

Søknad om fravik

Innledning

Vegnormaler er en samlebetegnelse for offentlige krav til blant annet vegutforming, rekkverk og trafiksikkerhetsutstyr, vegbygging, bruer og ferjekaier og tunneler. Kravene er samlet i normaler. Fylkeskommunen er fraviksmyndighet for fylkesvegnettet og tar imot søknader om fravik fra krav i håndbøkene N100, N101, N200, N500 og N601.

Søknadsskjemaet er delt i to deler, en søknadsdel og en behandlingsdel. Som fravikssøker skal du fylle ut søknadsdelen. Søknaden skal sendes i Word-format med relevante vedlegg til firmapost@rogfk.no (gjelder eksterne søkere) eller som internt notat i Elements til Panagiota Kostara (gjelder interne søkere).

Det er viktig at søknaden er fullstendig utfylt og at relevante vedlegg er lagt ved. I tillegg til å beskrive hvilke konsekvenser et eventuelt fravik vil gi, må det komme fram hva som vil være konsekvensene dersom søknaden ikke blir innvilget. Ufullstendige søknader vil ikke bli behandlet. Søker vil da få beskjed om å ettersende nødvendig informasjon.

På siste side i dette dokumentet er det lagt ved en veiledning til hjelp for utfylling av fravikssøknaden.

Søknad om fravik

Del 1 – søknadsdel (*Skal fylles ut av fravikssøker*)

«Fravik fra N100 Veg- og gateutforming – Diameter rundkjøring – Hå – fv
4350/4352 – 1193A Dysjalandsv. x Lerbrekksv.»

Fravikssøker: Rolf Aleksander Svensen Mellgren Foretak: Hå kommune Dato: 15.04.2024 Søkers saksnr.: 1193B Saksnr. fylkeskommunen: 2019/29658			
Prosjekt (navn): 1193B Dysjalandsv. x Lerbrekksv.			
Vegnr.: 4350	Kommune: Hå	Brunr.: Tekst her	
ÅDT (i dag) ¹ : 1327	Fartsgrense: 80	Dim.klasse: Tekst her	
ÅDT (dim. år) ² : 1635	Tegn.nr. ³ : 02-06	Plannivå: Reguleringsplan	
Normal/rundskriv det søkes fravik⁴ fra (Kryss av for én av normalene og fyll ut årstall for benyttet versjon)			
Håndbok N100 (2022): ☒	Håndbok N101 (<åååå>): ☐	Håndbok N200 (<åååå>): ☐	Håndbok N500 (<åååå>): ☐
Håndbok N601 (<åååå>): ☐	Eventuelle rundskriv: Tekst her		
Type fravik det søkes om. Det skal bare være ett vegnormalkrav pr. fraviksskjema: Kryssutforming			
Vegnorkrav iht. håndbok (veiledning punkt 1):	Kapittel 4.1.2 Rundkjøringer, KRAV 4.1.2-1 Rundkjøringer på 2-feltsveger skal ha en ytre diameter på minst 30 m. Ytre diameter skal være minst 40 m på hovedveger.		
Hva søkes det om (veiledning punkt 2):	Rundkjøring med 25m ytre diameter i stedet for 30m.		
Beskrivelse/ begrunnelse (veiledning punkt 3):	Etablere rundkjøringen med 25 m ytre diameter, med dimensjonering av kjørebane for Lastebil(L). Ytre geometri, samt overkjørbart areal i sentraløy etableres dimensjonert for vogntog (VT). Avbøyning og sporing ivaretas, slik at fartsreduksjon og framkommelighet ivaretas.		

¹ ÅDT (i dag): Trafikkmengde på strekningen i dag eller nærmeste kjente ÅDT-telling med årstall.

² ÅDT (dim. år): Trafikkmengde (valgt eller etter prognose) på strekningen 20 år etter åpning (hjemmel i forskrift til veglovens § 13).

³ Tegn.nr: Nummer på tegninger som er aktuelle for fraviksbehandlingen, og er lagt ved fravikssøknaden. Dette kan være oversiktstegning, plantegning, normalprofiltegning, detaljtegning eller lignende.

⁴ Fraviksmyndigheten er delt mellom Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen – Vegdirektoratet ([Fravik fra krav i vegnormal | Statens vegvesen](#))

	Arealinngrepet for rundkjøringen reduseres med 215–323 m² (20–29%), som er hovedbegrunnelse for å søke om fravik. Krysset har relativt lav trafikk, av hovedsakelig lokal karakter, der de respektive vegarmene har relativt beskjedne vegstandard.
Bakgrunn for prosjektet (veiledning punkt 4):	Krysset mellom Dysjalsandsvegen og Lerbrekkvegen vurderes av Hå kommune som et trafikkfarlig X-kryss. Her er flere uregistrerte, og registrerte ulykker med og uten personskade. Lerbrekkvegen er forkjøringsvei med fartsgrense 80 km/t. Dysjalsandsvegen nordover (kommunal) har fartsgrense 50 km/t fra og med sommeren 2023. Sørøver har veien fartsgrense 40 km/t. Dysjalsandsvegen sørøver har etablert fortau langs veien fra Varhaug til Dysjalsandsvegen 247, dette ble ferdigstilt langs den kommunale strekningen i 2023. Det er ikke lagt opp til at myke trafikanter kan krysse Lerbrekkvegen på definert overgang. 21.03.2023 ble det gjort vedtak om starte regulering: KPU- 004/23 Vedtak: «Kommuneplanutvalet anbefaler at det etableres rundkjøring for å sikre krysset Lerbrekksvegen og Dysjalsandsvegen. Kommunedirektøren bes om å starte arbeidet med endring av reguleringsplan.» Kommunen varslet oppstart planarbeid 17.03.2023, deres saksnr. 2019/29658. Det er en del faglig uenighet mellom kommunen og fylkeskommunen om rundkjøring er riktig tiltak i krysset, bla. diskutert i møte 16.08.2023. Vi tar ikke opp dette i fravikssøknaden men ser kun på 25m vs 30m diameter. Siste høringsutgave av ny kommuneplan viser rundkjøring i krysset, jfr. vedtak i Fylkesutvalget 23.01.2024 sak 9/2024: «Fylkesutvalget anbefaler Hå kommune å gå videre med planene for rundkjøring i krysset Lerbrekkvegen/Dysjalsandsvegen. Krysset har hatt alvorlige ulykker og kommunen sine forsøk på å få redusert skiltet fartsgrense og forkjøringsvei har ikke ført frem. Derfor ser fylkesutvalget behovet for etablering av rundkjøring i dette krysset.» Forslag til reguleringsplan for rundkjøring vil ikke tas opp til behandling før vedtak av ny kommuneplan, som er estimert juni 2024. Oppgitt ÅDT i header er for måling i Dysjalsandsvegen fv 4352, med framskriving til 2044 med forutsatt 1% årlig trafikkøkning. Øvrige veger har lavere ÅDT jamfør vedlegg 07.
Bakgrunn for fravikssaken(veiledning punkt 5):	For å sikre at rundkjøringen allerede på reguleringsplannivå har en korrekt og funksjonell utforming, har kommunen engasjert Prosjektil AS til å prosjektere rundkjøringen før planmateriellet utarbeides. Siden jordvern og landbruk er en vesentlig interesse i reguleringsprosessen, med dyrka mark på alle sider, er det ønskelig å vurdere alle tiltak som reduserer arealbeslaget. Dette er også påpekt av Statsforvalteren i Rogaland og Rogaland Fylkeskommune i høringsuttalelser til planoppstart. En helhetlig interesseavveining med alternative/avbøtende tiltak forventes i planprosessen.

	Hå kommune søker derfor fravik fra N100 for å forhåndsvurdere om redusert diameter kan legges til grunn for et planforslag, ut fra vegfaglig vurdering.
Vedlegg som følger saken (veiledning punkt 6):	Vedlegg: 01 2024-03-14 Notat – grunnlag for 25m rundkjøring Prosjektil 02 dok_RUDV_Avbøyning-X201 25m Prosjektil 03 dok_RUDV_Sporing lastebil-X302 25m Prosjektil 04 dok_RUDV_Sporing vogntog-X301 25m Prosjektil 05 Lay_RUDV_B101 Oversiktskart 25m Prosjektil 06 Lay_RUDV_B103 Arealforskjell 25m 30m Prosjektil 07 Trafikkmålinger Hå kommune
Konsekvenser av å ikke innvilge søknaden:	Kommunen går videre med reguleringsprosess av 30m diameter rundkjøring. 25m diameter omtales i planbeskrivelse som vurdert og forkastet alternativ/ avbøtende tiltak.
Økonomisk bakgrunn til prosjektet:	Hå kommune vil ta en betydelig del av kostnadene, og vil søke om Trafikksikringsmidler.
Konsekvenser av fravik (se https://www.rogfk.no/vare-tjenester/vei-og-kollektivtransport/fylkesvei/soknader-og-tillatelser-for-fylkesvei/soknad-om-fravik/)	
Konsekvenser for teknisk kvalitet (veiledning punkt 7):	
Teknisk utforming, konstruksjon/oppbygning og materialer vil være likeverdig. Utforming av sentraløy med overkjørbart areal kan over tid kreve noe mer vedlikehold avhengig av hvor robust denne etableres. Her er den relativt lave ÅDT-trafikken en fordel.	
Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene)⁵ (veiledning punkt 8):	
Avbøyning og øvrig geometri er ivaretatt i samme grad som for preakseptert løsning.	
Konsekvenser for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS (veiledning punkt 9):	
Fraviket gir et noe mindre inngrep i landskapet. Fraviket i seg selv vurderes å ikke ha særskilte konsekvenser for støybelastning (nærmeste bolighus 80m) og miljøkvaliteter. Forholdet til automatisk freda kulturminner endres ikke.	
Konsekvenser for estetikk (veiledning punkt 10):	
Rundkjøringen vil framstå som mindre dominerende i landskapet, og mer i skala med vegarmene. Området er relativt flatt. Konsekvensen vurderes å være positiv, men liten.	
Konsekvenser for økonomi (veiledning punkt 11):	
For prosjektet kan det skilles mellom faste kostnader (prosjektering, rigg osv.), og variable kostnader, der førstnevnte er uendret ved fravik. Av variable kostnader er opparbeiding av asfaltert areal mest relevant å	

⁵ For fravik fra normal som er hjemlet i tunnelsikkerhetsforskriften skal det gjennomføres en risikoanalyse, der det tas hensyn til alle konstruksjonsfaktorer og trafikkforhold som berører sikkerheten (særlig trafikkens særtrekk og type, tunnellengde, tunnelgeometri, og prognosen for andel tunge kjøretøy per døgn)

vurdere. Arealforskjellen for fast dekke mellom fraviks- og preakseptert løsning er 11,9%, forutsatt at eksisterende vegdekkeareal er ca 850 m². Ut fra dette vurderes kostnaden for etablering av rundkjøring redusert med 5–10%. Kostnad til erverv av grunn forventes redusert med 15–20%, jfr. arealoversikt.

Konsekvenser for drift og vedlikehold (*veiledning punkt 12*):

Konsekvens for drift og vedlikehold vurderes å være liten. Areal med fast dekke reduseres med 215 m², men lengdemeter veg reduseres minimalt. Overkjørbart areal i sentraløy krever noe mer aktsomhet ved bruk av plog.

Konsekvenser for framkommelighet (Gjelder alle kjøretøy- og trafikantgrupper) (*veiledning punkt 13*):

Framkommelighet ivaretas med overkjørbart areal.

Dysjalsandsvegen (hovedsakelig kommunal, men også fylkeskommunal strekning) fungerer som alternativ veg ved ulykker og vedlikehold på fv 44 på aktuell strekning, denne funksjonen ivaretas videre.

En vesentlig andel av tungtrafikken er landbruksrelatert, og herav vesentlig andel større traktorer med henger og redskap. Vi har ikke funnet en entydig standard å forholde oss til her, men lagt til grunn at Lastebil (L), som normalt er minste dimensjonerende kjøretøy for kommunal veg, er dimensjonerende kjøretøy for trafikk på «offentlig veg». Framkommelighet for større traktorer med henger, jfr. §5.5 i forskrift om kjøretøy, er videre ivaretatt med dimensjonering av overkjørbart areal for Vogntog (VT) og tilstrekkelig kjørefeltbredde som følger av disse to standardene.

Andre konsekvenser (*veiledning punkt 14*):

Kommunen ser ikke andre åpenbare konsekvenser i denne sammenheng.

Forslag til avbøtende tiltak (*veiledning punkt 15*):

Overkjørbart areal i sentraløy som omtalt over, og vist i vedlegg. Ellers ingen særskilte tiltak for redusert radie.

Skal fylles ut:

Prosjekteier:

Hå kommune v/Rolf Aleksander Svensen Mellgren

Prosjekteieren er enig i søknaden:



Søknad om fravik

Del 2 – behandlingsdel (*Skal fylles ut av leder i fraviksgruppen og fylkesdirektøren*)

Saksbehandler: Håkon Emil Helland Sæstad Dato: 16.05.2024 Elements nr: 2019/29658-51 Løpe nr: 47/2024		
Fraviksgruppens begrunnelse for anbefaling eller ikke anbefaling:	Anbefalt	Ikke anbefalt
Fraviksgruppens vurdering: - Omsøkt tiltak reduserer arealinngrep på dyrka mark. - Avbøyning forutsettes å være iht. N100. Fraviksgruppen anbefaler søknaden.	☒	☐
Saksbehandler: Håkon Emil Helland Sæstad Dato: 16.05.2024		
Fylkesdirektørens innstilling/beslutning:	Anbefalt	Ikke anbefalt
Søknaden innvilges.	☒	☐
Ferdigbehandlet: ☒		
Sendes til Samferdselsutvalget: ☐		

Samferdselsutvalgets innstilling: <i>Skal fylles ut av fylkeskommunen</i>	Saksbehandler: Skriv navn her Dato: Velg dato	
Beslutning:	Godkjent/ Innvilget	Ikke godkjent/ innvilget
Tekst her	☐	☐

Skjema sist revidert:

Veiledning til utfylling av søknaden

1. Angi kapittel- og kravnummer.
2. Kort beskrivelse av ønsket situasjon sammenliknet med kravet.
3. Analytisk beskrivelse av hva som er tenkt gjort istedenfor å planlegge og bygge anlegget slik normalen krever.
4. Kort oppsummering av prosjektet.
5. Kort oppsummering av hvorfor det søkes fravik.
Hjelpespørsmål:
 - Hvorfor kommer saken opp nå?
 - Hva har skjedd tidligere i saken?
 - Hvilke andre saker er relevante?
 - Hvilke lover og regler ligger til grunn?
6. Se nettside for nødvendig dokumentasjon og navngiving/nummerering av vedleggene (<https://www.rogfk.no/vare-tjenester/vei-og-kollektivtransport/fylkesvei/soknader-og-tillatelser-for-fylkesvei/soknad-om-fravik/>).
7. Angi hvilke konsekvenser et fravik får for teknisk kvalitet sammenlignet med et alternativ der alle krav i normalene er fulgt. Teknisk kvalitet virker inn på hvor lang levetid et produkt har. Utforming, konstruksjonstype og materialer skal velges slik at vegen er holdbar i mange år uten rehabilitering.
8. Angi hvilke trafiksikkerhetsmessige konsekvenser et fravik vil medføre sammenlignet med et alternativ der alle krav i normalene er fulgt. For fravik fra normal som er hjemlet i tunnelsikkerhetsforskriften skal det gjennomføres en risikoanalyse, der det tas hensyn til alle konstruksjonsfaktorer og trafikkforhold som berører sikkerheten (særlig trafikkens særtrekk og type, tunnellengde, tunnelgeometri og prognosen for antall tunge lastebiler per døgn).
9. Angi hvilke konsekvenser et fravik får for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS sammenlignet med en løsning innenfor normalenes krav. Miljøkonsekvenser handler ofte om landskapsinngrep, nærføring, nærmiljø, kulturminner, naturmangfold o.l.
10. Angi hvordan et fravik vil slå ut for anleggets estetikk sammenlignet med en løsning innenfor normalenes krav.
11. Angi hvordan et fravik vil slå ut for prosjektets økonomi sammenlignet med å oppfylle krav i normalen. Sum som prosjektet kan spare dersom fravik innvilges må angis i kroner og i prosent av prosjektets totale kostnad.
12. Angi hvilke konsekvenser et fravik vil medføre for drift og vedlikehold over tid med normal innsats.
13. Angi hvilke konsekvenser et fravik vil medføre for framkommeligheten sammenlignet med en løsning innenfor normalenes krav.
14. Får fraviket andre konsekvenser for tiltaket sammenlignet med å oppfylle alle krav i normalen?
15. Hvilke avbøtende tiltak er foreslått for å kompensere for konsekvensene og hvorfor? Redegjør for hvilken effekt fravikssøker mener avbøtende tiltak vil ha, og synliggjør hva avbøtende tiltak vil koste.