

Oppdragsgiver
Vaksdal kommune

Rapporttype
Planomtale

Sist revidert: 08.08.2023

DETALJREGULERING

DALE KOLLEKTIVHALDEPLASS

PLANID 2021002

Revisjonsoversikt

Rev.	Dato	Revisjonen gjeld	Utarbeida av	Kontrollert av	Godkjent av
00	24.03.2023	Planforslag til 1. gongs handsaming	AONS/TRBK	SYKA	BIOD
01	08.08.2023	Planforslag etter høyring/offentleg ettersyn			

Rambøll utarbeidar plandokumenta på vegne av Vaksdal kommune.

INNHALD

1.	BAKGRUNN.....	5
1.1	Føremålet med planen	5
1.2	Forslagsstillar	5
1.3	Lokalisering.....	5
1.4	Eigedomstilhøve.....	5
1.5	Gjeldande plan	6
1.6	Krav om konsekvensutgreiing (KU)	7
2.	PLANPROSESSEN	8
2.1	Datoar	8
2.2	Varsel om oppstart.....	8
2.3	Høyring og offentlig ettersyn	8
2.3.1	Endringar i planforslaget etter offentlig ettersyn og høyring.....	8
3.	OVERORDNA FØRINGAR OG PLANSTATUS.....	9
3.1	Statlege planar og føringar.....	9
3.2	Regionale planar	9
3.3	Kommunale planar	9
3.4	Eksisterande reguleringsplanar	11
4.	EKSISTERANDE SITUASJON	12
4.1	Dagens arealbruk.....	12
4.2	Staden sin karakter.....	12
4.3	Kulturminne og kulturmiljø.....	13
4.4	Naturmangfald.....	13
4.5	Grunntilhøve og terreng – omsyn.....	13
4.6	Trafikktilhøve	15
4.7	Kollektivtilbod.....	15
4.8	Teknisk infrastruktur	16
4.9	Forureining.....	16
4.10	Støytilhøve.....	16
5.	PLANFORSLAG.....	18
5.1	Føremålet med planen	18
5.2	Avgrensing av planen	18
5.3	Plankart.....	18
5.4	Plassering og utforming	19
5.5	Støy	20
5.6	Parkeringsplassar.....	20
5.7	Bygningar og anlegg.....	21
5.8	Universell tilgjenge.....	22
5.9	Teknisk infrastruktur	22
6.	VERKNADER AV PLANFORSLAGET	23
6.1	Overordna planar	23
6.2	Staden sin karakter, byform, estetikk og landskap	23
6.3	Kulturminne og kulturmiljø, eventuell verneverdi	23
6.4	Forholdet til naturmangfald	23
6.5	Landbruk og naturressursar.....	23
6.6	Trafikktilhøve	23
6.7	Barn og unge sine interesser	24
6.8	Sosial infrastruktur.....	24
6.9	Universell tilgjenge.....	24
6.10	Energibehov – energiforbruk	24

6.11	Teknisk infrastruktur	24
6.12	Økonomiske konsekvensar for kommunen.....	24
6.13	Konsekvensar for grunneigarar	24
6.14	Interesse motsetningar	25
7.	RISIKO OG SÅRBARHEIT	25
7.1	Liv og helse.....	25
7.2	Ytre miljø	25
7.3	Materielle verdiar	26
7.4	Anleggsfasen	26
8.	VEDLEGG	26
8.1	Merknader til varsel om oppstart.....	26
8.2	Merknader til planforslaget etter høyring.....	26
8.3	ROS- analyse.....	26

1. BAKGRUNN

1.1 Føremålet med planen

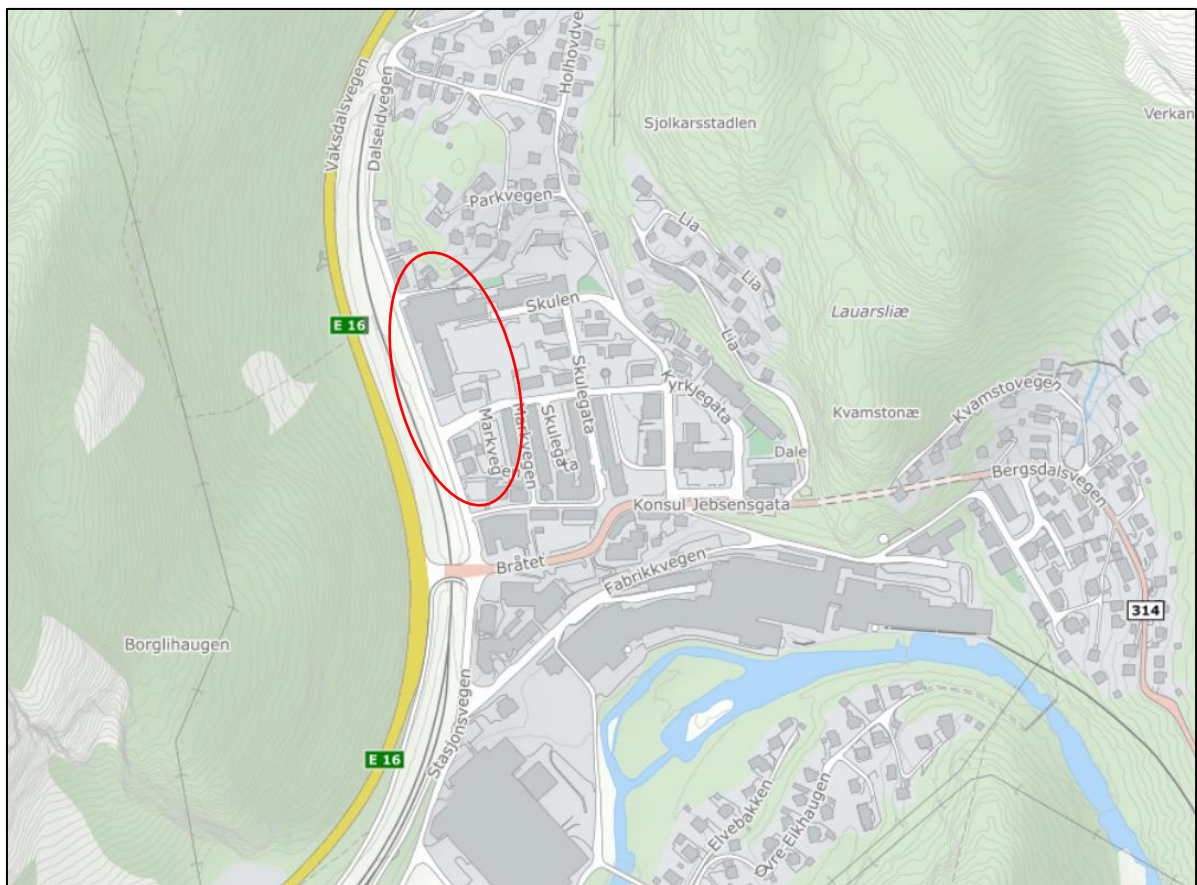
Føremålet med planarbeidet er å leggje til rette for eit samla kollektivpunkt for skuletransport, regionale og kommunale bussruter, samt parkeringsplassar som kan nyttast til hente- og bringefunksjonar og besøkjande til skulen/symjehallen. Hensikten er å auke trafikktryggleiken ved å samle busshaldeplassane til eitt område med ei sentral plassering. Dette vil avlaste dei tronge gatene i sentrum av Dale, og gjere det meir attraktivt å nytte busstilbodet.

1.2 Forslagsstillar

Forslagsstillar er Vaksdal kommune.

1.3 Lokalisering

Planområdet ligg i Dale sentrum, mellom E16/jernbana og barne- og ungdomsskulen. Planområdet strekkjer seg frå Dalseidvegen v/Konsul Jebsens gata i sør, til avkøyring før Dalseidvegen 13 i nord, og i Lauvgardsvegen frå inngangen til skuleplassen i aust, til krysset ved Dalseidvegen i vest.



Figur 1: Dale sentrum – planområdet markert med raud ring. (Kjelde: kart.1881.no)

1.4 Eigedomstilhøve

Vaksdal kommune står som eigar av størstedelen av området. I tillegg inngår nokre private bustadeigedommar i planområdet.

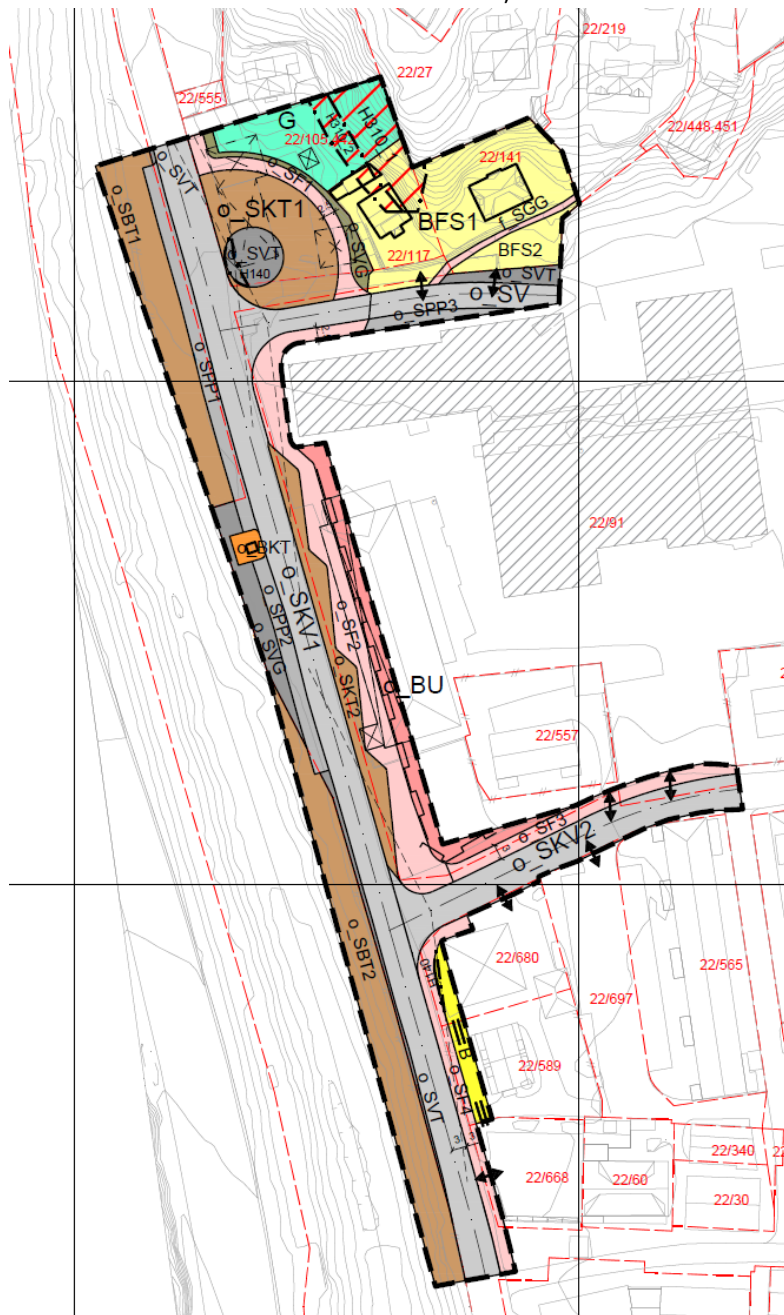
1.5 Gjeldande plan

I Formannskap, plan og økonomiutval (FPØ) i sak 20/2021 handsama 09.03.2021, vedteke at det skulle regulerast ny kollektivløyising som enklare kan la seg realisere med tanke på byggjekostnader.

Plan 1251-2018002 vert difor oppheva ved vedtak av dette planframlegget.

Om plan 1251-2018002:

Sak om kollektivterminal vart handsama i kommunestyret 7. mai 2018. Som grunnlag for saka var det utarbeidd ei alternativvurdering der to ulike løysingar vart presentert. Kommunestyret tilrådde å gå vidare med alternativ «Dalseidvegen nord», som også var tilrådd av Skysse og Statens vegvesen. Denne løysinga vart regulert i plan 1251-2018002 med vedtak dagsett 17.06.2019. I vedteken plan frå 2019 vart også BaneNor sin eigedom, ein næringseigedom og nokre bustadtomter nord for skulen råka, men desse er no teke ut av planen i nytt forslag.



Figur 2: Utsnitt frå plan vedteken i 2019. Denne planen vert erstatta av dette planframlegget. (Kjelde: Rambøll)

1.6 Krav om konsekvensutgreiing (KU)

Det er vurdert at plantiltaket ikkje utløyser krav om konsekvensutgreiing, jf. *Forskrift om konsekvensutredningar* av 01.07 2017, med vedlegg. Planen er ikkje omfatta av KU-forskrifta § 6 *Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredas og ha planprogram eller melding*. Planen er i all hovudsak i tråd med kommuneplanen sin arealdel 2019-2031, plan-ID 20150001.

Neste spørsmål er då om planen kan bli fanga opp av § 8 *-Planer og tiltak som skal konsekvensutredas hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn*. Bokstav a i § 8 seier at planar etter vedlegg II som skal ha konsekvensutgreiing *dersom* dei kan få vesentlege verknader etter § 10 (planen må fangast opp både av vedlegg II og § 10). Vedlegg II listar opp kva planar/tiltak som kan utløysa KU, og aktuelle punkt er 10.e).i «Bygging av veier» og 10.c) «(..)terminaler som betjener fleire transporttyper». Tiltaket i planen omfattar ikkje nye vegar, og terminalen omfattar ikkje fleire transporttypar. Tiltaket vil heller ikkje få vesentlege verknader etter § 10.

Konklusjon: Det er ikkje krav om konsekvensutgreiing.

2. PLANPROSESSEN

2.1 Datoar

Dato	Saknr/journalnr	Hending
09.03.2021	Sak 20/2021	Vedtak FPØ om oppstart av detaljregulering
08.04.2021		Varsel om oppstart
29.04.2021		Frist merknadar til oppstart
25.04.2023	Sak 40/2023	Vedtak FPØ om å sende planframlegget på 1. gongs høyring og offentleg ettersyn.
18.06.2023		Frist for merknadar til 1. gongs høyring og offentleg ettersyn.

2.2 Varsel om oppstart

Grunna manglande finansiering til kollektivterminal vart det fatta vedtak om å regulere på nytt for å kunne realisere ei enklare kollektivløyning. Saka vart handsama i FPØ den 09.03.2021, merka sak 20/2021. Det vart deretter sendt ut varsel om oppstart i Vaksdalposten, som vart publisert 08.04.2021. Offentlege instansar, naboar og andre interessentar vart varsla direkte i brev, og frist for innspel til oppstartssaka var 29.04.2021.

Det kom inn 7 merknadar til varsel om oppstart. Merknadsskjema ligg vedlagt.

2.3 Høyring og offentleg ettersyn

Formannskap- plan og økonomiutvalet (FPØ) har i møte 25. april 2023 vedtatt offentleg ettersyn og høyring av detaljreguleringsplan for kollektivhaldeplass på Dale, planID 2021002, jamfør Plan- og bygningslova §§ 5-2 og 12-10.

Planforslaget var til høyring frå 04. mai 2023 til 18. juni 2023. Det kom inn 9 merknadar til høyringsforslaget. Merknadsskjema ligg vedlagt.



Figur 3: Plangrense ved varsel om oppstart

2.3.1 Endringar i planforslaget etter offentleg ettersyn og høyring

Innhaldet i planforslaget er i all hovudsak som tidlegare. Det er gjort ein endring i føresegna med bakgrunn i merknadane frå høyringsinstansane. I føresegna § 4.2.2 om kollektivhaldeplassføremålet vert synleggjering av haldeplassen sikra, anten med skilt eller vegoppmerking.

Trafikktrygging og konfliktreducerande tiltak for bebuarar er sentrale tema i fleire av merknadane. Sjå vedlagt merknadsskjema. Vidare detaljprosjektering av haldeplass, veg og

parkeringsplassar må følgje opp med vidare avbøtande tiltak for å betre tryggleiken og ta omsyn til bebuarar.

3. OVERORDNA FØRINGAR OG PLANSTATUS

3.1 Statlege planar og føringar

Staten utarbeider lover, forskrifter, rundskriv og retningslinjer som gir føringar for kommunal planlegging. Dei statlege føringane vert innarbeidd i regionale og kommunale planar, og alle vert difor ikkje lista opp her. Vi peikar likevel på nokre sentrale føringar for kommunal planlegging:

- *Nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging (2019-2023)*
- *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)*
- *Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (2008)*

3.2 Regionale planar

Fylkeskommunen har ansvar for å utarbeide regionale planar. Følgjande planar vert vurdert som mest relevante for planarbeidet:

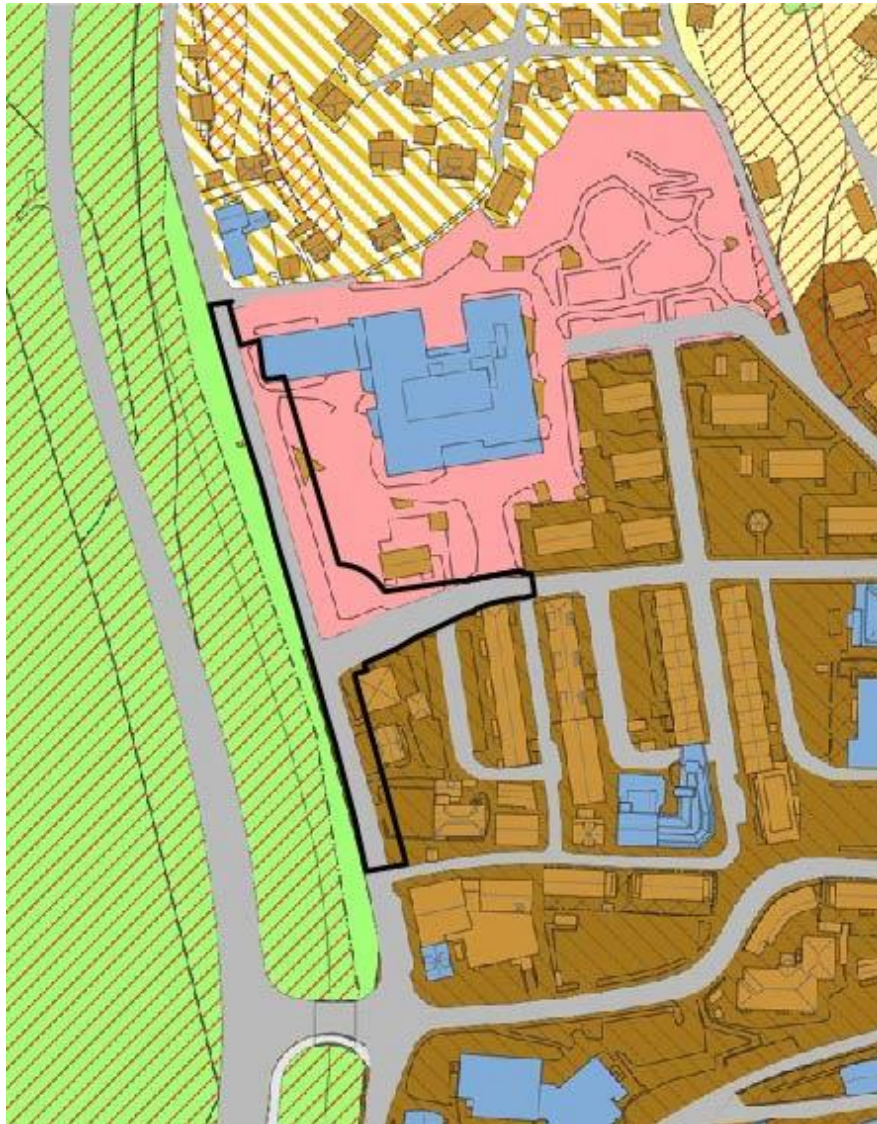
- Regional transportplan for Vestland fylke 2022-2033
- Regional plan for attraktive senter i Hordaland 2015-2026
- Regional plan for folkehelse 2014-2026, Hordaland
- Handlingsprogram for folkehelse 2022-2025, Vestland fylke

3.3 Kommunale planar

Kommuneplanen sin arealdel 2019-2030

Kommuneplanen legg til rette for at kollektivknutepunkt skal være sentralt plassert, då dette reduserer både arealbruk og transportbehov og styrker grunnlaget for bruk av kollektivtransport, sykkel og gonge. Ein ny transportinfrastruktur vil bidra til at områder som Dale vert meir urbane, og lokale kvalitetar opnar for næringsutvikling og bustadstruktur. Planområdet ligg innafør sentrumsområdet i kommuneplanen sin arealdel. Målet er at kommuneplanen skal legge til rette for ei sentrumsutvikling, kor det vert stilt klare krav til kvalitet og omfang av blant anna offentlege møteplassar. Her vil ein legge til rette for utvikling av Dale som eit kommunesenter, med gode urbane kvalitetar.

Vaksdal kommune har eit hovudmål knytt til transportsystemet, og det er at Vaksdal kommune skal ha ein meir berekraftig bruk av transportsystemet i 2030 enn i dag. Eit delmål som er svært viktig er at alle skuleborn skal ha ein trygg skuleveg.



Figur 4: Utsnitt av kommuneplanen (Kjelde: nordhordlandskart.no)

Kommuneplanen sin samfunnsdel – mål og strategiar

DELMÅL 1 TRYGGE OG UTVIKLANDE OPPVEKSTVILKÅR FOR BARN OG UNGE frå kommuneplanen sin samfunnsdel er relevant for planarbeidet.

Relevante strategiar:

- Trygg ferdsle mellom viktige funksjonar i kvardagen
- Møteplassar som inviterer til leik og aktivitet
- Skular og barnehagar som bidreg til utviklande og gode læringsmiljø

Kommunedelplan Trafikktryggleiksplan

I *Nasjonal Tiltaksplan for trafikktryggleik på veg* er det sett opp ei rekkje tilstandsmål formulert som måltal. For å nå desse måla må det setjast i verk tiltak. Kommunen skal arbeida aktivt for å bidra til at desse tilstandsmåla vert oppnådd. Dette gjeld først og fremst på følgjande områder:

- Auka bruk av bilbelte, refleks, bakover vendt barnesikring, sykkelhjelm
- Redusera delen av bilistar som overskrid fartsgrensene
- Arbeida målretta for at fleire går og sykklar til skulen
- Alle skular er godkjende som trafikksikre skular
- Alle barnehagar er godkjent som trafikksikre barnehagar

- Kommunen er godkjent som trafikksikker kommune

3.4 Eksisterende reguleringsplanar

Gjeldande reguleringsplan ved oppstart av planarbeidet er 2018002. Denne er omtala under kap. 1.5.

Området er regulert gjennom plan 1984002 Dale sentrum. I sør er det regulert til bustad/forretning, mens i nord er det regulert til offentlig undervisning, medan resterande føremål er vegrelaterte.



Figur 5: Utsnitt frå reguleringsplan Dale sentrum (Kjelde: nordhordlandskart.no)

4. EKSISTERANDE SITUASJON

4.1 Dagens arealbruk

Planområdet ligg i Dale sentrum og omfattar Dalseidvegen og Lauvgardsvegen med tilliggjande areal. I aust inngår delar av skuleområdet, og delar av bustadeigedomar.

4.2 Staden sin karakter

Staden ligg i eit typisk vestlandsk landskap med langsmale dalar omkransa av høge fjell. Dale ligg avgrensa mellom E16 i vest, bratte dalsider i aust og industri i sør. Dale er ein industristad etablert i tilknytning til Dale kraftverk og tidlegare Dale Fabrikker.

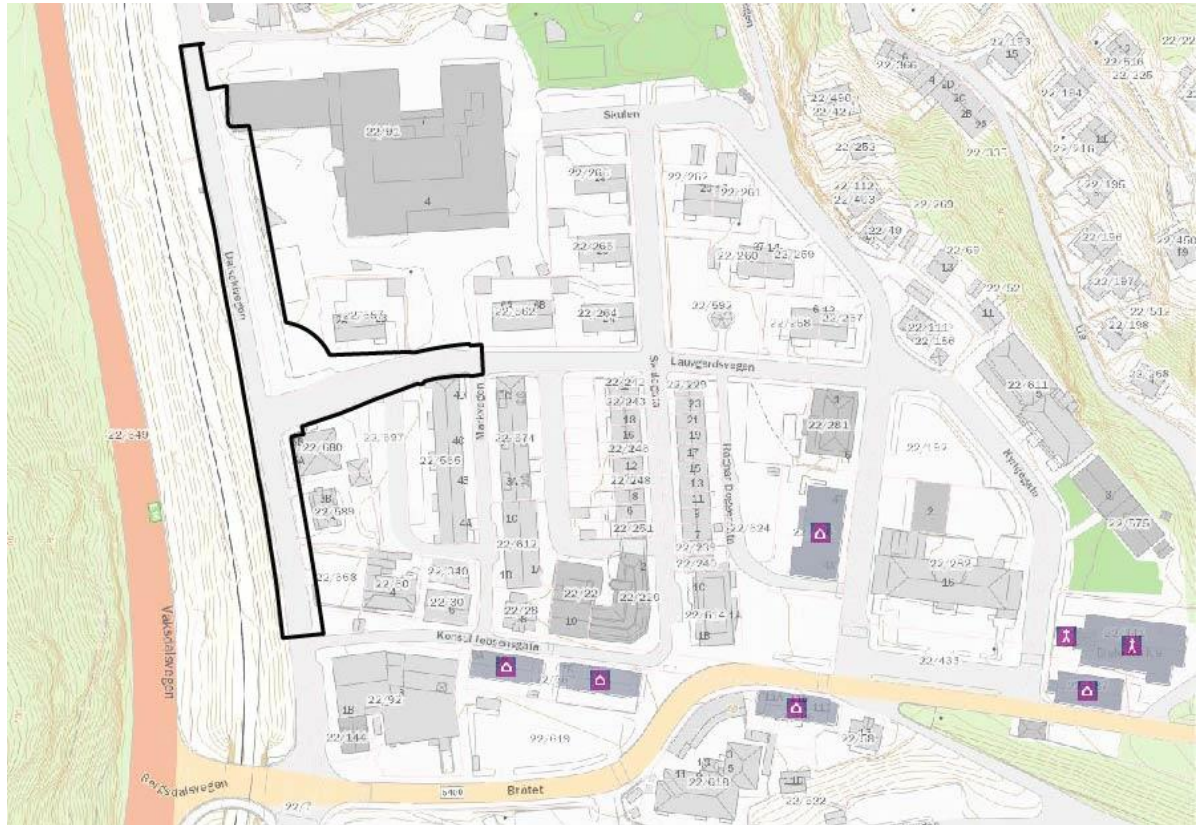


Figur 6: Dale sentrum omgitt av høge fjell (Kjelde foto: teb/Wikipedia)

Dalseidvegen ligg i utkanten av Dale sentrum, mellom utbygd område og jernbana/E16. Bygningsmassen i denne delen av Dale er organisert i ein tydeleg kvartalsstruktur med ei blanding av bustader, næring og tenesteyting. Bygningane har 2-4 etasjar.

Kollektivhaldeplassen vert lokalisert like ved Dale barne- og ungdomsskule, som opna i 2020 etter nybygging. Skulen inneheld også symjehall, kultursal og bibliotek, som kan nyttast av innbyggjarane utanfor skuletida.

4.3 Kulturminne og kulturmiljø



Figur 7: Kulturminne markert med lilla firkant. (Kjelde: miljoatlas.miljodirektoratet.no)

Det er registrert fleire kulturminne i den austlege delen av Dale sentrum, mellom anna nokre arbeidarbustader. Innanfor planområdet er det ikkje registrert kulturminne.

4.4 Naturmangfald

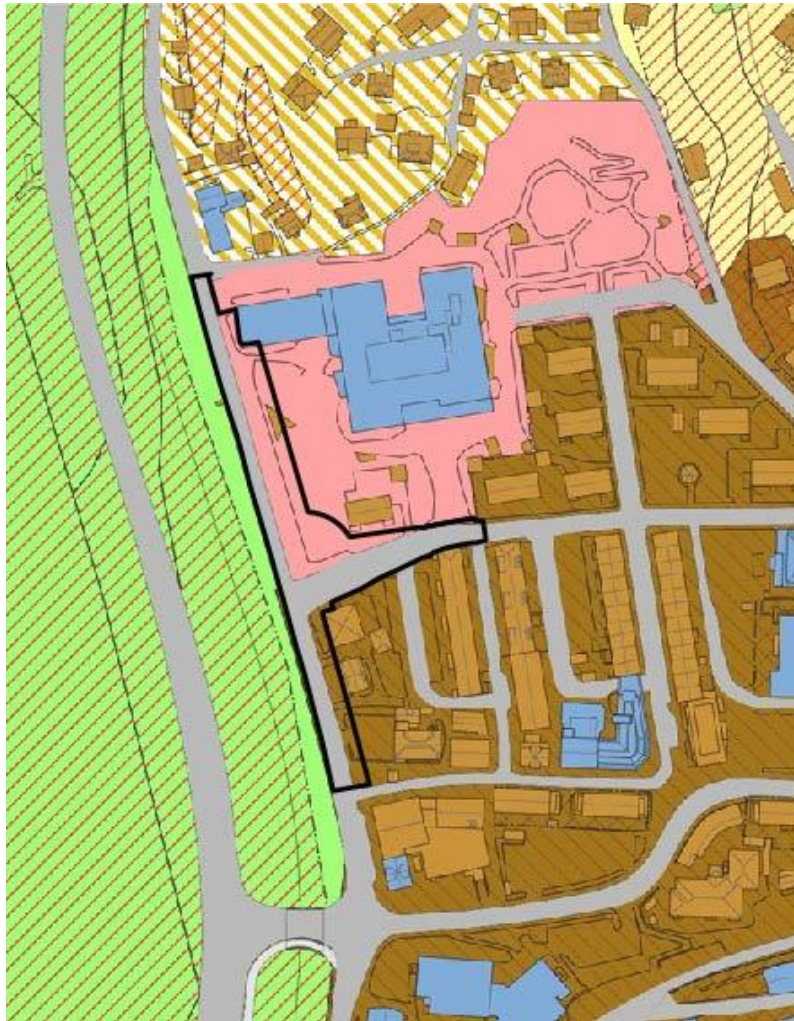
Det er gjort søk i Naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning og i Artsdatabanken sitt kart. Det er ikkje registrert verneområde, viktige naturtypar, artsfreding eller anna freding i området. Det er heller ikkje registrert nasjonalt eller regionalt viktige kulturlandskap eller statleg sikra friluftsområde.

Det er heller ikkje registrert prioriterte artar, trua eller nær trua artar på *Norsk raudliste for artar*, utvalde naturtypar eller trua eller nær trua naturtypar på *Norsk raudliste for naturtypar* i planområdet.

4.5 Grunntilhøve og terreng – omsyn

Grunntilhøva i området består av diorittisk til granittisk gneis og migmatittar. Lausmassane innanfor planområdet består av eit tynt dekke med stadvis mykje bart fjell, skredmateriale og breelvavsetningar. I *Norges geologiske undersøkelse* (NGU) sitt lausmassekart er planområdet innanfor eit større samanhengande dekke med breelvavsetningar.

I 2018 vart det gjennomført faresonekartlegging (skredfare i bratt terreng) i deler av Vaksdal kommune, m.a. på Dale (*NVE-rapport 62-2018, Skredfarekartlegging i Vaksdal kommune*). Vest for Dale sentrum er det skredfare, medan planområdet ligg utanfor omsynssone 310 Ras- og skredfare i kommuneplanen.



Figur 8: Utsnitt frå kommuneplanen, illustrert med plangrense for omtala plan. Faresone for skred markert med raud skravur. (Kjelde: nordhordlandskart.no)

4.6 Trafikktilhøve

Dalseidvegen er ein kommunal veg som ligg langs vestsida av Dale sentrum. Veggen koplar seg på hovudvegssystemet i Dale sentrum, fv. 5400 Bråtet/Konsul Jepsensgata som igjen koplar seg til E16 Vaksdalsvegen i vest.



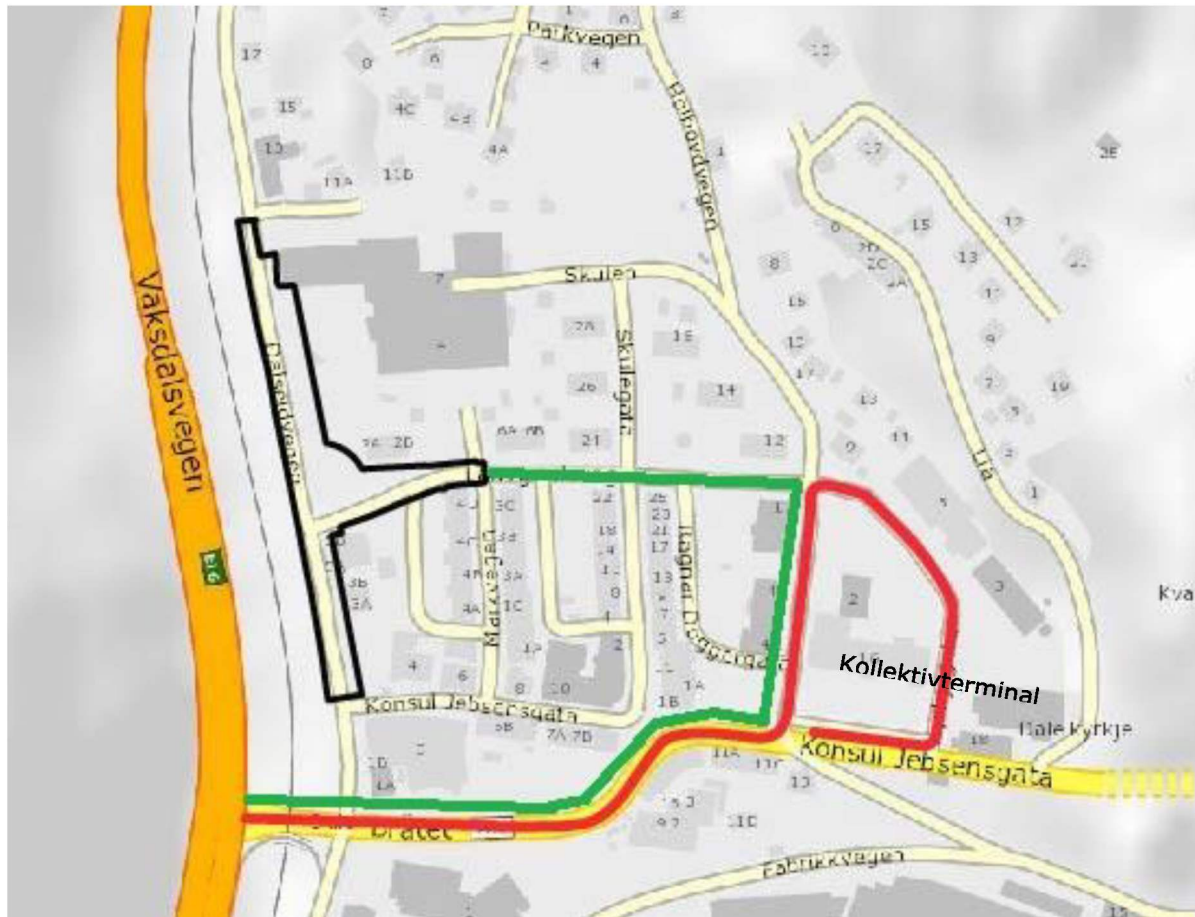
Figur 9: Vegtilhøve, illustrert med plangrense. (Kjelde kartutsnitt: vegkart.atlas.vegvesen.no)

Pr. 2017 har Dalseidvegen ein årstdøgtrafikk (ÅDT) på ca. 200 på strekninga forbi skulen, 500 på strekninga mellom Bråtet og Lauvgardsvegen, og 400 mellom Dalseidvegen og Lauvgardsvegen. Fartsgrensa er 30 km. Det er ikkje registrert ulykker på strekninga ¹.

4.7 Kollektivtilbod

I dag køyrer rutebussar inn i sentrum og stoppar på ein mellombels kollektivterminal ved heradshuset på Dale, medan skulebussane stoppar langs Lauvgardsvegen. Dei eksisterande rutene som stoppar i Dale er 921, 922, 923 og 950 frå Skyss, samt NW420 frå NorWay.

¹ Norsk vegdatabase (NVDB)



Figur 10: Køyremønster for bussar med haldeplass ved heradshuset (raud linje), og skuleruter med stopp langs Lauvgardsvegen (grøn linje). Plangrense for omtala plan illustrert i svart. (Kjelde kartutsnitt: Utsnitt frå vegkart.atlas.vegvesen.no)

4.8 Teknisk infrastruktur

Det står ein pumpestasjon på kommunen sin eigedom ved Dalseidvegen, på motsett side av barne- og ungdomsskulen.

4.9 Forureining

Det er ingen verksemdar i området som skulle tilseie at grunnen skulle vere forureina, og det er ikkje registrert forureina grunn i Miljødirektoratets grunnforureiningskart.

4.10 Støytilhøve

Planområdet er utsett for støy frå vegtrafikk og jernbane. Det er vegtrafikken på E16 som står for det meste av støyen.

Ein kollektivhaldeplass er i seg sjølv ikkje ein funksjon som er kjenslevar for støy, men haldeplassen ligg inntil skulen og er vurdert i samanheng med trong for støyskjerming av skulen. Det vart etablert støyskjerm langs skulen sitt uteområde i samband med bygging av ny skule, basert på berekningar gjort for planen frå 2019. Ein kan difor konkludere med at støytilhøva er tilstrekkelege for dei råka eigedomane, grunna denne skjerminga.



Figur 11: Støysituasjon, (uten støyskjerm langs skulen). Kart henta frå Statens vegvesen si kartløyising for støysoner for riks- og fylkesveggar. Plangrense for omtala plan illustrert i svart. (Kjelde kartutsnitt: vegkart.atlas.vegvesen.no)

5. PLANFORSLAG

5.1 Føremålet med planen

Føremålet med planen er å samle regionale bussruter, skuletransport i eitt område, samt legge til rette for innfarts/besøksparkering og i samband med skulen/kulturtilboda og kollektivhaldeplassen. Reguleringsplanen sikrar areal til ein busshaldeplass med kantstopp og innfartsparkering i tilknytning til den nye barne- og ungdomsskulen.

Opphavelag vart det regulert ein kollektivterminal med sagtannoppstilling for bussane jf. Kap. 2.5, men då løysinga ikkje var realiserbar med tanke på finansiering, vart det valt ein enklare løysing. Det var også tidlegare tenkt at hente/bringefunksjon til skulen også skulle inngå i planområdet for kollektivterminalen. Gjennom planarbeidet har ein vurdert at denne funksjonen bør leggjast til enden av Skulegata aust for skulebygget. Dette for å unngå at skuleborna må krysse Dalseidvegen. Ein kan også nytte parkeringsplassar langs austsida av Dalseidvegen til dette.

5.2 Avgrensing av planen

Plangrensa er justert og snevra inn i forhold til tidlegare vedteken plan for Dale kollektivterminal. Ein har sett at det ikkje har vore behov for å ta med så mykje areal av skuleområdet i planen, no som skulen er ferdig bygd. Plangrensa vart også justert i planprosessen, og er snevra inn i nord, og noko utvida i sør-øst.

5.3 Plankart



Figur 12: Plangrense ved innsending til 1.gongshandsaming (Kjelde: Rambøll)



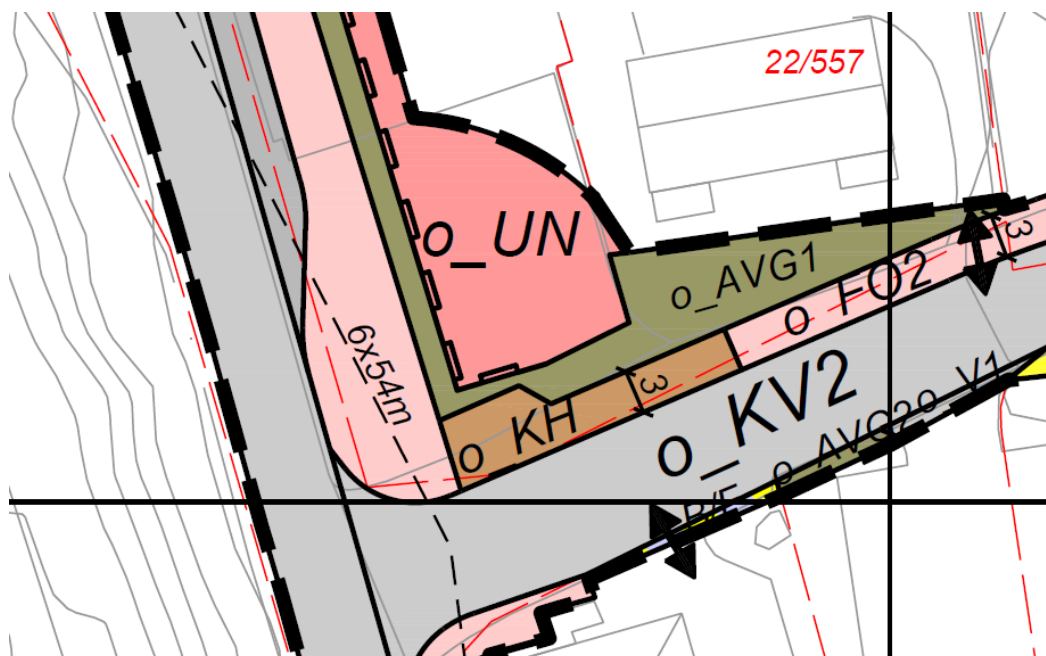
Figur 13: Utsnitt frå plankart (Kjelde: Rambøll)

Planområdet inneheld følgjande reguleringsføremål:

Bygningar og anlegg	Areal (m ²)
Bustader (B)	10,4
Undervisning (BU)	404,7
Bustad/Forretning (BKB)	139,3
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
Køyreveg (KV)	34,3
Veg (V)	1788,1
Fortau (FO)	803,2
Gatetun (GT)	30,8
Annan veggrunn – grøntareal (AVG)	357
Kollektivhaldeplass (KH)	74,8
Parkeringsplassar (PP)	240,5
Sikringssoner	
Frisikt H140	9,6

5.4 Plassering og utforming

Busshaldeplassen ligg mellom Lauvgardsvegen og skuleområdet. Det er lagt opp til kantstopp for buss langs areal regulert til kollektivhaldeplass (o_KH). Resterande bussar kan stilla seg opp langs fortauet (o_FO2). Det skal etablerast buskskur innanfor arealet, buskantstein og taktile heller for universell utforming. Haldeplassen skal etablerast i samsvar med Skyss sitt malverk for haldeplassar. I vest skal det etablerast fortau langs Dalseidvegen sørover til Konsul Jepsens gata og nordover langs skulen. Det skal og etablerast fortau langs nordsida av Lauvgardsvegen frå kyss mot Dalseidvegen fram til inngong mot skuleplassen midt i Lauvgardsvegen.



Figur 14: Illustrasjon av areal for bussoppstilling (o_KH)
(Kjelde: Rambøll)

5.5 Støy

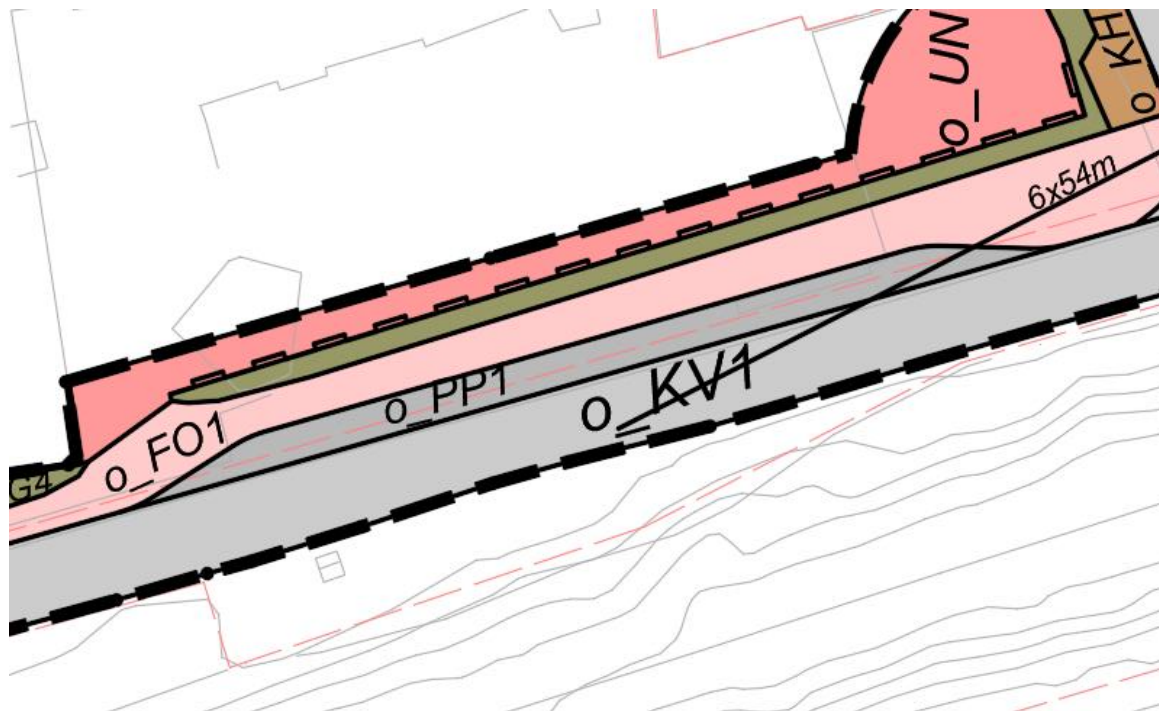
Støy frå tilgrensande aktivitetar som bussterminal vil ofte komme under definisjon terminal, men ordinære busstopp som ikkje er knutepunkt med omstiging mellom busslinjer/transportformer bør handsamast som ein del av vegtrafikkstøyen. Ettersom det skal etablerast eit kantstopp for buss langs eksisterande veg og det ikkje blir økt trafikk på vegen, utløysar dermed ikkje planforslaget krav til støyutredning.

Støyskjerm mot skulen

Skule er ein funksjon som er kjenslevar for støy. I forbindelse med etablering av ny barne- og ungdomsskule ble det etablert en støyskjerm mot Dalseidvegen. Støyskjermen er innmålt, og er vist på plankartet.

5.6 Parkeringsplassar

Mellom køyreveg og fortau er det sett av areal til parkering med inntil 9 plassar. Plassane kan nyttast både til innfartsparkering, parkering for tilsette ved skulen og for brukarar av symjehallen eller andre arrangement på skulen ettermiddag/kveld.



Figur 15: Langsgående parkering (o_PP1) ved Dalseidvegen. Støyskjerm er vist langs o_FO1. (Kjelde: Rambøll)

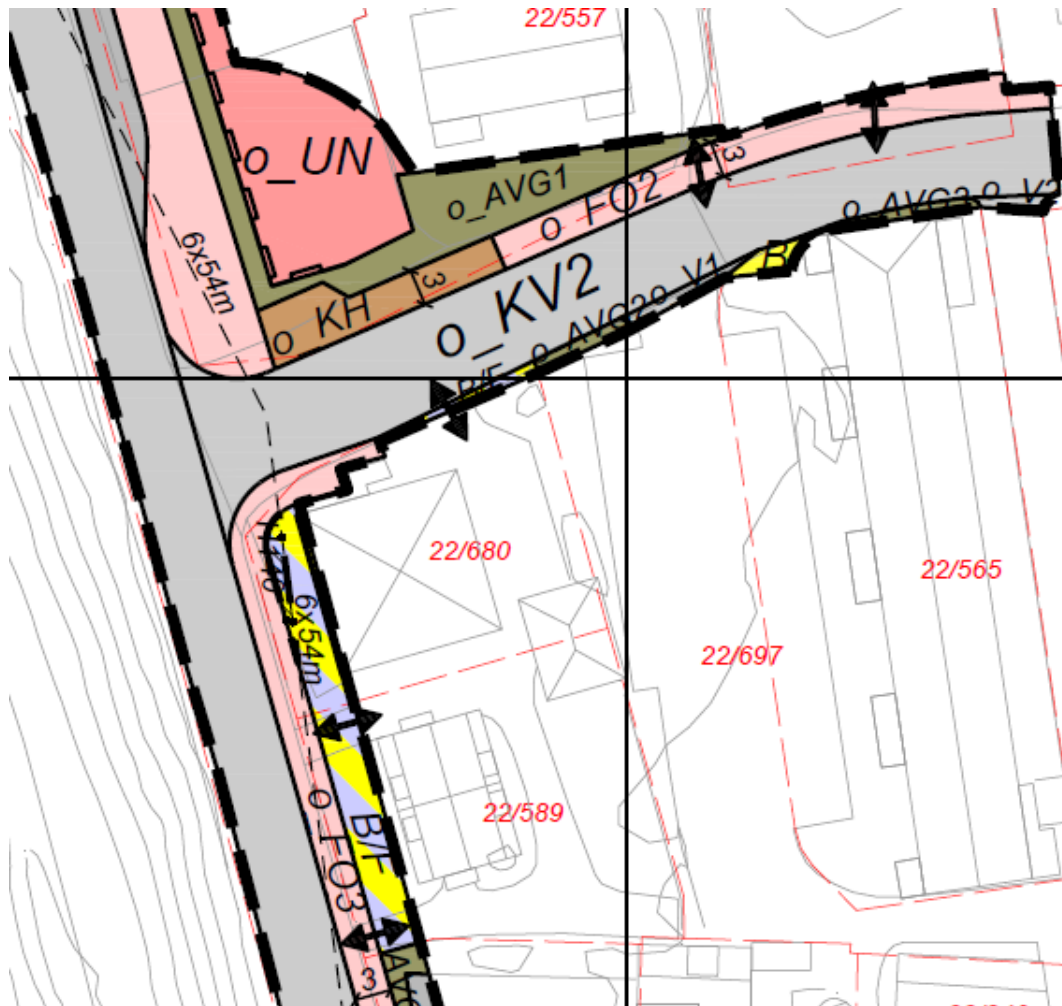
Med langsgående parkeringsplassar tek ein mindre areal, og det vert enklare å sikre området i anleggsfasen. Sykkelparkering vert løyst i samband med detaljprosjektering av kollektivhaldeplassen.



Figur 16: Langs støyskjermen vert det etablert fortau og parkeringslomme. Til høgre i biletet ser ein delar av arealet det kollektivhaldeplassen vert etablert. Biletet er teke frå Dalseidvegen nordover. (Kjelde: Tone Dale, Vaksdal kommune)

5.7 Bygningar og anlegg

Areal for eksisterande bustader (gnr/bnr. 22/589 og 22/680) er vidareført i føremål Bustad/Forretning (BKB). I tillegg er det medteken delar av bustadføremål (B), slik som regulert i underliggende plan (plan 1984002 Dale sentrum). Nord for kollektivhaldeplassen er det regulert areal for undervisning (o_UN). Dette vert gjort for å unngå at det ligg att eit areal regulert til vegformål i overlapp med gjeldande reguleringsplan (plan 1984002 Dale sentrum).



Figur 17: Areal regulert til bustad (B) bustad/forretning (BKB) og undervisning (o_UN). (Kjelde: Rambøll)

5.8 Universell tilgjenge

Krav til universell utforming er ivareteke i planen, og vil bli følgt opp vidare i detaljprosjekteringa.

5.9 Teknisk infrastruktur

Ikkje relevant. Det er ikkje planlagt for nokon nye anlegg i planen.

6. VERKNADER AV PLANFORSLAGET

6.1 Overordna planar

Planforslaget er ikkje i konflikt med overordna planar. Planen er tilpassa sentrumsplan frå 1984, planID. 1984002.

6.2 Staden sin karakter, byform, estetikk og landskap

Planforslaget har i liten/ingen grad verknad på staden sin karakter og landskapsform, då tiltaket i all hovudsak er innanfor eksisterande .

6.3 Kulturminne og kulturmiljø, eventuell verneverdi

Som tidlegare vist, er det ikkje registrert verneverdige kulturminne i planområdet. Planforslaget vil heller ikkje ha innverknad på kulturminne utanfor planområdet.

6.4 Forholdet til naturmangfald

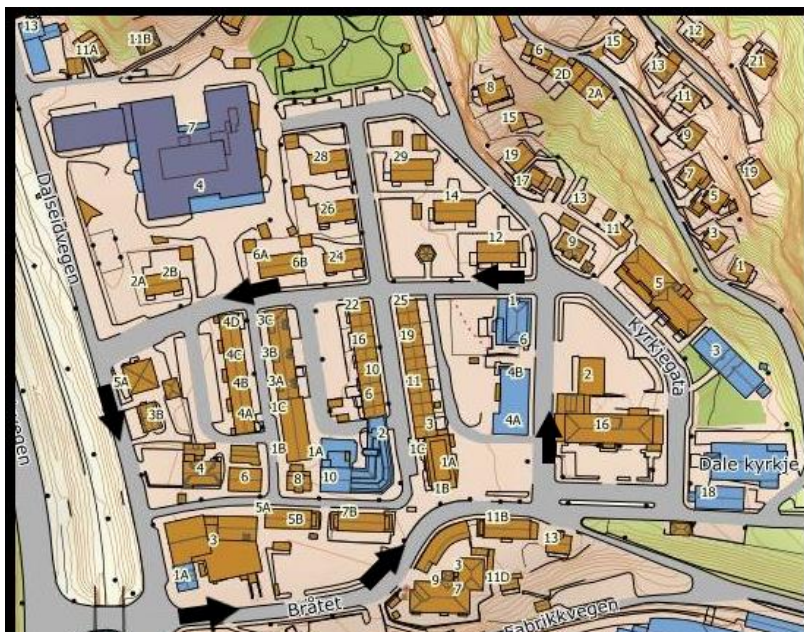
Ikkje relevant.

6.5 Landbruk og naturressursar

Ikkje relevant.

6.6 Trafikktilhøve

Planforslaget påverkar køyremønsteret både til rute- og skulebussane, og gir dei ein ny haldeplass med leskur. Langsgåande parkeringsplassar langs Dalseidvegen medfører noko manøvrering i køyrevegen, men strekninga er oversiktleg og farta er låg, så det er ikkje vurdert å medføre problem for trafikkavvikling eller trafiksikkerheit. I figur 18 kan ein sjå korleis området regulert til parkering ser ut i dagens situasjon. Tilrettelegging for parkering fører også til mindre køyring i sentrumsgatene, då dei som skal til aktivitetar på skulen kan parkere langs Dalseidvegen. Det kan bli auka trafikk langs Dalseidvegen, dersom folk nyttar tilbodet som innfartsparkering og reiser kollektivt vidare. Trafikkbiletet vil i begge høve berre bli marginalt påverka.



Figur 18: Køyremønster for bussar etter ny kollektivhaldeplass (Kjelde: Norgeskart. Piler teikna på av Rambøll)

Både busshaldeplass og parkeringsplassar er nye element som gjev nye høve for trafiksituasjonen. Nytt køyremønster for bussar er vist i Figur 18. Situasjonen for mjuke trafikantar vert betra med etablering av fortau langs Dalseidvegen og Lauvgardsvegen. Ved leskur på busshaldeplassen kan det verta noko konflikt mellom ventande passasjerar og andre mjuke trafikantar som ferdast på fortauet, dersom det er mange ventande passasjerar samtidig.

Lauvgardsvegen har ikkje noko definert kryssingspunkt for dei som skal sørover, og har heller ikkje fortau på

sørsida. Dermed er ikkje tilgang til busshaldeplassen for dei som kjem gåande frå sør like god som for dei som kjem gåande frå nord. Det er lagt inn i føresegna at det kan etablerast kryssingspunkt for mjuke trafikantar i Lauvgardsvegen.

6.7 Barn og unge sine interesser

Planforslaget har innverknad på barn sine interesser i den forstand at det legg til rette for ein felles haldeplass for kollektivtrafikken. Det er vurdert at planframlegget gjer eit meir oversiktleg trafikktilhøve og betre løysingar for mjuke trafikantar, noko som er positivt for barn og unge.

6.8 Sosial infrastruktur

Ikkje relevant.

6.9 Universell tilgjenge

Universell tilgjenge vert betra i området ved etablering av fortau, nedsenka kantstein ved kryssingspunkt, og busshaldeplass med ledelinjer.

6.10 Energibehov – energiforbruk

Ikkje relevant.

6.11 Teknisk infrastruktur

Planforslaget har ikkje innverknad på teknisk infrastruktur. Ein legg til grunn at eksisterande anlegg for overvatn har tilstrekkeleg kapasitet og utforming, men dette må undersøkast nærare i detaljprosjekteringsfasen.

6.12 Økonomiske konsekvensar for kommunen

Tiltaket involverer kommunen, Vestland fylkeskommune v/Skyss og Statens vegvesen. Fordeling av kostnader er ikkje avklara.

6.13 Konsekvensar for grunneigarar

Planforslaget har innverknad på fleire private eigedomar:

Eigedom	Noverande situasjon	Planforslag
22/557	Avkøyring frå Lauvgardsvegen	Avkøyring vert råka i dei tilfelle kor fleire enn to bussar står oppstilt langs haldeplassen. Haldeplass og leskur plassert i nærleiken av hus.
22/680	Hus står tett på Lauvgardsvegen og Dalseidvegen. Trapp til 2.etasje like i vegkant i Lauvgardsvegen. Gjerde, portstolpar og eit tre langs eigedom.	Fortau etablerast langs Dalseidvegen og inntil trapp i Lauvgardsvegen. Avkøyring vert oppretthaldt. Erverv av eigedom nausynt. Gjerde, portstolpar og tre vert råka.
22/589	Har avkøyring frå Dalseidvegen. Gjerde, portstolpar og plen framfor hus.	Fortau etablerast langs Dalseidvegen. Erverv av eigedom nausynt, gjerde, port og plen vert råka.

I sørleg ende av planområdet vert også delar av steinmur og hekk langs kommunal parkeringsplass råka.

6.14 Interessemotsetningar

Det er kome merknadar frå høyringsmynde og naboar, både til varsla oppstart og etter høyring/offentleg ettersyn. Alle merknadar er kommentert i vedlagt merknadsskjema.

7. RISIKO OG SÅRBARHEIT

Det er utført ein eigen ROS-analyse for planarbeidet, og den er vedlagt dette dokumentet. Her er analysen kort summert opp:

- For liv og helse er det klassifisert risiko i gul og grøn.
- For ytre miljø er det berre klassifisert risiko i grøn risikoklasse.
- For materielle verdiar er det klassifisert risiko i gul og grøn risikoklasse.

7.1 Liv og helse

Tema trafikkulykker er klassifisert i gul risikoklasse. Det vil alltid vere knytt ein viss generell risiko kring dette temaet, men det er i planframlegget søkt avbøtande tiltak for å redusere sannsyn og konsekvensar ved trafikkulukker.

Tiltaket som er planlagt omfattar ein kollektivhaldeplass rett ved barne- og ungdomsskule, med tilhøyrande parkeringsplass langs køyrevegen til skulen. Kollektivhaldeplassen regulerast som kantstopp. Risiko er knytt til fotgjengarkryssing av køyrebane, og ulykker i kryss. For å minimere risiko for trafikkulykker er det viktig med låg fart i området og at sikt og skilting er god. Trong for fartshumpar eller -puter bør vurderast.

Innanfor planområdet ligg ei skråning der skredhendingar kan førekomme med sannsyn > kvart 1000. år. Det ligg allereie ein bustad rett nedanfor skråninga. Konsekvensar ved skred kan vere alvorlege personskadar. Skredområdet vert ikkje omfatta av nye tiltak i planen.

Brann i buss eller andre køyretøy er aktuelt, men faren for at dette skal skje er ikkje større enn normalt. Sidan det er mange skuleelevar i området, er det viktig at rutinar ved brann er innarbeida, og at sløkkjeutstyr er tilgjengeleg.

Støyforureining er relevant for tema liv og helse. Området er støyutsett i dag på grunn av E16 og jernbane. Meir trafikk i området som følgje av ny bussterminal vil kunne føre til marginal auke i støy til omgjevnadene og den nye skulen. Kantstopp og overgangsfelt i Lauvgardsvegen vil medføre låg fart i området. Støyskjermingstiltak kan vurderast ved behov.

I anleggsfasen vil det vere viktig å ta omsyn til at det vil vere mange born og unge i området. Trafikktryggleik og sikring av anleggsområdet må vere ivaretatt.

Skog/vegetasjonsbrann er sannsynleg i eit 200-års perspektiv, men det er lite vegetasjon i området og konsekvensane vil truleg vere små.

Naturskapte hendingar som vind, nedbør og overvatn vil førekomme, men konsekvensane er vurdert som relativt ubetydelege. Kollektivhaldeplassen må innehalde leskur for ventande. Det bør settast av tilstrekkeleg plass for snølagring ved brøyting av køyrebane, venteaereal og fortau.

7.2 Ytre miljø

Tiltaket er totalt sett vurdert til å ha liten risiko for det ytre miljø. Dette heng saman med at planområdet i dag allereie er utbygd, og inneheld ingen vesentlege verdiar for naturmangfald.

7.3 Materielle verdiar

Overvatn må handterast på ein god måte, og overvassanlegg må ha tilstrekkeleg kapasitet. Mindre materielle skadar ved ekstremvêr er sær sannsynleg.

7.4 Anleggsfasen

I anleggsfasen vil det vere viktig å ta omsyn til at det vil vere mange born og unge i området. Trafikktryggleik og sikring av anleggsområdet er svært viktig, og må vera ivareteke. Det bør utarbeidast ein anleggs- og trafikksikringsplan for anleggsfasen for å sikre desse omsyna.

8. VEDLEGG

8.1 Merknadar til varsel om oppstart

8.2 Merknadar til planforslaget etter høyring

8.3 ROS- analyse