



## Beschluss der Landesregierung

## Deliberazione della Giunta Provinciale

Nr. 587  
Sitzung vom 09/07/2019 Seduta del

### ANWESEND SIND

Landeshauptmann  
Landeshauptmannstellvertr.  
Landeshauptmannstellvertr.  
Landesräte

Generalsekretär

Arno Kompatscher  
Arnold Schuler  
Giuliano Vettorato  
Philipp Achammer  
Massimo Bessone  
Maria Hochgruber Kuenzer  
Thomas Widmann

Eros Magnago

### SONO PRESENTI

Presidente  
Vicepresidente  
Vicepresidente  
Assessori

Segretario Generale

### Betreff:

Genehmigung der Erweiterung des  
Programmes für die Errichtung und die  
Sicherung von Fuß- und Radwegen laut Art.  
6 M.D. Nr. 553 vom 24.12.2018. S.40.6 -  
Fußgängerunterführung SS40 Kreuzung  
Zufahrt Laatsch - Gemeinde Mals

### Oggetto:

Approvazione dell'ampliamento del  
programma di interventi per lo sviluppo e la  
messa in sicurezza di itinerari e percorsi  
ciclabili art. 6 DM 553 del 24.12.2018.  
S.40.6 - Sottopassaggio pedonale SS40  
incrocio accesso Laudes - Comune di  
Malles

Vorschlag vorbereitet von  
Abteilung / Amt Nr.

10.1

Proposta elaborata dalla  
Ripartizione / Ufficio n.

## DIE LANDESREGIERUNG

NIMMT EINSICHT in das Umwandlungsgesetz Nr. 98/2013 vom Gesetzesdekret N. 69/2013 betreffend „Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia“, insbesondere in den Artikel 20, Abs. 2, in dem im Bereich der neugeplanten Eingriffe laut Staatsprogramm für Straßensicherheit die Kofinanzierung der Projekte, welche die Errichtung und die Sicherung von Fuß- und Radwegen betrachten, vorgesehen ist;

NIMMT EINSICHT in das Dekret des Ministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Nr. 553 vom 24.12.2018 bezüglich der Durchführung der oben genannten Eingriffe und der Aufteilung der Gelder, die sich auf den Gesamtbetrag von € 4.117.498,76 für alle Regionen und autonomen Provinzen belaufen, von denen € 90.424,15 zugunsten der Autonomen Provinz Bozen vorbehalten sind;

NIMMT EINSICHT in den Beschluss der Landesregierung Nr. 801 vom 07.08.2018 mit welchem die technischen Eigenschaften und die überschlägigen Kosten in Höhe von 675.000,00 € für den Bau einer Fußgängerunterführung auf der SS40 bei km 9+100 Kreuzung Zufahrt Laatsch in der Gemeinde Mals genehmigt wurden;

BEGUTACHTET die Berichte betreffend die Errichtung der betreffenden Fußgängerunterführung;

STELLT FEST, dass die betreffende Fußgängerunterführung die Straßensicherheit für Fußgänger und Radfahrer verbessert und optimiert, wie aus den beiliegenden Berichten, welche zum Programm gehören, hervorgeht;

ERACHTET als zweckmäßig, am Erweiterungsprogramm für die Errichtung und die Sicherheit der Fuß- und Radwege laut Dekret Nr. 553 vom 24.12.2018 des Ministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung teilzunehmen;

CUP Bauvorhaben: B77H18004880003

und

**b e s c h l i e ß t**

einstimmig, in gesetzlich vorgeschriebener Form:

## LA GIUNTA PROVINCIALE

VISTA la legge n. 98/2013 di conversione del D.L. n. 69/2013 recante “Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia” ed in particolare l'art. 20 comma 2, in cui si prevede nell'ambito della riprogrammazione degli interventi del Piano nazionale della sicurezza stradale il cofinanziamento di interventi diretti allo sviluppo e messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali;

VISTO il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 553 del 24.12.2018, concernente le modalità di attuazione dei suddetti interventi e la ripartizione dei fondi dedicati alle Regioni e Province autonome dell'importo complessivo di € 4.117.498,76 di cui € 90.424,15 a favore della Provincia Autonoma di Bolzano;

VISTA la deliberazione della Giunta provinciale n. 801 del 07.08.2018 con la quale sono state approvate le caratteristiche tecniche per la costruzione di un sottopassaggio pedonale sulla SS40 al km 9+100 incrocio accesso Laudes nel Comune di Malles Venosta e la spesa presunta di € 675.000,00;

ESAMINATE le schede d'intervento per la realizzazione del sottopassaggio pedonale in oggetto;

CONSIDERATO che il suddetto sottopassaggio pedonale migliora ed ottimizza la sicurezza stradale di pedoni e ciclisti, come risulta dalle allegate schede facenti parte del programma di interventi;

RITENUTO opportuno partecipare all'ampliamento del programma per lo sviluppo e la messa in sicurezza delle vie pedociclabili di cui al decreto n. 553 del 24.12.2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

CUP opera: B77H18004880003

**d e l i b e r a**

a voti unanimi, espressi nei modi di legge:

1. laut Art. 6 des M.D. Nr. 553 vom 24.12.2018, das Erweiterungsprogramm der Eingriffe, welche die Errichtung einer Fußgängerunterführung auf der SS40 bei km 9+100 an der Kreuzung Zufahrt Laatsch in der Gemeinde Mals beinhaltet, mit den dazugehörigen Berichten, welche beigelegt werden, zu genehmigen;
  2. dem Ministerium für Infrastrukturen und Transportwesen das gegenständliche Eingriffsprogramm, samt die dazugehörigen Berichte, für die Genehmigung zu übermitteln;
  3. den Abschluss einer künftigen zusätzlichen Vereinbarung mit dem Ministerium für Infrastrukturen und Transportwesen, falls das vorliegende Programm von demselben Ministerium im Sinne des Art. 6 des M.D. Nr. 553 vom 24.12.2018 genehmigt wird;
  4. die Festsetzung der Einnahmen und die Zweckbindung der Ausgabe mit nachfolgenden Maßnahmen, bei Festlegung der vorgesehenen Bestandteile laut GVD Nr. 118/2011, durchzuführen.
1. di approvare, ai sensi dell'art. 6 del DM 553 del 24.12.2018, l'ampliamento del programma di interventi comprendente la realizzazione di un sottopassaggio pedonale sulla SS40 al km 9+100 incrocio accesso Laudes nel Comune di Malles Venosta con le relative schede ivi allegate;
  2. di trasmettere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il presente programma di interventi, con le relative schede, al fine della sua approvazione;
  3. di disporre, in caso di approvazione del presente programma da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la futura stipulazione di un Atto aggiuntivo con quest'ultimo ai sensi dell'art. 6 DM 553 del 24.12.2018;
  4. di disporre che all'accertamento delle entrate e all'assunzione degli impegni di spesa si procederà mediante successivi provvedimenti con l'individuazione degli elementi costitutivi ai sensi del D.Lgs. 118/2011.

DER LANDESHAUPTMANN

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

DER GENERALSEKRETÄR DER L.R.

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA G.P.



**ANLAGE 2**  
**ERWEITERUNG INTERVENTIONSPROGRAMM FÜR DIE**  
**ENTWICKLUNG UND DIE ABSICHERUNG VON ROUTEN UND**  
**WEGEN FÜR RADFAHRER UND FUßGÄNGER**  
 (Art. 6 DM 553 vom 24/12/2018)

**Vorschlag Datenblatt des Bauvorhabens**

1. Beantragendes Amt der Autonomen Provinz:

Abteilung 10. Infrastrukturen – Amt für Straßenbau West 10.1  
 Email P.E.C.: tiefbau.infrastrutture@pec.prov.bz.it

2. Bezeichnung des Bauvorhabens:

SS 40 – Rad- und Fußgängerunterführung in Mals  
 Bauvorhaben 23.02.S.40.6

3. Lage des Bauvorhabens:

Gemeinde Mals

4. Zusammenfassende Beschreibung des geplanten (Angabe Phase der Projektierung) / zu projektierenden Bauvorhabens.

Das Projekt hat das Ziel, den höchstgefährlichen Kreuzungsbereich bei Km. 9+100 der SS40 bzw. Km. 0+000 der LS. 104 in der Gemeinde Mals für die Fußgänger sicherer zu machen, indem eine Unterführung errichtet wird und somit, den sich oberhalb der Staatsstraße befindenden Dorfteil von Mals mit dem bereits bestehenden Gehsteig nach Laatsch verbindet.

Der neue Rad- und Fußgängerweg beginnt beim Parkplatz des „Alten Sportplatz“ und führt orografisch Rechts der Landesstraße LS.104 in Richtung Norden. Nach ca. 43 m beginnt die neue Unterführung die quer unter dem gesamten Kreuzungsbereich geplant ist.

Die neue Unterführung weist eine Länge von ca. 23 m auf. Um auf die neuen Koten der Unterführung zu gelangen ist die Rampe auf Laatscher Seite mit einem Gefälle von -1,70 % in Richtung Unterführung geplant. Auch die Unterführung selbst weist noch ein Gefälle von -1,70 % auf. Somit ergibt sich, dass sich der tiefste Punkt des gesamten Bauvorhabens am Ende der Unterführung auf Malser Seite befindet. Von diesem Punkt aus beginnt die neue Rampe auf Malser Seite, die ebenfalls orografisch Rechts, entlang der SS40 geplant ist. Diese Rampe weist eine Länge von ca. 56 m auf und wird in einer Steigung von +3,00 % ausgeführt, sodass die Kote der bestehenden Gerbergasse wieder erreicht werden kann.

Für die Planung des Rad- und Fußgängerweges wurden die funktionellen und geometrischen Normen für die Planung und den Bau von Straßen der Autonomen Provinz Bozen zugrunde gelegt. Die Breite des neuen Rad- und Fußgängerweges beträgt 3,50 m, der Mindestkurvenradius wurde mit 15,00 m, Mindestwannenhalbmesser mit 150,00 m und Mindestkuppenhalbmesser mit 250,00 m festgelegt. Die Querneigung der fertigen Asphaltdecke beträgt 2,50 %. Die Trassierung des neu geplanten Radweges wurde so gewählt, dass entlang des gesamten neuen Weges eine Sichtweite von mind. 15,00 m gewährleistet ist.



Nach der Überprüfung und der Genehmigung des vorliegenden Ausführungsprojektes können die Arbeiten zum Bau der Unterführung voraussichtlich in den ersten Monaten 2020 beginnen und werden etwa 6 Monate dauern.

#### 5. Stand des Genehmigungsprozesses

Festlegung der technischen Eigenschaften mit Beschluss der Landesregierung Nr. 801 vom 07.08.2018.

Die Genehmigung des Ausführungsprojektes ist bereits im Gange.

#### 6. Zeitraumen zur Realisierung des Bauvorhabens

Es ist geplant das Ausführungsprojekt im Juni 2019 zu genehmigen und die Arbeiten in den ersten Monaten 2020 zu beginnen.

- vorgesehener Beginn der Arbeiten: voraussichtlich Anfang 2020
- vorgesehenes Bauende: voraussichtlich Herbst 2020 – Bauzeit 150 Tage.

#### 7. Vorhersage und/oder Kohärenz mit den Instrumenten zur regionalen/lokalen Planung

Bau im Programm der Abteilung Tiefbau der Autonomen Provinz Bozen vorgesehen, genehmigt mit dem Beschluss der Landesregierung Nr. 472 vom 11.06.2019, finanziert in den Jahren 2019, 2021 und 2022.

#### 8. Eventuelle Einschränkungen und kritische Punkte

Nicht relevant

#### 9. Quelle Finanzierung des Bauvorhabens

Zusammenfassung der Gesamtausgaben, mit Angabe der Positionen, welche zur Definition dieser Kosten beitragen:

- Gesamtsumme des Bauvorhabens: € 675.000,00;
- Kosten zu Lasten des Ministeriums: € 90.424,15;
- Kosten zu Lasten der antragstellenden Anstalt: € 584.575,85;

Angabe der Positionen, welche zur Zusammenfassung der Gesamtausgaben beitragen:

|                                            |                     |
|--------------------------------------------|---------------------|
| <b>Arbeiten:</b>                           | <b>464.059,33 €</b> |
| MwSt. 22% auf die Arbeiten:                | 102.093,05 €        |
| MwSt. 22% auf die technischen Spesen:      | 12.584,00 €         |
| Technische Spesen:                         | 57.200,00 €         |
| Unvorhergesehenes:                         | 15.860,65 €         |
| Grundablässe                               | 23.202,97 €         |
| <b>Summe zur Verfügung der Verwaltung:</b> | <b>210.940,67 €</b> |
| <b>Gesamtkosten:</b>                       | <b>675.000,00 €</b> |



## ANLAGE 3

### ERWEITERUNG INTERVENTIONSPROGRAMM FÜR DIE ENTWICKLUNG UND DIE ABSICHERUNG VON ROUTEN UND WEGEN FÜR RADFAHRER UND FUßGÄNGER

(Art. 6 DM 553 vom 24/12/2018)

#### Datenblatt Analyse der allgemeinen und spezifischen Unfallgefahr

#### BEZEICHNUNG DES BAUVORHABENS:

SS 40 – Rad- und Fußgängerunterführung in Mals  
Bauvorhaben 23.02.S.40.6

#### A. STAND UND ENTWICKLUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT

##### 1. ALLGEMEINES

Kurze Anmerkungen zu den allgemeinen Merkmalen des Umfeldes, in welches das vorgeschlagene Bauvorhaben integriert wird:

- a) Einwohner und deren Entwicklung der letzten drei Jahre;
- b) sozio-ökonomische Struktur, besonders hervorzuheben sind die eventuellen jahreszeitlichen Schwankungen der Bevölkerung und des Verkehrs aufgrund des Tourismus;
- c) die territoriale Organisation;
- d) die Mobilität (Angabe der Verkehrsflüsse, soweit bekannt);
- e) das System der Verkehrsinfrastrukturen (Angabe der Ausdehnung der Verkehrsanlagen).

Der vorgeschlagene Eingriff ist in der Gemeinde Mals situiert. Die Zahl der ortsansässigen Bevölkerung betrug am 31.12.2017 5.265 Einwohner. Die demographische Entwicklung seit 2001, Jahr der Volkszählung, zeigt eine steigende Verkehrszunahme von 4.835 Einwohnern auf aktuell 5.265 Einwohner.

Die sozio-ökonomische Struktur ist charakterisiert von kleinen bis mittleren Industriegebieten, aus Handwerksbetrieben, aus Obstgenossenschaften, aus Handelsbetrieben und aus Beherbergungsbetrieben, welche in den letzten 30 Jahren die Anzahl an Übernachtungen um 70% gesteigert haben. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) betrug 2018 10.111,00 Fahrzeuge.

Es wird angemerkt, dass der Fahrradverkehr in der Freizeit und der Fahrradtourismus in den letzten Jahren in Südtirol stark zugenommen hat, bedingt auch durch die Schaffung von Radwegen zwischen benachbarten Gemeinden und Provinzen.

##### 2. UNFALLGEFAHR: QUANTITATIVE DATEN

Es sind Daten auf regionaler Ebene, Provinz- oder Gemeindeebene zu verwenden, gemäß dem Maßstab des Vorschlages. Im Falle eines punktuellen Eingriffes sind auch, soweit vorhanden, die quantitativen Daten des gegenständlichen Bereiches, und im Besonderen die Daten bezüglich der Unfallgefahr von Fußgängern und Radfahrern aufzuzeigen.



## 2.1 Stand des Unfallgeschehens im zuletzt verfügbaren Jahr

Quantitative Zahlen zur Anzahl der Unfälle, der Toten und Verletzten und zur Sterblichkeitsrate (Tote/Bevölkerungx100.000) bzw. (Verletzte/Bevölkerungx100.000)

2016: 1.744 Unfälle  
38 Tote  
2.286 Verletzte

## 2.2 Entwicklung im letzten Jahrzehnt und Jahrfünft

Entwicklung der Zahl der Unfälle, der Toten und der Verletzten in der Periode 2009-2016 und der Rate der Sterblichkeit und der Verletzten.

2014 1.587 Unfälle  
32 Tote  
2.073 Verletzte

2009 1.235 Unfälle  
35 Tote  
1.630 Verletzte

## 2.3 Bedeutende Gliederungen nach Gebieten (eventuell)

Eventuelle Gliederung nach Gebieten der Unfalldaten mit besonderem Augenmerk auf das spezifische Umfeld der anzuwendenden Maßnahmen

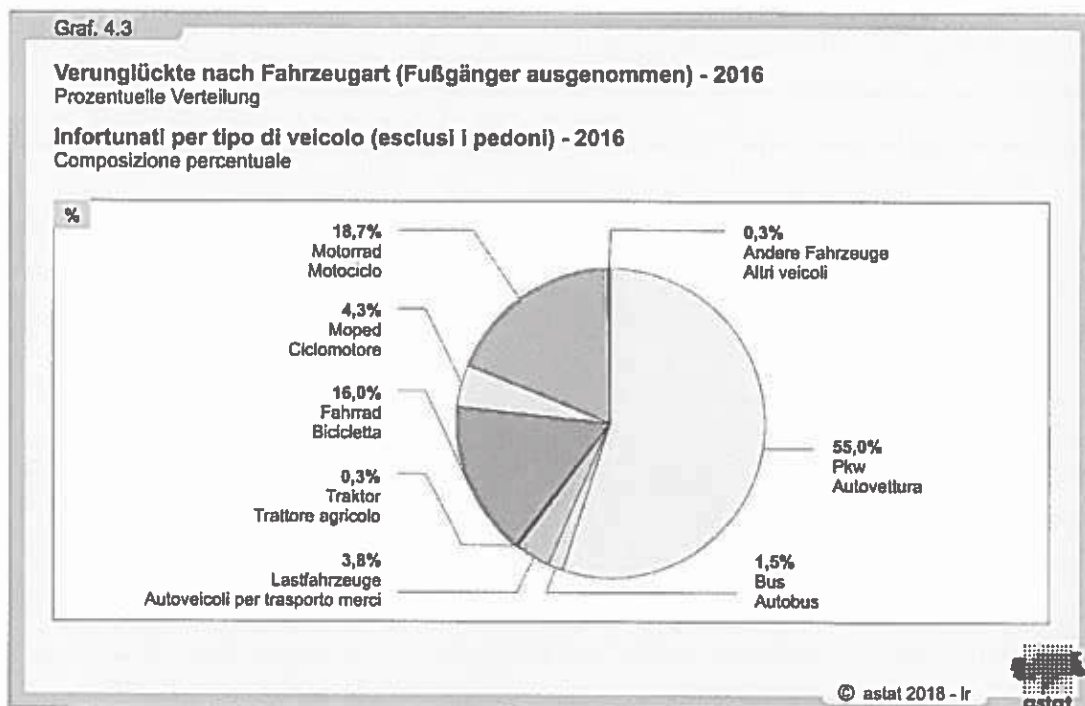
### In Unfälle verwickelte Fußgänger nach Unfallort, Unfallausgang und Altersklasse - 2016

| ALTERSKLASSEN<br>(Jahre) | Ortsbereich<br>In zone<br>urbane |                     | Außerhalb des<br>Ortsbereichs In zone<br>extraurbane |                     | Insgesamt<br>Totale |                     | Häufigkeitsrate<br>(a)<br><br>Tasso<br>d'incidenza (a) | CLASSI<br>DI ETÀ<br>(anni) |
|--------------------------|----------------------------------|---------------------|------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------|
|                          | Tote<br>Morti                    | Verletzte<br>Feriti | Tote<br>Morti                                        | Verletzte<br>Feriti | Tote<br>Morti       | Verletzte<br>Feriti |                                                        |                            |
| 0-17                     | -                                | 34                  | -                                                    | 4                   | -                   | 38                  | 3,8                                                    | 0-17                       |
| 18-29                    | -                                | 30                  | 1                                                    | 3                   | 1                   | 33                  | 4,8                                                    | 18-29                      |
| 30-44                    | -                                | 16                  | 1                                                    | 4                   | 1                   | 20                  | 2,0                                                    | 30-44                      |
| 45-54                    | -                                | 26                  | -                                                    | 5                   | -                   | 31                  | 3,7                                                    | 45-54                      |
| 55-64                    | -                                | 17                  | 2                                                    | 1                   | 2                   | 18                  | 3,3                                                    | 55-64                      |
| 65 und mehr              | 2                                | 79                  | 2                                                    | 12                  | 4                   | 91                  | 9,5                                                    | 65 e oltre                 |
| Insgesamt                | 2                                | 202                 | 6                                                    | 29                  | 8                   | 231                 | 4,6                                                    | Totale                     |

(a) Zur Berechnung der Häufigkeitsrate wurde die Anzahl der Verunglückten (Tote und Verletzte) durch die Personenanzahl der jeweiligen Altersklasse dividiert und mit 10.000 multipliziert.

Zieht man die Zahl der Verunglückten ohne die bereits analysierten Fußgänger in Betracht, so waren 55,0% in einem Auto unterwegs, 23,0% lenkten ein Motorrad oder ein Moped und 16,0% waren mit dem Fahrrad unterwegs.





## 2.4 Besondere Aspekte (eventuell)

Beschreibung von eventuellen besonderen und speziellen Aspekten im Hinblick auf die vorgeschlagenen Eingriffe.

Mit dem Bau der Rad- und Fußgängerunterführung in Mals ermöglicht man die Meidung der Überquerung der SS40. Mit der kompletten Trennung des Rad- und Fußgängerweges vom motorisierten Verkehr erreicht man die bestmögliche Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer.

## 3. UNFALLGEFAHR: QUALITATIVE ELEMENTE

Nützliche qualitative Elemente für die Analyse der bestehenden und der sich entwickelnden Unfallgefahr, mit besonderem Augenmerk auf die Erkennung von Risikofaktoren von Bereichen und Komponenten im Verkehrsraum für Radfahrer und Fußgänger.

Die Mischnutzung der SS40 stellt für die Fußgänger und die Radfahrer den größten Risikofaktor dar.

## B. RISIKOFAKTOREN UND MÖGLICHE LÖSUNGEN

### 4. ERFASSUNG DER WICHTIGSTEN RISIKOFAKTOREN

Analyse der quantitativen und qualitativen Elemente zur Erstellung eines Gesamtbildes bezüglich der Verkehrssicherheit und deren Entwicklung mit Umsetzung der geplanten Maßnahmen mittels Erfassung der wichtigsten Risikofaktoren für Fußgänger und Radfahrer.

Die Mischnutzung der SS40 stellt für die Fußgänger und die Radfahrer den größten Risikofaktor dar.

### 5. MÖGLICHE KONTRASTE DER RISIKOFAKTOREN





Bezüglich der Ergebnisse aus dem vorherigen Punkt sind die Maßnahmen zu ermitteln, welche den Risikofaktoren wirkungsvoll entgegenwirken (und diese in Zukunft gänzlich eliminieren) könnten, begleitet durch eine akkurate Erläuterung, wie der vorgeschlagene Eingriff die Umsetzung dieser Ziele unterstützen wird.

Mit dem Bau der Rad- und Fußgängerunterführung in Mals ermöglicht man die Meidung der Überquerung der SS40. Mit der kompletten Trennung des Rad- und Fußgängerweges vom motorisierten Verkehr erreicht man die bestmögliche Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer.

#### 6. BESONDERE ELEMENTE FÜR DIE BEWERTUNG DER RISIKOFAKTOREN

Angabe, ob die Maßnahme und das vorgeschlagene Projekt für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit, Gegenstand von Analysen Typ „safety review“, „safety audit“ war oder unter Beihilfe von Simulatoren getestet wurde oder durch Anpassung von „best Practice“-Studien entwickelt wurde.

Die Maßnahme wurde keinen spezifischen Analysen unterworfen.

### C. VORSCHLAG UND MOTIVATION

#### 7. KURZE BESCHREIBUNG DES EINGRIFFES UND DER MOTIVE, WELCHE ZU DESSEN WAHL GEFÜHRT HABEN

Kurze Beschreibung der vorgeschlagenen Maßnahme besonders im Hinblick auf dessen Wirkung bezüglich der Verkehrssicherheit (siehe Abschnitt A), bezüglich der wichtigsten Risikofaktoren (siehe Punkt B), bezüglich der Maßnahmen zur Verkehrssicherheit, welche in vorhergehender Periode angewandt wurden bzw. angewandt werden sollen (siehe folgender Abschnitt D).

Mit dem Bau der Rad- und Fußgängerunterführung in Mals ermöglicht man die Meidung der Überquerung der SS40. Mit der kompletten Trennung des Rad- und Fußgängerweges vom motorisierten Verkehr erreicht man die bestmögliche Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer.

### D. TECHNISCHER KONTEXT UND EINGRIFFE IM VORHERGEHENDEN DREIJAHRESZEITRAUM

#### 8. INSTRUMENTE ZUR PLANUNG/PROGRAMMIERUNG

Angabe, ob die Verwaltung Pläne oder Programme bezüglich dem Mobilitätssystems auf der Straße und/oder bezüglich der Verkehrssicherheit vorgesehen hat. In diesem Fall ist eine kurze Beschreibung zu geben.

Die Abteilung Tiefbau und die Abteilung Straßendienst haben als primäres Ziel die Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf den ca. 2.700 km an Staats- und Landesstraßen, welche von der Autonomen Provinz Bozen verwaltet werden. Im letzten Dreijahreszeitraum sind Maßnahmen von etwa 80 Mio. € pro Jahr von der Abteilung Tiefbau und Maßnahmen von etwa 25 Mio. € pro Jahr von der Abteilung Straßendienst umgesetzt worden.

Wichtige Instandhaltungsmaßnahmen, Neubauten und Sicherheitsvorkehrungen:



- Erneuerung des bituminösen Straßenbelages; im Jahr 2014 waren es 83km, im Jahr 2015 132km und im Jahr 2016 120km;
- Eingriffe an den Straßenleitplanken gemäß der Prioritätenliste
- Anbringung Unterfahrschutz an den Leitplanken zum Schutz von Motorradfahrern in kurvigen Abschnitten mit erhöhtem Risiko. Von 2011 bis 2015 sind 11.800m von solchen Systemen installiert worden;
- Maßnahmen an bestehenden Brücken gemäß Prioritätenliste;
- Maßnahmen Beschilderung und Straßenmarkierung mit besonderem Augenmerk auf Fußgänger und Radfahrer;
- Sicherungsmaßnahmen von Felshängen;
- Begradigungen und Verbreiterungen von Straßen;
- Neubau von Straßen, Brücken und Tunnels

### 9. MAßNAHMEN IM BEREICH DER VERKEHRSSICHERHEIT

Angabe, ob im letzten Dreijahreszeitraum Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit umgesetzt wurden und kurze Beschreibung der Initiativen und der Ergebnisse bezüglich der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Provinz fördert seit geraumer Zeit Kampagnen zur Sensibilisierung der Motorradfahrer und zur Verkehrserziehung für eine korrekte und sichere Benützung des Fahrrades. Zu diesem Zweck werden Informationstage veranstaltet, auch in Zusammenarbeit mit dem Fahrsicherheitszentrum, welche Kinder vom Kindergarten bis hin in die Mittelschule in der gesamten Provinz miteinbeziehen.

Stimmt gemeinsam mit den Ordnungskräften die kritischen Perioden ab, in denen verstärkt Geschwindigkeitskontrollen auf den Straßen der Provinz gemacht werden, mit dem Ziel, die Unfälle zu reduzieren.



**ANLAGE 4**  
**ERWEITERUNG INTERVENTIONSPROGRAMM FÜR DIE**  
**ENTWICKLUNG UND DIE ABSICHERUNG VON ROUTEN UND**  
**WEGEN FÜR RADFAHRER UND FUßGÄNGER**  
 (Art. 6 DM 553 vom 24/12/2018)

**Kostendeckungsübersicht**

| Nr. | Name des Programmes                                                                         | Kosten zu Lasten<br>des Ministeriums<br>(Euro) | Kosten zu Lasten<br>der<br>antragstellenden<br>Anstalt<br>(Euro) | Totalkosten<br>(Euro) |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| 1   | Bauvorhaben Nr. <u>23.02.S.40.4</u><br>SS 40 – Rad- und<br>Fußgängerunterführung in<br>Mals | 90.424,15                                      | 584.575,85                                                       | 675.000,00            |
|     |                                                                                             |                                                |                                                                  |                       |
|     |                                                                                             |                                                |                                                                  |                       |
|     |                                                                                             |                                                |                                                                  |                       |
|     |                                                                                             |                                                |                                                                  |                       |
|     |                                                                                             |                                                |                                                                  |                       |
|     |                                                                                             |                                                |                                                                  |                       |



## ALLEGATO 2

### AMPLIAMENTO ROGRAMMA DI INTERVENTI PER LO SVILUPPO E LA MESSA IN SICUREZZA DI ITINERARI E PERCORSI CICLABILI E PEDONALI

(Art. 6 DM 553 del 24/12/2018)

#### Scheda proposta di intervento

1. Ufficio della Provincia autonoma richiedente :  
Ripartizione Infrastrutture 10 - Ufficio tecnico strade ovest 10.1  
Indirizzo P.E.C.: tiefbau.infrastrutture@pec.prov.bz.it
2. Denominazione dell'intervento :  
SS 40 – Sottopassaggio pedo-ciclabile a Malles Venosta  
codice opera 23.02.S.40.6
3. Ubicazione dell'intervento:  
Comune di Malles Venosta
4. Descrizione sintetica dell'intervento progettato (indicare livello di progettazione)/ da progettare

L'obiettivo del progetto è di mettere in sicurezza la zona dell'incrocio al km 9+100 della SS40 rispettivamente km 0+000 della SP 104 nel Comune di Malles, costruendo un sottopassaggio pedo-ciclabile all'incrocio per Laudes che collega la parte del paese di Malles situata sopra la strada statale con il marciapiede già esistente che porta verso il paese di Laudes.

Il nuovo percorso ciclopedonale parte dal parcheggio del „vecchio campo sportivo“ e conduce orograficamente a destra della strada provinciale 104 in direzione nord. Dopo ca. 43 metri inizia il nuovo sottopassaggio pianificato in modo obliquo sotto l'intera area d'incrocio. Il nuovo sottopassaggio ha una lunghezza di 23 metri. Per arrivare alle nuove quote del sottopassaggio è prevista una rampa sul lato di Laudes con una pendenza del -1,70 % in direzione del sottopassaggio. Anche il sottopassaggio stesso presenta una pendenza di -1,70 %. Perciò risulta che il punto più basso dell'intero progetto di costruzione si trova alla fine del sottopassaggio sul lato di Malles. Da questo punto parte la nuova rampa sul lato di Malles, anch'essa pianificata orograficamente a destra della SS40. Questa rampa ha una lunghezza di 56 metri e viene effettuata con una pendenza del +3,00 % nel modo che la quota della via Conciapelli esistente possa essere nuovamente raggiunta.

La pianificazione del sottopassaggio è basata sulle norme funzionali e geometriche per la progettazione e la costruzione di strade nella Provincia Autonoma di Bolzano. La larghezza del nuovo sottopassaggio è di 3,50 metri, il raggio minimo della curva è stato impostato a 15,00 metri, il raggio minimo di curve concave a 150,00 metri e il raggio minimo di curve convesse a 250,00 metri. La pendenza trasversale della superficie dell'asfalto finito è di 2,50 %. L'allineamento della nuova pista ciclabile è stato scelto in modo tale da garantire una visibilità di almeno 15,00 m lungo l'intero percorso.

Dopo la verifica e l'approvazione del progetto esecutivo i lavori per la costruzione del sottopassaggio pedo-ciclabile possono iniziare presumibilmente nei primi mesi del 2020 e dureranno circa 6 Mesi.

5. Stato iter autorizzativo

Definizione delle caratteristiche tecniche con deliberazione della giunta provinciale Nr. 801 del 07.08.2018.

Il progetto esecutivo è in fase verifica e approvazione.

6. Tempistica di realizzazione intervento

È previsto di approvare il progetto esecutivo a giugno 2019 e di iniziare i lavori nei primi mesi del 2020.

- data prevista di inizio lavori: presumibilmente inizio 2020
- data prevista di fine lavori : presumibilmente autunno 2020 – durata lavori 150 giorni.

7. Previsione e/o coerenza con gli strumenti di programmazione regionale/locale

Opera prevista nel programma della Ripartizione Infrastrutture della Provincia Autonoma di Bolzano, approvato con Delibera della Giunta Provinciale n. 472 del 11.06.2019, finanziata negli anni 2019, 2020 e 2021.

8. Eventuali vincoli e criticità

Non rilevati

9. Fonte di finanziamento dell'intervento

Quadro economico complessivo di spesa, con indicazione delle voci che concorrono alla sua determinazione, specificando:

- Costo complessivo dell'intervento: € 675.000,00;
- Costo a carico del Ministero: € 90.424,15;
- Costo a carico dell'Ente attuatore: € 584.575,85;

Indicazione delle voci che concorrono al quadro complessivo di spesa :

|                                           |                    |
|-------------------------------------------|--------------------|
| totale lavori                             | 464.059,33 €       |
| IVA 22% sui lavori :                      | 102.093,05 €       |
| IVA 22% sulle spese tecniche:             | 12.584,00 €        |
| Spese tecniche:                           | 57.200,00 €        |
| Imprevisti :                              | 15.860,65 €        |
| Acquisizione aree                         | 23.202,97 €        |
| <b>Totale delle somme a disposizione:</b> | <b>210.940,67€</b> |
| <b>Totale opera:</b>                      | <b>675.000,00€</b> |



## ALLEGATO 3 AMPLIAMENTO PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LO SVILUPPO E LA MESSA IN SICUREZZA DI ITINERARI E PERCORSI CICLABILI E PEDONALI

(Art. 6 DM 553 del 24/12/2018)

### Scheda analisi generale e specifica dell'incidentalità

#### DENOMINAZIONE INTERVENTO:

SS 40 – Sottopassaggio pedo-ciclabile a Malles Venosta  
codice opera 23.02.S.40.6

#### A. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

##### 1. ASPETTI GENERALI

Brevi cenni sulle caratteristiche generali del territorio ove si inserisce la proposta di intervento per quanto riguarda:

- a) la popolazione residente e la sua evoluzione negli ultimi tre anni;
- b) la struttura socio-economica, evidenziando in particolare l'eventuale presenza di oscillazioni stagionali di popolazione e traffico dovute al turismo;
- c) l'organizzazione territoriale;
- d) la mobilità (indicando, se noti, i flussi di traffico);
- e) il sistema delle infrastrutture viarie (indicando l'estesa stradale).

La proposta di intervento si colloca nel comune di Malles. La popolazione residente nel comune è di 5.265 abitanti al 31.12.2017. L'andamento demografico dal 2011, anno del censimento, evidenzia un crescente incremento da 4.835 abitanti agli attuali 5.265.

La struttura socio – economica è caratterizzata da un'attività molto diversificata che varia dalla piccola e media industria, all'artigianato, alle cooperative frutticole, al commercio fino alle strutture ricettive per il turismo, il quale ha evidenziato negli ultimi 30 anni un incremento del 70% dei pernottamenti.

Il traffico giornaliero medio (TGM) nel 2018 ammontava a 10.111,00 veicoli.

È da segnalare che negli ultimi anni in Alto Adige l'uso della bici nel tempo libero ed il cicloturismo hanno vissuto un notevole incremento, dovuto anche alla creazione di percorsi dedicati tra comuni e province confinanti.

##### 2. INCIDENTALITA': DATI QUANTITATIVI

Saranno da utilizzare i dati di livello regionale, provinciale o comunale a seconda della scala della proposta. Nel caso di intervento puntuale, riportare anche, qualora disponibili, i dati quantitativi specifici dell'area oggetto dell'intervento, ed in particolare quelli relativi all'incidentalità di pedoni e ciclisti.

##### 2.1 Stato dell'incidentalità all'anno più recente disponibile

Dati quantitativi sul numero di incidenti, morti e feriti e sul tasso di mortalità (morti/popolazione x 100.000) e di riferimento (feriti/popolazione x 100.000).

2016:     1.744 incidenti  
           38 morti





2.286 feriti

## 2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio e quinquennio

Evoluzione del numero di incidenti, morti e feriti nel periodo .....e dei tassi di mortalità e di riferimento.

2014: 1.587 incidenti  
32 morti  
2.073 feriti

2009 1.235 incidenti  
35 morti  
1.630 feriti

## 2.3 Disaggregazioni territoriali significative (eventuale)

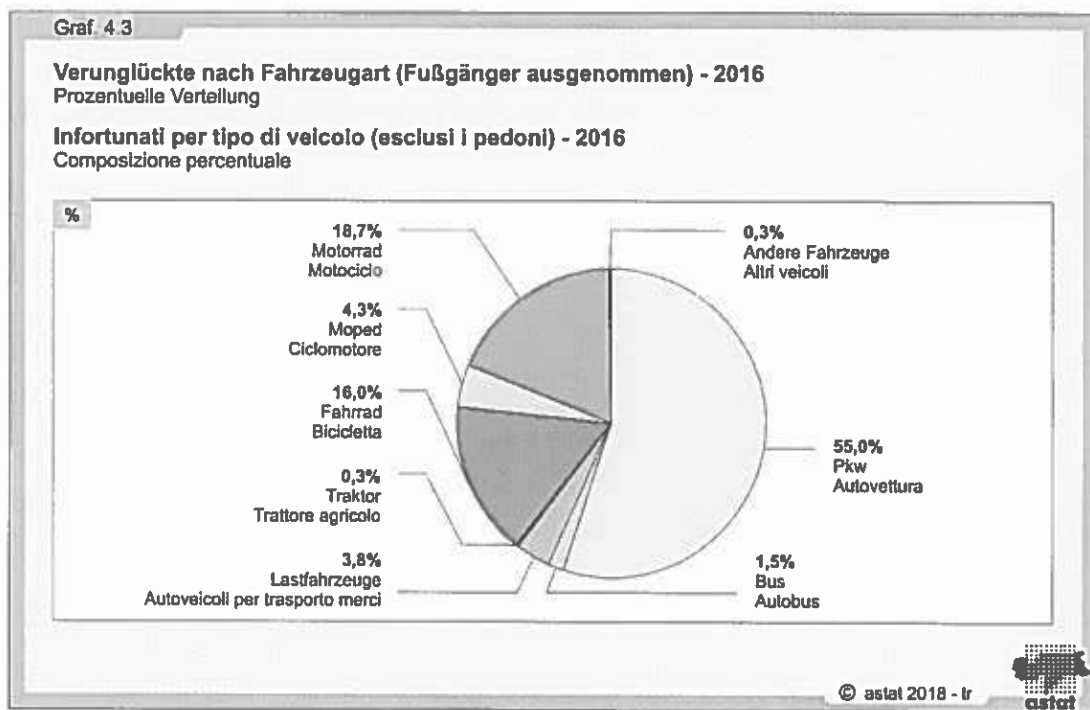
Eventuale disaggregazione territoriale dei dati sull'incidentalità, con particolare riferimento agli ambiti specifici di applicazione degli interventi.

Pedoni investiti per luogo, conseguenza dell'incidente e classe di età – 2016

| ALTERSKLASSEN<br>(Jahre) | Ortsbereich<br>In zone urbane |                     | Außerhalb des<br>Ortsbereichs In zone extraurbane |                     | Insgesamt<br>Totale |                     | Häufigkeitsrate<br>(a)<br><br>Tasso<br>d'incidenza (a) | CLASSI<br>DI ETÀ<br>(anni) |
|--------------------------|-------------------------------|---------------------|---------------------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------|
|                          | Tote<br>Morti                 | Verletzte<br>Feriti | Tote<br>Morti                                     | Verletzte<br>Feriti | Tote<br>Morti       | Verletzte<br>Feriti |                                                        |                            |
| 0-17                     |                               | 34                  | -                                                 | 4                   | -                   | 38                  | 3,8                                                    | 0-17                       |
| 18-29                    |                               | 30                  | 1                                                 | 3                   | 1                   | 33                  | 4,8                                                    | 18-29                      |
| 30-44                    | -                             | 16                  | 1                                                 | 4                   | 1                   | 20                  | 2,0                                                    | 30-44                      |
| 45-54                    | -                             | 26                  | -                                                 | 5                   | -                   | 31                  | 3,7                                                    | 45-54                      |
| 55-64                    | -                             | 17                  | 2                                                 | 1                   | 2                   | 18                  | 3,3                                                    | 55-64                      |
| 65 und mehr              | 2                             | 79                  | 2                                                 | 12                  | 4                   | 91                  | 9,5                                                    | 65 e<br>oltre              |
| Insgesamt                | 2                             | 202                 | 6                                                 | 29                  | 8                   | 231                 | 4,6                                                    | Totale                     |

Il tasso d'incidenza è stato calcolato dividendo il numero di infortunati (morti e feriti) sulla numerosità della rispettiva classe di età, moltiplicato per 10.000.

Prendendo in considerazione gli infortunati ad esclusione dei pedoni già analizzati, il 55,0% viaggiava su un'autovettura, il 23,0% era alla guida di un motociclo o di un ciclomotore, mentre il 16,0% stava pedalando in bicicletta.



## 2.4 Aspetti particolari (eventuale)

Descrizione di eventuali aspetti particolari e specifici, di interesse ai fini della proposta di intervento.

Con la costruzione del sottopassaggio pedo-ciclabile a Malles si consente di evitare l'attraversamento della strada statale SS40. Separando completamente il percorso pedo-ciclabile dalla viabilità motorizzata si raggiunge il massimo grado di sicurezza per pedoni e ciclisti.

## 3. INCIDENTALITA': ELEMENTI QUALITATIVI

Elementi qualitativi utili per analizzare lo stato e l'evoluzione dell'incidentalità, con particolare riferimento all'individuazione delle zone e delle componenti di traffico a rischio per ciclisti e pedoni.

L'uso promiscuo della strada statale SS40 e per pedoni e ciclisti rappresenta il maggior fattore di rischio.

## B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI SOLUZIONI

### 4. INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO

Analisi degli elementi quantitativi e qualitativi al fine di costruire un quadro della sicurezza stradale e della sua evoluzione nell'ambito dell'intervento individuando i più rilevanti fattori di rischio per pedoni e ciclisti.

L'uso promiscuo della strada statale SS40 e per pedoni e ciclisti rappresenta il maggior fattore di rischio.



## 5. POSSIBILI LINEE DI CONTRASTO DEI FATTORI DI RISCHIO

In relazione ai risultati di cui al punto precedente individuare le misure che potrebbero contrastare efficacemente i fattori di rischio (e in prospettiva eliminarli del tutto), avendo cura di evidenziare in che modo la proposta di intervento concorre alla realizzazione di tali misure.

Con la costruzione del sottopassaggio pedo-ciclabile a Malles si consente di evitare l'attraversamento della strada statale SS40. Separando completamente il percorso pedo-ciclabile dalla viabilità motorizzata si raggiunge il massimo grado di sicurezza per pedoni e ciclisti.

## 6. PARTICOLARI ELEMENTI ADOTTATI PER LA VALUTAZIONE DEI FATTORI DI RISCHIO

Indicare se l'intervento individuato ed il progetto proposto per la messa in sicurezza di tratti stradali è stato oggetto di analisi del tipo "safety review", "safety audit" o testato con l'ausilio di simulatori o se mutuato da studi di best practices (indicare le fonti).

Intervento non sottoposto ad analisi specifiche

## C. PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI

### 7. BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DEI MOTIVI CHE HANNO CONDOTTO ALLA SUA SCELTA

Breve descrizione della proposta di intervento con particolare riferimento alla sua collocazione rispetto allo stato della sicurezza stradale (vedi sezione A), ai principali fattori di rischio (vedi sezione B), agli interventi in materia di sicurezza stradale adottati nel precedente periodo o che si prevede di adottare (vedi la successiva sezione D).

Con la costruzione del sottopassaggio pedo-ciclabile a Malles si consente di evitare l'attraversamento della strada statale SS40. Separando completamente il percorso pedo-ciclabile dalla viabilità motorizzata si raggiunge il massimo grado di sicurezza per pedoni e ciclisti.

## D. CONTESTO TECNICO E INTERVENTI NEL PRECEDENTE TRIENNIO

### 8. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE

Indicare se l'Amministrazione ha predisposto Piani o Programmi riguardanti il sistema della mobilità su strada e/o la sicurezza stradale. In caso affermativo fornire una breve descrizione.

La Ripartizione Infrastrutture e la Ripartizione Servizio strade hanno come obiettivo principale la sicurezza stradale dei circa 2.700 km di strade statali e provinciali in gestione alla Provincia Autonoma di Bolzano. Nell'ultimo triennio sono state realizzate nuove opere per circa € 80 Mio all'anno da parte della Ripartizione Infrastrutture e interventi pari a circa € 25 Mio all'anno da parte della Ripartizione Servizio strade

Principali interventi di manutenzione, nuove realizzazioni e messa in sicurezza riguardano:

- sostituzione del manto stradale bituminoso; nel 2014 ha interessato 83 km di strade, nel 2015 132 km e nel 2016 120km;
- interventi sulle barriere stradali in base alla lista priorità



- posa di elemento protettivo inferiore sulle barriere stradali a protezione di ciclisti e motociclisti in tratti curvilinei con elevato rischio. Dal 2011 al 2015 sono stati posati 11.800 m di tali barriere;
- interventi sui ponti esistenti in base alla lista priorità;
- interventi di segnaletica con particolare riferimento a pedoni e ciclisti;
- interventi di messa in sicurezza dei versanti;
- rettifiche ed ampliamenti stradali;
- costruzioni di nuove strade, gallerie e ponti;

## 9. INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE

Indicare se nell'ultimo triennio sono stati realizzati interventi nel campo della sicurezza stradale e in caso affermativo descrivere brevemente le iniziative e i risultati in termini di evoluzione della sicurezza stradale.

Inoltre, da parecchi anni, la Provincia promuove campagne di sensibilizzazione nell'uso prudente di motocicli e di educazione e formazione per un corretto e sicuro uso della bicicletta. A tal scopo organizza giornate formative, anche in collaborazione con il Centro di guida sicura, che coinvolgono le scuole dell'infanzia fino alle scuole medie in tutta la Provincia.

Collabora e concorda insieme alle forze dell'ordine i periodi critici durante i quali vengono effettuati maggiori controlli di velocità sulle strade della Provincia al fine di ridurre gli incidenti.



**ALLEGATO 4**  
**PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LO SVILUPPO E LA MESSA**  
**IN SICUREZZA DI ITINERARI E PERCORSI CICLABILI E**  
**PEDONALI**

(Art. 6 DM 553 del 24/12/2018)

**Prospetto di copertura della spesa complessiva**

| N° | Denominazione dell'intervento                                                       | Costo a carico del Ministero (euro) | Costo a carico dell'Ente attuatore (euro) | Costo Totale (euro) |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------|
| 1  | codice opera 23.02.S.40.6<br>SS 40 – Sottopassaggio pedo-ciclabile a Malles Venosta | 90.424,15                           | 584.575,85                                | 675.000,00          |
|    |                                                                                     |                                     |                                           |                     |
|    |                                                                                     |                                     |                                           |                     |
|    |                                                                                     |                                     |                                           |                     |
|    |                                                                                     |                                     |                                           |                     |
|    |                                                                                     |                                     |                                           |                     |
|    |                                                                                     |                                     |                                           |                     |





Der Landeshauptmann  
Il Presidente

KOMPATSCHER ARNO

11/07/2019

Der Generalsekretär  
Il Segretario Generale

MAGNAGO EROS

11/07/2019

Es wird bestätigt, dass diese analoge Ausfertigung, bestehend - ohne diese Seite - aus 20 Seiten, mit dem digitalen Original identisch ist, das die Landesverwaltung nach den geltenden Bestimmungen erstellt, aufbewahrt, und mit digitalen Unterschriften versehen hat, deren Zertifikate auf folgende Personen lauten:

*nome e cognome: Arno Kompatscher*

Si attesta che la presente copia analogica è conforme in tutte le sue parti al documento informatico originale da cui è tratta, costituito da 20 pagine, esclusa la presente. Il documento originale, predisposto e conservato a norma di legge presso l'Amministrazione provinciale, è stato sottoscritto con firme digitali, i cui certificati sono intestati a:

*nome e cognome: Eros Magnago*

Die Landesverwaltung hat bei der Entgegennahme des digitalen Dokuments die Gültigkeit der Zertifikate überprüft und sie im Sinne der geltenden Bestimmungen aufbewahrt.

Ausstellungsdatum

09/07/2019

Diese Ausfertigung entspricht dem Original

L'Amministrazione provinciale ha verificato in sede di acquisizione del documento digitale la validità dei certificati qualificati di sottoscrizione e li ha conservati a norma di legge.

Data di emanazione

Per copia conforme all'originale

Datum/Unterschrift

Data/firma