

MØTEREFERAT

Dialogmøte mellom MRFK, SVV og Bolgneset Utvikling AS

- Tema:** **Reguleringsplan Bolgneset næringsområde**
Fylkesveg 267 – Vadsteinsvikveien
- Møtested:** Fylkeshuset Molde
- Dato:** Tirsdag 26.mars 2019
- Tilstede:** Jan Ove Nydal, Møre- og Romsdal fylkeskommune
Lisbeth Smørholm, Statens Vegvesen
Vidar Neraas, Statens Vegvesen
Rolf-Henning Blaasvær, Bolgneset Utvikling AS (iltakshaver)

1. Møtets formål

Møtet var kommet i stand for finne gode, omforente løsninger på innspill og merknader fra Statens vegvesen (brev 20.02.2019) til tiltakshavers forslag til regulering av Vadsteinsvikveien slik dette fremkommer i beskrivelse fra Norconsult i deres Notat datert 18.september 2018.

Utgangspunktet er at tiltakshaver i sin prosjektering har dimensjonert Vadsteinsvikveien etter U-Hø2 med fartsgrense 60 km/t, mens SVV har merknader om at siktlinjer, m.m. skal tilfredstille kravene til en fartsgrense på 80 km/t.

Partene ble enige om følgende omforente løsninger til prosjekteringen og til den videre prosess:

2. Avkjørsel 63500 - Vadsteinsvikveien 138

Den nye prosjekterte avkjørselen har ifølge SVV en siktlinje mot nord på 61 meter. Kravene ved fartsgrense 80 km/t er 100 meter.

Tiltakshaver foreslår å øke denne siktlinjen ved å fjerne deler av fjellformasjonen som er på nordsiden av avkjørselen, inntil der hvor fjellet blir høyt.

Norconsult tegner om og angir hvor mange meter det vil innebære i økt siktlinje, og SVV vurderer om dette kan godtas.

3. Avkjørsel 6400/64500 – felles avkjørsel fra flere eiendommer

SVV anser denne avkjørselen for å være utsatt, da den ligger midt i svingen. Rekkverk mellom gang- og sykkelvei er her ikke ideelt, og skilting i kurven med flere Zebra-skilt vil erfaringsmessig ta oppmerksomheten bort fra utkjøringen.

Norconsult tegner om ved å flytte avkjørselen til ca profil 1120, og angir samtidig rekkverk gjennomgående i hele svingen. Skilting med Zebra-skilt kan beholdes.

SVV vurderer om dette er tilstrekkelige forbedringer.

4. Avkjørsel 6500 – Vadsteinsvikveien 177

Rekkverk på det 1,5 meter brede feltet mellom vei og gang/sykkelvei, hindrer her tilstrekkelig siktlinjer etter kravene til 80 km/t, og kurvaturen er ikke ideell.

Tiltakshaver og SVV er enige om å vurdere flere løsninger:

- Flytte veien på en viss strekning lenger vekk fra eiendommen samtidig som feltet mellom vei og gang/sykkelvei her utvides.
- Rette ut svingen noe ved profil ca 1480
- Senke veien noe rett utenfor eiendommen, ved profil 1410 – 1420, og samtidig heve veien noe ved profil ca 1480

Norconsult vurderer konsekvensene av de ulike alternativene. Bl.a. vil man måtte se på hvor bratt gårdsveien blir fra eiendommens garasje og ned til gang/sykkelvei.

5. Rekkverk (autovern)

De prosjekterte rekkverkene på hver side av enkelte avkjørsler innebærer at kravene til siktlinjer ikke tilfredsstiller kravene til 80 km/t

Tiltakshaver og SVV er enige om å vurdere flere løsninger:

- Øke bredden noe på området mellom vei og gang/sykkelvei på hver side av enkelte avkjørsler
- Vurdere alternative rekkverk med waierløsninger (som ikke er sikthindrende) på den strekningen som er nærmest avkjørslene.

Norconsult vurderer konsekvensene av de ulike alternativene og angir nøyaktig lengdene på siktlinjene i de nye løsningene.

6. Rundkjøring

SVV aksepterer rundkjøring ved profil 1900, men anfører at dette ikke er et krav og anses derfor for en fordyrende løsning i forhold til T-kryss.

MRFK aksepterer også at det prosjekteres i reguleringsplanen med rundkjøring, men forbeholder seg til å vurdere dette på nytt når veien skal bygges.

7. ÅDT

SVV aksepterer at ÅDT skal være den dimensjonerende faktor som utløser når veien skal oppgraderes.

SVV undersøker imidlertid om ÅDT spesifikt skal måle tungtransport og ikke kun samlet biltrafikk, og om rekkefølgebestemmelsene skal hensynta en slik fordeling.

Det vurderes om MRFK som veieier er den naturlige part som vil få ansvaret for å arrangere og bekoste trafikkteillinger.

8. Rekkefølgebestemmelser

SVV vil vurdere nærmere de foreslåtte rekkefølgebestemmelsene. Dersom det skal aksepteres økt trafikk hvor det kun oppgraderes med bygging av flere møteplasser, må disse ha en innbyrdes avstand som ikke overstiger 250 m samt at man uavhengig av dette skal kunne se den neste.

Med en en-felts vei ved ÅDT over 500, kan det være aktuelt å vurdere om det skal iverksettes midlertidige utbedringstiltak.

9. Prosess videre

Partene var enige om følgende prosess videre:

- Tiltakshaver engasjerer umiddelbart Norconsult med å innarbeide de foreslåtte endringer i pkt 2 og 3 ovenfor. Disse oversendes både SVV, MRFK og Kristiansund kommune umiddelbart, og etter planen senest mandag 1. eller tirsdag 2.april, slik at disse endringene kan innarbeides i det planforslaget som sendes ut på høring. SVV forbeholder seg retten til å vurdere de foreslåtte endringene i disse to punktene nærmere i høringsperioden. De resterende punktene 4, 5, 7 og 8 behandles i høringsperioden.
- SVV og MRFK bekrefter at planforslaget med innarbeidede endringer i pkt 2 og 3 ovenfor aksepteres sendt ut på høring, og at denne versjonen kan fremlegges for politisk behandling i Plan- og bygningsrådets neste møte den 11.april 2019. Ytterligere kommentarer til planforslaget er SVV og MRFK enige om skal behandles i høringsperioden.
- Møtereferat fra dialogmøtet sendes SVV og MRFK for godkjenning. Godkjent møtereferat sendes Kristiansund kommune v/ planavdelingen.
- Det innkalles til et nytt dialogmøte mellom SVV, MRFK og tiltakshaver medio april hvor Norconsults endringer og konsekvensene av disse drøftes og avklares, med det formål at partene enes og at SVV dermed ikke vil varsle innsigelser.
- De omforente løsninger i det planlagte dialogmøtet medio april legges frem for Trafikksikkerhetsutvalget den 28.mai 2019. MRFK skiver saken.
- Partene er enige om at høringsfristen løper frem til fredag 14.juni 2019, hvilket innebærer drøye to ekstra uker utover lovbestemt minstekrav (42 kalenderdager) i forhold til behandlingen i PBR den 11.april 2019. Med den tidsplanen vil SVV og MRFK ikke be om ekstra høringstid.