

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 PDF-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.

Beskrivelse/
begrunnelse (veiledning
punkt 3):

Ref. beskrivelsen av avkjørselen i boksen ovenfor. Grunnen til at utformings kravene ikke kan oppfylles er pga. at avkjørselen ligger tett inntil kjørevegen samtidig som eiendommen ligger høyere i terrenget. Avkjørselen blir brattere hvis kravet om 2,5 % fall fra vegen på 2 meter skulle bli oppfylt.

Det er kjørt vertikalsporing med personbil for alle alternativer og det ser ut til fremkommeligheten ikke blir negativ påvirket. Lengdeprofilen er illustrert med og uten sporing av personbil i avkjørselen.

Prosjektet har også sett på å flytte avkjørselen lenger sør. Stigningsforhold mellom alternativene er ikke betydelig forskjellige. Dette vises i vedlegg 246_sør. I tillegg fører det til store inngrep i grunneiers hage. Derfor har prosjektet foreslått å beholde dagens plassering av avkjørsel.

Bakgrunn for prosjektet
(*veiledning punkt 4*):

Prosjektet sikrer en sammenhengende forbindelse mellom boligområder, skoler og idrettsanlegg på Vormedal, samt til hovedrutene mot Haugesund sentrum.

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

Den vedtatte planen er utformet med en felles avkjørsel for to eiendommer som ligger ved siden av hverandre. Se vedlagt tegning C003 mellom profil 1950-2000. På grunn av uenighet mellom grunneiere har kommunen vedtatt planen med to avkjørsler slik det opprinnelig var. Prosjektet har tegnet begge avkjørslene på nytt og har prøvd å tilfredsstille utformingskravene så mye som mulig.

**Vedlegg som følger
saken (*veiledning punkt
6*):**

Oversiktskart 1:5000
Avkjørsel 246
246_sør
Bilde av sporing for å vise framkommelighet til personbil fra hoved til eiendommen

Lenke til Google Street View:

https://www.google.com/maps/@59.3599101,5.3108856,3a,75y,36.9h,80.93t/data=!3m7!1e1!3m5!1sPtbp6DEkQAlawsWzpAHIMg!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26u%2D0000%26h%2D0000%26i%2D0000%26m%2D0000%26t%2D0000%26z%2D48.48

Konsekvenser av å ikke innvilge søknaden:

Større inngrep i eiendommen enn nødvendig, og grunneier mister mye hageareal. Prosjektet medfører allerede store inngrep i eiendommen, som vil bli ytterlig forringet dersom avkjørselen må flyttes.

Økonomiske rammer/ finansiering:	Prosjektet er finansiert av bompengepakke «Bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy» og har en styringsramme på kr. 36 mill (24-kr). Det skal gjennomføres anslag høsten 2025, som vil gi et sannsynlig estimat for prosjektets totalkostnad.
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>):	
Fraviket vil medføre litt brattere helning enn kravet og samtidig vil ikke forverre situasjonen enn eksisterende forhold.	
Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene)⁵ (<i>veiledning punkt 8</i>):	
Det kan medføre utfordringer ved å komme opp bakken ved glattføre. Siden dette er tilfelle i eksisterende situasjon i dag, vil ikke sikkerheten til trafikanter forverres.	
Konsekvenser for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS (<i>veiledning punkt 9</i>):	
Fraviket sørger for at det ikke blir mer inngrep enn nødvendig i området.	
Konsekvenser for estetikk (<i>veiledning punkt 10</i>):	
Dagens linjeføring beholdes i så stor grad som mulig med valgt løsning ved at avkjørselen legges i eksisterende beliggenhet. Grunneiere får noe mindre plass i innkjørslene, men det vil ikke påvirke inn- og utkjørselen.	
Konsekvenser for økonomi (<i>veiledning punkt 11</i>):	
Den forslåtte løsningen er tilpasset den nye situasjonen i en allerede etablert avkjørsel. Dersom det ikke gis fravik må prosjektet endre gjeldende reguleringsplan og erverve mer eiendom. Samlet vil dette medføre både utsettelse i tid og økte kostnader for prosjektet.	
Konsekvenser for drift og vedlikehold (<i>veiledning punkt 12</i>):	
Fraviket vil ikke medføre noe endring for drift og vedlikehold.	

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)

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

Fraviket har ikke noe negativ påvirkning til framkommelighet for trafikanter. Avkjørselen ligger tett inntil fylkesveg i dag og har en relativ bratt stigning.

Andre konsekvenser (*veiledning punkt 14*):

Får fraviket andre konsekvenser for tiltaket sammenlignet med å oppfylle alle krav i normalen?

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

Prosjektet har ikke forslag til avbøtende tiltak.

Skal fylles ut:

Prosjekteier: Per Øyvind Bru

Kryss av her hvis prosjekteier er enig i søknaden:



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 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 trafikksikkerhetsmessige 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.

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 PDF-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.

Beskrivelse/ begrunnelse (veiledning punkt 3):	Ref. beskrivelsen av avkjørselen i boksen ovenfor. Grunnen til at utformingskravene ikke kan oppfylles er pga. at avkjørselen ligger tett inntil kjørevegen samtidig som eiendommen ligger høyere i terrenget. Det er kjørt vertikalsporing med personbil for alle alternativer og det ser ut til fremkommeligheten ikke blir negativ påvirket. Lengdeprofilen er illustrert med og uten sporing av personbil i avkjørselen.
Bakgrunn for prosjektet (veiledning punkt 4):	Prosjektet sikrer en sammenhengende gang- og sykkelvegforbindelse mellom boligområder, skoler og idrettsanlegg på Vormedal, samt til hovedrutene mot Haugesund sentrum.
Bakgrunn for fravikssaken (veiledning punkt 5):	Den vedtatte planen er utformet med en felles avkjørsel for to eiendommer som ligger ved siden av hverandre. Se vedlagt tegning C003 mellom profil 1950-2000. På grunn av uenighet mellom grunneiere har kommunen vedtatt planen med to avkjørslar slik det opprinnelig var. Prosjektet har tegnet begge avkjørslene på nytt og har prøvd å tilfredsstille utformings kravene så mye som mulig.
Vedlegg som følger saken (veiledning punkt 6):	Oversiktskart 1:5000 Avkjørsel 248 Bilde av sporing for å vise framkommelighet til personbil fra hoved til eiendommen
Lenke til Google Street View:	https://www.google.com/maps/@59.3597024,5.3113382,3a,90y,49.85h,71.49t/data=!3m7!1e1!3m5!1s2iyhxOtBhu4hiWCrx2bKiw!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv_tactile%2Fsw%2F6000%2Fh%2F6000%2Fdata=!3m1!1e3!3m2!1s51020014562020/
Konsekvenser av å ikke innvilge søknaden:	Større inngrep i eiendommen enn nødvendig. Grunneier mister mye hageareal. Prosjektet medfører allerede betydelige inngrep i eiendommen, ved å beholde avskjørsel på samme sted som i dag, unngår man ytterlig inngrep i hagen til grunneier.

Økonomiske rammer/ finansiering:	Prosjektet er finansiert av bompengepakke «Bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy» og har en styringsramme på kr. 36 mill (24-kr). Det skal gjennomføres anslag høsten 2025, som vil gi et sannsynlig estimat for prosjektets totalkostnad.
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>):	
Fraviket vil medføre litt brattere helning enn kravet og samtidig vil ikke forverre situasjonen enn eksisterende forhold.	
Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene) ⁵ (<i>veiledning punkt 8</i>):	
Det kan medføre utfordringer ved å komme opp bakken ved glattføre. Siden dette er tilfelle i eksisterende situasjon i dag, vil ikke sikkerheten til trafikanter forverres.	
Konsekvenser for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS (<i>veiledning punkt 9</i>):	
Fraviket sørger for at det ikke blir mer inngrep enn nødvendig i området.	
Konsekvenser for estetikk (<i>veiledning punkt 10</i>):	
Dagens linjeføring beholdes i så stor grad som mulig med valgt løsning ved at avkjørselen legges i eksisterende beliggenhet. Grunneiere får noe mindre plass i innkjørslene, men dette vil ikke påvirke inn- og utkjørselen.	
Konsekvenser for økonomi (<i>veiledning punkt 11</i>):	
Den forslåtte løsningen er tilpasset den nye situasjonen i en allerede etablert avkjørsel. Dersom det ikke gis fravik må prosjektet endre gjeldende reguleringsplan og erverve mer eiendom. Samlet vil dette medføre både utsettelse i tid og økte kostnader for prosjektet.	
Konsekvenser for drift og vedlikehold (<i>veiledning punkt 12</i>):	
Fraviket vil ikke medføre noe endring for drift og vedlikehold.	

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)

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

Fraviket har ikke noe negativ påvirkning til framkommelighet for trafikanter. Avkjørselen ligger tett inntil fylkesveg i dag og har en relativ bratt stigning.

Andre konsekvenser (*veiledning punkt 14*):

Får fraviket andre konsekvenser for tiltaket sammenlignet med å oppfylle alle krav i normalen?

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

Prosjektet har ikke forslag til avbøtende tiltak.

Skal fylles ut:

Prosjekteier: Per Øyvind Bru

Kryss av her hvis prosjekteier er enig i søknaden:



Søknad om fravik

Del 2 – behandlingsdel (*Fylles ut av fylkesdirektøren ved fraviksgruppen*)

Saksbehandler: Håkon Emil Helland Sæstad Dato: 03.02.2026 Elements-nummer: 2025/28126 Løpenummer: 67/2025		
Fylkesdirektørens innstilling/beslutning:	Innvilget	Ikke anbefalt
Fraviket gjelder avkjørsel til Vormedalsvegen 248. Geometrien er noe justert ift. søknadsteksten. Se journalpost 2025/28126-13 for endelig geometri. Fraviket innvilges med følgende begrunnelse: - Fremkommelig for dimensjonerende kjøretøy. - Lav ÅDT (kun 1 bolig). - Tilpasning til eksisterende forhold. Selv om fraviket er innvilget, anbefaler fraviksgruppen at det gjøres tiltak for oppsamling av overvann i avkjørselen før det renner ut på fortau.	☒	☐
Ferdigbehandlet: ☒		
Sendes til Samferdselsutvalget: ☐		

Saksbehandler: Navn Dato:		
Samferdselsutvalgets beslutning:	Innvilget	Ikke innvilget
Tekst her	☐	☐

Skjema sist revidert:
06.08.2025

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 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 trafikksikkerhetsmessige 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.

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 PDF-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

- Midtdeler - Karmøy - Fv.4848
- Fv.4848 Vormedalsvegen - GS-veg med fortau - ByP HFK

Fravikssøker: Shazia Ali Zade Foretak: <i>Firmanavn (eksterne søkere)</i> Dato: 01.10.2025 Søkers saksnr.: <i>Saksnummer</i> Saksnr. fylkeskommunen: <i>Elements-nummer</i>			
ÅDT (i dag) ¹ : 5000	Fartsgrense: 50	Dim.klasse: Hø2	
ÅDT (dim. år) ² : 5000	Brunr.: <i>Tekst her</i>	Plannivå: Reguleringsplan	
Normal/rundskriv det søkes fravik³ fra: Kryss av for én av normalene og fyll ut årstall for benyttet versjon			
Håndbok N100 (<åååå>): ☐	Håndbok N101 (<åååå>): ☐	Håndbok N200 (2024): ☒	Håndbok N500 (<åååå>): ☐
Håndbok N601 (<åååå>): ☐	Eventuelle rundskriv: <i>Tekst her</i>		
Vegnormalkrav iht. håndbok (veiledning punkt 1):	Krav 2.6.2.2-1 Grunn sidegrøft for overvann skal minimum ha dybde 0,5m. Krav 2.6.2.2-7 Grøftebunnens bredde skal minimum være 0,5 m.		
Hva søkes det om (veiledning punkt 2):	Det søkes om fravik fra krav om minimums dybde på sidegrøft. Planlagt bredde på trafikkdeler mellom veg og sykkelveg med fortau langs Vormedalsvegen er 1,5 meter. Siden kravet om utforming av grøften ikke kan oppfylles blir det krav om avvisende kantstein mot kjøreveg og sykkelveg. Prosjektet søker om fravik for å ikke ha kantstein rundt rabatten/grøften.		

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

Beskrivelse/ begrunnelse (<i>veiledning punkt 3</i>):	Grunnen til at utformingskravene ikke kan oppfylles er fordi bredde på trafikkdeler mellom veg og sykkelveg med fortau er 1,5 meter. Det er ikke tilstrekkelig plass til å ha en grøftebunn med minimumsbredde på 0,5 meter og samtidig tilfredsstillende kravet om helning på 1:3-1:5 slik det er illustrert i figur 2.6.2.2-1 i N200. Planen har ikke detaljprosjektering for løsningen ennå. Det kan se på muligheten til å ha en grøftebunns bredde på 0,25 meter og tilpasse helning på begge sider deretter. Vannet kan renne inn til sandfang.
Bakgrunn for prosjektet (<i>veiledning punkt 4</i>):	Prosjektet sikrer en sammenhengende gang- og sykkelvegforbindelse mellom boligområder, skoler og idrettsanlegg på Vormedal, samt til hovedrutene mot Haugesund sentrum.
Bakgrunn for fravikssaken (<i>veiledning punkt 5</i>):	Prosjektet ble kjent med fraviket etter TS-revisjonen. Det er ikke kommentert av TS-revisor som gjennomførte TS-revisjonen. Planen har ikke detaljprosjektering siden prosjektet er en del av en vedtatt plan der deler av prosjektet er allerede bygget ferdig.
Vedlegg som følger saken (<i>veiledning punkt 6</i>):	Oversiktskart 1:5000 C003 F001
Lenke til Google Street View:	https://www.google.com/maps/@59.3647201,5.3060707,3a,75y,325.85h,76.79t/data=!3m7!1e1!3m5!1swfenJ4mun17byGPVQJ4xjA!2e0!6shhttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv_tactile%2Fsw%2F6000%2Fch%2F6000%2Fsat%2F12_21112665000000/
Konsekvenser av å ikke innvilge søknaden:	Større inngrep i eiendommene langs Vormedalsvegen enn nødvendig. Prosjektet går langs en veg som har boliger på begge sider med høydeforskjeller i sideterrenget.

Økonomiske rammer/ finansiering:	Prosjektet er finansiert av bompengepakke «Bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy» og har en styringsramme på kr. 36 mill (24-kr). Det skal gjennomføres anslag høsten 2025, som vil gi et sannsynlig estimat for prosjektets totalkostnad.
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>): Fraviket vil medføre litt brattere helning enn kravet på skråninger i rabatten. Kravet om minste avstand mellom kjøreveg og sykkelveg med fortau ivaretas og er en forbedring av dagens situasjon. Link til Google street view ovenfor viser hvordan den ferdige delen av planen ser ut.	
Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene)⁵ (<i>veiledning punkt 8</i>): Det blir litt brattere enn dagens situasjon, men det vil ikke forverre sikkerheten til trafikanter siden dette er også tilfelle i eksisterende situasjon nord for prosjektområdet. En helhetlig utbygging vil være mer leselig og forståelig for alle trafikanter.	
Konsekvenser for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS (<i>veiledning punkt 9</i>): Fraviket sørger for at det ikke blir mer inngrep enn nødvendig i området.	
Konsekvenser for estetikk (<i>veiledning punkt 10</i>): Fraviket vil ikke ha negativ konsekvens for estetikken langs vegen. En sammenhengende og lik utforming vil føre til mindre forvirring hos trafikanter.	
Konsekvenser for økonomi (<i>veiledning punkt 11</i>): Den forslåtte løsningen er tilpasset den nye situasjonen i en allerede boligområdet langs Vormedalsvegen. Dersom det ikke gis fravik må prosjektet endre gjeldende reguleringsplan og erverve mer eiendom. Samlet vil dette medføre både utsettelse i tid og økte kostnader for prosjektet. Basert på anslag estimeres det en besparelse på cirka 1,2 millioner kroner hvis det ikke etableres kantstein mellom fylkesveg og ny sykkelveg.	
Konsekvenser for drift og vedlikehold (<i>veiledning punkt 12</i>): Fraviket vil ikke medføre noe endring for drift og vedlikehold.	

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)

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

Fraviket har ikke noe negativ påvirkning til framkommelighet for trafikanter.

Andre konsekvenser (*veiledning punkt 14*):

Får fraviket andre konsekvenser for tiltaket sammenlignet med å oppfylle alle krav i normalen?

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

Prosjektet har ikke forslag til avbøtende tiltak.

Skal fylles ut:

Prosjekteier: Per Øyvind Bru

Kryss av her hvis prosjekteier er enig i søknaden:



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 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 trafikksikkerhetsmessige 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.

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 PDF-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

- GS-anlegg
- Karmøy
- Fv. 4848
- Fv.4848 Vormedalsvegen - GS-veg med fortau - ByP HFK

Fravikssøker: Shazia Ali Zade Foretak: Firmanavn (eksterne søkere) Dato: 05.09.2025 Søkers saksnr.: Saksnummer Saksnr. fylkeskommunen: Elements-nummer			
ÅDT (i dag) ¹ :	5000	Fartsgrense: 50	Dim.klasse: Hø2
ÅDT (dim. år) ² :	5000	Brunr.: Tekst her	Plannivå: Byggeplan
Normal/rundskriv det søkes fravik³ 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	
Vegnormalkrav iht. håndbok (veiledning punkt 1):	Krav 4.2.1.2-1 For å svinge gang- og/eller sykkelveg inn mot kryssning av veg (planskilt eller i plan), kan horisontalkurveradius ≥ 20 meter benyttes.		
Hva søkes det om (veiledning punkt 2):	Det søkes om å ha en mindre horisontalkurveradius enn 20 meter på sykkelveg inn mot kryssing av sideveger langs strekningen på prosjektet.		

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

Beskrivelse/ begrunnelse (veiledning punkt 3):	Sykkelveg med fortau blir snevret til gang- og sykkelveg noen meter før og etter fotgjengerovergangen for å sikre lav fart når gående og syklende blande før de skal krysse kjørevegen.
Bakgrunn for prosjektet (veiledning punkt 4):	Prosjektet sikrer en sammenhengende forbindelse mellom boligområder, skoler og idrettsanlegg på Vormedal, samt til hovedrutene mot Haugesund sentrum.
Bakgrunn for fravikssaken (veiledning punkt 5):	Det ble gjort en TS-revisjon av reguleringsplanen før prosjekteringsfasen og det ble påpekt at minimumskrav for horisontalkurveradius inn mot kryssingspunkt ved profil nummer 1690 og 1710 er ikke tilfredsstillt. TS-revisjonen har påpekt dette som en merknad og prosjektet ser det som hensiktsmessig å beholde radiusen mindre for å sikre lav fart. Linjeføringen påvirker ikke komfort og fremkommelighet for trafikanter.
Vedlegg som følger saken (veiledning punkt 6):	Oversiktskart 1:5000 C003 F001
Lenke til Google Street View:	https://www.google.com/maps/@59.3619392,5.3082662,3a,75y,153.46h,79.91t/data=!3m7!1e1!3m5!1s4MWeOL9lDdW465sfkpZxrw!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv_tactile%2Fsw%2F2D6000%2Fsh%2F6000%2Fsat%2F10-001012706512270/
Konsekvenser av å ikke innvilge søknaden:	Større inngrep i terrenget enn nødvendig. Linjeføringen gir slakere kryssingspunkter for syklister som gir høy fart inn mot krysset der de deler areal med gående før og etter fotgjengerovergang.

Økonomiske rammer/ finansiering:	Prosjektet er finansiert av bompengepakke «Bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy» og har en styringsramme på kr. 36 mill (24-kr). Det skal gjennomføres anslag høsten 2025, som vil gi et sannsynlig estimat for prosjektets total kostnad.
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>): Den tekniske kvaliteten vil være uendret.	
Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene)⁵ (<i>veiledning punkt 8</i>): Med valgt radius er trafiksikkerheten og god linjeføring ivarettatt på en fornuftig måte. Det sikrer lav fart inn mot krysset. Dette er særlig viktig når syklistene deler areal med gående før de skal krysse vegen over samme fotgjengerovergang. Det gir både bilister og syklistene samt gående god tid til å se hverandre før de skal krysse vegen.	
Konsekvenser for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS (<i>veiledning punkt 9</i>): Fraviket sørger for at det ikke blir mer inngrep enn nødvendig i området.	
Konsekvenser for estetikk (<i>veiledning punkt 10</i>): Dagens linjeføring beholdes i så stor grad som mulig med valgt løsning enn hvis linjeføringen hadde fulgt kravene i N100.	
Konsekvenser for økonomi (<i>veiledning punkt 11</i>): Det er vanskelig å vurdere nøyaktige besparelser for prosjektet ved å godkjenne fravik i dette tilfellet, men det er rimelig å anta at det vil medføre en betydelig kostnadsbesparelse. Den regulerte sykkelvegen er tilpasset en allerede etablert kjøreveg. Dersom det ikke gis fravik må prosjektet endre gjeldende reguleringsplan, erverve mer eiendom og legge om deler av en kjøreveg. Samlet vil dette medføre både utsettelse i tid og økte kostnader for prosjektet.	
Konsekvenser for drift og vedlikehold (<i>veiledning punkt 12</i>): Fraviket vil ikke medføre noe endring for drift og vedlikehold.	

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)

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

Fraviket har ikke noe negativ påvirkning til framkommelighet for trafikanter.

Andre konsekvenser (*veiledning punkt 14*):

Får fraviket andre konsekvenser for tiltaket sammenlignet med å oppfylle alle krav i normalen?

Forslag til avbøtende tiltak (*veiledning punkt 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.

Skal fylles ut:

Prosjekteier: Per Øyvind Bru

Kryss av her hvis prosjekteier er enig i søknaden:



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 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 trafikksikkerhetsmessige 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.