

Søknad om fravik

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

«Fravik fra N100 Veg- og gateutforming – kjørefeltbredde – Karmøy – 511 – Stølebuktvegen 10»

Fravikssøker: Odin Stafsnes Foretak: HOLON Arkitektur AS Dato: 30.01.2023 Søkers saksnr.: 21081 Saksnr. fylkeskommunen: 2021/65704			
Prosjekt (navn): 3052 – Stølebuktvegen 10 – gbnr. 58/10 – detaljregulering			
Vegnr.: 511	Kommune: Karmøy	Brunr.: Tekst her	
ÅDT (i dag) ¹ : 3500 (2021)	Fartsgrense: 50	Dim.klasse: Gate	
ÅDT (dim. år) ² : Tekst her	Tegn.nr. ³ : 6	Plannivå: Reguleringsplan	
Normal/rundskriv det søkes fravik⁴ fra (Kryss av for én av normalene og fyll ut årstall for benyttet versjon)			
Håndbok N100 (2021): <input checked="" type="checkbox"/>	Håndbok N101 (<åååå>): <input type="checkbox"/>	Håndbok N200 (<åååå>): <input type="checkbox"/>	Håndbok N500 (<åååå>): <input type="checkbox"/>
Håndbok N601 (<åååå>): <input type="checkbox"/>	Eventuelle rundskriv: Tekst her		
Type fravik det søkes om. Det skal bare være <u>ett</u> vegnormalkrav pr. fraviksskjema: Tverrprofil/bredde			
Vegnormalkrav iht. håndbok (veiledning punkt 1st):	2.3.1–3: <u>Alle fortau skal ha ferdselssone og denne skal være minste 2 m brei.</u> Dersom fortauet har møbleringssone skal ferdselsarealet økes til 2,5 m for å gi plass for maskinell snørydding o.l. 2.3.1—4: Fortau skal ha kantsteinssone. <u>Kantsteinssonen skal være minimum 0,5 m, målt fra ytterkant kantstein og inn på fortauet.</u> Ved kantstopp og busslomme skal den være minimum 0,7 m.		
Hva søkes det om (veiledning punkt 2nd):	Fravik fra kravet om til sammen 2,5 m fortau (ferdselssone + kantsteinssone) når FV511 skal reguleres i detaljplan.		

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](#))



<p>Beskrivelse/ begrunnelse (veiledning punkt 3rd):</p>	<p>Veien er opparbeidet og det er tilgjengelig en gitt bredde fram til eiendomsgrensen. Det er i dag fortau på begge sider av kjørefeltene, det nordre 2,0 m og det søndre 2,5 m bredt, slik det også er regulert. Det kan etableres 2,5 m fortau, etter kravene, også på det nordre fortauet, ved å gå over grensen til eiendom 58/10. Det er derimot ikke bredde nok til å oppfylle kravet om 3,25 m kjørefelt pluss kantsteinsklaring på 0,25 m på hver side (krav 2.3.2 – 4) og fortau i 2,5 m bredde på offentlig grunn. Nabobebyggelsen på nordsiden ligger også så tett på veien at det er under 2 meter bredde på fortau. Dette er nok også grunnen til at veien er regulert som den er. Hvis bredden ikke er tilstrekkelig i Stølebuktvegen, burde hele strekket reguleres samlet, ikke flekkvis.</p> <p>Vi har argumentert for – og siden også søkt om – endring av fartsgrensen til 30 km/t på denne østre delen av Stølebuktvegen. Utgangspunktet vårt var at det ville bedre forholdene for trafikksikkerhet og støy. Det ville også tillate en 0,5 m smalere kjørebane (jf. 2.3.2 – 3 kulepunkt 2: <i>Hovednett for personbiltrafikk skal ha kjørefeltbredde 3,00 m ved fartsgrense ≤ 40 km/t og 3,25 m ved 50 km/t og 60 km/t.</i>). Søknaden ble derimot avvist, og vi ønsker derfor å regulere med den opparbeidete 2,0 m bredden på det nordre fortauet. Dette vil ikke kreve endring på veien og vil ikke ta areal fra eiendom 58/11.</p> <p>Et alternativt forslag ville være å legge 2,5 m fortau også på det nordre fortauet, men fravike fra bredden på kjørefeltene ved å smalne dem inn til 3,0 m. Dette ville derimot kreve flytting av fortauskanten og senterlinje på vei, og føre til mer svingete kjørebane. Vi ser vekk fra denne løsningen.</p>
<p>Bakgrunn for prosjektet (veiledning punkt 4th):</p>	<p>Detaljreguleringen for Stølebuktvegen 10 legger til rette for et boligbygg med inntil 9 leiligheter. Fylket har satt krav om 2,5 m fortau. Tiltak på veien tilsier at krav må oppfylles i henhold til håndboken.</p>
<p>Bakgrunn for fravikssaken (veiledning punkt 5th):</p>	<p>Saken kommer opp i forbindelse med at vi skal levere detaljreguleringen til førstegangsbehandling. Fylket har bedt om avklaringer rundt fylkesveien allerede før offentlig ettersyn. Som nevnt, har vi ment at fartsgrensen burde settes ned til 30 km/t i dette sentrumskvartalet, også før vi ble klar over at bredden på veien ikke var tilstrekkelig innenfor arealet som er satt av til vei i den gjeldende reguleringen (11,5 m). <u>2,5 m fortau + 7,0 m kjørefelt med kantsteinsklaring+ 2,5 m fortau = 12,0 m</u></p> <p>Kommunedelplanen for Kopervik, som er fra 2019 og er nyere enn gjeldende plan, setter kun areal til vei fram til – men ikke med – det nordre fortauet (10 m bredde). Den gir altså ikke noe argument for å gå inn på eiendom 58/10 for å oppnå håndbokens bredde på fylkesveien.</p>
<p>Vedlegg som følger saken (veiledning punkt 6th):</p>	<ul style="list-style-type: none">• Oversiktskart• Skisse vei uten fravik• Reguleringskart utsnitt• Kommunedelplan Kopervik



Rogaland
fylkeskommune

	<ul style="list-style-type: none">• Søknad om endring av fartsgrense• RogFK Tilbakemelding søknad fartsgrense
Konsekvenser av å ikke innvilge søknaden:	Se skisse av vei uten fravik.
Økonomisk bakgrunn til prosjektet:	Utvikling av eiendom til bolig.
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 7th</i>):	
Ingen åpenbar innvirkning på teknisk kvalitet.	
Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene) ⁵ (<i>veiledning punkt 8th</i>):	
Ingen åpenbare konsekvenser for trafiksikkerhet. Et bredere fortau ville gi noe bedre forhold for gående på 35 m. Det ble talt 6 voksne personer på en halvtime i makstimen – 8.00–8.30 – 3. januar 2023. Dette tallet dekker begge fortau, og tyder på svært lite bruk. Syklende vil normalt velge søndre fortau, som fører til gang- og sykkelvei i vest. Kjørebanelen videreføres uendret.	
Konsekvenser for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS (<i>veiledning punkt 9th</i>):	
Ingen åpenbar innvirkning på miljøkvalitet, ytre miljø og HMS.	
Konsekvenser for estetikk (<i>veiledning punkt 10th</i>):	
Ingen åpenbar innvirkning.	
Konsekvenser for økonomi (<i>veiledning punkt 11th</i>):	
En vei etter håndbokens krav tar 0,5 meter bredde fra en privat tomt. Arealet kan kreves innløst. Fravik vil derimot ikke gi økonomiske konsekvenser for fylket. For prosjekteier er det økonomiske å unngå tap av eiendom til asfalt, men vil ikke få innløsningspenger.	
Konsekvenser for drift og vedlikehold (<i>veiledning punkt 12th</i>):	
Ingen åpenbar innvirkning på drift og vedlikehold.	
Konsekvenser for framkommelighet (Gjelder alle kjøretøy- og trafikantgrupper) (<i>veiledning punkt 13th</i>):	
Ingen åpenbar innvirkning.	
Andre konsekvenser (<i>veiledning punkt 14th</i>):	
Ingen andre åpenbare konsekvenser.	
Forslag til avbøtende tiltak (<i>veiledning punkt 15th</i>):	
Konsekvensene med å tillate et fravik er at den totale veibredden og bredde på enkeltfeltene blir som eksisterende. Dette krever ikke noen avbøtende tiltak.	

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)



Rogaland
fylkeskommune

<i>Skal fylles ut:</i>	
Prosjekteier:	Jan Ove Welde
Prosjekteieren er enig i søknaden:	<input checked="" type="checkbox"/>

Søknad om fravik

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

<p>Saksbehandler: Skriv navn her Dato: Velg dato</p> <p>Elements nr: Saks- og journalnr. Løpe nr: Skriv inn løpenr</p>		
Fraviksgruppens begrunnelse for anbefaling eller ikke anbefaling:	Anbefalt	Ikke anbefalt
Tekst her	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Saksbehandler: Skriv navn her Dato: Velg dato</p>		
Fylkesdirektørens innstilling/ beslutning:	Anbefalt	Ikke anbefalt
Tekst her	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ferdigbehandlet: <input type="checkbox"/>		
Sendes til Samferdselsutvalget: <input type="checkbox"/>		

<p>Saksbehandler: Skriv navn her Dato: Velg dato</p>		
Samferdselsutvalgets innstilling: <i>Skal fylles ut av fylkeskommunen</i>		
Beslutning:	Godkjent/ Innvilget	Ikke godkjent/ innvilget
Tekst her	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Skjema sist revidert:
09.12.2022

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 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, tunnellengde, 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.