

Merknadsskjema – Offentleg ettersyn

Plannamn	Dale stasjon
Arealplan-ID	2018001
Saksnummer	18/228 - 19/4984
Utarbeida av	Multiconsult Norge AS og Bane NOR
Sist revidert	27.09.19

Nr.	Avsendar	Hovudpunkt i merknad/uttale	Forslagsstillar sin kommentar	Endringar		
				Kart	Føresegner	Plan-omtale
Private merknader:						
1	Reidunn Ravnestad og Johannes Eikefet Kalvekroken 16 01.09.19	1. Meiner fløyting må ta slutt når ny planovergang er på plass. Dersom framleis varslingsbehov, må det gjerast meir tidsriktig/moderne enn fløyting. 2. Deira bustad er i raud støysone. Meiner støyulempa vil auke for deira eigedom med fleire og lengre godstog. Må krevje at det vert utført avbøtande støyskjerming for deira eigedom.	1. Fløyting er ikkje styrt av reguleringsplanarbeidet eller prosjektet, men av sikkerheit og behov for varsling. Men som følgje av planen vert planovergangen på stasjonen fjerna, og det vil dermed ikkje være naudsynt å tute før denne. Imidlertid er det ein usikra planovergang ved 426,5 km og denne vil det fortsett verte tuta for. Stasjonsbygninga er på ca. 425,3 km. 2. Etter dei støyutgreiingane som er gjort i samband med planarbeidet, i samsvar med støyretningslinja T-1442/2016, vil planen sine tiltak ikkje medføre auka støy. Bustaden i Kalvekroken 16 er råka av raud støysone ved eksisterande situasjon. I utgreiinga er planen sine tiltak handsama som miljø- og sikkerheitstiltak som omtalt i T-1442. I samsvar med retningslinja bør miljø- og sikkerheitstiltak som ikkje endrar støytilhøva for eksisterande bustadar kunne utførast utan utbetring av støytilhøva. «[...] Det anbefales likevel at støytiltak utredes og kostnadsvurderes i større saker, og der boliger og institusjoner ligger i rød sone.» Utgreiing av behovet for tiltak for Kalvekroken 16 skal ikkje gjerast no i planfasen, men vil vere ein del av leveransen i neste fase, dvs. byggefasen. Utgreiinga vil ikkje nødvendigvis være særskilt omfattande, og det betyr nødvendigvis heller ikkje at Bane NOR vil stå for utbetringane. Dette fordi tiltaket med å fase ut 69-toga til fordel for 75-toga i seg sjølv er eit godt miljø-/støytiltak som reduserer dagens støynivå for persontog og dermed er i tråd med retningslinja. Det som er dimensjonerande for støynivået er godstrafikken og denne endrast ikkje som eit resultat av dette prosjektet.			

2	Terje Hop 04.09.19	1. Meiner det er på høg tid at planovergang vert stengt. Overgangen manglar sikkerheitstiltak. 2. Det er høg fløyting frå nye togsett (målt 85 db frå Dalevegen 4). Prosjektet må gjennomførast på ein slik måte at fløyting inn til stasjonen ikkje er nødvendig i framtida. 3. Meiner stenging av del av Kalvekroken vil føra til endra køyremønster og aukande motorisert ferdsel i området Kalvekroken-Daleveien-Hestavollen. Ser ikkje at det er tatt omsyn til. Kommunen må sjå på avbøtande tiltak for å minimalisera gjennomgangstrafikk for å få slusa trafikken enten via Elvevegen eller E16. Eks: sette ned fartsgrensa, fartsdumpar, skilting av omkøyning. Det er stort potensiale for alvorlege ulykker i området, med mangelfull trafiksikring. Utbyggjar bør kunne bidra med avbøtande tiltak.	1. Teke til orientering. 2. Fløyting er ikkje styrt av reguleringsplanarbeidet eller prosjektet, men av sikkerheit og behov for varslings. Men som følge av planen vert planovergangen på stasjonen fjerna, og det vil dermed ikkje være naudsynt å tute før denne. Imidlertid er det ein usikra planovergang ved 426,5 km og denne vil det fortsett verte tuta for. Stasjonsbygninga er på ca. 425,3 km. 3. Regulering til gang- og sykkelveg for øvre del av Kalvekroken slik at vegen ikkje kan nyttast som køyreveg, vil kunne føre til endringar i køyremønsteret i området, men konsekvensane av dette er vurdert som marginale. Tre bustader vert direkte påverka, sidan kortaste veg vert stengt for trafikk, men også andre som nyttar denne vegen vil måtte køyre om. Køyretilkomst i undergang frå nordsida av jernbanen vert oppretthaldt, og dette er ein mogleg omkøyingsveg, i tillegg til tilkomsten via Sandlivegen til nedre del av Kalvekroken. Totalt er det registrert ein gjennomsnittleg årsdøgntrafikk på 50 bilar i delen av Kalvekroken som vert stengt for trafikk. Bruken er lokal. Begge delane av Kalvekroken er kommunale veger og det er lite forskjell i standard. Nedre del av Kalvekroken er ein smal bustadveg, men området er oversiktleg og tilnærma flatt og. Det er sikt frå ende til ende av vegen, og ved sving opp mot Dalevegen er det større plass, ved behov for venting på møtande bilar. Bruken av vegen vert endra, men trafikkaukinga er vurdert som marginal sett i høve til at det berre er lokal bruk. Det viktigaste trafiksikkerheitstiltaket i planen er at øvre del av Kalvekroken vert omgjort til gang- og sykkelveg, og at det dermed blir ein trygg gangtilkomst til stasjonen både frå bustadfeltet og frå sentrum, der gang- og sykkelvegen vert kopla på nytt fortau langs Stasjonsvegen. Ytterlegare trafiksikringstiltak er ikkje vurdert som naudsynt som ein del av plantiltaket. Eventuelle behov for å endre fartsgrensa, fartsdumpar og liknande vert ikkje styrt av reguleringsplanen.			
<u>Høyringsinstansar:</u>						
3	Bane NOR 11.07.19	Uttalen viser til brev tilsendt Vaksdal kommune frå prosjektleiar i Bane NOR 28.06.2019 . Brevet svarar på Vaksdal kommunes vedtak til plansaka, der det vart bedt om å innarbeide løysingar for trafikale forhold rundt stasjonen. Punkter frå brev frå Bane NOR datert 28.06.2019: 1. Sluttsituasjon for SKF-området er ikkje ein del av oppdraget og vil ikkje bli skissert ut. 2. Det føreligger ikkje planar om utbetring av arealet og det er ikkje ein del av dette prosjektet. 3. Det vert regulert for eit areal som er større	Bane NOR står ved uttalen i brev datert 28.06.2019. I planforslaget er det regulert kombinert trafikkformål (SKF) på eit stort område bak stasjonen, noko som gir fleksibilitet for vidare detaljprosjektering av arealet. Men denne detaljprosjekteringa er ikkje ein del av dette oppdraget, og vil ikkje bli skissert ut. Bane NOR ser på utforminga av arealet som eit større prosjekt som krev samarbeid med Skyss, Statens vegvesen og Bane NOR, i tillegg til kommunen og brukarar. Opparbeiding av arealet vil være søknadspiktig etter plan- og bygningslova og handsamast av kommunen. Prosjektet som det regulerast for er eit plattformforlengingsprosjekt. Prosjektet vil i seg sjølve ikkje auke verken ÅDT eller antal passasjerar. Det er heller ikkje satt av midlar i Nasjonal transportplan (NTP) til utbetring av stasjonsområde til plattformprosjekta.			

		enn dagens bruk, og dette sikrar at det er mogleg å få til ein betre trafikk situasjon enn i dag. 4. Dei trafikkale tilhøva vert ikkje endra som ei følgje av dette prosjektet. Det er heller ikkje satt av midlar i Nasjonal transportplan (NTP) til utbetring av stasjonsområde til dei stasjonane som skal få lengre og høgare plattformar. 5. Løysingar for ein betre trafikk situasjon bør gjerast i eit eige prosjekt, i samarbeid med Skyss, Statens vegvesen og Bane NOR, slik at løysingane blir gode.	Bane NOR endrar ikkje reguleringsplanen med detaljering av SKF-området.			
4	Statens vegvesen (SVV) 26.08.19	1. Viser til deira uttale til varsel om oppstart (08.06.18), der dei ber om at tilkomst til E16 vert inkludert i planforslaget. Dette er ikkje gjort. Påpeiker at tilkomsten til stasjonen frå E16 ikkje har tilfredsstillande utforming, og det er uheldig at planforslaget ikkje legg opp til ei betre løysing. 2. Rådmannen i Vaksdal er kritisk til at planforslaget ikkje detaljerer løysing for køyreveg, parkering, buss og mjuke trafikantar ved stasjonsbygningen. SVV stiller seg bak denne vurderinga. 3. Planforslaget syner ikkje byggjegrænse mot E16. SVV ber om at det vert tatt med ei differensiert byggjegrænse mot E16 i plankart eller føresegnene. Viss ikkje, gjeld 50 m byggjegrænse mot fylkes- og riksveg. 4. Ber om at det vert presisert i føresegnene at alle veg- og bane-anlegg, inklusiv kollektiv- og gang- og sykkelanlegg vere universelt utforma.	1. Forslagsstillar er kjent med situasjonen i avkøyrsla, men meiner utbetring av denne ikkje høyrer til prosjektet. Planen sitt hovudformål er forlenging av plattformene og ny planfri kryssing mellom spor 1 og 2. Desse tiltaka medfører ikkje endra bruk eller auka trafikk til stasjonen. Bane NOR ønskjer ikkje å regulere avkøyrsele til E-16 sidan utbetring av denne ikkje er rekna som ein del av prosjektet. 2. I planforslaget er det regulert eit kombinert trafikkareal bak stasjonen som er større enn dagens bruk, og dette sikrar at det er mogleg å få til ein betre trafikk situasjon enn i dag. Detaljprosjektering av området må gjerast i eit eige prosjekt i samarbeid med relevante faginstansar og brukargrupper. 3. Plankartet og føresegnar vert endra. Det vert tatt inn byggjegrænse mot E16 i plankartet. Denne vert satt til 30 m frå midtlinje veg over størstparten av området, for at stasjonsbygningar og overgangsbru ikkje skal verte råka. Mot nord ligg jernbanen nærmare vegen enn 30 meter, så her følgjer byggjegrænse baneformålet. I føresegnene vert det opna for at parkeringsplassar kan plasserast nærare enn 30 m, men innanfor formålet o_SKF. Dette gjerast for å inkludere areal som allereie er nytta til parkering. 4. Det er ikkje gjennomførbart å ta inn føresegna slik den er føreslått formulert. Universell utforming er ikkje mogleg å få til for alle veg- og gang- og sykkelanlegg på grunn av eksisterande terrengtilhøve. I Kalvekroken og på eksisterande gang- og sykkelveg nord for stasjonen er det bratte område med helling på mellom 1:8 til 1:11. Det som er mogleg å endre i føresegnene er å presisere at begge plattformer og overgangsbru skal være universelt utforma og at begge plattformene skal være universelt tilgjengeleg frå parkeringsareal og busshaldeplass ved stasjonsbygning. For øvrige areal gjeld generell føresegn om at prinsippet om universell utforming i størst mogleg grad skal ligge til grunn ved prosjektering av veg- og jernbaneanlegg.	3. x	3. § 3.2.h 4. § 3.2.9.c	3. Kap. 6.3.9.
5	Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE) 27.08.19	1. Påpeiker at det er nytta feil omsynssone langs høgspenteledning. Ledninga er ein del av regionalnettet, og dess må settast av som omsynssone bandlagte område (pbl §	1. Plankartet vert endra med riktig omsynssone H740 bandlagte område.	1. x	1. § 4.2	1. Kap. 6.6, 7.11, 8.3, 8.4

		11-8 d/(kode H740). Plankartet må endrast.				
6	BKK 05.07.19	1. Viser til deira merknadar til oppstart av planarbeidet (07.08.08), der dei opplyste om at byggeforbodsbeltet langs 132 kV-kraftleidninga er 60 m breitt. BKK har vurdert saka nærmare og funne at dei kan frigi unødvendig klausulert areal, byggeforbodsbeltet kan difor leggst inn til 43 m breidde. 2. Har innspel til ROS-analysen om forholdet mellom kraftleidninga og folk på stasjonsområdet. Det står fram som at det berre er utgreia magnetfelt som risiko. Krav om avstand skal både ivareta risiko for at komponentar kan ramle ned og for at det kan danne seg issvullar. Issvullar som løsnar utgjør risiko for omgjevnadene under leidninga og til ein viss grad ut mot sida. Berøring eller overslag er ikkje aktuelle tema her sidan linene heng så høgt i planområdet. Dette gjer også at magnetfelt ikkje er eit aktuelt tema. Temaet magnetfelt er for øvrig feilaktig omtalt som «stråling» i ROS-analysen.	1. Plankartet vert endra med redusert størrelse på omsynssonen. Etter innspel frå NVE vert omsynssona endra til formålskode H740 bandlagte område. 2. ROS-analysen vert oppdatert med heile det aktuelle risikobildet knytt til høgspenlinja. Magnetfelt vert omtalt som ikkje aktuelt.	1. x	1. § 4.2	2. Kap. 6.6, 7.11, 8.3, 8.4
7	Fylkesmannen i Vestland 05.09.19	Fylkesmannen oppfattar planen som godt gjennomarbeida og har ingen vesentlege merknader til planen.	Teke til orientering.			
8	Hordaland fylkeskommune 05.09.19	1. Er positiv til at det er lagt inn omsynssone H570 for stasjonsområdet, men vil rå til at omsynssona vert utvida til å inkludere heile bygningsmiljøet med «teknisk bygg» inkludert. 2. Rår til at føreseigna § 4.4 presiserer at kulturminneverdiane skal sikrast, unngå skjemming, og bevare opplevingsverdiane til kulturmiljøet, samt inkludere at saker som gjeld tiltak i omsynssona skal leggjast fram for regionalt kulturminnemynde for vurdering av kulturminneinteresser. 3. Vurderer at overgangsbrua står fram som dominerande og skjemma, både i høve til eksisterande kulturmiljø på stasjonen og fjernverknaden. Det vil føre til desimering av kulturmiljøet sin opplevingsverdi. Det samla bygningsmiljøet, med høg regional	1. Plankartet vert endra med utvida omsynssone. Dette vil gjere at ny overgangsbru vert råka av omsynssonen, og fylkeskommunen vert på denne måten i større grad involvert i vidare detaljprosjektering av brua. 2. Føresegna vert endra slik som føreslått. 3. Viser til tidlegare tilbakemelding frå Hordaland fylkeskommune i samband med Regionalt planforum. Det er ikkje samsvar i vurderinga som vart formidla da og i høyringsuttalen. Sjå uttale frå fylkeskommunen kultur, i referat til Regionalt planforum: «Planen presenterer ei akseptabel løysing i høve til kulturminne. Bør jobbe meir med utforming av overbygg for å gjere det mindre dominerande, med materialbruk etc. Stasjonsområdet bør regulerast som omsynssone, der Bane NOR teiknar grense saman med kommunen. Vanskeleg tilgjenge til materialet om kva som er vurdert rivast, kva er verdiane til driftsbygning, garasje etc. BKK-linje som gang- og sykkelveg, kanskje la spora ligge og ta vare på historia?» Forslagsstillar har teke omsyn til dei uttalene fylkeskommunen kom	1. x	2. § 4.4	1. Kap. 6.6. 2. Kap. 6.6

		verdi, er særleg sårbart når ei overgangsbru blir plassert midt i. Meiner at det for Dale stasjon er mogleg å utarbeide planer for ein kulvert i staden for ei overgangsbru. Det bør arbeidast vidare med å finne løysingar for ein planfri kryssing der ein tek særleg omsyn for å bevare det samla kulturmiljøet på Dale stasjon. 4. Området bak stasjonen er sett av til kombinert formål, som parkering, haldeplass for buss mm. Det er behov for å regulere dette området til dei ulike formåla for å sikre trygge tilhøve for dei ulike trafikantgruppene. 5. Det må presiserast i føresegnene at alle veg- og baneanlegg, inklusiv kollektiv- og gang- og sykkelanlegg vert universelt utforma. HFK ber om at vidare planarbeid legg særleg vekt på kulturminne, samferdsel og universell utforming.	med i planforum, og det er jobba vidare blant anna med detaljar for utforming av overgangsbrua før planleveransen til 1. gangs handsaming. Forslag til utkast av plandokumenta vart også oversendt til fylkeskommunen i e-post datert 08.11.2018, med førespurnad om vidare dialog om kulturminner og kulturmiljø i planen. Forslagsstillar mottok ikkje svar på denne førespurnaden. I planforslaget er tilpassa utforming av overgangsbrua sikra med fleire føresegner. Dei eldste av stasjonsbygningane er sikra med omsynssone. Med ei utviding av omsynssonen som føreslått av fylkeskommunen i høyringsuttalen, vert det vidare sikra at fylkeskommunen vert involvert i utforminga på stasjonsområdet. Undergang er ikkje lenger eit alternativ for forslagsstillar. Til dette visast det til forklaring gjeve til val av løysing i planforum og i dokumenta optimaliseringsrapport og planomtale. 4. I planforslaget er det regulert eit kombinert trafikkareal bak stasjonen som er større enn dagens bruk, og dette sikrar at det er mogleg å få til ein betre trafikksituasjon enn i dag. Detaljprosjektering av området må gjerast i eit eige prosjekt i samarbeid med relevante faginstansar og brukargrupper. 5. Det er ikkje gjennomførbart å ta inn føresegna slik den er føreslått formulert. Universell utforming er ikkje mogleg å få til for alle veg- og gang- og sykkelanlegg på grunn av eksisterande terrengtilhøve. I Kalvekroken og på eksisterande gang- og sykkelveg nord for stasjonen er det bratte område med helling på mellom 1:8 til 1:11. Det som er mogleg å endre i føresegnene er å presisere at begge plattformer og overgangsbru skal være universelt utforma og at begge plattformene skal være universelt tilgjengeleg frå parkeringsareal og busshaldeplass ved stasjonsbygning. For øvrige areal gjeld generell føresegn om at prinsippet om universell utforming i størst mogleg grad skal ligge til grunn ved prosjektering av veg- og jernbaneanlegg.		5. § 3.2.9.c	
--	--	---	---	--	--------------	--