



Søknad om fråvik

Del 1 – søknadsdel (fyllast ut av fråvikssøkar)

Fråvik frå N100 Veg- og gateutforming – <type fråvik (stikkord)> –
Hustadvika – fv. 64 – Fræneide Stølen Masseuttak, planid 202104

		Fråvikssøkar: SYLMA AS	
		Saksbehandlar hos fråvikssøkar: Geir Sylte	
		Dato: 04.06.2025	
		Søkars saksnummer: 202104	
Prosjekt (namn): Tekst			
Vegnummer: fv. 64	Fartsgrense: 80 km/t	Plannivå:	Reguleringsplan
ÅDT (i dag): 3350 i 2024	Dim. klasse: H1	Teikn.nr.²:	Tekst
ÅDT (dim. år)³: 4088: 1% årlig økning i 20 år	Tunnellengde: Tal m		
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 rundskriv: Tekst		
Krav det søkast om å fråvike (eit vegnormalkrav pr. fråvikssøknad):		Kravkategori: Avkjørselutforming Kravnummer: 4.1.4.1-2 og 4.1.4.1-3	
Kva det søkast om Beskriving, grunngiving (rettleiing pkt. 1)	Se plankart, og sporingsanalyse vist i merknadsbehandling i planbeskrivelsen. Avkjørselen dimensjoneres for vogntog, kjørmåte B		
Føresetnad for fråvikssaka (rettleiing pkt. 2):	Avkjørselen dimensjoneres for vogntog (kjøremåte B) i forbindelse med detaljreguleringsplan for Stølen masseuttak, planid 202104		
Vedlegg som følger saka (rettleiing pkt. 3):	Plankart og planbeskrivelse.		
Føresetnad for prosjektet (Rettleiing pkt. Feil! Fant i kke referanse kilden.):	Detaljreguleringsplan med plan id 202104. Det vises til Møre og Romsdal fylkeskommunes merknad til offentlig ettersyn, datert 06.09.2024.		

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 fråviksbehandlinga, 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).



Konsekvensar av å ikkje godkjenne søknaden:	Avkjørselen blir ikkje hensiktsmessig i forhold til planlagt og eksisterende bruk. Eksisterende bruk: større kjøretøy i forbindelse med gårdsdriften.
Økonomisk ramme til prosjektet:	Skriv prosjektet si økonomiske ramme.
Konsekvensar av fråvik	
Konsekvensar for teknisk kvalitet (rettleiing pkt. 5):	
Utforming i henhold til kravene vil vanskeliggjøre bruk av avkjørselen for større kjøretøy. Dette vil igjen føre til uheldige trafikksituasjoner og kanskje ulykker.	
Konsekvensar for tryggleik (for trafikantane) (rettleiing pkt. 6):	
Planlagt utforming vil sikre en hensiktsmessig trafikkavvikling slik at ulykker unngås.	
Konsekvensar for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS (rettleiing pkt. 7):	
Avkjørselen er en eksisterende avkjørsel til gårdsbruk i drift. Det vil være uheldig å innskrenke denne slik at den blir i tråd med kravet – det vil kreve mer inngrep enn om den oppgraderes i henhold til plankartet. I forhold til miljø vil det oppstå mer tomgang for vogntogene og andre kjøretøy da de må vente lengre på å komme av eller inn på fylkesvegen.	
Konsekvensar for estetikk (rettleiing pkt. 8):	
Ingen konsekvens, ingen store endringer i forhold til dagens situasjon.	
Konsekvensar for økonomi (rettleiing pkt. 9):	
Det blir dyrere dersom det må gjøres endringer i følge kravet – større inngrep	
Konsekvensar for drift og vedlikehald (rettleiing pkt. 10):	
En avkjørsel etter kravene vil være smalere/mindre og vil derfor være trangere med tanke på eksempelvis snøbrøyting. Større sjans for ulykker og det er lange omkjøringsveger, uheldig både med tanke på avvikling av normal trafikk, men har også betydning for utrykningskjøretøy og beredskap.	
Konsekvensar for framkomme (gjeld alle kjøretøy- og trafikantgrupper) (rettleiing pkt. Feil! Fant ikke referansekilden. 1):	
Se punktet ovenfor. Og generelt gir en avkjørsel etter planen bedre framkommelighet enn avkjørsel etter kravene.	
Andre konsekvensar:	
Effektiv trafikkavvikling da det blir mindre venting for bilene som kjører langs fylkesvegen. Dette da avkjørselen er stor nok til å benytte kjøremåte B for vogntog når de skal kjøre av fylkesvegen og inn til området.	
Forslag til avbøtende tiltak (rettleiing pkt. 12)	
Ingen, ikke aktuelt.	



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Fyllast ut av prosjekteigar:	
Prosjekteigar støttar søknaden: ☒	Prosjekteigar: Geir Sylte Dato: 06.06.2025



Søknad om fråvik

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

Saksbehandlar hos fylkeskommunen: Martin Melland		
Dato: 23.06.2025		
Saksnummer hos fylkeskommunen: 25/15398		
Journalpost ID: 2		
Fråvikssøknad som blir behandla av fråviksgruppa i fylkeskommunen		
Fråviksgruppa si avgjersle:	Godkjent ☐	Ikkje godkjent ☒
Fråviksgruppa si grunngjeving for avgjersle: Fråviksgruppa behandlet fråvikssøknaden i møte av 23.06.2025. I henhold til krav 4.1.4.1-2 skal avkjørsler med liten trafikk (ÅDT < 50 eller færre enn 10 boenheter) utformes med hjørneavrunding som en enkel sirkel med radius $R = 4$ m. I henhold til krav 4.1.4.1-3 skal avkjørsler med ÅDT > 50, eller med en stor andel lastebiler og vogntog, og ÅDT på primærvegen < 2000 utformes som en enkel sirkelkurve med radius = 9 m. Det søkes om fravik for å kunne benytte henholdsvis $R = 6,3$ m og $R = 12,0$ m. Avkjørsel som vist i planforslaget er to avkjørsler i én, og vil medføre en for stor og utflytende avkjørsel. Fråviksgruppa anbefaler å se på løsninger som medfører bedre og tydeligere forhold i området gjennom planarbeidet. Videre dialog i den forbindelse må tas med Møre og Romsdal fylkeskommunes saksbehandler i plansaken. Fravik som omsøkt er ikke godkjent.		
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:		



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Tekst

Skjema sist revidert: 19.12.2023



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 trafikkforhold som påverkar sikkerheita (særleg trafikken sine særtrekk og type, tunnellengde 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.