

Referat fra arbeidsmøte med Statens vegvesen

Til stede:

Norconsult	Statens vegvesen	Kristiansund kommune
Marco Böhm	Linda Heimen	Trine Daae Groseth
Silja Jansdottir Jermstad	Vidar Neraas	Vidar Dyrnes
Ingve Lygre Undheim	Halgeir Brudeseth	Jan Brede Falkevik
		Ingunn Mobæk
		Ingrid Sandnes Olsen

Møtested: Teams

Møtetidspunkt: 11.05.2023 kl. 12-14

Arbeidsmøte med Statens vegvesen ble avholdt for å diskutere mulige løsninger på de innkomne innsigelsene og merknadene. Statens vegvesen har fremmet innsigelse på to punkter:

- Planforslaget legger opp til en systemløsning i strid med vegsystemet som er planlagt i reguleringsplan for Atlanten hotell og stadion og Hovednett for sykkel.
- Parkeringsplassen o_SPA2 kommer i konflikt med Hovednett for sykkel, hensynssone for friskt i kryssområdet og behov for areal til drift og vedlikehold. Konsekvensene for trafikkavviklingen i kryssområdet er ikke vurdert for dette trafikkmønsteret.

Videre hadde Statens vegvesen merknader til følgende.

- Planlagt løsning for midlertidig kryss mellom rv. 70 og Røsslyngveien.
- Trafikksikkerhet og fremkommelighet for mjuke trafikanter langs Røsslyngveien.

I hovedsak var det disse punktene som ble gjennomgått i møte.

Alternative systemløsninger og utforming av parkeringsplass ved rv. 70

Jermstad viste foreliggende planforslag og arealer foreslått regulert til parkeringsplass, fortau, gang- og sykkelvei og kjørevei ved rv. 70. Arealet regulert til SPA2 er tenkt som en avlastning for parkeringsarealet inne ved skolen. Dette har man sett at det er behov for, da tiltaket vil medføre økt trafikk. Dette har det også kommet innspill om underveis i prosjektet. I arbeidet med planen har det også vært ønskelig å tilrettelegge for bedre gang- og sykkelforbindelser. Viser til at ny gang- og sykkelvei langs nordsiden av rv. 70 ikke er tenkt koblet til eksisterende turvei i Folkeparken i gjeldende reguleringsplan R-262. I foreliggende planforslag har man foreslått en slik kobling, med en undergang under Røsslyngveien. Plassering av undergangen i Røsslyngveien ble diskutert på møte og man så på en mulighet å trekke denne noe lenger østover.

Böhm problematiserer blandingen mellom gående og syklende i gjeldende reguleringsplan (R-262), da det er regulert en 3 meter bred gang- og sykkelvei langs nordsiden av rv. 70. I arbeidet med alternative løsninger i foreliggende planforslag, foreslås det egne traséer for gående og syklende. Böhm stiller spørsmål til om traséene for gående og syklende må være adskilt. Statens vegvesen mener traséene må være adskilt, f.eks. ved bruk av materialer som gir et tydelig skille.

Norconsult har foreløpig utarbeidet tre alternative løsninger (alternativ A, B og C) for gang- og sykkelvei. Disse lå vedlagt møteinnkallingen og ble vist i møte. Det ble avtalt at disse skulle finpusses

og legges fram for Statens vegvesen. Ytterligere et fjerde alternativ ble diskutert og jobbet med under møtet. Denne viser gang- og sykkelvei på nordsiden parkeringsplass SPA2.

Statens vegvesen viser til sin innsigelse vedrørende gang- og sykkelvei og viser til at foreliggende planforslag er i strid med sykkelstrategien. Foreliggende planforslag viser en del kryssinger for syklende. Det er viktig for Statens vegvesen at sykkeltraséen får en god og funksjonell utforming. Det ble påpekt at Kristiansund sin sykkelstrategi ble vedtatt etter gjeldende reguleringsplan for riksveien. Sykkelstrategien viser en annen løsning enn det som er vist i gjeldende plan (R-262). Statens vegvesen viste fram foreløpig illustrasjon i forbindelse med opparbeidelsen av rundkjøring på rv. 70. Prosjektet er en del av Bypakken Kristiansund og har førsteprioritet. Detaljprosjektering av prosjektet er ikke startet opp enda. Nøyaktig plassering av gang- og sykkelvei er dermed ikke fastsatt enda. For Statens vegvesen er det viktig at traséen i foreliggende planforslag får en god kobling til fremtidig trasé i vest, samt unngå for mange kryssinger.

Groseth og Böhm orienterer om at hovedgrunnen til at gang- og sykkeltraséen er lagt til nordsiden av SPA2 er for å sikre en mest mulig trafikksikker trasé for skoleelevene. Mange vil gå fra Dalabrekka og man har i den forbindelse sett på gangforbindelsene til skolen. Langs store deler av sin skolevei kan elevene, også med foreslått gang- og sykkeltrasé på nordsiden av SPA2, unngå å krysse så mange veier. Kryssing av rv. 70 vil være mulig ved bruk av underganger, samt at man unngår kryssing over vei fra ny rundkjøring. Videre synes det positivt at traséen plasseres lengre unna rv. 70 enn det gjeldende plan gjør. Dette vil trolig ha en positiv virkning og vil kunne føles tryggere for både skoleelevene og foreldrene.

Statens vegvesen stilte spørsmål til om behovet for regulert vei bort til regulert hotell i gjeldende plan, R-262. Falkevik orienterte om realiseringen av det planlagte hotellet. Dette vil ikke være aktuelt lengre. Derimot er det ønskelig å beholde veien bort til arealet regulert til N01 (R—262) hvor det kan anlegges parkeringsplass. I dag eksisterer det også en parkeringsplass like ved dette arealet.

Utvide planområdet og begrenset høring

Bredde på gang- og sykkelvei, samt behov for grøntareal mellom gang- og sykkelvei og Røsslyngveien ble diskutert. Dyrnes viste til reguleringsplan R-285, hvor regulert bredde på gang- og sykkelvei er 5 meter. Det er også viktig å sikre en bredde slik at kommunen kan brøyte gang- og sykkelveien om vinteren. Retningslinjer og Statens vegvesen sine håndbøker vil kunne si noe om krav til bredde. En eventuell breddeutvidelse av foreslått fortau på nordsiden av SPA2 for å tilrettelegge for en sykkeltrasé, vil kunne medføre at planområdet muligens må utvides. Dersom planområdet skal utvides må planen sendes på begrenset høring.

Statens vegvesen har i sin merknad om trygg skolevei påpekt at det ikke er regulert inn frisikt i avkjørslene til boligene langs Røsslyngveien (Seljeveien og Furuveien). Dersom hensynssone frisikt skal inn, må det klargjøres om det er behov for å utvide planområdet også her. En begrenset høring må eventuelt omfatte denne utvidelsen.

Trygg skolevei

Statens vegvesen stiller spørsmål til om kommunen har gjort seg noen vurderinger i forhold til at avstanden fra foreslått parkeringsplass (SPA2) til skolen er forholdsvis lang. Det stilles spørsmål til om foreldre vil benytte seg av denne for å sette av barna, slik det er tenkt. Gorseth viser til undersøkelser som er gjort i forbindelse med planarbeidet. Resultatene viser at over halvparten av foreldre til elever som går i 1.-4. trinn synes denne avstanden er for lang. Dette antallet reduseres for elever som går i 5.-7. trinn. Mener resultatene viser at parkeringsplassen vil bli brukt og at det er behov for

denne. Böhm påpeker at det vil være nødvendig å gjennomføre tiltak som gjør det mindre attraktivt for foreldre å kjøre helt fram til skolen, slik som f.eks. fartshumper eller andre hindringer. Videre vil også endring av adferd og holdninger være aktuelle tiltak.

Gorseth informerer om skoleelevers krav til skoleskyss. Kommunen har i samarbeid med FRAM kommet fram til at det skal settes opp en skolebuss som vil gå fra Karihola og til busstoppet ved rv. 70. Det er ikke tenkt at bussen skal kjøre helt fram til skolen, men i planforslaget har man tilrettelagt for at dette er mulig på arealet foreslått regulert til SAA. Avstandsgrensen for krav til buss for 1. klassinger er satt til 2 km og 4 km for resterende barneskoletrinn. Det gjøres utredninger for å se på muligheten for å gi tilbud om buss til de elevene som ikke har krav på dette i dag.

Statens vegvesen hadde merknad til manglende frisktsoner langs avkjørslene i Røsslyngveien. Planforslaget må vurdere dette og behovet for hensynssoner, samt se på muligheten for å gjennomføre tiltak for å sikre bedre forhold for myke trafikanter (skolebarna). Statens vegvesen mener merknaden bør løses.

Det sjekkes ut om det er mulig å knytte bestemmelser til regulerte avkjørsler om mulige tiltak som vil kunne bedre sikt.

Vurdering av trafikkavvikling i krysset ved parkeringsplass x Røsslyngveien x ny rundkjøring

Undheim går igjennom foreløpige trafikkberegninger og vurderinger av trafikkavviklingen i ny rundkjøring og krysset i Røsslyngveien. Det er bygget videre på foreliggende trafikkvurdering som er gjort i «Trafikknotat – ny barneskole Gomalandet», datert 21.02.2023. Supplerende vurdering vil også ta for seg et worst case-scenario. Foreløpige beregninger med dagens trafikkmengde viser god trafikkflyt i rundkjøring og krysset, for både morgen- og ettermiddagsrushet. Gitt et worst case-scenario hvor alle elever blir kjørt til og fra skolen vil belastningsgraden øke, men vurderer det ikke som en krisesituasjon. Beregningene og vurderingen av trafikkavviklingen i rundkjøringen og krysset er ikke ferdigstilt, og det er noe som jobbes videre med.

Statens vegvesen påpeker at man er bekymret for tilbakeblokkering til rundkjøringen ved kø på høyrefeltet inn til Røsslyngveien. Norconsult har ikke bekymringer til dette og viser til beregninger som er gjort. Dette må naturligvis bli vurdert i supplerende av trafikknottet.

Driftsareal

Driftsareal for ny rundkjøring er også et viktig punkt for Statens vegvesen. Det er viktig å sikre nok areal til dette. Statens vegvesen sjekker opp med driftsavdelingen i forhold til krav til dette.

Midlertidig løsning av eksisterende kryss rv. 70 x Røsslyngveien

Norconsult viser til skisser av tenkt midlertidig utbedring av krysset rv. 70 x Røsslyngveien og påpeker at utbedringen ikke vil ha innvirkning på busslommen som ligger vest for krysset. Skissen sendes over til Statens vegvesen.

Referent: Ingunn Mobæk og Ingrid Sandnes Olsen