



## Statens vegvesen

# Søknad om fravik

Her finner du [brukerveiledning](#)

## Del 1 – søknadsdel

Skal fylles ut av fravikssøker

Region/Fylke:	Region sør/Vestfold og Telemark
Fravikssøker:	Nye Veier AS
Dato:	19.11.2019
Arkivnr:	-

Prosjekt(navn): E18 Langangen – Rugtvedt			
Vegnr:	E18	Parsell:	Lanner – Kjørholt
ÅDT (i dag):	15500 (2019)	Fartsgrense:	110 km/t
ÅDT (dim. år):	19600 (2040)	Tegn.nr:	B001 og D002
		Brunr <sup>1</sup> :	-
		Dim.klasse:	H3
		Planivå:	Reguleringsplan
<b>Håndbok/dokument det søkes fravik fra</b> (Kryss av for en av normalene)			
Håndbok N100:	<input checked="" type="checkbox"/>	Håndbok N101:	<input type="checkbox"/>
Håndbok N301:	<input type="checkbox"/>	Håndbok N302:	<input type="checkbox"/>
Håndbok N401:	<input type="checkbox"/>	Håndbok N500:	<input checked="" type="checkbox"/>
		Håndbok N200:	<input type="checkbox"/>
		Håndbok N303:	<input type="checkbox"/>
		Håndbok N601:	<input type="checkbox"/>
		Eventuelle rundskriv:	
Type fravik/element det søkes (Det skal bare være ett vegnormalkrav per fraviksskjema): Påkjøringsrampe i tunnel			
Krav:	Beskrivelse, begrunnelse:	Myndighet til fravik <sup>2</sup>	
		Region	Vegdir.
N500 Påkjøringsramper skal fortsette som eget felt gjennom tunnelen, Kap 3.2.1	Det søkes om å avslutte påkjøringsrampen mot nord i Preståstunnelen som ved veg i dagen, men forlenge rampa med et sperrefelt på 100 m.	<input type="checkbox"/>	X
		Fylkesk.	<input type="checkbox"/>
<b>Vedlegg som følger saken:</b>	Se følgebrev		
<b>Konsekvenser av fravik</b>			
Konsekvenser for teknisk kvalitet:			
Ingen relevante forskjeller			
Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene):			
Avslutning av aksellerasjonsrampe i tunnel: Kan øke sannsynligheten for kollisjon ved innfletting.			
Gjennomgående 3 felt gjennom lang tunnel (2,5 km) i hht. Håndboks krav i N500, kan medføre at trafikantene legger seg i feil felt i tunnelen, føre til økt antall feltskifter og økt fare for forbikjøring i feil felt.			
Risikovurdering i hht tunnelsikkerhetsforskriften skal gjennomføres i det videre arbeidet med reguleringsplan.			
Konsekvenser for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS:			

<sup>1</sup> Gjelder bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon prosjektet eller forvaltet i samsvar med N400 eller N401

<sup>2</sup> Se kvalitetssystemet eller vegvesen.no for nærmere beskrivelse av myndighetsroller

Løsningen er mer gunstig enn å følge vegnormalkravene ved at arealinngrepet i ved Moheim/Lillegården blir mindre berørt med tanke på landskapsinngrep, nærmiljø, kulturminner og naturmangfold.
Konsekvenser for estetikk:
I løsningsforslaget blir arealinngrepet mindre enn hvis man følger vegnormalkravet ved Herregårdsbekken.
Konsekvenser for økonomi:
<p>I håndbok N500 (kap 3.2.1) står det følgende:</p> <p><i>Antall kjørefelt i hver retning skal ikke reduseres inne i tunnelen.</i></p> <p><i>I tunnel skal det ikke være forbikjøringsfelt, med unntak for lange stigninger hvor det er krav om forbikjøringsfelt i henhold til håndbok N100 Veg- og gateutforming [5]. Et forbikjøringsfelt som påbegynnes inne i tunnelen skal avsluttes utenfor. Avstanden fra tunnelåpningen til starten på innsnevringen skal være minst den lengde et kjøretøy tilbakelegger på 10 sekunder når det kjører med hastighet lik fartsgrensen.</i></p> <p><i>Ramper skal utformes som vist i vedlegg 1. Påkjøringsarmer skal fortsette som eget felt gjennom tunnelen. Avkjøringsramper skal utformes med retardasjonsfelt [5].</i></p> <p>Økonomiske konsekvenser ved å følge vegnormalkravene er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utvidelse av tunnelprofilen med ett ekstra kjørefelt over en lengde på 2,5 km</li> <li>• I tunnelen er det to svakhetssoner der det forventes høyere drivekostnad</li> <li>• Avslutning av feltet i dagsonen ved Herregårdsbekken blir 305 m etter tunnelportalen (kjørelengde i 10 sek ved 110Km/t). Herregårdsbekken bru må utvides med ett felt. Det ekstra feltet må avsluttes 227 m (Ls) før Bjønnåstunnelen. Dagstrekningen ved Herregårdsbekken mellom Preståstunnelen og Bjønnåstunnelen er i underkant av 532 m (305+227), men det er mulig å få til stoppsikt ved å etablere kortere portalkonstruksjoner enn i planutkastet.</li> <li>• Økonomiske konsekvenser (eks rigg og mva) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Føre ekstra felt gjennom hele tunnelen ca 70 mill kr</li> <li>○ Ekstrakostnad for forsering av svakhetssoner ved Tveten og Kromsdalen 8 mill kr</li> <li>○ Ekstrakostnad tunnelportal Prestås øst ca 2 mill kr</li> <li>○ Føre felt i friluft ved Herregårdsbekken ca 10 mill kr</li> <li>○ Breddeutvidelse av Herregårdsbekken bru ca 5 mill kr</li> </ul> </li> </ul> <p>Med rigg og drift, mva og usikkerhet vil merkostnaden ved å føre ekstra felt gjennom tunnelen og avslutning av felt i dagsonen ved Herregårdsbekken komme på ca 150– 200 mill kr</p> <p>Løsningen med nordvendte ramper i Skjelsvikdalen medfører økt trafikk forbi bompunktet på nye E18 mellom Lanner og Skjelsvikdalen og reduserer lokaltrafikken på øvrig vegnett.</p>
Konsekvenser for drift og vedlikehold:
Det blir større konsekvenser å følge vegnormalkravene ved at det mer tunnel, mer bru og veg enn i løsningsforslaget.
Konsekvenser for framkomst (Gjelder alle kjøretøy- og trafikantgrupper):
Ingen konsekvenser
Andre konsekvenser:
Avslutning av påkjøringsrampe i tunnel medfører fravikssøknad for kryss i tunnel som er beskrevet i fravikssøknad 2.
<b>Forslag til avbøtende tiltak</b>
Det foreslås å forlenge akselerasjonsfeltets lengde (i henhold til N100) med et sperrefelt over en lengde på 100 m. Sperrefeltet markerer tydelig at man skal legge seg ut på E18 og for å unngå tvil om bruk av langt

gjennomgående felt hvis man følger vegnormalene. I tillegg gir avbøtende tiltak en kostnadsbesparelse på ca 150 - 200 mill kr.

*Skal fylles ut av prosjekteier*

Prosjekteier: Magne Ramlo,  
Prosjektdirektør E18  
Dato: 19.11.2019

Prosjekteier er enig i søknaden

X



Statens vegvesen

## Søknad om fravik Del 2 – behandlingsdel

*Skal fylles ut av Vegdirektoratet*

Saksbehandler – Vd: Marius Slinde

Dato: 06.12.2019

Vegdirektoratets begrunnelse for vedtak:	Godkjent	Ikke godkjent
<p>Det vert søkt om fråvik frå krav om at påkøyringsrampe skal førast i eige felt ut av tunnelen før dette vert avslutta. Vegdirektoratet har vurdert saken med utgangspunkt i at kryss i tunnel vert godkjent (eigen søknad), og me ser difor fråvikssituasjonen i forhold til å etablere ei normert løysing med felt ført ut av tunnelen, vidare.</p> <p>Vegdirektoratet vurderer at ulempene med å avslutte feltet inni tunnelen er auka fare for trafikkulykker i tunnel, og særleg auka risiko for tunnelbrann, som kan auke litt. Å kalkulere korleis risikoen konkret endrar seg i slike situasjonar er svært vanskeleg, og me legg difor fagleg skjønn til grunn for vurderingane.</p> <p>På den positive sida talar særleg kostnadar (både investering og drift/vedlikehald) for å akseptere fråvik, fordi det er langt frå krysset til enden av tunnelen (ca. 2,5 km).</p> <p>Det er Vegdirektoratet si samla vurdering av saken at fordelane med å tillate fråvik er større enn ulempene. <b>Søknad om fråvik vert godkjent.</b></p> <p>Det er føresett bruk av dei avbøtande tiltaka som er presentert i søknaden.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Rev. 08.12.2017