



## SAKSPAPIR

| Saksnr  | Utval                               | Type | Dato       |
|---------|-------------------------------------|------|------------|
| 77/2021 | Formannskap/plan- og økonomiutvalet | PS   | 31.08.2021 |
| 78/2021 | Kommunestyret                       | PS   | 07.09.2021 |

| Sakshandsamar   | Arkiv                  | ArkivsakID |
|-----------------|------------------------|------------|
| Åse Elin Myking | FA-N20, FA-N10, TI-&13 | 21/943     |

### HØYRINGSSVAR TIL FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN MED KONSEKVENSGREIING FOR E16 OG VOSSEBANEN ARNA-STANGHELLE

#### Vedlegg:

Statleg reguleringsplan - planomtale-med-konsekvensutgreiing

Statleg reguleringsplan - reguleringsforesegner

Statleg reguleringsplan - oversiktskart-plangrenser

#### Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak:

Vaksdal kommune viser til offentlig høyring av planforslag for E16 og Vossebanen, Arna – Stanghelle av dato 12.05.2021. Me gjer merksam på at høyringsinnspel frå Vaksdal kommune i hovudsak konsentrerer seg om dei to stasjonsbyane Stanghelle og Vaksdal og verknader for innbyggjarane i Vaksdal kommune.

Det er viktig at løysingane gir gode, attraktive og berekraftige stasjonsbyar, og at «Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging» er ein grunnstein i planarbeidet. Løysingane må stø opp om dei regionale planane for transport og arealbruk, samt stø opp om ei regionutviding austover frå Bergen. Ny veg og bane vil vere ei kraftfull utviding av bu- og arbeidsmarknaden i regionen. Det er ei viktig satsing for miljøvenleg transport og eit tilskot til eit bilfritt Bergen sentrum. Løysingane må unngå å skape auka behov for lokalt vegnett og transport – fotavtrykket må vere så lite som mogleg.

Vaksdal kommune understrekar at samarbeidet med prosjektet har vore godt. For det vidare arbeidet meiner Vaksdal kommune det er avgjerande at sjølv bygginga av bane og veg vert sett i gang så snart som mogeleg, og slik sikre vekst og utvikling av dei to stasjonsbygdene. I dette ligg også at ei etappevis utbygging ikkje må splittast i veg og bane. Dersom prosjektet ikkje blir fullfinansiert i komande NTP, må alternativ E leggest til grunn.

For massedeponi og massehandtering, viser Vaksdal kommune til tidlegare innspel. Veafjorden og Sørfjorden nord frå stasjonsbyen Vaksdal er del av nasjonalt verneområde for Vossolaksen. Daleelva, med utløp ved Stanghelle har også ei lita, svært verdifull laksestamme. Det er viktig at sårbare

verdiar vert ivaretatt i val av løysingar, og at gode avbøtande tiltak vert prioritert.

Det er ønskjeleg at prosjektet finn samfunnsnyttig bruk for overskotsmassar, samt vel prosessmetodar som stør opp om gjenbruk og/eller deponi på mest mogleg nyttig vis. Vi vil oppmode Bane NOR og Statens vegvesen til kontinuerleg å søke alternativ bruk av massane gjennom heile anleggsprosessen, også om sjødeponi vert godkjent.

## **VAKSDAL KOMMUNE SINE INNSPEL**

### **Alternative trasear på Vaksdal – B1 og B2**

Vaksdal kommune er nøgd med at prosjektet har lagt opp til stor grad av involvering gjennom arbeidet med planen, og at det no er utarbeidd to alternativ for traseane på Vaksdal.

I alternativ B1 er veg og bane samla vest for dagens E16. I alternativ B2 er jernbana lagt aust for dagens E16, medan ny E16 er lagt utanom sentrum og opp i Tolåsen. I følgje planomtalen er dei prissette og ikkje-prissette konsekvensane tilnærma lik for begge alternativa, og måloppnåinga likeins. Det vert presisert at det er utfordrande for prosjektet å gi ei klar tilråding om val av alternativ. Sjølv om B1 kjem marginalt betre ut i rangering, tilrår prosjektet at Vaksdal kommune sitt ønskje blir vektlagt i når ein vedtar alternativ.

Vaksdal kommune er svært nøgd med at prosjektet tilrår at kommunen sine ønskjer skal leggjast til grunn. Sett frå Vaksdal kommune sitt perspektiv er det nemleg store skilnader mellom B1 og B2. Forskjellane i konsekvensar for innbyggjarane er ikkje marginale, men heilt konkrete.

### **Vaksdal kommune tilrår at alternativ B2 vert lagt til grunn for vidare planlegging av veg/bane.**

Vaksdal kommune ønskjer særleg å peike på at alternativ B2 scorar betre på å etablere trygge og gode oppvekstvilkår for barn og unge, då ny E16 er flytta ut av sentrum og dermed råkar oppvekstvilkåra i mindre grad enn i alternativ B1. Kommunen meiner også at B2 har større potensiale for å utvikle sentrumsområde rundt framtidig jernbanestasjon. I høve til folkehelseprinsipp ønskjer me å framheve at all reduksjon i støy vert vurdert som positivt for ei bygd som i mange år har vore plaga av støy frå E16.

Under er det sett opp ei matrise der alternativa er vurdert i høve til kommunen sine satsingsområde.

| <b>Vaksdal kommune sine satsingsområde</b>                                                                | <b>B1</b> | <b>B2</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
| Etablere trygge og utviklande oppvekstvilkår for barn og unge                                             |           |           |
| Trygg ferdsel mellom viktige funksjonar                                                                   |           |           |
| Arbeide for urbanisering av stasjonsbyen, utvikle tettstaden med trivselsaktivitetar og allmenn tilgjenge |           |           |
| Ivareta jordvern                                                                                          |           |           |
| Innarbeide folkehelseprinsippet i all samfunnsutvikling                                                   |           |           |
| Leggje til rette for samfunnsnyttig bruk av overskotsmassar                                               |           |           |

### ***Berekraftig utvikling og attraktive stasjonssenter***

Ei av målsettingane i prosjektet er å skape berekraftig lokal og regional utvikling, og bidra til at

Vaksdal kan utvikla stasjonsbyane sine til attraktive tettstader. Vaksdal kommune vil bli knytt nærare til Bergensregionen med kortare reisetid til Arna og Bergen, og dette vil kunne gje positive effektar med tanke på ein utvida bu- og arbeidsmarknad. Potensialet for utvikling av

Vaksdal kommune viser og til Regional areal- og transportplan 2017-2028. Ei overordna målsetting der er at samordna planlegging og eit klimavenleg utbyggingsmønster skal bygge opp under nullvekstmålet. Vaksdal kommune legg til grunn vekst i folketalet som følgje prosjektet, og det er då viktig at ein legg opp til ei framtidig utvikling der større del transporten skjer med bane, sykkel og gange. Regional transportplan for 2022-2033 er no ute på høyring. Eit hovudmål i denne planen er at Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

Planforslaget m/konsekvensutgreiing vurderer B1 som eit godt alternativ med tanke på sentrumsutvikling, då ny jernbane blir plassert sentralt i bygda og nært dagens senter.

Vaksdal kommune vil peike på at alternativ B1 beslaglegg mykje meir areal i sentrum enn alternativ B2. I B1 går dei tre transportårene – eksisterande E16, ny E16 med mogeleg framtidig utviding og ny bane - ved sidan av kvarandre og tvers gjennom sentrum av Vaksdal, og barriereverknaden blir større. Dette gir lite rom for urbanisering og sentrumsutvikling.

Vaksdal kommune meiner at alternativ B2 i større grad opnar for berekraftig og framtidsretta utvikling i sentrum og rundt. B2 har mindre lokalvegssystem, E16 vert lagt utanom sentrum av bygda og mindre areal vert lagt beslag på i dette alternativet samanlikna med B1.



Alternativ B1



Alternativ B2

Vaksdal kommune meiner det er viktig for framtidig utvikling i Vaksdal at E16 blir flytta ut av sentrum av bygda. Folketalsutviklinga i Vaksdal har dei siste åra gått ned. Om kommunen skal få fleire til å bli og å busette seg i Vaksdal, er eit attraktiv sentrumsområde, eit godt kollektivtilbod og gode areal til bustadbygging nøkkelfaktorar.

B2 er eit betre alternativ i høve til både effektmål og nasjonale forventningar. Sjølv om jernbanestasjonen vert lagt noko lengre vekk frå Vaksdal senter og høgt på bru, så vil dette alternativet gi rom for utvikling av sentrumsområdet og bygda samla sett.

## Støy

Støyberekningane viser at langt færre bustader blir råka av støy i alternativ B2. Det talar også for B2

som eit betre alternativ. Begge alternativa vil ha likevel ha behov for omfattande skjermingstiltak mot støy. Det er viktig at støyskjerminga blir vert tilpassa staden og utforma med høg kvalitet – både estetisk og funksjonelt.

### ***God arkitektur og landskapstilpassing***

Eit av effektmåla for prosjektet er god arkitektur og landskapstilpassing.

Dette gjeld for heile prosjektet, men Vaksdal kommune meiner det er særleg viktig å gjere greie for dei visuelle verknadene av veg og bane gjennom tettstadene Vaksdal og Stanghelle, der konsekvensane er størst.

Vaksdal kommune meiner planforslaget på dette tema er svært mangelfullt. Illustrasjonane er ikkje er gode nok til å vurdere verken arkitektur eller landskapstilpassing. Alle 3D illustrasjonar er i fugleperspektiv. Det er ingen illustrasjonar som syner prosjektet sett frå bakkeplan, slik alle vil sjå det når det står ferdig. I tillegg har illustrasjonane låg kvalitet.

Dette gjer det vanskeleg for kommunen og innbyggjarane å komme med gode og konstruktive innspel på dette tema. Det er komplisert for lekfolk å orientere seg i og forstå tekniske teikningar. Vaksdal kommune meiner utforminga av tiltaka gjennom sentrumsområda burde vore ført lenger og illustrert betre. Dette gjeld ikkje berre visuelle kvalitetar, men også funksjonelle. Fleire tematiske kart ville vore nyttig.

### **Trasear og løysing på Stanghelle**

På Stanghelle vil den nye jernbanestasjonen føre til endringar av vegsystemet. Eksisterande kryss mot vest vil bli gjort smalare, men oppretthalde for trafikk til områda vest for stasjonen og andre sida av Dalevågen. Dagens tilkomst til Lågaskarvegen og til områda aust for E16 gjennom kulverten, blir stengt. Det vil derfor bli etablert eit nytt T-kryss mot vest, ned til Lågaskarvegen, austsida av stasjonen, butikk, barnehage og bustader. Lågaskarvegen må hevast, og dei eksisterande tilkomstane til bustader og barnehage blir justert. Frå eksisterande E16 mot aust, vil det òg bli etablert eit nytt T-kryss. Dette er ny tilkomst til bustadområdet og Stanghelle skule, som erstatning for vegen gjennom noverande kulvert under E16.

Vaksdal kommune ser det som positivt at den nye stasjonen får ei sentral plassering på Stanghelle, og at banen vert plassert lågt i terrenget. Samstundes legg bana og tilhøyrande funksjonar beslag på mykje areal i eit lite sentrumsområde. 11 einbustader må innløyast, og 3 til er under vurdering. Kommunen er opptatt av at prosjektet økonomiserer med arealet og ikkje tar meir areal og bygg enn det som er strengt naudsynt.

Kommunen ynskjer mest mogeleg areal attende til sentrumsformål og bustader.

Vaksdal kommune er og nøgd med at den nye brua har lagt til rette for seglingshøgde på 4,6 meter, og at småbåtar har eit seglingsforløp til båthamna inne i Dalevågen. Dette er ei forbetring sett i høve til dagens situasjon, og vil kunne bidra til meir båtliv og aktivitet i vågen og fjorden.

Kommunen er svært positiv til at ny E16 vert lagt i tunnel utanom bygda, og at trafikkmengda og støy frå veg dermed vert vesentleg mindre. Det er og positivt at den nye brua vert støyskjerma og konstruert slik at det vert ei reduksjon i banestøy samanlikna med dagens situasjon.

### ***Butikk og barnehage***

Det er uheldig at butikken vert riven i anleggsfasen. Vaksdal kommune er særleg oppteken av at det vert gjort gode avtalar med grunneigar for å sikre at denne vert bygd opp at så fort som mogleg. Gjenoppbygging av butikken må sikrast i reguleringsføresegnene, med krav til rekkefølge.

Prosjektet må og sikre ei midlertidig løysing for butikken i anleggsfasen. Det vil vera svært uheldig for bygdesamfunnet dersom Stanghelle mister butikken sin. Kommunen meiner det er avgjerande å finne ei midlertidig løysing for butikken i anleggsfasen, for å sikre at butikken faktisk blir verande. I motsett fall kan innbyggjarane få nye bilbaserte handlevanar, og det kan bli vanskeleg for butikken å etablere seg på nytt.

Stanghelle stasjon vil legge beslag på 2,4 daa av barnehagen sitt areal. Etter anleggsgjennomføring kan barnehagen få attende eit eitt areal i nord på om lag 1,2 daa. Det er ikkje berekna støy for dette arealet og det er ikkje sikra i planen. Vaksdal kommune er svært oppteken av at uteareal til barnehagen vert støyskjerma og sikra gode uteareal for barna. Kommunen ber derfor om at dette vert regulert i denne reguleringsplanen, og ikkje vert antatt regulert om seinare.

### **Gang/Sykkel**

#### ***Gang/sykkel veg Arna - Voss***

Eit viktig mål i den nasjonale transportpolitikken er å få fleire fotgjengarar og syklistar. Dette er berre mogeleg dersom det blir lagt til rette for sykkel og gange. Det er difor skuffande at ein statleg reguleringsplan for eit samferdselsprosjekt ikkje inkluderer gang/sykkelveg.

Det er svært viktig at staten ser det unike potensialet som ligg i å sikre framtidig nedlagt jernbanespor til gang/sykkelløysing for Bergen-Voss. Dette er eit prosjekt som vil kunne få positiv verknad både på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå. Det kan gi grunnlag for næringsutvikling, tek vare på kulturminne, understøtte ei satsing på miljøvenleg transport og vil vere eit viktig folkehelsetiltak. Og det kan bli ein stor turistattraksjon.

#### ***Gang/sykkeltilbod i tilknytning til sentrumsområda***

Bane (og veg i B1) går tvers gjennom tettstadene, og vil i større eller mindre grad fungere som ein barriere. Det er positivt at planen sikrar gode tverrsamband for gåande og syklende både på Stanghelle og på Vaksdal. Ny gangveg til Jamne bidreg til å knyte dette bustadområdet nærare både til stasjons- og senterområdet. Det er viktig at gang/sykkelvegane med omgjevnad får ei god utforming, slik at det blir attraktivt å ta dei i bruk.

### **Tverrslag, kaianlegg og sjødeponi – verknader for lokalmiljøet**

Mellom Helle/Stanghelle og Vaksdal er det regulert og konsekvensutgreidd fire alternative tverrslag til sjø. Det truleg kjem berre eitt av desse til å bli nytta i anleggsgjennomføringa. I tillegg er det regulert to moglege tilkomstlar til sjø mellom Vaksdal og Trengereid, Langhelle og Boge. Berre eitt vil bli nytta. Vaksdal kommune er her særleg opptekne av kva som vil skje på Boge.

Det går ikkje fram av plandokumenta på kva tidspunkt i prosessen ein skal avklare kva for tverrslag

som vil bli nytta. Det skapar uvisse for innbyggjarane, kan hende i land tid framover.

Det er viktig at innbyggjarane i Vaksdal kommune vert teke omsyn til i prosessen med val av tverrslag, kaianlegg og sjødeponi. Vaksdal kommune meiner Fossmark bør gå ut som mogeleg lokalitet for anleggstverrslag, midlertidig kaianlegg og sjødeponi. Her bur det fleire menneske som vil bli sterkt råka. Fossmark har og strandsona som mykje er nytta av lokalbefolkninga. Fossmark kjem dårleg ut i konsekvensutgreiinga. Kommunen meiner det er uheldig at landskapsbilete, friluftsliv og kulturmiljø vert forringa og at strandsona vert råka negativt. På grunn av topografien i området er tilgjenge til strandsona på denne strekninga svært avgrensa, og det er difor viktig å ta vare på dei få plassane strandsona kan nyttast.

Dei tre andre alternativa ligg alle utanfor bygdeområde og er difor vurdert som meir eigna frå kommunen sitt synspunkt.

Når det gjeld dei to lokalitetane på strekninga mellom Vaksdal og Trengereid syner konsekvensutgreiinga at Boge kjem klart dårlegare ut. Det gjeld både med omsyn til praktisk gjennomføring, prissette og ikkje-prissette konsekvensar. Vaksdal kommune vil tilrå at Boge går ut som mogeleg lokalisering.

I høve til sjødeponi er Vaksdal kommune opptatt av at verknadene knytt til spreiking av partiklar frå sprengsteinmasse må utgreiast nærmare for å sikre at deponering skjer på ei miljømessig forsvarleg måte. Veafjorden og Sørfjorden er begge nasjonale laksefjordar og Vaksdal kommune er derfor bekymra for at sjødeponering skal påverke laksebestanden i områda på ei negativ måte.

#### **Tilleggsforslag ang. Stanghelle etter 1. avsnitt, ført inn i møteportalen av Mona Grenasberg, SV:**

Det må lagast omfattande skjermingstiltak mot støy på Stanghelle. Kommunen ynskjer at tunnelloportalen/kulverten vert forlenga, så langt som mogeleg over Døso.

#### **Tilleggsforslag ang. Fossmark/tverrslag ført inn i møteportalen av Mona Grenasberg, SV**

Tillegg 4. avsnitt: To av dei tre alternativa ligg utanfor bygdeområde og er difor vurdert som meir eigna frå kommunen sitt synspunkt. Kommunen ynskjer at eit av dei ytste alternativa vert valt, Gamle Fossen eller Svabakken. Om alternativ Linnebakkane vert valt må det sytast for maksimal støyskjerming på kaianlegget. Ved døgndrift må det sytast for erstatningsbustadar.

### **Formannskap/plan- og økonomiutvalet - Sak 77/2021**

#### **FPØ - Behandling:**

Formannskapet drøfta saka.

#### **Hege Eide Vik, Sp la fram følgjande tilleggsforslag:**

Kommunestyret ber om at følgjande avsnitt blir innarbeida i høyringsuttalen:

Vaksdal kommune vil understreka at når planarbeidet for Arna-Stanghelle no har kome så langt i prosessen, må staten ved Samferdsledepartementet snarast råd be Statens vegvesen som

prosjekteigar om å starta planlegginga for neste fase, Stanghelle-Voss. Utviklinga må ikkje stogge på Stanghelle. Det vil vere veldig uheldig for Vaksdal kommune, Voss herad og indre delar av Vestland.

Kjartan Haugsnes, SV la fram følgjande tilleggsforslag:

Generelt: Framheve B2 endå sterkare.

Framheve i tekstmotale av B2 at B2 gjev eit (1) år kortare anleggstid. Dette vil bety mykje for eit lite sentrumsområde som Vaksdal.

Administrasjonen innarbeider dette i høringsuttalen.

Heidi Rongved, Ap la fram følgjande tilleggsforslag:

Felles oppstart av veg og bane.

### **Røysting**

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak vart samrøystes vedteke.

Sp sitt tilleggsforslag vart samrøystes vedteke.

SV sitt tilleggsforslag vart samrøystes vedteke.

Ap sitt tilleggsforslag vart samrøystes vedteke

### **FPØ - Tilråding/Vedtak:**

#### **Formannskapet si innstilling til kommunestyret:**

Vaksdal kommune viser til offentleg høyring av planforslag for E16 og Vossebanen, Arna – Stanghelle av dato 12.05.2021. Me gjer merksam på at høyringsinnspel frå Vaksdal kommune i hovudsak konsentrerer seg om dei to stasjonsbyane Stanghelle og Vaksdal og verknader for innbygarane i Vaksdal kommune.

Det er viktig at løysingane gir gode, attraktive og berekraftige stasjonsbyar, og at «Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging» er ein grunnstein i planarbeidet. Løysingane må stø opp om dei regionale planane for transport og arealbruk, samt stø opp om ei regionutviding austover frå Bergen. Ny veg og bane vil vere ei kraftfull utviding av bu- og arbeidsmarknaden i regionen. Det er ei viktig satsing for miljøvenleg transport og eit tilskot til eit bilfritt Bergen sentrum. Løysingane må unngå å skape auka behov for lokalt vegnett og transport – fotavtrykket må vere så lite som mogleg.

Vaksdal kommune understrekar at samarbeidet med prosjektet har vore godt. For det vidare arbeidet meiner Vaksdal kommune det er avgjerande at sjølv bygginga av bane og veg vert sett i gang så snart som mogeleg, og slik sikre vekst og utvikling av dei to stasjonsbygdene. I dette ligg også at ei etappevis utbygging ikkje må splittast i veg og bane. Dersom prosjektet ikkje blir fullfinansiert i komande NTP, må alternativ E leggest til grunn.

For massedeponi og massehandtering, viser Vaksdal kommune til tidlegare innspel. Veafjorden og Sørfjorden nord frå stasjonsbyen Vaksdal er del av nasjonalt verneområde for Vossolaksen. Daleelva, med utløp ved Stanghelle har også ei lita, svært verdifull laksestamme. Det er viktig at sårbare verdier vert ivaretatt i val av løysingar, og at gode avbøtande tiltak vert prioritert.

Det er ønskjeleg at prosjektet finn samfunnsnyttig bruk for overskotsmassar, samt vel prosessmetodar som stør opp om gjenbruk og/eller deponi på mest mogleg nyttig vis. Vi vil oppmode Bane NOR og Statens vegvesen til kontinuerleg å søke alternativ bruk av massane gjennom heile anleggsprossesen, også om sjødeponi vert godkjent.

## **VAKSDAL KOMMUNE SINE INNSPEL**

### **Alternative trasear på Vaksdal – B1 og B2**

Vaksdal kommune er nøgd med at prosjektet har lagt opp til stor grad av involvering gjennom arbeidet med planen, og at det no er utarbeidd to alternativ for traseane på Vaksdal.

I alternativ B1 er veg og bane samla vest for dagens E16. I alternativ B2 er jernbana lagt aust for dagens E16, medan ny E16 er lagt utanom sentrum og opp i Tolåsen. I følge planomtalen er dei prissette og ikkje-prissette konsekvensane tilnærma lik for begge alternativa, og måloppnåinga likeins. Det vert presisert at det er utfordrande for prosjektet å gi ei klar tilråding om val av alternativ. Sjølv om B1 kjem marginalt betre ut i rangering, tilrår prosjektet at Vaksdal kommune sitt ønskje blir vektlagt i når ein vedtar alternativ.

Vaksdal kommune er svært nøgd med at prosjektet tilrår at kommunen sine ønskjer skal leggjast til grunn. Sett frå Vaksdal kommune sitt perspektiv er det nemleg store skilnader mellom B1 og B2. Forskjellane i konsekvensar for innbyggjarane er ikkje marginale, men heilt konkrete.

### **Vaksdal kommune tilrår at alternativ B2 vert lagt til grunn for vidare planlegging av veg/bane.**

Vaksdal kommune ønskjer særleg å peike på at alternativ B2 scorar betre på å etablere trygge og gode oppvekstvilkår for barn og unge, då ny E16 er flytta ut av sentrum og dermed råkar oppvekstvilkåra i mindre grad enn i alternativ B1. Kommunen meiner også at B2 har større potensiale for å utvikle sentrumsområde rundt framtidig jernbanestasjon. I høve til folkehelseprinsipp ønskjer me å framheve at all reduksjon i støy vert vurdert som positivt for ei bygd som i mange år har vore plaga av støy frå E16.

Under er det sett opp ei matrise der alternativa er vurdert i høve til kommunen sine satsingsområde.

| <b>Vaksdal kommune sine satsingsområde</b>                                                                | <b>B1</b> | <b>B2</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
| Etablere trygge og utviklande oppvekstvilkår for barn og unge                                             | Orange    | Grøn      |
| Trygg ferdsel mellom viktige funksjonar                                                                   | Orange    | Grøn      |
| Arbeide for urbanisering av stasjonsbyen, utvikle tettstaden med trivselsaktivitetar og allmenn tilgjenge | Raud      | Orange    |
| Ivareta jordvern                                                                                          | Grøn      | Orange    |
| Innarbeide folkehelseprinsippet i all samfunnsutvikling                                                   | Orange    | Grøn      |
| Leggje til rette for samfunnsnyttig bruk av overskotsmassar                                               | Orange    | Orange    |

### ***Berekraftig utvikling og attraktive stasjonssenter***

Ei av målsettingane i prosjektet er å skape berekraftig lokal og regional utvikling, og bidra til at Vaksdal kan utvikla stasjonsbyane sine til attraktive tettstader. Vaksdal kommune vil bli knytt nærare til Bergensregionen med kortare reisetid til Arna og Bergen, og dette vil kunne gje positive effektar



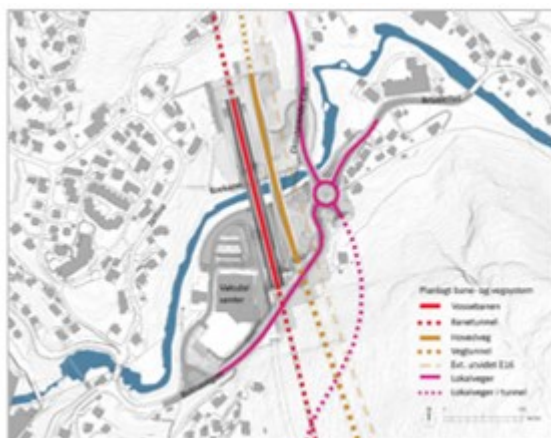
med tanke på ein utvida bu- og arbeidsmarknad. Potensialet for utvikling av

Vaksdal kommune viser og til Regional areal- og transportplan 2017-2028. Ei overordna målsetting der er at samordna planlegging og eit klimavenleg utbyggingsmønster skal bygge opp under nullvekstmålet. Vaksdal kommune legg til grunn vekst i folketalet som følgje prosjektet, og det er då viktig at ein legg opp til ei framtidig utvikling der større del transporten skjer med bane, sykkel og gange. Regional transportplan for 2022-2033 er no ute på høyring. Eit hovudmål i denne planen er at Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

Planforslaget m/konsekvensutgreiing vurderer B1 som eit godt alternativ med tanke på sentrumsutvikling, då ny jernbane blir plassert sentralt i bygda og nær dagens senter.

Vaksdal kommune vil peike på at alternativ B1 beslaglegg mykje meir areal i sentrum enn alternativ B2. I B1 går dei tre transportårene – eksisterande E16, ny E16 med mogeleg framtidig utviding og ny bane - ved sidan av kvarandre og tvers gjennom sentrum av Vaksdal, og barriereverknaden blir større. Dette gir lite rom for urbanisering og sentrumsutvikling.

Vaksdal kommune meiner at alternativ B2 i større grad opnar for berekraftig og framtidsretta utvikling i sentrum og rundt. B2 har mindre lokalvegssystem, E16 vert lagt utanom sentrum av bygda og mindre areal vert lagt beslag på i dette alternativet samanlikna med B1.



Alternativ B1



Alternativ B2

Vaksdal kommune meiner det er viktig for framtidig utvikling i Vaksdal at E16 blir flytta ut av sentrum av bygda. Folketalsutviklinga i Vaksdal har dei siste åra gått ned. Om kommunen skal få fleire til å bli og å busette seg i Vaksdal, er eit attraktiv sentrumsområde, eit godt kollektivtilbod og gode areal til bustadbygging nøkkelfaktorar.

B2 er eit betre alternativ i høve til både effektmål og nasjonale forventningar. Sjølv om jernbanestasjonen vert lagt noko lengre vekk frå Vaksdal senter og høgt på bru, så vil dette alternativet gi rom for utvikling av sentrumsområdet og bygda samla sett.

## Støy

Støyberekningane viser at langt færre bustader blir råka av støy i alternativ B2. Det talar også for B2 som eit betre alternativ. Begge alternativa vil ha likevel ha behov for omfattande skjermingstiltak mot støy. Det er viktig at støyskjerminga blir vert tilpassa staden og utforma med høg kvalitet – både

estetisk og funksjonelt.

### ***God arkitektur og landskapstilpassing***

Eit av effektmåla for prosjektet er god arkitektur og landskapstilpassing.

Dette gjeld for heile prosjektet, men Vaksdal kommune meiner det er særleg viktig å gjere greie for dei visuelle verknadene av veg og bane gjennom tettstadene Vaksdal og Stanghelle, der konsekvensane er størst.

Vaksdal kommune meiner planforslaget på dette tema er svært mangelfullt. Illustrasjonane er ikkje gode nok til å vurdere verken arkitektur eller landskapstilpassing. Alle 3D illustrasjonar er i fugleperspektiv. Det er ingen illustrasjonar som syner prosjektet sett frå bakkeplan, slik alle vil sjå det når det står ferdig. I tillegg har illustrasjonane låg kvalitet.

Dette gjer det vanskeleg for kommunen og innbyggjarane å komme med gode og konstruktive innspel på dette tema. Det er komplisert for lekfolk å orientere seg i og forstå tekniske teikningar. Vaksdal kommune meiner utforminga av tiltaka gjennom sentrumsområda burde vore ført lenger og illustrert betre. Dette gjeld ikkje berre visuelle kvalitetar, men også funksjonelle. Fleire tematiske kart ville vore nyttig.

### **Trasear og løysing på Stanghelle**

På Stanghelle vil den nye jernbanestasjonen føre til endringar av vegsystemet. Eksisterande kryss mot vest vil bli gjort smalare, men oppretthalde for trafikk til områda vest for stasjonen og andre sida av Dalevågen. Dagens tilkomst til Lågaskarvegen og til områda aust for E16 gjennom kulverten, blir stengt. Det vil derfor bli etablert eit nytt T-kryss mot vest, ned til Lågaskarvegen, austsida av stasjonen, butikk, barnehage og bustader. Lågaskarvegen må hevast, og dei eksisterande tilkomstane til bustader og barnehage blir justert. Frå eksisterande E16 mot aust, vil det òg bli etablert eit nytt T-kryss. Dette er ny tilkomst til bustadområdet og Stanghelle skule, som erstatning for vegen gjennom noverande kulvert under E16.

Vaksdal kommune ser det som positivt at den nye stasjonen får ei sentral plassering på Stanghelle, og at banen vert plassert lågt i terrenget. Samstundes legg bana og tilhøyrande funksjonar beslag på mykje areal i eit lite sentrumsområde. 11 einbustader må innløyast, og 3 til er under vurdering. Kommunen er opptatt av at prosjektet økonomiserer med arealet og ikkje tar meir areal og bygg enn det som er strengt naudsynt.

Kommunen ynskjer mest mogeleg areal attende til sentrumsformål og bustader.

Vaksdal kommune er og nøgd med at den nye brua har lagt til rette for seglingshøgde på 4,6 meter, og at småbåtar har eit seglingsforløp til båthamna inne i Dalevågen. Dette er ei forbetring sett i høve til dagens situasjon, og vil kunne bidra til meir båtliv og aktivitet i vågen og fjorden.

Kommunen er svært positiv til at ny E16 vert lagt i tunnel utanom bygda, og at trafikkmengda og støy frå veg dermed vert vesentleg mindre. Det er og positivt at den nye brua vert støyskjerma og konstruert slik at det vert ei reduksjon i banestøy samanlikna med dagens situasjon.

### ***Butikk og barnehage***

Det er uheldig at butikken vert riven i anleggsfasen. Vaksdal kommune er særleg oppteken av at det vert gjort gode avtalar med grunneigar for å sikre at denne vert bygd opp at så fort som mogleg. Gjenoppbygging av butikken må sikrast i reguleringsføresegnene, med krav til rekkefølge.

Prosjektet må og sikre ei midlertidig løysing for butikken i anleggsfasen. Det vil vera svært uheldig for bygdesamfunnet dersom Stanghelle mister butikken sin. Kommunen meiner det er avgjerande å finne ei midlertidig løysing for butikken i anleggsfasen, for å sikre at butikken faktisk blir verande. I motsett fall kan innbyggjarane få nye bilbaserte handlevanar, og det kan bli vanskeleg for butikken å etablere seg på nytt.

Stanghelle stasjon vil legge beslag på 2,4 daa av barnehagen sitt areal. Etter anleggsgjennomføring kan barnehagen få attende eit eitt areal i nord på om lag 1,2 daa. Det er ikkje berekna støy for dette arealet og det er ikkje sikra i planen. Vaksdal kommune er svært oppteken av at uteareal til barnehagen vert støyskjerma og sikra gode uteareal for barna. Kommunen ber derfor om at dette vert regulert i denne reguleringsplanen, og ikkje vert antatt regulert om seinare.

## **Gang/Sykkel**

### ***Gang/sykkellveg Arna - Voss***

Eit viktig mål i den nasjonale transportpolitikken er å få fleire fotgjengarar og syklistar. Dette er berre mogeleg dersom det blir lagt til rette for sykkel og gange. Det er difor skuffande at ein statleg reguleringsplan for eit samferdselsprosjekt ikkje inkluderer gang/sykkellveg.

Det er svært viktig at staten ser det unike potensialet som ligg i å sikre framtidig nedlagt jernbanespor til gang/sykkelløysing for Bergen-Voss. Dette er eit prosjekt som vil kunne få positiv verknad både på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå. Det kan gi grunnlag for næringsutvikling, tek vare på kulturminne, understøtte ei satsing på miljøvenleg transport og vil vere eit viktig folkehelseiltak. Og det kan bli ein stor turistattraksjon.

### ***Gang/sykkelltilbod i tilknyting til sentrumsområda***

Bane (og veg i B1) går tvers gjennom tettstadene, og vil i større eller mindre grad fungere som ein barriere. Det er positivt at planen sikrar gode tverrsamband for gåande og syklande både på Stanghelle og på Vaksdal. Ny gangveg til Jamne bidreg til å knyte dette bustadområdet nærare både til stasjons- og senterområdet. Det er viktig at gang/sykkellvegane med omgjevnad får ei god utforming, slik at det blir attraktivt å ta dei i bruk.

## **Tverrslag, kaianlegg og sjødeponi – verknader for lokalmiljøet**

Mellom Helle/Stanghelle og Vaksdal er det regulert og konsekvensutgreidd fire alternative tverrslag til sjø. Det truleg kjem berre eitt av desse til å bli nytta i anleggsgjennomføringa. I tillegg er det regulert to moglege tilkomststar til sjø mellom Vaksdal og Trengereid, Langhelle og Boge. Berre eitt vil bli nytta. Vaksdal kommune er her særleg opptekne av kva som vil skje på Boge.

Det går ikkje fram av plandokumenta på kva tidspunkt i prosessen ein skal avklare kva for tverrslag som vil bli nytta. Det skapar uvisse for innbyggjarane, kan hende i land tid framover.

Det er viktig at innbyggerane i Vaksdal kommune vert teke omsyn til i prosessen med val av tverrslag, kaianlegg og sjødeponi. Vaksdal kommune meiner Fossmark bør gå ut som mogeleg lokalitet for anleggstverrslag, midlertidig kaianlegg og sjødeponi. Her bur det fleire menneske som vil bli sterkt råka. Fossmark har og strandsoner som mykje er nytta av lokalbefolkninga. Fossmark kjem dårleg ut i konsekvensutgreiinga. Kommunen meiner det er uheldig at landskapsbilete, friluftsliv og kulturmiljø vert forringa og at strandsona vert råka negativt. På grunn av topografien i området er tilgjenge til strandsona på denne strekninga svært avgrensa, og det er difor viktig å ta vare på dei få plassane strandsona kan nyttast.

Dei tre andre alternativa ligg alle utanfor bygdeområde og er difor vurdert som meir eigna frå kommunen sitt synspunkt.

Når det gjeld dei to lokalitetane på strekninga mellom Vaksdal og Trengereid syner konsekvensutgreiinga at Boge kjem klart dårlegare ut. Det gjeld både med omsyn til praktisk gjennomføring, prissette og ikkje-prissette konsekvensar. Vaksdal kommune vil tilrå at Boge går ut som mogeleg lokalisering.

I høve til sjødeponi er Vaksdal kommune opptatt av at verknadene knytt til spreining av partiklar frå sprengsteinmasse må utgreiast nærmare for å sikre at deponering skjer på ei miljømessig forsvarleg måte. Veafjorden og Sørfjorden er begge nasjonale laksefjordar og Vaksdal kommune er derfor bekymra for at sjødeponering skal påverke laksebestanden i områda på ei negativ måte.

#### **Kommunestyret ber om at følgjande avsnitt blir innarbeida i høyringsuttalen:**

Vaksdal kommune vil understreka at når planarbeidet for Arna-Stanghelle no har kome så langt i prosessen, må staten ved Samferdsledepartementet snarast råd be Statens vegvesen som prosjekteigar om å starta planlegginga for neste fase, Stanghelle-Voss. Utviklinga må ikkje stogge på Stanghelle. Det vil vere veldig uheldig for Vaksdal kommune, Voss herad og indre delar av Vestland.

Generelt: Framheve B2 endå sterkare.

Framheve i tekstmåte av B2 at B2 gjev eit (1) år kortare anleggstid. Dette vil bety mykje for eit lite sentrumsområde som Vaksdal.

Administrasjonen innarbeider dette i høyringsuttalen.

Felles oppstart av veg og bane.

## **KOM - Behandling:**

### **Mona Grenasberg, SV, la fram følgjande tilleggsframlegg:**

#### **Stanghelle**

Det må lagast omfattande skjermingstiltak mot støy på Stanghelle. Kommunen ynskjer at tunnelloportalen/kulverten vert forlenga, så langt som mogeleg over Døso.

#### **Fossmark/tverrslag**

Tillegg 4. avsnitt: To av dei tre alternativa ligg utanfor bygdeområde og er difor vurdert som meir eigna frå kommunen sitt synspunkt. Kommunen ynskjer at eit av dei ytste alternativa vert valt, Gamle Fossen eller Svabakken. Om alternativ Linnebakkane vert valt må det sytast for maksimal støyskjerming på kaianlegget. Ved døgn drift må det sytast for erstatningsbustadar.

Formannskapet si tilråding vart samrøystes vedteke.

Tilleggsframlegget frå Mona Grenasberg, SV som omhandla Stanghelle vart vedteke med 14 stemmer (Sp, Sv, H, Krf, Frp) mot 6 stemmer (Ap).

Tilleggsframlegget frå Mona Grenasberg, SV som omhandla Fossmark vart samrøystes vedteke.

## **KOM - Tilråding/Vedtak:**

Vaksdal kommune viser til offentleg høyring av planforslag for E16 og Vossebanen, Arna – Stanghelle av dato 12.05.2021. Me gjer merksam på at høyringsinnspel frå Vaksdal kommune i hovudsak konsentrerer seg om dei to stasjonsbyane Stanghelle og Vaksdal og verknader for innbyggjarane i Vaksdal kommune.

Det er viktig at løysingane gir gode, attraktive og berekraftige stasjonsbyar, og at «Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging» er ein grunnstein i planarbeidet. Løysingane må stø opp om dei regionale planane for transport og arealbruk, samt stø opp om ei regionutviding austover frå Bergen. Ny veg og bane vil vere ei kraftfull utviding av bu- og arbeidsmarknaden i regionen. Det er ei viktig satsing for miljøvenleg transport og eit tilskot til eit bilfritt Bergen sentrum. Løysingane må unngå å skape auka behov for lokalt vegnett og transport – fotavtrykket må vere så lite som mogleg.

Vaksdal kommune understrekar at samarbeidet med prosjektet har vore godt. For det vidare arbeidet meiner Vaksdal kommune det er avgjerande at sjølv bygginga av bane og veg vert sett i gang så snart som mogeleg, og slik sikre vekst og utvikling av dei to stasjonsbygdene. I dette ligg også at ei etappevis utbygging ikkje må splittast i veg og bane. Dersom prosjektet ikkje blir fullfinansiert i komande NTP, må alternativ E leggest til grunn.

For massedeponi og massehandtering, viser Vaksdal kommune til tidlegare innspel. Veafjorden og Sørfjorden nord frå stasjonsbyen Vaksdal er del av nasjonalt verneområde for Vossolaksen. Daleelva, med utløp ved Stanghelle har også ei lita, svært verdifull laksestamme. Det er viktig at sårbare verdiar vert ivaretekt i val av løysingar, og at gode avbøtande tiltak vert prioritert.

Det er ønskjeleg at prosjektet finn samfunnsnyttig bruk for overskotsmassar, samt vel prosessmetodar som stør opp om gjenbruk og/eller deponi på mest mogleg nyttig vis. Vi vil oppmode Bane NOR og Statens vegvesen til kontinuerleg å søke alternativ bruk av massane gjennom heile anleggsprosessen, også om sjødeponi vert godkjent.

## VAKSDAL KOMMUNE SINE INNSPEL

### Alternative trasear på Vaksdal – B1 og B2

Vaksdal kommune er nøgd med at prosjektet har lagt opp til stor grad av involvering gjennom arbeidet med planen, og at det no er utarbeidd to alternativ for traseane på Vaksdal.

I alternativ B1 er veg og bane samla vest for dagens E16. I alternativ B2 er jernbana lagt aust for dagens E16, medan ny E16 er lagt utanom sentrum og opp i Tolåsen. I følgje planomtalen er dei prissette og ikkje-prissette konsekvensane tilnærma lik for begge alternativa, og måloppnåinga likeins. Det vert presisert at det er utfordrande for prosjektet å gi ei klar tilråding om val av alternativ. Sjølv om B1 kjem marginalt betre ut i rangering, tilrår prosjektet at Vaksdal kommune sitt ønskje blir vektlagt i når ein vedtar alternativ.

Vaksdal kommune er svært nøgd med at prosjektet tilrår at kommunen sine ønskjer skal leggjast til grunn. Sett frå Vaksdal kommune sitt perspektiv er det nemleg store skilnader mellom B1 og B2. Forskjellane i konsekvensar for innbyggjarane er ikkje marginale, men heilt konkrete.

### Vaksdal kommune tilrår at alternativ B2 vert lagt til grunn for vidare planlegging av veg/bane.

Vaksdal kommune ønskjer særleg å peike på at alternativ B2 scorar betre på å etablere trygge og gode oppvekstvilkår for barn og unge, då ny E16 er flytta ut av sentrum og dermed råkar oppvekstvilkåra i mindre grad enn i alternativ B1. Kommunen meiner også at B2 har større potensiale for å utvikle sentrumsområde rundt framtidig jernbanestasjon. I høve til folkehelseprinsipp ønskjer me å framheve at all reduksjon i støy vert vurdert som positivt for ei bygd som i mange år har vore plaga av støy frå E16.

Under er det sett opp ei matrise der alternativa er vurdert i høve til kommunen sine satsingsområde.

| Vaksdal kommune sine satsingsområde                                                                       | B1 | B2 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|
| Etablere trygge og utviklande oppvekstvilkår for barn og unge                                             |    |    |
| Trygg ferdsel mellom viktige funksjonar                                                                   |    |    |
| Arbeide for urbanisering av stasjonsbyen, utvikle tettstaden med trivselsaktivitetar og allmenn tilgjenge |    |    |
| Ivareta jordvern                                                                                          |    |    |
| Innarbeide folkehelseprinsippet i all samfunnsutvikling                                                   |    |    |
| Leggje til rette for samfunnsnyttig bruk av overskotsmassar                                               |    |    |

### **Berekraftig utvikling og attraktive stasjonssenter**

Ei av målsettingane i prosjektet er å skape berekraftig lokal og regional utvikling, og bidra til at Vaksdal kan utvikla stasjonsbyane sine til attraktive tettstader. Vaksdal kommune vil bli knytt nærare til Bergensregionen med kortare reisetid til Arna og Bergen, og dette vil kunne gje positive effektar med tanke på ein utvida bu- og arbeidsmarknad. Potensialet for utvikling av

Vaksdal kommune viser og til Regional areal- og transportplan 2017-2028. Ei overordna målsetting der er at samordna planlegging og eit klimavenleg utbyggingsmønster skal bygge opp under nullvekstmålet. Vaksdal kommune legg til grunn vekst i folketalet som følgje prosjektet, og det er då viktig at ein legg opp til ei framtidig utvikling der større del transporten skjer med bane, sykkel og gange. Regional transportplan for 2022-2033 er no ute på høyring. Eit hovudmål i denne planen er at

Dette gjeld for heile prosjektet, men Vaksdal kommune meiner det er særleg viktig å gjere greie for

dei visuelle verknadene av veg og bane gjennom tettstadene Vaksdal og Stanghelle, der konsekvensane er størst.

Vaksdal kommune meiner planforslaget på dette tema er svært mangelfullt. Illustrasjonane er ikkje gode nok til å vurdere verken arkitektur eller landskapstilpassing. Alle 3D illustrasjonar er i fugleperspektiv. Det er ingen illustrasjonar som syner prosjektet sett frå bakkeplan, slik alle vil sjå det når det står ferdig. I tillegg har illustrasjonane låg kvalitet.

Dette gjer det vanskeleg for kommunen og innbyggjarane å komme med gode og konstruktive innspel på dette tema. Det er komplisert for lekfolk å orientere seg i og forstå tekniske teikningar. Vaksdal kommune meiner utforminga av tiltaka gjennom sentrumsområda burde vore ført lenger og illustrert betre. Dette gjeld ikkje berre visuelle kvalitetar, men også funksjonelle. Fleire tematiske kart ville vore nyttig.

### **Trasear og løysing på Stanghelle**

På Stanghelle vil den nye jernbanestasjonen føre til endringar av vegsystemet. Eksisterande kryss mot vest vil bli gjort smalare, men oppretthalde for trafikk til områda vest for stasjonen og andre sida av Dalevågen. Dagens tilkomst til Lågaskarvegen og til områda aust for E16 gjennom kulverten, blir stengt. Det vil derfor bli etablert eit nytt T-kryss mot vest, ned til Lågaskarvegen, austsida av stasjonen, butikk, barnehage og bustader. Lågaskarvegen må hevast, og dei eksisterande tilkomstane til bustader og barnehage blir justert. Frå eksisterande E16 mot aust, vil det òg bli etablert eit nytt T-kryss. Dette er ny tilkomst til bustadområdet og Stanghelle skule, som erstatning for vegen gjennom noverande kulvert under E16.

Vaksdal kommune ser det som positivt at den nye stasjonen får ei sentral plassering på Stanghelle, og at banen vert plassert lågt i terrenget. Samstundes legg bana og tilhøyrande funksjonar beslag på mykje areal i eit lite sentrumsområde. 11 einestader må innløyast, og 3 til er under vurdering. Kommunen er opptatt av at prosjektet økonomiserer med arealet og ikkje tar meir areal og bygg enn det som er strengt naudsynt.

Kommunen ynskjer mest mogeleg areal attende til sentrumsformål og bustader.

Vaksdal kommune er og nøgd med at den nye brua har lagt til rette for seglingshøgde på 4,6 meter, og at småbåtar har eit seglingsforløp til båthamna inne i Dalevågen. Dette er ei forbetring sett i høve til dagens situasjon, og vil kunne bidra til meir båtliv og aktivitet i vågen og fjorden.

Kommunen er svært positiv til at ny E16 vert lagt i tunnel utanom bygda, og at trafikkmengda og støy frå veg dermed vert vesentleg mindre. Det er og positivt at den nye brua vert støyskjerma og konstruert slik at det vert ei reduksjon i banestøy samanlikna med dagens situasjon.

### **Butikk og barnehage**

Det er uheldig at butikken vert riven i anleggsfasen. Vaksdal kommune er særleg oppteken av at det vert gjort gode avtalar med grunneigar for å sikre at denne vert bygd opp at så fort som mogleg. Gjenoppbygging av butikken må sikrast i reguleringsføresegnene, med krav til rekkefølge.

Prosjektet må og sikre ei midlertidig løysing for butikken i anleggsfasen. Det vil vera svært uheldig for bygdesamfunnet dersom Stanghelle mister butikken sin. Kommunen meiner det er avgjerande å finne ei midlertidig løysing for butikken i anleggsfasen, for å sikre at butikken faktisk blir verande. I



motsett fall kan innbyggjarane få nye bilbaserte handlevanar, og det kan bli vanskeleg for butikken å etablere seg på nytt.

Stanghelle stasjon vil legge beslag på 2,4 daa av barnehagen sitt areal. Etter anleggsgjennomføring kan barnehagen få attende eit eitt areal i nord på om lag 1,2 daa. Det er ikkje berekna støy for dette arealet og det er ikkje sikra i planen. Vaksdal kommune er svært oppteken av at uteareal til barnehagen vert støyskjerma og sikra gode uteareal for barna. Kommunen ber derfor om at dette vert regulert i denne reguleringsplanen, og ikkje vert antatt regulert om seinare.

## **Gang/Sykkel**

### ***Gang/sykkel veg Arna - Voss***

Eit viktig mål i den nasjonale transportpolitikken er å få fleire fotgjengarar og syklistar. Dette er berre mogeleg dersom det blir lagt til rette for sykkel og gange. Det er difor skuffande at ein statleg reguleringsplan for eit samferdselsprosjekt ikkje inkluderer gang/sykkelveg.

Det er svært viktig at staten ser det unike potensialet som ligg i å sikre framtidig nedlagt jernbanespor til gang/sykkelløysing for Bergen-Voss. Dette er eit prosjekt som vil kunne få positiv verknad både på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå. Det kan gi grunnlag for næringsutvikling, tek vare på kulturminne, understøtte ei satsing på miljøvenleg transport og vil vere eit viktig folkehelseiltak. Og det kan bli ein stor turistattraksjon.

### ***Gang/sykkeltilbod i tilknyting til sentrumsområda***

Bane (og veg i B1) går tvers gjennom tettstadene, og vil i større eller mindre grad fungere som ein barriere. Det er positivt at planen sikrar gode tverrsamband for gåande og syklende både på Stanghelle og på Vaksdal. Ny gangveg til Jamne bidreg til å knyte dette bustadområdet nærare både til stasjons- og senterområdet. Det er viktig at gang/sykkelvegane med omgjevnad får ei god utforming, slik at det blir attraktivt å ta dei i bruk.

## **Tverrslag, kaianlegg og sjødeponi – verknader for lokalmiljøet**

Mellom Helle/Stanghelle og Vaksdal er det regulert og konsekvensutgreidd fire alternative tverrslag til sjø. Det truleg kjem berre eitt av desse til å bli nytta i anleggsgjennomføringa. I tillegg er det regulert to moglege tilkomstar til sjø mellom Vaksdal og Trengereid, Langhelle og Boge. Berre eitt vil bli nytta. Vaksdal kommune er her særleg opptekne av kva som vil skje på Boge.

Det går ikkje fram av plandokumenta på kva tidspunkt i prosessen ein skal avklare kva for tverrslag som vil bli nytta. Det skapar uvisse for innbyggjarane, kan hende i land tid framover.

Det er viktig at innbyggjarane i Vaksdal kommune vert teke omsyn til i prosessen med val av tverrslag, kaianlegg og sjødeponi. Vaksdal kommune meiner Fossmark bør gå ut som mogeleg lokalitet for anleggstverrslag, midlertidig kaianlegg og sjødeponi. Her bur det fleire menneske som vil bli sterkt råka. Fossmark har og strandsoner som mykje er nytta av lokalbefolkninga. Fossmark kjem dårleg ut i konsekvensutgreiinga. Kommunen meiner det er uheldig at landskapsbilete, friluftsliv og kulturmiljø vert forringa og at strandsona vert råka negativt. På grunn av topografien i området er tilgjenge til strandsona på denne strekninga svært avgrensa, og det er difor viktig å ta vare på dei få plassane

strandsona kan nyttast.

Dei tre andre alternativa ligg alle utanfor bygdeområde og er difor vurdert som meir eigna frå kommunen sitt synspunkt.

Når det gjeld dei to lokalitetane på strekninga mellom Vaksdal og Trengereid syner konsekvensutgreiinga at Boge kjem klart dårlegare ut. Det gjeld både med omsyn til praktisk gjennomføring, prissette og ikkje-prissette konsekvensar. Vaksdal kommune vil tilrå at Boge går ut som mogeleg lokalisering.

I høve til sjødeponi er Vaksdal kommune opptatt av at verknadene knytt til spreining av partiklar frå sprengsteinmasse må utgreiast nærmare for å sikre at deponering skjer på ei miljømessig forsvarleg måte. Veafjorden og Sørfjorden er begge nasjonale laksefjorlar og Vaksdal kommune er derfor bekymra for at sjødeponering skal påverke laksebestanden i områda på ei negativ måte.

#### **Kommunestyret ber om at følgjande avsnitt blir innarbeida i høyringsuttalen:**

Vaksdal kommune vil understreka at når planarbeidet for Arna-Stanghelle no har kome så langt i prosessen, må staten ved Samferdsledepartementet snarast råd be Statens vegvesen som prosjekteigar om å starta planlegginga for neste fase, Stanghelle-Voss. Utviklinga må ikkje stogge på Stanghelle. Det vil vere veldig uheldig for Vaksdal kommune, Voss herad og indre delar av Vestland.

Generelt: Framheve B2 endå sterkare.

Framheve i tekstmotale av B2 at B2 gjev eit (1) år kortare anleggstid. Dette vil bety mykje for eit lite sentrumsområde som Vaksdal.

Administrasjonen innarbeider dette i høyringsuttalen.

Felles oppstart av veg og bane.

#### **Tilleggsforslag ang. Stanghelle etter 1. avsnitt**

Det må lagast omfattande skjermingstiltak mot støy på Stanghelle. Kommunen ynskjer at tunnelloportalen/kulverten vert forlenga, så langt som mogeleg over Døso.

#### **Tilleggsforslag ang. Fossmark/tverrslag**

Tillegg 4.avsnitt: To av dei tre alternativa ligg utanfor bygdeområde og er difor vurdert som meir

eigna frå kommunen sitt synspunkt. Kommunen ynskjer at eit av dei ytste alternativa vert valt, Gamle Fossen eller Svabakken. Om alternativ Linnebakkane vert valt må det sytast for maksimal støyskjerming på kaianlegget. Ved døgndrift må det sytast for erstatningsbustadar.

## **Saksopplysningar:**

### **Samandrag/konklusjon (kort om saka)**

Reguleringsplanen for E16 og Vossebana Arna – Stanghelle er lagt ut til høyring. Det er og invitert til digitale folkemøte om planforslaget. Kommunestyret i Vaksdal skal gje uttale til planen.

### **Bakgrunn for saka**

Statleg reguleringsplan med konsekvensutgreiing for E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle er lagt ut til høyring og offentleg ettersyn med frist 17. september 2021. Alle plandokumenta er tilgjengelege på [Reguleringsplan | Statens vegvesen](#)

Kommunen med sitt fagmiljø har fylgt prosjektet og planprosessen tett. Det er og henta inn ekstern kompetanse i prosessen.

Bakgrunnen for denne høyringsuttalen er forslag til statleg reguleringsplan for ny E16 og jernbane frå Arna til Stanghelle. Reguleringsplanen er utarbeidd med konsekvensutgreiing, og er no sendt på høyring med to alternativ for trasear på Vaksdal, og eitt alternativ for trase på Stanghelle. Reguleringsplanen tek utgangspunkt i statleg konseptvalutgreiing (KVU), og K5 alternativet er lagt til grunn som strategi for utbygging av strekninga Arna-Voss.

For **Vaksdal** legg planforslaget fram to alternative traséar for veg og bane, kalla alternativ B1 og B2:

#### Trase B1

Ny bane og E16 følgjer omtrent same trase gjennom bygda som noverande E16.

#### Trase B2

Bane med ny jernbanestasjon ligg aust for dagens E16, ny E16 vert lagt i Tolåsen utanfor sentrum.

For **Stanghelle** har planen eitt traseforslag:

- Ny jernbanetrase kjem ut frå tunnel sentralt på Stanghelle og knyt seg på eksisterande spor rett nord for Dalevågen på Stanghelle. Ny trase for E16 går i tunnel utanom tettstaden og knyt seg på E16 i det eksisterande kryssområdet på Helle.

I planprogrammet til statleg plan, datert 26.04.2018, vart det fastsett målsettingar som skulle vera førande for prosjektet. Vaksdal kommune ønskjer særleg å framheve følgjande effektmål:

Trygg transport

Redusert reisetid og auka kapasitet

Legge til rette for ein effektiv planprosess og kostnadseffektiv utbygging

Berekraftig lokal- og regional utvikling/bidra til at Vaksdal kan utviklast som attraktivt stasjonscenter  
God arkitektur og landskapstilpassing  
Unngå/minimere fysiske og visuelle barrierar  
Ha god økologisk tilstand i vassførekomst både i sjø og i ferskvatn.

I dei nasjonale og regionale føringane er det spesielt lagt vekt på *gode og effektive planprosessar, berekraftig areal og samfunnsutvikling, attraktive og klimavenlege by- og tettstadsområde, og nasjonale mål for å redusera klimagassutslepp.*

Vaksdal kommune har i tidlegare høyringsinnspel og uttale til prosessen understreka at kommunen sine satsingsområde også måtte vektleggast i den statlege reguleringsplanen:

Etablere trygge og utviklande oppvekstvilkår for barn og unge  
Trygg ferdsel mellom viktige funksjonar  
Arbeide for urbanisering av stasjonsbyen, utvikle tettstaden med trivselskvalitetar og allmenn tilgjenge  
Ivareta jordvern  
Leggje til rette for samfunnsnyttig bruk av overskotsmassar  
Innarbeide folkehelseprinsippet i all samfunnsutvikling  
Setja strenge krav til utbyggingsfasen av ny E16 og jernbane for å avgrensa belastning på innbygarane  
Vera pådrivar for at nedlagt jernbane vert del av nasjonale sykkelruter  
Ha ei aktiv rolle som påverknadsagent for at utbygging av E16 og jernbane kjem kommunen mest mogleg til gode.

Kommunestyret har uttalt seg tidlegare i prosessen og fremja desse satsingsområdene, og kommunen har mellom anna deltatt på fleire møter i høve til utarbeiding av traséalternativ og arbeidet med silingsrapporten og planprogrammet. Vaksdal kommune si rolle i planprosessen har vore å sørge for at prosjektet tek vare på dei viktige samfunnsinteressene som er innanfor planområdet. Kommunen skal sikre at innbygarane på Vaksdal blir godt tatt vare på, og sikre at kommunen kan fortsette å levere gode tenester i framtida. I tillegg har kommunen ei oppgåve i å formidle dei lokale og kommunale interessene i sjølve planarbeidet.

### **Formelt grunnlag**

PBL - Høyring/offentleg ettersyn reguleringsplanar

### **Vurdering**

#### Alternative trasear på Vaksdal – B1 og B2

Vaksdal kommune er nøgd med at prosjektet har lagt opp til stor grad av involvering gjennom arbeidet med planen, og at det no er utarbeidd to alternativ for traseane på Vaksdal.

I alternativ B1 er veg og bane samla vest for dagens E16. I alternativ B2 er jernbana lagt aust for dagens E16, medan ny E16 er lagt utanom sentrum og opp i Tolåsen. I følge planomtalen er dei prissette og ikkje-prissette konsekvensane tilnærma lik for begge alternativa, og måloppnåinga likeins. Det vert presisert at det er utfordrande for prosjektet å gi ei klar tilråding om val av alternativ. Sjølv om B1 kjem marginalt betre ut i rangering, tilrår prosjektet at Vaksdal kommune sitt ønskje blir vektlagt i når ein vedtar alternativ.

Vaksdal kommune er svært nøgd med at prosjektet tilrår at kommunen sine ønskjer skal leggjast til grunn. Sett frå Vaksdal kommune sitt perspektiv er det nemleg store skilnader mellom B1 og B2. Forskjellane i konsekvensar for innbyggjarane er ikkje marginale, men heilt konkrete.

**Vaksdal kommune tilrår at alternativ B2 vert lagt til grunn for vidare planlegging av veg/bane.**

Vaksdal kommune ønskjer særleg å peike på at alternativ B2 scorar betre på å etablere trygge og gode oppvekstvilkår for barn og unge, då ny E16 er flytta ut av sentrum og dermed råkar oppvekstvilkåra i mindre grad enn i alternativ B1. Kommunen meiner også at B2 har større potensiale for å utvikle sentrumsområde rundt framtidig jernbanestasjon. I høve til folkehelseprinsipp ønskjer me å framheve at all reduksjon i støy vert vurdert som positivt for ei bygd som i mange år har vore plaga av støy frå E16.

Under er det sett opp ei matrise der alternativa er vurdert i høve til kommunen sine satsingsområde.

| Vaksdal kommune sine satsingsområde                                                                       | B1     | B2     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|
| Etablere trygge og utviklande oppvekstvilkår for barn og unge                                             | Orange | Grøn   |
| Trygg ferdsel mellom viktige funksjonar                                                                   | Orange | Grøn   |
| Arbeide for urbanisering av stasjonsbyen, utvikle tettstaden med trivselsaktivitetar og allmenn tilgjenge | Raud   | Orange |
| Ivareta jordvern                                                                                          | Grøn   | Orange |
| Innarbeide folkehelseprinsippet i all samfunnsutvikling                                                   | Orange | Grøn   |
| Leggje til rette for samfunnsnyttig bruk av overskotsmassar                                               | Orange | Orange |

*Berekraftig utvikling og attraktive stasjonssenter*

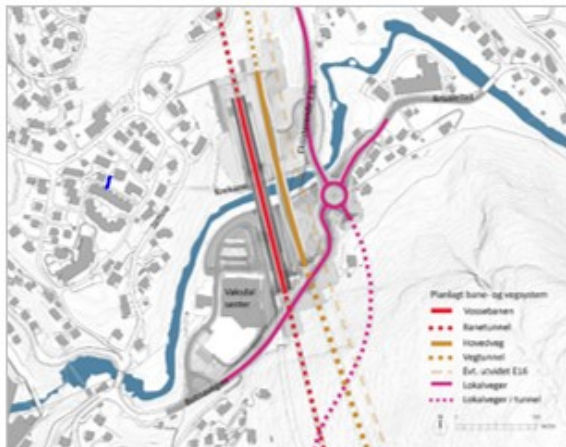
Ei av målsettingane i prosjektet er å skape berekraftig lokal og regional utvikling, og bidra til at Vaksdal kan utvikla stasjonsbyane sine til attraktive tettstader. Vaksdal kommune vil bli knytt nærare til Bergensregionen med kortare reisetid til Arna og Bergen, og dette vil kunne gje positive effektar med tanke på ein utvida bu- og arbeidsmarknad. Potensialet for utvikling av

Vaksdal kommune viser og til Regional areal- og transportplan 2017-2028. Ei overordna målsetting der er at samordna planlegging og eit klimavenleg utbyggingsmønster skal bygge opp under nullvekstmålet. Vaksdal kommune legg til grunn vekst i folketalet som følgje prosjektet, og det er då viktig at ein legg opp til ei framtidig utvikling der større del transporten skjer med bane, sykkel og gange. Regional transportplan for 2022-2033 er no ute på høyring. Eit hovudmål i denne planen er at Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

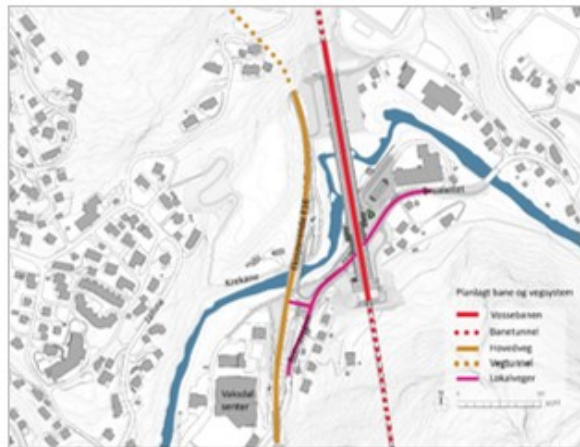
Planforslaget m/konsekvensutgreiing vurderer B1 som eit godt alternativ med tanke på sentrumsutvikling, då ny jernbane blir plassert sentralt i bygda og nært dagens senter.

Vaksdal kommune vil peike på at alternativ B1 beslaglegg mykje meir areal i sentrum enn alternativ B2. I B1 går dei tre transportårene – eksisterande E16, ny E16 med mogeleg framtidig utviding og ny bane - ved sidan av kvarandre og tvers gjennom sentrum av Vaksdal, og barriereverknaden blir større. Dette gir lite rom for urbanisering og sentrumsutvikling.

Vaksdal kommune meiner at alternativ B2 i større grad opnar for berekraftig og framtidsretta utvikling i sentrum og rundt. B2 har mindre lokalvegssystem, E16 vert lagt utanom sentrum av bygda og mindre areal vert lagt beslag på i dette alternativet samanlikna med B1.



Alternativ B1



Alternativ B2

Vaksdal kommune meiner det er viktig for framtidig utvikling i Vaksdal at E16 blir flytta ut av sentrum av bygda. Folketalsutviklinga i Vaksdal har dei siste åra gått ned. Om kommunen skal få fleire til å bli og å busette seg i Vaksdal, er eit attraktiv sentrumsområde, eit godt kollektivtilbod og gode areal til bustadbygging nøkkelfaktorar.

B2 er eit betre alternativ i høve til både effektmål og nasjonale forventningar. Sjølv om jernbanestasjonen vert lagt noko lengre vekk frå Vaksdal senter og høgt på bru, så vil dette alternativet gi rom for utvikling av sentrumsområdet og bygda samla sett.

### Støy

Støyberekningane viser at langt færre bustader blir råka av støy i alternativ B2. Det talar også for B2 som eit betre alternativ. Begge alternativa vil ha likevel ha behov for omfattande skjermingstiltak mot støy. Det er viktig at støyskjerminga blir vert tilpassa staden og utforma med høg kvalitet – både estetisk og funksjonelt.

### God arkitektur og landskapstilpassing

Eit av effektmåla for prosjektet er god arkitektur og landskapstilpassing.

Dette gjeld for heile prosjektet, men Vaksdal kommune meiner det er særleg viktig å gjere greie for dei visuelle verknadene av veg og bane gjennom tettstadene Vaksdal og Stanghelle, der konsekvensane er størst.

Vaksdal kommune meiner planforslaget på dette tema er svært mangelfullt. Illustrasjonane er ikkje gode nok til å vurdere verken arkitektur eller landskapstilpassing. Alle 3D illustrasjonar er i fugleperspektiv. Det er ingen illustrasjonar som syner prosjektet sett frå bakkeplan, slik alle vil sjå det når det står ferdig. I tillegg har illustrasjonane låg kvalitet.

Dette gjer det vanskeleg for kommunen og innbyggjarane å komme med gode og konstruktive innspel

på dette tema. Det er komplisert for lekfolk å orientere seg i og forstå tekniske teikningar. Vaksdal kommune meiner utforminga av tiltaka gjennom sentrumsområda burde vore ført lenger og illustrert betre. Dette gjeld ikkje berre visuelle kvalitetar, men også funksjonelle. Fleire tematiske kart ville vore nyttig.

### Trasear og løysing på Stanghelle

På Stanghelle vil den nye jernbanestasjonen føre til endringar av vegsystemet. Eksisterande kryss mot vest vil bli gjort smalare, men oppretthalde for trafikk til områda vest for stasjonen og andre sida av Dalevågen. Dagens tilkomst til Lågaskarvegen og til områda aust for E16 gjennom kulverten, blir stengt. Det vil derfor bli etablert eit nytt T-kryss mot vest, ned til Lågaskarvegen, austsida av stasjonen, butikk, barnehage og bustader. Lågaskarvegen må hevast, og dei eksisterande tilkomstane til bustader og barnehage blir justert. Frå eksisterande E16 mot aust, vil det òg bli etablert eit nytt T-kryss. Dette er ny tilkomst til bustadområdet og Stanghelle skule, som erstatning for vegen gjennom noverande kulvert under E16.

Vaksdal kommune ser det som positivt at den nye stasjonen får ei sentral plassering på Stanghelle, og at banen vert plassert lågt i terrenget. Samstundes legg bana og tilhøyrande funksjonar beslag på mykje areal i eit lite sentrumsområde. 11 einebustader må innløyast, og 3 til er under vurdering. Kommunen er opptatt av at prosjektet økonomiserer med arealet og ikkje tar meir areal og bygg enn det som er strengt naudsynt.

Kommunen ynskjer mest mogeleg areal attende til sentrumsformål og bustader.

Vaksdal kommune er og nøgd med at den nye brua har lagt til rette for seglingshøgde på 4,6 meter, og at småbåtar har eit seglingsforløp til båthamna inne i Dalevågen. Dette er ei forbetring sett i høve til dagens situasjon, og vil kunne bidra til meir båtliv og aktivitet i vågen og fjorden.

Kommunen er svært positiv til at ny E16 vert lagt i tunnel utanom bygda, og at trafikkmengda og støy frå veg dermed vert vesentleg mindre. Det er og positivt at den nye brua vert støyskjerma og konstruert slik at det vert ei reduksjon i banestøy samanlikna med dagens situasjon.

### *Butikk og barnehage*

Det er uheldig at butikken vert riven i anleggsfasen. Vaksdal kommune er særleg oppteken av at det vert gjort gode avtalar med grunneigar for å sikre at denne vert bygd opp at så fort som mogleg. Gjenoppbygging av butikken må sikrast i reguleringsføresegnene, med krav til rekkefølge.

Prosjektet må og sikre ei midlertidig løysing for butikken i anleggsfasen. Det vil vera svært uheldig for bygdesamfunnet dersom Stanghelle mister butikken sin. Kommunen meiner det er avgjerande å finne ei midlertidig løysing for butikken i anleggsfasen, for å sikre at butikken faktisk blir verande. I motsett fall kan innbyggjarane få nye bilbaserte handlevanar, og det kan bli vanskeleg for butikken å etablere seg på nytt.

Stanghelle stasjon vil legge beslag på 2,4 daa av barnehagen sitt areal. Etter anleggsgjennomføring kan barnehagen få attende eit eitt areal i nord på om lag 1,2 daa. Det er ikkje berekna støy for dette arealet og det er ikkje sikra i planen. Vaksdal kommune er svært oppteken av at uteareal til barnehagen vert støyskjerma og sikra gode uteareal for barna. Kommunen ber derfor om at dette vert regulert i denne reguleringsplanen, og ikkje vert antatt regulert om seinare.

### GANG/SYKKEL

### *Gang/sykkel veg Arna - Voss*

Eit viktig mål i den nasjonale transportpolitikken er å få fleire fotgjengarar og syklistar. Dette er berre mogeleg dersom det blir lagt til rette for sykkel og gange. Det er difor skuffande ein statleg reguleringsplan for eit samferdselsprosjekt ikkje inkluderer gang/sykkelveg.

Det er svært viktig at staten ser det unike potensialet som ligg i å sikre framtidig nedlagt jernbanespor til gang/sykkelløysing for Bergen-Voss. Dette er eit prosjekt som vil kunne få positiv verknad både på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå. Det kan gi grunnlag for næringsutvikling, tek vare på kulturminne, understøtte ei satsing på miljøvenleg transport og vil vere eit viktig folkehelseiltak. Og det kan bli ein stor turistattraksjon.

### *Gang/sykkeltilbod i tilknytning til sentrumsområda*

Bane (og veg i B1) går tvers gjennom tettstadene, og vil i større eller mindre grad fungere som ein barriere. Det er positivt at planen sikrar gode tverrsamband for gåande og syklande både på Stanghelle og på Vaksdal. Ny gangveg (trapp?) mellom til Jamne bidreg til å knyte dette bustadområdet nærare både til stasjons- og senterområdet. Det er viktig at gang/sykkelvegane med omgjevnad får ei god utforming, slik at det blir attraktivt å ta dei i bruk.

### Tverrslag, kaianlegg og sjødeponi – verknader for lokalmiljøet

Mellom Helle/Stanghelle og Vaksdal er det regulert og konsekvensutgreidd fire alternative tverrslag til sjø. Det truleg kjem berre eitt av desse til å bli nytta i anleggsgjennomføringa. I tillegg er det regulert to moglege tilkomststar til sjø mellom Vaksdal og Trengereid, Langhelle og Boge. Berre eitt vil bli nytta. Vaksdal kommune er her særleg opptekne av kva som vil skje på Boge.

Det går ikkje fram av plandokumenta på kva tidspunkt i prosessen ein skal avklare kva for tverrslag som vil bli nytta. Det skapar uvisse for innbyggjarane, kan hende i land tid framover.

Det er viktig at innbyggjarane i Vaksdal kommune vert teke omsyn til i prosessen med val av tverrslag, kaianlegg og sjødeponi. Vaksdal kommune meiner Fossmark bør gå ut som mogeleg lokalitet for anleggstverrslag, midlertidig kaianlegg og sjødeponi. Her bur det fleire menneske som vil bli sterkt råka. Fossmark har og strandsone som mykje er nytta av lokalbefolkninga. Fossmark kjem dårleg ut i konsekvensutgreiinga. Kommunen meiner det er uheldig at landskapsbilete, friluftsliv og kulturmiljø vert forringa og at strandsona vert råka negativt. På grunn av topografien i området er tilgjenge til strandsona på denne strekninga svært avgrensa, og det er difor viktig å ta vare på dei få plassane strandsona kan nyttast.

Dei tre andre alternativa ligg alle utanfor bygdeområde og er difor vurdert som meir eigna frå kommunen sitt synspunkt.

Når det gjeld dei to lokalitetane på strekninga mellom Vaksdal og Trengereid syner konsekvensutgreiinga at Boge kjem klart dårlegare ut. Det gjeld både med omsyn til praktisk gjennomføring, prissette og ikkje-prissette konsekvensar. Vaksdal kommune vil tilrå at Boge går ut som mogeleg lokalisering.

I høve til sjødeponi er Vaksdal kommune opptatt av at verknadene knytt til spreining av partiklar frå sprengsteinmasse må utgreiast nærmare for å sikre at deponering skjer på ei miljømessig forsvarleg måte. Veafjorden og Sørfjorden er begge nasjonale laksefjordar og Vaksdal kommune er derfor bekymra for at sjødeponering skal påverke laksebestanden i områda på ei negativ måte.



Kommunedirektøren tilrår at vurderingane vert tatt inn i sjølve høyringsuttalen.