

BAUHERR – COMMITTENTE:



I-39030 OLANG/VALDAORA – Gassl, 23
Tel. 0474/592035 – Fax. 0474/592122
e-mail: olang@kronplatz.org

Umweltverträglichkeitsstudie – Studio di impatto ambientale



Der Koordinator:
Il Coordinatore:



INGENIEURBÜRO – STUDIO DI INGEGNERIA
DR. ING. ERWIN GASSER
Via Michael Pacher Str. 11
39031 BRUNECK – BRUNICO
Tel. (+39) 0474 / 551679
Fax. (+39) 0474 / 538336
E-Mail: info@gasser-ing-erwin.it

PROJEKT:

PROGETTO:

**ERHÖHUNG DER FÖRDERLEISTUNG
DER AUFSTIEGSANLAGE ARNDT IM SKIGEBIET
KRONPLATZ IN DER GEMEINDE OLANG**

**AUMENTO DELLA PORTATA ORARIA
DELL'IMPIANTO DI RISALITA ARNDT NELLA ZONA SCIISTICA
PLAN DE CORONES NELLA COMUNE VALDAORA**

**NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG
RIASSUNTO NON TECNICO**

August 2014

INHALTSVERZEICHNIS

1	VORWORT	3
2	METHODIK.....	4
3	BEZUGSRAHMEN.....	6
3.1	Programmatischer Rahmen	6
3.1.1	Richtlinien	6
3.1.2	Ausgangssituation.....	8
3.1.3	Zielsetzungen mit dem geplanten Vorhaben	8
3.2	Projektrahmen.....	9
3.2.1	Technische Beschreibung und geplante Änderungen der bestehenden Aufstiegsanlage ARNDT	9
3.2.1.1	Technische Hauptmerkmale und geplante Änderungen.....	9
3.2.1.2	Allgemeine Beschreibung der bestehenden Aufstiegsanlage	11
3.3	Umweltrahmen.....	12
3.3.1	Bestimmung der Umweltkomponenten (U.K.).....	12
3.3.2	Bewertung der Wichtigkeit der Umweltkomponenten (U.K.) und der Umwelteinflüsse.....	13
3.3.2.1	U.K. Boden	13
3.3.2.2	U.K. Untergrund	14
3.3.2.3	U.K. Ober- und unterirdische Wässer.....	14
3.3.2.4	U.K. Flora.....	14
3.3.2.5	U.K. Fauna.....	14
3.3.2.6	U.K. Landschaft	14

3.3.2.7	U.K. Atmosphäre.....	15
3.3.2.8	U.K. Lärm.....	15
3.3.2.9	U.K. sozial-ökonomische Komponente.....	15
3.3.3	Matrizen der paarweisen Gegenüberstellung	16
4	ALTERNATIVEN.....	17
5	MILDERUNGS- UND ENTLASTUNGSMASSNAHMEN.....	17
6	ÜBERWACHUNGSMASSNAHMEN	17
7	AUSGLEICHSMASSNAHMEN	18
8	SITUATION BEI DER NULL-VARIANTE.....	18

NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG DES UMWELTVERTRÄGLICHKEITS- BERICHTES

ERHÖHUNG DER FÖRDERLEISTUNG DER AUFSTIEGSANLAGE ARNDT IM SKIGEBIET KRONPLATZ IN DER GEMEINDE OLANG

1 VORWORT

Die vorliegende Umweltverträglichkeitsstudie behandelt das Projekt „Erhöhung der Förderleistung der Aufstiegsanlage ARNDT im Skigebiet KRONPLATZ in der Gemeinde OLANG“, Provinz Bozen.

Bauherr des Vorhabens ist die OLANGER SEILBAHNEN AG, die bereits seit Jahren die Aufstiegsanlagen und Skipisten an der Olander Seite des Skigebietes KRONPLATZ betreibt.

Wegen der Typologie und des Ausmaßes der bestehenden Baulichkeiten, sowie der Sensibilität der Natur in der die bestehenden Aufstiegsanlagen mit erhöhter Förderleistung betrieben werden soll, ist eine Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens notwendig.

In der UVS werden die Auswirkungen der Erhöhung der Förderleistung der betroffenen Aufstiegsanlage auf die Umwelt untersucht und festgelegt. Weiters werden, falls notwendig, die Möglichkeit von Entlastungsmaßnahmen der Umwelteinflüsse geprüft und festgelegt.

Die entsprechenden EG - Richtlinien verlangen, dass eine **nicht technische Zusammenfassung** erstellt werden soll, das heißt eine kurze Zusammenfassung des UV - Berichtes, welche auch für Personen, die nicht mit der Materie vertraut sind, leicht verständlich ist.

Diese Zusammenfassung soll das gesamte Vorhaben bzw. das Projekt, die Zielsetzungen und die Leitlinien der Bewertung und Beurteilung in einfacher Weise klar verständlich darlegen. Wer die Analysen vertiefen möchte, kann in die Gesamtstudie oder, falls erforderlich, in das Projekt selbst Einsicht nehmen.

2 METHODIK

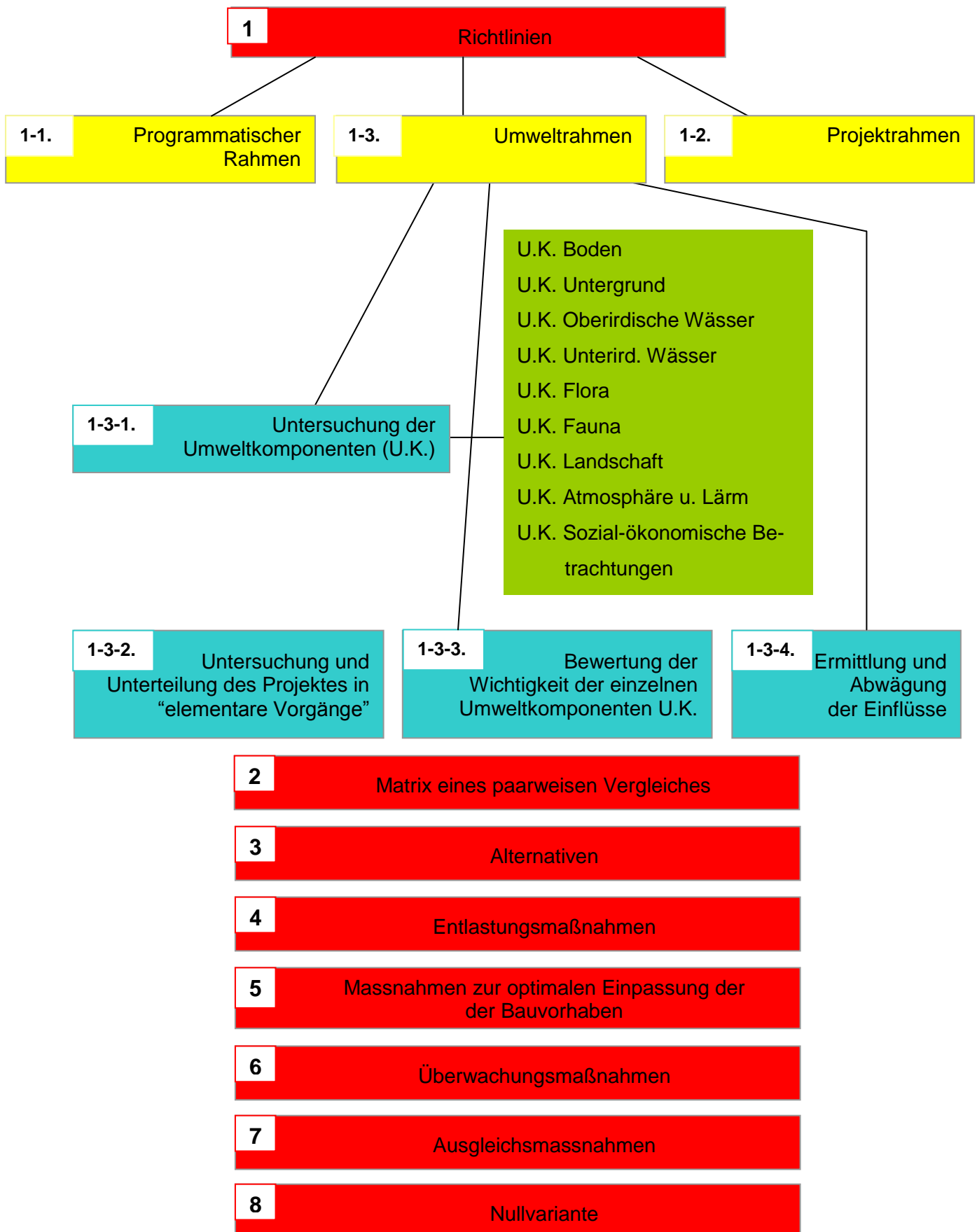
Vorausgeschickt sei, **dass bei der Ausarbeitung der UV - Studie keine Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der geforderten Daten und Unterlagen aufgetreten sind.**

Die von den Verfassern der vorliegenden Studie angewandte Methodik wurde mittlerweile bereits seit mehreren Jahren bei UV-Studien eingesetzt, da sie lt. Erfahrung sehr gut für die Bewertungen der Umwelteinflüsse geeignet ist.

Es handelt sich um eine sehr einfache Methode, die leicht verständlich ist und den subjektiven Charakter zu minimieren versucht, welcher die Bewertungen nicht unwesentlich beeinflusst.

Im folgenden Schema ist die angewandte Methodik in übersichtlicher Weise dargestellt.

LEITFADEN FÜR DIE ERSTELLUNG DER U.V.S.



3 BEZUGSRAHMEN

Ein UV-Bericht ist in drei "Bezugsrahmen" unterteilt:

- 1) Programmatischer Rahmen;
- 2) Projektrahmen;
- 3) Umweltrahmen;

Diese Bezugsrahmen stehen auch im Einklang mit dem Anhang E des Landesgesetzes Nr. 2 vom 5 April 2007.

Genauer ausgedrückt, muss ein Projekt überprüft werden auf:

die Zielsetzungen, die die Realisierung des Vorhabens rechtfertigen, die Merkmale des Vorhabens und die möglichen Einflüsse des Vorhabens auf die Umwelt.

Anschließend müssen Entlastungsmaßnahmen, durch die die vom Vorhaben verursachten Umwelteinflüsse vermindert werden, bestimmt und mögliche Alternativen aufgezeigt werden.

3.1 PROGRAMMATISCHER RAHMEN

3.1.1 Richtlinien

Der UV – Bericht wurde nach den Europäischen, Nationalen und Landes – Richtlinien erstellt.

Für die Fase der Analyse wurden die in den urbanistischen Plänen und Landesfachplänen enthaltenen Informationen über das betreffende Gebiet eingeholt. Im Besonderen sind dies folgende Pläne und Unterlagen:

- Urbanistischer Bauleitplan der Gemeinde OLANG;
- Landschaftsplan der Gemeinde OLANG;
- Landesfachplan der Aufstiegsanlagen und Skipisten;
- Gebietsmäßig bezogene Angaben, bereitgestellt im Internet vom „Geobrowser“ von der Provinz Bozen;
- Daten über die touristischen Nächtigungen vom Tourismusverein OLANG und dem Landesinstitut für Statistik (ASTAT);
- Daten über die Fahrten mit den Aufstiegsanlagen im Skigebiet KRONPLATZ-

Olang Seite von der OLANGER SEILBAHNEN AG;

- Spezifische Fachliteratur über die Errichtung von Aufstiegsanlagen.

Die bestehende Aufstiegsanlage ARNDT ist im Bauleitplan und im Landschaftsplan der Gemeinde OLANG eingetragen.

In der zweiten dreijährigen Überarbeitung des Landesfachplanes, vom Jahre 2010, der Aufstiegsanlagen und Skipisten der autonomen Provinz Bozen, Planungsraum n. 14 – Pustertal, Skigebiet n. 14.1 – *Kronplatz*, geht hervor dass, dass die der Aufstiegsanlage ARNDT eine bestehende stündliche Förderleistung von 2.000 P/h und eine stündliche zulässige Förderleistung von 2.400 P/h aufweist.

Mit der nun vorgesehenen Förderleistungserhöhung für die Aufstiegsanlage ARNDT auf 2.400 Pers./h wird der Schwellenwert von 2.200 P/h überschritten, wodurch das Vorhaben UVP-pflichtig wird, wie dies der Anhang D des Landesgesetzes vom 05/04/2007, Nr. 2 vorsieht. Somit ist eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), in der die Auswirkungen des Vorhabens auf Umwelt und Natur untersucht werden, vorgeschrieben.

Bezüglich der Vinkulierungen, der unter Umweltschutz stehenden Bauwerken und der Risikozonen sei festgestellt, dass für die Erhöhung der Förderleistung bei der bestehenden Aufstiegsanlage ARNDT keine Änderungen an den bestehenden Bauwerken vorgenommen werden müssen.

3.1.2 Ausgangssituation

Geografisch gesehen befindet sich das zu untersuchende Skigebiet der OLANGER SEILBAHNEN AG an den Osthängen des KRONPLATZES, im gleichnamigen Skigebiet. Der Zugang zum Skigebiet erfolgt direkt von der Ortschaft GASSL in der Gemeinde OLANG in etwa 4 km Entfernung zur Staatsstraße Nr. 49 des Hauptdurchzugstals PUSTERTAL, also in fast zentraler Lage. Des Weiteren ist das Skigebiet indirekt über REISCHACH, ST.VIGIL IN ENNEBERG, PERCHA und ST. MARTIN IN THURN über die angrenzenden Aufstiegsanlagen und Skipisten des KRONPLATZES erreichbar.

Die OLANGER SEILBAHNEN AG betreibt bereits seit Jahren die Aufstiegsanlagen OLANG - ARNDT, ARNDT - KRONPLATZ, ALPEN, PLATEAU, ARNDT und LORENZI mit den dazugehörigen Skipisten auf der Olinger Seite des Skigebietes KRONPLATZ.

Wie die letzten Wintersaisons gezeigt haben, konnte sich das Skigebiet KRONPLATZ mit den umliegenden Ortschaften auf hohem Niveau halten, obwohl insgesamt eine gewisse Sättigung und auf der Olinger Seite ein leichter Rückgang zu verzeichnen ist. Als weiterer Grund für den weiterhin guten Zuspruch des Skigebietes können die optimale Pistenpräparierung und die stetige Modernisierung der Aufstiegsanlagen genannt werden.

Als letztes großes Bauvorhaben der OLANGER SEILBAHNEN AG wurde schließlich im Jahre 2012 die Skipiste LORENZI errichtet, welche von der Aufstiegsanlage PLATEAU kommend an der Talstation des Sessellifts ARNDT vorbeiführt und gleich darunter in die Talabfahrtspiste KRONPLATZ – GASSL einmündet. Die Liftanlage ARNDT hat dadurch stark an Attraktivität gewonnen, da diese nun von zwei relativ leicht befahrbaren Pisten erreicht werden kann und seither vermehrt von ungeübteren Skifahrern und Skischulen benutzt wird. Wie sich aber in den letzten beiden Wintersaisons zeigte, kommt es für die Skifahrer beim Einstieg in der Talstation ARNDT durchwegs in den Vormittagsstunden zu längeren Wartezeiten. Deshalb möchte man nun mit dem vorliegenden Projekt die Förderleistung der Liftanlage ARNDT von derzeit 2.000 P/h auf 2.400 P/h erhöhen, indem lediglich 6 Sessel mehr auf die Linie geschickt und die Geschwindigkeit der Anlage von derzeit 4,50 m/s auf 5,0 m/s erhöht wird.

3.1.3 Zielsetzungen mit dem geplanten Vorhaben

Damit ein Skigebiet attraktiv und modern bleibt, muss die Betreibergesellschaft

den Wünschen der Skifahrer Genüge tun, indem ständig Veränderungen, Anpassungen und Erneuerungen der Skipisten und Aufstiegsanlagen vorgenommen werden. Diese Maxime gilt auch für das Skigebiet KRONPLATZ an der Olinger Seite.

Mit der geplanten Erhöhung der Förderleistung von 2.000 P/h auf 2.400 P/h soll nun dieser neu entstandene Engpass an der Aufstiegsanlage ARNDT auf ein Minimum beschränkt werden, um den Skifahrern auch in Zukunft ein angenehmes und unbeschwertes Skifahrerlebnis an der Olinger Seite des Skigebietes KRONPLATZ zu gewährleisten, ohne dass ihnen Unbequemlichkeiten bzw. unzumutbare Wartezeiten an den Einstiegen der Aufstiegsanlagen entstehen.

Mit der Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage ARNDT will man nicht mehr Skifahrer anziehen, sondern ihnen ein verbessertes Angebot bieten, um auch in Zukunft die derzeitigen Besucherzahlen des Skigebietes KRONPLATZ - Olinger Seite halten zu können.

3.2 PROJEKTRAHMEN

Aus diesen bereits auf den vorhergehenden Seiten erläuterten Gründen, hat die Liftgesellschaft OLANGER SEILBAHNEN AG für die Wintersaison 2014/15 die Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage ARNDT geplant.

Die Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage wird im Detail wie folgt festgelegt:

- ⇒ Automatisch kuppelbarer Sessellift ARNDT
(aktuelle Förderleistung 2.000 P/h → zukünftige Förderleistung 2.400 P/h);

3.2.1 Technische Beschreibung und geplante Änderungen der bestehenden Aufstiegsanlage ARNDT

3.2.1.1 Technische Hauptmerkmale und geplante Änderungen.

Die bestehende Aufstiegsanlage ARNDT ist ein automatisch kuppelbarer 6er-Sessellift, der im Sommer 1999 erbaut und in der Wintersaison 1999/2000 in Betrieb genommen wurde. Diese Anlage befindet sich im Skigebiet KRONPLATZ - Olinger Seite in der Gemeinde OLANG (BZ).

Die Talstation (Spann- und Umlenkstation) ist auf einer Meereshöhe von

1.662,70 m (Einstiegsebene) positioniert, während die Bergstation (Unterflur-Antriebsstation) sich auf 2.085,85 m ü.d.M. (Ausstiegsebene) befindet.

Die maximale Förderleistung beträgt 2.000 P/h bei einer max. Geschwindigkeit von 4,5 m/s. Die bestehende Aufstiegsanlage ARNDT hat eine schräge Länge von 1.521,17 m und eine horizontale Länge zwischen den Einfahrten der Tal- und Bergstation von 1.456,78 m. Der Höhenunterschied der Anlage beträgt 422,15 m, welches einer durchschnittlichen Neigung von 28,98% zwischen den beiden Stationen entspricht.

Die derzeit effektive maximale Förderleistung beträgt 1.850 P/h (Verminderung von ca. 8 %), anstatt der theoretischen Förderleistung von 2.000 P/h, was bei Sesselliften, aufgrund der häufigen Schwierigkeiten der Fahrgäste beim Einstieg, üblich ist. Mit der zukünftigen theoretischen Förderleistung von 2.400 P/h ist eine realistische maximale Förderleistung von ca. 2.200 P/h möglich, welche einer ca. 8 % Verminderung entspricht und im Bezug zu den heutigen Daten steht.

Die aktuellen und zukünftigen technischen Hauptmerkmale der bestehenden Aufstiegsanlage ARNDT sind:

	Derzeitige Situation		Zukünftige Situation
Antriebsstation	Am Berg	2.085,85 m ü.d.M.	=
Umlenk- und Spannstation	Im Tal	1.662,70 m ü.d.M.	=
Schräge Länge	m	1.521,17	=
Horizontale Länge	m	1.456,78	=
Höhenunterschied	m	422,15	=
Mittlerer Neigung	%	28,98	=
Anzahl der Stützen	Nr.	16	=
Anzahl der Sesseln	Nr.	68	74
Anzahl Fahrgäste/Sessel	Pers	6	=
Abstand der Sessel	m	48,60	45,00
Maximale Fahrgeschwindigkeit	m/s	4,5	5,0
Maximale Förderleistung	P/h	2.000	2.400
Leistung des Hauptantriebes	kW	1 x 510	=
Anfahrleistung des Hauptantr.	kW	1 x 704	=
Spurbreite	m	5,80	=
Durchmesser Tragseil	mm	48	=
Nominalseilspannung	N	360.000	=

Zur Erhöhung der gewünschten Förderleistung von 2.400 P/h sind zwei Änderungen notwendig. Zum einen wird die Anzahl der Sessel um 6 Stück erhöht und zum anderen wird die Betriebsgeschwindigkeit der Seilbahn von 4,5 m/s auf 5,0 m/s angehoben (siehe Tabelle). Mit der Erhöhung der Sesselanzahl von derzeit 68 Stück auf zukünftige 74 reduziert sich automatisch der Sesselabstand um 3,6 m auf 45,0 m.

3.2.1.2 Allgemeine Beschreibung der bestehenden Aufstiegsanlage

Wie bereits vorher beschrieben, besteht die Aufstiegsanlage ARNDT aus einem klassischen automatisch kuppelbaren Sessellift mit 6 Sitzplätzen. Die Sessel werden automatisch und in gleichen Abständen mit den Fahrzeugklemmen auf das Förderseil geklemmt, das sich ständig in eine Richtung bewegt.

Die Seilschleife wird durch einen in der Bergstation positionierten Motor über eine Seilscheibe angetrieben und in der Talstation mittels einer Umlenkscheibe und einem Hydraulikzylinder gespannt.

Die Anlage besteht aus folgenden Stationen:

- ⇒ Einer Umlenk- und Spannstation in der eingeschossigen Talstation. Von der seilbahntechnischen Station zweigt ein Gleis ab, das in das seitlich angrenzende gelegene halbunterirdische Sesselmagazin führt.
- ⇒ Einer in der zweigeschossigen Bergstation positionierten fixen Antriebsstation mit dem Antrieb im Untergeschoss

Die Linienstützen bestehen alle aus gebogenen, geschweißten und verzinkten Stahlstützen die sich über entsprechende Einzelfundamente im Erdreich abstützen. Die verzinkten Querträger des Stützenkopfes bestehen aus viereckigen Hohlkastenprofilen. An den Linienstützen sind Zugangsleitern, Podeste zur Inspektion der Rollenbatterien und Seilhebeböcke zum Abheben des Förderseiles während der Wartung der Rollenbatterien angebracht.

Seitlich und parallel zur Seilbahnachse neben der Seilbahnstation befindet sich auf der rechten Seite der Verbindungskanal, der in den zum Großteil unterirdisch angelegten Abstellbahnhof führt, in dem die Fahrzeuge der Anlage abgestellt und gewartet werden können.

Die einzelnen Sessel werden in der Schleife im Magazin bis zum Umlauf der Seilbahn mittels angetriebenen Kettenzügen und Reifen automatisch weiterbe-

fördert.

Die Erhöhung der geplanten stündlichen Förderleistung erfordert keine Umbau- oder Erweiterungsarbeiten an den Stationen, der Linie und am Sesselmagazin.

3.3 UMWELTRAHMEN

Nachdem der Zweck und die Hauptmerkmale des Projektes festgelegt wurden, sind die Auswirkungen auf die umgebende Umwelt zu untersuchen.

Es müssen jene Bereiche der Umwelt (Umweltkomponenten) bestimmt werden, die durch die Realisierung des Bauvorhabens und bzw. oder durch die Führung des Bauvorhabens in irgendeiner Form beeinflusst werden.

Über ein aktives Kontrollsystem werden alle vorhersehbaren negativen Einflüsse auf das ökologische und landschaftliche System des betroffenen Gebietes, welche die geplante Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage ARNDT mit sich bringt, in Betracht gezogen werden. Aus den gewonnenen Schlüssen lassen sich diese negativen Einflüsse auf Natur und Umwelt durch geeignete Vorkehrungen und Ausgleichsmaßnahmen minimieren.

3.3.1 Bestimmung der Umweltkomponenten (U.K.)

Die Umweltkomponenten, auf die das Projekt einen Einfluss haben kann, sind:

- **Boden und Untergrund**
- **unterirdischer Wässer**
- **oberirdische Wässer**
- **Fauna**
- **Flora**
- **Landschaft**
- **Atmosphäre und Lärm**
- **Sozial – ökonomische Betrachtungen**

Nachdem die beeinflussbaren Umweltkomponenten U.K. bestimmt wurden, wird eine Bestandsaufnahme des bestehenden Zustandes ohne neuen Bauvorhabens vorgenommen. In einem zweiten Moment wird die Größe der einzelnen Auswir-

kungen auf die jeweiligen Umweltkomponenten erörtert. Es kann hier aber angeführt werden dass, die Erhöhung der Förderleistung keine neue Struktur erfordert oder Änderung an der bestehenden Struktur mit sich bringt.

3.3.2 Bewertung der Wichtigkeit der Umweltkomponenten (U.K.) und der Umwelteinflüsse

Den im Kapitel 3.3.1 aufgelisteten Umweltkomponenten werden Wichtigkeiten zugeordnet, die die vom Projekt betroffenen Umweltkomponenten U.K. haben.

Dabei wird zwischen drei Wichtigkeitsgraden unterschieden:

- ** große Wichtigkeit**
- * mäßige Wichtigkeit**
- 0 keine Wichtigkeit**

Was hingegen die Einflüsse des Projektes auf die einzelnen Komponenten betrifft, so werden zwischen drei Bewertungen unterschieden:

a. negative Einflüsse		b. positive Einflüsse	
(- - -)	sehr negativ	(+++)	sehr positiv
(- -)	mäßig negativ	(++)	mäßig positiv
(-)	wenig negativ	(+)	wenig positiv
(0) keine Auswirkungen			

3.3.2.1 U.K. Boden

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

Die Auswirkungen auf den Boden bleiben unverändert bzw. werden weder verbessert noch verschlechtert (0).

3.3.2.2 U.K. Untergrund

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

Die Auswirkungen auf den Untergrund bleiben unverändert bzw. werden weder verbessert noch verschlechtert (0).

3.3.2.3 U.K. Ober- und unterirdische Wässer

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

Die Auswirkungen auf die ober- und unterirdischen Wässer bleiben unverändert bzw. werden weder verbessert noch verschlechtert (0).

3.3.2.4 U.K. Flora

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

Die Auswirkungen auf die Flora bleiben unverändert bzw. werden weder verbessert noch verschlechtert (0).

3.3.2.5 U.K. Fauna

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

Die Auswirkungen auf die Fauna bleiben unverändert bzw. werden weder verbessert noch verschlechtert (0).

3.3.2.6 U.K. Landschaft

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

Die Auswirkungen auf die Landschaft bleiben unverändert bzw. werden weder verbessert noch verschlechtert (0).

3.3.2.7 U.K. Atmosphäre

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

Die Auswirkungen auf die Atmosphäre bleiben trotz einer evtl. Zunahme des Skifahrerstroms unverändert (0).

3.3.2.8 U.K. Lärm

Wichtigkeit der U.K. : (*)

Umwelteinfluss: (0)

Eine Erhöhung der Förderleistung könnte indirekt zu einer leichten Erhöhung der Lärmbelastung auf den Skipisten führen, weil durch die Stundenleistungserhöhung der Liftanlage den Skifahrer die Möglichkeit geboten wird dieselbe Skipiste öfter zu benutzen, wodurch die Anzahl der Skifahrer auf den Skipisten leicht erhöht werden könnte. Die bestehende Situation könnte sich deshalb geringfügig verschlechtern. Die Auswirkungen auf die Umwelt sind deshalb leicht negativ aber nur schwer bewertbar (0).

3.3.2.9 U.K. sozial-ökonomische Komponente

Wichtigkeit der U.K. : (* *)

Umwelteinfluss: (+ +)

Die Erhöhung der Förderleistung der Aufstiegsanlage ARNDT, wie folgt definiert:

⇒ Automatisch kuppelbarer 6-er Sessellift ARNDT, (aktuelle Förderleistung 2.000 P/h → zukünftige Förderleistung 2.400 P/h);

spiegelt die Notwendigkeit der täglichen Benutzer/Skifahrer wieder, nämlich die Wartezeiten beim Einstieg in der Talstation zu reduzieren und die Anzahl der Sessel zu erhöhen, nachdem nicht alle Sesseln immer mit 6 Personen gefüllt werden können. Die Erhöhung der stündlichen Förderleistung trägt mit Sicherheit zu einer Attraktivitätssteigerung des Skigebietes KRONPLATZ an der Olinger Seite bei, was nicht nur zum ökonomischen Vorteil der Betreibergesellschaft, sondern auch vieler anderen Betriebe und Dienstleister, die im Wintertourismussektor tätig sind, ist.

Die Auswirkungen sind mäßig positiv (+ +) zu bewerten.

3.3.3 Matrizen der paarweisen Gegenüberstellung

In den Matrizen der paarweisen Gegenüberstellung werden die vom Projekt betroffenen Umweltkomponenten und Umwelteinflüsse in direktem Zusammenhang dargestellt.

Dadurch ist es in einfacher und schneller Weise möglich zu überprüfen, welche Umweltkomponenten am schwerwiegendsten betroffen sind und dadurch einer spezifischen Entlassungsmaßnahme bedürfen.

		Umweltkomponenten													
												sozial-ökonomische Komp	% Durchführungsfase	% nach der Verminderung	
		Boden	Untergrund	Oberirdische Wasser	Unterirdische Wasser	Flora	Fauna	Landschaft	Atmosphäre	Lärm					
Elementare Vorgänge	Lärm	Wichtig. Impacto	0	0	0	0	0	0	0	0	*	**			
		-												0	
		--												0	
	---												0		
	ökonomische Komponente	+												0	
++											100		100		
+++													0		

Bei der Überprüfung der Matrize geht hervor dass, durch die Erhöhung der stündlichen Förderleistung der bestehenden Aufstiegsanlage ARNDT keine negativen Auswirkungen auf die Umweltkomponenten auftreten. Von der Matrize kann im Gegensatz auch entnommen werden, dass die sozial-ökonomischen Vorteile positiv sind.

4 ALTERNATIVEN

Für die Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage ARNDT, sind keine Umbauarbeiten an den Bauwerken des Sesselliftes notwendig, einzig die Sesselanzahl in der Bahnlinie und die Bahngeschwindigkeit erhöht sich. Dieser Eingriff ist die einzige Möglichkeit, um die Förderleistung der Anlage zu erhöhen ohne die Bauwerke der Stationen und der Bahnlinie umzubauen. Darum gibt es zu diesem Projekt keine Alternative d.h. es bleibt beim heutigen Zustand.

5 MILDERUNGS- UND ENTLASTUNGSMASSNAHMEN

Unter den Begriffen „Milderungs- und Entlastungsmaßnahmen“ versteht man jene Eingriffe, die notwendig sind, um die negativen Einflüsse, welche das geplante Bauvorhaben auf die Umweltkomponenten hat, zu verringern.

Mit der geplanten Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage ARNDT sind keine Änderungen an den bestehenden Bauwerken des Sesselliftes notwendig, deswegen sind auch dafür keine Milderungs- und Entlastungsmaßnahmen erforderlich. Dies gilt sei es für die Phase der Anpassungsarbeiten als auch für die Betriebsphase der Anlage.

6 ÜBERWACHUNGSMASSNAHMEN

Ein Programm der Überwachungsmaßnahmen und Kontrollen der Betriebsphasen eines spezifischen Projektes ermöglicht die Wirksamkeit der angewandten Entlastungsmaßnahmen zu überprüfen und eine Reihe von technischen Grundlagen, die für spätere Projektierungen angewandt werden können, zu erwerben.

Für die Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage ARNDT sind keine Umbauarbeiten an den Bauwerken des Sesselliftes notwendig. Darum sind somit auch keine Entlastungsmaßnahmen erforderlich.

Es ist jedoch ratsam für die Förderleistungserhöhung des Sesselliftes ein Überwachungsprogramm zu erstellen, das die akustische Lärmentwicklung der Aufstiegsanlage bei vollem Betrieb prüft, um den Grad der Lärmaussetzung des Liftpersonals und der umliegenden Gebiete bei den Stationsgebäuden zu ermitteln.

7 AUSGLEICHSMASSNAHMEN

Anhand der Bedeutung des geplanten Bauvorhabens und den dadurch hervorgerufenen Umweltauswirkungen, die auf die einzelnen Umweltkomponenten einwirken werden, wird das Ausmaß der Vergütung ermittelt, die die Betreibergesellschaft realisieren bzw. finanzieren muss. Im vorliegenden Fall sind die Umweltauswirkungen äußerst gering bzw. mit Null zu bewerten. Trotzdem möchte die OLANGER SEILBAHNEN AG einen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt leisten.

Deshalb möchte die OLANGER SEILBAHNEN AG in Absprache mit dem zuständigen Forstinspektorat WELSBURG einen Betrag von bis zu **10.000 €** zu Verfügung stellen, damit dann die lokale Forststation OLANG in ihrem Kompetenzbereich mit diesem Geld Instandhaltungsarbeiten bei den Wanderwegen und Forststraßen am KRONPLATZ im Gemeindegebiet von OLANG fachmännisch durchführen kann.

8 SITUATION BEI DER NULL-VARIANTE

Die Beschreibung des Zustandes vor der Realisierung des Bauvorhabens stellt einen wesentlichen Bestandteil der Studie dar; es erscheint offensichtlich, dass nur durch eine genaue Untersuchung des ursprünglichen Zustandes eine Abwägung der vorgesehenen Veränderungen möglich ist.

Es werden darum der aktuelle Zustand und die Ziele die durch die geplante Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage ARNDT analysiert.

Mit dem Vorhaben möchte die OLANGER SEILBAHNEN AG die Engpässe (längere Wartezeiten beim Einstieg) an der Talstation Aufstiegsanlage ARNDT, die durch einen stärkeren Besucherandrang entstanden sind (neue Skipiste LORENZI), beseitigen, um weiterhin ihr Skigebiet möglichst attraktiv für die Alpinski-Fahrer gestalten zu können.

Bis zur Wintersaison 2012/13 war nämlich der Sessellift ARNDT nur an die Talabfahrtspiste KRONPLATZ – GASSL angebunden. Mit der Errichtung der neuen Skipiste LORENZI im Jahre 2012, welche unmittelbar in der Nähe der Talstation ARNDT in die Talabfahrtspiste KRONPLATZ – GASSL einmündet, hat die Liftanlage ARNDT stark an Attraktivität gewonnen, da diese nun von zwei relativ leicht befahrbaren Skipisten aus bedient bzw. erreicht werden kann. Seither werden nämlich die beiden Skipisten LORENZI und oberer Teil der Skipiste KRONPLATZ – GASSL vermehrt von ungeübteren Skifahrern und Skischulen benutzt, die dann

mit der Anlage ARNDT wieder in Richtung Kronplatz-Gipfel fahren möchten.

Wie sich aber in den letzten beiden Wintersaisonen zeigte, kommt es aufgrund der vermehrten Skifahrer beim Einstieg in der Talstation ARNDT in den Vormittagsstunden permanent zu Stauungen bzw. zu längeren Wartezeiten. Um diese Stoßzeiten an dieser für das Skigebiet KRONPLATZ – Olang Seite zunehmend wichtiger werdenden Aufstiegsanlage ARNDT besser in Griff zu bekommen, ist eine Erhöhung der Förderleistung an dieser Anlage von derzeit 2.000 P/h auf zukünftig 2.400 P/h unbedingt erforderlich. Diese vorgesehene Förderleistungserhöhung des automatisch kuppelbaren Sesselliftes ARNDT kommt dem Wunsch der Mehrzahl der Skifahrer entgegen, nämlich sich frei und ohne lange Wartezeiten beim Zustieg von einer zur anderen Aufstiegsanlage zu begeben und evtl. auch angenehm mehrere Abfahrten auf der gleichen Skipiste zu genießen.

Mit der aktuellen theoretischen Förderleistung von 2.000 P/h wird eine maximale effektive Förderleistung von 1.850 P/h erreicht (Verminderung von ca. 8%). Im Gegensatz zu den Kabinenbahnen werden nämlich die Sessel eines Sesselliftes meistens nicht voll besetzt oder es kommt durch den etwas schwierigeren Einstieg zu Halt's oder Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeit der Anlage, sodass die effektive Förderleistung gegenüber der theoretischen Förderleistung bei den Sesselliften immer geringer als bei den Kabinenbahnen ist. Deshalb kommt es bei Sesselliften mit relativ niedrigen Förderleistungen des Öfteren auch zu längeren Wartezeiten für die Skifahrer bei den Einstiegen.

Mit der Erhöhung der zukünftigen theoretischen Förderleistung auf 2.400 P/h kann wahrscheinlich eine tatsächliche Förderleistung von ca. 2.200 P/h erreicht werden. Dadurch können voraussichtlich in den Stoßzeiten die Wartezeiten der Skifahrer im Einstiegsbereich der Talstation ARNDT erheblich reduziert, wenn nicht sogar zur Gänze aufzuheben werden.

Die *Null-Variante* des geplanten Bauvorhabens d.h. der Verzicht auf die geplante Erhöhung der stündlichen Förderleistung an der bestehenden Aufstiegsanlage ARNDT würde die Situation unverändert belassen, jedoch wird der Unmut und die Unzufriedenheit der viele Skifahrer immer mehr zunehmen. Dies würde auf kurz oder lang unweigerlich zu einer beträchtlichen Verringerung der Konkurrenzfähigkeit des bestehenden Skigebietsbereichs an der Olang Seite des KRONPLATZES führen.

Abschließend kann angemerkt werden, dass die geplante Erhöhung der stündlichen Förderleistung an der bestehenden Aufstiegsanlage ARNDT nicht nur eine

Steigerung der Konkurrenzfähigkeit für die OLANGER SEILBAHNEN AG bedeutet, sondern auch die Attraktivität des gesamten Skigebiets am Kronplatz steigert.

Bruneck, August 2014

SOMMARIO

1	PREMESSA	3
2	METODOLOGIA	4
3	QUADRI DI RIFERIMENTO	6
3.1	Quadro di riferimento programmatico	6
3.1.1	Normativa	6
3.1.2	Situazione di partenza.....	8
3.1.3	Obbiettivi con le opere in progetto.....	8
3.2	Quadro di riferimento progettuale.....	9
3.2.1	Descrizione tecnica generale e modifiche in progetto all'esistente impianto di risalita ARNDT	9
3.2.1.1	Caratteristiche tecniche generali e modifiche in progetto	9
3.2.1.2	Descrizione generale dell'esistente impianto.....	11
3.3	Quadro di riferimento ambientale	12
3.3.1	Determinazione delle Componenti Ambientali (C.A.).....	12
3.3.2	Attribuzione delle valenze alle C.A. ed agli impatti	13
3.3.2.1	C.A. Suolo.....	13
3.3.2.2	C.A. Sottosuolo	14
3.3.2.3	C.A. Acque sotterranee e superficiali	14
3.3.2.4	C.A. Flora.....	14
3.3.2.5	C.A. Fauna.....	14
3.3.2.6	C.A. Paesaggio	14

3.3.2.7	C.A. Atmosfera.....	15
3.3.2.8	C.A. Rumori	15
3.3.2.9	C.A. Considerazioni socio – economiche	15
3.3.3	Matrici di confronto a coppie	16
4	ALTERNATIVE	17
5	MITIGAZIONI	17
6	MONITORAGGIO	17
7	MISURE DI COMPENSO.....	18
8	SITUAZIONE ALLO STATO ZERO.....	18

RIASSUNTO NON TECNICO DELLA RELAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

AUMENTO DELLA PORTATA ORARIA DELL' IMPIANTO DI RISALITA ARNDT NELLA ZONA SCIISTICA PLAN DE CORONES NEL COMUNE DI VALDAORA

1 PREMESSA

Il presente studio di impatto ambientale (SIA) tratta il progetto «Aumento della portata oraria dell'impianto di risalita ARNDT nella zona sciistica PLAN DE CORONES nel Comune di Valdaora», in provincia di Bolzano.

Committente dell'opera è la società FUNIVIE VALDAORA SPA, che già da anni gestisce gli impianti di risalita e le piste da sci sul versante di Valdaora dell'area sciistica sul PLAN DE CORONES.

Stante la tipologia e l'estensione delle opere esistenti e la sensibilità dell'ambiente in cui l'esistente opera potenziata dovrà essere gestita, si rende necessaria una verifica di valutazione di impatto ambientale.

Sarà quindi compito dello studio di impatto ambientale (SIA) a determinare gli impatti che l'aumento della portata oraria dell'impianto di risalita in oggetto avrà sulla componente ambientale. Inoltre vengono stabilito e esaminato i possibili interventi di mitigazione nel caso in cui ce ne sia la necessità.

La normativa C.E.E. in proposito richiede che venga allestito un **Riassunto non tecnico**, vale a dire un breve compendio dello studio S.I.A. che possa essere facilmente compreso da tutte le persone, anche non competenti in materia.

Lo scopo che si prefigge è un elaborato dal quale siano comprensibili il progetto, la sua finalità e le linee guida che hanno ispirato ogni valutazione. Quanti volessero approfondire l'analisi potranno prendere in visione lo studio integrale e, se del caso, il progetto stesso.

2 METODOLOGIA

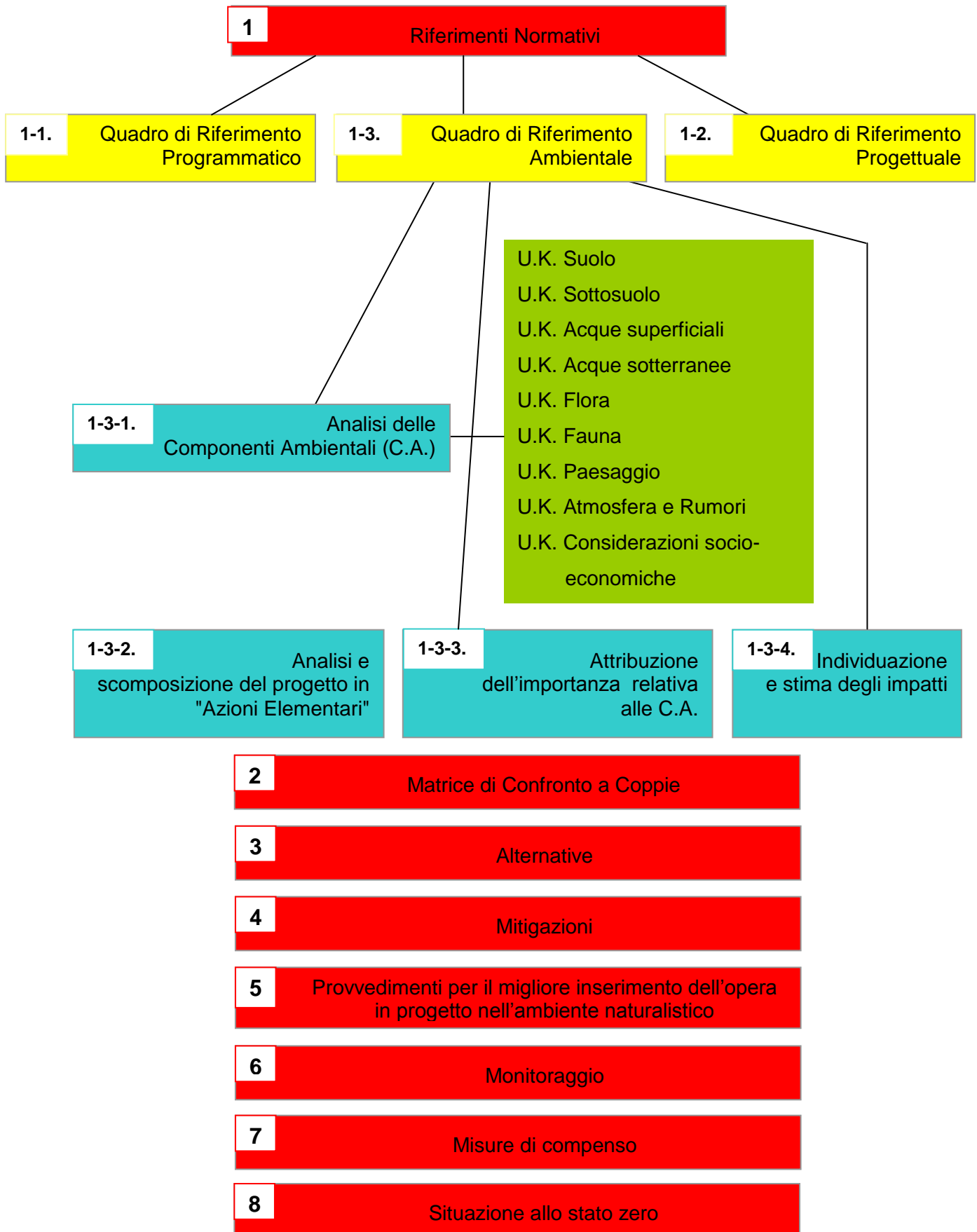
Premesso va che **non si sono incontrate difficoltà nella raccolta dei dati necessari per l'elaborazione del S.I.A.**

La metodologia utilizzata è stata sperimentata dagli scriventi in più anni di applicazione.

Si tratta di un metodo molto semplice, di facile comprensione che cerca di minimizzare il carattere di soggettività che condiziona le valutazioni espresse.

Qui di seguito riportiamo lo schema metodologico.

SCHEMA GUIDA PER LA REDAZIONE DELLO S.I.A.



3 QUADRI DI RIFERIMENTO

Lo studio di impatto ambientale è stato suddiviso in tre “Quadri di riferimento”:

- 1) Quadro di riferimento programmatico;
- 2) Quadro di riferimento progettuale;
- 3) Quadro di riferimento ambientale.

Questi quadri rispettano quanto richiesto dall'allegato E della Legge Provinciale n. 2 del 05 Aprile 2007.

In maniera più esplicita diremo che vanno esaminato, di un progetto:

le finalità che ne giustificano la realizzazione, le caratteristiche e l'insieme degli impatti che esso finirà per determinare nell'ambiente.

Successivamente dovranno essere individuate le mitigazioni che lo renderanno più compatibile con l'ambiente e verrà accennato alle possibili alternative.

3.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

3.1.1 Normativa

Lo studio SIA è stato eseguito in stretta ottemperanza a quanto richiesto sia della normativa CEE che da quella nazionale e provinciale.

In particolare per la fase di analisi si è proceduto all'acquisizione delle informazioni contenute negli strumenti di pianificazione a tutt'oggi in vigore. In particolare ricordiamo i seguenti Piani e studi:

- Piano urbanistico del comune di VALDAORA;
- Piano Paesaggistico del comune di VALDAORA;
- Piano di Settore degli impianti di risalita e piste da sci;
- Cartografie sui dati territoriali e ambientali messe a disposizione su Internet (Geobrowser) dalla Provincia Autonoma di Bolzano;
- Dati dei pernottamenti turistici, dall'associazione turistica di VALDAORA e dell'Istituto Provinciale di Statistica (ASTAT);
- Dati sui passaggi effettuati con gli impianti di risalita nella zona sciistica PLAN

DE CORONES - lato Valdaora dalla FUNIVIE VALDAORA SPA;

- Letteratura specifica sulla realizzazione di impianti di risalita.

Nel Piano Urbanistico Comunale come in quello Paesaggistico del comune di VALDAORA risulta effettivamente inserito l'esistente impianto di risalita ARNDT.

Consultando l'attuale Piano di Settore, della seconda rielaborazione triennale del 2010; degli impianti di risalita e piste da sci della Provincia Autonoma di Bolzano, ambito territoriale n. 14 – *Val Pusteria*, zona sciistica n. 14.1 – *Plan de Coronas*, in quale risulta una portata oraria esistente dell'impianto di risalita ARNDT di 2.000 p/h e una portata oraria ammissibile di 2.400 p/h.

Con il presente aumento della portata oraria dell'impianto di risalita ARNDT a 2.400 p/h viene superato la soglia di 2.200 p/h per cui questo deve essere sottoposto al procedimento VIA come previsto dall'allegato D della legge provinciale 5 aprile 2007, n. 2. Dunque è necessario uno studio di Valutazione dell'Impatto Ambientale in cui vengono esaminati le ripercussioni dell'opera sull'ambiente e la natura.

Per ciò che riguarda i vincoli, le opere sotto protezione ambientale e le zone a rischio va detto che l'aumento della portata oraria in progetto all'esistente impianto di risalita ARNDT non necessita nessun cambiamento dello stato attuale delle opere esistenti.

3.1.2 Situazione di partenza

Geograficamente la zona sciistica della società esercente FUNIVIE VALDAORA SPA si colloca al versante orientale del PLAN DE CORONES nell'omonimo comprensorio sciistico. L'accesso diretto all'area sciistica della società è possibile dalla località GASSL nel comune di VALDAORA che dista ca. 4 km dalla strada statale n°49 della VAL PUSTERIA. Inoltre la zona sciistica VALDAORA-PLAN DE CORONES è raggiungibile indirettamente da RISCONE, SAN VIGILIO DI MAREBBE, PERCA e SAN MARTINO IN BADIA tramite le piste da sci e gli impianti di risalita confinanti.

La società FUNIVIE VALDAORA SPA gestisce già da anni gli impianti di risalita, OLANG - ARNDT, ARNDT - KRONPLATZ, ALPEN, PLATEAU, ARNDT e LORENZI con le relative piste da sci al lato di Valdaora del comprensorio sciistico PLAN DE CORONES.

Negli ultimi stagioni invernali la zona sciistica PLAN DE CORONES con i paesi circostanti il turismo locale si è mantenuto su un alto livello, benché si è registrato una certa saturazione e con leggere diminuzioni nella parte di Valdaora. Come ulteriore motivo della buona affluenza di sciatori in questa area sciistica è da annotare l'ottima preparazione delle piste da sci e la continua modernizzazione degli impianti di risalita.

La costruzione della pista da sci LORENZI nel 2012 era l'ultima grande opera realizzata dalla FUNIVIE VALDAORA SPA. Questa pista partendo dall'impianto di risalita PLATEAU e passando davanti alla stazione di valle della seggiovia ARNDT sbocca nella pista verso fondovalle KRONPLATZ – GASSL. Per questo motivo l'impianto di risalita ARNDT è diventato molto più attrattivo in quanto è collegato a due piste da sci facili da percorrere, e da allora frequentato di più da sciatori principianti e di scuole da sci. Nelle ultime due stagioni invernali però si sono mostrati continuamente degli affollamenti nelle ore mattutine all'ingresso alla stazione di valle ARNDT. Per questo motivo con il presente progetto si prevede di aumentare la portata oraria dell'impianto funiviario ARNDT da attuale 2.000 p/h a futuri 2.400 P/h, aumentando solo il numero delle seggiole in linea (6 seggiole in più) e la velocità dell'impianto da 4,5 m/s a 5,0 m/s.

3.1.3 Obiettivi con le opere in progetto

Per adempiere alle richieste di oggi di un comprensorio sciistico attraente e mo-

derno, la società esercente deve continuamente eseguire cambiamenti, adattamenti e rinnovi, sia sugli impianti di risalita che sulle piste da sci. Questo principio vale anche per il lato di Valdaora del comprensorio sciistico PLAN DE CORONES.

Con l'aumento della portata oraria in progetto da 2.000 p/h a 2.400 p/h si vuole ridurre ad un minimo questa nuova strozzatura all'ingresso dell'impianto di risalita ARNDT, per garantire agli sciatori di trascorrere delle giornate sereni sulle piste da sci al versante di Valdaora nella zona sciistica PLAN DE CORONES senza avere dei disagi e lunghi tempi di attesa nelle zone d'imbarco degli impianti di risalita.

Con l'aumento della portata oraria dell'impianto di risalita in oggetto non si vogliono attirare più ospiti, ma presentare agli sciatori un'offerta negli impianti di risalita ancora migliore, in modo tale da mantenere anche in futuro l'attuale numero di ospiti che frequentano il comprensorio sciistico PLAN DE CORONES in esame.

3.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Per questi motivi, come già accennato in precedenza, la società FUNIVIE VALDAORA SPA, ha in progetto, nella stagione invernale 2014/15, l'aumento della portata oraria all'impianto di risalita ARNDT.

In particolare l'aumento di portata oraria dell'impianto di risalita è in seguito definita:

⇒ seggiovia esaposto ad ammortamento automatico ARNDT

portata attuale 2.000 p/h → portata futura 2.400 p/h).

3.2.1 Descrizione tecnica generale e modifiche in progetto all'esistente impianto di risalita ARNDT

3.2.1.1 Caratteristiche tecniche generali e modifiche in progetto

L'attuale impianto di risalita ARNDT, costruito nel corso dell'estate 1999 ed entrato in esercizio per la stagione invernale 1999/2000, è una seggiovia esaposto ad

ammorsamento automatico, ubicata nel comprensorio sciistico PLAN DE CORONES – lato Valdaora, nel comune di VALDAORA (BZ).

La stazione di valle è posta alla quota di 1.662,70 m s.l.m. (quota ingresso) ed è del tipo rinvio - tenditrice; la stazione di monte, del tipo motrice fissa sotterranea, è posta alla quota di 2.085,85 m s.l.m. (quota uscita).

La potenzialità massima di trasporto attuale è di 2.000 p/h alla velocità massima di 4,5 m/s. La lunghezza sviluppata della linea dell'esistente impianto di risalita ARNDT è di 1.521,17 m, la lunghezza orizzontale fra gli ingressi di stazione è di 1.456,78 m, il dislivello è di 422,15 m e la pendenza media fra le stazioni è del 28,98%.

L'effettiva portata attuale massima è di 1.850 p/h (riduzione di ca. 8 %) anziché di 2.000 p/h teorici, che sulle seggiovie a causa dei frequenti problemi dei sciatori durante la salita è del tutto normale. Con la futura portata teorica di 2.400 p/h si può raggiungere perciò una portata effettiva massima di ca. 2.220 p/h, che è ridotto per ca. 8%, sempre con riferimento ai dati attuali.

Le caratteristiche tecniche generali attuali e future dell'esistente impianto di risalita ARNDT sono:

	Situazione attuale	Situazione futura
Stazione motrice	a monte 2.085,85 m s.l.M.	=
Stazione di rinvio - tenditrice	a valle 1.662,70 m s.l.M.	=
Lunghezza inclinata	m 1.521,17	=
Lunghezza orizzontale	m 1.456,78	=
Dislivello	m 422,15	=
Pendenza media linea	% 28,98	=
Numero dei sostegni	n° 16	=
Numero seggiole	n° 68	74
Capienza seggiole	pers 6	=
Equidistanza seggiole	m 48,60	45,00
Velocità di regime	m/s 4,5	5,0
Potenzialità massima di trasporto	p/h 2.000	2.400
Potenza motore principale	kW 1 x 510	=
Potenza in avviamento	kW 1 x 704	=

Intervia in linea	m	5,80	=
Diametro fune portante-traente	mm	48	=
Azione dispositivo tensione	N	360.000	=

Per ottenere l'aumento di portata oraria di 2.400 p/h sono da apportare due modifiche. La prima modifica riguarda, come indicato in tabella, il numero delle seggiole installate di cui è previsto un incremento di 6 unità. Si passerà, infatti, dalle attuali 68 seggiole alle future 74 che comportano una riduzione della equidistanza tra le seggiole per 3,60 m a 45,00 m. Per secondo è da aumentare la velocità di regime dell'impianto da 4,5 m/s a 5,0 m/s.

3.2.1.2 Descrizione generale dell'esistente impianto

Come già precedentemente accennato, l'impianto di risalita ARNDT è costituito da una classica seggiovia automatica monofune, nella quale le seggiole a 6 posti vengono agganciati automaticamente alla fune portante-traente tramite i morsetti dei veicoli, che viene movimentata in senso unidirezionale.

L'anello di fune è movimentato da un argano motore con sua puleggia motrice nella stazione di monte ed è messo in tensione con la puleggia di rinvio e un cilindro idraulico posto nella stazione di valle.

L'impianto comprende quindi le seguenti stazioni:

- ⇒ una stazione di tipo "rinvio - tenditrice" a valle formato da un piano. Dalla stazione funiviaria devia un binario che collega l'adiacente magazzino semi-interrato per posteggiare le seggiole.
- ⇒ una stazione motrice fissa a monte a due piani con l'argano motore posizionato nel piano sotterraneo.

I sostegni di linea sono tutti a fusto centrale costruiti in lamiera di acciaio piegata e saldata; le traverse sono realizzate con tubi rettangolari. Sui sostegni sono installate le scalette d'accesso, le pedane per l'ispezione alle rulliere, i falconi superiori alla traversa per l'eventuale sollevamento della fune portante-traente durante le operazioni di manutenzione alle rulliere.

Nel pendio a fianco della stazione è inserito il magazzino per il ricovero delle seggiole e collegato tramite un binario. Il magazzino è dimensionato per contenere tutte le seggiole ed è dotato di apposite pedane per la loro manutenzione.

La movimentazione delle seggiole è di tipo automatico, e permette il passaggio delle vetture dal giro stazione fino al magazzino tramite scambi motorizzati ed una rotaia orizzontale.

L'aumento della portata oraria in progetto non necessita nessun cambiamento dello stato attuale delle stazioni, della linea e del magazzino e delle seggiole.

3.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Stabilite le finalità e le caratteristiche del progetto, rimane da verificare le conseguenze sull'ambiente in cui viene ad inserirsi.

Si tratta in pratica, di individuare quelle parti dell'ambiente (componenti ambientali) che si ritiene possano essere, in qualche modo, interessate dalla realizzazione dell'opera e/o dalla sua gestione.

Attraverso un controllo attivo, verranno considerati tutti gli effetti negativi e prevedibili sul sistema ecologico - paesaggistico dell'area interessata dai lavori in progetto per l'aumento della portata oraria sull'impianto di risalita esistente ARNDT, per poi ridurne l'effetto al minimo attraverso dei provvedimenti e delle mitigazioni, tali da migliorarne l'eventuale impatto nell'ambito naturalistico e paesaggistico.

3.3.1 Determinazione delle Componenti Ambientali (C.A.)

Le componenti ambientali (C.A.) analizzate, che fra l'altro vengono espressamente menzionate dagli strumenti normativi in vigore, sono:

- **suolo e sottosuolo**
- **ambiente idrico sotterraneo**
- **ambiente idrico superficiale**
- **fauna**
- **flora**
- **paesaggio**
- **atmosfera e rumore**
- **componente socio – economica**

Stabilito il tipo di C.A. si procederà all'esame dello stato attuale, vale a dire alle condizioni "ante operam". In un secondo tempo dovranno essere individuati e quantificati gli impatti che i lavori in progetto possono indurre sulle varie componenti ambientali. Si può sin d'ora accennare che l'aumento di portata non comporta alcuna nuova costruzione e/o cambiamento delle opere già esistenti.

3.3.2 Attribuzione delle valenze alle C.A. ed agli impatti

Alle componenti ambientali elencate nel capitolo 3.3.1. vengono assegnate valenze relative all'importanza che la C.A. rappresenta per il progetto preso in esame.

Sono stati individuati due livelli:

- ** importanza elevata**
- * importanza modesta**
- 0 nessuna importanza**

Per quanto concerne invece gli impatti provocati dall'opera sulle singole componenti vengono assunti tre livelli:

a. impatti negativi		b. impatti positivi	
(- - -)	impatto molto negativo	(+++)	decisamente positivo
(- -)	impatto mediamente negativo	(++)	mediamente positivo
(-)	impatto poco negativo	(+)	modestamente positivo
(0) impatto nullo			

3.3.2.1 **C.A. Suolo**

Importanza della C.A. : (0)
Impatto: (0)
Essendo la Componente Ambientale , ovvero di nessuna importanza, il relativo <i>impatto dei lavori in progetto è nullo (0)</i> .

3.3.2.2 C.A. Sottosuolo

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la **Componente Ambientale**, ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto dei lavori in progetto è nullo (0)*.

3.3.2.3 C.A. Acque sotterranee e superficiali

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la **Componente Ambientale**, ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto dei lavori in progetto è nullo (0)*.

3.3.2.4 C.A. Flora

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la **Componente Ambientale**, ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto dei lavori in progetto è nullo (0)*.

3.3.2.5 C.A. Fauna

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la **Componente Ambientale**, ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto dei lavori in progetto è nullo (0)*.

3.3.2.6 C.A. Paesaggio

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la **Componente Ambientale**, ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto dei lavori in progetto è nullo (0)*.

3.3.2.7 C.A. Atmosfera

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la **Componente Ambientale**, ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto di un eventuale aumento degli sciatori rimane invariato (0)*.

3.3.2.8 C.A. Rumori

Importanza della C.A. : (*)

Impatto: (0)

Un aumento di portata oraria può comportare indirettamente un lieve aumento dell'inquinamento da rumore sulle piste da sci dovuto essenzialmente all'aumento della presenza di persone, cioè sciatori in pista, in quanto viene agevolata la possibilità di ridiscendere più volte la stessa pista.

Azione Elementare permanente: impatto leggermente negativo, ma però difficile valutabile (0).

3.3.2.9 C.A. Considerazioni socio – economiche

Importanza della C.A. : (* *)

Impatto: (+ +)

L'aumento della portata oraria all'impianto di risalita ARNDT, definita come segue:

⇒ seggiovia a 6 posti ad ammortamento automatico ARNDT, portata attuale 2.000 p/h → portata futura 2.400 p/h);

rispecchia le esigenze degli odierni utilizzatori/sciatori nell'aver dei bassi tempi di attesa nella zona d'imbarco a valle e nell'aver un maggior numero di seggiole a disposizione in quanto non sempre questi veicoli vengono completamente riempiti.

Un aumento della portata oraria comporta con sicurezza in generale un aumento dell'attrattività del comprensorio sciistico PLAN DE CORONES al lato di Valdaora, portando un beneficio economico non solo alla società esercente ma anche a tutti gli altri settori locali, connessi con il turismo invernale.

Azione Elementare permanente: impatto mediamente positivo (+ +).

3.3.3 Matrici di confronto a coppie

La metodologia della matrice a coppie rappresenta un sistema semplice ma efficace per valutare, in una visione d'insieme, sia l'importanza delle componenti ambientali interessate dal progetto, che gli impatti che l'opera stessa provoca sulle diverse componenti.

È quindi possibile individuare immediatamente le sfere d'intervento del progetto che risulteranno maggiormente penalizzate e sulle quali, quindi, si dovranno focalizzare gli interventi di mitigazione.

		Componenti Ambientali											Fase esecutiva	Dopo le mitigazioni			
												Rumori			Aspetti socio - economici		
		Suolo	Sottosuolo	Acque superficiali	Acque sotterranee	Flora	Fauna	Paesaggio	Atmosfera	Rumori	Aspetti socio - economici	%			%		
Azione Elementare		Peso	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*	*				
		Impatto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*	*				
		-														0	
		--														0	
		Vantaggi economici	+												0		
			++										100	100			
			+++											0			

Dall'esame della matrice appare evidente che non sussistano impatti ambientali dall'aumento della portata oraria sull'esistente impianti di risalita ARNDT. D'altra parte risultano positivi i vantaggi socio - economici.

4 ALTERNATIVE

L'aumento della portata oraria in progetto all'esistente impianto di risalita ARNDT non necessita di nessun cambiamento allo stato attuale delle opere esistenti, ma consta solamente nell'aumento del numero dei veicoli in linea e la velocità di regime tale da raggiungere la nuova portata oraria di trasporto. Tale intervento è l'unica soluzione per incrementare la portata oraria senza modificare le stazioni e la linea. Quindi un'alternativa equivalente al progetto non esiste, cioè rimane solo la variante zero, che significa di conservare lo stato attuale.

5 MITIGAZIONI

Vanno intese con il termine "mitigazioni", tutti gli interventi che dovranno essere attuati in fase d'esecuzione del progetto ed aventi il fine di attenuare gli impatti negativi che i lavori in progetto avrebbe sulle diverse componenti ambientali.

Siccome con l'aumento della portata oraria in progetto all'impianto di risalita ARNDT non necessita nessun cambiamento dello stato attuale delle opere esistenti, conseguentemente non necessitano degli interventi di mitigazione. Questo vale sia nella fase d'esecuzione dei lavori, sia nella fase di esercizio dell'impianto di risalita.

6 MONITORAGGIO

Un programma di monitoraggio e controllo delle fasi d'esercizio di un particolare progetto consente sia di verificare l'efficacia delle mitigazioni applicate, sia di acquisire una serie di dati che potranno rappresentare una valida base tecnica per future progettazioni.

Dato che l'aumento della portata oraria in progetto all'esistente impianto di risalita ARNDT non necessita interventi di monitoraggio in quanto non vi è nessun cambiamento dello stato attuale delle opere esistenti.

Però per l'aumento della portata della seggiovia è consigliabile un programma di monitoraggio che prevede il controllo dei rumori acustici emessi da essa in piena funzione prevalentemente per poter stabilire il grado di esposizione al rumore degli addetti all'impianto e la zona circostante delle stazioni.

7 MISURE DI COMPENSO

In base alla rilevanza dell'opera in progetto e quindi sull'impatto ambientale che essa produce sulle rispettive componenti ambientali, viene in generale studiata una misura di compenso che la società esercente si impegna a realizzare e/o finanziare. Nel presente caso gli impatti ambientali sono molto contenuti ovvero possono essere valutati zero. Tuttavia la FUNIVIE VALDAORA SpA vuol dare un contributo per migliorare l'aspetto ambiente.

In accordo coll' Ispettorato forestale competente di MONGUELFO la FUNIVIE VALDAORA SPA vuol mettere a disposizione **10.000 €** per lavori di manutenzione di sentieri escursionistici e strade forestali al PLAN DE CORONES sull'area comunale di Valdaora nella zona di competenza della Stazione forestale VALDAORA.

8 SITUAZIONE ALLO STATO ZERO

La descrizione della situazione prima della realizzazione dell'opera, costituisce uno dei momenti fondamentali dello studio; é infatti evidente che solo un corretto esame dello stato attuale consentirà di valutare le modifiche che verranno indotte successivamente.

Verranno quindi analizzate lo stato attuale e gli obiettivi che si vogliono raggiungere con l'aumento della portata oraria in progetto all'impianto di risalita ARNDT .

Con l'aumento della portata oraria in progetto la FUNIVIE VALDAORA SPA si vuole risolvere questa nuova strozzatura all'impianto di risalita ARNDT, causato dalla maggiore affluenza di sciatori, per rendere la loro zona sciistica anche in futuro attrattivo ai suoi ospiti.

Fino alla stagione invernale 2012/13 la seggiovia ARNDT era collegato solamente alla pista a discesa KRONPLATZ – GASSL. Con la costruzione della pista da sci LORENZI nel ano 2012 che passa davanti alla stazione di valle della seggiovia ARNDT sboccando dopodiché nella pista verso fondovalle KRONPLATZ – GASSL, l'impianto è diventato molto più attrattivo in quanto è collegato a due piste da sci facili da percorrere, e da allora frequentato di più da sciatori principianti e di scuole da sci. Nelle ultime due stagioni invernali però si sono mostrati continuamente degli affollamenti con lunghe tempi di attesa all'imbarco alla stazione di valle ARNDT nelle ore mattutine. Per migliorare la situazione attuale sull'impianto di risalita ARNDT, che diventa sempre più importante per il lato di Valdaora della zona sciistica PLAN DE CORONES, è assolutamente necessario

di aumentare la portata oraria dell'impianto da oggi 2.000 p/h a 2.400 p/h in futuro.

Tale previsto incremento della portata oraria della seggiovia ad ammortamento automatico ARNDT viene incontro al desiderio da parte degli sciatori di potersi spostare liberamente e comodamente da un impianto di risalita all'altro nel comprensorio sciistico e potendo anche realizzare comodamente più di una discesa sulla stessa pista da sci.

Con l'attuale portata teorica di 2.000 p/h si può raggiungere una portata effettiva massima di ca. 1.850 p/h, (riduzione di portata di ca. 8%). Infatti nel caso di una seggiovia non sempre le seggiole vengono completamente riempite o per problemi di imbarco dei viaggiatori l'impianto deve essere spesso arrestato o rallentato come nel caso delle cabinovie. Per questo motivo la portata oraria effettiva al confronto della portata oraria teorica di una seggiovia è sempre più minore di una cabinovia. Pertanto sulle seggiovie con portate ridotte spesso volte si creano lunghe code di attesa alle zone d'imbarco.

Con l'aumento della portata teorica di 2.400 p/h si raggiunge probabilmente una portata effettiva massima di ca. 2.200 p/h. Dunque il tempo d'attesa degli sciatori negli orari di picco nella zona d'imbarco presso la stazione di valle dell'impianto di risalita ARNDT si riduce o addirittura si risolve completamente.

La *variante zero* delle opere in progetto, quindi la rinuncia all'aumento della portata oraria in progetto all'esistente impianto di risalita ARNDT, lascerebbe inalterata l'attuale situazione ambientale e sociale, ma comporterebbe una grande insoddisfazione sotto gli sciatori e altresì a breve ed a lungo termine un notevole indebolimento della potenzialità concorrenziale della parte al lato di Valdaora dell'esistente comprensorio sciistico PLAN DE CORONES.

Concludendo si può affermare che con l'aumento della portata oraria in progetto all'impianto di risalita ARNDT, non comporta solo un piccolo incremento della competitività della FUNIVIE VALDAORA SPA, ma anche l'attrattività di tutto la zona sciistica al Plan de Corones sarà aumentata.

Brunico, agosto 2014