

Oppdragsgiver

**Vaksdal kommune**

Rapporttype

**Konsekvensutredning trafikk**

Dato

**24.03.2023**

# OMRÅDEPLAN VAKSDAL KONSEKVENsutredning TRAFIKK

# OMRÅDEPLAN VAKSDAL KONSEKVENSTREDNING TRAFIKK

Oppdragsnavn **Områdeplan Vaksdal**  
Prosjekt nr. **1350025522**  
Mottaker **Vaksdal kommune**  
Dokument type **Fagrapport**  
Versjon **01**  
Dato **24.03.2023**  
Utført av **Marthe Fjellheim**  
Kontrollert av **Anna Rongen**  
Godkjent av **Erik Ditlefsen**  
Beskrivelse **Trafikksikkerhetsmessig konsekvensutredning av områdeplan for Vaksdal**

Rambøll  
Kobbes gate 2  
PB 9420 Torgarden  
N-7493 Trondheim

T +47 73 84 10 00  
<https://no.ramboll.com>

## INNHALDSFORTEGNELSE

<b>1.</b>	<b>Innledning</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Planområdet</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Dagens situasjon</b>	<b>5</b>
3.1	Dagens vegsystem	7
3.2	Dagens kollektivsystem	8
3.2.1	Tog	8
3.2.2	Buss	8
3.3	Dagens tilbud til gående og syklende	9
3.4	Dagens ulykkessituasjon	10
<b>4.</b>	<b>Valgt løsning statlig plan</b>	<b>12</b>
<b>5.</b>	<b>Utredningsalternativer og tiltak</b>	<b>14</b>
5.1	0-alternativet – referansealternativet	14
5.2	Tiltaksbeskrivelse for områdeplanen	14
5.2.1	Utviklingsområder i områdeplanen	15
5.2.2	Utviklingskart	16
<b>6.</b>	<b>Trafikksikkerhetsmessige konsekvenser av områdeplanen</b>	<b>17</b>

# 1. SAMMENDRAG

Denne rapporten inneholder konsekvensutredning (KU) for temaet **trafikk** i forbindelse med områdeplan for Vaksdal. Denne delutredningen inngår i en samlet KU for områdeplanen. Rapporten viser til eksisterende forhold for gående, syklende og reisende med kollektiv, og hvordan vedtatt reguleringsplan legger premisser for videre utvikling av områdeplanen for Vaksdal stasjonsby.

En av hovedmålsetningene med områdeplanen er å opparbeida trygge og attraktive gang- og sykkelforbindelser mellom viktige målpunkt, og binde sammen Vaksdal øst og vest.

Dagens vegsystem i Vaksdal består av E16 som går gjennom bygda, f.v. 5408 som går fra krysset med E16 og ned til Vaksdal stasjon nede ved sjøen, og kommunale veger. De kommunale vegene er ofte smale med mye trafikk, samtidig som de er skoleveg for ungene, og også veg til og fra barnehage og idrettsplass. Tungtransport på lokalvegene og E16 skaper barrierer for gående og syklende, og bilbasert transport preger i stor grad tettstaden i dag. Vaksdal har få sammenhengende gang- og sykkelveger fra bustadområda til viktige målepunkt som butikk, skole og arbeidsplassen mølla.

## *Konsekvenser*

Bedre trafiksikkerhet for myke trafikanter gjennom utbygging av gang- og sykkeltilbud, kryssløsninger, flytting av jernbanestasjon, bedre trafiksikkerhet for kjørende gjennom utbygging av ny E16.

## *Forslag til konsekvensvurderte tiltak:*

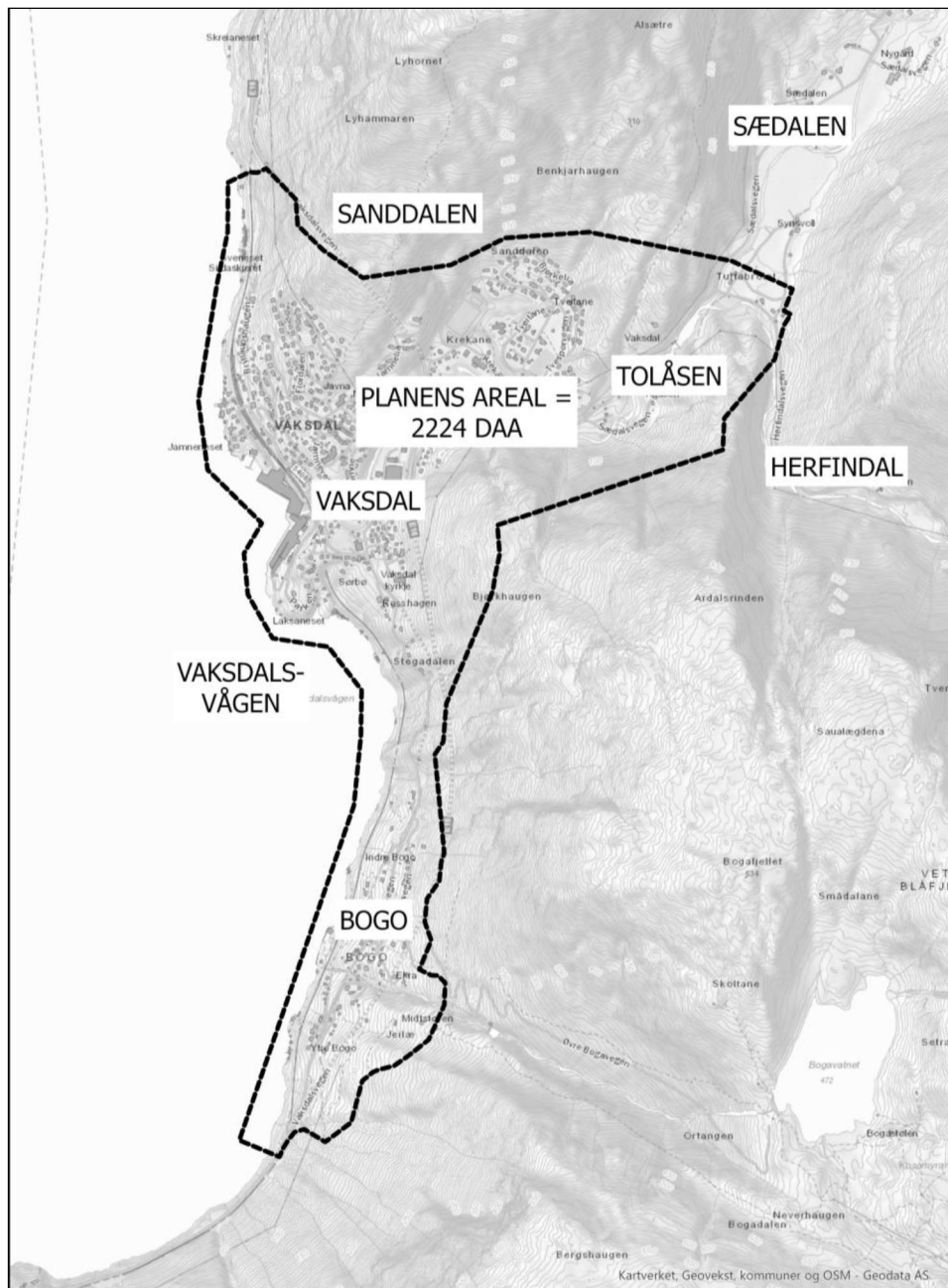
- Forbedre eksisterende kryssløsninger med oversiktlige adkomstforhold, gode siktlinjer og et tydelig skille mellom kjørende og gående innenfor planområdet.
- Sikre tilstrekkelig areal for tungtrafikken
- Beskrive hvordan tiltak for gående og syklende skal utformes.
- Bør ses på muligheter for kryssutbedringer, stenging av enkelte avkjørsler, og fartsgrenser.

## 2. INNLEDNING

Arbeid med områdeplan for Vaksdal stasjonsby er satt i gang i forbindelse med regjeringens vedtak av den statlige reguleringsplanen for E16 og Vossebanen på strekningen Arna – Stanghelle. Reguleringsplanen ble vedtatt med alternativ 2 gjennom Vaksdal sentrum. Dette er det alternativet som kommunen har ønsket seg, og som medfører at jernbanen vil gå gjennom sentrum, mens ny E16 blir lagt et stykke opp i Tolåsen, og utenfor sentrum. Den statlige planen vil påvirke utviklingen av tettstedet Vaksdal. Kommunestyret i Vaksdal har derfor, i sak 70/2016, vedtatt oppstart av områdeplan for Vaksdal stasjonsby. Den statlige planen er en viktig forutsetning for planarbeidet

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for at stasjonsbyen Vaksdal kan vokse og utvikles videre til et flerfunksjonelt sted med boliger, næring, handel, offentlig og privat tjenesteyting, blågrønne strukturer, møteplasser, friluftsliv og naturopplevelser. Vaksdal skal planlegges for en fremtidig økning i folketall og tilreisende, og utviklingen skal forankres i stedets natur og lokale historie. Denne rapporten viser til eksisterende forhold for gående, syklende og reisende med kollektiv, og hvordan vedtatt reguleringsplan legger premisser for videre utvikling av områdeplanen for Vaksdal stasjonsby.

### 3. PLANOMRÅDET



Figur 1: Omriss av planområdet.

For å gi god arealutnyttelse og sammenheng, omfatter områdeplanen tettstedene Vaksdal og Boge. Planområdet strekker seg fra Ytre Boge i sør, opp mot Tolåsen, ut i fjorden i vest og forbi Sildaneset i nordvest. Planområdet er 2224 daa stort.

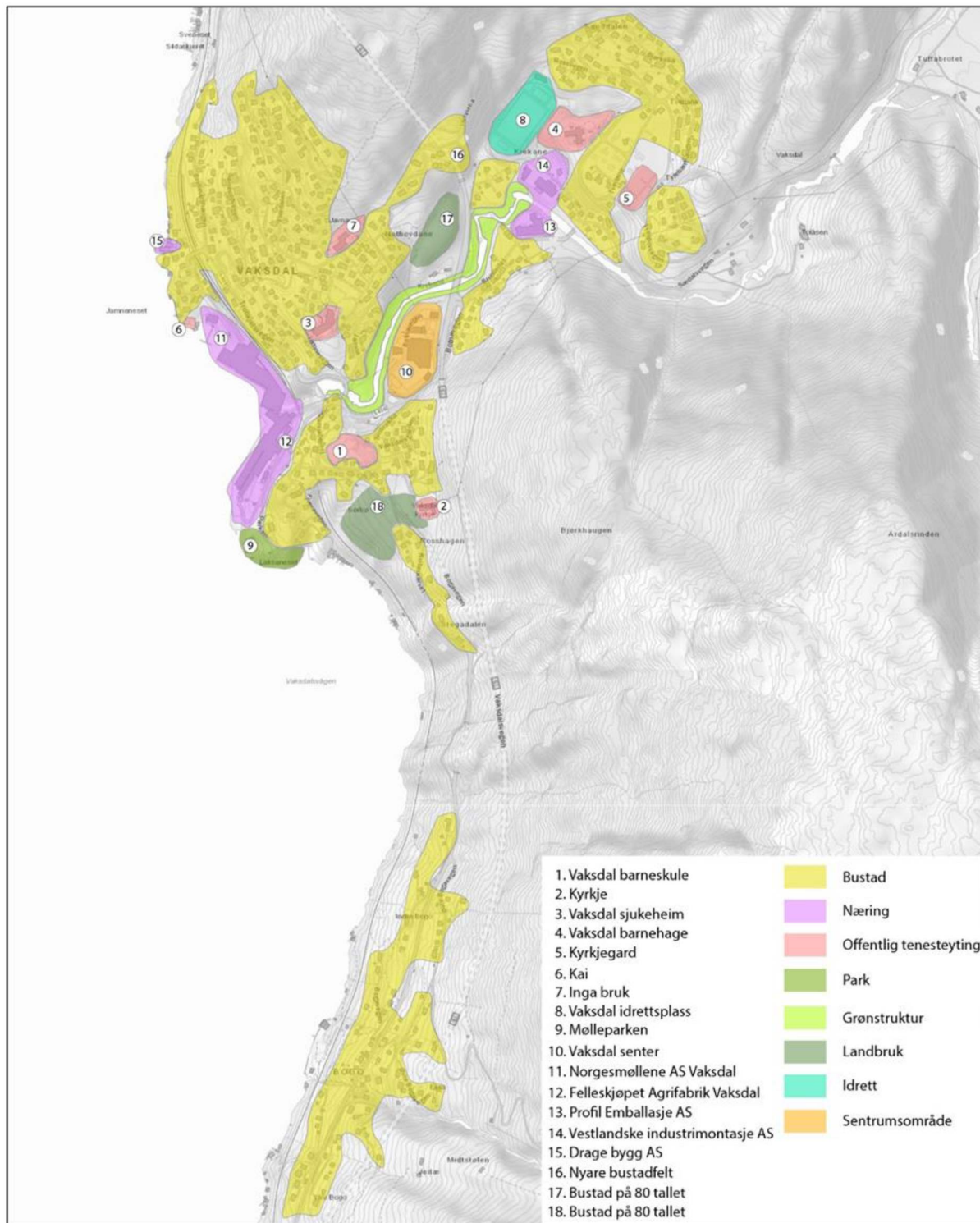
Bakgrunnen for avgrensningen er å sikre at alt areal, forbindelser og atkomst i og rundt tettstedet blir vurdert. Planområdet strekker seg ut i fjorden og omfatter deler av et natur- og grøntområde. Noe sjøareal er tatt med, for å sikre god planlegging. Planområdet er blitt innskrenket i løpet av prosessen, blant annet er et område med utfylling i

sjø tatt ut, og plangrensen omfatter ikke lengre Sædalen. Planområdet kan bli innskrenket gjennom planprosessen. Hvis det ikke blir aktuelt med utfylling i sjø, eller vurderinger viser at det ikke vil bli endringer i Sædalen eller på Boge, kan planområdet innskrenkes gjennom det videre planarbeidet.

## **4. DAGENS SITUASJON**

Tettstedet Vaksdal har i dag litt over 1000 innbyggere. Boligområdene ligger i all hovedsak på Tveitane, Jamne, Flordalen og ut over Bryllupshaugen. Boligområdene er dominert av eneboliger med større og mindre hager, og Vaksdal har i liten grad boligtyper som leilighetsbygg og rekkehus. Litt utenfor Vaksdal ligger Boge, med flere boliger og jordbruksområder langs fjorden og oppover lia. Vaksdal har tidligere vært en industribygd med mye aktivitet tilknyttet Vaksdal mølle, men nå fungerer stedet i stor grad som en forstad til Bergen.

Vaksdal er tett utbygd, men det er allikevel langt mellom målpunktene. De fleste tjenester, bedrifter og funksjoner i bygda ligger spredt, og avstandene oppleves ekstra store på grunn av terreng og høydeforskjeller.



Figur 2: Viktige målpunkt i Vaksdal.

På Krekane ligger idrettsplassen, som er et viktig samlingspunkt for de unge i bygda. Barnehagen og gravplassen ligger på Tveitane, ikke langt fra idrettsplassen. I dag går jernbanen langs fjorden ved mølleområdet. Her ligger også Mølleparken, som blir brukt til rekreasjon og som møteplass.



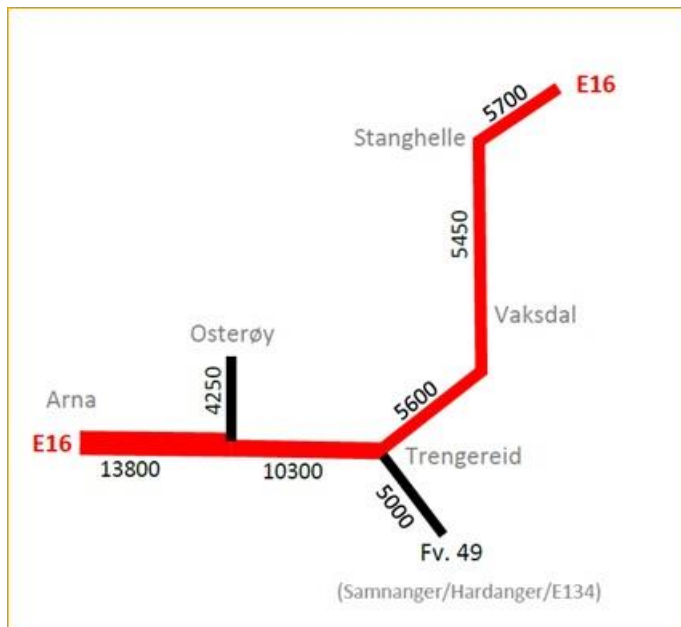
Vest for idrettsplassen og Tveitane ligger dagens E16, som deler bygda i to. Det er få kryssningspunkt, og vegen er en stor barriere mellom de indre og ytre delene av bygda. Vaksdal senter ligger også vest for E16, og er et naturlig midtpunkt og møteplass i bygda, med dagligvarebutikk, post, pizzeria, frisør, tannlege og bibliotek. Senteret huser også en gymsal/samfunnssal og kino. I henhold til Barnetråkk er senteret en viktig møteplass for barn og unge.

Vaksdal har i dag utfordringer knyttet til vegsystem og trafiksikkerhet, særlig sett i sammenheng med tungtransporten til og fra mølleområdet både på nord- og sørsiden.

#### 4.1 Dagens vegsystem

Dagens vegsystem i Vaksdal består av E16 som går gjennom bygda, fv 5408 som går fra krysset med E16 og ned til Vaksdal stasjon nede ved sjøen, og kommunale veger. De kommunale vegene er ofte smale med mye trafikk, samtidig som de er skoleveg for ungene, og også veg til og fra barnehage og idrettsplass. Tungtransport på lokalvegene og E16 skaper barrierer for gående og syklende, og bilbasert transport preger i stor grad tettstedet i dag. Vaksdal har få sammenhengende gang- og sykkelveger fra boligområdene til viktige målpunkt som butikk, skole og arbeidsplassen mølla.

Dagens trafikkmengde på E16-strekningen er vist i figur 2. Ved Arna er gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på E16 nesten 14 000 kjt/d. En del av trafikken skal til/fra Osterøy og en del kjører fv. 49 til/fra Hardanger. Øst for Trengereid ligger trafikkmengden på i størrelsesorden 5 000 – 6 000 kjt.



Figur 3: Dagens trafikkmengde (NVDB, årsdøgntrafikk 2021).

Andelen tunge kjøretøy på E16 var ca 13 % mellom Arna og Trengereid og 16 % videre mot Stanghelle

På fv 5408 er trafikkmengden ca 1500, med en andel tungtrafikk på 10%. Det er totalt 82,6 km med kommunale veger, hvorav 62,2 km har fast dekke. Vegene er inndelt i kategoriene hovedveger, samleveger og adkomstveger. Det er i tillegg 2,1 km gang/sykkelveger og 3,1 km fortau. De kommunale vegene har trafikkmengder som varierer

mellom 500 og 1, avhengig av om det vegen er en hovedveg, samleveg eller adkomstveg (Hovedplan veg Vaksdal – 2017).

## 4.2 Dagens kollektivsystem

### 4.2.1 Tog

Det går lokaltog mellom Vaksdal og Bergen med 20 avganger i hver retning på hverdager i perioden mellom klokken 05.40 og 00.00.

Videre går det regiontog Bergen – Voss – Myrdal (Vossebanen) og Bergen – Oslo S (Bergensbanen). Regiontoget som korresponderer med Bergensbanen har 7 avganger i døgnet i retning Oslo, og 6 avganger i retning Bergen på hverdager (kilde: VY.no 2022).

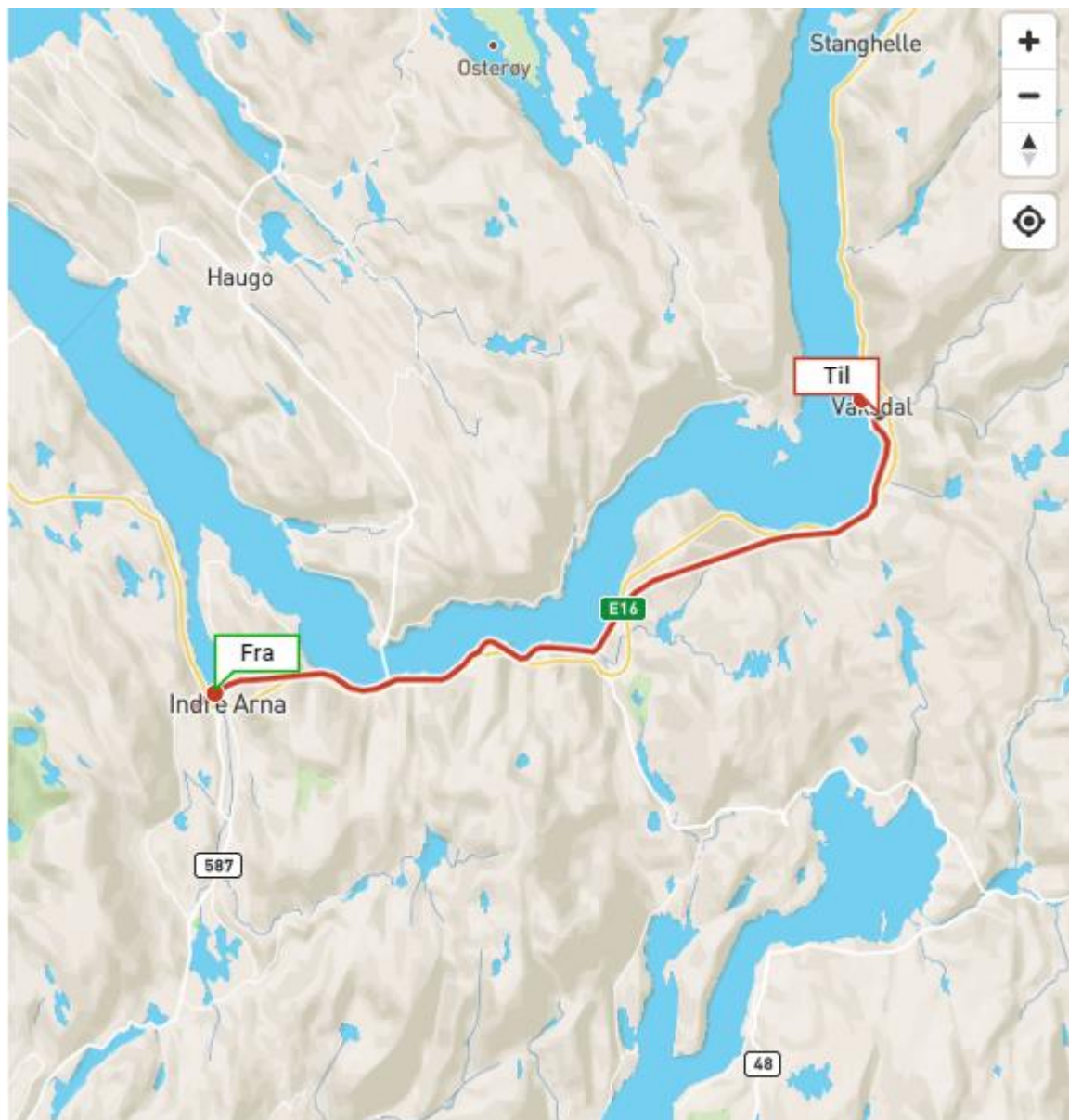


Figur 4: Tog Bergen - Vaksdal - Oslo (vy.no).

### 4.2.2 Buss

Mellom Arna og Vaksdal går det både lokaltusser og regionale busser. Rute 45 har 19 avganger i døgnet mellom Arna og Vaksdal, regionrutene 910, 920, 950, NW162 og NW420 har én til tre avganger i døgnet. Regionrutene 920 og 950 går videre nord-øst til Voss stasjon.

Oversikten ovenfor gjelder hverdager. Lørdag og søndag er frekvensen lavere (kilde: skyss.no 2022).



Figur 5: Bussrute Arna - Vaksdal (kilde: skyss.no 2022).

### 4.3 Dagens tilbud til gående og syklende

Vaksdal har flere korte gangveger/snarveger og smett, men få sammenhengende gang- og sykkelveger fra boligområdene til sentrale målpunkt som skole, nærbutikk og jernbanestasjon.

Vaksdal har ikke hovudsykkelrute, og det er bare langs Fv. 5408 mellom jernbanestasjonen og busstopp ved E16 at det er etablert fortau. Flere av bolig gatene har lite trafikk og lav fart. Bolig gatene spiller derfor en viktig rolle som ferdsløarer for gående og syklende. Jernbanen og E16 framstår som barrierer, men overgang ved togstasjonen og underganger under E16 sikrer kryssing. Elva kan også oppleves som en barriere, da den manglar gode kryssinger for myke trafikanter.

Fra den øvre delen av boligområdene er det markerte stier for turgåarer opp til utsiktspunkt i fjellet. Det er derimot vanskeligere å komme seg ned til og langs sjøen, særlig på Jamne, der jernbanen skaper en tydelig barriere mellom boligområdene og strandsonen.

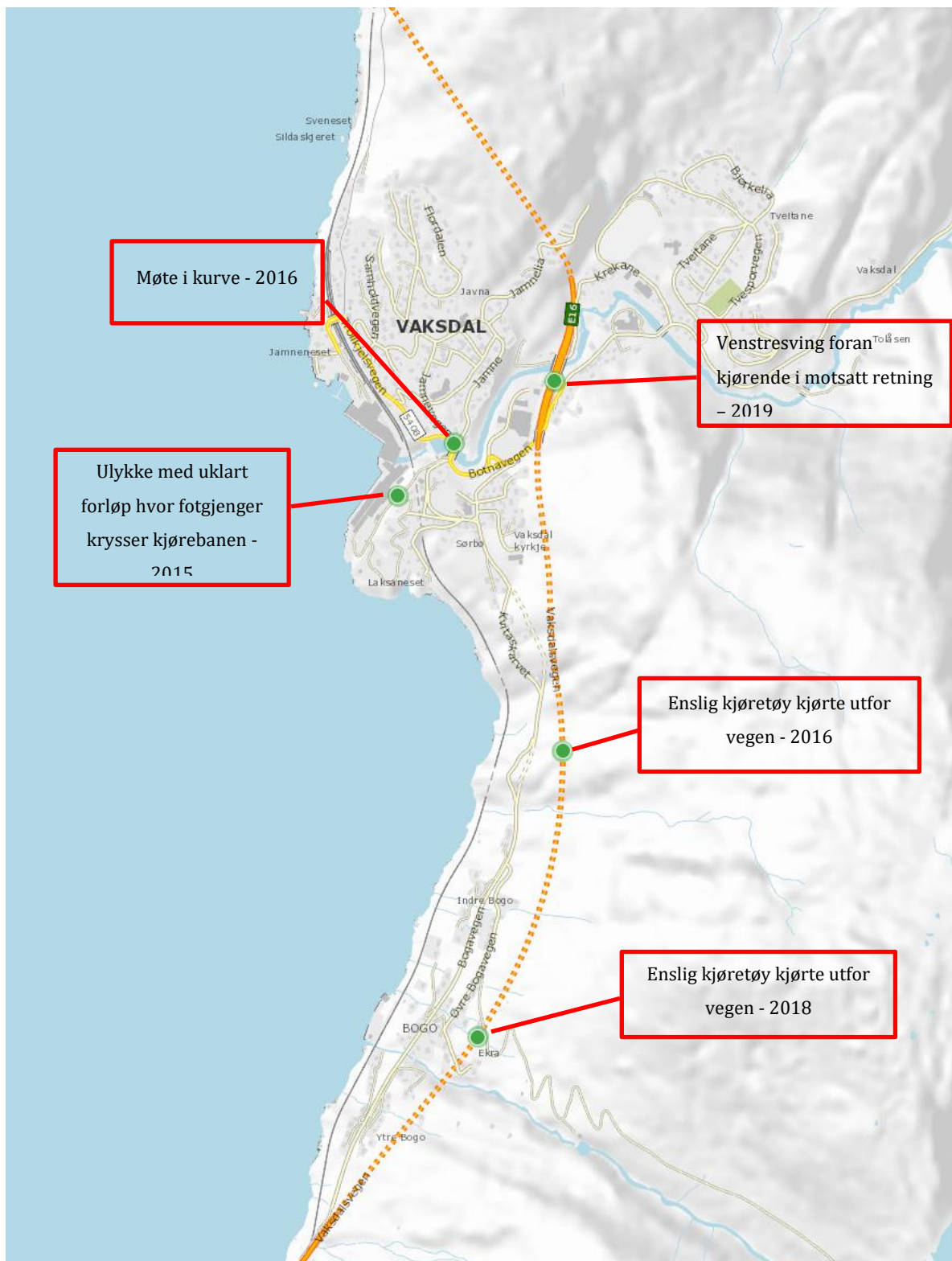
Dagens tilbud til gående og syklende gjennom Vaksdal er av varierende standard. Gjennom Vaksdal (Bogo til Skreidi) er det i dag et lokalt sykkeltilbud stort sett i blandet trafikk. Gangtilbud i Vaksdal sentrum er ikke sammenhengende, og består i stor grad av ensidig fortau langs deler av Fv 5408 Botnavegen og Trollkjelsvegen.

#### **4.4 Dagens ulykkessituasjon**

Vi har tatt ut ulykkesdata fra Statens vegvesens vegkart/Nasjonale vegdatabank (NVDB) for perioden fra årene 2012-2021. I løpet av disse årene er det registrert fem politirapporterte personskadeulykker innenfor planområdet.

Enkelte typer data tilhørende noen vegobjekter i NVDB er i sin helhet unntatt fra publisering i Vegkart, som f.eks data som antall skadde i trafikkulykker, beskrivelse av ulykke og alvorlighetsgrad. Ulykkene avmerket i kartet i figur 5 har derfor uvisst skadeomfang.

Tre av ulykkene skjedde på E16, hvorav to i tunnelen. Én ulykke skjedde på Fv 5408, og én på privat veg ved Felleskjøpet Vaksdal. I henhold til Statens vegvesen håndbok V723 Analyse av ulykkessteder, er et ulykkespunkt et punkt hvor det i løpet av en 5-årsperiode har inntruffet minst fire politirapporterte personskadeulykker innenfor en strekning på 100 meter, og en ulykkesstrekning er definert som en strekning på 1 km der det innenfor en periode på 5 år har inntruffet minst ti politirapporterte personskadeulykker. NVDB definerer ingen spesielle ulykkespunkt eller ulykkesstrekninger innenfor planområdet.



Figur 6: Trafikkulykker innenfor planområdet 2012-2021.

## 5. VALGT LØSNING STATLIG PLAN

Statlig reguleringsplan for ny trasé for E16 og dobbeltsporet jernbane (Fellesprosjektet Arna-Stanghelle) har store konsekvenser for Vaksdal, og er et grunnpremiss i områdereguleringen av området. Statlig plan kom med to ulike alternativer for E16 og jernbanen, hvor det i planforslag B1 ble foreslått ny E16 og jernbane parallelt i dagsone omtrent der E16 går i dag. I planforslag B2 ble E16 flyttet lengre øst, og kommer ut i dagen i Tolåsen. Jernbanelinjen flyttes også litt lengre øst, og kommer på østsiden/oversiden av dagens E16.

Reguleringsplanen ble godkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 01.april 2022, med løsning B2 (figur 7).



Figur 7: Vedtatt reguleringsplan for Fellesprosjektet Arna-Stanghelle (sv.no).

Vedtatt plan fører til at reisetiden med bil mellom Arna og Stanghelle blir redusert fra ca 30 minutt til ca 20 minutt. Reisetiden med tog blir halvert, fra ca 30 minutt til ca 15 minutt. Antall tunneller på vegstrekningen blir redusert fra 18, til tre lengre tunneller på 9.10 km når vegen er ferdig bygd.

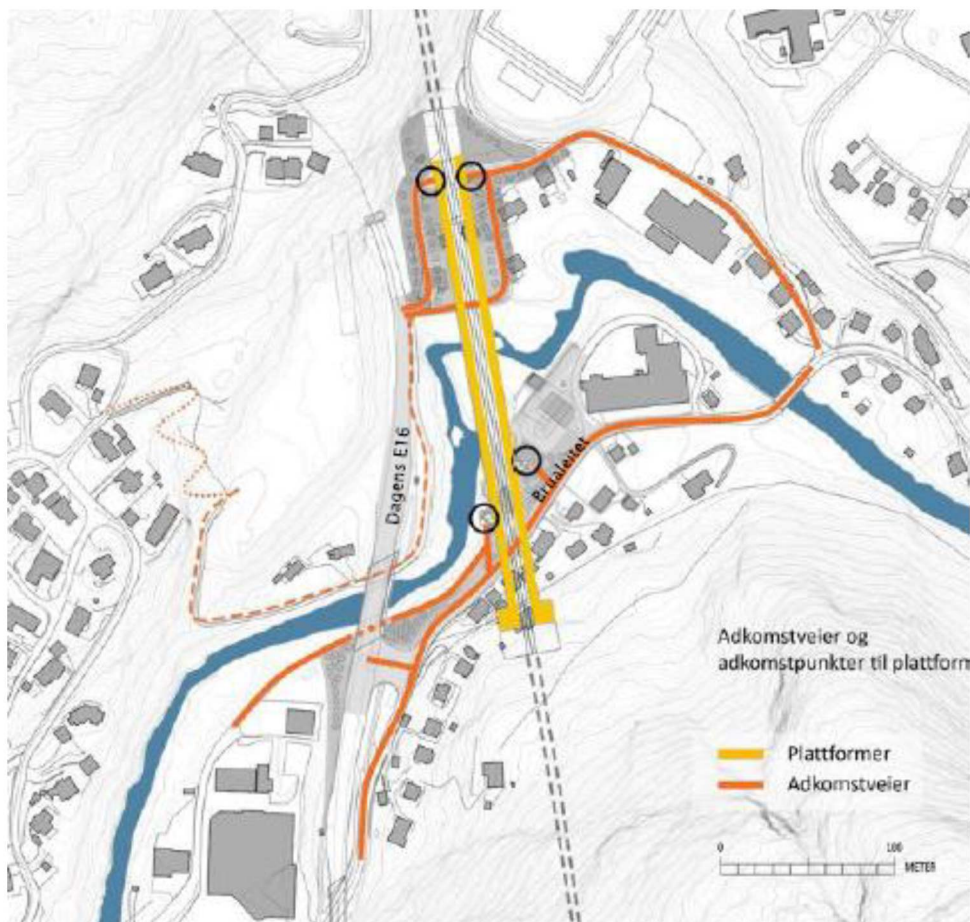
I Vaksdal blir det av- og påkjøring fra E16 fra kryssløsning i tunnell (figur 8), noe som blant annet vil gi mindre trafikkstøy for bygda.



Figur 8: Illustrasjon over ny veg og toglinje i løsning B2 (svv.no).

I ny reguleringsplan er ny jernbanestasjon lagt i området hvor eksisterende E16 ligger i dag.

Jernbanestasjonen blir liggende på en brukonstruksjon over elva, med atkomst til perronger både i nord og sør. Parkeringsplassene ved stasjonen får innkjøring fra Brualeitet. Krysset mellom dagens E16 og Botnavegen blir omtrent som i dag. Botnavegen krysser under E16 (som i dag) og Brualeitet krysser under jernbanen. Bussholdeplassene som ligger langs nåværende E16 beholdes på samme sted, men med kobling til ny E16 via tunellramper.



Figur 9: Adkomstveger og adkomspunkter til plattform (Svv.no).

## 6. UTREDNINGSMULIGHETER OG TILTAK

### 6.1 0-alternativet – referansealternativet

0-alternativet er en videreføring av alle gjeldende reguleringsplaner i området, med statlig plan for ny E16 med Vossebane. Referanseåret som er lagt til grunn er 2022.

### 6.2 Tiltaksbeskrivelse for områdeplanen

Tiltak for bane og veg er avklart gjennom vedtatt reguleringsplan for E16 og Vossebanen, Arna – Stanghelle. For å få en komplett oversikt over tiltak og konsekvenser i planområdet er konsekvensutredning for E16 og Vossebanen, Arna – Stanghelle tatt med i tabellene for de ulike delområdene.

Områdereguleringen for Vaksdal åpner opp for fortetting av områder i nær tilknytning til det nye stasjonsområdet. For store deler av disse områdene blir det stilt krav om detaljregulering før utbygging. Detaljreguleringer er prosjektspesifisert, og derfor vil detaljer som utnyttning av areal, byggehøyde, byggegrenser, avkjørsler og estetikk måtte bli tematikk i framtidige planer. Områdereguleringen legger opp til utbygging av noen nye areal, i tillegg til at



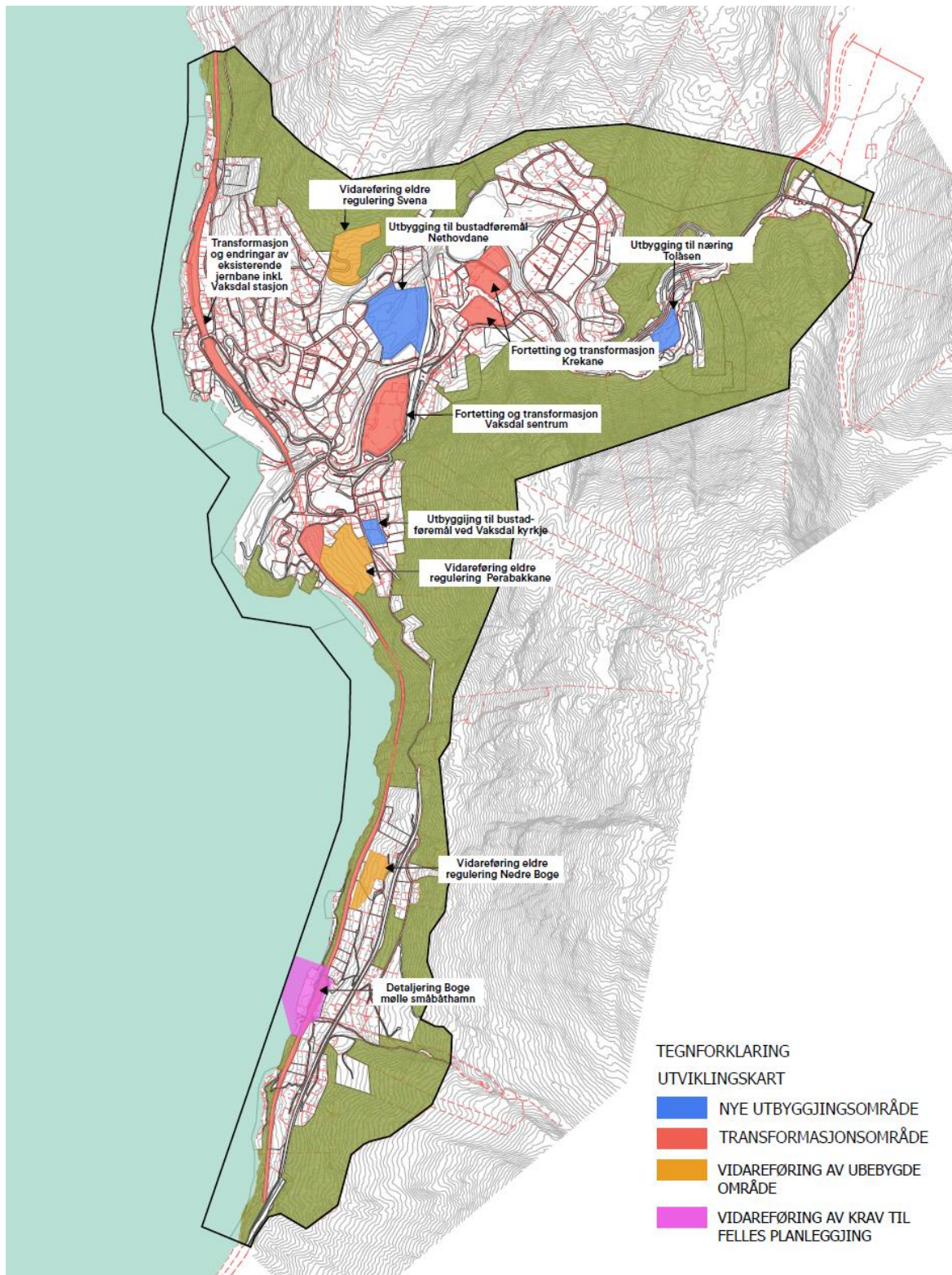
en viderefører eldre gjeldende planer som ikke er bygd ut. Som følge av nye krav er det vanskeleg å få realisert de eldre planene, og det forutsetter ny detaljregulering for noen av disse områdene.

### **6.2.1 Utviklingsområder i områdeplanen**

Følgende delområder er vurdert som nye tiltak, og legges til grunn for konsekvensurderingen:

1. Utbygging til boligformål Nethovdane
2. Utbygging til næringsformål Tolåsen
3. Utbygging til boligformål ved Vaksdal kyrkje
4. Fortetting og transformasjon Vaksdal sentrum
5. Fortetting og transformasjon Krekane
6. Transformasjon og endringer av eksisterende jernbane inkl. Vaksdal stasjon
7. Videreføring eldre reguleringsplan Perabakkane
8. Videreføring eldre reguleringsplan Svena
9. Detaljregulering Boge mølle

## 6.2.2 Utviklingskart



Figur 10: Utviklingskart.

## 7. TRAFIKKSIKKERHETSMESSIGE KONSEKVENSER AV OMRÅDEPLANEN

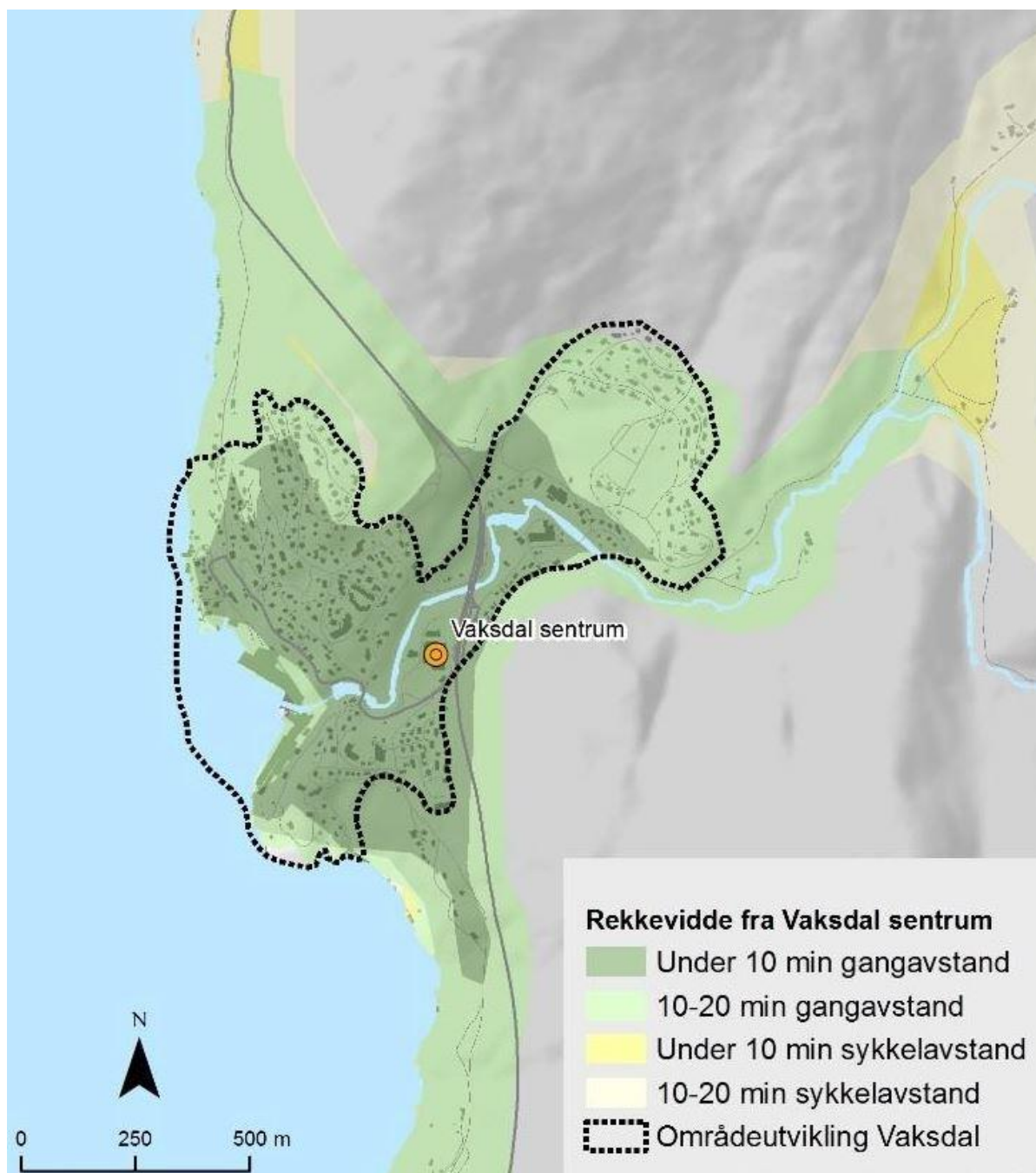
Områdeplanen skal definere detaljer for utvikling av de enkelte arealformål, byggehøyder og trafikkløsninger, bidra til næringsutvikling og nye arbeidsplasser, skape bolyst, styrke foretting og urbanisere Vaksdal som stasjonsby.

Reguleringsplanen Fellesprosjektet Arna-Stanghelle beskriver at det skal bygges fortau langs nedre del av Brualeitet. Botnavegen krysser under E16, og Brualeitet krysser under jernbanen. Det er noen smale partier i kryssing under E16 i Botnavegen og i Botnavegen før kryss med Trollkjelsvegen på veg mot gammelt sentrum ved sjøen, hvor dette kan bli utfordrende.

Vedtatt reguleringsplan legger videre opp til at det skal bygges gang- og sykkelveg fra parkeringsplass ved ny togstasjon langs elva og ned til Vaksdal sentrum. Ved perrongene nord for elva anlegges en gang- og sykkelveg under jernbanebrua som kopler seg til en gangveg fra idrettsbanen. Busslommene på dagens E16, med tilhørende gangsystem langs og under E16, blir opprettholdt. Som i dagens situasjon, må de myke trafikantene gis sikker kryssing over innkjøringen fra dagens E16 til Botnavegen. Når ny veg og bane bygges, kan det legges opp til sykling på nåværende veg, eller på nedlagt jernbanetrasé.

Vaksdal sentrum har i dag flere smale veger og uoversiktelige kryss. Områdeplanen vil kunne løse opp i en del trafikale utfordringer langs hovedvegnettet, og gi bedre og sammenhengende løsninger for gående og syklende.

Det er gjennomført en mulighetsstudie for å finne ulike alternative løsninger for syklister og gående langs den omtrent 36 kilometer lange strekningen mellom Bogo og Vaksdal. Denne ser blant annet på muligheten for å bruke eksisterende jernbanetraséer (etter at togene er flyttet til ny trasé) i kombinasjon med lokalvegnettet der jernbanetunnelene er lange. Planleggingen av sykkeltraséen inngår ikke i selve reguleringsplanen for E16 og jernbanen, men håndteres som et eget prosjekt. Dette bør i det videre være en del av områdeplanen for Vaksdal stasjonsby. Figur 10 viser rekkevidde fra Vaksdal sentrum med gang- og sykkelavstand. Dette kartet bør legges til grunn for planlegging og utbedring av eksisterende infrastruktur som tilbud til gående og syklende.



Figur 11: Rekkevidde fra Vaksdal sentrum.

### 7.1 Konsekvenser boligområder

Delområdene Nethovdane og Vaksdal kirke er avsatt til utbygging til boligformål. Begge områdene ligger i tilknytning til eksisterende infrastruktur. Per i dag har ikke vegene fortausløsninger. Ved en fremtidig utbygging bør dette vurderes, eventuelt at man lager et snarvegssystem. Det antas at trafikkmengden er lav i dag, og at en fremtidig utbygging vil være av så pass liten skala at det ikke gir store utslag med tanke på trafikkmengde. Med tanke på illustrasjonen vist i figur 10, ligger begge de to nye boligområdene innen 10 minutters gangavstand fra Vaksdal sentrum, noe som bør styrke behovet for å legge til rette for gående og syklende i området.

### **7.2 Konsekvenser næringsformål**

Tolåsen er avsatt som fremtidig næringsområde. Sædalsvegen er svært smal, og har ikke et separat tilbud til gående og syklende. Avhengig av type næring som skal etableres på området, bør ve-gen breddeutvides, eller man bør finne en alternativ adkomst.

### **7.3 Fortetting og transformasjon**

Både Krekane, Vaksdal sentrum og gammel jernbane er områder som er satt av til fortetting og transformasjon. Transformasjon og fortetting skaper en effektiv bruk av arealer som allerede er bebyg-d, og kan bidra til å redusere areal- og transportbehovet i tettstedet. Samtidig kan fortetting også medføre at trafikkbelastningen øker hvis nye boliger gir mer trafikk i nærområdet. Det er viktig at det fins en helhetlig tanke bak fortettingen.

Områdereguleringen for Vaksdal åpner opp for fortetting av områder i nær tilknytning til det nye stasjonsområdet. For store deler av disse områdene stilles det krav om detaljregulering før utbygging. Detaljreguleringer er prosjektspesifisert, og detaljer som utnyttning av areal, byggehøgde, byggegrensar, avkjørsler og estetikk måtte bli tematikk i framtidige planer.

### **7.4 Videreføring av eldre reguleringsplaner**

Eldre gjeldende reguleringsplaner for Vaksdal skal videreføres i områdeplanen. De trafikale konsekvensene av dette er allerede beskrevet i de enkelte planene.

## **8. OPPSUMMERING**

Områdeplanen skal forsøke å forbedre eksisterende kryssløsninger med oversiktlige adkomstforhold, gode siktlinjer og et tydelig skille mellom kjørende og gående innenfor planområdet. En av hovedmålsetningene med områdeplanen er å opparbeide trygge og attraktive gang- og sykkelforbindelser mellom viktige målpunkt, og binde sammen Vaksdal øst og vest.

Tungtrafikken til og fra mølleområdet vil nok fortsatt bestå etter at ny E16 og jernbane er bygd, men gjennom områdeplanen kan man sikre tilstrekkelig areal og beskrive hvordan tiltak for gående og syklende skal utformes. I denne sammenheng bør det også ses på muligheter for kryssutbedringer, stenging av enkelte avkjørsler, og fartsgrenser.

Bygging av ny E16 og jernbane, samt fortetting og de mindre utbyggingene regulert i områdeplanen, kan gi Vaksdal en mulighet til å skape et tettsted med bedre trafiksikkerhet, et bedre tilbud for gående og syklende, og konsekvensen av planforslaget er positiv.

Utredningstema	Konsekvens planforslaget	Konsekvens 0-alternativet
<b>Trafikk</b>	Bedret trafiksikkerhet for myke trafikanter gjennom utbygging av gang- og sykkeltilbud, kryssutbedringer, flytting av jernbanestasjon, bedre trafiksikkerhet for kjørende gjennom utbygging av ny E16	0-alternativet, som er dagens situasjon men med ny statlig plan for E16 og jernbane, vil også ha positive konsekvenser for Vaksdal. Her er det dog ikke like store muligheter til utbedring av sentrumsområde, og for transformasjon ut over hovedvegnettet. Dette gir mindre fokus på myke trafikanter.

*Figur 11: Konsekvenstabell for trafikk.*