



SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
43/2018	Kommunestyret	PS	25.06.2018

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Gjertrud Karevoll	FE - 113	18/557

HØYRINGSSVAR TIL PLANPROGRAM - FELLESPROSJEKTET E16 OG VOSSEBANEN ARNA-STANGHELLE, STATLEG REGULERINGSPLAN MED KONSEKVENSGREIING

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Vaksdal kommune viser til varsel om planoppstart og forslag til planprogram av dato 26.04.2018. Dei nasjonale og regionale føringane for planlegging vektlegg spesielt *gode og effektive planprosessar, berekraftig areal og samfunnsutvikling, attraktive og klimavenlege by- og tettstadsområde, og nasjonale mål for å redusera klimagassutslepp.*

Vaksdal kommune har i samfunnsdelen til kommuneplanen fleire relevante målsettingar og satsingsområde som er viktig for kommunen i samband med høyringa av planprogrammet for statleg reguleringsplan for bane og veg Arna – Stanghelle/Helle:

Etablere trygge og utviklande oppvekstvilkår for barn og unge
Trygg ferdsel mellom viktige funksjonar
Arbeide for urbanisering av stasjonsbyen, utvikle tettstaden med trivselskvalitetar og allmenn tilgjenge
Ivareta jordvern
Leggje til rette for samfunnsnyttig bruk av overskotsmassar
Innarbeide folkehelseprinsippet i all samfunnsutvikling
Setja strenge krav til utbyggingsfasen av ny E16 og jernbane for å avgrensa belastning på innbyggjarane
Vera pådrivar for at nedlagt jernbane vert del av nasjonale sykkelruter
Utbygging av E16 og jernbane kjem kommunen mest mogleg til gode.

Det er viktig at løysingane gir gode, attraktive og berekraftige stasjonsbyar, og at «Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging» er ein grunnstein i planarbeidet. Løysingane må stø opp om statlege planretningslinjer, dei regionale planane for transport og arealbruk, samt ei regionutviding austover frå Bergen. Ny veg og bane vil vere ei kraftfull utviding av bu- og arbeidsmarknaden i regionen. Det er ei viktig satsing for miljøvenleg transport, regularitet og tryggleik i korridoren, samt eit attraktivt tilskot til eit bilfritt Bergen sentrum. Det er viktig at løysingane unngår å skape auka behov for lokalt vegnett og transport – fotavtrykket må vere så lite som mogleg. Jernbanestasjonane må ha sentral plassering med god tilkomst, mest mogleg saumlaus omstiging og mogleggjere sentrumsutvikling med sentrale servicetilbod.

Kommunen ynskjer eit tett samarbeid vidare i høve til lokal utvikling og knutepunktutvikling rundt framtidige stasjonar, og ser fram til gode dialogar og møter for å sikre at ein oppnår effektmåla om

å skape attraktive stasjonsbyar og berekraftige lokalsamfunn.

Vaksdal kommune understrekar at samarbeidet med prosjektet så langt har vore godt, men at silingsrapporten ikkje kan erstatte ein kommunedelplan. For vidare planlegging av Stanghelle-Voss må staten snarleg igangsette arbeidet med kommunedelplan, både for å utgreie moglegheiter og konsekvensar, men også fordi ei utsetting av dette vil hindre vekst og utvikling ved at framtidige løysingar for infrastruktur er usikre.

Vaksdal kommune meiner det er viktig at ein på Vaksdal tek med to alternativ vidare i reguleringsfasen, men meiner VC15/JC2 vil vera beste alternativ og gje grunnlag for ei mykje meir attraktiv og berekraftig utvikling av bygda. Det er særleg i høve til støy, sentrumsutvikling, barrierar og lokale samband. VC15/JC2 samsvarar med prosjektet sine egne effektmål om berekraftig lokal og regional utvikling og kommunen sine egne satsingsområde.

Vaksdal kommune meiner det tilrådde alternativet på Stanghelle og Helle, VD1/JD3, er gode traséar for framtidig utvikling i stasjonsbyen, og meiner det samsvarer med både prosjektet og kommunen sine målsetningar. JD3 vil føre til store endringar i bygda, men vil samtidig leggje opp til god tilgjenge og høve til å utvikle eit attraktivt knutepunkt i bygda. VD1 kjem utanfor bygda og dette vil særleg betre støytilhøva i bygda.

Det bør vere eit krav i planprogrammet at ein skal utgreie å forlenge kulvert gjennom Døso for å unngå ein djup sjakt på tvers av bygda med den arealbandlegging, støy og barriereverknad dette vil føre med seg. Alternativvurdering av miljølók for stasjonsområdet, eventuelt for å trekke stasjonen fram på brua over Vågen må utgreiast i planprogrammet.

Medverknadsprosessar og planleggingsverktøy med høg pedagogisk kvalitet er essensielt og må vektleggast spesielt. Det er eit gigaprojekt som vert planlagt, og det må produserast godt informasjonsmateriell, skisser, 3D-animasjonar og audio/video med base i dagens situasjon. For innbygarane på Vaksdal og Stanghelle er det svært mykje usikkerheit og uro knytt til manglande informasjon og moglegheiter for å sette seg inn i konsekvensar ved gjennomføring og sluttresultat. Dette bør vere eige resultatløp gjennom prosessen. I samband med statleg planarbeid har Vaksdal kommune starta områdeplanarbeid for både Vaksdal og Stanghelle. Våren 2018 er det gjennomført «framtidsbileteprosessar» som medverknadsprosessar i kvar stasjonsby. Kommunen oppmodar prosjektet til å ta med seg resultata frå desse i vidare planarbeid.

Prosjektet for ny E16 og Vossebanen skal identifisere moglege løysingar for ein gjennomgåande gang- og sykkelveg frå Arna til Stanghelle/Helle, og løysing for dette må takast inn i reguleringsplanarbeidet. Kommunen meiner det er viktig at ein får på plass gode gang- og sykkelforbindelsar langs E16, særleg då det ikkje eksisterer trygge samband for mjuke trafikantar i dag. Kommunen meiner dette ansvaret må liggje på statleg plan, og følgje E16-utbygginga. Der er ein unik moglegheit å sikre framtidig nedlagt jernbanespor til gang/sykkelløysing for Bergen-Voss. Dette vil framstå som ein viktig grunnpilar for næringsutvikling, understøtte ei satsing på både miljøvenleg transport og folkehelse. Det vil mellom anna kople Bergen til Rallarvegen med ein samanhengande sykkeltrasè.

For massedeponi og massehandtering er det forventningar om at prosjektet finn samfunnsnyttig bruk for overskotsmassar, samt vel prosessmetodar som stør opp om gjenbruk og/eller deponi på mest mogleg nyttig vis. Veafjorden og Sørfjorden nord frå stasjonsbyen Vaksdal er del av nasjonalt verneområde for Vossolaksen. Daleelva, med utløp ved Stanghelle har også ei lita, svært verdifull laksestamme. Det er viktig at sårbare verdiar vert ivaretatt i val av løysingar, og at gode avbøtande tiltak vert prioritert. Massedeponi må handterast i statleg plan, og alle deponi og anleggsområde må regulerast før dei tas i bruk. Det er i planprogrammet gitt fleire eksemplar på korleis ein kan handtera

overskotsmasser, men lokalisering av deponiområde er endå ikkje avklart. Det er svært viktig at handtering av masser skjer i samråd med Vaksdal kommune for å sikre at ein får ein samfunnsnyttig bruk av massane. Kommunen har spelt inn fleire moglege deponiområde til prosjektet, mellom anna for utbetring av fylkesvegnettet, samt store landdeponiområde.

I forskrift om konsekvensutgreiingar § 17 er det satt tydelege krav om at konsekvensutgreiingar skal tilpassast planen. Vaksdal kommune meiner at dei tema som er framheva i planprogrammet åleine ikkje er dekkande for å skildre dei samla konsekvensane frå tiltaket. Det er viktig at prosjektet gjennomfører ein omfattande konsekvensutgreiing som går utover vegvesenet si handbok V712, og Bane NOR si handbok JD20. Mellom anna meiner kommunen det må gjerast grundige analysar av framtidig forventa verknad for bygdene, støytilhøve, helse- og samfunnsmessige konsekvensar, areal- og samfunnsmessige konsekvensar, meir detaljert om nærmiljø og friluftsliv, og det bør og vera eit eige kapittel i utgreiinga om klima og forureining og utslepp i sjø/vassdrag. Alternative avbøtande tiltak må også synleggjerast. Kommunen nyleg gjennomført «kartlegging og verdisetting av friluftslivområde», som må inngå som kunnskapsgrunnlag og hensyntakast i planarbeidet.

Vaksdal kommune er positiv til dei moglegheitene ny veg og bane kan gje kommunen og bygda, men meiner samtidig at ein slik utbygging potensielt fører meg seg ei storstilt omlegging av kommunal og lokal infrastruktur, både midlertidig og permanent. Dette vil moglegvis ha økonomiske konsekvensar for kommunen si drift både under anleggsfasen og i eit lengre perspektiv. Kommunen meiner det må vera ein føresetnad at prosjektet handterer og kostar dei reint fysiske tiltaka med omlegging av tekniske installasjonar og omlegging av lokal infrastruktur. Kommunen er ansvarleg for å ivareta kommunen sine innbyggjarar og yte lovpålagte tenester. Vidare må privat tenestetilbod som nærbutikk og kafe leve vidare i anleggsperioden. Det er difor viktig at prosjektet tek omsyn til dette. For at kommunen skal kunne ta omsyn til sine innbyggjarar meiner Vaksdal kommune at prosjektet må greie ut korleis privat og offentleg tenestetilbod vil verte råka av prosjektet.

Det er viktig at ein tydeleggjer grensesnittet mellom den statlege planen si utgreiingsplikt og kommunen sitt behov for kunnskap om verknader av planarbeidet i høve til kommunal infrastruktur og drift. Vaksdal kommune kan ikkje sjå at dette er omtalt i planprogrammet, og ønskjer derfor å understreke viktigheita av dette. Det er avgjerande for kommunen at ein får ei god planprosess med gode løysingar både for den statlege planen og for brukarane av private og offentlege tenestetilbod i Vaksdal kommune.

Særleg for Vaksdal:

Vaksdal kommune meiner det er viktig at prosjektet greier ut korleis plasseringa av stasjonen i bygda vil kunne påverke både trafikkvekst lokalt og reisemiddelfordeling. Tilgjenge til stasjonen frå dei ulike delane av bygda vil vera avgjerande for om innbyggjarane kan nytte seg av kollektivtilbodet eller ikkje, og dette må vera eit tema i konsekvensutgreiing. Kommunen meiner det er avgjerande at E16 blir flytta ut av bygda, og det er og positivt at ein ikkje må leggje om eller etablera nytt lokalvegssystem. Traséen i alternativ VC15/JC2 vil bidra til ein mykje meir attraktiv utvikling av bygda, særleg i høve til støy, mogleg knutepunktsutvikling, sentrumsutvikling, barrierar og samband lokalt. VC15/JC2 samsvarar med prosjektet sine eigne effekt mål om berekraftig lokal og regional utvikling og kommunen sine eigne satsingsområde. Kommunen si eiga utgreiing syner forskjellen i sentrumsareal som kan utviklast er 14500 m², jamfør figur 1.



Figur1: Illustrasjon over byggbart sentrumsareal rundt framtidig stasjon vist med gul farge. Til høgre VC15/JC2 med 26 000 m2 byggbart areal og til venstre VC11/JC1 med 11 500 m2 byggbart areal.

Sjølv om tiltaket vil gje kortare reisetid og moglegheiter for å pendle raskt til Bergensregionen, er ikkje dette i seg sjølv nok til å sikre at innbyggjarane på Vaksdal vel tog framfor bil. VC15/JC2 vil i mykje større grad bidra til ei berekraftig utvikling, og leggje til rette for tettstadsutvikling i direkte tilknytning til stasjonen. Det er viktig for Vaksdal kommune at prosjektet tek innover seg dei behov og føresetnader som ligg i tettstaden, og ikkje berre tek omsyn til dei overordna kostnadene.

I stasjonsbyen Vaksdal har det vore trasèomlegging for E16 også tidlegare, og ei heilheitleg løysing for tungtransport til Norgesmøllene/Felleskjøpet sine anlegg ved Sjørfjorden må inngå i prosjektet. I dag er det om lag 80 vogntog pr. døger som må opp og ned den smale fylkesvegen som slyngar seg gjennom sentrum av Vaksdal. Dette er ikkje ei god løysing verken for trafikktryggleiken eller miljøet. Framtidig nedlagt jernbanespor, saman med tidlegare trasèar for E16 bør inngå i vurderinga både for tilkomst til Norgesmøllene/Felleskjøpet.

Konsekvensutgreiing av «natur- og kulturverdiar» frå Handbok V712 som er utført i silingsprosessen har fleire vurderingar som kommunen stiller seg undrande til. Mellom anna stiller kommunen seg særleg undrande til verdivurderinga av senteret på Vaksdal som er hjartet i bygda og ein særleg viktig møteplass med butikk, post, pizzeria, bibliotek, frisør og samfunnssal/gymsal for skulen, der Statens vegvesen har sett dette til låg eller ingen verdi. På ein anna side har ein vurdert garden i Tolåsen som har liten drift og liten betydning for bygda, med høgare verdi. Vegvesenet meiner altså at eit gardsbruk utan drift har høgare verdi og konfliktpotensiale enn senteret i bygda.

Eit anna moment i silingsrapporten som Vaksdal kommune ikkje kan forstå er vurderinga av traséane i høve til landskapsbilete og landskapsform. I VC11/JC1 vert traséen vurdert til å harmonere med landskapsrommet, og ha ei visuell forankring i terrengform, mens i VC15/JC2 vert traséen vurdert til å ikkje harmonere med landskapsrommet og ikkje ha ei visuell forankring. Kommunen stiller seg heilt uforståeleg til desse vurderingane, og forventar at dette blir utgreidd i mykje større grad. Særleg viktig er vurderinga i høve til barriereverknad i bygda, både visuelt og fysisk, der ein ikkje omtaler denne i særleg grad og ikkje grunngjev kvifor VC15 er vurdert til å ha større visuell barriereverknad enn VC11, mens den fysiske barriereverknaden ikkje er omtala under same kapittel. Vaksdal kommune meiner det er viktig at ein utarbeidar ei uavhengig konsekvensutgreiing når ein no skal arbeide vidare med dei to alternativa, og at dei tidlegare vurderingane ikkje må leggjast til grunn for det vidare arbeidet, og at det vert gjort ei. Det må også gjerast samla vurderingar for samla konsekvensar for veg og bane, og dette er særleg viktig der desse har parallell trasè i dagsone. Kommunen kan ikkje sjå at dette er gjort i silingsfasen.

Med planprogrammet kjem det statlege prosjektet for K5 formelt inn under lovpålagt formell

planlegging etter Plan- og bygningslova. Kommunen forventar at en konsekvensutgreiing av dei to alternativa då også vert gjennomført etter forskrift om konsekvensutredningar. Kommunen meiner det er viktig at desse no vert gjort av ein uavhengig part som ikkje har vore del av dei tidlegare fasane av prosjektet, for å sikre at ein får objektive og gode vurderingar av konsekvensar og konfliktpotensiale, også for samla konsekvensar.

Vaksdal kommune ber om at planprogrammet supplerast med tema om klima og utslepp for å kunne gjere greie for tiltaket sine samla konsekvensar. Tilpassing for klimaendringar må også skildrast. I silingsrapporten vert ikkje verknader i høve til elva særleg mykje diskutert, og kommunen meiner dette må greiast ut særskilt. Elva er nerven i bygda, og eventuell omlegging av denne og andre verknader må greiast ordentleg ut i høve til dei to traséalternativa.

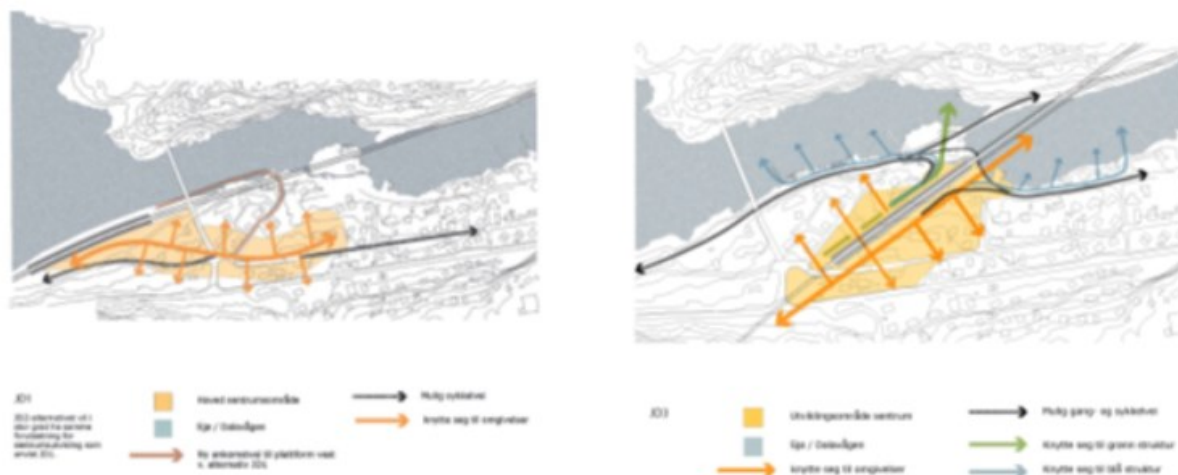
Det er særskilt viktig for Vaksdal kommune at prosjektet bidrar til ein forbetring i høve støy i bygda, og ikkje gjer støytilhøve verre. I planprogrammet er støy nemnt som eit prissett tema, og i silingsrapporten er støy lite omtala. Meirulempene med støy, særleg i alternativ VC11/JC1 er store, og må utgreiast særskild, og kommunen er særleg bekymra for den samla støybelastninga for alternativ der veg og bane ligg parallelt gjennom sentrum av bygda. I kart frå forventa støysituasjon i 2040 kan ein sjå at store delar av dagens sentrum ligg i raud og gul sone, og ein kan ikkje forventa at støytilhøve vil bli betre med oppgradert veg og høgare hastigheit. Saman med banestøy frå godstog og passasjertog vil dette samla bli ei større belastning for bygda enn det er i dag. Dette samsvarer heller ikkje med prosjektet sine eigne målsetningar om å skape attraktive stasjonscenter og berekraftig lokal utvikling.

Særleg for Stanghelle:

Alternativ JD3 vil gje dei fleste innbyggjarane kort veg til stasjonen og bygger opp under målsetningar i kommuneplanen om redusert behov for bilbruk i bygda, og med prosjektet sine eigne målsetningar om å utvikle attraktive stasjonsbyar. I kombinasjon med at framtidig E16 vert lagt i tunnel utanom sentrum, med «endepunkt» på Helle er dette ei løysing som vil gje rom for å utvikle Stanghelle som eit attraktivt knutepunkt.

Planprogrammet må legge føringar for alternativvurdering av miljølók for stasjonsområdet, eventuleit for å trekke stasjonen fram på brua over Vågen, slik at barriereverknad ved skjering vert minimert.

Den nye jernbana vil ha store verknader for bygda i anleggsfasen, og kommunen meiner det er avgjerande for bygdas innbyggjarar at ein legg til rette for gode avbøtande tiltak og viser omsyn til innbyggjarane på Stanghelle gjennom heile prosessen med statleg plan.



Stanghelle ligg i tilknytning til sjø og ein fjordarm, og det er svært viktig at prosjektet utgreier korleis ny stasjon og jernbane vil påverke tilgangen til strandsona og fjorden. Dette er svært viktige element i bygda, og det må sikrast god tilgang til sjø og friluftsliv. Dei naturlege naturverdiane og kvalitetane som er på Stanghelle og Helle og avbøtande tiltak for negative verknader må skildrast.

Det er viktig at prosjektet greier ut potensielle konsekvensar for barn og unge, sær i høve til barnehagen. Prosjektet må synleggjera løysingar i høve til uteareal under anleggsfasen og korleis ein kan opparbeide uteareal etter anleggsfasen, spesielt i høve til støy og tryggleik. Dersom det blir aktuelt å flytte barnehagen må prosjektet greie ut område for ny plassering av barnehagen.

Innbyggjarane i Stanghelle har i 2013/14 vore gjennom ei lengre anleggsperiode med mykje støy og belastningar for enkeltmenneskjer og familiar i høve til utbetring av kryssløysingar på E16. Kommunen meiner prosjektet må greie ut konsekvensane for enkeltmenneskjer i høve til deira kvardag, psykososiale forhold og andre samfunnsmessige tilhøve.

Vaksdal kommune meiner naturverdiane på Helle må utgreiast særleg. Landskapet på Helle er sårbart, grunnforholda utfordrande og Taugåni er svært viktig gytebekk som har fått negative konsekvensar etter prøveboringar. Den midlertidige løysinga med T-kryss må ikkje bli ei permanent eller langsiktig løysing. Det må utgreiast og leggjast føresegner om alternative løysingar for dette området dersom ein ikkje startar arbeidet med veg vidare mot Voss. Dette må tydeleggjerast i reguleringsplanen.

Kommunestyret - Sak 43/2018

KOM - Behandling:

Vedteke mot 1 røyst (MDG).

KOM - Vedtak:

Vaksdal kommune viser til varsel om planoppstart og forslag til planprogram av dato 26.04.2018. Dei nasjonale og regionale føringane for planlegging vektlegg spesielt *gode og effektive planprosessar, berekraftig areal og samfunnsutvikling, attraktive og klimavenlege by- og tettstadsområde, og nasjonale mål for å redusera klimagassutslepp.*

Vaksdal kommune har i samfunnsdelen til kommuneplanen fleire relevante målsettingar og

satsingsområde som er viktig for kommunen i samband med høyringa av planprogrammet for statleg reguleringsplan for bane og veg Arna – Stanghelle/Helle:

Etablere trygge og utviklande oppvekstvilkår for barn og unge

Trygg ferdsel mellom viktige funksjonar

Arbeide for urbanisering av stasjonsbyen, utvikle tettstaden med trivselskvalitetar og allmenn tilgjenge

Ivareta jordvern

Leggje til rette for samfunnsnyttig bruk av overskotsmassar

Innarbeide folkehelseprinsippet i all samfunnsutvikling

Setja strenge krav til utbyggingsfasen av ny E16 og jernbane for å avgrensa belastning på innbyggjarane

Vera pådrivar for at nedlagt jernbane vert del av nasjonale sykkelruter

Utbygging av E16 og jernbane kjem kommunen mest mogleg til gode.

Det er viktig at løysingane gir gode, attraktive og berekraftige stasjonsbyar, og at «Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging» er ein grunnstein i planarbeidet. Løysingane må stø opp om statlege planretningslinjer, dei regionale planane for transport og arealbruk, samt ei regionutviding austover frå Bergen. Ny veg og bane vil vere ei kraftfull utviding av bu- og arbeidsmarknaden i regionen. Det er ei viktig satsing for miljøvenleg transport, regularitet og tryggleik i korridoren, samt eit attraktivt tilskot til eit bilfritt Bergen sentrum. Det er viktig at løysingane unngår å skape auka behov for lokalt vegnett og transport – fotavtrykket må vere så lite som mogleg. Jernbanestasjonane må ha sentral plassering med god tilkomst, mest mogleg saumlaus omstiging og mogleggjere sentrumsutvikling med sentrale servicetilbod.

Kommunen ynskjer eit tett samarbeid vidare i høve til lokal utvikling og knutepunktutvikling rundt framtidige stasjonar, og ser fram til gode dialogar og møter for å sikre at ein oppnår effektmåla om å skape attraktive stasjonsbyar og berekraftige lokalsamfunn.

Vaksdal kommune understrekar at samarbeidet med prosjektet så langt har vore godt, men at silingsrapporten ikkje kan erstatte ein kommunedelplan. For vidare planlegging av Stanghelle-Voss må staten snarleg igangsette arbeidet med kommunedelplan, både for å utgreie moglegheiter og konsekvensar, men også fordi ei utsetting av dette vil hindre vekst og utvikling ved at framtidige løysingar for infrastruktur er usikre.

Vaksdal kommune meiner det er viktig at ein på Vaksdal tek med to alternativ vidare i reguleringsfasen, men meiner VC15/JC2 vil vera beste alternativ og gje grunnlag for ei mykje meir attraktiv og berekraftig utvikling av bygda. Det er særleg i høve til støy, sentrumsutvikling, barrierar og lokale samband. VC15/JC2 samsvarar med prosjektet sine eigne effektmål om berekraftig lokal og regional utvikling og kommunen sine eigne satsingsområde.

Vaksdal kommune meiner det tilrådde alternativet på Stanghelle og Helle, VD1/JD3, er gode traséar for framtidig utvikling i stasjonsbyen, og meiner det samsvarer med både prosjektet og kommunen sine målsetningar. JD3 vil føre til store endringar i bygda, men vil samtidig leggje opp til god tilgjenge og høve til å utvikle eit attraktivt knutepunkt i bygda. VD1 kjem utanfor bygda og dette vil særleg betre støytilhøva i bygda.

Det bør vere eit krav i planprogrammet at ein skal utgreie å forlenge kulvert gjennom Døso for å unngå ein djup sjakt på tvers av bygda med den arealbandlegging, støy og barriereverknad dette vil føre med seg. Alternativvurdering av miljølók for stasjonsområdet, eventuelt for å trekke stasjonen fram på brua over Vågen må utgreiast i planprogrammet.

Medverknadsprosessar og planleggingsverktøy med høg pedagogisk kvalitet er essensielt og må vektleggast spesielt. Det er eit gigaprojekt som vert planlagt, og det må produserast godt informasjonsmaterieill, skisser, 3D-animasjonar og audio/video med base i dagens situasjon. For innbyggjarane på Vaksdal og Stanghelle er det svært mykje usikkerheit og uro knytt til manglande informasjon og moglegheiter for å sette seg inn i konsekvensar ved gjennomføring og sluttresultat. Dette bør vere eige resultatløp gjennom prosessen. I samband med statleg planarbeid har Vaksdal kommune starta områdeplanarbeid for både Vaksdal og Stanghelle. Våren 2018 er det gjennomført «framtidsbileteprosessar» som medverknadsprosessar i kvar stasjonsby. Kommunen oppmodar prosjektet til å ta med seg resultata frå desse i vidare planarbeid.

Prosjektet for ny E16 og Vossebanen skal identifisere moglege løysingar for ein gjennomgåande gang- og sykkelveg frå Arna til Stanghelle/Helle, og løysing for dette må takast inn i reguleringsplanarbeidet. Kommunen meiner det er viktig at ein får på plass gode gang- og sykkelforbindelsar langs E16, særleg då det ikkje eksisterer trygge samband for mjuke trafikkantar i dag. Kommunen meiner dette ansvaret må liggje på statleg plan, og følgje E16-utbygginga. Der er ein unik moglegheit å sikre framtidig nedlagt jernbanespor til gang/sykkeløysing for Bergen-Voss. Dette vil framstå som ein viktig grunnpilar for næringsutvikling, understøtte ei satsing på både miljøvenleg transport og folkehelse. Det vil mellom anna kople Bergen til Rallarvegen med ein samanhengande sykkeltrasè.

For massedeponi og massehandtering er det forventningar om at prosjektet finn samfunnsnyttig bruk for overskotsmassar, samt vel prosessmetodar som stør opp om gjenbruk og/eller deponi på mest mogleg nyttig vis. Veafjorden og Sørfjorden nord frå stasjonsbyen Vaksdal er del av nasjonalt verneområde for Vossolaksen. Daleelva, med utløp ved Stanghelle har også ei lita, svært verdifull laksestamme. Det er viktig at sårbare verdiar vert ivaretatt i val av løysingar, og at gode avbøtande tiltak vert prioritert. Massedeponi må handterast i statleg plan, og alle deponi og anleggsområde må regulerast før dei tas i bruk. Det er i planprogrammet gitt fleire eksemplar på korleis ein kan handtera overskotsmasser, men lokalisering av deponiområde er endå ikkje avklart. Det er svært viktig at handtering av masser skjer i samråd med Vaksdal kommune for å sikre at ein får ein samfunnsnyttig bruk av massane. Kommunen har spelt inn fleire moglege deponiområde til prosjektet, mellom anna for utbetring av fylkesvegnettet, samt store landdeponiområde.

I forskrift om konsekvensutgreiingar § 17 er det satt tydelege krav om at konsekvensutgreiingar skal tilpassast planen. Vaksdal kommune meiner at dei tema som er framheva i planprogrammet åleine ikkje er dekkande for å skildre dei samla konsekvensane frå tiltaket. Det er viktig at prosjektet gjennomfører ein omfattande konsekvensutgreiing som går utover vegvesenet si handbok V712, og Bane NOR si handbok JD20. Mellom anna meiner kommunen det må gjerast grundige analysar av framtidig forventa verknad for bygdene, støytelhøve, helse- og samfunnsmessige konsekvensar, areal- og samfunnsmessige konsekvensar, meir detaljert om nærmiljø og friluftsliv, og det bør og vera eit eige kapittel i utgreiinga om klima og forureining og utslepp i sjø/vassdrag. Alternative avbøtande tiltak må også synleggjerast. Kommunen nyleg gjennomført «kartlegging og verdisetting av friluftslivområde», som må inngå som kunnskapsgrunnlag og hensyntakast i planarbeidet.

Vaksdal kommune er positiv til dei moglegheitene ny veg og bane kan gje kommunen og bygda, men meiner samtidig at ein slik utbygging potensielt fører meg seg ei storstilt omlegging av kommunal og lokal infrastruktur, både midlertidig og permanent. Dette vil moglegvis ha økonomiske konsekvensar for kommunen si drift både under anleggsfasen og i eit lengre perspektiv. Kommunen meiner det må vera ein føresetnad at prosjektet handterer og kostar dei reint fysiske tiltaka med omlegging av tekniske installasjonar og omlegging av lokal infrastruktur. Kommunen er ansvarleg for å ivareta kommunen sine innbyggjarar og yte lovpålagte tenester. Vidare må privat tenestetilbod som nærbutikk og kafe leve vidare i anleggsperioden. Det er difor viktig at prosjektet tek omsyn til dette.

For at kommunen skal kunne ta omsyn til sine innbyggjarar meiner Vaksdal kommune at prosjektet må greie ut korleis privat og offentleg tenestetilbod vil verte råka av prosjektet.

Det er viktig at ein tydeleggjer grensesnittet mellom den statlege planen si utgreiingsplikt og kommunen sitt behov for kunnskap om verknader av planarbeidet i høve til kommunal infrastruktur og drift. Vaksdal kommune kan ikkje sjå at dette er omtalt i planprogrammet, og ønskjer derfor å understreke viktigheita av dette. Det er avgjerande for kommunen at ein får ei god planprosess med gode løysingar både for den statlege planen og for brukarane av private og offentlege tenestetilbod i Vaksdal kommune.

Særleg for Vaksdal:

Vaksdal kommune meiner det er viktig at prosjektet greier ut korleis plasseringa av stasjonen i bygda vil kunne påverke både trafikkvekst lokalt og reisemiddelfordeling. Tilgjenge til stasjonen frå dei ulike delane av bygda vil vera avgjerande for om innbyggjarane kan nytte seg av kollektivtilbodet eller ikkje, og dette må vera eit tema i konsekvensutgreing. Kommunen meiner det er avgjerande at E16 blir flytta ut av bygda, og det er og positivt at ein ikkje må leggje om eller etablera nytt lokalvegssystem. Traséen i alternativ VC15/JC2 vil bidra til ein mykje meir attraktiv utvikling av bygda, særleg i høve til støy, mogleg knutepunktsutvikling, sentrumsutvikling, barrierar og samband lokalt. VC15/JC2 samsvarar med prosjektet sine eigne effektmål om berekraftig lokal og regional utvikling og kommunen sine eigne satsingsområde. Kommunen si eiga utgreing syner forskjellen i sentrumsareal som kan utviklast er 14500 m², jamfør figur 1.



Figur1: Illustrasjon over byggbart sentrumsareal rundt framtidig stasjon vist med gul farge. Til høgre VC15/JC2 med 26 000 m² byggbart areal og til venstre VC11/JC1 med 11 500 m² byggbart areal.

Sjølv om tiltaket vil gje kortare reisetid og moglegheiter for å pendle raskt til Bergensregionen, er ikkje dette i seg sjølv nok til å sikre at innbyggjarane på Vaksdal vel tog framfor bil. VC15/JC2 vil i mykje større grad bidra til ei berekraftig utvikling, og leggje til rette for tettstadsutvikling i direkte tilknytning til stasjonen. Det er viktig for Vaksdal kommune at prosjektet tek innover seg dei behov og føresetnader som ligg i tettstaden, og ikkje berre tek omsyn til dei overordna kostnadene.

I stasjonsbyen Vaksdal har det vore trasèomlegging for E16 også tidlegare, og ei heilheitleg løysing for tungtransport til Norgesmøllene/Felleskjøpet sine anlegg ved Sør fjorden må inngå i prosjektet. I dag er det om lag 80 vogntog pr. døger som må opp og ned den smale fylkesvegen som slyngar seg gjennom sentrum av Vaksdal. Dette er ikkje ei god løysing verken for trafikktryggleiken eller miljøet. Framtidig nedlagt jernbanespor, saman med tidlegare trasèar for E16 bør inngå i vurderinga både for tilkomst til Norgesmøllene/Felleskjøpet.

Konsekvensutgreiing av «natur- og kulturverdiar» frå Handbok V712 som er utført i silingsprosessen har fleire vurderingar som kommunen stiller seg undrande til. Mellom anna stiller kommunen seg særleg undrande til verdivurderinga av senteret på Vaksdal som er hjartet i bygda og ein særleg viktig møteplass med butikk, post, pizzeria, bibliotek, frisør og samfunnssal/gymsal for skulen, der Statens vegvesen har sett dette til låg eller ingen verdi. På ein anna side har ein vurdert garden i Tolåsen som har liten drift og liten betydning for bygda, med høgare verdi. Vegvesenet meiner altså at eit gardsbruk utan drift har høgare verdi og konfliktpotensiale enn senteret i bygda.

Eit anna moment i silingsrapporten som Vaksdal kommune ikkje kan forstå er vurderinga av traséane i høve til landskapsbilete og landskapsform. I VC11/JC1 vert traséen vurdert til å harmonere med landskapsrommet, og ha ei visuell forankring i terrengform, mens i VC15/JC2 vert traséen vurdert til å ikkje harmonere med landskapsrommet og ikkje ha ei visuell forankring. Kommunen stiller seg heilt uforståeleg til desse vurderingane, og forventar at dette blir utgreidd i mykje større grad. Særleg viktig er vurderinga i høve til barriereverknad i bygda, både visuelt og fysisk, der ein ikkje omtaler denne i særleg grad og ikkje grunngjev kvifor VC15 er vurdert til å ha større visuell barriereverknad enn VC11, mens den fysiske barriereverknaden ikkje er omtala under same kapitel. Vaksdal kommune meiner det er viktig at ein utarbeidar ei uavhengig konsekvensutgreiing når ein no skal arbeide vidare med dei to alternativa, og at dei tidlegare vurderingane ikkje må leggjast til grunn for det vidare arbeidet, og at det vert gjort ei. Det må også gjerast samla vurderingar for samla konsekvensar for veg og bane, og dette er særleg viktig der desse har parallell trasé i dagsone. Kommunen kan ikkje sjå at dette er gjort i silingsfasen.

Med planprogrammet kjem det statlege prosjektet for K5 formelt inn under lovpålagt formell planlegging etter Plan- og bygningslova. Kommunen forventar at en konsekvensutgreiing av dei to alternativa då også vert gjennomført etter forskrift om konsekvensutredninger. Kommunen meiner det er viktig at desse no vert gjort av ein uavhengig part som ikkje har vore del av dei tidlegare fasane av prosjektet, for å sikre at ein får objektive og gode vurderingar av konsekvensar og konfliktpotensiale, også for samla konsekvensar.

Vaksdal kommune ber om at planprogrammet supplerast med tema om klima og utslepp for å kunne gjere greie for tiltaket sine samla konsekvensar. Tilpassing for klimaendringar må også skildrast. I silingsrapporten vert ikkje verknader i høve til elva særleg mykje diskutert, og kommunen meiner dette må greiast ut særskilt. Elva er nerven i bygda, og eventuell omlegging av denne og andre verknader må greiast ordentleg ut i høve til dei to traséalternativa.

Det er særskilt viktig for Vaksdal kommune at prosjektet bidrar til ein forbetring i høve støy i bygda, og ikkje gjer støytilhøve verre. I planprogrammet er støy nemnt som eit prissett tema, og i silingsrapporten er støy lite omtala. Meirulempene med støy, særleg i alternativ VC11/JC1 er store, og må utgreiast særskild, og kommunen er særleg bekymra for den samla støybelastninga for alternativ der veg og bane ligg parallelt gjennom sentrum av bygda. I kart frå forventa støysituasjon i 2040 kan ein sjå at store delar av dagens sentrum ligg i raud og gul sone, og ein kan ikkje forventa at støytilhøve vil bli betre med oppgradert veg og høgare hastigheit. Saman med banestøy frå godstog og passasjertog vil dette samla bli ei større belastning for bygda enn det er i dag. Dette samsvarer heller ikkje med prosjektet sine eigne målsetningar om å skape attraktive stasjonssenter og berekraftig lokal utvikling.

Særleg for Stanghelle:

Alternativ JD3 vil gje dei fleste innbyggjarane kort veg til stasjonen og bygger opp under målsetningar i kommuneplanen om redusert behov for bilbruk i bygda, og med prosjektet sine eigne målsetningar om å utvikle attraktive stasjonsbyar. I kombinasjon med at framtidig E16 vert lagt i tunnel utanom

Vaksdal kommune meiner naturverdiane på Helle må utgreiast særleg. Landskapet på Helle er sårbart, grunnforholda utfordrande og Taugåni er svært viktig gytebekk som har fått negative konsekvensar etter prøveboringar. Den midlertidige løysinga med T-kryss må ikkje bli ei permanent eller langsiktig løysing. Det må utgreiast og leggjast føresegner om alternative løysingar for dette området dersom ein ikkje startar arbeidet med veg vidare mot Voss. Dette må tydeleggjerast i reguleringsplanen.

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Statens vegvesen og BaneNOR skal i samarbeid utarbeide statleg reguleringsplan med konsekvensutgreiing for Vossebanen og E16 mellom Arna og Stanghelle. Ein statleg reguleringsplan inneber at det er Kommunal- og moderniseringsdepartementet som er planmynde for arbeidet, og at kommunen si formelle rolle primært er som høyringspart.

Reguleringsplanen skal bygge på tilrådd konsept K5 i KVV Voss-Arna, som legg til grunn dobbeltspora jernbane på heile strekningen, firefelts motorveg Arna-Trengereid og tofeltsveg med forsterka midtoppmerking på den øvrige strekningen.

For bane la KVV til grunn at det framleis skal vere stasjon i Arna, Vaksdal og Stanghelle. Det vart tidleg klart at Vaksdal stasjon må flyttast opp til dagens E16. For Stanghelle sin del er det vurdert løysingar som kunne nytta dagens stasjon, men og flytting av stasjon. Mellom stasjonane skal jernbanen gå i tunnel. Alternativsvurderingane gjeld i hovudsak ulike løysingar for samankopling av ny og eksisterande infrastruktur, og eigenskapar ved dei aktuelle stasjonsalternativa.

Løysingane vil i dette terrenget innebere lange tunnelar. Krav til rømming betyr anten lange tverrslag ut i dagen (som fleire stader ikkje er mogleg), eller at både veg og bane må bygge to separate tunnellop. Ved å bygge dette som eit fellesprosjekt, og kombinere rømming mellom veg og jernbane, kan strekningen byggast med to tunnellop i staden for fire.

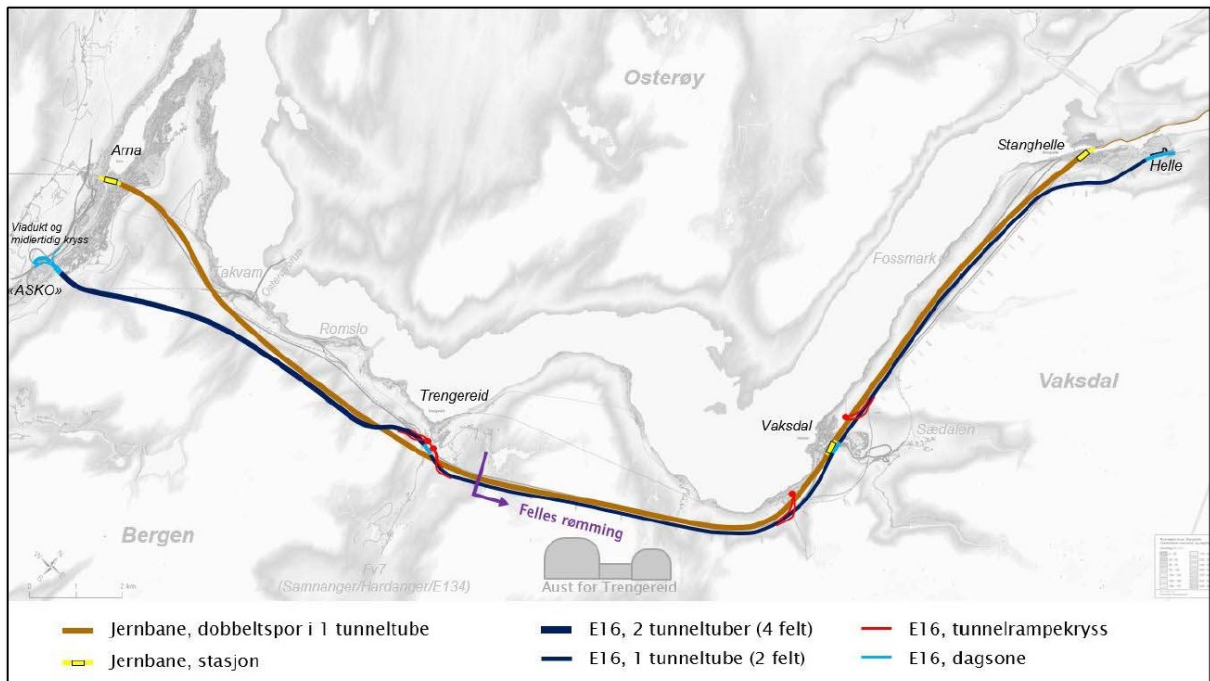
I NTP 2018-2029 ligg prosjektet inne med midlar frå 2024, men i regjeringa si omtale av stortingsmeldinga står det at ei framskunding skal vurderast. I Stortinget si handsaming av NTP blei det fremma ei n fleirtalsmerknad som oppfordrar til å finne moglegheiter for byggestart av vegen i 2021, og viser til at det kan vere mogleg å starte byggingen gjennom bompengefinansiering i første periode.

Som utgangspunkt for reguleringsplanarbeidet er det utarbeidd ein silingsrapport der alternative løysingar for trasear, kryss- og stasjonsplasseringar er utgreidd. Silingsrapporten tilrår eitt alternativ som skal ligge til grunn for reguleringsplanen, og som skal konsekvensutgreiast gjennom det vidare planarbeidet. Unntaket er alternativa i Vaksdal, der to alternativ er tilrådd utgreidd. Silingsrapporten er ein del av planprogrammet, og er også til høyring.

Planprogrammet for arbeidet er no lagt ut tiloffentleg ettersyn, og det er bede om innspel.

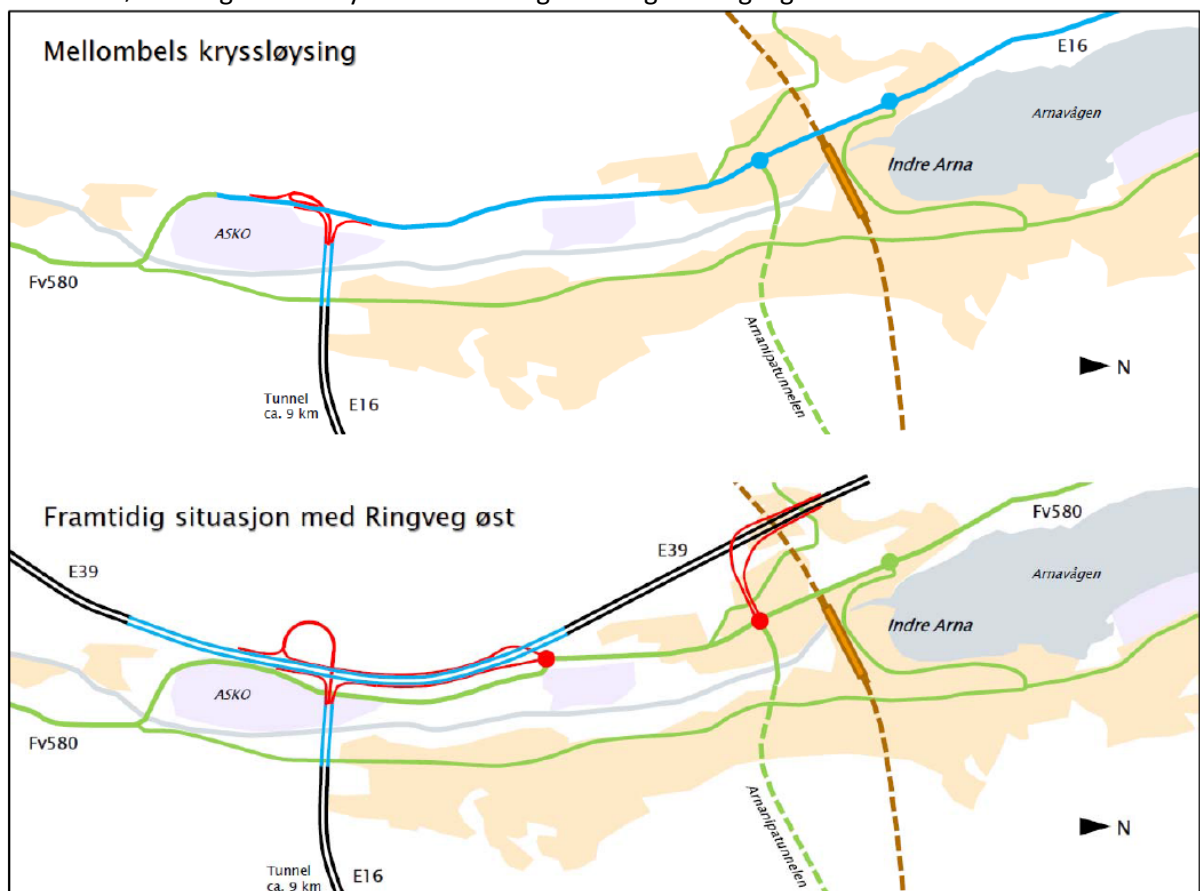
Høyringsfrist er 6. juli 2018.05.28

Tilrådd alternativ for jernbane går frå Arna stasjon, i tunnel derifrå direkte til ny stasjon ved dagens senter på Vaksdal. Vidare går jernbanen i tunnel frå Vaksdal til ny stasjon sentralt plassert på Stanghelle, og tilknyting til dagens spor like nord for Dalevågen. Reguleringsplanen for prosjektet må ta høgde for areal både til midlertidig tilknyting ved endepunkta, og eit framtidig fullt utbygd vegsystem med fire felt og fulle kryss både ved Asko, Trengereid, Vaksdal og Helle (i samspel med halvt nordvendt kryss ved Dale i framtidig vidare planarbeid).



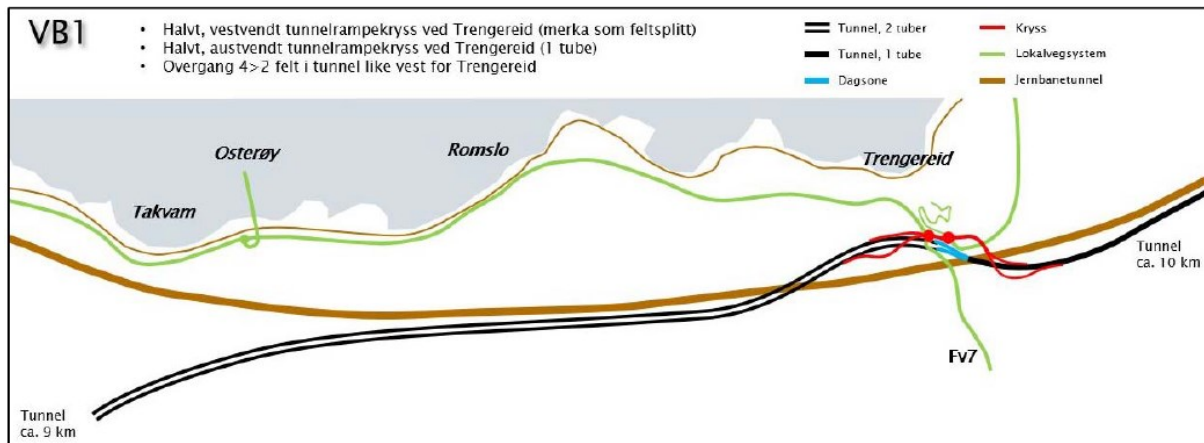
Oversiktskart som viser samla tilrådd løysing for E16 og Vossebanen mellom Arna og Stanghelle.

Tilrådd alternativ for E16 er fire felt i tunnel i ny trasé frå Arna ved ASKO til Trengereid. På Trengereid vert det etablert fullt kryss med vestvendte og austvendte tunnelramper i fjell. I Arna har det vore nødvendig å ta hensyn til ei framtidig utvikling for ringveg aust.



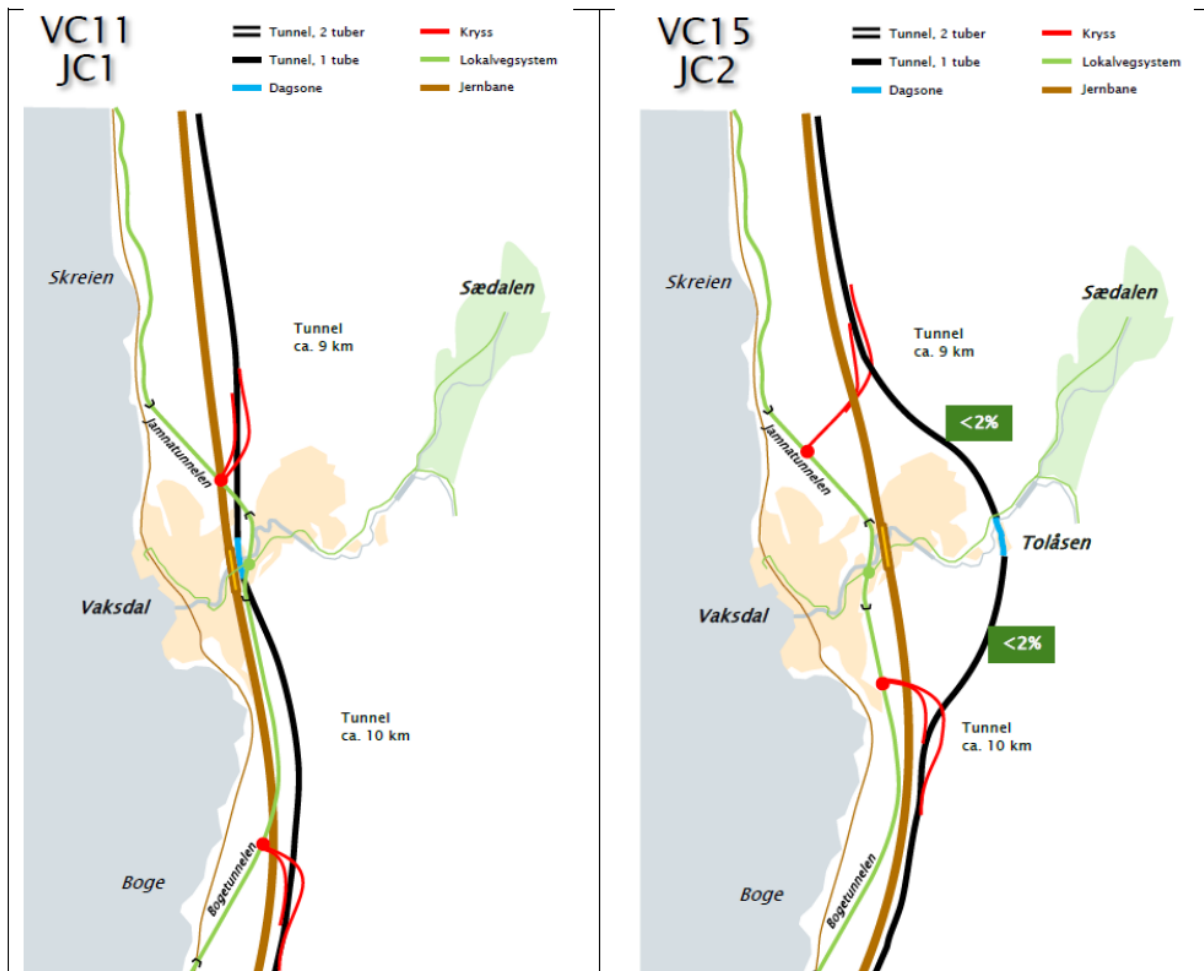
Illustrasjon av kryssøysing for Arna

På Trengereid er det tilrådd alternativ med dagsone og kryssløysingar i tunnel.



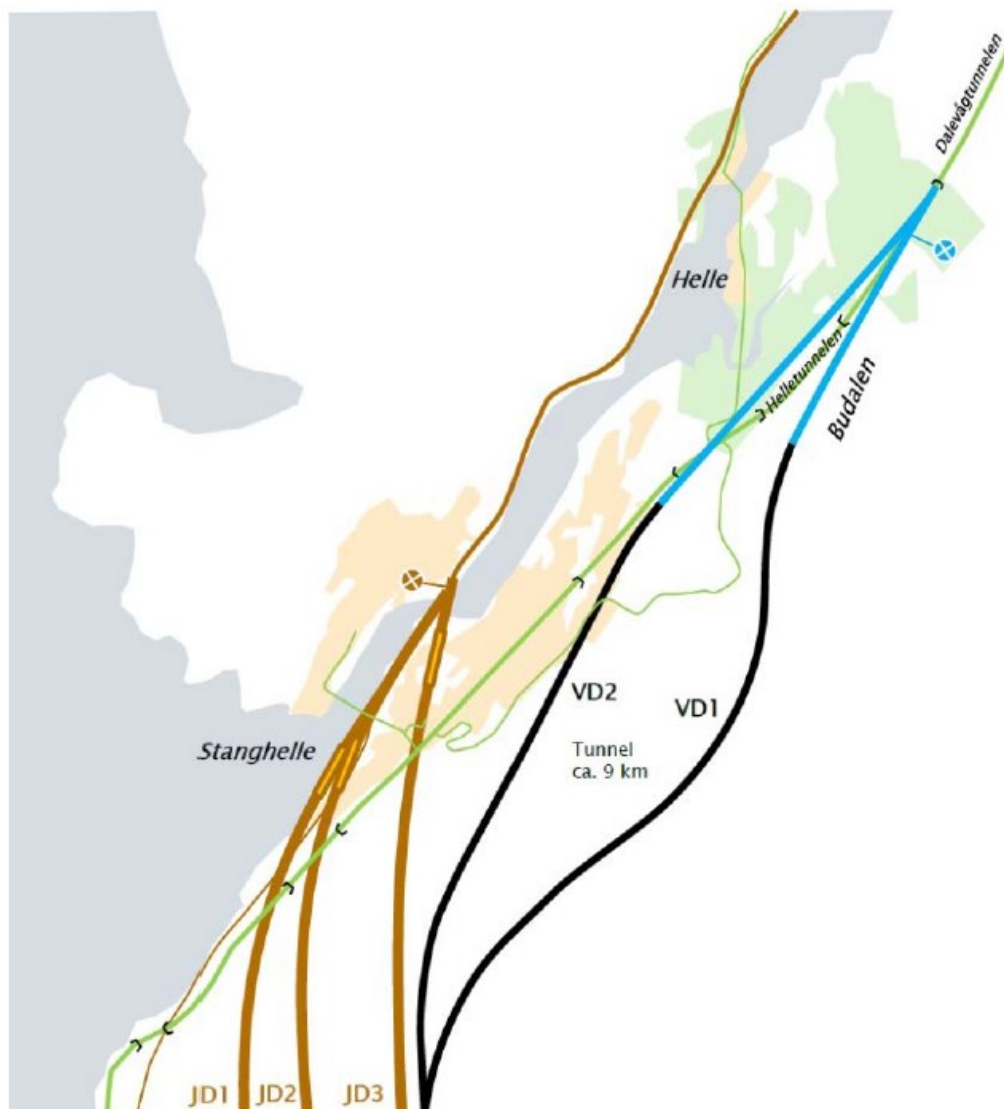
Illustrasjon av kryssløysing på Trengereid

Vidare går E16 i ein tunneltube med tovegstrafikk frå Trengereid til ei kort dagsone på Vaksdal. Kryssramper i fjell er her knytt til Bogetunnelen og Jamnatunnelen. Ut frå førebelse kostnadsvurderingar vert det tilrådd at dagsonen ligg sentralt på Vaksdal, parallellt med jernbanen. For å imøtekomme lokale ynskje, og få meir kunnskap om løysingar og kostnader før avgjerd, vert det likevel tilrådd å utarbeide planframlegg for to alternativ på Vaksdal. Det andre alternativet er då dagsone på Tolåsen kombinert med jernbanestasjon aust for dagens E16.



Illustrasjon for dei to alternative trasèane for veg og bane gjennom Vaksdal

Frå Vaksdal går ny E16 i tunnel til Helle der ein koplar seg til dagens veg. Jernbanen går til Stanghelle, med påkopling til dagens trasè nord for Dalevågen, alternativ JD3.



Illustrasjon av alternativ på Stanghelle/Helle, der VD1/JD3 er tilrådd

Planprogrammet framhevar ei rekke tema som skal konsekvensutgreiast i vidare planarbeid:

- Prissette konsekvensar (konsekvensar som kan kvantifiserast og verdsetjast i kroner). I tillegg til byggekostnader inngår mellom anna kostnader knytt til drift, vedlikehald, støy og luftforureining. Kostnadene blir vurdert opp mot nytten av tiltaket.
- Ikkje-prissette konsekvensar (konsekvensar som verken kan eller bør verdsetjast i kroner), som landskapsbilete, friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfald, kulturarv og naturressursar. Desse temaene vil verte vurdert ut frå verdi, påverknad og konsekvens.
- Andre samfunnsmessige verknader, både lokale og regionale, samt netto ringverknader
- Risiko- og sårbarheit, inkludert grunnforhold, skred, flaum og havnivåstigning, støy og støv, trafikktryggleik, tunneltryggleik, robustheit for infrastruktuen, vassforsyning, grunnvann og vassdrag.
- Miljøoppfølging, inkludert støy, vibrasjonar, luftureining, ureining av jord og vatn,

landskapsbilde, friluftsliv/byliv, naturmangfold, kulturarv, klimagassar og energiforbruk, materialval og avfallshåndtering, samt naturressursar

- Klimagassutslepp og klimabudsjett, inkludert utslepp grunna beslag og endring av areal, produksjon av materialar, bygging, drift- og vedlikehald og transport.
- Måloppnåing

Planarbeidet skal også vurdere særskild løysingar for overskotsmassar og deponi, aktuelle løysingar for gang- og sykkelveg, løysingar for buss, områder for anleggsgjennomføring, samt omklassifisering av dagens E16 og etterbruk av dagens jernbane.

Planprogrammet har også skissert opplegg for medverknad og informasjon i planprosessen, blant anna med opne høyringsmøter, dialogmøter, planforum mm.

I overordna framdriftsplan er det lagt til grunn at godkjent reguleringsplan skal føreligge høsten 2020, med mogleg byggestart i 2022 og ferdigstilling i 2032.

For vurdering og forslag til høyringsuttale vert det vist til høyringssvar.