

Vaksdal kommune

post@vaksdal.kommune.no

DYKKAR REF: | VÅR REF: 10217504
DOKUMENTKODE: 10217504-PLAN-PBL-001
TILGJENGELIGHET: Ope

Stord, 25.05.2020

BANE NOR - Dispensasjonssøknad – riving bygg regulert til bevaring kulturmiljø (H570)

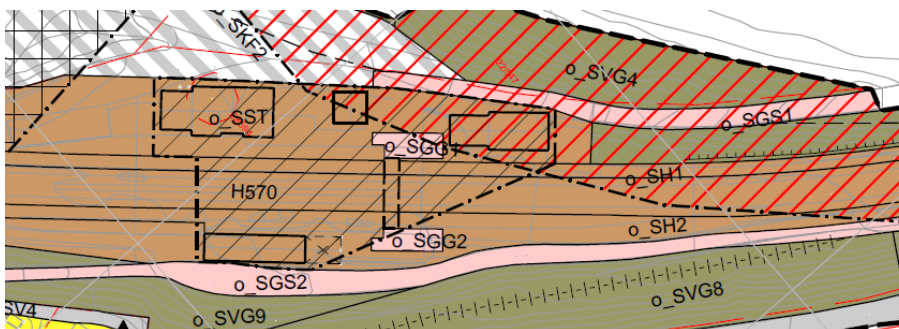
Gnr./bnr. 22/594

Multiconsult vil på vegne av Bane Nor søkje om dispensasjon for riving av «godshuset» (driftsbygning) på Dale stasjon som er regulert til bevaring kulturmiljø (H570).



Foto 1. Godshuset som vert søkt riven. Tilbygget (raudt tak) er regulert for riving i gjeldande reguleringsplan. Kartutklipp til høgre viser oversikt over stasjonsområdet. Raud ring = godshuset (foto Multiconsult).

Reguleringsplan for Dale stasjon (planID 2018001) vart vedteken 04.11.2019 i sak 75/2019. I planen er omsøkt bygg regulert til «bebyggelse som inngår i planen» med omsynssone «bevaring kulturmiljø» (H570).



Figur 1. Utklipp frå gjeldande reguleringsplan. Stasjonsbygga på Dale stasjon er regulert til bevaring kulturmiljø (H570). Bygget ein no ynskjer rive er det bygget ein har gitt opning for å rive deler av (merknad med X) rett over teksten «o_SGS2».

Dale stasjon

Dale er ein stasjon på Bergensbanen, som sto ferdig i 1883. Stasjonsbygninga er frå 1882 og teikna av Balthazar Lange i sveitserstil. Stasjonsbygninga sto opphæveleg på Voss og vart flytta hit i 1908. Den opphæveleg stasjonsbygninga på Dale vart då flytta til Reimegrend stasjon. Stasjonsbygninga er noko endra og det vart bygd nytt tilbygg for venterom i 2012. Stasjonsbygninga er under vurdering som regionalt verneverdig kulturminne, Askeladden id 231434. I «*Liste over fredete, vernede og verneverdige baner, miljøer og objekt i jernbanen*» (sist revidert i 2015) er det førebels eit forslag om vern av stasjonsbygning og jernbanemiljø og plan for ein forvaltningsplan for stasjonar mellom Voss og Trengereid. Konklusjon om vern eller bevaring er ikkje gjort.



Foto 2: Dale stasjon med stasjon og garasjebygg (til høgre) vil framleis verta ståande slik som i dag (Foto: Multiconsult).

Godshuset er frå 1909 og har eit lite tilbygg frå 1953, som er regulert for riving i gjeldande reguleringsplan. I gjeldande reguleringsplan er det angitt at det vil vera plass for nye spornett inkl. hensettingsspor* i området utan at ein må riva nokon bygg. Etablering av ny overgangsbru med ny plattform fører til at eksisterande hensettingsspor og tilbygget på godshuset vert riven.

Ny overgangsbru er i reguleringsplan vurdert til å vera noko massiv i uttrykket, og vil gi eit negativt uttrykk på stasjonsmiljøet som eit kulturmiljø.

[*definisjon på hensettingsspor: togspor og andre spor på stasjoner og sidespor på linje som kan nyttast til hensetting av rullande materiale (www.trv.jbv.no)]

Plan- og bygningslova seier at det berre kan gjevast dispensasjon dersom omsyna bak vedtektene det vert dispensert frå, eller omsyna i lova sitt føremål, ikkje vert vesentleg sett til side. I tillegg må føremonene vere klart større enn ulempene (jf. PBL § 19-2).

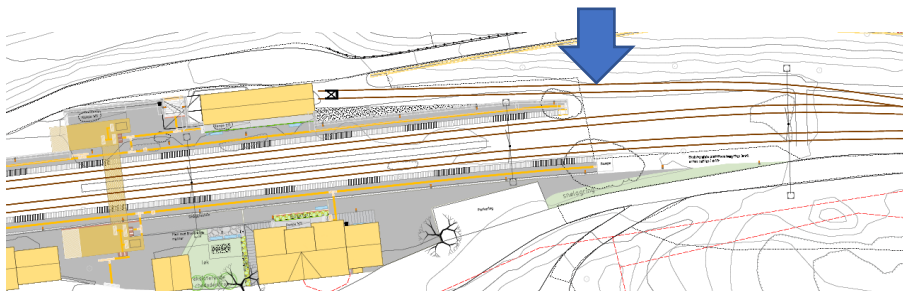
Orsak til riving

Den større oppgraderinga som Dale stasjon no skal gjennomføra skjer som ein konsekvens at nye og større «Flirt» tog skal nyttast på strekninga. Ein del av oppgraderinga går ut på å etablere nytt hensettingsspor frå vest, som etter gjeldande reguleringsplan skulle stoppa like ved veggen på godshuset. I området der hensettingssporet kjem er det ei svak helling, noko som fører til at skinnegåande maskinar som nyttar sporet må sikrast mot å komme ut i hovudsporet. I første fase

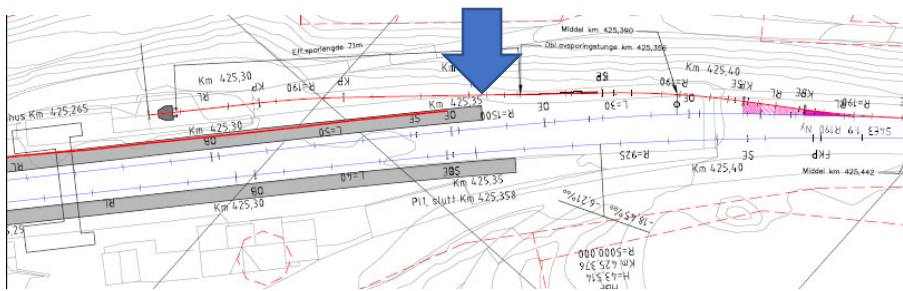
(forstudie med reguleringsplan) blei det vurdert at sikringa skulle vera i form av ei sporsperre, medan i fase 2 (detaljprosjektering) er det avdekket at eit slikt sikringstiltak ikkje kan nyttast. Den nye løysinga vil verta ei avsporingstunge. Løysinga vil verta meir arealkrevjande og vil dermed gi mindre effektiv sporlengde igjen for eit hensettingsspor, dersom ein må stoppe ved godshuset. Dette inneberer igjen at Bane NOR får for kort lengde på dette sporet til sine driftsoppgåver. Oppgåver der hensettingssporet blir viktig er i samband med vidare utbygging på Vossebanen, samt generelle vedlikehaldsoppgåve. Alle typar arbeidsmaskinar som boretog, pakkmaskinar, sporbyggingsmaskinar o.l. vil verta plassert på hensettingssporet når dei ikkje er i bruk. Det vil difor vera naudsynt å ha betre lengde på dette sporet, enn det ein får utan å rive godshuset. Bane NOR ser det difor som naudsynt å rive heile godshuset på Dale stasjon for å gi plass til eit tilstrekkeleg langt hensettingsspor.



Flyfoto viser dagens situasjon, der hensettingssporet kjem inn frå aust og går langsmed godshuset. Oppgradering av stasjonsområdet med ny gangbru og utvida plattform på denne sida, vil gjera at sporet må fjernast. Blå pil markerer hensettingssporet.



Fase 1. Hensettingssportet vil kople seg til spornettet frå vest og vil stoppe like ved godshuset. Skissert sikkerheitsløyising er sporsperre.



Fase 2. Hensettingssporet vil framleis kople seg til spornettet frå vest, men på grunn av sikkerheitsløyising med avsporingstunge vil det vera behov for ei forlenging av sporet som vil gå ut over godshuset.



Foto 3: Dale stasjon. Til høgre i biletet ligg godshuset ein ynskjer riva (Foto: Multiconsult)

Samla vurdering

Bane NOR har ambisjon om å støtte opp under nasjonale miljømål og unngå tap eller skadar på kulturminne, men ein kan ikkje la eit bevaringsbygg gå føre sikkerheit og rasjonell drift av banenettet. På slike gamle banenett vil det vera avgrensa med plass, spesielt når moderne tog blir både lengre og større. Det er veldig viktig at det gamle verdige stasjonsbygget blir verande intakt og at det er god plass på stasjonsplattforma til sikker og god drift. Ny overgangsbru og utvida plattform ved godshuset, fører til at dagens hensettingsspor vert fjerna og nytt spor kjem inn frå vest og mot dette bygget. Når tekniske og sikkerheitsmessige løysingar krev meir arealplass, vil det ikkje vera realiserbart i eit så avgrensa stasjonsområde, utan at det vil gå ut over eksisterande bygg. Ei løysing med å flytte godshuset ser ein som vanskeleg da det er avgrensa med plass både lenger austover eller flytting over på nordsida til dei andre bevaringsbygga pga. eksisterande infrastruktur.

På Dale stasjon framstår godshuset med ein enklare form og uttrykk, som eit meir beskjedent og mindre framtrede bygg enn dei andre bygga. Stasjonsbygga er alle regulert til bevaring kulturmiljø via reguleringsplan, men ikkje freda etter kulturminnelova.

Det er praktisk drift og sikkerheit med avsporingstunge som gjer at det nye hensettingssporet vert lengre og krev lenger sporbane og som fører til at ein må søkje om å få rive heile godshuset. Tryggleik er svært viktig og ikkje noko ein kan gå på kompromiss med. Arealet ein har til rådighet i området er avgrensa og for lite til at ein her kan ta omsyn til alle bygga og samtidig få eit operasjonelt spornettssystem. Det er spesielt viktig at stasjonsbygget vert ivareteken på ein god måte, og at løysinga med utviding av spornett på vestsida får denne konsekvensen for bygget som står der i dag.

Dispensasjonssøknaden vil verta varsla til naboar og offentlege instansar for uttale, før eit ev. riving vedtak vil verta fatta.

Omsynet til lova er dermed ivareteken og omsynet bak vedteken er ivareteken ved at stasjonsbygningen, som er det viktigaste identitetsskapande og historieforteljande elementet blant bevaringsbygga, vert ståande. Sjølv om godsbygningen vert fjerna, vil det framleis stå igjen tre bygg på nordsida av sporet som vert bevart for ettertida og som utgjer eit samla kulturmiljø. Førremonna er klart større enn ulempene. Basert på dette meiner me at kommunen bør kunne gi dispensasjon til riving i dette tilfellet.

Multiconsult Norge

Nina Skjerping