

Oppdragsgiver
Vaksdal kommune

Rapporttype
Planomtale

2019 – 05 – 22

DETALJREGULERING

KOLLEKTIVTERMINAL DALE



DETALJREGULERING KOLLEKTIVTERMINAL DALE

Oppdragsnr.: 1350019831-016
Oppdragsnavn: Kollektivterminal Dale

Revisjonsoversikt

Rev.	Dato	Revisjonen gjelder	Utarbeida av	Kontrollert av	Godkjent av
00	14-01-19	Planforslag 1. gongs handsaming	BKA	HST	GK
01	21-01-19	Revidert etter kontroll	BKA	HST	GK
02	22-05-19	Revidert etter høyring/offentleg ettersyn	BKA	HST	GK

Rambøll utarbeider plandokumenta på vegne av Vaksdal kommune.

Rambøll Norge as
Folke Bernadottes veg 50
Postboks 3705
NO-5845 BERGEN
T +47 55 17 58 00

www.ramboll.no



INNHOLD

1.	BAKGRUNN.....	6
1.1	Føremålet med planen	6
1.2	Forslagsstillar	6
1.3	Lokalisering	6
1.4	Eigedomstilhøve.....	6
1.5	Tidlegare vedtak	7
1.6	Krav om konsekvensutgreiing (KU)	8
2.	PLANPROSESSEN	10
2.1	Varsel om oppstart.....	10
2.2	Open dag	10
2.3	Høyring og offentleg ettersyn	11
2.3.1	Hordaland fylkeskommune (HFK), regionalavdelinga	11
2.3.2	Bane NOR	11
2.3.3	Statens vegvesen (SVV)	12
2.3.4	Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE)	12
2.3.5	Fylkesmannen i Vestland.....	13
2.4	Endringar i planforslaget etter offentleg ettersyn og høyring.....	13
3.	OVERORDNA FØRINGAR OG PLANSTATUS.....	14
3.1	Statlege planar og føringar.....	14
3.2	Regionale planar	14
3.3	Kommunale planar	14
3.4	Tilgrensande og reguleringsplanar.....	16
4.	EKSISTERANDE SITUASJON	17
4.1	Dagens arealbruk.....	17
4.2	Staden sin karakter	17
4.3	Kulturminne og kulturmiljø.....	18
4.4	Naturmangfald.....	19
4.5	Grunntilhøve	19
4.6	Trafikktilhøve	20
4.7	Kollektivtilbod.....	21
4.8	Teknisk infrastruktur	21
4.9	Forureining.....	21
4.10	Støyforhold	22
5.	PLANFORSLAG.....	23
5.1	Målet med planen	23
5.2	Avgrensing av planen – justering av plangrensa.....	23
5.3	Plankartet – forslag utsendt på høyring.....	24
5.4	Plankart - gjeldande	25
5.5	Plassering og utforming	26

5.6	Støyskjerm mot skulen	26
5.6.1	Utforming av støyskjermen	26
5.7	Parkeringsplassar	27
5.8	Universell utforming	28
5.9	Teknisk infrastruktur	28
5.10	Rekkefølge	28
6.	VERKNADER AV PLANFORSLAGET	29
6.1	Overordna planar	29
6.2	Staden sin karakter, byform, estetikk og landskap	29
6.3	Kulturminne og kulturmiljø, eventuell verneverdi	29
6.4	Forholdet til naturmangfald	29
6.5	Landbruk og naturressursar.....	29
6.6	Trafikkforhold	29
6.7	Barns interesser.....	30
6.8	Sosial infrastruktur.....	30
6.9	Universell tilgjenge.....	30
6.10	Energibehov – energiforbruk	30
6.11	Teknisk infrastruktur	30
6.12	Økonomiske konsekvensar for kommunen.....	30
6.13	Eigedomsmessige konsekvensar for grunneigarar	30
6.14	Interessemotsetningar.....	31
7.	RISIKO OG SÅRBARHEIT	32
7.1	Liv og helse.....	32
7.2	Ytre miljø.....	32
7.3	Materielle verdier	32
7.4	Anleggsfasen	33
8.	VEDLEGG	33
8.1	Merknader til planforslaget etter høyring.....	33
8.2	Støysonekart for ulike løysingar	33
8.3	ROS-analyse	33

1. BAKGRUNN

1.1 Føremålet med planen

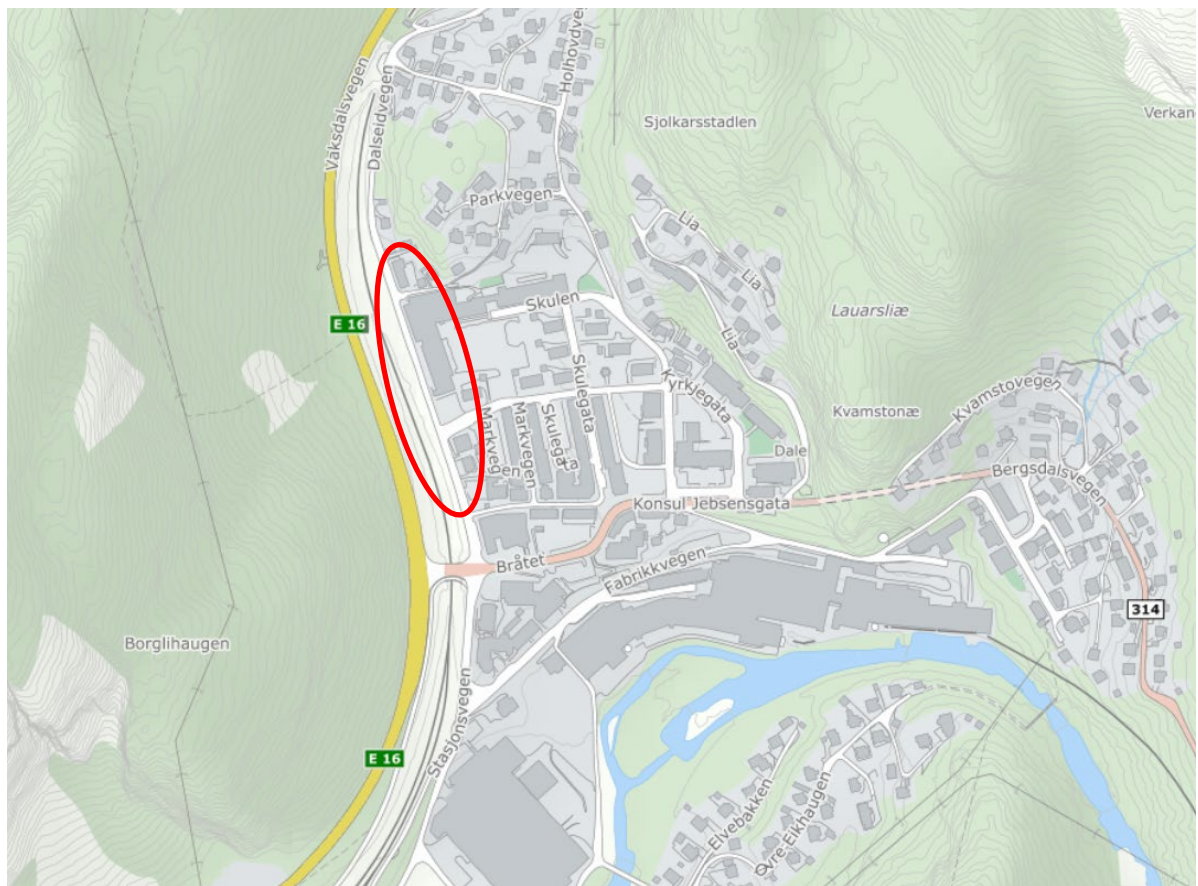
Målet med kollektivterminalen var å samle regionale bussruter, innfartsparkering, skuletransport og hente/bringe-funksjon til skulen i eitt område.

1.2 Forslagsstillar

Forslagsstillar er Vaksdal kommune.

1.3 Lokalisering

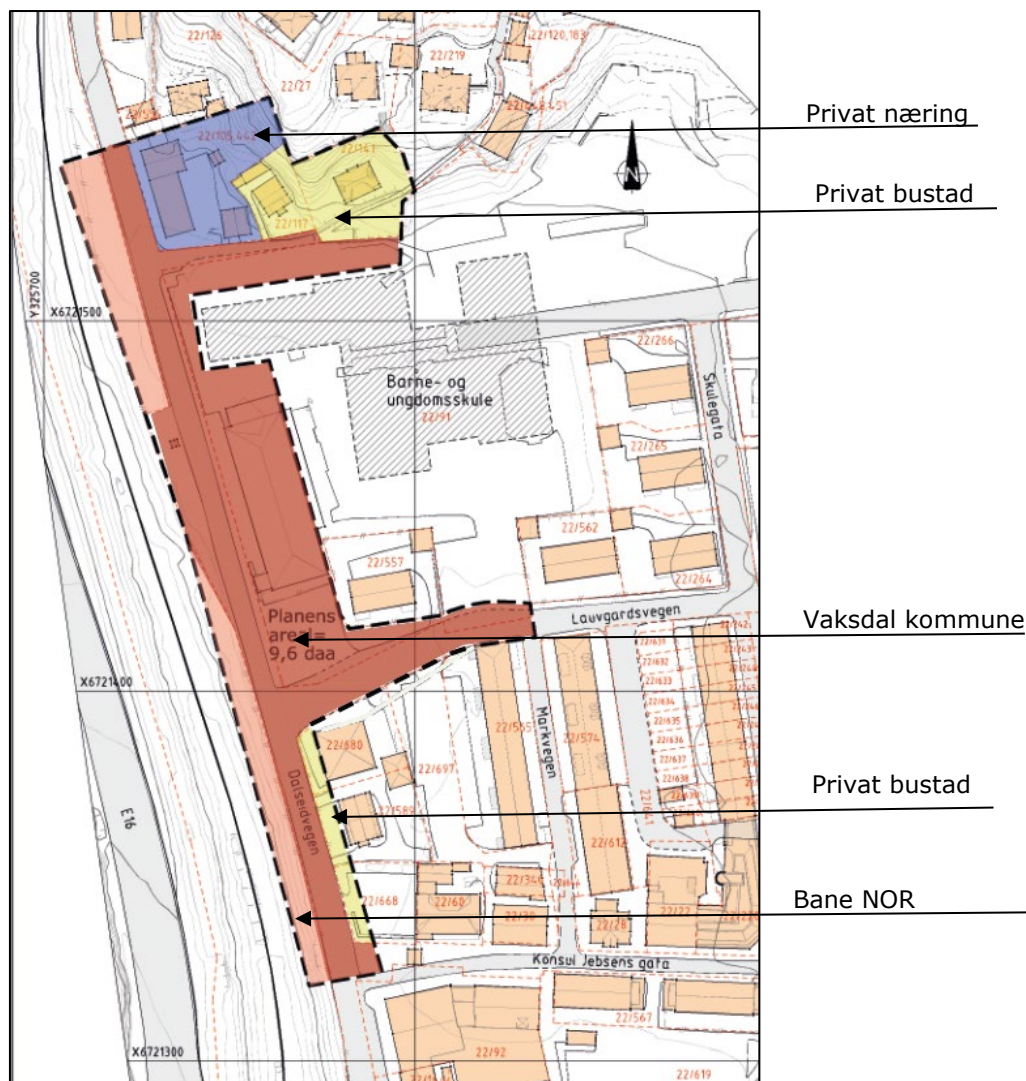
Planområdet ligg langs Dalseidvegen, mellom jernbana/E16 og barne- og ungdomsskulen.



Dale sentrum – planområdet markert med raud ring

1.4 Eigedomstilhøve

Vaksdal kommune står som eigar av størstedelen av området. I tillegg inngår nokre private bustadeigedommar i planområdet, og ein privat nærings eigedom. Vest i planområdet ligg jernbaneareal eigd av Bane NOR. Sjå kart neste side.

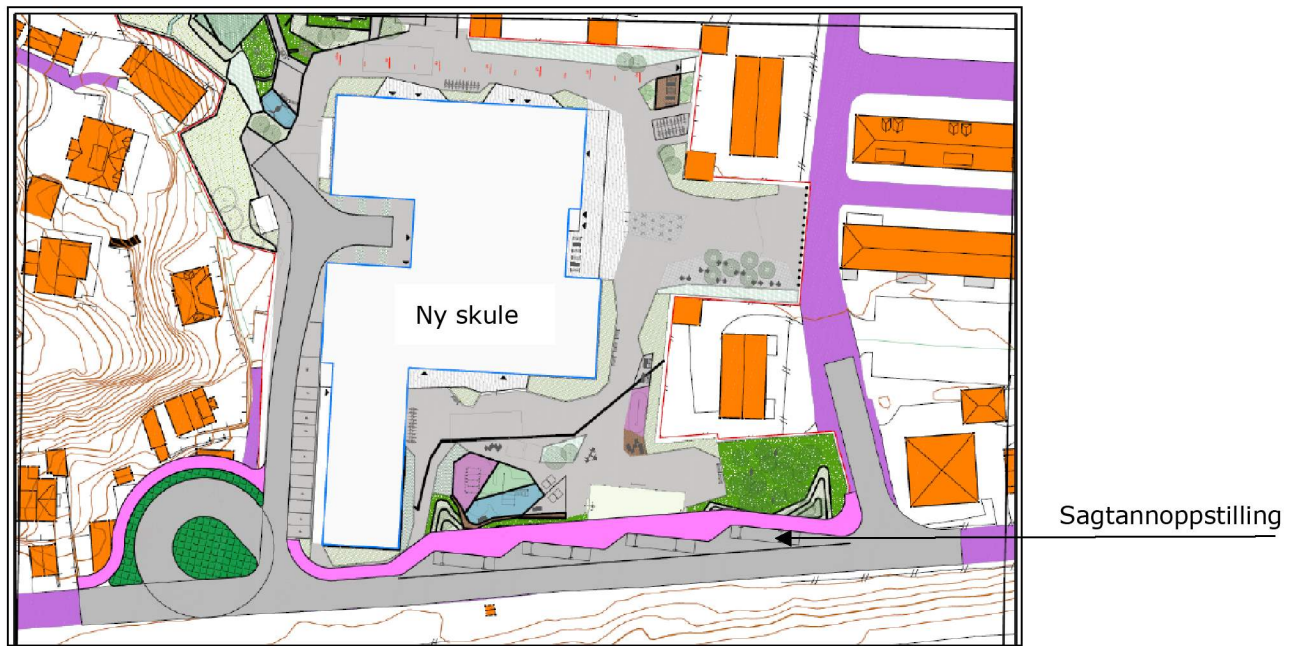


Illustrasjon eigedomstilhøve

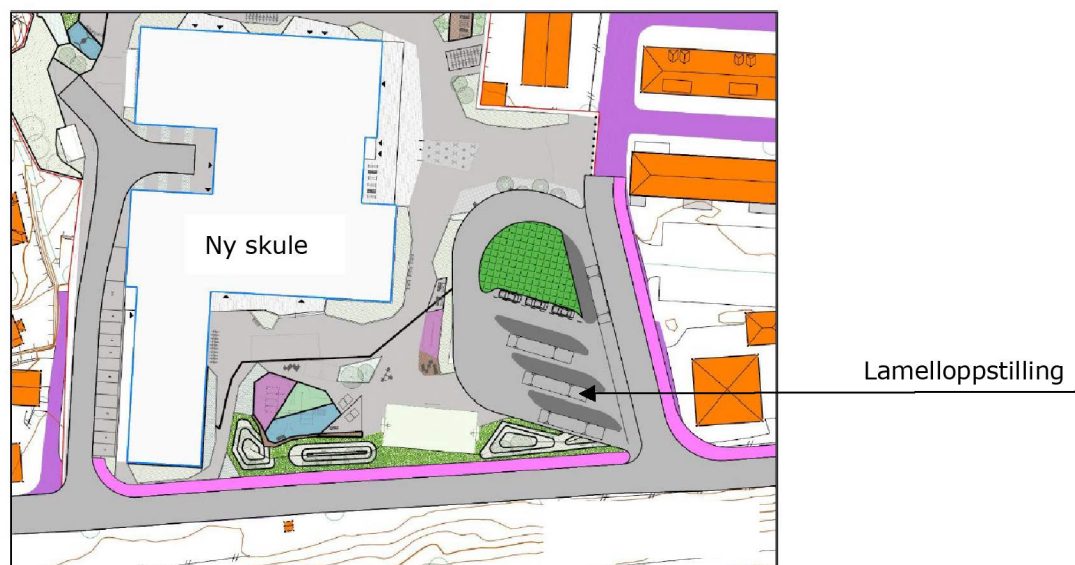
1.5 Tidlegare vedtak

Sak om kollektivterminal vart handsama i kommunestyret 7. mai 2018. Som grunnlag for saka var det utarbeidd ei alternativvurdering der to ulike løysingar vart presentert. Kommunestyret tilrådde å gå vidare med alternativ «Dalseidvegen nord», som også var tilrådd av Skysst og Statens vegvesen. Det er dette alternativet som ligg til grunn for reguleringsforslaget.

Dei to alternativa er vist på neste side.



Valt alternativ – sagtannoppstilling med snuplass langs Dalsveidvegen



Forkasta alternativ – lamelloppstilling med snuplass langs Lauvgardsvegen

1.6 Krav om konsekvensutgreiing (KU)

Det er vurdert at plantiltaket ikkje utløyser krav om konsekvensutgreiing, jf. *Forskrift om konsekvensutredningar* av 01.07 2017 med vedlegg.

Planen er ikkje omfatta av KU-forskrifta § 6 – planar som alltid skal ha KU. Planen er i all hovudsak i tråd med gjeldande kommuneplan og forslag til ny kommuneplan (arealdelen).

Neste spørsmål er då om planen kan bli fanga opp av § 8 - planar etter vedlegg II som skal ha konsekvensutgreiing *dersom* dei kan få vesentlege verknader etter § 10 (planen må fangast opp både av vedlegg II og § 10).

Vedlegg II listar opp kva planar/tiltak som kan utløysa KU. Det næraste må vere 10.e.i «vegbygging» og 10.c. «terminalar som betjener flere transporttyper». Tiltaket omfattar ikkje nye vegar, og terminalen omfattar ikkje fleire transporttypar.

Tiltaket vil heller ikkje få vesentlege verknader etter § 10.

Konklusjon: Det er ikkje krav om konsekvensutgreiing

2. PLANPROSESSEN

2.1 Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av reguleringsarbeid vart annonsert på kommunen sine nettsider og i Vaksdalposten 18. oktober 2018.

Offentlege instansar, grunneigarar, naboar og andre interessentar er varsla med brev. Frist for innspel var sett til 4. desember.

VAKS DALPOSTEN / TORSDAG 18. OKTOBER 2018 / 7

**Varsel om oppstart av planarbeid.
Ny kollektivterminal på Dale i Vaksdal
kommune gnr. 22, bnr. 91 med fleire**



Med heimel i plan og bygninglova §§ 12-3 og 12-8 varsler Vaksdal kommune om at det vert sett i gang arbeid med reguleringsplan for ny kollektivterminal på Dale. Planen skal utarbeidast som detaljreguleringsplan.

Målet med kollektivterminalen er å samle regionale ruter, skuletransport, bær og hentebringe-funksjon til skulen i eitt område.

Terminalen med tilhøyrande areal skal etablerast langs Dalsedvegen ved barne- og ungdomsskulen. Planområdet omfattar terminalen og tilhøyrande veginfrastruktur med fortau og sideareal. Planområdet strekkjer seg frå Dalsedvegen 4 til Dalsedvegen 11, og tar med ein del av Lauvgardvegen - slik vist i kartskissa.

Sentrale tema i planarbeidet er trafikktryggleik, tilgjenge for alle brukargrupper, stasjonsjerming og utforming.

Oppstart vert varsla i VaksdalPosten og på kommunen sine nettsider. Offentlege instansar, naboar og andre interessentar vert varsla direkte i brev. Det vert open kontordag i Heradshuset tysdag 13. november kl. 12.00-17.30.

Merknader og innspel som kan ha innverknad på planarbeidet skal sendast skriftleg til:
Vaksdal kommune, v/ Gjertrud Karevoll, Konsul Jøbsensgate 16,
5722 Dalekvam, eller e-post: gjertrud.karevoll@vaksdal.kommune.no

Merknadsfrist er sett til 4. desember 2018

Etter at merknadsfristen er ute, vil kommunen utarbeide eit planforslag. Etter det vert planen lagt ut til offentlig ettersynhøyring. Det vert då høve til å komme med merknader til sjølve planforslaget.

 Vaksdal kommune
5722 Dalekvam
tlf. 36 59 44 00
post@vaksdal.kommune.no

Annonsen i Vaksdalposten 18. oktober 2018.

Det kom inn 5 merknader til varsel om oppstart.

2.2 Open dag

I samband med oppstart hadde kommunen open kontordag i heradshuset på Dale. To grunneigarar møtte opp for å få informasjon og komme med innspel til løysing for deira eigedomar.

2.3 Høring og offentlig ettersyn

Formannskapet/planutvalet i Vaksdal kommune har i møte 4. februar vedtatt offentlig ettersyn og høring av detaljreguleringsplan for kollektivterminal på Dale, planID 2018002, jamfør Plan- og bygningslova §§ 12-3 og 12-10.

Planforslaget var til høring frå 20. februar 2019 til 4. april 2019. Det kom inn fem merknader til planforslaget – alle frå offentlege høyringsinstansar.

2.3.1 Hordaland fylkeskommune (HFK), regionalavdelinga

- Positiv til etablering av terminal langs vegen utanom sentrum og til val av løysing med sagtannoppstilling.
- Saknar klårare føresegnar om estetisk utforming av tiltak, særleg støyskjermen.
- Peiker på at plassering av parkeringsareal vil føre til kryssing av gangtrafikk i nærleiken av bussterminalen.
- Stiller spørsmål ved kor mange innfartsparkeringsplassar det er behov for her, då dei fleste på Dale pendlar med tog.
- Meiner det er uheldig at fylkeskommunen sin tilråding om at kulturminnedokumentasjon ikkje er følgd opp.

Konklusjon:

«Hordaland fylkeskommune har ingen vesentlege merknader til planforslaget, men rår til at føresegnene definerer høge krav til kvalitet i et svært synleg område på Dale. Vi ber om at desse merknadene vert teke omsyn til i prosessen vidare.»

Vurdering og oppfølging

Kommunen er merksam på at utforming av tiltaket og då særleg utforming av støyskjermen, er viktig for området, og ein har forsøkt å spisse reguleringsføresegna på dette punktet. Føresegnene kan like fullt ikkje detaljstyre utforminga. Det er først gjennom prosjekteringsarbeidet, utført av kvalifiserte fagfolk, at ein kjem fram til den rette forma.

Høgda på støyskjermen er ein vesentleg del av det estetiske uttrykket. Det er ei utfordring at høgda på støyskjermen er avhengig av kor vidt E16, som ligg utanfor planområdet, får støyskjerm. Det vil vere klårt best for støysituasjonen i området og for det estetiske uttrykket langs Dalseidvegen, om det kan førast opp skjerm langs europavegen. Då vil skjermen mellom skulen og Dalseidvegen kunne få meir karakter av ein mur, og det vil vere visuell kontakt mellom skuleplassen og vegen.

Parkeringsplassane kan nyttast til parkering for ulike formål, og kommunen har ikkje definert kor mange som skal nyttast til innfartsparkering. Det er det behovet som vil avgjere.

Planområdet omfattar i all hovudsak eksisterande samferdselsanlegg. Då det ikkje er påvist kulturminne innafor planområdet, ser ikkje kommunen behov for å utarbeide eigen kulturminnedokumentasjon i samband med planarbeidet.

2.3.2 Bane NOR

- Parkering kan ikkje akseptrast nærare en 10 m frå jernbanelina. Byggegrense må leggest inn i plankartet.
- Planføresmål o_SBG må endrast til jernbaneføresmål
- Det må settast opp autovern og sikringsgjerde med høgd på 1.80 m langs parkeringsplassen. Alternativ utforming av t.d autovernet skal godkjennast av Bane NOR
- Overvatn må handterast med fall mot Dalseidvegen
- To av parkeringsplassane skal settast av til sykkelparkering.

Vurdering og oppfølging

Parkering ligg ikkje nærare enn 10 m frå jernbanelina. Jernbaneformål «annan banegrund – grøntareal» (o_SBG) er endra til «annan banegrund – tekniske anlegg» (o-SBT). Det skal ikkje vere naudsynt å legge inn byggegrense i samferdselsformål, då formålet i seg sjølv utelukker byggetiltak.

Når det gjeld handtering av overvatn må dette handterast i detaljprosjektet. Det er tatt inn et krav i føresegnene om sikringsgjerd mellom parkeringsplassane og jernbana sitt areal. Reguleringsføresegnene set krav om at detaljprosjektet skal godkjennast av Bane NOR før igangsetjing.

2.3.3 Statens vegvesen (SVV)

- SVV meiner det er uheldig med parkering som krev rygging ut i vegen. Kombinasjon av bussar i rørsle, manøvrering med parkering og folk som skal krysse vegen til/frå parkeringa vil kunne føre til farlege situasjonar. SVV ber om at parkeringsplassane går ut eller at utforming vert endra.
- Ber kommunen gjere ei vurdering av behovet for innfartsparkering her og korleis det kan løysast
- Ber om at det vert sett av areal til sykkelparkering med sikker oppbevaring i planen.
- SVV etterspør sporingskurver for kollektivterminalen.
- Det er uheldig med fartsdumpar/fartspuuter i nærleiken av busslommer. Fartsdumpar/fartspuuter vert handsama etter veglova, og med tilrår at krav om dette vert tatt ut reguleringsføresegnene.

Vurdering og oppfølging

Som kompensierende tiltak for å styrke trafikktryggleiken er parkeringsplassane omgjort til langsgående parkering. Då unngår ein rygging ut i Dalseidvegen. Det er også tatt inn eit punkt om veglys i føresegnene.

Som følgje av dette blir talet på plassar redusert 30 til 19. Parkeringsplassane kan nyttast fritt til parkering av ulike formål (parkering for tilsette ved skulen, skulearrangement og anna), og kommunen har ikkje definert kor mange plassar som skal nyttast til innfartsparkering. Det er det behovet som vil avgjere.

Sykkelparkering skal løysast innafor området ved kollektivterminalen. Plassering vert avgjort i samband med detaljprosjektering.

Krav om fartspuuter/fartsdumpar er tatt ut. I staden er det tatt inn ein generelt krav om vektlegging av trafikktryggleik i samband med detaljprosjekt.

2.3.4 Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE)

- Det er gjennomført faresonekartlegging og områda med skredfare er avklart. Føresegna i § 2.4.3 om krav til ytterlegare kartlegging kan difor strykast.
- Omsynssone H310 (ras- og skredfare) bør teiknast inn som to flater – ein for årleg sannsyn større enn 1/1000 og ein for årleg sannsyn større enn 1/5000.
- NVE gjer merksam på at bustadhuset på 22/117, som ligg delvis innafor faresone med sannsyn $\geq 1/1000$, må handterast som om heile huset låg innafor faresona. Det betyr til dømes at tilbygg med meir enn 50 m² ikkje kan gjevast løyve til sjølv om tilbygget ligg på den trygge sida av huset.

Vurdering og oppfølging

Plankart og føresegner er retta opp i samsvar med merknaden.

2.3.5 Fylkesmannen i Vestland

- Viser til at det er uklårt om SKT1 og SF1 er utsett for rasfare. Dette må avklarast.
- Støy er eit folkehelseproblem, og born er særleg sårbare for støy. Støyskjerming av skulen må sikrast i reguleringsplanen. Føresegnene må vere tydelegare på dette området. Det må settast rekkjefølgjekrav til støyskjerming av uteområdet på skulen.
- I ROS-analysen kjem trafikkulukker på raudt for tema liv og helse. Fylkesmannen meiner det må arbeidast vidare med ROS-analysen på ein slik måte at det kjem fram kva løysingar som må til for å få trafikkfaren ned på eit akseptabelt nivå. Avbøtande tiltak må så innarbeidast i kart og føresegn.
- Fylkesmannen vurderer motsegn dersom ein ikkje gjer naudsynte endringar i planforslaget.

Vurdering og oppfølging

Rasfare er avklart, sjå merknad over.

Det er tatt inn rekkjefølgjekrav til støyskjerming av skulen.

Det er gjort tiltak i planen for å redusere trafikkfaren. ROS-analysen er gjennomgått og trafikkfaren er komen på eit akseptabelt nivå.

2.4 Endringar i planforslaget etter offentleg ettersyn og høyring

Oppsummert er innhaldet i planforslaget er i all hovudsak som tidlegare. Det er gjort fleire mindre endringar i plankart og føresegner med bakgrunn i merknader frå høyringsinstansane. Dette er i all hovudsak endringar av planteknisk karakter for meir presise føremålsnemningar og bruk av omsynssoner, samt betre og meir målretta føresegner. Den største endringa i planen er at parkeringsplassane har fått ny utforming og talet plassar er redusert.

Fleire av høyringsinstansane spør kor mange innfartsparkingsplassar det er behov for. Talet på parkeringsplassar er redusert frå 30 til 19, som følgje av endra utforming. Parkeringsplassane kan nyttast fritt til parkering av ulike formål (parkering for tilsette ved skulen, skulearrangement og anna), og kommunen har ikkje definert kor mange plassar som skal nyttast til innfartsparkering.

Eitt sentralt tema som går igjen i fleire av i høyringsuttalane, er tryggleik - det vere seg trafikktryggleik, god nok sikring mot jernbana eller sikring mot ras og skred. Dette er adressert gjennom meir utfyllande reguleringsføresegner. Trafikktryggleik er særleg viktig i nærleik av ein skule. Vidare detaljprosjektering av kollektivterminalen, veg og p-plassar må følgje opp med vidare avbøtande tiltak for å betre tryggleiken.

3. OVERORDNA FØRINGAR OG PLANSTATUS

3.1 Statlege planar og føringar

Staten utarbeider lover, forskrifter, rundskriv og retningslinjer som gir føringar for kommunal planlegging. Dei statlege føringane vert innarbeidd i regionale og kommunale planar, og alle vert difor ikkje lista opp her. Vi peikar likevel på nokre sentrale føringar for kommunal planlegging:

- Nasjonale forventingar til regional og kommunal planlegging (2015)
- Statleg planretningslinje for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Rikspolitisk retningslinje for å styrke barn og unges interesser i planlegginga (2008)

3.2 Regionale planar

Fylkeskommunen har ansvar for å utarbeide regionale planar. Følgjande planar vert vurdert som mest relevante for planarbeidet:

- Regional transportplan for Hordaland
- Regional plan for attraktive senter – senterstruktur, tenester og handel
- Regional plan for folkehelse

3.3 Kommunale planar

Kommuneplanen sin arealdel 2006-2016 – gjeldande

Skravert område er areal som er regulert.



Utsnitt av kommuneplanen sin arealdel – planområdet vist med raud stipla strek

Kommuneplanen sin arealdel 2018-2030 - under arbeid



Utsnitt av ny kommuneplanen som er under rulling - planområdet vist med svart stipla strek

Kommuneplanens samfunnsdel – mål og strategiar

DELMÅL 1 TRYGGE OG UTVIKLANDE OPPVEKSTVILKÅR FOR BARN OG UNGE

Strategiar:

- Trygg ferdsel mellom viktige funksjonar i kvardagen
- Møteplassar som inviterer til leik og aktivitet
- Skular og barnehagar som bidreg til utviklande og gode læringsmiljø

Kommunedelplan Trafikktryggleiksplan

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikktryggleik på veg er det sett opp ei rekkje tilstandsmål formulert som måltal. For å nå desse måla må det setjast i verk tiltak. Kommunen skal arbeida aktivt for å bidra til at han oppnår desse tilstandsmåla. Dette gjeld først og fremst på følgjande områder:

- Auka del bruk av bilbelte, refleks, bakover vendt barnesikring, sykkelhjelm
- Redusera delen av bilistar som overskrid fartsgrensene
- Arbeida målretta for at fleire går og sykklar til skulen

- Alle skular er godkjende som trafikksikre skular
- Alle barnehagar er godkjent som trafikksikre barnehagar
- Kommunen godkjent som trafikksikker kommune

3.4 Tilgrensande og reguleringsplanar



Reguleringsstatus på tilgrensande areal – planområdet vist med svart stipla strek

Største delen av området er regulert gjennom plan 1984002 Dale sentrum. Bustadane og næringstomta nord i planområdet samt veg og jernbane er uregulert.

4. EKSISTERANDE SITUASJON

4.1 Dagens arealbruk

Planområdet ligg i Dale sentrum og omfattar Dalseidvegen med tilliggjande areal. Nord i planområdet inngår to bustadeigedomar og ei næringstomt. I aust inngår deler av skuleområdet. I vest inngår vegetasjonsbelte mellom Dalseidvegen og jernbana.

4.2 Staden sin karakter

Dale er ein industristad etablert i tilknytning til Dale kraftverk og tidlegare Dale Fabrikker. Staden ligg i eit typisk vestlandsk landskap med langsmale dalar omkransa av høge fjell.



Dale sentrum omgitt av høge fjell (foto: teb/Wikipedia)

Dalseidvegen ligg i utkanten av Dale sentrum mellom utbygd område og jernbana/E16. Bygningsmassen i denne delen av Dale er organisert i ein tydeleg kvartalsstruktur med ei blanding av bustader, næring og tenesteyting. Bygningane er i 2-4 etasjar.

Kollektivterminalen blir lokalisert rett utanfor barne- og ungdomsskolen. Her er eit heilt nytt skulebygg under oppføring.

4.4 Naturmangfald

Det er gjort ein utsjekk i Naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning og i Artsdatabanken sitt kart. Det er ikkje registrert verneområde, viktige naturtypar, artsfreding eller anna freding i området. Det er heller ikkje registrert nasjonalt eller regionalt viktige kulturlandskap eller statleg sikra friluftsområde.

Det er ikkje registrert prioriterte artar, trua eller nær trua artar på Norsk raudliste for artar 2010, utvalde naturtypar eller trua eller nær trua naturtypar på Norsk raudliste for naturtypar 2011 i planområdet.

4.5 Grunntilhøve

I samband med rullering av kommuneplanen for Vaksdal er det gjort nye akksamheit- og farevurderingar for skred. Planområdet ligg inntil, men ikkje innanfor omsynssone 310 Ras- og skredfare (1:5000-års-skred).



Utsnitt av forslag til ny kommuneplanen (under arbeid)

4.6 Trafikktilhøve

Dalseidvegen er ein lokal kommunal veg. Vegen koplar seg på hovudvegssystemet fv 314 Konsul Jebsensgata og Bråtet som igjen koplar seg til E16 Vaksdalsvegen.



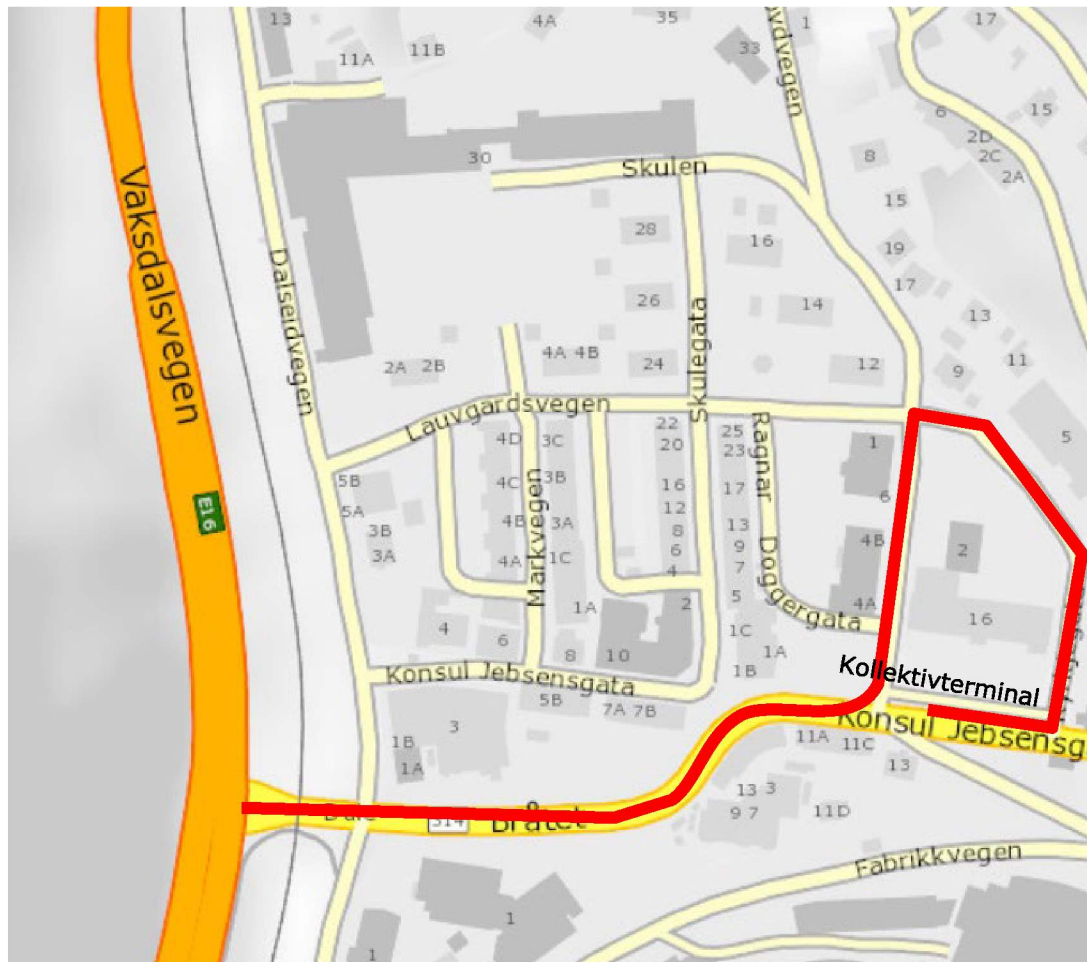
Utsnitt frå vegkart.no

Pr. 2017 har Dalseidvegen ein årstdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 200 på strekninga forbi skulen, og 500 på strekninga mellom Bråtet og Lauvgårdsvegen. Fartsgrensa er 30 km. Det er ikkje registrert ulykker på strekninga ¹.

¹ Norsk vegdatabase NVDB

4.7 Kollektivtilbod

I dag køyrer alle bussar, også skulerutene, inn i sentrum. Tidlegare stoppa skulebussane ved skulen, men i samband med byggearbeida er det etablert ein midlertidig kollektivterminal ved heradshuset på Dale.



Kollektivruter og skulebuss med haldeplass ved heradshuset.

4.8 Teknisk infrastruktur

Det står ein pumpestasjon på kommunen sin eigedom ved Dalseidvegen, på motsett side av skuletomta.

4.9 Forureining

Det er ingen verksemdar i området som skulle tilseie at grunnen skulle vere forureina, og ein er ikkje kjend at det det finst forureining i området.

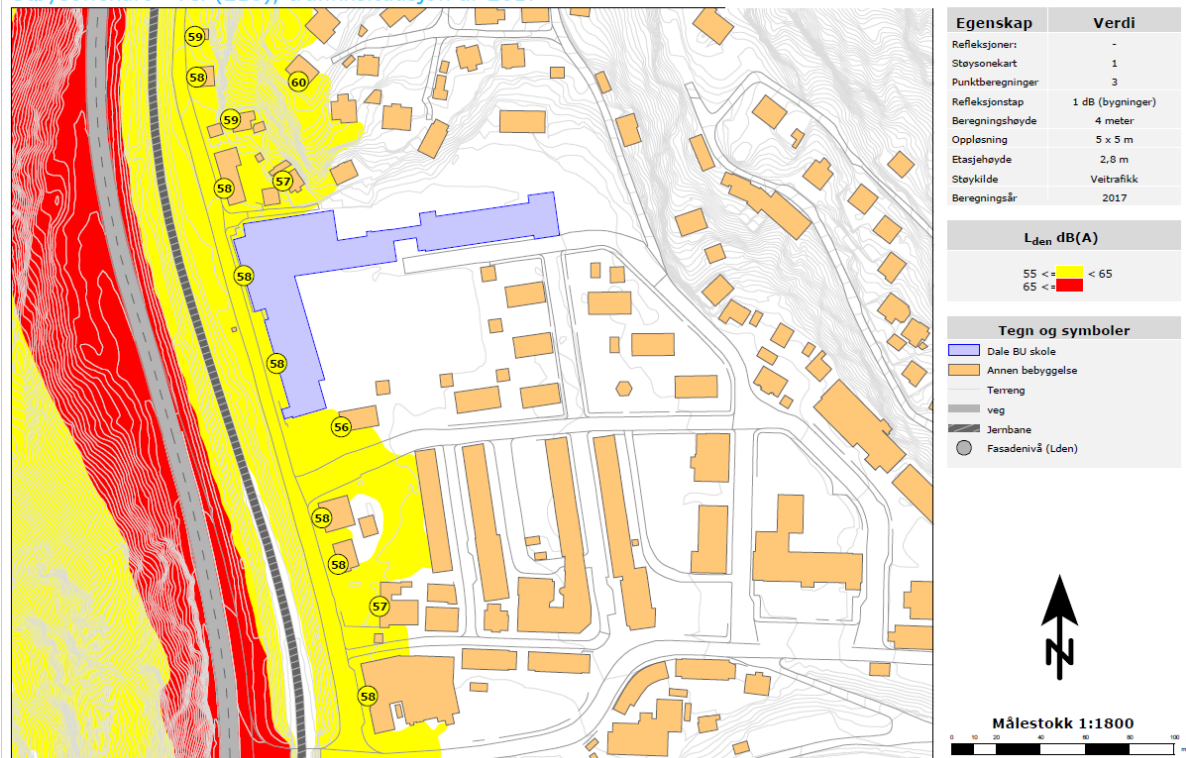
4.10 Støyforhold

Planområdet er utsett for støy frå vegtrafikk og jernbane. Det er vegtrafikken på E16 som står for det meste av støyen.

Kollektivterminal er i seg sjølv ikkje ein funksjon som er kjenslevar for støy. Men terminalen ligg inntil skulen og skal sjåast i samanheng med trong for støyskjerming av skulen.

Støysonekart - vei (E16), trafikksituasjon år 2017

Dato: 14.11.2018
Oppdragsnummer: 1350019831



Støysituasjon 2017 med gammalt skulebygg

5. PLANFORSLAG

I dette kapittelet gjer vi greie for innhaldet i planen, slik foreslått gjennom plankart og føresegner.

5.1 Målet med planen

Målet med kollektivterminalen er å samle regionale bussruter, innfartsparkering og skuletransport i eitt område. Målet med *reguleringsplanen* er å sikre areal til og å utforme gode løysingar for ny kollektivterminal på Dale. Gjennom tidlegare utgreiing og vedtak har kommunen vedteke at kollektivterminalen skal formast med såkalla sagtannoppstilling for bussane, jf. kap. 2.5.

Opphaveleg var det tenkt at hente/bringe funksjon til skulen også skulle inngå i planområdet for kollektivterminalen. Gjennom planarbeidet har ein vurdert at denne funksjonen bør leggjast til enden av Skulegata aust for skulebygget. Dette for å unngå at skuleborna må krysse Dalseid-vegen. Hente/bringefunksjon er difor tatt ut av planen.

5.2 Avgrensing av planen – justering av plangrensa

Plangrensa er justert etter oppstart av planarbeidet. Ein har sett at det ikkje har vore behov for å ta med så mykje areal av skuleplassen inn i planområdet, og plangrensa vart her endra.



Plangrense slik varsla ved oppstart



Plangrense i planforslaget til høring

5.3 Plankartet – forslag utsendt på høyring



Plankart – høyringsforlag

5.4 Plankart - gjeldande

På bakgrunn av innspel og merknader er plankartet endra:

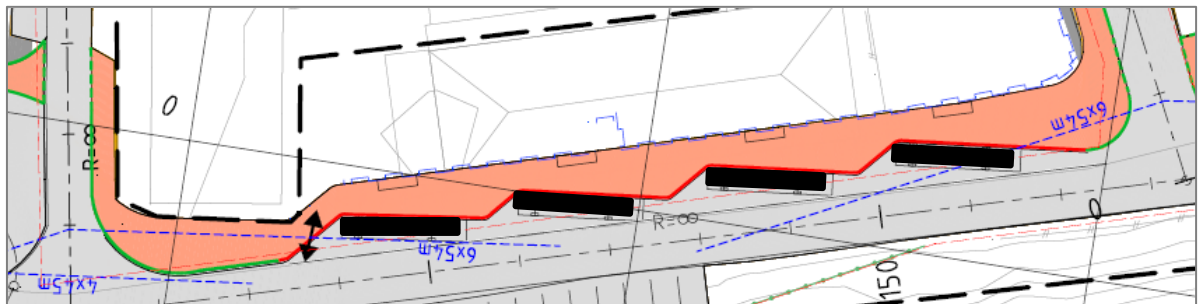


Plankart – gjeldande datert 22.05.19

5.5 Plassering og utforming

Kollektivterminalen ligg mellom Dalseidvegen og skuleområdet. Det er sett av 4 oppstillingsplassar for buss, 3 for skulebuss og ein for rutebuss. Oppstillingsplassane er forma med sagtannsløysing og plassert langs ein støyskjerm mot skuleplassen. Snuareal for bussane er lagt nord for terminalen, på eigedomen som i dag utgjør Dalseidvegen 13. Den delen av eigedomen som ikkje vert nytta til kollektivterminalen blir regulert til grøntstruktur.

I samband med terminalen skal det etablerast fortau langs Dalseidvegen sørover til Konsul Jepsens gata og nordover fram til nr. 15. Det skal og etablerast fortau lang Lauvgårdsvegen fram til nr. 4a.



Illustrasjon av sagtannoppstilling for buss

5.6 Støyskjerm mot skulen

Skule er ein funksjon som er kjenslevar for støy. Støyskjerming av skulen skal sikrast gjennom denne reguleringsplanen. Det er stilt rekkefølgekrav til kollektivterminalen om skjerming av skulen.

Bussane på terminalen vil generere støy, men det er trafikkstøy frå E16 som er den største støykjelda. For å redusere støybelastninga er det difor mest effektivt å skjerme langs E16. Dersom ein set opp støyskjermar langs E16, vil ein kunne klare seg med ein skjerm med høgde på 1,5 m mellom kollektivterminalen og skulen. Dersom ein ikkje set opp skjerm langs E16, må støyskjermen langs skulen være 3,5 m høg.

Kommunen meiner det bør etablerast skjerm langs E16, og har dialog med Statens vegvesen om dette. Ein reknar med at dette blir løyst, men må i denne planen likevel ta høgde for at all støyskjerming mot skulen må takast med skjermen mellom terminalen og skulen. Føresegnene opnar difor for at skjermen kan bli inntil 3,5 m høg.

5.6.1 Utforming av støyskjermen

Støyskjermen blir utforma som ein del av kollektivterminalen, der venteskura vil bli integrert i skjermen. Illustrasjonen under viser eit prinsipp for ein skjerm der høgda er 1,5 m og går opp til 3 m der det skal vere venteskur.



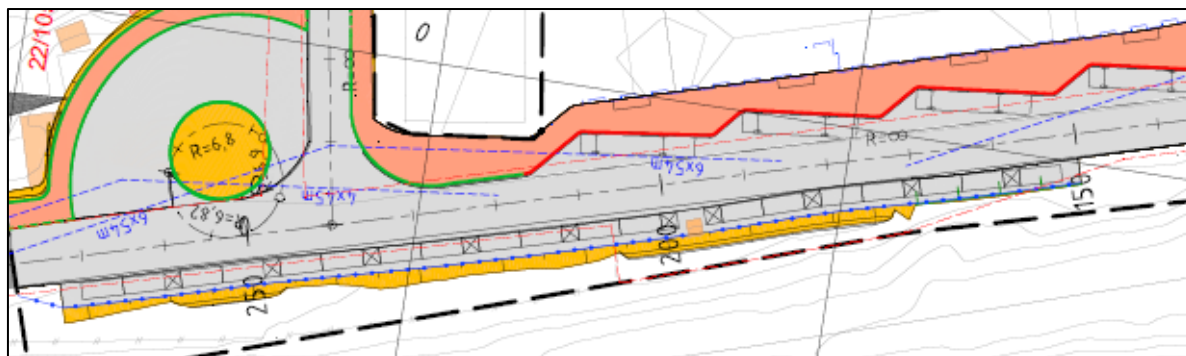
Prinsipp for utforming av støyskjerm med venteskur.

Det blir to opningar i skjermen for gangpassasje frå Dalseidvegen/terminalen og inn til skuleplassen, ein om lag midt på og ein i nord.

Detaljutforming av støyskjermen kan ikkje avklarast før ein veit om det blir også kjem støyskjerm langs E16.

5.7 Parkeringsplassar

På andre sida av Dalseidvegen er det i nordre del sett av areal til parkering med 19 plassar. Plassane kan nyttast både til innfartsparkering, parkering for tilsette ved skulen og for brukarar av symjehallen eller andre arrangement på skulen ettermiddag/kveld.



Langsgående parkering på vestsida av Dalseidvegen

Parkeringsplassen ligg nær jernbana, og delvis på Bane NOR sin eigedom. Det skal utarbeidast ein rapport som syner grunnforhold og korleis plassen skal fundamentarast og overvann skal handterast. Plassen skal også sikrast med køyresikkert gjerde.

Med langsgående parkeringsplassar tar ein mindre areal mot jernbanen, og det vert enklare å sikre området i anleggsfasen.

Sykkelparkering vert løyst i samband med detaljprosjektering av kollektivterminalen.

5.8 Universell utforming

Krav til universell utforming er ivaretatt i planen, og vil bli fulgt opp vidare i detaljprosjekteringa.

5.9 Teknisk infrastruktur

Det står i dag ein pumpestasjon ved areal regulert til parkering. Denne vert regulert med eksisterande bruk.

5.10 Rekkefølge

Ny barne- og ungdomsskule er under oppføring. Kollektivterminalen kan ikkje etablerast før skulebygget er ferdig bygd, og eksisterande skulebygg langs Dalseidvegen er fjerna.

Utearealet til skulen skal ha maks støynivå på 55 dBA. Kollektivterminalen får ikkje ferdigattest før akseptabelt støynivå kan dokumenterast.

6. VERKNADER AV PLANFORSLAGET

6.1 Overordna planar

Planforslaget er ikkje i konflikt med overordna planar.

6.2 Staden sin karakter, byform, estetikk og landskap

Planforslaget har i liten/ingen grad innverknad på staden sin karakter og landskapsform.

Støyskjermen vil kunne få negativ innverknad på byform dersom den må byggast med maks høgde 3,5 m. Då vil skjermen kunne bli eit dominerande element som hindrar visuell kontakt mellom skule og omgjevnadene. Dersom E16 får eigen støyskjerming, vil skjermen langs terminalen få varierende høgder, og framstå meir som ein mur langs skulen. Visuell kontakt er mogeleg. I føresegnene til planen er det stilt krav om god utforming og materialbruk, tilpassa omgjevnadene.

6.3 Kulturminne og kulturmiljø, eventuell verneverdi

Som tidlegare vist er det ikkje registrert verneverdige kulturminne i planområdet. Planforslaget vil heller ikkje ha innverknad på kulturminne utanfor planområdet.

6.4 Forholdet til naturmangfald

Ikkje relevant.

6.5 Landbruk og naturressursar

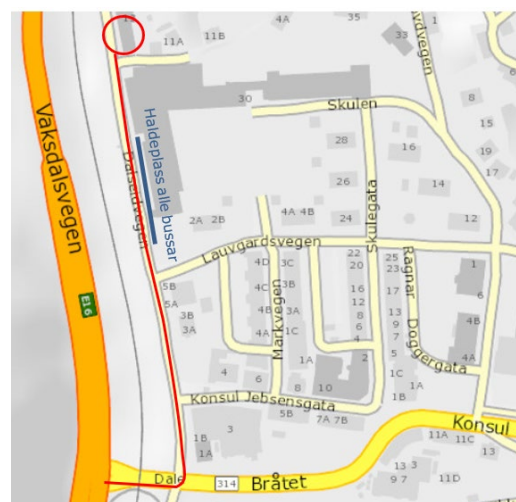
Ikkje relevant.

6.6 Trafikkforhold

Planforslaget påverkar køyremønsteret både til rute- og skulebussane. Dei treng ikkje lenger køyra inn i sentrumsgatene, men stoppar langs Dalseidvegen.



Køyremønster buss i dag



Nytt planlagt køyremønster

Tilrettelegging for parkering fører også til mindre køyring i sentrumsgatene, då dei som skal til aktivitetar på skulen kan parkere langs Dalseidvegen. Det kan bli auka trafikk langs Dalseidvegen, dersom folk nyttar tilbodet om innfartsparkering og reiser kollektivt vidare. Trafikkbildet vil i begge høve berre bli marginalt påverka.

Både bussterminal og parkeringsplassar er nye element som gjer at trafikkbildet i området blir meir komplekst. Situasjonen for mjuke trafikantar er betra med etablering av fortau langs Dalseidvegen, men det vil bli meir fotgjengarkryssing over Dalseidvegen på grunn av nye parkeringsplassar.

6.7 Barns interesser

Planforslaget har innverknad på barn sine interesser i den forstand at det legg til rette for skulebuss og skjerming av uteareal til skulen. Barn sine interesser vert ikkje redusert som følgje av tiltaket.

6.8 Sosial infrastruktur

Ikkje relevant.

6.9 Universell tilgjenge

Universell tilgjenge vert betra i området ved etablering av fortau.

6.10 Energibehov – energiforbruk

Ikkje relevant.

6.11 Teknisk infrastruktur

Planforslaget har ikkje innverknad på teknisk infrastruktur. Eksisterande pumpestasjon vert liggande som i dag. Ein legg til grunn at eksisterande anlegg for overvatn har tilstrekkeleg kapasitet, men dette må undersøkast nærmare i prosjekteringsfasen.

6.12 Økonomiske konsekvensar for kommunen

Tiltaket involverer kommunen, Hordaland fylkeskommune v/Skyss og Statens vegvesen. Fordeling av kostnader er ikkje avklara.

6.13 Eigedomsmessige konsekvensar for grunneigarar

Planforslaget har konsekvensar for fleire private eigedomar:

Eigedom	Noverande situasjon	Planforslag	Kompenserande tiltak
22/105, 442	Næringseigedom	Kollektivterminal	Det er inngått avtale om kjøp
22/117	Har garasje på 22/105, 442	Garasjen er regulert vekk	Føresegner opnar for å etablere ny biloppstillingsplass eller carport innanfor felt BFS
22/141	Har garasje på 22/105, 442	Garasjen er regulert vekk	Føresegner opnar for å etablere ny garasje

			eller carport på eigen 22/141.
22/589	Har avkøyning frå Dalseidvegen	Avkøyningane blir sanert	Får ny avkøyning via parkeringsplass på 22/697

6.14 Interessemotsetningar

Det er ikkje registrert interessemotsetningar i planarbeidet. Det har vore god dialog med grunneigarar som vert råka av planforslaget, og det har så langt vore einigheit om løysingar. Kommunen har ikkje mottatt merknader til planforslaget etter høyring frå dei partane som er råka.

7. RISIKO OG SÅRBARHEIT

Det er utført ein eigen ROS-analyse som vedlegg til dette dokumentet. Her er analysen kort oppsummert:

- For liv og helse er det klassifisert risiko i alle risikoklassar; raud, gul og grøn.
- For ytre miljø er det berre klassifisert risiko i grøn risikoklasse.
- For materielle verdier er det klassifisert risiko i gul og grøn risikoklasse.

7.1 Liv og helse

Tema trafikkulykker er klassifisert i gul risikoklasse. Det vil alltid vere knytt ein viss generell risiko kring dette temaet, men det er i planframlegget søkt avbøtande tiltak for å redusere sannsyn og konsekvensar ved trafikkulukker.

Tiltaket som er planlagt omfattar ein kollektivterminal rett ved barne- og ungdomsskule, med tilhøyrande parkeringsplass på andre side av køyrevegen langs skulen. Kollektivterminalen omfattar oppstillingsplassar for bussar og snusløyfe. Risiko er knytt til fotgjengarkryssing av køyrebane, og ulykker i kryss. For å minimere risiko for trafikkulykker er det viktig med låg fart i området og at sikt og skilting er god. Rygging bør unngåast så langt det er mogleg. Dette er føreslått løyst ved bruk av kantparkering langs veggen. Trong for fartshumpar eller -puter bør vurderast.

Innanfor planområdet ligg ei skråning der skredhendingar kan førekomme med sannsyn > kvart 1000. år. Det ligg allereie ein bustad rett nedanfor skråninga. Konsekvensar ved skred kan vere alvorlege personskadar. Skredområdet vert ikkje omfatta av nye tiltak i planen.

Brann i buss eller andre køyretøy er aktuelt, men faren for at dette skal skje er ikkje større enn normalt. Sidan det er mange skuleelevar i området, er det viktig at rutinar ved brann er innarbeida, og at sløkkjeutstyr er tilgjengeleg.

Støyforureining er relevant for tema liv og helse. Området er støyutsett i dag. Meir trafikk i området som følgje av ny kollektivterminal vil føre til marginal auke i støy til omgjevnadene og den nye skulen. Støyskjermingstiltak må vurderast.

I anleggsfasen vil det vere viktig å ta omsyn til at det vil vere mange born og unge i området. Trafikktryggleik og sikring av anleggsområdet må vere ivareteken.

Skog/vegetasjonsbrann er sannsynleg i eit 200-års perspektiv, men det er lite vegetasjon i området og konsekvensane vil truleg vere små.

Naturskapte hendingar som vind, nedbør og overvatn vil førekomme, men konsekvensane er vurdert som relativt ubetydelege. Bussterminal må innehalde leskur for ventande. Det bør settast av tilstrekkeleg plass for snølagring ved brøyting av køyrebane, venteareal og fortau.

7.2 Ytre miljø

Tiltaket er totalt sett vurdert til å ha liten risiko for det ytre miljø. Dette heng saman med at planområdet i dag allereie er utbygd, og inneheld ingen vesentlege verdier for naturmangfald.

7.3 Materielle verdier

Skred kan føre til skadar på eksisterande busetnad. Verdi anslått til inntil 5 MNOK.

Overvatn må handterast på ein god måte. Overvassanlegg må ha tilstrekkeleg kapasitet. Mindre materielle skadar ved ekstremvêr er særst sannsynleg.

7.4 Anleggsfasen

I anleggsfasen vil det vere viktig å ta omsyn til at det vil vere mange born og unge i området. Trafikktryggleik og sikring av anleggsområde er viktig. Trafikktryggleik for m.a. skuleelevar og god sikring av anleggsområde må vere ivareteken. Etablering av parkeringsplass må ta omsyn til jernbanetraséen som ligg i rett ved. Gjenstandar må ikkje hamne i jernbanesporet under utbygging. Det bør utarbeidast ein anleggs- og trafikksikringsplan for anleggsfasen.

8. VEDLEGG

8.1 Merknader til planforslaget etter høyring

8.2 Støysonekart for ulike løysingar

8.3 ROS-analyse

8.4 Arealtabell