

VAKSDAL
KOMMUNE

KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2018-2030

HØYRINGSUTKAST

PLANOMTALE

20.08.2018



vaksdal
kommune
BYNÆRT BYGDELIV

FORORD

Alt i 2012 såg me at kommuneplanen vår trong fornying. Den statlege planlegginga for moderne dobbeltspora Vossebane og ny trygg E16 starta. Me ventar alle at dette vil påverka samfunnsutviklinga i kommunen vår i stor grad.

Samfunnsdelen til kommuneplanen er fornya. Dei overordna verdiane som me skal halda høgt i Vaksdal er; Samhald, open og nyskaping. I gode lokalsamfunn tek me vare på kvarandre, engasjerer oss i samfunnsutviklinga og fornyar oss samstundes som me tek vare på historia vår.

Visjonen vår om eit bynært bygdeliv står fast. Me ynskjer at lokalsamfunna våre framleis skal vera prega av likeverd, rausheit og inkludering. Me skal vere gode på informasjon og kommunikasjon, og me skal vere innovative og nytenkjande. Desse verdiane skal ha fokus i samfunnsutviklinga, og er også grunnlaget for strategiar og arealutvikling og -disponering i kommunen.

Kommuneplanen skal peike framover. Utvikling av stasjonsbyane vil naturleg følgje av den statlege utbygginga. Gode lokalmiljø med viktige funksjonar, møtepunkt og stadeigne kvalitetar er viktig. Kommunen har igangsett utvikling av områdeplanar for Vaksdal og Stanghelle, med forventning om at lokalutviklinga i hovudsak vert løyst i det arbeidet. For Dale som kommunesenter, og for areal langs fjordane og i dalføra er kommuneplanen meir styrande.

Det er vanskeleg å sjå føre seg korleis samfunnet skal sjå ut om 15 år. Går ein 15 år attende i historia til 2003 var den teknologisk utviklinga godt i gang, men for alle dei som er fødde etter 2003 framstår dåtidas teknologi som reine Steinalderen. Korleis vil dei som vert fødde i 2018 sjå på vårt teknologiske nivå i 2033. Spranga i utviklinga går stadig raskare.

Som strategisk dokument skal kommuneplanen i stor grad forhalde seg til samfunnsutvikling og overordna mål. Med denne planen meiner me at bygdene har moglegheit til å utvikla seg med kvalitet!



Med helsing
Eirik Haga
Ordførar

INNHALD

1	INNLEIING	5
1.1	BAKGRUNN OG FØREMÅL	5
1.2	ORGANISERING	6
1.3	PROSESS OG MEDVERKNAD	6
1.4	FØRINGAR FOR UTARBEIDING AV AREALDELEN	6
2	MÅL FOR KOMMUNEPLANEN SIN AREALDEL	11
2.1	HOVUDTEMA I PLANPROGRAMMET	11
2.2	FOLKETAL	14
2.3	BUSTAD	18
2.4	NÆRINGS- OG ARBEIDSLIV	23
2.5	TRAFIKK OG SAMFERDSLE	27
2.6	ANDRE TEMA	32
2.7	OPPSUMMERING	35
3	VAKSDAL KOMMUNE MOT 2030	37
3.1	INNLEIING	37
3.2	DETALJNIVÅ OG STRUKTUR	37
3.3	NY E16 OG VOSSABANE	39
3.4	DALE	40
3.5	VAKSDAL	45
3.6	STANGHELLE	48
3.7	STRAUME OG STAMNES, ØSTERØY NORD	52
3.8	EIDSLANDET OG EKSINGEDALEN	54
3.9	BERGSDALEN	55
3.10	ANDRE PLANGREP	57
4	KONSEKVENSGREIING	61
4.1	BAKGRUNN OG METODE	61
4.2	OMTALE AV TEMA OG DATAGRUNNLAG	62
4.3	SAMLA KONSEKVENSGAR AV PLANFORSLAGET	67

1 INNLEIING

1.1 Bakgrunn og føremål

I Vaksdal kommune er det kommunestyret som har ansvar for planstrategi, planprogram og kommuneplan, jamfør delegeringsreglementet vedteke 16.12.2013. I den kommunale planstrategien 2012 vedtok kommunestyret at kommuneplanen sin samfunnsdel skal rullerast, samt rulling av tilhøyrande arealdel med *omsyn til busetnad i indre strøk av kommunen, næringsareal og bustadareal nær Bergen*. Kommuneplanen vart sist revidert i 2005/2006.

Gjeldande Planstrategi (2016-2020) vart vedteken våren 2017 og skisserer ei forventning om rulling av areal- og samfunnsdel i løpet av planperioden. Framdriftsplanen i planstrategien skisserer arbeid med kommuneplanen sin arealdel ut 2017.

I samsvar med plan og bygningslova § 11-13 vart framlegg til planprogram for «kommuneplan 2016-2025» lagt ut til offentleg ettersyn den 16. februar 2015. Planprogrammet, som vart vedteke juni 2015 legg grunnlaget for revisjonen av kommuneplanen med særskilt vekt på tema og utfordringar som:

- Folketalsutvikling
- Bustad
- Nærings- og arbeidsliv
- Trafikk og samferdsle

Fleire andre tema i kommuneplanen er dei siste åra følgt opp med eigne kommunedelplanar og temaplanar, og er difor ikkje foreslått rullert i denne omgang.

Kommuneplanen for Vaksdal 2017 - 2028 er kommunen sitt overordna styringsdokument og er samansett av to delar: samfunnsdelen og arealdelen.

Samfunnsdelen omtaler mål og strategiar for samfunnsutviklinga i kommunen dei komande åra, og gir retningslinjer for korleis dette skal gjennomførast. For planperioden er den retningsgjevande for kommunen sin politikk og dannar grunnlaget for arealdelen. Særskilt vil den legge opp til ein arealstrategi med vekt på dei prioriterte plantema som vart omtalt i planprogrammet.

Arealdelen syner korleis kommunen sine arealressursar skal forvaltast i tråd med overordna føringar og dei strategiar og mål som er formulert i samfunnsdelen. Arealdelen består av eit plankart med tilhøyrande føresegnar og retningslinjer, i tillegg til ein planomtale med konsekvensutgreiing.

Plankartet med tilhøyrande føresegnar er juridisk bindande for framtidig arealbruk i heile kommunen og slår fast kva som er tillate og kva restriksjonar som gjeld innanfor dei ulike arealføremåla. § 19 i plan- og bygningslova opnar likevel for at det kan søkast om dispensasjon frå planen. I slike saker er det retningslinjene frå arealdelen som er retningsgjevande for sakshandsaminga i kommunen.

Kommuneplanen sin arealdel har verknad for område på land og i sjø i heile kommunen, og planen gjeld framfor eldre planar dersom det ikkje er presisert noko anna.

Byggeområda er definert som eksisterande eller nye. Eksisterande byggeområde er i all hovudsak areal som allereie er tekne i bruk i tråd med planen, medan nye område er område for utbygging eller andre formål som er endra frå førre plan.

Arealformåla, som seier kva eit areal skal brukast til, må og sjåast i samanheng med omsynssoner. Desse kan til dømes vere rasfarlege soner (fareområde) eller område som er verna gjennom anna lovverk (bandleggingssone). For komplett oversyn over kva omsynssoner som ligg i planen og kva rammer dei set for utviklinga må ein lese plankartet og føresegnene. Omsynssoner legg føringar på utviklinga i områda og ligg over arealføremåla i kartet.

1.2 Organisering

Kommuneplanen vert endeleg vedteken av kommunestyret, og det er kommunestyret sjølv som har ansvar for den formelle handsaminga. Formannskapet er utnemnd som politisk styringsgruppe og vil kome med innstilling til vedtak til kommunestyret.

Administrasjonen ved rådmannen, har ansvar for den praktiske gjennomføringa av planarbeidet. Det er sett ned ei tverrfagleg administrativ prosjektgruppe og ei arealplangruppe med fagleg kompetanse som saman med eksterne konsulentar har utarbeidd planforslaget.

1.3 Prosess og medverknad

Arbeidet med kommuneplanen følgjer reglane i plan- og bygningslova der prosessen fram mot ny plan skal vere open for alle som ønskjer å bidra aktivt. Planforslaget vert sendt til offentleg ettersyn der offentlege og private interessentar kan kome med innspel til planen. Blant anna er tett kontakt med regional mynde viktig og utkast til kommuneplan er presentert i Regionalt planforum. Kommunen si heimeside, kundetorget og ikkje minst lokalaviser vil vere naturlege kommunikasjonskanalar for informasjon og innspel frå innbyggjarar i kommunen.

I høyringsfasen vil det arrangerast folkemøte og møte med særlege interessegrupper for å sikre brei medverknad.

Etter høyringsperioden på minimum 6 veker skal alle innspel vurderast, med eventuelle planendingar som følgje av dette. Dersom endringane ikkje krev ny høyringsrunde, eller planforslaget ikkje får motsegn, kan planen bli vedteken av kommunestyret.

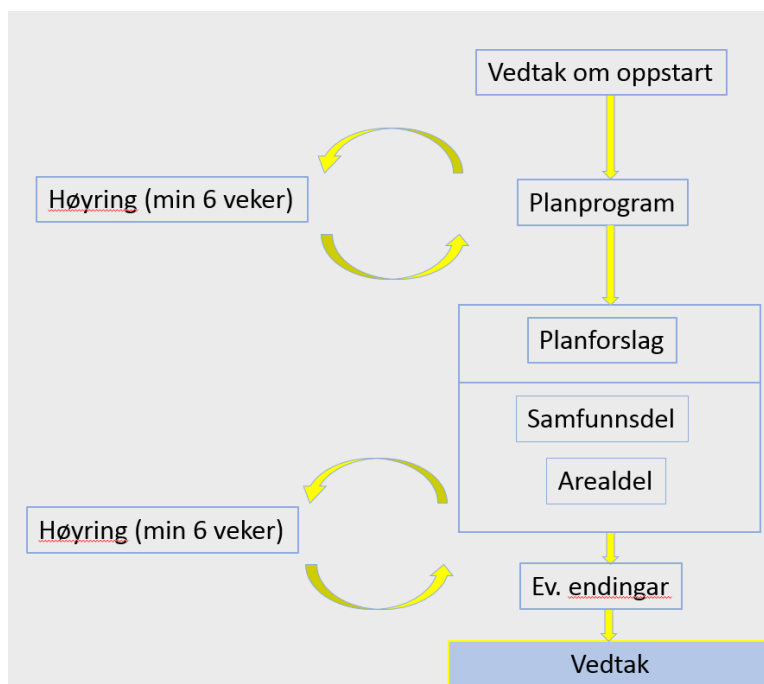
I tråd med skissert opplegg i planprogrammet er det lagt til rette for brei involvering og samfunnsdebatt gjennom blant anna lokalpressa og ulike møteverksemdar. Ved høyringa av planprogrammet kom det inn fleire innspel til korleis utfordringane i Vaksdal skal handterast. Folkemøte på Stamnes og planverkstader i Dale, Stanghelle og Vaksdalsbygda vart arrangerte i august 2015. Desse møta har vore nyttige for å avdekke ulike forventningar og behov som er knytte til arbeidet med rullering av kommuneplanen.

1.4 Føringer for utarbeiding av arealdelen

Det viktigaste grunnlaget for utarbeiding av kommuneplanen sin arealdel (nasjonale, regionale og kommunale føringer for arbeidet) vert presentert under.

1.4.1 Nasjonale forventningar

I tillegg til plan og bygningslova (2009) er det andre lover som påverkar innhaldet i kommuneplanen, som til dømes folkehelselova (2011), naturmangfaldslova (2009), diskriminerings og tilgjengelova (2007) og kulturminnelova (1978). Konsekvensutgreiingsforskrifta (2017) med tilhøyrande rettleiar og kartforskrifta (2013) er også vesentlege i vurderinga av kva tiltak som skal konsekvensutgreiast og korleis plankartet skal framstillast. I medhald av plan og bygningslova vert det utarbeidd ei rekkje rikspolitiske stortingsmeldingar og retningslinjer som gjev føringer for arealplanlegging.



Figur 1: Skisse over planprosessen

Miljøverndepartementet (2015): Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging Dokumentet skisserer regjeringa sine forventningar til korleis kommunane vil handtere ulike tema i sin planlegging. Desse forventningane er formulerte som krav til kommunane som skal dokumenterast i planarbeidet innanfor ulike sektorar.

Statlege planretningslinjer for samordna bustad- areal- og transportplanlegging (2014)

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bustad-, areal- og transport-planlegginga og bidra til meir effektive planprosessar. Retningslinjene skal bidra til eit godt og produktivt samspel mellom kommunar, stat og utbyggjarar for å sikre god stad- og byutvikling.

Stortingsmelding nr 26. (2006-2007): Regjeringas miljøpolitikk og rikets miljøtilstand er regjeringa sitt viktigaste dokument for ein samla framstilling av miljøpolitikken. Dokumentet legg føringar for korleis kommuneplanen skal nyttast for å oppnå miljømål innanfor fleire ulike tema som areal og transport, kulturminne, naturmangfald etc.

Riksantikvaren sin rettleiar (2016): Kulturminne, kulturmiljø og landskap viser korleis kommuneplanen skal ta i vare regionale og nasjonale mål i tillegg til dei kommunale når det gjeld forvaltning av kulturminneverdiar. Rettleiaren kjem mellom anna med gode døme på korleis framstille plankart og formulere føresegner i kommuneplanen sin arealdel for å sikre kulturminne og kulturmiljø.

T-1442 (2016): Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging sitt formål er å førebygge støyplagar og ta i vare stille og lite støypåverka natur - og friluftsområde. Ho kjem vidare med anbefalingar om korleis synleggjere og handtere støyproblematikk i kommuneplanen sin arealdel.

Statens landbruksforvaltning (2012): Tema - rettleiar: Landbruk og planlegging etter plan og bygningsloven fortel korleis ein kan nytte handlingsrommet i kommuneplanen sin arealdel i forvaltninga av landbruket sine ressursar i kommunen gjennom gode døme på mellom anna føresegner og retningslinjer. Dokumentet er og ei kjelde for å forstå bakgrunnen til dei landbrukspolitiske føringar som gjeld.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (2017): Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging Rettleiaren legg føringar og dannar det metodiske grunnlaget for utarbeidingar av ROS - analyser for arealplanar. Alle nye område for utbygging skal vurderast med omsyn på risiko og sårbarheit.

Temaveileder: Universell utforming i planlegging etter plan- og bygningsloven (2009) Universell utforming er nedfelt i føremål-paragrafen i plan- og bygningslova. Rettleiaren (under rullering) peiker på korleis universell utforming kan sikrast innanfor handlingsrommet i arealdelen til kommuneplanen.

Rikspolitiske retningslinjer for Barn og planlegging med rundskriv T-2/2008. Rundskrivet utdjupar og forklarar rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unge sine interesser i planlegginga. Dokumentet peiker på at ein gjennom planar som kommuneplanen sin arealdel skal legge til rette for og sikre areal som nyttast av barn og unge. Rundskrivet formulerer mellom anna krav til fysisk utforming for areal som vert nytta av barn. Det er og utgitt ein temarettleiar om temaet.

Miljødirektoratet: naturmangfald: løypande kartlegging av verdifulle naturtypar, artsobservasjonar etc. til bruk i lokalisering av nye byggeområde og som grunnlag i konsekvensutgreiinga.

Andre nasjonale dokument med relevans for kommuneplanen sin arealdel:

Den norske idrettsmodellen. St. meld. nr 26 (2011-2012)

Folkehelsemeldinga: Mestring og moglegheiter St.meld nr. 19 (2014-2015)

Nasjonal handlingsplan for statleg sikring og tilrettelegging av friluftsområde (2014-2020)

Nasjonal strategi for et aktivt friluftsliv (2014-2020)

1.4.2 Regionale føringar

Hordaland fylkeskommune har ei rekke regionale planar som kan ha verknader på planarbeidet i Vaksdal.

Utviklingsplan for Hordaland – Regional planstrategi 2016-2020 skisserer opp visjonar, mål og strategiar for utviklinga i fylket. Fylkesplanen formulerer retningslinjer for kommunal arealplanlegging, der det er valt å satse på hovudmål om høg sysselsetjing, eit inkluderande samfunn, klima- og miljøvenleg utvikling og samarbeid i ein sterk vestlandsregion.

Klimaplan for Hordaland 2014-2030 formulerer mål for klimavenleg utvikling innan fleire tema som er relevante for kommuneplanen sin arealdel. Det gjeld til dømes berekraftig energibruk, forbruk og avfall, arealbruk, transport og bygningar. Planen tar opp tre utfordringar; reduksjon i utslepp av klimagassar, meir effektiv og fornybar energibruk og tilpassing til klimaendringane. I klimaplanen inngår fylkesdelplan for energi og fylkesdelplan for vindkraft.

Regional transportplan for Hordaland (RTP) 2018 -2029 er ein handlingsplan for prioritering av prosjekt på fylkesvegnettet, men og eit innspel til andre planprosessar som syner fylkeskommunen sine mål og krav til samferdslepolitikken. Planen er ei rullering av førre utgåve der det no er lagt vekt på mål om reduksjon av klimagassutslepp frå transportsektoren. Kommunen kan gjennom kommuneplanen sin arealdel om ønskeleg sette i gong prosessar som kan verte gjenstand for prioritering i framtidige regionale transportplanar.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028 peiker ut vekstsoner der hovuddelen av vekst i bustader og arbeidsplassar bør skje. Planområdet omfattar blant anna Vaksdal kommune og legg føringar for eit overordna felles prinsipp for utbyggingsmønster.

Regional næringsplan 2013 – 2017 er ein strategisk plan som mellom anna omtalar behov for næringsareal i tida som kjem (skal reviderast).

Regional plan for attraktive senter i Hordaland - senterstruktur, tenester og handel 2015-2026 er laga som eit styringsverktøy for utvikling av attraktive sentrumsområde. Planen definerer mål og strategiar for å oppnå ønska senterstruktur i regionen og skal leggjast til grunn for kommuneplanlegging i kommunane.

Regional plan for folkehelse 2014-2025 inneheld visjon, mål og strategiar som fremjar folkehelse. Planen har som mål å jamne ut sosiale helseskilnader, blant anna gjennom universell utforming, og inneheld planretningslinjer som er retta mot kommuneplanens arealdel.

Regional kulturplan 2015- 2025 har ein visjon om å vidareutvikle Hordaland som ein leiande kulturregion. Planen omtalar innsatsområde og kulturpolitiske utfordringar med blant anna mål om god samhandling mellom forvaltningsnivå, med vekt på dialog og felles ressursutnytting.

1.4.3 Kommunale føringar og gjeldande reguleringsplanar

Kommunen vil alltid ha gjeldande planar, prosjekt og prosesser som er relevant for arbeidet med arealdelen.

Plan for kulturminne 2015-2018 gjev eit utval av kulturminne og kulturmiljø som skal prioriterast for bruk og vern, og er såleis ein reiskap for arealplanlegginga.

Trafikktryggleiksplan 2016-2019 er eit styringsverktøy for eit målretta trafikktryggleiksarbeid i kommunen og er samordna med overordna regionale og nasjonale trafikktryggleiksplanar. Blant anna vert arealplanar vurdert i høve sjekkliste for nye tiltak i Vaksdal som i hovudsak er utleia av «trafikksikker kommune» - konseptet og det er eit mål om at alle tiltak skal vere universelt utforma.

Andre kommunale planar med relevans til kommuneplanen sin arealdel (ikkje uttømmende liste):

- Hovudplan for avlaup
- Hovudplan for vassforsyning
- Bustadpolitisk strategiplan 2010-2015 (til rullering)
- Strategisk næringsplan 2008-2012
- Klima- og energiplan 2011-2015
- Kulturplan 2016-2026
- Interkommunal kommunedelplan for Fjellheimen villreinområde 2016-2027
- Verneplan for Stølsheimen landskapsvernområde

Gjeldande reguleringsplanar i Vaksdal

Reguleringsplanar er arealplanar som er meir detaljerte enn kommuneplanen sin arealdel. Plan og bygningslova, § 1-5 andre ledd, definerer tilhøvet mellom nye og eldre planar:

«Ny plan (...) går ved eventuell motstrid foran eldre plan eller planbestemmelse for samme areal med mindre annet er fastsatt i den nye planen (...)»

Der det er samsvar mellom overordna plan og reguleringsplan vil reguleringsplanen sine føresegner gjelde vidare som grunnlag for kommunal sakshandsaming i byggesaker.

Areala for områdeplanane Vaksdal og Stanghelle er markert i kartet med omsynssone «krav om felles planlegging (H810) og fram til desse områdereguleringsplanane er vedtekne er det gjeldande reguleringsplanar, saman med kommuneplanen sin arealdel, som legg premissa for arealutvikling her.

2 MÅL FOR KOMMUNEPLANEN SIN AREALDEL

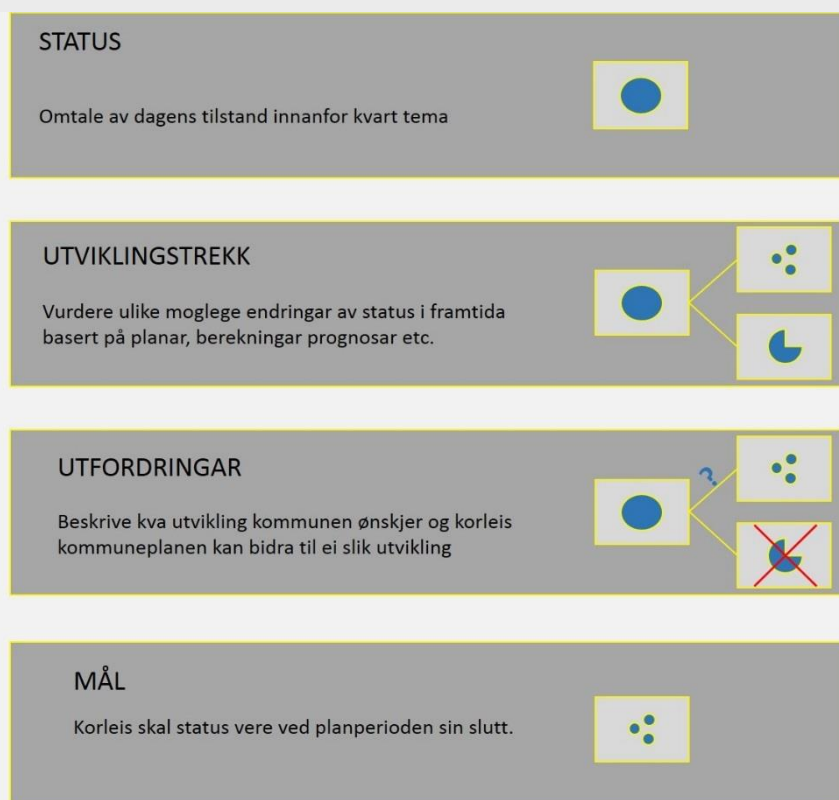
2.1 Hovudtema i planprogrammet

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 vurderast mot 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 rådande 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 ønskjer å legge til rette for at det meste av folketalsveksten i kommunen skal skje.



Figur 2: Prinsippskisse for planomtalen si handsaming av ulike tema

Etter høringsrundar med folkemøte i august 2015 kom det fram at det var eit ønske frå innbyggjarane å utvide tematikken for planen til og å gjelde dei delane av kommunen som ikkje er naturleg å knyte til stasjonane langs jernbanen. For desse områda er det ikkje den store veksten som er målet, men eit ønske om at planen skal stette ei utvikling i bygdene som kan auke kvaliteten for busette, næringsdrivande og besøkjande. Utvikling i bygdene er ei naturleg følgje av vekst i stasjonsbyane, ein slik vekst kan gje ringverknader for bygdene utanfor.

I dokumentet «nasjonale forventningar til regional- og kommunal planlegging (2015)» ønskjer regjeringa å fremje samarbeidet med kommunane og fylkeskommunane om ei berekraftig og meir effektiv areal- og samfunnsplanlegging i åra som kjem. For stasjonsbyane vil kommunen særleg framheve følgjande frå dette dokumentet:

«Byar og tettstader veks, og samordning av transportsystem, bustads- nærings- og arbeidsplasslokalisering er viktig».

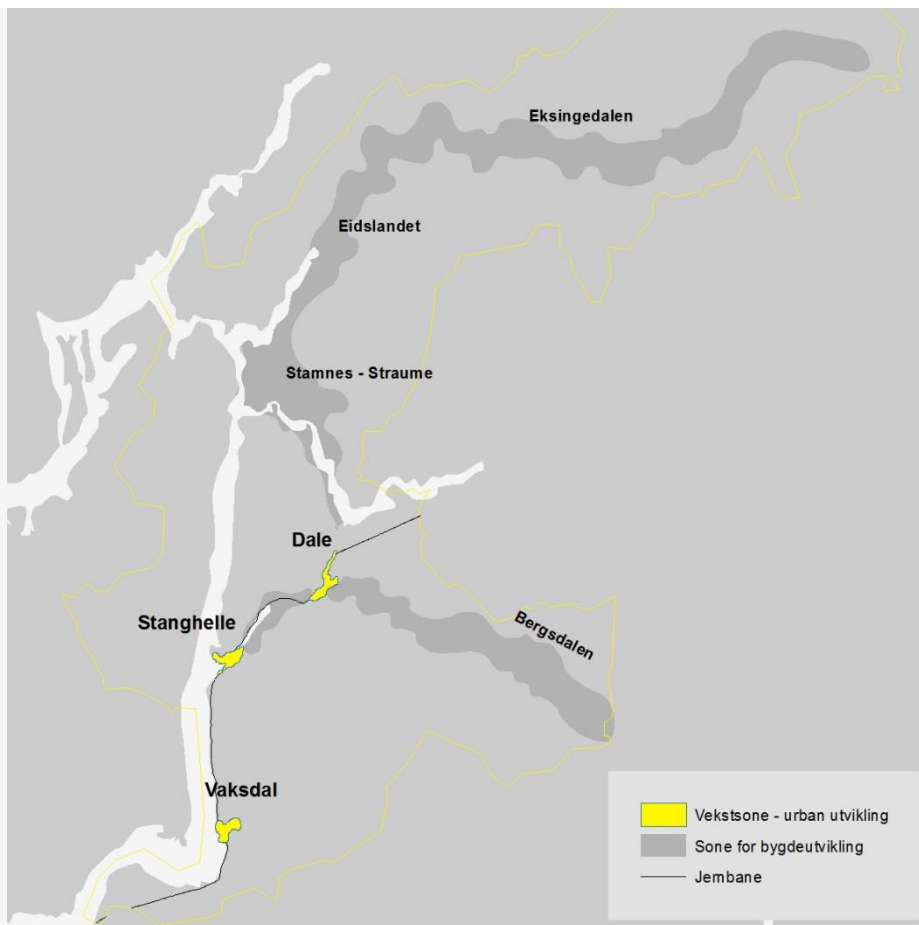
For å redusere byspreiing, transportbehov og klimagassutslepp må vi utvikle kompakte byar og tettstader og byggje tett rundt kollektivknutepunkt. Dette reduserer arealforbruk og transportbehov, og styrker grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange. Vektlegging av variert utbygging tilpassa ulike behov fremmar integrering, sosialt mangfald, aldersspreiing etc.

Ny transportinfrastruktur vil gjere stasjonsbyane meir urbane, og lokale kvalitetar opnar for innovasjon i næringsutvikling og bustadstruktur. I områdeplanane for Vaksdal og Stanghelle vil kommunen legge til rette for eit samordna utbyggingsmønster. Levande sentrum med eit variert tilbod av bustader, handel, tenester og kultur er viktig for at byar og tettstader skal vere attraktive og ha konkurransekraft.

Me ønskjer oss attraktive tettstader med både urbane og grønne kvalitetar, god tilrettelegging for gåande, attraktive byrom, møteplassar og uteareal. God arkitektur, historiske bygningar og bymiljø bidreg til å styrke identiteten til stadane og gi positive opplevingar av sentrum. Kompakt tettstadsutvikling med høg kvalitet vil bidra til auka aktivitet i sentrum, samtidig som korte avstandar mellom bustad og daglege gjeremål gjer kvardagen enklare.

Nærmiljøet vårt er viktig for helse, trivsel og oppvekst. Støy og lokal luftforureining er faktorar som gir negative helseeffektar i fleire byar og tettstader. Den største forureiningskjelda er vegtrafikk. Barn, eldre og hjarte- og lungesjuke er spesielt sårbare for luftforureining. Det er samtidig ei aukande sjukdomsutvikling knytt til levevanar og ei aldrande befolkning. I ein del byar er det utfordringar knytt til dårlege levekår i enkelte område. Vaksdal kommune ønskjer at stasjonsbyane skal fremje helse hjå alle innbyggjarane, redusere sosiale helseskilnader og fremje helsevenlege val. Gode lokalsamfunn, bustadområde og tilrettelegging for meir fysisk aktivitet vil gje rom for eit helsefremjande miljø, sosiale og kulturelle møteplassar og aktivitetar, og gje gode rammer for ein sunnare livsstil med auka aktivitet for alle. Dette inneber gode løysingar for gange og sykkel, god tilgang til område for lek, idrett, rekreasjon og friluftsliv for både barn, unge og vaksne nært bustadane deira.

For kommunen inneber dette verdival, og for stasjonsbyane betyr det at kommunen arbeider for sentralt plasserte jernbanestasjonar og kollektivknutepunkt, og E16 med kryssområde vert lagt vekk frå sentrumsområda.



Figur 3: Utviklingsskisse

OVERORDNA MÅL FOR KOMMUNEPLANREVISJONEN:

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

2.2 Folketal

2.2.1 Status og utviklingstrekk¹

I 2017 var det 4 123 innbyggjarar i Vaksdal kommune medan det i 2018 har auka til 4127

Om ein ser på nøkkeltala for kommunen i 2016/ 2017 (rammetekst) så er mesteparten av tilveksten til kommunen innflyttarar og hovudårsaka til nedgangen i folketalet er fråflytting.

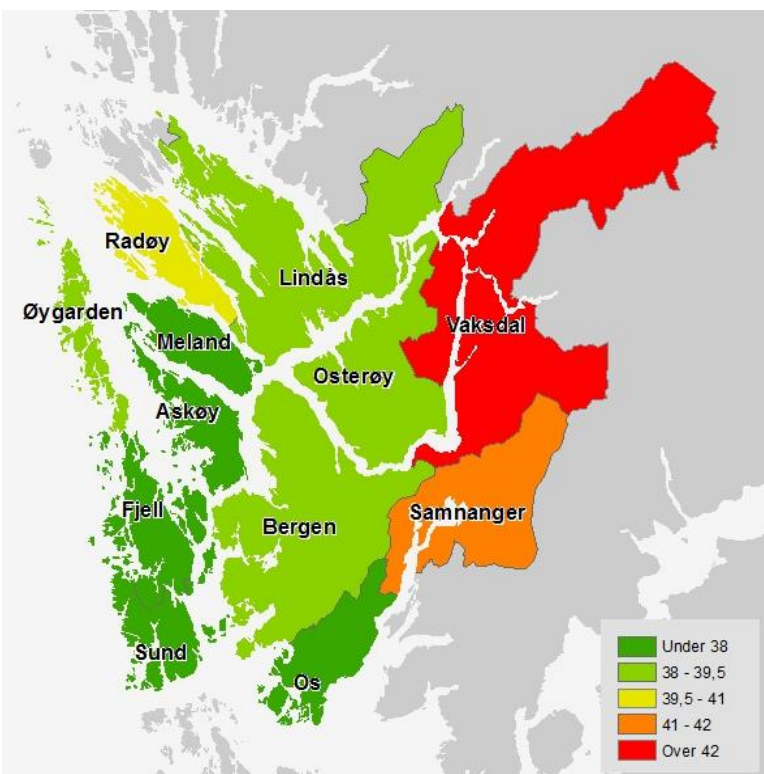
I følge fylkeskommunal statistikk for året 2016 har 258 personar flytta frå Vaksdal kommune. 20% av desse flytta til Bergen. 10 % av utflyttarane flytta ut frå Vestlandet til andre stader i Noreg utanom Osloregionen, og 7% flytta til Voss. Berre 3 % av utflyttarane flytta til utlandet. Det er grunn til å tru at dette gjeld utlendingar som flytter attende til heimlandet etter kortare eller lengre opphald i Vaksdal.

Kring 30 % av dei som flytta til Vaksdal kommune i 2016 kom frå Bergen kommune, 30 % frå utlandet og 43 % frå andre delar av landet enn Vestlandet eller Osloregionen. Kring 10 % var tilflyttarar frå andre delar av Osterfjordregionen.

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 4 syner at Vaksdal kommune har høgst gjennomsnittsalder i Bergensregionen, kring fem år høgare enn i vekstkommunane kring Bergen.

Nøkkeltal¹

Folketal 2017:	4123
Fødde:	45
Døde:	54
Fødselsoverskot:	- 9
Innvandring:	35
Utvandring:	10
Innflytting innanlands:	141
Fråflytting innanlands:	149
Nettoinnflytting:	17
Folketilvekst:	4
Folketal 2018	4127



Figur 4: Gjennomsnittsalder i Bergensregionen

Ved sida av ein høgare gjennomsnittsalder syner befolkningspyramidene i Figur 6 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 folketalutvikling i perioden som dei einaste områda i kommunen ved sida av Nordgrend grunnkrets nord på Osterøy.

Størst nedgang i prosent finn ein i Bergsdalen og Eidslandet/nedre Eksingedalen, medan Straume og 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 %

I regional areal og transportplan for Bergensregionen² er det lagt til grunn ein vekst i folketalet på kring 30 % fram mot 2040. Det tyder ei folkemengd på omlag 110 000 personar. Regionale prognosar frå Hordaland

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

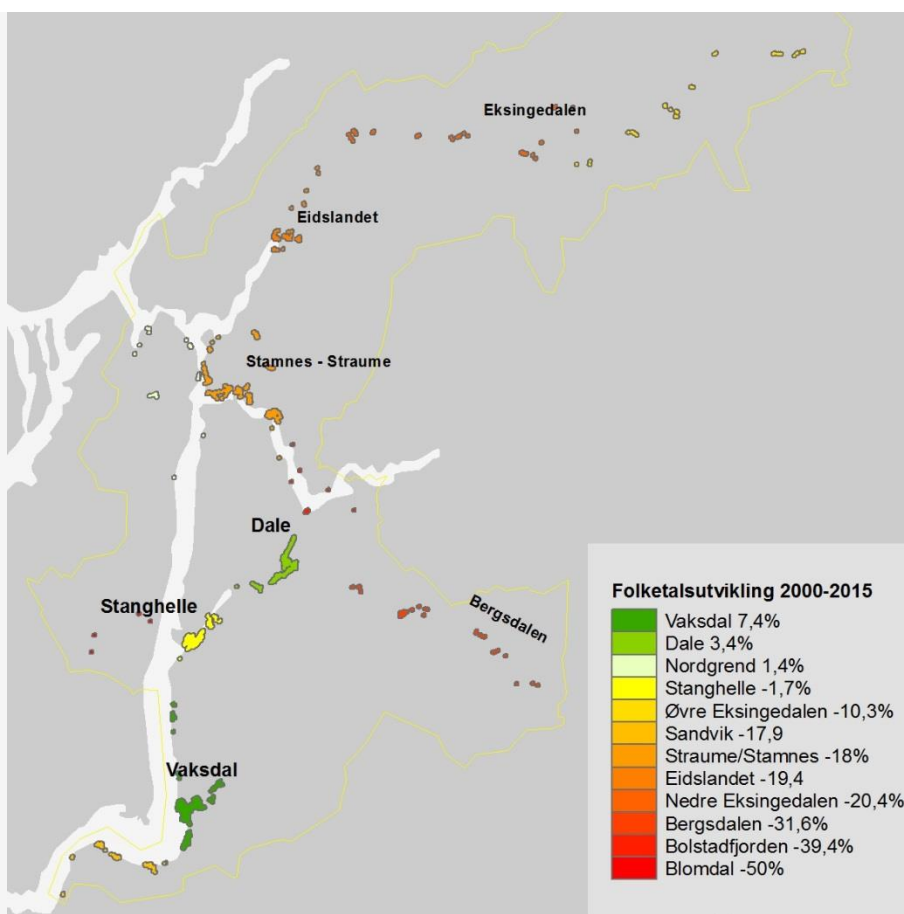
² Vedteke juni 2017

fylkeskommune estimerer i sitt hovudalternativ ei folkemengd på 4 171 personar i Vaksdal kommune 2036. Dette gir ei folkeauke på 2,5 % i perioden, noko som er vesentleg lågare enn i Bergensregionen elles.

Fylkesprognose frå Hordaland Fylkeskommune (2018-2045) seier at; *Totalt er folketalet i Hordaland venta å vekse med 68500 innbyggjarar (13 %) frå 2018 til 2045*³. Det er ein markert lågare vekst samanlikna med førre prognose, og ei vesentleg endring samanlikna med grunnlaget for regional areal og transportplan for Bergensregionen frå 2017.

For Vaksdal kommune seier fylkeskommunen sine prognosar ein nedgang i folketalet på kring 10 % (400 personar) til år 2040. Noko som inneber ei vesentleg endring frå den moderate veksten som låg til grunn i førre fylkeskommunale prognose. Denne prognosen har stor uvisse og eventuelle demografiske effektar av ny jernbane og E16 er ikkje rekna med.

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.



Figur 5: Folketalsutvikling i prosent 2000-2015

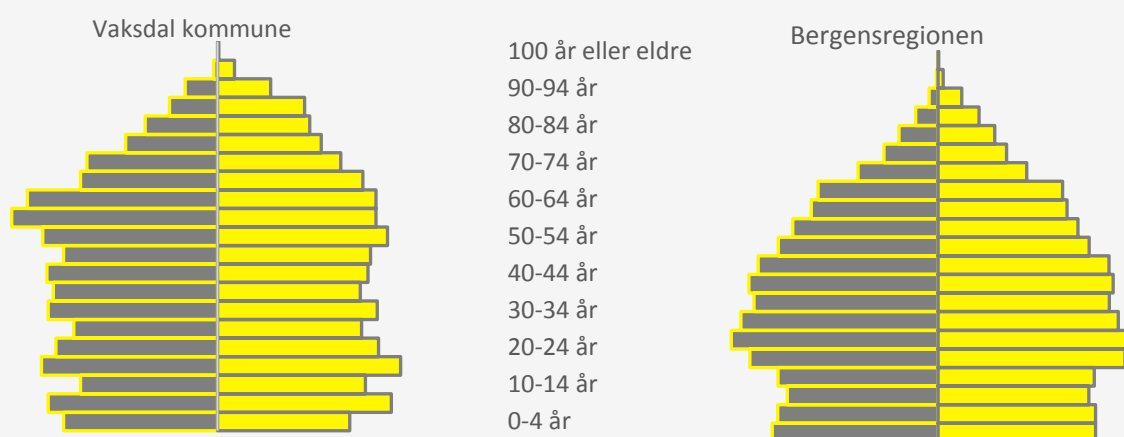
³ AUD rapport nr 5-18: Fylkesprognosar for Hordaland 2018- 2045

2.2.2 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 eller stagnasjon i stasjonsbyane held fram kan det i nær framtid verte ei utfordring å oppretthalde dagens service- og tenestetilbod i alle delar av 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 kommunen, 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 vekstsentrum 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 kraftsentrum som kan bidra til at den negative utviklinga i utkantane kan reverserast.



Figur 6: Befolkningspyramider Vaksdal og regionen, 1. januar 2016

2.2.3 Mål

Vaksdal kommune må ha som mål at folketallet i kommunen skal vekse, stikk i strid med kva prognosane seier. 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 dei rådande prinsippa for samordna areal og transportutvikling. Ein har her høve til å utvikle tette urbane senter der kollektiv, sykkel og gange er føretrekte transportmiddel.

Sjølv om ein vesentleg del av folketalsveksten bør skje i stasjonsbyane må kommuneplanen og legge til rette for levande bygder. Det vil seie tiltak som kan auke nærmiljøa sin attraktivitet slik at komande generasjonar ønskjer å etablere seg der og halde oppe busettinga. Tiltak retta mot barnefamiliar er difor særleg ønskjeleg.

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

Delmål 1: 80 % av folketalsveksten skal skje i Vaksdal, Stanghelle eller Dale

Delmål 2: Kommuneplanen skal bidra til levande og attraktive grender også utanfor stasjonsbyane.

2.3 Bustad

2.3.1 Status og utviklingstrekk.

Vaksdal kommune har ein stor overvekt av einebustadar og tomannsbustadar. Det er få mindre bustader som leilegheiter i blokker e.l.

Tal frå SSB syner at utviklinga i Vaksdal kommune dei seinare år har gått i retning av ein meir variert bustadstruktur, jf. Figur 7. 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 potensialet for nye 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.

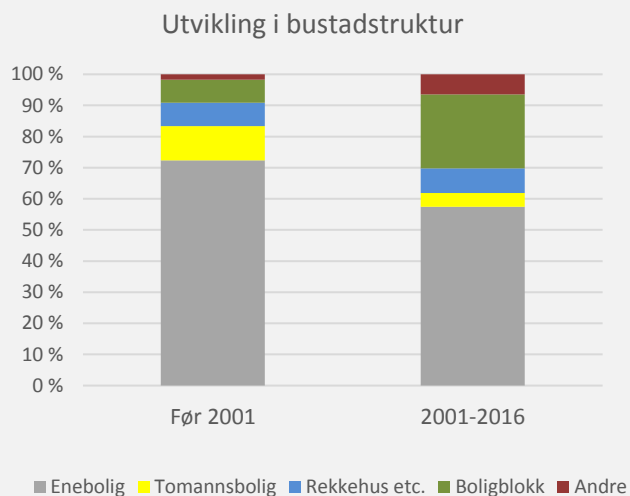
Tabell 1 syner at det totalt er ein teoretisk kapasitet for kring 350 nye bustadar i vedtekne reguleringsplanar. Om ein legg til grunn 2,5 personar per bueining vil det seie at planane har kapasitet til å ta hand om ein folketalsvekst på i underkant av 1000 personar.

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 vedtekne 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 (2017):

Tal bustadar:	2021
Einebustad:	1403 (69 %)
Tomannsbustad:	250 (12 %)
Rekkehus:	148 (7 %)
Bustadblokk:	190 (9 %)
Andre:	30 (1 %)



Figur 7: 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
SUM		330-340

Tabell 2: Kapasitet for bustadar i LNF område i førre plan

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
SUM	52

2.3.2 Utfordringar

Bustadutviklinga i framtida heng nøye saman med forventta 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 folketalsvekst 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 forventta etterspurnad. Det er god kapasitet for bustadbygging i Stanghelle og Stamnes, men lite i Vaksdal og Dale. På grunn av den rådande situasjonen i området og liten etterspurnad er det per i dag lite som tydar på at planane for sentrumsmessig bustadbygging på Stamnes kan realiserast på kort sikt. Reguleringsplanen på Tettaneset ved Stanghelle kan verte eit godt tiltak i ein av vekstsonene i kommunen om ein ser dette i samanheng 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-utslepps bustadar, 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 verdiar knytt til fjorden og landbruk. I Eksingedalen og Bergsdalen er det kanskje fjell, skog og natur som er trekkplaster for potensielle innflyttarar.

Mogelegstudiar 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. Transformasjon av eksisterande strukturar til meir urbane kvalitetar er likevel ofte svært krevjande både økonomisk og organisasjonsmessig

2.3.3 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 lagte 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, til dei som ønskjer å busette seg meir landleg, og til alle andre.

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 planlagde nye bustadar skal ligge innanfor sykkelavstand til ein jernbanestasjon.

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



Figur 9: Sk alastudie for Stanghelle, Asplan Viak 2015



Figur 8: Framtidsillustrasjon i mogelegstudien for Stanghelle, Asplan Viak 2015



Figur 10: Hurdal økolorandsby

Hurdalsjøen økologiske landsby er dømme 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.

Økolorandsbyen 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 11: Landsbyprosjektet «Åkle» i Iveland

Åkle er eit dømme 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 12: Havråtunet Osterøy

Havråtunet er eit dømme på eit gamalt 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.

2.4 Nærings- og arbeidsliv

2.4.1 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, men det er usikkert i kva grad desse verksemdene har lange horisontar og stort vekstpotensial.

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

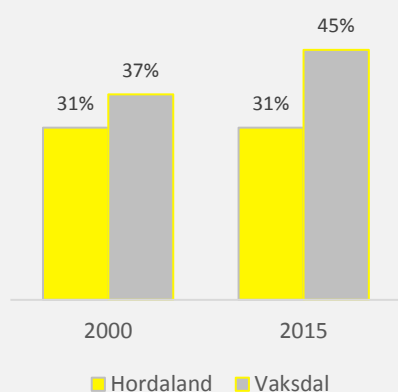
I gjeldande kommuneplan ligg det fleire mindre næringsområde, markert som eksisterande arealbruk med varierende aktivitet. I planen ligg og somme planlagde næringsområde, eller ervervsområde som områda vart omtala som etter plan- og bygningslova før 2008. Desse planlagde eller framtidige næringsområda er i varierende grad tekne i bruk.

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 fleire sysselsette i offentleg sektor, jf. Figur 13. Dette stemmer overeins med omlegginga i dei tradisjonelle næringane som nemnd ovanfor. Figur 14 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 (2017):

Tal sysselsette:	1843
Tal arbeidsplassar:	1232
Tal bedrifter med tilsette:	113
Utpendling:	868
Innpendling:	258
Bur og arbeider i Vaksdal	975



Figur 13: Tilsette i offentleg sektor i prosent

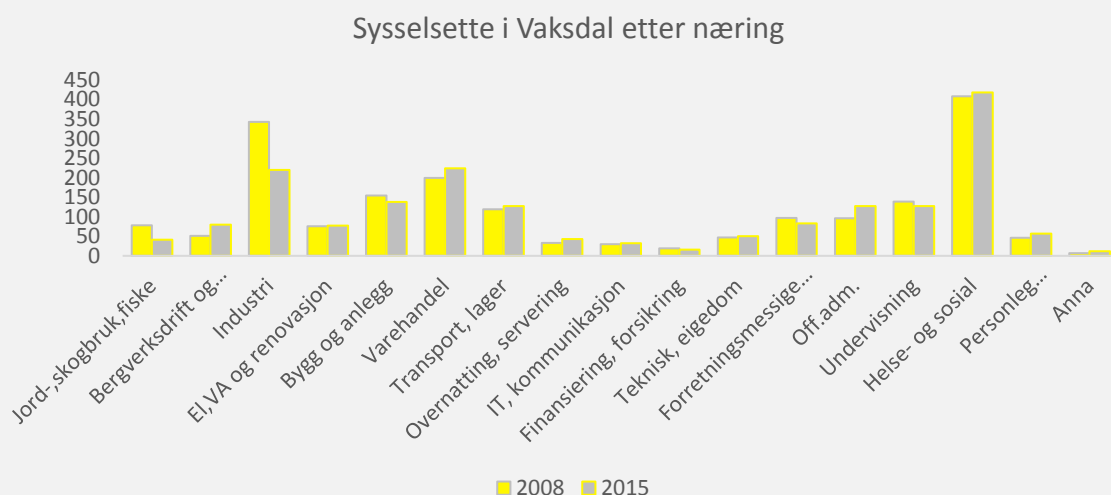
2.4.2 Utfordringar

Figur 14 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 paradoks 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.



Bilde 1: Den eldre delen av industrianlegga i Dale.

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 bør skje samstundes som ein trekk i trådane frå historia. Det tyder at ein må 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 næringsdrivande. Vern gjennom bruk bør vere ein gjennomgangsmelodi for utviklinga av slike stader.



Figur 14: Sysselsette etter næring

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 kompetansemiljøa 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.

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 bør legge opp til ei arealforvaltning som gjer at kommunen på kort varsel kan handtere etterspurnaden uansett kva høve som byr seg, 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 bør 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 medvitne om 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 suksessfaktorar. God næringsutvikling og god byutvikling går hand i hand. Kommunen må marknadsføre dei attraktive kvalitetane som finst.

Vaksdal kommune ønskjer også å legge til rette for rasjonell utvikling av næringslivet utanfor dei tre stasjonsbyane. Her kan det vere snakk om småskala næring knytt til landbruket, turistsatsing, og 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.



Bilde 2: Særeigen industriarkitektur i Vaksdal

2.4.3 Mål

Tilhøvet mellom tal på tilsette i det offentlege kontra i det private er eit godt mål på satsingsvilje og næringsetablering. Det same er mengda med pendlarar. Det bør vere eit mål at færre menneske pendlar ut av kommunen for å jobbe når denne kommuneplanperioden er over. Det er ikkje berre eit mål på vellukka næringsplanlegging, men og på vellukka samfunnsutvikling i det heile.

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 samanheng 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.

Hovudmål: Vaksdal kommune skal ha eit meir variert næringsliv

Delmål 1: Vekst i tal nye arbeidsplassar tilsvarande folketalsauke.

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

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

2.5 Trafikk og samferdsle

2.5.1 Status

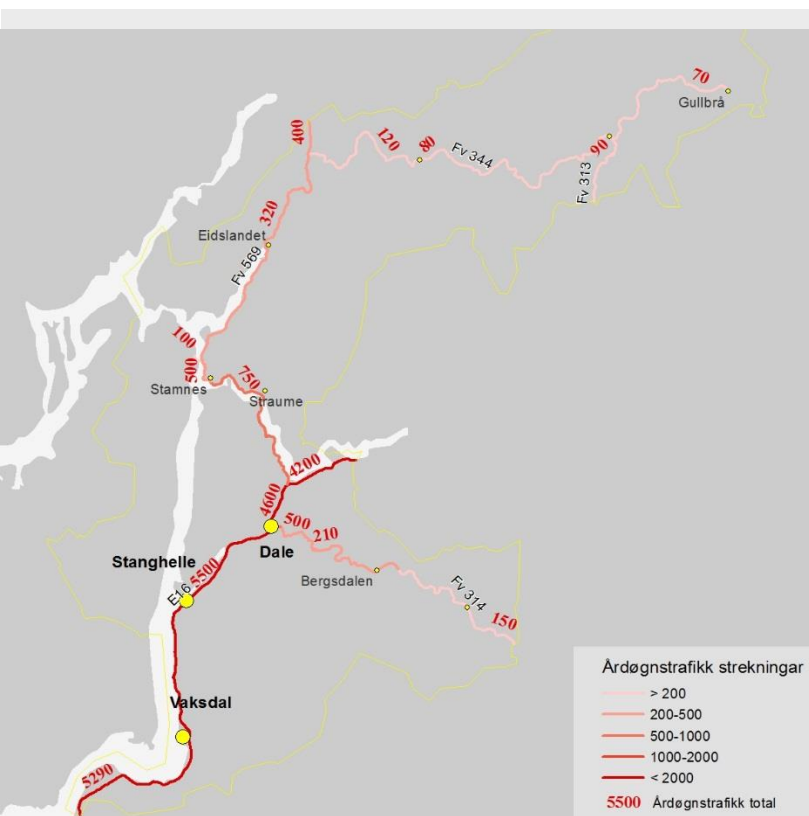
Vaksdal kommune sitt transportnettverk har form av ein hovudakse beståande av E16 og jernbanen med to hovudforgreiningar på sekundærvegnettet beståande av fv.569 og fv.314. Fv.569 går frå Dalseid mot Stamnes, Eidslandet/Eksingedalen og Modalen, og fv.314 går frå Dale gjennom Bergsdalen mot Voss-grense 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). Tilråding av traséval ligg føre per desember 2017 gjennom silingsrapport som er vedlegg til planprogram for reguleringsplanen. 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 seiest å vere den mest sentrale oppgåva for denne revisjonen av kommuneplanen sin arealdel.

Nøkkeltal:

Lengde riksveg (km):	33
Lengde fylkesveg (km):	94
Lengde kommunal veg (km):	88
Kollektivreiser mellom regionar (%):	24
Drepne eller hardt skadde i trafikk-ulukker sidan 2000:	24



Figur 15: Trafikkmengder i Vaksdal

Fylkesvegane som bind saman utkantane i kommunen med stasjonsbyane og E16 har låg trafikk og til dels svært låg standard. Somme strekningar er utsette for ras, noko som bidreg til at lokalveg sambanda 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.

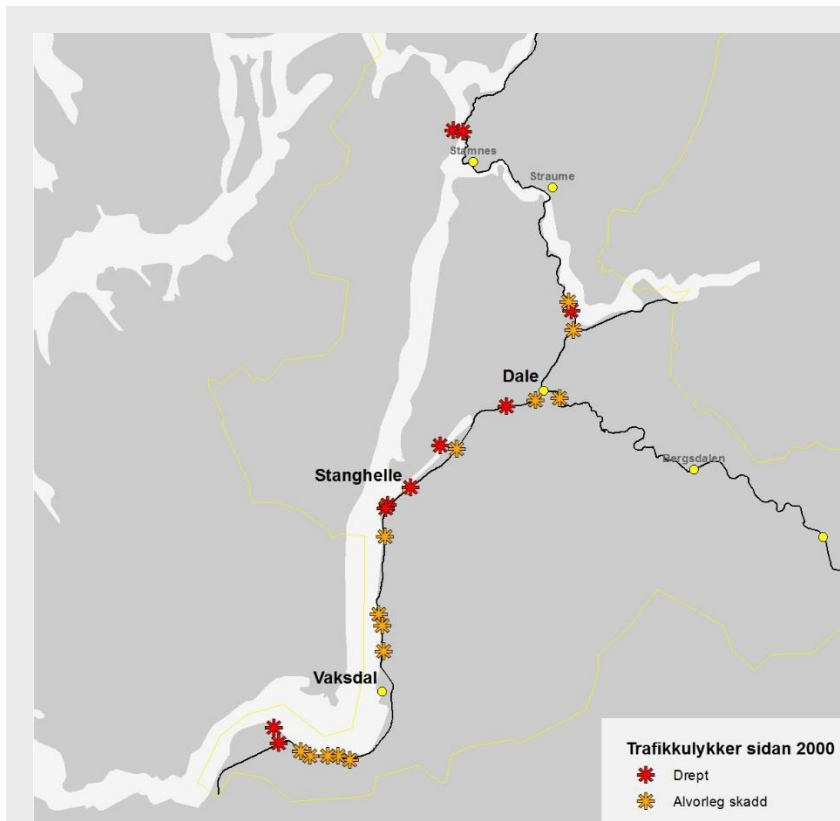
Bergensbanen (Vossabane) er ryggraden i kollektivtilbodet mellom Vaksdal og nabokommunane. Tal frå 2012 syner at ca. 450 passasjerar kvar dag stig av eller på lokaltoget frå dei tre stasjonane i kommunen. 44 % av reisene er knytt til Dale stasjon, 33 % til Vaksdal og 22 % til Stanghelle⁴.

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.

4 Tal frå KVV Arna Voss (Svv, 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 16: Registrerte trafikkulykker i Vaksdal med alvorleg skadde eller drepne sidan år 2000 (svv)

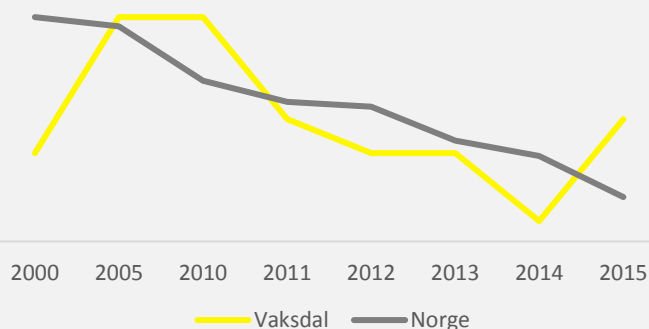
Figur 16 syner at vegnettet i Vaksdal er utsett for ulykker. Dei fleste alvorlege ulykkene skjer langs E16, men fv.569 er og utsett om ein tek høgde for trafikkmengda.

23 % av ulykkene skjer på søndag, medan 30 % skjer på torsdag eller fredag. 53 % av ulykkene skjer altså dei dagane der trafikken er prega av ferie eller helgeutfart. Figur 17 syner at om ein samanliknar med nasjonal ulykkesstatistikk følgjer vegnettet i Vaksdal den same trenden som resten av Noreg, med store variasjonar. Frå 2011 til 2014 har det vore lågare frekvens på ulykkene i Vaksdal enn nasjonalt. Tal for 2015 t.o.m. oktober, syner at dette året er Vaksdal godt over landssnittet for ulykkes-frekvens.

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

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

Årlege trafikkulukker



Figur 17: Relativ utvikling i tal trafikkulukker sidan år 2000



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

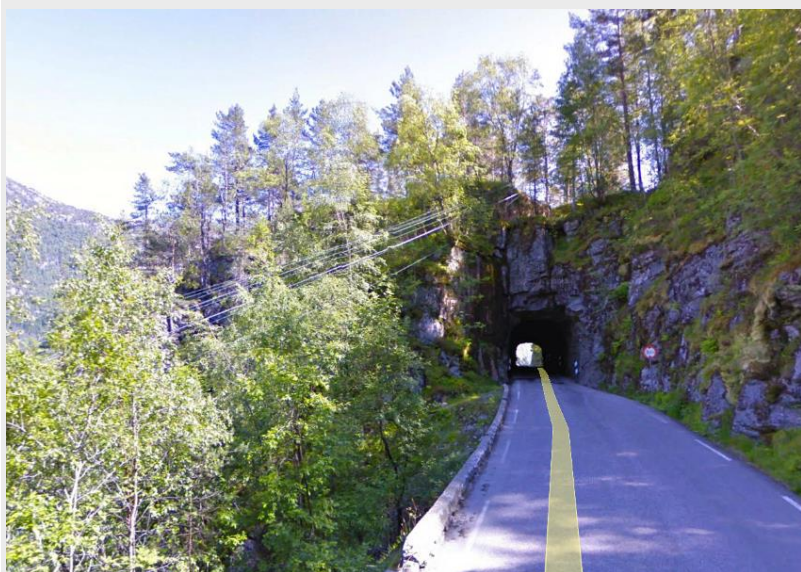
2.5.2 Utfordringar

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 då dei fekk fastlandssamband.

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.



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

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 transporttetterspurnad slik at han kan handterast utan auke i risiko og utslepp. 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 potensial 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. Slike brot bør verte tetta i løpet av planperioden. 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

2.5.3 Mål

Måla knytt til trafikk og samferdsle er formulerte slik at dei tek tak i utfordringane nemnd i førre avsnitt der kommuneplanen kan bidra til konkret måloppnåing. Mål om utbetring av fylkesveg, eller innspel til endringar i kollektivtilbodet høyrer ikkje heime her.

Måla er knytt opp til kva effektar som er ønskjelege for tema trafikk og samferdsle som følgje av endringar i arealbruk og føresegner. Trafikktryggleik, trygg skuleveg, vekst med minimal auke i transportetter-spurnad 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 skal vere > 70 % til Bergen uansett bydel, 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 samanhengande nettverk av gang- / sykkelveg i heile kommunen*. Langs hovudvegnettet skal dette vere del av *nasjonale sykkelveg*.

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

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

2.6 Andre tema

2.6.1 Landbruk

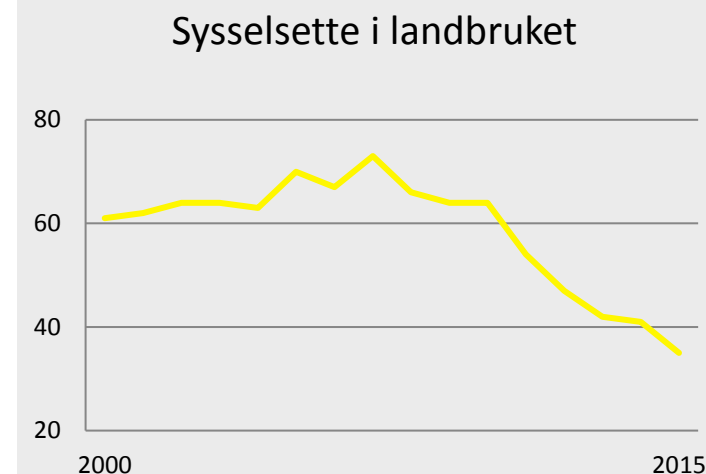
Nøkkeltal 2006 - 2016:	2006	2016	Endring
Arbeidsplassar i landbruket	67	30	-55 %
Landbrukseigedomar i alt	237	234	-1 %
Landbrukseigedomar med bustadbygg og busetnad	154	138	-10 %
Personar busett på landbrukseigedomar med bustadbygg	509	367	-28 %

Det føreligg ingen gjeldande landbruksplan i Vaksdal kommune, men det vart utarbeidd ein landbruksplan i 2007 som vart lagt ut på høyring utan å verte vedteken av kommunestyret. Denne planen gjennomgår status og utviklingstrekk for landbruket i kommunen og peikar på viktige utfordringar som kan vere relevante å ta tak i gjennom kommuneplanen sin arealdel. Ved sida av framlegget til landbruksplan er mellom anna regionalt bygdeutviklingsprogram utarbeidd av Fylkesmannen i Hordaland ei god kjelde til kunnskap kring korleis ein tenkjer å satse i landbruket i regionen.

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 årsaka til nedgang i tal arbeidsplassar 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 viktigast for busetnad i ytterkantane av kommunen og gjennom ivaretaking av kulturlandskapet. Det er difor viktig at arealutvikling i distrikta skjer på landbruket sine premisser. Eit levande landbruk gjev levande og attraktive bygder.

Framlegget til landbruksplan inneheld forslag til kjerneområde for landbruk. Intensjonen er at utvikling innanfor dette området skal ta særleg omsyn til landbruket. Det tyder ikkje at ein kvar form for utbygging er forbode, men at konsekvensane for landbruket vert gjeve særskilt vekt.



Figur 18: Sysselsette i landbruket frå år 2000 (Hordaland f-kommune)



Figur 19: Verpelstad gard, gardsturisme.

I dag er kortreist mat, gardsturisme og bruk av tradisjonelle ressursar populært. I denne trenden ligg det eit stort potensial for satsing på jordbruket som næringsveg. Vaksdal kommune har fleire aktørar innanfor dette segmentet allereie, men det bør vere mogleg å legge til rette for ytterlegare vekst. Nærleiken til Bergensområdet som er eit stort og veksande marknad for slike produkt og opplevingar gjer at Vaksdal kommune bør kunne sitte i førarsetet for ei satsing på gardsmat og gardsturisme basert på tradisjonelt landbruk. Kommuneplanen bør legge til rette for at alle som ønskjer det skal få høve til å etablere ein form for gardsturisme knytt til sitt bruk.

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 enn i 2017.
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.

2.6.2 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 potensial 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 løysinga å satse på alternative konsept til tradisjonell alpin-turisme.

Vidare bør det vere eit prinsipp at nye hyttefelt bør ligge i område 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. Nye fritidsbustader skal ikkje privatisere strandsone og vassdrag, eller redusere verdien av eksisterande landskapsbilete i vesentleg grad
2. 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.

2.7 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.

3 VAKSDAL KOMMUNE MOT 2030

3.1 Innleiing

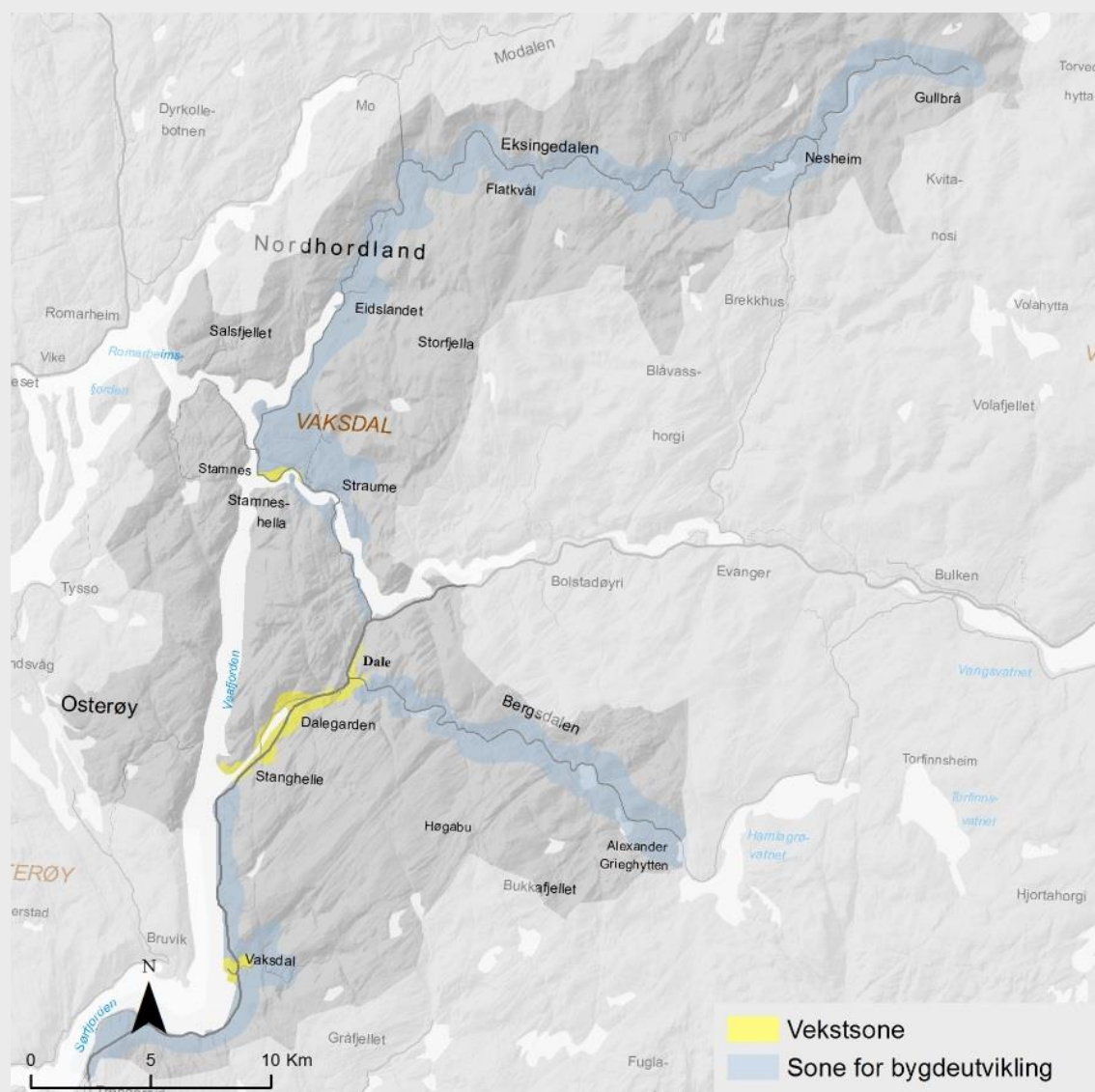
I dette kapitlet presenterast forslag til ny arealdel til kommuneplanen. Alle endringar av gjeldande plan som krev konsekvensutgreiing (KU) er nærare omtalt i KU-rapporten Vedlegg I. I den rapporten er og utgreiingar av sårbarheit i tråd med Plan- og bygningsloven sine krav til risiko- og sårbarvurderingar gjennomført.

Kommunen er delt inn i sju delområde der ny arealbruk blir presentert slik at det kjem tydeleg fram kva endringar som er gjort i høve til gamal plan. I dei tilfella der det har vore gjennomført alternativvurderingar vil konklusjonen i desse vurderingane omtalast kort. Sjølve alternativanalysen vert presentert i KU rapporten.

Endringane i plan kan vere resultat av offentlege eller private innspel til planprogrammet, eller til oppstarts-høyringa som vart gjennomført hausten 2015. Andre endringar kan vere resultat av kommunen sine ønskje basert på planprogrammet og målformuleringane i kapittel 2. Verken i KU-rapporten eller i denne planomtalen er det lagt vekt på å presentere kvar framlegget til endring kjem frå.

3.2 Detaljnivå og struktur

Førre kommuneplan hadde eit høvesvis høgt detaljnivå anten det var tale om byggeformål i distrikta eller meir sentrale område. For å gjere planen meir fleksibel i dei områda der det ikkje er venta særleg stort utbyggingspress er det lagt eit skilje mellom vekstområde og område for bygdeutvikling, jf. Figur 3, avsnitt 2.1. Vekstområda er definert til å gjelde Vaksdal, Stanghelle og Dale, samt sentrale areal på Stamnes. I desse områda er det krav til vidare samordna planlegging før ein kan bygge ut over rammene i gjeldande reguleringsplanar. På Stamnes er gjeldande sentrumsplan framleis førande. På Vaksdal og Stanghelle er det starta opp arbeid med områdeplanar så her vil kommuneplanen sin arealdel indikere mogleg arealdisponering og prinsipp for stadutvikling. Områdereguleringsplanane vil utvikle desse prinsippa vidare. Her vil områdeplanprosessen i stor grad skje i samspel med vidare planlegging av ny E16 og jernbane. Fram til nye områdereguleringsplanar er vedtekne for desse tre stasjonsbyane er det gjeldande reguleringsplanar som er førande for arealutviklinga, i lag med dei overordna plangrepa skissert i denne planomtalen.



Figur 20: Inndeling i to overordna kategoriar for arealutvikling

3.3 Ny E16 og Vossabane

Per 01.06.2017 ligg planprogram for statleg reguleringsplan for ny E16 og Vossabanen til offentlig ettersyn. Det er såleis ikkje gjort noko vedtak etter plan- og bygningsloven som fastset kva alternativ løysing som vert lagt til grunn for vidare arbeid. Kommuneplanen sin arealdel har difor ikkje grunnlag for å bandlegge areal der ny veg og bane ein gong skal byggast.

Ved Vaksdal legg kommunen til grunn at veg og bane vert etablert etter prinsippa for alternativ JC2 for jernbanen og alternativ VC15 for E16, jf. BaneNOR og Statens vegvesen sin silingsrapport som vart offentlig i november 2017. Hovudprinsippet i kommuneplanen sin arealdel er å legge til rette for ei utvikling som inneber at jernbanestasjonen vert flytta opp til dagens Vaksdal-senter og at ny E16 vil passere i utkanten av fortetningsområdet kring Vaksdal.

Ved Stanghelle legg kommunen til grunn alternativ JD3 for jernbanen og VD1 for E16, jf. Figur 21. Vaksdal kommunestyre har gjort eit prinsippvedtak om at ny jernbane skal ligge langs dagens jernbanetrasé på fylling i Dalevågen, men denne løysinga er vurdert å verte vanskeleg å realisere på grunn av utfordrande geotekniske tilhøve. Kommuneplanen legg til grunn at ny jernbaneline og stasjon vert lagt midt i dagens sentrum og at E16 vert flytta til Budalen med ei påkopling for lokaltrafikken mot Bergen ved Helle. Overordna føringar for sentrumsutviklinga på Stanghelle vert formulert etter det prinsippet.

Vaksdal kommune har starta arbeidet med områdereguleringsplan som skal fastsette detaljane for vidare utvikling av Vaksdal og Stanghelle sentrum, og vil tilpasse løysingane etter kvart som detaljane i veg og



Figur 21: Prinsipp for ny veg og bane forbi Vaksdal og Stanghelle Jernbane med brun strek, E16 med svart strek (tunnel) og blå strek (dagsone). Raud strek syner kryssrampar i tunnel. Dagens veg syner med tynn grønn og brun linje

banetiltaket vert fastsett. Målsettinga er å ivareta grensesnittet mellom statleg plan og kommunale areal, etter viktige prinsipp i «Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging» (2015) frå KMD, der samordna areal- og transportutvikling og tettstadutvikling er særleg relevant knytt til samferdselsprosjektet E16/Vossebanen.

3.4 Dale

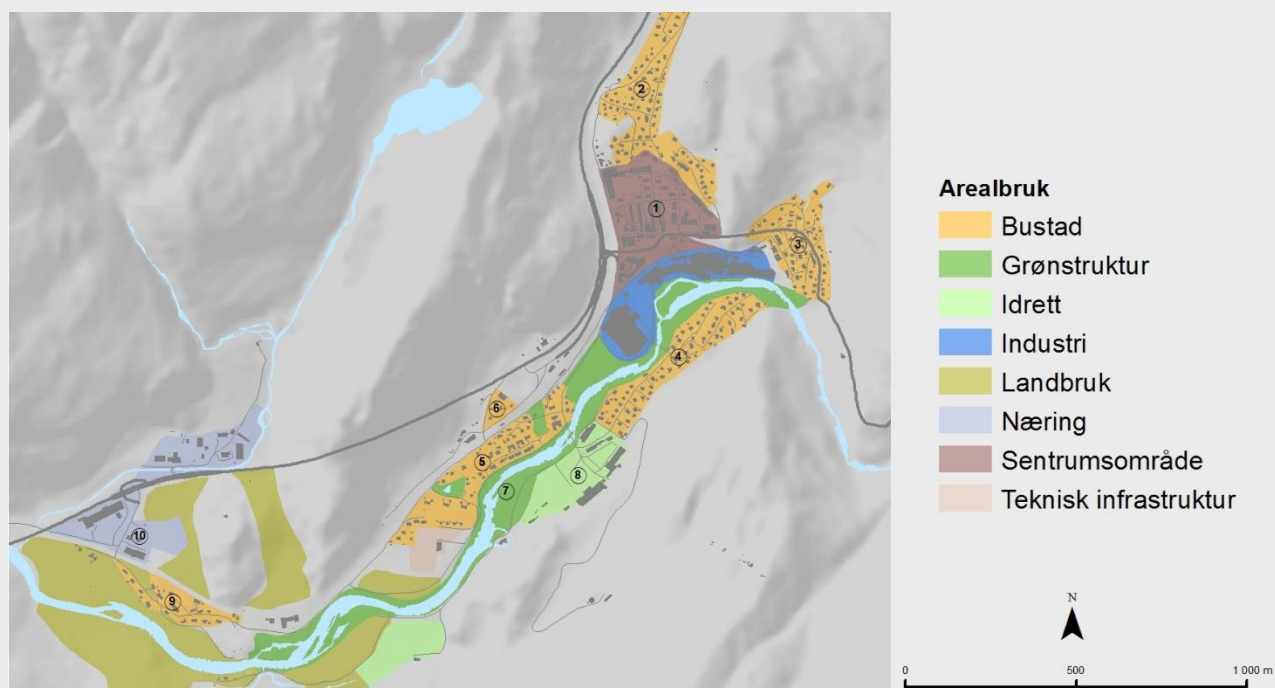
3.4.1 Situasjonen i dag

Dale sentrum er etablert med ein urban struktur i utbygging og gateutforming. Denne strukturen er avgrensa av E16 i vest, skulebygget i nord, bratte dalsider i aust og industrikomplekset i sør. Gjeldande reguleringsplanar for sentrum er frå 1980-talet med unntak av reguleringsplan for omsorgsbustadane og Messehagen som vart stadfesta på slutten av 90 talet. Dale fabrikkar sine område er ikkje regulert.

Det store bygningskomplekset til Dale fabrikkar dannar ei barriere mot eit potensielt grøntområde med gode kvalitetar ved elva. Det er i liten grad funksjonar retta mot publikum i desse bygga, med somme mindre unntak. Bygningsmassen er i bruk til datalagring, lager og industriproduksjon med stor grad av automatisering. Det er truleg vesentlege industriminneinteresser knytt til denne bygningsmassen.

Kommunestyret vedtok i sak 2546 23.03.2017 at Dale barne- og ungdomsskule skal ligge på same tomt som i dag, men rivast og byggast ny. I bygninga vert det ny symjehall/folkebad og kultursal med 250 sitjeplassar, bibliotek, kantine og plass til kulturskulen. Dette vedtaket legg føringar for framtidig utvikling av Dale sentrum.

Dale Sentrum er omkransa av bustadområde dominert av einebustadar. Nokre av desse er ikkje regulert eller gjeldande reguleringsplanar er av eldre dato.



Figur 22: Dagens arealbruk ved Dale

3.4.2 Dale mot 2030

For området i dalføret mellom utløpet av Daleelva og Dalseid er målet med planen å legge til rette for utvikling av Dale som eit kommunesenter med gode urbane kvaliteter, samstundes med at næringsareala ved Dalegarden må ha eit høvesvis fleksibelt rammeverk for utvikling.

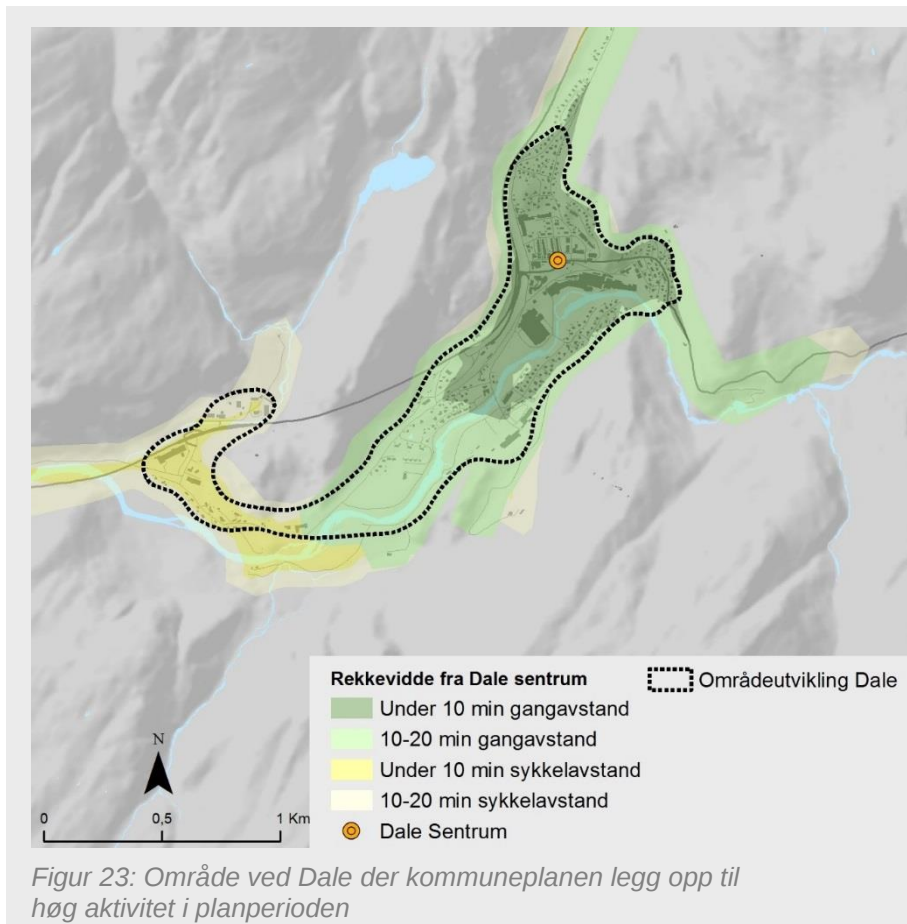
Hovudgrepet i arealplanen er å definere Dale sentrum geografisk gjennom eit *sentrumsføremål* der kommuneplanen stiller krav til ein område-reguleringsplan der detaljane i sentrumsutviklinga skal fastsettast. Det er viktig at utviklinga på Dale ikkje er til hinder for dei endringar som vil kome som følge av ny jernbane og E16. Etablering av ny veg og bane forbi Dale er ikkje tidfesta per våren 2018 og detaljane kring lokalisering er ikkje kjende. Arealplanen legg difor til rette for utvikling av Dalebyen med føresetnad om dialog og samarbeid med aktørane i dei store samferdsleprosjekta.

Utanfor arealet som er definert til *Sentrumsføremål* legg kommuneplanen rammer for bruk og vern av areala med omsyn på jordvern, grønstruktur, og bustadutvikling.

Området som er aktuelt for utvikling på Dale er definert i Figur 23 som tek utgangspunkt i tilgjenge for gåande og syklande samt eksisterande bygnad, lokalklima og andre kvaliteter. Hensikten med å definere dette området er å indikere at planen ønskjer å bygge opp kring Dale sentrum ved å legge ut område for bustad og næring her. Innanfor området er det likevel store areal der det ikkje kan byggast, mellom anna grunna jordvern og rasfare.

Figur 22 viser ei grov inndeling av dagens arealbruk på Dale saman med arealet for områdeutvikling som vart definert i førre avsnitt. Tyngdepunktet i utviklinga skal vere Dale sentrum (1) som saman med industribygga utgjer arealet med 10 min. gangavstand frå kjerna i sentrum. Dette arealet er saman med delar av grøntområdet langs elva lagt inn i planen som sentrumsareal med krav om felles regulering. Planen legg ikkje opp til ei utviding av forretnings-, nærings- eller kontorformål ut over sentrumsarealet. Den største utfordringa for ein felles reguleringsplan for sentrumsområdet, ved sida av nytt transportsystem, vil vere å legge eigna rammer for bruk av bygningsmassen til Dale fabrikk. Desse areala bør vurderast transformert frå næringsareal til fleirbruk, inkludert bustad, med stor grad av fleksibilitet for å kunne møte ukjende høve for aktivitet her i framtida. Reguleringsplanen for sentrumsområdet må stille klare krav til kvalitet og omfang av offentlege møteplassar og grøntdrag.

Sentrumsområdet er omkransa av bustadområde (2-6) Felles for desse er at dei har relativt låg utnyttingsgrad i dag, særleg (4) og (5). I desse områda legg planen opp til at nokre nye bustadeiningar kan etablerast utan krav om reguleringsplan. Rammer for slik bygging er definert i føresegnene og kan variere frå område til område. Planen opnar og for meir omfattande bustadbygging i desse områda men da gjennom reguleringsplan. Der desse områda ligg innanfor fareområde for skred er det krav om skredfarekartlegging før byggesøknad eller reguleringsplan kan godkjennast.

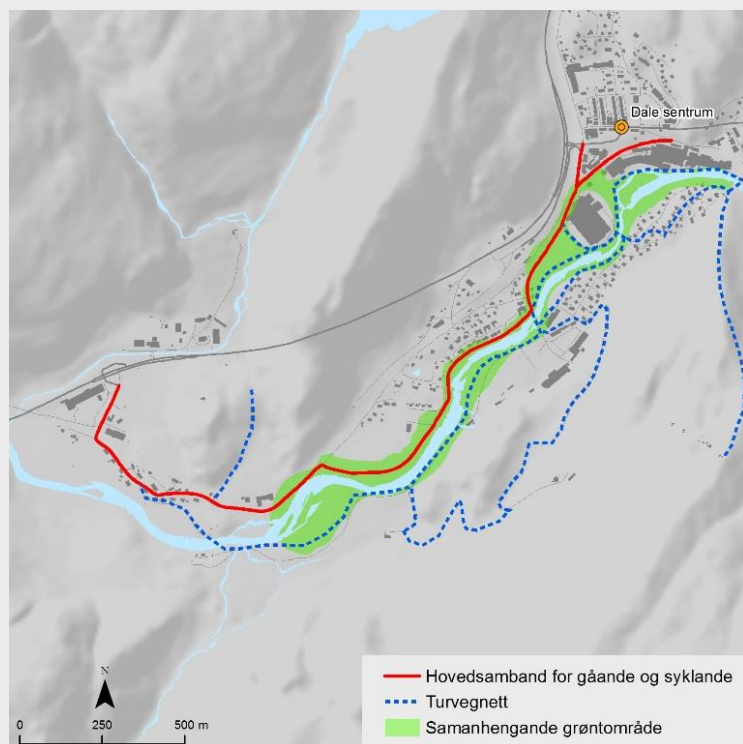


Figur 23: Område ved Dale der kommuneplanen legg opp til høg aktivitet i planperioden

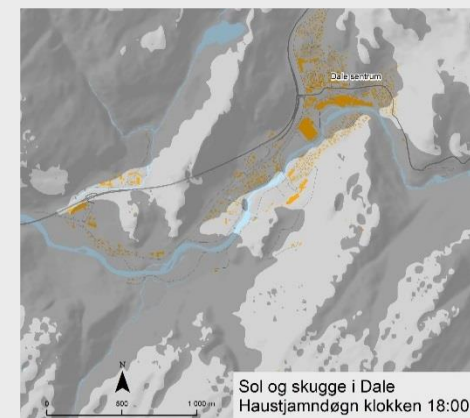
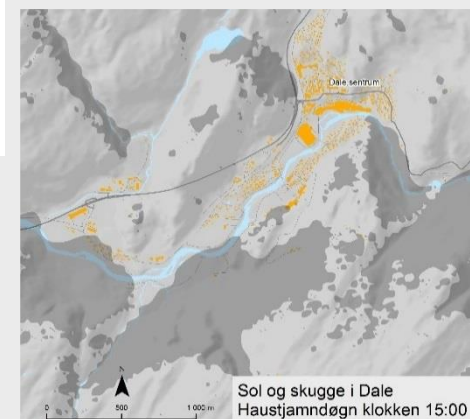
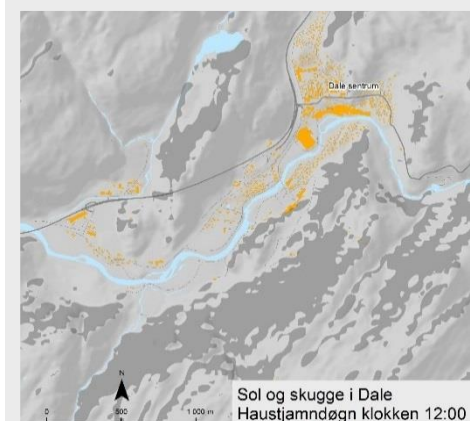
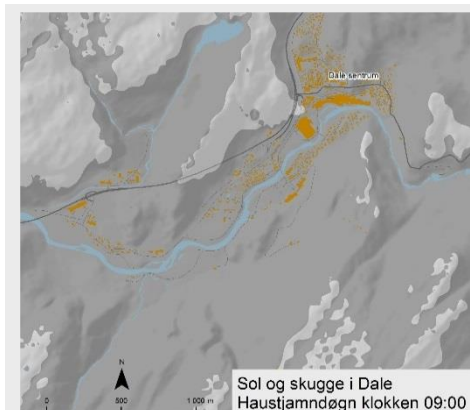
Bustadområdet ved Dalegarden (9) ligg der det opphavlege klyngetunet Dale låg i gamal tid. Det spelar også ein viktig rolle som ein del av kulturlandskapet. Likevel er arealet gunstig for bustadutvikling ettersom det ligg utanfor rasfareområde og nært arbeidsplassar på Dalegarden og Dale og har kort avstand til jernbanestasjonen. Planen opnar difor for meir bustadbygging i dette området som eit sentrumsnært bustadområde. Her er det krav om regulering og planen setter høvesvis strenge krav til utvikling for å redusere konflikthar med kulturminne, landbruk og kulturlandskapet. Dette kan verte eit spanande bustadprosjekt som kan spele på tradisjonar knytt til landbruket saman med områdets relative nærleik til sentrum og transportårer.

Ved Dalegarden (10) er næringsføremålet frå førre plan vidareført. Dette området skal utviklast som eit næringsområde og/eller område for plasskrevjande varehandel. Her lokaliserast verksemder der kundar og brukarar for ein stor grad treng bil for å nytte tilboda. Det opnast ikkje for bustader, detaljhandel eller kontorarbeidsplassar i dette området.

For å binde saman Dale sentrum med bustadområda omkring og næringsområdet på Dalegarden vert «gamlevegen» (Sandlivegen-Elvevegen-Dalevegen frå nord mot sør) viktig som hovudsamband for gåande og syklande. I dag har ikkje denne vegen tilfredsstillande tilbod for mjuke trafikantar. Kommuneplanen legg opp til etablering av eit slikt tilbod i planperioden. Opprustinga av denne vegen til ei hovudgate mellom Dalegarden og Dale sentrum må og sjåast i samanheng med grøntområdet langs elva. Ein attraktiv «gamleveg» kan bidra til at fleire nyttar sykkel og gange i det daglege. Opprusting av dei viktigaste turvegane i området gjer at denne vegen og kan verte ei ryggrad i det lokale turvegtilbodet.



Figur 25: Hovudløyising for mjuke trafikantar ved Dale



Figur 24: Sol og skugge i Dale

Ved bygging av ny E16 på 1990 talet vart tilkomsten frå Dale til friluftsområda i fjella vest for vegen fjerna. I dag kan til dømes ikkje skulen nytte dette området. Eit nytt samband her vil difor vere ein styrke for lokalsamfunnet.

Kommuneplanen legg til rette for at ein eventuell ny barnehage eller anna sosial infrastruktur kan leggst innanfor området der det skal utarbeidast områdereguleringsplan. Kommuneplanen tek ikkje stilling til konkret areal for slike tiltak. Lokaliseringa bør skje gjennom ein open og samordna lokaliseringsprosess som ledd i områdereguleringsplanen.

Høvesvis seint i planarbeidet kom det fram eit ønskje om å vurdere areal for utviding av gravlunden mellom Dale og Dalegarden. Konsekvensane av to ulike område har vore vurdert, men det har ikkje vore råd å konkludere her på grunn av noko uvisse kring begge alternativa. Vaksdal kommune ønskjer å gjennomføre ein alternativvurdering av dette uavhengig av kommuneplanen. Det arealet som vurderast som best eigna kan eventuelt regulerast med krav til konsekvensutgreiing dersom arealet ikkje er avklart i KPA.

I Dale-området er det lagt inn to nye areal for råstoffutvinning. Eit sør for Dalegarden og eit ved Geitabotnen bak det gamle kraftverket. Arealet i sør er lagt inn med sikte på å gjere nytte av ein grusressurs registrert i ressursdatabasen til NGU. Ved Geitabotnen ligg det eit massedeponi i dag, og det er behov for å utnytte desse på kort sikt, til samfunnsnyttige tiltak i kommunen.

3.4.3 Stadutvikling på Dale og vidare planlegging for Vossabanen/E16 frå Stanghelle mot Voss.

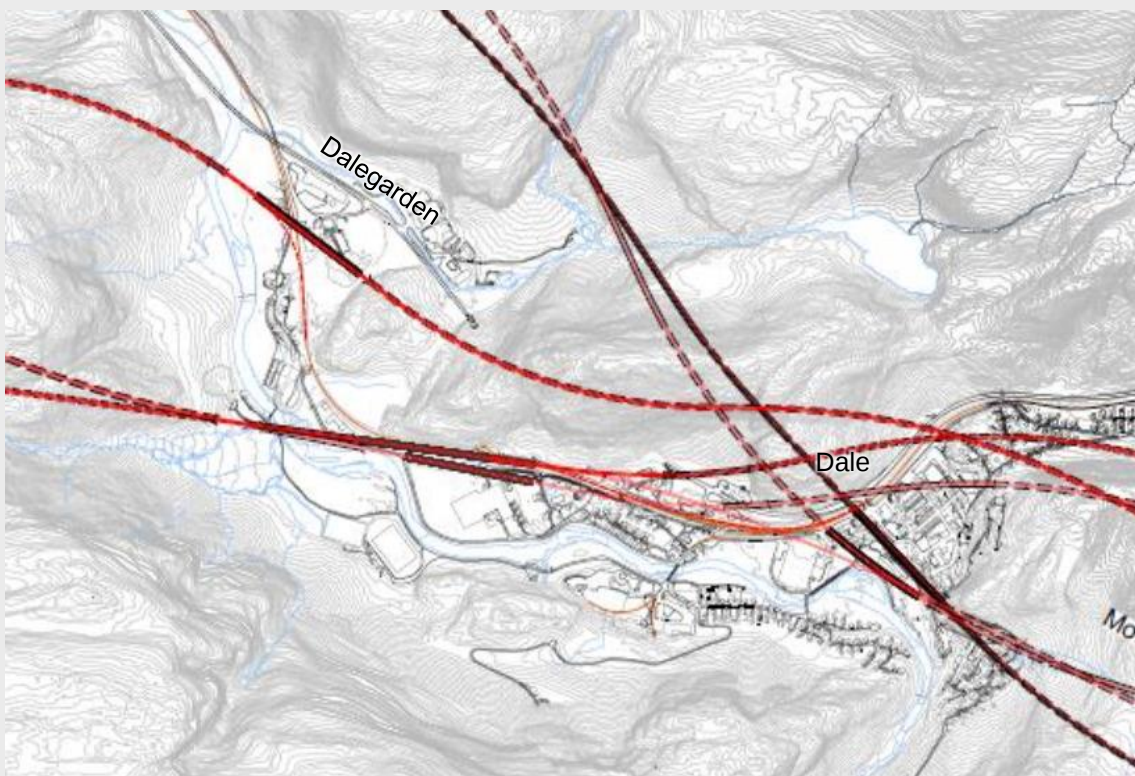
Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet har hausten 2017 lagt ut silingsrapport med tilrådd løysing for framtidig veg og bane mellom Arna og Stanghelle. Rapporten er grunnlaget for det vidare reguleringsplanarbeidet. Val av endeleg løysing vil vere avgjerande for framtidig utvikling i bygdene Vaksdal og Stanghelle.

Reguleringsplanen gjeld ny trase for Vossabanen fram til dagens jernbanetrase rett nord for Dalevågen ved Stanghelle og for E16 fram til sørsida av Dalevågtunnelen ved Helle. I silingsrapporten er strekninga frå Stanghelle til Dale også omtalt og det er skissert ulike løysingar for både veg og bane forbi Dale. Vedteken løysing for Arna-Stanghelle legg føringar for korleis framføringa av veg og bane gjennom Dale kan løysast. Rasfare og geografi og teknisk kravspesifikasjon legg føringar for kva som er mogleg å få til.

I arbeidet med å vurdere alternativ på Stanghelle har det vore naudsynt å sjå på vidare linjeføring frå Stanghelle og forbi Dale. Dagens jernbane forbi Dale tilfredsstiller ikkje dei krav som er sett til prosjektet og ny stasjonsplassering har då og vore tema. Store utfordringar knytt til geografi og rasfare fører til at linjeføring vil vere avgjerande for kva framtidig stasjonsplasseringar som vil vere aktuelle. Det er sett på stasjon ved Dalegarden, ved Dale skule, i Fabrikkgata og nær dagens stasjon. For E16 er framtidig kryssløysing ved Helle eit halvt sørvendt kryss som skal fungere saman med eit halvt nordvendt kryss ved Dale. Dette fordi det er liten plass til fullt kryss gitt den standard som er lagt til grunn, både ved Helle og ved Dale. Det kan vere aktuelt med ei halvt nordvendt kryss ved Dalevågen. Eit halvt nordvendt kryss ved Dalseide er meir naturleg trafikalt, men vil vere mindre fleksibelt med omsyn til tunnelplassering vidare mot Voss og har utfordring knytt til mellom anna rasfare. Arbeidet som er gjort er å rekne som ein fyrste skissefase og fleire løysingar kan vere aktuelle. I silingsrapporten er det ikkje teke stilling til kva løysing eller prinsipp som skal leggst til grunn for vidareføring av veg og bane forbi Dale.

På strekninga Arna-Stanghelle har staten bestemt at ein skulle gå direkte frå ei konseptvalutgreiing til reguleringsplan utan å gå via ein kommunedelplan. Det er vedteke gjennom KVV at det skal planleggjast ny veg og bane frå Stanghelle til Voss og endeleg plassering av veg og bane gjennom Dale vil ha mykje å seie for framtidig arealbruk.

For å sikre god framdrift også for strekninga Stanghelle-Voss og for å kunne tilpasse stadutviklinga i Dale til ny stasjonsplassering og nye samferdselskorridorar vil Vaksdal kommune ta initiativ til at det vert starta opp arbeid med ein kommunedelplan for Vossabanen/E16 på strekninga Stanghelle-Dale-Bolstadøyri i løpet av 2019 med von om å ha godkjend plan innan neste revisjon av kommuneplanens arealdel. I samband med det planarbeidet vil ein kunne få avklart når det er forventa ny veg og bane vidare til Voss. Det er ei målsetjing at byggjearbeidet på strekninga Stanghelle-Voss vil kunne starte opp seinast når strekning Arna-Stanghelle opnar. Vaksdal kommune kan ikkje vente med å planlegge sentrumsutvikling på Dale til trasear for ny veg og bane er avklarte, dersom staten ikkje igangset planlegginga innan kort tid.



Figur 26: Skisser til ulike løysingar for passering av Dale med veg og bane.
(Silingsrapport for Arna Stanghelle Vedlegg 4)

3.5 Vaksdal

3.5.1 Situasjonen i dag

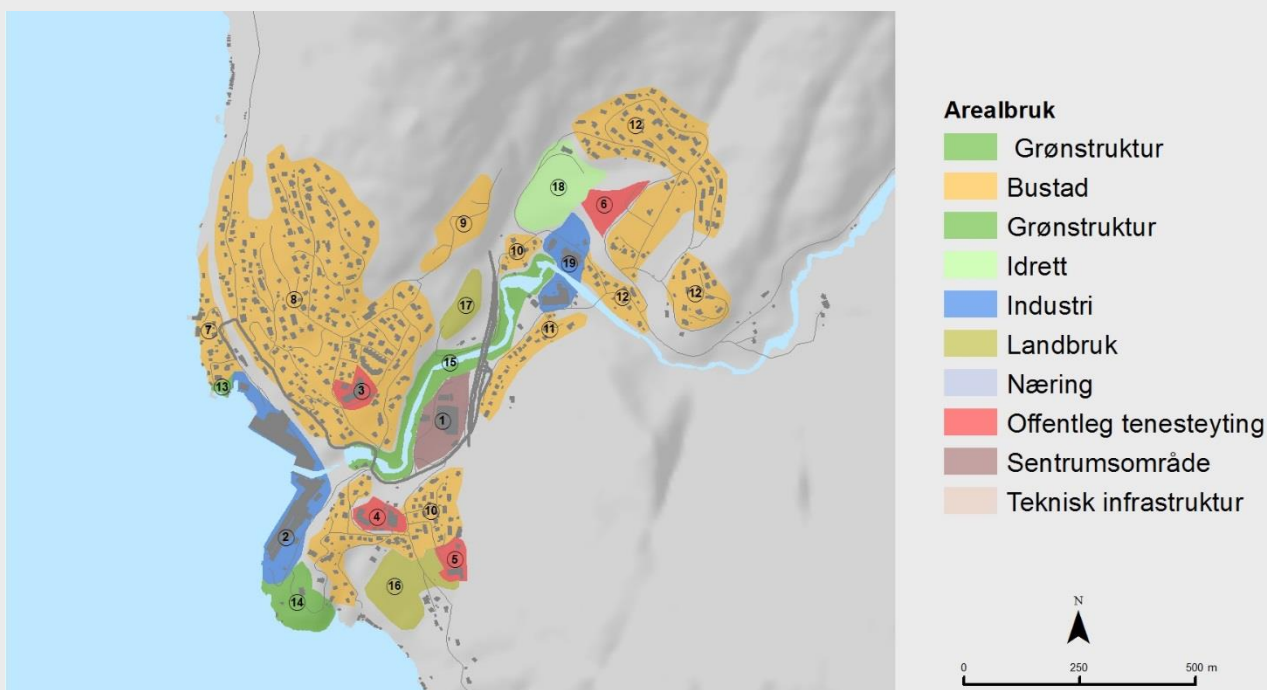
Vaksdal har ein over hundre år lang industrihistorie, og bygda sin struktur og oppbygging er tett knytt til industriutviklinga gjennom aktivitetane til Vaksdal Mølle. Den eldste delen av bygda ligg vest for E16 i skråningane kring fabrikkken på begge sider av elva. Sjølv om samfunnsfunksjonane i bygda ligg høveleg spreidde er bygda så konsentrert av topografien at ho verkar kompakt. Mesteparten av bustadane er einebustader. Nyare bustadfelt er etablerte aust for E16 og i lia ved Jamne (9, jf. Figur 27). E16 er ein markert barriere som delar bygda i to. I dag ligg jernbanestasjonen nede ved fjorden, like ved fabrikkområdet (2). Etter at industrien i nyare tid vart mindre arbeidsplassintensiv, har bygda i større grad fungert som ein pendlarbydel til Bergen.

I dag er det Vaksdal senter (1) som er naturleg møtestad og midtpunkt i bygda. Daglegvarebutikk, post, pizzeria, frisør, tannlege og bibliotek er nokre av tenestene. Senteret husar i tillegg tettstaden sin samfunnssal/gymnastikksal og kino. Dagens Vaksdal senter har trong for oppgradering. Andre offentleg tilgjengelege plassar i bygda er den kommunale kaien rett sør for jernbanestasjonen (13), og parken på andre sida av fabrikkken (14). Begge desse plassane ligg ved sjøen og har potensial for å verte gode uterom eller byrom i framtida. Elva representerer eit gjennomgåande grøntdrag som i liten grad er tilrettelagt i dag. Like nord for jernbanestasjonen og bustadområda ligg Sildastadskjeret, eit friluftslivområde tilrettelagt for badegjester.

I tillegg til industrien ved kaien er det områder for småindustri ved Vaksdal senter (nord) og aust for E16 (19). Dette er i dag i bruk til lager, handverksverksemder, bensinstasjon og logistikkaktivitetar. Nærleiken til E16 er gunstig for desse aktørane.

Begge landbruksareala (16 og 17) er regulert til bustad på 80 talet. Det er ingen søknadar inne for å realisere noko på desse areala. Begge areala er vidareført som byggeområde i denne planen, og vil inngå i planarbeidet med den igangsette områdeplanen for Vaksdal.

Førre kommuneplan tok ikkje stilling til arealbruken i Vaksdal, men synte til gjeldande reguleringsplanar. Dei fleste av desse vart vedtekne på 80-talet og er i varierende grad realisert i tråd med planane.



Figur 27: Dagens arealbruk på Vaksdal

3.5.2 Vaksdal mot 2030

Når ny E16 og Vossabane kjem til Vaksdal er det trong for å revidere og modernisere planane som gjeld for bygda. Vaksdal med sin nærleik til Bergen har eit monaleg potensial for vekst, og planane for bygda bør romme eit høve til god bymessig utvikling der ein fokuserer på bygda sine særmerkte fortrinn og kvalitetar.

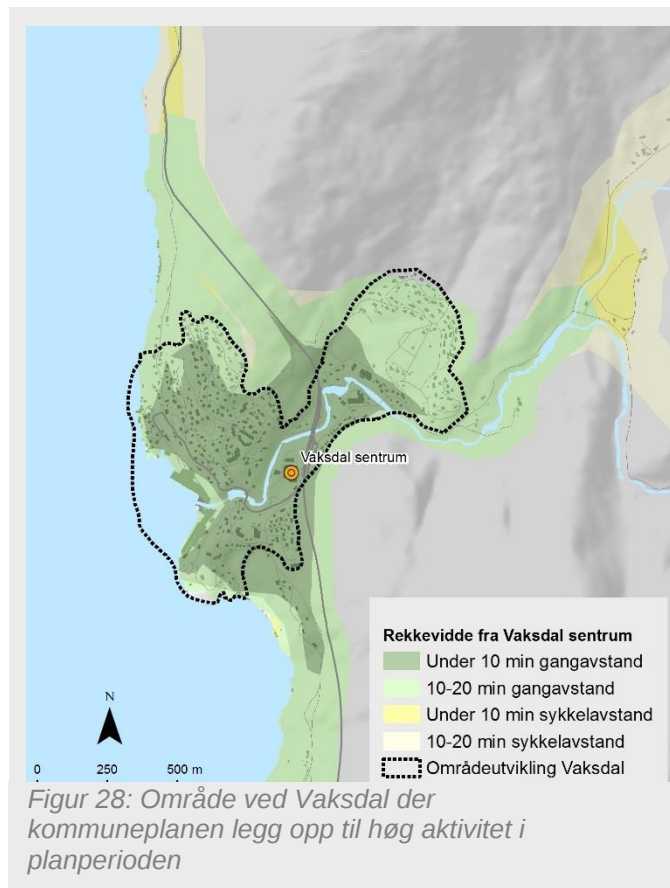
Hovudgrepet i denne planen er å definere eit område der hovudvekta av tiltak for urban utvikling skal skje innanfor varsla avgrensing av områdereguleringsplan for Vaksdal tettstad. Kommuneplanen er meir overordna enn områdeplanen og skisserer mogleg arealdisponering og prinsipielle løysingar for bygda som kan takast inn i områdeplanen som er under arbeid. Kommuneplanen sin arealdel legg til grunn at ny E16 med Vossabane vert realisert i planperioden, at jernbanestasjonen flyttast og vert lagt omtrent der dagens E16 går.

I tråd med mål for samordna areal- og transportplanlegging er arealet som kan få høg utnytting definert ut frå reisetid med sykkel og gange frå dagens Vaksdal senter og framtidig jernbanestasjon jf. Figur 28.

Innanfor området der planen legg opp til høg aktivitet i planperioden skal områdereguleringsplanen definere detaljar for utviklinga som funksjonar, byggehøgder, og trafikk-løysingar. Kommuneplanen vil likevel indikere arealformål knytt til sentrale prinsipp som grøntstruktur og særleg viktige samband for ulike trafikantergrupper. Desse prinsippa kan endrast i områdereguleringsplanen mellom anna som følgje av eit meir detaljert kunnskapsgrunnlag.

Det er laga fleire ulike studiar som undersøker korleis Vaksdal sentrum kan utviklast i framtida. *Bergensbaneregionen 2040*⁷ peiker på måtar å legge til rette for bustader for 3000 nye innbyggjarar ved å nytte tunnelmassar dels til utfylling i sjø og dels til å løyse topografiske utfordringar. I tillegg er det gjort studiar av mogleg sentrumsutvikling som ein del av silingsrapporten for E16/Vossabanen delstrekninga Arna-Stanghelle. Den sistnemnde inneheld volumstudiar for mogleg utvikling av dagens senterområde med meir. Begge desse studia peiker på behovet for å binde saman Vaksdal aust og vest for E16 med grøntstrukturen langs elva som eit viktig samanbindande element.

I kommuneplanprosessen er det vurdert om Boge og skal innlemmast i sentrumsutviklinga for Vaksdal. Arealreserven i sjølve Vaksdal er truleg tilstrekkeleg for denne planperioden og saman med rasfare, særleg mellom Boge og Vaksdal, indikerer det at vesentleg utvikling på Boge bør vente til seinare revisjonar.



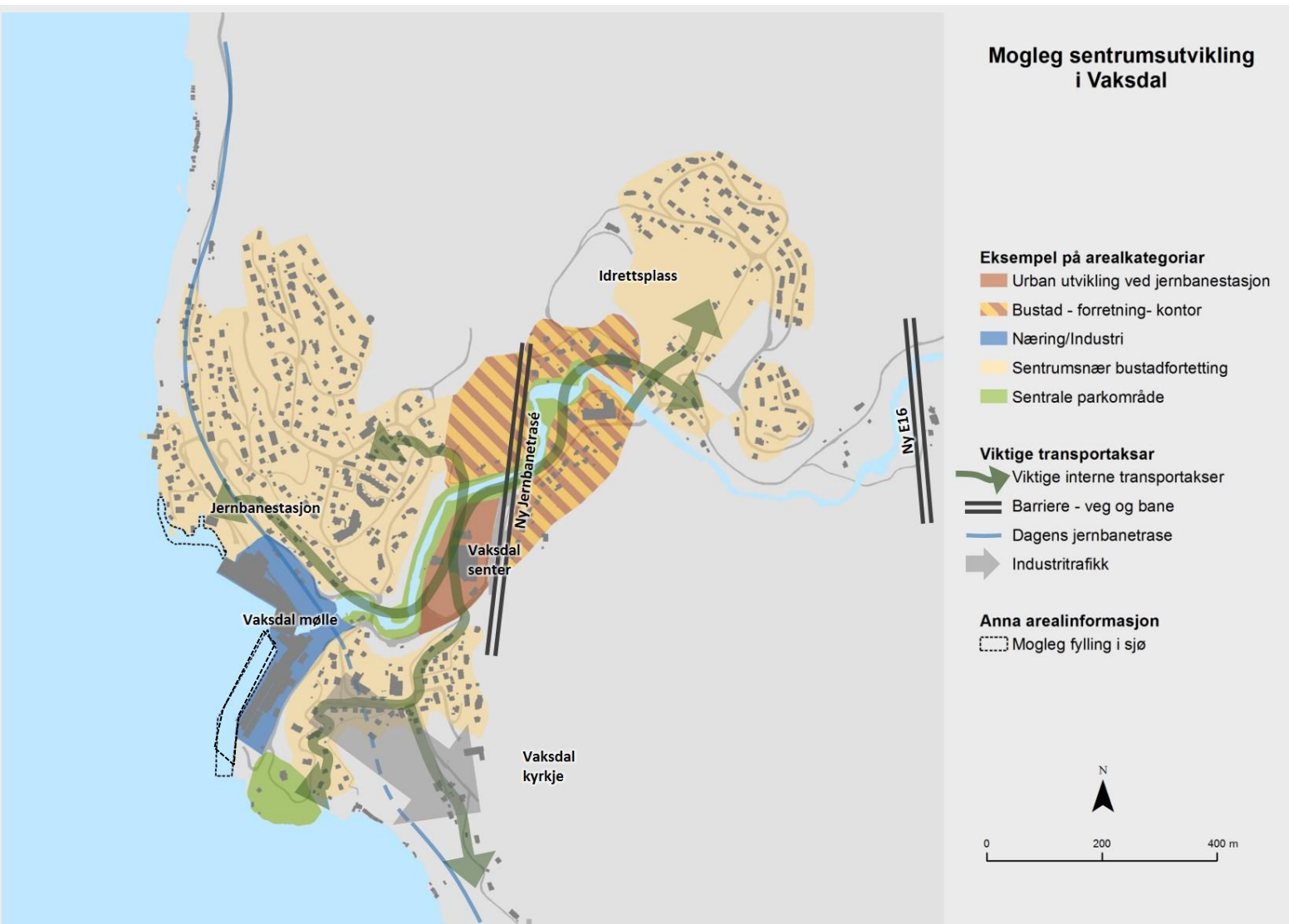
⁷ Asplan viak as: *Bergensbaneregionen 2040* (2015)

Figur 29 er ei skjematisk framstilling av mogleg sentrumsutvikling på Vaksdal. Denne skissa dannar utgangspunkt for utforminga av plankartet på Vaksdal. I arbeidet med områderegeringsplan vil vidare utgreiingar kunne endre på desse formåla og sette meir detaljerte føringar for Vaksdal sentrum.

Figuren indikerer at areala kring dagens Vaksdal senter er avhengig av reguleringsplan for ny E16/Vossabane før ein kan ta stilling til konkret arealutvikling. Denne utviklinga vil difor truleg ligge noko fram i tid. Kommuneplanen indikerer urban utvikling med tyngdepunkt på den sida av samferdsletiltaket der jernbanestasjonen vil ligge. I dette eksempelet legg ein til grunn jernbanestasjon mot vest.

Området aust for dagens E16 har potensial til å utviklast som eit kombinasjonsformål. I denne skissa er det bustad-forretning-kontor som er indikert, men her bør planen vere fleksibel slik at framtidige detaljplanar kan tilpassast rådande etterspurnad. Det er likevel truleg at hovuddelen av nye bygg aust for dagens E16 vert sentrumsnære bustadar.

Skissa i Figur 29 indikerer at det i områdeplanarbeidet må arbeidast med ei løysing som skil ut tungtransport frå fabrikkområdet frå resten av trafikkbilete i Vaksdal sentrum. Ei tenleg løysing for transportsystemet internt i Vaksdal sentrum vil vere eit hovudtema for områderegeringsplanen.



Figur 29: Prinsipp for mogleg sentrumsutvikling på Vaksdal

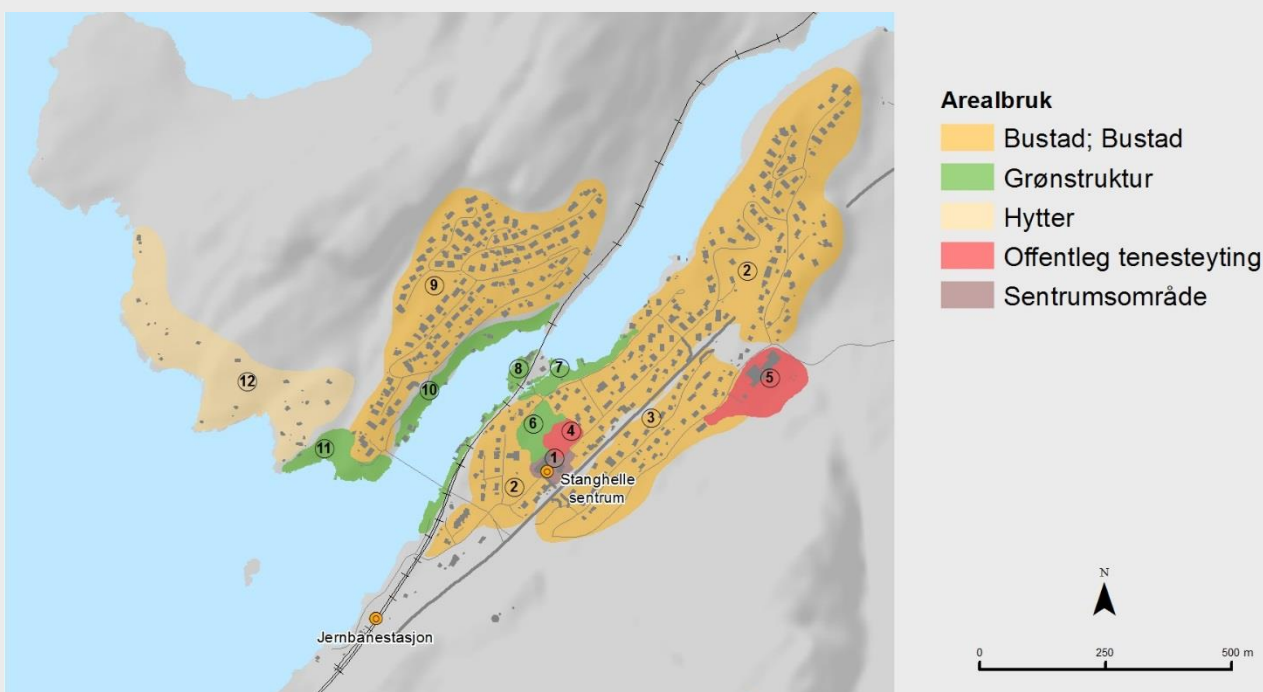
Attraktive grøntområde og trygge transport-aksar, særleg for gåande og syklande, er viktig i eit attraktivt sentrumsområde. På Vaksdal er områda langs elva særleg interessante, saman med parken sør for mølla og den offentlege kaia ved det urbane området ved sjøen. I områdeplanen bør det leggest føringar for korleis desse verdiane skal vidareutviklast og korleis dei skal bindast saman med sentrumsnære bustadområde og sentrumsområda. Ein nyttig bruk av overskotsmasser frå E16/Vossabanen kan vere å endre landskapet og elveleiet noko slik at ein kan oppnå optimal utnytting av sentrumsareala. Slik bruk må vurderast opp mot konsekvensar for mellom anna naturmangfald, kulturmiljø, landskapsbilete og risiko og sårbarheit.

3.6 Stanghelle

3.6.1 Situasjonen i dag

Stanghelle skil seg frå Dale og Vaksdal ved at staden ikkje er vaksen fram kring tradisjonell industri. Stanghelle vart etablert som eit bustadområde i tilknytning til aktivitetane på Dale mellom anna fordi området har somme kvalitetar som Dale ikkje har. Her er høvesvis ope og solrikt og ein har kontakt med fjorden. Stanghelle som bygd har heller ikkje like lang historie som Dale og Vaksdal, noko som kan gjere at staden har noko svakare identitet enn dei to andre. Bygda er utbygd etter at bilen hadde gjort sitt inntog i samfunnet, noko som reflekterast i ein spreidd einbustadstruktur utan eit definert sentrum ut over butikken og kaféen (1).

E16, Vossabanen og Dalevågen deler grenda i tre. I sør, oppe i skråninga over E16, ligg bustader og skulen (3 og 5). Mellom E16 og Vossabanen/Dalevågen ligg butikk, barnhage og bustader (1,2 og 4). Her er og god kontakt med sjøen i eit grøntområde aust for jernbanebrua (7) og naust, småbåthamn på ei smal landstripe vest for denne (8). På andre sida av Dalevågen ligg fleire bustader (9). Terrenget ned mot nordsida av Dalevågen er bratt og delvis vanskeleg tilgjengeleg slik at bustadområdet her ikkje på same måte vender seg mot sjøen som på andre sida av Vågen. Badevika (11) er hyppig i bruk og er eit viktig element i nærmiljøet.



Figur 30: Dagens arealbruk på Stanghelle

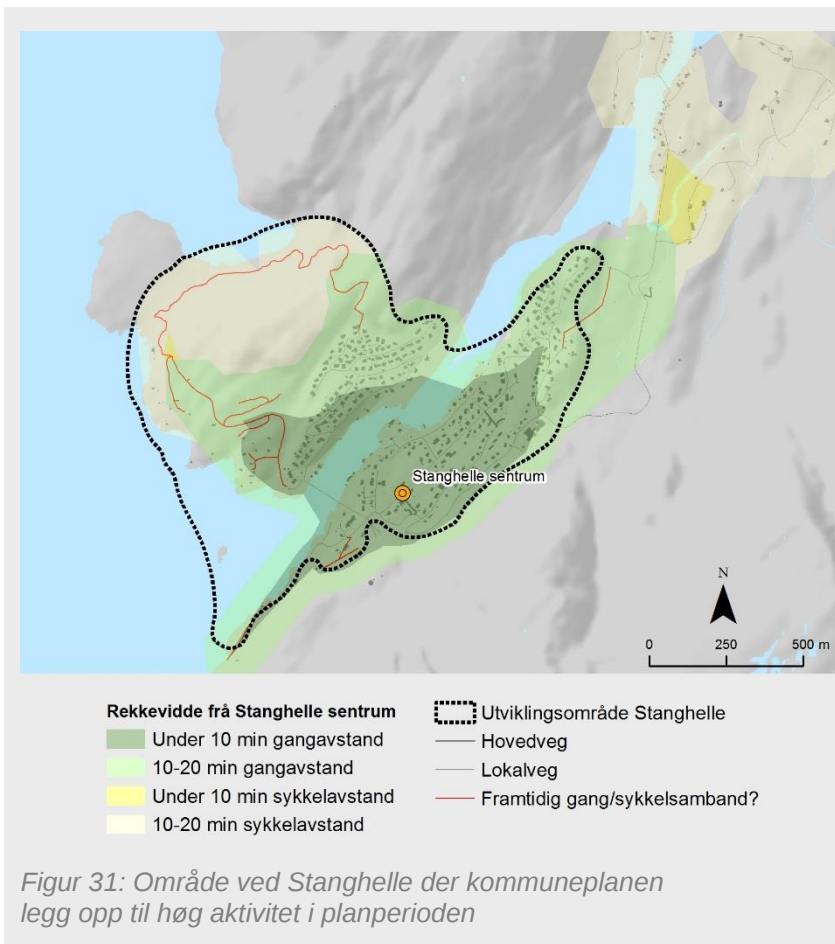
På Tettaneset (12) ligg det i dag spreidd hytter, men dette arealet er regulert til høvesvis storstilt bustadbygging. Per i dag er det ikkje etablert bustader her, men når dette skjer kan det forsterke inntrykket av ei bygd med spreidd bygnad og tyngdepunktet flyttast noko mot vest.

Jernbanestasjonen ligg litt utanfor bygda, men godt innanfor gang og sykkelavstand frå dei fleste bustadane.

3.6.2 Stanghelle mot 2030

Stanghelle er den av dei tre stasjons-bygdene som er vurdert å ha størst potensial for vekst og utvikling. Her er det ledige areal for nybygging og med ein vesentleg betre tilgjenge mot Bergen og Voss kan etterspurnaden etter bustader og eit bygde-urbant sentrum auke her. I følge innleiande analyser av sjøbotnen utanfor Dalevågen⁸ kan det vere mogleg å fylla ut tunnelmassar i sjø for å etablere nytt areal for utvikling av bygda. Dette vil vere i tråd med måla for kommuneplanen sin arealdel, som er etablert i kapittel 2, om samordna areal og transportutvikling.

Som for Vaksdal er hovudgrepet i kommuneplanen sin arealdel å definere utstrekninga av Stanghelle som urban stasjons-bygd med tilgjenge for gåande og syklande som eit viktig premiss jf. Figur 31. Figuren syner vidare at kommuneplanen indikerer at Stanghelle bør utviklast med den nye jernbanestasjonen og dagens sentrum som kjerne. Varsla avgrensing av områdereuleringsplan for Stanghelle svarar omtrent til arealet definert som utviklingsområde i Figur 31.



Figur 31: Område ved Stanghelle der kommuneplanen legg opp til høg aktivitet i planperioden

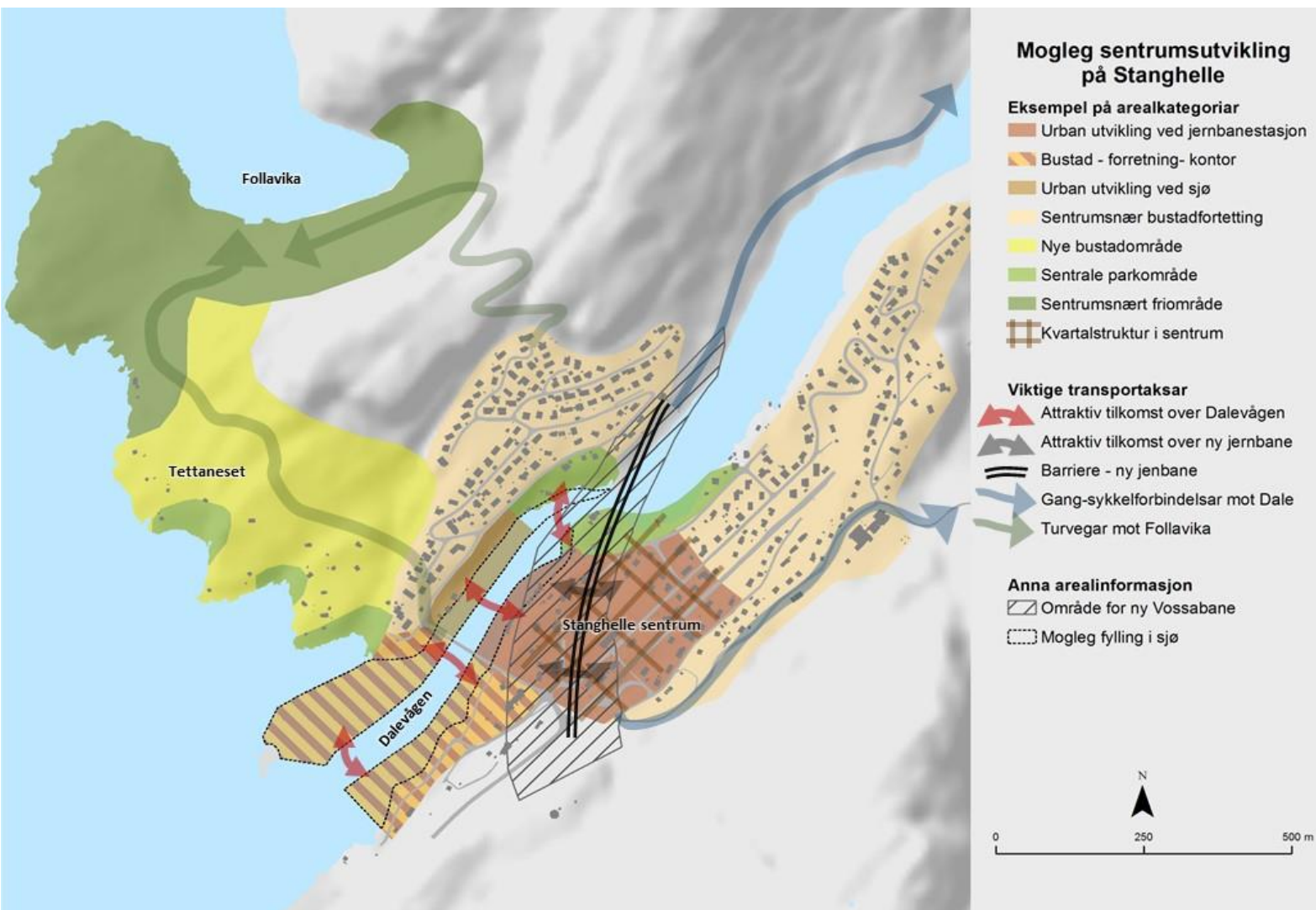
På lang sikt kan byggesona utvidast mot vest og nordvest ved å bygge opp kring den retninga som vart fastsett ved vedtak av reguleringsplan for Tettaneset. Follavika nord for Stanghelle er teken med fordi arealet kan utviklast til eit lett tilgjengeleg grøntområde med til dels svært høge kvalitetar og høveleg godt tilgjenge. Områdereuleringsplanen for Stanghelle bør fokusere på å legge føringar for stegvis utvikling av Stanghelle der områda nærmast sentrum vert utvikla først. Det kan hende at dei mest perifere områda ikkje er aktuelle å bygge ut i denne planperioden, men dette vil verte vurdert vidare i område-reguleringsplanen.

Figur 31 syner at det er godt tilgjenge også nordaustover retning Dale ved Helle. Grunnen til at dette området ikkje er vurdert som aktuelt for urban utbygging er trongen for å verne landbruksverdiene her. Det er og vurdert som positivt å ha eit område med kulturlandskap av god kvalitet mellom Dale og Stanghelle. Vurderinga legg til grunn av ny E16 ikkje øydelegg inntrykket av kulturlandskapet på Helle. Den gamle vegen og eventuelt dagens jernbanetrasé mellom Stanghelle og Dale kan verte attraktive gang/sykkelsamband mellom desse bygdene og danne ei rygggrad for det daglege friluftslivet med låg terskel for bruk.

Som i dei andre stasjonsbyane er trasé for ny E16 og Vossabanen eit avgjerande premiss for framtidig sentrumsstruktur. Om jernbanen vert lagt om slik at ny stasjon vert etablert ved dagens Stanghelle sentrum vil jernbanestasjonen verte eit naturleg midtpunkt der det nye sentrum kan utvikle seg, med sentrumsnære bustadområde med varierende tettleik omkring. Kommunen bør og vurdere å samle offentlege tenestetilbod innanfor sentrumssonen som eit ledd i å skape aktivitet og for at kommunen skal vere til stades i eit nytt sentrum.

⁸ Multiconsult as: Rapport Sørfjorden-Utfylling (Nov 2017)

Kommunestyret i Vaksdal gjorde prinsippvedtak om å legge alternativ JD1/JD2 for ny Vossabane med ny jernbanetrasé på fylling langs dagens jernbanelinje til grunn for vidare planlegging. Innleiande ingeniørgeologiske vurderingar indikerer at fylling i sjø sør for Dalevågen kan vere utfordrande. Alternativ JD3, det tilrådde alternativet i Vegvesenet sin silingsrapport er difor førande for prinsippa for sentrumsutvikling på Stanghelle i kommuneplanens arealdel. Hovudgrepet er uansett at ny E16 vert flytta ut av Stanghelle medan Jernbanen etablerast med stasjon sentralt i bygda.



Figur 32: Prinsipp for mogleg sentrumsutvikling i Vaksdal

Figur 32 syner ei skisse over somme viktige prinsipp for den langsiktige utviklinga av Stanghelle sentrum. Fleire av desse elementa er avhengige av ny Vossabane og E16 for å verte aktuelle. Til dømes er endring av strandsona i Dalevågen som følgje av fylling med tunnelmassar eit viktig element. Konseptet inneber ei fylling som forlengjer nordre breidd av Dalevågen omtrent ut til ein liten holme som stikk opp av fjorden her. Illustrasjonen syner og ei fylling langs søre breidd av Dalevågen slik at ein kan få god kontakt mellom dei to byggeområde på kvar side. Innleiande undersøkingar indikerer utfordringar ved å fylle ut langs sørsida av Dalevågen. Om detaljutgreiingar og auka kunnskapsgrunnlag endrar på dette kan prinsippa for sentrumsutvikling endrast i områdereguleringsplanen.

Denne utviklinga er avhengig av ei vesentleg endring i etterspurnaden etter bustader og arbeidsplassar i området. Med ny bane til Bergen er reisetida å samanlikne med Bybanen frå Bergen sentrum til Nesttun noko som kan bidra til ein slik auke. Like viktig som betre kommunikasjon mot Bergen er det at staden vert utvikla med kvalitet. Samanlikna med Dale og Vaksdal er det på Stanghelle i mindre grad ein etablert struktur å bygge vidare på. Som ein del av det vidare arbeidet med staden bør det lagast rettleiar for kvalitet i utforminga av staden, noko som kan handle om designprogram og strategi for byrom og byggeskikk. Det bør byggje på staden sin identitet og kanskje kan sjøkontakten og den veglause Veafjorden, saman med jordbruksareala på Helle, vere noko å spele vidare på i det arbeidet.

Eit anna forhold som områdeplanen må vurdere, er stegvis utvikling av området. Kommuneplanen legg til grunn ei vesentleg utviding av byggearealet på Stanghelle, eit grep som gir arealreservar truleg langt ut over planperioden. Difor må områdereguleringsplanen fastsette føresegner som definerer at bygda skal utviklast frå sentrum (ny jernbanestasjon) og utover. Slik unngår ein å utvikle satellittar som ikkje sikrar synergieffektane ved urban utvikling på ein god måte. Reguleringsplanen bør og vere høvesvis fleksibel slik at etterspurnad som ikkje er kjend ved planvedtak kan realiserast utan unødige forseinkingar. Utviklinga føreset transformasjon av eksisterande bygnad noko som kan vere utfordrande prosessar å gjennomføre.

3.7 Straume og Stamnes, Osterøy nord

3.7.1 Dagens situasjon

Dette avsnittet omtalar området langs fylkesveg 569 mellom Bolstadfjorden og utløpet av Eidsfjorden samt nordaustre del av Osterøy langs fylkesveg 341 Toskedalsvegen.

Området er i dag prega av spreidd busetnad ved Straume og Stamneshella og småskala landbruksdrift. Landskapet er særlege med fleire tronge fjordløp. Bolstadstraumen er ein smal og grunn straum som bind Bolstadfjorden saman med Osterfjorden. Utanfor Straume og Stamnes er området tynt busett. Langs Bolstadstraumen er det fleire freda kulturminne og andre spor etter aktivitet langt tilbake. Straumen har vore ein viktig transportåre for menneske og varar frå Vossadistriktet, i tillegg til å vere ein viktig stad for laksefiske med tradisjonelt utstyr. Midt mellom Straume og Stamneshella ligg Stamnes barneskule. Denne skulen er ein viktig ressurs og samlingsstad for befolkninga i dette området.

Denne delen av kommunen er i hovudsak landbruk-, natur- og friluftsområde (LNF) i førre kommuneplan. Ved Stamnes ligg det ein vedteken reguleringsplan frå 2014. Denne planen er ein område-reguleringsplan som legg opp til ein vesentleg sentrumsutvikling med bustad, forretning og kontor samt småbåthamn og hamneområde i sjø. Denne planen opnar for transformasjon av dagens industriområde til anna næringsformål og har i seg ein vesentleg kapasitet for nye bustadar i varierte formar. Planen er per 2017 ikkje ferdig realisert og legg i sin noverande form premiss for arealutviklinga på Stamneshella på lang sikt.

I tillegg til reguleringsplanen på Stamneshella er det eit regulert bustadområde ved Otterstadneset. Denne planen vart vedteken i 2001 og kring halvparten er bygt ut. Planen legg til grunn eit tradisjonelt einbustadfelt med litt under 20 tomter totalt.

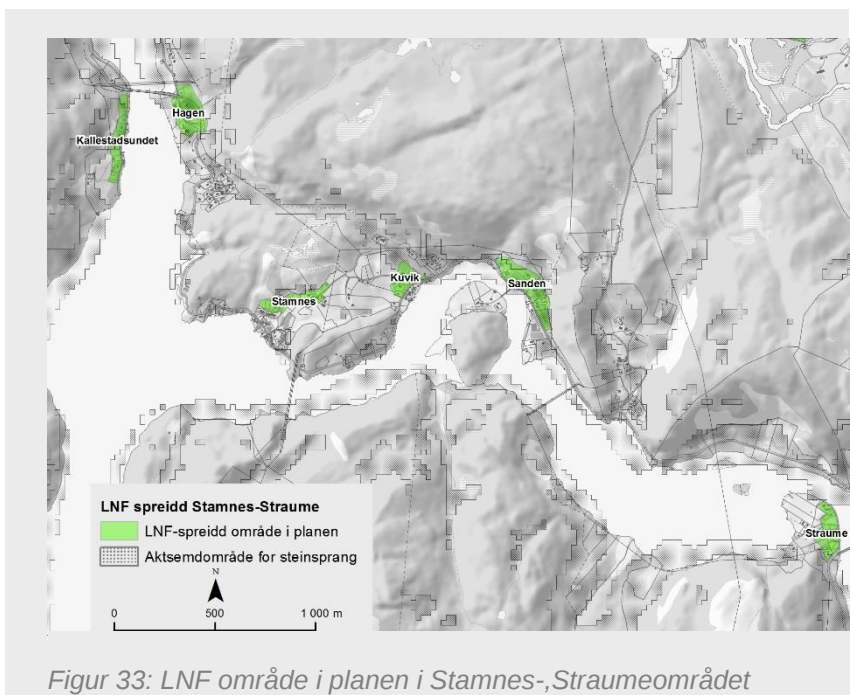
Den tredje reguleringsplanen for bustadar i området ligg på Osterøysida ved Maskevikja. Den vart vedteken i 1997 og er i dag ferdig bygd ut med unntak av ei tomt eller to.

Ein reguleringsplan for hytteutbygging på Kallandsklubben nord for Stamneshella, vedteken i 1997 opnar for fleire nye hyttetomter, men berre eit fåtal av desse er realisert. Denne planen har truleg kapasitet til å handtere etterspurnaden etter nye hytter i dette området i planperioden.

3.7.2 Straume og Stamnes, Osterøy nord mot 2030

Ein vesentleg vekst i folketalet i dette området er ikkje eit mål for kommande planperiode. Mykje av grunnen til det er at fylkesveg 569 er av ein slik standard at monaleg trafikkvekst her ikkje er heldig. Likevel er det eit mål at lokalsamfunnet skal vere levedyktig og kommuneplanen må kunne tilby areal for utvikling som kan tene ein viss etterspurnad. Eventuelle tilflyttarar til dette området søker gjerne andre verdiar enn det bygde-urbane livet i stasjonsbyane, og planen må difor svare på det.

I gjeldande reguleringsplan for Stamneshella ligg i prinsippet nok kapasitet til å handtere etterspurnaden etter bustader og næringsareal i heile planperioden. Likevel skal kommuneplanen legge til rette for eit breiare tilbod ved at det skal vere høve til å busette seg i meir tradisjonelle landlege bustader. For å sikre eit slikt tilbod er det lagt ut fleire nye areal med LNF-spreidd bustad i dette området. Desse er plassert med tanke på nærleik til fylkesveg og gode lokalklimatiske tilhøve. Somme av desse områda ligg innanfor aktsemdområde for steinsprang. Kommuneplanen inneheld føresegnar som seier at byggeløye for

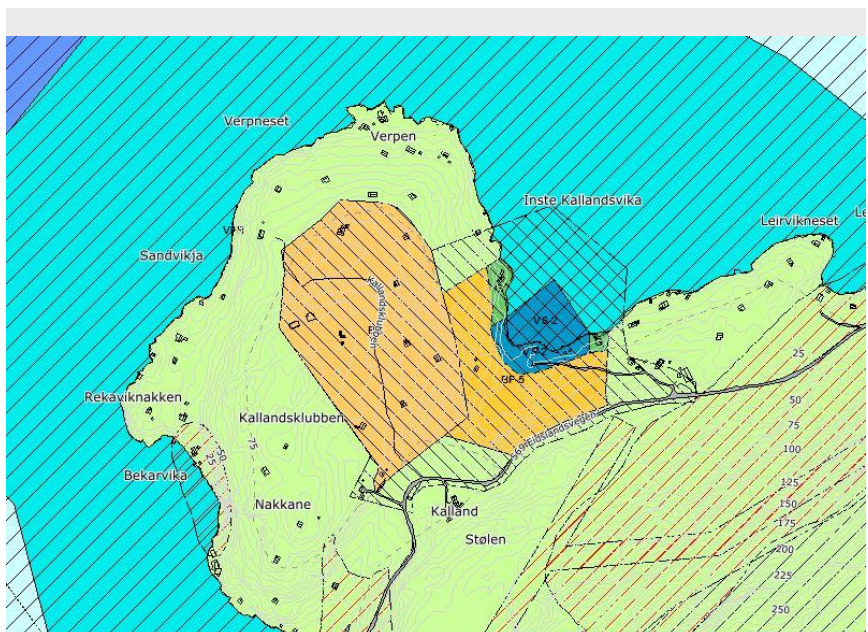


Figur 33: LNF område i planen i Stamnes-, Straumeområdet

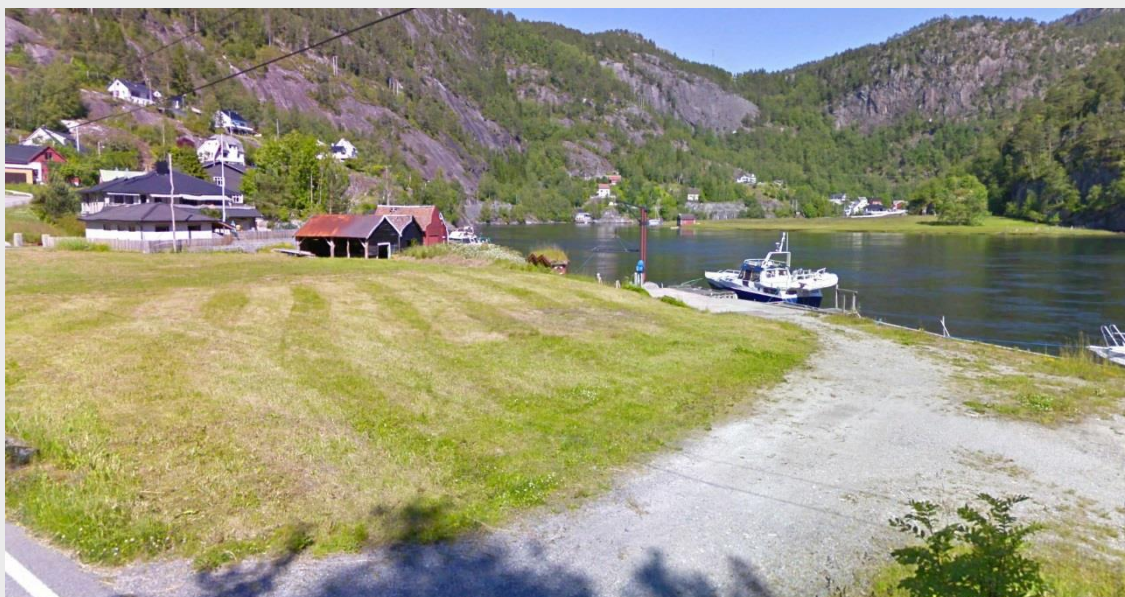
bustad ikkje kan godkjennast her før rasfarevurderingar konkluderer med at faregraden er innanfor krava i gjeldande teknisk forskrift.

Område kring Bolstadstraumen har særlege verdiar knytt til landskapet, naturmangfald og friluftsliv. I dag er ålmenta sin tilgjenge til strandsona i dette området under press grunna bustadbygging og anna privatisering. Difor vil Vaksdal kommune legge til rette for at det kan etablerast eit tilrettelagt friområde ved Kuvika som kan koplast opp mot kulturminna i området og gje lokalbefolkning og tilreisande ein attraksjon knytt til dette verdifulle området.

Nord for Stamneshella ved Kallandsklubben er det lagt ut eit areal småbåthamn både på land og i strandsona. Her kan det lagast ein reguleringsplan for eit større småbåtanlegg med funksjonar på land som naust, parkering eller båtoppstilling. Denne småbåthamna bør ha kapasitet til å dekke etterspurnaden for alle hyttane og bustadane i området. Omsynet til areal merkt som låssetjingsplass i førre plan er avklart fjerna hjå Fiskeridirektoratet. Dette gjeld også låssettingsplassane i Starnes sentrum og i Grøsvik (Osterøy), som no er tatt vekk frå kommuneplanen.



Figur 34: Plankartet ved Kallandsklubben. Planen opnar for etablering av fritidsbustadar og småbåthamn gjennom samla reguleringsplan.



Figur 35: Kuvika, ved Bolstadstraumen.

3.8 Eidslandet og Eksingedalen

3.8.1 Dagens situasjon

Eidslandet ligg der Eksingedalen møter Osterfjorden. Grenda har høvesvis store areal med dyrka mark og fleire av desse er tidlegare lausmasseuttak som er attført til jordbruksareal. Eidslandet med Eksingedalen har eit særreige landskap.

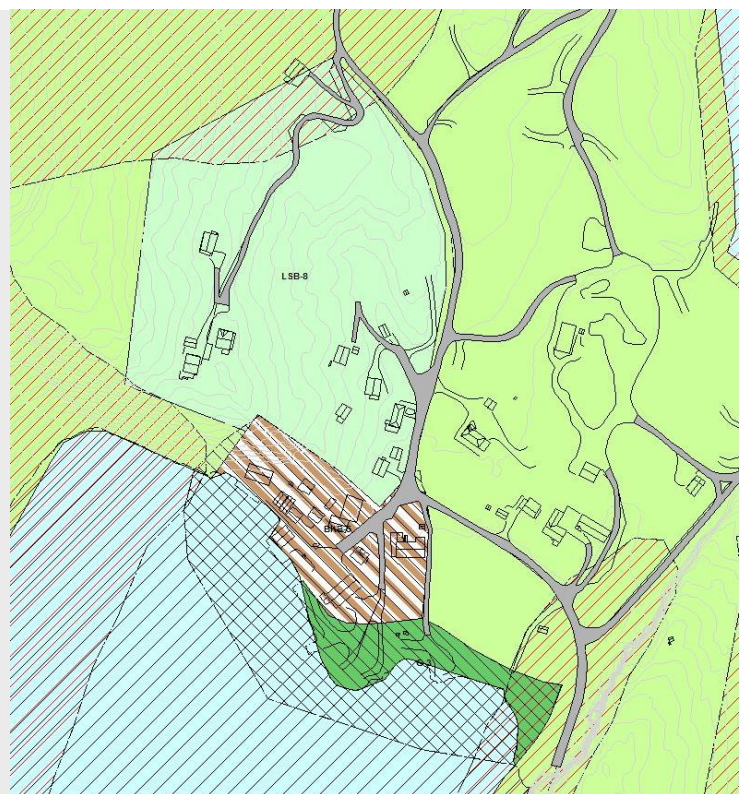
Busetnaden i området er spreidd. Ved Eidslandet er det grovt sett tre små konsentrasjonar av einebustadar. Ved Eidsøyra der Storelva renn ut i fjorden ligg kyrkja, småbåthamn og eit næringsareal. Yst på Eidsøra ligg ein reguleringsplan av nyare dato som opnar for fritidsbustadar og småbåthamn. Denne er ikkje realisert i dag. Heilt inst i fjordbotnen ligg eit eldre handelssentrum med butikk, kai og somme bustadhus i bakkant. Her er det og ei fin strandsone med sandstrand og høge friluftslivskvalitetar. På Myster ligg det eit bustadfelt som er del av ein større reguleringsplan. Her ligg og eit grendehus og ein idrettsplass.

Eksingedalen er elles prega av mindre jordbruksareal der elva har lagt opp lausmassar. Gardane ligg på tersklar i vassdraget heilt frå Eidsfjorden til Gullbrå øvst i Eksingedalen, ved ca 575 moh. Dalen er nytta til friluftsliv som turgåing sommar og vinter og sportsfiske. Dalen fungerer som inngangsport til Stølsheimen.

3.8.2 Eidslandet og Eksingedalen mot 2030

Kommuneplanen sin arealdel legg opp til at vedteken reguleringsplan for Eidsøyra (2007003) framleis skal gjelde. Der reguleringsplan legg opp til bustadbygging på dyrka mark på Myster er kommuneplanen endra til LNF-område. Dette kompensert ved å opne for nye bustadar innanfor eksisterande bustadområde i planen gjennom fortetting. Kring butikken på Eidslandet opnar planen for at området kan regulerast til eit lite sentrum for å styrke Eidslandet som stad. Her kan det opnast for mindre bustadeiningar, fritids- og turistformål, forretningar og småbåthamn. Området kan utviklast med sikte på å bli ein attraktiv liten stad både for fastbuande og tilreisande enten dei kjem sjø- eller landevegen.

Elles i Eksingedalen er det gjort somme mindre endringar som kjem fram av plankartet og føresegnene. Fleire område som tidlegare låg inne som område for fritidsbustadar med krav om regulering er endra til *LNF-spreidd* der ein kan bygge somme hytter utan reguleringsplan. Det same grepet er gjort der ein opnar for spreidd bustad. Somme areal opnar både for fritidsbustadar og heilårsbustadar. Område for utleige til overnatting er lagt inn med *fritids- og turistformål* i planen.



Figur 36: Utsnitt frå kommuneplankartet for Eidslandet. Planen stillar krav om felles planlegging av Eidslandet sentrum saman med grøntstruktur-området langs strandsona

3.9 Bergsdalen

3.9.1 Dagens situasjon

Bergsdalen er eit dalføre som strekk seg frå Dale og opp i fjellet der Vaksdal kommune grensar til Kvam og Voss. Dalen er spreitt bygd med einskilde gardstun i dei områda av dalen som har eigna seg for landbruksverksemd. Bygnad og jordbruksaktivitetar er grovt sett konsentrert kring tre stadar i dalen: Fosse lengst i vest, Brekke og Lid med kyrkje og grendehus, og lengst i aust Berge og Rødland. Disse tre områda har ulike funksjonar og kvalitetar. Heilt øvst oppe ved Hamlagrøvatnet er store areal spreitt bygd med hytter. Det er og somme spreidd hyttefelt lenger nede i dalen.

Bergsdalen er ein populær turdestinasjon for Bergensregionen. Likevel er det høvesvis få verksemdar i området som gir eit tilbod til tilreisande. Besøkande er typisk dagsturistar frå byen i tillegg til hytteeigarar. Det er eit godt tilrettelagt turløypenett i fjella kring Bergsdalen. Turisthyttene i området er mykje brukt og Bergsdalen er eit naturleg utgangspunkt for kortare fjellturar.

Bergsdalstunet, ei verksemd som satsar på gardsturisme, lokalmat, selskapslokale og noko overnatting er det einaste kommersielle tilbodet for turistar i dalen. Dette ligg på Lid og har planar for utviding av sitt konsept.

Det er fleire vedtekte reguleringsplanar i Bergsdalen som alle gjeld utbygging av hytter. Dei aller fleste av planane er av eldre dato, og er i ulik grad realisert. Planane ber preg av utbygging av enkle hytter som er spreidd ut over store areal utan stor trong for teknisk infrastruktur og andre fasilitetar. Ingen av planane gjeld meir heilskapleg satsing på turisme med ulike funksjonar og høg arealutnytting.

Førre kommuneplan opna i liten grad opp for nye bustadar i Bergsdalen.

Vegtilkomsten til Bergsdalen er ei stor utfordring. Frå Dale opp til Fosse er vegen smal, svingete og utsett for ras. Ein slik veg er sårbar for trafikkulukker særleg når trafikkmønsteret er prega av korte periodar med høvesvis høg trafikk og ein del parkering og aktivitet langs vegen, med turgåarar som gjer seg klar for tur.

3.9.2 Bergsdalen mot 2030

Det er utarbeidd eit studie av kva høve Bergsdalen har for vekst og utvikling som reiselivsdestinasjon i framtida⁹. Studiet vurderer ulike alternative retningar basert på eigenskapar ved staden og dialog med lokale aktørar og hytteeigarar.

Dette studiet rår til at Bergsdalen bør halde fram med å satse på hytteturisme, fot- og skiturar. Det er vurdert at Bergsdalen er betre tent med å dyrke fram sitt turismekonsept som eit alternativ til alpindestinasjonane med eit auka fokus på urørt natur, lokalmat og gardsturisme.

Innanfor det nemnde konseptet er det likevel eit monaleg potensial for satsing. Kommuneplanen opnar for bygging av fleire hytter, i hovudsak innanfor etablerte areal med spreidd hytter i dag. Vidare hyttebygging i Bergsdalen må skje gjennom ein betre utnytting av areala slik at ikkje hyttebygginga reduserer dei verdiane som er avgjerande for staden sin attraktivitet.

I nedre del av Bergsdalen ved Brekke og Lid, er områda med byggeformål for fritidsbustadar i hovudsak erstatta av LNF-spreidd areal der nye fritidsbustadar kan etablerast i tråd med føresegnene for desse områda. Lenger oppe i dalen held planen fast på bruken av byggeformål, der areal merkt som *nye* må regulerast før hyttebygging kan godkjennast. Bygeområde for fritidsbustad som er merkt som *eksisterande* kan byggast ut med det tal hytter som reguleringsplanen i desse områda opnar for, men



Figur 37: Bergsdalen i dag (frå rapporten om mogleg utvikling)

⁹ Mulighetsstudie for Bergsdalen (2017)

bygginga må skje i tråd med kommuneplanen sine føresegner for utforming der det er motstrid mellom kommuneplanen sin arealdel og reguleringsplanen.

Heilt øvst i dalen legg planen ut to store nye område for fritidsbustadar. Her er det i tillegg ei omsynssone som krev at desse to areala må gjennom ein heilskapleg reguleringsplan før nye hytter kan etablerast der det ikkje er vedteken reguleringsplan i dag. Det er vurdert at dette området har størst potensial for nye konsept for fritidsbustadar. Innanfor desse områda kan ein tenkje seg høve for mindre einingar i fellesbygg, somme støttefunksjonar for hytteturistar, turløyper og liknande. Føresegnene i kommuneplanen er her relativt fleksible for ulike konsept innanfor det turistkonseptet som studien av høve for utvikling i Bergsdalen har peika på.

I tillegg til fritidsbustadar ligg det i planen to areal for *fritids- og turistformål*. Desse areala ligg ved Bergsdalstunet og ei hytte som er tenkt vidareutvikla til overnatting. Ved Lid er det og lagt ut eit større areal som kombinert byggeområde med krav om felles regulering. Området omfattar areal som i førre plan hadde formål *offentleg tenesteyting, LNF-spreidd bustad og byggeområde for fritidsbustadar*. Her er KPA open for kva utvikling som er ønskeleg.

Kommuneplanen legg også opp til at det skal etablerast ein gjennomgåande tursti/skiløype gjennom øvre delar av dalen frå Lid til Hamlagrøvatnet. Denne er lagt inn med eit linesymbol i kartet. Hensikten er ikkje at denne skal gjennom ein felles regulering og etablerast i eitt byggetrinn, men at det ligg som eit krav at alle nye reguleringsplanar som ligg i nærleiken av denne stien skal ta inn etablering av denne gjennom sitt område som eit rekkjefølgjekrav. Utanfor regulerte område vil Vaksdal kommune saman med lokale grunneigarar og andre aktørar ta initiativ til å etablere denne. Traséen for turstien er indikert i plankartet, men er ikkje premissgjevande for nøyaktig plassering.



Figur 38: Bergsdalen i framtida. (frå rapport om mogleg utvikling)

3.10 Andre plangrep

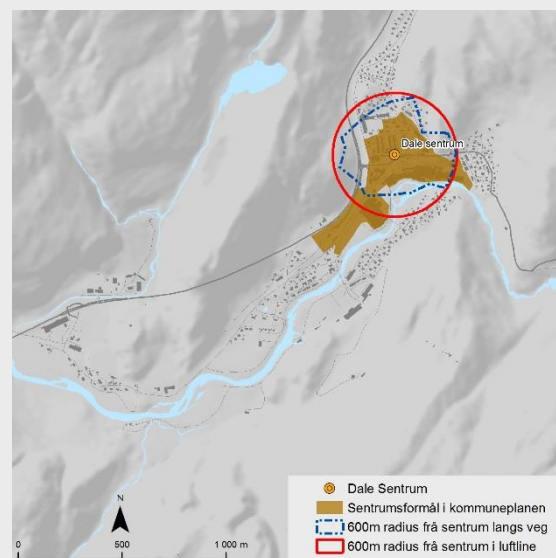
3.10.1 Sentrumsområde

Regional plan for attraktive senter i Hordaland definerer sentrumsområde i Hordaland etter fire ulike kategoriar:

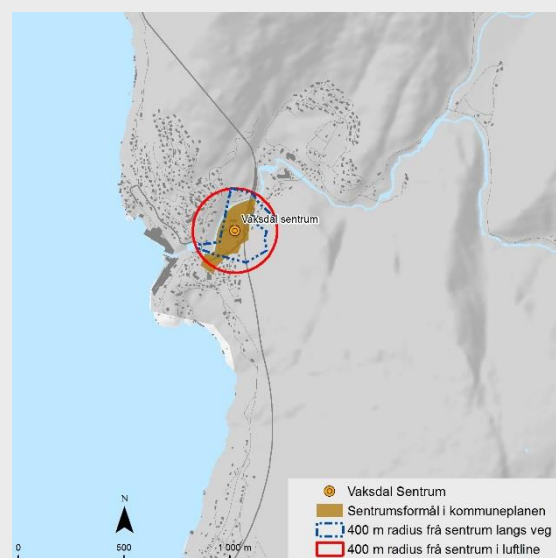
- Fylkessenter
- Regionsenter og bydelssenter i Bergen
- Kommunesenter
- Lokalsenter og nærsenter

For disse ulike kategoriane gir den regionale planen retningslinjer til utstrekninga av senterområdet. For Vaksdal kommune sin del gjeld desse retningslinjene for Dale, Vaksdal og Stanghelle. Dale er definert som kommunesenter og bør avgrense sitt senterområde til 600 m frå ytterkant til ytterkant frå eit gitt sentrumspunkt. For lokalsenter eller nærsenter, som Vaksdal og Stanghelle er kategorisert som, er det ikkje gitt eit spesifikt tal på utstrekninga, men berre at tilboda bør konsentrerast. I vurderinga av sentrumsområda sin storleik i denne planen er det vurdert at sentrumsområda i lokalsentra bør avgrensast til 400m frå ytterkant til ytterkant.

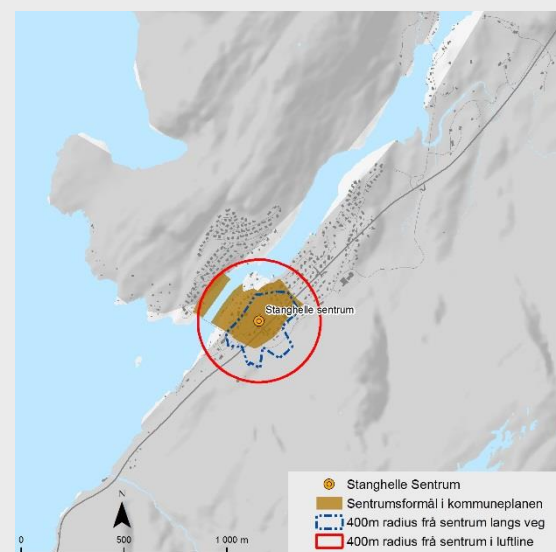
Figurane 39, 40 og 41 syner at sentrumsområda i planen i grove trekk held seg innanfor retningslinjene i *Regional plan for attraktive senter*. At sentrumsområdet for Dale har ein noko større utstrekning skuldast mellom anna uvisse kring inngrep frå ny veg og bane i framtida. Dei syner også at sentrumsområda for Stanghelle og Vaksdal kan verke noko tronge ettersom store delar av desse areala kan verte nytta til jernbane med stasjon. Det er difor lagt inn eit spelerom i planen ved at sentrumsareala ved Stanghelle og Vaksdal er omkransa av eit kombinert byggeformål som kan innehalde sentrumsliknande funksjonar. Ei slik løysing gir fleksibilitet til områderegeringsplanane her.



Figur 41: Sentrumsutstrekning Dale



Figur 41: Sentrumsutstrekning Vaksdal



Figur 41: Sentrumsutstrekning Stanghelle

3.10.2 Byggeområde

Bustad

I eksisterande byggeområde for bustad opnar planen opp for fortetting utan krav til reguleringsplan. Føresegnene set rammer for omfang og setter krav til kvalitet og eventuelle utgreiingar som må gjennomførast i søknadsprosessen. I nye byggeområde må reguleringsplan godkjennast før ein kan søke om byggeløyve. Ved Vaksdal og Stanghelle må områdereguleringsplanane vedtakast før nye bustadområde kan etablerast, men gjeldande reguleringsplanar er likevel førande fram til vedtak av områdeplanane.

Næring

Det er fleire byggeområde for næring i kommuneplanen, men rammevilkåra for etablering av nye verksemdar varierer. Utgangspunktet er at verksemdar for industri/lager og kontor kan etablerast i desse områda. I næringsområdet ved Dalegarden kan det ikkje etablerast detaljhandel eller kontorverksemdar.

Plasskrevjande varer: Handelsverksemdar der den dominerande delen av vareutvalet er bilar, båtar, landbruksmaskinar, trelast og større byggjeverar, samt utsal frå hagesenter og større planteskular

Bakgrunnen er at kommunen ikkje ønskjer funksjonar retta mot publikum eller verksemdar med mange tilsette då dette vil gi konkurranse til det urbane miljøet i Dale sentrum, og svekke dette. Ved Dalegarden kan ein lokalisere industri- og lagerverksemdar i tillegg til verksemdar som sel plasskrevjande varer, jf. rammetekst. Av same årsak opnar ikkje planen for anna enn kontorverksemd i næringsarealet ved Dale kraftverk. Omsynssona for vassverket på Dale er også premiss for utvikling av næringsarealet på Dalegarden.

Med unntak av desse vilkåra er kommuneplanen fleksibel for ulike typar av næringsetablering ettersom både arealformålet *sentrumsformål* og *kombinerte formål* i stasjonsbyane opnar for ulike former for næringsetablering.

LNF-spreidd

I område for bygdeutvikling jf. Figur 20, er det gjort forenklingar samanlikna med førre plan. Hovudgrepet er at kommunen i større grad enn tidlegare tek i bruk LNF-spreidd område. Dette er landbruk- natur- og friluftsområde der kommunen tillèt bygging av bustadar eller hytter innanfor definerte kvotar som gjeld for heile planperioden. Det er føresegnene som definerer kva delar av området som kan byggast og i kva omfang bygging kan skje i planperioden. Eit slikt grep gjer at ein kan bygge einskilde bustadar eller andre bygg utan å måtte gå gjennom ein reguleringsplanprosess. Eit fåtal areal opnar for spreidd bygging av anten bustadar eller hytter i same område.

3.10.3 Sjøområda og strandsona

Havbruk og fiskeri

For sjøområda og strandsona er plankartetet oppdatert slik at eksisterande akvakulturlokalitetar har fått betre høve for aktivitet innanfor det som ligg i det einskilde akvakulturløyvet. Det er teken omsyn til lokalitetane sin arealbruk også under vassflata. Det er gjort ei opprydding kring bruken av fiskeområde slik at berre areal for tråling etter reke syner med eige arealformål. Område registrert som fiskeområde hjå Fiskeridirektoratet, men som truleg er mest til bruk for fritidsfiske samt areal for låssetjing er tekne inn i hovudformålet for sjø og legg såleis mindre band på tilgrensande sjø- og strandoneareal. Indre Osterfjord sin status som nasjonal laksefjord¹⁰ er markert med *angitt omsyn til naturmangfald*, det same gjeld eit område der det er påvist djupvasskorallar i Veafjorden.

¹⁰ Nasjonale laksefjorder oppretta etter vedtak i stortinget 25. februar 2003 og 15. mai 2007. Nasjonale laksefjorder skal gi et utvalg av de viktigste laksebestandene i Norge en særlig beskyttelse mot inngrep og aktiviteter i vassdragene og mot oppdrettsvirksomhet i de nærliggende fjord- og kystområdene. (Fiskeridirektoratet)

Småbåthamner

Planen reflekterer kommunen sitt ønske om at utviding eller nyetablering av småbåthamner skal skje gjennom detaljplanlegging og at slike anlegg skal verte ein del av heilskapleg utvikling med omsyn til tilgrensande sjø- og landareal. Difor vil nye større anlegg eller vesentlege utvidingar av småbåtanlegg berre kunne etablerast gjennom reguleringsplan. Plankartet vil vise minimum avgrensing av slike planar som omsynssone for å sikre heilskapen.

I somme område av kommunen er strandsona i stor grad privatisert med bustadar, naust og kaiar. I desse områda opnar kommuneplanen for etablering av mindre flytebyggjer utan krav til reguleringsplan. Områda er definerte etter grad av privatisering og konflikt med landskap, kulturmiljø og naturmangfald. I desse områda opnast det for maksimalt to flytebyggjer i planperioden med plass til maksimalt fire båtar per byggje. Desse føresegnene oppmodar til samordning internt i området og unngår at kvar einskilde strandtomt får kvar si flytebyggje noko som bidreg til eit unødig stort fotavtrykk.

Områda der det opnast for flytebyggjer ligg ved Stavenes og i Kallestadsundet

Naust

Naust er eit uthus i strandsona som vert nytta til oppbevaring av reiskapar, utstyr, småbåtar og anna. Naust skal ikkje vere innreidd eller brukt til varig opphald som bustad eller fritidsbustad.

Område der kommuneplanen opnar for bygging av naust er markerte med byggeformål *anna byggeområde (BAB)*. Føresegnene knytt til desse områda set klare krav til utforming og funksjon og kor mange naust ein kan bygge innanfor kvart område utan krav til reguleringsplan. Det er eit viktig prinsipp at nausta byggast i tråd med gjeldande definisjon og at areala kring nausta ikkje skal privatiserast med konstruksjonar som kaiar og terrassar. Kommuneplanen opnar ikkje for

nausttrekkjer med mange naust med felles betongkai framfor som sperrar for ålmenta sitt høve til å bruke strandsona. I tillegg til sjølve naustet opnar føresegnene for etablering av båtopptrekk.

Båtfeste er ein rett til å fortøye båt til land utan terrenginngrep, typisk for å legge båtar på svai. Retten til båtfeste regulerast ikkje i kommuneplanens arealdel men er privatrettslege avtalar knytt til den einskilde eigedom.

Byggegrense mot sjø

Plan- og bygningslova slår fast eit generelt forbod mot bygging i 100-metersbeltet mot sjøen. Det er likevel høve i kommuneplanen sin arealdel til å definere andre byggegrenser somme stadar. I denne planen er det etablert ei byggegrense markert med ei line i kartet som representerer den funksjonelle strandsona. Der ei slik line er markert i kartet, legg denne føringar for kvar ein kan lokalisere bygg og anlegg.



Figur 43: Utdrag frå plankartet, Stipla område opnar for etablering av flytebyggje



Figur 44: Døme på byggegrense mot sjø i LNF-spreidd område. Grensa er grå stipla line

4 KONSEKVENSGREIING

4.1 Bakgrunn og metode

I tråd med Pbl. § 4-2 andre ledd er det utarbeidd konsekvensutgreiing (KU) for kommuneplanen sin arealdel. Utgreiinga omtalar verknader for miljø og samfunn av alle nye område for utbygging og vesentleg endra arealbruk i eksisterande byggeområde. Utgreiinga omtalar og dei samla verknadane av planen jf. § 18 i forskrift om konsekvensutgreiingar.

I denne planomtalen presenterast metode for KU, tema og datagrunnlag og ein overordna vurdering av konsekvensane av planforslaget for dei ulike områda i kommunen. Konsekvensutgreiing av einskilde endringar i arealformål er presentert i vedlegg II. I vedlegget er alle forslag til ny arealbruk vurderte og gitt ei tilråding for om dei er tekne med i planen eller ikkje. Vedlegget gjer og greie for eventuelle alternativvurderingar.

I planprogrammet er tema for utgreiing lista opp i vedlegget *Sjekkliste for nye tiltak i kommuneplanen 2015-2026*. Alle tema lista opp her er tekne med i denne konsekvensutgreiinga, men er strukturert noko forskjellig for betre å tilpassast dei ulike rettleiarar og metodar som er nytta for dei ulike tema.

Ein konsekvensutgreiing på kommuneplannivå er overordna og baserer seg på eksisterande kunnskap. Der kunnskapsgrunnlaget ikkje er tilstrekkeleg vil kommuneplanen gjennom føreseigner og retningslinjer stille krav til vidare utgreiingar i neste fase som anten er reguleringsplan eller byggesak.

Analysen er delt inn i tre hovudtema: Miljøkonsekvensar, Andre konsekvensar og Risiko og sårbarheit.

Miljøkonsekvensar er vurderte under fem ulike kategoriar som korresponderer med *ikkje prissette* tema i Statens vegvesen sin rettleiar *Handbok V712-Konsekvensanalyse*¹¹. Ved å nytte dei same kategoriane sikrar ein at analysen nyttar klare definisjonar for kva dei ulike kategoriane skal vurdere slik at ein ikkje får dobbelttelling av konsekvensnivå. Handboka har og kriterium for verdi innanfor desse kriteria som sikrar at analysen kan etterprøvast.

Miljøkonsekvensane vurderast ved å sjå på eit område sin verdi for dei ulike kategoriane opp mot det omfanget tiltaket inneber. Enkelt sagt er konsekvensen eit uttrykk for endringa tiltaket gjer på verdien av eit område. Dersom omfanget tilfører auka verdi blir konsekvensen positiv, om verdien reduserast får ein negativ konsekvens. Konsekvens vurderast langs ein ni-delt skala frå svært stor positiv til svært stor negativ.

Andre konsekvensar

I tillegg til miljøkonsekvensane er konsekvensar av ymse andre tema vurdert i denne analysen. Dette er tema som gjeld andre samfunnsmessige verknader av tiltaket som enten ikkje fangast opp i vurderinga av miljøkonsekvensane, eller som er løfta fram som eit særskilt viktig tema å belyse. Desse emna er vurdert kvalitativt og er ikkje eigna for framstilling av verdi og omfang.

Risiko og sårbarheit

Vurderinga av risiko og sårbarheit i denne konsekvensutgreiinga tek utgangspunkt i DSB sin rettleiar *Samfunnsikkerhet i arealplanlegging* frå 2017. I denne rettleiaren står det at kommunen gir føreseielege rammer og retningslinjer når nye arealformål vert lagt ut slik at tilhøva til risiko- og sårbarheit kan vurderast. Som for miljøkonsekvensane vil vurderingane av risiko- og sårbarheit i KPA basere seg på

Verdi Ingen verdi				
Omfang	Liten	Middels	Stor	
Stort positivt				Meget stor positiv konsekvens (++++)
Middels positivt				Stor positiv konsekvens (++++)
Lite positivt				Middels positiv konsekvens (++)
Intet omfang				Lite positiv konsekvens (+)
Lite negativt				Ubetydelig (0)
Middels negativt				Lite negativ konsekvens (-)
Stort negativt				Middels negativ konsekvens (- -)
				Stor negativ konsekvens (- - -)
				Meget stor negativ konsekvens (- - - -)

Figur 45: Framstilling av korleis fastsette konsekvensgrad etter Svv handbok V712.

¹¹ Handbok V712 rev 2014 ligg til grunn for metoden, ikkje rev. 2018.

eksisterande kunnskap, noko som gjer at planen må stille krav til vidare utgreiingar i neste fase. Område der det er avdekka særskilte tilhøve som kan utgjere risiko er merkt med omsynssonar eller i føresegnene til dei ulike områda.

Det er gjennomført ein *oversiktsanalyse* av risiko og sårbarheit som inneber ei vurdering av kva farar som kan vere aktuelle i dei ulike områda og i kva grad tiltaka som planen legg opp til er sårbare for desse farane, eventuelt om tiltaka kan påføre auka sårbarheit til sine omgjevnader. På kommuneplannivået er det normalt ikkje grunnlag for vurdering av reell risiko gjennom vurdering av sannsyn og konsekvens.

4.2 Omtale av tema og datagrunnlag

4.2.1 Miljøkonsekvensar

Landskapsbilete

Analysen skal undersøke korleis tiltak som planen legg til rette for kan påverke kvalitetane i landskapet. Landskapsbilete er eit uttrykk for eit område sitt visuelle særpreg eller karakter. Det er dei visuelle kvalitetane knytt til dei ulike landskapsromma som vurderast. Landskap av høg verdi skal ha kvalitetar som skil seg frå andre område i regionen, medan landskap med middels verdi er meir representative. Landskapsrom med reduserte visuelle kvalitetar som følgje av tekniske inngrep eller lite landskapstilpassa arkitektur får liten verdi.

Landskapsvurderinga ser på fleire ulike nivå i landskapet frå storskala landskapsrom som dalar og fjordløp til mindre element som bustadfelt, bekkedar eller liknande. Det er ikkje automatisk slik at storskala landskapsverdiar skal telle meir enn verdiar knytt til småskala-landskapet. Konsekvensen av tiltaket er ein kvalitativ vurdering som fokuserer på dei landskapselementa som er mest verdifulle eller i størst grad vert påverka av dei ulike tiltaka.

Det er utarbeidd ein verdivurdering av landskapsformene i Hordaland¹² som dannar det overordna grunnlaget for å sette verdi på dei ulike områda. Utgangspunktet for denne verdivurderinga er nasjonalt referansesystem for landskap¹³ som dekkjer dei storskala landskapsromma i Vaksdal. Andre kvalitative vurderingar kjem i tillegg som grunnlag for vurderinga av konsekvensar for landskapsbilete.

Det er ei utfordring når ein vurderer konsekvensar for landskapsbilete på kommuneplan-nivå at tiltaka sin fysiske utsjånad ikkje er kjend. Analysen er difor primært ei vurdering av korleis landskapsbilete endrast av eit nytt areal med bygnad, om ein introduserer noko nytt i eit område som ikkje har slike inngrep frå før heller enn vurderinga av arkitektur, byggehøgder og liknande. Der analysen avdekkjer at landskapet er særleg sårbart for somme typar inngrep kan analysen peike på at føresegnene for ulike område kan styre utnyttingsgrad, byggehøgder eller andre landskapsarkitektoniske tilhøve.

Naturmangfald

Naturmangfald definerast i Lov om naturmangfald (NML) som biologisk mangfald, mangfald i landskapet og geologisk mangfald, som i det alt vesentlege ikkje er eit resultat av påverknad frå menneske. Det er samla naudsynt informasjon om naturverdiar til å oppfylle NML § 8 og forskrift om konsekvensutgreiingar, både med omsyn på verdiar og inngrepa sin påverknad.

Naturmangfald vurderast med vekt på einskilte lokalitetar, leveområde og landskapsøkologiske samanhengar. Der det er relevant syner utgreiinga omfang av påverknad med tanke på arealbeslag, reduksjon i leveområde, forureining og oppsplitting av naturområde. Temaet skal vurderast ut frå «Føre var»-prinsippet i NML § 9 som inneber at i tvilstilfelle, eller ved uvisst datagrunnlag, skal tvilen kome naturverdiane til gode.

Tilsvarande er det etter NML § 10 gjort ein heilskapleg vurdering av kva sum-effektar nye arealformål vil ha samla om tiltaka blir gjennomført ref. avsnitt 4.3.1.

¹² Clemetsen, Uttakleiv, Skjerdal: Verdivurdering av landskap i Hordaland fylke. Aurland naturverkstad (2011)

¹³ Puschmann: Nasjonalt referansesystem for landskap - Beskrivelse av Norges 45 landskapsregioner. NIJOS (2005)

Naturtypekartleggingar og artsdata er viktige data for utgreiingane. Naturtypekartlegging i Vaksdal¹⁴ er gjennomført på eit overordna nivå og gjeld i hovudsak berre naturtypar på land. For eventuelle tiltak i sjø krev føresegnene i planen ny kartlegging og vurdering av verknader for naturmangfaldet i reguleringsplan.

Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø definerast som menneske sine daglege livsmiljø, som område og ferdslårar der folk bur (Klima- og miljødepartementet 2013) og område der lokalbefolkninga dagleg ferdast til fots eller på sykkel.

Friluftsliv definerast som opphald og fysisk aktivitet i friluft i fritida med sikte på miljøforandring og naturoppleving. Både naturterreng og areal for rekreasjon i tettstader reknast med her. Nærturterreng er definert som større naturområde (meir enn 200 daa) i tettstadar eller som grensar til tettstadar. Parkar, turveggar og dei fleste idrettsanlegg er også inkluderte.

Begge definisjonane omtalar opphald og fysisk aktivitet i friluft knytt til bustad og arbeidsplass - og tettstadnære uteområde, byrom, parkar og friluftsområde. Motoriserte aktivitetar inngår ikkje i temaet nærmiljø- og friluftsliv.

Område for barn og unge skal gis ei særskilt vekt i vurderinga av verdi og omfang for dette temaet. Tiltaka sin verknad for betre folkehelse er ein annan viktig vurderingsfaktor.

Kunnskap om friluftsliv kjem frå ulike regionale og kommunale planar og utgreiingar som *regional kartlegging av friluftsområde i Hordaland* (HFK 2008), Regional kulturplan for Hordaland 2015-2025. Ulike nettressursar har og vore nyttige, som turistforeninga si side www.ut.no, nettsida til Bergen og omland Friluftsråd (BoF) etc. Studiet av høve for utvikling i Bergsdalen er og ei kjelde til kunnskap for dette emnet.

Kunnskap om nærmiljøet finst i hovudsak i kommunale planar, demografiske data og anna lokalkunnskap og kan supplerast gjennom synfaringar.

Naturressursar

Naturressursar er ressursar frå jord, skog og andre utmarksareal, bestandar av fisk i sjø og ferskvatn, vilt, førekomstar av vatn, berggrunn og mineral. Temaet omhandlar landbruk, næringsfiske, havbruk, reindrift, vatn, berggrunn og lausmassar som ressursar. I KPA er analysen ei overordna vurdering av om ny arealbruk verkar inn på høvet for primærnæringane til å gjere seg nytte av desse ressursane. Analysen skal vurdere i kva grad areal med naturressursar vert omdisponerte til byggeformål eller om høve til drift vert påverka på anna vis.

Det er ressursane si rolle som grunnlag for verdiskaping og sysselsetjing innan primærproduksjon og foredlingsindustri som vurderast, ikkje den bedrift- eller privatøkonomiske verdien av ressursen. Difor er konsekvensen som uttrykkast i denne rapporten knytt til ressursen for samfunnet som heilskap anten lokalt, regionalt eller nasjonalt. Konsekvensen for privatpersonar, den einskilde gardbrukar eller fiskar, kan kommenterast, men påverkar ikkje konsekvensgraden.

Datagrunnlaget for dette temaet er i hovudsak kartlagde digitale ressursar levert av statlege fagmynde som NIBIO, NVE, NGU, Direktoratet for mineralforvaltning, Mattilsynet og Fiskeridirektoratet. Vaksdal kommune sin landbruksplan frå 2007 inneheld fleire relevante poeng for kommuneplanen, mellom anna definerte planen kjerneområde for landbruk der kommunen ønskjer at landbruket skal prioriterast mellom anna i arealbrukssakar.

Kulturmiljø

Kulturminne og kulturmiljø er definert i Lov om kulturminne, formulert på følgjande måte i Handbok V712:

Kulturminne er alle spor etter menneskeleg verksemd i vårt fysiske miljø, som lokalitetar knytt til historiske hendingar, tru eller tradisjon.

Eit kulturmiljø er eit område der kulturminne inngår som ein del av ein større heilskap eller samanheng.

Automatisk freda kulturminne omfattar alle faste kulturminne frå før 1537 og alle ståande byggverk med opphav frå før 1650. Skipsfunn og last eldre enn 100 år er vernet.

¹⁴ Moe: Kartlegging og verdisetting av naturtypar i Vaksdal. Vaksdal kommune og Fylkesmannen i Hordaland, MVA-rapport 4/2005:

Kulturlandskap er landskap som er tydeleg prega av menneskeleg bruk og verksemd. Ein skil mellom kulturlandskapet sin estetiske verdi som vurderast under tema landskapsbilete og eit kulturlandskap sin rolle som formidlar av historiske verdiar og tidsdjupne som vurderast under kulturmiljø.

Meir spesifikk omtale finst i Handbok V712 og Kulturminnelova.

Datagrunnlaget kulturminne og kulturmiljø kjem i hovudsak frå Riksantikvaren sine nettressursar: Askeladden og SEFRAK-registeret. Vaksdal kommune sin Kulturminneplan (2015-2018) og Bergen sjøfartsmuseum sin Rapport om marinarkeologiske kulturminne i Vossovassdraget har og danna grunnlag for vurdering av konsekvensar for kulturminne/-miljø.

4.2.2 Andre konsekvensar

Trafikk

Ny arealbruk er vurdert kvalitativt med omsyn på kva verknader etablering av dei ulike tiltaka kan ha på trafikktryggleik, vegkapasitet og reisemiddelfordeling. I tillegg er det vurdert tilhøva til særleg viktige transportfunksjonar, som skuleveg. Særleg relevant er ei vurdering av auka belastning på fv. 569 og fv. 314 som har særleg dårleg standard.

Datagrunnlaget er i hovudsak ulike data frå Nasjonal vegdatabank (NVDB) som trafikkmengder, statistikk over ulukker m.m. For sekundær- og gang-/sykkelvegnettet er vurderingane basert på lokalkunnskap og synfaringar. Kommunen sitt arbeid med plan for trafikktryggleik og statusen som *trafikkikker kommune*¹⁵ er og ein viktig bakgrunn for analysen.

Teknisk infrastruktur

Vurderinga av verknader for teknisk infrastruktur er ein kvalitativ vurdering av kostnadane for teknisk infrastruktur for nye tiltak etter planen. Vurderingane er ikkje detaljerte nok til å gi eit svar i kroner og øre, men vil peike på om det er eigenskapar med området som indikerer vesentlege ekstra kostnader som følgje av avstand til eksisterande system, utfordringar knytt til drikkevassforsyning osv. Den einskilde utbyggar er ansvarleg i reguleringsplan eller byggesak for å kartlegge dei faktiske kostnadane knytt til tiltaka når desse skal realiserast.

Klima, energi og forureining

På kommuneplannivået er det ofte ikkje mogleg å gje ein presis vurdering av dei reelle verknadane for klimautslepp og forureining. Det viktigaste vurderingskriteriet for bustadområde er eventuell auke i transporttetterspurnad for privatbil samanlikna med andre område. For næringsområde er forureining eit viktig tema. Der næringsområda ligg nær sensitive objekt som bustadfelt, skule- barnehagar, viktige naturverdiar etc. kan kommuneplanen sette grensar for typar av verksemdar. Nye næringsetableringar må uansett vurdere konsekvensar av forureining meir detaljert i reguleringsplan der tiltaket sitt omfang og aktivitet er betre kjend.

Analysen av risiko og sårbarheit vurderer og dette temaet.

Folkehelse

Folkehelsearbeid handlar om å skape gode vilkår for oppvekst for barn og unge, forebygge sjukdom og skadar, og å utvikle et samfunn som legg til rette for sunne levevanar, vernar mot helsemessige truslar og som fremmer fellesskap, tryggleik, inkludering og medverknad. Vurderinga av verknader av ulike tiltak etter planen og planen som heilskap for folkehelse tek utgangspunkt i folkehelseprofilen i 2017 som eit bilde på dagens situasjon. Her ser ein at utfordringane for kommunen som er særleg relevante for konsekvensutgreiinga til kommuneplanen sin arealdel, er knytt til: overvekt blant unge, drikkevassforsyning¹⁶, muskel- og skjelettplager og diabetes type 2. Desse utfordringane, unntatt drikkevatt, kan knytast til manglande fysisk aktivitet. God heilskapleg arealforvaltning kan bidra til betre tilhøve for slik aktivitet.

Barn og unge

¹⁵ Trafikkikker kommune er eit stempel for kvalitet som syner at kommunen arbeidar målretta og heilskapleg med trafikktryggleik. (Trygg trafikk)

¹⁶ Utfordringane er i hovudsak knytt til stabilitet på levering av drikkevatt (Folkehelseprofil for Vaksdal 2017 – FHI)

Barn og unge er løfta fram som eit særskilt tema i konsekvensutgreiinga, sjølv om det er eit undertema både i *nærmiljø- og friluftsliv* og *folkehelse*. Plan og bygningsloven slår fast i § 1-1 femte ledd at omsynet til oppvekstvilkåra til barn og unge skal takast i vare i planlegginga. Alle nye arealformål er vurderte med tanke på barn og unge i høve til trygg skuleveg og trygge og attraktive tilbod for gange og sykkel. I vurderinga er og tilgangen til gode friluftsområde i nærleiken vurdert. Det er ofte slik at dei kvalitetane barn etterspør til dømes i eit nærturterreng ikkje samsvarar med dei vaksne sine syn. Difor er kartlegging av barn sin bruk av ulike område eit viktig datagrunnlag når ein skal utarbeide ein ny arealplan.

4.2.3 Risiko og sårbarheit

Risiko og sårbarvurderinga i denne planen er gjennomført etter prinsippa for ROS-analyse på oversiktsnivå slik det er skissert i rettleiarar og anna materiell frå DSB. Det tyder i korte trekk at det er gjennomført ei farekartlegging for heile kommunen, der dei aktuelle farane vurderast for ulike nye tiltak i planen og for planframlegget som heilskap.

I dei tilfella der det er vurdert auka sårbarheit knytt til ei endring i planen skal sårbarvurderinga i konsekvensutgreiinga peike på relevante risikoreduserande tiltak.

Farekartlegging

Fare er tilhøve som kan føre til konkrete, stadfesta hendingar. Fareidentifikasjonen vert utført ved hjelp av ei sjekkliste med mogelege farar og sårbare objekt. For sårbare objekt er føremålet å avdekke i kva grad tiltaket kan føre til ytterlegare risiko utover dagens situasjon.

Sjekklista som vert nytta i fareidentifikasjonen er basert på DSB si rettleiing *Samfunnssikkerhet i arealplanlegging* og *GIS i samfunnssikkerhet og arealplanlegging* samt sjekklister frå fleire Fylkesmenn.

Vurdering av sårbarheit

Dei aktuelle farane vert tatt med vidare i ei sårbarvurdering. Sårbarheit definerast som «manglande evne hos eit analyseobjekt til å motstå verknader av ei uønskt hending og til å vinne att sin opphavlege tilstand eller funksjon etter hendinga». Sårbarheit seier med andre ord noko om kor robust eit system er til å motstå og tole ei uønskt hending, og er ei skjønnsfagleg vurdering.

Sårbarheit vurderast etter følgjande skala:

- Lite sårbart
- Moderat sårbart
- Svært sårbart

Tiltak i kommuneplanen sin arealdel

Dersom forslag til ny arealbruk er vurdert å ha auka sårbarheit i høve til dagens situasjon må kommuneplanen legge inn tiltak for å sikre at desse tilhøva vert klarlagt på neste plannivå anten det gjeld byggesak eller reguleringsplan. Slike tiltak kan vere å endre område si utstrekning for å halde seg unna område med fare eller legge inn føresegner som sikrar at relevante tilhøve vert vurdert før reguleringsplan eller byggesøknad kan godkjennast. I neste fase er det tiltakshavar sitt ansvar å dokumentere at tiltaka det er ønskje om å realisere har akseptabel risiko i forhold til kommunen sine risikoakseptkriteria for ROS-analysar og teknisk forskrift.

4.3 Samla konsekvensar av planforslaget

4.3.1 Miljøkonsekvensar

Landskapsbilete

Det er få større nye areal med byggeformål i denne planen som vil ha vesentleg verknad for det overordna landskapsbilete i Vaksdal kommune. For stasjonsbyane er hovudgrepa ein fortettings- og urbaniseringsstrategi som i liten grad bidreg til å auke byggesona kring desse stadane. På Vaksdal og Stanghelle legg planen opp til noko fylling i sjø som vil endre landskapsbilete noko. I eit storforma fjordlandskap er det likevel vurdert at desse fyllingane i liten grad vil forringe inntrykket. Fyllingane vil ligge i tilknytning til eksisterande tett bygnad og er i alle fall på Vaksdal av eit omfang som underordnar seg landskapet. Ved Stanghelle vil fyllinga vest for Dalevågen innebere ei vesentleg endring samanlikna med dagens situasjon. På kommuneplannivået vil det ikkje vere mogleg å vurdere dei eksakte konsekvensane for landskapsbilete ettersom detaljutforminga av fyllinga og utviklinga oppå vil styrast gjennom områdereuleringsplan for Stanghelle. Kommuneplanen sine føresegnar gjev somme kvalitetskrav for arealformålet på fyllinga og Vaksdal kommune føreset at fyllinga ikkje vert etablert utan at detaljutforminga av dette nye arealet er fastsett.

I kommunen sine sentrale delar vil utforminga av ny E16 og Vossabanen ha vesentleg større verknader på landskapsbilete enn endringane i kommuneplanen sin arealdel. Vaksdal kommune vil halde fram eit fokus på omsyn til landskapsbilete i sitt arbeid mot Bane NOR og Statens vegvesen i det vidare arbeidet med reguleringsplan for ny veg og bane. I tillegg vil områdereuleringsplanane for Vaksdal, Stanghelle og Dale vere viktige premissgjevarar for landskap og byrom i kommunen framover.

Utanfor dei tre stasjonsbyane er det små endringar i planen. I Bergsdalen kan auka hyttebygging verke negativt på landskapsbilete, men kommunen finn at landskapsomsynet er tilstrekkeleg teke i vare gjennom føresegnar og retningslinjer i planen. Landskapstilpassing og auka fokus på arealeffektivitet har til hensikt å syte for at nye hytteområde i kommunen i større grad vil ta omsyn til landskapsverdiene.

Naturmiljø

På same måte som for landskapsbilete er det ikkje vurdert at planframlegget samla sett har vesentleg negative verknader for naturmangfaldet. Det er gjennomført ei vurdering av naturmangfaldsverdiene for alle framlegg til nye byggeområde og ingen av desse har vist at særskilte kjende verdiar vert råka. I strandsona er det gjort ein gjennomgang av byggjeområde for naust og desse areala er redusert noko for i betre grad å styre utbygginga i strandsona, noko som er vurdert som positivt for naturmangfaldet.

Fyllingar i sjø er ei utfordring ettersom datagrunnlaget her er mangelfullt. Særleg fyllinga ved Stanghelle bør undersøkast for marint naturmangfald før tiltaket kan etablerast. Føresegnene i denne planen sikrar ei slik undersøking.

Auka hyttebygging i Bergsdalen vil føre til auka aktivitet og dermed auka press på naturmangfaldsverdiene her. Sjølv om nye hytter i hovudsak berre kan lokaliserast i tilknytning til eksisterande hytteområde og ingen av dei nye areala har registrerte naturtypar eller andre særegne kvalitetar, kan denne auka aktiviteten ha ein svakt negativ konsekvens på Bergsdalen som landskapsøkologisk område. Denne verknaden er likevel vurdert som akseptabel samla sett.

Nærmiljø og friluftsliv

Konsekvensar for nærmiljøet i stasjonsbyane er det vanskeleg å uttale seg presist om i kommuneplanen sin arealdel ettersom områdeplanane skal detaljere løysingane her. Likevel signaliserer føresegnene i kommuneplanen auka krav til kvalitet i sentrumsområda og i sentrumsnære byggeområde. Desse krava må følgjast og vidareutviklast i reguleringsplanar og byggesak. Utanfor stasjonsbyane er det lagt inn areal som opnar for nærmiljøtiltak ved Boge, Stamnes/Straume og Eidslandet. Totalt sett er fokuset på gode nærmiljø, betre tilhøve for mjuke trafikantar og allmenn tilgjenge til tilrettelagde grøntområde med kvalitet auka i denne planen. Planen legg heller ikkje ut nye byggeareal der i det i dag er særskilte nærmiljøverdiar. Unntaket er badeplassen ved Stanghelle som kan verte fjerna som følgje av fyllinga vest for Dalevågen. Kommunen føreset at kvalitetane knytt til denne plassen kan kompensast og reetablerast ein annan stad i området.

Kommuneplanen har eit auka fokus på tilgjenge til sentrumsnære friluftsområde og legg føringar for at utforminga av stasjonsbyane gjennom områdereuleringsplanar skal sikre etableringa av eit nettverk av

gang-/sykkelsamband som heng saman med turveggar/stiar som fører ut i marka. I Bergsdalen er det lagt inn ei gjennomgåande turløype langs sørsida av elva gjennom dei øvre delane av dalen. Denne løypa kan verte ei ryggrad i løypetilbodet her, som bind saman dei ulike innfallsportane til fjellheimen omkring. Elles i kommunen er tilhøva for friluftslivet i hovudsak uendra.

Naturressursar

Jord og skogbruk

Det er gjort ei vurdering av kor store jordbruks- og skogareal som låg i anna arealformål enn LNF i førre plan samanlikna med denne planen. Analysen er gjort med utgangspunkt i markslagskartlegginga AR5 som er ein del av det kommunale kartgrunnlaget.

	Arealbeslag førre plan	Arealbeslag ny plan	Differanse
Fulldyrka jord	240 daa	130 daa	-110 daa
Overflatedyrka jord	130 daa	20 daa	-110 daa
Innmarksbeite	170 daa	120 daa	-50 daa
Skog (høg til svært høg bonitet)	2330 daa	1760 daa	-570 daa

Tabell 3 syner at det i denne planen ligg vesentleg mindre jord- og skogareal i anna arealformål enn LNF samanlikna med førre plan. Denne skilnaden har fleire årsaker. Fleire område med byggeformål for fritidsbustad i førre plan er i denne planen endra til LNF-spreidd fritidsbustad. Føresegnene sikrar at nye hytter ikkje skal legge beslag på dyrka mark og slike areal kan difor ikkje reknast til arealbeslag for dyrka mark. Ved Eidslandet er det tatt ut eit areal merkt med byggeformål for bustad som låg på dyrka mark. Her er det og gjort endringar ved at store areal merkt som råstoffutvinning er ført attende til LNF formål. Ved Boge låg mykje dyrka mark inne med byggeformål for bustad som i denne planen er ført attende til LNF område. Arealformåla er her betre tilpassa eksisterande bygnad og gjeldande reguleringsplanar.

Tabell 3: Arealbeslag samanlikna med førre arealplan

	Arealbeslag førre plan	Arealbeslag ny plan	Differanse
Fulldyrka jord	240 daa	130 daa	-110 daa
Overflatedyrka jord	130 daa	20 daa	-110 daa
Innmarksbeite	170 daa	120 daa	-50 daa
Skog (høg til svært høg bonitet)	2330 daa	1760 daa	-570 daa

Sjølvs om denne planen totalt sett fører attende jord- og skogbruksareal til LNF er det noko areal som i ny plan vert omdisponert frå LNF til byggeformål, jf. Tabell 4

Tabell 4: Omdisponert areal som var LNF i førre plan

	Omdisponert areal som var LNF i førre plan
Fulldyrka jord	20 daa
Overflatedyrka jord	0 daa
Innmarksbeite	50 daa
Skog (høg til svært høg bonitet)	370 daa

Fiskeri

Fiskeri spelar totalt sett lita rolle som primærnæring i kommunen. Det er berre fiskeområde for aktiv reiskap og somme låssetjingsplassar som er gitt eigne formål i planen, anten som fiskeområde eller som kombinert formål der fiskeplassane ligg ved farlei. Somme av låssetjingsplassane som er registrerte hjå Fiskeridirektoratet er tekne ut av planen fordi kommunen ønskjer ein annan bruk av desse areala. Dette er gjort i samråd med direktoratet. Kommuneplanen er ikkje vurdert til å påverke fiskeriinteressene i særleg grad

Drikkevatn

Alle drikkevasskjelder som forsyner eit visst tal husstandar er markerte med omsynssone med føresegnar som sikrar at konsekvensane for desse skal vurderast ved utarbeiding av reguleringsplan eller byggesøknad. Det er vurdert at drikkevasskjelda for Dale, som er ein grunnvassførekomst, er under størst press ettersom denne og førre plan opnar for tiltak som kan påverke kvaliteten på vatnet her. Særleg næringsutvikling på Dalegarden og eventuell utviding av gravplassen er vurdert som moglege utfordringar som må sikrast i neste fase. For Dale vassverk er tre klausuleringssoner for drikkevassførekomsten markert i plankartet som sikringssoner. Føresegnene syner til kommunale vedtekter for Dale vassverk.

Kulturminne

Kulturminnevernet er sikra gjennom føresegnene til planen. Det vil vere trong for ei kartlegging av industriminne på Dale og Vaksdal i samband med områdereguleringsplanane her. Ved Boge og ved Bolstadstraumen er det lagt ut areal som kan utviklast som nærmiljøanlegg med grønstruktur og tilgang til sjø. Begge desse plassane er kulturminne eit viktig element, med skipsvraket ved Straume og industriminnet ved Boge. Ved Eidslandet må utviklinga av sentrum her og sjåast i samanheng med eventuelle kulturminneverdiar når området skal regulerast. Det er vurdert at kulturminnevernet er styrka gjennom dei nye føresegnene til planen.

Føresegnene har fokus på bygningsvern mellom anna gjennom at ein i søknad om bustad på landbrukseigedomar først skal vurdere å ta i bruk eksisterande bustadar på eigedomen før ein kan få løyve til nybygging. Vaksdal kommune kan vurdere å etablere stønadsordningar til slike prosjekt for å ta vare på tradisjonelle byggemetodar, materialbruk og liknande.

4.3.2 Andre konsekvensar

Trafikk

For dei tre stasjonsbyane er det eit sterkt fokus på samordna areal og transportutvikling og fokus på trygge tilbod for gåande og syklende. Vidare planlegging i desse områda må sjå dette i samanheng med ny E16 og Vossabane som kan endre føresetnadane monaleg.

Standarden på fv. 569 mellom Dalseid og Eidslandet og fv. 314 frå Dale opp Bergsdalen er slik at monaleg trafikkvekst ikkje kan tilråast. Samanlikna med førre plan er det ikkje vesentlege endringar i potensielt omfang på bygging i desse områda som legg opp til vesentleg auke i trafikken. Likevel er det særleg i Bergsdalen relativt store areal for fritidsbustadar og eit ønske om auka aktivitet. Føresegnene sikrar at dei største samanhengande byggeområda for hytte må vurdere konsekvensane av tiltaka spesifikt knytt til trafikk langs fv. 314 som del av reguleringsplanarbeidet.

Endringane i planen frå Dalseid til Eidslandet inneber ingen vesentleg endring i potensial for trafikkvekst samanlikna med førre plan. I tillegg legg kommuneplanen opp til at kommunen kan starte ein prosess inn mot statleg plan for ny E16 og Vossabanen som kan føre til eit massedeponi ved bilcrossbanen ved Geitabotn. Ein føresetnad for at det kan realiserast vil vere ein oppgradering/nybygging av fv. 569 frå Dalseid til Geitabotn. Om det vert realisert vil vegen mellom E16 og Stamneshella verte vesentleg betre.

Teknisk infrastruktur

Ettersom det ikkje er lagt inn vesentlege nye byggeområde i område som i dag ikkje er forsynt med kommunalteknisk infrastruktur, er det ikkje registrert særskilte utfordringar knytt til dette temaet. Hytteområda særleg i Bergsdalen, må løyse utfordringane knytt til kostnader og kapasitet til mellom anna vatn og avlaup i utarbeiding av reguleringsplanar. For LNF-spreidd- område legg ein opp til lokale løysingar.

Klima, energi og forureining

Hovudgrepet i denne planen er samordna areal- og transportplanlegging der veksten i bustadar og arbeidsplassar i hovudsak skal skje i tilknytning til eksisterande sentrumsstruktur. Ei slik løysing vil legge til rette for ein situasjon i framtida med lågare transporttetterspurnad enn i dag, noko som reduserer klimautslepp frå transport.

Føresegnene oppmodar i større grad enn i tidlegare plan til å tenkje nytt når det gjeld energiforbruk, ref. føresegn § 1.5.4 a) m.m.

For dei største hyttefelta med krav til reguleringsplan øvst i Bergsdalen er det i føresegnene og sikra eit fokus på at ein i reguleringsplanen skal søkje meir arealeffektive konsept for fritidsbustadar samt dokumentere energieffektive løysingar.

Når det gjeld forureining er det ikkje lagt til rette for særskilt forureinande aktivitet, men føresegnene skal sikre at det vert teke omsyn til slike tiltak dersom det vert aktuelt.

Folkehelse

Fortetting og urbanisering kan verte eit verkemiddel for å betre folkehelsa om dette vert gjort på rett måte med fokus på kvalitet, allmenne møteplassar, omsyn til støy og bevaring av grønstruktur og tilgang på naturområde. Det er vurdert at denne planen gjennom føresegnene særleg knytt til stasjonsbyane kan vere eit godt styringsverktøy for å ta ut dette potensialet. Gode urbane tettstadar kan gjere at fleire vel å gå og sykle slik at det oppstår fleire uformelle møte mellom ulike menneske. Kommuneplanen skisserer og eit nettverk av gangaksar som bind saman naturområda kring desse stadane. Områdeplanane vil verte svært viktige for korleis kommunen klarar å innarbeide møteplassar og samband for mjuke trafikantar internt i stasjonsbyane. Dette er og avhengig av vekst i folketalet slik at det vert ein etterspurnad som gjer at transformasjon og urbanisering vert økonomisk mogleg.

Utanfor dei tre stasjonsbyane er det gjort grep i kommuneplanen for å sikre kvalitetar for allmenta som vil ha verknad for befolkninga sine høve til fysisk aktivitet og uformelle møte i lokalmiljøet. Den gamle kaia på Boge, Bryggja ved Bolstadstraumen og ved Eidslandet er eksempel på stader der kommuneplanen legg opp til at det kan utviklast slike ressursområde for nærmiljøet.

Kanskje den største og viktigaste bidragsytar til betre folkehelse i eit kommuneplanperspektiv likevel er mogleg vekst i folketal og kanskje spesielt talet på arbeidsplassar. Redusert arbeidsløyse er både fremjande for folkehelsa og eit tiltak for å betre integrering. Vaksdal kommune har difor eit stort arbeid i tida framover for å legge til rette for nye arbeidsplassar og vekst.

Barn og unge

I denne planen er det teke omsyn til barn og unge gjennom å ha eit fokus på kvalitet og tryggleik ved utforminga av føresegner og retningslinjer for utbygging. I det vidare arbeidet med områdeplanar for stasjonsbyane vil fokus på bilfrie sonar, gode møteplassar og tilgjenge til natur, strandsone og vatn bidra til å betre tilhøva for uorganisert leik og andre aktivitetar.

Føresegnene legg og opp til at kommunen ved planlegging av nye offentlege tenestetilbod som skular og barnehagar skal sikre at desse vert programmert slik at dei kan vere aktivitetshus for nærmiljøet utanom institusjonen sine ordinære opningstider

Det ligg og eit fokus på barn og unge i intensjonen bak nærmiljøtiltaka som kommuneplanen opnar for ved Boge, Stamnes og Eidslandet m.m.

4.3.3 Risiko og sårbarheit

Farekartlegging

Fare er tilhøve som kan føre til konkrete, stadfesta hendingar. Fareidentifikasjonen vert utført ved hjelp av ei sjekkliste med mogelege farar og sårbare objekt. For sårbare objekt er føremålet å avdekke i kva grad tiltaket kan føre til ytterlegare risiko utover dagens situasjon.

Sjekklista som vert nytta i fareidentifikasjonen er basert på DSB si rettleiing *Samfunnssikkerhet i arealplanlegging* og *GIS i samfunnssikkerhet og arealplanlegging* samt sjekklistar frå fleire fylkesmenn. Tabell 5 gir ein omtale av dei ulike farane og peiker på kva farar som er relevante for konsekvensutgreiinga. I tillegg seier tabellen noko om kva datagrunnlag som er nytta for å vurdere desse. I tillegg til det spesifikke datagrunnlaget for kvart tema er følgjande kjelder nytta generelt:

- FylkesROS for Hordaland (2015)
- Vaksdal kommune: Risiko og sårbarheitsanalyse (2015)

I kva grad ein fare er relevant er vurdert med tanke på ny arealbruk ref. krav til konsekvensutgreiingar på kommuneplannivå. Eventuelle eksisterande bygg og anlegg som har uønskt risiko i dag vurderast ikkje i denne analysen.

Tabell 5: Farekartlegging

FARE	DATAGRUNNLAG	OMTALE
NATURFARAR		
SKRED	NGU - Aktsemdområde for steinsprang, snøras og flaumskred. NGI - Aktsemdområde for snø og steinskred DSB - Samla oversikt over skredhendingar frå ulike kjelder som SvV, Jernbaneverket m.m. Lokale skredfarekartleggingar	Vaksdal kommune er ein kommune der steinsprang og snøras er sentrale tema innan samfunnstryggleik. Store delar av kommunen sitt areal, også dei delane som kan vere aktuelle for nye byggeområde, ligg i potensielt skredfarlege område. TEMAET ER AKTUELT
USTABIL GRUNN	NGU - Lausmassekart og «Mulighet for marin leire»	I somme delar av planområdet finst marin leire som kan gje fare for ustabil grunn og kvikkleireskred. Ustabil grunn er også relevant der byggeformål ligg på lausmassar, til dømes på fylling i sjø. TEMAET ER AKTUELT
FLAUM	NVE-flaumsonekart for Dale Vassdragskart	Det er fleire vassdrag i kommunen der fare for flaum er relevant å vurdere for nye byggeområde. Flaum er lite kartlagt i kommunen, med unntak av Daleelva, og det kan vere trong for nye utgreiingar i somme område før reguleringsplanar eller byggeløyve kan godkjennast TEMAET ER AKTUELT

FARE	DATAGRUNNLAG	OMTALE
AUKE I HAVNIVÅ, SPRINGFLO OG STORMFLO	DSB - <i>Havnivåstigning og stormflo</i> Miljødirektoratet - <i>Sea level change for Norway</i>	Dette temaet vurderer ein samla risiko for auke i havnivå som følgje av stormflo, høgt tidevatn og auke i havnivå frå klimaendringar i samanheng. Temaet er relevant for alle kystnære område for utbygging. TEMAET ER AKTUELT
VIND, EKSTREMNEDBØR	Meteorologisk institutt: Observasjonar og prognosar. Topografi og terrengtilhøve Miljødirektoratet - <i>Klima i Norge 2100</i>	For dette temaet er det i hovudsak ekstremnedbør som er relevant. Vaksdal kommune ligg i eit område der periodar med store nedbørsmengder inntreff hyppig. Det går eit analytisk skilje mellom ekstremnedbør som årsak til skred, ekstremnedbør som kjelde til flaum og ekstremnedbør som kjelde til overvassproblematikk. Det er særleg det siste tilhøvet som er relevant her. Vind kan vere eit tema i opne område nært fjellet og i somme dal- og fjordstrokk. TEMAET ER AKTUELT
SKOGBRANN	DSB - brannstatistikk Kart over vegetasjon og jordsmonn.	Det er ikkje registrert skogbrannar i Vaksdal kommune dei seinaste 10 åra. I tørre periodar om våren er det likevel område som kan vere utsette for skogbrann, særleg der vegetasjonen er prega av mindre krattskog og lyng. Attgroing av beitemark er og ei kjelde til auka risiko TEMAET ER AKTUELT
FARE	DATAGRUNNLAG	OMTALE
RADON	NGU-aktsemdkart Radon	Det er kjent at somme bygg i Vaksdal kommune kan vere utsette for høge konsentrasjonar av radon. NGU sitt aktsemdkart syner at mesteparten av kommunen ligg i område med moderat til lav aktsemd. Øvre Bergsdalen og øvre Eksingedalen har innslag av område med høg aktsemd. Nye bygg skal sikrast mot radon. Byggteknisk forskrift (TEK17) §13-5 sikrar at nye bygg skal sikrast med radonsperre. TEMAET ER IKKJE AKTUELT

FARE	DATAGRUNNLAG	OMTALE
FARAR FRÅ VERKSEMDER		
BRANN/EKSPLOSJON VED INDUSTRIANLEGG	Beredskapsrutinar knytt til Dale Fabrikkar og Vaksdal Mølle	Det er ingen storulukkeverksemdar i kommunen. Industrianlegg i kommunen ligg på Vaksdal og Dale, begge i eller nært område der KPA skal opne for sentrumsliknande utbygging. Anlegget ved Stamneshella er avklart i reguleringsplan for Stamnes sentrum som skal vidareførast i denne planen. Nye areal for industri elles må og vurderast TEMAET ER AKTUELT
KJEMIKALIEUTSLIPP, AKUTT UREINING		Nye areal for industri eller massehandtering kan, med mindre anna kjem fram av føresegnene, potensielt brukast til verksemdar der kjemikalieutslipp eller anna akutt ureining vert tema. TEMAET ER AKTUELT
TRANSPORT AV FARLEG GODS	DSB - «Kartlegging av transport av farlig gods i Norge» (2012)	Det er registrert transport av farleg gods gjennom Vaksdal kommune langs E16, fv. 569 og jernbanen. Desse aksane går gjennom område der nye byggeområde kan vere aktuelle. TEMAET ER AKTUELT
UREINA GRUNN	Miljødirektoratet - kartlegging av område med ureina grunn.	I fleire område i kommunen er det registrert urein grunn eller mistanke om slike tilhøve. Særleg relevant der det vurderast fylling i sjø eller andre tiltak nært industri eller gamle fyllplassar. TEMAET ER AKTUELT
FARE	DATAGRUNNLAG	OMTALE
ELEKTROMAGNETISK STRÅLING	Statnett og lokale kraftforetak.	Alle høgspenkablar i kommunen ligg i faresone i kommuneplanen med føresegnar om særleg omsyn til elektromagnetisk stråling. TEMAET ER IKKJE AKTUELT
DAMBROT	NVE-database over eksisterande dammar	Det er fleire dammar i kommunen der dambrot kan medføre fare for bygg og anlegg. TEMAET ER AKTUELT

FARE	DATAGRUNNLAG	OMTALE
FARAR KNYTT TIL INFRASTRUKTUR		
VA LEIDNINGSNETT	Oversikt over kommunen sitt leidningsnett	Dette temaet er ikkje vurdert å vere relevant å vurdere på KPA-nivå. Korleis faren for brot på leidningsnettet skal handterast må vurderast i reguleringsfasen eller byggeplanfasen. Eventuelle kapasitetsutfordringar eller andre strukturelle tilhøve ved VA-leidningsnettet i kommunen knytt til framlegg til nye byggeområde vurderast under «andre konsekvensar». Sjå avsnitt 4.2.2. TEMAET ER IKKJE AKTUELT
TRAFIKKTRYGGLEIK	Statens vegvesen - oversikt over ulukker på riks og fylkesvegnettet Tal på trafikkmengder og vegstandard	Auka utbygging kan redusere trafikktryggleiken langs bil-, gang- og sykkelvegnettet i kommunen. TEMAET ER AKTUELT
SKIPSTRAFIKK		Farleiene i kommunen er ikkje vurderte til å vere relevante å vurdere i høve til risiko knytt til nye byggeområde i kommuneplanen TEMAET ER IKKJE AKTUELT
BROT PÅ EL-FORSYNING		I kommuneplanen sin arealdel er det ein føresetnad at nye byggeområde har stabil el-forsyning. Temaet er meir aktuelt i heilskapleg ROS-analyse for kommunen. TEMAET ER IKKJE AKTUELT
BROT PÅ DRIKKEVASS-FORSYNING		I kommuneplanen sin arealdel er det ein føresetnad at nye byggeområde har stabil forsyning av drikkevatt. Temaet er meir aktuelt i heilskapleg ROS-analyse for kommunen, eventuelt i ROS-analyse til reguleringsplan. TEMAET ER IKKJE AKTUELT

FARE	DATAGRUNNLAG	OMTALE
SÅRBARE OBJEKT		
HELSE- OG OMSORGS- INSTITUSJONAR	DSB-kartinnsynsløysing - Oversikt over sårbare objekt Vaksdal kommune - oversikt over sosial infrastruktur og planar for utdannings-, helse- og omsorgsinstitusjonar	Tiltak som fører til auka risiko for negativ påverknad på helse- og omsorgsinstitusjonar, som til dømes industriområde, område for råstoffutvinning eller liknande, bør vurderast med omsyn til lokalisering nært slike institusjonar. TEMAET ER AKTUELT
VIKTIGE OFFENTLEGE BYGG	DSB-kartinnsynsløysing - Oversikt over sårbare objekt Vaksdal kommune - oversikt over område for offentlig tenesteyting og framtidige planar for slike.	Tiltak som fører til auka risiko for negativ påverknad på viktige offentlege bygg, som til dømes industriområde, område for råstoffutvinning eller liknande, bør vurderast med omsyn til lokalisering nært slike institusjonar. TEMAET ER AKTUELT
KULTURMINNE		Konsekvensen av ny arealbruk for kulturminne vurderast i konsekvensutgreiinga. I ROS-samanheng er det aktuelt å sjå på kulturminne sin sårbarheit for uønskete hendingar knytt til nye tiltak. Det er vurdert i denne analysen at temaet er meir relevant i reguleringsplanfasen knytt til tiltak med farepotensial. TEMAET ER IKKJE AKTUELT
NATUR (OMRÅDE MED SÆRSKILT NATURVERDI)		Konsekvensen av ny arealbruk for naturmangfald vurderast i konsekvensutgreiinga. I ROS-samanheng er det aktuelt å sjå på område med særleg verdi sin sårbarheit for uønskete hendingar knytt til nye tiltak. Det er vurdert i denne analysen at temaet er meir relevant i reguleringsplanfasen knytt til tiltak med farepotensial. TEMAET ER IKKJE AKTUELT
BEREDSKAP		
TILKOMST FOR NAUDETATAR	Oversikt over naudetatar i kommunen/regionen	Delar av Vaksdal kommune ligg langt frå ulike naudetatar slik at uttrykkingstida kan vere lang. TEMAET ER AKTUELT

Føljande farar er vurderte som relevante å vurdere nærare med omsyn på sårbarheit knytt til *einskilde nye arealformål og samla konsekvens av arealplanen* som del av konsekvensutgreiinga.

- Skred
- Ustabil grunn
- Flaum/dambrot
- Havnivåstigning og stormflo
- Vind/ekstremnedbør
- Skogbrann
- Brann/eksplosjon ved industrianlegg
- Kjemikalieutslepp/akutt ureining
- Transport av farleg gods
- Ureina grunn
- Trafikktryggleik
- Sårbare objekt
- Tilkomst for naudetatar

Vurdering av sårbarheit

For vurderinga av konsekvensar for ny arealbruk vert berre dei farane som er relevante for det spesifikke tiltaket vurdert i KU-tabellane i KU-rapporten. Alle farane vert vurderte i vurderinga av samla konsekvensar for planforslaget.

Sårbarheit vurderast skjønnsfagleg etter følgjande skala:

- Lite sårbart
- Moderat sårbart
- Svært sårbart

Risikoreduserande tiltak

Dersom forslag til ny arealbruk er vurdert å ha auka sårbarheit samanlikna med dagens situasjon, må kommuneplanen legge inn tiltak for å sikre at desse tilhøva vert klarlagde på neste plannivå, anten det gjeld byggesak eller reguleringsplan. Slike tiltak kan vere å endre utstrekninga på område med nye formål for å halde seg unna fareområde eller legge inn føresegner som sikrar at relevante tilhøve vert vurderte før reguleringsplan eller byggesøknad kan godkjennast. I neste fase vil tiltakshavar ha ansvaret for å dokumentere at nye tiltak har akseptabel risiko i tråd med kommunen sine risikoakseptkriteria for ROS-analysar og Byggteknisk forskrift (TEK17).

Vurdering av sårbarheit for samla planframlegg

Vaksdal kommune er ein kommune med konstante utfordringar knytt til naturfarar, særleg skred og store nedbørsmengder. I denne planen er desse utfordringane tekne på alvor og alle aktsemdområde for skred og registrerte flaumsoner er lagde inn som faresoner i planen. Innanfor desse sonene skal utbyggjarar dokumentere at skredfaren ligg innanfor krava i teknisk forskrift. Eit generelt krav om VA-rammeplan med plan for handtering av overvatn er og ei styrking av beredskapsfokuset i planen. Det kravet tyder at alle nye reguleringsplanar skal dokumentere verknader for overvatn som vil følgje av tiltaka i planen, ikkje berre i eige planområde, men også nedstraums, slik at eventuell auke i risiko for uønskte hendingar for omkringliggande bygg må vurderast.

Trafikktryggleik er og ei utfordring Vaksdal kommune har fokus på. Kommunen er sertifisert som *trafikksikker kommune* av Trygg trafikk. Som nemnt i avsnitt 4.3.2 er det vurdert at samordna sentrumsutvikling med fokus på auke i gang- og sykkeltransport, og klare kvalitetskrav til samband for mjuke trafikantar, kan bidra til å betre trafikktryggleiken i stasjonsbyane.

Ferdsle langs fylkesvegane i kommunen vil framleis vere ei utfordring for trafikktryggleiken. Dette er hovudårsaka til at kommuneplanen ikkje inneheld større byggeområde som er avhengige av desse fylkesvegane som tilkomst. Kommunen skal vere medveten i handsaming av søknadar og planar i desse områda, slik at avkøyringar kan planleggast best mogleg.