

Emne:	Referat frå regionalt planforum 28.08.2018 - Reguleringsplan for Dale stasjon, Vaksdal kommune	
Til stades:	BaneNor: Tone Manum, Sølvi Morvik, Ingunn Halvorsen, Catherine Holter Jernbanedirektoratet: Øystein Sørhaug Vaksdal kommune: Gjertrud Karevoll, Eirik Haga Multiconsult: Linnea K. Karlsen, Espen Vatlle Berntzen Statens Vegvesen: Guri F. Sognnæs Mattilsynet: Odd Tøsdal Fylkesmannen: Fredrik Arnesen Hordaland fylkeskommune: Anne-Kathrine Vabø (plan), Eva Katrine R. Taule (plan), Gunhild Raddum (samferdsel), Elizabeth Warren (fylkeskonservatoren), Helene Moe (fylkeskonservatoren), Kjell Gitton Haaland (nestleiar Utval for kultur, idrett og regional utvikling)	
Forfall:		Sak: 2014/13624-126
Møtetid:	28.08.2018 kl. 13.00 – 15.00	Møtestad: Fylkeshuset, møterom Sunnhordland

Møteleiar: Eva Katrine R. Taule

Referent: Anne-Kathrine Vabø

Eva Katrine Taule, fagleiar kommunale planar i Hordaland Fylkeskommune, ønsker velkomen og orienterer om planforum, eit fora for å fremje dialog i planprosessane.

Eva Katrine Taule, fagleiar kommunale planar i Hordaland Fylkeskommune, ønsker velkomen og orienterer om planforum, eit fora for å fremje dialog i planprosessane.

Kort presentasjonsrunde.

1. Presentasjon av reguleringsplanen v/ Bane NOR, prosjektleiar Catherine Holter

Forslagsstillar er Bane NOR, plankonsulent er Multiconsult.

Bakgrunn

Bakgrunn for reguleringsplanen er eit plattformforlengingsprosjekt som inkluderer stasjonane på Dale og Evanger. Det skal leggast til rette for lengre togsett, dimensjonerast for doble togsett og vere tilpassa stopp med fjerntog. Reguleringsplanen inkluderer også modernisering av Dale stasjon, mellom anna sikrere stasjon med planfri kryssing for dei reisande og universelt utforma. Tidsplanen legg opp til at teknisk detaljplan og detaljreguleringsplan skal vere godkjent av Bane NOR og vedtatt i kommunane hausten 2019, og at plattformer og overgangsbru skal vere klare til bruk i 2022.

Planen

Planområdet grensar mot E16, storleiken på planområdet vil verte justert ned.

Viktige føringar for Bane NOR: Strengje økonomiske rammar, der det er sett av 200 millionar NOK i NTP til begge stasjonar. Dersom tiltaka blir for dyre vil andre tiltak bli prioritert. Tilgrensande infrastruktur skal ikkje regulerast, men heilskapen skal ivaretakast.

Totalt kom det inn 8 innspel til oppstart; frå Dale fabrikkar og offentlege høyringsinstansar.

Bane NOR har gjennomført utgreiing og vurdering av fem alternativ:

1. Overgangsbru i aust
2. Overgangsbru i tilknytning til stasjonsbygning
3. Kulvert med rampar i tilknytning til stasjonsbygning
4. Kulvert vest for stasjonsbygning
5. Kulvert med heishus i tilknytning til stasjonsbygning

Multiconsult anbefalte overgang i tilknytning til stasjonsbygning (alt. 2) og Bane NOR har slutta seg til dette. Alternativ 2 er så vidare tilarbeida for å unngå riving.

Grunnar for val av overgang:

- Godt tilrettelagt universell utforming
- Enklare tilkomst til plattformene
- Eklare å orientere seg, visuell kontakt til spor
- Kortare flyttingsveggar
- Betre sosial kontroll og opplevd tryggleik
- Mindre behov for video-overvaking
- Enklare anleggsgjennomføring
- Mindre påverknad for naboar og trafikantar i anleggsperioden
- Krev ikkje riving av eksisterande bygg
- Ein undergang vert vesentleg dyrare

Spørsmål: Korleis er koplinga til K5-prosjektet?

Svar frå Bane NOR: Det er to skilde prosjekt

2. Vaksdal kommune v/ ordførar Eirik Haga

Klimaplanen i kommunen og den regionale Bergensområdeplanen er semje om at tog er viktig, kommunen ønskjer å skape 5-10 minuttar byar rundt stasjonane. På oppstartsmøtet var det einigheit med Bane NOR om utgreiing av to alternativ; både overgang og undergang. På folkemøtet var begge alternativa «levande», men følte at konklusjonen gjekk mot overgang. Kommunen ønskjer innsyn i silingsrapporten. Har hatt eitt tett fagleg samarbeid med K5-prosjektet og fått sett silingsrapporten. Oppstartsmeldinga presenterte og to alternativ. Ein kulvert vil bli 10-15 millionar dyrare, dette er berre 10 % av totalkostnad. Vaksdal kommune har vore tydeleg på ønske om grundigare utgreiing av kulvert. Stiller spørsmål ved metodikken og har laga ei alternativvurdering til dette.

Vaksdal kommune v/ planleggjar Gjertrud Karevoll

Kommunen ønskjer å tenkje heilskapleg, ikkje berre plattformforlenging men og sjå heilskapleg på tilhøva rundt stasjonen. Jobbar med trafikksikringsplan for heile Dale. Har vore tydeleg på at vurdering av kulvert er viktig for dei. Alternativavgjerda har gått for fort. Har ikkje fått silingsrapport når bedt om den. Ikkje einig i fleire av vurderingane. Kommunen ønskjer kulvert, alternativ nr 5. Den vil ha ei veldig god funksjon i nærmiljøet som snarveg. Overgangsbru vert høg og dominerande, den er ruvande, passer ikkje til staden Dale og ikkje tilpassa nærmiljøet. Kommunen er undrande til fleire vala av A-B-C-karakterane, har spørsmål til dette. Presentasjon av kommunen sin alternativvurdering.

Avklaring frå Bane NOR

Det eksisterer eit silingsnotat som beskriver kva for alternativ som vart identifisert i ei tidleg fase, men det er ikkje nokon silingsrapport. Optimaliseringsrapporten tok utgangspunkt i silingsnotatet. Bane NOR har hatt møter med kommunen med jamne mellomrom, 2-3 månader. Bane NOR ønskjer å få til både Dale og

Evanger. Dei må gjennomføre Evanger og ønskjer ikkje å kome i situasjon der dei må droppe Dale. Det er derfor eit spesielt fokus på kostnader. Bane NOR har eit avgrensa oppdrag, kan ikkje sjå på heile knutepunktet, sjølv om det kunne vore ønskjeleg. Da måtte f.eks. Skyss ta kontakt med direktoratet, kanskje kunne det blitt noko spanande.

Spørsmål: Kva med sosial kontroll ved val av kulvert?

Svar frå kommunen: Kan løysast med lyssetting. Kulverten kan opnast, ikkje trong for å vere lukka fram til BKK-sporet.

Svar frå Bane NOR: Ved kulvert vert det krav til kompensierende tiltak, bør og verte breiare for opplevinga av sikkerheit.

3. Innspelsrunde

Hordaland fylkeskommune, politisk

Når det gjeld universell utforming vil oppmode til dialog med brukargrupper, ikkje berre krava i TEK.

Svar frå Multiconsult: har førebels utforma i høve til TEK og stasjonshandboka til Bane NOR.

Statens Vegvesen

Trygg tilkomst til reguleringsområdet er det fyrste dei ser på. Ber både offentlege og private om at tilkomsten vert tatt med og regulert etter vegvesenet sine normaler. Dersom planen vil føre til auka trafikk ber vegvesenet også om rekkefølgekrav for utbetring. Det er i dag dårleg sikt mot tunnelen, ønskjer at dette vert regulering i planen med høve til utbetring seinare. Det er trong for å avsette nok areal i reguleringsplanen.

Svar frå Bane NOR: Er forsiktig med å regulere ting som vi ikkje skal gjere, for å ikkje få forpliktingar. Årsdøgntrafikken vil ikkje auke som ein følgje av tiltaket. Men tek dette med seg tilbake.

Hordaland fylkeskommune, kultur

Trudde reguleringsplanen var en del av eit større prosjekt, som K5. Planen presenterer ei akseptabel løysing i høve til kulturminne. Bør jobbe meir med utforming av overbygg for å gjere det mindre dominerande, med materialbruk etc. Stasjonsområdet bør regulerast som omsynssone, der Bane NOR teiknar grense saman med kommunen. Vanskeleg tilgjenge til materialet om kva som er vurdert rivast, kva er verdiane til driftsbygning, garasje etc. BKK-linje som gang- og sykkelveg, kanskje la spora ligge og ta vare på historia?

Jernbanedirektoratet

Direktoratet har eigen avtale med Bane NOR om gjennomføringa av dette prosjektet. Det er opent for relativt brei tolking av korleis gjennomføre prosjektet. Jernbanedirektoratet bestiller, Bane NOR er utførar.

Hordaland fylkeskommune, samferdsel

Skyss er bekymra for at dagens tilkomst og område for oppstillingsplasser er utfordrande.

Reguleringsplanen mister det heilskapleg knutepunkt som Dale stasjon skal vere. Kva med sykkelparkering under tak?

Svar frå Bane NOR: Utvikling av stasjonen er utanfor dette prosjektet som berre tek før seg plattformforlenging og planfrikryssing. Utvikling av knutepunktet kunne bli eit samarbeidsprosjekt i tillegg. Må etablerast gjennom Jernbanedirektoratet.

Hordaland fylkeskommune, plan

Bør nytte høve når no jobbar i eit kommunesenter til å lage heilskaplege løysingar. Regional plan for attraktive senter skal leggje til rette for satsinga på sentera i fylket. Planfasen er eit riktig tidspunkt for å få til samarbeid og heilskapsvurderingar, utan at det treng å føre til forseinking av Bane NOR sitt prosjekt. Viser til «Veileder for helthetlig knutepunktutvikling» utarbeida av Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og KS, som mellom anna tek for seg samordning av ulike etatar i knutepunktprosjekt. Dersom det ender opp med overgang bør denne utformast i dialog med kommunen.

Svar frå Bane NOR: Fylkeskommunen kan be seg med i utarbeiding av avtaler i sitt fylke. F.eks. Telemark har erfaringar med dette.

Vaksdal kommune

Største problemet med buss er buss-for-tog, alltid skifte på Dale. Vert masse bussar og skumle situasjonar. Er det skilt areal mellom buss og parkering? I går tok kommunen opp at dei ønskjer Jernbanedirektoratet med i prosessen. Det er dei som er oppdragsansvarleg og sit på pengane. Kva om kommunen ikkje godkjenner planen? Kva tenkjer Bane NOR vidare om at formannskapet/planutvalet i kommunen har avvist løysingen?

Svar frå Bane NOR: Må undersøke kva dei gjer vidare.

Fylkesmannen

Saknar ROS-analyse for planen.

Svar frå Multiconsult: ROS-analysen vert levert som ein del av reguleringsplanen.

Mattilsynet

Inntak til Dale vassverk ligg litt unna. Men må klare å gjennomføre anleggsarbeid uten å forurense Daleelva.

Svar frå Multiconsult: Vil verte sikra

Vaksdal kommune

Presiserer at har ikkje avvist planen, men har kommen med sterke synspunkt og har eit avvikande syn på alternativ.

Oppsummering frå møteleiar

Bane NOR har fått sterke innspel frå kommunen, og frå dei andre deltakarane når det gjeld å sjå på knutepunktet heilskapleg. Fylkeskommunen skal også ta med vidare korleis fylkeskommunen kan møte dei behov som er synleggjort.

Avslutning frå Bane NOR Givande og innhaldsrike timar. Har formidla det dei ønska, må ta med tilbake og drøfte vidare framdrift, og spesielt ha dialog med kommunen.