

Mål for kommuneplanen sin arealdel

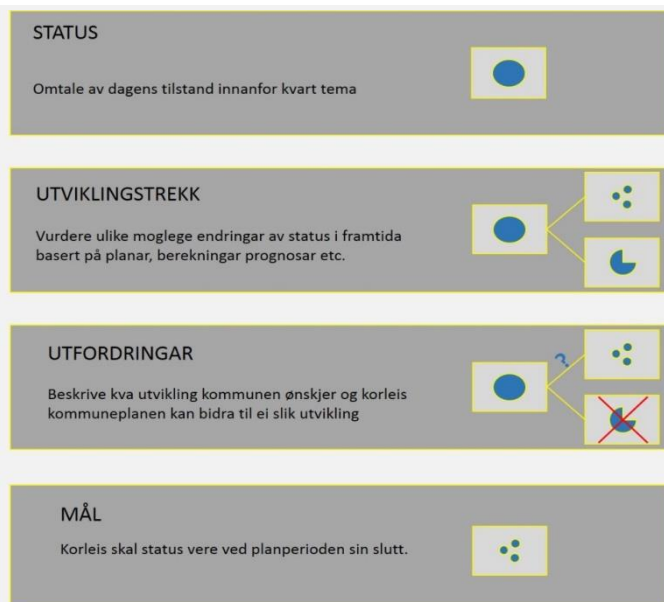
1 HOVUDTEMA I PLANPROGRAMMET

Planprogrammet som vart vedteke juni 2015 slår fast at følgjande hovudtema skal prioriterast i kommuneplanen:

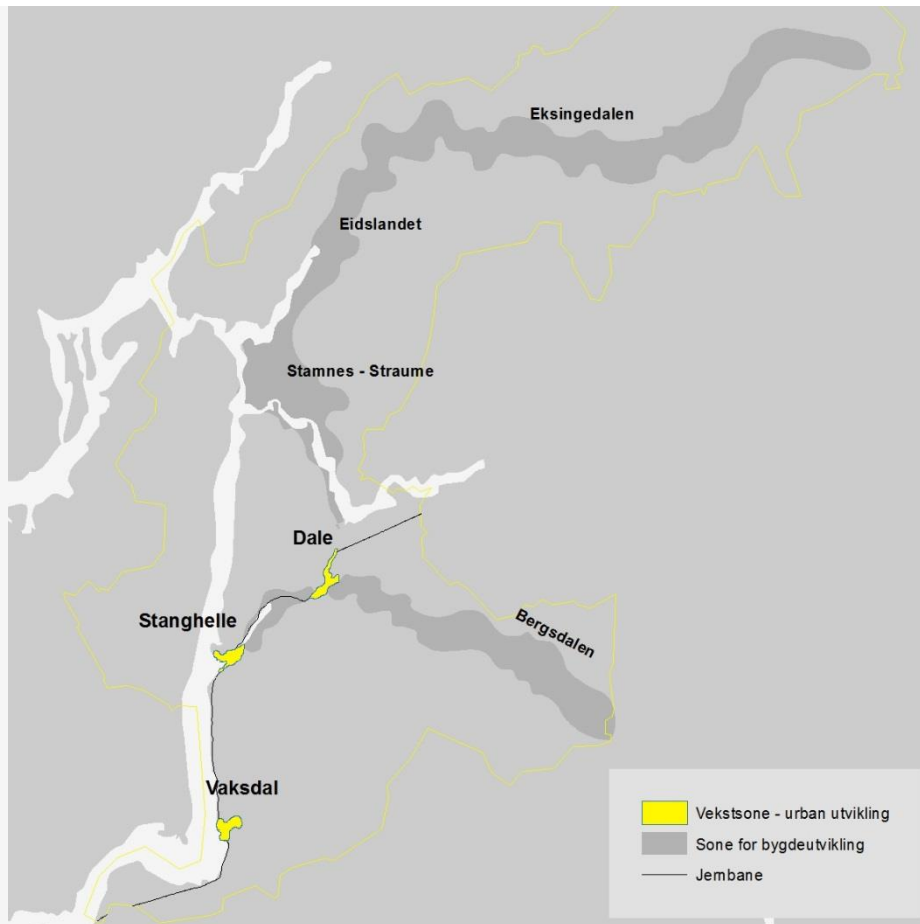
- Folketalsutvikling
- Bustad
- Næringsutvikling
- Samferdsle

For kvart av desse tema vil denne planomtalen presentere status og utviklingstrekk som fortel kvar ein står i dag og kva utvikling ein kan sjå føre seg i framtida. I prinsippet er det slik at kommuneplanen skal søkje å påverke utviklingstrekk i ei ønskt retning. For kvart tema vil det difor knytast utfordringar som peiker på kva utvikling som er ønskjeleg. Basert på desse utfordringane kan ein formulere mål for planen innanfor ulike tema. Desse måla vil mellom anna verte nytta i vurderinga av konsekvensar for miljø og samfunn (KU) slik at ny arealbruk eller andre endringar i planen kan målast på måloppnåing.

Planprogrammet slår fast at hovudsatsinga for denne planrevisjonen skal vere dei tre stasjonsbyane langs Bergensbanen: Vaksdal, Stanghelle og Dale. Ein hovudårsak bak ei slik satsing er ein trong for planstyrt vekst, som følgje av ein varsla opprusting av transportsystemet, og at vekst skal skje på eit berekraftig vis i tråd med rådane prinsipp for samordna areal og transportplanlegging. Det tyder vekst og utvikling med lågt energi- og transportbehov med høg kollektivandel for pendlarar og anna dagleg transport. Soleis er jernbanen og stasjonane langs denne dei mest sentrale knutepunkta i kommunen og dei områda der ein ynskjer å legge til rette for at det meste av folketalsveksten i kommunen skal skje.



Figur 1: Prinsippkisse for planomtalen si handsaming av ulike tema



Figur 2: Utviklingsskisse

OVERORDNA MÅL FOR KOMMUNEPLANREVISJONEN:

Vaksdal kommune skal verte ein vekstkommune for innbyggjarar og næringsliv basert på miljøvenleg utvikling med høg kvalitet for alle.

2 FOLKETAL

2.1 Status og utviklingstrekk¹

Ved inngangen til 3. kvartal 2016 var det 4 115 innbyggjarar i Vaksdal kommune. Ved inngangen av 1. kvartal 2016 var talet 4 125. Dette talet vert nytta i dei vidare framstillingane av status og folketals-utvikling i dette avsnittet.

Om ein ser på nøkkeltala for kommunen i 2015 (rammetekst) så er mesteparten av tilveksten til kommunen innflyttarar og hovudårsaka til nedgangen i folketalet er fråflytting.

I følgje reisevaneundersøkinga for Bergensregionen har 36% av dei som flytta ut av kommunen flytta til Bergen. Voss var nest største tilflyttings-stad med 12%. 14% av utflyttarane flytta ut frå Vestlandet til andre stader i Noreg utanom Osloregionen. Det er verdt å merke seg at heile 11% av utflyttarane flytta til utlandet. Det er grunn til å tru at dette gjeld utlendingar som flytter attende til heimlandet etter kortare eller lengre opphald i Vaksdal.

Kring 40% av dei som flytta til Vaksdal kommune i 2013 kom frå Bergen kommune, 20% frå utlandet og 14% frå andre delar av landet enn Vestlandet eller Osloregionen.

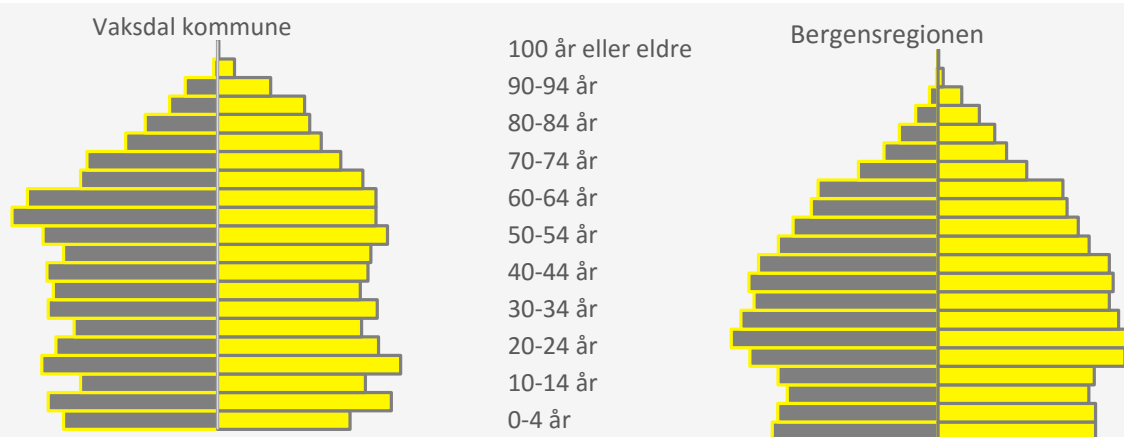
Ved inngangen til første kvartal 2016 var snittalderen i kommunen 42,1 år. Nasjonal snittalder er 39,6, medan snittet for Hordaland er 38,7. Figur 3 syner at Vaksdal kommune har høgst gjennomsnittsalder i Bergensregionen, kring fem år høgare enn i vekstkommunane kring Bergen.

Ved sida av ein høgare gjennomsnittsalder syner befolkningspyramidene i Figur 3 at aldersgruppa 20-35 er noko underrepresentert i kommunen. Over 35-40 års alder er det høvesvis fleire menn enn kvinner i kommunen om ein samanliknar med regionen. En slik struktur er typisk for kommunar som opplever stagnasjon eller nedgang i folketalet og som har høvesvis færre tilbod til somme delar av innbyggjarane til dømes høgt utdanna, unge og kvinner enn regionen forøvrig.

Frå år 2000 til 2016 har folketalet i Vaksdal kommune gått ned med 1,6%. Internt i kommunen er det ein tendens til at områda utanfor stasjonsbyane Vaksdal, Stanghelle og Dale har opplevd størst nedgang. Vaksdal og Dale har hatt positiv folketalsutvikling i perioden som dei einaste områda i kommunen ved sida av Nordgrend grunnkrets nord på Osterøy.

Nøkkeltal¹

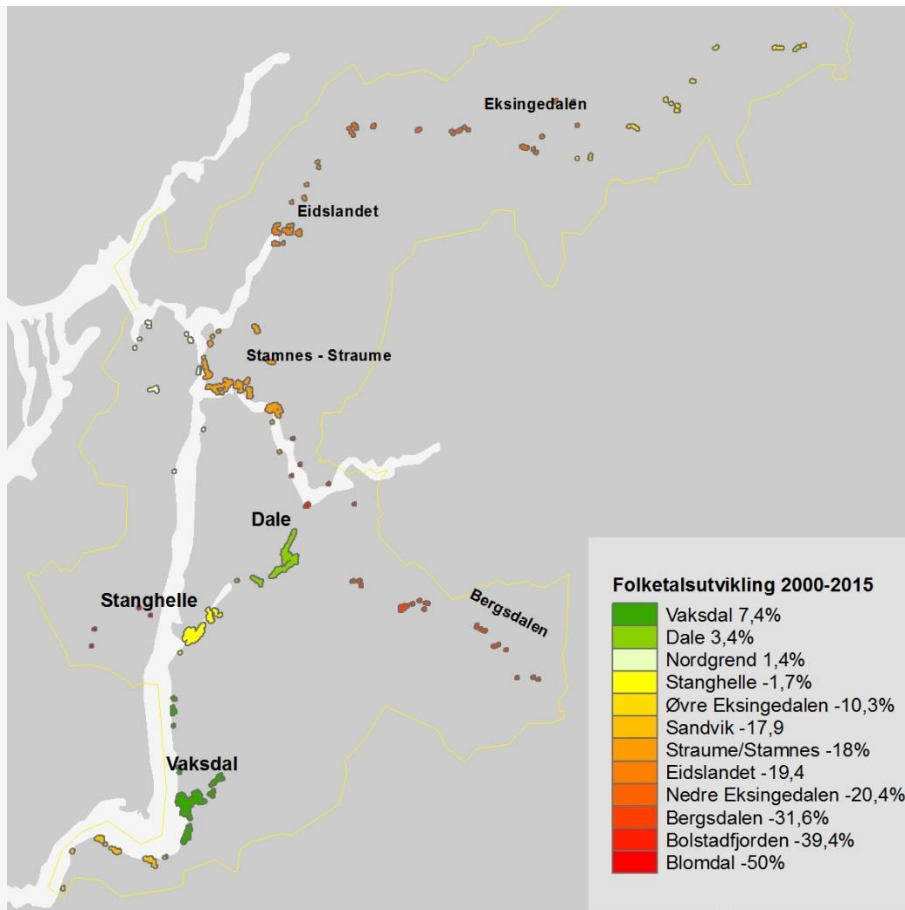
Folketal jan 2015:	4096
Fødde:	54
Døde:	66
Fødselsoverskot:	-12
Innvandring:	36
Utvandring:	11
Innflytting innanlands:	141
Fråflytting innanlands:	125
Nettoinnflytting:	41
Folketilvekst:	29
Folketal ved utgangen av 2015	4125



Figur 3: Befolkningspyramider Vaksdal og regionen, 1. januar 2016

¹ Alle tal frå Statistisk sentralbyrå (SSB) eller Fylkeskommunen sin statistikkbank (AUD)

Størst nedgang i prosent finn ein i Bergsdalen og Eidslandet/nedre Eksingedalen, medan Straume/Stamnes opplever størst nedgang i absolutte tal. Grunnkretsane Stanghelle og Stanghelle Vest er slått saman i denne utgreiinga for at ein skal operere med eit samla tal for Stanghelle, men det er verdt å merke seg at Stanghelle vest har ei folkeauke på 21,7% medan Stanghelle (aust for Dalevågen) har ein nedgang i folketalet på 12,6%



Figur 4: Folketalsutvikling i prosent 2000-2015

I høyringsframlegg² til regional areal og transportplan for Bergensregionen er det lagt til grunn ein vekst i folketalet på kring 30% i den neste 20-års perioden (2036). Det tyder ei folkemengd på ca 150 000 personar. Regionale prognosar frå Hordaland fylkeskommune estimerar i sitt hovudalternativ ei folkemengd på 4171 personar i Vaksdal kommune 2036. Dette gir ei folkeauke på 2,5% i perioden, noko som er vesentleg lågare enn i Bergensregionen elles.

Siste fylkesprognose frå Hordaland Fylkeskommune (2016-2040)³ seier at; *Totalt er folketalet i Hordaland venta å vekse med 195 000 innbyggjarar (38 %) frå 2014 til 2040. Hordaland passerte 500 000 innbyggjarar våren 2013, og er venta å passere 600 000 innbyggjarar seinsommaren 2027.*

For Vaksdal kommune seier denne prognosen ein vekst på 3-4 % (134 personar) til år 2040. Det er då særleg gruppa 75+ som veks relativt mest, noko som for øvrig gjeld alle kommunar i regionen.

Det er ikkje utarbeidd prognosar på grunnkrets nivå for Vaksdal kommune, men det er tilstrekkeleg i denne samanheng å peike på at om utviklingstrekk frå dei seinaste åra hald fram, vil befolkninga i kommunen i større grad konsentrere seg kring dei tre stasjonsbyane og folketalet i utkantane av kommunen vil reduserast ytterlegare.

² Per september 2015

³ Hordaland fylkeskommune

2.2 Utfordringar

Basert på Status og utviklingstrekk er det tydeleg at Vaksdal kommune si utfordring blir å snu ein negativ folketalsutvikling i løpet av planperioden. Om dagens utvikling med fråflytting i utkanten og berre moderat folkevekst i stasjonsbyane held fram kan det i nær framtid verte ei utfordring å oppretthalde dagens service og tenestetilbod i alle delar kommunen.

Ved sida av folketalet er det og utfordringar knytt til samansetninga av innbyggjarane. Det er ein demografisk tendens at aldersgruppa 18 – 35 er underrepresentert i kommune noko som skuldast manglande tilbod for studerande og få arbeidsplassar for unge. Det er dessutan for få av dei utflytta ungdommane som vel å flytte attende til Vaksdal kommune for å etablere seg

Dei sentrale områda i kommunen som har best kommunikasjonar mot Bergensregionen sine vekstsentra har føresetnader for ein vekst som er vesentleg større enn prognosane tilseier. Det er difor vurdert at kommuneplanen må legge til rette for ei vekstfremjande utvikling i dei tre stasjonsbyane slik at desse kan fungere som lokale kraftsentra som kan bidra til at den negative utviklinga i utkantane kan reverserast.

2.3 Mål

Vaksdal kommune må ha som mål at kommunen skal vekse mykje meir enn prognosane anslår. Hovudårsaka til at ei slik målsetting er vurdert å vere realistisk er at særleg stasjonsbyane langs Bergensbanen i Vaksdal kommune har særskilte føremon for å handtere folkevekst i tråd med rådane prinsipp for berekraftig utvikling. Ein har her høve til å utvikle tette urbane sentra der kollektiv, sykkel og gange er føretrekte transportmiddel.

Vaksdal kommune har følgjande mål for folketalsutviklinga:

Hovudmål: Vaksdal kommune skal ha 20-40 % fleire innbyggjarar i 2040 enn i dag

3 BUSTAD

3.1 Status og utviklingstrekk.

Vaksdal kommune har ein stor overvekt av einebustadar og tomannsbustadar. Det er få mindre bustader som leiligheiter, blokker etc.

Tal frå SSB syner at utviklinga i Vaksdal kommune dei seinare år har gått i retning av ein meir variert bustadstruktur, jf. Figur 5. Likevel er kommunen framleis dominert av einebustadar med eit relativt høgt arealbeslag.

Det er registrert 16 reguleringsplanar i kommunen som ikkje er fullt utbygd med bustadar. Oppteljinga av bueiningar er basert på plankart og føresegnar i vedtekne reguleringsplanar der gjeldande arealdel til kommuneplanen ikkje legg opp til ein annan arealbruk enn i reguleringsplanane. I somme tilfelle der føresegnene ikkje gjer grunnlag til å rekne ut kapasitet, er talet basert på ein kvalitativ vurdering av plankartet samanlikna med tilgrensande bustadstruktur.

Tabell 1 syner at det totalt er ein teoretisk kapasitet for kring 350 nye bustadar i vedtekne reguleringsplanar. Om ein legg til grunn 2,5 personar per bueining vil det seie at planane har kapasitet til å ta hand om ein folketalsvekst på i underkant av 1000 personar.

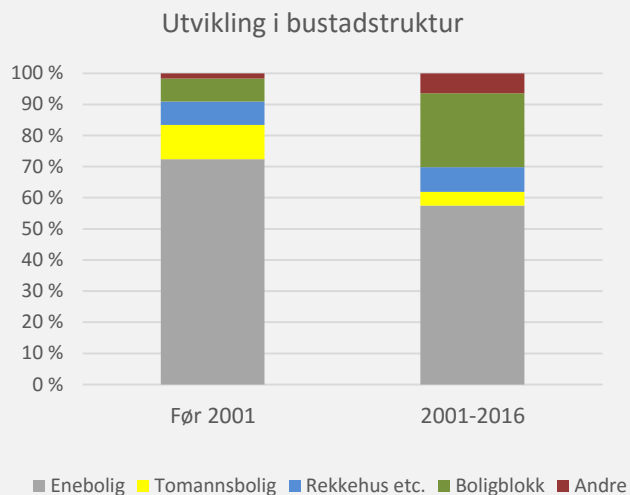
Gjeldande kommuneplan gjer det mogleg å bygge bustadar i uregulerte område avsett til bustad i planen. Dette gjeld alle område sett av til bustad i planen der det ikkje er vedteken reguleringsplanar eller der gjeldande kommuneplan ikkje set krav til utarbeiding av reguleringsplanar før søknad om bustadbygging kan godkjennast.

Av slike område er det vurdert eit maksimalt teoretisk potensial for kring 150 – 200 bustadar, basert på ein overordna vurdering og ein maksimal utnytting med to einingar per tomt. Dette talet er truleg høgt ettersom tilhøve som skredfare, tilpassing til dyrka-mark og andre tilhøve ikkje er vurdert.

I tillegg til dei områda som er nemnt opnar gjeldande kommuneplan for bygging av bustadar i somme LNF-område. Desse har kvotar knytt til arealet som fastset kor mange bustadar som kan oppførast i planperioden. Tabell 2 syner at det kan byggast totalt 52 einingar i LNF-spreidd område, eit folketal på 130 om ein legg til grunn 2,5 bebuarar per bustad. Etter vedtak av førre kommuneplan i 2006 er ingen bustadar bygd i desse LNF –områda.

Nøkkeltal (2016):

Tal bustadar:	2065
Einebustad:	1386 (69%)
Tomannsbustad	240 (12%)
Rekkehus	148 (7%)
Bustadblokk	172 (9%)
Andre	76 (4%)



Figur 5: Utvikling i bustadstruktur

Tabell 1: Kapasitet for nye bustadar i regulerte område

Plan-ID	Plannamn	Kapasitet bueiningar (ca tal)
Vaksdal		
1995001	Nedre Boge	5-6
1982002	Vaksdal Vest	30
1994001	Vaksdalgarden	1
1988001	Jamnegarden	25-30
1982001	Valsdal aust	20
1992002	Brualeitet	4
2009002	Tveitane Barnehage	6
Stanghelle		
1982005	Stanghelle vest byggetrinn 1	1
1982005	Stanghelle vest byggetrinn 2	15
2001002	Stanghelle vest og Tettaneset	127
Dale		
1985002	Dalsleitet	6
Stamnes		
1991002	Stamnes sentrum	3
2012004	Stamnes sentrum (2)	50 - 60
2001002	Otterstadneset	6
Eidslandet		
1986003	Mysterområdet	18
1984001	Myster	10
Kallestad (Osterøy)		
1997002	Bustadfelt Kallestad	1

Tabell 2: Kapasitet for bustadar i LNF-spreidd areal

Område	Bustadkvote (einingar)
Vaksdal	
Langhelle	3
Sedalen nord	2
Skreia	3
Bergsdalen	
Lid	4
Berge Nord	2
Berge Sør	1
Stamnes Straume	
Vik Nord	1
Vik Sør	2
Lunde	3
Øyane	4
Hesjedalen	3
Stamnesfet	2
Klypekleivane	1
Eksingedalen med Eidslandet	
Høvik	4
Lavik	4
Nese 1	1
Nese 2	1
Nesheim	2
Eidsland	5
Høvik	4

3.2 Utfordringar

Bustadutviklinga i framtida heng nøye saman med forventet utvikling i folketal. I førre kapittel vart det presentert prognosar som fortel om små endringar i folketalet. Det er difor i prinsippet god nok kapasitet til nye bustadar i gjeldande planar for lang tid framover. Det er faktisk slik at ein i gjeldande planar teoretisk kan handtere ein folketaletsvekst på 1500-2000 personar noko som er i tråd med målsetjinga for folkeauke som er definert i førre kapittel.

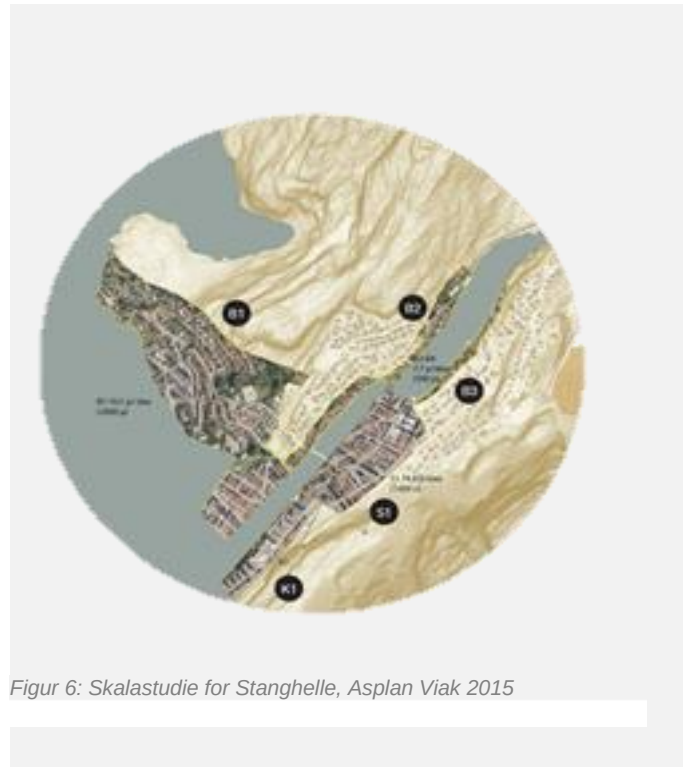
For bustadutviklinga i Vaksdal kommune er det ei utfordring at gjeldande planar har ein kapasitet for bustadbygging som ikkje stemmer over ens med forventet etterspurnad. Det er god kapasitet for bustadbygging i Stanghelle og Stamnes, men lite i Vaksdal og Dale. Per i dag er det lite som tydar på at planane for sentrumsmessig bustadbygging på Stamnes kan realiserast på kort sikt. Både på grunn av den rådande situasjonen i området og beskjeden etterspurnad. Reguleringsplanen på Tettaneset ved Stanghelle kan verte eit godt tiltak i ein av vekstsonene i kommunen om ein ser dette i samband med sentrumsutvikling kring Stanghelle jernbanestasjon.

Framlegget til regional areal og transportplan for Bergensregionen peikar på at bygging av attraktive bustadar der ein tek vare på sentrale element som skal sikre bukvalitet er ein viktig drivar for å auke etterspurnad og bidra til tilflytting. Gjennom kvalitet i planlegging og utbygging av bukonsept som spelar på stadeigne føremoner i tråd med rådande prinsipp for god bustadutvikling kan kommuneplanen bidra til å auke etterspurnaden etter bustadar i Vaksdal kommune. Slike konsept kan spenne frå urbane tette prosjekt i stasjonsbyane til prosjekt med fokus på landlege verdiar, god plass, utsikt, sol, dyrking av eigen mat, og nærleik til natur og kulturlandskap i utkantane av kommunen.

Døme på slike bukonsept kan vere å satse på null-utsleppsbustadar, eller ein kan vidareutvikle det gamle konseptet med klyngetun og satse på øko-tun. Dei ulike stadane og grendene i Vaksdal har ulike kvalitetar som bør vere med å spegle profilen i framtidige bukonsept. På Dale og i Vaksdal kan ein bygge

på industrihistorie. Stanghelle har verdier knytt til fjorden og landbruk. I Eksingedalen og Bergsdalen er det kanskje fjell, skog og natur som er trekkplaster for potensielle innflyttarar.

Mogelegstudier utført for kommunen i 2015/2016 syner at det er mogeleg å fortette med kvalitet i stasjonsbyane, og at urbane kvalitetar kan kombinerast med nærleik til natur;



Figur 6: Sk alastudie for Stanghelle, Asplan Viak 2015



Figur 7: Framtidsillustrasjon i mogelegstudien for Stanghelle, Asplan Viak 2015



Figur 10: Landsbyprosjektet «Åkle» i Iveland

Åkle er eit døme på sentrumsutvikling med fokus på miljø og tilgjenge. Prosjektet inneheld varierte bustadar, sosiale møtestadar og butikkar.

Prosjektet kan ha stor overføringsverdi for utvikling av stadar i Vaksdal kommune. Særleg i sentrumsområde der ein skal sjå bustadutvikling i samanheng med andre funksjonar.



Figur 8: Økolandsby i Hurdal

Hurdalsjøen økologiske landsby er døme på eit innovativt bustadkonsept som fokuserer på berekraft, økologisk småskala landbruk, sosialt fellesskap og kultur. Prosjektet er eit privat initiativ i samarbeid med Hurdal kommune med fleire.

Økolandsbyen satsar på høg grad av lokal sjølvforsyning og kopling mellom bu- og arbeidsmiljø. Det er lagt til rette for at ein bueining inneheld høve til småskala dyrking til eige bruk på tomte samstundes som at eigarane kan delta i drifta av felles landbruksareal knytt til prosjektet.



Figur 9: Havråtunet Osterøy

Havråtunet er eit døme på eit gammalt klyngetun som var den typiske organiseringa av bygder på Vestlandet fram til utskiftinga mellom 1880 og 1920.

Slike klyngetun kan vere til inspirasjon for dei som skal utvikle gode bustadkonsept i framtida ettersom strukturen legg opp til skånsam handtering av terreng og landskap, stimulerer til fellesskap og kan bidra til redusert energi og transportbehov.

3.3 Mål

I planperioden bør Vaksdal kommune sjå ein tydeleg utvikling innan bustadbygging. Planen skal vere open og fleksibel når det gjeld innhald i dei ulike bustadområda, anten det er snakk om reine bustadområde eller bustader som del av fleirfunksjonelle område som til dømes sentrumsområda. Samstundes skal planen vere klar og styrande slik at sentrale prinsipp for bustadutvikling som kvalitetskrav og redusert energi og transportbehov skal vere styrande for alle nye bustadprosjekt i kommunen. Det er og viktig at planen legg opp til at areala som vert lagt ut til bustadområde kan utviklast med sikte på attraktive og økonomisk gunstige prosjekt for utviklarar og potensielle kjøparar slik at bustadutviklinga i kommunen vert ein *drivar* for auke av folketalet.

Det skal vere mogleg å bygge bustadar der folk flest vil bu, i ein form som er attraktiv for eit breitt spekter av menneske. Eit godt bustadområde har variasjon i både innbyggjarar, funksjonar og tilbod. Vaksdal kommune skal kunne tilby eigna bustader både til dei som ønskjer eit urbant miljø med gode forbindelsar mot Bergen og andre sentrale reisemål og til dei som ønskjer å busette seg meir landleg.

Hovuddelen av nye bustadar skal lokalisrast i tilknytning til dei tre stasjonsbyane. Dette er i tråd med regional areal og transportplan og andre rådande prinsipp for berekraftig bustadutvikling. Fortetting må skje med kvalitet der ein har stort fokus på utvikling av gode fellesområde og attraktive tilbod i nærmiljøet.

Hovudmål: Vaksdal kommune skal ha ein meir variert bustadstruktur enn i dag

Delmål 1: 90% av folkeveksten i planperioden skal busettast innanfor sykkelavstand til ein jernbanestasjon

Delmål 2: Minst eitt nytt bustadprosjekt skal få nasjonal merksemd for kvalitet og/eller nyskaping i planperioden.

4 NÆRINGS- OG ARBEIDSLIV

4.1 Status og utviklingstrekk

Næringslivet i Vaksdal har vore dominert av hjørnesteinsbedriftene i Vaksdal og Dale. Desse verksemdene har gjeve tryggleik og arbeid til alle og var styrande for både samfunns- og arealutvikling her. Tradisjonelt har primærnæringane spela ein sentral rolle i dei andre delane av kommunen. Både Vaksdal og Dale har form av å vere typiske industribygder med til dels tettbygde sentrumsområde med urbane kvalitetar. Dette gjeld særleg på Dale.

I dag er talet på tradisjonelle industriarbeidsplassar i kommunen berre ein brøkdel samanlikna med tida etter krigen. Det er i dag likevel aktivitet i dei to store tradisjonelle industrianlegga i kommunen, og særleg på Vaksdal er kapasiteten i dag godt utnytta. På Dale er det fleire ulike verksemdar som er lokalisert i den gamle bygningsmassen til Dale fabrikk.

I tillegg til desse områda er det eit næringsområde ved Dalegarden, langs E16. Dette området husar byggevarehandel, småindustri og gatekjøkken-/bensinstasjon.

I gjeldande kommuneplan ligg det fleire mindre næringsområde, markert som eksisterande arealbruk med varierende aktivitet. I planen ligg og somme planlagde næringsområde, eller ervervsområde som områda vart omtala som etter plan- og bygningslova før 2008. Desse planlagde eller framtidige næringsområda er i varierende grad teken i bruk og desse vil verte endra i tråd med gjeldande lovverk til rett kategori for arealbruk.

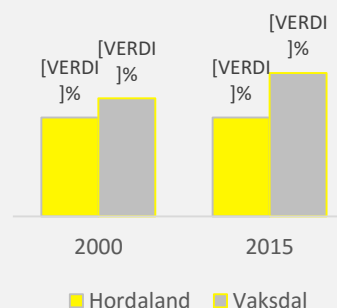
Vaksdal kommune er ein pendlarkommune. Kring halvparten av alle sysselsette i Vaksdal har arbeidsstad i ein annan kommune. Av desse jobbar kring 60% i Bergen og 10% på Voss.

Utviklinga i arbeidsmarknaden i kommunen går i retning av større andel sysselsette i offentlig sektor, Figur 11. Dette stemmer overeins med omlegginga i dei tradisjonelle næringane som nemnd ovanfor. Figur 12 syner at det særleg er stillingar innanfor industri og til dels jordbruk/fiskeri som har forsvunne sidan 2008. Tal frå SSB syner at industrinæringa i Vaksdal hadde 735 sysselsette i 1995, mot 220 i 2015. På 20 år har altså næringa gått ned med 70,1%.

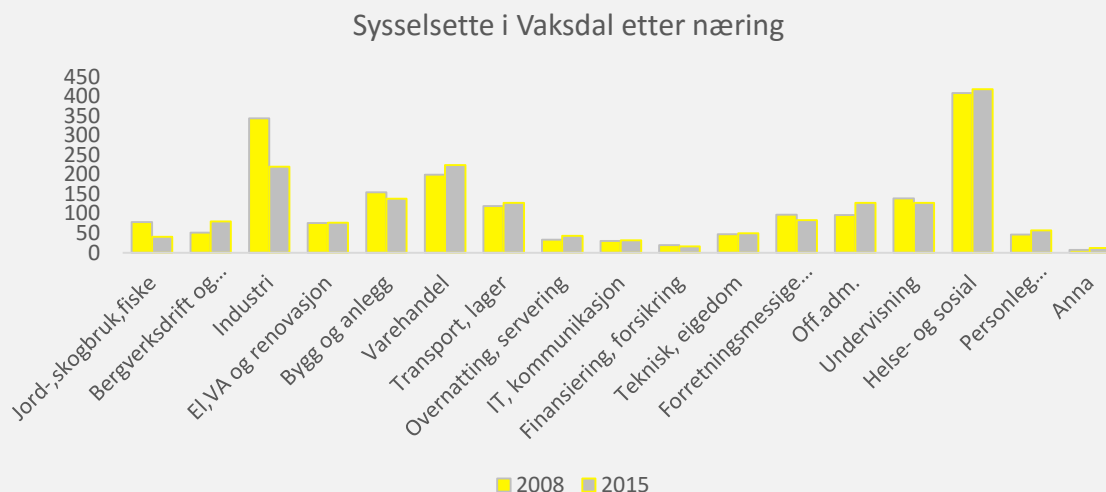
Nøkkeltal (2015):

Tal sysselsette:	1872
Tal arbeidsplassar:	1260
Tal bedrifter med tilsette:	113
Utpendling:	899
Innpendling:	266
Bor og arbeider i Vaksdal	973

Andel offentlig tilsette



Figur 11: Tilsette i offentlig sektor i prosent



Figur 12: Sysselsette etter næring

Figur 12 syner vidare at det er få sysselsette i næringar knytt til turisme. Vaksdal ligg mellom to av landets truleg mest besøkte turistkommunar, Bergen og Voss. Det er difor eit tankekors at det er så lite av denne næringa i Vaksdal. Årsaker til dette kan mellom anna vere at Vaksdal og Dale har vore industristader, og at ein difor ikkje har fokusert på satsing mot andre næringar.

4.2 Utfordringar

Kommuneplanen bør i størst mogleg grad sørge for at det vert mogleg å etablere nye næringar i dei etablerte næringsareala i kommunen. Særleg på Dale er det mogleg å legge til rette for samlokalisering av ulike typar næring slik at ein over tid kan få ein dynamisk og innovativ

næringsklynge her som både bidreg med arbeidsplassar og kompetanse,

men og gjer nytt liv til eit lokalmiljø som ber preg av stagnasjon. Dette kan skje samstundes som ein trekk i trådane frå historia. Det tyder at ein kan take vare på dei verdiane som finst på Dale og for så vidt i andre delar av kommunen når ein legg til rette for næringsutvikling. Transformering av historisk bygningsmasse er kostbart og kan virke lite rasjonelt med eit bedriftsøkonomisk fokus, men rett handsaming av dei elementa i bygdene som gjev staden identitet kan i røynda verte gunstig både for innbyggjarar, besøkjande og næringsrivande. Vern gjennom bruk kan vera aktuelt for utviklinga av slike stader.

Som nemnd i førre avsnitt kan det vere at historia som industribygder kan ha gjort næringslivet i Vaksdal mindre i stand til å tenkje nytt og innovativt kring satsing på andre næringar. Turisme er nemnd, andre bransjar kan vere meir kompetanseintensive næringar, som kan dra nytte av nærleiken til kompetansmiljøa i Bergensregionen og gunstigare etableringskostnader og bukostnader i Vaksdal. Kommuneplanen skal ikkje legge føringar for kva næring ein skal satse på i Vaksdal kommune, men syte for at utvikling av stader og arealtilgang stør næringslivet og gjev høve til satsing.



Bilde 1: Den eldre delen av industrianlegga i Dale.



Bilde 2: Særeigen industriarkitektur i Vaksdal

Kommuneplanen bør vere eit av verktøya som kan nyttast i næringsutviklinga ved at ein i planen formidlar mål og strategiar for satsing samstundes som det vert lagt fram ei arealforvaltning som ikkje er til hinder for at verksemdar kan etablere seg når etterspurnaden kjem. Ein kjenner i dag ikkje til korleis etterspurnaden etter næringsareal vil utvikle seg i løpet av planperioden, men ein kan legge opp til ei arealforvaltning som gjer at kommunen kan handtere etterspurnaden, så lenge det er snakk om gode prosjekt som vil bidra til utvikling i kommunen.

For Dale og Vaksdal er næringsutvikling samstundes eit byutviklingstiltak. Næringsverksemdene kan i større grad integrerast i sentrumsutviklinga. Både dei aktørane som er her i dag og dei som vel å satse i desse område i framtida må vere medviten rolla som utviklar av den gode staden.

For å lokke aktuelle aktørar til å lokalisere seg i Vaksdal kommune må kommunen vere ein attraktiv stad å satse på gründerverksemd og innovasjon. Ikkje berre gjennom å lage ein kommuneplan som er fleksibel og open for nye næringar, men gjennom å spele på stadeigne kvalitetar. God næringsutvikling og god byutvikling går hand i hand.

Vaksdal kommune ønsker også å legge til rette for rasjonell utvikling av næringslivet utanfor dei tre stasjonsbyane. Her kan det vere snakk om tenestenæringar eller småskala næring knytt til landbruket, turistsatsing, og eventuelt større prosjekt med låg arbeidsplassintensitet og moderat til lite transportbehov for private. Den kanskje største utfordringa for næringslivet i distrikta er dårlege vegar. Særleg fv.314 til Bergsdalen og fv.569 Dalseid – Stamnes er eit hinder for fleire typar næringsetablering. Utfordringar knytt til trafikk og samferdsle vert presentert i avsnitt 2.5.

4.3 Mål

Vaksdal er del av ein felles bu- og arbeidsregion i Bergensområdet og mange pendlar til arbeid utafor kommunen. Med auka tilflytting i perioden er det eit mål at det skjer ein vekst i arbeidsplassar i kommunen.

Hovudvekta av nye næringsetableringar, særleg dei mest arbeidsplass- og/eller publikumsintensive bør lokalisert i stasjonsbyane. Det vil bidra til lågare transportbehov og auka etterspurnad etter bustadar her. Kommuneplanen må sjå næringsutvikling og sentrumsutvikling i samheng og sørge for klare krav til kvalitet i detaljplanlegginga.

Så mykje som mogleg av tilgjengeleg bygningsmasse som har vore knytt til næring og industri i kommunen skal vere i bruk i framtida. Det betyr ikkje at alt skal nyttast til tradisjonell industri, men kan og bety bustad, kultur, eller offentleg/privat tenesteyting.

5

Hovudmål: Vaksdal kommune skal ha eit meir variert næringsliv

Delmål 1: Vekst i antal nye arbeidsplassar.

Delmål 2: Meir enn 80 % av bygningsmasse til industri skal vere i aktiv bruk innan 2030

Delmål 3 Fleire sysselsette skal jobbe innanfor kommunen i løpet av planperioden.

TRAFIKK OG SAMFERDSLE

5.1 Status

Vaksdal kommune sitt transportnettverk har form av ein hovudakse bestående av E16 og jernbanen med to hovudforgreiningar på sekundærvegnettet bestående av fv.569 og fv.314. Fv.569 går frå Dalseid mot Stamnes, Eidslandet/Eksingedalen og Modalen, og fv.314 går frå Dale gjennom Bergsdalen mot Voss-grense ved Hamlagrø.

E16 er ein riksveg med utprega stamvegs-funksjonar som hovudveg mellom Bergen og Voss samt indre Sogn/Hardanger og somme av dei mest trafikkerte fjellovergangingane mot Austlandet. Hovuddelen av trafikken langs E16 er gjennomgangstrafikk. E16 har i dei seinare åra fått mykje negativ merksemd grunna mange ulukker og rasutsette strekningar. Mange av dei mest sårbare strekningane langs E16 mellom Bergen og Voss finst i Vaksdal kommune.

Statens vegvesen og Jernbaneverket er i gang med reguleringsplanarbeidet for ny E16 og Vossabane mellom Arna og Stanghelle (Dale). Før sommaren 2017 skal det ligge føre tilrådingar for traséval og stasjonsplasseringar på strekninga. Realisering av dette prosjektet i løpet av planperioden legg sterke føringar på arealplanlegginga langs strekninga og særleg i stasjonsbyane Vaksdal, Stanghelle og på noko lengre sikt, Dale. Samstundes kan ei radikal utbetring av hovudtransportsystemet gje ei vesentleg auke i etterspurnad etter bustadar, næringsareal og andre formar for utvikling i desse områda. Å legge til rette for ei slik utvikling kan seiast å vere den mest sentrale oppgåva for denne revisjonen av kommuneplanen sin arealdel.

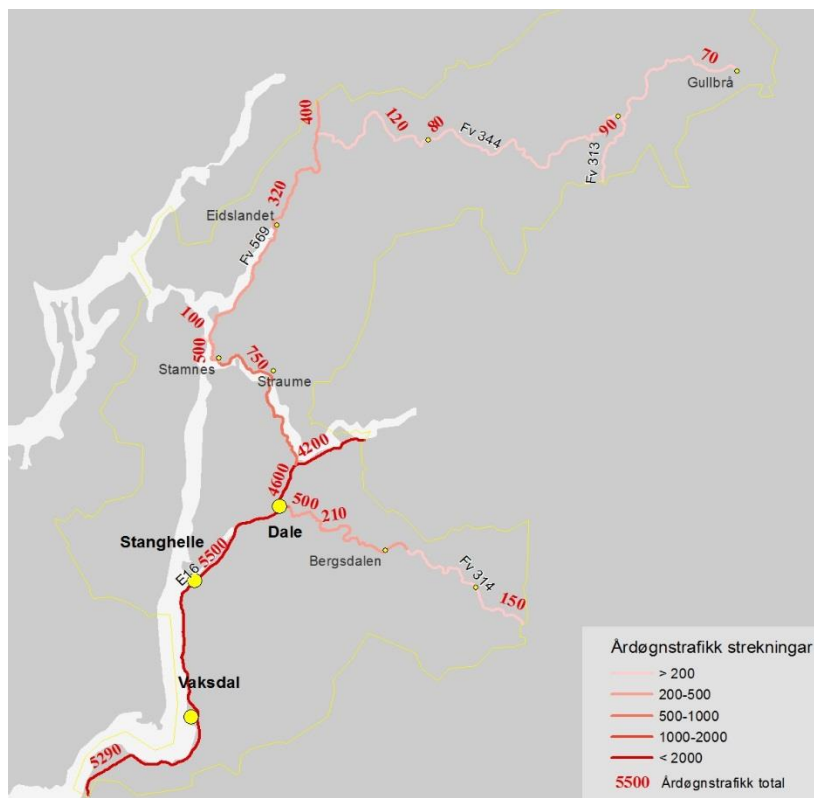
Fylkesvegane som bind saman utkantane i kommunen med stasjonsbyane og E16 har låg trafikk og til dels svært låg standard. Somme strekningar er utsett for ras og bidreg til at lokalvegsambanda i kommunen er sårbare. Særleg vegen mellom Dalseid og Eidslandet er av dårleg standard, til dømes er det vanskeleg å frakte somme varetypar med stor bil til Stamnes, Straume og vidare. For Eksingedalen kan sambandet Mo-Romarheim vere eit betre alternativ enn fv.569 mot Dalseid. Øvre Eksingedalen kan og nytte fv.313 mot Evanger.

Bergensbanen (Vossabanen) er rygg-raden i kollektivtilbodet mellom Vaksdal og nabokommunane. Tal frå 2012 syner at ca 450 passasjerar kvar dag stig av eller på lokaltoget frå dei tre stasjonane i kommunen. 44% av reisene er knytt til Dale stasjon, 33% til Vaksdal og 22% til Stanghelle⁴.

Kor mange nyttar kollektivtilbodet i Vaksdal kommune? Det eksakte svaret er ikkje kjent, men reisevaneundersøkinga (RVU) for Bergensregionen 2013 kan gje ein indikasjon på tilhøva.

Nøkkeltal:

Lengde riksveg (km):	35
Lengde fylkesveg (km):	94
Lengde kommunal veg (km):	88
Kollektivreiser mellom regionar (%):	24
Drepne eller hardt skadde i trafikk-ulukker sidan 2000:	24



Figur 13: Trafikkmengder i Vaksdal

4 Tal frå KVV Arna Voss (Sv, jbv)

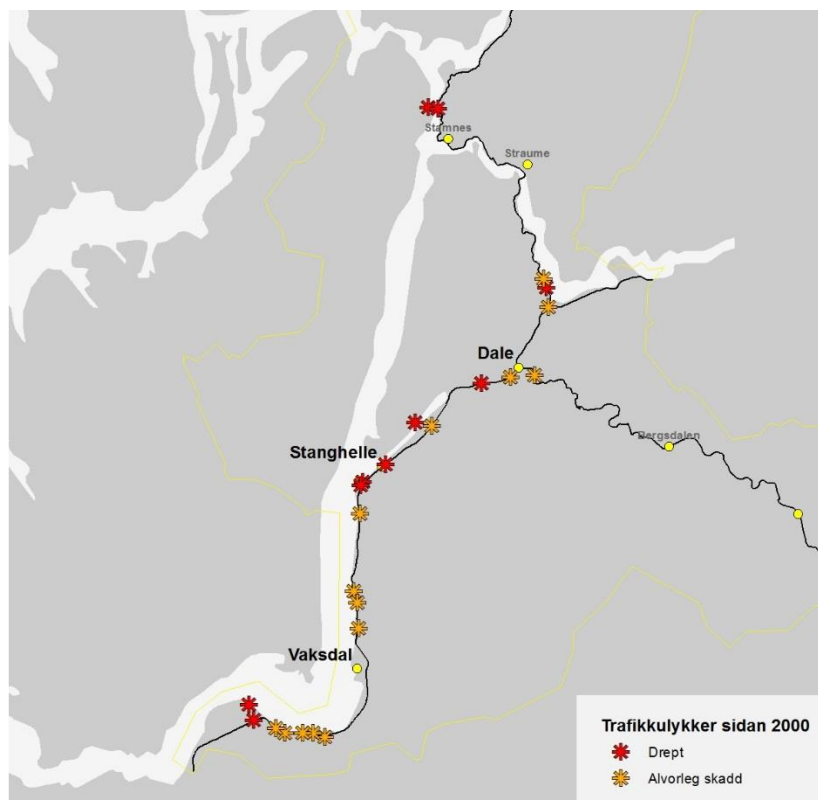
RVU Bergen 2013 er basert på spørjeundersøking i heile regionen og tala på informantar er multiplisert opp til å stemme overeins med innbyggartalet i dei ulike sonene⁵. Vaksdal kommune er ein eigen sone der 105 informantar bidrog. Usikkerheita i desse tala er difor store og dei er ikkje eigna til detaljerte analysar.

Basert på RVU Bergen 2013 er kollektivandelen for reiser mellom Vaksdal og Bergen uansett bydel i underkant av 50%. Mellom Vaksdal og Voss kring $\frac{1}{3}$ og kollektivandelen mellom Vaksdal og heile Bergensregionen ligg på 35%. Dette er vesentleg høgare enn kollektivandelen for heile regionen som er ca 13,5%. Det er verdt å merke seg at kollektivandelen internt i kommunen er på berre 5%, og at interne reiser utgjer det største utvalet. Det tyder at kollektivandelen for alle reiser i kommunen berre utgjer ca 10%, altså lågare enn snittet for heile regionen.

Figur 14 syner at vegnettet i Vaksdal er utsett for ulukker. Dei fleste alvorlege ulukkene skjer langs E16, men fv.569 er og utsett om ein tek høgde for trafikkmengda.

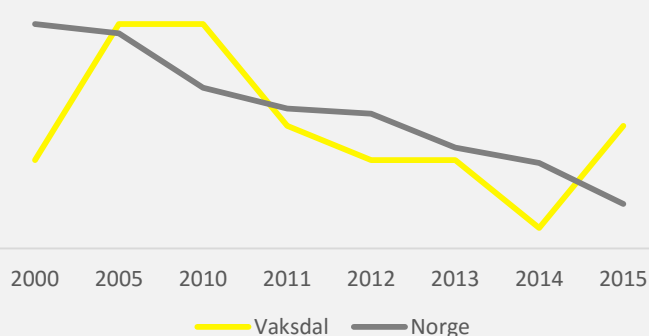
23% av ulukkene skjer på søndag, medan 30% skjer på torsdag eller fredag. 53% av ulukkene skjer altså dei dagane der trafikken er prega av ferie eller helgeutfart. Figur 15 syner at om ein samanliknar med nasjonal ulukkesstatistikk følgjer vegnettet i Vaksdal den same trenden som resten av Noreg, med store variasjonar. Frå 2011 til 2014 har det vore lågare frekvens på ulukkene i Vaksdal enn nasjonalt. Tal for 2015 t.o.m. oktober, syner at dette året er Vaksdal godt over landssnittet for ulukkes-frekvens.

Vaksdal kommune vart i 2016 godkjend som «trafiksikker kommune» av Trygg trafikk. Godkjenninga er eit kvalitetstempel for godt, målbevisst og heilskapleg arbeid med trafikktryggleik.



Figur 14: Registrerte trafikkulykker i Vaksdal med alvorleg skadde eller drepne sidan år 2000 (svv)

Årlege trafikkulykker



Figur 15: Relativ utvikling i tal trafikkulykker sidan år 2000



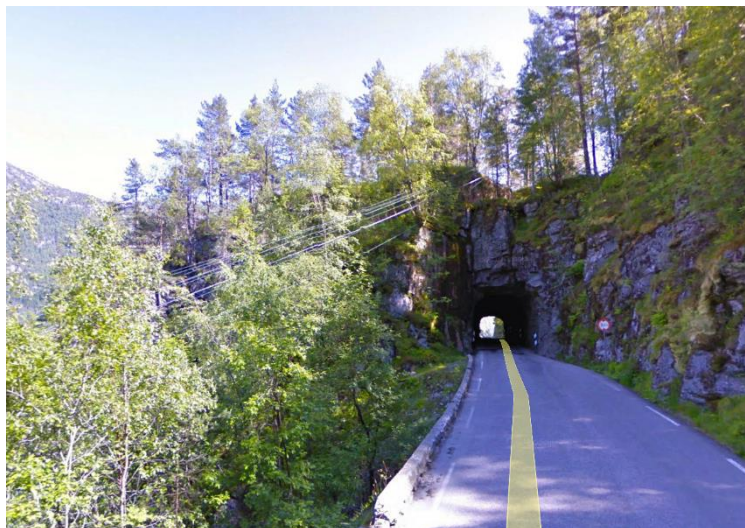
Bilde 3: Demonstrasjonstog for utbetring av E16 (foto Bergens tidende)

⁵ For meir informasjon om datagrunnlaget for RVU Bergen 2013 sjå www.bergensprogrammet.no

5.2 Utfordringar

Fleire av dei mest sentrale utfordringane knytt til trafikk og samferdsel i Vaksdal kommune ligg utanfor kommunen sitt direkte ansvarsområde og kan difor ikkje løysast gjennom kommunal planlegging aleine. Vaksdal kan vere ein viktig pådrivar for å få fart på dei endringsprosessane som er i gang for å betre hovudtransportsystemet gjennom utbetring av Bergensbanen og E16.

Vaksdal kommune vil at framlegg til ny arealbruk i planen skal kunne handtere ein vesentleg betring i transportsystemet som bidreg til kortare reisetid, betre regularitet og trafikktryggleik både for veg og bane. Ei slik endring kan bidra til at stasjonsbyane i kommunen vert ein integrert del av Stor-Bergen og såleis kan oppleve ein tilflytting som kan samanliknast med regionane vest og nord for Bergen når dei fekk fastlandssamband.



Bilde 4: Fv.569 - Vakker, men lite funksjonell

Fylkesvegane mot Bergsdalen og Stamnes/Eksingedalen fungerer i dag som bremseklossar for utvikling. Ei monaleg utbetring av desse vegane vil verte så kostbart at det realistisk sett truleg må ei stor endring i reiseetterspurnad til for å forsvare slike investeringar. Slike endringar kan vere næringsetableringar eller andre tilhøve. Vaksdal kommune vil likevel ha ein aktiv rolle som initiativtakar til utbetringar av vegane som sikrar betre trafikktryggleik og tilgjenge gjennom tiltak som rassikring og andre punktutbetringar. I kva grad kommuneplanen sin arealdel er rett arena for å lansere slike konkrete tiltak er usikkert. Det er til dømes ikkje naudsynt med ei avklaring på overordna plannivå for å sette i gang med detaljplanlegging av vegutbetringar. Det er viktig at Vaksdal kommune utarbeider gode og rasjonelle planar for slike utbetringar slik at desse kan verte prioritert hjå fylkeskommunen som er vegeigar her. I dagens situasjon er det å legge ut større utbyggingsområde som genererer mykje trafikk på desse vegane lite ansvarleg arealplanlegging.

Kommuneplanen sitt viktigaste bidrag til eit betre og meir trafikksikkert samferdslesystem i kommunen ligg i god arealforvaltning. For nye byggeområde skal planen stille krav til trafikksikre løysingar, legge opp til auka kollektivbruk samt sykkel og gange og styre auken i transportetterspurnad slik at han kan handterast utan auke i risiko og utselepp. I praksis handlar dette om å bygge opp kring stasjonsbyane og lokalsentra. Til dømes kan kollektivandelen internt i kommunen aukast monaleg gjennom å satse på utvikling av gode tette bygder. Vidare bør jernbanestasjonane i kommunen i større grad verte integrert som eit sentralt punkt i stasjonsbyane. Særleg på Dale og ved Stanghelle er det potensiale for å gjere stasjonane til meir sentrale element i sentrum.

Til slutt vil kommuneplanen satse på å synleggjere tilbodet for gåande og syklande slik at ein kan avdekke brot i samanhengande gang/sykkelnettverk. Turvegar for rekreasjon med universell utforming bør og verte løfta fram i planen slik at alle innbyggjarane i kommunen får høve til å gå tur uavhengig av fysiske evner.



Bilde 5: Dale stasjon bør verte ein del av Dale sentrum

5.3 Mål

Måla knytt til trafikk og samferdsle er formulert slik at dei tek tak i dei utfordringar nemnd i førre avsnitt der kommuneplanen kan bidra til konkret måloppnåing. Mål om utbetring av fylkesvegar, press på myndigheitene for å velje K5 eller innspel til endringar i kollektivtilbodet høyrer ikkje heime her.

Måla er knytt opp til kva effektar som er ønskjeleg for tema trafikk og samferdsle som følgje av endringar i arealbruk og føresegner. Trafikktryggleik, trygg skuleveg, vekst med minimal auke i transportteterspurnad og auka kollektivandel er eksempel på viktige målpunkt.

Hovudmål: Vaksdal kommune skal ha ein meir berekraftig bruk av transportsystemet i 2030 enn i dag

Delmål 1: Kollektivandel for reiser til Bergen uansett bydel, skal vere > 70% og > 50% for reiser til Voss sentrum ved utgangen av planperioden

Delmål 2: Kollektivandelen internt i kommunen skal vere lik eller større enn snittet for Bergensregionen i 2030

Delmål 3: Alle skuleborn skal ha trygg skuleveg

Delmål 4: I 2030 skal det vere eit nettverk av gang- / sykkelveggar i kommunen*.

Delmål 5 Stasjonsbyane og lokalsentra i kommunen skal ha eit attraktivt tilbod for turgåing i nærmiljøet

*Bilveggar med tilstrekkeleg breidde og låg trafikk kan inngå i eit slikt nettverk (ref. Statens vegvesen, handbok V122)

6 ANDRE TEMA

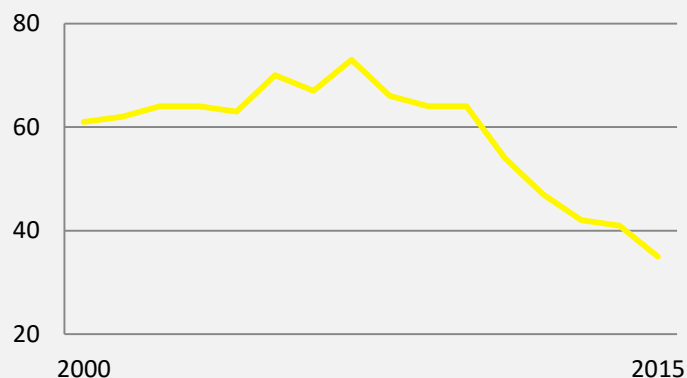
6.1 Landbruk

Nøkkeltal 2006 - 2015:	2006	2015	Endring
Arbeidsplassar i landbruket	67	35	-48 %
Landbrukseigedomar i alt	237	234	-1%
Landbrukseigedomar med bustadbygg og busetnad	154	137	-11%
Personar busett på landbrukseigedomar med bustadbygg	509	392	-23%

Som det kjem fram av nøkkeltala ovanfor så er aktiviteten i landbruket redusert dei seinaste åra. Statistikk for husdyrhald tyder og på at produksjonen er redusert. Ein kan difor ikkje seie at årsaken til nedgang i tal arbeidsplasser er at landbruket i Vaksdal effektiviserast.

Dagens satsing på storskala landbruk passar i liten grad overeins med dei strukturane ein ser i landbruket i Vaksdal. Her er det meir lagt til rette for mindre einingar som må satse på attraktive nisjeprodukt med særeigen kvalitet. For kommuneplanen sin arealdel er landbruket si rolle for busetnad i kommunen sine ytterkantar og ivaretaking av kulturlandskapet viktig. Arealutvikling i distrikta må ta omsyn til og synleggjere konsekvensane for landbruket.

Syssette i landbruket



Figur 16: Syssette i landbruket frå år 2000 (Hordaland f-kommune)



Figur 17: Verpelstad gard, gardsturisme.

I dag er kortreist mat, gardsturisme og bruk av tradisjonelle ressursar populært. I denne trenden ligg det eit stort potensiale for satsing på jordbruket som næringsveg. Vaksdal kommune har fleire aktørar innanfor dette segmentet allereie, men det er truleg potensiale for ytterlegare vekst. Nærleiken til Bergensområdet, som er eit stort og veksande marknad for slike produkt og opplevingar, er ein styrke.

Det viktigaste grepet ein kan gjere i kommuneplanen sin arealdel når det gjeld landbruk er likevel å ta vare på areal som har høg verdi. Dette gjeld dyrka mark og beiteområde, men og viktige skogressursar og utmark. Ein strategi for samordna areal- og transportutvikling med fortetting i eksisterande byggeområde vil bidra til at presset på landbruket sine areal ikkje vert større.



Bilde 6: Småskala sauehald er eksempel på typisk driftsform på Vestlandet

Mål for landbruket:

- 1.** Det totale jordbruksarealet i drift skal vere likt eller større i 2030
- 2.** Produksjonen av mat skal vere på minst dagens nivå ved utgangen av planperioden.
- 3.** Ved utgangen av planperioden skal fleire gardar drive med alternative bygdenæringar enn i dag

6.2 Fritidsbustad

På same måte som at landbruket ikkje skal vere eit sentralt tema i kommuneplanrevisjonen er heller ikkje fritidsbustader omtalt i planprogrammet. Det er likevel vurdert slik at temaet bør vurderast i kommuneplanen fordi hyttebygging er eit viktig bidrag til næringsliv og aktivitet, særleg i utkantområda der ein opplever utfordringar med fråflytting og lite næringsaktivitet.

Det er registrert 860 fritidsbustadar i kommunen⁶. Kring 40% av desse ligg innanfor eit areal som er avsett til hytteområde i gjeldande plan. Det tyder på at det er stort potensiale for hyttebygging i gjeldande plan.

Dei fleste regulerte hyttefelta i kommunen ligg i Bergsdalen. Her kan det vere tenleg å legge opp til eit meir overordna plangrep i form av ein områderegulering for å samordne satsinga på fritidsbustadar i dette området. Særleg om ein skal vurdere å etablere eit alpinanlegg i området, ref. innspel i oppstartsfasen.

Etablering av fritidsbustader kan gjerast gjennom to prinsipp for arealforvaltning. Det eine er dei store satsingane på mange hytter i felt. For slike område bør mange av dei same prinsippa gjelde som for bustadutvikling. Hyttefelt av denne typen bør legge til rette for høg utnytting for å redusere arealinngrepet i ofte sårbart landskap med verdier knytt til naturmiljø og -ressursar. Den andre type utvikling av fritidsbustader gjeld mindre område der ein kan opne for eit fåtal hytter i LNF-område. Her er det viktig at planen legg klare føringar for tal på hytter, og sett krav til utforming som tek omsyn til dei verdiane som finst i området. Slik hyttebygging kan gjennomførast utan reguleringsplan.

Det er vurdert at kommunen har tilstrekkeleg areal for å legge til rette for ein styrt auke i hyttebygginga i kommunen, men at det bør settast av areal til meir heilskaplege planar. Vaksdal kommune ligg gunstig til for ei slik satsing, særleg nærleiken til Bergen er eit viktig fortrinn. Utfordringane er særleg knytt til vegtilkomst og konkurranse frå nærliggande område på Voss og Kvamskogen. Kanskje er det potensial i å satse på alternative konsept til tradisjonell alpin-turisme?

Vidare bør det vere eit prinsipp at nye hyttefelt bør ligge i områder som har ein nærleik til fjellområda i kommunen. Den korte og for ei stor del utilgjengelege strandsona i kommunen er lite eigna til utbygging av hyttefelt, men ein kan opne for avgrensa areal for spreidd fritidsbustad i LNF knytt til sjøen.

Mål for fritidsbustader:

1. Innan utgangen av planperioden skal over 80% av hyttene i kommunen ligge i regulerte hytteområder eller i LNF-spreidd fritidsbustad
2. Nye fritidsbustader skal ikkje privatisere strandsone og vassdrag, eller redusere verdien av eksisterande landskapsbilete i vesentleg grad
3. Med nærleik til Bergen skal Bergsdalen vere satsingsområde for fjellhytter, bygdenæringar og samanhengande tur- og skiløyper

⁶ Tal på bygg koda som ulike typar fritidsbustad i kartgrunnlaget. Talet seier ingenting om standard eller bruk.

7 OPPSUMMERING

Dette kapitlet utgjør den overordna argumentasjonen for endringane som er gjort i revisjonen av kommuneplanen sin arealdel. Alle endringar skal til ein viss grad svare på eit eller fleire av dei måla som er sett. Samla sett er hovudmålet for kommunen at planen skal bidra til vekst gjennom utvikling av urbane kvalitetar samstundes som ein tek i vare positive særtrekk ved dei ulike stasjonsbyane. Inndelinga i fire hovudtema er eit noko kunstig grep ettersom god urban utvikling krev stor grad av overlapping mellom desse.

Den kanskje største utfordringa for dette planarbeidet er uvissa som rår per i dag kring utviklinga av E16 og Vossabanen. Kommunen må ta høgde for at bygging av ny Vossabane og E16 kan føre til transformasjonsprosessar.