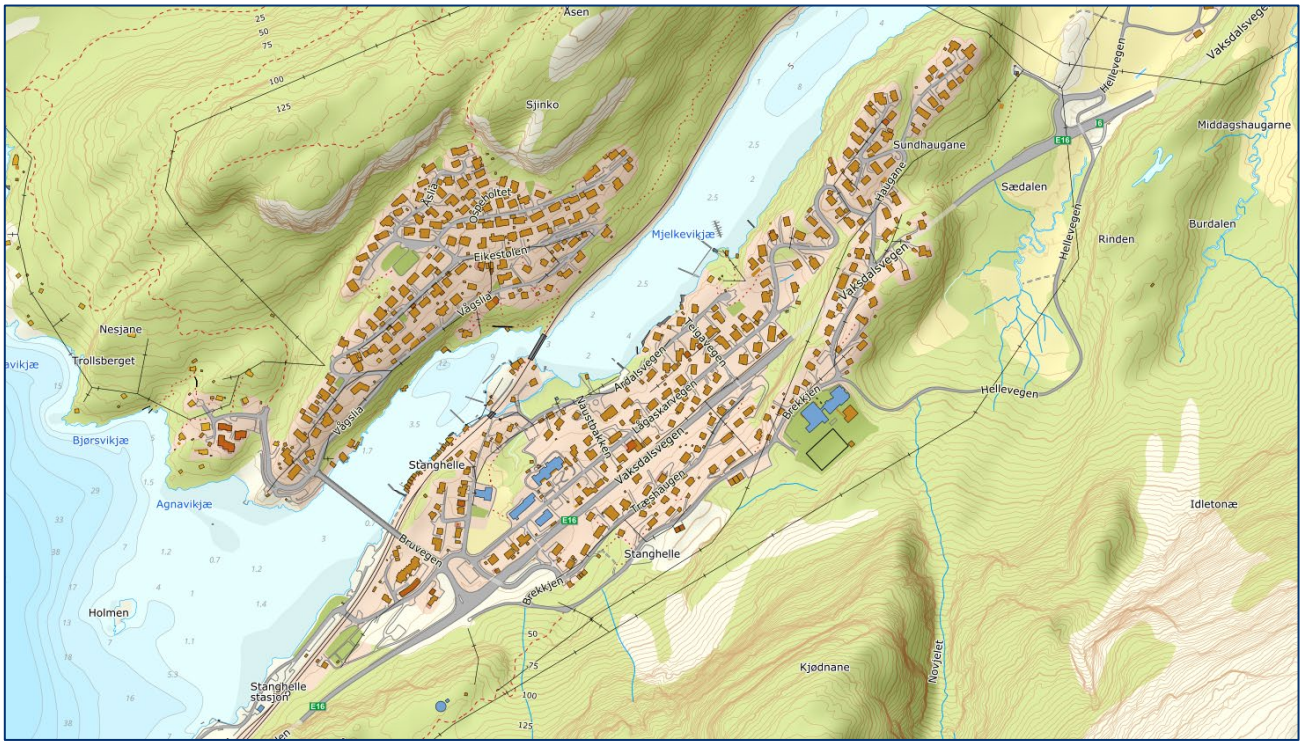


Områdeplan Stanghelle

Konsekvensutredning Trafikk

Mottaker **Vaksdal kommune**
 Dokument type **Konsekvensutredning trafikk**
 Versjon **1**
 Dato **September, 2023**
 Utført av **David Nilsson**
 Kontrollert av **Marthe Fjellheim**
 Godkjent av **Erik Ditlefsen**



Innholdsfortegnelse

1.	Innledning	3
2.	Planområdet	4
3.	Dagens Situasjon	5
3.1	Vegsystem	5
3.2	Kollektivtrafikk	6
3.3	Tilbud til gående og syklende	8
3.4	Ulykkesstatistikk	10
4.	Framtidens situasjon	11
4.1	Statlig plan for ny E16 og Vossebanen	11
4.1.1	Ny jernbanetrasé	12
4.1.2	Nye vegtraséer	13
4.1.3	Øvrige funksjonsendringer på Stanghelle i statlig plan	16
4.2	Områdeplan for Tettaneset	17
4.3	Områdeplan for Stanghelle	18
5.	Konsekvensutredning framtidens situasjon	20
5.1	Beskrivelse av alternativer i konsekvensutredning	20
5.2	0-alternativet	20
5.3	Planforslaget	21
6.	Oppsummering	21
7.	Referenser	22

1. Innledning

Regjeringen har vedtatt nye traseer for jernbane og veg mellom Bergen og Voss. En del av dette omfatter den statlige reguleringsplanen for E16 og Vossebanen på strekningen Arna – Stanghelle. Med ny jernbane, stasjon og veg, er det behov for planlegging og utvikling av tettstedet Stanghelle i Vestland fylke.

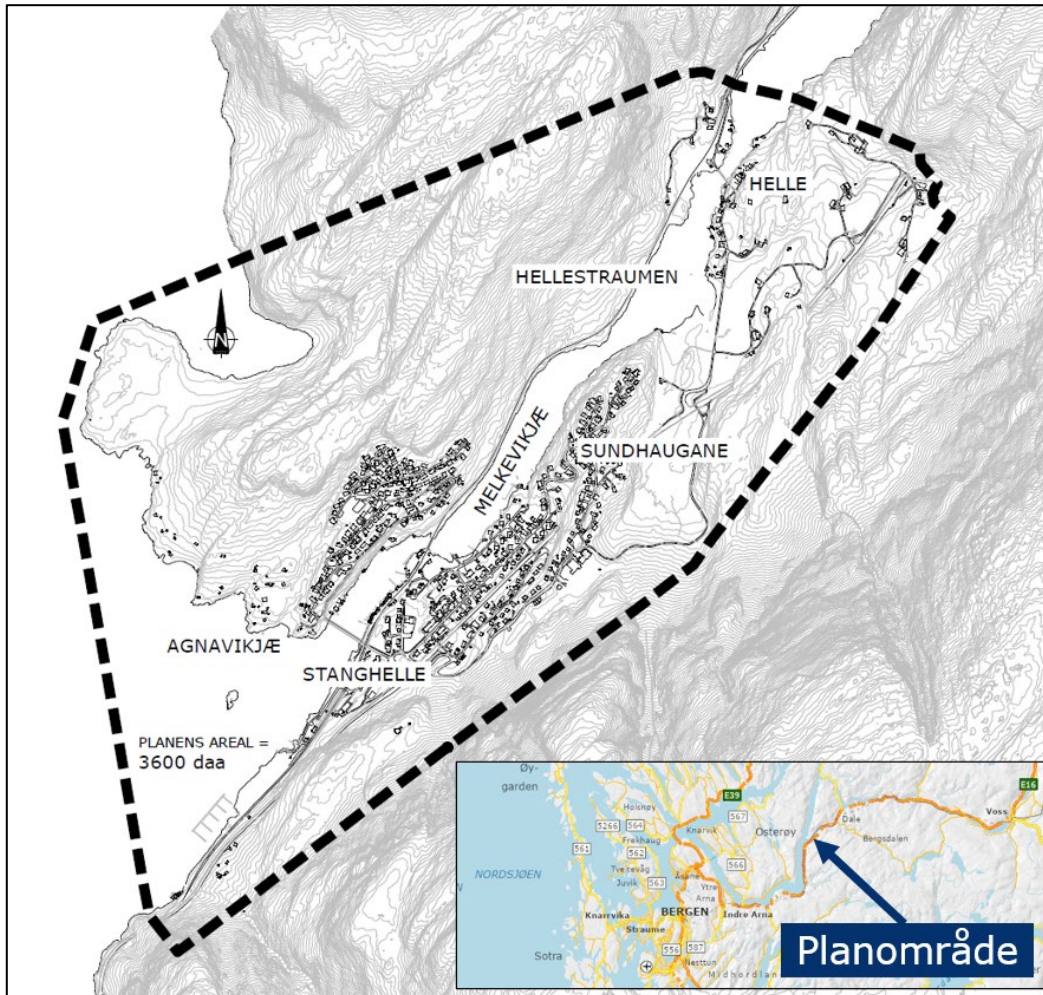
Rambøll/Henning Larsen er engasjert av Vaksdal kommune for å utarbeide en ny områdeplan for Stanghelle. Hensikten med områdeplanen er å legge til rette for fremtidig utvikling med boliger, næring, handel, offentlige og private tjenestetilbud, blågrønne strukturer, møteplasser, friluftsliv og naturopplevelser etter utbyggingen av E16 og jernbanen. Stanghelle skal planlegges for en fremtidig vekst av innbyggere og tilreisende, og utviklingen skal forankres i stedets natur og lokale historie.

Dette dokumentet er en konsekvensutredning for temaet trafikk. Rapporten viser til eksisterende forhold for gående, syklende og reisende med kollektivtransport. Videre viser rapporten hvordan vedtatt statlig reguleringsplan med og uten områdeplan, legger premisser for videre utvikling av Stanghelle.

I statlig reguleringsplan inngår en reguleringsplan for Tettaneset, vest på Stanghelle. Denne rapporten tar ikke hensyn til trafikkmessige konsekvenser i anleggsfase for Tettaneset.

2. Planområdet

Se Figur 1 for en oversikt av planområdets avgrensning.



Figur 1 – Planområdets avgrensning

Planområdet er på 3600 dekar (daa). Områdeplanen omfatter Stanghelle i sør og strekker seg opp mot Helle i nord. Fjordarmen Vågen deler opp Stanghelle i Stanghelle Vest og Stanghelle Aust. Planområdet strekker seg ut i fjorden og inkluderer deler av et natur- og grøntområde. Noe sjøareal er inkludert for å sikre en helhetlig planlegging. Innenfor denne avgrensningen vil alt areal, forbindelser og adkomstveger i og rundt tettstedet bli vurdert.

3. Dagens Situasjon

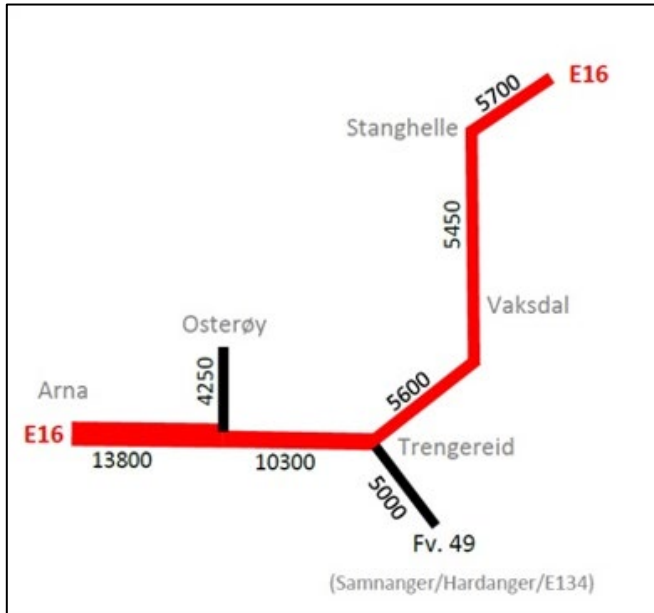
Stanghelle er opprinnelig en jordbruksbygd og har fungert som et knutepunkt. Tettstedet fungerer i dag som et pendlersted til Bergen, Voss og Dale.

Folketallet innenfor planområdet er om lag 800, fordelt på bygdene Stanghelle og Helle. Stanghelle er den delen av planområdet med flest boliger, mens Helle lenger nordøst utgjør et mindre boligområde. Boligområdet på Stanghelle er dominert av eneboliger med større og mindre hager. Tettstedet har i liten grad boligtyper som leilighetsbygg og rekkehus. Stanghelle har et grunnleggende tjenestetilbud, og det naturlige sentrum er dagligvarebutikken på Lågaskarvegen, hvor det også er en barnehage. Sørvest for sentrum ligger Stanghelle stasjon med adkomst via krysset Lågaskarvegen/Haldobrekka. Vest for sentrum over fjordarmen Hellestraumen ligger Ospeholtet. Nordøst for sentrum ligger Stanghelle skole med omtrent 80 elever. Boligområdet på Helle er et mindre boligområde uten grunnleggende tjenestetilbud.

3.1 Vegsystem

E16 mot Oslo/Voss og Bergen går gjennom planområdet og har kryss med avkjøring på Stanghelle og på Helle (nord for Lågaskarstunnelen). Fartsgrensen på E16 er 70 km/t. Det er også en smal kommunal veg mellom Stanghelle og Dale industriområde som delvis går parallelt med jernbanen på den andre siden av elven. I praksis fungerer E16 som den eneste adkomstmuligheten for kjørende på veg til Stanghelle. Stanghelle har en intern veg med en fartsgrense på 30 km/t, dette gjelder for begge sider av fjorden. Fjorden krysses via Vågen bru.

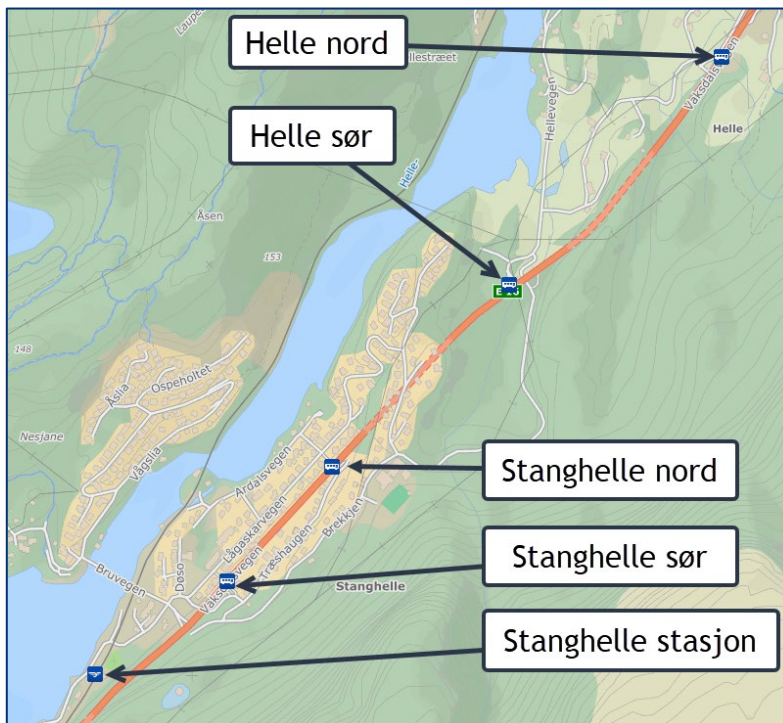
Dagens trafikkmengde på E16-strekningen mellom Arna – Stanghelle er vist i Figur 2. Ved Arna er gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på E16 nesten 14 000 kjøretøy per dag. En del av trafikken skal til/fra Osterøy, og en del kjører fv. 49 til/fra Hardanger. Øst for Trengereid mot Vaksdal og Stanghelle ligger trafikkmengden på omtrent 5 000 – 6 000 kjøretøy per dag. Nord for Stanghelle er trafikken på 5 700 kjt/døgn, og sør for Stanghelle er trafikken 5 450 kjt/døgn. Andelen tunge kjøretøy på E16 er ca. 13% mellom Arna og Trengereid og ca. 16% videre mot Stanghelle.



Figur 2 – Dagens trafikkmengde i NVDB Årsdøgntrafikk (Kilde: Bane NOR & SVV, 2021)

3.2 Kollektivtrafikk

Kollektivtrafikk på Stanghelle er jernbane og buss. Se Figur 3 for plassering av holdeplasser og stasjon.

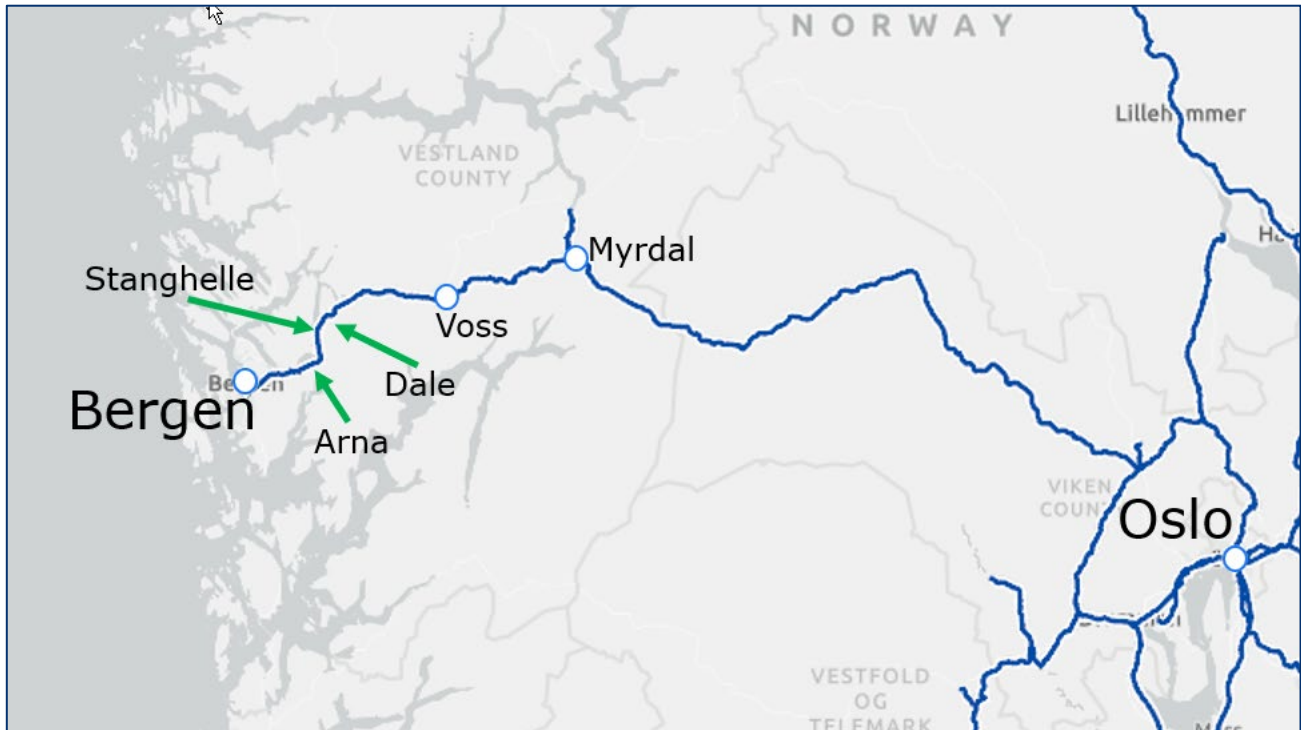


Figur 3 – Kartutsnitt over holdeplasser for kollektivtrafikk på Stanghelle innenfor planområdet

Stanghelle stasjon ligger langs Vossebanen som er en del av jernbanestrekningen mellom Oslo og Bergen.

Det går lokaltog mellom Arna og Bergen med 20 avganger i hver retning på hverdager i perioden mellom klokken 05.40 og 00.00.

Regiontog R40, Bergen – Voss – Myrdal (Vossebanen) passerer Stanghelle 17 med avganger (mandag-fredag) og med 14 avganger (lørdag-søndag). Vy rute F4, Bergen – Oslo S (Bergensbanen) passerer Stanghelle uten stop. Nærmeste stop for F4 er i Dale eller Arna, med 4 avganger (mandag-torsdag), 6 avganger (fredag), 4 avganger (lørdag) og 5 avganger (søndag) i døgnet i begge retninger.



Figur 4 – Tog: Bergen-Stanghelle-Oslo (Kilde: togkart.banenor.no)

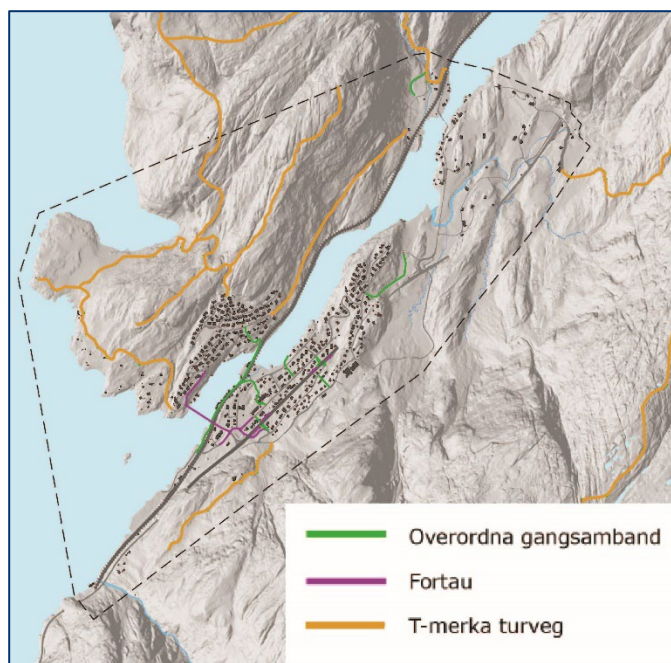
Stanghelle har to bussholdeplasser, og Helle har to bussholdeplasser. Alle holdeplasser trafikkeres i begge retninger.

Skyss regionale rute 920/950 (Bergen - Dale - Voss – Gudvangen) har 5 avganger mandag-fredag og en avgang på søndag.

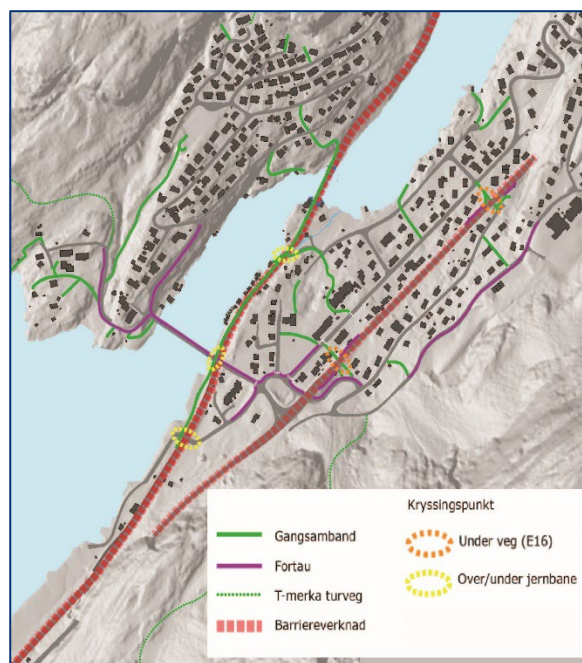
Intercity-busslinjene NW162 (Bergen - Lillehammer) har en avgang/dag, og NW420 (Sogndal-Lærdal-Flåm-Voss-Bergen-Haukeland sjukehus) har tre avganger/dag

3.3 Tilbud til gående og syklende

Stanghelle har flere korte gangveger/snarveger, men få sammenhengende gang- og sykkelveger fra boligområdene til sentrale målpunkter som skole, dagligvarebutikker, og jernbanestasjon. På grunn av lav trafikkmengde og lav fartsgrense, egner det øvrige vegnettet seg relativt godt for blandet trafikk. I tillegg er det flere turstier innenfor planområdet, som utgjør et supplement til gående. Se Figur 5 og Figur 6.



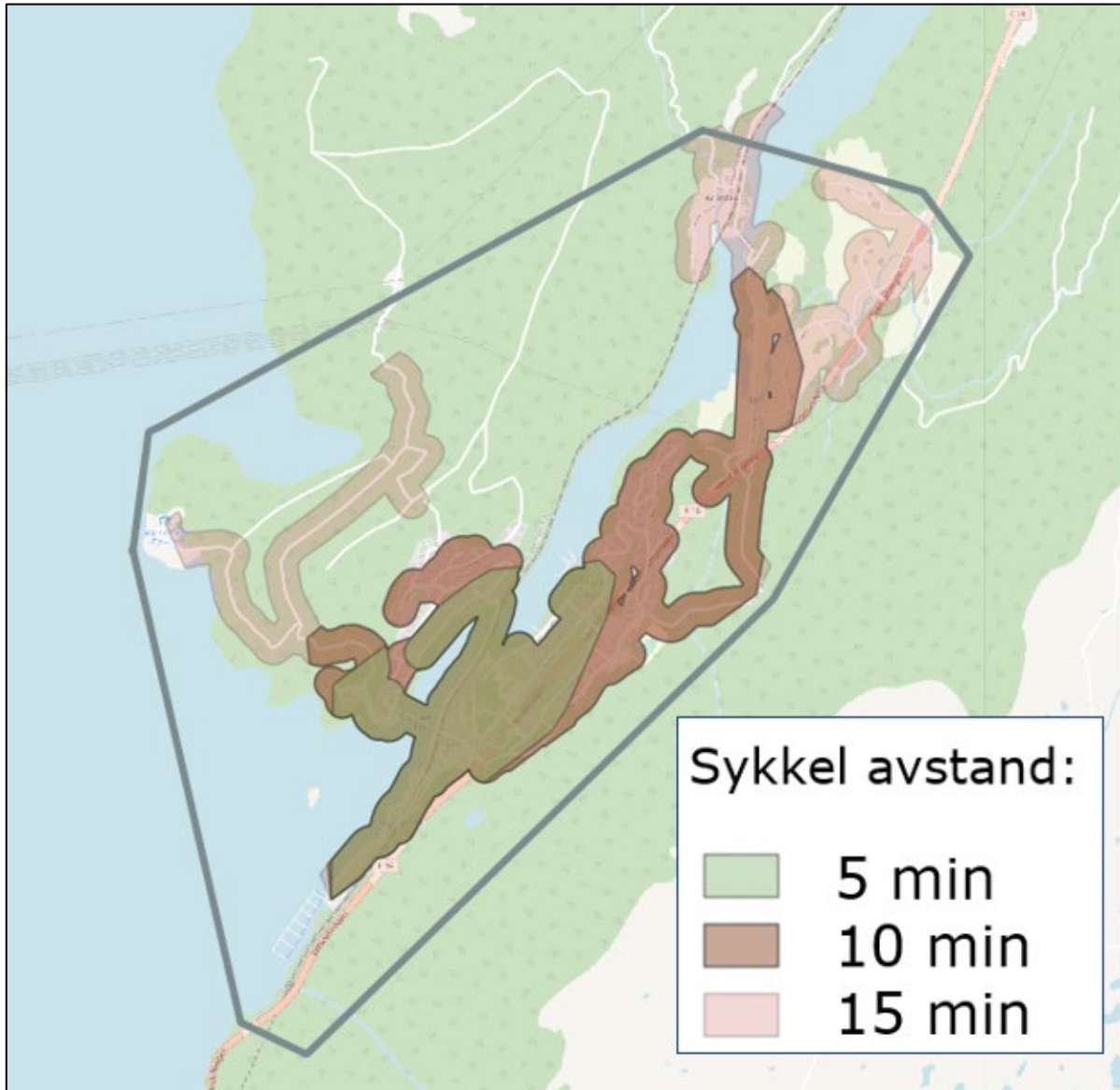
Figur 5 – Oversikt over tilbud for gående og syklende i planområdet,



Figur 6 – Oversikt over tilbud for gående og syklende på Stanghelle

Stanghelle har ingen hovedsykkelrute. Det er etablert fortau langs deler av Vågslia, Neset, over Vågen bru, Haldorbrekka, Lågaskarvegen, og Træshaugen. Flere av bolig gatene har lite trafikk og lav fart. Boliggatene spiller derfor en viktig rolle som ferdselsårer for gående og syklende. Jernbanen og E16 fremstår som barrierer, men det er overganger ved togstasjonen og underganger under E16 som sikrer kryssing for gående og syklende. Dalevågen utgjør også en barriere, fordi det mangler gode krysningsmuligheter for myke trafikanter. Krysningsmulighetene for gående og syklende over Dalevågen er Vågen bru (fortau), Stanghelle jernbanebru og Hellestraumen bru (sammen med biler). Til skoleområdet er det en forbindelse med trapp mellom vegen Træshaugen og Brekkjen. Langs Brekkjen er fortau etablert, som strekker seg 250 m mellom Stanghelle skole og grusveg til Treshaugen.

Figur 7 viser en illustrasjon av sykkelavstander på 5, 10 og 15 minutter fra dagligvarebutikken på Stanghelle. Gangettet fra Open Street Map er grunnlag for beregningen av sykkeltiden. Dette medfører at gangettet med sykkelavstander består til viss grad av områder på Tettaneset som ikke er mulig for sykling. Kartet viser at sentrumsområdet har en relativt god rekkevidde for gående og syklende over Stanghelle tettsted.



Figur 7 – Sykkelavstander innenfor 5, 10, og 15 min fra dagligvarebutikken på Stanghelle

3.4 Ulykkesstatistikk

Bane NOR og SVV skriver i *Planomtale med konsekvensutgreiing* (2021) at vegstrekningen Voss – Arna i gjennomsnitt i perioden 2004-2011 hadde to omkomne per år. Tiltak de siste årene har redusert ulykkene noe. Eksempel på tiltak er innføring av fartsgrense 70 km/t, sinusfresing (rumlefelt), belysning, mer overvåking av trafikken, informasjon og kampanjer.

Ulykkesdata i NVDB for de 10 siste årene viser to politirapporterte personskadeulykker innenfor planområdet. Begge ulykker er på E16.



Figur 8 – Trafikkulykker i forbindelse til Stanghelle

Ulykkene nedenfor er beskrevet med enten «Ulykkestype» eller «Ulykkestype underkategori», deretter hvilken type av kjøretøy som har vært innblandet og år.

1. Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side i høyrekurve, Personbil, 2015
2. Ulykke ved kryssende kjøreretning hvor kjøretøy foretar avsvinging, Personbil/MC, 2018

Den andre ulykken ved krysset E16, er den eneste ulykken med mer enn et kjøretøy involvert.

Ut over dette er det ikke registrert større trafikkulykker på Stanghelle de siste ti årene. Dette er trolig på grunn av at større deler av vegene i området har fartsgrense 30 km/h. Langs E16 er de gjennomførte tiltakene trolig grunn til den lave ulykkesfrekvensen de siste årene.

4. Framtidens situasjon

4.1 Statlig plan for ny E16 og Vossebanen

Statlig reguleringsplan Arna-Stanghelle ble godkjent av Kommunal- og distriktsdepartementet 1. april 2022. Reguleringsplanen er laget av Bane NOR og Statens vegvesen på oppdrag av Samferdselsdepartementet. Byggestart ventes i 2024 og ferdigstilling i 2033-2034. Prosjektet består av utbygging av ny vegtrasé for E16 og ny jernbanetrasé for Vossebanen mellom Arna og Stanghelle. Se Figur 9.



Figur 9 – Vedtatt reguleringsplan for Fellesprosjektet Arna-Stanghelle (svv.no)

Realisering av vedtatt plan medfører reisetidsredusering for bil fra 30 minutter til 20 minutter mellom Arna og Stanghelle. Dagens 18 tunneler langs vegstrekningen reduseres til tre lange tuneller for bane og veg.

Ny E16 berører ikke Stanghelle direkte, men ny jernbanestasjon medfører endringer i lokalvegnettet.

4.1.1 Ny jernbanetrasé

I statlig plan går jernbanesporet i ny tunnel mellom Vaksdal og Stanghelle sentrum. Ny tunnel heter Vaksdalstunnelen og vil bli 8 km. Se Figur 10 og Figur 11 for illustrasjon av ny jernbanestasjon på Stanghelle sentrum.



Figur 10 - Illustrasjon av ny jernbanetrasé på Stanghelle fra sørøst (kilde Bane nor & SVV (2021), «Figur 5-3»)



Figur 11 - Illustrasjon av ny jernbanetrasé på Stanghelle fra nordvest (kilde Bane nor & SVV (2022), «Figur 7-4»)

Ny jernbanestasjon vil bygges i sentrumsområdet med parkering ved Lågaskarvegen, vest for dagligvarebutikken og barnehagen. Mot nord går jernbanetraséens strekning over ny bru over Hellestraumen. Der kobles ny jernbanestrekning sammen med eksisterende jernbanestrekning.

For gående etableres en gangbro over jernbanesporet, som knytter sammen østsiden og vestsiden av stasjonen. Ved stasjonsområdet etableres et parkeringsareal med et «park & ride»-konsept.

4.1.2 Nye vegtraséer

E16 legges i tunnel øst for Stanghelle sentrum i statlig plan. Tunnelen vil hete Berrfjelltunnelen og gå 9 km mellom Vaksdal og Helle. Ny E16 fra Berrfjelltunnelen kobles sammen med dagens E16 i oppgradert kryss ved Helle. Fartsgrense er 80 km/t ved nytt kryss. Krysset med E16 har eget venstresvingefelt som leder til bl.a. Lågaskartunnelen mot Stanghelle sentrum. Kryss i nord har eget høyresvingefelt. Bussholdeplassen Helle sør beholder samme funksjon etter utbygging. Ifølge Fagrapport trafikksikkerhet (Bane Nor, SSV, 2020) er ÅDT på ny strekning av E16 beregnet til 8500 for år 2050.

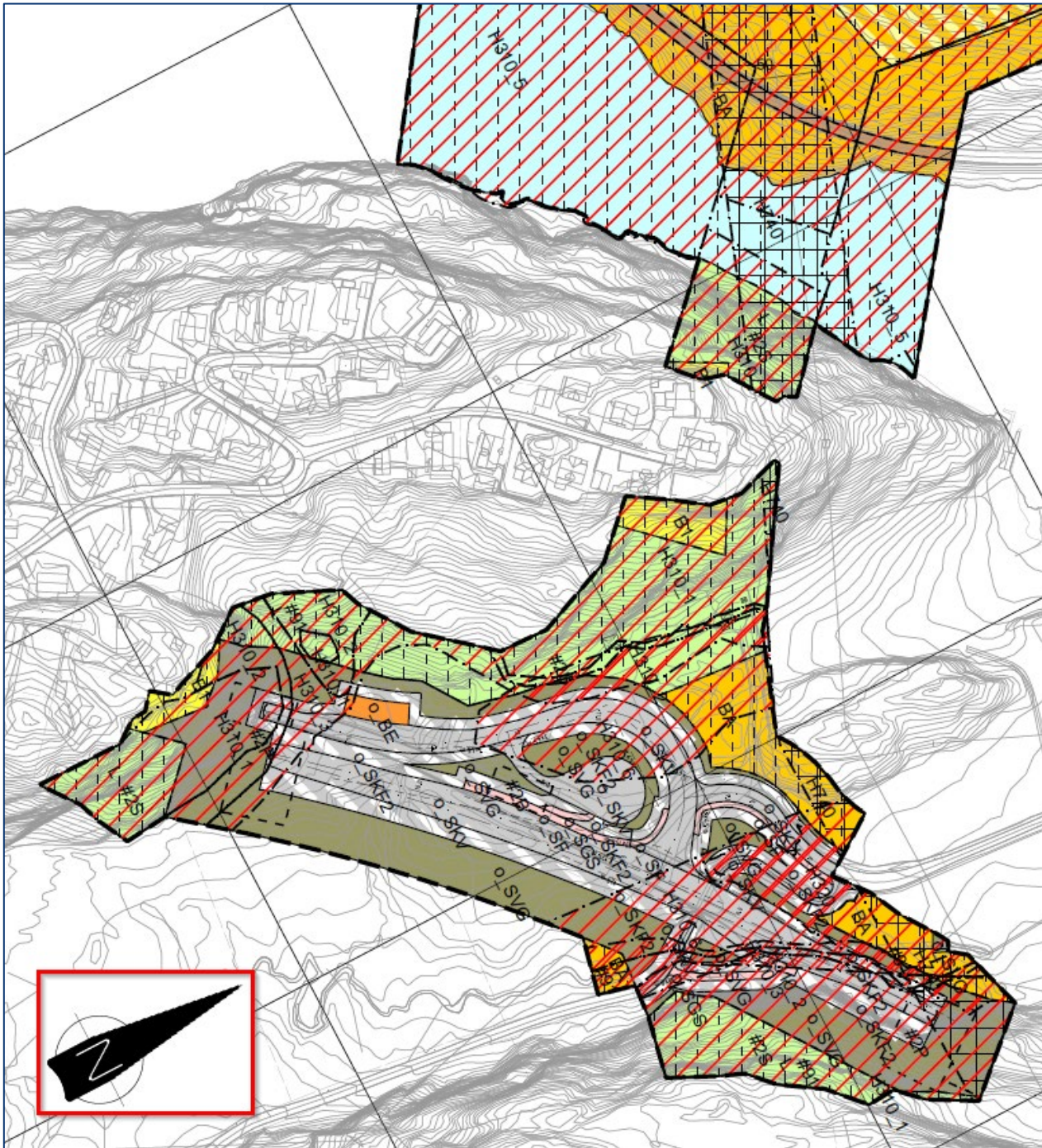
Ny pendlerparkering etableres ved Helle på nordsiden av E16. Myke trafikanter vil i framtiden krysse E16 i undergang. Dette er det samme tilbudet som eksisterer i dag. De eksisterende busslommene for Helle sør beholdes i framtidig situasjon.

Se Figur 12 illustrasjon og Figur 13 for plantegning på ny utforming av kryss i Helle.



Figur 12 - Illustrasjon av nytt kryss i Helle (kilde Bane nor & SVV (2021), «Figur 5-4»)

Deponiområde vil etableres vest for Hellestraumen. I prosjektets anleggsfase vil det bygges en ny midlertidig forbindelse til deponiområdet. Denne forbindelsen går mellom krysset ved E16 på Helle og Ospeholtet på Stanghelle vest. Fra Helle vil forbindelsen gå i tunnel og bro over Hellestraumen til deponiområdet. Mellom deponiområdet og Ospeholtet går vegen langs fjellsiden.



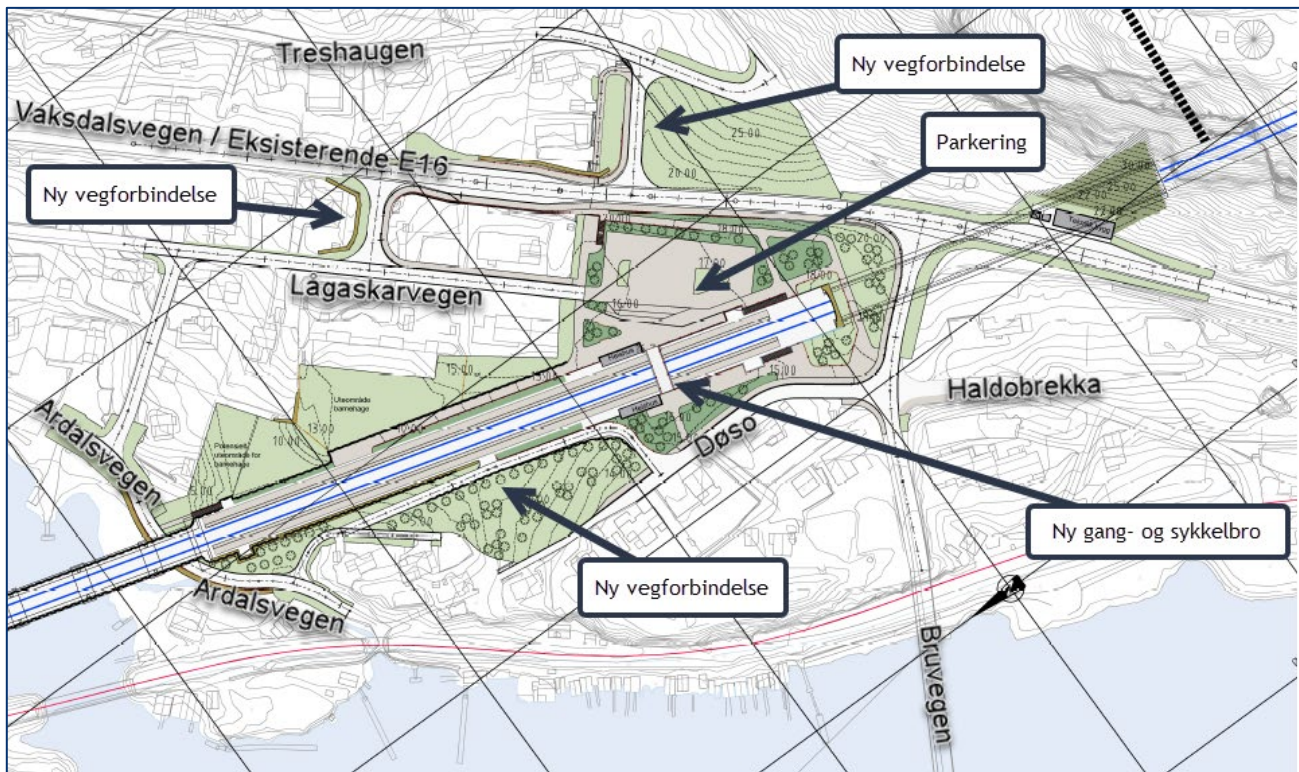
Figur 13 – Plantegning av nytt kryss Helle (Kilde: Bane NOR & SVV (2021))

Ny jernbanestasjon gir store endringer for vegsystemet i sentrale Stanghelle.

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). Gammel E16-strekning vil fungere som omkjøringsveg til Vaksdal i framtiden.

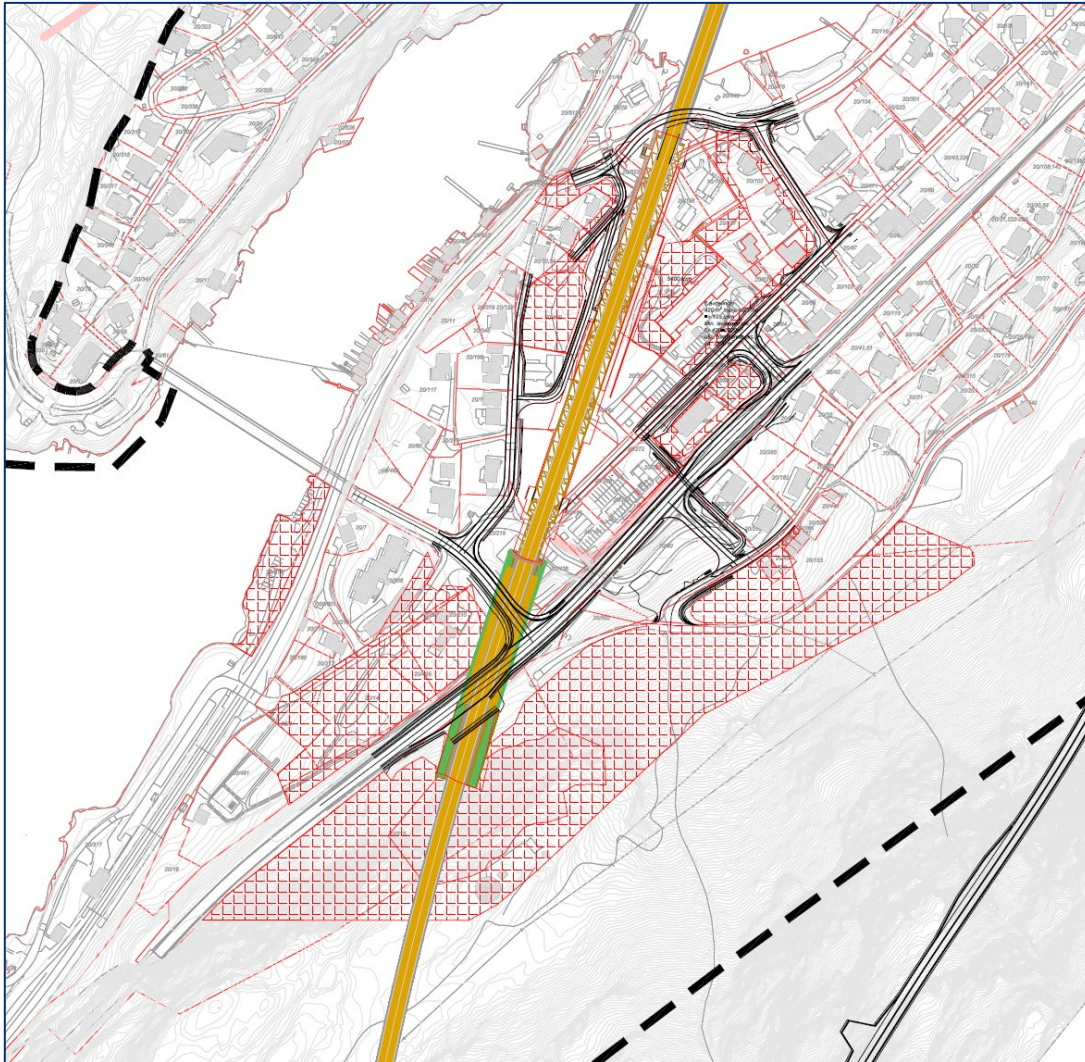
Stanghelle sentrum får tre nye vegforbindelser som er illustrert i Figur 14. Vegen Træshaugen vil i statlig plan ikke gå i kulvert under E16, men i stedet kobles på Vaksdalsvegen med et kryss. Gang- og sykkelveg vil fortsatt gå i kulvert under Vaksdalsvegen. Kulverten er en viktig del av skoleruta og en overgangsmulighet mellom holdeplassene på Stanghelle sør. Ny vegforbindelse mellom Vaksdalsvegen og Lågaskarvegen etableres. Rundt stasjonen etableres fortau på eksisterende E16 (Vaksdalsvegen), Lågaskarvegen og Ardalsvegen. Ny gang- og sykkelbru etableres over jernbanestasjonen.



Figur 14 – Plantegning av ny veg trase på Stanghelle

4.1.3 Øvrige funksjonsendringer på Stanghelle i statlig plan

Øvrige funksjoner på Stanghelle påvirkes i stor grad i anleggsfasen for statlig reguleringsplan. Se Figur 15.



Figur 15 – Riggområde i anleggsfase

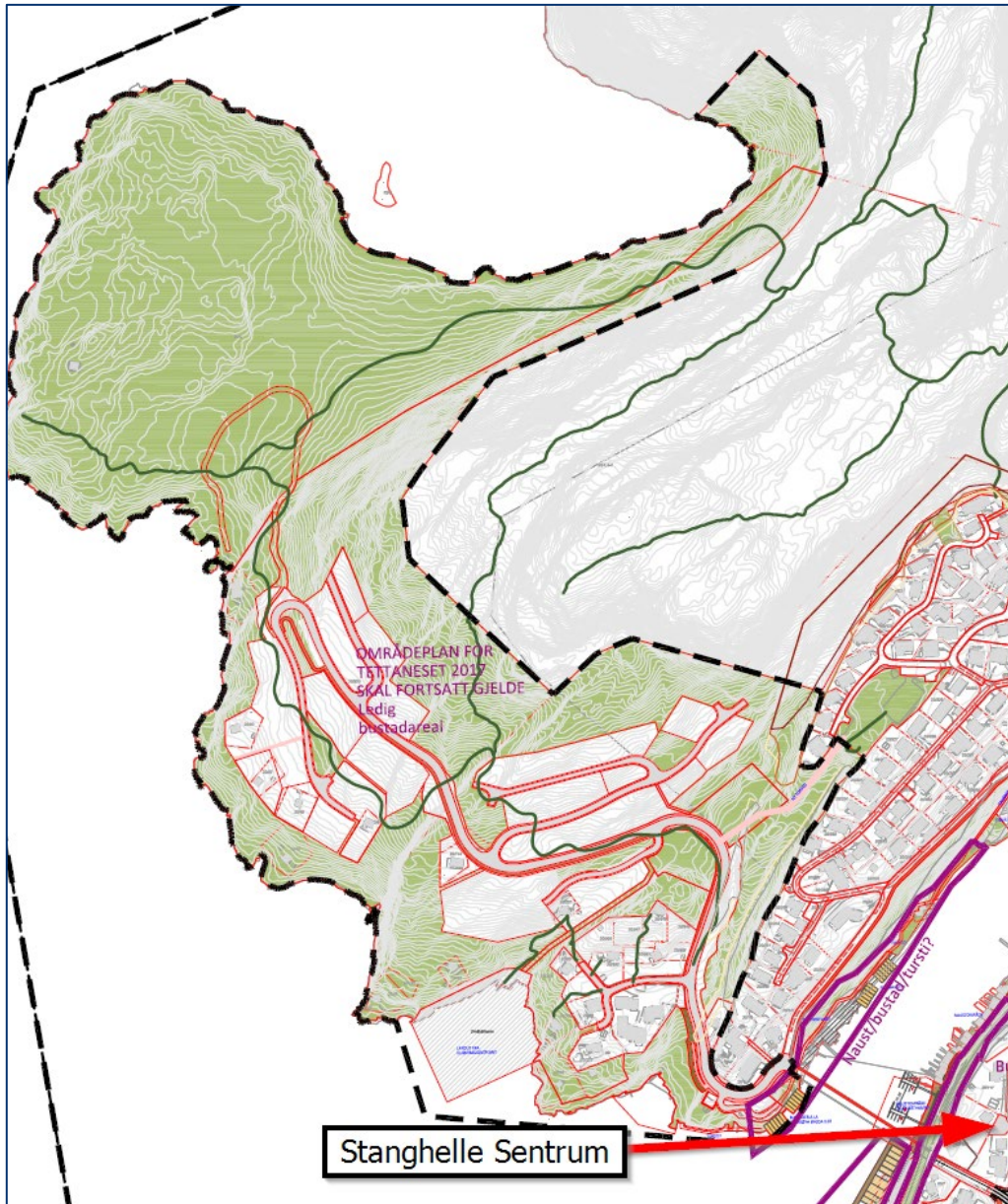
I anleggsfasen vil barnehagen sannsynligvis midlertidig flyttes fra sentrum til området ved Stanghelle skole. Avstanden mellom midlertidig og opprinnelig plassering av barnehage er 800 m.

Etter slutføring av prosjektet vil rigg- og anleggsområder frigjøres. Barnehagen kan ev. flytte tilbake inn i opprinnelig bygning ved sentrumsområdet ved Lågaskarvegen. Barnehagen kan også etableres permanent på skuleområdet ved Stanghelle skule.

4.2 Områdeplan for Tettaneset

En områdeplan for Tettaneset ble laget i 2017. Området tilrettelegges for nye boligområder med tilhørende veg og øvrig infrastruktur. Se Figur 16.

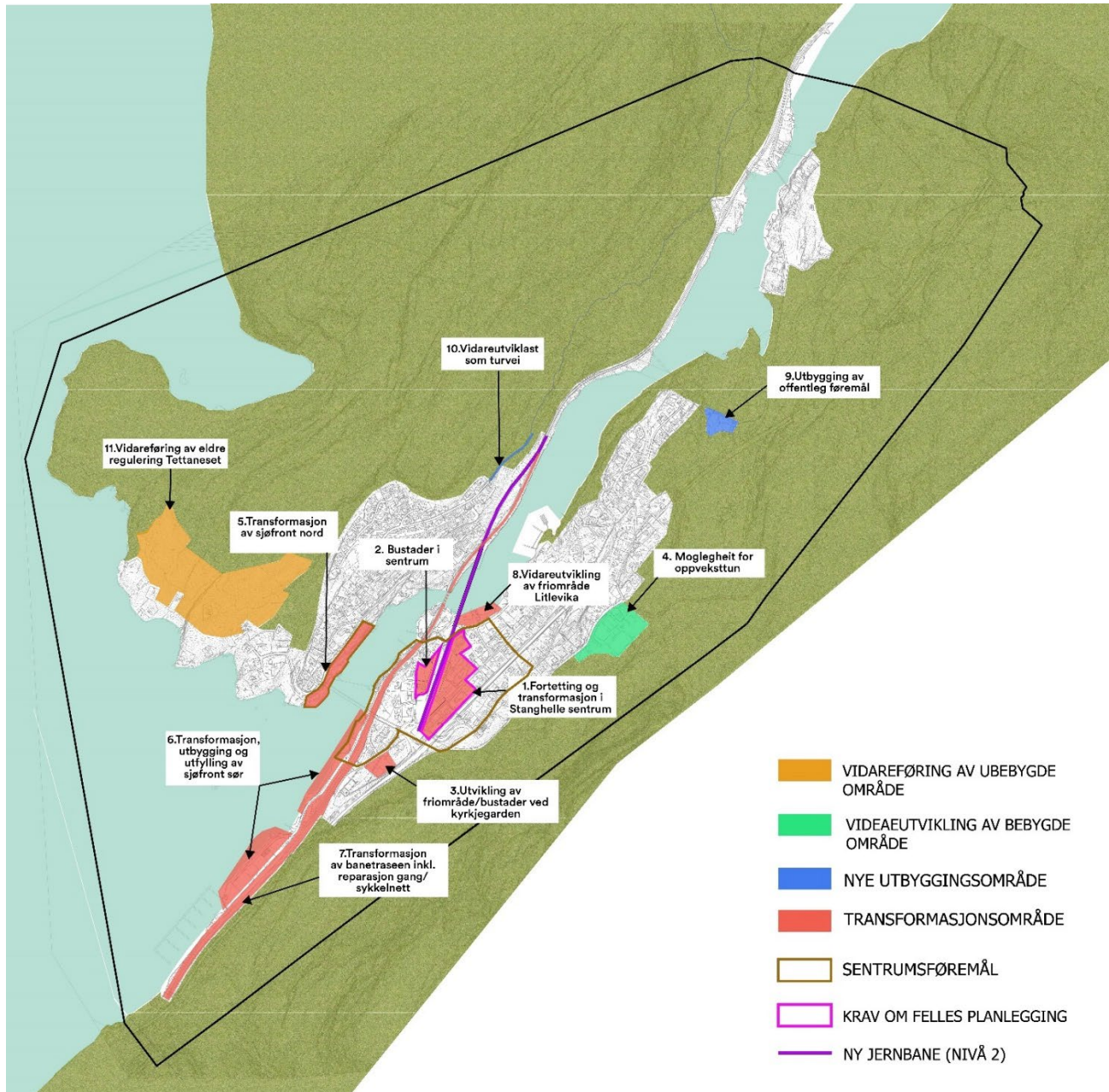
Utbyggingen består av 120 – 150 nye boenheter på Stanghelle. Dette vil medføre økt trafikk av bil, gående og syklende på Stanghelle. Trafikksituasjonen er utredet i reguleringsplan for Tettaneset.



Figur 16 – Områdeplan for Tettaneset laget i 2017

4.3 Områdeplan for Stanghelle

Områdeplanen laget av Henning Larsen er basert på valgt løsning for jernbane- og vegtrasé i statlig reguleringsplan. I tillegg er områdeplan for Tettaneset del av områdeplan laget av Henning Larsen. Se Figur 17, for illustrasjon av planlagte nye tiltak på Stanghelle i områdeplanen.



Figur 17 – Tiltakskart for områdeplan Stanghelle

Følgende tiltak er med i områdeplanen.

1. Fortetting og transformasjon på Stanghelle sentrum
2. Bustader i sentrum
3. Utvikling av friområde/ bustader ved kyrkjegarden
4. Moglegheit for oppveksttun
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 Litlevika
9. Utbygging a offentlig føremål
10. Vidareutviklast som turvei
11. Vidareføring av eldre regulering Tettanaset

Områdeplanen tilrettelegger for fortetting og sentrumsutvikling i Stanghelle sentrum, øst for jernbanestasjonen. I statlig plan er dette området kun regulert for parkeringsplasser til jernbanestasjonen. Det er tilrettelagt for løsnings ved stasjon der bilpassasjerer kan effektivt bli sluppet av eller hentes. Områdeplanen vil sikre at barnehage kan legges ved enten midlertidig plassering i anleggsfasen eller i sentrumsområdet (opprinnelig plassering). Vest for jernbanestasjonen tilrettelegger områdeplanen for et boligområde ved vegen Døso.

Opprinnelig jernbanetrasé vil kunne bygges om til gang- og sykkelveg i områdeplanen. Mulig omlegging til tursti er også et alternativ. Bolighusene Sjøfront sør ligger parallelt med ny gang og sykkelveg ved dagens jernbanetrasé. Her tilrettelegges også for en småbåthavn. For utfylling i sjø ventes det å bli brukt steinmasser fra anleggsfasen.

Det legges til rette for brannstasjon ved nytt kryss E16 i Helle i områdeplanen.

Områdeplanen vil videreføre deler av midlertidig vegforbindelse i anleggsfase fra Ospeholtet videre nordover som turveg.

5. Konsekvensutredning framtidens situasjon

5.1 Beskrivelse av alternativer i konsekvensutredning

Konsekvensutredning for trafikk laget av Rambøll vil beskrive trafikkmessige konsekvenser av to alternativer. 0-alternativet består av statlig plan og områdeplanen for Tettaneset. Planforslaget består av statlig plan, områdeplan Tettaneset og områdeplan av Henning Larsen. Se Tabell 1 for oversikt

Tabell 1 – Forklaring av alternativer i konsekvensutredningen.

	Plan	Statlig plan	Områdeplan Tettaneset	Områdeplan av Henning Larsen
Alternativ				
0-alternativet	Ja	Ja	Ja	Nei
Planforslaget	Ja	Ja	Ja	Ja

5.2 0-alternativet

Trafikkmessige konsekvenser i 0-alternativet i anleggsfase:

- 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.

Trafikkmessige konsekvenser i 0-alternativet etter ferdigstilt utbygging:

- 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 trafikksikkerheten øke. Trafikkmengden på lokalvegnettet på Stanghelle er avhengig av graden av boligutbygging.
- Trafikk på E16 vil ferdes igjennom to tunneler i stedet for åtte mellom Vaksdal og Stanghelle. Et redusert antall overganger mellom tunnel og veg er som regel trafikksikkert. Dette i særlig grad med kombinasjonen av trafikkmengden og fartsgrensen på E16. Ulemper med lange tunneløp er

monotoni som gir bl.a. økt risiko med uoppmerksomhet og soving. Ved større ulykker med brann kan rømming og redning være vanskeligere enn i dagsone.

5.3 Planforslaget

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.

6. Oppsummering

Stanghelle tettsted er et pendlersted med et grunnleggende offentlig tjenestetilbud. Med den nye områdeplanen er det forbedrede muligheter for å tilrettelegge for økt næringsvirksomhet på Stanghelle, spesielt ved transformasjon av sentrumsområdet tilknyttet ny jernbanestasjon. Videre vil flere sannsynligvis flytte til Stanghelle med økt boligutbygging. Dette medfører økt biltrafikk som belaster dagens lokalvegnett, men nye forbindelser og omlagt E16 i tunnel vil gjøre Stanghelle mer trafikksikkert.

Ny jernbanestasjon vil være et målpunkt, og rekkevidden for gående og syklende fra jernbanestasjonen dekker hele Stanghelle.

7. Referenser

Bane NOR & SVV (2020), *Fagrapport trafiksikkerhet*

Bane NOR & SVV (2021), *Samlehefte plankart alternativ B2*

Bane NOR & SVV (2021), *Planomtale med konsekvensutgreiing*, tilgjengelig:

https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/utbygging/e16banearnastanghelle/vedlegg/reguleringsplan/planomtale_v08b_24_11_2021.pdf

Statens vegvesen & Bane NOR (2022) Fellesprosjektet Arna-Stanghelle, Oppstart 2024

Bane NOR & SVV (2021), *E16 og Vossebanen, Arna - Stanghelle Prosjektrapport*

Rambøll (2019) *Områdeplan Stanghelle Planprogram*