



Søknad om fråvik

Del 1 – søknadsdel (fyllast ut av fråvikssøkar)

Fråvik frå N100 Veg- og gateutforming – Utforming busslomme – Kristiansund – fv. FV6102 – Nerdalen VVA

Fråvikssøkar: Asplan Viak AS			
Saksbehandlar hos fråvikssøkar: Marte K. Holmen /Anna Hellstrøm			
Dato: 11.12.2024			
Søkars saksnummer: 635931-01			
Prosjekt (namn): Nerdalen VVA			
Vegnummer: fv. 6102	Fartsgrense: 50 km/t	Plannivå:	Regulerings plan
ÅDT (i dag) ¹ : 400	Dim. klasse: Eks. vegklasse	Teikn.nr. ² :	TC122 og
ÅDT (dim. år) ³ : 2023	Tunnellengde: - m		TF121
Normal/rundskriv det søkast om å fråvike (Kryss av for ein av normalane og fyll ut årstal for bruka versjon)			
Normal N100 (2023): ☒	Normal N101 (<åååå>): ☐	Normal N200 (<åååå>): ☐	Normal N500 (<åååå>): ☐
Normal N601 (<åååå>): ☐	Eventuelle Tekst rundskriv:		
Krav det søkast om å fråvike (eit vegnormalkrav pr. fråvikssøknad):		Kravkategori: Kollektivanlegg	Kravnummer: 4.3.3.2-2
Kva det søkast om Beskriving, grunngiving (rettleiing pkt. 1)	Fråvik frå skal-krav 4.3.3.2-2, utførelse av busslomme ved utbedring.		
Føresetnad for fråvikssaka (rettleiing pkt. 2):	Det søkast om fråvik i forbindelse med utarbeidelse av ny reguleringsplan for Havmyra. Ny plan følgjer gjeldande reguleringsplan, men det mangler dokumentasjon på fraviksbehandling frå vegnormal i gjeldande plan.		
Vedlegg som følger saka (rettleiing pkt. 3):	Plan og profilteikning TC122 og normaprofilteikning TF121.		

¹ ÅDT (i dag): Trafikkmengd på strekninga i dag eller næraste kjente ÅDT-teljing med årstal.

² Teikn.nr: Nummer på teikningar som er nødvendige for fraviksbehandlinga, og som er lagt ved fråvikssøknaden.

³ ÅDT (dim. år): Trafikkmengd (valt eller etter prognose) på strekninga 20 år etter opning (heimla i Forskrift om anlegg av offentlig veg §2 Dimensjonerende trafikkmengder og kjøretøy).



Føresetnad for prosjektet (Rettleiing pkt. Feil! Fant ikke referansekilden.):	Det er utarbeida reguleringsplan av Nerdalen avløspanlegg med tilhørende tilkomstveg på vegne av Kristiansund kommune av Asplan Viak AS. Formålet med plana er å detaljregulere renseanlegget, for å tilrettelegge bygging av nytt avløpsrenseanlegg frå nordre del av Frei-øya. I den forbindelse blei det valgt ein trasé for tilkomst til renseanlegg langs Havmyra. Dagens kryss mellom Kvalvikveien og Storbuktveien er derfor regulert og planlagt justert for tilrettelegging av denne tilkomsten. Det ligg i dag ein busshaldeplass rett vest for, i tilknytning til, dette krysset. Reguleringsplana viderefører denne løysninga ved justering av krysset, men med utbetringar i forhold til dagens standard. Haldeplassen er i dag berre utforma som ei lomme og eit treskur med torvtak som også fungerer som postkassestativ. I ny plan er det lagt opp til lomme med kantstein, plattform og leskur.
Konsekvensar av å ikkje godkjenne søknaden:	Konsekvensane av å ikkje godkjenne fråvikssøknaden fører til at dagens holdeplass må leggjast ned og brukar av kollektiv transport må ferdast omtrent ein kilometer vestover for næraste haldeplass.
Økonomisk ramme til prosjektet:	60 MNOK
Konsekvensar av fråvik	
Konsekvensar for teknisk kvalitet (rettleiing pkt. 5):	
Ny reguleringsplan viderefører formål i gjeldande plan. På grunn av plassering og plassmangel, samt plassering av eksisterande avkøyrslar, er deler av haldeplassen plassert i avrundinga i krysset mellom Kvalvikveien og Storbuktveien. Det vil seie at sjølve busslomma ikkje er utforma etter skal-krav 4.3.3.2-2 på desse punkta under: 1. Lomma oppfyller ikkje kravet om lengde ((17+8+12+17)m), se teikning TC121. Der ligg 17 m («bakre del») av lomma i kryssavrundinga mellom Kvalvikveien og Storbuktveien. 2. Kantstein er ikkje ført langs «fremre del», pga. avrenning av overvatn.	
Konsekvensar for tryggleik (for trafikantane) (rettleiing pkt. 6):	
Ettersom første del av lomma ligg i kryssavrundinga kan bussen risikere å måtte stanse for å sleppe trafikk frå Storbuktveien ut før innkjøring. Dersom det kjem bil opp Storbuktveien og stiller seg i krysset vil buss i lomma hindre sikt vestover. Det antas at begge disse tilfellene av hendelser skjer relativt sjeldent, ettersom det kun er skolebuss som vil bruke lomma, samt at trafikk frå Storbuktveien er lav, antatt <50 i ÅDT.	
Konsekvensar for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS (rettleiing pkt. 7):	



Det vil gagne nærmiløet å behalde denne busslomma. I motsetning til i dag vil regulert løysning sørge for at passasjerar (skuleelevar) blir løfta opp og vekk frå sjøve busslomma, kontra løysninga som ligg der i dag. Nytt leskur vil også auke synlegheta til passasjerane som står og ventar på buss.
Konsekvensar for estetikk (rettleiing pkt. 8):
Ny haldeplass vil vere i betre stand enn dagens, med riktig leskur (gjennomsiktig), plattform og kantstein for enklare påstiging.
Konsekvensar for økonomi (rettleiing pkt. 9):
Ingen konsekvens.
Konsekvensar for drift og vedlikehald (rettleiing pkt. 10):
Ingen særskilte konsekvensar for drift og vedlikehald. Plattform er brei nok for brøyting vinterstid.
Konsekvensar for framkomme (gjeld alle køyretøy- og trafikantgrupper) (rettleiing pkt. Feil! Fant ikke referansekilden.1):
Framkommelighet vil vere den same som i dag, for alle kjøretøy.
Andre konsekvensar:
Ingen andre konsekvensar.
Forslag til avbøtande tiltak (rettleiing pkt. 12)
Postkasser vil bli fjerna frå leskuret. Ny plassering vil bli bestemt i samråd med fylkeskommunen.

Fyllast ut av prosjekteigar:	
Prosjekteigar støttar søknaden: ☒	Prosjekteigar: Kristiansund Kommune Dato: 20.12.2024



Søknad om fråvik

Del 2 – behandlingsdel (fyllast ut av leiar i fråviksgruppa)

Saksbehandlar hos fylkeskommunen: Martin Melland		
Dato: 14.01.2025		
Saksnummer hos fylkeskommunen: 25/22		
Journalpost ID: 2		
Fråvikssøknad som blir behandla av fråviksgruppa i fylkeskommunen		
Fråviksgruppa si avgjersle:	Godkjent ☒	Ikkje godkjent ☐
Fråviksgruppa si grunngjeving for avgjersle: I forbindelse med utarbeidelse av ny reguleringsplan for Nerdalen VVA søkes det om fravik fra N100 i forbindelse med utførelse av busslomme. Ny plan følger gjeldende reguleringsplan, men det mangler dokumentasjon på fraviksbehandling fra vegnormal i denne. Fraviksgruppa har vurdert søknaden, og med bakgrunn i søkers redegjørelse, ÅDT, forventet bruk av bussholdeplass og stedlige forhold kan fraviket godkjennes som omsøkt.		
Fråvikssøknad som blir sendt vidare til Samferdselsutvalet		
Fråviksgruppa si anbefaling/ikkje anbefaling:	Anbefalt ☐	Ikkje anbefalt ☐
Fråviksgruppa si grunngjeving for anbefaling/ikkje anbefaling: Tekst		

Fråvikssøknaden er ferdig behandla: ☒
Fråvikssøknaden sendes til Samferdselsutvalet: ☐

Samferdselsutvalets avgjersle: (fyllast ut av fylkeskommunen)	Saksbehandlar: Namn saksbehandlar Dato: Vel dato her	
Samferdselsutvalet si avgjersle:	Godkjent ☐	Ikkje godkjent ☐
Grunngjeving for avgjersle: Tekst		



Rettleiing til utfylling av søknaden

1. Gi ei kort, analytisk beskriving og grunngiving av ønska løysing samanlikna med krav i vegnormalen. Kvifor tenkjer ein gjere det slik i staden for å planlegge og bygge anlegget etter vegnormalen?
2. Skriv ei kort oppsummering om kvifor det søkast om fråvik. Hjelpespørsmål: Kvifor kjem saka opp no? Kva har skjedd tidlegare i saka? Er det andre saker som er relevante for denne saka? Kva lover og regler ligg til grunn?
3. Det skal leggst ved teikningar og andre dokument som er nødvendige for å forstå søknaden på ein god måte. Vedlagte dokument vil utgjere grunnlaget for vedtaket. Relevante teikningar kan vere oversiktsteikning, planteikning, normalprofilteikning, detaljteikning eller liknande.
4. Skriv ei kort oppsummering om prosjektet.
5. Skriv kva konsekvensar (objektivt framstilt og i størst mogleg grad kvantifiserte) fråviket vil ha å seie for teknisk kvalitet samanlikna med ei løysing innafor normalkrava. Teknisk kvalitet er viktig for å hindre trafikkfarlege forhold og at vegnettet skal ha levetid som føresett. Val av utforming, konstruksjonstype og material har konsekvens for haldbarheita til vegen og framtidig behov for vedlikehald.
6. Skriv kva konsekvensar (objektivt framstilt og i størst mogleg grad kvantifiserte) eit fråvik vil ha å seie for tryggleiken til trafikantar samanlikna med ei løysing innafor normalkrava. Konsekvensar for trafikktryggleiken omhandlar i hovudsak endring av risiko for ulykker både for køyretøy og mjuke trafikantar. Risiko for ulykker blir påverka til dømes av trafikkmengd, fartsnivå, vegsikringsutstyr, kryss, avkøyrslar, overgangar, vegens geometri og utforming o.l.

MERK: For fråvik frå vegnormal som er heimla i tunnelsikkerhetsforskriften skal det gjennomførast ei risikoanalyse (§10). Analysen skal ta omsyn til alle konstruksjonsfaktorar og trafikforhold som påverkar sikkerheita (særleg trafikken sine særtrekk og type, tunnallengde og tunnelgeometri og prognosen for antal tunge lastebilar per døgn).
7. Skriv kva konsekvensar (objektivt framstilt og i størst mogleg grad kvantifiserte) eit fråvik vil ha å seie for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS samanlikna med ei løysing innafor normalkrava. Konsekvensar for miljøkvalitet kan til dømes vere landskapsverknad, nærføring, nærmiljø og friluftsliv, kulturarv, naturmangfald, arealbruk, ressursbruk. Konsekvensar for HMS og ytre miljø kan til dømes vere støv, støy, vibrasjonar, lys- og luftforureining, forureining av vatn og grunn, energibruk, materialval, utslepp av kjemikaliar og handtering av avfall.
8. Skriv kva konsekvensar (objektivt framstilt og i størst mogleg grad kvantifiserte) eit fråvik vil ha å seie for anleggets estetikk samanlikna med ei løysing innafor normalkrava. Estetikk er viktig for å oppnå vakker, einsarta utforming med god tilpassing til landskapet. Omfattar i hovudsak areala som fell innunder vegens eigedomsområde. Val av utforming av vegprofil, skjeringar, skjerming, overgangsbruer, kryss m.m. har konsekvens for dei visuelle kvalitetane til veganlegg og omgivnader.
9. Skriv kva konsekvensar (objektivt framstilt og i størst mogleg grad kvantifiserte) eit fråvik vil ha å seie for prosjektets økonomi samanlikna med ei løysing innafor normalkrava. Sum som prosjektet kan spare dersom fråvik blir godkjent skal bli gitt i kroner og i prosent av prosjektets totale kostnad.
10. Skriv kva konsekvensar (objektivt framstilt og i størst mogleg grad kvantifiserte) eit fråvik vil ha å seie for drift og vedlikehald over tid, med normal innsats i forhold til standardkrav, samanlikna med ei løysing innafor normalkrava. Konsekvensar for drift og vedlikehald kan til dømes vere utfordringar med vinterdrift og snølagring, reasfaltering, omkøyringsvegar ved trafikkuhell og avgrensingar i bruk av standardiserte driftskøyrer.
11. Skriv kva konsekvensar (objektivt framstilt og i størst mogleg grad kvantifiserte) eit fråvik vil ha å seie for framkomme samanlikna med ei løysing innafor normalkrava. Framkomme er viktig for effektiv trafikkavvikling, pålitelegheit for næringstransport og reisetid. Konsekvensar for framkomme kan til dømes vere standard på veg, flaskehalsar, moglegheiter for omkøyring, vintersikkerheit, stengingar.
12. Skriv kva alternative eller avbøtande tiltak ein foreslår for å redusere eventuelle negative konsekvensar av fråviket og kvifor ein har valt desse. Fråvikssøkar skal forklare kva effekt dei avbøtande tiltaka vil ha, og synleggjere kva dei avbøtande tiltaka vil koste.