

Vaksdal kommune

Konsul Jebsensgate 16
5722 Dalekvam

DERES REF: 20/746-20/6034 | VÅR REF:
DOKUMENTKODE: 10217504-PL-BREV-008
TILGJENGELIGHET: Åpen

Bergen, 10. juli 2020

PLATTFORMFORLENGELSER DALE OG EVANGER

Innledning

Viser til brev mottatt 02.07.20 fra Vaksdal kommune. Bane NOR søker om dispensasjon for riving av pakkhuset (også kalt godshuset) på Dale stasjon siden rivning av bygg ikke er i tråd med vedtatt reguleringsplan for Dale stasjon.

Grunnlaget for søknaden er Bane NOR sitt behov for en teknisk endring av hensettingssporet. Endring av den tekniske løsningen er av sikkerhets- og videre driftshensyn da det er behov for et spor som er tilstrekkelig langt for hensetting av nødvendig materiell.

Dispensasjonssøknad ble sendt til Vaksdal kommune 09.06.20

Vaksdal kommune har sendt søknad om dispensasjon til høring til Vestland fylkeskommune. Fylkeskommunen, som kulturminnemyndighet, har i brev av 02.07.20 rådd i fra at det blir gitt dispensasjon til å rive pakkhuset på Dale stasjon. Fylkeskommunen råder Vaksdal kommune til å gå i dialog med søker for å finne andre mulige løsninger enn riving av bygningen.

I brev av 02.07.20 ber kommunen Bane NOR utføre en grundigere utredning av løsninger som ikke medfører riving av pakkhuset. Om dette ikke er mulig ber kommunen om mulig framlegg til flytting av bygget til et alternativt sted.

I dette brevet vil vi

1. Beskrive bakgrunnen for søknaden
2. Vurdering av løsninger som ikke medfører riving
3. Mulig flytting av pakkhus til et annet sted på stasjonsområdet

Bakgrunn

Bane NOR planlegger som kjent oppgradering av Dale stasjon med overgangsbru og etablering av plattformer som skal tilfredstille dagens krav. Som et resultat av dette må hensettingsspor endre plassering og er nå planlagt fra vest. Etter gjeldene reguleringsplan skulle dette stoppet like ved veggen på pakkhuset. I området der hensettingssporet kommer er det en svak helling, noe som fører til at skinnegående maskiner på sporet må sikres mot å komme ut i hovedsporet.

I første fase (forstudie med reguleringsplan) ble det vurdert at sikringen skulle være i form av en sporsperre. I fase 2 (detaljprosjektering) er det avdekket at et slikt sikringstiltak ikke kan benyttes. Den nye løsningen vil bli en avsporingstunge, som er en teknisk innretning som leder et eventuelt tog på vei ut i hovedspor til sikrere avsporing i stedet. Løsningen vil være mer arealkrevende og vil dermed gi mindre effektiv sporlengde igjen for et hensettingsspor, dersom en må stoppe ved pakkhuset. Dette innebærer igjen at Bane NOR får for kort lengde på dette sporet til sine driftsoppgaver.

Det er praktisk drift og sikkerhet med avsporingstunge som gjør at det nye hensettingsspoet blir lengre og krever lengre spor og som fører til at en må søke om å få rive hele pakkhuset, ikke bare nytt tilbygg fra 1957. Sikkerhet er viktig og ikke noe Bane NOR kan gå på kompromiss med. Arealet en har til rådighet i området er avgrenset og det er vanskelig å ta hensyn til alle bygg på stasjonen og samtidig få et operasjonelt spornettssystem. Det er spesielt viktig at stasjonsbygget blir ivaretatt på en god måte, og at løsning med utvidelse av spornett på vestsida får denne konsekvensen for bygget som står der i dag.

Alle typer arbeidsmaskiner som boretog, pakkmaskiner, sporbyggingsmaskiner o.l. vil bli plassert på hensettingsspoet når de ikke er i bruk. Det vil derfor være nødvendig å ha større lengde på dette sporet enn det en får hvis man ikke river pakkhuset. Bane NOR ser det derfor som nødvendig å fjerne hele pakkhuset på Dale stasjon for å gi plass til et tilstrekkelig langt hensettingsspor.

Vurdering av løsninger som ikke medfører riving

I et mer fleksibelt system enn jernbanesystemet kunne det være aktuelt å plassere et hensettingsspor på et annet område på stasjonsområdet. Imidlertid er det verken areal til dette eller praktisk å plassere det på andre steder av stasjonen. Det eksisterende hensettingsspoet er per nå etablert øst på stasjonen. Der kan det som kjent ikke være lenger på grunn av ny overgangsbru som skal etableres som følge av utbyggingen. En plassering nordvest på stasjonen ville innebære store inngrep i fylling, inngrep i gangvegen og samtidig nærmer man seg da E16. Dette vil derfor være en løsning som vil være utfordrende å etablere for Bane NOR i forhold til gjennomføringen av prosjektet. I dette området skal det også etableres ny plattform og et eventuelt hensettingsspor ville bli liggende i en kurve, noe som er ugunstig for bruken av sporet.

Sørvest på stasjonen eier Bane NOR et svært lite areal og der er det per i dag en lokal veg. Bane NOR måtte ervervet areal for å kunne etablere spor i dette området og ser ikke dette som aktuelt innen rammene for dette prosjektet.

Bane NOR ser det dermed som uaktuelt å plassere hensettingsspoet noe annet sted på stasjonen.

Vurdering av mulig flytting av pakkhus på stasjonsområde

Fylkeskommunen foreslår at det kan være aktuelt å flytte pakkhuset til et annet sted på stasjonen. Områder som kunne være aktuelle for flytting kunne være i parkeringsområdet ved stasjonsbygningen. Per nå er dette området regulert til kombinert formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur eller traseer. Dette er et område som per i dag er benyttet til parkering og ved behov for buss for tog. Slik Bane NOR ser det er dette ikke et gunstig sted å plassere pakkhuset.

Et annet område som kunne vært aktuelt er det tilgrensende området noe vest for parkeringsområde. Området er også regulert til kombinert formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur eller traseer og for prosjektets gjennomføring er det regulert som midlertidig anleggsområde. En etablering av pakkhuset her innebærer en usikker, mulig langvarig og kostbar, avklaringsprosess med grunneier siden Bane NOR ikke eier dette område.

Område noe øst for eksisterende teknisk hus kunne også være aktuelt. I dette området er det allerede planlagt etablert flere nye tekniske hus i forbindelse med innføring av nytt signalsystem og for lavspent i forbindelse med dette prosjektet.

Bane NOR ser på grunn av ovenstående ikke at det er områder på stasjonen der det er aktuelt å flytte pakkhuset til. Videre ville alle løsningene innebære kostnader som det per nå ikke er avsatt midler til.

Konklusjon

Oppgraderingen på Dale stasjon skjer som en konsekvens av at nye og større «Flirt» tog skal tas i bruk på strekningen. Ved innføring av Flirt skal det av sikkerhetsmessige årsaker bygges planfri fotgjengerkryssing til plattform (perrong) til spor 2. Dette er en forutsetning for at regiontog i fremtiden kan stoppe for på og avstigning på Dale.

Hensettingsspor er viktig for å holde banen ved like og er en forutsetning for at personell skal kunne stasjoneres på Dale.

Som kommunen kjenner til, vil Dale stasjon etter ombygging stå frem som en moderne fremtidsrettet stasjon. Stasjonsmiljø er i stadig utvikling og stasjoner må tilpasses behovet i dag. Den staselige stasjonsbygningen på Dale er f. eks flyttet fra Voss da nåværende stasjonsbygning ble bygd og det sikkert var behov for større stasjonsbygning på Dale

Pakkhuset på Dale er påbygd i begge retninger. Det er bygd varmerom mot vest og overbygg over lesseplattform mot øst i 1953. Dette er en utvikling fra tiden jernbanen hadde en annen funksjon for frakt av gods enn i dag.

Bane NOR tar vare på kulturhistorie ved at det ytes store tilskudd til f. eks Gamle Vossebanen og ikke minst Krøderbanen. Vernede bygg blir også beholdt.

Bane NOR kan dessverre ikke flytte hensettingsspor til et annet sted på stasjonen eller flytte pakkhuset innenfor rammene av dette prosjektet. Bane NOR søker å ivareta kulturhistorie, samtidig må anleggene som etableres nå fungere i vår tid.

Med vennlig hilsen

Multiconsult

Guri Miljeteig
Oppdragsleder, Samferdsel og infrastruktur