

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 håndbok N100 Veg- og gateutforming – Maksimal stigning på gang- og sykkelveg – Hå kommune – FV4332 – Områderegulering for Vigrestad skule og idrettsområde, plan-ID: 202301»

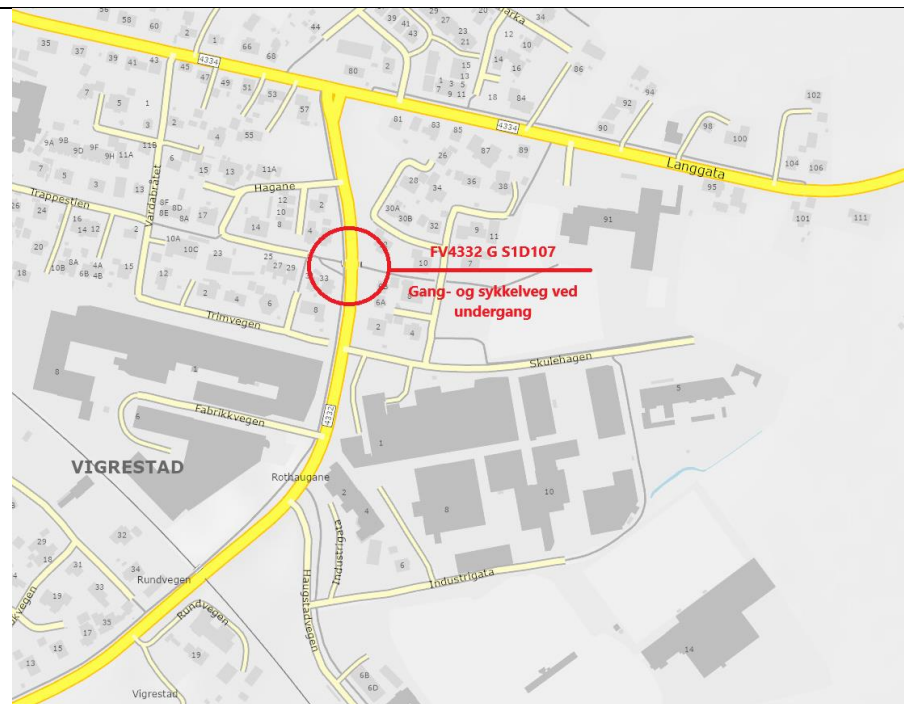
Fravikssøker: Sandra Bernhoft Foretak: Hå kommune Dato: 28.03.2025 Søkers saksnr.: 202301_1 Saksnr. fylkeskommunen: Elements-nummer			
Prosjekt (navn): Områderegulering for Vigrestad skule og idrettsområde, plan-ID: 202301			
Vegnr.: FV4332	Kommune: Hå kommune	Brunr.: Ikke aktuelt	
ÅDT (i dag) ¹ : 2500	Fartsgrense: 60 km/t	Dim.klasse: Hø2	
ÅDT (dim. år) ² : 2023	Tegn.nr. ³ : B001_1 og D001_1	Plannivå: Reguleringsplan	
Normal/rundskriv det søkes fravik⁴ fra: (Kryss av for én av normalene og fyll ut årstall for benyttet versjon)			
Håndbok N100 (2023): ☒	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: GS-anlegg			
Vegnormalkrav iht. håndbok (veiledning punkt 1):	Fravik fra håndbok N100 kapittel 4.2.1.2–3 som angår geometrikrav for gang- og sykkelveg. I tettsted er det krav til maksimalt 5% stigning der stigningslengden er på mer enn 3 meter.		
Hva søkes det om (veiledning punkt 2):	Det søkes fravik fra kravene om maksimal stigning i N100 som angår gang- og sykkelveg under Rundvegen ved Hagane, samt tilhørende rampe fra gs-veg langs Rundvegen ned til undergangen. Området ligger på Vigrestad som vist innenfor rød sirkel på figur 1 nedenfor. Gang- og sykkelvegen med rampe er etablert og bilder fra eksisterende situasjon er vist på figur 2 og 3.		

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](#)).



Figur 1: Illustrasjonen viser plasseringen av den eksisterende gang- og sykkelvegen som går gjennom undergangen til Rundvegen, med tilhørende rampe.



Figur 2: Gang- og sykkelveg gjennom undergangen, vist øst for Rundvegen.



Figur 3: Gang- og sykkelvegen gjennom undergangen, vist vest for Rundvegen, samt tilhørende rampe. Nedre del av gs-vegene er montert med bom.

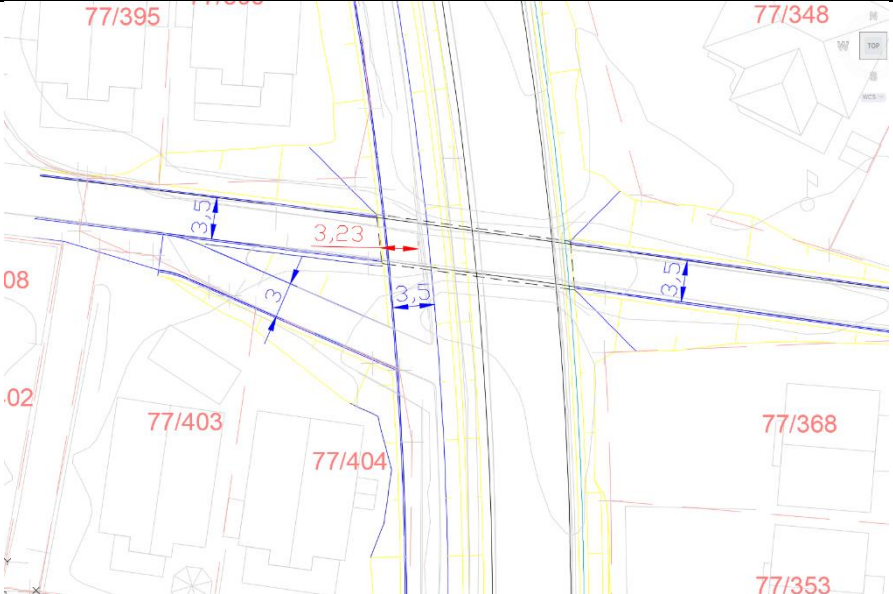
Problemstilling

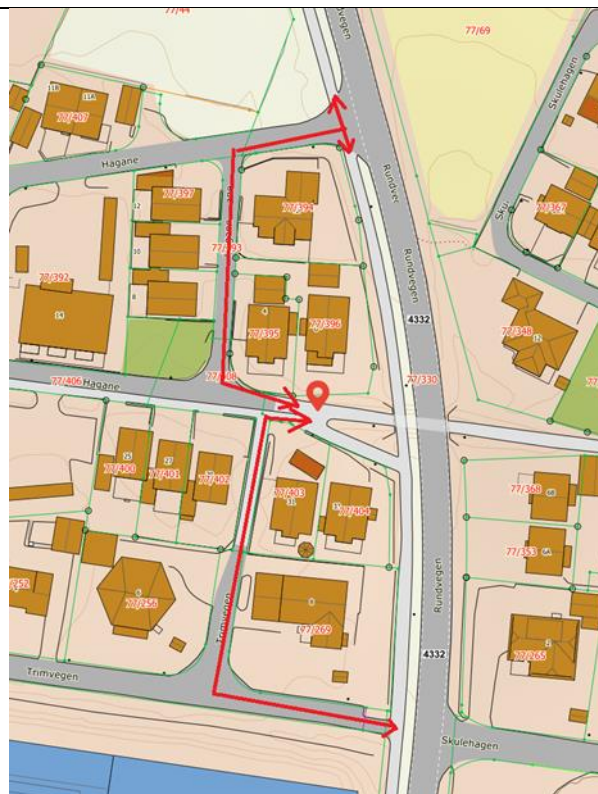
For å oppnå bredder på Rundvegen som er i tråd med N100, har breddene på kjørebane, annen veggrunn – grøntareal og gang- og sykkelveg blitt bredere. Dette har ført til at gs-vegen langs Rundvegen har blitt flyttet 3,25m mot vest, sammenlignet med dagens situasjon. Dette gjør at rampen blir 3,25m kortere enn i dag og får dermed kortere stigningslengde. Eksisterende rampe har en stigning på rundt 10,6%, mens ny situasjon blir 13,4%. Ingen av disse er i tråd med kravet på maksimalt 5% stigning.

Ettersom tverrprofilen langs Rundvegen har blitt bredere, har også undergangen blitt lengre. Det medfører at gs-vegene starter lengre vest og øst for undergangen, som gir kortere stigningslengde. Stigningen på gs-vegen på begge sider av undergangen blir dermed 6,67% helning. Dette er heller ikke i tråd med maksimal stigning i N100.

Forslag til løsning

Det er ønskelig å regulere inn gang- og sykkelvegen med tilhørende rampe som vist på figur 4, markert med blå linjer. Denne løsningen tar utgangspunkt i eksisterende situasjon. Eiendommene gnr./bnr. 77/403 og 77/404 beholder sin avkjørsel ut på kjørevegen Hagane. Breddene på gs-vegen langs Rundvegen og i undergangen er økt i tråd med kravene i N100. Dette gjør at vegskråningen til gang- og sykkelvegene går over noen av de tilgrensende eiendommene (se gule markeringer på figur 4).

	 <i>Figur 4: Forslag til regulerte gang- og sykkelveger med tilhørende rampe vist med blå linjer. Bredder på gs-vegene er vist med blå skrift, som er regulert i tråd med N100. Dimensjonen med røde tall viser hvor langt vest gs-vegen langs Rundvegen er trukket ut mot vest for at Rundvegen skal opparbeides i tråd med N100. Gule linjer viser vegskråninger.</i>
Beskrivelse/ begrunnelse (veiledning punkt 3):	Det finnes flere alternativer i området som kan benyttes dersom rampen på 13,4% helning blir for bratt. Figur 5 viser to retninger som kan være alternativ til rampen. Nåværende rampe er heller ikke i tråd med gjeldende krav og ny situasjon vil kun føre til en økt stigning på 2,8%. Det anses dermed ikke som en stor forskjell sammenlignet med nåværende situasjon. Gs-vegene gjennom undergangen vil heller ikke være merkbart, da disse avviker med 1,67% fra kravet. Et fravik fra maksimal stigning vil på en annen side redusere inngrepene i området i stor grad. Det vil blant annet spare flere eiendommer for store vegskråninger, samt sikre at eiendommene 77/403 og 77/404 bevarer sin avkjørsel slik den er i dag. Dersom gs-vegen i undergangen beholdes med stigning 6,67%, vil nåværende vegskråninger øst for Rundvegen beholdes slik de er i dag. Eiendommene vest for Rundvegen vil fortsatt få større vegskråninger innpå sin eiendom, som følge av breddeutvidelsene langs Rundvegen som gjør at gs-vegen flyttes 3,25m mot vest. Et fravik vil gjøre gs-vegen kun 1,67% brattere, men vil i stor grad bespare eiendommene rundt for større vegskråninger.



Figur 5: Løsninger som kan erstatte rampen ved undergangen vist med røde piler.

**Bakgrunn for prosjektet
(veiledning punkt 4):**

Bakgrunn for prosjektet er områderegeringsplan for Vigrestad skule og idrettsområde, plan-ID 202301. Formålet med planen er blant annet å etablere ny barneskule 1.-7.trinn øst på Vigrestad, i tilknytning til eksisterende funksjoner i området som består av Vigrestad storskule, Vigrestad barnehage og Vigrestad idrettsklubb. Alle funksjonene ligger øst for Rundvegen. Gang- og sykkelvegen med rampen er en av to trafikksikre kryssninger under Rundvegen. Undergangen vil blant annet bidra til å nå funksjonene øst for Rundvegen, uten å krysse kjørevegen i plan. Store deler av området, også Rundvegen, med gang- og sykkelvegen som det søkes fravik fra, er allerede etablert.

**Bakgrunn for
fravikssaken(veiledning
punkt 5):**

Årsaken til fravik er utfordringene knyttet til at anlegget er etablert og områdene rundt er bebygd. Etablert situasjon er ikke i tråd med gjeldende vegnormer. Dette gjelder blant annet vegbredder og stigning.

Det foreligger en tidligere reguleringsplan ID 970 Reguleringsplan for Vigrestad øst vedtatt 03.02.1981, samt ID 970 – B vedtatt 25.03.2003. Disse er ikke i tråd med gjeldende krav i N100. Rundvegen og gang- og sykkelvegen er derfor ikke opparbeidet i tråd med gjeldende vegkrav, da rampen ned til undergangen er for bratt. Rundvegen med tilhørende sideanlegg er i tillegg for smal. Når vi nå går i gang med å omregulere området for å sikre at det blir regulert i tråd med dagens vegkrav, fører det til flere konflikter. Maksimal stigning på gs-veger er det som blir størst utfordring å oppnå.

Vedlegg som følger saken (veiledning punkt 6):	1. Fastsett planprogram 2. Oversiktskart B001_1 3. Profiler gs-veg D001-1 5. T_GEOM_VEGE_110672.008 6. Kartgrunnlag 05.02.2025
Lenke til Google Street View:	https://www.google.no/maps/@58.5693526,5.6990698,85m/data=!3m1!1e3?entry=ttu&q_ep=EgoyMDI1MDMyNC4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D
Konsekvenser av å ikke innvilge søknaden:	<i>Figur 6: Gang- og sykkelveg gjennom undergang og tilhørende rampe opp til Rundvegen i bakgrunnen, samt rekkverk til eiendom 77/402 fremst i bildet. Avkjørselen til eiendommene 77/403 og 77/404 er vist i nedre del av rampen med belegningsstein.</i> Dersom stigningen på gs-vegene skal være i tråd med N100, vil vegskråningene til gs-vegene og rampen bli større og berøre tilgrensende eiendommer i enda større grad. I tillegg mister eiendommene 77/403 og 77/404 sin avkjørsel. Årsaken er at bredden på avkjørselen til nærmeste rekkverk fra eiendom 77/402 er 10,5m, vist på figur 6. For å oppnå 5% stigning må rampen dras ytterligere 12m vest mot Hagane. Rampen blir for bratt til at den kan fungere som avkjørsel og vil stenge for adkomst til eiendommene. Rampen vil også gå utover eiendom 77/402. Det blir en situasjon noe tilsvarende som vist på figur 7, i tillegg til større vegskråninger for eiendommene langs rampen. Dette reduserer arealet på eiendommene betydelig. Ved slakere rampe, vil terrenget ned til undergangen bli høyere og må utstyres med rekkverk o.l. frem til rampen når tilsvarende høyde som gang- og sykkelvegen gjennom undergangen. Det blir dermed mindre lønnsomt for gående og syklende å benytte rampen, dersom den bygges i tråd med kravene i

	N100. I tillegg finnes det andre alternativer i området dersom rampen ikke kan benyttes.  <i>Figur 7: Blå markerte linjer viser gang- og sykkelveger dersom de følger krav i N100. Dette medfører at avkjørsel til eiendommene 77/403 og 77/404 må stenges. Disse eiendommene vil ikke lenger ha fremkomst til sin eiendom. Gule linjer viser vegskråninger fra gs-vegene.</i> Dersom strekket på 6,67% helning på gang- og sykkelvegen skal jevnes ut til et fall på 5% vil det medføre ytterligere større vegskråninger for tilgrensende eiendommer. De gule linjene som viser vegskråningene fra gs-vegene, vil gå lengre ut på eiendommene enn vist på figur 7. For å minimere vegskråningens areal innpå eiendommene, må flere vegskråninger støttes opp med murer.
Økonomisk bakgrunn til prosjektet:	Ettersom både gang- og sykkelvegen gjennom undergangen og tilhørende rampe allerede er etablert i dag, er det ønskelig å videreføre samme plassering. Dette gir store besparelser sammenlignet med de større tiltakene ved å anlegge etter maksimal stigning i tråd med N100. Det er kun stigning som er en utfordring å få utført i tråd med vegnormalene, uten at det gir store kostnader og konsekvenser for tilgrensede eiendommer.
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 (<i>veiledning punkt 7</i>): Ingen konsekvenser. Anlegget slik det er etablert i dag videreføres i stor grad. Dette krever mindre inngrep enn dersom rampen og gs-vegen i undergangen skal gjøres slakere enn det er i dag.	
Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene)⁵ (<i>veiledning punkt 8</i>): Trafikksikkerhetsmessig er en slik løsning som det søkes fravik fra, vurdert til å være optimal. En slik løsning vil gi god sikt både på rampen og i undergangen i tråd med N100. Eksisterende rampe er i dag allerede brattere enn kravene i N100. Ny situasjon blir 2,8 % brattere. Nederst i rampen er det etablert	

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, tunnelengde, tunnelgeometri, og prognosen for andel tunge kjøretøy per døgn)

bom, som skal hindre at syklende fra undergangen blir påkjørt av syklende fra rampen, samt kjøretøy fra tilgrensende eiendommer. Det finnes også andre alternativer til rampe og gang- og sykkelveger i området. Vegskjæringene er slake nok til å ikke trenge rekkverk.	
Konsekvenser for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS (<i>veiledning punkt 9</i>):	
Fravik gjør at konsekvensene i form av arealinngrep for eiendommene rundt blir mindre. Inngrepene blir redusert dersom anleggets plassering og utforming beholdes.	
Konsekvenser for estetikk (<i>veiledning punkt 10</i>):	
Rampen vil oppleves brattere og vil få større vegskråninger vest for Rundvegen.	
Konsekvenser for økonomi (<i>veiledning punkt 11</i>):	
Ikke avklart på nåværende tidspunkt.	
Konsekvenser for drift og vedlikehold (<i>veiledning punkt 12</i>):	
Ingen endring utover dagens situasjon, bortsett fra større vegskråninger. Anlegget vil ligge på samme sted som den gjør i dag.	
Konsekvenser for framkommelighet (Gjelder alle kjøretøy- og trafikantgrupper) (<i>veiledning punkt 13</i>):	
Ingen konsekvenser for hverken myke trafikanter og kjøretøy, da eksisterende situasjon beholdes. Ved å ikke endre på rampens plassering og stigning, vil gående og syklende fra rampen ha kortest veg ned til undergangen. I tillegg sikres det adkomst til eiendommene 77/403 og 77/404.	
Andre konsekvenser (<i>veiledning punkt 14</i>):	
Ingen konsekvenser.	
Forslag til avbøtende tiltak (<i>veiledning punkt 15</i>):	
Sette opp 15 meter støttemur på eiendom 77/404 for å redusere vegskråningene inn på eiendommen, som vist på figur 4.	
<i>Skal fylles ut:</i>	
Prosjekteier:	Hå kommune
Prosjekteieren er enig i søknaden:	☒

Søknad om fravik

Del 2 – behandlingsdel (Fylles ut av leder i fraviksgruppen og fylkesdirektøren)

Saksbehandler: Panagiota Kostara Dato: 10.07.2025 Elements nr: 2025/33557 Løpe nr: 23/2025		
Fylkesdirektørens innstilling/beslutning:	Innvilget	Ikke anbefalt
– Rampen ned til undergangen avviker lite fra kravet og er innenfor kravet for stigning utenfor tettstedsområder. –Strekningen er ikke spesielt lang (ca. 20 meter). –Det finnes alternativer ruter med bedre stigningsforhold (ca. 190 meter fra det omtalte stedet). – Å nå kravet fører til store konsekvenser. Innvilget fravik fra maksimal stigning vil redusere inngrepene i området i stor grad. Det vil blant annet spare flere eiendommer for store vegskråninger, samt sikre at eiendommene 77/403 og 77/404 bevarer sin avkjørsel slik den er i dag. Søknaden innvilges.	☒	☐
Ferdigbehandlet: ☒		
Sendes til Samferdselsutvalget: ☐		

Samferdselsutvalgets innstilling:	Saksbehandler: Skriv navn her Dato: Velg dato	
Beslutning:	Innvilget	Ikke innvilget
Tekst her	☐	☐

Skjema sist revidert:
07.11.2024

Veiledning til utfylling av søknaden

1. Angi kravnummer. Ved bruk av eldre normaler uten kravnummer må det henvises til kapittelnummer.
2. Kort beskrivelse av ønsket situasjon sammenliknet med kravet.
3. 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 sammenliknet 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 sammenliknet 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, tunnelengde, tunnelgeometri og prognosen for antall tunge lastebiler per døgn).
9. Angi hvilke konsekvenser et fravik får for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS sammenliknet 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 sammenliknet med en løsning innenfor normalenes krav.
11. Angi hvordan et fravik vil slå ut for prosjektets økonomi sammenliknet 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 sammenliknet med en løsning innenfor normalenes krav.
14. Får fraviket andre konsekvenser for tiltaket sammenliknet 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.