

# Søknad om fravik

## Innledning

Vegnormaler er en samlebetegnelse for offentlige krav til blant annet vegutforming, rekkverk og trafikksikkerhetsutstyr, 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](mailto: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 – regulert vegbredde – Karmøy – fv. 4820 – detaljregulering – det Historiske Avaldsnes»

<p>Fravikssøker: Karmøy kommune, Foretak: Karmøy kommune, kulturavd. Dato: 05.10.2023 Søkers saksnr.: 20/5265 Saksnr. fylkeskommunen: <a href="#">Elements-nummer</a></p>			
Prosjekt (navn): 4088 – det Historiske Avaldsnes – detaljreguleringsplan			
Vegnr.:	Fv. 4820	Kommune: Karmøy	Brunr.: <a href="#">Tekst her</a>
ÅDT (i dag) <sup>1</sup> :	1500 (2022)	Fartsgrense: 30 km/h	Dim.klasse: BK10
ÅDT (dim. år) <sup>2</sup> :	Ingen endring	Tegn.nr. <sup>3</sup> : <a href="#">Tekst her</a>	Plannivå: Reguleringsplan
<b>Normal/rundskriv det søkes fravik<sup>4</sup> fra</b> (Kryss av for én av normalene og fyll ut årstall for benyttet versjon)			
Håndbok N100 (2022):	<input checked="" type="checkbox"/>	Håndbok N101 (<åååå>):	<input type="checkbox"/>
Håndbok N601 (<åååå>):	<input type="checkbox"/>	Håndbok N200 (<åååå>):	<input type="checkbox"/>
Eventuelle rundskriv: <a href="#">Tekst her</a>			
<b>Type fravik det søkes om. Det skal bare være ett vegnormalkrav pr. fraviksskjema: Tverrprofil/bredde</b>			
<b>Vegnormalkrav iht. håndbok (veiledning punkt 1st):</b>	Kapittel 3.4 Lokale veger Krav 3.4.1 – 1 underliggende kan – krav 3.4.1 – 1_1		
<b>Hva søkes det om (veiledning punkt 2nd):</b>	Karmøy kommune ønsker å regulere fv. 4820 Kong Augvaldsveg fra Fantaskaret til plataet ved Avaldsnes kirke 5 meter i bredden i stedet for 6,5 meter.		
<b>Beskrivelse/ begrunnelse (veiledning punkt 3rd):</b>	Det er ikke tenkt gjort noe med kjørevegen. Den reguleres slik den per i dag er opparbeidet. Detaljreguleringen vil ikke føre til mer belastning på veggen.		

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

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

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

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



<p><b>Bakgrunn for prosjektet (veiledning punkt 4th):</b></p>	<p>Det er mange interesser i området, med en aktiv kirke og menighet, historiesenteret med sine besøkende, vikinggarden, aktivt jordbruk, leirskole, turområde og mange automatisk fredete kulturminner å ivareta. Det fører til mange kryssende interesser, men også mange sammenfallende interesser. Det har lenge vært et ønske om å få en helhetlig, fremtidsrettet plan for området, som er bakgrunnen for detaljreguleringen. Kommunen ser ikke behov for å utvide vegen, siden utfordringene for trafikken som er identifisert i planarbeidet, i hovedsak ikke er knytt til bredden på vegen.</p>
<p><b>Bakgrunn for fravikssaken(veiledning punkt 5th):</b></p>	<p>Saken kommer opp nå fordi det er en pågående plansak og det er nødvendig å ha avklart fraviket før plansaken kan egengodkjennes.</p> <p>I løpet av prosessen med plansaken, har det vært dialog- og innspillsmøte og workshop for å identifisere hvor utfordringene i området ligger og potensielle løsninger. De trafikale problemene i området ble i første rekke identifisert til uryddige parkeringsforhold (også for syklende), manglende gang- og sykkelveg fra den nye gravplassen med tilhørende parkeringsplass i ved Fantaskaret, og gravfølger som skal fra kirken til den nye gravlunden. (Planbeskrivelsen kap. 5.8)</p> <p>Det anlegges en parkeringsplass på sørsiden av låven, se P2 i plankartet, men denne er mindre enn behovet for parkering totalt. Sammen med parkeringsplassen ved den nye gravlunden ved Fantaskaret, og noe nærparkering til kirken dekkes det totale behovet for parkeringsplasser i området. Det er ikke ønskelig med en større parkeringsplass, for inngrepet vil være skjemmende i kulturlandskapet rundt de automatisk fredete kulturminnene. I tillegg unødvendig, siden det er en fullt brukende parkeringsplass ved gravlunden. For å kunne bruke parkeringsplassen ved gravlunden, må det være en trygg adkomst for gående mellom Fantaskaret og målene på plataået (kirken, historiesenteret og turvegene mot Bukkøy). Det løses med en gang- og sykkelveg, som kan være kjørbar for gravfølger, slik at de kan foregå uavhengig av øvrig biltrafikk. Gang- og sykkelvegen i seg selv er et stort inngrep i kulturlandskapet, og da er det ikke ønskelig og i tillegg utvide kjørevegen, når det ikke er identifisert som et behov.</p> <p>Det er et ønske om redusert biltrafikk på plataået for å bedre opplevelsen av området. Å bruke parkeringsplassen ved gravlunden i Fantaskaret vil bidra til dette.</p> <p>På siden av hensynet til kulturlandskapet og kulturminnene i området, er det også et aktivt jordbruksområde med matjord. Kommunens vurdering er at det ikke skal ødelegges mer jordbruksareal enn nødvendig. Det er også en del forholdsvis sjeldne planter i området, som får redusert mulig leveområde dersom vegen utvides.</p> <p>Regelverk:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Plan- og bygningsloven § 3-1, kap. 12</li><li>• Kulturminneloven § 3</li><li>• Jordlova § 1, andre og tredje ledd.</li><li>• Naturmangfoldloven §§ 4,5 og 6</li></ul>

<p><b>Vedlegg som følger saken (veiledning punkt 6th):</b></p>	<p>Planforslagets dokumenter er offentlig tilgjengelig på; <a href="http://arealplaner.no">arealplaner.no</a>   <a href="#">4088 &gt; Planbehandlinger</a></p>
<p><b>Konsekvenser av å ikke innvilge søknaden:</b></p>	<p>Da må vegen utvides. Det må foretas nye arkeologiske undersøkelser av arealene som vil inngå som vegareal (1,5 meter veg, 1,5 meter grøft, mulige skjæringer som følger av utvidelsen), og undersøkes for noen sjeldne planter relatert til beiter som finnes i området Det blir et større inngrep i kulturlandskapet. Det blir større tap av jordbruksareal. Planprosessen vil ta lenger tid, og det vil bli dyrere å gjennomføre planen. Det blir vanskeligere å forsvare planforslaget med hensyn til natur, –kultur– og jordbruksinteressene. Mulige, men ikke sikre, konsekvenser av dette er det blir gitt innsigelser til disse forholdene i planforslaget..</p> <p>Det må tas grunnboringer og bærelagsprøver av Kong Augvaldsveg for å etablere tilstanden på eksisterende veg. Avhengig av prøvene, kan alt fra deler av eksisterende veg til hele vegen bli nødt til å erstattes med «ny» veg i samme trase for å forhindre at vegen knekker i skjøtelinjen til utvidelsen.</p>
<p><b>Økonomisk bakgrunn til prosjektet:</b></p>	<p>Det er flere parter i saken, og den totale summen for tiltak i planforslaget er ikke kjent. Karmøy kirkelige fellestråd, Norvegen historiesenter og Karmøy kommune har alle tiltak de er ansvarlige for innenfor planområdet. Det er uvisst om også Rogaland fylkeskommune eller Riksantikvaren har tiltak tilknyttet kongsgårdsruinen og sikring av denne. Det er Karmøy kommune ved kulturavdelingen som har bestilt planarbeidet.</p>
<p><b>Konsekvenser av fravik (se <a href="https://www.rogfk.no/vare-tjenester/vei-og-kollektivtransport/fylkesvei/soknader-og-tillatelser-for-fylkesvei/soknad-om-fravik/">https://www.rogfk.no/vare-tjenester/vei-og-kollektivtransport/fylkesvei/soknader-og-tillatelser-for-fylkesvei/soknad-om-fravik/</a>)</b></p>	
<p><b>Konsekvenser for teknisk kvalitet (veiledning punkt 7th):</b></p> <p>I utgangspunktet bør der ikke være en forskjell i veganleggets levetid dersom vegen blir 1,5 meter smalere. Vegen har ligget på samme sted i alle fall siden 1960 – tallet, som vi ser fra historiske ortofoto. Vegen er mest sannsynlig bare anlagt over en tidligere kjerreveg, utviklet fra et tråkk. Vi antar derfor at vegens oppbygging ikke er i henhold til noen standard. Det er mer sannsynlig at disse forholdene avgjør vegens levetid, mer enn bredden på vegen.</p>	
<p><b>Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene)<sup>5</sup> (veiledning punkt 8th):</b></p> <p>Passeringer i høy fart kan bli utfordrende, men i utgangspunktet er fartsgrensen lav på strekningen. Det er usikkert om hastigheten ville bli satt opp dersom vegen ble utvidet. Det er ikke nødvendigvis negativt at bilister tvinges til å holde lav fart innenfor området.</p>	
<p><b>Konsekvenser for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS (veiledning punkt 9th):</b></p> <p>Positive konsekvenser. Det blir redusert inngrep i kulturlandskapet, redusert reduksjon i leveområdet for plantene, redusert tap av jordbruksareal. Redusert asfalterte flater vil være positivt for opplevelsen av kulturminnene i området.</p>	

<sup>5</sup> 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, tunnallengde, tunnelgeometri, og prognosen for andel tunge kjøretøy per døgn)

<b>Konsekvenser for estetikk (veiledning punkt 10th):</b>	
Vegen blir en meter smalere, men linjeføringen ville være den samme. Veganlegget vil være mindre dominerende i landskapet.	
<b>Konsekvenser for økonomi (veiledning punkt 11th):</b>	
Det er ikke kjent. Det kommer an på om hele vegen må skiftes ut ved en utvidelse eller om bare deler av den kan erstattes for å få en stabil skjøtelinje. Den totale summen for tiltak innenfor planområdet er heller ikke kjent, så prosentandelen vegen vil utgjøre av totale investeringer innenfor planområdet er ikke mulig å finne ut. Det er for store usikkerhetsmoment til at det kan gis et pålitelig anslag.	
<b>Konsekvenser for drift og vedlikehold (veiledning punkt 12th):</b>	
Ingen kjente	
<b>Konsekvenser for framkommelighet (Gjelder alle kjøretøy- og trafikantgrupper) (veiledning punkt 13th):</b>	
Det er identifisert en mulig konsekvens i form av at turistbusser som møtes må sakke ned og passere hverandre svært varsomt.	
<b>Andre konsekvenser (veiledning punkt 14th):</b>	
Ingen som er funnet	
<b>Forslag til avbøtende tiltak (veiledning punkt 15th):</b>	
Planforslaget legger opp til at gravfølger skal bruke gang- og sykkelvegen. Gravfølger er i gangfart, og består gjerne av mange gående i tillegg til bårebilen. På en veg som er bare 5 meter, kan gravfølgene fort bli en irritasjon for bilister som ikke er del av dem, siden det vil være vanskelig å passere dem. Dersom de flyttes til gang- og sykkelvegen, unngås hele situasjonen uten at en trenger å gjøre noe med vegen. Spesielt siden det vil være et behov for gang- og sykkelvegen mellom Fantaskaret og platået uansett.	
<b>Skal fylles ut:</b>	
Prosjekteier:	Karmøy kommune ved kulturavdelingen
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><b>Saksbehandler:</b> Skriv navn her  <b>Dato:</b> Velg dato</p> <p><b>Elements nr:</b> Saks- og journalnr.  <b>Løpe nr:</b> Skriv inn løpenr</p>		
<b>Fraviksgruppens begrunnelse for anbefaling eller ikke anbefaling:</b>	Anbefalt	Ikke anbefalt
Tekst her	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p><b>Saksbehandler:</b> Skriv navn her  <b>Dato:</b> Velg dato</p>		
<b>Fylkesdirektørens innstilling/ beslutning:</b>	Anbefalt	Ikke anbefalt
Tekst her	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ferdigbehandlet: <input type="checkbox"/>		
Sendes til Samferdselsutvalget: <input type="checkbox"/>		

<p><b>Saksbehandler:</b> Skriv navn her  <b>Dato:</b> Velg dato</p>		
<b>Samferdselsutvalgets innstilling:</b> <i>Skal fylles ut av fylkeskommunen</i>		
<b>Beslutning:</b>	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 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.