

Sykkylven kommune

(Vegmyndigheit kommunal veg)

Att: Arild Sunde Rinnan

Dato: 03.03.2026

Søknad om fråvik frå vegnormal N100 – Dimensjonering av busslomme i forslag til detaljreguleringsplan for del av industriområde på Vik, Kyrkjevegen 161

1. Bakgrunn for søknad

I samband med høyring av forslag til detaljregulering kom det inn motsegn frå Møre og Romsdal fylkeskommunen på utforming av busslomme ved haldeplass Sykkylven bensinstasjon. I høyringsforslaget var ikkje denne lomma konstruert iht. N100 men teikna inn slik den var anlagt.

Motsegna krev haldeplassen utforma iht. vegnormalen N100 eller at kommunen som vegmynde har gjeve fråvik frå N100, før kommunen kan søke fylkeskommunen om å trekke motsegna.

Hjemmelkomplaniet søker hermed Sykkylven kommune om fråvik frå N100 til utforming av haldeplassen i reguleringsforslag.



Fig. 1: Busslomme Sykkylven bensinstasjon

Vedlagt er eit nytt forslag til haldeplass med utforming tilpassa behovet på staden. Utforminga er ikkje heilt i samsvar med krava til utstrekning i N100, slik at løysinga krev fråvik frå at krava ikkje heilt kan oppfyllest pga dei fysiske forholda på staden. Det er blant anna avkøyrsløp på begge sider som treng friskt og flytting av desse er ikkje ønskeleg. Samstundes er det heller ikkje behov for ei større busslomme slik N100 krev.

Tiltaket inngår i revidert forslag til plankart for Industriområde på Vik, Kyrkjevegen 161 og er utforma for å ivareta trafikktryggleik, framkomeleg heit og er elles universell utforming så langt praktisk mogleg.

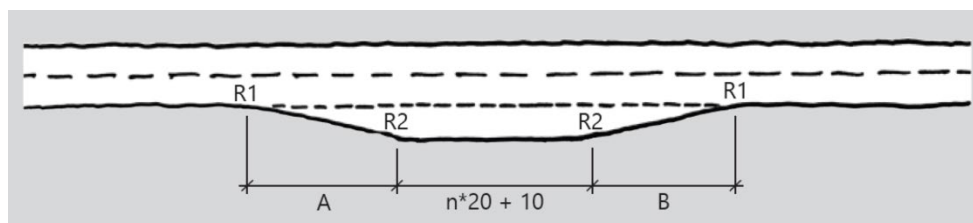
2. Heimel for fråviksbehandling

Fråvik frå normkrav i Statens vegvesens handbøker kan godkjennast etter *forskrift om anlegg av offentleg veg § 2-5*, når funksjon, tryggleik og kvalitet kan dokumenterast opprettheldt gjennom alternative løysingar.

3. Krav i Vegnormal N100 det søkast fråvik ifrå

Vegnormal: N100 – Veg- og gateutforming

Kapittel / punkt: Krav 4.3.3.2-1-Busslomme utan trafikkdeler, n angir kor mange busser som forventast å stoppe samtidig



Tabell 4.3.3.2—1 — Mål for busslomme (mål i m).

Fartsgrense (km/t)	A	B	R1	R2	Bredde busslomme u/ trafikkdeler
<80	20	20	20	20	3,00
≥80	25	20	40	20	3,25

Gjeldande krav:

Grunnlag: Fartsgrense er 40 km/t og berre ein buss stopper av gangen

Dvs krav jf. tab. 4.3.32-1 gir: $A=20\text{m} + \text{Oppstillingslengde} = 1 \times 20 + 10 = 30\text{m} + B=20\text{m} = 70\text{m}$

Prosjektert løysing: $20+30+20\text{ m}=70\text{ m}$, men oppstillingsplass har innslag av friskt frå avkøyrslar på begge sider. Frisiktsonene gjer at det maksimalt er plass for stopp av 15 m buss (Boggibuss) utan at nødvendig sikt hindrast.

Frisikt bensinstasjon: $> 50 \text{ ÅDT} \rightarrow 4 \times 45\text{ m}$ jf. N100 tab. 4.1.4..2-1 40km/t

Frisikt bustad i sør: $< 50 \text{ ÅDT} \rightarrow 3 \times 45\text{ m}$ jf. N100 tab. 4.1.4..2-1 40km/t

Årsak til avvik:

- Flytting av avkøyrslar for bensinstasjon nordover går ut over plassen som for stasjonen verdifull for lange køyretey og også biloppstillingsplassar/parkering. Det er pga de lange køyretey at stasjonen måtte få denne avkøyrsla anlagt jf. stasjonseigaren.

- Det blir aldri behov her for større busser enn Boggibuss 15 m. Dette er avklart med busselskapet v/Inge Rønstad på telefonen den 19.2.26 etter at en ble vist dit av saksbehandlar Samferdsel i saken for MRFK. Rønstad uttalte at det her aldri vil bli bruk for større busser sl.s. bybussar leddbuss 18,75 m eller 20 m som kravet i N100. Haldeplassen mente han trafikkerast av både vanlig buss 14 m og boggibuss 15m.
- Dagens plassering av avkøyrsl er og inntatt i signert aksept for biloppstilling på stasjonsarealet med grensedeling mot næringstomta iht. høyringsforslaget av reguleringsplan samt seinare illustrasjon for biloppstilling til bruktbilsal. Avkøyrsla vil fungere godt for begge bedrifter og evt. flytting vil komplisere og fordyre saken for begge.

4. Konsekvensvurdering

4.1 Trafikktryggleik

- **Vurdering av sikt, fart og konfliktpunkt.**

Området er i dag svært oversiktleg. Frisiktlinjer for avkøyrsl er innlagt på plankartet. Kyrkjevegen har her nedsett fartsgrense til 40 km/t. Gang og sykkelveg ligg på motsett side av Kyrkjevegen og har anna lomme for påstiging nordover om ein skal til sentrum. Denne lomma her er for sørgående trafikk, og avstiging for trafikken tilbake frå sentrum.

Det er to konfliktpunkt som kan vurderast. Kryssing av Kyrkjevegen og kryssing av avkøyrsl bensinstasjon. For sistnemnte har forslaget tilrettelagt et fortau som sikrer gangtrafikk fram til avkøyrsla. For kryssing av Kyrkjevegen kan evt kommunen som vegmynde vurdere om det evt. trengs eit fotgjengarfelt. Dette må ikkje nødvendigvis avklarast av reguleringsplanen og om det skulle vore teke inn så skal det likevel gjennomførast. Det er ikkje oppstått noko nytt behov for fotgjengarfelt her pga næringsetableringa i denne planen.

- **Dokumentasjon på at buss kan manøvrere trygt inn/ut**

Fysisk sett er lomma prosjektert 70 m og er slik iht. N100. Men innslaget av frisikt over haldeplassen betyr eit avvik så bussen ikkje kan bli større enn 15 m. Sidan haldeplasslengda fysisk sett er stor nok iht. N100, så synest ikkje noko behov for sporingsanalyse.

- **Eventuelle risikoreduserande tiltak (fartsreduksjon, oppmerking, skilting).**

Planforslaget viser og anlegg av fortau langs oppstilling fram til busskuret som vi foreslår flytta litt sørover. Farten på Kyrkjevegen er allereie nedsett til 40 km/t. Kommunen kan vurdere behov for fotgjengarfelt over Kyrkjevegen sør for avkøyrsla til bensinstasjonen men vi ser ikkje at dette trong avklarast med denne planen.

4.2 Framkomme for buss

- Bussanes driftsbehov er vurdert i samarbeid med busselskapet v/Inge Rønstad den 19.2.26etter fyrst å ha blitt gitt telefonnr. dit av Møre og Romsdal fylkeskommunes saksbehandlar for samferdsel i plansaka. Rønstad uttalte at det aldri kan bli behov for større bussar her enn boggibuss 15 m. Plassen brukas av 14 m vanlig buss og 15m boggibuss. Han

uttalte videre at N100 ikkje heilt passer bussenes sporing slik normalen er lagd, sidan en buss heller treng kortare utkøyring enn innkøyring.

- Eventuelle avbøtande tiltak: Ingen

4.3 Myke trafikantar

- Vurdering av tryggleik ved av-/på stigning.
 - Utkast har fortau langs busslomma.
- Eventuelle tiltak som styrker universell utforming.
 - Ingen. Området er flatt. Man bør sjå til at kantstein blir senka der ferdsel skal gå.

4.4 Andre omsyn

- Området er ikkje krevjande om haldeplassen endrast iht. sit.plan.

5. Grunngeving for at fråvik kan akseptast

- Funksjonen til busslomma blir oppretthaldt for dei busstypar som kan bli aktuelle.
- Trafikktryggleiken blir ikkje redusert i høve til normkrav.
- Prosjektert løysing er den best balanserte løysinga gitt lokale forhold med manøvrering av lange biler, behov for bussoppstilling, sikt og parkeringsbehov.
- Avbøtande sikringstiltak er innarbeidd for å kompensere for avvik. Her er maskinelt brøyt bart fortau 2,5 m breidt teke inn langs lomma, delvis innpå der lomma er opparbeidd i dag valt framfor å breie ut lomma meir margin til frisikt. At den er anlagt så brei som i dag skyldast truleg omsyn til frisikt.

6. Vedlegg

1. Forenkla situasjonsplan for endra busslomme med fortau

7. Søknad

Med heimel i forskrift om anlegg av offentleg veg § 2-5 ber vi om godkjenning av fråvik frå vegnormal N100 for dimensjonering av busslomme på haldeplass *Sykkylven bensinstasjon*, kommunal veg Kyrkjevegen v/nr.161.

Haldeplassen blir hermed foreslått endra, til å bli som vist i vedlagt sit.plan. Ved aksept av søknad vil sit.plan leggest til grunn for å endre plankartet i planforslaget som har vore til høyring.

Vi stiller gjerne på møte for gjennomgang ved behov.

Med helsing



Roy Bakken
Arealplanlegger