



SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
44/2019	Formannskap/plan- og økonomiutvalet	PS	11.06.2019

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Gjertrud Karevoll	PlanID-PlanID 201800X, Gbnr-Dale stasjon, FA-Q73	18/228

FRAMLEGG TIL REGULERINGSPLAN - HØYRING

Vedlegg:

MIP-00-A-01450 Planomtale med ROS analyse
MIP-00-A-01449 Reguleringsføresegner
MIP-00-A-01448 Plankart
MIP-00-A-00722_00A Silingsnotat
MIP-00-A-01330 Optimaliseringsrapport
Merknadsskjema med kommentarar_Dale stasjon
Svarbrev til Vaksdal kommune fra Bane Nor
3D-illustrasjonar frå modell_130219
MIP-00-K-00716 3D-illustrasjon overgangsbru
Landskapssnitt_100119
MIP-00-A-02802 Støykartlegging
MIP-00-O-00032 Landskapsplan
MIP-00-O-00033 Landskapsplan
MIP-00-A-01207 Kartlegging av fremmede arter
MIP-00-A-01208 Miljøoppfølgingsplan
MIP-00-A-02805 Hydrologisk rapport
MIP-00-A-00911 Geotekniske grunnundersøkelser
MIP-00-F-00102 Normalprofil plattform
MIP-00-B-00091 Vegteikning

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

1. Vaksdal kommune ber om at Bane NOR innarbeidar løysingar for trafikale forhold på og rundt stasjonen i samsvar med innspel frå kommunen, før planforslaget kan sendast til høyring og leggst ut til offentleg ettersyn.
2. Vaksdal kommune ber om at Bane NOR omarbeider planforslaget i samsvar med innspel frå kommunen, før det kan sendast til høyring og leggst ut til offentleg ettersyn.
3. I medhald av Plan- og bygningslova §§12-10 og 12-11 vedtek FPØ å leggja detaljreguleringsplan for Dale stasjon, planID 2018001 ut til høyring og offentleg ettersyn, med;
 - Reguleringsføresegner, datert 02.05.2019, revisjon 04A, MIP-00-A-01449
 - Plankart, datert 02.05.2019, revisjon 04A, MIP-00-A-01448
 - Planomtale med ROS-analyse, datert 02.05.2019, revisjon 04A, MIP-00-A-0150

I medhald av Plan- og bygningslova §§12-10 og 12-11 vedtek FPØ å leggja detaljreguleringsplan

for Dale stasjon, planID 2018001 ut til høyring og offentleg ettersyn, med;

- Reguleringsføresegner, datert 02.05.2019, revisjon 04A, MIP-00-A-01449
- Plankart, datert 02.05.2019, revisjon 04A, MIP-00-A-01448
- Planomtale med ROS-analyse, datert 02.05.2019, revisjon 04A, MIP-00-A-0150

Vaksdal kommunestyre ber Bane NOR innarbeida løysingar for trafikale forhold på og rundt stasjonen i samsvar med innspel frå kommunen

Formannskap/plan- og økonomiutvalet - Sak 44/2019

FPØ - Behandling:

Tilleggsframlegg til alt 3 frå Eirik Haga på vegner av AP, SP, KRF:

Vaksdal kommunestyre ber Bane NOR innarbeida løysingar for trafikale forhold på og rundt stasjonen i samsvar med innspel frå kommunen.

Røysting:

- Alt 1 i rådmannen sitt framlegg til vedtak vart først sett opp mot alt 3 (det som får fleirtal vert sett opp mot alt 2)
 - Alt 3 vart samrøystes vedteke.
- Alt 3 vart så sett opp mot alt 2. Alt 3 vart samrøystes vedteke.
- Tilleggsframlegget frå Eirik Haga vart så samrøystes vedteke.

FPØ - Vedtak:

I medhald av Plan- og bygningslova §§12-10 og 12-11 vedtek formannskap/plan- og økonomiutvalet å leggja detaljreguleringsplan for Dale stasjon, planID 2018001 ut til høyring og offentleg ettersyn, med;

- Reguleringsføresegner, datert 02.05.2019, revisjon 04A, MIP-00-A-01449
- Plankart, datert 02.05.2019, revisjon 04A, MIP-00-A-01448
- Planomtale med ROS-analyse, datert 02.05.2019, revisjon 04A, MIP-00-A-0150

Vaksdal kommunestyre ber Bane NOR innarbeida løysingar for trafikale forhold på og rundt stasjonen i samsvar med innspel frå kommunen.

Saksopplysningar:

Bane NOR som tiltakshavar fremjar reguleringsplansak for Dale stasjon, med tilhøyrande reguleringsplandokument. Vaksdal kommune har kome med innspel til Bane NOR i planprosessen. Reguleringsplandokumenta og fagrapportane er vurdert som generelt grundige og omfattande.

Kommunen har spelt inn til Bane NOR eit ynskje om undergang som løysing for planfri kryssing av spora mellom plattform 1 til plattform 2. Dette vert grunngjeve ut frå både kulturmiljø, funksjon i nærmiljøet, gangdistanse mellom plattformane og landskapstilpassing.

Kommunen er opptatt av at dei uoversiktlege trafikale tilhøva på og kring stasjonen vert løyst i planforslaget frå Bane NOR.

Optimaliseringsrapporten gjer greie for verdivurderingar og val av løysing som ikkje heilt samsvarer med innspela frå Vaksdal kommune.

Reguleringsplanen er, i følge Plan- og bygningslova, ein privat plan der kommunen er vedtaksmynde.

Planforslaget inneheld:

- Reguleringsføresegner, datert 02.05.2019, revisjon 04A, MIP-00-A-01449
- Plankart, datert 02.05.2019, revisjon 04A, MIP-00-A-01448
- Planomtale med ROS-analyse, datert 02.05.2019, revisjon 04A, MIP-00-A-0150
- Vedlegg

Planen sine tiltak utløyer ikkje krav om konsekvensutgreiing i samsvar med Plan- og bygningslova §§ 4-1 og 4-2 og forskrift om konsekvensutgreiingar.

Vaksdal kommune har gjennom reguleringsplanprosessen gitt tydelege tilbakemeldingar på løysingane Bane NOR har lagt til grunn for utarbeiding av reguleringsplan.

I saka vert Bane NOR sitt planframlegg presentert. deretter kommunen sine innspel og vurderingar med tilrådingar.

Samandrag/kort om saka

PLANOMTALE FRÅ Bane NOR

På vegne av Bane NOR har Multiconsult Norge AS utarbeidd eit planforslag for detaljregulering av Dale stasjon i Vaksdal kommune. Det er plankart og føresegner som er juridisk bindande. Planomtalen med ROS omhandlar intensjonen og er rettleiande for tolking av føresegnene.

Formålet med planen er å legge til rette for utbetring av Dale stasjon slik at det kan takast imot nye togsett på jernbanelina. Planen legger til rette for to sideplattformer på 250 meter, ny overgangsbru mellom plattformene og gang- og sykkelveg i del av Kalvekroken langs plattform. Med desse tiltaka vert stasjonen meir funksjonell, trygg og attraktiv for brukarane av tog. Den planskilte kryssinga vil sikre betre tilgjenge i området.

Formelt grunnlag

Plan og bygningslova (PBL)
FPØ 28/2018

Bakgrunn for saka

Bakgrunn for planarbeidet er prosjekt for plattformforlengingar på Vossebanen. Dagens plattform er 238 m lang, og strengt tatt ikkje lang nok til regiontogstopp. Formålet med detaljreguleringsplanen er å legge til rette for utbetring av Dale stasjon med omsyn til dette, i tillegg til å etablere plattform 2 og nytt hensettingsspor. Planen har plattformforlenging som hovudformål og er ikkje rekna som eit komplett stasjonsprosjekt. I planen skal det leggest til rette for to sideplattformer som er lengre og noko høgare enn eksisterande plattformer, og ny planskilt kryssing mellom plattformene for mjuke trafikantar. Innanfor planområdet vert det regulert for stasjonsområde med stasjonsbygningar, trasé for jernbane, plattformar, overgangsbru og eit midlertidig bygge- og anleggsområde. Reguleringsplanen regulerer også utbetra gang-/sykkelveg langs plattform, vegar og eksisterande bustadeigedomar, for å sikre tilkomst til desse. Parkerings- og bussareal bak stasjonen vert regulert til kombinert bruk for å opne for naudsynte tiltak som skal løyse utfordringane i området. Reguleringsplanarbeidet er utført parallelt med detaljert prosjektering for stasjonen, slik at regulerte løysingar skal vere gjennomførbare. Planforslaget er tilpassa nytt signalsystem ERTMS.

Planområde

Planen er lokalisert på Dale, som er kommunesenter i Vaksdal kommune. Dale ligg ca. 60 km frå Bergen og 40 km frå Voss.

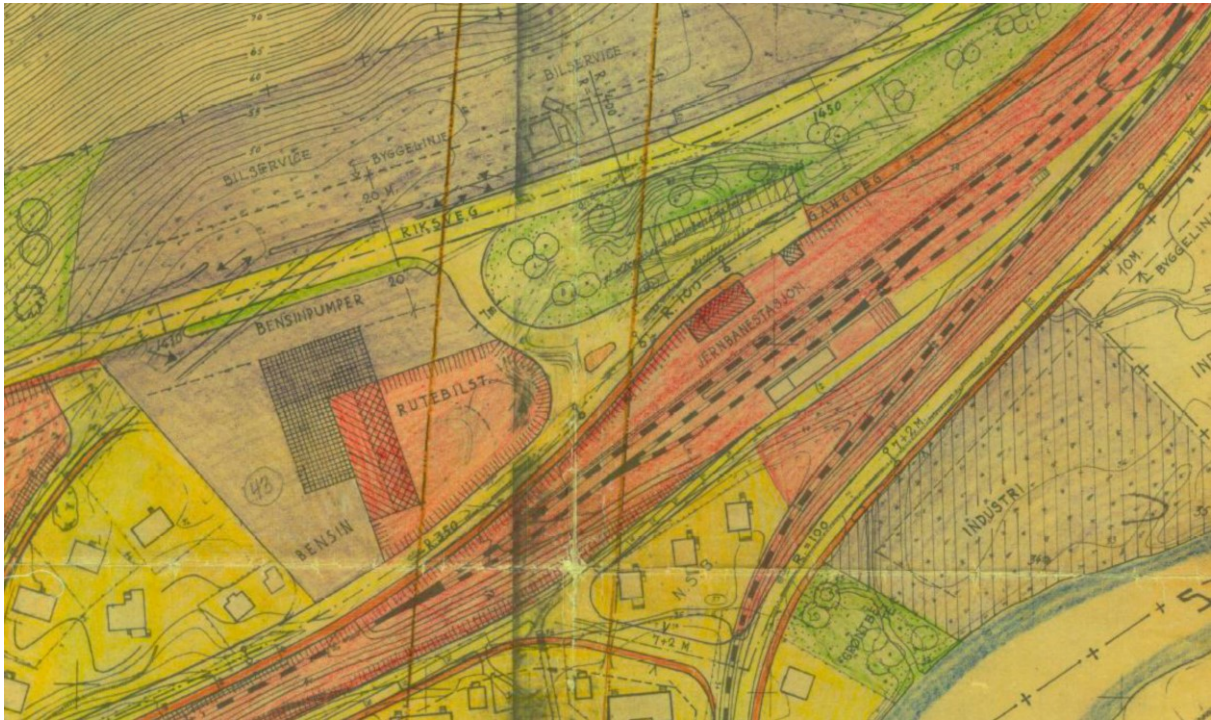


Figur 1; Oversikt over varsla planområde. Området er vidare redusert i utarbeidinga av planforslaget.

Planområdet tek utgangspunkt i jernbanestasjonen på Dale. Stasjonen ligg i gangavstand frå Dale sentrum, tett på sørsida av Europaveg 16. Varsla planområde ved planoppstart hadde eit areal på 54,4 daa som omfattar dagens stasjonsområde til og med planundergang i sørvest, bustadområde ved Kalvekroken i sør og bru over jernbanen til Dale sentrum i nord.

Den endeleg fastsette plangrensa er redusert noko i høve til varslingsgrensa, og utgjer 46 daa. Mot nord er grensa redusert slik at den i hovudsak inkluderer jernbaneformål. Ein mindre del av eksisterande gang- og sykkelvegareal på vestsida av jernbanen er inkludert for å sikre gangtilkomst til stasjonen. Vidare mot vest er grensa redusert for å gi ein god overgang mot tilgrensande plan. Del av kommunal veg Sandlivegen er inkludert for å sikre tilkomst til bustader i Kalvekroken og for tilstrekkeleg areal til tiltak i skråning ovanfor vegen.

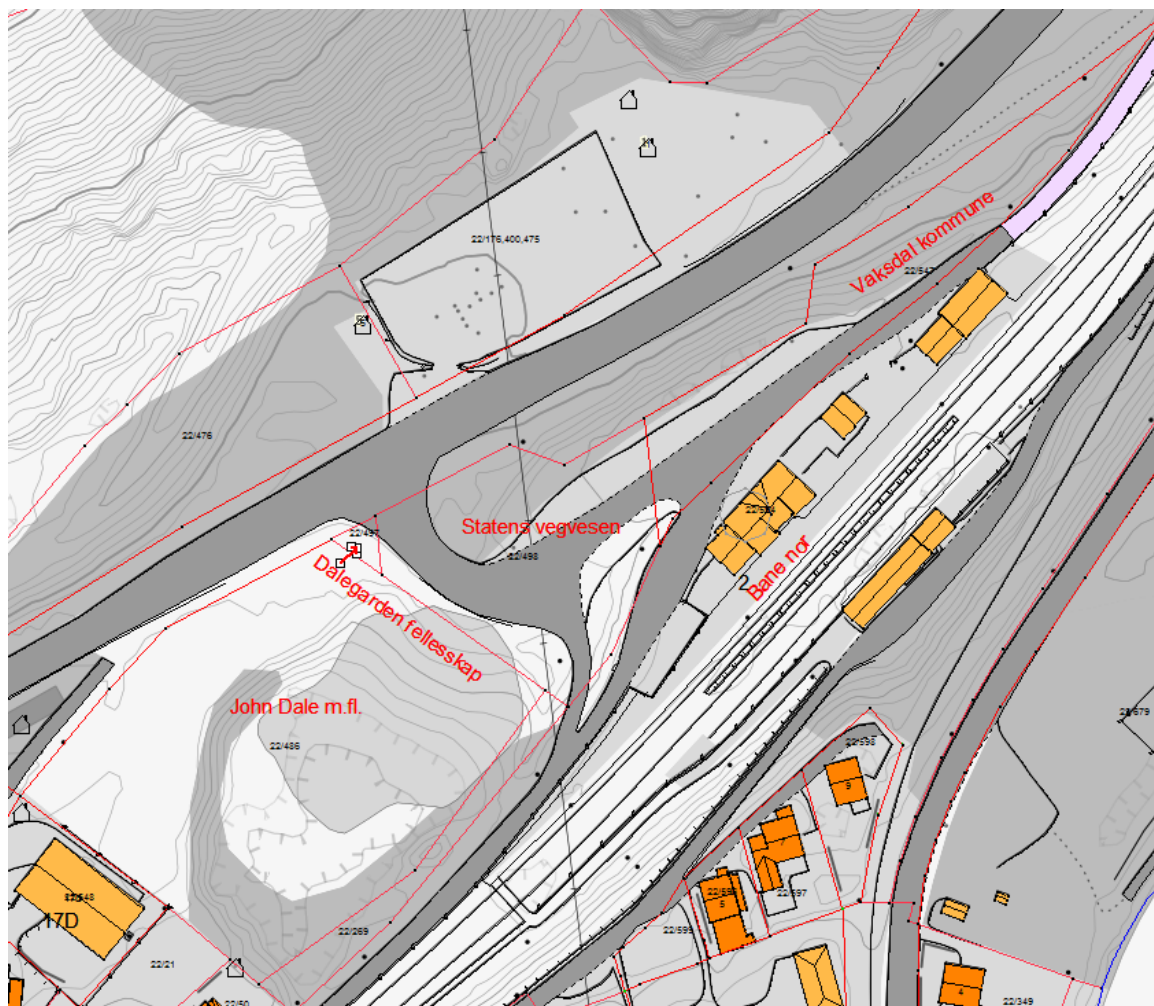
For stasjonsområdet eksisterer det i dag ein eldre reguleringsplan, ein eldre plan frå 1971 som regulerer jernbanestasjonen og ein stor del av området rundt. Planen vert delvis råka av planområdet. I planen er det regulert areal til stasjon, parkering, gangveger, køyreareal, grøntstruktur, bustader og industri/næring. På areal vest for dagens parkeringsområde ved stasjonen er det regulert for rutebilstasjon og bensinstasjon.



Figur 2; Reguleringsplan frå 1971, Stasjonsområdet på Dale, PlanID 1971001

Det er ingen reguleringsplanar av nyare dato. Det er fleire gjeldande reguleringsplanar som grensar til eller vært råka av planområdet. Nokre av desse planane vil verte delvis eller heilt erstatta av ny plan. Det er ein eldre plan frå 1984 som regulerer Dale sentrum med bustader, offentlege tenester, næring, vegareal og grøntstruktur, der ein mindre del av planen vert råka av planområdet. Ein eldre plan frå 1992 regulerer avkøyrslar frå E16 til stasjonsområdet og til område nord for vegen. Planen vert delvis råka av nordaustre del av planområdet. Ein eldre plan frå 1975 regulerer for veg over Kalvekroken, og denne planen vert råka av planområdet og vil verte erstatta. Eldre plan frå 1994 som regulerer for spesialområde kurscenter og tilknytt parkering, veger og friområde, og ein liten del av planen vert råka av søre del av planområdet. Ein eldre plan frå 1989 som regulerer for bustader i Kalvekroken grensar til søre del av planområdet. Ein eldre plan frå 1986 som regulerer for kraftverk grensar til planområdet ved Daleelva. Eldre plan frå 1998 som regulerer for friområde (messehagen) grensar til nordaustre del av planområdet. Det er ikkje sett i gang anna planarbeid i området i dag.

Planområdet omfattar eigdommane gnr./bnr. 22/594, 498 og 547 med fleire. Størstparten av området er eigd av Bane NOR.



Figur 3; Grenser og grunneigarar i stasjonsområdet (Vaksdal kommune)

Dagens arealbruk og tilgrensande arealbruk

Dagens arealbruk i planområdet er i hovudsak stasjon og jernbaneanlegg. Mindre delar er nytta til bustader, vegar og grøntområde. På stasjonsområdet er det i dag ein stasjonsbygning, ein garasje, eit teknisk bygg, ein driftsbygning og eit tilbygg til driftsbygninga. Stasjonen er bygd med ei plattform på vestsida av jernbanen. Bak stasjonsbygninga er det eit stort asfaltdekk som nyttast til køyreareal og parkering for bil og buss. Sørvest for dette arealet ligg eit område som er delvis fylt med stein, delvis skogdekt. Området har tidlegare vore nytta til grusuttak i samband med vegutbetring på E16.



Figur 4; Bygninger på stasjonsområdet på Dale

På sørsida av jernbanen omfattar planområdet Sandlivegen, som er hovudtilkomstveg frå sentrum. Tett på jernbanen går det også ein smal køyreveg, Kalvekroken, som nyttast av nokre av bustadeigedomane i området. Bustadane inngår i planområdet. I sørvest knyter Kalvekroken seg på undergang som går til nordsida av jernbanen. I skogområde mellom Kalvekroken og Sandlivegen ligg det eit nedlagt jernbanespor som tidlegare vart nytta av BKK.

Historie, kulturminner og kulturmiljø

Dale vaks fram som ein industristad på slutten av 1800-tallet med etablering av Dale fabrikk i 1879. Dale fabrikk vart grunnlagt av Peder Jebsen som fekk tilhøyrande rettigheitar til den lokale vasskrafta. Det har sidan vore kontinuerleg drift og produksjon av tekstil på Dale. Rundt industribedrifta vaks tettstaden fram og det vart oppført arbeidarbustader, styrar/direktørbustad og gassverkanlegg. Dale fabrikk med direktørbustad «Messo», Dale kraftstasjon og bustadområde Hestavollen i nærleiken av stasjonsområdet er regionalt viktige kulturminner/kulturmiljø. I tillegg er sjølve stasjonsbygningen og stasjonsmiljøet på Dale føreslått verna.

Staden sin karakter

Dale sin karakter er knytt til staden sin plassering i landskapet og til industriverksemda. Staden ligg på ei høgde og langs ei elv omkransa av svært høge og bratte fjell. Denne plasseringa og kontrasten mellom dei bygde omgjevnadene og fjell gir eit synleg og karakteristisk uttrykk. Det er variasjon i bygningskala frå større, langstrakte industribygg til mellomstore leilegheits-, forretnings- og offentlege bygg, og småskala trehusbygningar. Kring sentrum av Dale med kyrkje og heradshus er det ein tydeleg gatestruktur med tilhøvesvis tett busetnad. Kyrkja og Dale fabrikk merkar seg ut som landemerker som er viktige for staden sin karakter. Det gulfarga stasjonsmiljøet i tre synleggjer identiteten som stasjonsby og knyter Dale til dei andre stasjonane langs Bergensbana. Området rundt stasjonen er prega av småskalabygningar, i hovudsak trehus.

Landskap

Landskapet på Dale tilhører landskapsregion 22 Midtre bygder på Vestlandet. Landskapsregionen kan sjåast på som eit belte mellom fjordmunningane og dei indre bygdene (NIJOS rapport 10/2005). Dale ligg, som namnet tilseier, i ein dal. Dalen sin hovudform er smal og har retning mot nordaust-sørvest, med ein smalare sidedal mot aust, Bergsdalen. Landskapsrommet er tydeleg avgrensa og lukka, forma av høge, bratte fjell. Fjella er dominerande på staden og gjer at dei bygde omgjevnadene står fram som små i forhold.

Sentrum ligg på ei eiga høgde i dalen medan vidare busetnad søraustover ligg lågare i terrenget og er plassert på kvar si side av Daleelva. Terrenget er jamt sidebratt frå sentrum mot elva. Veger og jernbane er plassert på ulike terrengnivå, noko som har gitt ei terrassering av landskapet frå E16 øvst til Daleelva.

Dale fabrikk og Dale kyrkje er viktige landemerker på staden. Kyrkja er synleg frå stasjonsområdet. Sidan stasjonen er plassert eit stykke frå sentrum er kyrkja viktig som orienteringspunkt for å lede folk mot sentrum og for å gi ei rask forståing av at ein er kommen til Dale.

Naturverdiar/naturmangfald

Det er ikkje verneområder etter naturmangfaldlova innanfor eller nær planområdet, men det er i 2010 registrert Havørn sør for brua frå E16 til Dale sentrum.

Naturressursar, inkl. landbruk

Innanfor planområdet er det registrert uproduktiv skog og open jordekt fastmark. Øvrig areal er bebygd. Det er ikkje registrert landbruksareal. Det er ein registrert førekomst av sand og grus innanfor nordre del av planområdet. Førekomsten er i sin heilskap nedbygd og den er difor ikkje aktuell for masseuttak. Det er ingen registrerte grunnvassbrønnar i planområdet.

Resultata frå utførte grunnundersøkingar viser at lausmassane i planområdet i stor grad består av sandige, grusige massar med noko stein, og det er funnet stadlege førekomstar av humusinnhald i øvre sjikt. NGU sine berggrunnskart viser at bergarten i området hovudsakleg er diorittisk til granittisk gneis.

Nærmiljø, friluftsliv, barn og unge sine interesser

Gjennom planområdet er det gang/sykkelveg og lokalvegar som er rundløyper for nærtur, og planområdet grensar til viktige friluftsområder langs Daleelva. Det er lagt opp til at den kommunale vegen Kalvakroken, frå Sandlivegen til ny plattform 2 vert gang/sykkelveg med breidde 3m. Det er vidare lagt opp til at det gamle «BKK-sporet» frå stasjonsområdet retning Daleelva vert sikra som gangareal, samt ein sti gjennom bustadområde Kalvakroken nærast stasjonsområdet.

Trafikktilhøve

Dale stasjon ligg mellom E16 og jernbanen. Hovudtilkomsten er frå avkøyrse frå E16, som har registrert årsgjennsnitt på 5400 køyretøy, medan den kommunale vegen som ligg bak stasjonsbygget, Dalevegen, har registrert 100 køyretøy (registrert i Norsk vegdatabank). Sandlivegen frå sentrum kan også nyttast som tilkomst til stasjonen via Kalvekroken og planundergang i sørvest. Kalvekroken har registrert ÅDT på 50 køyretøy. I ny plan er austre del av Kalvekroken sett til gang/sykkelveg, noko som vil gje nokre endringar i køyremønster.

Området bak stasjonen er i dag nytta som kombinert areal med veg, parkering og kollektivstopp. Situasjonen er til tider uoversiktleg, spesielt for bussen. Ved situasjonar med buss for tog har ofte Dale stasjon blitt nytta som koplingspunkt mellom buss og jernbane.

Det er registrert trafikkulukker i Dale sentrum, i kryss mot E16 ved sentrum og ved avkøyring mot Dale stasjon (registrert i NVDB). E16 er generelt ulukkesutsett, og på den aktuelle strekninga er det noko dårleg sikt med kort avstand mellom tunnel og avkøyring til stasjonen, og avkøyring i kurve mot sentrum.

Det er ikkje registrert ulukker med fotgjengarar eller syklistar i planområdet. I sentrum av Dale er det stort sett tilrettelagt med fortau og gangveger. Det vert også planlagt for eit nytt fortau på sørsida av Bråtet, vegen som går austover frå kryss mot E16. For kopling mellom stasjonen og sentrum går det ein gang- og sykkelveg mellom E16 og jernbanen. På austsida av jernbanen ligg det eit fortau langs Stasjonsvegen i retning mot stasjonen. Bane NOR har svara at løysing for mjuke trafikantar og kryssing av Stasjonsvegen vil verte regulert i endeleg planforslag, og sikra gjennomføring med rekkefølgekrav. På stasjonsområdet er det i dag ei kryssing av jernbanen i plan for mjuke trafikantar. Planforslaget sikrar ny planfri kryssing.

Teknisk infrastruktur På stasjonsområdet er det i dag kontaktleidningsanlegg, lavspenningsanlegg og teleanlegg. Stasjonsbygg er kopla til kommunalt vatn og avlaup. Det er kommunalt overvassnett i Sandlivenen. På stasjonsområdet er det registrert eitt sluk, som truleg går til avlaup i fellesleidning. Overvasshandtering er i stor grad basert på infiltrasjon. Over planområdet går det ei høgspenning på 132 kV. Linja ligg svært høgt over området og har ei stor byggeforbodssone.

Skredfare og stabilitet

NGI har utført skredfarekartlegging i Vaksdal kommune i 2018, der Dale er eit av kartleggingsområda. Faresonekartet som er utarbeidd viser at delar av planområdet er råka av faresone der sannsynet for ei hending er større enn eller lik 1/5000. Stein er dimensjonerande skredtype.

Stabiliteten på lausmasseskråningar i og nær planområdet er i dagens tilstand vurdert å vere noko under Bane NOR sine krav til tryggleik. Skråningane har stått slik dei er i lang tid utan synlege teikn på rørsle i lausmassane. Ein del av skråningane vert støtta opp av tørrmurar med ukjent dimensjon og fundamenteringsnivå, noko som gjer det vanskeleg å vurdere sikkerheita i dagens tilstand eksakt. Ytre lausmassesjikt i skråningane kan vere utsett for noko overflateerosjon og sig over tid, men det vert ikkje rekna som eit problem. Planlagde tiltak som fører til inngrep i sideterreng og endring av terrenggeometri og lasttilhøve, kan påverke sideterrengen sin stabilitet negativt. Planlagde tiltak må prosjekterast på ein slik måte at krav til sikkerheit vert tilfredsstillt.

Miljøfaglege tilhøve

Det er utført miljøtekniske grunnundersøkingar og det er avdekkja områder forureina i tilstandsklasse 2-3. Forureininga er påvist i overflatenære masser (<1 m), som i stor grad er tilknytt ballastmassar, med nærleik til tresviller eller infrastruktur som sporvekslar. Med unntak av eitt punkt, der det var påvist arsen i tilstandsklasse 2 i vegetasjonsdekket ved sidan av stasjonsplattforma, er alle prøver der det er påvist forureining frå område ved spor. Det er ikkje påvist forureining i prøver frå djupareliggande massar, som alle består av antatt stadeigne massar av grusig sand. Planmaterialet sikrar forsvarleg handtering av dette i byggefasen. I føresegnene er det stilt krav om at godkjent miljøoppfølgingsplan skal liggje føre saman med byggeplan (§ 2.3) og det skal utarbeidast ein rigg- og marksikringsplan. Krav til innhald i rigg- og marksikringsplan går fram av føresegnene (§ 2.4).

Støy

Planområdet er råka av eksisterande støy og støv frå veg og jernbane. I samband med planforslaget er det utført kartlegging av støy frå jernbanetraffikk. Innanfor planområde er det fleire bustader i gul støysone. Like utanfor plangrensa er det eit bustadhus i raud støysone (Kalvekroken 16).

Gjennomføring

Planen sine jernbanetiltak og gang- og sykkelveg i Kalvekroken vert planlagt gjennomført samla, med

mål om best mogleg tilrettelegging for kontinuerlig togtrafikk, kryssingsmoglegheiter og disponible plattformer i heile anleggsfasa. Før eksisterande plattform vert reven skal det leggjast vekt på at ny plattform vert tilgjengeleg for alle togtypar i full lengde og tilrettelagt for publikum, også med tanke på universell tilkomst i heile perioden.

Det er imidlertid ei utfordring å få bygd overgangsbru og etablere støttemur i austre del av plattform 1 for å kunne montere nytt KL-anlegg. Kontaktleidningsanlegget må byggast for å kunne rive eksisterande master når ein skal få på plass ny plattform for spor 2. Det vil difor i ein periode vere naudsynt å begrense plattformlengde for plattform 1 frå overgangsbru til dagens ende av plattform i aust. Tilgjengeleg plattformlengde i denne perioden vil da vere ca. 120 m, og det vil vere naudsynt med dørstyring på doble FLIRT-tog (lokaltog). Regiontog kan ikkje stoppe i denne perioden, alternativt kan det løysast med publikumsinformasjon på tog og plattform om kva slags vogner som kan verte nytta til av- og påstiging.

Mellomplattform vil vere operativ som dagens anlegg fram til plattform 2 er ferdig bygd og overgangsbru med heis og trapp er opna for publikum.

Kalvekroken vil under utbygging av plattform 2 vere mindre tilgjengeleg i periodar også for gåande, sidan anlegget vil gå delvis ut over eksisterande vegareal. Det vil vere gangpassasje, sikra med anleggsgjerder i heile perioden.

Vurdering og konsekvensar

Fornyng av stasjonen vil gjera det meir attraktivt å reise med tog til og frå Dale. Eit meir miljøvenleg transportsystem er i tråd med både nasjonale og regionale retningslinjer, og i tråd med kommunen sine eigne mål. Bane NOR vil få høve til retningsstyrt persontransport, lengre kryssingsspor og hensettingsspor, noko som vil gje større fleksibilitet og regularitet i togtrafikken og for drift/vedlikehald.

Verknader for grunneigarar og naboar

Planen vil ikkje medføre eigedomsinngrep på tilgrensande bustadeigedomar til stasjonsområdet. Tilkomsten til bustader i Kalvekroken vert endra, sidan del av vegen vert regulert til gang- og sykkelveg. Tilkomst er sikra frå søre del av Kalvekroken. Det er private grunneigarar av gnr/bnr 22/486, kor det er regulert for kombinert samferdselsformål. Her vil det vere naudsynt med permanent grunnerverv av areal dersom arealet skal utviklast på eit seinare stadium. Utvikling av området er ikkje ein del av jernbanetiltaka til planen.

For anleggsperioden vil det vere naudsynt å midlertidig erverve det same arealet gjennom avtale med grunneigarar. Området skal tilbakeførast etter avtale med grunneigarar etter endt anleggsperiode. Planen sine nye tiltak er knytt til eksisterande infrastruktur og byggjar vidare på dei same formåla. Tiltaka kan medføre meir gangtrafikk i området ved Kalvekroken. Dei mest merkbare konsekvensane for naboar vil vere i anleggsperioden, då det vil vere meir støy og trafikk i området. Bustader nært bygge- og anleggsområdet i vest vil oppleve dette mest. I planforslaget er det regulert for eit grøntstrukturbelte for å skjerme visuelt.

Landskap og estetikk

Planen sine nye tiltak skal gjennomførast i tilknytning til eksisterande stasjonsområde på areal som allereie er prega av infrastrukturtiltak. Tiltaka vil ikkje medføre store skjemmaende terrenginngrep i området. Det vil vere naudsynt med nokre terrenginngrep for oppbygging av murar for stabilisering av skrånningar. Ein støttemur er regulert for å byggjast i skrånning aust for plattform 1. Det er også regulert ein støttemur mot Sandlivegen for å støtte terreng ved etablering av gang- og sykkelveg i Kalvekroken.

Ny overgangsbru er det største tiltaket. Denne er plassert sentralt i stasjonsmiljøet og vil stå som eit moderne element mot dei eldre bygningane. Romlig sett står bygningane og brua fram som ein heilskap. Det er eit ope drag mot sentrum med få høge konstruksjonar. Overgangsbrua vil difor verte synleg frå fleire standpunkt. Dei høge fjella som omkransar staden gjer samstundes at brukonstruksjonen ikkje står fram som dominerande i landskapet.



Figur 5; Ny overgangsbru i romleg heilskap med stasjonsbygningar



Figur 6; Nærverknad frå aust

Kulturminner og kulturmiljø

Eit tilbygg, frå 1953, til godshuset frå 1909, er planlagt reve for å gi plass til ny overgangsbru. Dei to nye sideplattformene, på 250 meter, på kvar si side av stasjonen er vurdert å ikkje ha innverknad på kulturminner og kulturmiljø. Forlenginga går frå stasjonsområdet og langs jernbanen mot Dale sentrum og legg ikkje beslag på anna enn dagens jernbane- og vegareal. Det same gjeld nytt

hensettingsspor. Det er planlagt eitt midlertidig bygge- og anleggsområde mellom E16 og stasjonsområdet. Dette skal primært nyttast som tilkomst til jernbaneanlegget og lagring av materialet. Bygge- og anleggsområdet skal etter anleggstid nyttast til veg, parkering, gang- og kollektivareal.

Dale stasjonsbygning, garasje og godshus er sikra med omsynsoner og føresegner i planen som legg føringar for bruk og vern. Ny planskiltkryssing med overgangsbru over jernbanesporet ligg tett på stasjonen og er vurdert til å råke kulturmiljøet. Det er tap av eit mindre viktig enkeltelement i kulturmiljøet, tilbygget på godshuset frå 1953, som må rivast ved bygging av ny overgangsbru. Overgangsbrua er vurdert til å ikkje i særleg grad svekke samanhengen mellom Dale stasjon og Dale sentrum, Dale fabrikk og Hestavollen. Overgangsbrua er likevel noko massiv i uttrykket særleg mot Dale sentrum. Det er sett krav i fellesføresegner om tilpassing til eksisterande stasjonsmiljø i val av fargar og materialbruk. Val av transparente materiale vil kunne avbøte eit dominerande inntrykk av ei ny overgangsbru på Dale stasjon, fabrikk, sentrum og kyrkje. Det er vurdert at den samla påverknaden vil forringe kulturminne og kulturmiljø noko.

Universell utforming og tilgjenge

Universell utforming er eit omgrep som vert nytta om utforming som er tilpassa alle brukargrupper, også blinde og svaksynte, rullestolbrukarar og barnevogner. Mykje av tilrettelegginga for universell utforming vert gjort på eit meir detaljerte plannivå, t.d. prosjektering av taktile leieliner, nedsenka kantstein mv. På dette plannivået er det spesielt viktig å syte for at gangtrasear er tilpassa universell utforming sett i høve til stigninga, og at det er regulert plass til desse. Kravet til stigning på gangtrasear som skal vere universelt utforma er maks 1:15 etter TEK 17. I føresegnene er det stilt krav om at prinsippet om universell utforming i størst mogleg grad skal ligge til grunn ved prosjektering av veg- og jernbaneanlegg. Universell tilgjenge til plattformene vert tilrettelagt frå spor 1 i nord med overgangsbru til spor 2. Stasjonsområde med plattformer og overgangsbru vert utforma etter prinsippet om universell utforming. Med dei nye togene vert det enkelt å kome seg frå plattform til tog.

Juridiske/økonomiske konsekvensar for kommunen/andre offentlege etatar

Det følgjer ekspropriasjonsrett til vedteken reguleringsplan. For Bane NOR medfører planen ikkje behov for permanent grunnerv. For bygge- og anleggsperioden vil det vere naudsynt å inngå ein avtale om midlertidig erverv av areal til bygge- og anleggsområde vest for stasjonen. Området skal tilbakeførast etter anleggsperioden.

Vurdering

For Vaksdal kommune har denne reguleringsplanprosessen vore noko utfordrande.

I september 2017 var representantar frå Bane NOR på Dale med informasjon om *prosjekt for plattformforlenging på Vossebana*. Silingsnotatet knytt til dette informasjonsmøtet gjer greie for ulike alternativ som er vurdert for Dale stasjon, og tilrår; [*..plattform til spor 1 vil bli utbedret og forlenget til minst 250m. Til spor 2 vil det bli bygget en plattform på 110m. For å få en planfri kryssing for passasjerer anbefales det å bygge en undergang.*]

Oppstartsmøte for reguleringsplan for Dale stasjon, planID 2018001 vart gjennomført 22. februar 2018, med representantar frå Bane NOR, Multiconsult som plankonsulent og representantar frå Vaksdal kommune. I dette møtet vart krav og forventningar drøfta, mellom anna ivaretaking av mjuke trafikantar og gang/sykkelløysingar, etterbruk av riggområde, utfordring/løysing av trafikk- og trafikantreguleringar på området ved stasjonsbygningen, klimabeskyttelse for sykkelparkering, innfartsparkering, Hc-parkering, overgang buss/tog, og gangkulvert under spora.

I tida etter dette vart det utarbeidd plangrenser, før «oppstart av planarbeid for Dale stasjon» vart vedtatt i FPØ 8.mai 2018 (sak 28/2018).

For Bane NOR varsla plankonsulent Multiconsult oppstart av planarbeid 14. mai 2018, med merknadsfrist 15. juni 2018. Det vart annonsert ope informasjonsmøte på Dale 22. mai 2018. Etter dette møtet hadde Bane NOR ikkje lengre med alternativet med undergang – kun gangbru-, sjølv om dette vart presentert som alternativ i møtet. Med grunnlag i denne kunnskapen sende FPØ merknad til oppstartsvarelet:

[utdrag; «Kommunen vil vise til oppstartsmøte med Bane NOR der dette var ein av fleire viktige avklaringar som vart gjort for prosjektet. Dette inneber enten undergang (kulvert) eller overgangsbru. Kommunen har avventa og etterpurt avtala diskusjonsgrunnlag for val av løysingar og stiller seg undrande til at Bane NOR no informerar om at val av løysing har funne stad, og at det vert prosjektert overgangsbru. Bane NOR opplyser at utløysande kriterie har vore pris. Totalramma for prosjektet er 105-110 millionar, og kulvert gjev påslag om lag kr. 10-15 mill i forhold til gangbru. Vaksdal kommune har ikkje fått tilstrekkeleg informasjon om dei ulike alternativa og kriteria for siling, og stiller seg uforståande til at ei gangbru kan vere vurdert som beste alternativ, trass i forskjell i kostnad. Etter oppstartsmøtet var kommunen trygg på at dei ulike alternativa ville verte framlagt som diskusjonsgrunnlag»].

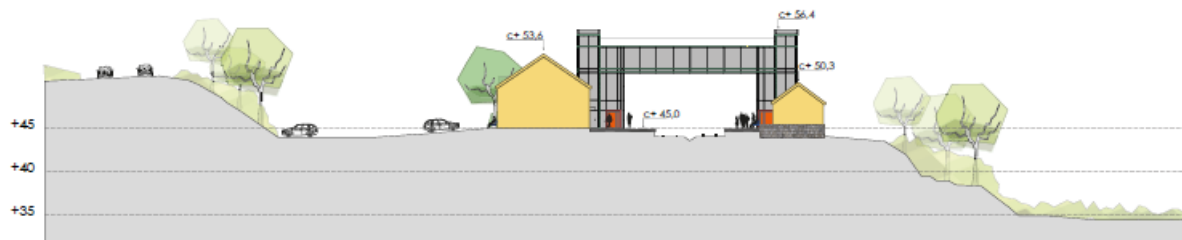
I juni 2018 får kommunen tilsendt *Optimaliseringsrapport*. Utgangspunktet i denne er plattformlengder på 250m for plattform 1 og 110m for plattform 2, og den har overgangsbru som planfri kryssing for gåande. Bane NOR har opplyst at valet av overgangsbru er knytt til kostnader. I etterkant av dette har Bane NOR bestemt plattformlengde for begge plattformar til 250 m, framleis med overgangsbru.

Merknadane frå Vaksdal kommune har i begrensa grad blitt tekne til følgje i planforslaget. Det har vore fleire samarbeidsmøte, og kommunen har bedt om at plansaka vert førelagt regionalt planforum, eit møte som vart gjennomført 28. august 2018.

I reguleringsplanprosessen har Bane NOR innskrenka planområdet, med grunngeving at prosjektet skal løyse *plattformforlenging*, ikkje andre omsyn. Vaksdal kommune har påpeika at Bane NOR har eit ansvar som samfunnsaktør. Det gjeld mellom anna gangmønster og tryggleik for gåande og syklende til stasjonen, samt å sørge for gode og tydelege løysingar for dei ulike trafikantgruppene ved stasjonen. Dette gjeld til dømes kryssing av vegar, omstiging til/frå buss, parkering for bilar og sykklar, samt tryggleiken til gåande/syklende. Dette har vore eit av mange gjennomgangstema i alle møter, og først i brev av 26. april 2019 har Bane NOR vore villige til å regulere kryssing av Stasjonsvegen mellom jernbanen og omsorgssenteret, med rekkefølgekrev for utbetring.

Når det gjeld framtidige løysingar for «stasjonsplassen» er det ikkje skissert løysing. Området nordvest for stasjonsbygningen vert regulert til «Kombinert formål for samferdselsanlegg og /eller teknisk infrastruktur». Kommunen har peika på dei vanskelege og utrygge forholda med manglande trafikkreguleringar, og har bede om at Bane NOR tar ansvar for tryggleiken ved å skissere ny løysing etter anleggsperioden. Bane NOR er tydeleg på at dei ikkje vil gjere dette. I planomtalen står det (s. 59); *Det er ingen konkrete planar for gjennomføring av utbetring av areal som er regulert til kombinert formål bak stasjonen. Dette vil styrast av kommunen.* Bane NOR er ikkje einig i at dette er ein vesentleg mangel i planforslaget.

Landskapssnitt syner at toppen av overgangsbrua vert om lag 3 meter over mønehøgda for stasjonsbygningen, og i eit landskap som skrå bratt ned i sørvest vert dette eit dominerande element i eit kulturhistorisk miljø, kraftig eksponert på ein brattkant.



Figur 7; Landskapssnitt



Om Optimaliseringsrapporten

I denne rapporten seier Multiconsult innleiingsvis at føremålet er å gje grunnlag til at Bane NOR kan fatte avgjerd i høve prinsipielle tekniske løysingar som både er funksjonelle og oppfyller bestillinga om rimelege og kostnadseffektive løysingar, og at «Bane NOR har dokumentert siling av alternativ i et silingsnotat. Dette notatet er det viktigste grunnlaget for denne optimaliseringsrapporten.»

I tabellen under er vurderingane for Dale stasjon oppsummert (Optimaliseringsrapport s. 9):

Vurderingstema	Rangering av alternativene (A = Best, D = Dårligst)				
	1. Overgang i øst	2. Overgang i tilknytting til stasjonsbygning	3. Kulvert i tilknytting til stasjonsbygning	4. Kulvert i vest	5. Kulvert med heishus i tilknytting til
Fremdrift bygging (Tid)	A	A	B	B	B
Fremdrift prosjektering (Tid)	A	A	A	A	A
Fremdrift regulering (Tid)	A	A	A	A	A
Kostnader (Kroner)	B	A	C	C	C
Anleggsgjennomføring	A	A	C	C	B
Grunnerverv (Areal, kompleksitet)	A	A	B	B	B
Universell utforming	A	A	B	C	B
RAMS	B	A	B	C	B
Fravik fra regelverk	A	A	A	A	A
Estetisk utforming	A	A	A	B	A
Grunnforhold	A	A	B	B	B
Naturmangfold	A	A	A	A	A
Funksjonell tilpassing til nærmiljø	A	A	B	B	B
Kulturminne og kulturmiljø	A	C	C	B	B
Landskap	B	A	B	C	B

Tabell 1 Oppsummerende tabell, Dale

Vaksdal kommune stiller spørsmål ved utvalet av tema og faglege vurderingane for fleire av vurderingstemaene i denne tabellen. Mellom anna anleggsgjennomføring, grunnerverv, universell utforming, grunnforhold, funksjonell tilpassing til nærmiljø, kulturminne/kulturmiljø og landskap. Tabellen har både overlappande tema, noko som er metodisk inkonsekvent, og den har tematiske

vurderingar som er vanskelege for kommunen å slutta seg til. Prosjektet framstår no som mykje større enn det prosjektutløysande behovet, og beslutningsdokumenta står ikkje opp om dei faktiske behova for Dale stasjon. Dei lokale omsyna kunne vore betre ivaretatt i planforslaget.

Konklusjon og tilråding

Oppgradering av stasjonen er positivt og planforslaget ivaretar ein del utfordringar knytt til dagens løysing på ein god måte.

Kommunen sine forventningar og innspel om undergang slik det vart lagt til grunn i oppstartsmøte er ikkje tatt til følgje. Andre innspel er heller ikkje tatt med i planutkastet. Kommunen ser det som særskilt viktig at planforslaget ivaretar trafikale forhold og tryggleik for mjuke trafikkantar og kjøretøy på og rundt stasjonen og har forventningar om at dette vert innarbeida i planforslaget før det vert lagt ut til offentleg ettersyn.

Rådmannen legg fram alternative framlegg til vedtak.

1. Vaksdal kommune ber om at Bane NOR innarbeidar løysingar for trafikale forhold på og rundt stasjonen i samsvar med innspel frå kommunen, før planforslaget kan sendast til høyring og leggjast ut til offentleg ettersyn.
2. Vaksdal kommune ber om at Bane NOR omarbeider planforslaget i samsvar med innspel frå kommunen, før det kan sendast til høyring og leggjast ut til offentleg ettersyn.
3. I medhald av Plan- og bygningslova §§12-10 og 12-11 vedtek FPØ å leggja detaljreguleringsplan for Dale stasjon, planID 2018001 ut til høyring og offentleg ettersyn, med;
 - Reguleringsføresegner, datert 02.05.2019, revisjon 04A, MIP-00-A-01449
 - Plankart, datert 02.05.2019, revisjon 04A, MIP-00-A-01448
 - Planomtale med ROS-analyse, datert 02.05.2019, revisjon 04A, MIP-00-A-0150