

Vaksdal kommune  
Konsul Jebsens gate 16  
5722 Dalekvam

**Dato:** 03.05. 2019  
**Deres ref.:** 05.04.2019/Karevoll  
**Side:** 1 / 6

Att.: Gjertrud Karevoll

**Vår saksbehandler:** Catherine Holter  
**Mobil:** 905 70 083  
**E-post:** [catherine.holter@banenor.no](mailto:catherine.holter@banenor.no)

## Svar til spørsmål til Planomtalen for Dale stasjon.

Bane NOR syner til mottek brev frå Vaksdal kommune datert den 05.04.2019 med spørsmål / avklaringar i samband med høringsutkastet for reguleringsplanen for Dale stasjon. Nedafor følgjer svar på spørsmåla. Kommunens spørsmål er i svart, Bane NORs sine svar er i blått.

1. Kommunen bed på ny om å få oversendt silingsrapporten, som eit kunnskapsgrunnlag, med dei utgreiingane og vurderingane som ligg til grunn for regulerings- og prosjekteringsarbeidet. Kommunen har ved fleire høve stilt spørsmål til konklusjonar som er presenterte i optimaliseringsrapporten med vedlegg.

Det eksisterer ingen større silingsrapport. Det er utarbeidd eit silingsnotat som er vedlagt dette brevet til Vaksdal kommune. Det gjerast oppmerksom på at silingsnotatet vart skrive tideleg i prosjektet før rådgjevar var på plass. Da notatet vart presentert for leiinga i Bane NOR vart notatet støtta, men prosjektet fekk beskjed om at det ville leggast vekt på kostnadseffektive løysingar. Da rådgjevar var på plass starta optimaliseringsfasen som resulterte i ein optimaliseringsrapport. Optimaliseringsrapporten til prosjektet er tidlegare sendt til kommunen. Denne er nytta som viktig grunnlag for avgjerd. Det visast elles til planomtalen og grunngjevinga for val som er gjeve i det dokumentet.

2. SGG4. Kvifor er det valt løysing med gangveg i del av Kalvakroken, og ikkje gang/sykkelveg slik som har vore diskutert? Denne gangvegen er omtalt med gjennomkøyning for bossbil, drift/vedlikehald av veg og jernbaneanlegg, samt utrykkingskøyretøy. Korleis ser ein for seg at dette kan skiltast/handhevast? Kva vert minste breidde for o\_SGG4?

Regulering til gangveg utgjer ingen særleg forskjell i praksis, da gangveg følgjer same utformingskrav som gang- og sykkelveg etter Statens vegvesen si handbok N100. Minste breidde på den regulerte gangvegen er 3,5 m, dette inkluderer ein skulder på 0,25 m på kvar side. Sjølve gangvegen utgjer 3 m. Dette går fram av planomtalen kap. 6.3.5 og på vedlagte vegteikning (B). Etter føresegnene skal veganlegget utførast som vist i plankartet, og vedlagte vegteikning er retningsgjevande. Utforminga vert på denne måten sikra. Gangvegen vert skilta som gangveg, med underskiilt som gir høve til køyring for de nemnte køyretøy. Dette er vanleg praksis mange stader.

Vi kan endre plankartet slik at gangvegen regulerast til gang- og sykkelveg om kommunen heller vil det. Det utgjør som sagt ingen forskjell i utformingskrav.

3. Det er ikkje regulert snuhammar/vendesløyfe i Kalvakroken, slik kommunen har bedt om? Kva er grunngevinga for dette?

Dette var noko vi diskuterte med kommunen, der vi både skulle vurdere snuhammar og mogleg køyring på gangvegen ved bosshenting og anlegg/drift. Grunnen til at det ikkje er valt å regulere snuhammar her er mangel på plass. Jernbaneskråning ligg tett på, og på motsett side vil ein snuhammar føre til større inngrep i private eigedommar. Det er vår vurdering at med den lave mengda trafikk som er på vegen (3 bustadhus) er det lite behov for ein snuhammar. Mindre bilar vil slik som i dag ha moglegheit til å rygge/snu inn på privat åtkomstveg/sideareal. Behovet for ein større snuhammar melder seg berre for større bilar til bosshenting, utrykking og eventuelle drift- og anleggskøyretøy. Det er vurdert at gangvegen har tilstrekkeleg breidde til å kunne nyttast til denne typen gjennomkøyring. Det er difor opna for køyring for desse køyretøyane, framfor å legge til rette for ny snuhammar.

4. Det er uklart korleis anleggsgjennomføringa blir med omsyn til bruk og tilkomst til stasjonsplassen, parkering/buss, venterom, plattformene og vegane i planområdet. Kan mellom anna gåande/køyrende/buss bli utestengd i periodar? Kva er alternativa for desse?

Det som skal nyttast som anleggsområde bak stasjonen er vist i plankartet med #1. Dette området er i dag ikkje brukt til parkering/buss/anna ferdsel. Bruken av området vil såleis ikkje gå ut over denne bruken. Utover dette vil sjølve anlegget gå føre ved jernbanespora. Skildring av gjennomføringa går fram av planomtalen kap. 6.10.

Tiltaka er planlagt gjennomført samla. I starten av anlegget vil det i ein periode være naudsynt å minske plattformlengde for plattform 1 frå overgangsbru til dagens austlege ende av plattform. Dette er for å bygge nytt kontaktleidningsnett. Tilgjengeleg plattformlengde i denne perioden vil da være ca. 120 m. Mellomplattform vil være operativ som dagens anlegg fram til plattform 2 er ferdig bygd og overgangsbru med heis og trapp er opna for publikum.

Som kjend skal Kalvekroken verte stengt for biltrafikk, med unntak av køyretøy som bossbilar og utrykkingskøyretøy. Kalvekroken vil under utbygging av plattform 2 være mindre tilgjengeleg i periodar også for gåande, sidan anlegget vil gå delvis ut over eksisterande vegareal. Det vil være gangpassasje, sikra med anleggsgjerder, i heile perioden.

5. Vil Dalevegen frå stasjonsområdet til undergangen vest i planområdet (o\_SV1) på noko tidspunkt få restriksjonar i tilkomst? Dette vil særleg ha betydning for Dale Blikk og Mek (22/437) som har maskinar og utstyr som ikkje kan nytta anna tilkomst, og eigedom 22/548 som er lokala til ambulansetenesta i Vaksdal. Dette er også einaste tilkomst for brannvernet sine utrykkingskøyretøy. Høgdebegrensinga for alternativ tilkomst er 2,4 meter.

Det er per no ikkje sett behovet for å stenge tilkomst ved undergangen i vest i anleggsperioden. Her er det uansett kommunen som står som vegeigar og som har rettigheter til å stenge vegen. Ei eventuell stenging må avtalast med kommunen, og er eit tilhøve utanfor reguleringsplanen.

6. Kan prosjektet gjennomførast i fleire byggetrinn, slik at t.d plattform 2 kan ferdigstillast før arbeidet på plattform 1 startar?

Prosjektet er planlagt for å verte gjennomført samla. Planlagt gjennomføring går fram av kap. 6.10 i planomtalen. Ein vil starte arbeidet med plattform 1. Mellomplattform nyttast inntil plattform 2 er ferdig bygget. Gangveg i Kalvekroken ferdigstillast i samband med plattform 2 og overgangsbru.

7. Parkering og overgang buss/tog. Kva som er alternativ for parkering og overgang til buss både i anleggsfasen og i normalsituasjon bør omtalast. Kvar er alternativa? Også med tanke på samfunnstryggleik, då Dale er einaste stasjon mellom Voss-Arna med kapasitet til å handtere større hendingar.

Det er ikkje planlagt for å gjere endringar i området som nyttast til parkering og overgang til buss bak stasjonsområdet. Området kan verte oppretthalda som i dag i anleggsperioden.

Anleggsområde vert anlagt på område i vest. Det vil bli noko meir trafikk inn og ut frå området og ved avkøyrse mot E16.

8. Kvalitetskrav til støttemurar. Støttemurar med vis må ha kvalitetskrav, til dømes «Vossastein» eller tilsvarande, med illustrert med bilete som syner eksempel på godkjent utføring med høg handverksmessig standard.

Bane NOR vil ta inn eit kvalitetskrav til støttemurar i føresegnene. Det vert føreslått krav om naturstein.

9. Kva er linken frå ROS for vasshandtering til føresegnene?

Temaet vasshandtering i ROS-analysen har med informasjon frå hydrologisk rapport som er utarbeidd til prosjektet. Framtidig overvasshandsaming vil basere seg på infiltrasjon med fordrøyning om naudsynt. Flaumvegar frå stasjonsområdet vil vera som i dag. Det er ikkje naudsynt å kople seg til kommunalt nett for overvatn. For å sikre gjennomføring av anbefalte løysingar frå hydrologisk rapport, føreslår vi at det kan takast inn ei føresegn om at hydrologisk rapport er retningsgjevande for vatn- og avløpsløyising i området.

10. Støy i anleggsfasen – rammeverket må/bør gjerast gjeldande i føresegnene, for eksempel; Grenseverdiar for støy frå bygg- og anleggsarbeid etter T-1442 skal i utgangspunktet ikkje overskridast. Dersom dette likevel vert naudsynt skal det varslast og gjennomførast avbøtande tiltak i samsvar med gjeldande nasjonale retningslinjer.

Vi kan ta inn ei generell føresegn om at retningslinja for støy er gjeldande.

11. Arealformål grønstruktur er omtalt på side 55. Kva vegareal er det tenkt den skal visuelt skjerme for, og er det veg- eller banestøy (nord eller sør i arealet) som er tenkt? Planen inneheld ikkje vurderingar knytt til støy frå veg og sumstøy. Kommunen sine ynskje om å regulere støyskjermar knytt til dette ser ikkje ut til å vere imøtekome, og det er noko uklart for oss om dette temaet er tilstrekkeleg ivareteke.

Arealformålet o\_G1 er eksisterande skogs-/vegetasjonsbelte som er regulert til grønstruktur. Formålet skal visuelt skjerme bustader i vest frå både E16 og anleggsområde #1, samt framtidig kombinert trafikkareal o\_SKF1. Opninga for støyskjerm innanfor arealet er teke inn etter ønske frå Vaksdal kommune. Det vil i så fall dreie seg om skjerming frå vegtrafikkstøy. Detaljar rundt dette følgjer ikkje av planen, og det kan difor ikkje regulerast inn ei konkret plassering av støyskjerm. Utgangspunktet for støykartlegginga som er gjennomført er å kartlegge jernbanestøy. I denne kartlegginga er vegtrafikkstøy teke inn i berekningane for å vise samla støybelastning. Det er ikkje gjort støykartlegging for vegen som enkeltelement. Eventuelle behov for støyreducerande tiltak/støyskjermar og liknande knytt til vegen er dermed ikkje avklart.

## 12. Hus i rød støysone – korleis vil BaneNOR følgje opp?

Som det går fram av vedlagte støyrapport er planen sine tiltak handsama som miljø- og sikkerheitstiltak i tråd med retningslinja for handsaming av støy. Det følgjer dermed ikkje som eit krav å utbetre støyforholda som del av prosjektet. Bane NOR arbeider vedvarande med å redusere støy langs jernbana, og huset vil verte vurdert i samband med dette. Prosjektet sitt hovudføremål er å leggje til rette for nye persontog; den nye toga er vesentleg mindre støyande enn toga som fases ut. Prosjektet vil altså totalt sett føre til at støynivået reduserast, også for huset i raud sone.

13. Sluttsituasjon (ferdigsituasjon) for SKF-areala manglar. På side 64 står det at bygge- og anleggsområdet skal etter anleggstid nyttast til veg, parkering, gang- og kollektivareal. Gjeld dette både SKF1 og SKF2? Framtidig arealfordeling må synleggjerast, samt skisser som viser realistiske løysingar i tråd med lovverk, forskrifter og handbøker.

Sluttsituasjon for SKF-området er ikkje en del av oppdraget og vil ikkje bli skissert ut.

Området vert regulert til kombinert trafikkareal etter ønskje frå Vaksdal kommune. Det føreliggjer ikkje planar om utbetring av arealet og det er ikkje ein del av dette prosjektet. Av denne grunn vert området flateregulert. Det vert regulert for eit areal som er større enn dagens bruk, og dette sikrar at det er mogleg å få til ein betre trafikksituasjon enn i dag. Grensesnittet mellom ny og gamal del av stasjonsområdet vil bli godt ivareteke.

At det ikkje vert vist detaljert utforming av arealet er ikkje ein vesentleg mangel ved planforslaget.

14. Kommunen har peika på at gangmønsteret til/frå stasjonen vert endra når prosjektet står ferdig med planfri kryssing. Gangmønster frå Sandlivegen og Fabrikkvegen til Kalvakroken må minimum løysast. Punkt 7.9 seier mellom anna at mjuke trafikantar vil krysse på skrå frå eksisterande fortau til gangvegen. Det er vidare omtalt som oversiktleg. Dette krysset er også definert som eit utrygt område av ts-inspektørar i Statens vegvesen. Det er svært utflytande og har mykje tungtrafikk til/frå fabrikkområdet, Mesta sitt garasjeanlegg og Eksingedalen/Modalen billag sitt kontor/parkeringsanlegg for buss. Ny plattform 2 vil vere meir sentrumsnært, og det må forventast at gåande skiftar gangmønster. Planen må skissere ei løysing. Grunnlaget for dette bør vere ein trafikkanalyse, og vere eit rekkefølgekrav.

Bane NOR er einig i at reguleringsplanen må sjå nærmare på dette området. Det betyr at plangrensa må utvidast noko i forhold til det som er vist i innsendt plankart. I retning frå plattform 2 mot sentrum bør fortau anleggjast i forlenging av gangvegen, langs Stasjonsvegen, mellom vegen og sporet. Kryssing over til høgre side av Stasjonsvegen med gangfelt etter krysset, over til eksisterande fortau langs austsida av vegen.

Plankartet vert endra med regulering av fortau, og føresegnene vert endra med nytt rekkefølgekrav for å sikre gjennomføring.

15. Ber om å få detaljert utsnitt med byggegrenser. I pdf er dette noko utydeleg, og mogeleg fleire linjer oppå kvarandre kan skape mistydingar.

Byggegrensene i plankartet kan vi sende som ei eiga pdf- og sosi-fil.

16. Det framgår av tabell 1-1 i planomtalen at det føreligg varsel om motsegn – Kva er gjort for å imøtekome varsel?

Varsel om motsegn er frå Hordaland fylkeskommune. Vi opplever merknaden som handtert i møte i Regionalt Planforum 28.08.18, der Hordaland fylkeskommune deltok. I møtet la HFK fram sine synspunkt og klargjorde at dei ikkje så grunn for å fremme motsegn. Dei kom med innspel til korleis byggverk kunne tilpassast stasjonsmiljøet. Innspela frå møtet og frå merknad er teke med vidare i utforminga av planforslaget. Det er i planarbeidet gjort ei konkret vurdering av stasjonsmiljøet på

Dale. Med dette som utgangspunkt er det lagt omsynssone over tre av bygningane på stasjonen for å ta i vare desse. Det er tatt inn føresegner som knyter seg til omsynssonen og generelle krav til utforming. Det skal leggest vekt på tilpassing til eksisterande stasjonsmiljø i fargar og materialbruk, slik at området står fram som ein heilskap. Vaksdal kommune må handheve utformingskrav til overgangsbru i byggesak.

Vidare er det lagt fram fleire illustrasjonar og skildring av nær- og fjernverknad for nærliggande kulturmiljø. Dette går fram av planomtalen kap. 7.4 og 7.5.

Føreløpig utkast av planforslag vart sendt til HFK tidlegare i prosessen, men det er ikkje gjeve konkrete tilbakemeldingar på dette.

17. I føresegnene kap. 5 er det nemnt at det er gjort avtalar med grunneigarar. Er desse avtalane noko som er relevant å kjenne til for kommunen?

Føresegnene § 5 seier ikkje at det er gjort avtaler med grunneigarar, men klargjer at dersom anleggsområdet skal tilbakeførast til anna enn slik det var før inngrepet/i samsvar med arealformål, må det være i samsvar med en avtale med grunneigar.

18. Det framgår at det er avdekket forureina grunn. Ber om dokumenta om miljøtekniske grunnundersøkingar, tiltaksplan for forureina grunn, miljørisikoanalyse og MIP-00-A-02616 om masseutskifting.

Dei nemnte dokumenta vert oversende til Vaksdal kommune.

Ein kopi av dette brev og dei viktigaste vedlegga vart send saksbehandlar i kommunen i førekant.

Med venleg helsing

Catherine Holter  
Prosjektleder  
Planavdelinga, Infrastrukturdivisjonen

**Kopi:** Sølvi Morvik, Tone Manum

**Vedlegg:** 13

**Vedlegg som sendast saman med svar på dette brev:**

1. MIP-00-A-00722 Silingsnotat
2. MIP-00-A-00908 Miljøtekniske grunnundersøkingar
3. MIP-00-A-00908 Miljøtekniske grunnundersøkingar, Vedlegg A
4. MIP-00-A-00908 Miljøtekniske grunnundersøkingar, Vedlegg B
5. MIP-00-A-00908 Miljøtekniske grunnundersøkingar, Vedlegg C
6. MIP-00-A-01209 Tiltaksplan for forureina grunn
7. MIP-00-A-01446 Miljørisikoanalyse og
8. MIP-00-A-02616 Oppsummering masseutskifting
9. MIP-00-A-01448 Plankart , Dale stasjon
10. MIP-00-A-01449 Reguleringsføresegner, Dale stasjon
11. MIP-00-A-01450 Planomtale med ROS analyse

12. Byggegrensene i plankartet (sosi og pdf)
13. Sosi-fil av støysoner for jernbanestøy, som tidlegare etterspurt