

Oppdragsgivar  
**Vaksdal kommune**

Rapporttype  
**Planomtale**

Dato  
**16.04.2024**

# **PLANOMTALE OG KU OMRÅDEPLAN FOR STANGHELLE**

**PLANOMTALE OG KU  
OMRÅDEPLAN FOR STANGHELLE**

Oppdragsnr.: 1350025528  
Oppdragsnavn: Stanghelle områdeplan  
Dokument nr.: 1  
Filnavn: Planbeskrivelse\_Stanghelle.docx

**Revisjonsoversikt**

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder	Utarbeida av	Kontrollert av	Godkjent av
00	16.04.2024	Planomtale, 1. utkast	ANMB, AGEN	ERDI	
01					



# 1. Samandrag

Regjeringa har utarbeidd ein statleg reguleringsplan for ny trasé for E16 og dobbelspora jernbane frå Arna til Stanghelle. Målet for denne var å gi betra trafikkisikkerheit, føreseieleg transport, auka kapasitet for gods på bane og redusert reisetid. Denne omlegginga av traséane vil påverke utviklinga av staden Stanghelle, og kommunestyret i Vaksdal kommune vedtok difor oppstart av områdeplan for Stanghelle stasjonsby i 2016. Overordna mål med områdeplanen er auka attraktivitet og skape eit framtidsretta Stanghelle. Planprosessen har gått dels parallelt med den statlege reguleringsplanen.

## Tiltaksområda i områdeplanen

Områdeplanen består av 11 tiltak, og legg opp til utbygging av nokre nye areal, i tillegg til at ein vidarefører plan for Tettaneset som ikkje er fullt bygd ut.

1. Fortetting og transformasjon i Stanghelle sentrum
2. Bustader i sentrum
3. Utvikling av bustadområde ved kyrkjegarden
4. Skoletomta
5. Transformasjon av sjøfront nord
6. Transformasjon, utbygging og utfylling av sjøfront sør
7. Transformasjon av banetraseen inkl. reparasjon gang/sykkelnnett
8. Vidareutvikling av friområde Litevika
9. Mogleg utbygging av offentleg formål (brannstasjon)
10. Vidareføring av midlertidig veg som turveg
11. Vidareføring av eldre regulering Tettaneset

Desse kan grupperast i tiltaksområda sentrum, sjøfront aust, sjøfront vest, brannstasjon, skule og oppveksttun, samt reparasjon av turveg

**Sentrumsområdet:** Områdereguleringa opnar opp for fortetting av område i nær tilknytning til det nye stasjonsområdet, og omfattar tiltak 1 og 2. I fortettingsområdet inngår både eksisterande barnehage og daglegvare. Det vert stilt krav om detaljregulering før utbygging, men eksisterande barnehage kan flytte tilbake og daglegvare kan reetablerast utan krav om detaljregulering. Tiltak som er nærliggande til sentrumsområdet er også felt B8, Træshaugen. Her vil utbygging vere avhengig av at skredfaretiltak er utført.

**Skuleområdet:** Tiltaket omfattar mogeleg etablering av oppveksttun med barnehage, eller avvikling med midlertidig barnehage i anleggsperioden til statleg plan. Avgjerda om lokalisering av barnehage vil ha verknader for utforminga av sentrumsområdet. Det er ikkje knytt krav om detaljregulering til dette feltet.

**Sjøfront aust:** Området langs sjøfronten er delt inn to utbyggingsområde (tiltak 5 nord og 6 sør). Område langs strandlinja rundt eksisterande Stasjon og gravplass, med Hellenen, er regulert friområde som ivaretar eksisterande kulturminne og det historiske sentrum av Stanghelle.

Store delar av utbyggingsområda er bandlagde som midlertidige rigg- og anleggsområde gjennom statleg plan. Det er likevel lagt til rette for etablering av eit forsamlingshus innanfor området sjøfront nord, som kan etablerast utanfor midlertidig rigg- og anleggsområde og kan fungere som møtepunkt i bygda fram mot realisering av statleg plan. I tillegg er det skilt ut eit eige føremål ved sjøfront sør, for etablering av nytt renseanlegg. Plasseringa her er god i høve til den etablerte tekniske infrastrukturen. Avstanden til eksisterande bane er 15m, og utfyllingsområdet vil framleis vere tilgjengeleg for bruk til midlertidig rigg- og anleggsområde.

Når statleg plan er realisert og områda er frigjort, legg områdeplanen til rette for ein transformasjon av sjøfronten med næring- og bustader. Utstrekning av vidare utfylling i sjø må avklarast nærare i detaljregulering.

**Sjøfront vest:** Dette er eitt av dei få områda i planområdet som er uavhengig av gjennomføringa til statleg plan. Området som ligg sør for Bruvegen har opparbeidd tilkomst i dagens situasjon, og områdeplanen legg difor til rette for etablering av inntil 6 naustbustader i strandkanten, som kan fundamentarast utan utfylling i sjø. I området nord for brua er det vanskelegare med tilkomst til areala, og områdeplanen legg difor ut naustområde med primær tilkomst frå sjø. Eksisterande naust og lagerbygg får også ei omsynssone for kulturminne.

**Transformasjon av banetraseen:** Områdeplanen regulerer kombinert føremål med krav om detaljregulering i områda for eksisterande banetrase. Dette ivaretek baneføremålet, fram til statleg plan er etablert og eksisterande bane avvikla, slik at alternativ bruk av areala kan bli aktuelt. Det kombinerte føremålet opnar difor også for at områda kan brukast til anna samferdsleforemål, samt grønnstruktur og turveg, jamfør forprosjekt for gang- og

sykkelveg Arna – Stanghelle. Lokalt i tettstaden vil ei opning av føremålet til gang/sykkel og grønnstruktur gi eit stort løft i bygda. I krav om detaljregulering av baneføremålet skal også friluftsområde som er tilgrensande til banearialet vurderast i samanheng med banearialet og utforminga av dette. Det gir mellom anna moglegeheiter for å vidareutvikle området for statleg sikra friområde i Litlevika.

**Reparasjonsområde, turstiar og friluftsliv/grønt og kulturminne:** Når statleg plan vert bygd, berører den nye skjeringa eksisterande tursti mot Helle. Områdeplanen regulerer ei omlegging med ny trase der midlertidig anleggsveg frå statleg plan mot deponiområdet vert gjenbrukt som turveglenke.

Områdeplanen sikrar også framføring av ein tursti og gang/sykkelveg langs baneføremålet mellom eksisterande stasjon og Vågslia, uavhengig av frigjering av baneføremålet.

Tiltak for vidareutvikling av friområde ved Litlevika heng saman med friluftsliv- og turstinettverket knytt til naustområda i retning eksisterande stasjon, og mellom eksisterande bustadområde i vågslia mot nytt stasjonsområdet. Området kan også sjåast i samanheng med sentrumsplanen, men kan også innebere tiltak som kan setjast i gang før og under bygging av ny stasjon.

Områdeplanen har definert ei rekkje omsynssooner for kulturminner, mellom anna langs Dalevågen, eksisterande stasjonsbygning og andre registrerte kulturminne.

**Brannstasjon:** Ved ny avkjørsel på Helle legg områdeplanen opp til at midlertidig rigg-og anleggsområde frå statleg plan kan vidareførast som byggetomt for ein felles brannstasjon for Vaksdal og Dale brann- og redningsormåde. Tomta vil vere godt plassert i høve til nytt overordna vegnett. Det er ikkje opna for at andre føremål kan etablerast her. Området ligg i utkanten av verdifullt kulturlandskapsområde på Helle.

### **Bustadpotensial**

Planen legg til rette for at ei rekke område som i dag ikkje er utbygd kan byggast ut med bustader eller fortettast med ny utnytting. Bustadpotensialet i planen er berekna ut ifrå tilgjengelig areal til uteopphaldsareal og arealkravet som vert stilt til uteopphald. Til saman har områdeplanen potensiale om bygging av om lag 580 nye bustader.

### **Både positive og negative konsekvensar**

Gjennom planarbeidet er det utført konsekvensutgreiing for ikkje-prisette konsekvensar med tema kulturminne og kulturmiljø, landskapsbilete, naturmangfald, næringsutvikling og arbeidsplassark tettstadsutvikling og urbanisering, og friluftsliv/by- og bygdeliv. Det er også utført utgreiing av trafikk, skredfare og vurdering av aktsemdsområde for områdestabilitet (kvikkleire). I tillegg er det lagt til grunn utgreiingar utført gjennom statleg plan.

I områdeplanen si konsekvensutgreiing har dei positive og negative vektingar av deltemaa i områdeplanen sluttsummen 0, sjølv om områdeplanen vil medføre både negative og positive konsekvensar. For deltema naturmangfald, naturressursar, landskapsbilete, kulturminne og kulturmiljø er konsekvensane vurderte å vere negative. For deltema tettstadsutvikling og urbanisering og Næringsutvikling og arbeidsplassar, samt friluftsliv/by- og bygdeliv vil områdeplanen gi positive verknader. Det er i alt 4 deltema som er vurderte med negative verknader, og 3 deltema med positive verknader.

I totalsum passar difor ikkje konklusjonane inn i berre ein kategori. I vurdering av grad av konflikthar er det spesielt sjøfrontutbygginga som er utslagsgjevande for negative konsekvensar. Det er dei same område som også gir overvekta av positive konsekvensar i form av høgare utnytting og utvikling av bygda.

Med utgangspunkt i kriter for samla vurdering av ikkje-prisette tema, er det gjort ei vurdering av konklusjon for samanstillinga. I samanstillinga er det 2 deltema som har middels negativ konsekvens, noko som tilseier at konklusjonen også vil gi middels konsekvens, men etter drøfting av kva tiltak som er utslagsgjevande for negative verknader, opp mot dei positive verknadene er det vurdert at ei sluttsummering på 0, samsvarer betre med skildringa av **Ubetydeleg konsekvens**, ved at positive og negative konsekvensar vege opp for kvarandre.



## 2. Bakgrunn

### 2.1 Målet med planarbeidet

Regjeringa vedtok å utarbeide statleg reguleringsplan for ny trasé for E16 og dobbelspora jernbane frå Arna til Stanghelle for å gi betra trafikksikkerheit, føreseieleg transport, auka kapasitet for gods på bane og redusert reisetid.

Denne omlegginga av traséane vil påverke utviklinga av staden Stanghelle, og kommunestyret i Vaksdal kommune vedtok difor oppstart av områdeplan for Stanghelle stasjonsby i 2016 (sak 70/2016). Planen har hatt ein parallell prosess med den statlege reguleringsplanen.

Den statlege reguleringsplanen vart vedteken april 2022. Den nye utforminga av ny E16 og Vossebanen legg dermed utgangspunktet for områdeplanen og korleis det nye sentrum på Stanghelle formast.

Overordna mål med områdeplanen er auka attraktivitet og skape et framtidretta Stanghelle. Med en ny og meir sentrumsnær plassering kan stasjonen være med på å forsterke Stanghelle som ein stasjonsby. Dette skal ein oppnå gjennom føreseieleg og berekraftig samfunnsutvikling.

### 2.2 Forslagstillar og plankonsulent

Forslagsstillar er Vaksdal kommune.  
Prosjektleder er Knut Trefall  
Tlf.: 957 86 444  
E-post: [knut.trefall@vaksdal.kommune.no](mailto:knut.trefall@vaksdal.kommune.no)  
Forslagsstillar er planmyndigheit i området.

Konsulent er Henning Larsen Architects AS/Rambøll.  
Oppdragsleder er Erik Ditlefsen  
Tlf.: 468 96 858  
E-post: [erik.ditlefsen@henninglarsen.com](mailto:erik.ditlefsen@henninglarsen.com)

Plandokumenta og tilhøyrande rapportar og analyser er utarbeida av Henning Larsen Architects AS og Rambøll.

### 2.3 Relevante vedtak i saken

#### Oppstart av områdeplan

Vedtaket om å starte opp arbeidet med områdeplanar for Vaksdal og Stanghelle vart gjort 12.09.2016 (PS 70/2016). Bakgrunnen for dette er ønsket om å planleggje for dei store endringane Vaksdal kommune står framfor, etter regjeringa sitt vedtak (desember 2015) om å starte arbeidet med utbygging av ny E16 og dobbeltspora jernbane på strekninga Arna-Stanghelle.

#### Statleg reguleringsplan for E16 og Vossebanen

Den statlege reguleringsplanen for E16 og Vossebanen på strekningen Arna-Stanghelle vart vedtteke 5. april 2022 av Kommunal- og distriktsdepartementet. Planen har vore ein utløysande faktor for denne planprosessen, som har gått parallelt og som legg viktige premiss for utforminga av nytt Stanghelle sentrum.

### 2.4 Krav om konsekvensutgreiing (KU)

Det er vurdert om det er behov for KU i samband med planarbeidet, jamfør Forskrift om konsekvensutgreiing av 21. juni 2017 med vedlegg. Vedlegg 1 og 2 til forskrift om KU avgjer kva planar og tiltak som automatisk skal konsekvensutgreiast og kva planar og tiltak der det skal vurderast behovet for ei konsekvensutgreiing. I dette tilfellet er planen ei områderegulering og tiltaket skal derfor alltid konsekvensutgreiast, jf. § 6 fyrste ledd bokstav a. Krav om konsekvensutgreiing inneberer at det må utarbeidast eit planprogram for området.

**Planprogrammet**

Planprogrammet skal avklare premiss og klargjere hensikta med planarbeidet. Det skal vidare gis ei omtale av innhaldet i planen og omfanget av planarbeidet. Omfanget av planarbeidet er ei utgreiing av alternative problemstillingar som vil bli belyst og kva type utgreiing som er vurdert nødvendig for å gi et samla bilete av tiltaket sine konsekvensar for miljø, naturressursar og samfunn. Sjå også Forskrift for konsekvensutgreiing, § 6.

Planprogrammet vart lagt ut til offentleg ettersyn i 6 veker frå 20.02.2019, og vedteke 17.06.2019. Sjå kapittel «Planprosessen» om merknader og behandling.

## 3. Planprosessen

### 3.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte for prosjektet vart avhalde 16. august 2017 på Dale i Vaksdal kommune. PlanID vart sett til 2016002.

### 3.2 Varsel om oppstart og høyring av planprogram

Varsel om oppstart av reguleringsarbeidet inkl. planprogram vart annonsert på kommunens nettsider samt i Vaksdalposten. Det vart sendt ut varsel til berørte eigendomar og regionale myndigheiter etter adresselister frå Vaksdal kommune. Frist for innspel var 30. desember 2017. Det kom inn 16 skriftlege høyringsinnspel. Høyringsinnspela er summert i vedlegg saman med forslagsstillar sine kommentarar.

### 3.3 Politisk behandling av planforslag og offentleg ettersyn

[Skal omtalast etter offentleg ettersyn, og til sluttbehandling.]

### 3.4 Annan medverknad

Gjennom arbeidet med områdeplanen er det gjennomført ein omfattande medverknadsprosess. Medverknad gjennom desse prosessane har gitt eit godt grunnlag for utforminga av planforslaget, og framheva viktige tema for utviklinga av Stanghelle for framtida.

#### **Framtidsdugnad (ope folkemøte) 28. november 2017**

Det er også gjennomført eit ope folkemøte for å få innspel frå innbyggjarar på Vaksdal og Stanghelle. Ca 80 deltakarar arbeidde i grupper, og ga innspel om det dei er stolte av og sine draumbilete for korleis Vaksdal ser ut i år 2040.

#### **Intervju februar-mars 2018**

Det er gjennomført 14 intervju, om utviklinga dei siste 10 åra, utfordringar framover, framtida og slutningar som må fattast.

#### **Workshop for ungdomar 20. mars 2018**

Ungdommar vart samla for å gje tilbakemelding på kva dei vil ta vare på og kva dei synest vil gjere Vaksdal til ein levande og attraktiv plass.

#### **Workshopar for framtidsbileta 2018**

I perioden mars – september 2018 vart det gjennomført workshopar med ei gruppe på 16 deltakarar med både ungdomar, politikarar, næringsdrivande, pensjonistar, innbyggjarar, ordførar og prosessleiarar frå Rambøll/Henning Larsen.

#### **Folkemøte 7. mars 2019 saman med K5-prosjektet**

Saman med Vaksdal kommune inviterte Statens vegvesen/Bane NOR til ope møte om statleg reguleringsplan for ny E16 og dobbeltspora jernbane. I møtet vart det også orientert om områdeplanen. Presentasjonar vart avslutta med ein spørsmåsrunde. Fellesprosjektet var det sentrale temaet i møtet.

#### **Barnetråkkregistreringar i Vaksdal kommune**

Barnetråkkregistreringane vart gjort våren og hausten 2022. Dokumentet syner framstilling av registreringane gjennom kart og tabell.

## 4. Planstatus og rammevilkår

### 4.1 Statlege planer og føringar

#### **Statlege planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen (2011)**

Retningslinjene følger opp den nye plan- og bygningslova, der byggjeforbodet i 100-metersbeltet langs sjøen er vidareført og stramma inn. Målet er å ivareta allmenta sine interesser og å unngå uheldig byggjing langs sjøen. I 100-metersbeltet skal det takast særleg omsyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser.

Retningslinjene deler kysten inn i 3 områder. Det er strengast føringar der det er størst press på areala, mens det i mindre sentrale strøk er større rom for å vurdere utbygging gjennom kommunale planar.

#### **Statleg planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing (2018)**

Arbeidet med klimatilpassing skal bidra til at samfunnet blir betre rusta til å møte klimaendringane, gjennom å sikra at kommunar og fylkeskommunar unngår eller avgrensar risiko, sårbarheit og ulemper, og drar nytte av eventuelle fordelar som følge av endringar i klimaet.

Klimatilpassing handlar om å ta omsyn til både dagens klima og det framtidige. Klimaendringar vil påverke natur og samfunn både på kort og lang sikt. Å ta omsyn til klimaet og endringar i dette, saman med andre endringar i samfunnet, er avgjerande for å sikre ei berekraftig utvikling. Eit livskraftig og variert naturmiljø er mindre sårbart for endringar, og kan medverke til samfunnet sine tilpassingar. Omsynet til klimatilpassing verker saman med andre overordna og tverrsektorielle mål for samfunns- og arealutvikling.

Kommunane og fylkeskommunane skal i si overordna planlegging innarbeide tiltak og verkemiddel for å redusere utslepp av klimagassar, der det også vert teke omsyn til effektiv ressursbruk for samfunnet. Dette bør inkludera tiltak mot avskoging, og eventuelt auka opptak av CO<sub>2</sub> i skog og andre landareal, og vidare sikre meir effektiv energibruk og miljøvennleg energiomlegging i tråd med desse retningslinjene.

#### **Rikspolitisk retningslinje for born og unge (1995)**

Retningslinjene for born og unge er ei av Noreg si oppfølging av pliktene i FN sin barnekonvensjon og skal synleggjere og styrke born og unges interesser i all planlegging og byggjesaksbehandling etter plan- og bygningslova. Areal og anlegg som skal brukast av born og unge skal være sikra mot forureining, støy, trafikkfare og anna helsefare. I nærmiljøet skal det avsetjast tilstrekkelege, store nok og eigna areal til barnehagar. Ved omdisponering av areal som er i bruk eller eigna til leik, skal det stillast til rette ei fullverdig erstatning.

#### **Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag (1994)**

Retningslinjene gjeld vassdragsbeltet og eit område på opptil 100 meters breidde langs sidene av desse og andre delar av nedbørfeltet som har betyding for vassdraget sin verneverdi.

Dette inneber mellom anna å unngå inngrep som reduserer verdien for landskapsbilete, naturvern, friluftsliv, vilt, fisk, kulturminne og kulturmiljø. Friluftslivsverdien skal sikrast, særleg i område nær befolkingskonsentrasjonar. Det betyr også å sikre dei vassdragsnære områda sin verdi for landbruk og reindrift mot nedbygging der desse interessene var ein del av grunnlaget for vernevedtaket.

Kommunane har som planmyndigheit det primære ansvaret for utvikling av arealbruk i og ved verna vassdrag og skal leggje retningslinjene til grunn for planlegging.

#### **Statlege planretningslinjer for samordna bustad, areal- og transportplanlegging (2008)**

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bustad-, areal- og transport-planlegginga og bidra til meir effektive planprosessar. Retningslinjene skal bidra til eit godt og produktivt samspel mellom kommunar, stat og utbygger for å sikre god stad- og byutvikling.

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnytting, god trafikkikkerheit og effektiv trafikkavvikling. Planlegginga skal bidra til å utvikle berekraftige byar og tettstader, leggje til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremje helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremje utvikling av kompakte byar og tettstader, redusere transportbehovet og leggje til rette for klima- og miljøvenlege transportformer. Jamfør klimaforliket er det eit mål at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange.

#### **T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (2021)**

Formålet med retningslinja er å forebygge helsekonsekvensar av støy, samt ivareta og utvikle gode lydmiljøet og stille områder. Retningslinja gir premisser for planlegginga med tanke på støy, og gir føringar for korleis bureisning og bygningar kan etablerast i ulike støysoner. I den oppdaterte versjonen frå 2021 innføres kvalitetskriterier, mens avvikssoner er blitt fjernet. Retningslinjene tilseie at det er behov for å ivareta stille områder som angitt i tabell 1 både i tettbygde områder og utanfor tettstedsbebyggelsen. Stille områder bør kartlegges og synleggjere i kommuneplanen.

Tabell 1: Anbefalte støygrenser i ulike typer friområder, friluft- og rekreasjonsområder og stille områder.

Områdekategori	Anbefalt støygrense, ekvivalent støynivå	Anbefalt støygrense, maksimalnivå
Byparker, kirkegårder og friområder i tettbygde strøk	Se retningslinjens tabell 2, for uteoppholdsareal	Se retningslinjens tabell 2, for uteoppholdsareal
Sammenhengende grønnstruktur i tettsteder	$L_{den}$ 50 dB	Motorsport: $L_{AFmax}$ 60 dB Skytebaner: $L_{AFmax}$ 65 dB Driftstidsbegrensninger bør benyttes
Sammenhengende nærfriluftsområder og bymark utenfor by/tettsted,	$L_{den}$ 40 dB	Motorsport: $L_{AFmax}$ 60 dB Skytebaner: $L_{AFmax}$ 65 dB Driftstidsbegrensninger bør benyttes

## **4.2 Regionale planar**

### **Utviklingsplan for Vestland (2020 - 2024)**

Utviklingsplanmål som er vurderte å ha betydning for planforslaget:

Utviklingsplanmål for Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Norge

- Vestland fylke skal medverke til å minimere skadeverknadane, både på kort og lang sikt, som følgje av pålagde tiltak knytt til handteringa av koronapandemien.
- Vestland skal medverke til at det vert skapt nye arbeidsplassar gjennom omstilling, grøn konkurransekraft og entreprenørskap.
- Vestland skal utvikle eit framtidretta og inkluderande arbeids- og næringsliv basert på regionale fortrinn, forskning og innovasjon.
- Vestland fylke skal aktivt søke dei mogelegheitene som ligg i regionreforma, og også styrke det regionale folkestyret.

Utviklingsplanmål for klima og miljø som premiss for samfunnsutvikling

- Vestland skal vere ein pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp innan 2030.
- Vestland skal sikre infrastruktur og forvalte viktige natur-, landskaps- og kulturverdiar.
- Vestland skal bidra til å nå klima- og miljømåla gjennom offentlege innkjøp

Utviklingsplanmål for lokalsamfunn som ramme for gode kvardagsliv i heile Vestland

- Vestland skal utvikle menneskevenlege og levande lokalsamfunn basert på stadeigne ressursar og kvalitetar.
- Bergen og dei regionale sentra skal utviklast til attraktive sentra, og fungere som ei drivkraft for utvikling i heile fylket.
- Vestland skal utvikle fysisk og digital infrastruktur som sikrar mobilitet og digitale tenester

Utviklingsplanmål for like mogelegheiter til å delta i verdiskaping

- Vestland skal fremje opne og inkluderande arenaer for deltaking i kultur, frivillig arbeid og sivilsamfunn.
- Vestland skal utvikle eit meir inkluderande og aldersvenleg samfunn som grunnlag for verdiskaping.
- Vestland skal sikre deltaking gjennom trygg oppvekst, utdanning og livslang læring.

### **Regional kulturplan for Hordaland (2015 – 2025)**

Hovudføremålet med planen er å skape grunnlag for ein offensiv og langsiktig kulturpolitikk med føreseielege rammer, internt i fylket og i høve eksterne aktørar. Kultur er eit sentralisert politikkområde, og verkemidla er fragmenterte og lite samordna.

Kulturplanen gjev grunnlag for prioriteringar i den fylkeskommunale kultur- og idrettssatsinga og for den samla kulturpolitiske satsinga i fylket. Planen skal sikre mangfald, men også spissing av satsingar og verkemiddel. Planen bygger på regionale føresetnader og skal styrke Hordaland som kulturelt kraftsenter nasjonalt og internasjonalt. Eit viktig siktemål er å identifisere dei områda Hordaland kan posisjonere seg på. Kulturpolitikken skal setjast i verk der folk bur og der ressursane er.

### **Regional plan for attraktive senter i Hordaland (2015-2026)**

Regional plan for attraktive senter har eit hovudmål med fire underpunkt.

Hovudmål med planen er at Hordaland skal ha attraktive senter som fremjar livskvalitet, robust næringsliv og miljøvenleg transport. Sentera skal tilretteleggje for vekst i heile fylket.

- Sentera skal utformast slik at dei er attraktive å vere, bu og drive næring i.
- Sentera skal ha eit mangfald av tenester, arbeidsplassar, fritids- og kulturtilbod tilpassa senteret sitt nivå i senterstrukturen.
- Sentera skal vere attraktive for handel med handelsverksemd dimensjonert etter nivå i senterstrukturen.
- Sentera skal vere tilrettelagt for effektiv og miljøvenleg transport i, til og frå sentrum.

Retningslinjene tilseier at kommunane Osterøy, Vaksdal og Samnanger soknar i retning Bergen. Indre Arna er eit naturleg stoppepunkt og senter som kan fungere som senter med regionale funksjonar for fleire kommunar dersom det blir lagt til rette for det. Den regionale planen legg til grunn at Indre Arna skal ha relevante regionale funksjonar for Osterøy, Vaksdal og Samnanger.

### **Regional transportplan for Vestland fylke (2022-2033)**

Hovudføremålet med planen er å ha eit trygt, effektivt og framtidretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

Fylkeskommunen har etter vegtrafikklova §40a. eit ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafikktryggleiken i fylket, og samarbeidet med andre aktørar innanfor trafikktryggleiksfeltet er avgjerande for å lukkast.

Gode forbindingar mellom menneske, varer og tenester er viktig for å sikre næringslivet i Vestland sine interesser og sikre konkurransekrafta. Mykje av næringslivet i Vestland er knytt til ferskvarer, og leveringstid blir då særleg viktig. Samferdselssektoren må difor sikre gode kommunikasjonsmoglegheiter til både inn og utland. Næringslivet sine behov skal vektleggast. I tillegg må Vestland ha eit effektivt mobilitetssystem for dei kollektive transportmidla for å sikre konkurransekrafta til dei berekraftige transportformene.

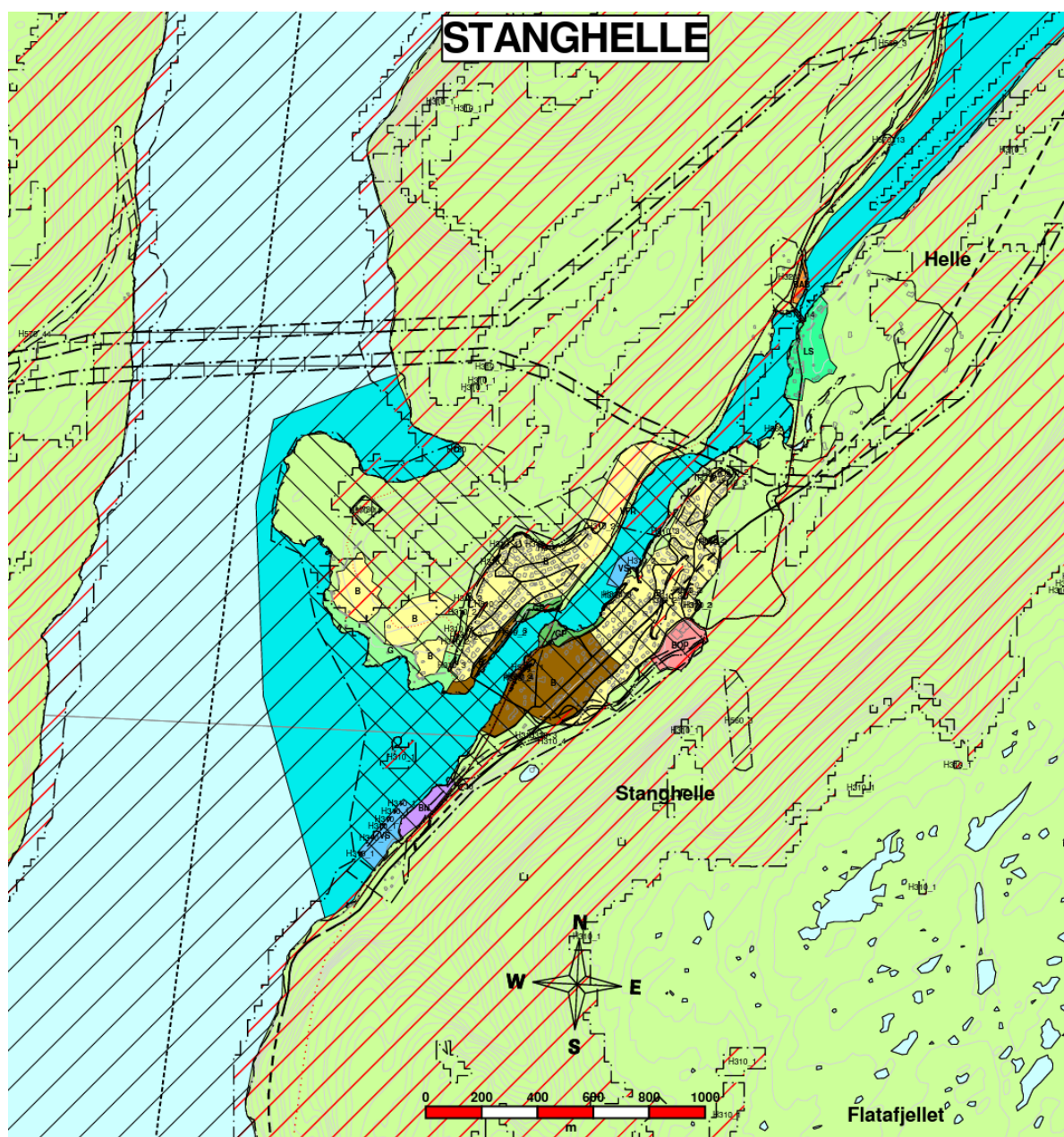
### 4.3 Kommunale (overordna) planar

#### Kommuneplanen

I kommuneplanens arealdel (KPA) for 2019-2031 er visjonen om eit bynært bygdeliv viktig. Planen peiker på utvikling av stasjonsbyane, som naturleg vil følgje av den statlege utbygginga. Gode lokalmiljø med viktige funksjonar, møtepunkt og stadeigne kvalitetar er viktige kvalitetar som det er ønskjeleg å ivareta (Vaksdal kommune, 2019).

I KPA er planområdet avsett til ulike føremål, mellom anna bustad, sentrumsområde, småbåthamn, offentleg og privat tenesteyting, næring og LNFR (se figur 1).

Sentrale delar av planområdet er omfatta av gjennomføringssonene H810 (Vaksdal kommune, 2019). Denne sonen stiller krav om at det skal etablerast områderegluleringsplan før tiltak som ikkje er i tråd med gjeldande reguleringsplan kan realiserast.

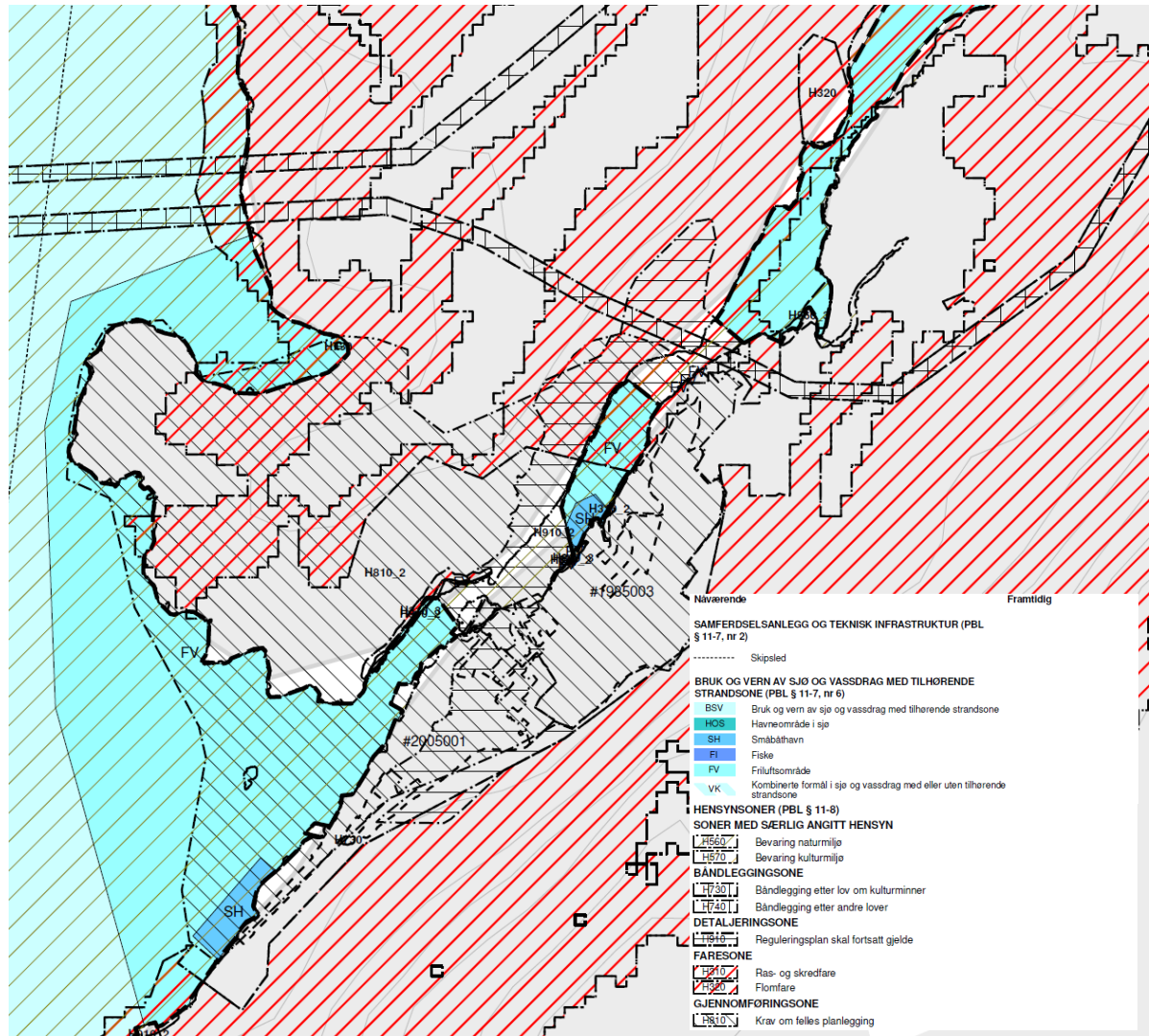


Figur 1: Kommuneplanens arealdel (KPA) for 2019-2031 (Vaksdal kommune, 2019).



## Andre kommunale (overordna) planar

Kommunane Alver, Austrheim, Fedje, Gulen, Masfjorden, Modalen, Osterøy og Vaksdal har i fellesskap utarbeidd eit forslag til interkommunal plan for sjøareala i kommunane (sjå figur 2). Planforslag for Interkommunal plan for sjøareal i Region Nordhordland ble vedtatt i oktober 2023.



### 4.4 Gjeldande, tilgrensande og overlappende reguleringsplanar

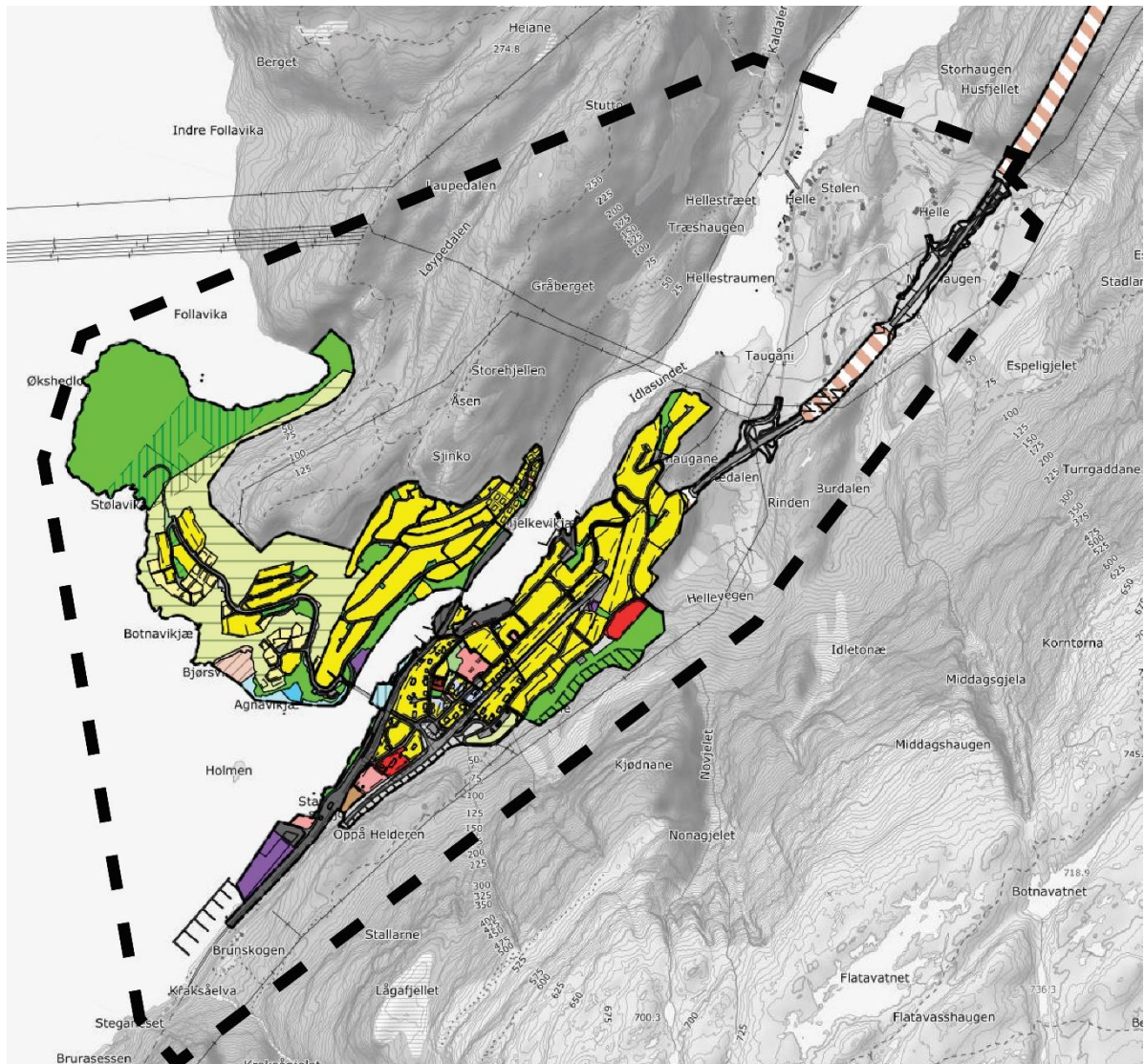
Gjeldande tilgrensande og overlappende planar er lista opp i tabellen på neste side, sortert etter planID (stigande årstall). Gjeldande reguleringsplanar før reguleringsplan for E16 og Vossebana er framstilt på eitt felles kart, mens reguleringskartet for den statlege planen er presentert for seg.

Tabell 2: Gjeldande, tilgrensande og overlappende reguleringsplanar.

PlanID	Plannamn	Vedtaksdato
r1977001	Stanghelle vest og del av Stanghelle aust	07.07.1977
r1980002	Stanghelle vest. Første byggjesteg	27.05.1980
r1982005	Stanghelle vest. Felt B2	10.12.1982
r1985003	Stanghelle aust	02.07.1985
r1988002	B16 Stanghelle Aust	11.04.1988



r1988003	F01 og B11 Stanghelle Aust	11.04.1988
r1988004	Reguleringsendring F03 og B15 Stanghelle Aust	11.04.1988
r1989004	Stanghelle Aust - Haugane	15.03.1989
r1992004	Reguleringsendring for del av Stanghelle vest B 2	28.09.1992
r2004002	Helletunnelen – Dalevågtunnelen	14.06.2004
r2005001	Stanghelle aust	23.02.2005
r2010003	Detaljregulering for del av Stanghelle stasjon	20.06.2011
r2010005	Stanghelle barnehage	21.05.2012
Statleg plan	E16 og Vossebanen, Arna - Stanghelle	05.04.2022



Figur 3: Gjeldende reguleringsplanar på Stanghelle med tilhørande planomriss.



Figur 4 Plankart statleg reguleringsplan for E16 og Vossebanen, med avgrensing av områdeplan for Stanghelle markert

Ei rekke fagrapportar frå den statlege reguleringsplanen for E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle har vore grunnlag i planarbeidet. Desse er lista opp under kjelder.

Kommunens eigen kulturminneregistrering frå fyrste halvdel av 2012 har også vore eit viktig grunnlag for dette planforslaget.



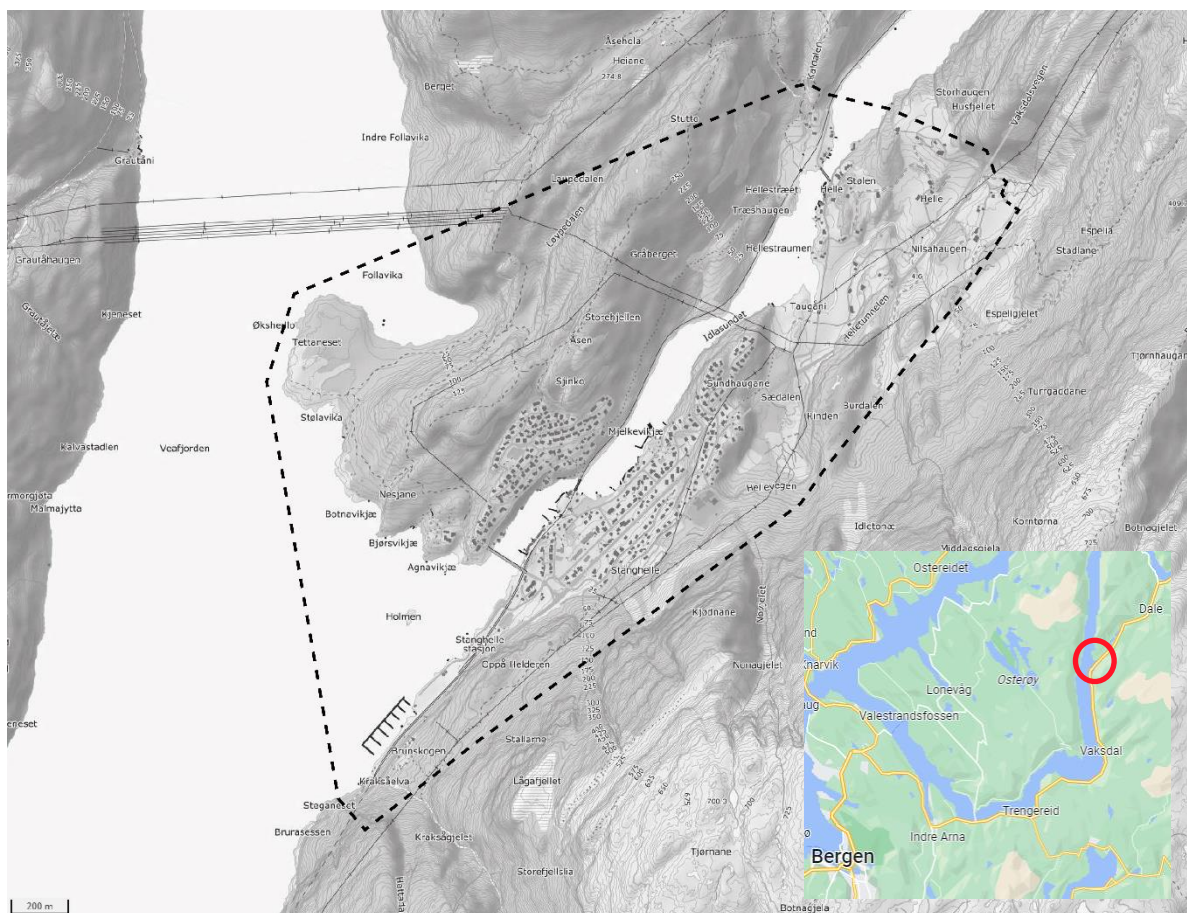
## 5. Eksisterande tilhøve

### 5.1 Planområdet si plassering

Planområdet ligger i Stanghelle, eit tettstad i Vaksdal kommune i Vestland fylke (sjå planområde i figur 5), som ligg om lag 5,5 mil får Bergen. Stanghelle ligg langs E16 og Bergensbanen ved Dalevågen sitt innlaup i Sørfjorden, 6 - 7 km frå kommunesenteret Dale. Kommunen ligg mellom Bergen kommune og Voss herad, og er ein grensekommune mellom dei tre regionane Bergen og omland, Hardanger og Voss, og Nordhordland. Kommunen har lang utstrekning, frå Sørfjorden med grensa mot Bergen i sørvest til Stølsheimen i nordaust. Vaksdal kommune inngår i definisjonen «Bergensområdet», og er ein del av omlandet til Bergen by.

Samla areal for Vaksdal kommune er heile 715 km<sup>2</sup>, der 682 km<sup>2</sup> av desse utgjer landareal. Næraste bysenter frå Stanghelle er Bergen, ca. 40 min unna med Vossebana eller ca. en time med bil langs E16. Med dobbeltspora jernbane vil reisetida mellom Stanghelle og Bergen bli redusert til ca. 20 minuttar, og potensialet for dagpendling og ynskje om busetting i kommunen vil kunna auka. Til Voss tek turen ca. 40 min både med tog og bil. Framføring av K5 mellom Stanghelle og Voss er ikkje del av denne fasen.

I 2022 hadde kommunen 3875 innbyggjarar, kor 761 menneske var busette på Stanghelle.



Figur 5: Planområdet – Stanghelle. Oversiktsbilde viser plassering (Stanghelle er markert med rød sirkel), i forhold til Bergen.

### 5.2 Staden sin karakter

Stanghelle er ein liten tettstad, med eit fjordlandskap som er bratt og trangt, medan sentrumsområdet er relativt flatt (sjå figur 6).





*Figur 6: Stanghelle. Skjerm bilde frå Google Street View.*



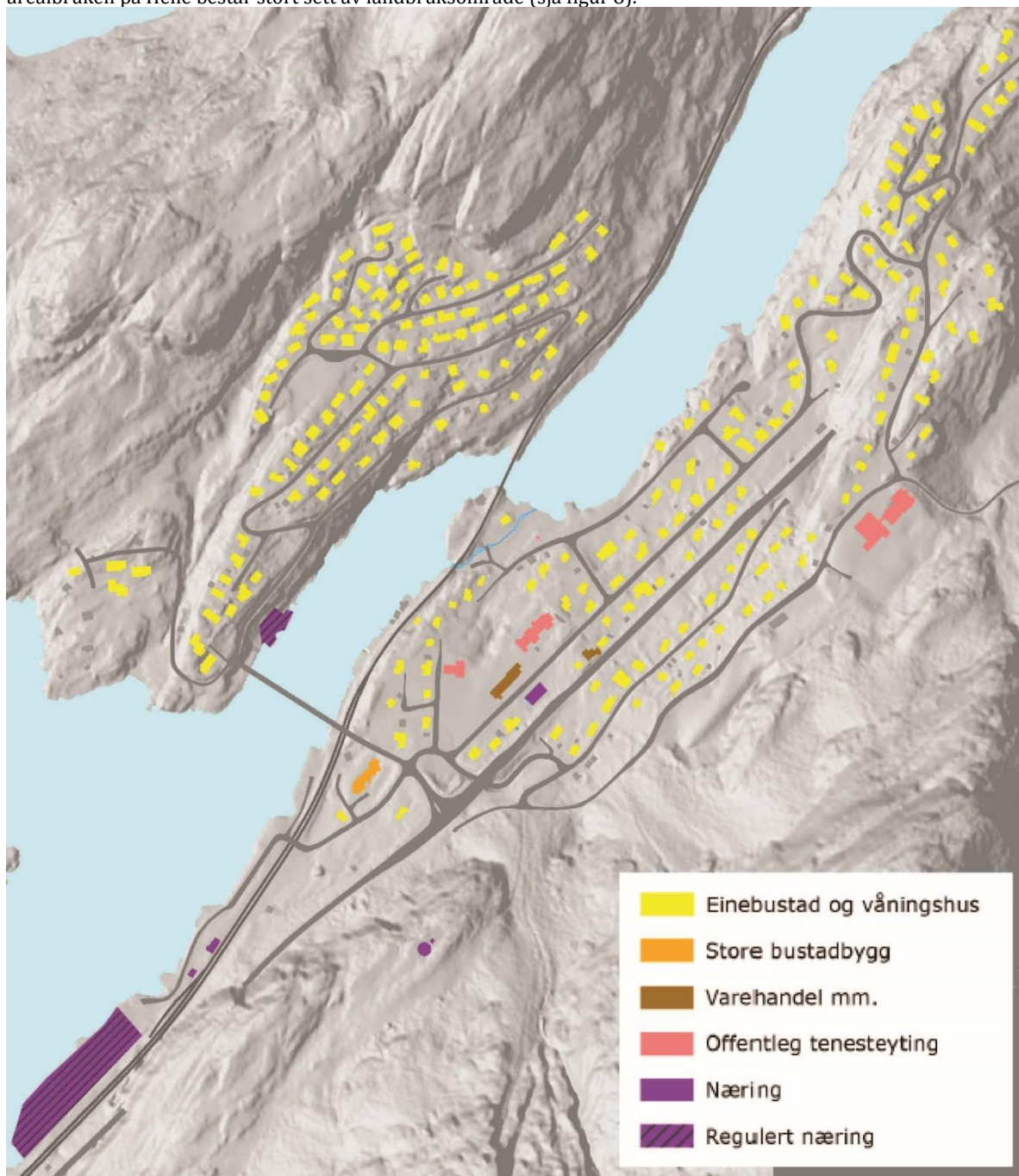
*Figur 7: Stanghelle ligger i eit fjordlandskap med bratte fjellvegger.*

Stanghelle er ein gammal gard med historie som knutepunkt for den gamle postvegen til Christiania. Stanghelle fekk frå 1870-åra hamn, verkstad for Dale fabrikk, og utbygging av Vossebanen og seinare Bergensbanen som førte med seg nye innbyggjarar i tettstaden. Frå 1925 ble det delt ut tomter for bustadar, og på 60-tallet ble Stanghelle utvikla som bustadmarknad for medarbeidarar på Dale. Utbygging av bustadtomter fortsetja gjennom 70-, 80- og 90-tallet. Det har vore noko ny utvikling dei seinare åra, med utbygging av bustader på Neset, som del av områderegulering for Tettaneset.



### 5.3 Dagens arealbruk

Stanghelle har berre grunnleggjande tenestetilbod, med daglegvarebutikk, skule og barnehage. Sentrumsområdet er lite utvikla. Nært sentrum er det eit populært område for bade- og friluftsliv med strand og sklie ut mot vatnet. Det er gangavstand frå sentrum til Stanghelle stasjon og Stanghelle gravplass. Dei andre offentlege funksjonane som skule og idrettsanlegg er plasserte utanfor sentrumskjerna. Mange av tilboda er skildra i kapitel 5.10 i samband med born og unge sine interesser. I tillegg ligg Vaksdal innanfor kort reiseavstand til Voss og Bergen, som har mange service- og tenestefunksjonar. Store deler av arealet på Stanghelle består av bustadområde, medan arealbruken på Helle består stort sett av landbruksområde (sjå figur 8).



Figur 8: Dagens arealbruk på Stanghelle.

### 5.4 Soltilhøve og lokalklima

Området har eit maritimt klima, med mykje nedbør, relativt midle vintrar med lite frost og høg luftfuktigheit, samt vekslende vêr.

## Nedbør

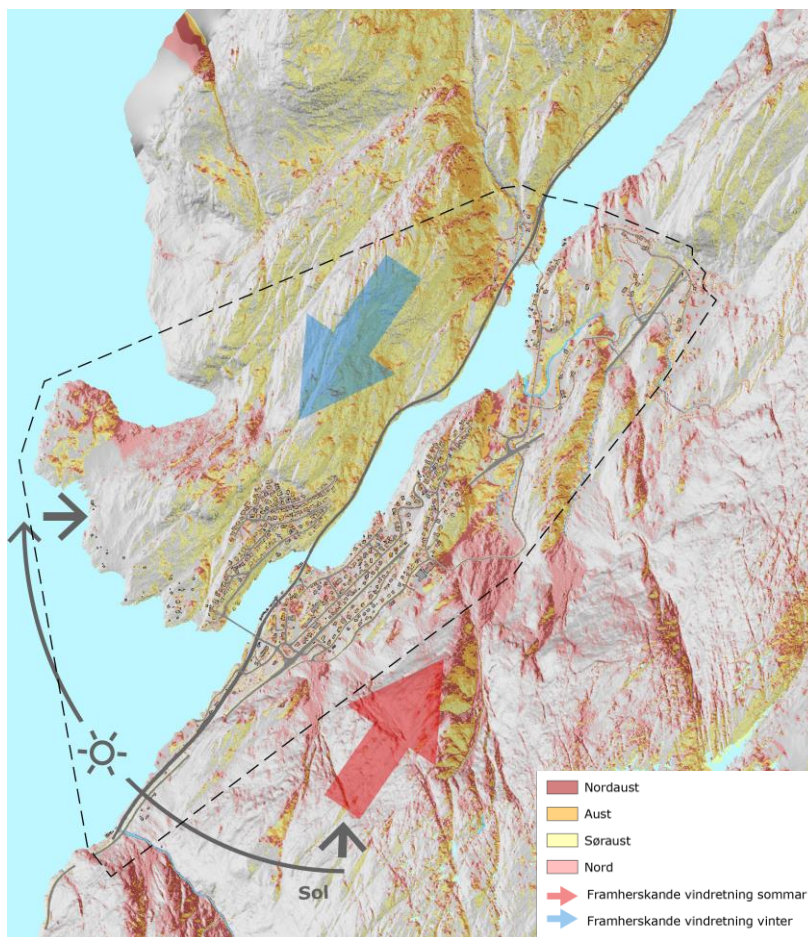
I dette området kan det koma mellom 2000 og 3000 mm nedbør i året. I fjellområda kan det koma over 4000 mm. I den indre og høgareliggjande delen av området fell mykje av nedbøren som snø.

## Sol og lysforhold

Nedbørstala seier indirekte litt om solforhold og temperatur. Gjennomsnittleg årstemperatur ligg på 6-8 grader. Det er gode soltilhøve ved fjordmunninga, og når sola skin reflekterer fjorden mykje lys. Fjordlandskapet på Stanghelle er bratt og trongt, og topografien styrer soltilhøva. Austsida på Stanghelle får lite morgonsol, men desto meir sol på ettermiddagen, medan områda på vestsida av Dalevågen også får morgonsol. På vinterstid er det enkelte områder på Stanghelle som ikkje har direkte sol frå november til februar. Stanghelle har ei skjerma plassering i ein fjordarm med gode vind- og temperaturtilhøve.

## Vind

Vindretning som fører med seg nedbør kjem frå vest/sørvest. For nedbør som snø er det i tillegg ein dominerande vindretning frå nord/nordvest. Vinden fylgjer i stor grad retning på fjorden, og landskapet fører til kanalisering av vinden. Dominerande vindretning er frå sørvest om sommaren og nordaust om vinteren. Den skjerma plasseringa mellom fjella gjer at vindtilhøva vert gunstige.



Figur 9: Klima og atmosfære.

### 5.5 Kulturminne og kulturmiljø

Det er utarbeidd konsekvensutgreiing for kulturminne, med utsjekk i ulike databasar, samt Vaksdal Kommune si kulturminneregistrering.

### 5.6 Naturmangfald

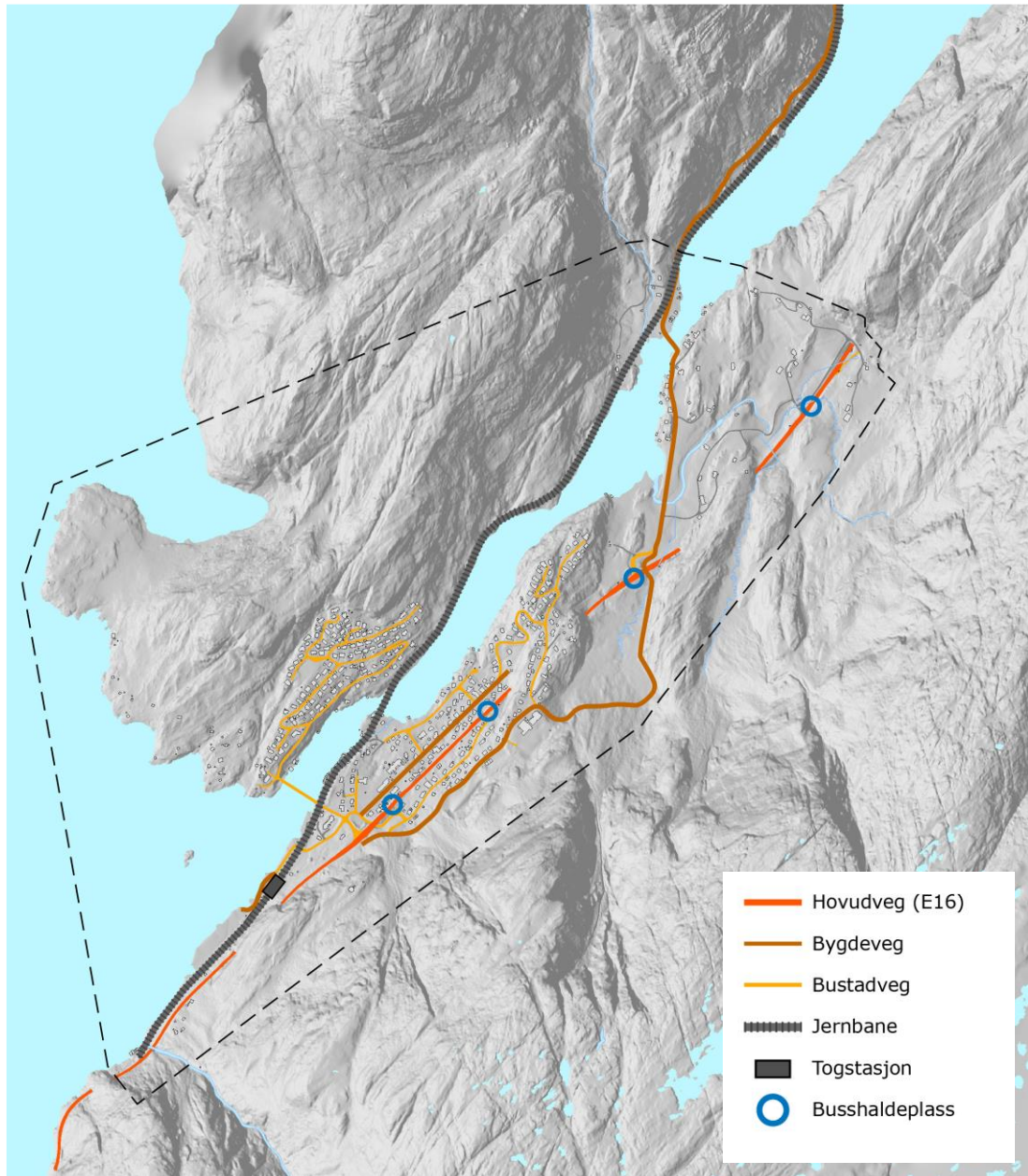
Det er utarbeidd konsekvensutgreiing for tema naturmangfald, der det er gjort ei utsjekk i høve til naturmangfaldlova.





Togavgangar mot Voss går 15 gangar dagleg, og mot Bergen 18 gangar dagleg. Jernbanen er derfor ei sentral åre for liv og utvikling i bygda. Jernbanen følgjer terrenget langs Sørfjorden, og inn til Dalevågen og Daleelva.

Det går både regionalbuss og langdistansebuss gjennom Stanghelle (E16), med samband til Bergen og Voss. Det er tre daglege avgangar i kvar retning.



Figur 11: Samferdsel.

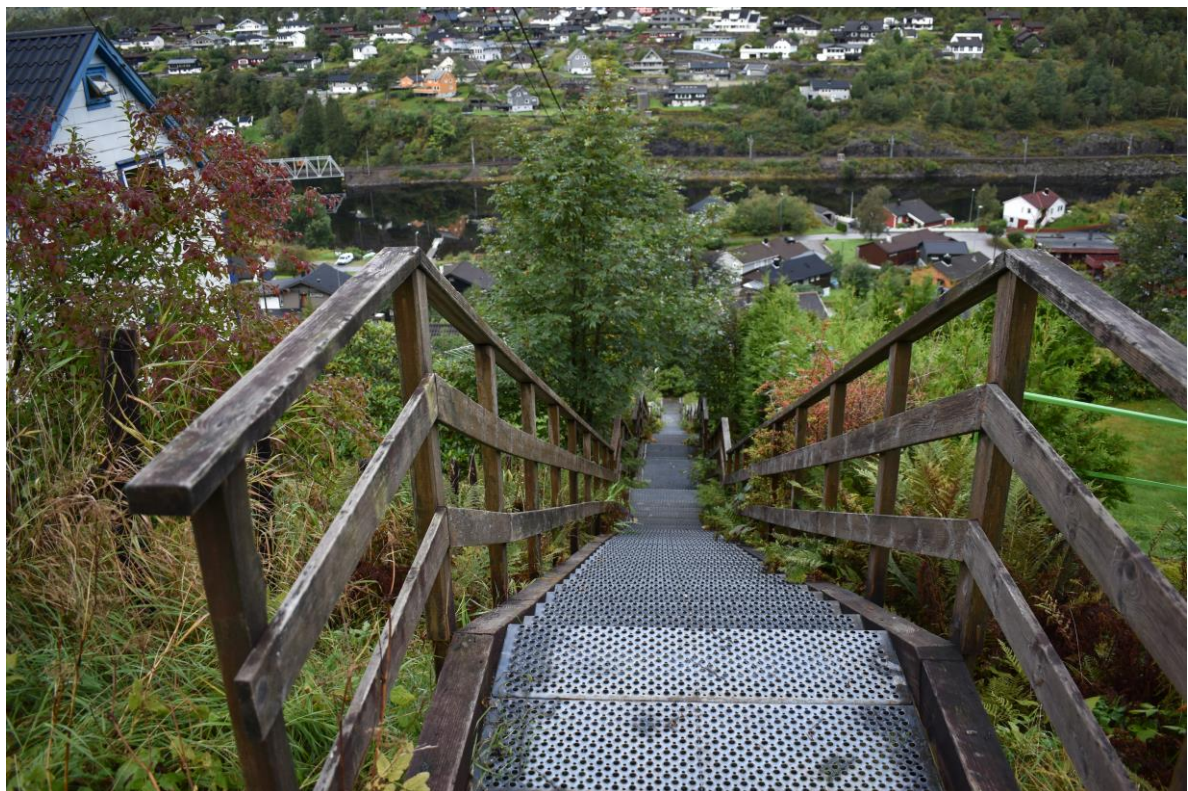
### Gang og sykkel

Tettstaden har eit samanhengande gangsamband langs strandsona på stasjonssida, og eit tverrsamband frå Åslia i nordvest via ei i gangbru over sundet og til sentrum ved den gamle bygdevegen. Frå bygdevegen er det eit trappesamband opp til skulen som ligg ved den gamle postvegen. Frå fleire av bustadområda er det markerte stiar for turgåarar til utsiktspunkt i fjella, og langs fjorden til Tettaneset.





Figur 12: Undergang under E16.



Figur 13: Snarvei og trapp opp te skulen.

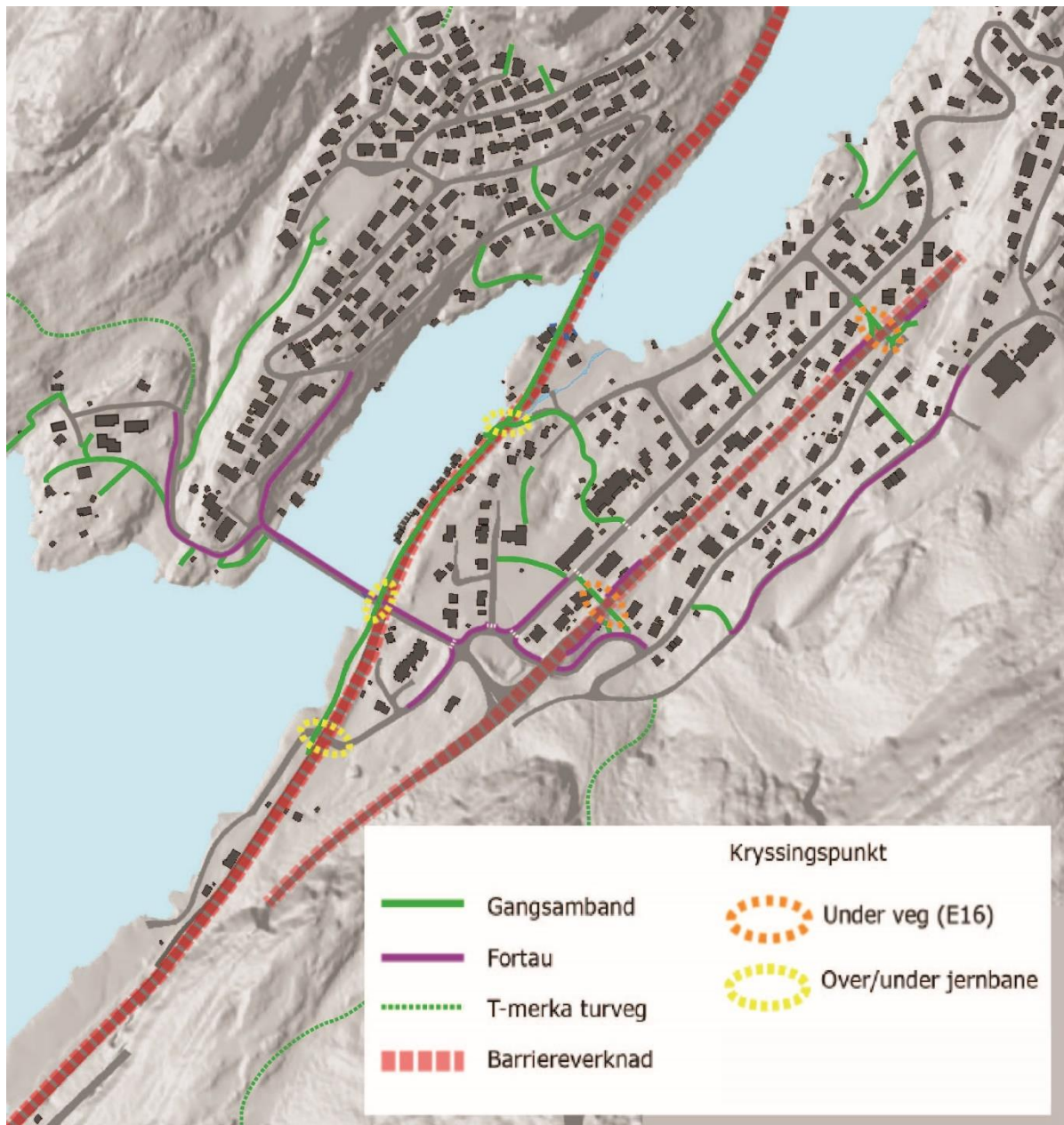
Det er registrert fleire lange og korte gangsamband. Dei er til dels smale, og fleire av stiane er lite markante. Ved bruk av bygdevegane og bustadvegane kjem folk seg likevel godt rundt som gåande. Fortau er etablert langs nedre del av Neset, langs nedre del av bustadveg i Åslia og inn på bilbrua, lang øvre del av Haldorbrekka, langs Lågaskarvegen under brua (E16) og opp langs Træshaugen, samt til busstoppa langs E16. Hovudvegen framstår som barriere, men overgang ved togstasjonen og undergangar under E16 sikrar god kryssing og tilkomst til dei to busstoppa.





*Figur 14: Tursti langs dagens jernbane.*

Stanghelle har ingen gjennomgåande hovudsykkelrute. Bustadvegane er derfor ei viktig ferdsleåre også for syklende. Gamlevegen mellom Stanghelle og Dale er lokalt viktig for syklende mellom tettstadane og for sykkelturistar.



Figur 15: Gang- og sykkel oppmerking.

### 5.9 Rekreasjonsverdi/uteområde

Den grønne strukturen i tilknytning til fjorden og elva er tydeleg i landskapsbiletet. Elva er i dag lite tilgjengeleg for opphald og gange både på langs og på tvers. Dette kan skuldast bratt terreng, manglande tilrettelegging og privatisering av bland annet naust og jernbanen (sjå figur 16).





Figur 16: Flere naust langs vannet.

Det er etablert fleire turveggar som startar frå bustadområda som går til blant annet Tettaneset, og Åsen som strekk seg opp og inn i fjellområda. I tillegg, fungerer vegane som fine turveggar, særleg vegane til frå Stanghelle skule og til Helle der trafikkmengda er låg.

### Det finst fleire rekreasjons- og friluftsområde på Stanghelle:

#### Agnavike

Dette arealet er Stanghelle sin badestrand (sjå figur 17). Området er mykje brukt til leik og rekreasjon av barnehage, born og unge. Det er opparbeidd med benker, sklie, rampe og trapp ned til vatnet, badeflåte, toalett og har ei fin fjøre å vasse i. På stranda er det køyrt ut skjelsand, og saman med skjær er badevika godt skjerma. Mange går tur i området, og sjølv om det er et badeområde, vert arealet brukt året rundt. Friluftslivområdet har parkering. I Naturbase er områdeverdien vurdert som «svært viktig».



Figur 17: Agnavike.



### **Dagsturhytta Fjordsyn**

Dagsturhytta Fjordsyn ligger på Tettaneset ved fyrlykta på Stanghelle (sjå figur 18). Området gir utsikt over Osterøy, Veafjorden og Sørfjorden. Man kan koma til område både til fots og sjøvegen. Stien er godt merka, med lett kupert sti gjennom skog og over berg. Hytta har ein liten vedovn, bibliotek med nynorske barnebøker og sittebenker inne og utanfor. Turen passer derfor godt for barnefamiliar og skoleklasser.



*Figur 18: Dagsturhytta Fjordsyn. Bilde henta frå UT.no.*

### **Stanghelle gravplass**

Stanghelle gravplass er en gravlund som ligger på austsida av jernbanen og Stanghelle stasjon (sjå figur 19). Gravplassen (eller kyrkjegarden, som den opphavleg ble titulert) ble vigslet 22. mai 1882 og betjent i sin tid også Dale og Vaksdal, før de stadene fekk egne gravlundar. I gravlundens søraustre hjørne står et redskapshus med klokketårn.



*Figur 19: Stanghelle gravplass. Skjembilde fra Google Street View.*

### **Daglegvarebutikken, Coop Extra**

Stanghelle sentrum og daglegvarebutikk er eit lite knutepunkt i bygda for alle (sjå figur 20). Uteområdet er urbant og preget av ein asfaltert parkeringsplass. Ved inngangen er det plassert en benk og en sitjegruppe. Barn oppgjer i barnetråkkregistreringane at dei likar å treffe vener utanfor senteret.



Figur 20: Daglegvarebutikken på Stanghelle. Skjerm bilde tatt frå Google Street View.

#### Litlevika/Stanghelle padleområde

Litlevika er området i Stanghelle der Stanghelle idrettslag – kajakk holdar til (sjå figur 21). Området er registrert under statleg sikra friluftslivområder.



Figur 21: Litlevika/Stanghelle padleområde. Skjerm bilde frå Google Street View.

#### 5.10 Barns interesser

Dei offentlege tilboda for born ligg spreidd rundt i tettstaden, med de fleste tilboda ligg ved Stanghelle skule. Stanghelle skule er ein fådelt barneskule med om lag 80 elevar. Stanghelle skule ligg for seg sjølv oppe i Brekkjen på Stanghelle aust, og er ein fulldelt barneskule med 1.-7. trinn. Skulen er ein av dei større barneskulane i kommunen og drifrar også 2 SFO-avdelingar. Stanghelle skule har 36 tilsette.

Uteområdet til skulen er opparbeida med kunstgrasbane, ballbinge, skate-rampe, skogsområde, sandvolleybane, grillplass og fleire leikeapparat. Her er store og små i aktivitet til langt på kveld. Det er store moglegheiter for bruk av naturområda rundt skulen. I Barnetråkk frå 2022 peiker fleire born på skuleplassen som ein fin møteplass med



masse leike moglegheiter. Barnetråkkregistreringa peiker også på Agnavike, daglegvarebutikken, og leikeplassen i Ardalsvegen som viktige møtestad for born og unge. Elevar frå 8.-10. klasse går på ungdomsskule på Dale, som samlar alle ungdomsskuleelevane i kommunen.



Figur 22: Stanghelle barneskule.

Stanghelle barnehage er eit nytt og moderne bygg som ligg rett ved daglegvarebutikken i sentrum. Uteområdet til barnehagen er også mykje brukt som leikeplass utanfor opningstida. Barnehagen har born frå 1-5 år og er ein barnehage med fem avdelingar. Barnehagen har gangavstand til butikk, skule, tog og buss.

### **Trafikk**

Barnetråkkregistreringa peiker på at Stanghelle har utfordringar knytt til trafikktryggleik i bygda, særleg i Eikestølen og Haugane. I desse områda peiker barn og unge på høg fart bland bilistar. Hellevegen er også nevnt som ein veg som er mørk. Gjennom Barnetråkk peiker borna på støy som utfordringar på og rundt E16.

### **Lag og organisasjonar**

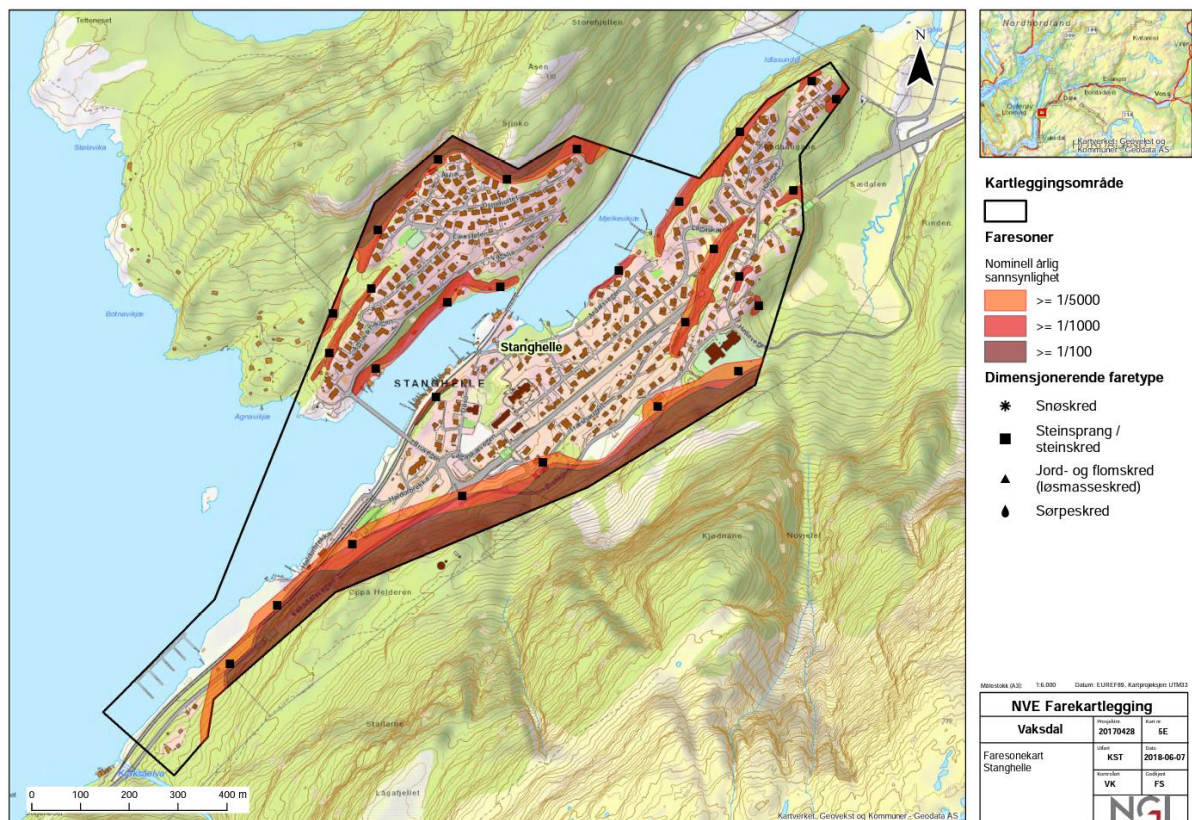
Stanghelle har aktive lag og organisasjonar, som Stanghelle idrettslag og Stanghelle vellag. På Stanghelle skule ligg kunstgrasbanen som er eit viktig samlingspunkt for dei unge i bygda. Videre har skulen ballbinge, skate-rampe, skogsområde, sandvolleybane, basketballbane, grillplass og fleire leikeapparat.

#### **5.11 Universell tilgjengelegheit**

Det bratte terrenget gjer at fleire veger og funksjonar ikkje er universell utforming for gåande. Høgdeforskjellar gjer det vanskeleg å oppnå universell utforming mange stader.

#### **5.12 Skred og grunnforhold**

På austsida av Stanghelle ligg det ein fleire hundre meter høg stupbratt fjellside med hyppig steinsprangaktivitet. I vest og sentralt i kartleggingsområdet er det også brattkanter med skrentpartier og moglegheiter for steinsprang. På karttjenesta til NVE er det merka av fleire skredhendingar (jordskred, fjellskred, steinsprang, steinskred, isnedfall, flomskred, og løsmasseskred), men steinsprang er klart dominerande skredprosess og dimensjonerande for faresonene (Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 2018) (sjå figur 23).



Figur 23: NVE faresoner for skred i bratt terreng. (Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 2018).

Berggrunnen i området består av diorittisk til granittisk gneis, migmatitter (NVE). Løsmassedekket er i all hovudsak tynt, men stadvis er det tjukkare avsetningar med breelavsetningar. Under dei store skrentane er skredmateriale, stort sett i form av urmasser som stadvis er overgrodd (Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 2018).

Skogen består av blandingsskog og alle parti har lausmassedekke, men i dei brattaste partia er det berg i dagen (Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 2018).

### Steinsprang og steinskred

Under befaringa til NVE vart det observert ferske skred kor blokker hadde rulla ned til bygningane i nedre del av Brekkjen, inkludert over vegen og mot eit garasjeområde. Ei skredblokk rulla inn på skuleområdet rundt 2016, og ein skredvoll er bygd halvvegs opp mot skuleområdet. NVE si skredfarevurdering vurderer at bustadene ligg utanfor 1/1000-faresona i dette området (Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 2018).

De mindre skrentområda i kartleggingsområdet kan også føre til skred, men på grunn av lav oppsprekingsgrad og få blokker langs foten av skrentane er skredutfallet vurdert som lågt. NVE har difor utelete 1/100-faresona i desse skrentane. Det er ingen hus innanfor 1/1000-faresona i dette området (Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 2018).

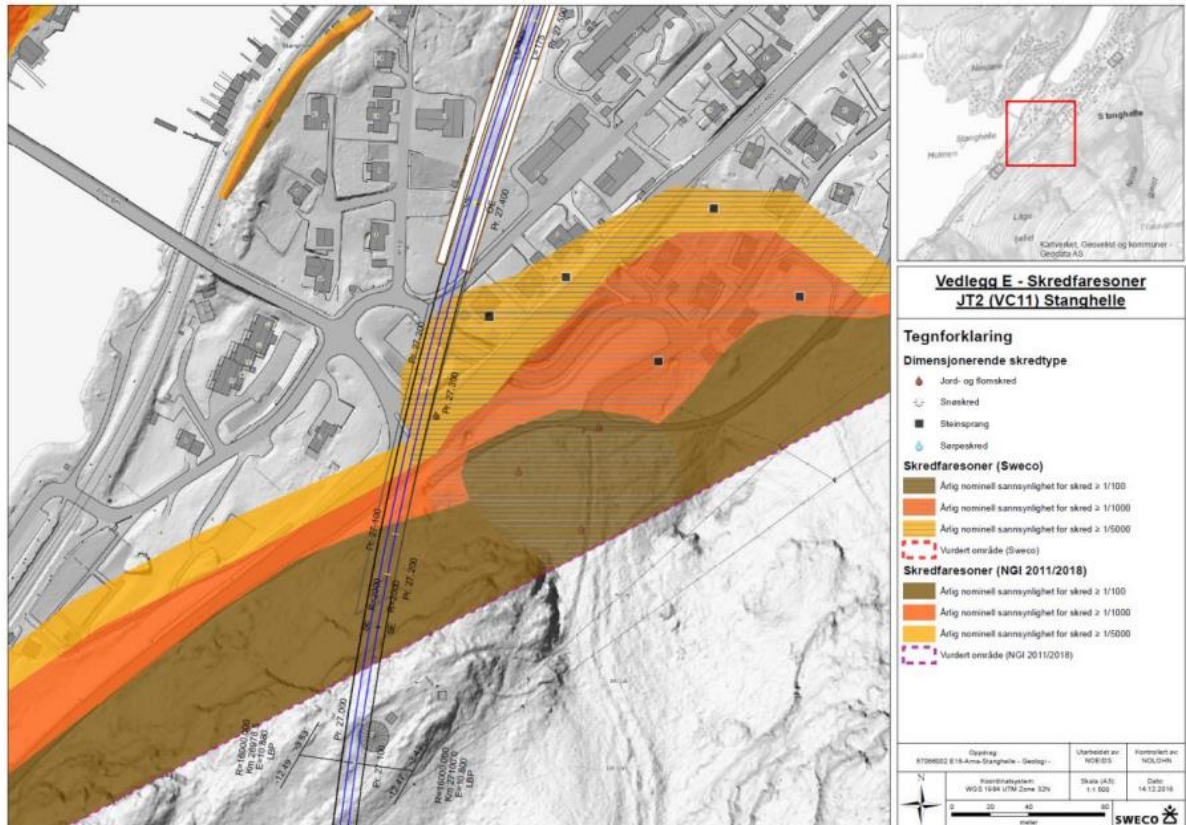
Langs bebyggelsen på oversida av vegen Åslia går det ein tydeleg skrent lengst vest i det kartlagde området. Ifølgje NVE kan skred førekomme frå denne skrenten, men ein forseinking langs foten vil avgrense lengda på utløpet. Under befaringa observerte NVE skredblokker ned mot fleire av husa frå to stader der forseinkinga er grunn. Både Åslia 20 og 26 ligger marginalt innanfor 1/1000-faresona. Ein sikringsvoll på omtrent tre meter er bygd ovanfor Åslia 32 for å sikre huset og eigendommen. Lenger aust ligg husa i større avstand frå fjellfoten, og skrentområda verkar meir stabile. NVE har difor vurdert at husa er utanfor 1/1000-faresonen (Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 2018).

Skrenter og skjeringar langs E16 og jernbanen kan og fører til steinsprang mot transportkorridorane, og 1/100-faresonen går over E16 på mange steder (Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 2018).



## Flaumskredfare

Sweco har utarbeidd ein ingeniørgeologisk rapport til Statleg plan for E16 og Vossebana for dei geologiske forholda frå Vaksdal til Stanghelle. Her er det identifisert soner for flaumskred (markert med skravur i figuern under) som er henta inn i plankartet for Statleg plan. Område med årleg nominelt sannsyn 1/1000 omfattar 3 eksisterande bustadhus, medan område med årleg nominelt sannsyn 1/5000 omfattar tunnellmunning og delar av eksisterande bygningar som skal fjernast gjennom statleg plan, samt ytterlegare 1 bustadhus i Træshaugen.

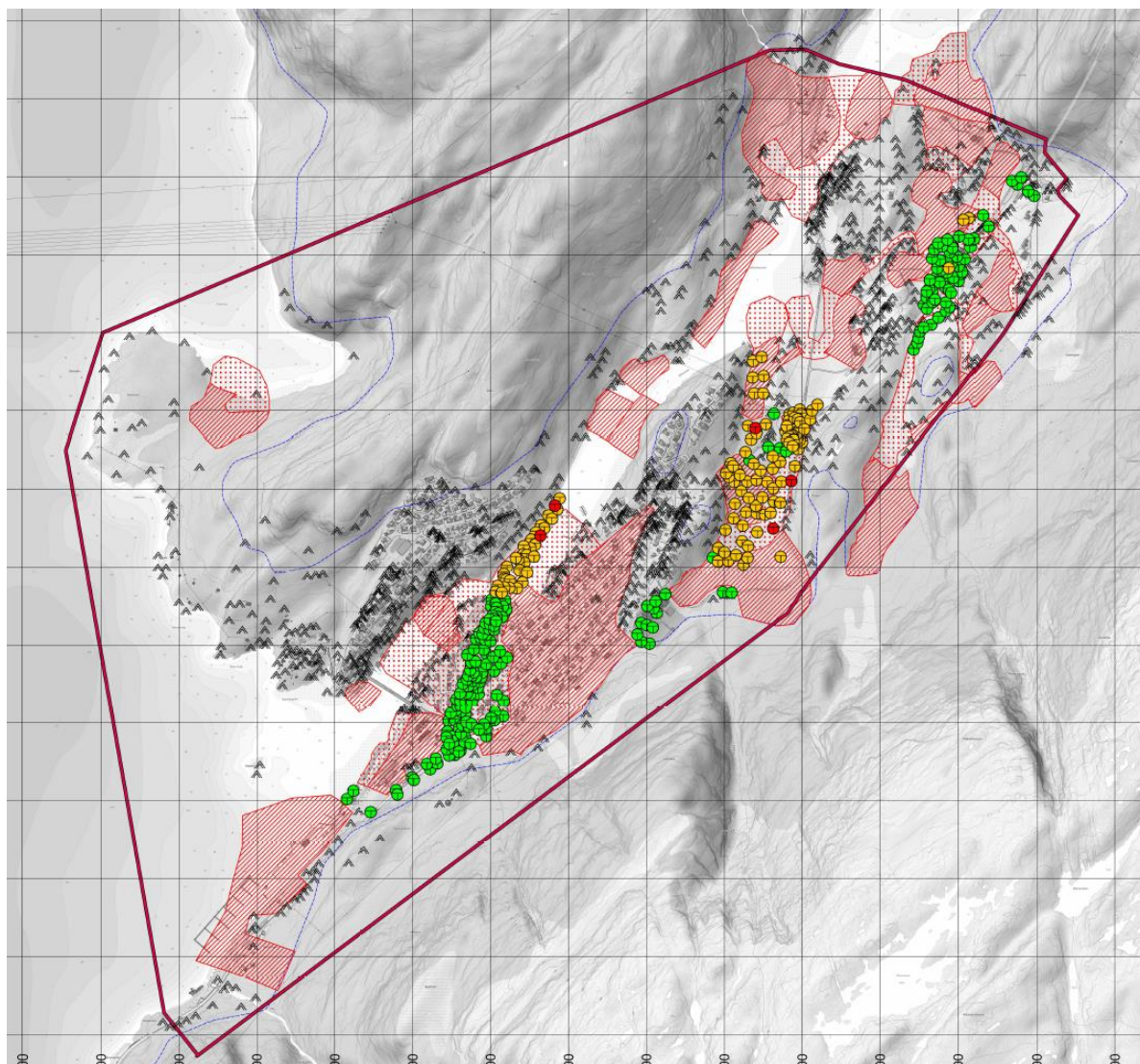


Figur 24 Oppdatert faresonekart for Stanghelle søraust ved planlagt påhogg produsert av Sweco 2020.

## Områdestabilitet og kvikkleire

Rambøll har utført ei aktsemdskartlegging for områdeskred for områdeplan for Stanghelle. Kartlegginga er utført som ei skrivebordsstudie, med utgangspunkt i tilgjengeleg offentlig kartgrunnlag og terrenganalyse med GIS kombinert med resultat frå tilgjengelege grunnundersøkingar frå tidligare prosjekt.

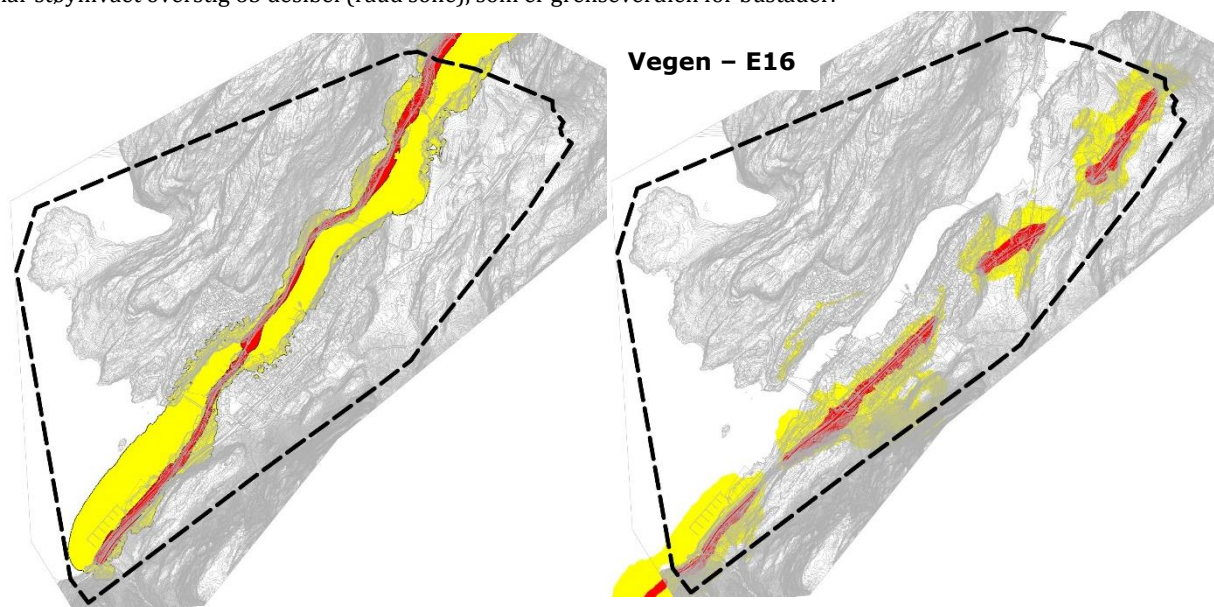
Det er generelt bratte skråningar i Stanghelle, med helning brattare enn 1:20 og høgdeforskjell over 5 meter. Utførte grunnundersøkingar viser også svært varierende grunnforhold. Det er både registrert berg i dagen og område med løsmassemektighet opptil 40 meter. Dette tyder på svært bratt helning på berg, og at det er forseinkingar og renner i berget som er fylt med lausmasser. Enkelte grunnundersøkingar påviser også kvikkleire i delar av Stanghelle. Det er difor teiknat opp aktsomhetsområde for alle område under marin grense der det ikkje er registrert berg i dagen eller utført grunnundersøkingar som kan utelukke kvikkleire eller anna sprøbruddmateriale.



Figur 25 Aktsemdskartlegging for Stanghelle

### 5.13 Støy

Støybelastninga i tettstaden stammar i all hovudsak frå vegtrafikk, særleg langs E16, og jernbana (sjå figur 26). Der har støynivået overstig 65 desibel (raud sone), som er grenseverdien for bustader.



Figur 26: Støykart, for jernbanen til venstre, og E16 til høgre.

#### 5.14 Forurensning (grunn, vann og luft)

Ifølge registreringar i Naturdatabase er det ikkje registrert forureina grunn innanfor planområdet.

#### 5.15 Tettstaden oppsummert

Landskapet i Stanghelle gjenspeglar samspelet mellom naturen og menneske, og er særskild viktig for den lokale identiteten. Karakteren og kvalitetane i landskapet er med på å definera tettstadens sjølvbilde og bidrar til å skilje staden frå andre stader. Å vidareutvikla det positive særpreget og identiteten i natur og historie vil vere ein fordel både for innbyggjarane, næringslivet og reiselivet.

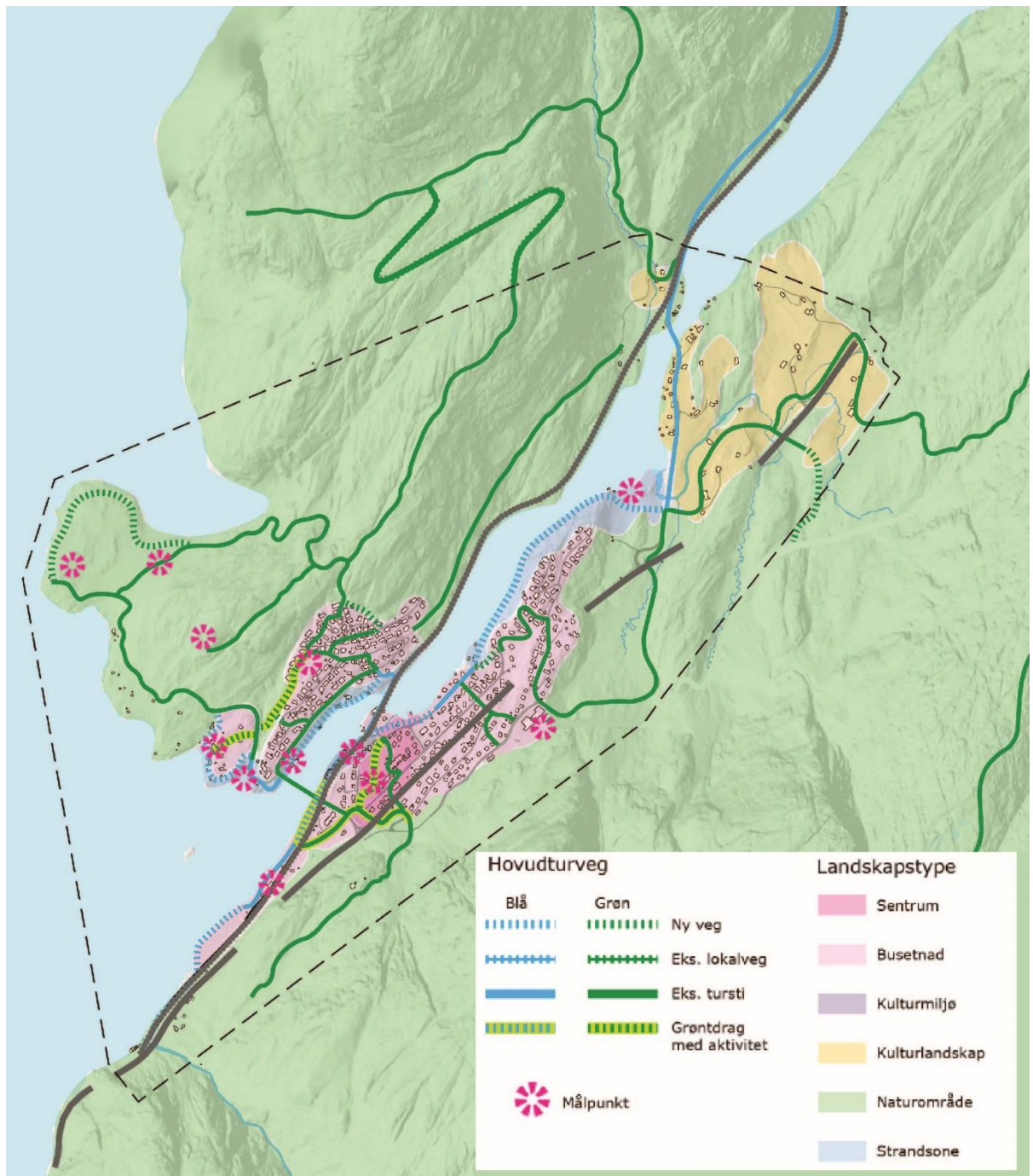
Dei mest karakteristiske elementa er følgjande:

- Fjordmunningen
- Sundet
- Fjella og naturen
- Staden som historisk ferdslepunkt

#### Utfordringar til planarbeidet

- Å leggja til rette for gåande og auka bruk av sykkel, slik at ein kan ta seg rundt i nærmiljøet utan å bruke bil.
- E16 framstår som ei tydeleg barriere i tettstaden, og deler staden i to.
- Lokalvegnettet i sentrum må byggjast som levande bustadvegar kor folk kan møtast.
- Stanghelle manglar eit klart definert sentrum, kor senterfunksjonane er lokalisert innanfor.
- Stanghelle har eit svakt og sårbart handels- og servicetilbud i dag. Kun dei mest nødvendige tilboda er her. Når reisetida blir korta ned og det vert endå lettare å handla andre stader er det viktig at tettstaden ikkje blir ein soveby til Bergen, Arna og Voss.
- Moglegheiter til å kunne få til eit utvida handels- og servicetilbud i Stanghelle sentrum er betinga av at det kan skapast eit attraktivt nytt sentrumsområde kor folk også ynskjer å bu.
- Flytting av togstasjonen til sentrum av tettstaden og omlegging av ny E16 kan opna opp for utvikling av eit nytt og attraktivt sentrum.





Figur 27: Oppsummering av Stanghelle.

## 6. Planforslaget

*I dette kapitlet er det gjort greie for innhaldet i plankart og føresegner.*

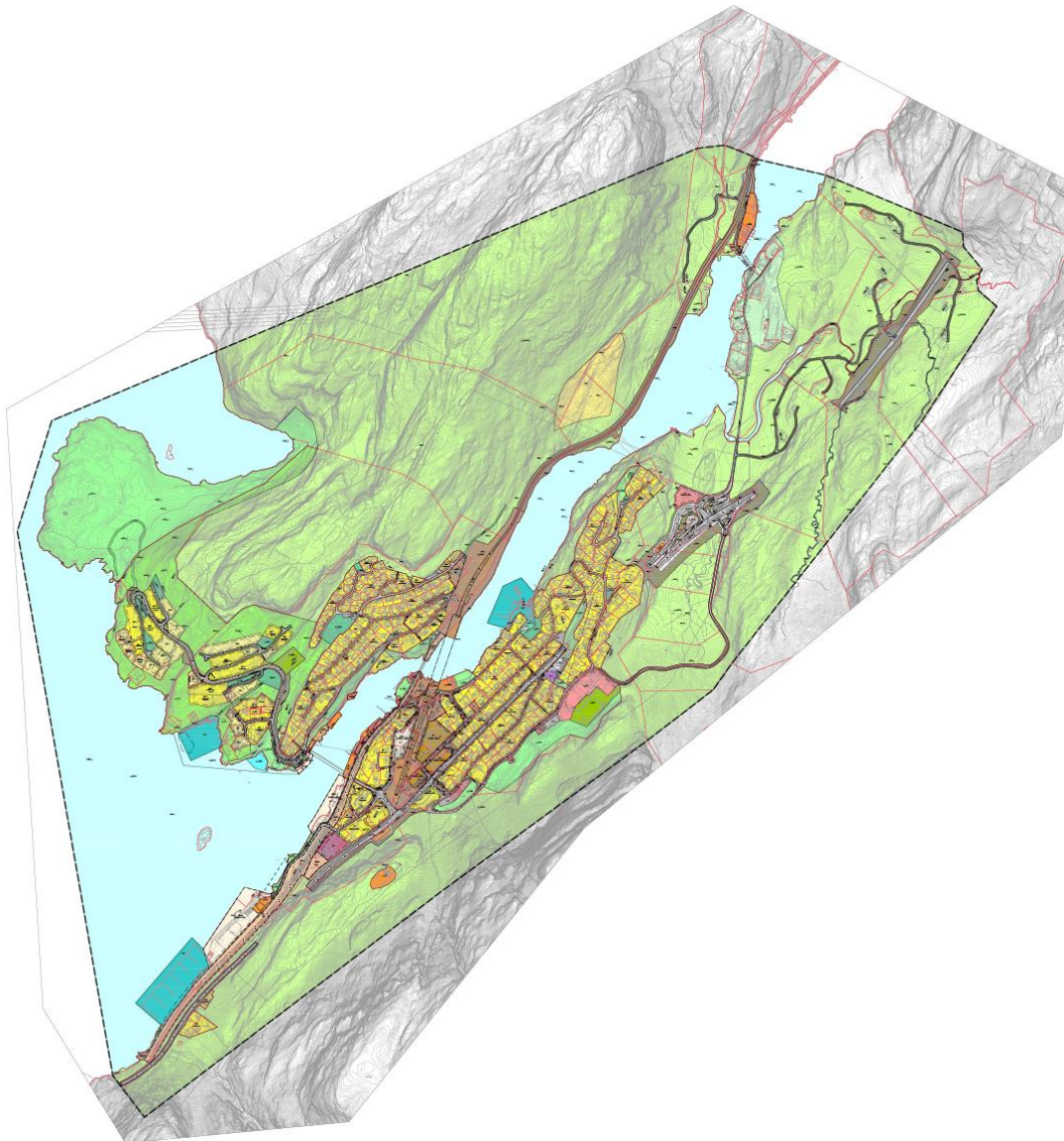
### 6.1 Målet med planforslaget, avgrensning

Det overordna målet med områdeplanen er å leggje til rette for ei tettstadsutvikling i tråd med ny situasjon etter regulering og bygging av prosjekt for ny E16 og Vossebana, og for ei urban framtidretta tettstadsutvikling.

Eit anna mål med planarbeidet er å rydde opp i eldre reguleringsplanar i området og gi kommunen eit oppdatert styringsverktøy i areal- og byggjesaker.

Eit av hovudmåla for områdeplanen er legge til rette for fleire buande på Stanghelle, og å gjera det med kvalitet. Planen legg til rette for dette gjennom å fortette rundt stasjonsområde og legge til rette for nye bustadområde.

### 6.2 Plankart



*Figur 6-1: Plankart. utkast frå 22.03.2024*

### 6.3 Reguleringsføremål – oversikt

REGULERINGSFØREMÅL (PBL §12-5)	NEMNING (jf. Kart)	STORLEIK (daa)
<b>Nr. 1 Bygningar og anlegg</b>		
<i>Bustader</i>	B	248,4
<i>Bustader – frittliggjande småhus</i>	BF	25,2
<i>Bustader – konsentrerte småhus</i>	BK	31,0
<i>Sentrumsføremål</i>	SF	8,9
<i>Offentleg eller privat tenesteyting</i>	T	2,9
<i>Undervisning</i>	UN	8,4
<i>Idrettsanlegg</i>	IDR	6,5
<i>Nærmiljøanlegg</i>	NMA	3,0
<i>Energianlegg</i>	EA	1,0
<i>Vassforsyningsanlegg</i>	VF	2,6
<i>Avløpsanlegg</i>	AV	0,1
<i>Renovasjonsanlegg</i>	RA	0,2
<i>Andre kommunaltekniske anlegg</i>	ØK	0,3
<i>Telekommunikasjonsanlegg</i>	TK	0,4
<i>Småbåtanlegg i sjø og vassdrag</i>	SMB	1,5
<i>Uthus/naust/badehus</i>	UNB	9,6
<i>Uteopphaldsareal</i>	UTE	1,7
<i>Leikeplass</i>	LEK	12,7
<i>Grav- og urnelund</i>	GU	3,7
<i>Kombinert byggje- og anleggsføremål</i>	KBA	22,1
<i>Kontor/lager</i>	K/L	0,6
<i>Industri/lager</i>	I/L	0,9
<i>Angitt byggje og anleggsføremål kombinert med andre angitte hovudføremål</i>	BAA	25,2
<b>Nr. 2 Samferdselsanlegg og infrastruktur</b>		
<i>Køyreveg</i>	KV	90,8
<i>Fortau</i>	FO	3,9
<i>Gang-/sykkelveg</i>	GS	3,1
<i>Gangveg/gangareal/gågate</i>	GG	1,6
<i>Annan veggrunn - grønt</i>	AVG	83,7
<i>Bane (nærare angitt baneføremål)</i>	BAN	32,4
<i>Trase for jernbane</i>	JB	11,2

<i>Annan banegrunn – tekniske anlegg</i>	ABT	3,9
<i>Kollektivhaldeplass</i>	KH	0,0
<i>Parkeringsplassar</i>	PP	5,4
<i>Kombinerte føremål for samferdsleanlegg og/eller teknisk infrastruktur</i>	SKF	13,7
<i>Angitte Samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtrasser kombinert med andre angitte hovudføremål</i>	SAA	27,8
<b>Nr. 3 Grønnstruktur</b>		
<i>Blå/grøn struktur</i>	BG	0,8
<i>Turdrag</i>	TD	2,6
<i>Turveg</i>	TV	1,8
<i>Friområde</i>	FRI	181,4
<b>Nr. 5 Landbruk-, natur- og friluftsføremål, samt reindrift</b>		
<i>LNFR areal for naudsynte tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytt næringsverksemd basert på garden sitt ressursgrunnlag</i>	L	1749,1
<i>Friluftsføremål</i>	FL	105,5
<i>LNFR areal for spreidde bustader- fritidsbygningar eller næringsbygningar m.m.</i>	LS	35,5
<b>Nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone</b>		
<i>Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone</i>	V	788,1
<i>Småbåthamn</i>	SH	42,8
<i>Badeområde</i>	VBAD	1,7
<b>SUM AREALFØREMÅL</b>		<b>3604,2 DAA</b>
<b>PBL §12-6 Omsynssoner</b>		
<i>H140 Frisikt</i>	H140	0,8
<i>H310 Ras- og skredfare</i>	H310	3178,3
<i>H320 Flaumfare</i>	H320	37,2
<i>H560 Bevaring naturmiljø</i>	H560	843,8
<i>H570 Bevaring kulturmiljø</i>	H570	77,3
<i>H730 Bandlegging etter lov om kulturminne</i>	H730	5,4
<i>H740 Bandlegging etter andre lover (høgspentanlegg)</i>	H740	90,4
<b>SUM OMSYNSSONER</b>		<b>4233,2 DAA</b>
<b>PBL §12-7 Føresegnområder</b>		
<i>Krav om detaljregulering</i>	#1-5	29,6
<i>Vilkår for bruk av areal</i>	#6-10	43,0
<b>SUM FØRESEGNSOMRÅDER</b>		<b>72,7 DAA</b>



## 6.4 Om tiltak og planskisse

### Utviklingsområda i områdeplanen

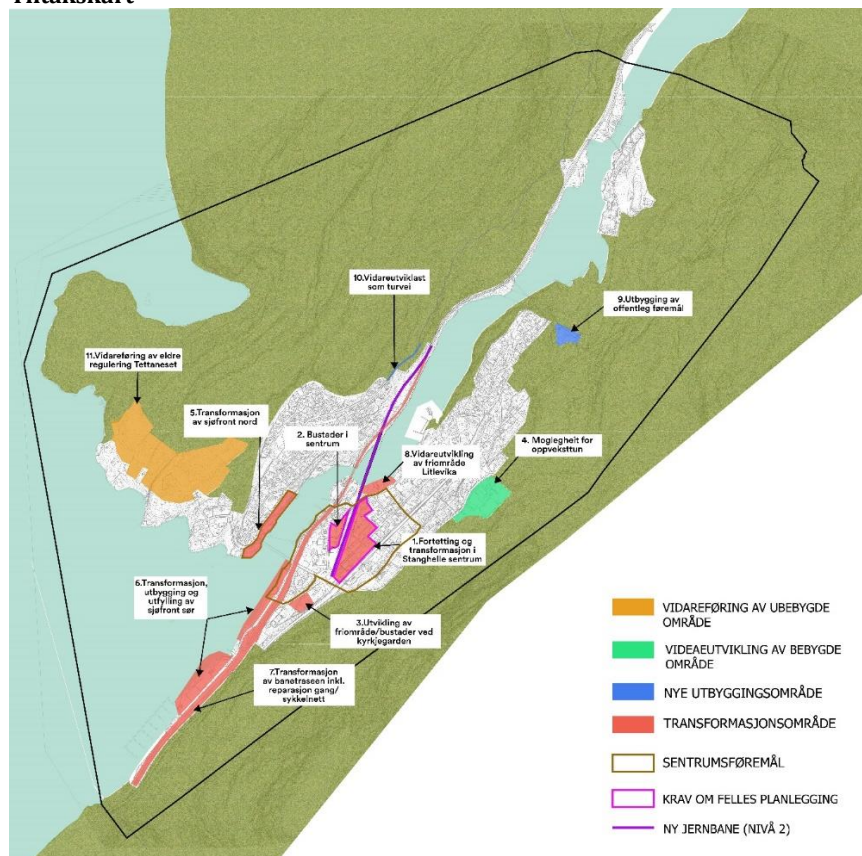
Tiltak for bane og veg er avklart gjennom vedtatt reguleringsplan for E16 og Vossebanen, Arna – Stanghelle.

Områdereguleringa for Stanghelle opnar opp for fortetting av område i nær tilknytning til det nye stasjonsområdet. For store delar av desse områda vert det stilt krav om detaljregulering før utbygging. Detaljreguleringar er prosjektspesifisert, og difor vil detaljar som utnytting av areal, byggjehøgde, byggjegrensar, tilkomst og estetikk måtte bli tematikk i framtidige planar. Områdereguleringa legg opp til utbygging av nokre nye areal, i tillegg til at ein vidarefører eldre gjeldande planar som ikkje er bygd ut. Som følgje av nye krav og låg etterspørsel har det vore vanskeleg å få realisert dei eldre planane, og det forutsett ny detaljregulering for nokre av desse områda også.

Følgjande delområde utgjer nye tiltak i områdereguleringa:

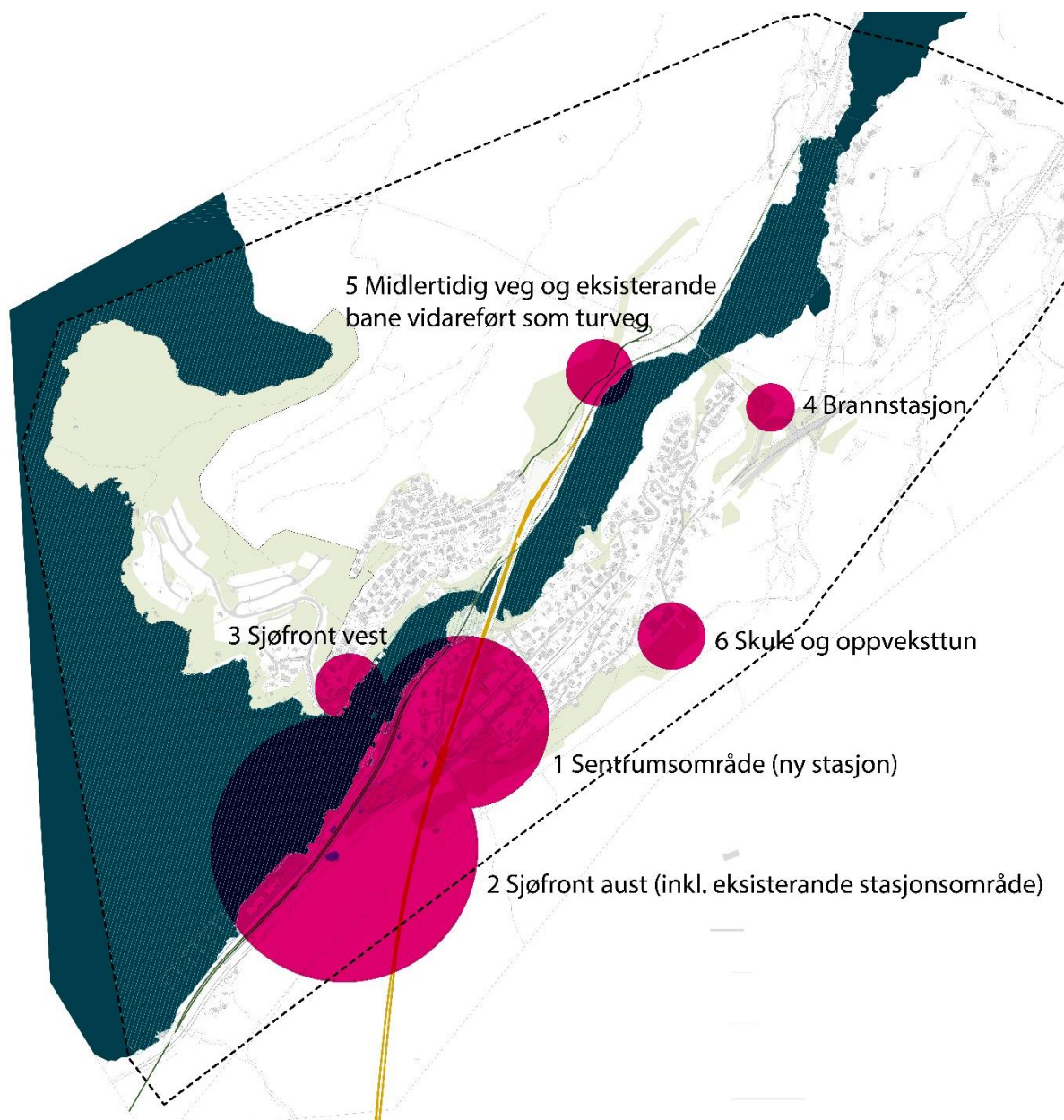
1. Fortetting og transformasjon i Stanghelle sentrum
2. Bustader i sentrum
3. Utvikling av bustadområde ved kyrkjegarden
4. Skoletomta
5. Transformasjon av sjøfront nord
6. Transformasjon, utbygging og utfylling av sjøfront sør
7. Transformasjon av banetraseen inkl. reparasjon gang/sykkelnett
8. Vidareutvikling av friområde Litevika
9. Mogleg utbygging av offentlig formål
10. Vidareføring av midlertidig veg som turveg
11. Vidareføring av eldre regulering Tettanaset

### Tiltakskart



Figur 6-2: Tiltakskart.





Tiltaksområde	Tiltak	Felt
1 Sentrum	SF1-3 med krav om detaljregulering #1, opnar for ei heilheitleg omforming av stasjonsområdet med sentrumsfunksjonar, inkludert etterbruk av baneføremålet, etter at stasjonen er etablert og opparbeidd etter statleg plan. SF1-2 ivaretar vidare drift for eksisterande barnehage og reetablering av daglegvare, samt utfartsparkeringsplass etter statleg plan, utan krav om detaljregulering. KBA1 med krav om detaljregulering #2 opnar for etablering av bustader i Døso. Byggjegrænse mot baneføremålet er sett til 19,5m for både BKB1 og SF1.	SF1 SF2 SF3 KBA1 B8 #1 og #2
2 Sjøfront aust	B1, tidlegare barnehagetomt vert regulert bustad. KBA2 med krav om detaljregulering #4, opnar for utfylling i sjø, samt etablering av bygdeboks/	B1 UNB1 KBA2

	<p>bygdefunksjon i perioden fram mot ferdigstilling av statleg plan.</p> <p>BKB3 med krav om detaljregulering #5, opnar for etablering av utfylling i sjø og djupvasskai</p> <p>Renseanlegg er planlagt etablert innanfor o_ØK1 før ferdigstilling av statleg plan.</p> <p>SAA – eksisterande baneføremål med krav om detaljregulering #7, 8 og 10 sikrar fortsatt baneføremål fram mot ferdigstilling av statleg plan og frigjering av banearialet til bruk som friområde, turveg eller tilkomstveg.</p> <p>Området framfor eksisterande stasjon og gravplassen GU vert sikra regulert som friområde, FRI1,19, med gang/sykkelveg langs strandsona BKB2-3 har krav om ålmenta si tilgjenge til sjø.</p>	<p>KBA3</p> <p>O_ØK1</p> <p>SAA</p> <p>#4-5 (KBA) og #7,8,og10 (SAA)</p> <p>H730_3 (Helleren)</p> <p>H570_4 (Dalevågen aust)</p> <p>H570_5-6 (SEFRAK-bygg)</p> <p>H570_8-9 (gamlekaaien)</p> <p>FRI1,19</p> <p>O_GG1-2</p>
3 Sjøfront vest	<p>BKB4 opnar for etablering av naustbustader eller næringsnaust. I/L og UNB3 er utbygd, bygga og bryggjekonstruksjonar har kulturminneverdi og får ei omsynssone for kulturmiljø H570.</p> <p>I UNB4 kan det etablerast naust med tilkomst frå sjø.</p>	<p>KBA4</p> <p>UN3-4</p> <p>I/L</p> <p>#3</p> <p>H570_3 (Dalevågen vest)</p>
4 Brannstasjon	<p>I O_T kan ny felles brannstasjon byggjast. Det er stilt krav til vidare utgreiing av lokalisering for framtidig brannstasjon før igangsetjing kan gis. Det er ikkje krav om detaljregulering. O_T får tilkomst frå o_KV19.</p>	<p>O_T</p>
5 Reparasjon av turvegar og grønt etter etablering av statleg plan	<p>TV sikrar at eksisterande tursti vert lagt om som følge av statleg plan.</p> <p>Annan banegrund har fått føresegner som sikrar at opparbeiding av arealet som grønnstruktur for nærmiljøet kan gjennomførast etter ferdigstilling av statleg plan.</p>	<p>TV</p> <p>Annan banegrund</p> <p>SAA4</p> <p>#9</p> <p>O_GG11</p> <p>O_FRI13-14</p>
6 Skuleområdet	<p>UN inkluderer moglegeheit for etablering av barnehage som permanent slik at eit oppvekstun kan realiserast, eller midlertidig barnehage kan etablerast i gjennomføringsperioden.</p>	<p>UN</p> <p>IDR</p>

## Arealoversikt

Tabellen under er ei oversikt over byggjefelt og bustadområde i planområdet som utgjør utbyggingspotensialet i områdeplanen. Grad av utnytting er sett i plankartet, medan andel bustad er eit estimat etter skissert tilgjengeleg uteopphaldsareal. Talet på bustader er utrekna etter krav til uteopphaldsareal per bueining, rekna etter ein snittstorleik på 100m<sup>2</sup>. Endeleg arealfordeling og tal bustader vil bli fastsett i detaljreguleringar.

Tabell 3 Arealoversikt over utbyggingsføremåla i områdeplanen

Felt	Feltareal	Utnytting		utrekna BRA	utrekna % bustad	Bustad- areal	Tal bustader	Maks forretning	Nærings- areal berekna
<i>faktor</i>	<i>Jf. plankartet</i>						<i>100</i>	<i>Jf. føresegner</i>	
Bx	eks. bustad	35 %	BYA				4		0
BF+BK	Tettaneset						200		0
B1	3573	60 %	BRA	2144	100 %	2144	21		0
B8	2922	40 %	BRA	1169	100 %	1169	12		0
SF1	6639	200 %	BRA	13278	75 %	10000	100	1000	
SF2	1400	200 %	BRA	2800	100 %	2800	28	1200	
SF3	2164	200 %	BRA	4328	46 %	2000	20	800	
KBA1	2783	150 %	BRA	4175	96 %	4000	40		175
KBA2	5244	100 %	BRA	5244	90 %	4720	47		524
KBA3	13000	130 %	BRA	16900	60 %	10140	101		6760
KBA4	1032	60 %	BRA	619	100 %	619	6		0
o_T	2861	60 %	BRA	1717		0	0		0
UN	11288	100 %	BRA	11288		0	0		0
<b>SUM</b>							<b>579,9</b>	<b>3000,0</b>	

## 6.5 Bustadpotensialet i planen

Planen legg til rette for at ei rekke område som i dag ikkje er utbygd kan byggast ut med bustader eller fortettast med ny utnytting, eventuelt i kombinasjon med andre føremål. Dei fleste områda som er avsett til utbyggingsområde innanfor planområdet allereie er regulert til bustad frå før, eller til andre føremål og gjev difor ein transformasjon av eksisterande område. Eitt område er utbyggingsområde som ikkje er realisert enda (Tettaneset, vist med gul farge i tiltakskartet).

Bustadpotensialet i planen er avhengig av tilgjengelig areal til uteopphaldsareal og arealkravet som vert stilt til uteopphald. Dette er differensiert mellom reguleringsføremåla for områdeplanen, og gjeldande områdeplan for Tettaneset. Dette er nærare skildra i kapittel 6.7.

Oversikta under oppgir grunnareal for slike område som er skildra som utbyggingsområde vidare i planomtalen og deira skisserte utbyggingspotensial.

Bustadpotensialet i eksisterande område som er regulert og utbygd til bustadføremål, er oppgitt etter tal på ubygde tomter. Sjå også utrekning av bustadpotensiale i utgreiinga KU Tettstadsutvikling og urbanisering, Vedlegg 4.6

FELT	Feltareal	Bustad- potensial	Kommentar
B1	3 573	21	
B8	2 922	12	
SF1	6 639	100	
SF2	1 400	28	
SF3	1 650	20	
KBA1	2 783	40	
KBA2	5 244	47	
KBA 3	11 300	101	
KBA 4	1032	6	
Eksisterande bustadområde		4	Tal ledige tomter
Områdeplan for Tettanaset		200	Maks tal bustader i områdereguleringa. Nokre er under byggjing
<b>SUM bustadpotensiale</b>		<b>579</b>	
Eksisterande bustader på Stanghelle		345	
<b>Totalsum</b>		<b>924</b>	

## 6.6 Nytt næringspotensiale

Omfanget av nytt næringsareal skal i stor grad avgjerast i detaljplanar. Tabellen under gir ei oversikt over feltene med potensiale for etablering av ny næring.

FELT	Feltareal	Forretning	Annan næring	Tenesteyting
SF1-3	8850	Maks. 3000	ja	ja
KBA1	2783	nei	ja	nei
KBA2	5244	nei	ja	ja
KBA3	13 000	nei	ja	nei
KBA4	1032	nei	ja	nei
O_T	2861	nei	nei	Ja, maks 1700

## 6.7 Utnytting, plassering og utforming av bygg

Grad av utnytting er gitt gjennom plankart og føresegner og gjennomgås feltvis i påføljande kapittel.

Bygningar skal plasserast i samsvar med byggjegranser gitt i plankartet.

Innanfor 100-metersbeltet mot sjø gjeld byggjegransa i feltet som byggjegransa mot sjø. Mindre konstruksjonar som trapp og likande, samt samferdsleanlegg og teknisk infrastruktur kan tillatast utanfor byggjegransa mot sjø. Langs køyreveg kan mindre tiltak tillatast dersom dei ikkje er i konflikt med trafikksikkerheit.

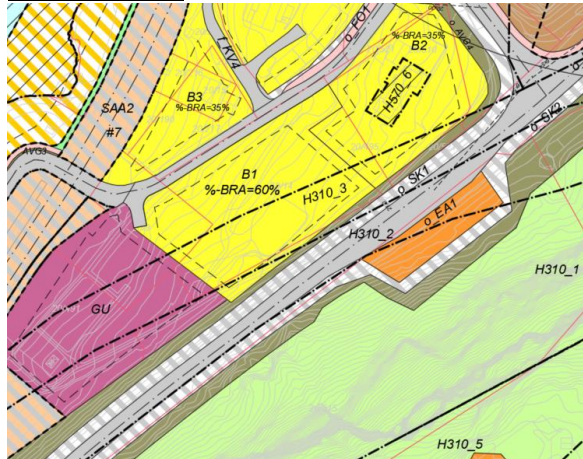
For nye byggjeområde skal byggjehøgde avklarast i detaljregulering. Elles er det gjeldande lovverk som gjeld.

## 6.8 Bustadsområde (B, BF og BK)

Bustader i planen er regulert som bustadføremål (bustader, frittliggjande småhus og konsentrerte bustadområde), kombinerte byggjeføremål (KBA), og innanfor sentrumsføremål (SF). I dette kapitlet skildrar vi tiltak innanfor bustadføremålet.

### Bustadområde (B)

#### B1 Haldorbrekka



Feltareal: 3573m<sup>2</sup>

Maks utnytting 60 % BRA gjev 2144 m<sup>2</sup> BRA

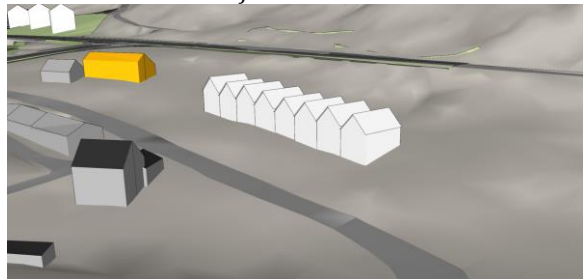
Ca. 21 bustader

MUA-krav, (50m<sup>2</sup> per leilegheit): 1072m<sup>2</sup>

Området er berørt av faresone for skred, H310\_3. Einebustader og tomannsbustader kan liggje innanfor denne sona, mens rekkjehus, fleirbustadshus, leilegheitsbygg må liggje utanfor denne sona. Skissene viser plassering av bygg som ligg utanfor omsynssona.

Det er knytt krav om detaljregulering til etablering av fleirbustadshus.

#### Skisse litt mindre - rekkjehus



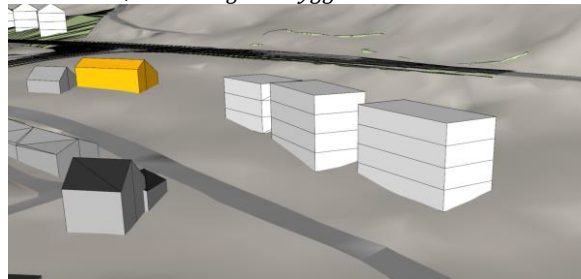
Areal:

Bustader i rekkjehus

875 m<sup>2</sup> BRA

Maksimalt ca. 8 bueingar med 100m<sup>2</sup> privat uteopphaldsareal per buening

#### Skisse litt større - leilegheitsbygg



Areal:

Bustader/evt. anna formål i 3-4 etasjar pluss sokkel/kjellar

7 960 m<sup>2</sup> BTA + kjellarareal

Skissert uteopphaldsareal på bakken: 1160 m<sup>2</sup>

Maksimalt ca. 35 bueingar ved 30m<sup>2</sup> uteopphald per buening

Området har tilkomst frå køyreveg o\_KV2 Haldorbrekka. Terrengtilhøva gjev moglegheit for etablering av parkering i sokkel/kjellar.

Feltet er delvis berørt av skredfaresone H310, markert med grenser i plankartet. Innanfor denne sona kan einebustader og tomannsbustader tillatast, mens fleirbustadshus må etablerast utanfor denne sona, slik det er vist i skissa. Føresegner krev detaljregulering for feltet ved etablering av fleirbustadshus.

Grunnarealet i feltet er 3573m<sup>2</sup>. Grad av utnytting for feltet er sett til 60 %BRA, noko som gjev maksimalt 2144 m<sup>2</sup>, tilsvarende ca. 21 bustader.

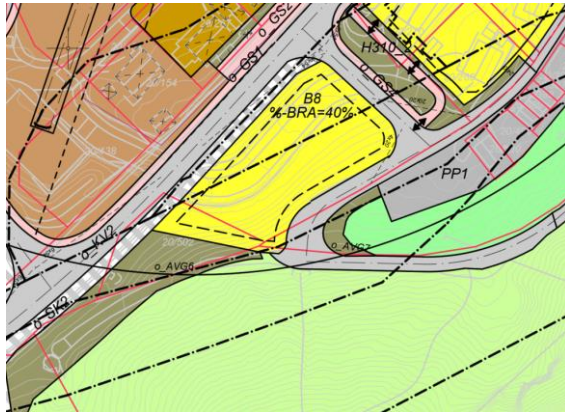
Skissert alternativ 'litt større' viser ei utnytting på ca. 2000m<sup>2</sup> med bustadblokker i 3 og 4 etasjar.

*Anbefaling: maksimalt 3 etasjar i øvre del som grenser til felt B2. Bygningane bør liggje tilbaketrekt frå vegen, spesielt i øvre del, slik at verknadene for eksisterande bygning med kulturminneverdi.*



## B8 Træshaugen

Området ligg innanfor område med flaumskredfare 1:1000. Dette må utgreiast nærare og moglege tiltak sikrast før planlegging av tiltak, jf. Føresegner til H310\_5.



Feltareal: 2822m<sup>2</sup>

Maks utnytting 40 % BRA gjev 1169 m<sup>2</sup> BRA

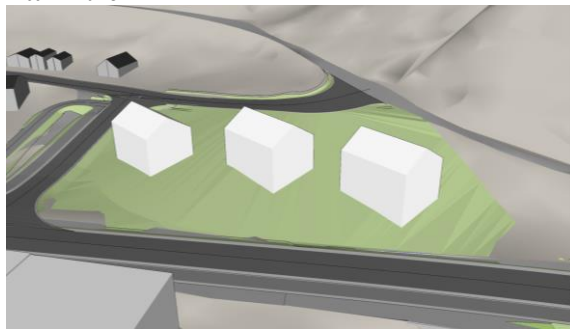
Ca. 12 bustader à 100m<sup>2</sup>

MUA-krav, (ved snitt 100 m<sup>2</sup> per bueining): 1200m<sup>2</sup>  
(leilegheit: 50m<sup>2</sup>, rekkjehus 100m<sup>2</sup>, eienbustad 150m<sup>2</sup>)

Området er berørt av faresone for skred, H310\_3. Einebustader og tomannsbustader kan liggje innanfor denne sona, mens rekkjehus og fleirbustadshus må liggje utanfor denne sona. Skissene viser einebustader/tomannsbustader innanfor omsynssona, og alt 'litt større' viser fleirbustadshus som ligg utanfor omsynssona.

Det er knytt krav om detaljregulering til etablering av fleirbustadshus.

### *Litt mindre*



#### *Areal:*

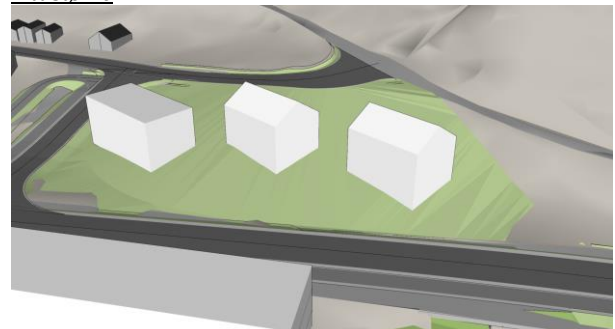
3 einebustader eller 6 bueininar i tomannsbustad

1200 m<sup>2</sup> BTA

Mua-krav: 900m<sup>2</sup>

Skissert uteopphaldsareal på bakken: 1030 m<sup>2</sup>

### *Litt større*



#### *Areal:*

2 einebustader eller 4 bueininar i tomannsbustad,

1 fleirbustadshus med opptil 4 bueiningar,  
Totalt maksimalt 8 bueiningar.

1200 m<sup>2</sup> BTA

Mua-krav: 800m<sup>2</sup>

Skissert uteopphaldsareal på bakken: 1030 m<sup>2</sup>

Området er regulert annan veggrunn AVG i statleg plan, og blir opparbeidd gjennom ei terrengengbearbeiding når tilkomstvegen til Træshaugen/Brekken vert lagt om.

Området ligg delvis innanfor område med flaumskredfare 1:1000. Dette må avklarast og tiltak sikrast for planlegging av tiltak innan sikringsklasse S3, jf. Føresegner til H310\_5.

Området ligg delvis innanfor område med skredfare 1:1000 der det ikkje er tillate med tiltak innan sikringsklasse S2, jf. Føresegner til H310\_2. Innanfor denne sona kan einebustader og tomannsbustader tillatast, mens fleirbustadshus må etablerast utanfor denne sona, slik det er vist i skissa. Føresegner krev detaljregulering for feltet ved etablering av fleirbustadshus.

Feltet får tilkomst frå køyreveg o\_KV2 Træshaugen. Terrengtilhøva gjev moglegheit for etablering av parkering i sokkel/kjellar, avhengig av vurderingar rundt tilkomstpunkt.

Grunnarealet i feltet er 2922m<sup>2</sup>. Grad av utnytting for feltet er sett til 40 %BRA, noko som gjev maksimalt 1169 m<sup>2</sup>, tilsvarende ca. 12 bustader.

Skissert alternativ 'litt større' viser ei utnytting med 2 tomannsbustader med grunnflate 113m<sup>2</sup>, og eitt leileighetsbygg i 3 etasjar, totalt med 483m<sup>2</sup>.

### Eksisterande bustadområde (B)

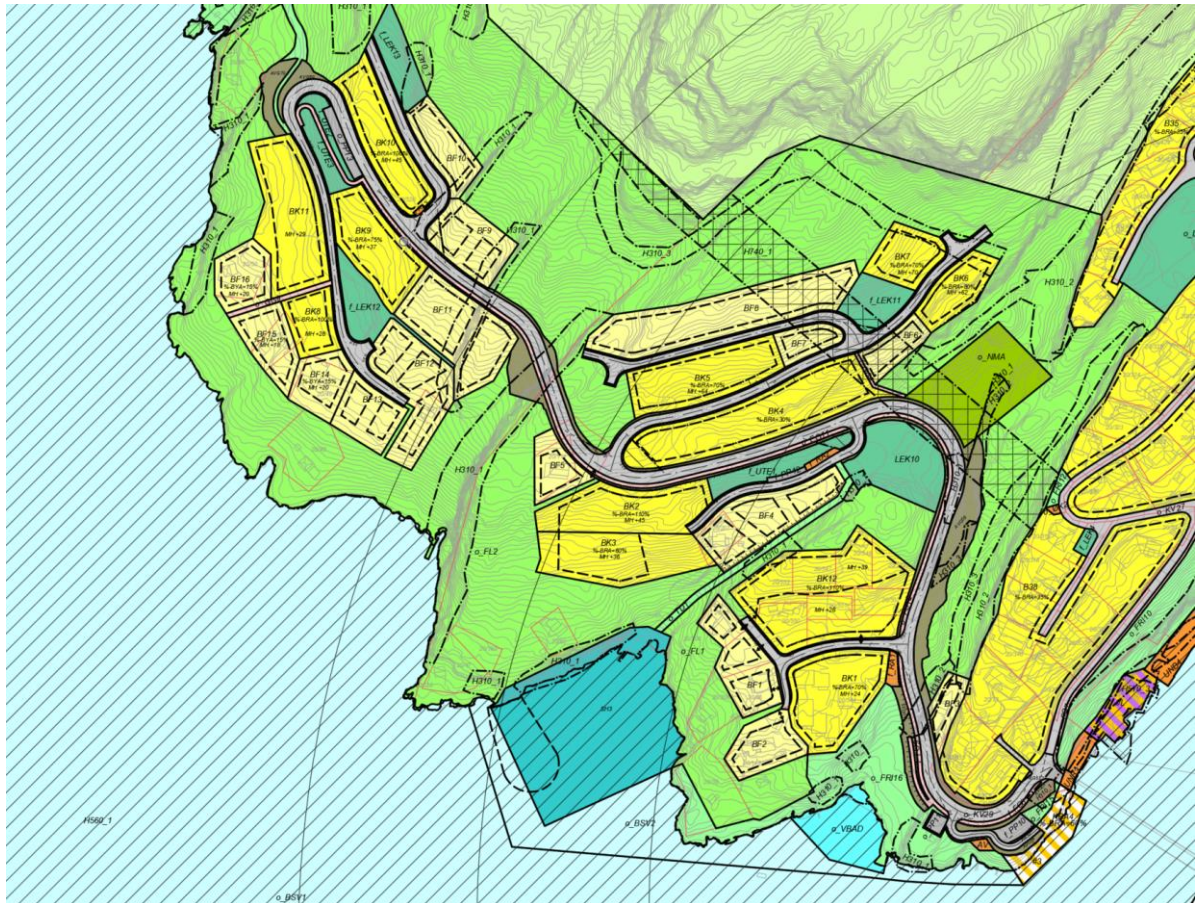
Dei eksisterande bustadområdene i Stanghelle er i stor grad avsett til bustader – småhus i områdeplanen. Innanfor felt regulert bustader er det tillete å føre opp einebustader, kjedehus, fleirbustadhus og rekkjehus, med fortetningskrav frå den gjeldande kommuneplanens arealdel utan krav til detaljregulering, altså inntil 3 bueingar innanfor ei tomt.

Grad av utnytting er sett til 35% BYA i plankartet for desse felta.

### Bustadområde innanfor områdeplan for Tettaneset (BF, BK)

Føresegner i områdeplanen viser til føresegner for Tettaneset, *Områderegulering for gnr./bnr.20/308 m.fl.*

*Stanghelle vest og Tettaneset* (planID 2015002), datert 17.01.2017. Feltkoder for områdeplanen er endra i høve til områdeplan for Tettaneset.



Figur 2 Utsnitt av plankart som viser bustadområde innanfor områdeplan for Tettaneset

Området er regulert til bustadføremål (boligbebyggelse – konsertert småhus (BK) og frittliggjande småhus (BF) i gjeldande reguleringsplan, med ein tilkomstveg med fortau på den eine siden av veien. Området er delvis utbygd.

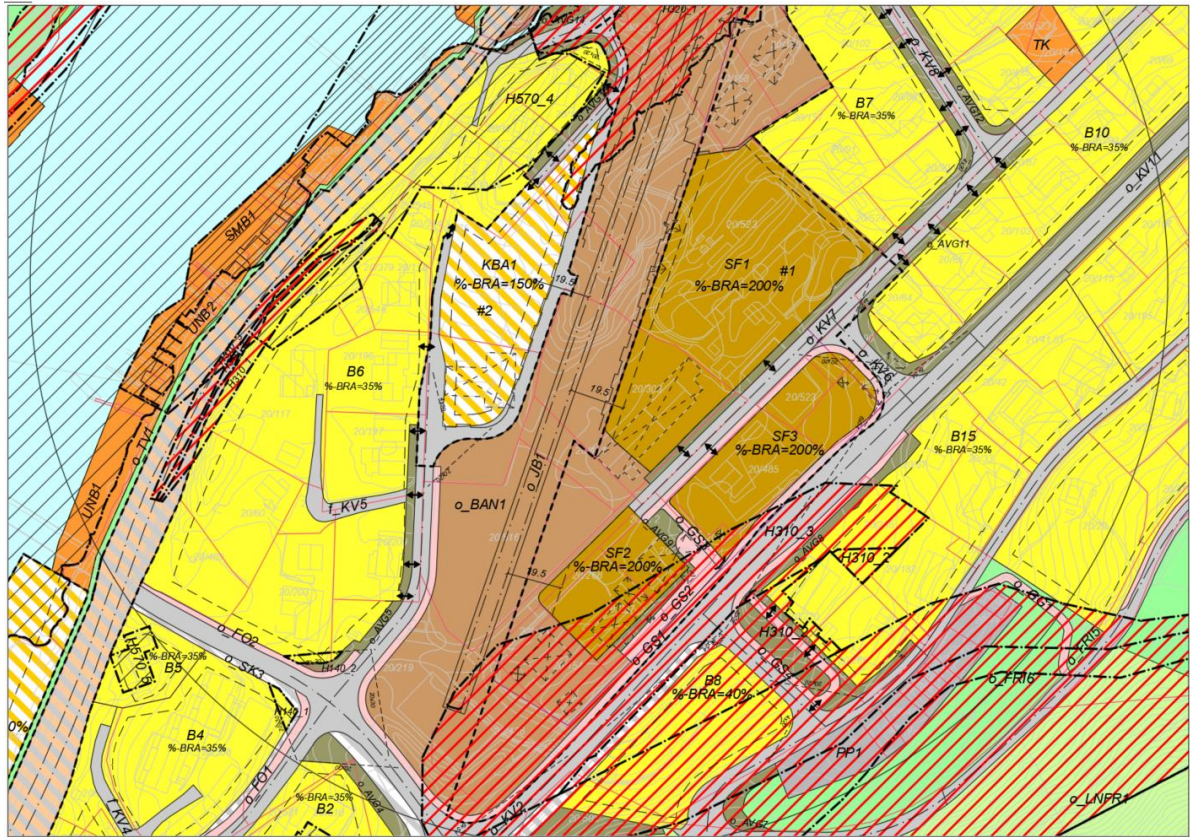
I dagens situasjon går også ein tursti mot dagsturhytta forbi området. Turstien startar i nord av område, går innanfor, forbi friluftsmål (felt FL3) og vidare gjennom friområde (felt FRI16). Terrenget for boligutvikling er kupert, og dette legg grenser for tomteutnyttinga i området. Vegføringa vil gje godt synlege inngrep i terrenget.



Krav til uteopphaldsareal er sett i plan for Tettaneset, og oppgitt i kap. 6.16. Felles uteopphaldsareal er handtert gjennom område avsett til leikeplassar (LEK) og uteopphaldsareal (UTE), samt nærmiljøanlegg (o\_NMA).

Områdeplan for Tettaneset oppnar for 150-200 nye bustader totalt. Nokre av desse er allereie realiserte.

## 6.9 Sentrumsføremål



Figur 3 Utsnitt av plankartutkast 22.03.2024

### Krav om detaljregulering

Sentrumsområdet aust for stasjonen, er regulert med sentrumsføremål og har krav om detaljregulering, jf. Føresegnsområde #1, medan området vest for stasjonen har krav om detaljregulering gjennom føresegnsområde #2.

Tiltak som er i tråd med *statleg reguleringsplan for E16 og Vossebanen for strekning Arna-Stanghelle, vedtatt 05.04.2022*, kan gjennomførast utan at det blir stilt krav om detaljregulering. Dette gjeld opparbeiding av køyreveg med tilhøyrande samferdsleareal, inkludert parkeringsplass (felt o\_SPA i statleg plan), terrengopparbeiding innanfor baneføremålet, og til dømes oppføring av ein daglegvarebutikk innanfor felt BKB i statleg plan (innanfor byggjegranser fastsett i områdeplanen). Barnehageføremålet er også vidareført i statleg plan og bygget kan takast i bruk att til barnehageføremål etter ferdigstilling av statleg plan. Det er også mogeleg å ta i bruk eksisterande bygg i området med endra føremål som er i tråd med sentrumsføremålet i etter ferdigstilling av statleg plan.

### Midlertidig situasjon under bygging av statleg plan

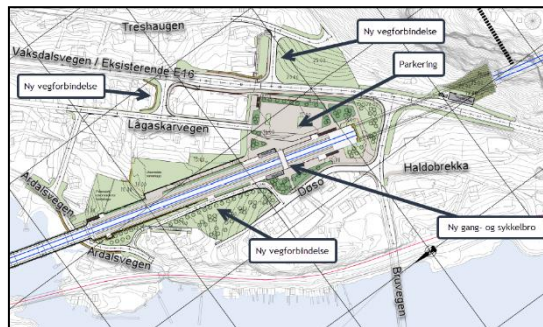
Dagens barnehage (SF) og daglegvare butikk i sentrum må flytte midlertidig i anleggsperioden til skuleområdet, men vert også vurdert flytta dit permanent. Det er også foreslått at daglegvarebutikken kan flytte til barnehagebygget i midlertidig situasjon.



### Situasjon etter bygging av statleg plan



Figur 4 Modellbilette frå statleg plan



Figur 5 Planteikning av ny vegtrase og stasjonsområde i Stanghelle

### SF1 – Barnehagetomta og daglegvare

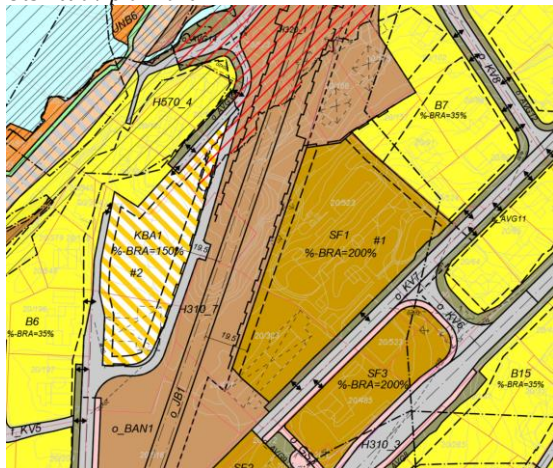
Barnehagetomta er i områdeplanen avsett til sentrumsformål for å opne for ei endring av arealbruk som opnar for at barnehagen kan flytte tilbake etter anleggsperioden, eller flyttast permanent til skuleområdet.

Området kan nyttast til sentrumsformål med tenesteyting og barnehage. Dette gir rom for at funksjoner som i dag er i området, som daglegvare butikk og barnehage kan inngå i formålet ved ei anleggsperioden og omforming. Barnehagetomta er stor nok for barnehage fortsatt kan ligge her. Baneformål er foreslått regulert til friområde sam barnehage eventuelt kan bruke som uteopphaldsareal.

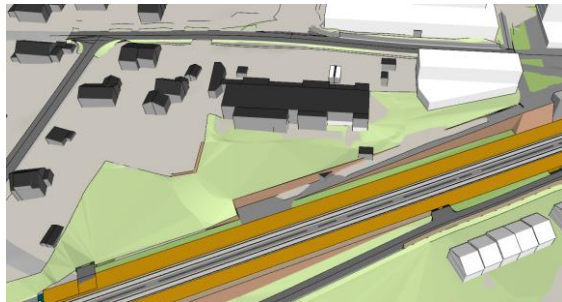
Eksisterande barnehage er dimensjonert med 6 avdelinger og har 420m<sup>2</sup> leikeareal inne.

Det er krav til at leikearealet ute er 6 gonger større enn leikeareal inne, dette gjev eit krav til uteopphaldsareal på 2520m<sup>2</sup>. Grunnflata i barnehagetomta er ca. 4,1 daa. Statleg plan har også skissert eit tilleggsareal til barnehagens uteopphaldsareal på baneareal nord for barnehagen.

### Utsnitt av plankart

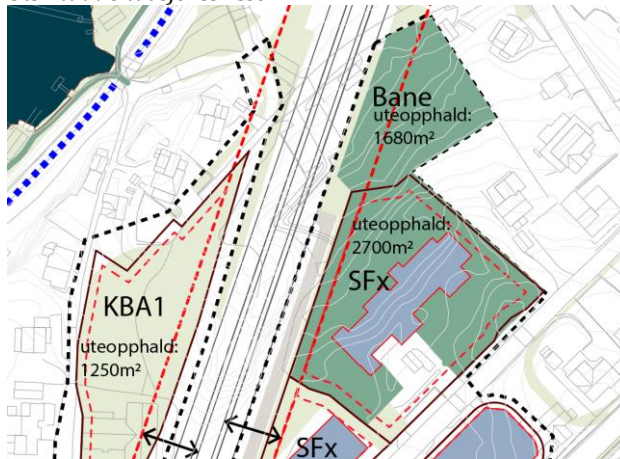


### Litt mindre



### Litt større

### Utsnitt av situasjonsskisse



A Barnehage blir vidareført

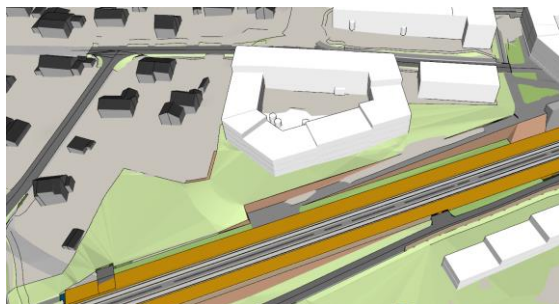
### Areal:

Daglegvare med bustader: Forretning: 605m<sup>2</sup> BTA,

Bustader: 726m<sup>2</sup> BTA > 1131m<sup>2</sup> BTA

Skissert uteopphaldsareal på sokkel: 242 m<sup>2</sup>

- Maksimalt ca. 8 bueingar ved 30m<sup>2</sup> uteopphald per bueing



**Areal:**

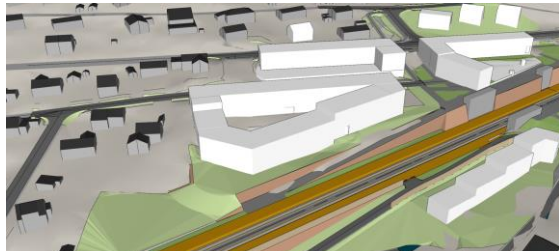
Bustader/evt. anna formål i 4 etasjar

7 960 m<sup>2</sup> BTA + kjellarareal

Skissert uteopphaldsareal på bakken i gårdsrom: 1160 m<sup>2</sup>

- Maksimalt ca. 35 bueiningar ved 30m<sup>2</sup> uteopphald per bueining

**Sammenslått**



**Areal:**

Bustader/evt. anna formål i 4 etasjar

10 032 m<sup>2</sup> BTA + kjellarareal

Skissert uteopphaldsareal på bakken i gårdsrom + tilleggareal på baneføremål: 3043 m<sup>2</sup>

- Maksimalt ca. 101 bueiningar ved 30m<sup>2</sup> uteopphald per bueining

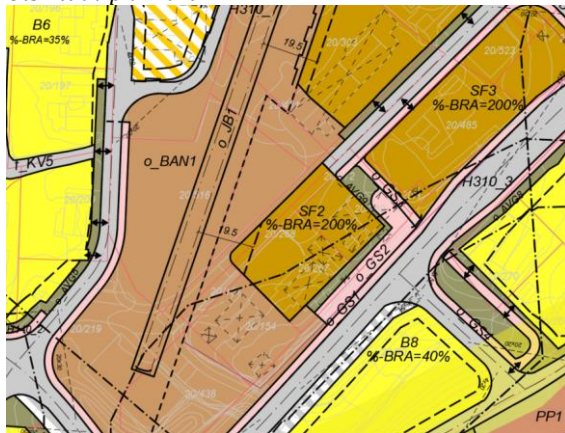
**SF2 - Transformasjon av sentrum - parkeringstomta**

SF2 er i statleg plan regulert til parkeringsplass. Planforslaget foreslår at denne tomten blir sentrumsformål.

Tanken er å ha minst mogleg biltrafikk inn til indre stasjonsområdet og opprette kyss & køyr ved stasjonen. Det er mogeleg å etablere parkering under bakkenivå eller i sokkel. Foreslått sentrumsformål vil innebere bustader, forretning, torg og friområde/grønnoområde.

Området ligg delvis innanfor område med flaumskredfare med årleg sannsyn 1:5000. Dette må utgreiast nærare og mogeleg tiltak sikrast før planlegging av tiltak innan sikringsklasse S3, jf. Føresegner til H310\_4.

**Utsnitt av plankart**



Feltareal: 1400m<sup>2</sup>

Maks utnytting 200 % BRA gjev 2800 m<sup>2</sup> BRA

Maks Ca. 28 bustader à 100m<sup>2</sup> (ved 100% bustad)

MUA-krav, (ved 30 m<sup>2</sup> per bueining): 840 m<sup>2</sup>

Maks forretningsareal: 1200m<sup>2</sup> BRA



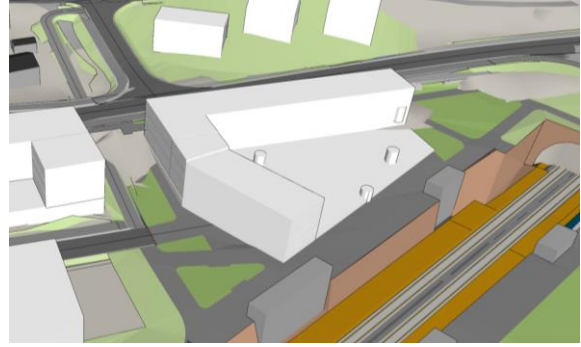
Litt mindre



**Areal:**

Bustader/kontor i 3 etasjer over sokkel,  
 1866 m<sup>2</sup> BTA + 1080 m<sup>2</sup> BTA sokkel = 1946 m<sup>2</sup> BTA  
 Skissert uteopphaldsareal på sokkel: 364 m<sup>2</sup>  
 ➤ Maksimalt ca. 12 bueiningar ved 30m<sup>2</sup>  
 uteopphald per bueining

Litt større (utvida areal ved detaljregulering)



**Areal:**

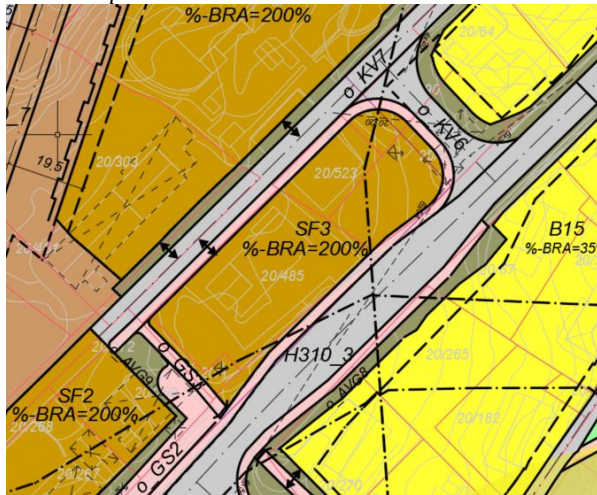
Bustader/kontor i 3 etasjer over sokkel med utvida byggjeformål i framtidig detaljregulering.  
 2943 m<sup>2</sup> BTA + 2114 m<sup>2</sup> BTA sokkel = 5057m<sup>2</sup> BTA  
 Skissert uteopphaldsareal på sokkel: 788 m<sup>2</sup>  
 ➤ Maksimalt ca. 26 bueiningar ved 30m<sup>2</sup>  
 uteopphald per bueining

**SF3 - Transformasjon av sentrum**

Tomta vert regulert til sentrumsføremål som her vil si bustad og forretning. Store deler av tomta er flat og det er mogleg å etablere gode sentrumsfunksjonar som blir knytt til togstasjonen.  
 Feltet har total lengde ca. 80m, og vil vere ei lang fasade ved etablering av næringsareal og/ eller parkering i sokkel, difor er det viktig å aktivisere denne fasaden med inngangar og opne fasadar.

Området ligg delvis innanfor område med flaumskredfare med årleg sannsyn 1:5000. Dette må utgreiast nærare og mogelege tiltak sikrast før planlegging av tiltak innan sikringsklasse S3, jf. Føresegner til H310\_4.

Utsnitt av plankart



Feltareal: 1400m<sup>2</sup>  
 Maks utnytting 200 % BRA gjev 2800 m<sup>2</sup> BRA  
 Maks Ca. 28 bustader à 100m<sup>2</sup> (ved 100% bustad)  
 MUA-krav, (ved 30 m<sup>2</sup> per bueining): 840 m<sup>2</sup>  
 Maks forretningsareal: 1200m<sup>2</sup> BRA

Litt mindre

Litt større

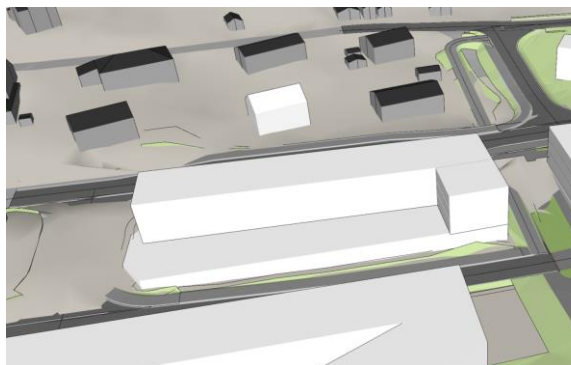




*Areal:*

Bustader/kontor i 2 etasjer over sokkel,  
 1200 m<sup>2</sup> BTA + 1080 m<sup>2</sup> BTA sokkel = 2280 m<sup>2</sup> BTA  
 Skissert uteopphaldsareal på sokkel: 868 m<sup>2</sup>

- Maksimalt ca. 28 bueiningar ved 30m<sup>2</sup> uteopphald per bueining



*Areal:*

Bustader/kontor i 3 etasjer over sokkel,  
 2880 m<sup>2</sup> BTA + 1080 m<sup>2</sup> BTA sokkel = 3960 m<sup>2</sup> BTA  
 Skissert uteopphaldsareal på sokkel: 638 m<sup>2</sup>

- Maksimalt ca. 21 bueiningar ved 30m<sup>2</sup> uteopphald per bueining

## 6.10 Kombinerte føremål

### KBA1 - Bustader i sentrum

Feltet er regulert til kombinerte føremål som tillet lågblokker. Planforslaget slår saman tidlegare bustadtomt og ein tilkomstveg som ikkje vart opparbeidd ift. den gamle planen. Ny tilkomstveg langs stasjonsområdet er vidareført frå statleg plan. Planføresegnene tillet etablering av midlertidige tiltak som fremjer by- og bygdeliv innanfor området utan at detaljregulering er gjennomført.

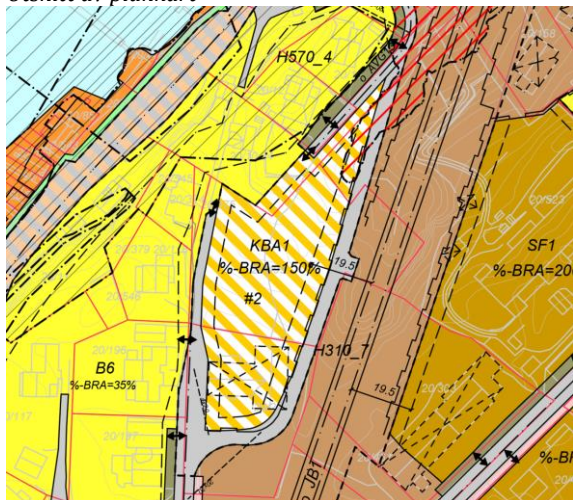
Feltareal: 2783m<sup>2</sup>

Maks utnytting 150 % BRA gjev 4175 m<sup>2</sup> BRA

Maks Ca. 40 bustader à 100m<sup>2</sup> (ved 100% bustad)

MUA-krav, (ved 30 m<sup>2</sup> per bueining): 1200 m<sup>2</sup>

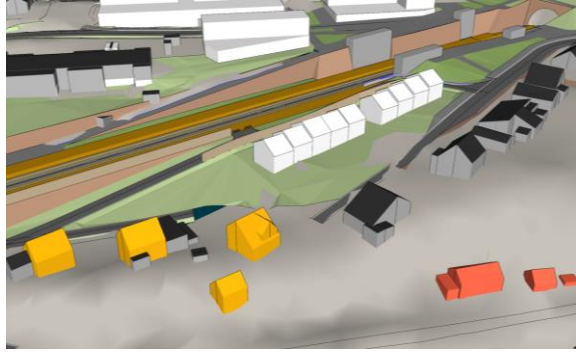
*Utsnitt av plankart*



*Utsnitt av situasjonsskisse*



Skisse Litt mindre



**Areal:**

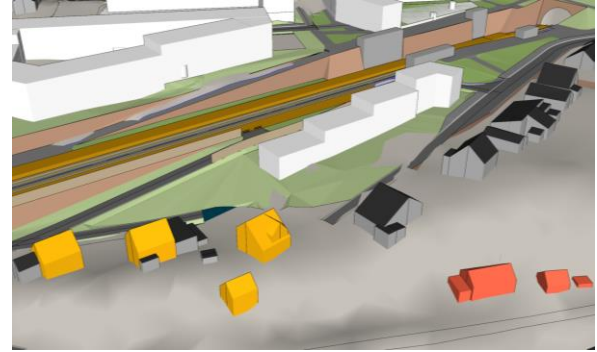
Bustader 9 rekkjehus i 2 etasjar med loft

630 m<sup>2</sup> BTA + kjellar

Skissert uteopphaldsareal på bakken: 1400 m<sup>2</sup>

- Maksimalt ca. 14 bueingar ved 100m<sup>2</sup> uteopphald per bueing

Skisse Litt større



**Areal:**

Bustader/kontor i 3 etasjar

1668 m<sup>2</sup> BTA + kjellar

Skissert uteopphaldsareal på bakke: 1250 m<sup>2</sup>

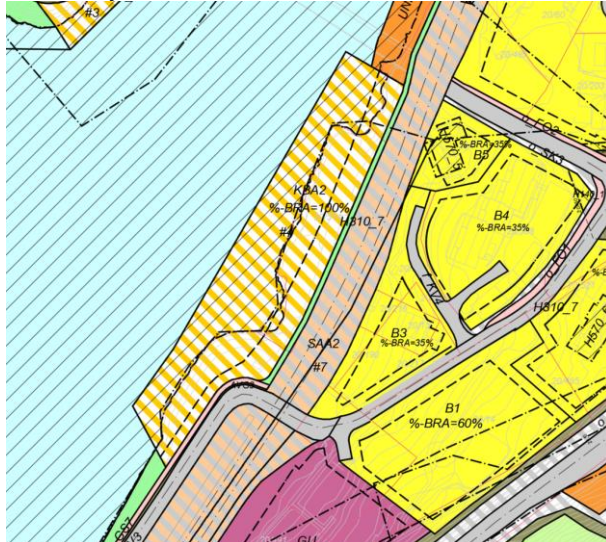
- Maksimalt ca. 28 bueingar ved 30m<sup>2</sup> uteopphald per bueing

**KBA2 – Bustader sjøfront Aust - nord**

Feltet er regulert til kombinert føremål, med bustader, kontor, næring og tillet ei utnytting på 100% BRA, noko som tilsvarer lågblokker i opptil 4 etasjar. Området er ubebygt i dag og maksimal utnytting av føremålet krev utfylling i sjøen. Utgreiing av stabilitet for utfylling vil avgjere kor stor utbygginga kan bli. Difor er det skissert eit litt mindre alternativ som også kan fundmenterast på eksisterande utfylling.

Planføresegnene tillet etablering av eit permanent forsamlingslokale, samt andre midlertidige tiltak som fremjer by- og bygdelliv innanfor området utan at detaljreguleringa er gjennomført. Også utfylling kan etablerast før detaljreguleringa er gjennomført, med grunnlag i ei utført utgreiing av stabilitet for utfylling.

Utsnitt av plankart



Skisse Litt mindre

Utsnitt av situasjonsskisse

Feltareal: 5244m<sup>2</sup>

Maks utnytting 100 % BRA gjev 5244 m<sup>2</sup> BRA

Ca. 47 bustader à 100m<sup>2</sup> (ved 90% bustadandel)

MUA-krav, (ved 30 m<sup>2</sup> per bueing): 1416 m<sup>2</sup>

Skisse Litt større

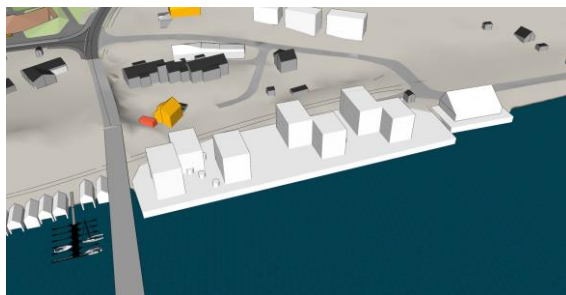


**Areal:**

Bustader 16 naustrekkehjehus i 2 etasjar med loft  
 1440 m<sup>2</sup> BRA + næringslokale/bygdeboks ca. 640m<sup>2</sup> BRA  
 > ca. 2000m<sup>2</sup> BRA

Skissert uteoppshaldsareal på bakken: 1600 m<sup>2</sup>

- Maksimalt ca. 16 bueiningar ved 100m<sup>2</sup> uteoppshald per bueining



**Areal:**

Bustader/anna føremål i 4 etasjar 3840 m<sup>2</sup> BRA + næringslokale/bygdeboks 640 m<sup>2</sup> BRA > 4480m<sup>2</sup> BRA  
 Skissert uteoppshaldsareal på bakken: 1600 m<sup>2</sup>

- Maksimalt ca. 53 bueiningar ved 30m<sup>2</sup> uteoppshald per bueining

**KBA3 – Sjøfront Aust - sør**

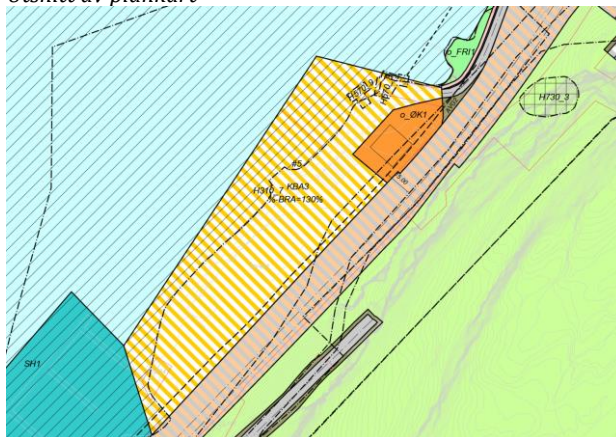
Feltet er regulert til kombinert føremål, for næring, kontor og bustader, som legg til rette for å byggje blokker i opptil 6 etasjar. Det vert lagt til rette for etablering av ei djupvasskai langs kaikanten. Her er djupna i sjø ca. 7m. Ytterlegare utfylling i sjø enn dagens utfylling må utgreiast nærare i komande planfasar, sjå kapittel 8.5.

Feltet grenser opp mot jernbanespor som foreslått omdisponert som grøntområde, gangvei/sykkelveg eller tilkomstveg til KBA3 og eksisterande småbåthavn.

Utfylling kan etablerast før detaljreguleringa er gjennomført, med grunnlag i ei utført utgreiing av stabilitet for utfylling.

Utskild frå feltet er det også lagt til rette for at eit renseanlegg kan etablerast, før statleg plan er realisert, felt o\_ØK1.

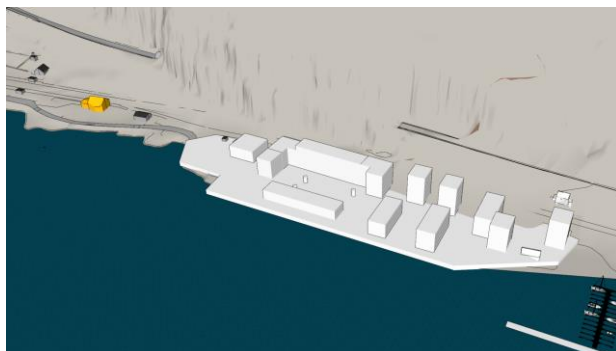
*Utsnitt av plankart*



*Grunnareal i felt: 13000 m<sup>2</sup>*

Maks utnytting 130 % BRA gjev 16 900 m<sup>2</sup> BRA  
 Ca. 101 bustader à 100m<sup>2</sup> (ved 60% bustadandel)  
 MUA-krav, (ved 30 m<sup>2</sup> per bueining): 3042 m<sup>2</sup>  
 Tilgjengeleg uteoppshaldsareal etter skisser:  
 ca. 3400m<sup>2</sup>





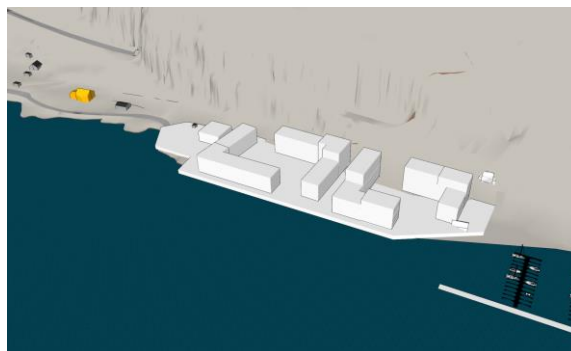
**Areal:**

Generell blokker for næring/bustader, 4 -6 etasjar. Totalt areal i skissa: ca. 10 000 m<sup>2</sup> BRA

(basert på ei mindre utfylling enn maks i KBA3)

Skissert uteopphaldsareal på bakken: ca. 3400 m<sup>2</sup>

- Maksimalt ca. 113 bueiningar ved 30m<sup>2</sup> uteopphald per bueining



**Areal:**

Generell blokker for næring/bustader, 4 -6 etasjar.

Totalt areal i skissa: ca. 14 500 m<sup>2</sup> BRA

(basert på ei mindre utfylling enn maks i KBA3)

Skissert uteopphaldsareal på bakken: ca. 3400 m<sup>2</sup>

- Maksimalt ca. 113 bueiningar ved 30m<sup>2</sup> uteopphald per bueining

**KBA4 - Sjøfront Vest**

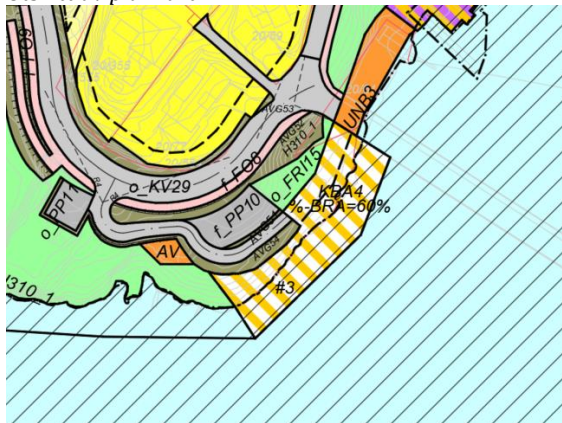
Det er stilt krav om detaljregulering til utbygging. Felt KBA4 legg til rette for å etablere nausthus med bustader eller verksemdar langs sjø. Feltet har tilkomst via køyreveg og parkeringsplass og kan nytte friområde o\_FRI15 som tilleggsareal for uteopphald. Innanfor KBA4 ivaretas ålmenta si tilgang til sjø og gangvegtilkomst til UNB3-4 og I/L.

Utbygginga at fundamentering av naustbygg skjer med punktfundament.

Planforslaget endrer gjeldande regulering for Tettaneset med dette føremålet.

UNB3-4 med I/L og omsynssoner er skildra i kapittel 6.13.

**Utsnitt av plankart**



Grunnareal i felt: 1032 m<sup>2</sup>

Maks utnyttning 60 % BRA gjev 619 m<sup>2</sup> BRA

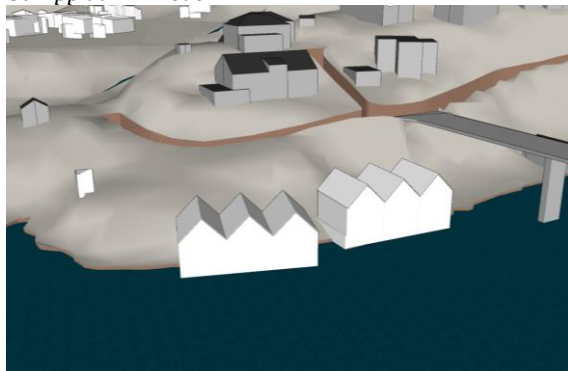
Ca. 6 bustader à 100m<sup>2</sup>

MUA-krav, (ved 100 m<sup>2</sup> per bueining): 619 m<sup>2</sup>

Tilgjengeleg uteopphaldsareal i o\_FRI15:

ca. 1230m<sup>2</sup>

**Utklipp av 3D-modell**



**Skissa viser:**

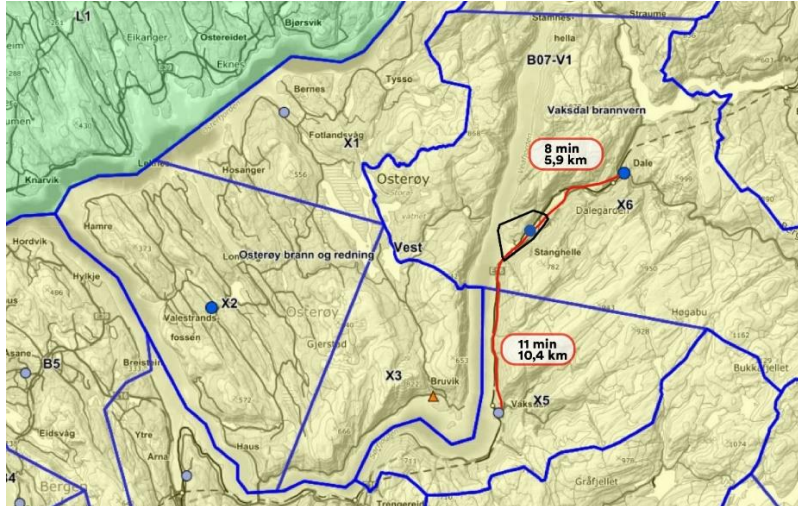
6 nausthus i 2 etasjar med loft

420 m<sup>2</sup> BRA

Skissert uteopphaldsareal på bakken i o\_FRI15: 1230 m<sup>2</sup>

### 6.11 Offentleg og privat tenesteyting o\_T

Innanfor området er det skissert ein mogeleg brannstasjon som ligg midt i mellom dagens to brannstasjonar i Vaksdal Kommune. Biletet under viser køyreavstand i dagens vegnett. Lokaliseringsspørsmålet krev nærare vurderingar før igangsetjing.



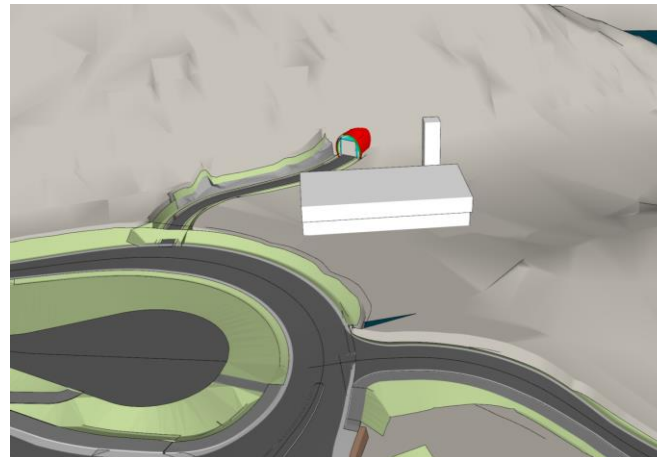
Figur 6 Kart over brannstasjonsområder med reisetider fra ny foreslått lokalisering av felles brannstasjon. dsb.no/kart

#### Utsnitt av plankart



Grunnareal i felt: 2861 m<sup>2</sup>  
Maks utnyttning 60 % BRA gjev 1717 m<sup>2</sup> BRA  
Tilkomst er vist frå o\_KV19

#### Utsnitt av 3D-modell



Skissa viser brannstasjon:  
Ca. 1500 m<sup>2</sup> BRA

### 6.12 Undervisning (UN)

Innanfor felt UN er det lagt til rette for at det kan etablerast eit nytt oppveksttun som inneber at barnehagefunksjonen kan etablerast i samlokalisert med skule og idrettsanlegg. Det er også mogeleg å etablere ein midlertidig barnehage innanfor feltet.

Arealkapasiteten i skuleområdet er rekna ut ifrå tilgjengeleg uteopphaldsareal og måltal for areal per elev og barnehageborn. Uteopphaldsarealet i skuleområdet, inkludert o\_IDR er berekna å vere 7400 m<sup>2</sup>. Ca. 72 barnehageplassar (4 avdelingar) krev ca. 1800 m<sup>2</sup> uteopphaldsareal. Ein skule med 112 skuleelevar krev ca. 5600m<sup>2</sup> (ved 50 m<sup>2</sup> uteopphaldsareal per elev). Eit felles oppveksttun vil difor ha ein elevkapasitet på om lag 112 skuleplassar og ca. 72 barnehageplassar.

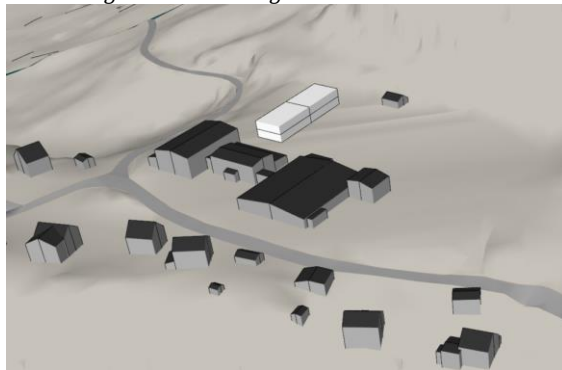
#### Utsnitt av plankart



Grunnareal i felt: 12 288 m<sup>2</sup>  
 Maks utnytting 100 % BRA gjev ca. 12 300 m<sup>2</sup> BRA

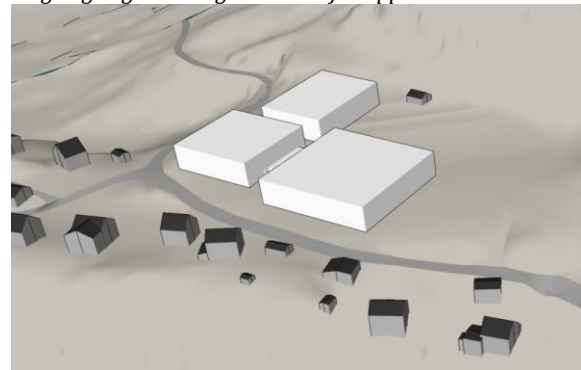
Skissa viser:  
 Volum i ca. 2 etasjar  
 Ca. 7500 m<sup>2</sup> BRA

Midlertidig modulbarnehage



Skissa viser:  
 Modulbarnehage i 2 etasjar, 4 avdelingar  
 Ca. 700 m<sup>2</sup> BRA

Mogeleg organisering av volum for oppveksttun



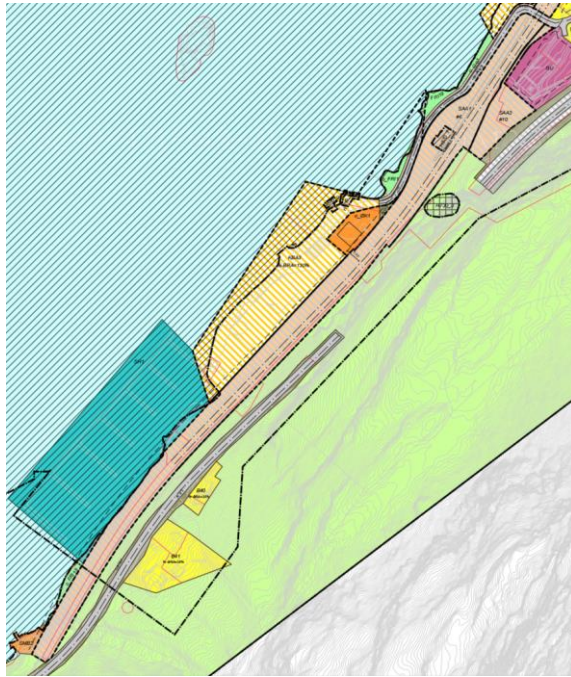
Skissa viser:  
 Volum i ca. 2 etasjar  
 Ca. 7500 m<sup>2</sup> BRA

### 6.13 Kombinerte føremål – samferdsle

#### SAA1 – SAA4 : Transformasjon og endringar av eksisterande jerbane inkl. Stanghelle stasjon.

Områdeplanen regulerer dagens baneføremål som kombinerte føremål for samferdsle, SAA, med overliggjande føresegningsområde #6-10. Slik kan baneføremålet sikrast fram til statleg plan er realisert.





Strekninga fram til eksisterande planovergang:  
SAA 1 og SAA 3  
#6 og #10



Strekninga frå eksisterande planovergang – forbi  
jernbanebrua:  
SAA 2 og SAA 4  
#7 og #8

#### 6.14 Kommunaltekniske anlegg ØK

Områdeplanen vidarefører etablerte kommunaltekniske anlegg og etablerer eitt nytt felt.

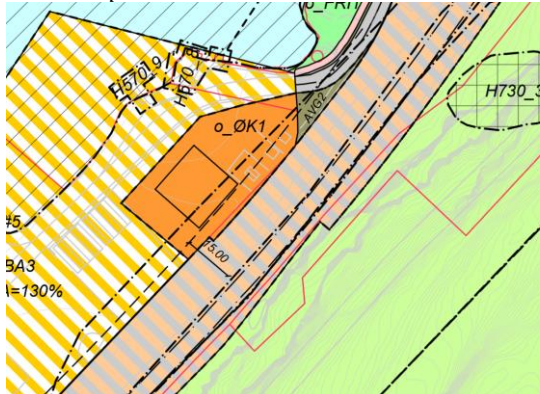
##### o\_ØK1 – Renseanlegg

I gjeldande plan er det avsett eit areal for kommunalteknisk anlegg som i områdeplanen er regulert friområde ved eksisterande gamal kai. Den tekniske infrastrukturen i dette området har eit knutepunkt i dette området, difor er det avsett eit byggeområdelangs eksisterande baneføremål til nytt renseanlegg.

Arealet på eksisterande utfylling er i statleg plan bandlagt som midlertidig rigg- og anleggsområde, og dette arealet blir berørt av o\_ØK1. Arealet er avsett slik at eksisterande veg og tilkomst til rigg- og anleggsområdet, samt eksisterande båthamn er ivaretteke.

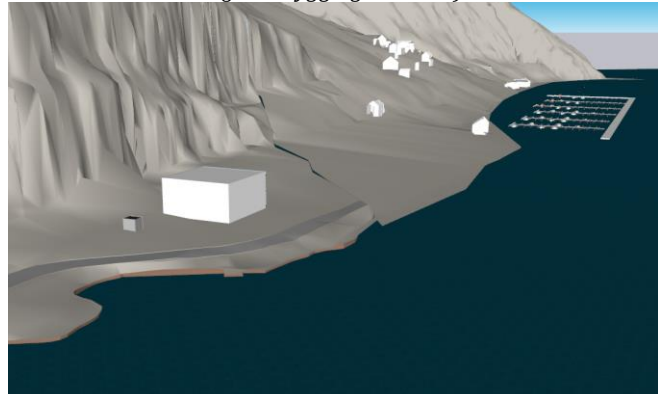
Etablering av eit nytt renseanlegg er eit krav frå nytt EU-direktiv som skal følgjast opp med forbetring av offentlige avløpssystem innan 31.12.2027. Difor må dette anlegget etablerast før statleg plan er realisert.

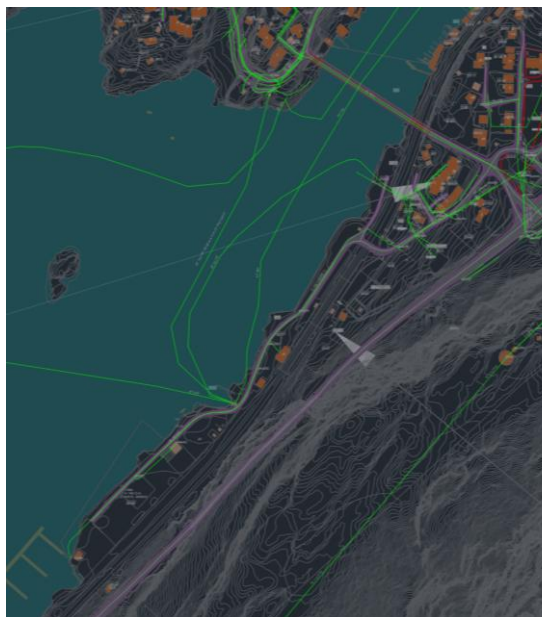
Utsnitt av plankart



Utsnitt av kart over teknisk infrastruktur

Utsnitt av 3D-modell (før utbygging av KBA3)





Byggjegrænse mot bane: 15m

Illustrasjonen byggjer på eit renseanlegg, dimensjonert for 18 000pe. (Tomasjord renseanlegg i Tromsø)

Areal: ca.1130m<sup>2</sup> BRA

Grunnflate: ca. 290 m<sup>2</sup>

Byggjehøgde: 8,5m

Dimensjonerande kapasitet: 5000 pe (personekvivalentar)

Overslag på dimensjonering av anlegget, frå Vakdsal kommune:

'Det er usikkert kor mange **pe** er det på Dale og Stanghelle.

Det er felles leidningar for overvatn og spillvatn med gjennomsnittleg utslepp av 31.5 l/s=2721600 l/døgn.

Dette svarer til 13608 pe om man reknar med 200 l/døgn\*pe.

Gjennomsnittleg vassforbruk er 12.5 l/s=1080000 l/døgn. Dette svarer til 5400 pe (samla innbyggjarar og industri).'

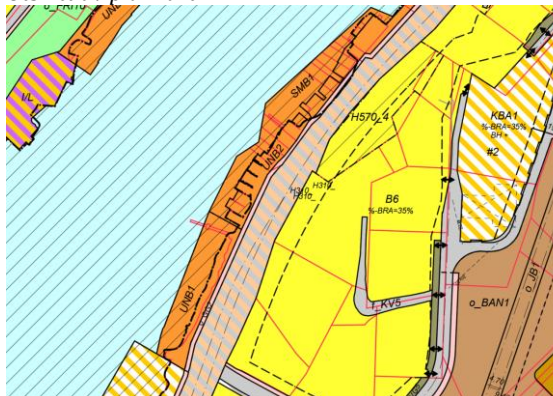
### 6.15 Uthus/Naust/Badehus UNB

Innanfor føremålet UNB er det tillette å føre opp naustbygg, med maksimal grunnflate 40 m<sup>2</sup>. Byggjehøgda skal vere maksimalt på kote 7, slik at ein kan etablere noko areal over sone for havnivåstigning på 3m.

#### UNB1-2 m

UNB1 legg til rette for bygging av fleire naust langs Dalevågen, endra frå gjeldande eldre regulering med båthamn i sjø. Dette er endra til å vidareføre naustrekka, og med tanke på å samle småbåtanlegg i sjø i større grad.

Utsnitt av plankart



Utsnitt av 3D-modell



#### UNB3-4 med felt for I/L

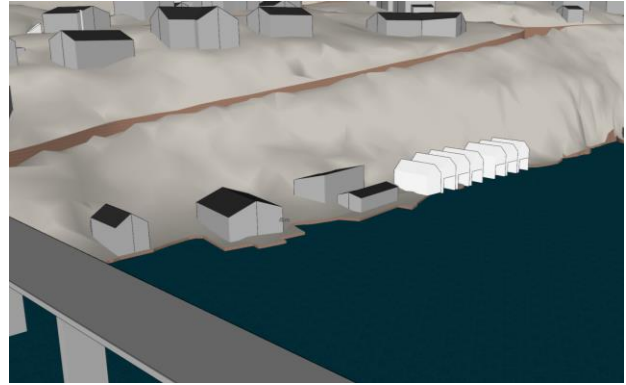
Feltet er regulert til sentrumsformål i kommuneplanen og friområde sammen med industri og lager i reguleringsplan for Stanghelle vest og del av aust. Del av eldre plan som framleis gjeld. (r 1977001). Tilkomsveien fra den gamle regulering ble aldri opparbeidet og planforslaget foreslår en ny atkomstvei både til industri/lager formål og vidare til nytt regulert område.



Utsnitt av plankart



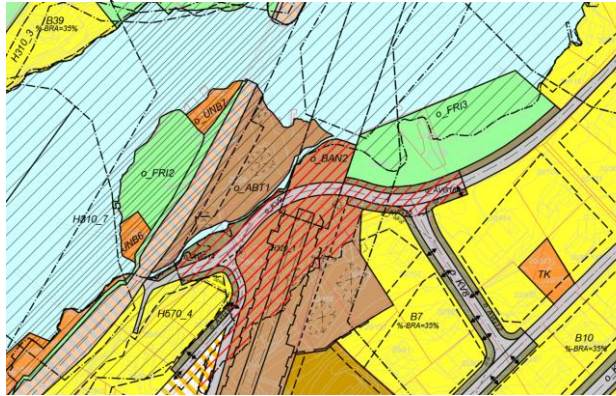
Utsnitt av 3D-modell



### UNB 6-7 med o\_FRI2-3

Føremålet er endra i høve til gjeldande plan. Det er ikkje skissert tiltak i desse områda.

Utsnitt av plankart



Utsnitt av 3D-modell



## 6.16 Uteoppfallsareal

Føresegnene set arealkrav til etablering av uteoppfallsareal:

- Småhus: Einebustader og tomannsbustader 150 m<sup>2</sup>
- Rekkehus, kjeda einebustad, leilegheitsbygg med 4 einingar eller meir: 100m<sup>2</sup>
- Leilegheiter i fleirbustadshus: 50m<sup>2</sup> på bakkeplan som felles uteoppfallsareal, + 7 kvm privat uteoppfallsareal på balkong/markterrasser
- Leilegheiter i sentrumsføremål, SF, og KBA-område: 30m<sup>2</sup> på bakkeplan som felles uteoppfallsareal, + 7 kvm privat uteoppfallsareal på balkong/markterrasser

Kvalitetskrav til uteoppfallsareal og tilleggskrav for leikeareal er gitt gjennom føresegnene.

I område omfatta av plan for Tettaneset gjeld følgjande:

Minstekrav til privat uteoppfallsareal med kvalitetskrav, jf. § 2.5.4 for ulike bustadtypar:

- 150 m<sup>2</sup> per buening for einebustader og tomannsbustader
- 25 m<sup>2</sup> for bustad i konsentrert småhusbusetnad. Det er krav om ytterlegare 10 m<sup>2</sup> separat privat uteoppfallsareal for eventuell sekundærleilegheit
- 10 m<sup>2</sup> for blokkleilegheiter

I tillegg, for Tettaneset, kjem areal avsett til felles uteoppfallsareal gjennom føremåla for felles leikeareal (LEK), felles uteoppfallsareal (UTE) og nærmiljøanlegg o\_NMA.



### 6.17 Friluftsliv og grønne korridorar

Planforslaget vidarefører friområde og grøntområde avsett i gjeldande reguleringsplaner, men følgjande endringar av areal:

o\_FRI19 (Agnavikje) vert oppdelt med o\_FRI12 og redusert med utbyggingsområdet KBA 4.

O\_FRI 1-19 blir vidareført langs strandlinja ved stasjonen, men vert redusert ved utbyggingsområdet KBA2 i nord, og utvida noko mot KBA3 i sør. Gang/sykkelveg langs veg/strandlinja vert vidareført og utvida langs heile strekninga ved friområdet.

Områdeplanen regulerer følgjande nye friområde: o\_FRI2, o\_FRI3 og ivaretar med dette det statleg sikra friluftsområdet Litlevika, etter reduksjon av arealet forårsaka av bygging av ny jernbanebru.

Planforslaget ivaretar, men endrar utstrekninga av føremålet for idrettsanlegg IDR opp mot UN.

Planforslaget regulerer nye turveggar:

- O\_TV1 sikrar samanhengande tursti langs baneføremålet for eksisterande gangveg langs naustområda og langs jernbanebrua der den knyter seg opp til o\_FRI13-14 og gangveg o\_GG5
- o\_TV2 reparerer inngrep i eksisterande tursti som følge av statleg plan,

Føremålet SAA, med underføremål grønnstruktur og legg til rette for ei utviding av friområde med tanke på å ta i bruk den eksisterande banetraseen som ei samanhengande gang- og sykkelrute og skape nye interne turvegsamband innad i bygda etter ferdigstilling av statleg plan.

Planforslaget regulerer også, gjennom føresegsområde for o\_ABT2, #9, at arealet kan opparbeidast som grøntområde og tene nærmiljøet i bustadfeltet.

### 6.18 Trafikk

Områdeplanen definerer nokre detaljar for utvikling av dei enkelte arealføremåla, byggjehøgder og trafikkløysingar, til næringsutvikling og nye arbeidsplassar, skape bulyst, styrke fortetting og urbanisere Stanghelle som stasjonsby.

Ny jernbanestasjon gir store endringar for vegsystemet i sentrale Stanghelle.

Stanghelle sentrum får tre nye vegsamband. Vegen Træshaugen vil i statlig plan ikkje gå i kulvert under E16, men i staden koplast på Vaksdalsvegen i eit nytt kryss. Gang- og sykkelveg vil fortsatt gå i kulvert under Vaksdalsvegen.

Kulverten er ein viktig del av skuleruta og ei overgangsmogelegheit mellom haldeplassane ved Stanghelle sør. Ny veglenke mellom Vaksdalsvegen og Lågaskarvegen vert etablert. Rundt stasjonen vert det etablert fortau på del av eksisterande E16 (Vaksdalsvegen), Lågaskarvegen og Døso. Ny gang- og sykkelbru vert etablert over jernbanestasjonen.

Lågaskartunellen og Vaksdalsvegen, som var opprinnelig E16, blir nedklassifisert til fylkesveg og får nye fortau og busslommer for holdeplassene Stanghelle sør og Stanghelle nord. Ny ÅDT på Vaksdalsvegen mellom Helle og Stanghelle sentrum ventes å bli under 1000 kjt/døgn i 2050 (Bane NOR og SVV, 2020).

### 6.19 Vegføring

Eksisterande vegar i planområdet blir brukt som tilkomstveggar og vil få ei auka trafikkbelastning i framtidig situasjon.

Områdeplanen legg til rette for utbyggjing av bustadområde ved den nye jernbanestasjonen i sentrum, ved sjøen, og i bratt terreng, der gjeldande plan Tettaneset vert vidareført. Her må vegane tilpasse seg til terrenget, landskap og bustadtomtene. Alle vegar er på Tettaneset stort sett innanfor normkrava når det gjeld stigning. Hovudvegen i området møter ikkje heilt krava til stigning i Statens vegvesen si Handbok N100 på deler av strekninga, med ei stigninga på 10 % over en strekning på meir enn 100 m. Nokre av tilkomstvegane har òg større stigning enn anbefalinga i Handbok N100, men dette gjeld primært vegar til område som ikkje er bustadområde.

## 6.20 Universell utforming

Universell tilgjengelegheit blir ivareteke av Byggteknisk forskrift §12-1, som sikrar at byggverk for publikum, og arbeidsbygningar skal vere universelt utforma med mindre byggverket eller delar av byggverket etter sin funksjon er ueigna for personar med funksjonsnedsetting. Det er krav om heis i byggverk for publikum og i arbeidsbygningar med to etasjar eller fleire, og i bygningar med tre etasjar eller fleire som har bueinig. Bueinigar i ein bygning utan krav om heis som har alle hovudfunksjonar på inngangsplanet til bygningen, skal vere tilgjengeleg på inngangsplanet slik det følger av føresegn i forskrifta, med mindre gangtilkomsten oppfyller vilkåra for unntak, jf. Byggteknisk forskrift § 12-2

## 6.21 Kulturarv

Det er gjennom konsekvensutgreiing for Kulturarv definert omsynssoner for kulturmiljø H570 og bandlegging etter lov om kulturminne H730 som er teke inn i plankart og sikra gjennom føresegnene.

## 6.22 Teknisk infrastruktur

Det er ikkje utarbeidd overordna VAO-plan i samband med områdereguleringa.

Tilknytting til teknisk infrastruktur må handterast i byggesak og detaljreguleringssaker. Nye tiltak må følgje gjeldande kommunale tekniske normer.

Områdeplanen stiller krav til utarbeiding av plan for anleggsfase ved detaljregulering. Kommunen kan stille krav til dokumentasjon av renovasjonsløyising, handtering av overvatn, og tekniske installasjonar i utomhusplan ved søknad om tiltak.

Områdeplanen legg til rette for etablering av nytt renseanlegg, sjå kap. 6.14.

## 6.23 Krav om detaljregulering

Områdeplanen stiller krav til detaljregulering for følgjande område:

- a) Føresegnområde #6-8
- b) Felt etter auka utnytting: B1, B8

## 6.24 Rekkjefølge- og dokumentasjonskrav

Det er ikkje sett konkrete krav til rekkjefølge for utbygging i planføresegnene for områdeplanen. Statleg plan vil vere ein sterk premissgjevar for utbyggingsrekkjefølga i planen, og vil, fram til planen er gjennomført leggje band på store areal knytt til stasjonsområdet.

Utbyggingsavtale kan nyttast for å innfri krav om rekkjefølge for å opparbeide eller sikre opparbeiding av offentleg infrastruktur.

Som del av detaljregulering er det stilt krav til:

- Utomhusplan
- Dokumentasjon av støytilhøve og støyreducerande tiltak
- Flaumvurdering og løysingar for overvasshandtering med angjeving av flaumvegar, trasear for vann- og avløpsleidningar og eventuell plassering av pumpestasjon. Nødvendige sikringstiltak mot springflo, flaum og skred skal dokumenterast.
- Nødvendige geotekniske sikringstiltak.
- Plan for anleggsfase, derunder nødvendige tiltak for beskyttelse, sikring av eksisterande bueiningar, trafikktryggleik med særleg omsyn til gåande og syklande, arbeidstid i anleggsperioden

Ved tiltak kan kommunen kan også stilla krav til:

- Dokumentasjon på at geoteknisk stabilitet er tilfredsstillande, om naudsynt geotekniske undersøkjingar.
- Innanfor aktsemdssone for skred H310 skal det gjennomførast ei risikovurdering for skredfare ved søknad om tiltak eller detaljregulering.
- Innanfor faresone flaum er det krav til dokumentasjon av flaumfare i samsvar med gjeldande tryggleiksklasse.

# 7. Konsekvensutgreiing

## 7.1 Innleiing

I dette kapitelet er resultatane frå konsekvensutgreiinga samanstilte.

For følgjande tema er det utført konsekvensutgreiing og deltema er samanstillt etter metode for ikkje-prissette konsekvensar.

- Kulturminne og kulturmiljø
- Landskapsbilete
- Naturmangfald
- Naturressursar
- Næringsutvikling og arbeidsplassar
- Tettstadsutvikling og urbanisering
- Friluftsliv/by- og bygdeliv

Trafikk er også definert som tema for konsekvensutgreiing i planprogrammet, og er utført som fagrapport med vurdering opp mot nullalternativet, og er difor oppsummert i dette kapitlet, men ikkje samanstillt etter metode for ikkje-prissette konsekvensar.

Utgreiingstema er behandla kvar for seg gjennom eigne temanotat, der konsekvensane er analysert. Hovudpunkta frå notat er attgitt her, med ei felles samanstilling til sist i dette kapitelet. Behov for avbøtande tiltak for å redusere negative verknader, samt oppfølgjande undersøkingar, er vurdert for kvart enkelt tema.

Notata er bygget opp med følgjande kapittel:

- Planprogrammet
- Datagrunnlag og metode / Overordna planer og mål
- Dagens situasjon / Verdi
- Tiltak / Omfang
- Konsekvens
- Eventuelt avbøtande tiltak / oppfølgjande undersøkingar

## 7.2 Metodikk for konsekvensutgreiing

Konsekvensane av å gjennomføre planen er vurdert ved at verknadene av planforslaget vert samanlikna med verknadene av eit referansealternativ («nullalternativet»). Referansealternativet er ei framtidig situasjon utan tiltaka som reguleringsplanen legg til rette for.

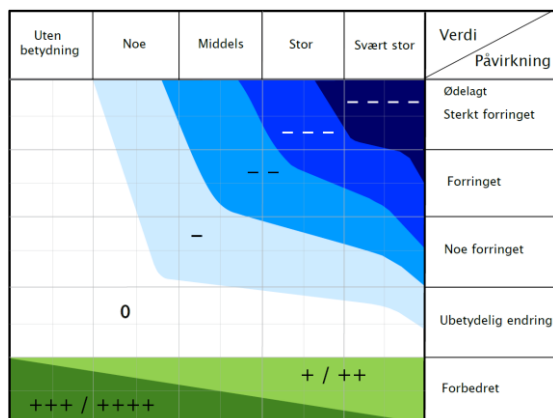
I hovudsak følgjer konsekvensutgreiinga oppbygninga frå Statens vegvesen si handbok V712 (sist oppdatert 2021) "Konsekvensanalyser". Tre omgrep står sentralt i analysen:

- **Verdi**, er ei vurdering av kor verdifullt eit delområde er, sett i eit nasjonalt perspektiv.
- **Påverknad**, er ei vurdering av korleis det same området vert påverka som følge av eit definert tiltak. Påverknad vert vurdert i høve til referansealternativet (null-alternativet).
- **Konsekvens**, framkjem ved samanstilling av verdi og påverknad i høve til «konsekvensvifta», sjå rettleiing i Handbok V712. Konsekvensane er ei vurdering av om eit definert tiltak vil medføre forbetring eller tap av verdi for eit delområde.

Skalaen for vurderingane er gitt i ein konsekvensvifte, definert i Statens vegvesen si handbok V712 (sjå figur 7). I vifta kjem det fram ein konsekvensskala frå svært stor positiv/negativ til ubetydeleg på begge sider av skalaen. Kodinga er gitt frå ++++ via 0 til ----.

Vifta blir brukt for å sikre at riktig konsekvens blir utfallet. Endeleg samanstilling av konsekvensar er også vist skjematisk i tabell for å vise konsekvensen for det enkelte tema.





Figur 7: Konsekvensvifta.

### 7.3 Landskapsbilete

Landskapsbilete er eit uttrykk for landskapet sine romlege -og visuelle eigenskapar med naturlege og menneskeskapte komponentar og element, som særpregar eit geografisk område. Det romlege og visuelle omhandlar korleis landskapet vert opplevd som fysisk form (Vegdirektoratet, 2021).

Samla verdi av landskapsbilete i planområdet er vurdert å vere *middels*, og samla vurdering av føreliggjande tiltak er vurdert til *Middels negativ konsekvens (-)*.

#### Registreringar

Utgreiinga er basert på egne befaringer, bilder, ortofotoer, relevante databaser (Naturbase, NIBIO m.fl), samt konsekvensutgreiing for Landskapsbilete, utarbeidd gjennom statleg plan.

#### Verdivurdering

Landskapsverdiane er inndelte i 9 delområde, der landskapsområdet L2 – Jernbanestasjon og kyrkjegard, L6 - Sjøkanten (Dalevågen) og L8 - Helle er vurdert med *middels til stor verdi*, medan øvrige område er vurderte å ha noko verdi.

#### Påverknad

Påverknaden av områdeplanen med foreslåtte tiltak er vurdert samla sett å vere delvis betydeleg endring og nokre stader forbetra.

#### Konsekvensar

Konsekvensen er samla sett vurdert å vere *middels negativ*.

#### Forslag til skadereduserande tiltak

For området rundt den eksisterende jernbanestasjonen vil det vere viktig å utarbeide ein plan over korleis transformasjonen skal gjerast for å ta vare på dei kvalitetene som er der.

For bryggeområdet som ligg i delområde L3 *Utfyllingsområdet*, vil det å bevare strandlinja vere viktig for området. Det bør vurderast om det er naudsynt å bygge ut uberørte område langs sjø.

### 7.4 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Friluftsliv er definert som opphald og fysisk aktivitet i friluft i fritida med sikte på miljøforandring og naturopplevingar. Omgrepet by- og bygdeliv vert definert som opphald og fysisk aktivitet i byar og tettstader. Friluftsliv/by- og bygdeliv er i Handbok V712 Konsekvensanalyser definert som «landskapet slik folk opplever og brukar det». Temaet omfattar tilgjenge eller barrierar til formelle og uformelle møteplassar, friluftaktivitetar, rekreasjon og organisasjonsliv.

#### Metode og registreringar

Friluftsliv/by- og bygdeliv innan utgreiingsområdet er analysert gjennom bruk av offentleg tilgjengelege innsynsløysingar, brosjyrar og annan litteratur, fylkeskommunen, Bergen kommune, Vaksdal kommune og andre offentleg tilgjengelege kjelder, synfaringar samt konsekvensutgreiing for Friluftsliv/by- og bygdeliv, utarbeidd gjennom statleg plan.

#### *Verdivurdering*

Samla verdi av friluftsliv/by- og bygdeliv i planområdet vert vurdert å vere middels.

#### *Påverknad*

Påverknaden av områdeplanen med foreslåtte tiltak er vurdert samla sett å vere delvis inga/ubetydeleg, noko forringa og nokre stader forbetra.

#### *Konsekvenser*

Områdeplanen er vurdert å gi **positive konsekvensar** for friluftsliv/by- og bygdeliv.

Områdeplanen sikrar blant annet og legg til rette for ei utbygging med høgare tettleik og transformasjon av bustader og offentleg/privat tenesteyting, samt leikeareal og uteoppaldareal. Sikrar gang/sykkelvegar for tilkomst til den nye stasjonsområdet. Det vert etablert trapper og heiser til plattformene, og gangruter og tilknytting til buss langs eksisterande E16. Reduksjon i trafikk på den eksisterande E16 vil gjere området meir attraktivt og vegen vil framstå i mindre grad som ei barriere for omgjevnadene. Områdeplanen legg også til rette for ei omforming av Stanghelle senterområde.

## **7.5 Naturmangfald**

I Statens vegvesens håndbok V712 [2] gjelder følgende for naturmangfold:

«Temaet omhandler naturmangfold knyttet til terrestriske (landjord), limniske (ferskvann) og marine (brakkvann og saltvann) systemer, inkludert livsbetingelser knyttet til disse. Naturmangfold defineres i henhold til naturmangfoldloven som biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning. Virkninger for landskapsmessig mangfold i en konsekvensanalyse behandles under tema landskapsbilde, forøvrig dekker tema naturmangfold lovens begreper.»

#### *Registreringar*

Registreringar i Artskart viser at det er observert flere fremmede skadelige arter i planområdet. Det bemerkes at det ikke er blitt foretatt en befaring av området i forbindelse med denne konsekvensutredningen.

#### *Konsekvenser*

Det er gjort ei samla vurdering for både planområde, veg- og banetiltak. For veg og bane er vurderingane henta frå tidlegare gjennomførte konsekvensutgreiingar, der veg gir middels negativ konsekvens, medan bane gir ubetydeleg konsekvens for naturmangfald.

Samla konsekvenser av naturmangfald i planområdet vert vurdert å vere middels negativ konsekvens. Dagens situasjon vil vere betre for naturmangfald framfor foreslått tiltak. 0-alternativet regulerer midlertidig rigg- og anleggsområde i området ved brannstasjonen som har størst negativt utslag i rapporten med (---). Denne skaden kan antas å vere gjort allereie i gjennomføringa av statleg plan. Dei negative konsekvensane av områdeplanen i høve til 0-alternativet vil difor vere noko negative (-). 0-alternativet er betre for naturmangfaldet enn områdeplanen.

Økt aktivitet, støy, midlertidig eller permanent forringelse og endrede transportruter vil påvirke flora og fauna i planområdet. Påvirkningen vil avhenge av tiltakets omfang, influensområde og hvilke organismer som påvirkes. I anleggsperioden kan eksempelvis støy og aktivitet føre til et høyt stressnivå hos dyr, i tillegg til at de skremmes bort fra tidligere beiteområder og vandringsruter. Videre kan dette medføre redusert trafikkssikkerhet. Støy og aktivitet i anleggsperioden kan også bidra til redusert hekkesuksess for fugl, ved at de unngår å hekke, forlater reir pga. stress, eller mislykkes i å fostre opp ungene. Det er registrert flere rødlistede fuglearter i og i umiddelbar nærhet til planområdet, men det er usikkerhet knyttet til spesifikke hekkeområder og funksjons områder. Masseforflytning i forbindelse med utbygging kan også medføre uheldig spredning av fremmede og skadelige plantearter.

I anleggsperioden vil eksempelvis økt aktivitet og midlertidig forringelse påvirke flora og fauna i vannmiljøet. Forurenset anleggsvann kan medføre forringelse av elver, bekker og kystområdene. Forurensning i form av partikkelspredning, utslipp av nitrogen, endring i pH, spill av drivstoff og plastrester i anleggsvann påvirker vannmiljøet og kan føre til redusert tilstand i resipienten. Endring av elvas elveløp, eller varig endring av vannkvalitet, kan føre til redusert tilstand, og dårligere leveforhold for fauna og flora i vannforekomstene. Utbygging i strandsonen kan føre til endret habitat og leveområder for marine arter.

#### *Skadereduserande tiltak*

Avbøtende tiltak er tiltak (tilpasninger/endringer) som ikke ligger inne i kostnadene og som kan hjelpe til å minimere eller redusere de negative konsekvensene av tiltaket. Avbøtende tiltak inngår ikke i konsekvensutredningen. Avbøtende tiltak bør optimaliseres for hvert enkelt tiltak i områdeplanene.

- Generelt er det viktig å være så arealminimerende som mulig. Dette gjelder særlig der det er registrerte viktige naturtypelokaliteter med middels verdi og oppover. Hogst og andre arealødeleggende tiltak bør unngås i slike områder. Dette må gå fram av rigg- og marksikringsplan i prosjekteringsfasen.
- Ta vare på kantsoner langs vassdrag og minimalisere inngrep. Der det ikke er mulig bør det være reetablering av kantsoner. Ved reetablering skal det brukes stedlige arter.
- Hindre spredning av fremmede skadelige arter – ved eventuelle funn av fremmede skadelige arter må disse håndteres hensiktsmessig for å forhindre spredning. Hvilke tiltak som er best egnet for å unngå spredning vil være avhengig av hvilke arter som blir registrert. Vanlige metoder for å forhindre spredning er tiltak knyttet til håndtering av infiserte jordmasser og rengjøring av anleggsmasser som har vært i kontakt med slike arter.
- Ved etablering av rasvoll, bør minst mulig av naturbeitemarka benyttes.
- Unngå sprengningsarbeid eller annet støyende arbeid i hekkeperioden for fugler. Etabler hensynssone (250m) båter rundt Holmen, der det er registrert hekkeområde for fiskemåke.
- Hindre partikkelspredning, nedslamming og økte tilførsler av næringsalter til sjø både i anlegg- og driftsfasen.
- Unngå arbeid i sjø i gyteperioder for saltvannsfisk og i vandringsperioder fra anadrom fisk.
- Tiltak som allikevel kan redusere skadevirkningen marginalt, er å sette mål om å minimere forstyrrelseseffekten overfor artene av nasjonal forvaltningsinteresse, både i anleggs- og driftsperioden. Dette for at de økologiske funksjonsområdene skal svekkes i minst mulig grad.
- Avkjørende grøfter oppstrøms som fører overflatevann forbi anleggsområde eller deponi
- Drivstoffpåfylling og kjemikaliebruk bør skje der det ikke er fare for spill til sårbare resipienter evt. etablering av spill basseng.
- Skill avrenning fra sprengsteinfyllinger og avrenning fra betongarbeid for å hindre danning av ammoniakk, evt. tilsetning av syre (må vurderes mot eksisterende pH i vassdrag).

## **7.6 Naturressursar**

Naturressursar er ein ikkje-prissett konsekvens etter metodikken for konsekvensutgreiingar i Vegdirektoratets handbok V712. I registreringskategori naturressursar er det i denne rapporten vurdert konsekvensar for jordbruk, dyrkbar mark, utmark, fiskeri og mineralressursar.

Under dei ikkje-prisette konsekvensane ser ein på naturressursar ut frå samfunnet sine interesser og behov for å ha ressursgrunnlaget tilgjengeleg for framtida. Dette gjeld både som grunnlag for sysselsetting og verdiskaping og av omsyn til samfunnssikkerheit. Vurderinga omfattar både mengde og kvalitet av ressursen. De næringsmessige og føretaksøkonomiske verknadene er lagt til dei prisette konsekvensane. Naturressursane skal difor ikkje vurderast på eignedomsnivå (privatøkonomisk), men som samla verknad på delområda innan influensområdet

Med fornybare ressursar meiner ein vatn, fiskeressursar i sjø og ferskvatn, og andre biologiske ressursar. Vassressursar er her avgrensa til ferskvatn og gjeld drikkevasskjelder, vatn til næringsmiddelproduksjon, jordbruksvatning og prosessvatn. Dette omfattar både overvatn og grunnvatn. Med ikkje-fornybare ressursar meiner ein jordsmonn og mineralressursar (berggrunn og lausmassar) samt moglegheita for at desse kan bli brukt.



Samla vurdering av områdeplan for Stanghelle er vurdert til å gi noko negativ konsekvens for naturressursar.

#### *Registreringar*

Det er teke utgangspunkt i delområda og verdivurderinga som er definert i Statens vegvesen si utgreiing for E16 og Vossebana. Delområda for jordbruk nord i planområdet som ikkje blir påverka av tiltak, er uteletne sjølv om dei er innanfor planområdet. Dette for å avgrense konsekvensutgreiinga til område som faktisk er planlagt påverka.

For naturressursar er inndeling av delområda basert på registreringskategoriene for jordbruk, inkludert dyrkbar mark, utmark, fiskeri og mineralressursar.

#### *Jordbruk*

Jordbruksareala i utgreiingsområde er som før nemnt lokalisert Helle. Her finst det jordbruksområde med større samanhengande areal med fulldyrka jord som er velarronderte og lett drivne. Areala er i drift med grasproduksjon til fôr og beite og er vurderte med stor verdi.

Jordbruksområdet på Helle er delt inn i 9 delområde.

Verdivurdering: mellom Noko verdi, Middels verdi og Stor verdi.

Påverknad: Storparten av delområda for jordbruk er ikkje påverka av områdeplanen.

Eitt delområde, D26, med noko verdi er påverka av brannstasjon: Delområde med dyrkbart skogareal på 11 daa.

Delområdet er jorddekt, men ikkje sjølvdrenerert. Område har ikkje vore dyrka tidlegare.

Påverknad: Området er avsett til LNRF i eksisterande kommuneplan. Området har god tilgjengelegheit til overordna vegnett og derfor ble foreslått til et nytt formål – offentlig eller privat tenesteyting. Tiltaket legg beslag på store delar av delområdet. Området vil ikkje bli drivverdig etter utbygging og påverknaden er difor sett til forringa.

Konsekvens: Noko miljøskade (-)

#### *Utmark*

Utmark som naturressurs er knyta til beiteressursen for husdyr og vilt. Sjølv om det er utmarksområde på begge sider av Hellestraumen er berre området øst for tettstaden registrert som fellesbeite for husdyr og er administrert av Helle beitelag.

Verdivurdering: Noko verdi

Påverknad: Området vert ikkje råka av det nye områdeplanen for Stanghelle og situasjonen vert verande slik den er i dag.

Konsekvens: Ubetydeleg miljøskade (0)

#### *Fiskeri*

Ved Stanghelle er det registrert kaste- og låssetjingsplassar, Hellestraumen i databasen yggdrasil.

Verdivurdering: Noko verdi

Påverknad: Områdeplan foreslår utfylling i sjøen på Stanghelle sjøfront nord (T5) og sjøfront sør (T6). Der vil sjøareal brukt til låssetjing vere noko redusert. Lokale fiskeri kan bli påverkast av arbeidet med ferdelsrestriksjonar i enkelte periodar og redusert bruk av områder til låssetjing i anleggsperiodar

Noko Forringa

Konsekvens: Noko miljøskade (-)

#### *Mineralressursar*

Det er eit sand- og grusområde på Stanghelle, i dag i bruk som idrettsanlegg. NGU har vurdert at desse førekomstene har liten råstofftyding.

Verdivurdering: Mesteparten av førekomsten er nedbygd, og førekomsten har liten råstoff-tyding. Utan relevans

Påverknad: Tiltakene i områdeplan kjem ikkje nemneverdig i konflikt med delområde mineralressurs **M1**

**Stanghelle**, fastsett med ubetydeleg verdi.

Konsekvens: Ubetydeleg miljøskade (0)

## 7.7 Kulturminne og kulturmiljø

Fagtemaet kulturarv omfattar materielle og immaterielle spor etter menneske si verksemd gjennom historia knytt til kulturminne, kulturmiljø og kulturhistoriske landskap.

Samla verdi av kulturminne og kulturmiljø i planområdet er vurdert å vere *stor* og samla vurdering av føreliggjande tiltak er vurdert til *middels negativ konsekvens*.

### *Registreringar*

*Helle* er eit ope kulturlandskap med fleire SEFRAK-registrerte gardsbygningar samt funn av automatisk freda kulturminne, flesteparten graver som er registrert fjerna.

Den eksisterande *Vossebana* og *Hellevegen* er to teknisk-industrielle kulturminne med landskapsmessig dimensjon som har vore med på å forme Stanghelle som transportårer i bygda.

*Dalevågen* er den historiske innseglinga til Stanghelle og vidare til inn Dale der vi finn opprinneleg naustmiljø langs vågen. Ved det *eksisterande stasjonsområdet*, finn vi *den gamle kaia*, og *gravplassen*, historisk plassert ved tilkomst sjøvegen. Kulturminnet *Helleren*, som også ligg like over stasjonen er busetnad og aktivitetsområde frå jernalderen vart freda i 1984. Like ved finn vi også restar av opprinneleg gardsmiljøet Haldorane og Solhaug. I tillegg finn vi på Tettanaset kulturminne i utmark med gravminner og kullgroper, samt skipsvrak i sjø, og ved Storehjellen også ei registrert revefelle og ei utløe.

### *Verdivurdering og definisjon av omsynssoner*

Samla verdi av kulturminne og kulturmiljø i planområdet vert vurdert å vere stor.

Det er med bakgrunn i registreringar og verdivurdering gitt anbefaling om å definere omsynssoner inn i plankartet. Her er område langs Dalevågen med naustmiljø, registrerte SEFRAK-bygningar samt jernbanebrua over Dalevågen og hengebrua ved Helle inkludert

### *Påverknad*

Områdeplanen med aktuelle tiltak har større **negativ** påverknad på området sine kulturmiljøverdiar enn å la gjeldande regulering vere slik den er. Dette gjeld i hovudsak verknader av auka byggjehøgder langs Dalevågen og i områder som grenser til kulturmiljø for banetrase, det eksisterande stasjonsområdet, og kulturlandskapet på Helle.

### *Konsekvensar*

Samla vurdering av aktuelle tiltak er vurdert til å gi middels negativ konsekvens (--). Det er i alt 3 delområde med konsekvenskrad (--) og 4 med (-). Det er lagt vekt på at delområda som utgjer ulike kulturmiljø i Dalevågen/Stasjonsområdet kan sjåast i heilskapleg samheng med kvarandre. Gjeldande regulering vidareført vil vere litt betre for kulturmiljøet, framfor foreslått tiltak.

## 7.8 Tettstadutvikling og urbanisering

Temaet tettstad og urbanisering handlar om i kva grad planen oppnår samfunnsmåla for utvikling og vekst i stasjonsbyane og fortetting rundt kollektivknutepunkta i regionen. Det er eit mål for Vaksdal kommune at den skal verte ein vekstkommune for innbyggjarar og næringsliv basert på miljøvenleg utvikling med høg kvalitet for alle, med hovudmål om at «Vaksdal kommune skal ha 20-40 % fleire innbyggjarar i 2040 enn i dag». For bustader er hovudmålet at Vaksdal kommune skal ha ein meir variert bustadstruktur enn i dag.

### *Metode*

Det finnest ingen fastsett metodikk for konsekvensutgreiing av temaet tettstadutvikling og urbanisering. Metoden er utvikla for dette prosjektet. Utgreiinga skal sannsynleggjere om planen legger til rette for vekst i innbyggjarar gjennom å legge til rette for bustadbygging eller ikkje, og i kva grad dette gjerast. Måten dette er gjort på er å undersøke endringar i tilgang på areal til bustader i planen. Utgreiinga skal vise i kva grad bustadene som planen legger til rette for er småhus eller leilegheitsbygg. Utgreiinga skal også sjå om planen legg til rette for eit arealeffektivt og klimavenleg utbyggingsmønster.

#### *Registeringar*

I konsekvensutgreiinga sjåast heile planområdet under eitt, og delast ikkje opp i delområde som utgreiast for seg. Sona for dei sentrale område som er nær kollektivknutepunktet settast til innanfor 150 m frå den nye jernbanestasjonen. Sona for søk etter brukbart tomteareal er frå 150 m og ut til plangrensa. Brukbart tomteareal er areal i planforslaget med arealføremålet bustad og som er sannsynleg å kunne bygge ut.

#### *Verdivurderring*

Ikkje aktuell.

#### *Påverknad*

- Planen legger til rette for maksimalt 580 nye bueiningar i form av leiligheiter, rekkjehus, fleirmannsbustader og einebustader som svarer til ein auke på om lag 168 % frå dagens tal på bustader innanfor planområdet.
- Transformasjonsområde Stanghelle sentrum er innanfor 150-200 meter frå den nye stasjonen, og inneheld ein god del av dei nye bustadane. Samlege nye bueiningar områdeplanen legger til rette for ligger innanfor 800 meter frå ny togstasjon og sentrumskjerne.

Samla gjer planen ein høg grad av positivt påverknad på målet om å legge til rette for folketilvekst, om å få ein meir variert bustadstruktur og legge til rette for eit arealeffektivt og klimavenleg utbyggingsmønster.

#### *Konsekvenser*

Områdeplanen er vurdert å gi **store positive konsekvensar** for tettstadutvikling og urbanisering.

### **7.9 Næringsutvikling og arbeidsplassar**

Temaet næringsutvikling og arbeidsplassar handlar om i kva grad planen oppnår samfunnsmåla for utvikling og vekst i stasjonsbyane og fortetting rundt kollektivknutepunkta i regionen. Hovudmålet for kommunen er at den skal ha eit meir variert næringsliv.

#### *Metode*

Det finnest ingen fastsett metodikk for konsekvensutgreiing av temaet næringsutvikling og arbeidsplassar for områdeplanar. Metoden er utvikla for dette prosjektet. Utgreiinga skal sannsynleggjere om planen legger til rette for vekst i arbeidsplassar gjennom å legge til rette for næringsareal, og i kva grad den bidreg til økonomiske ringverknader gjennom å legge til rette for nye samanhengar mellom framtidig næring, bustader og servicetenester. Utgreiinga ser på publikumsretta private verksemder og andre næringar kvar for seg. For dei publikumsretta næringane skal utgreiinga vise om utbyggingspotensialet for desse aukar, og om hovudvekta av dette utbyggingspotensialet ligg nære kollektivknutepunktet og dermed kan føre med seg ringverknader. For dei andre næringane viser utgreiinga om tilgangen på brukbart tomteareal aukar.

#### *Registeringar*

I konsekvensutgreiinga sjåast heile planområdet under eitt, og delast ikkje opp i delområde som utgreiast for seg.

#### *Verdivurderring*

Ikkje aktuell.

#### *Påverknad*

- Områdeplanen legg til rette for ein tydeleg auke i utbyggingspotensial for publikumsretta næringar på meir enn 20 %. Dette peiker mot ein høg grad av påverknad.
- Områdeplanen legg til rette for at hovudvekta av publikumsretta verksemder etablerast ved kollektivknutepunktet. Dette peiker mot ein høg grad av påverknad.
- Områdeplanen legg ikkje opp til nye næringsareal til industri, lager mm kan byggast ut.

Samla peiker dette mot ein middels grad av påverknad.

#### *Konsekvenser*



Områdeplanen er vurdert å gi **positive konsekvensar** for næringsutvikling og arbeidsplassar.

### 7.10 Trafikk

Trafikkrapporten viser til eksisterande forhold for gåande, syklende og reisande med kollektiv, og korleis vedtatt reguleringsplan legg premisser for vidare utvikling av områdeplanen for Stanghelle stasjonsby.

Ei av hovudmålsetnadene med områdeplanen er å opparbeida trygge og attraktive gang- og sykkelforbindelsar mellom viktige målpunkt, og binda saman Stanghelle aust og vest.

Dagens vegsystem på Stanghelle består av E16 som går gjennom bygda, og kommunale vegar. Dei kommunale vegane er ofte smale med mykje trafikk, samtidig som dei er skuleveg for ungane, og også veg til og frå barnehage og rekreasjonsområder. Tungtransport på E16 skaper barrierar for gåande og syklende, og bilbasert transport pregar i stor grad tettstaden i dag. Stanghelle har få samanhengande gang- og sykkelveggar frå bustadområda til viktige målepunkt som butikk, skula og arbeidsplassen mølla.

#### *Konsekvensar*

Trafikkmessige konsekvenser i planforslaget i anleggsfase:

- Utfylling for Sjøfront sør medfører at tungtrafikk med steinmasse vil kjøre via vegen Haldobrekka, som bør tilrettelegges for dette.

Trafikkmessige konsekvenser i planforslaget etter ferdigstilt utbygging:

- I planforslaget er en rekke forslag om boligbygging og næringsutvikling presentert. Nærheten til jernbanen og sentrumsområdet vil trolig skape insentiver for næringer og boliger å etablere seg.
- Gang- og sykkelveg ved Sjøfront sør skaper bra mulighet for gående og syklende å ta seg til området.
- Gang og sykkelveg i banetraséen bør videreføres nord for brufestet, med eventuell tilkobling til Eikestølen.

#### *Forslag til konsekvensreducerende tiltak*

- Forbtre eksisterande kryssløysingar med oversiktlege tilkomstforhold, gode siktlinjer og eit tydeleg skilje mellom køyrande og gåande innanfor planområdet.
- Sikre tilstrekkeleg areal for tungtrafikken.
- Beskrive korleis tiltak for gåande og syklende skal utformast.
- Ein bør sjå på moglegheiter for kryssutbetringar, stenging av enkelte avkøyringar, og fartsgrenser.

### 7.11 Samanstilling av konsekvensane

Nedanfor følger ei forenkla samanstilling av verknadene av planforslaget, relatert til 0-alternativet.

Farge	Konsekvens	Forklaring
	Svært stor negativ konsekvens (--- -)	Den mest alvorlege miljøskaden som kan opnast for delområdet. Gjelder for delområde med stor eller svært stor verdi.
	Stor negativ konsekvens (---)	Alvorleg miljøskade for delområdet
	Middels negativ konsekvens (--)	Betydeleg miljøskade for delområdet
	Liten negativ konsekvens (-)	Noko miljøskade for delområdet
	Ubetydeleg (0)	Ubetydeleg miljøskade for delområdet
	Forbetring (+/++)	Miljøgevinst for delområdet: Noko forbetring (+), betydeleg miljøforbetring (++)
	Stor forbetring (+++/++++)	Vert nytta i hovudsak der delområde med ubetydeleg eller noko verdi får en svært stor verdiauke som følge av tiltaket.

Tema	Konsekvens	
<b>Kulturminne og kulturmiljø</b>	Samla vurdering av aktuelle tiltak er vurdert til å gi middels negativ konsekvens (--). Det er i alt 3 delområde med konsekvensgrad (--). Det er lagt vekt på at delområda som utgjer ulike kulturmiljø i Dalevågen/Stasjonsområdet kan sjåast i heilskapleg samanheng med kvarandre. <b>Middels negativ konsekvens (--)</b>	--
<b>Landskapsbilete</b>	I nokre av delområda er det konflikter med områdeplanen sine tiltak og eksisterande landskapsverdiar. Spesielt vil tiltaka knytt til sjøkant vere forstyrrende for landskapsbiletet. Det vil også vere viktig å sikre vidare tiltak i området rundt den eksisterande jernbanestasjonen. <b>Middels negativ konsekvens (--)</b>	--
<b>Naturmangfald</b>	Det er i alt 3 delområde har konsekvensgrad 1 minus, eitt delområde har konsekvensgrad stor miljøskade (---) i høve til dagens situasjon. Dette gjeld Vaksdalsvegen, påverka av tiltak ny brannstasjon, men også av 0-alternativet. Dagens situasjon vil vere betre for naturmangfald framfor områdeplanen, og 0-alternativet vil vere noko betre for naturmangfaldet enn områdeplanen. <b>Noko negativ konsekvens (-)</b>	-
<b>Naturressursar</b>	Konflikt med dyrkbart skogareal, fiskeri og grunnvatn. To delområde med konsekvensgrad 1 minus. <b>Noko negativ konsekvens (-)</b>	-
<b>Næringsutvikling og arbeidsplassar</b>	Områdeplanen vil gi positive konsekvensar for næringsutvikling og arbeidsplassar framfor potensialet som ligg i 0-alternativet. <b>Positiv konsekvens (++)</b>	++
<b>Tettstadutvikling og urbanisering</b>	Samla gjev planen ein stor positivt påverknad på målet om å legge til rette for folketilvekst, om å få ein meir variert bustadstruktur og legge til rette for eit arealeffektivt og klimavenleg utbyggingsmønster. <b>Stor positiv konsekvens (+++)</b>	+++
<b>Friluftsliv/by- og bygdlev</b>	Samla vurdering av planlagde tiltak i områdeplan er vurdert til å gi positive konsekvensar for friluftsliv/by- og bygdlev. <b>Positiv konsekvens (+)</b>	+
<b>Sluttsummering</b>		0

#### Både positive og negative konsekvensar

Summen av positive og negative vektningar av deltemaa i områdeplanen er 0, men områdeplanen vil medføre både negative og positive konsekvensar: For deltemaa som naturmangfald og naturressursar, og for landskapsbilete, kulturminne og kulturmiljø er konsekvensane vurderte å vere negative. For dei to deltemaa tettstadsutvikling og urbanisering og Næringsutvikling og arbeidsplassar, samt friluftsliv/by- og bygdlev vil områdeplanen gi positive verknader. Det er i alt 4 deltemaa som er vurderte med negative verknader, og 3 deltemaa med positive verknader.

I totalsum passar difor ikkje konklusjonane inn i berre ein kategori. Vi kan seie at for Kulturminne, landskapsbilete, Naturmangfald og Naturressursar har områdeplanen Middels negativ konsekvens: Det er 2 deltemaa med med konsekvensgrad 2 minus (--), og høgare konsekvensgrader førekjem ikkje. For desse tema gjev områdeplanen ytterlegare negative konsekvensar enn 0-alternativet. Dei utslagsgivande negative konsekvensane er knytte til det store utbyggingsvolumet langs sjøfronten spesielt. For til dømes kulturminne vil områdeplanen sikre fleire omsynssoner for kulturminne og ivareta desse, men samtidig gi negative verknader på kulturmiljøa gjennom auka utnytting. For naturmangfald, og naturressursar er utslagsgjevande negative verknader knytt til relativt små delområde.

For Næringsutvikling og arbeidsplassar, Tettstadsutvikling og urbanisering, samt friluftsliv/by- og bygdelig vil områdeplanen i sum gi positiv konsekvens. Her er mellom anna ei auke i utnyttingsgrad vurdert å gi stor positiv konsekvens (+++). For friluftsliv/by- og bygdelig legg områdeplanen til rette for ei betre tilpasning til statleg plan sine inngrep og fleire område utvikla til friluftsliv og for utvikling av bygdefunksjonar.

I ei vurdering av grad av konflikter vil difor sjøfrontutbygginga spesielt, vere utslagsgjevande for negative konsekvensar. Det er dei same område som også gir overvekta av positive konsekvensar i form av høgare utnytting og utvikling av bygda.

Med utgangspunkt i kriter for samla vurdering av ikkje-prissatte tema, er det gjort ei heilheitleg sluttvurdering. I samanstillinga er det 2 deltema som har middels negativ konsekvens, noko som tilseier at konklusjonen også vil gi middels konsekvens, men etter drøfting av kva tiltak som er utslagsgjevande for negative verknader, opp mot dei positive verknadene er det vurdert at ei sluttsummering på 0, samsvarer betre med skildringa av **Ubetydeleg konsekvens**, ved at **positive og negative konsekvensar veger opp for kvarandre**.

**Tabell 6-7 Kriterier for samlet vurdering av ikke-prissatte temaer**

Skala	Trinn 3: Kriterier for fastsettelse av samlet konsekvens for ikke-prissatte temaer
Kritisk negativ konsekvens	Alternativet medfører svært alvorlig miljøskade. Brukes unntaksvis. Minst ett av de fem temaene har kritisk negativ konsekvens
Svært stor negativ konsekvens	Alternativet vil medføre svært stor miljøskade. Minst to av de fem temaene har svært stor negativ konsekvens
Stor negativ konsekvens	Alternativet vil medføre stor miljøskade. Minst to av de fem temaene har stor negativ konsekvens
Middels negativ konsekvens	Alternativet er vesentlig dårligere enn referansealternativet Minst to av de fem temaene har middels negativ konsekvens
Noe negativ konsekvens	Alternativet er noe dårligere enn referansealternativet Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansealternativet Positive og negative konsekvenser oppveier hverandre. Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere.
Positiv konsekvens	Alternativet vil være bedre enn referansealternativet Minst to temaer med positiv konsekvens. Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere
Stor positiv konsekvens	Alternativet vil være vesentlig bedre enn referansealternativet Overvekt av temaer med positiv konsekvens. Ingen temaer kan ha dårligere enn noe negativ konsekvens.

Figur 8 Kriterier for samla vurdering av ikkje-prissatte tema, Handvok V712 - Statens vegvesen



## 8. Verknader

*I dette kapitlet skildrar verknadene av at planen vert gjennomført.*

### 8.1 Overordna planar

#### **Kommuneplanen sin arealdel (KPA) 2019-2031**

Områdeplanen er i samsvar med, og viser til ein kvar tid gjeldande KPA i føresegner, men set presiseringar og meir detaljerte føringar enn KPA i føresegner for uteopphaldsareal.

#### **Interkommunal sjøarealplan (høyringsutkast):**

Områdeplanen er i samsvar med høyringsutkastet.

#### **E16 og Vossebana**

Områdeplanen overlappar med statleg plan for ny E16 og Vossebana og regulerer nye føremål der statleg plan viser til underliggjande reguleringsføremål.

#### **Andre gjeldanede reguleringsplanar**

Områdeplanen vidarefører delvis følgjande reguleringsplanar:

R2015002 Områderegulering for gnr./bnr.20/308 m.fl. Stanghelle vest og Tettaneset  
Statleg plan

Områdeplanen opphevar alle andre reguleringsplanar, nemnd i kapittel 4.4.

### 8.2 Staden sin karakter, byform, estetikk og landskap

Områdeplanen vidarefører tiltaka frå statleg plan E16 og Vossebana, og opnar samtidig for ei høgare utnytting i byggjeføremål tilknytta stasjonsområdet, samt i utforming og omforming av eksisterande jernbanetrase. Dette vil endre staden sin karakter, og leggje til rette for at tettstaden i enkelte område vil få ei meir urban form.

Det er lagt til rette for utfylling og utbygging av ein sjøfront, og dette påverkar staden sin karakter, estetikk og landskap, sjå skildringar frå konsekvensutgreiing for landskap og kulturminne, kap. 7.3 og 7.7.

### 8.3 Soltilhøve og lokalklima

Ikkje utført studiar i denne fasen. Må gjennomførast i forbindelse med detaljregulering av områda.

### 8.4 Trafikktilhøve

Barnehagen mister sin sentrale plassering i Stanghelle sentrum. Dette medfører litt lengre reisetid ved henting/levering. Trafikksikkerhetsmessig er derimot flyttingen av barnehagen bort fra anleggsområdet forsvarbar.

Riggområder skal ha etablert sikring og tilbudet for gående og syklende skal ikke bli verre enn dagens situasjon. Det vil foregå anleggstrafikk på lokalvegen når maskiner må fraktes i posisjon og ved transport av materiell og masser både til deponi og til fylling. Der det er nødvendig og avkjørsler ikke kan bygges i henhold til vegnormalenes krav, må det benyttes hjelpemann ved f.eks. rygging.

Ved utsprenging og bygging av en nye tunneler for jernbane og europaveg vil tung anleggstrafikk være en stor andel av trafikken på lokalvegnettet på Stanghelle. Veg mellom stasjonsområdet og deponiområdet over Hellestraumen vil ha en stor andel tungtrafikk. Deler av denne vegstrekningen er på eksisterende E16 som under byggeperioden fortsatt vil være europaveg med ÅDT rundt 5700. Dette vil sette stor press på E16 og lokalvegnettet i byggeperioden.

Bedre infrastruktur for tog og bane til Bergen medfører en tidsgevinst for Stanghelle. I dag har tettstedet et grunnleggende offentlig tilbud av tjenester, men ikke noen større grad av privat næring. Dette medfører en stor andel innbyggere som pendler til Bergen og andre tettsteder i kommunen/regionen.

Tilgjengeligheten for gående og syklende ved stasjonsområdet vil forbedres.

Ny jernbanestasjon i sentrumsområdet vil framstå som en barriere for gående og syklende Stanghelle. Samtidig vil den få en mer tydelig sentrumsfunksjon enn tidligere jernbanestasjon.

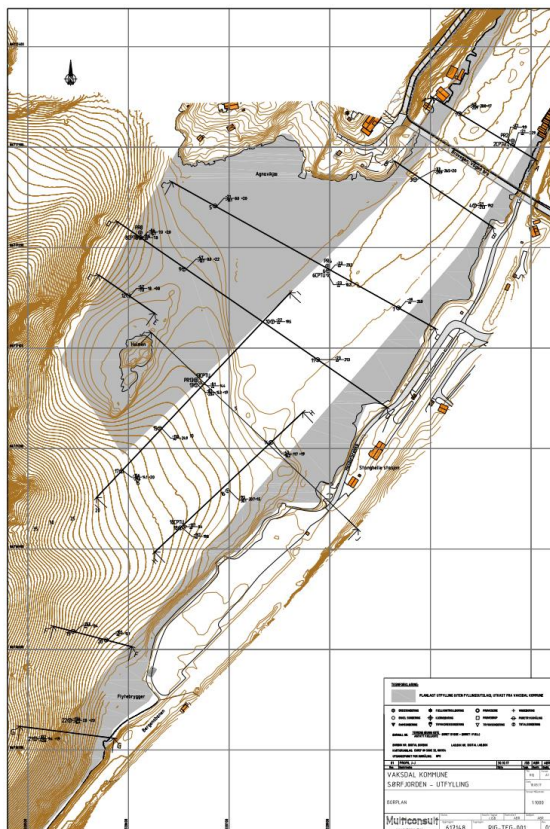
Med redusert trafikkmengde på gammel E16 strekning mellom Helle og Stanghelle vil trafiksikkerheten øke. Trafikkmengden på lokalvegnettet på Stanghelle er avhengig av graden av boligutbygging.

Trafikk på E16 vil ferdig gjennom to tunneler i stedet for åtte mellom Vaksdal og Stanghelle. Et redusert antall overganger mellom tunnel og veg er som regel trafiksikkert. Dette i særlig grad med kombinasjonen av trafikkmengden og fartsgrensen på E16. Ulemper med lange tunnelløp er monotoni som gir bl.a. økt risiko med uoppmerksomhet og sovning. Ved større ulykker med brann kan rømming og redning være vanskeligere enn i dagsone.

### 8.5 Stabilitet for utfylling i sjø

Multiconsult har i samband med statleg plan utført boringar og vurderingar for utfylling i sjø som var foreslåtte gjennom statleg plan for E16 og Vossebana. Rapporten konkluderer med at det er behov for ytterlegare undersøkingar for utfylling i sjø i seinare planstadium, og langs vestsida av Dalevågen.

Områdeplanen har ikkje utgreidd dette temaet vidare, men kommunen vurderer om utgreiinga kan komme mellom 1. og 2. gongs behandling, seinast i samband med detaljregulering av områda.



*'Ved Stanghelle syner resultatane frå grunnundersøkingane at det er store variasjonar i grunntilhøva ved planlagt utfylling. Bergoverflata er kupert og det er store variasjonar i tjukna på dei ulike laga med lausmassar. (...) For området vest for Daleelva syner våre vurderingar at det kan leggast ut fylling med motfylling. Ved flytebyggene (i den søraustlege delen av planlagt utfylling) består grunnen av opptil 3,5 m med laust laga massar. Der må det utførast supplerande grunnundersøkingar for å kunne vurdere om fortrenking av dette laget er ein eigna metode. Vi har derfor ikkje skissert nokon utfylling i dette området.'*

Rapport Sørfjorden – Utfylling, Multiconsult, 2017

### 8.6 Born og unge sine interesser

Born og unge sine interesser er viktige å ivareta for å skape eit godt lokalsamfunn. Innanfor planområdet finst fleire viktige målpunkt for unge, som barneskulen, idrettsbanen og mange leikeplassar, i tillegg til tilbudet som finst innan kultur og idrett.

Planforslaget legg til rette et nytt oppvekstun ved dagens skule.

På sikt vil også dagens jernbanetrasé kunne vere ein trygg ferdsleveg og i mindre grad vere ei barriere til fjorden.

Verknadane omtala i 7.4 vil også vere positivt for born og unge på Stanghelle.

### **8.7 Sosial infrastruktur**

I SSBs høgalternativ for Vaksdal kommune utgjer årskulla med born rundt 1 % av heile folkemengda, sett som eit gjennomsnitt for perioden fram til 2050. Med i gjennomsnitt 2 personer per bustad i Vaksdal, vil ein auke på 100 bustader innebere 2 nye born per årsklasse.

### **8.8 Folkehelse og kriminalitetsforebygging**

Planen legg til rette for gode og trafikksikre løysingar for alle trafikantgrupper og aldersgrupper. Spesielt er mjuke trafikantar godt ivareteke gjennom tiltaket.

Planen sikrar viktig turområde og tursti.

### **8.9 Universell tilgjenge**

Ved bygging av byggeområde i bratt terreng er det utfordrande å utforme tilkomst for til dømes bustader slik at desse tilfredsstillir krav frå TEK om universell tilgjenge til bueining og til bygning med bueining og til rettleiar til teknisk forskrift, og for rettleiar for bustadbygging i bratt terreng (SINTEF, 2016).

### **8.10 Energibehov – energiforbruk**

Det er ikkje gjort spesielle utgreiingar om energi

### **8.11 Teknisk infrastruktur**

Det er ikkje utarbeidd overordna VAO-plan i samband med områdereguleringa.

Tilknytning til teknisk infrastruktur må handterast i byggesak og detaljreguleringssaker. Nye tiltak må følgje gjeldande kommunale tekniske normer.

Områdeplanen legg til rette for å kunne etablere nytt renseanlegg etter EU-direktiv.

### **8.12 Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Forhald vedrørande VAO er ikkje utreda, men det kan forventast kostnadar for dette i utbygginga av delområdar. Det kan vere aktuelt med utbyggingsavtalar for å unngå at desse kostnadane vert kommunens ansvar.

### **8.13 Eiendomsmessige konsekvenser for grunneiere**

Planen vidarefører i stor grad eksisterande eigedomsgrenser. Avklaringar om grunnerverv blir tema i detaljreguleringar.

### **8.14 Konsekvenser for næringsinteresser**

Verknadane for næringsinteresser vil variere frå eigedom til eigedom. Generelt opner planen for auka utnytting av både bustad- og næringsføremål, som dermed vil kunne gi auka potensiale for næringsareal. Planen opner også opp for forretning og næring i sentrum og ved utfylling i sjø sør i planområdet.

### **8.15 Samiske interesser**

Ikkje relevant.

### **8.16 Interesse motsetnader**

Statleg plan legg band på store delar av potensielle utbyggingsområde på Stanghelle gjennom område bandlagt som midlertidige rigg- og anleggsområde, #91 i statleg plan. Desse kjem i konflikt med realisering av renseanlegg, som må på plass før estimert ferdigstilling av statleg plan.

Dette vil også leggje store band på utviklingsmogelegheitene på Stanghelle i tida fram mot estimert ferdigstilling, rekna til om lag 10 år fram i tid.



## 9. Risiko og sårbarhet

Det er utført ein eigen ROS- analyse som er vedlegg til dette dokumentet.

### 9.1 Metode

ROS-analysen er utforma med utgangspunkt i Direktoratet for samfunnssikkerheit og beredskap sin rettleiar for samfunnssikkerheit i arealplanlegging (2017) og er tilpassa andre rettleiarar og malar og i tråd med kommunale føringar av ROS-analyser i reguleringsplanar. Analysen sitt omfang er tilpassa planforslaget sitt innhald og kompleksitet, samtidig som den tilfredsstiller krav om risiko- og sårbarheitsanalyse gitt i Plan- og bygningslova, § 4-3.

### 9.2 Evaluering av risiko

Med utgangspunkt i risikovurderinga i denne analysen er det tilrådd at følgjande tiltak blir vurderte innarbeidd i reguleringsplan og vidare planar for prosjektet:

Tabell 4: Evaluering av risiko.

ID nr.	Uønskt hending	Beskriving av tiltak
1	Ras i tunnel	Tunnelar og tunnelmunningar bør kontrollerast med omsyn til sikring og sikkerheit. Dette må sikrast i reguleringsføresegner.
2	Lausmasseras, kvikkleire, steinras og snøskred	Aktuelt område må ha omsynssone i plankartet og med krav til kartlegging og risikovurdering.
3	Flom frå vassdrag og nedbørshending	Planlegging må ta høgde for aktsemdsområdet for flaum.
4	Bereevne og setningsforhold	Det vert anbefalt at det vert utført grunnundersøkingar i området. Grunnforholda i planområdet er varierende iht. NGU sitt kart.
5	Radongass	Det trengs ingen tiltak da radonkart viser områder med moderat til lave radonnivå som gir grønt risikonivå.
6	Skade ved forventa havnivåstiging	Det er anbefalt at kommunen stiller krav til vurdering av havnivåstiging og stormflo dersom det blir aktuelt med nye bygg i aktuell risikoklasse i nærheita av sjø.
7	Spesielt vindutsett, ekstrem vind	Det vert anbefalt at det uføres vindundersøkingar ved spesifikke planer for utbygging.
8	Spesielt nedbørsutsett	Ekstremregn bør sjåast i samanheng med geotekniske undersøkingar for rassikring av planområdet. Området med lausmasser må sikrast med omsynssone.
9	Ureining i grunnen	Der det skal gravast i planområdet, må det undersøkast om det er krav til miljøkartlegging av grunnen.
10	Akutt utslepp til sjø/vassdrag og grunn	Risiko for akuttutslepp er vurdert som lav og det er ikkje krav til tiltak.
11	Ulykker frå industri med storulykkepotensiale, brann/eksplosjon i industriverksemder	Det trengs ingen tiltak da det ikkje er industri med storulykkepotensiale i området.
12	Støv og støy frå industri	Det er lite industri i planområdet og det er derfor lavt risikonivå.
13	Støy frå trafikk	For å hindre støy frå ny Europaveg må det gjerast tilstrekkeleg avbøtande tiltak.
14	Luftforureining	Det vert vurdert til tilstrekkeleg handtert og det trengs dermed ingen tiltak i denne planen.
15	Stråling frå høgspenst eller andre	Høgspenstleidningar bør markerast med omsynssone i

	kjelder	plankart og vert sikra i føresegner.
16	Ulykke med farleg gods	Eit risikoreduserande tiltak vil kunne være å lokalisere sårbare objekt som barnehage eller andre bygg med oppsamling av mange menneske mm. med tilstrekkeleg avstand frå E16.
17	Trafikkulykker	Liv og helse vert sett til rødt risiko grunna tidlegare ulykker innanfor området. Deler av planområdet kan være dårleg tilrettelagt for myke trafikantar. Det må derfor vert sikra tiltak for myke trafikantar.
18	Anleggsperiode, fremkommelighet for naudetatar og andre	Utbygging av ny E16 og toglinje vil sannsynvis medføre at entreprenør ivareteke informasjon og varsling til nødetatar og innbyggjar. Dersom det skal byggas i planområdet eller endre vegnett både kommunalt og Fylkeskommunalt samtidig med utbygging av ny E16 og toglinje er det viktig at det vert oppretta dialog, slik at omkøyringsveggar ikkje sperres.
19	Trafikkulykke i tunnel	Sikkerheitsnivå i eksisterande tunnelar må oppgraderast, der det er behov. Eksisterande tunnelar må vert gjennomgått med omsyn til sikkerheit og sikring. Enkelte tunnelar er under oppgradering nå, men det føreligger ikkje oversikt over kva for nokre tunnelar dette gjelder i planområdet.
20	Verksemdsrisiko	Vaksdal kommune bør ha dialog med dei ulike verksemdene i planområdet for å undersøke om ny områdeplan kan tilretteleggje utviklingsmoglegheiter for eksisterande verksemdar i planområdet samt sjå på nye forretningsmoglegheiter.
21	Svikt i naud- og redningstenesta	Kommunen sin heiltalege ROS-analyse har avdekke utilstrekkeleg nød- og redningstenester og ein anbefaler derfor at man har ekstra fokus på brannforebyggande og brannreducerande tiltak og sikrar dette i reguleringsføresegnene til planen.
22	Naturrisiko	I planområdet er det store område som består av infrastruktur, bygningar og opparbeidde område. Det er også område med urørt natur både i bratt terreng, men også langs sjø opp mot eksisterande E16. Vurdering av naturen i desse områdene bør vert utført for å avdekke om det er område som bør vernast.
23	Ulykke under leik/fritid	Det må tilretteleggje for trygg lek og aktivitet innanfor planområdet.
24	Drukningssulykke og ulykke i havn eller på kaianlegg	Planområde som har nærheit til vann og sjø vil ha fare for drukningssulykker. Planområdet må kartleggast for område med økt risiko for drukning og eventuelt sikrast.
25	Tilfluktsrom	Når Vaksdal kommune reviderer heiltalege ROS-analyse bør dei sjå på kapasitet, vedlikehald og tilgjengelegheit.
26	Distribusjon av ureina drikkevann, bortfall av VA, energiforsyning, telekom og IKT	Kommunen må sikre tilstrekkeleg beredskap knytt til forureining av drikkevann, bortfall av VA, energiforsyning, telekom og IKT.
27	Brann i transportmiddel	Brann i transportmiddel kan oppstå, men det er ikkje noko som tilseier eit økt problem i planområdet. Kommunen sin beredskap må være dimensjonert for brann i transportmiddel.
28	Brann i bygningar og anlegg	Godt forebyggande arbeid kan være med på å forhindre

		brann. Det er tilrådd brannførebyggjande arbeid mot eksempelvis skoler og sjukeheim.
29	Påverknad av landskapsbilete ved ny E16 og toglinje	Det bør lages ein massehandteringsplan for detaljplanar innanfor planområdet.
30	Påverking av friluftsliv, tilgjengelege torg og møteplassar	Ny veg og toglinje kan endre både torg og møteplassar, men det er ikkje avdekka så mange negative påverkingar i planarbeidet. Det er utført konsekvensutredning av friluftsliv, der det er sett på korleis ny områdeplan kan påverke friluftsliv, torg og møteplassar.
31	Naturlege terrengformasjonar som utgjer særleg fare	Ved konkrete utbyggingsplanar bør kommunen utføre grunnundersøkingar samt sjå på farar som gjelder ras.
32	Øydelegging av kulturminne	Det er utarbeida ein KU kulturminne og kulturmiljø. Ved funn av kulturminne må desse ha omsynssone i plankartet og vert sikra med føresegner.

### 9.3 Konklusjon

Det er gjennomført ein ROS-analyse i samsvar med plan- og bygningslovas § 4-3. I analysen er det teke utgangspunkt i ny rettleiar for DSB om utarbeiding av ROS. Det er vurdert 32 aktuelle risikoforhold og uønskte hendingar, som kan medføre konsekvensar anten for liv og helse, stabilitet og/eller miljø.

Det er identifisert nokre risikoforhold som blir vurderte som uakseptable, og som må følgjast opp i neste planfase, og dessutan i det kommunale beredskapsarbeidet. I samband med detaljregulering av dei ulike delområda innanfor utviklingsområda på Stanghelle må det utarbeidast eigne ROS-analysar som må følgja opp tema i denne analysen.

- Uakseptable risikoforhold som er avdekt:
- Ras i tunnel
- Lausmasseras, kvikkleire, steinras, snøskred
- Trafikkulykker – liv og helse
- Trafikkulykke i tunnel
- Svikt i nød- og redningstenesta
- Ulykke under leik/fritid – liv og helse
- Drukningssulykke og ulykke i hamn og på kaianlegg
- Øydeleggingar av kulturminne – materielle verdiar

Kapitel 4 i ROS-analysen viser alle vurderte farar med tilhøyrande tiltak som bør følgjast opp av Vaksdal kommune.



# 10.Referanser/Kilder

## **Planer, temaplaner, med delutredninger**

Kommuneplanens arealdel (KPA) 2019-2031

Temakart til KPA, 2013.

Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer

Kulturminneregistrering Vaksdal, 2012

Interkommunal Sjøarealplan, høyringsutkast,

Statleg plan for E16 og Vossebanen, Arna-Stanghelle, 2022

[Vedteken statleg reguleringsplan for Fellesprosjektet Arna-Stanghelle | Statens vegvesen](#)

[Fagrapporter for E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle | Statens vegvesen](#)

## **Rettleiarar og rapportar**

Statens vegvesen. Håndbok V712, konsekvensanalyser, 2021

Miljøverndepartementets veileder for konsekvensanalyser, M-1941, 2023

Veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging, DSB, 2017

## **Karttjenester og nettsider**

- Planlegging.no
- Statens vegvesen. Vegvesen.no/fag/
- Miljøstatus.no
- <http://geo.ngu.no/kart/arealisNGU/>
- [www.reindrift.no](http://www.reindrift.no)
- [www.skrednett.no](http://www.skrednett.no)
- [www.seeiendom.no](http://www.seeiendom.no)
- Institutt for Skog og Landskap: Landskapsregioner i Norge – kart
- Miljødirektoratet.no: Naturbase kart
- Artsdatabanken 2010. Tjenesten Artskart. <http://artskart.artsdatabanken.no/>.
- [www.ut.no](http://www.ut.no)
- [www.dnt.no](http://www.dnt.no)
- [www.skisporet.no](http://www.skisporet.no)
- Kulturminnesok.no
- Askeladden – database for kulturminner
- SEFRAK
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2011)
- Regjeringen.no: Statlige planretningslinjer

# 11. Vedlegg

## 1 Plandokumenter og illustrasjonsvedlegg:

Vedlegg 1.1. **Planomtale**, Henning Larsen AS, 2024

Vedlegg 1.2. **Planføresegner**, Henning Larsen AS, 2024

Vedlegg 1.3. **Plankart**, Henning Larsen AS, 2024

Vedlegg 1.4. **Temakart (uttrekk av/vedlegg til plankart)**, Henning Larsen AS, 2024

Vedlegg 1.5. **Illustrasjonsmateriale**, Henning Larsen, 2024

## 2 Prosessvedlegg:

Vedlegg 2.1. **Planprosessen**, Henning Larsen AS, 2024

## 3 Fagrapporter

Vedlegg 3.1. **Risiko- og sårbarhetsanalyse**, Henning Larsen AS, 2023

Vedlegg 3.2. Fagrapport **Trafikkanalyse**, Rambøll, 2023

Vedlegg 3.3. Fagrapport **Skredfare – notat**, Rambøll, 2023

Vedlegg 3.4. Fagrapport **Aktsomhetskartlegging for områdeskred - Stanghelle**, Rambøll, 2024

Vedlegg 3.4. Fagrapport **Utfylling i sjø**, Rambøll, foreløpig ikkje utført

Vedlegg 3.5. Fagrapport/temakart **VAO og flaumvegar**, Vaksdal Kommune, foreløpig ikkje utført

## 4 Konsekvensutgreiing (KU)

Vedlegg 4.1. Konsekvensutgreiing **Landskapsbilete**, Henning Larsen AS, 2024

Vedlegg 4.2. Konsekvensutgreiing **By- og bygdeliv, friluftsliv**, Henning Larsen AS, 2024

Vedlegg 4.3. Konsekvensutredning **Naturmangfald**, Henning Larsen AS, 2024

Vedlegg 4.4. Konsekvensutgreiing **Kulturminne og kulturmiljø**, Henning Larsen AS, 2024

Vedlegg 4.5. Konsekvensutgreiing **Naturressursar**, Henning Larsen AS, 2024

Vedlegg 4.6. Konsekvensutgreiing **Tettstadsutvikling og urbanisering**, Henning Larsen AS, 2024

Vedlegg 4.7. Konsekvensutgreiing **Næringsutvikling og arbeidsplassar**, Henning Larsen AS, 2024