosegue con una scala che porta direttamente dall'angolo dell'edificio vicino all'ufficio postale a superare lo scatolare.

A nord della nuova strada „Lener“ viene effettuato un riempimento con materiale e il campo esistente viene prolungato con lieve pendenza fino al margine della strada. Qui è prevista la formazione di un tomo naturale con lieve scarpata per scaricare le acque superficiali. I punti paludosi vengono prosciugati con un sistema di drenaggi e di tubi di raccolta delle acque e con strati di ghiaia di varia granulometria. Le acque vengono convogliate nella condotta acque bianche lungo lo scatolare, già previsto dal progetto RFI, fino al fosso esistente.

Sul piazzale antistante il Lener il terreno viene scarpato fino al muro esistente. In corrispondenza dell'angolo dell'edificio dell'albergo la scarpata diventa troppo inclinata per ricoprire l'intero scatolare. Inoltre con i proprietari dell'albergo è stato trovato un accordo che prevede un ampliamento del piazzale sul terreno comunale e una scarpata larga 5 m lungo lo scatolare con una inclinazione 2:3. Il terreno rimane di proprietà del comune. Nella parte terminale dello scatolare ad ovest, cioè in direzione di Vipiteno, è prevista la costruzione di un muro in pietra che conclude la scarpata e contemporaneamente funge da delimitazione della corte dell'azienda agricola „Lener“.

Il sottopasso pedonale in futuro non verrà più utilizzato come tale ma verrà utilizzato per il passaggio di condotte infrastrutturali e per ispezionare le stesse. I muri laterali vengono leggermente rialzati e coperti con un solaio in c.a. In corrispondenza dell'ingresso attuale verrà posizionata una porta a doppia anta, che sarà chiusa a chiave e accessibile solo al personale ferroviario.

#### Zona sud (lato „Roderer“)

Anche su questo lato ad est dello scatolare il muro sarà prolungato di 40 m. Pertanto la strada che sovrappassa lo scatolare sopra descritta potrà essere costruita in maniera adeguata e il terreno adiacente in direzione est può essere scarpato meglio con inclinazione non troppo elevata. La nuova strada conduce con una pendenza costante del 4 % fino al piazzale davanti alla stazione dei Carabinieri. Qui è previsto un incrocio, una bretella della strada conduce in direzione „Roderer“ e si immette nella esistente „via Blieger“ in corrispondenza della „capella Londres“. In quanto questa strada risulta sufficientemente larga, sarà ridotta a 4,50 m, la fascia risultante formerà la scarpata verso la nuova strada. La seconda bretella attraverso il sottopasso pedonale esistente conduce verso la campagna alle spalle dello stagno

„Blieger“, passando davanti ai Garage vicino alla caserma dei Carabinieri. Procede poi lungo la costruenda barriera antirumore, attraversa tramite un nuovo ponte in legno il sottopasso di Stilves e termina in corrispondenza della strada sterrata esistente dietro alla zona sportiva. Per l'attraversamento del passaggio pedonale esistente sul piazzale davanti alla Caserma dei Carabinieri si prevede la costruzione di un solaio in c.a., che ricopre lo scatolare per infrastrutture sopra descritto. Anche su questo lato l'ingresso viene chiuso con un portone a due ante.

In seguito in direzione dello scatolare, è prevista la costruzione di un' autorimessa aperta a servizio della casa dei Carabinieri. Il solaio avrà una pendenza corrispondente a quella del tracciato stradale sovrastante, un lieve rialzo ed uno steccato sul lato esterno. In tale autorimessa troveranno posto tutte le vetture oggi parcheggiate lungo la via Blieger. Nel contempo sopra l' autorimessa potrà essere condotta la strada che collegherà la zona sportiva con l'abitato di Trens, assolve pertanto un ruolo importante per la raggiungibilità in sicurezza.

Tutta l'area tra la nuova strada e il centro aziendale „Roderer“ rispettivamente la strada Wolf viene rialzata e adibita a fertile terreno agricolo. L'area sopra, cioè a nord della strada sopra lo scatolare fino alla scala viene adibito a prato stabile. In successione alla scala, dove l'inclinazione della scarpata risulta troppo elevata per essere lavorata a macchina quale terreno agricolo, esiste la possibilità di creare una piccola area a verde pubblico in piano sopra lo scatolare. Si potrebbero creare pergole con panche e tavoli per la ricreazione ed eventualmente un piccolo parco giochi per i bambini dei confinanti.

Ad ovest del sottopasso della strada per Stilves esiste in sottopasso per l'acqua sotto la ferrovia alto 2,5 m e largo 1,5 m, dove sul lato di Trens terminano alcuni drenaggi dei campi. L'acqua sottopassa la ferrovia, sul lato Stilves viene raccolta in una condotta in c.a. che porta in un ulteriore fosso che alimenta lo stagno Blieger.

Dopo consultazioni con i responsabili RFI è previsto di trasformare il sottopasso in pedonale per collegarlo con una rete di piste pedonali. Potrebbe essere collegato con lo spartitraffico di Stilves con la zona sportiva.

I drenaggi dei campi potrebbero attraversare la ferrovia in una condotta più piccola. Questa nuova pista pedonale collegherebbe la via Plieger a nord di Trens, cioè dallo snackbar, fino alla zona sportiva, cosa che porterebbe giovamento a tutti gli abitanti dell'area nordovest del paese e anche agli ospiti degli alberghi „Larch“ e „Saxl“.

### Esecuzioni dei lavori

La nuova strada „Lener“ e le nuove strade che superano lo scatolare saranno costruite con una sottostuttura stabile in ghiaia di granulometria grossa a fine. Queste saranno ben compattate, rullate e tirate in piano. Verranno asfaltate con binder. Su entrambi i lati è previsto un banchetto largo 50 cm (vedi profili tipo). L'area del nuovo parcheggio e posto per i container sarà prevista di un cordolo per la delimitazione con i campi. Anche il nuovo piazzale sarà asfaltato come le strade. La nuova scala che supera lo scatolare verrà costruita in elementi prefabbricati in c.a. e provvista di una ringhiera in inox.

Lo strato superiore dei terreni agricolo formati sarà costituito da un strato di 30 cm di terra vegetale, distribuito in modo uniforme, tirato a filo e rinverdito con seme adatto.

La parte dello scatolare che non verrà ricoperto sarà provvisto di un cordolo sui lati e coperta da uno strato di vegetazione estensiva come i tetti in piano.

Tutti gli ambiti a rischio di caduta lungo oppure in prossimità dello scatolare verranno muniti di recinzione a rete in metallo secondo le prescrizioni di RFI. Tutte le altre recinzioni sono costruite in legno con pali verticali e assi orizzontali.

La copertura dell'autorimessa vicino alla caserma dei carabinieri è costituita da una soletta in c.a. Per garantire la mobilità, la soletta è poggiata su pilastri e travi trasversali. Sui lati l'autorimessa è delimitata sia dal sottopasso esistente che sul lato Vipiteno da muri in c.a. Il pavimento e l'accesso all'autorimessa vengono portati in quota con strati di ghiaia e asfaltati.

Il nuovo ponte sopra il sottopasso di Stilves viene costruito in legno. Per superare la campata di 6 m tra un muro e l'altro del sottopasso vengono usate 4 travi HEB 250. Su queste poggia la costruzione in legno. Sul lato anteriore viene montata una ringhiera in rete metallica, sui lati davanti e dietro una recinzione in legno.

### Osservazioni finali

In conclusione si può affermare che con questo progetto il quadro paesaggistico intorno allo scatolare viene migliorato notevolmente e rivalutato. Lo scatolare in c.a. come si presenta attualmente è visibile da lontano non può certamente considerarsi molto attraente. Nel progetto esecutivo dello scatolare non sono previste coperture o rivestimenti o altre sistemazioni dell'area. Anche i nuovi collegamenti tra i due paesi e la zona sportiva influenzano positivamente la viabilità di Campo di Trens.

Il nuovo modellamento dei terreni agricoli aumenta la loro dimensione e li rivaluta a favore degli agricoltori confinanti.

### Dati tecnici

- particelle coinvolte: vedi elenco allegato
- destinazione urbanistica: in gran parte zona ferroviaria e zona di verde agricolo
- strada „Lener“ spostata: lunghezza 166 m, larghezza 3,20 m
- nuova strada ciclabile, pedonabile, trattabile: lunghezza 439 m, larghezza 2,50 m
- pendenza massima: ca. 9 %
- superficie totale di intervento: 25.310 mq (ca. 2,5 ha)

<b>Elenco della particelle</b>			
Particelle coinvolte dalla stazione ferroviaria al Lener			
particella	P.T.	proprietario	Osservazioni
525/7	249/II	Rete Ferroviaria Italiana Spa	Zona ferroviaria
Particelle lato nord			
particella	P.T.	proprietario	Osservazioni
579/3	3/I	Volgger Roland nato il 18.07.1973 a Bressanone	
583/8	3/I	Volgger Roland nato il 18.07.1973 a Bressanone	
583/7	30/II	Orlandi Egidio & Franchetto Cristina	defunti
583/6	84/II	Interessenza Trens	
583/5	19/I	Benedikter Karl Heinz nato il 09.03.1956 a Campo di Trens	
581/1	214/II	Comune di Campo di Trens	
579/2	3/I	Volgger Roland nato il 18.07.1973 a Bressanone	
.617	3/I	Volgger Roland nato il 18.07.1973 a Bressanone	Edificio residenziale „Volgger Roland“
579/5	214/II	Comune Campo di Trens	
.232	214/II	Comune Campo di Trens	Edificio comunale
542/1	84/II	Interessenza	
1631/6	131/II	Comune Campo di Trens	
.72	4/II	Lener KG d. Volgger R & E	Albergo Lener
538/43	206/II	Demanio pubblico dello stato	
.404	131/II	Comune di Campo di Trens	Ingresso sottopasso pedonale
538/9	659/II	Volgger Roland nato il 18.07.1973 a Bressanone	
.630	3/I	Volgger Roland nato il 18.07.1973 a Bressanone	

# PROJEKT

## Zur Oberflächengestaltung der Eisenbahneinhausung in Freienfeld

Bauherr: Gemeinde Freienfeld

### BEILAGE 02

#### INHALT

- Lageplan	1:500

Sterzing, den 25.02.2019

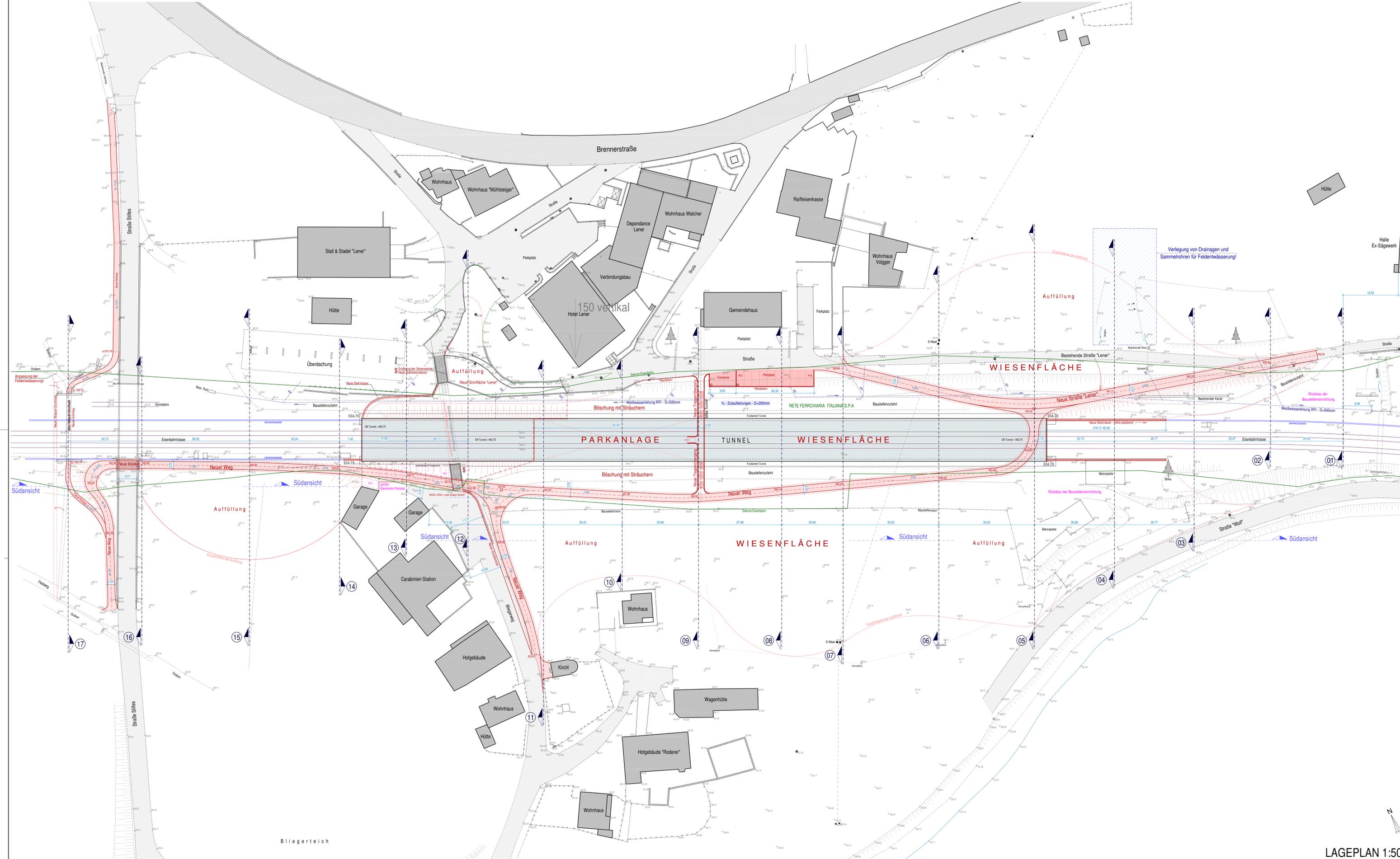
Digital unterschrieben von Salzburger Juergen  
Grund: Eingetragen im Berufsalbum der  
Geometer Nr.1518  
Datum: 2019.02.27 11:03:57 +01'00'

  
**TECHNISCHES BÜRO**  
**Geom. Jürgen Salzburger**

Brennerstraße 37/E | 39049 Sterzing | Tel.: +39 335 128 76 73  
mail: juergen.salzburger@gmail.com | pec: juergen.salzburger@geopec.it



*Jürgen Salzburger*



# PROJEKT

## Zur Oberflächengestaltung der Eisenbahneinhausung in Freienfeld

Bauherr: Gemeinde Freienfeld

### BEILAGE 03

#### INHALT

- Geländeschnitte	1:200

Sterzing, den 25.02.2019

Digital unterschrieben von Salzburger Juergen  
Grund: Eingetragen im Berufsalbum der  
Geometer Nr.1518  
Datum: 2019.02.27 11:04:29 +01'00'

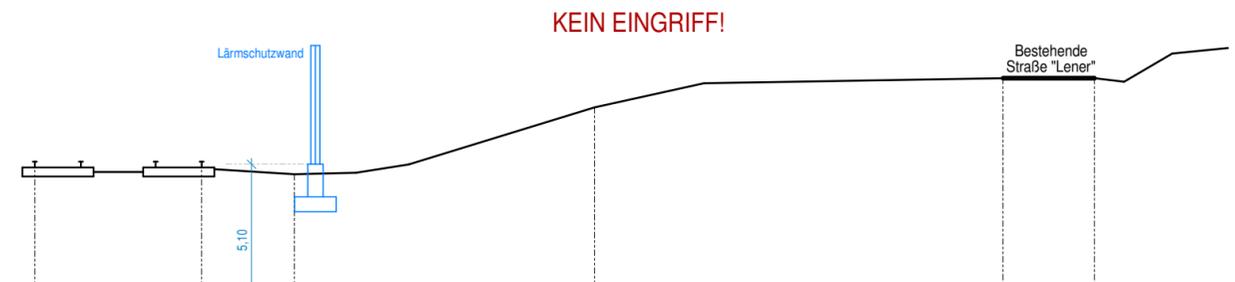
  
**TECHNISCHES BÜRO**  
**Geom. Jürgen Salzburger**

Brennerstraße 37/E | 39049 Sterzing | Tel.: +39 335 128 76 73  
mail: juergen.salzburger@gmail.com | pec: juergen.salzburger@geopec.it



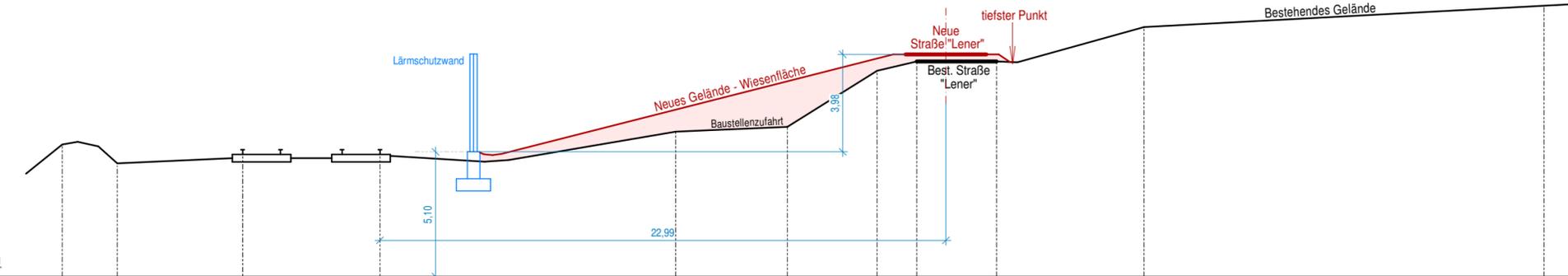
*Juergen Salzburger*

01



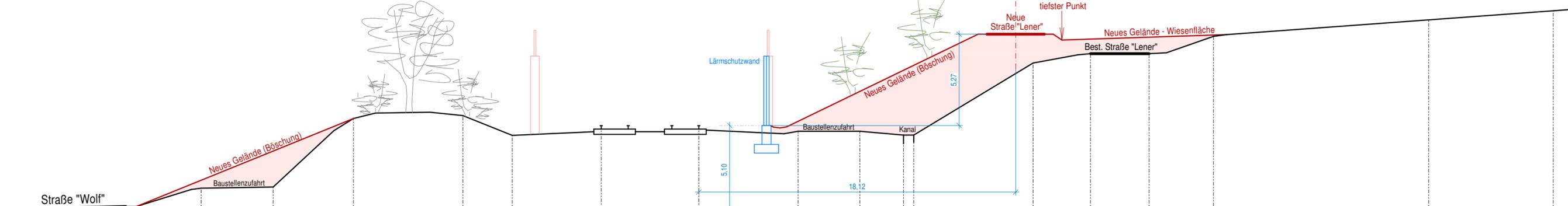
Zwischenlängen	5,58	3,09	10,04	13,66	3,06
Geländehöhen	935,19 (OK Gleis)	935,19 (OK Gleis)	934,76	937,02	938,00

02



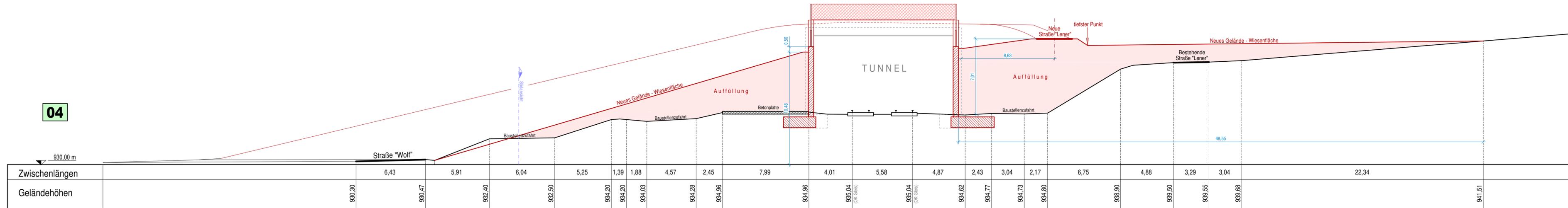
Zwischenlängen	2,23	5,09	5,58	12,01	4,53	3,65	1,61	3,24	6,00	16,24	
Geländehöhen	935,40	934,53	935,19 (OK Gleis)	935,19 (OK Gleis)	935,92	936,12	938,41	938,79	938,79	940,20	941,07

03

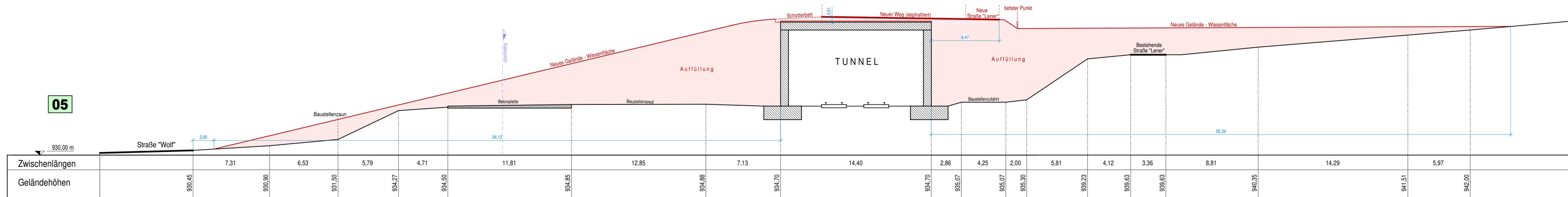


Zwischenlängen	6,03	4,31	4,12	4,59	6,26	2,83	5,09	5,58	5,68	3,54	3,08	6,82	3,28	3,36	3,68	12,30	7,13	
Geländehöhen	930,29	930,42	931,48	931,55	935,50	935,67	934,53	935,09 (OK Gleis)	935,09 (OK Gleis)	934,77	934,77	934,55	938,70	939,25	939,25	940,24	941,20	941,72

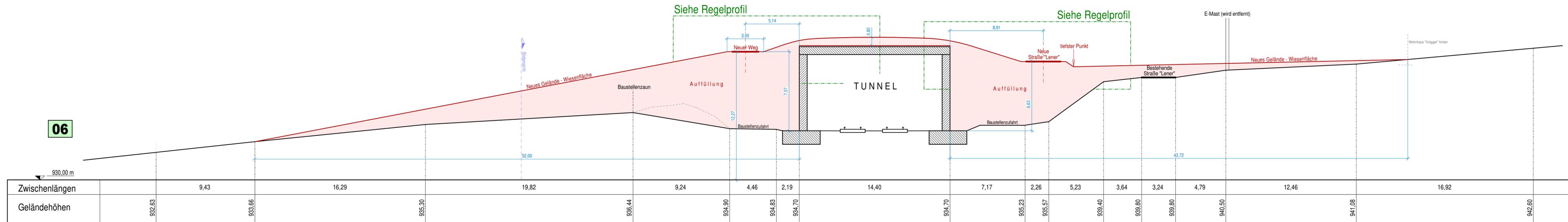
04



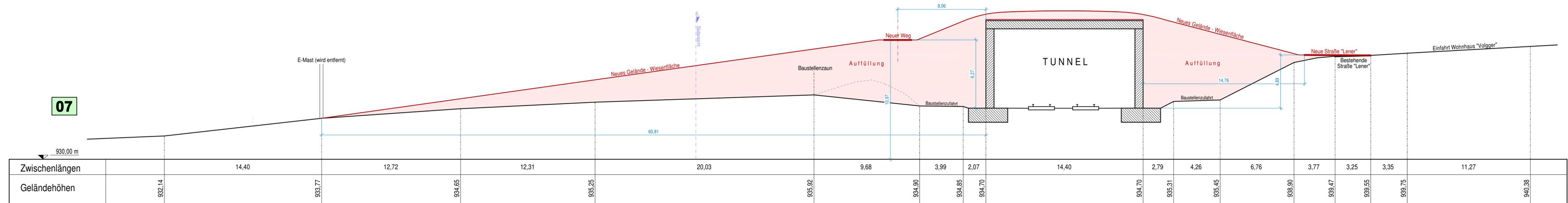
05



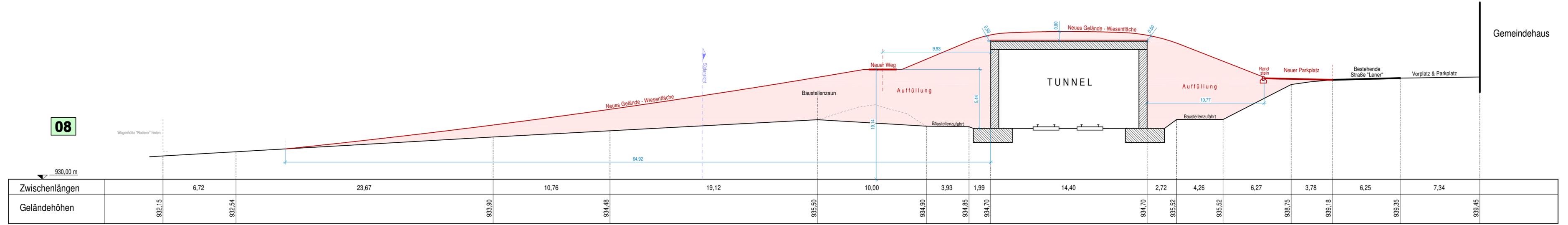
06



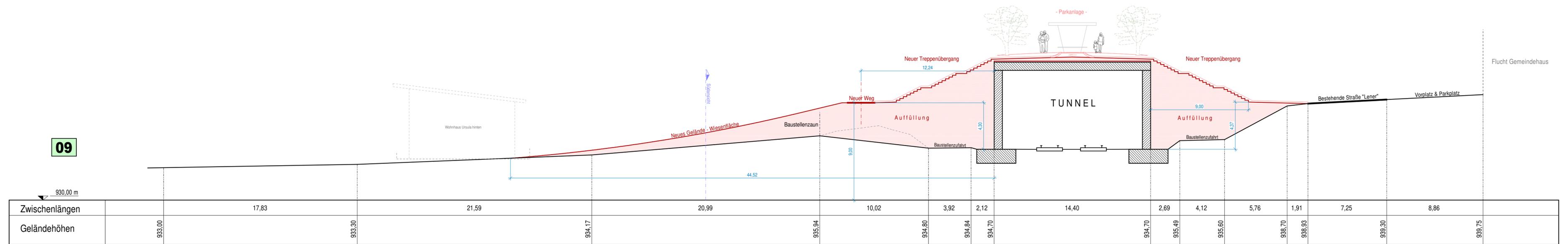
07

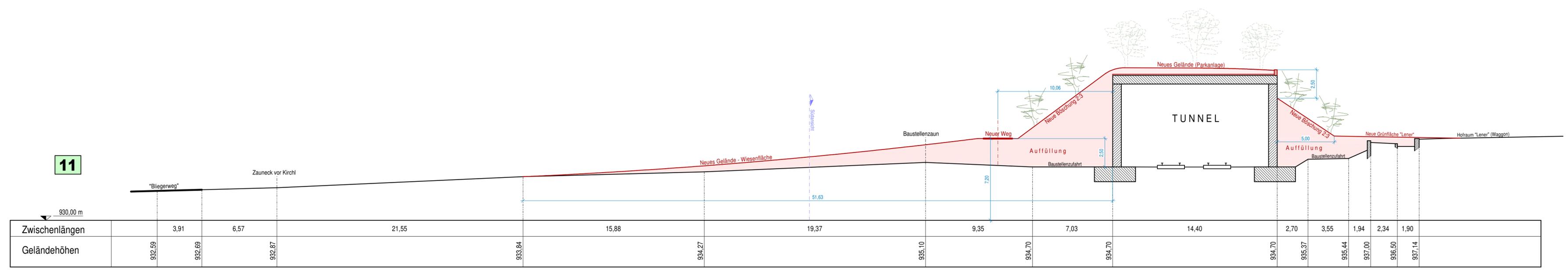
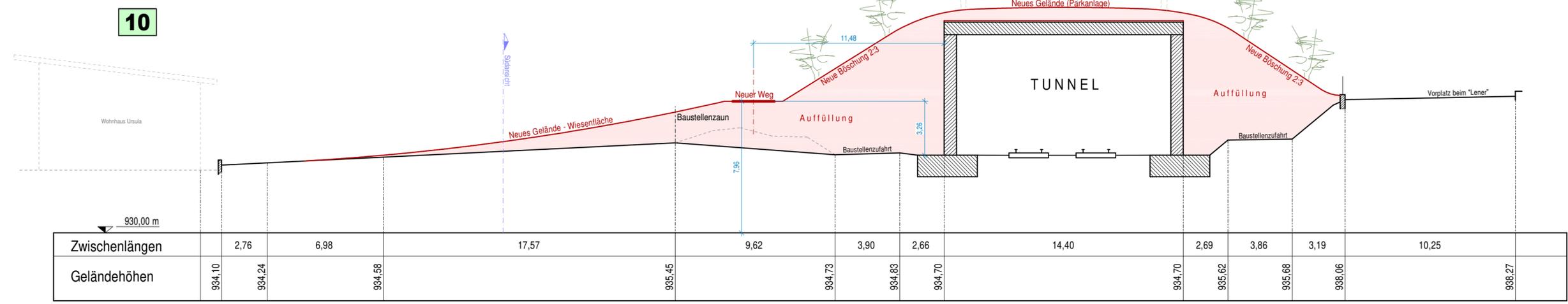


08

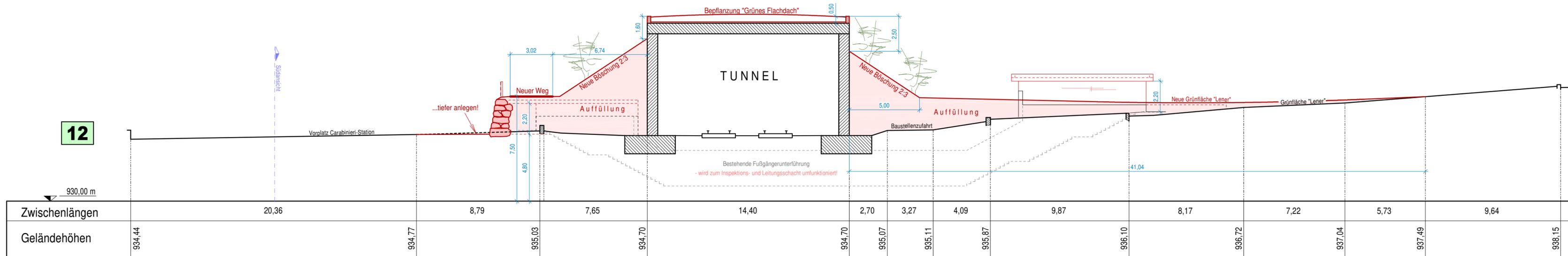


09

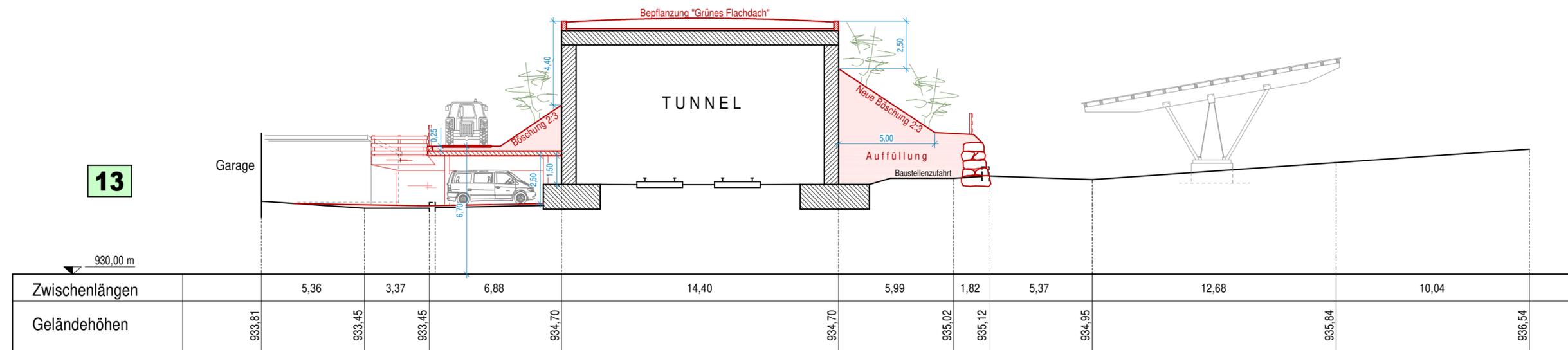




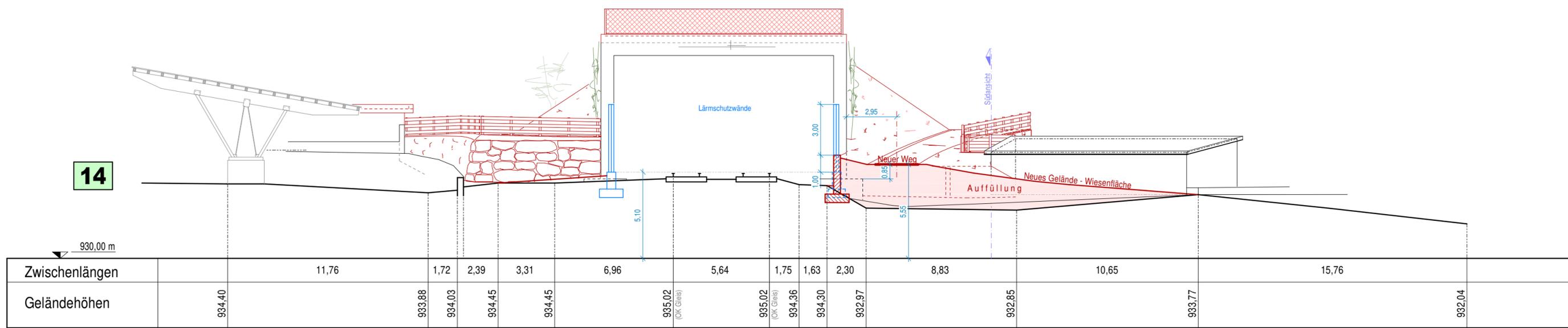
12



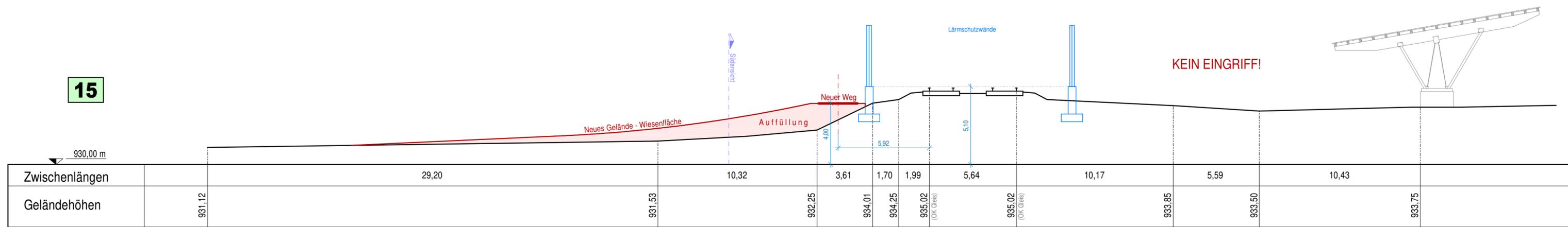
13



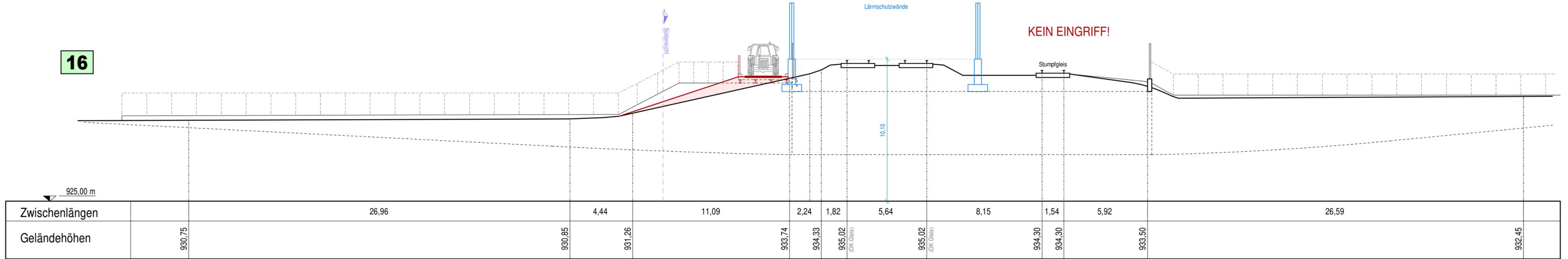
14



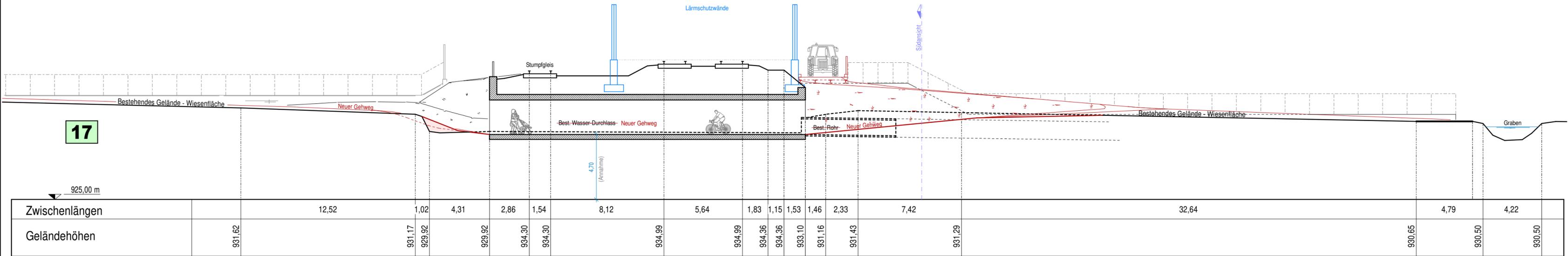
15



16



17



# PROJEKT

## Zur Oberflächengestaltung der Eisenbahneinhausung in Freienfeld

Bauherr: Gemeinde Freienfeld

### BEILAGE 04

#### INHALT

- Ansichten	1:200

Sterzing, den 25.02.2019

Digital unterschrieben von Salzburger Juergen  
Grund: Eingetragen im Berufsalbum der  
Geometer Nr.1518  
Datum: 2019.02.27 11:05:14 +01'00'

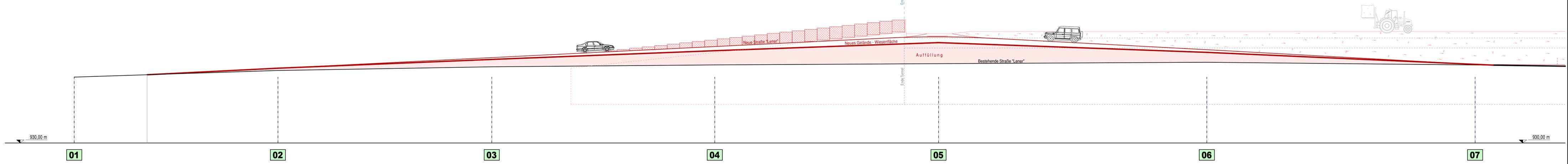
  
**TECHNISCHES BÜRO**  
**Geom. Jürgen Salzburger**

Brennerstraße 37/E | 39049 Sterzing | Tel.: +39 335 128 76 73  
mail: juergen.salzburger@gmail.com | pec: juergen.salzburger@geopec.it

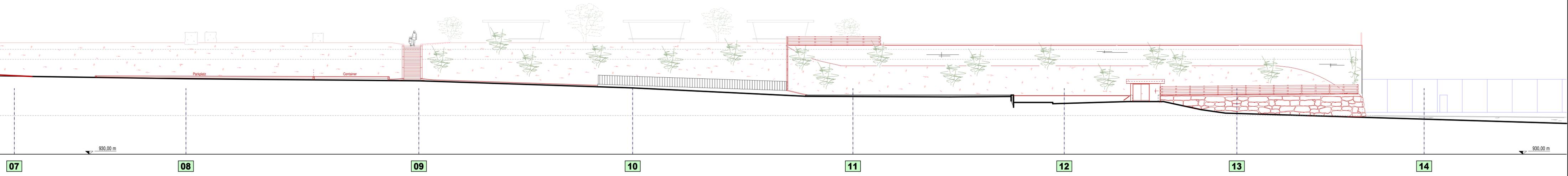


*Juergen Salzburger*

Teilbereich "OST"

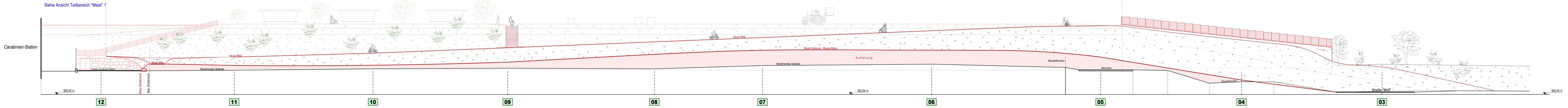


Teilbereich "WEST"

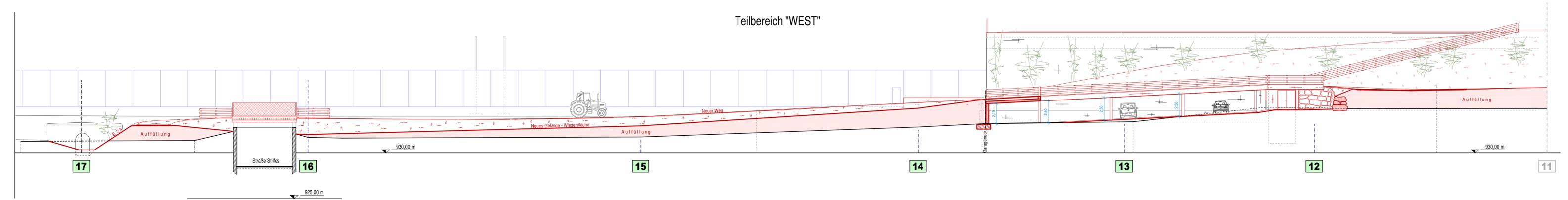


Teilbereich "OST"

Siehe Ansicht Teilbereich "West"



Teilbereich "WEST"



# PROJEKT

## Zur Oberflächengestaltung der Eisenbahneinhausung in Freienfeld

Bauherr: Gemeinde Freienfeld

### BEILAGE 05

#### INHALT

- Grundriss Garage / Regelprofile Straße und Weg	1:200 / 1:50

Sterzing, den 25.02.2019

Digital unterschrieben von Salzburger Juergen  
Grund: Eingetragen im Berufsalbum der  
Geometer Nr.1518  
Datum: 2019.02.27 11:05:45 +01'00'

  
**TECHNISCHES BÜRO**  
**Geom. Jürgen Salzburger**

Brennerstraße 37/E | 39049 Sterzing | Tel.: +39 335 128 76 73  
mail: juergen.salzburger@gmail.com | pec: juergen.salzburger@geopec.it

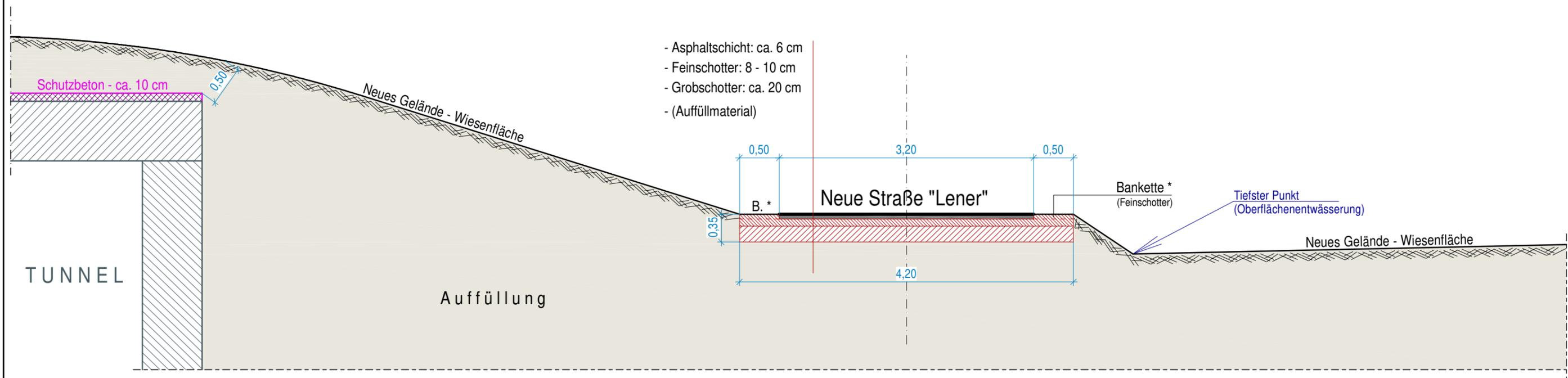
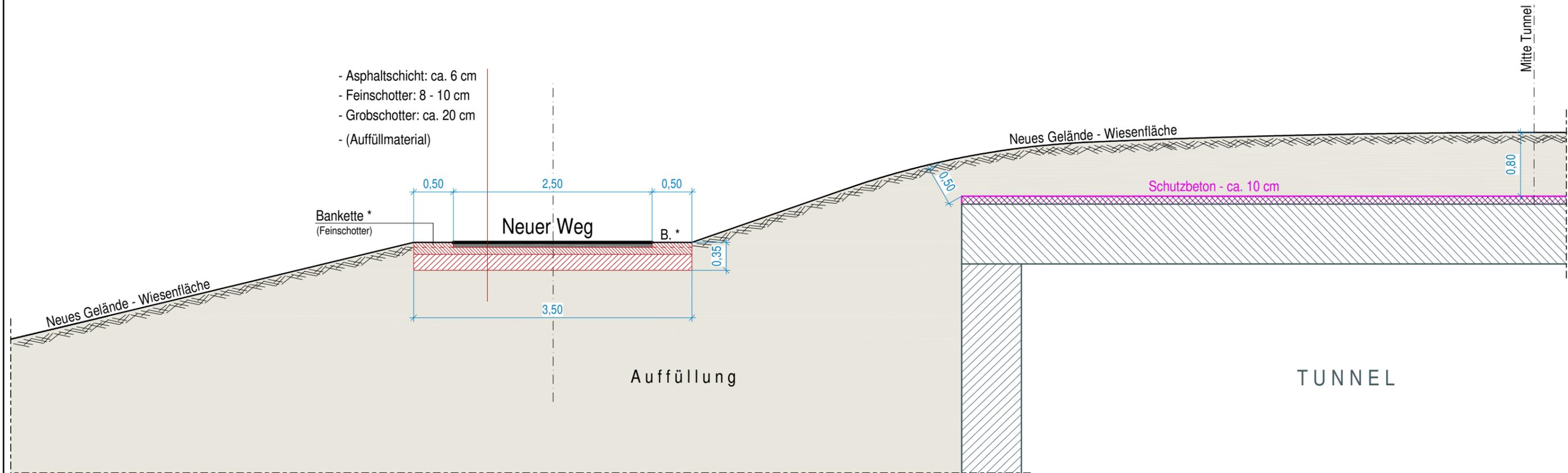


*Jürgen Salzburger*



# Regelprofile 1:50

=> am Beispiel von Geländeschnitt 6



# PROJEKT

## Zur Oberflächengestaltung der Eisenbahneinhausung in Freienfeld

Bauherr: Gemeinde Freienfeld

### BEILAGE 06

#### INHALT

- Fotodokumentation	

Sterzing, den 25.02.2019

Digital unterschrieben von Salzburger Juergen  
Grund: Eingetragen im Berufsalbum der  
Geometer Nr.1518  
Datum: 2019.02.27 11:06:18 +01'00'

  
**TECHNISCHES BÜRO**  
**Geom. Jürgen Salzburger**

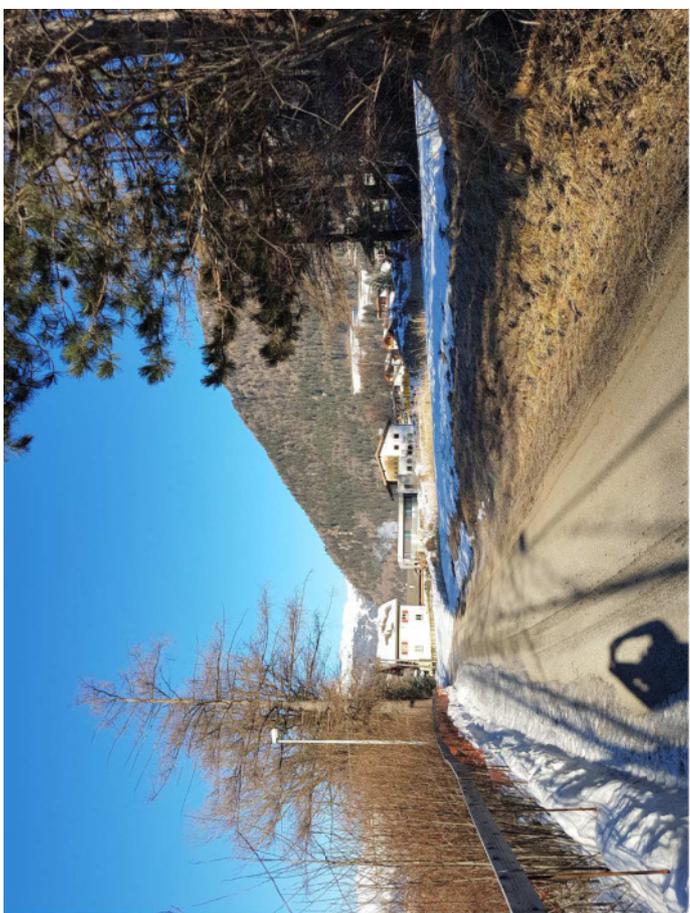
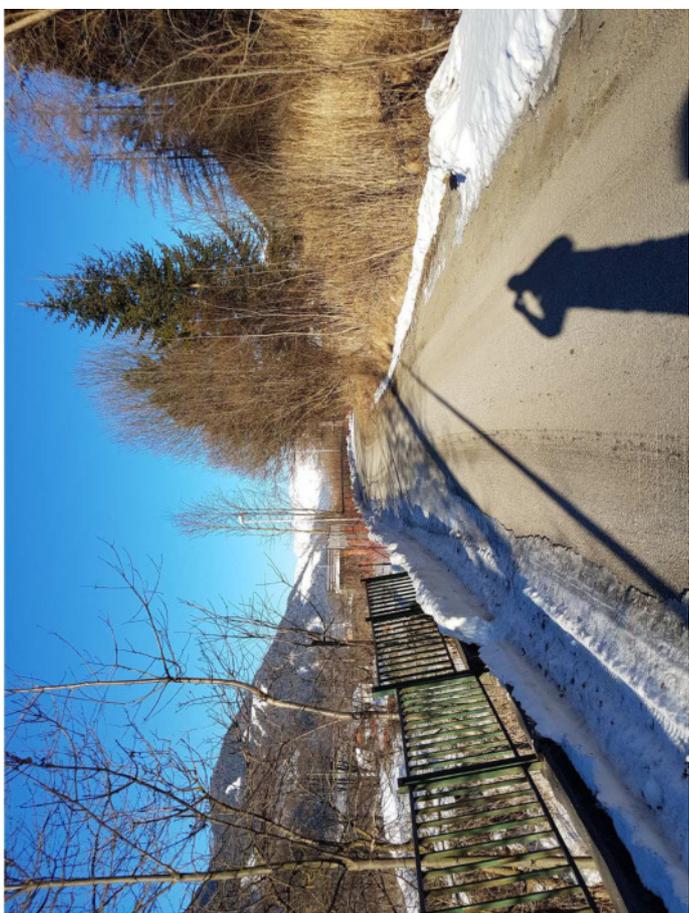
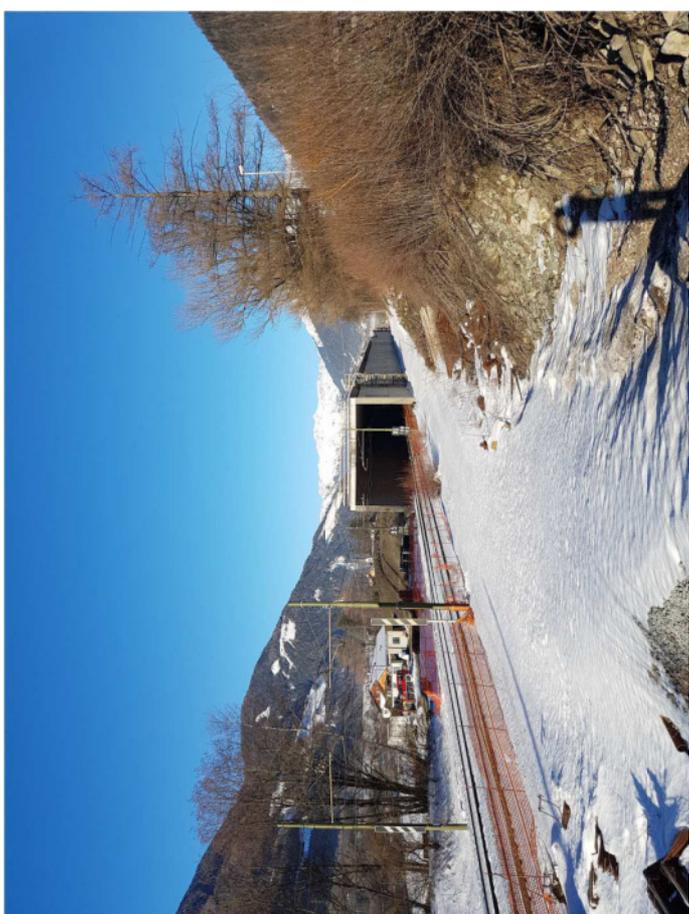
Brennerstraße 37/E | 39049 Sterzing | Tel.: +39 335 128 76 73  
mail: juergen.salzburger@gmail.com | pec: juergen.salzburger@geopec.it

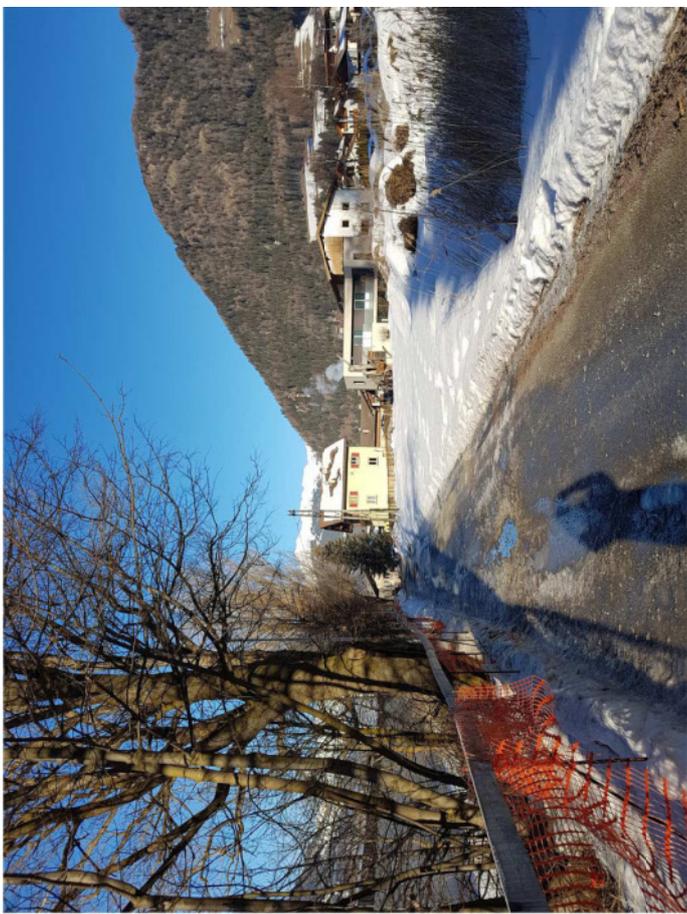
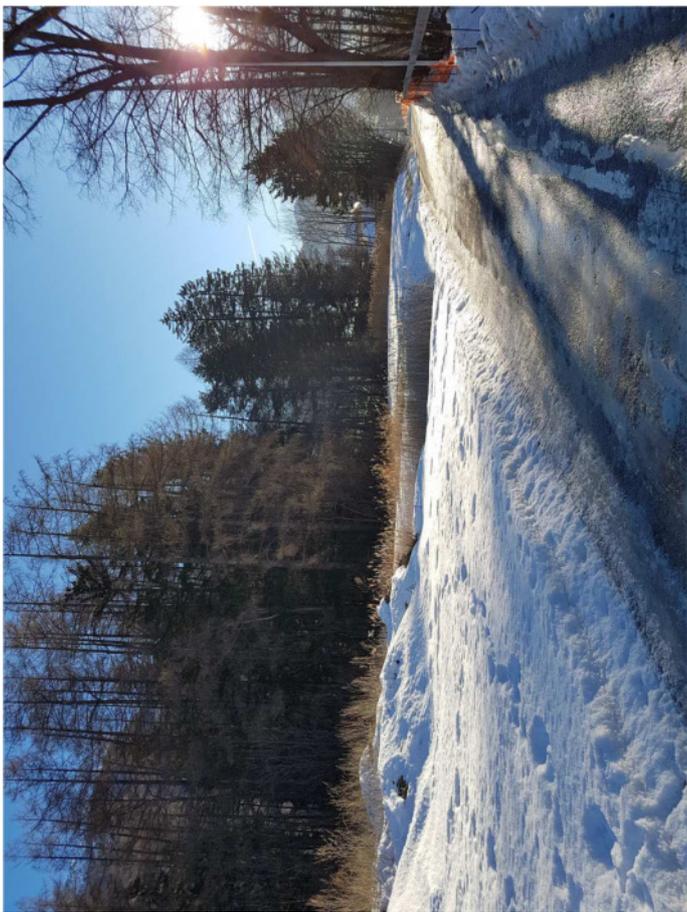


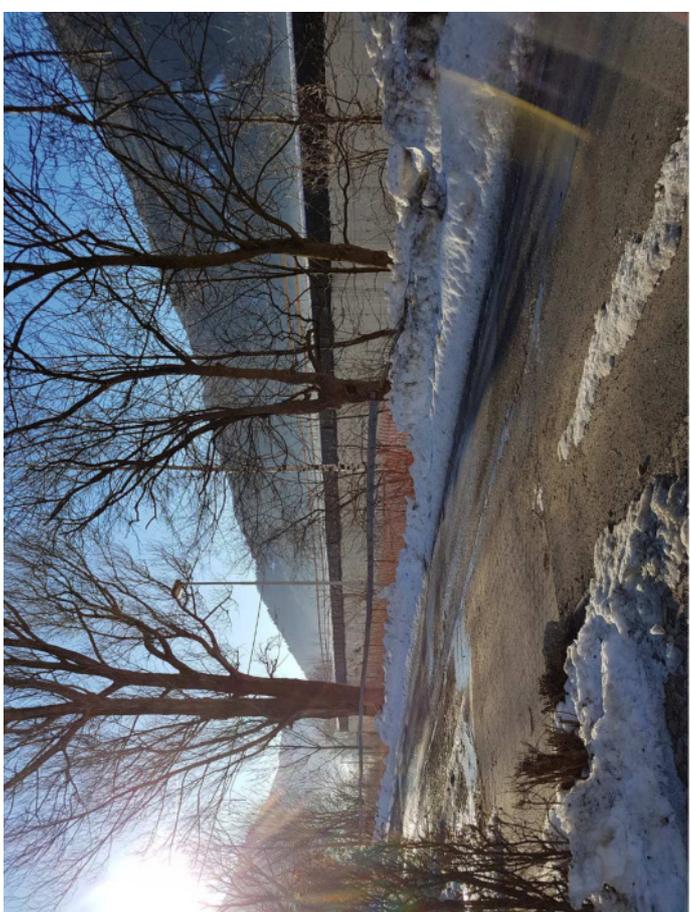
*Juergen Salzburger*

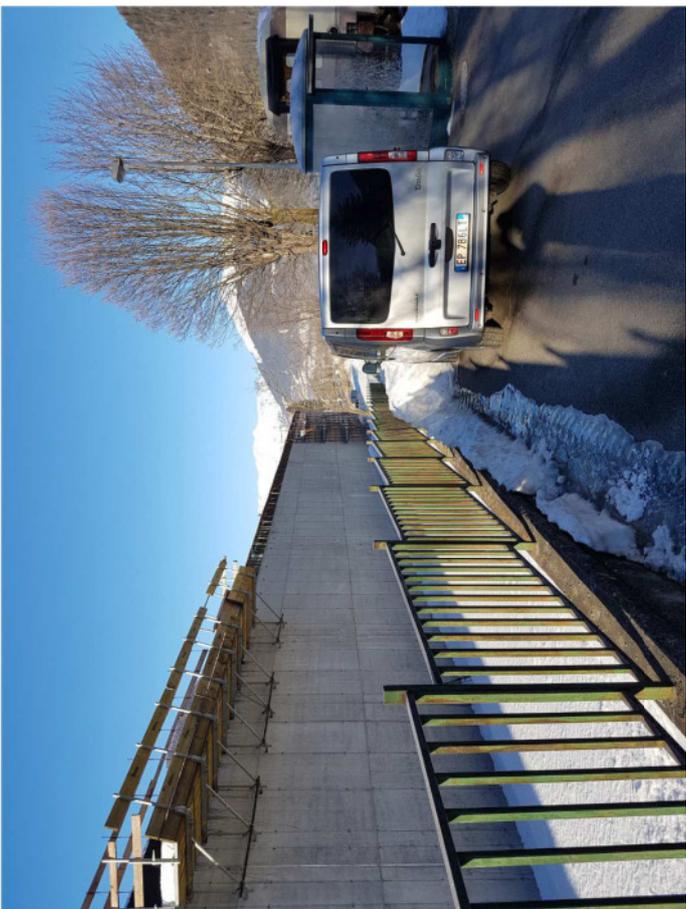
# **BEREICH NORDSEITE (Trens)**

> Vom Bahnhof Richtung „Lener“

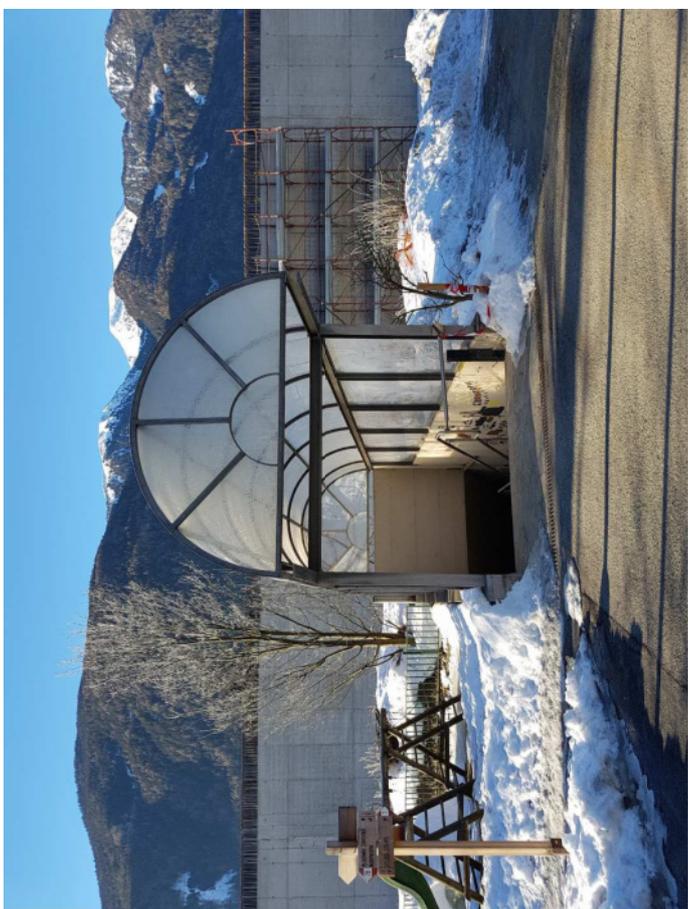
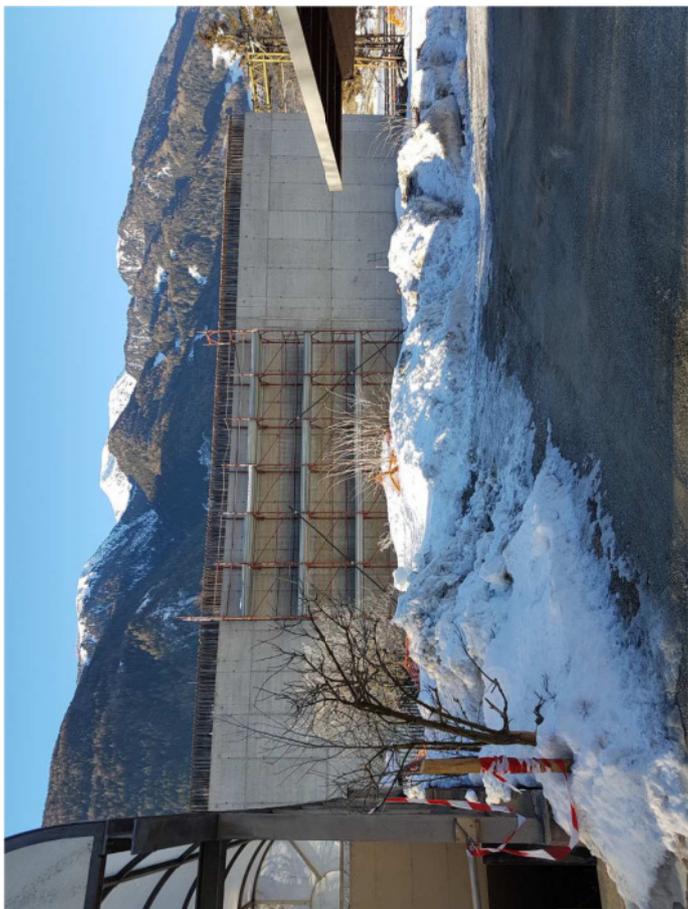








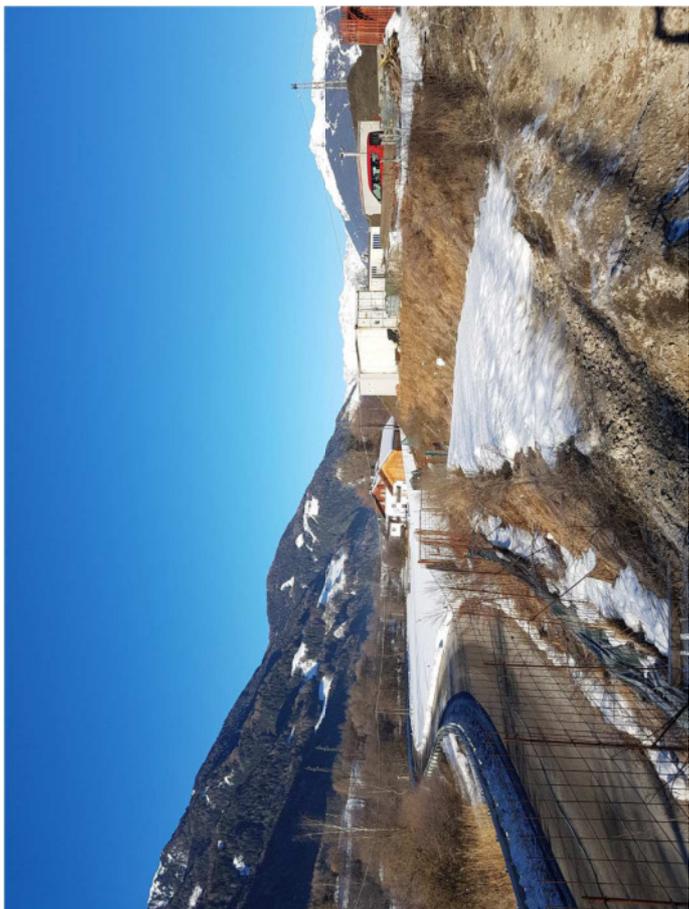


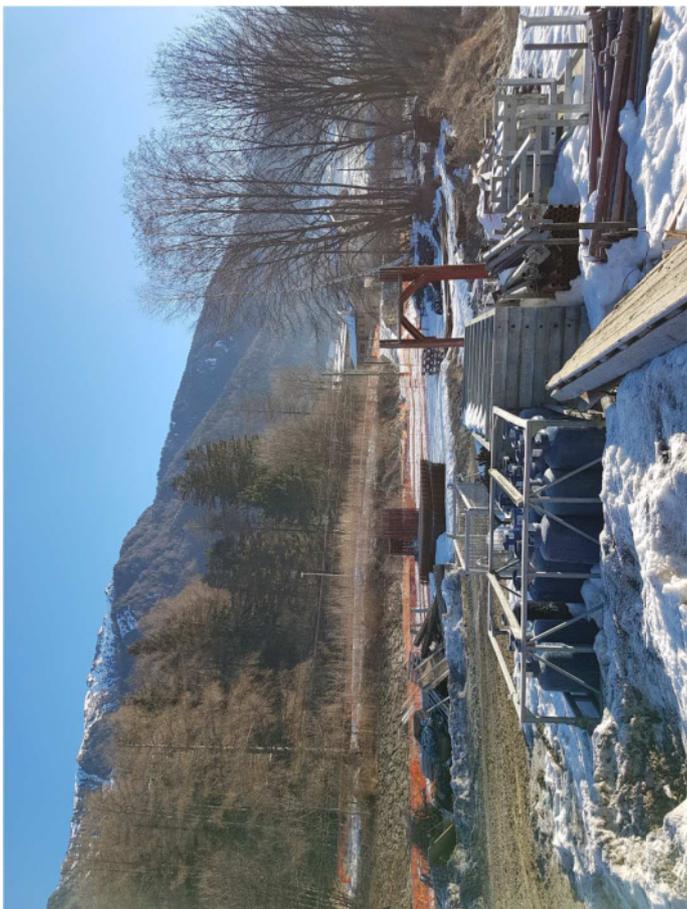


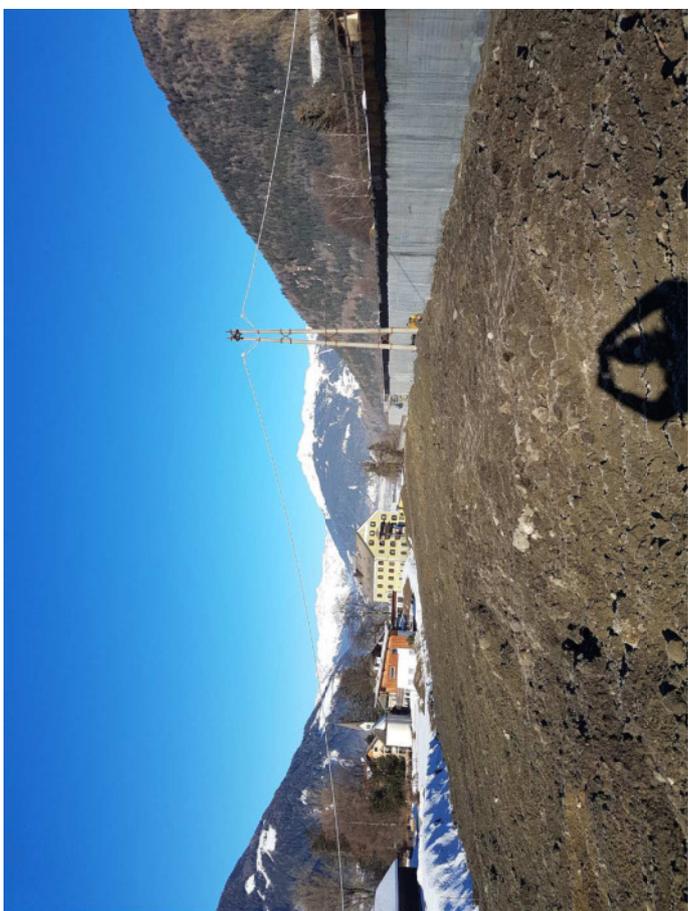
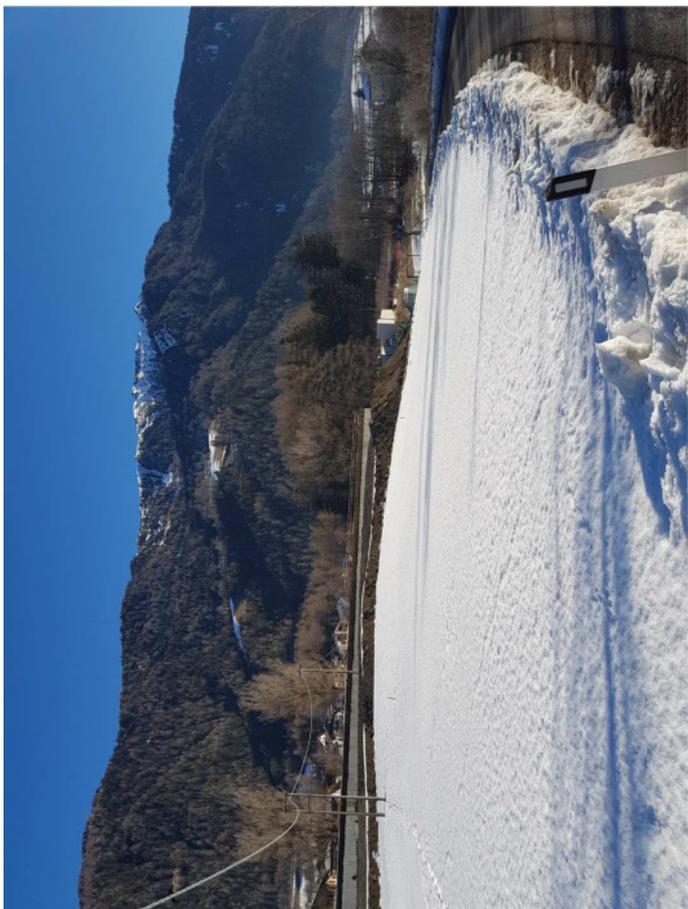
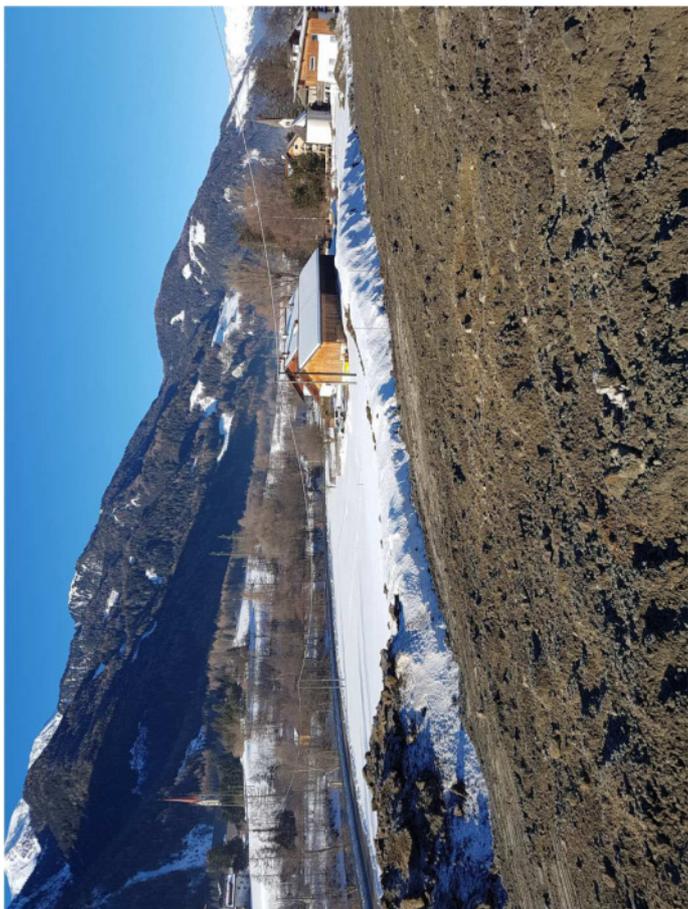


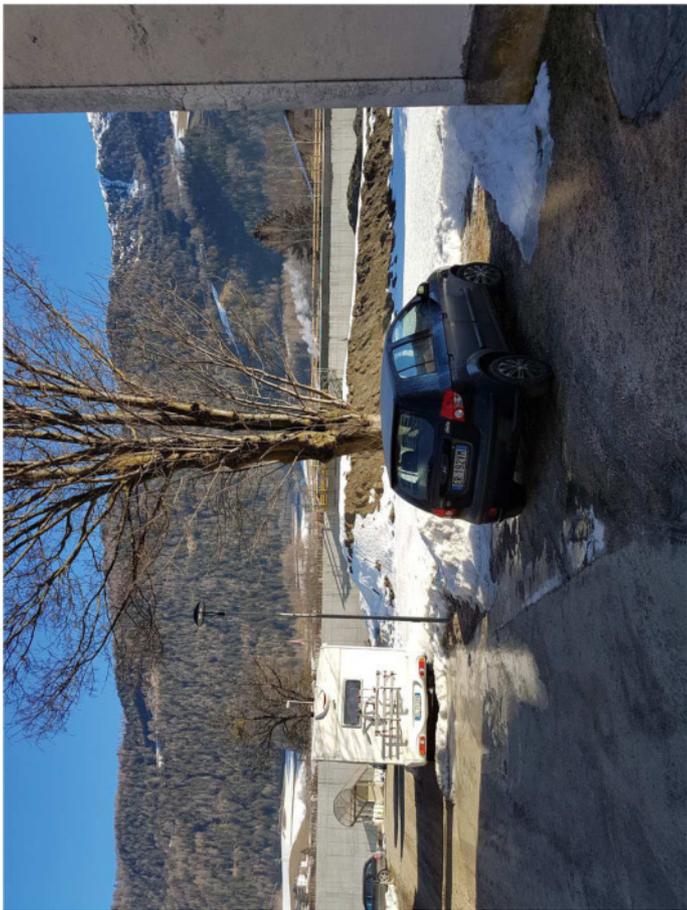
# **BEREICH SÜDSEITE (Stilfes)**

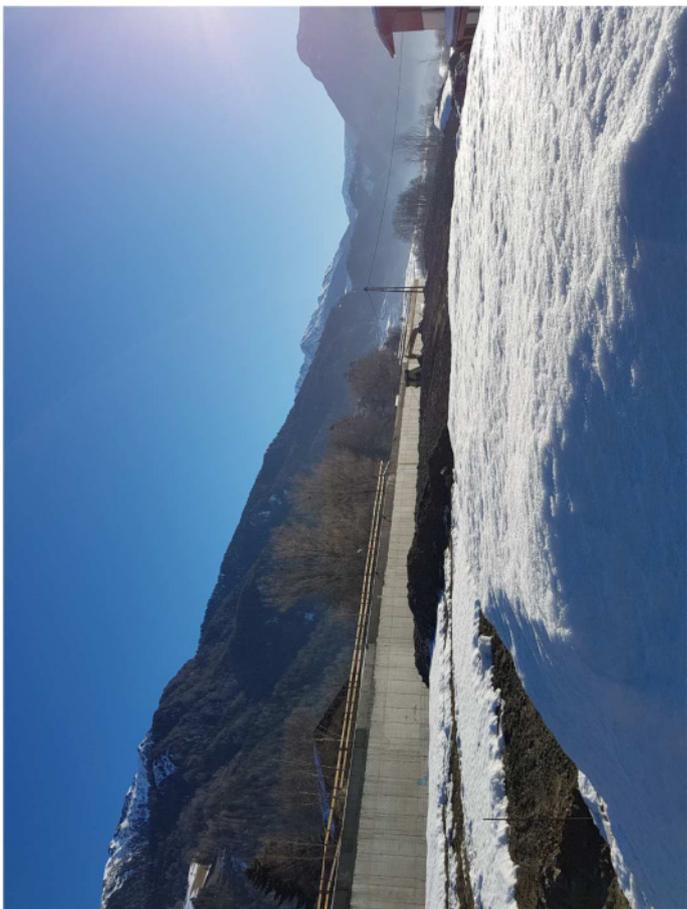
> Vom „Wolf“ zum „Roderer“

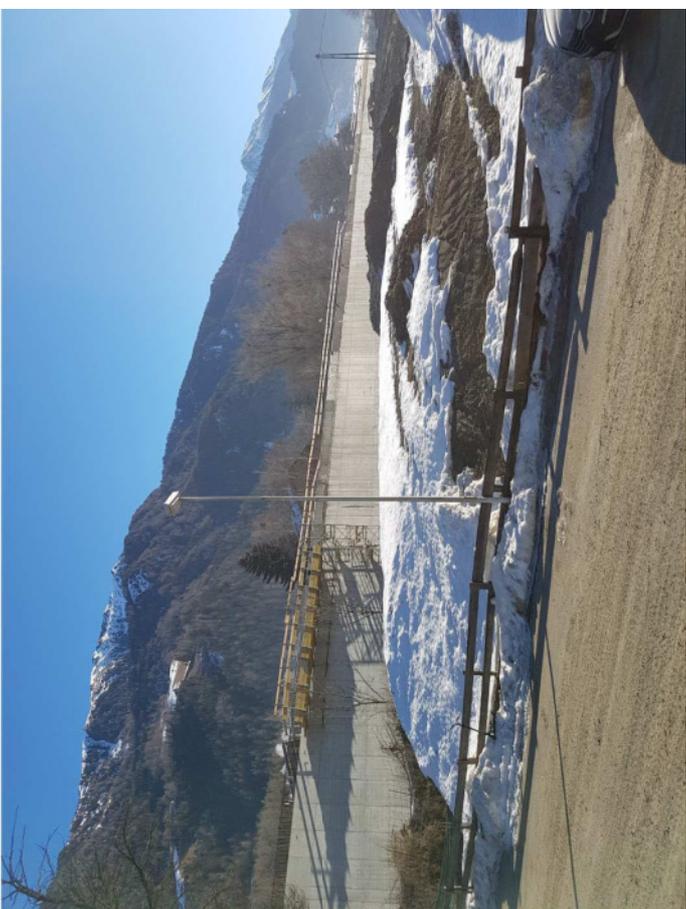


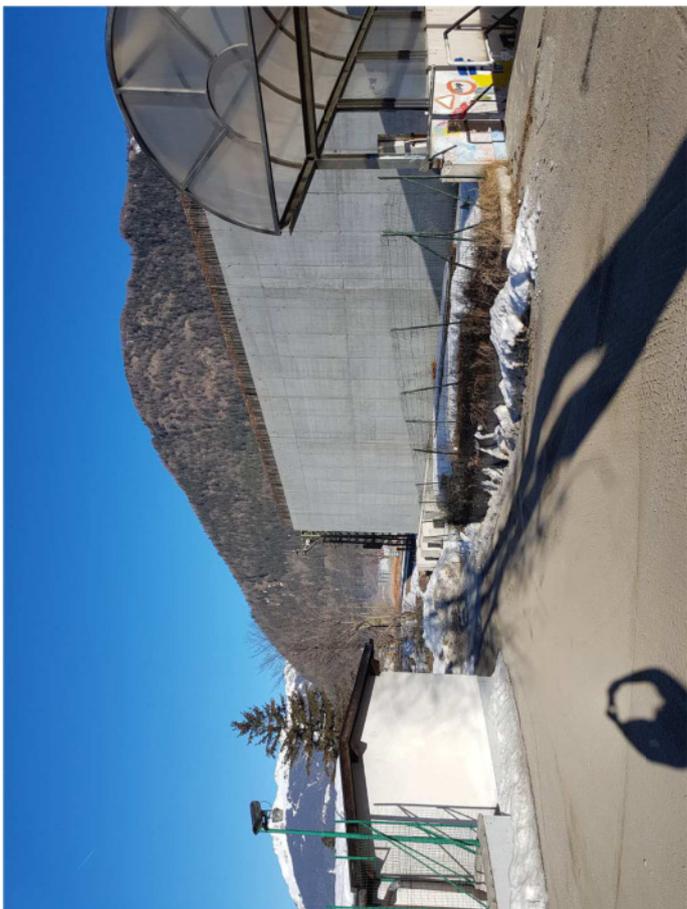
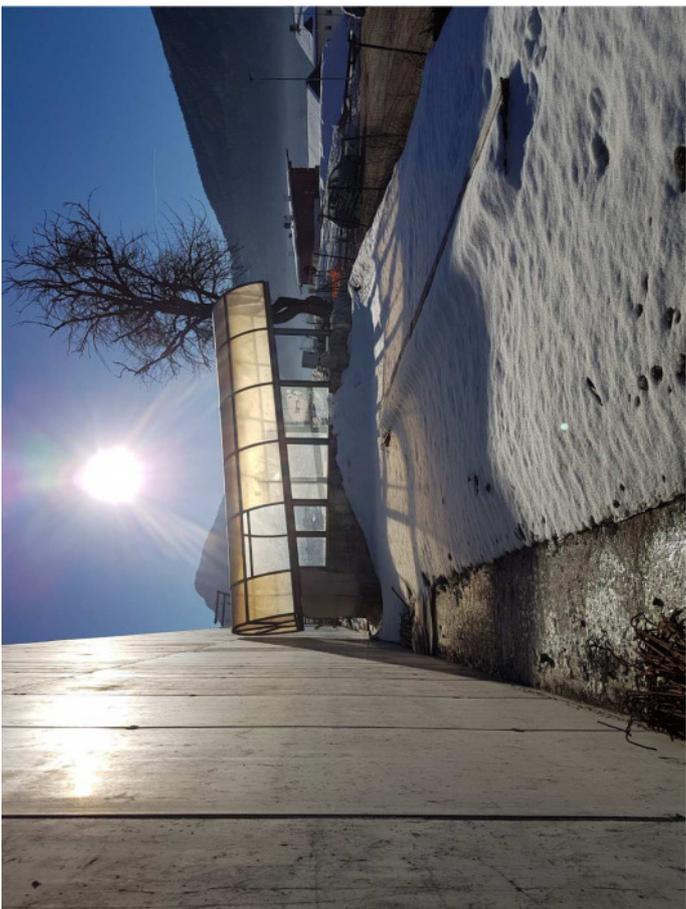


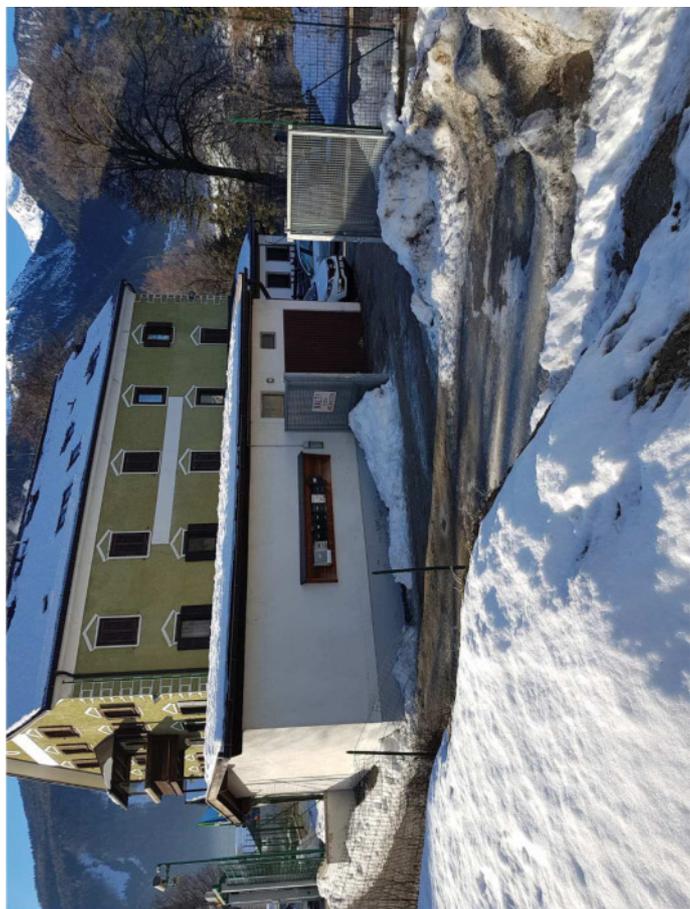
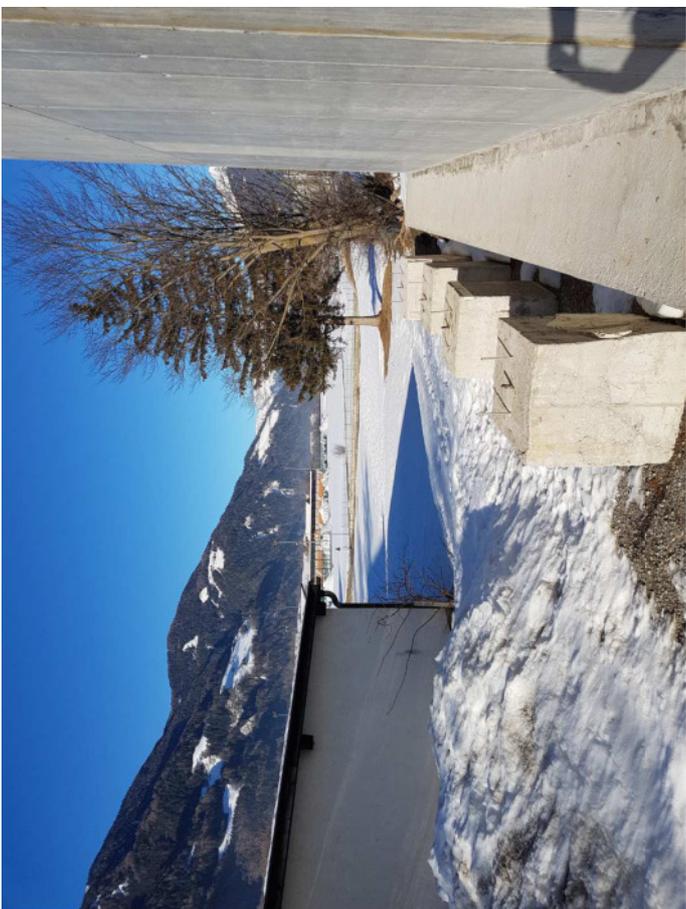


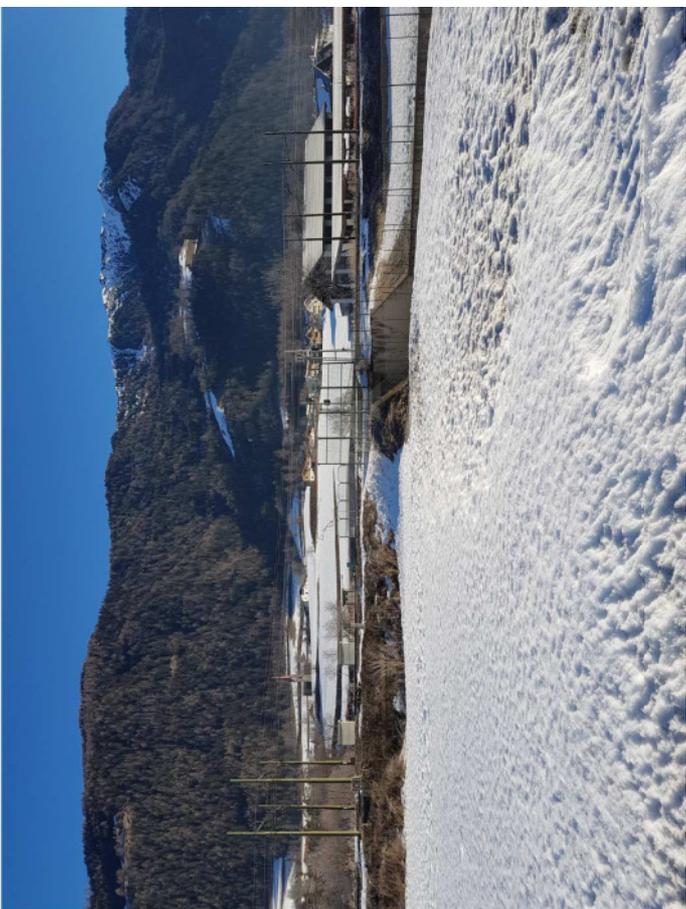












## **ALLEGATO 2**

RELAZIONE "SPOSTAMENTO STRADA STATALE"



luciFachbereich: Planung

Gegenstand: Bewertung der Umweltausgleichsmaßnahmen

Maßnahme: **Freienfeld**

*Projekt:*

**Verlegung der Staatsstraße in dem Abschnitt,  
der den Siedlungskern von Mauls quert**

Gemeinde: **Freienfeld**

*Bedarf:*

Auf Antrag der Gemeindeverwaltungen wurden Ausgleichsmaßnahmen ausfindig gemacht, welche auf die Aufwertung sowohl des Bezugsrahmens Umwelt als auch des Bezugsrahmens Mensch innerhalb der Gebiete abzielen, welche direkt oder indirekt von den Arbeiten für den BBT betroffen sind.

Die derzeitige Trasse der SS12 teilt den Siedlungskern von Mauls in zwei Teile; daher ergibt sich das Bedürfnis nach einer Umfahrung zwecks Wiederherstellung der territorialen Kontinuität des Dorfes, nach der Beseitigung des Durchzugsverkehrs und nach der Lösung des Luftverschmutzungs- und Lärmproblems.

*Projektbeschreibung:*

Verlegung der Staatsstraße SS12 im Abschnitt, welcher den Siedlungskern von Mauls quert. Die geplante Umfahrung biegt talseits großräumig des Siedlungskerns von der bestehenden SS12 ab und führt entlang des Eisackes bis zur Einmündung in die bestehende Staatsstraße bei der Brücke Pfulters. Das Ufer des Eisackes kann dabei für die Bevölkerung in einem späteren Zeitpunkt zugänglich und aufgewertet werden. Der Abschnitt der Verlegung beträgt ca. 1,65 km. Gleichzeitig soll im Straßenkörper ein Leitungsschacht für die gesamte unterirdische Verlegung der bestehenden 230.000-Volt-Stromleitung in Mauls verlegt werden. Des Weiteren sollen nach Möglichkeiten auch andere Infrastrukturen wie z.B. Kanalisierung „Pfulters-Mauls“ mitverlegt werden.

*Naturschutzfachliche Zielsetzung der*

Settore: Progettazione

Oggetto: Valutazione compensazioni ambientali

Misura: **Campo di Trens**

*Progetto:*

**Spostamento della strada statale nel tratto di  
attraversamento del centro abitato di Mules**

Comune: **Campo di Trens**

*Bisogno di compensazione:*

Su richiesta delle Amministrazioni Comunali sono stati individuati degli interventi di compensazione orientati alla valorizzazione sia del quadro ambiente che del quadro uomo, all'interno dei territori coinvolti direttamente o indirettamente dai lavori BBT.

L'attuale tracciato della SS12 divide il centro abitato di Mules in due parti; da qui nasce l'esigenza di una circonvallazione allo scopo di restituire la continuità territoriale al paese, di eliminare il traffico di passaggio e di risolvere il problema dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

*Descrizione del progetto:*

Spostamento della Strada Statale SS12 nel tratto di attraversamento del centro abitato di Mules. La circonvallazione in progetto si stacca dall'attuale SS12 in modo ampio a valle del centro abitato e segue il fiume Isarco fino all'incrocio con la strada statale esistente presso il ponte a Fuldres. In futuro potrebbe essere resa accessibile e rivalorizzata la sponda del fiume Isarco. La circonvallazione sviluppa una misura di 1,65 km. Contemporaneamente sarà posato nel corpo stradale una conduttura prefabbricata per l'interramento dell'elettrodotta esistente da 230.000 volt a Mules. Inoltre se possibile potranno anche essere posate contemporaneamente altre infrastrutture come per esempio la fognatura "Fuldres-Mules"

*Obiettivo della misura per la tutela della natura:*

Die aufgedruckte Unterschrift auf der Papierkopie ersetzt im Sinne des Art. 3-bis des gesetzesvertretenden Dekrets vom 12.12.1993, Nr. 39 die auf dem originalen elektronischen Verwaltungsdokument angebrachte digitale Unterschrift. Das originale elektronische Verwaltungsdokument ist gemäß der technischen Vorschriften nach Art. 71 des gesetzesvertretenden Dekrets vom 07.03.2005, Nr. 82 erstellt worden und wird im Sinne der genannten Vorschriften aufbewahrt.



**Maßnahme:**

Vom rein naturschützerischen Standpunkt aus weist die Maßnahme mäßige Vorteile auf; unter diesen kann betont werden, dass das Ufer des Eisackes aufgewertet und entlang des Eisackes ein Spazierweg angelegt werden könnte, des Weiteren werden Vorbereitungsarbeiten durchgeführt um die unterirdische Verlegung der 230.000-Volt-Stromleitung in Maultal zu ermöglichen.

**Zielsetzung der Maßnahme zur Verbesserung des Bezugsrahmens Mensch**

Ziel der Maßnahme ist die Wiederherstellung der territorialen Kontinuität des Siedlungskerns, die Beseitigung des Durchzugsverkehrs und die zumindest teilweise Lösung des Luftverschmutzungs- und Lärmproblems. Die Wertigkeit gegenüber dem Bezugsrahmen Mensch ist als hoch einzustufen.

**Umweltbezogene Gesamtwertigkeit:**

Hoch – Da die Maßnahme vorwiegend auf den Bezugsrahmen Mensch abzielt, ist die Gesamtwertigkeit als hoch einzustufen. Dabei sind die Vorbereitungsarbeiten für die unterirdische Verlegung der bestehenden 230.000-Volt-Stromleitung nicht zu unterschätzen.

**Lage:**

Maultal – Freienfeld

**Größe, Fläche:**

Trassenlänge: 1650 lfm.

**Aktuelle Nutzung:**

Landwirtschaftliches Grün

Dal punto di vista strettamente ambientale l'intervento presenta benefici modesti; tra questi può essere notato che la sponda del fiume Isarco potrebbe essere rivalorizzata e costruita una passeggiata lungo il fiume, inoltre saranno eseguiti i lavori preparativi per rendere possibile l'interramento dell'elettrodotto esistente da 230.000 volt a Maultal.

**Obiettivo della misura per il miglioramento del quadro uomo**

L'intervento si propone di restituire la continuità territoriale al centro abitato, di eliminare il traffico di passaggio e di risolvere, almeno in parte, il problema dell'inquinamento atmosferico ed acustico. La valenza nei confronti del quadro uomo è ritenuta alta.

**Valenza ambientale complessiva:**

Alta – Essendo la misura diretta prevalentemente al quadro uomo, si considera una valenza complessiva alta. Non da sottovalutare sono i lavori preparativi per l'interramento dell'elettrodotto esistente da 230.000 volt.

**Ubicazione:**

Maultal – Campo di Trens

**Estensione, superficie:**

Lunghezza tracciato: 1650 ml.

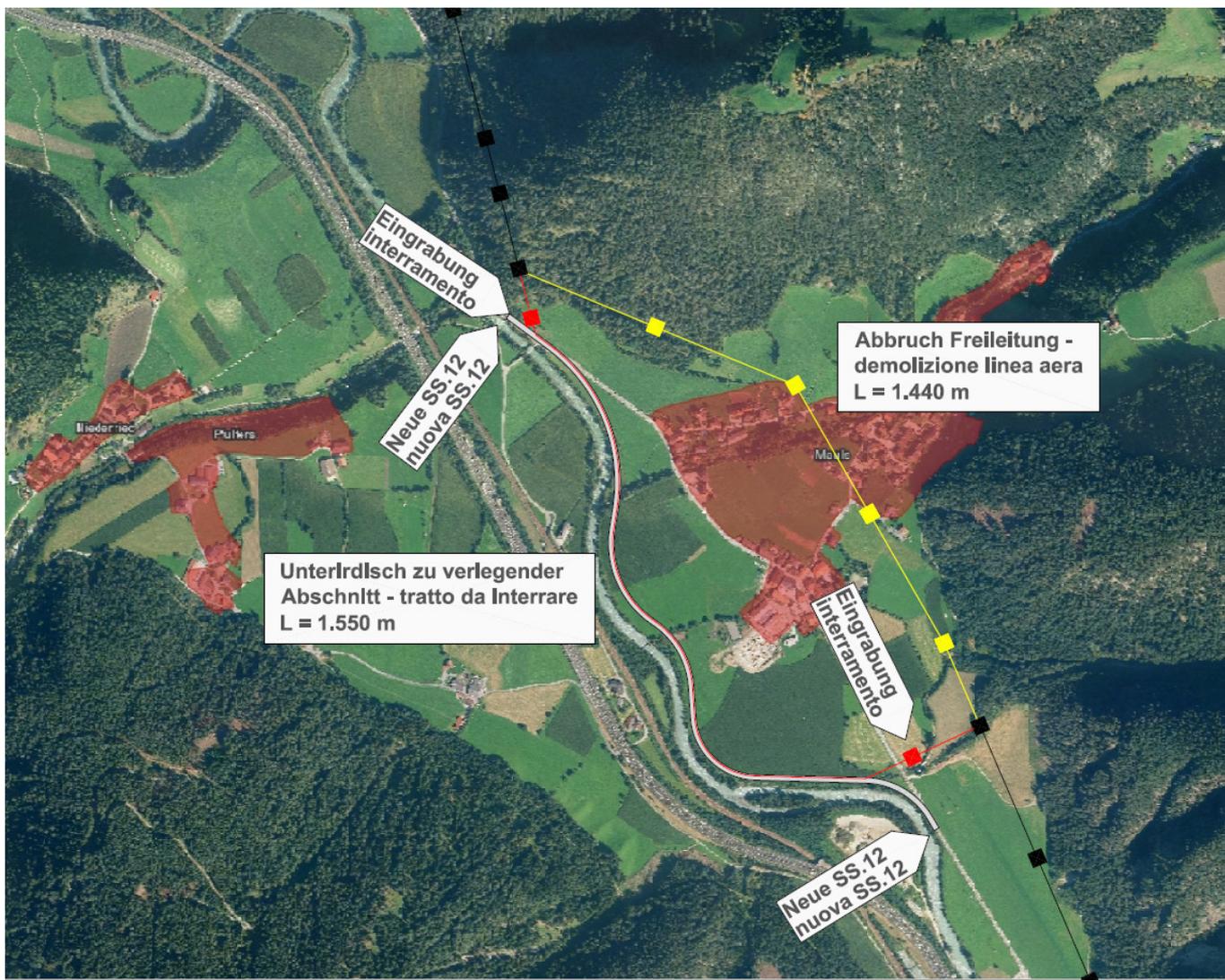
**Utilizzo attuale:**

Verde agricolo



Lage (Lageplan)

Ubicazione (planimetria)



*Die aufgedruckte Unterschrift auf der Papierkopie ersetzt im Sinne des Art. 3-bis des gesetzvertretenden Dekrets vom 12.12.1993, Nr. 39 die auf dem originalen elektronischen Verwaltungsdokument angebrachte digitale Unterschrift. Das originale elektronische Verwaltungsdokument ist gemäß der technischen Vorschriften nach Art. 71 des gesetzvertretenden Dekrets vom 07.03.2005, Nr. 82 erstellt worden und wird im Sinne der genannten Vorschriften aufbewahrt.*



**Kosten:**

Die gesamten Kosten für die Umfahrung betragen 3.999.000.- Euro, mit einer Co-Finanzierung von 1.232.346,72.- von Seiten der BBT.

**Betrachtung**

**Machbarkeitsgrad:**

Mittel: In technischer Hinsicht sind keine besonderen Ausführungsschwierigkeiten zu verzeichnen. Es können jedoch Schwierigkeiten auftreten, die mit der Enteignung und der Zur-Verfügung-Stellung von Grundstücken zusammenhängen.

**Beurteilung der Priorität**

**Mittel**

Die Maßnahme weist eine niedrige Naturschutzwertigkeit auf; denn die Vorteile in diesem Bereich beschränken sich auf die teilweise Wiederherstellung der territorialen Kontinuität. Hinsichtlich des Bezugsrahmens Mensch hat sie hingegen eine hohe Wertigkeit wegen der Verbesserungen, die sowohl in akustischer Hinsicht als auch hinsichtlich Luftgüte für die Menschen erzielt werden, welche die betroffenen Ortschaften bewohnen. Technisch ist die Lösung nicht kompliziert, auch wenn es Probleme bezüglich des Verfahrens zur Enteignung und Besetzung von Grundstücken geben kann. Die Kosten sind im Verhältnis zur Gesamtheit der voraussichtlichen Vorteile angemessen. Daher wird die Priorität insgesamt als mittel eingestuft.

**Costo:**

I costi totali per la circonvallazione ammontano a 3.999.000.- Euro con un cofinanziamento da parte della BBT di 1.232.346,72.- Euro.

**Valutazione**

**Grado di fattibilità:**

Medio: Dal punto di vista tecnico non si segnalano particolari difficoltà realizzativi. Possono, invece, insorgere delle difficoltà legate agli espropri ed alle concessioni dei terreni.

**Giudizio di priorità**

**Medio**

L'intervento presenta una valenza naturalistica ambientale bassa; i benefici in questo ambito sono infatti ridotti alla parziale restituzione della continuità territoriale. Ha invece una valenza ambientale alta se si considera il quadro di riferimento uomo, per i miglioramenti che si ottengono sia dal punto di vista acustico che atmosferico per le persone che abitano le località interessate. Tecnicamente la soluzione non è complessa, anche se possono nascere dei problemi con riferimento alla procedura di esproprio e occupazione di aree. I costi sono ragionevoli in relazione al complesso dei benefici prospettati. Per questi motivi la priorità è considerata complessivamente media.