

Auftraggeber / Committente:

Autonome Provinz Bozen - Südtirol
ABTEILUNG 10 - TIEFBAU
10.3 Amt für Straßenbau Nord/Ost



Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige
RIPARTIZIONE 10 - INFRASTRUTTURE
10.3 Ufficio Tecnico Strade nord-est



Opera / Bauvorhaben:

23.02.S.12.67

**CIRCONVALLAZIONE DI COLLE ISARCO TRA IL KM 513,30 ED IL KM 514,70
DELLA SS.12 DEL BRENNERO (COMUNE DI BRENNERO)
UMFAHRUNG GOSENSASS ZWISCHEN KM 513,30 UND KM 514,70
DER BRENNERSTAATSTRASSE 12 (GEMEINDE BRENNER)**

Fase progettuale / Projektierungsphase:

**PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA
PROJEKT ÜBER DIE TECHNISCH-WIRTSCHAFTLICHE MACHBARKEIT**

D					
C					
B	28/04/2023	Rev. B	G. Mira	G. Mira	L. Rausa
A	14/10/2022	Prima edizione / Erste Fassung	G. Mira	G. Mira	L. Rausa
Rev.	Data / Datum	Modifiche ed integrazioni / Änderungen und Ergänzungen	Elaborato / erstellt	Esaminato / geprüft	approv. / freigeg.

Titolo del documento / Dokumenttitel:

**STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO
Relazione tecnica**

**STUDIE ÜBER DIE EINFÜGUNG IN STÄDTEBAULICHE
RAHMENBEDINGUNGEN
Technischer Bericht**

Scala / Maßstab:

-

Data / Datum:

28/04/2023

Progettista generale / Generalplaner:



dott. ing. Luigi Rausa

Firmato digitalmente da
dott. ing. LUIGI RAUSA
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bolzano
n. 709

Progettisti specialistici / Fachplaner:



dott. ing. Giorgio Mira

Firmato digitalmente da
dott. ing. GIORGIO MIRA
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bolzano
n. 1258

Documento / Dokument:

CCIAPFURB001 B

Rev.



INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG	5
2. PROJEKT-REFERENZRAHMEN.....	6
2.1. Projektziel	6
2.2. Istzustand.....	6
2.3. Projektzustand	11
2.4. Untersuchten Alternativen	17
3. PROGRAMMATISCHER REFERENZRAHMEN	20
3.1. Raumordnungspläne	20
3.2. Militärservitut.....	22
3.3. Landschaftsplan.....	22
3.4. Gefahrenzonenplan (GZP)	24
3.5. Akustische Klassifikation	28
4. ÄNDERUNGEN DES BRENNER BAULEITPLANS	32
4.1. Südzone.....	34
4.2. Nordzone	36
5. ÄNDERUNGEN DES STERZINGER BAULEITPLANS.....	38
6. GESETZGEBUNG	40



INDICE

1. INTRODUZIONE	5
2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	6
2.1. Obiettivo del progetto.....	6
2.2. Stato di fatto.....	6
2.3. Stato di progetto	11
2.4. Alternative studiate	17
3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	20
3.1. Piani Urbanistici	20
3.2. Servitù militare	22
3.3. Piano Paesaggistico	22
3.4. Piano delle Zone di Pericolo (PZP)	24
3.5. Classificazione acustica.....	28
4. MODIFICHE AL PIANO URBANISTICO DI BRENNERO	32
4.1. Zona sud.....	34
4.2. Zona nord.....	36
5. MODIFICHE AL PIANO URBANISTICO DI VIPITENO	38
6. NORMATIVA	40



1. EINLEITUNG

Die uns übertragene Aufgabe hat die Planung der Umfahrungsstrasse des Kernorts Gossensass (BZ) als Objekt.

Der Bereich der Maßnahme liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Brenner. Die Katastergemeinde ist Nr. 638 (Gossensass).

Das planimetrische Bezugssystem ist WGS84 mit den Projektionskoordinaten UTM-ETRS89 - Zone 32 Ost, das altimetrische Bezugssystem ist IGM.

Die Höhe der Projektfläche liegt ungefähr zwischen 1.050 und 1.150 m ü.d.M.

Dieser Bericht bezieht sich auf die Änderung des Bauleitplans zur Aufnahme der Trasse der neuen Umgehungsstraße.

Im aktuellen Bauleitplan ist eine Straßenführung vorgesehen, die eine Entwurfsalternative betrifft, die vom Bauherrn aufgegeben wurde.

Da diese Alternative in das Gebiet der Gemeinden Brenner und Sterzing fällt, ist es notwendig, die Änderung der beiden Gemeindebauleitpläne vorzunehmen.

1. INTRODUZIONE

L'incarico conferitoci ha come oggetto la progettazione della circonvallazione del centro abitato di Colle Isarco (BZ).

L'ambito di intervento ricade all'interno del territorio del Comune di Brennero. Il comune catastale è il n. 638 (Colle Isarco).

Il sistema di riferimento planimetrico è WGS84 con coordinate in proiezione UTM-ETRS89 - Zona 32 Est, il sistema di riferimento altimetrico è IGM.

La quota dell'area di progetto varia tra circa 1.050 e 1.150 m s.l.m..

La presente relazione riguarda la modifica del Piano Urbanistico Comunale per l'inserimento del tracciato della nuova circonvallazione stradale.

Nell'attuale Piano Urbanistico è inserito un tracciato stradale, riguardante un'alternativa progettuale che è stata abbandonata dalla Committenza.

Tale alternativa ricade sul territorio dei Comuni di Brennero e Vipiteno, perciò è necessario procedere alla modifica di entrambi i Piani Urbanistici Comunali.



2. PROJEKT- REFERENZRAHMEN

2.1. Projektziel

Ziel des Projekts ist es, **die Auswirkungen des Verkehrs innerhalb des Ortes** Gossensass (Lärm- und Luftverschmutzung, Gefahren) **zu reduzieren**.

Die erwartete Verringerung der emittierten Schadstoffe ermöglicht es auch, **die Gesundheitsbedingungen der exponierten Bevölkerung** (Bewohner von Wohngebieten, Handels- und Produktionsarbeiter, Bürger, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind) **zu verbessern**.

2.2. Istzustand

Der Bereich der Maßnahme liegt am Rande des Gebiets der Gemeinde Brenner und befindet sich vom km 513+350 bis km 514+600 der S.S. 12. Die Höhe der Projektfläche liegt ungefähr zwischen 1.050 und 1.150 m ü.d.M.

Die Staatsstraße S.S. 12, die einst die beiden Tunnel bei km 513+000 durchquert hat, führt über die Brenner-Eisenbahn bis in das Dorf Gossensass. Hier kreuzt sie die L.S. 35 für das Pflerschertal und setzt sich in einem gewundenen und engen Abschnitt zwischen den Häusern des Dorfes fort. Nach der Ortschaft geht es steil bergab in Richtung Brennerpass weiter und flankiert den Eisackfluss in einem recht engen Talabschnitt.

Zu Beginn verläuft die S.S. 12 auch unter dem Viadukt der Brennerautobahn A22, in der längsten Spannweite, gestützt von bis zu 70 m hohen Pfeilern.

An dieser Stelle verläuft auch der Radweg Verona-Brennero entlang der S.S. 12.

Aufgrund mehrerer Engpässe und einer rechtwinkligen Kurve im Dorfzentrum mit einem Radius von ca. 20 m bestehen inakzeptable Belastungen und Gefahren für die lokale Bevölkerung und die Verkehrsteilnehmer.

2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

2.1. Obiettivo del progetto

Il progetto ha come obiettivo la **riduzione dell'impatto del traffico all'interno del centro abitato** di Colle Isarco (inquinamento acustico e atmosferico, pericoli).

La riduzione attesa degli inquinanti emessi consente anche di **migliorare le condizioni di salute della popolazione esposta** (abitanti delle zone residenziali, addetti alle attività commerciali e produttive, cittadini che percorrono le strade a piedi o in bicicletta).

2.2. Stato di fatto

L'ambito di intervento è situato al margine sud del territorio del Comune di Brennero e si estende dal km 513+350 al km 514+600 della S.S. 12. La quota dell'area di progetto varia tra circa 1.050 e 1.150 m s.l.m.m..

La strada statale S.S. 12, un volta superate le due gallerie presso il km 513+000, sovrappassa la ferrovia del Brennero prima di raggiungere l'abitato di Colle Isarco. Qui interseca la S.P. 35 per la val di Fleres e prosegue con andamento tortuoso e con sezione ristretta tra le abitazioni del paese. Dopo l'abitato, la strada prosegue in forte pendenza in direzione Brennero, affiancando il fiume Isarco in un tratto vallivo abbastanza stretto.

Nella parte iniziale, la S.S. 12 sottopassa anche il viadotto dell'autostrada del Brennero A22, nella campata più lunga, sostenuta da pile alte fino a 70 m.

Sempre in tale punto, la pista ciclabile Verona-Brennero si affianca alla S.S. 12.

A causa di diverse strozzature e di una curva ad angolo retto nella zona centrale del paese con raggio di circa 20 m, sono presenti aggravati e pericoli inaccettabili per la popolazione locale e per gli utenti della strada.

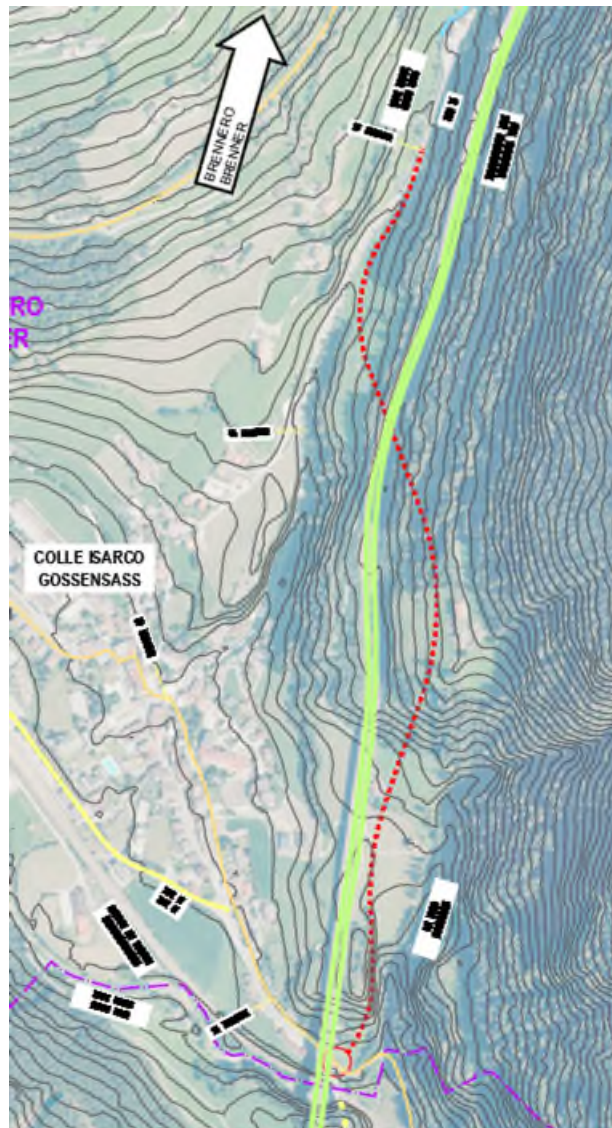


Darüber hinaus weist die heutige Straße unmittelbar nördlich des Dorfkentrums einen steilen Abschnitt von etwa 200 m mit einer Steigung von 12% auf. Aufgrund der schattigen Lage, vor allem im Winter und vor allem bei starkem Verkehr, kommt es zu Unannehmlichkeiten, Verzögerungen und Gefahren.

Die SS 12 ist auch die Alternative zur TEN-T-Strecke, die die Brennerautobahn darstellt (im Falle ihrer Schließung).

Inoltre, la strada odierna immediatamente a nord del centro del paese ha un tratto ripido di circa 200 m con pendenza del 12%. A causa della posizione ombreggiata, soprattutto in inverno e soprattutto per il traffico pesante si manifestano disagi, rallentamenti e pericoli.

La S.S. 12 inoltre, costituisce l'alternativa all'itinerario TEN-T rappresentato dall'Autostrada del Brennero (in caso di sua chiusura).





PROJEKT ÜBER DIE TECHNISCH-WIRTSCHAFTLICHE MACHBARKEIT

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

**STUDIE ÜBER DIE EINFÜGUNG IN STÄDTEBAULICHE
RAHMENBEDINGUNGEN**
Technischer Bericht

STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO

Relazione tecnica

Übersichtslageplan des Eingriffsbereichs

Corografia dell'area di intervento



Anfang Projektstrecke, von Norden

Inizio intervento, visto da nord





PROJEKT ÜBER DIE TECHNISCH-WIRTSCHAFTLICHE MACHBARKEIT

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

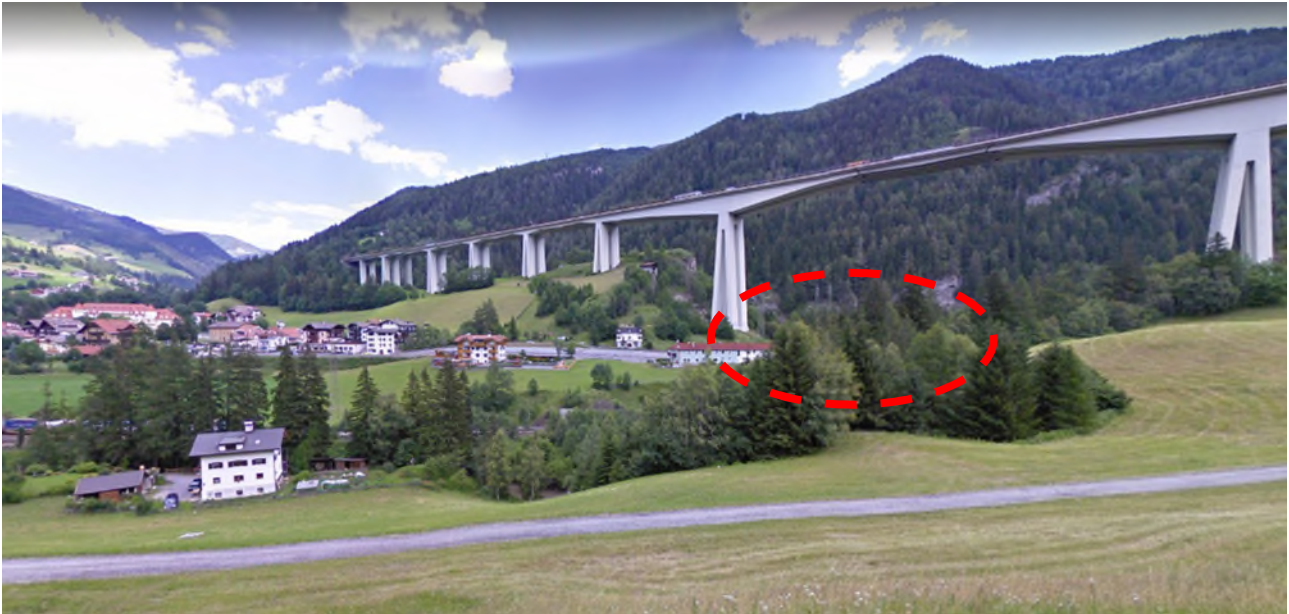
**STUDIE ÜBER DIE EINFÜGUNG IN STÄDTEBAULICHE
RAHMENBEDINGUNGEN**
Technischer Bericht

STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO

Relazione tecnica

Anfang Projektstrecke, von Süden

Inizio intervento, visto da sud



*Anfang Projektstrecke, von Westen (Quelle:
Google Maps)*

*Inizio intervento, visto da ovest (fonte: Google
Maps)*





PROJEKT ÜBER DIE TECHNISCH-WIRTSCHAFTLICHE MACHBARKEIT

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

**STUDIE ÜBER DIE EINFÜGUNG IN STÄDTEBAULICHE
RAHMENBEDINGUNGEN**
Technischer Bericht

STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO

Relazione tecnica

*Ende Projektstrecke, von Norden (Quelle: Google
Maps)*

*Fine intervento, visto da nord (fonte: Google
Maps)*



Ende Projektstrecke, von Süden

Fine intervento, visto da sud



2.3. Projektzustand

Das Projekt umfasst den Bau einer Umfahrungsstraße zur Ortschaft Colle Isarco, um die Auswirkungen der Überquerung der S.S. 12 zu verringern.

Die Maßnahme hat eine Gesamtlänge von ca. 1.480 m und ist von Süden her geplant:

- ein Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 42 m, der sich auf der S.S. 12 am Ausgang der Tunnel auf der Sterzing-Seite befindet
- einen Tunnel von 1.185 m Länge, der auf der Ostseite des Autobahnviadukts in den Untergrund führt, in einem Abstand von mindestens 30 m vom höchsten Pfeiler
- einen 255 Meter langer Nottunnel bei Projektkilometer 0+630
- einen Freiluftabschnitt von ca. 315 m Länge
- eine Brücke/ein viereckiger Bauwerk über den Eisack, die 10 m lang ist
- eine Ausfahrt für die Ortschaft im nördlichen Teil der Strecke

Am südlichen Kreisverkehr greifen die drei Hauptarme in einem Abstand von ca. 120° zueinander und sorgen für beste Manövrier- und Sichtverhältnisse. Der einzige Nebenarm verbindet die Zufahrtsstraße mit einigen Höfen und dem Fahrradweg. Es ist geplant, den Kreisverkehr auf der Nordseite mit Stützmauern zu umgeben.

Der Radweg wird unter des Kreisverkehrs umgeleitet, in einer Unterführung mit Länge ung. 80 m mit Abfahrts- und Auffahrtsrampen.

Am Eingang des Tunnels ist Platz für einen Stellplatz, der als Rettungsplatz für den FFW (S= 280 m²) oder für die Anlagenkabine genutzt werden kann.

Der Tunnel setzt sich innerhalb des Hügels fort, der als Wasserscheide zwischen dem Tal des

2.3. Stato di progetto

Il progetto prevede la realizzazione di una strada di circonvallazione all'abitato di Colle Isarco, per ridurre l'impatto dato dall'attraversamento della S.S. 12.

L'intervento ha una lunghezza complessiva di circa 1.480 m e prevede, partendo da sud:

- una rotonda di diametro 42 m, posta sulla S.S. 12 all'uscita delle gallerie lato Vipiteno
- una galleria di lunghezza di 1.185 m, che si immette nel sottosuolo sul lato est del viadotto autostradale, a distanza di almeno 30 m dalla pila più alta
- una galleria di servizio di 255 metri posizionata alla chilometrica 0+630 di progetto
- un tratto all'aperto di lunghezza circa 315 m
- un ponte/scatolare sul fiume Isarco, di luce 10 m
- un'uscita per il paese nella zona nord del tracciato

Presso la rotonda sud, i tre rami principali si innestano distanziati di circa 120° l'uno dall'altro, in modo da garantire le migliori condizioni di manovra e visibilità. L'unico ramo secondario collega la strada di accesso ad alcuni masi e alla pista ciclabile. E' prevista la realizzazione di muri di sostegno lungo il perimetro della rotonda lato nord.

La pista ciclabile viene deviata al di sotto della rotonda, tramite la realizzazione di un sottopasso di lunghezza circa 80 m con rampe di discesa e risalita.

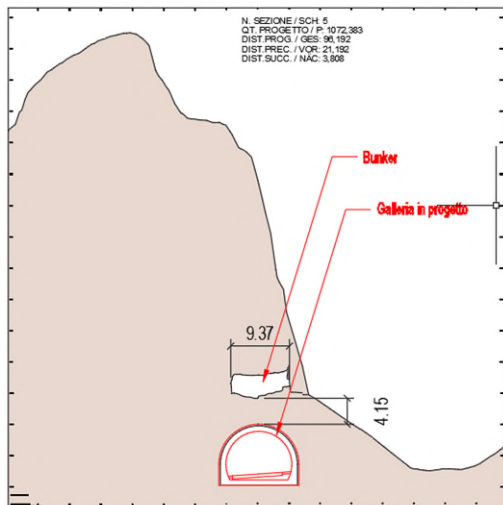
All'imbocco della galleria vi è lo spazio per una piazzola, utilizzabile come area di soccorso per i VV.F. (S= 280 m²) e per l'ubicazione della cabina impianti.

La galleria prosegue all'interno della collina che fa da spartiacque tra la valle del fiume Isarco e la



Flusses Eisack und dem Tal des Platzerbachs dient. Auf diesem Hügel befinden sich neben der Fundamente einiger Pfeiler des Autobahnviadukts auch einige Festungen aus dem Zweiten Weltkrieg, darunter eine, die von der Provinz Bozen für eine mögliche zukünftige kulturelle Wiederverwendung erworben wurde.

valletta del rio Plaza. Tale collina, oltre ad ospitare la fondazione di alcune pile del viadotto autostradale, ospita al suo interno anche alcuni fortini risalenti alla seconda guerra mondiale, tra i quali uno è stato acquisito dalla Provincia di Bolzano per un eventuale futuro riutilizzo culturale.



Abschnitte am Bunker

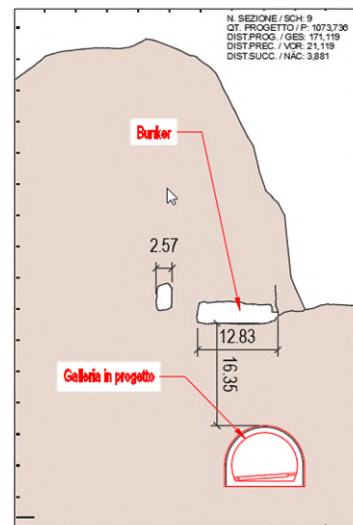
Die Straßenführung verläuft mit Kurven, die in einer Tiefe von ca. 65 m unter der Autobahn in dem Abschnitt, in dem sie sich im Damm befindet, verlaufen.

Die Umfahrungsstrasse verlässt dann die Seite auf der Westseite der Autobahn bei Kilometer 1+210.

Am Nordportal gibt es Platz für einen Stellplatz, der als Rettungsplatz für den FFW genutzt werden kann. (S= 160 m²).

Der nächste Abschnitt der Straße ist ein Freiluftabschnitt von ca. 315 m Länge und die Anpassung an der bestehenden Strecke.

In diesem Abschnitt sind einige Arbeiten geplant, wie z. B. Felsen aus Zyklopenblöcken und Bepflanzungen zum Schutz des linken Eisackufers, um die landschaftliche Einbindung des Werks zu verbessern.



Sezioni in corrispondenza del bunker

Il tracciato stradale prosegue poi con andamento curvilineo, sottopassando l'autostrada a circa 65 m di profondità nel tratto in cui essa è situata in rilevato.

La strada di circonvallazione esce quindi dal versante sul lato ovest dell'autostrada alla chilometrica 1+210.

Presso il portale nord vi è lo spazio per una piazzola, utilizzabile come area di soccorso per i VV.F. (S= 160 m²).

Il tratto di strada successivo prevede un tratto all'aperto di circa 315 m e l'adeguamento alla strada esistente. In tale tratto è prevista la realizzazione di muri in c.a. per il sostegno della strada lato valle.

In questo tratto sono previste alcune opere, quali scogliere in massi ciclopici e piantumazioni a protezione della sponda sx del fiume Isarco, al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera.



Die Galerieportale werden auch architektonisch untersucht, um ihre Gestaltung zu optimieren.

Es ist geplant, eine Kreuzung für die Aus/Einfahrt zwischen der neuen und der alten S.S. 12 zu schaffen

Nördlich der neuen Anschlussstelle ist geplant, das Flussbett des Eisackflusses auf einer Länge von 65 Metern um etwa 8 Meter nach Westen zu verlegen.

Das Flußbett wird so modelliert, daß es ein geeignetes Umfeld für Fische bietet (Rückzugsgebiete, Sohlschwelen und Rampen für Fische).

Die Straßenführung beginnt von Süden mit einer Linkskurve von 200 m Radius, dann einer Rechtskurve von 450 m Radius, dann einer Linkskurve von 450 m Radius, dann einer Rechtskurve von 230 m Radius und endlich einer anderen Rechtskurve von 230 m.

Die Höhenlage beinhaltet nach der Verbindungsstrecke mit dem Kreisverkehr einen Aufstieg mit einer Steigung von 6,5%.

Die Mindestgeschwindigkeit beträgt 70 km/h, mit Ausnahme des Einfahrtsabschnitts zum Kreisverkehr, wo eine Grenze von 50 km/h festgelegt ist.

Der Straßenabschnitt der neuen Strecke ist vom Typ 7A verbreitert der Provinzstandards, was einer Plattform von 8,50 m entspricht, die aus Fahrspuren von 3,75 m und Randstreifen von 0,50 m besteht. Im Tunnel befinden sich auch zwei seitliche Gehwege mit einer Mindestbreite von 0,85 m.

Für die Überfahrt von Fahrzeugen in Kurven wird davon ausgegangen, dass der wahrscheinlichste Fall die Überfahrt zwischen zwei Sattelzügen ist. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer Gesamtverbreiterung von 0,50 m nur für die erste Kurve, die aber aus baulichen Erfordernissen und zur Gewährleistung der notwendigen Sichtbarkeit beim Anhalten auf den gesamten Tunnel angewandt wird.

Für die Sichtbarkeit zum Anhalten des Fahrzeugs sind keine weiteren Verlängerungen erforderlich.

Verkehrsstationen in der Umgebung sind:

Anche i portali della galleria verranno studiati dal punto di vista architettonico al fine di ottimizzarne l'inserimento paesaggistico.

Si prevede di realizzare un incrocio tra la nuova e la vecchia S.S. 12 per l'entrata ed uscita dal paese.

A nord del nuovo svincolo è previsto lo spostamento dell'alveo del fiume Isarco di circa 8 metri verso ovest per un tratto di 65 metri.

L'alveo del fiume verrà modellato in modo da costituire un ambiente idoneo per i pesci (posti di rifugio, soglie, rampe ecc.).

Il tracciato stradale prevede, partendo da sud, una curva sinistrorsa di raggio 200 m, poi una curva destrorsa di raggio 450 m, sinistrorsa da 450 m, poi una curva destrorsa di raggio 230 m ed infine un'altra curva sinistrorsa di raggio pari a 230 m.

L'altimetria prevede, dopo il tratto di raccordo con la rotonda, una livelletta in salita con pendenza 6,5%.

La velocità minima di progetto è pari a 70 km/h, salvo che per il tratto di approccio alla rotonda, in cui si prevede un limite di 50 km/h.

La sezione stradale del nuovo tracciato è del tipo 7A allargata delle norme provinciali, corrispondente ad una piattaforma da 8,50 m composta da corsie da 3,75 m e banchine da 0,50 m. In galleria sono presenti anche due marciapiedi laterali di larghezza minima 0,85 m.

Per l'incrocio dei veicoli in curva, si ritiene che il caso più probabile sia quello di incrocio tra due autoarticolati. Questo determina una necessità di allargamento totale di 0,50 m solo per la prima curva, ma applicato a tutta la galleria per esigenze costruttive e per garantire la necessaria visibilità per l'arresto.

Per la visibilità per l'arresto del veicolo non sono necessari altri allargamenti.

Le stazioni contatraffico nelle vicinanze sono:



**STUDIE ÜBER DIE EINFÜGUNG IN STÄDTEBAULICHE
RAHMENBEDINGUNGEN
Technischer Bericht**

**STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO
Relazione tecnica**

- Nr. 9, km 510+090 (Sterzing Nord): DTV (2017) 7.512 F/T, S.F.=3,7%
- Nr. 10, km 522+700 (Brenner Süd): DTV (2018) 5.420 F/T, S.F.= 4,9%

Der angegebene DTV (entnommen aus der ASTAT-Datenbank) bezieht sich auf das Jahr mit dem größten Verkehrsaufkommen in den letzten fünf Jahren; Jahre mit Teildaten aufgrund von Fehlfunktionen der Verkehrszählstationen wurden verworfen.

Ausgehend von der schwersten Verkehrssituation ist der Tunnel nach den Landesvorschriften in der Klasse B (DTV bis 9.000 F/T, Tunnellänge bis 1 km). Die Sicherheitseinrichtungen im Tunnel werden daher auf diese Klasse bezogen.

Innerhalb des auf den GP 136/1, 140/1 und 141/1 ausgewiesenen Baustellenbereichs südlich des Dorfes Gossensaß ist eine Zwischenlagerung des Aushubmaterials vorgesehen.

Für die Endlagerung von überschüssigem Aushubmaterial, das nicht für die Zwecke der Baustelle wiederverwendet werden kann, wurden zwei Endlagerflächen festgelegt.

Für die Ablagerung von Material aus dem Ausbruch des Tunnels von Norden her wurde eine Fläche auf dem Gelände der "Brennerbad" etwa 5 Km von der Baustelle entfernt in nördlicher Richtung ausgewiesen.

Für die Lagerung des Materials aus dem Aushub von Süden her wurde dagegen ein Gebiet im Steinbruch "Ganterer Othmar" in die Ortschaft Mittewald ausgewiesen. Der Steinbruch befindet sich in einer Entfernung von ca. 19 Km in südlicher Richtung und wird voraussichtlich im Jahr 2030 auslaufen.

- n. 9, km 510+090 (Vipiteno nord): TGM (2017) 7.512 v/g, v.p.= 3,7%
- n. 10, km 522+700 (Brennero sud): TGM (2018) 5.420 v/g, v.p.= 4,9%

Il TGM indicato (desunto dalla banca dati dell'ASTAT) fa riferimento all'anno di maggior traffico dell'ultimo quinquennio; sono stati scartati gli anni con dati parziali dovuti al malfunzionamento delle stazioni contatraffico.

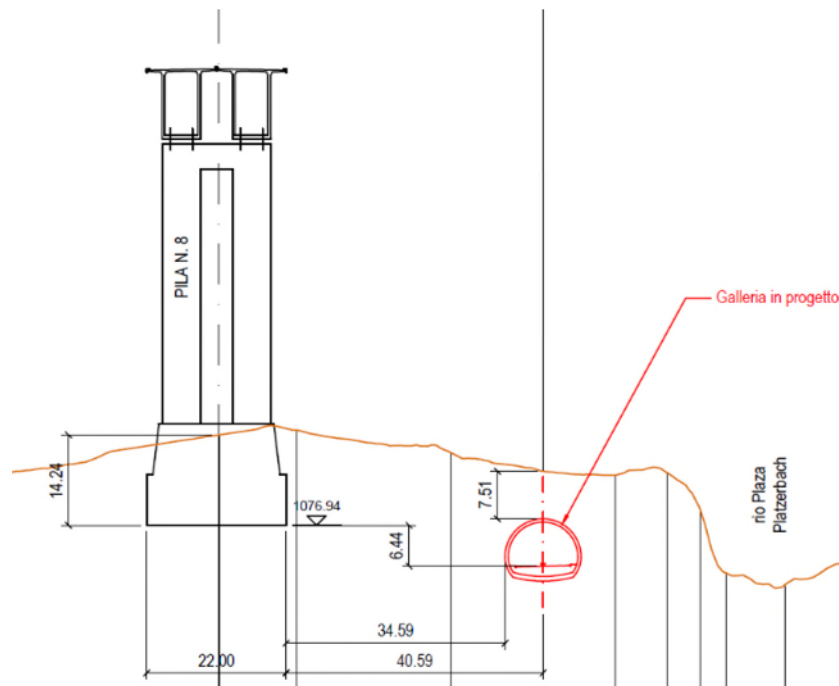
Prendendo a riferimento la situazione di traffico più gravosa, ai sensi della normativa provinciale la galleria risulta di classe B (TGM fino a 9.000 v/g, lunghezza galleria fino a 1 km). Le dotazioni di sicurezza in galleria vengono quindi riferite a tale classe.

Si prevede un deposito provvisorio per il materiale di scavo all'interno dell'area di cantiere individuata sulle p.f. 136/1, 140/1 e 141/1 a sud del centro abitato di Colle Isarco.

Per il deposito definitivo del materiale di scavo in esubero, non riutilizzabile ai fini del cantiere, sono stati individuati invece due siti di deposito definitivo.

Per il deposito del materiale derivante dallo scavo della galleria della galleria da nord è stata individuata un'area in corrispondenza della località "Terme di Brennero" a circa 5 km di distanza dal cantiere in direzione nord.

Per il deposito del materiale derivante dallo scavo da sud invece è stata individuata una superficie all'interno della cava "Ganterer Othmar" in località Mezzaselva. La cava si trova ad una distanza di circa 19 km in direzione sud; la scadenza della cava è prevista per il 2030.



Indikativer Querschnitt bei des Pfeilers Nr. 8 des
Autobahnviadukts

Sezione trasversale indicativa presso la pila n. 8 del
viadotto autostradale

2.4. Untersuchten Alternativen

Die Trasse der Umfahrungsstrasse von Gossensass wurde auf der Grundlage früherer Machbarkeitsstudien, auf der Grundlage der Angaben der Gemeinde und auf der Grundlage des aktuellen Zustands der Orte definiert.

Die von der Gemeinde im Jahr 2015 (genannt Variante 0) vorgeschlagene Route befand sich auf der Westseite der Autobahn. Anschließend wurde jedoch entlang des gleichen Korridors eine Baugenehmigung für den Bau eines Wohngrundstücks erteilt.

Nach technischen Untersuchungen zur Funktionalität der Arbeiten wurde beschlossen, den ersten Teil des Trassenverlaufs auf der Ostseite der Autobahn zu verlegen, um den Straßenanschluss zwischen der S.S. 12 und der Nebenstraße außerhalb des Wohngebietes zu schaffen und die Ausführung der Arbeiten zu verbessern.

2.4. Alternative studiate

Il tracciato della circonvallazione di Colle Isarco è stato definito sulla base degli studi di fattibilità precedenti, sulla base delle indicazioni del Comune e sulla base dello stato attuale dei luoghi.

Il tracciato proposto dal Comune nell'anno 2015 (denominato variante 0) era situato sul lato ovest dell'autostrada. Successivamente però, lungo lo stesso corridoio è stata rilasciata una concessione edilizia per l'edificazione di un lotto abitativo.

A seguito di approfondimenti tecnici relativi anche alla funzionalità dell'opera, è stato deciso di spostare la prima parte del tracciato sul lato est dell'autostrada, in modo da realizzare il nodo stradale tra la S.S. 12 e la viabilità secondaria al di fuori della zona abitata e in modo da migliorare l'eseguibilità dell'opera.



PROJEKT ÜBER DIE TECHNISCH-WIRTSCHAFTLICHE MACHBARKEIT

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

**STUDIE ÜBER DIE EINFÜGUNG IN STÄDTEBAULICHE
RAHMENBEDINGUNGEN**
Technischer Bericht

STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO

Relazione tecnica

Um die beste Alternative zu wählen, wurden 7 Trassenlösungen untersucht (genannt Variante 1, 2, 1bis, 3, 3bis, 3ter, 6), die sich im Ausbau des Mittelteils im Tunnel unterscheiden.

Als Lösung wurde dann die Variante 6 gewählt.

Al fine di scegliere l'alternativa migliore, sono state approfondite n. 7 soluzioni di tracciato (denominate variante 1, 2, 1bis, 3, 3bis, 3ter, 6), le quali differivano nello sviluppo della parte centrale in galleria.

La soluzione scelta è stata poi quella della variante 6.



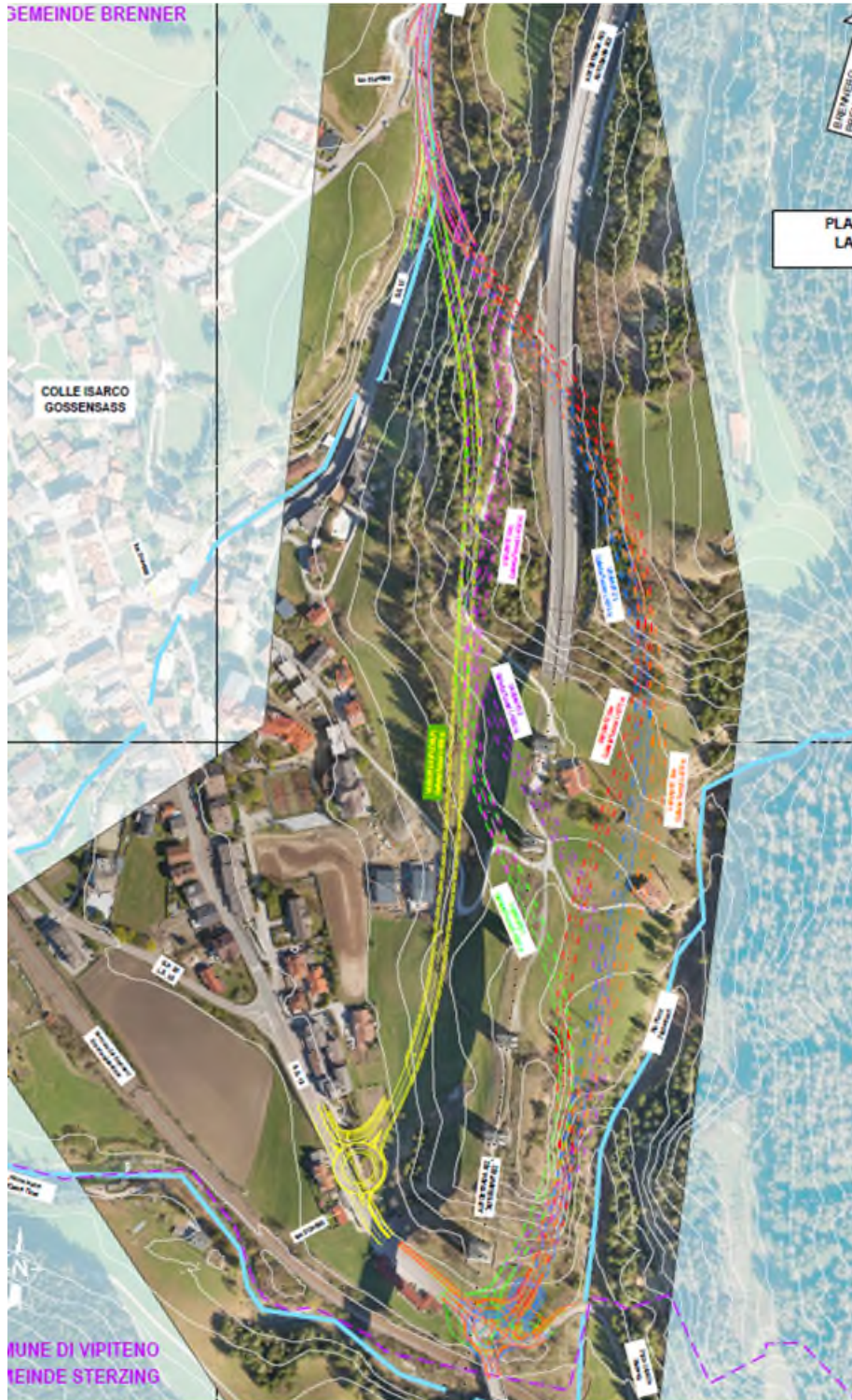
PROJEKT ÜBER DIE TECHNISCH-WIRTSCHAFTLICHE MACHBARKEIT

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

STUDIE ÜBER DIE EINFÜGUNG IN STÄDTEBAULICHE
RAHMENBEDINGUNGEN
Technischer Bericht

STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO

Relazione tecnica



Lageplan der Varianten

Planimetria delle varianti



3. PROGRAMMATISCHER REFERENZRAHMEN

Das Projekt schafft keinen Rahmen für andere Pläne oder Programme in dem Sinne, dass es mit der Stadt- und Straßenplanung des Dorfkerns in Einklang steht, da es darauf abzielt, das Hauptstraßennetz aus dem bebauten Gebiet zu verlegen und die Auswirkungen des kreuzenden Verkehrs zu beseitigen.

3.1. Raumordnungspläne

Was den Bereich der Stadtplanung betrifft, so macht das Projekt eine Änderung des Gemeindebauleitplans (BLP) erforderlich.

In der Gemeinde Brenner gibt es keine Durchführungspläne von provinziellerem Interesse.

Die geplanten Arbeiten greifen nicht in die für den Bau vorgesehenen Bereiche ein.

Die von den Projekt betreffenden Gebiete sind klassifiziert als:

- Staatsstrasse
- Gemeindestrasse Typ A
- Gemeindestrasse Typ B
- Eisenbahngebiet
- Wald
- Landwirtschaftsgebiet
- Gebiet mit Denkmalschutz
- Militärservitut
- Weide
- Wiese
- Gebäude
- Fluß/Bach

Im aktuellen Bauleitplan ist eine Straßenführung vorgesehen, die eine Entwurfsalternative betrifft, die vom Bauherrn aufgegeben wurde.

3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il progetto non stabilisce un quadro di riferimento per altri piani o programmi, nel senso che si trova in accordo con la programmazione urbanistica e viabilistica del nucleo urbano, in quanto mira a spostare la viabilità principale all'esterno del centro abitato, eliminando gli impatti riconducibili al traffico di attraversamento.

3.1. Piani Urbanistici

Per quanto riguarda il settore urbanistica, il progetto rende necessaria la modifica del Piano Urbanistico Comunale (PUC).

Per i Comuni di Brennero e Vipiteno, nella zona di intervento non sono presenti dei Piani di attuazione di interesse provinciale.

L'opera in progetto non interferisce con aree destinate all'edificazione.

Le aree interessate dal progetto sono classificate come:

- Strada statale
- Strada comunale di tipo A
- Strada comunale di tipo B
- Zona ferroviaria
- Bosco
- Zona di verde agricolo
- Zona di rispetto per le belle arti
- Servitù militare
- Pascolo
- Prato
- Edificio (area edificiale)
- Fiume/Torrente

Nell'attuale Piano Urbanistico è inserito un tracciato stradale riguardante un'alternativa progettuale che è stata abbandonata dalla Committenza.

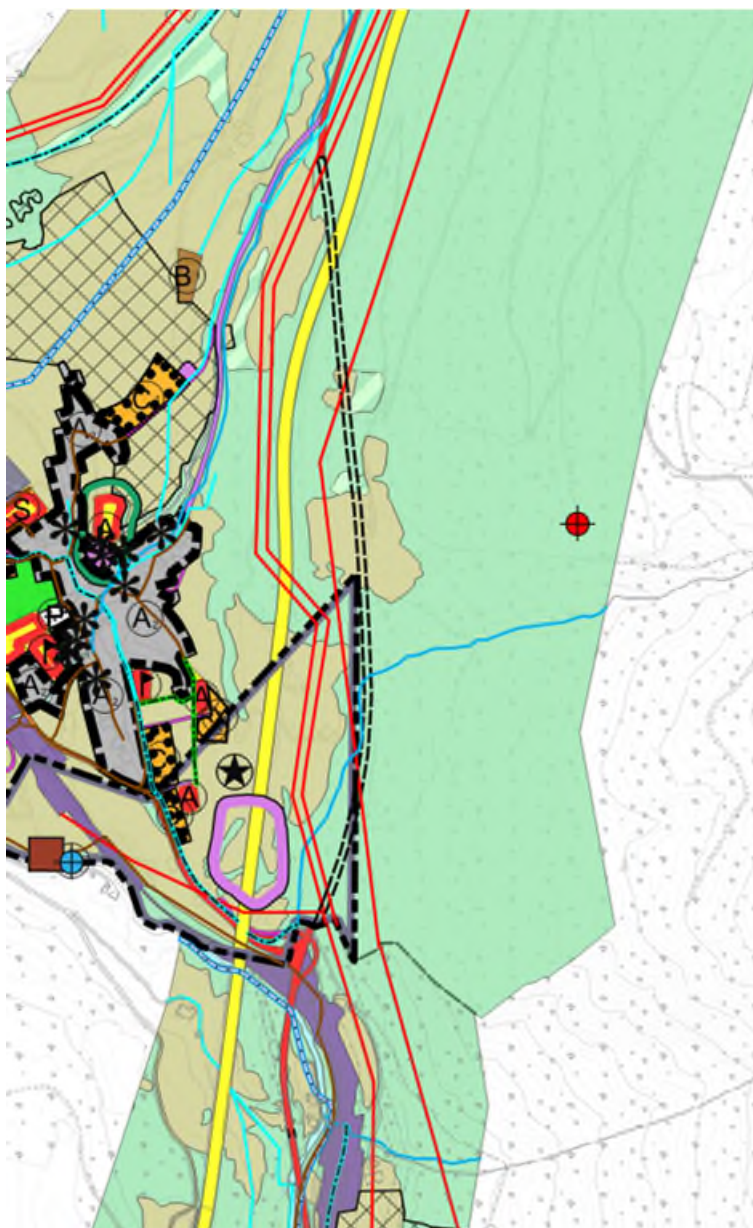


Da diese Alternative in das Gebiet der Gemeinden Brenner und Sterzing fällt, ist es notwendig, die Änderung der beiden Gemeindebauleitpläne vorzunehmen.

Was den Bauleitplan der Gemeinde Sterzing betrifft, so geht es um die Wiederherstellung der vorbestehenden Situation im Hinblick auf die Einbeziehung der alten Umfahrung von Gossensass.

Tale alternativa ricade sul territorio dei Comuni di Brennero e Vipiteno, perciò è necessario procedere alla modifica di entrambi i Piani Urbanistici Comunali.

Per quanto riguarda il Piano Urbanistico del Comune di Vipiteno, si tratta di ripristinare la situazione preesistente rispetto all'inserimento della vecchia circonvallazione di Colle Isarco.



Auszug der BLP (Quelle: Geobrowser)

Estratto dei PUC (fonte: Geobrowser)



3.2. Militärservitut

Der Hügel südlich des Orts, in dem sich das Dorf Gossensass befindet, ist mit militärischen Dienstbarkeiten belegt, wie aus der Plankartographie ersichtlich ist.

Die Änderung des Bauleitplans muss auch die Stellungnahme des regionalen Vertreters der Militärbehörde erhalten, gemäß dem Gesetz 24/12/1976 n. 898 "Neuregelung der Militärdienstbarkeiten", geändert durch das Gesetz 02/05/1990 n. 104, und dem D.P.R. 17/12/1979 n. 780 "Genehmigung der Verordnung zur Ausführung des Gesetzes 24/12/1976, n. 898, bezüglich der Neuregelung der Militärdienstbarkeiten".

3.3. Landschaftsplan

Am Südportal des künftigen Tunnels sieht das Projekt einen begrenzten Eingriff in ein im Landschaftsplan angegebenes lineares Element vor, nämlich "Hecken und Baumgruppen".

Noch im gleichen Gebiet verläuft der Tunnel unter einer archäologischen Schutzzone (einige Katasterparzellen sind als "sicher archäologisches Gebiet" klassifiziert).

3.2. Servitù militare

La collina presente a sud della conca in cui è posto l'abitato di Colle Isarco è soggetta a servitù militare, come si può notare dalla cartografia di piano.

La modifica del Piano Urbanistico deve ricevere anche il parere del rappresentante regionale dell'autorità militare, ai sensi della legge 24/12/1976 n. 898 "Nuova regolamentazione delle servitù militari", modificata con la legge 02/05/1990 n. 104, e del D.P.R. 17/12/1979 n. 780 "Approvazione del regolamento per l'esecuzione della legge 24 dicembre 1976, n. 898, concernente la nuova regolamentazione delle servitù militari".

3.3. Piano Paesaggistico

Presso il portale sud della futura galleria, il progetto prevede una limitata interferenza con un elemento lineare indicato nel Piano paesaggistico, nello specifico "siepi e gruppi di alberi".

Sempre nella stessa area, la galleria sottopassa una zona di tutela archeologica (alcune particelle catastali sono classificate come "area certamente archeologica").



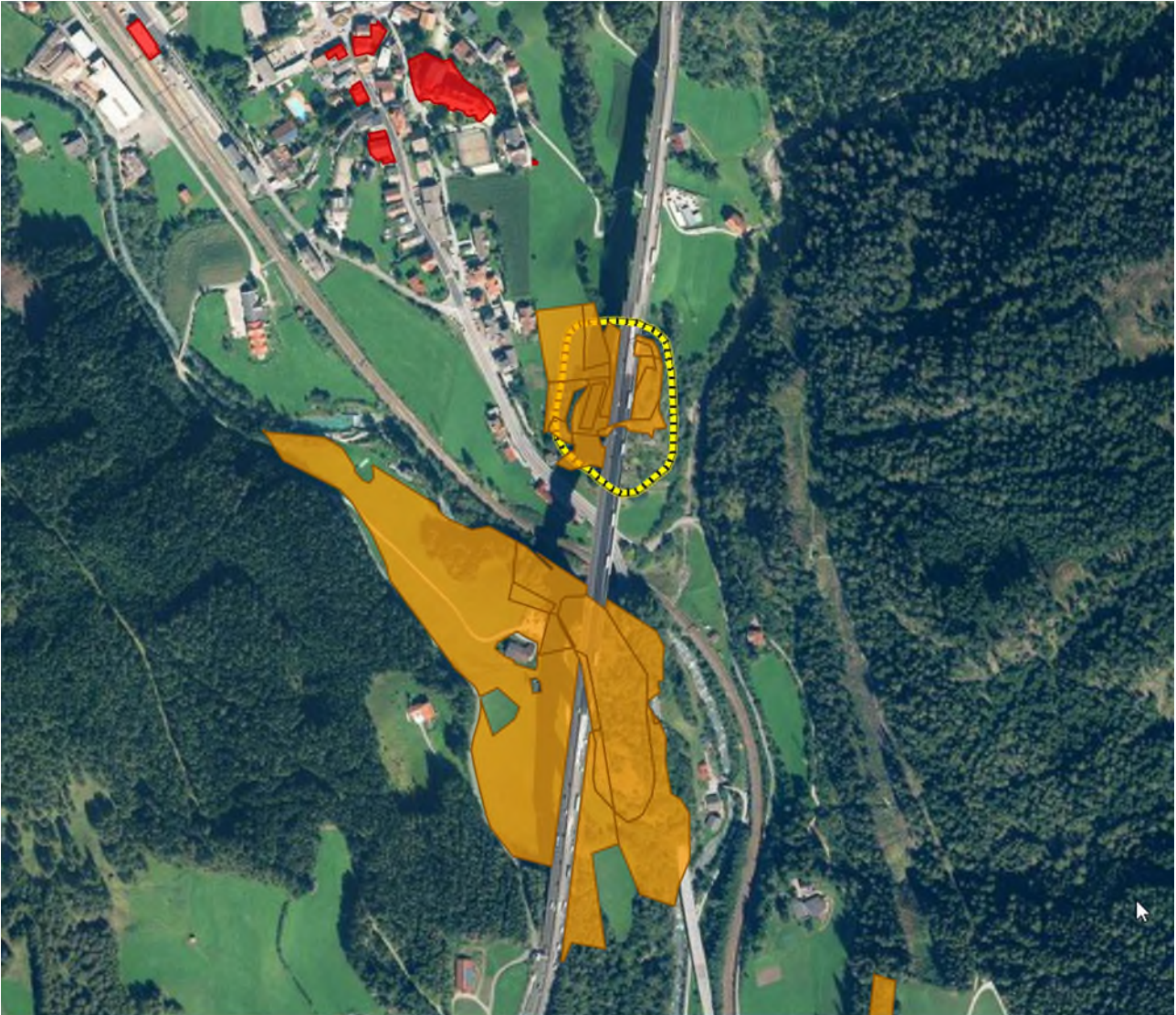
PROJEKT ÜBER DIE TECHNISCH-WIRTSCHAFTLICHE MACHBARKEIT

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

STUDIE ÜBER DIE EINFÜGUNG IN STÄDTEBAULICHE
RAHMENBEDINGUNGEN
Technischer Bericht

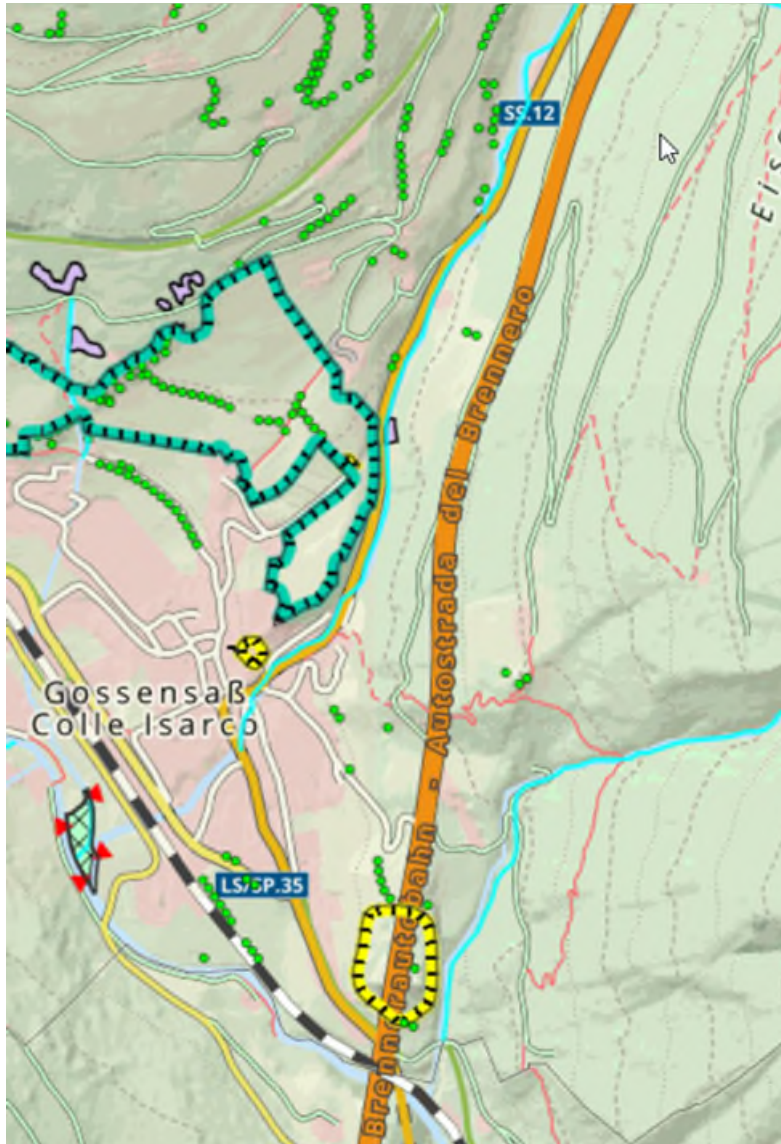
STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO

Relazione tecnica



Auszug der ärcheologischen Zonen (Quelle: Geobrowser)

Estratto delle aree archeologiche (fonte: Geobrowser)



Auszug aus der Landschaftspläne (Quelle: Geobrowser)

Estratto dei Piani Paesaggistici (fonte: Geobrowser)

3.4. Gefahrenzonenplan (GZP)

Der für das Gemeindegebiet Brenner Gefahrenzonenplan (GZP) befindet sich in der Genehmigungsphase.

3.4. Piano delle Zone di Pericolo (PZP)

Il Piano delle Zone di Pericolo (PZP) per il Comune di Brennero è in fase di approvazione



Die Analyse der verfügbaren Kartographie zeigt jedoch, dass in den Gebieten, in denen neue Straßen im Freien gebaut werden, Erdbebenphänomene aufgetreten sind.

Im Besonderen ist das südliche Gebiet von mittlerer (H2 – gelb) während das nördliche von hoher (h3 – blau) Gefährdung charakterisiert.

Die hydraulischen Ereignisse, die dem Eingriffsbereich am nächsten liegen, befinden sich entlang des Platzerbaches und entlang des Eisackflusses im Norden des Dorfes.

Die Lawineneignisse betrafen Gebiete weit entfernt vom Projektgebiet.

Die Gemeinde Sterzing hat stattdessen einen Gefahrenzonenplan (GZP).

Dieser Plan zeigt für das Gebiet, das Gegenstand der Änderung des Bebauungsplans ist, das Vorhandensein von Gefahrenzonen für Erdbeben und hydraulische Ereignisse.

Die Änderung des BLPs von Sterzing betrifft die Wiederherstellung der aktuellen Straßensituation, die u.a. durch das Vorhandensein von Tunneln entlang der Trasse der S.S. 12 und durch die höhere Lage in Bezug auf die Wasserläufe gekennzeichnet ist, wodurch keine Erhöhung der Gefahr erzeugt wird.

Die Änderung von Bebauungsplänen kann zulässig sein, indem eine nachträgliche vertiefte Planung zur Beurteilung von bestimmten Verteidigungsanlagen vorgeschrieben wird.

Tuttavia l'analisi della cartografia disponibile evidenzia che, nelle aree soggette a nuove opere stradali all'aperto, vi sono stati fenomeni di frana.

In particolare, la zona nord è caratterizzata da un livello di pericolosità medio (H2 – giallo), mentre la zona dell'imbocco sud da un livello di pericolosità elevato (H3 – blu).

Gli eventi idraulici più prossimi all'area di intervento sono ubicati lungo il rio Plaza e lungo il fiume Isarco a nord del paese.

Gli eventi valanghivi hanno interessato zone lontane da quelle di progetto.

Il Comune di Vipiteno, invece, è dotato di Piano delle Zone di Pericolo (PZP).

Tale piano indica, per la zona oggetto della modifica del Piano Urbanistico, la presenza di zone di pericolo per frana e per eventi idraulici.

La modifica del PUC di Vipiteno riguarda il ripristino della situazione viabilistica attuale, caratterizzata tra l'altro dalla presenza di gallerie lungo il tracciato della S.S. 12 e dalla posizione più in quota rispetto ai corsi d'acqua, pertanto non vengono generati incrementi di pericolo.

La modifica dei Piani Urbanistici può risultare ammissibile, prescrivendo un successivo approfondimento progettuale per la valutazione di opere di difesa specifiche.



PROJEKT ÜBER DIE TECHNISCH-WIRTSCHAFTLICHE MACHBARKEIT

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

**STUDIE ÜBER DIE EINFÜGUNG IN STÄDTEBAULICHE
 RAHMENBEDINGUNGEN**
 Technischer Bericht

STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO

Relazione tecnica



Legenda

- Evento valanghivo
- Evento valanghivo
- Deposito 0.1 m / 1 m
- Deposito > 1 m
- Trasporto
- Alluvione/piena
- Colata detritica
- Colamento rapido
- Complesso
- Aree soggette a crolli/ribaltamenti diffusi
- Punto identificativo della frana

Auszug aus der Ereignisdatenbank (Quelle:
 Hazard Browser APB)

Estratto del catasto degli eventi (fonte: Hazard
 Browser PAB)



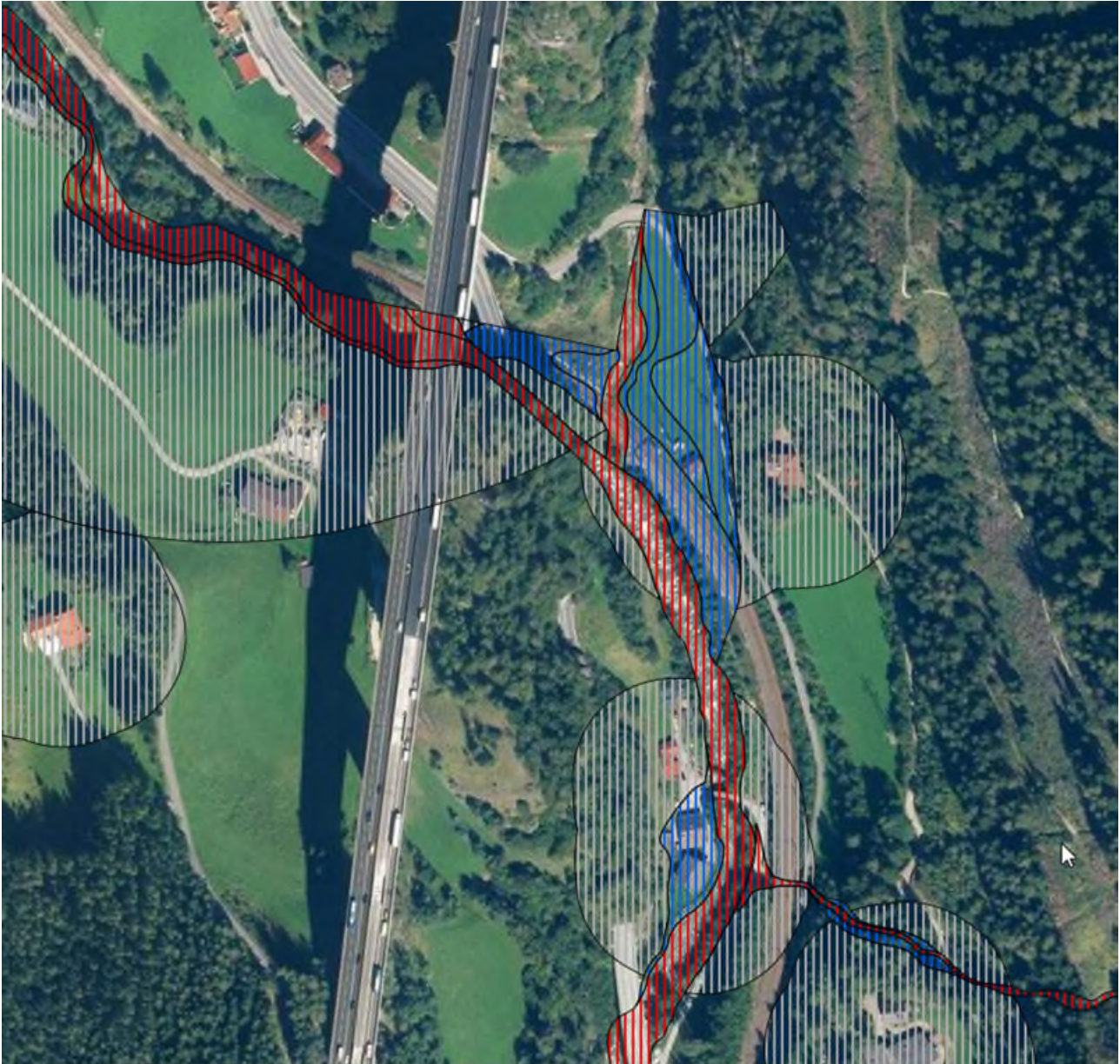
PROJEKT ÜBER DIE TECHNISCH-WIRTSCHAFTLICHE MACHBARKEIT

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

**STUDIE ÜBER DIE EINFÜGUNG IN STÄDTEBAULICHE
RAHMENBEDINGUNGEN**
Technischer Bericht

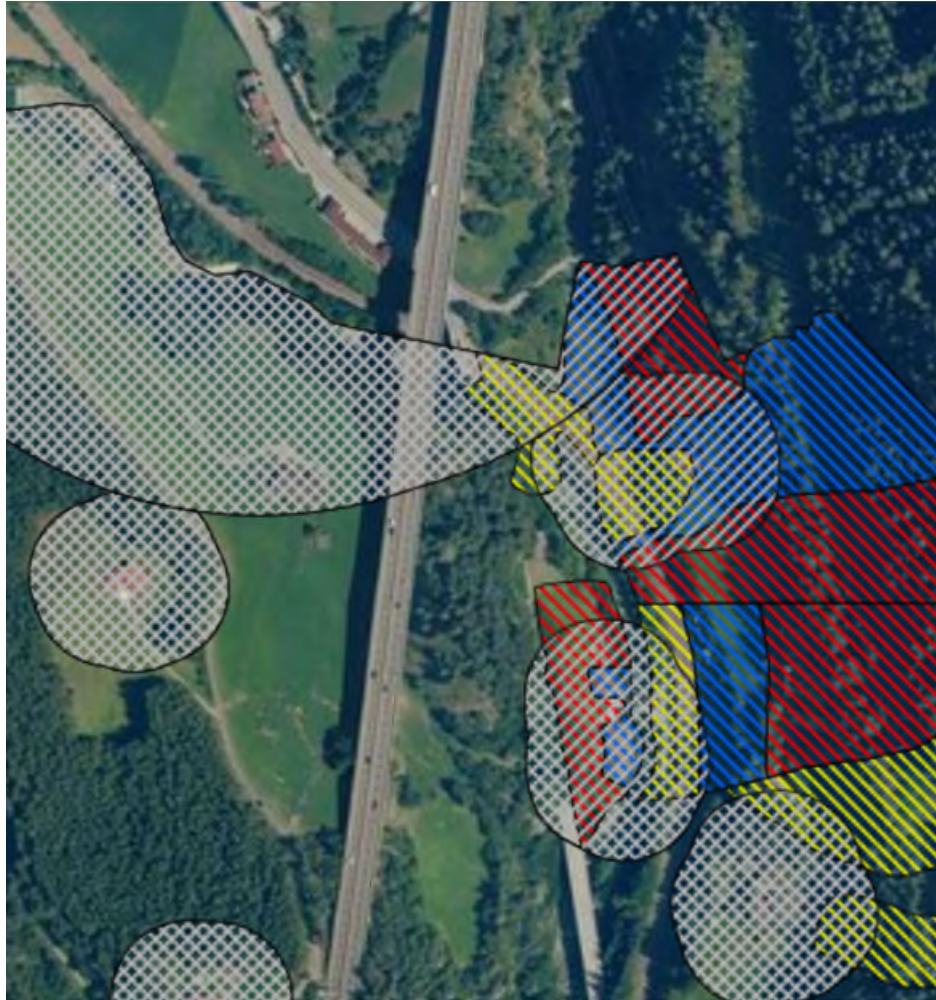
STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO

Relazione tecnica



Auszug aus dem GZP von Sterzing – Hydraulische Gefahren (Quelle: Geobrowser)

Estratto del PZP di Vipiteno – Pericoli idraulici (fonte: Geobrowser)



*Auszug aus dem GZP von Sterzing –
Massenbewegungen und Lawinen (Quelle:
Geobrowser)*

*Estratto del PZP di Vipiteno – Frane e Valanghe
(fonte: Geobrowser)*

3.5. Akustische Klassifikation

Die Stadtverwaltungen von Brennero und Sterzing haben noch keinen Gemeindeplan für die akustische Klassifizierung (GAK) verabschiedet.

Für die akustischen Bewertungen wird auf das Landesgesetz Nr. 20 vom 05/12/2012 verwiesen,

3.5. Classificazione acustica

I Comuni di Brennero e Vipiteno non si sono ancora dotati di un Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA).

Per le valutazioni di carattere acustico si fa riferimento alle legge provinciale n. 20 del



das in Anhang A Tabelle 1 eine akustische Klasse für jede städtische Bestimmung vorschlägt.

Andererseits wird in Bezug auf den durch den Straßenverkehr verursachten Lärm auf das nationale Gesetz verwiesen, insbesondere auf den Präsidialerlass Nr. 142 vom 30. März 2004, der die relevanten akustischen Bänder für jede Art von Infrastruktur festlegt.

Im konkreten Fall der neu gebauten sekundären Vorstadtstraßen legt das D.P.R. eine einzige Einhaltungzone von 150 m pro Seite fest, mit gesetzlichen Grenzwerten von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Außerhalb der relevanten Bänder gelten die Zonengrenzen.

Das Projekt umfasst die Verlegung der Hauptstraße aus der Stadt heraus, in ein landwirtschaftlich genutztes und bewaldetes Gebiet und weg von den Häusern. Ein großer Teil der Strecke führt auch durch Tunnel.

Aus akustischer Sicht gibt es keine besonderen Probleme. Die Verlagerung der Straßenführung in Tunnels und aus dem bebauten Gebiet heraus, bringt aus akustischer Sicht erhebliche Verbesserungen.

Nachfolgend sind die Karten der Lärmbelastung tagsüber und nachts entlang der S.S. 12 im untersuchten Abschnitt dargestellt.

Für die Sanierung des derzeitigen Zustandes des Straßennetzes in der Gemeinde Sterzing sind offensichtlich keine akustischen Überlegungen anzustellen.

05/12/2012 che all'allegato A Tabella 1, propone una classe acustica per ogni destinazione urbanistica.

In riferimento invece al rumore causato dal traffico stradale si fa riferimento alla Legge Nazionale, in particolare il D.P.R. 30 marzo 2004 n. 142 che individua delle fasce di pertinenza acustiche per ogni tipologia di infrastruttura.

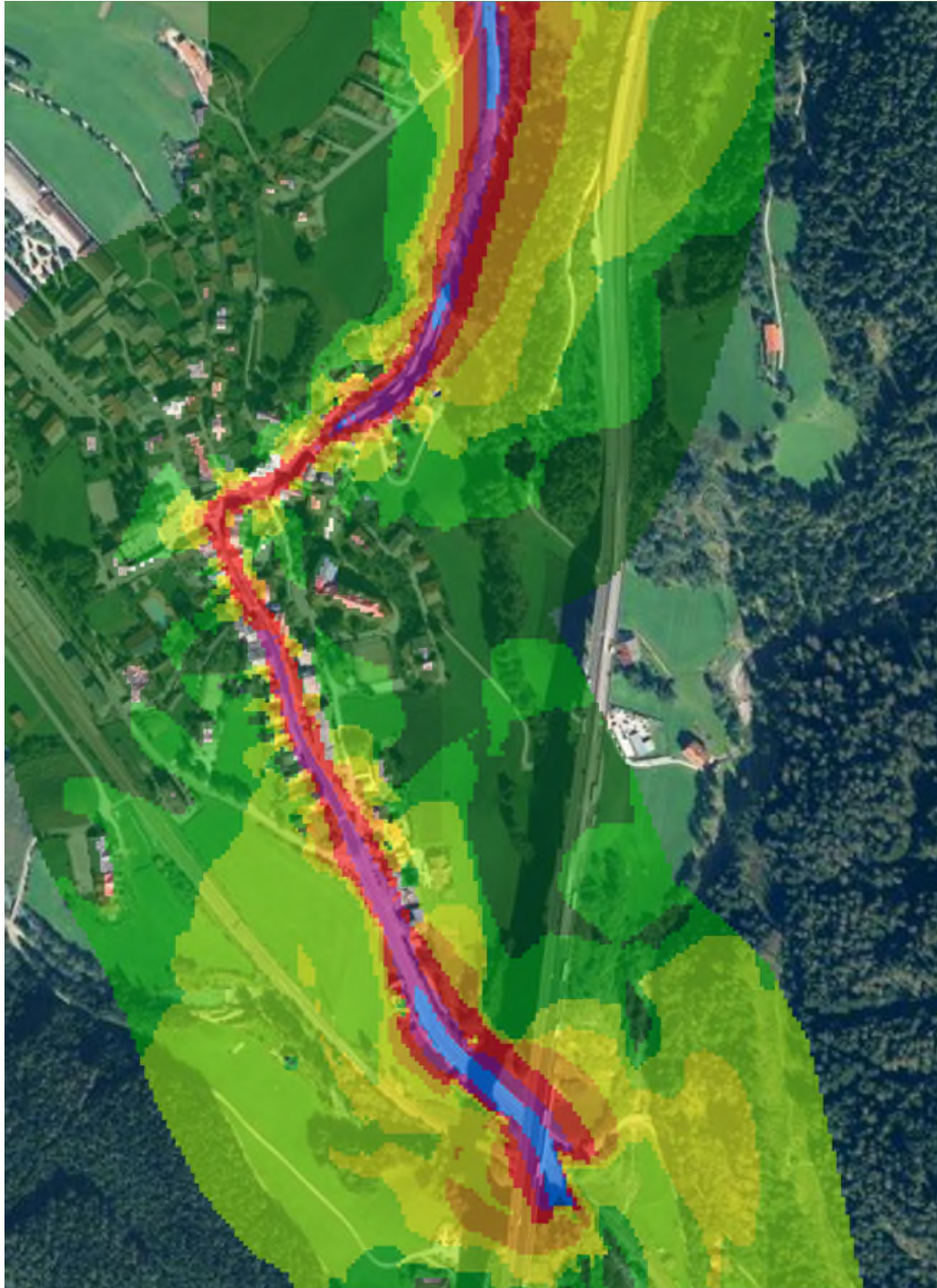
Nel caso specifico per strade extraurbane secondarie di nuova realizzazione il D.P.R. individua un'unica fascia di rispetto di 150 m per lato, con limiti di legge pari a 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni. Al di fuori delle fasce di pertinenza valgono i limiti di zona.

Il progetto prevede lo spostamento della strada statale fuori dal centro abitato, in zona agricola e bosco e comunque lontano da abitazioni. Buona parte del tracciato inoltre si sviluppa in galleria.

Dal punto di vista acustico non si evidenziano particolari problemi. Lo spostamento del tracciato stradale in galleria e fuori dal centro abitato ha notevoli miglioramenti dal punto di vista acustico.

Si riportano di seguito le mappe dell'inquinamento acustico diurno e notturno lungo la S.S. 12 nel tratto in esame.

Per il ripristino dello stato attuale della viabilità nel Comune di Vipiteno ovviamente non vi sono da fare considerazioni di tipo acustico.



Karte der Lärmbelastung tagsüber entlang der
S.S. 12 an Gossensass (Quelle: Geobrowser)

Mappa dell'inquinamento acustico diurno lungo la
S.S. 12 a Colle Isarco (fonte: Geobrowser)



PROJEKT ÜBER DIE TECHNISCH-WIRTSCHAFTLICHE MACHBARKEIT

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

**STUDIE ÜBER DIE EINFÜGUNG IN STÄDTEBAULICHE
RAHMENBEDINGUNGEN**
Technischer Bericht

STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO

Relazione tecnica



*Karte der nächtlichen Lärmbelastung entlang der
S.S. 12 an Gossensass (Quelle: Geobrowser)*

*Mappa dell'inquinamento acustico notturno lungo la
S.S. 12 a Colle Isarco (fonte: Geobrowser)*



4. ÄNDERUNGEN DES BRENNER BAULEITPLANS

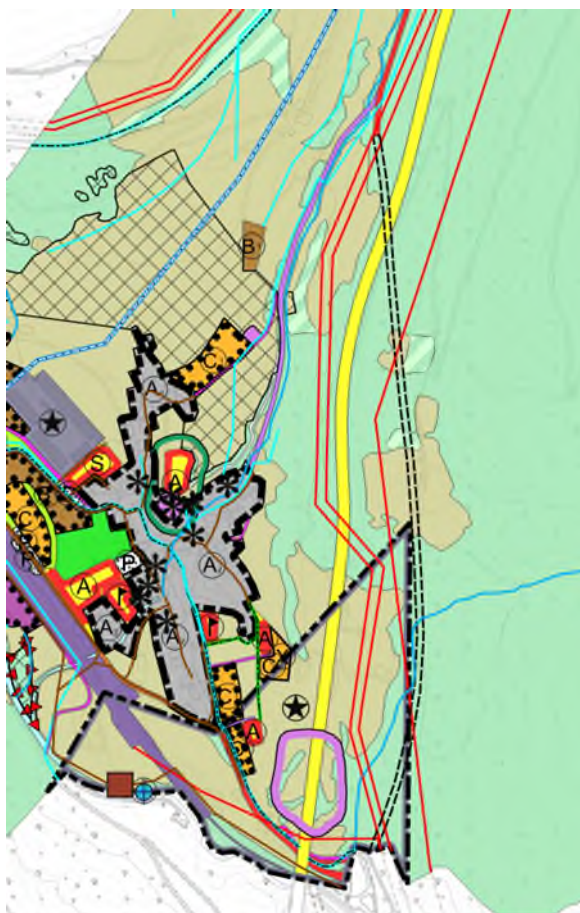
Im Folgenden werden die Änderungen des Bauleitplans der Gemeinde Brenner beschrieben.

Sie bestehen aus zwei Freiluftbereichen (Südzone und Nordzone) und einem zentralen Bereich, der durch das Vorhandensein des Tunnels gekennzeichnet ist.

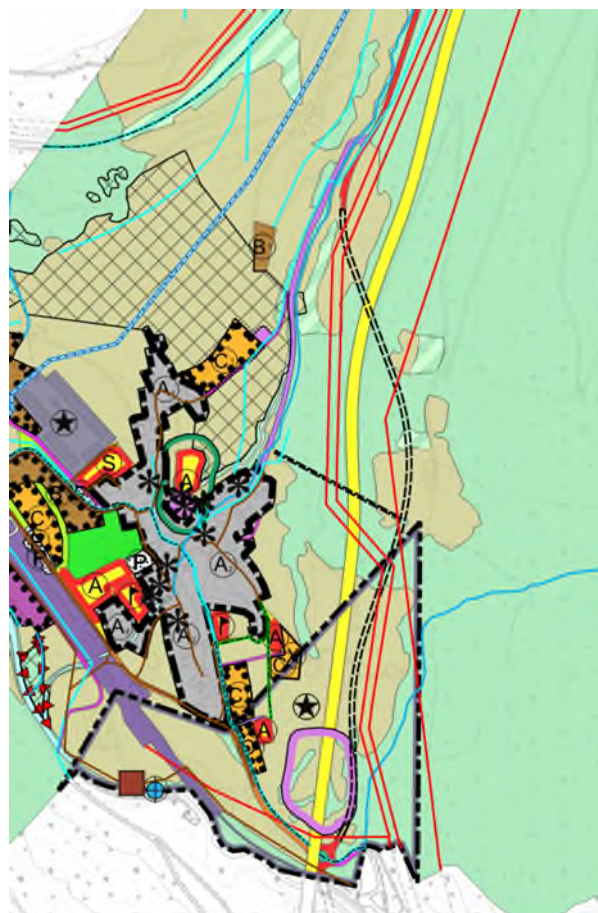
4. MODIFICHE AL PIANO URBANISTICO DI BRENNERO

Le modifiche da apportare al Piano Urbanistico del Comune di Brennero sono descritte nel seguito.

Si tratta di due ambiti all'aperto (zona sud e zona nord) e di un tratto centrale caratterizzato dalla presenza della galleria.



BLP Brenner: Bestand (links) und Änderung (rechts)



PUC di Brennero: situazione esistente (a sx) e situazione modificata (a dx)

Die Katasterparzellen, die nur von der Änderung des städtischen Bauleitplans betroffen sind, werden aufgelistet (im Moment ist es auf der

Vengono elencate le particelle catastali interessate dalla sola variazione del Piano Urbanistico Comunale (al momento il livello progettuale non



Projektebene nicht möglich, die tatsächlichen Flächen zu definieren, die für die neuen Bauwerke und die Baustellenbereiche bestimmt sind).

Einige von ihnen sind von neuen Straßenbauarbeiten betroffen, andere von Tunneldienstbarkeiten, wieder andere von der städtebaulichen Umwidmung bereits bestehender Gebiete.

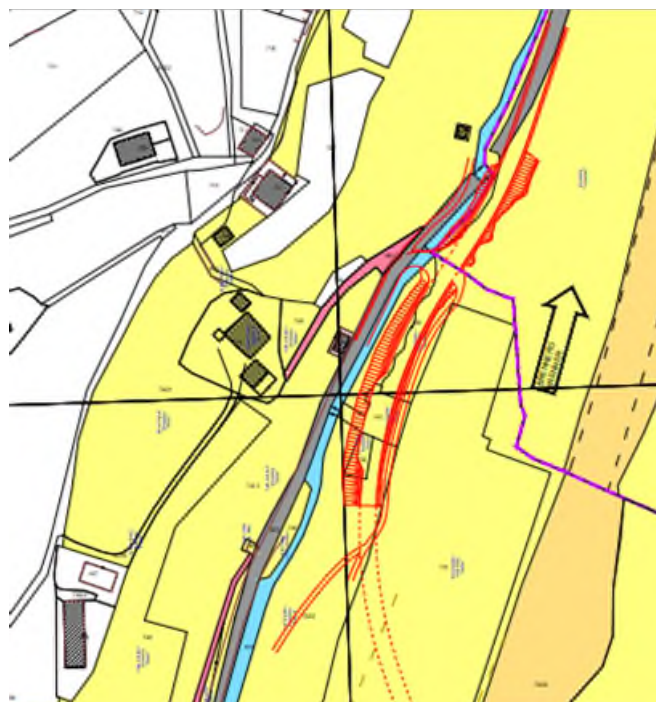
consente di definire le reali superfici destinate alle nuove opere d'arte e alle aree di cantiere).

Alcune di esse vengono interessate da nuove opere stradali, alcune da servitù di galleria, altre da riclassificazione urbanistica delle aree già esistenti.



Katastermappe: Südzone

Mappa catastale: zona sud



Katastermappe: Nordzone

Mappa catastale: zona nord

4.1. Südzone

Das südliche Gebiet befindet sich am südlichen Eingang des Dorfes Gossensass, in dem engen Tal unterhalb des Autobahnviadukts.

Die Änderungen, die zum Einfügen der neuen Projekttroute erforderlich sind, lauten wie folgt:

- Beseitigung der bestehenden Zweige der Straßenkreuzung
- Eliminierung der Tunnelstrecke
- Einfügung eines Kreisverkehrs an der heutigen Kreuzung zwischen der S.S. 12 und der Gemeindestraße, die zum Radweg führt
- Herabstufung des Straßenabschnitts zwischen dem Kreisverkehr und der Kreuzung mit der L.S. 35 für das Pflerschertal von Staatsstraße zur Landesstraße

4.1. Zona sud

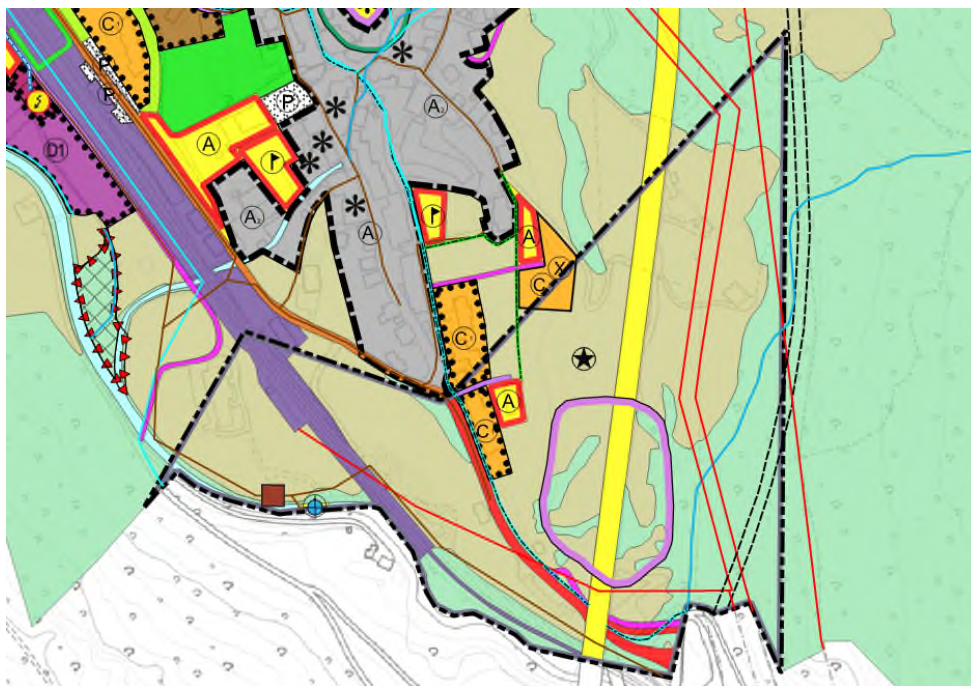
La zona sud è collocata all'ingresso meridionale al paese di Colle Isarco, nella stretta valle al di sotto del viadotto autostradale.

Le modifiche necessarie per inserire il nuovo tracciato di progetto sono:

- Eliminazione degli attuali rami dello svincolo stradale
- Eliminazione del tracciato in galleria
- Inserimento di una rotonda posta in corrispondenza dell'attuale incrocio tra S.S. 12 e strada comunale di accesso alla pista ciclabile
- Declassamento del tratto stradale tra la rotonda e il bivio con la S.P. 35 per la val di Fleres, da strada statale a strada provinciale

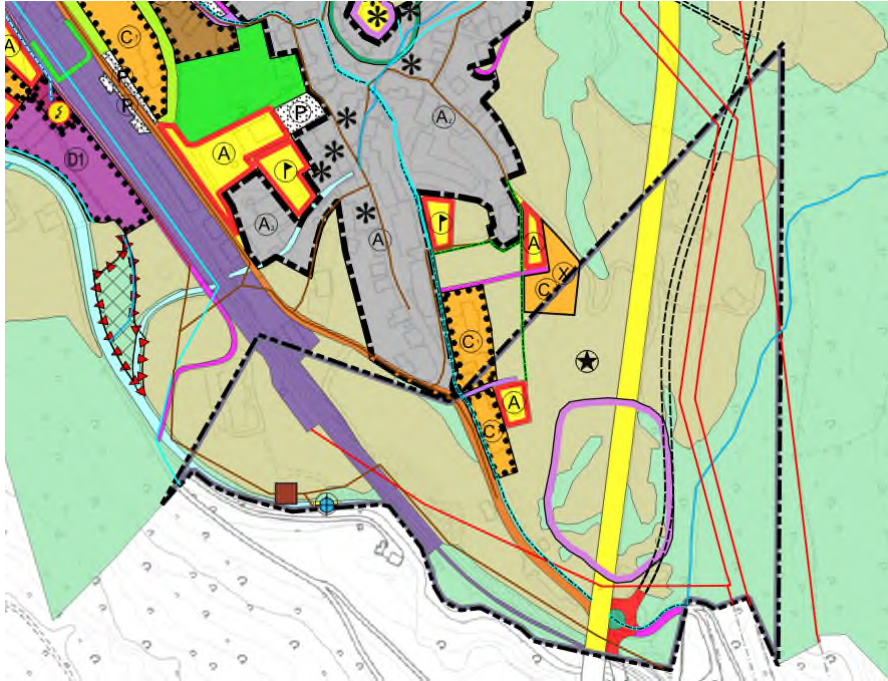


- Anpassung der Abzweigung der Zufahrtsstraße an den Radweg (Gemeindestrasse Typ B)
- Anpassung des Radweges, der den Kreisverkehr unterqueren wird
- Einfügen der neuen Umfahrungsstrecke Richtung Portals und im Tunnel
- Adeguamento del ramo stradale di accesso alla pista ciclabile (strada comunale tipo B)
- Adeguamento della pista ciclabile che sottopasserà la rotonda
- Inserimento del nuovo tracciato della circonvallazione verso il portale e in galleria



Südzone: Bestand

Zona sud: situazione esistente



Südzone: Änderung

Zona sud: situazione modificata

4.2. Nordzone

Das nördliche Gebiet befindet sich am nördlichen Eingang des Dorfes Gossensass, in dem engen Tal des Eisackflusses.

Die Änderungen, die zum Einfügen der neuen Projektroute erforderlich sind, lauten wie folgt:

- Eliminierung der Trasse des Außenrings
- Eliminierung der Tunnelstrecke
- Einfügen der neuen Umfahrungsstrecke Richtung Portals und im Tunnel
- Neuklassifizierung des Straßenabschnitts vor der Kreuzung zwischen Gemeindestraße und neuer Umfahrung.

4.2. Zona nord

La zona nord è collocata all'ingresso settentrionale al paese di Colle Isarco, nella stretta valle del fiume Isarco.

Le modifiche necessarie per inserire il nuovo tracciato di progetto sono:

- Eliminazione del tracciato stradale di circonvallazione all'aperto
- Eliminazione del tracciato in galleria
- Inserimento del nuovo tracciato della circonvallazione verso il portale e in galleria
- Eliminazione del tratto stradale a monte del nuovo incrocio tra strada comunale e nuova circonvallazione



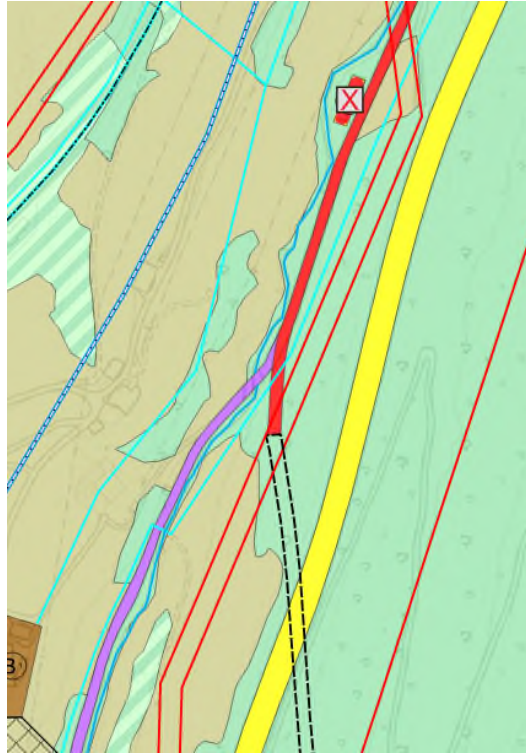
PROJEKT ÜBER DIE TECHNISCH-WIRTSCHAFTLICHE MACHBARKEIT

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

**STUDIE ÜBER DIE EINFÜGUNG IN STÄDTEBAULICHE
RAHMENBEDINGUNGEN**
Technischer Bericht

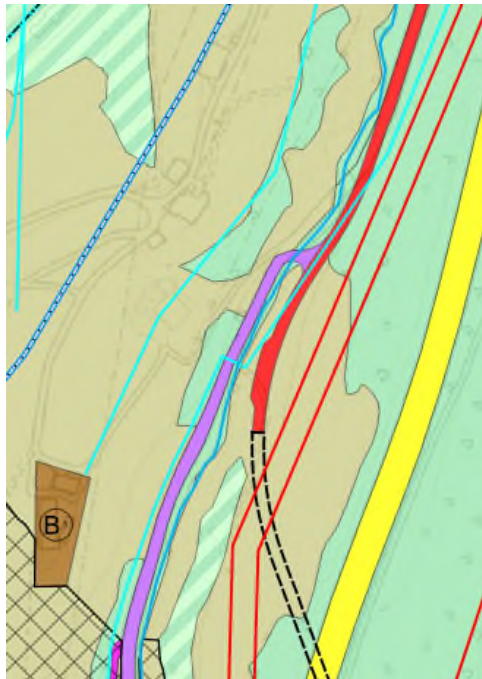
STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO

Relazione tecnica



Nordzone: Bestand

Zona nord: situazione esistente



Nordzone: Änderung

Zona nord: situazione modificata



5. ÄNDERUNGEN DES STERZINGER BAULEITPLANS

Die vorzunehmenden Änderungen des Bauleitplans der Gemeinde Sterzing betreffen die Wiederherstellung der vorbestehenden Situation im Hinblick auf die Einfügung der alten Umfahrung von Gossensass. Sie sind:

- Beseitigung der Straßenführung der Umgehungsstraße und des Knotenpunkts
- Wiederherstellung des bestehenden Straßensystems (zwei Felsentunnel, verbunden durch einen künstlichen Tunnel und ein Viadukt über die Eisenbahn)

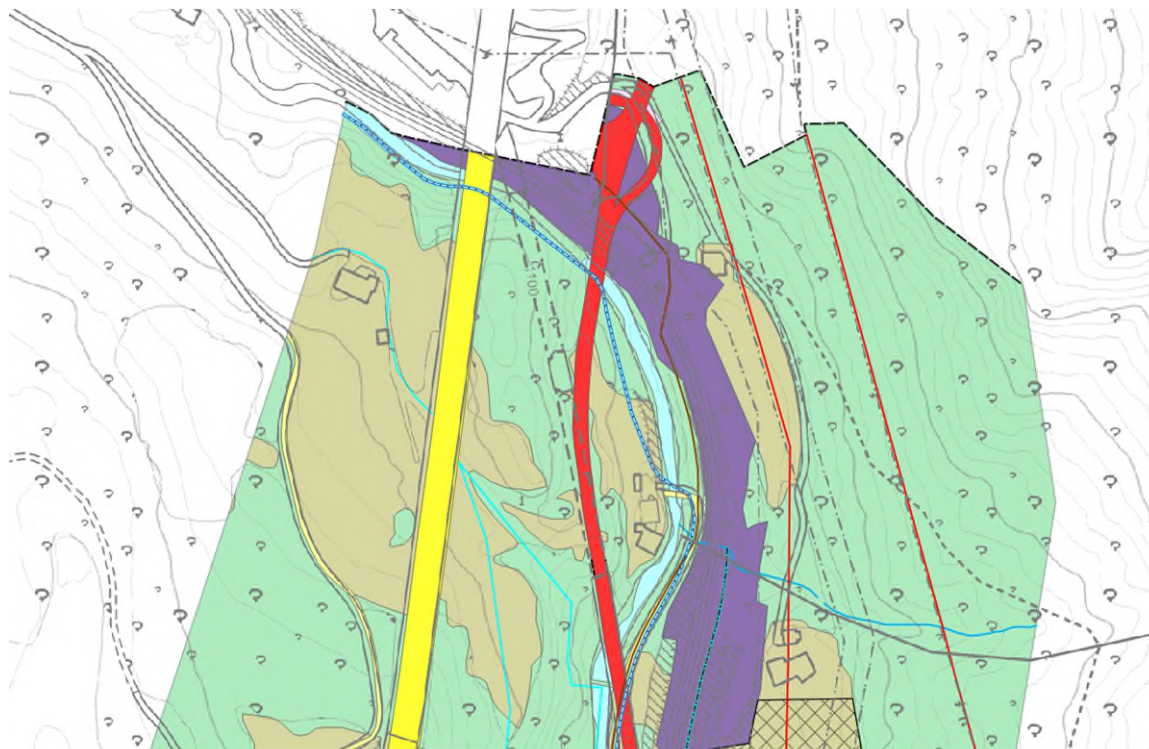
Da es sich um eine Wiederherstellung der vorbestehenden städtebaulichen Situation handelt, wurden die von der Änderung des Bauleitplans betroffenen Parzellen nicht aufgeführt, da ihre Bestimmung wieder in den aktuellen Zustand versetzt wird.

5. MODIFICHE AL PIANO URBANISTICO DI VIPITENO

Le modifiche da apportare al Piano Urbanistico del Comune di Vipiteno riguardano il ripristino della situazione preesistente rispetto all'inserimento della vecchia circonvallazione di Colle Isarco. Esse sono:

- Eliminazione del tracciato stradale della circonvallazione e dello svincolo
- Ripristino della viabilità esistente (due gallerie in roccia collegate da una galleria artificiale e un viadotto sopra alla ferrovia)

Trattandosi di un ripristino della situazione urbanistica preesistente, non sono state elencate le particelle interessate dalla modifica del Piano Urbanistico Comunale, in quanto la loro destinazione viene ripristinata allo stato attuale.



Bestand

Situazione esistente

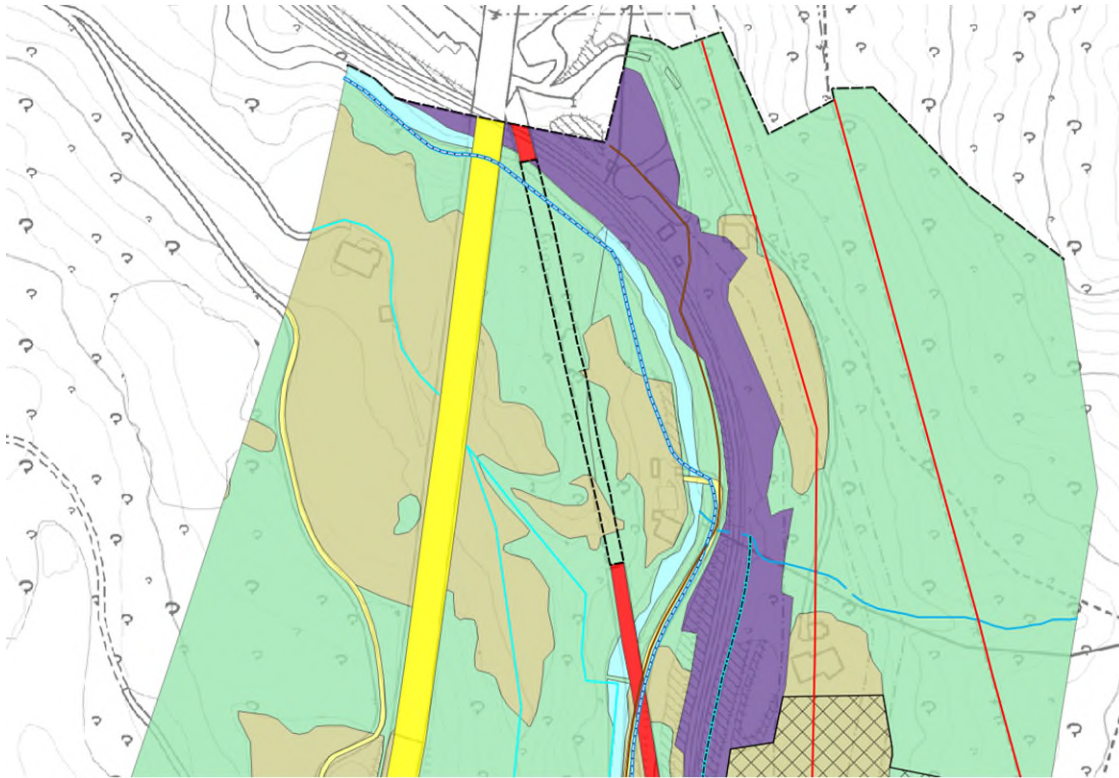


PROJEKT ÜBER DIE TECHNISCH-WIRTSCHAFTLICHE MACHBARKEIT

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

**STUDIE ÜBER DIE EINFÜGUNG IN STÄDTEBAULICHE
RAHMENBEDINGUNGEN**
Technischer Bericht

STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO
Relazione tecnica



Änderung

Situazione modificata



6. GESETZGEBUNG

- Landesgesetz vom 10. Juli 2018, Nr. 9 „Raum und Landschaft“
- Landesgesetz vom 20. Dezember 2019, Nr. 17 „Änderungen zum Landesgesetz vom 10. Juli 2018, Nr. 9, „Raum und Landschaft““
- Landesgesetz vom 5. Dezember 2012, Nr. 20 „Bestimmungen zur Lärmbelastung“
- Gemeinde Brenner, Durchführungsbestimmungen zum Bauleitplan, Genehmigung mit Dekret Nr. 19120 vom 17/10/2019
- Gemeinde Sterzing, Durchführungsbestimmungen zum Bauleitplan, Genehmigung mit Dekret Nr. 18944 vom 09/10/2020
- Gesetz 24/12/1976 n. 898 "Neuregelung der Militärdienstbarkeiten"
- Gesetz 02/05/1990 n. 104 "Änderungen und Ergänzungen zum Gesetz 24. Dezember 1976, n. 898, bezüglich neuer Regelungen zu Militärdiensten"
- D.P.R. 17/12/1979 n. 780 "Genehmigung der Verordnung zur Ausführung des Gesetzes 24/12/1976, n. 898, bezüglich der Neuregelung der Militärdienstbarkeiten"

6. NORMATIVA

- Legge provinciale 10 luglio 2018, n. 9 "Territorio e paesaggio"
- Legge provinciale 20 dicembre 2019, n. 17 "Modifiche alla legge provinciale 10 luglio 2018, n. 9, "Territorio e paesaggio""
- Legge provinciale 5 dicembre 2012, n. 20 "Disposizioni in materia di inquinamento acustico"
- Comune di Brennero, Norme di attuazione al Piano Urbanistico Comunale, approvazione con decreto n. 19120 del 17/10/2019
- Comune di Vipiteno, Norme di attuazione al Piano Urbanistico Comunale, approvazione con decreto n. 18944 del 09/10/2020
- Legge 24/12/1976 n. 898 "Nuova regolamentazione delle servitù militari"
- Legge 02/05/1990 n. 104 "Modifiche ed integrazioni alla legge 24 dicembre 1976, n. 898, concernente nuova regolamentazione delle servitù militari"
- D.P.R. 17/12/1979 n. 780 "Approvazione del regolamento per l'esecuzione della legge 24 dicembre 1976, n. 898, concernente la nuova regolamentazione delle servitù militari"