

INNHOLDSFORTEGNELSE

| | |
|---|----|
| SAMMENDRAG | 3 |
| 1 INNLEDNING | 4 |
| 1.1 Bakgrunn | 4 |
| 1.2 Formål..... | 4 |
| 1.3 Forutsetninger og avgrensninger | 4 |
| 1.4 Data | 4 |
| 1.5 Analyseprosess | 4 |
| 2 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET | 5 |
| 2.1 Beskrivelse av planområdet og utbyggingsformålet | 5 |
| 2.2 Beredskapsmessige forhold | 6 |
| 2.3 Natur, klima og miljøforhold | 7 |
| 3 METODE OG FREMGANGSMÅTE | 7 |
| 3.1 Metode | 7 |
| 3.2 Usikkerhet ved analysen..... | 9 |
| 4 RISIKO OG SÅRBARHETSVURDERING OG IDENTIFISERING AV TILTAK | 10 |
| 4.1 Spesielt om anleggsfase | 11 |
| 4.2 Spesielt om behov for gang- og sykkelveg | 12 |
| 5 ANALYSE AV IDENFISERTE UØNSKEDE HENDELSER | 15 |
| 6 KONKLUSJON | 21 |

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Plan- og bygningslovens § 4-3 krever risiko- og sårbarhets analyse (ROS-analyse) for alle planer for utbygging. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og evt. endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

Risikoanalysen er gjennomført iht. Statens vegvesens *Håndbok V721 Risikovurdering i vegtrafikken* og DSB Veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging*.

Denne rapporten dokumenterer prosessen og resultatene fra risiko- og behovsanalysen.

1.2 Formål

En risikoanalyse gjennomføres for å kunne ta risikoinformerte beslutninger med hensyn til sikkerhet. Analysen baseres på faglig vurderinger og erfaringer ("beste praksis") og skal være et positivt bidrag til å gjøre vegen så sikker som mulig og sikre at miljøet ikke skades.

1.3 Forutsetninger og avgrensninger

ROS-analysen legger vekt på temaer som representerer en spesiell risiko i forbindelse med planforslaget. Fokus er rettet mot det som er spesielt ved prosjektet, og ikke generelle trekk ved prosjektet som er uavhengig av lokalisering. Hendelser som vurderes i analysen er forhold som kan oppstå plutselig og uforutsett, og ha store konsekvenser for mennesker, miljø og samfunn.

Risikoanalysen er begrenset til vurdering av konsekvenser relatert til trafikant/ personsikkerhet, samfunnssikkerhet og ytre miljø i både anleggsfasen og i driftsfasen.

Analysen er i hovedsak avgrenset til planområdet, men det er også foretatt en vurdering av tiltakenes påvirkning utenfor planområdet. Dette gjelder i hovedsak vurderinger knyttet til om håndtering av overvann vil kunne medføre uønskede hendelser i nedkant av E16.

Vi forutsetter at planlegging og prosjektering av tiltaket gjøres i henhold til gjeldende lover og forskrifter, også utover plan- og bygningslovgivningen. ROS-analysen vurderer derfor ikke temaer som er sikret gjennom i annet regelverk med krav til utredning, eller som inngår i planbeskrivelsen. Eksempler på dette er radon og brannsikkerhet i bygg, som forutsettes ivaretatt iht. byggeteknisk forskrift (TEK 17). Sårbare naturområder omtales heller ikke, da dette er et utredningskrav i planbeskrivelsen, jf. naturmangfoldloven. Fornminner (automatisk fredete kulturminner) ivaretas gjennom kulturminneloven, og belyses i planbeskrivelsen. Forurenset grunn ivaretas gjennom forurensningsforskriften, og inngår derfor heller ikke i ROS-analysen.

1.4 Data

- I vurderingene ligger det til grunn både kvalitative og kvantitative data.
- Kvalitative data består av befaringer, lokal kunnskap om området, informasjon om tidligere hendelser og søk i relevante databaser (VegROS, NVE-atlas, artdatabank, laserscanna kart, ngu.no, NVDB, mm). Det er foretatt skredfarevurderinger opp mot snøskred, steinsprang og jord-/flomskred (SVV, Vegteknologi og geofag, rapport 10369-skred-2019).
- Kvantitative data finnes i form av ulykkesstatistikk, trafikkmengder og trafikkprognoser.
- Vurderingene som er gjort bygger i hovedsak på analysemøtet som ble avholdt 14. august 2019. Selve vurderingene er kvalitative, men bygger på kvantitative data og lokalkunnskap.

1.5 Analyseprosess

Det ble gjennomført et analysemøte 14. august 2019 i SVVs lokaler på Fagernes. På møtet ble risiko først analysert, og behovsanalysen tok deretter utgangspunkt i vurderingen som ble gjort. Det vurderes at

deltagerne på møtet har tilstrekkelig kjennskap til lokalmiljøet, trafikale forhold og har dekkende faglig kunnskap. Møtedeltakerne fremgår av tabell 1 nedenfor.

| Navn | Stilling/rolle | Firma/virksomhet |
|-----------------------|---|------------------|
| Vegar Antonsen | Prosjektleder | Statens vegvesen |
| Jan Dokken | Utførende entreprenør | Brødrene Dokken |
| Knut Westerbø | Planleggingsleder/møteleder | Statens vegvesen |
| Guro Skogen Grøndalen | Fagansvarlig geoteknikk | Statens vegvesen |
| Marius Meland | Fagansvarlig geologi | Statens vegvesen |
| Edvin Rye | Byggeleder | Statens vegvesen |
| Silje Myhre Amundsen | Fagansvarlig landskap | Statens vegvesen |
| Paulsrud Jens Roar | Fagansvarlig vegplanlegging | Statens vegvesen |
| Kval Torgeir | Fagansvarlig vann og avløp | Statens vegvesen |
| Eide Ola Rosing | Fagansvarlig naturmiljø og naturressurser | Statens vegvesen |
| Øistuen Syver | Fagansvarlig Drift | Statens vegvesen |

Figur 1: Deltakere på analysemøtet 14. august 2019

I etterkant av analysemøtet har ROS-analysen blitt revidert etter innspill fra Fylkesmannen, NVE og fagressurser i SVV og hos entreprenør.

1.6 Forkortelser og begreper

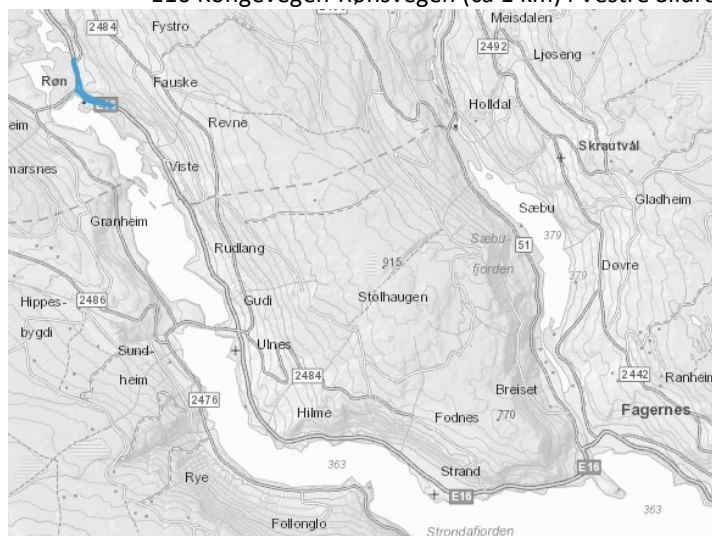
- E - Europaveg
- Fv - Fylkesveg
- Hb - Håndbok
- KU - Konsekvensutredning
- NVDB - Norsk Vegdatabase
- Rv - Riksveg
- SVV - Statens vegvesen
- ÅDT - Årsdøgntrafikk (gjennomsnittlig antall kjøretøy i døgnet)

2 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

2.1 Beskrivelse av planområdet og utbyggingsformålet

Planområdet omfatter følgende delstrekning langs dagens E16.

- E16 Kongevegen-Rønsvegen (ca 1 km) i Vestre Slidre kommune

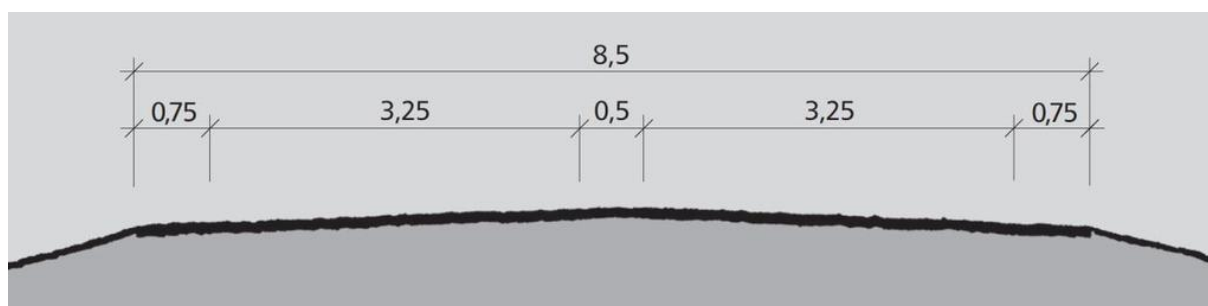


Figur 2: Planområdet i Røn

Hovedmålsetting for prosjektet er å redusere antall drepte og hardt skadde i forhold til dagens situasjon, og øke framkommelighet for person- og godstransporten.

Følgende tiltak for forbedring av trafikksikkerheten og framkommeligheten ligger inne i reguleringsplanene:

- Breiddeutvidelse av vegen med forsterket midtoppmerking.
- Utbedring av horisontalkurvatur.
- Avkjørselssaneringer ved at felles adkomster etableres.
- Generell utvidelse av skulder til 0,75 m.
- Breiddeutvidelse av vegskulder fra 0,75 til 1,5m ved enkelte bussholdeplasser fra nærliggende lokalveger, slik at det blir tryggere for gående å komme seg fra og til bussholdeplassene.
- Enkelte bussholdplasser flyttes/slås sammen til steder hvor det er bedre sikt
- Utbedring av sideterreng innenfor sikkerhetssonen på 6 m
- Ved Røn vil E16 bli lagt i egen trase blant annet for at dagens E16 kan benyttes som lokalveg og g/s-veg.



Figur 3: En vegbredde på 8,5m med forsterket midtoppmerking medfører en kjørebanebredde på 3,25m og en asfaltert skulder på 0,75m.

Det vises til planbeskrivelsen for utfyllende beskrivelser av planområdet og utbyggingsformålet.

2.2 Beredskapsmessige forhold

2.2.1 Brann og redning

| | |
|---|-------------------|
| Nærmeste brannstasjon | Fagernes |
| Avstand til nærmeste brannstasjon | Til Røn ca 15km |
| Estimert utrykningstid fra nærmeste brannstasjon | Til Røn ca 12 min |

2.2.2 Ambulansetjenesten

| | |
|---------------------------------------|-------------------|
| Nærmeste stasjonerte ambulanse | Fagernes |
| Avstand | Til Røn ca 15km |
| Estimert utrykningstid | Til Røn ca 12 min |

2.2.3 Politi

| | |
|---|-------------------|
| Nærmeste stasjonerte politistasjon | Fagernes |
| Avstand | Til Røn ca 15km |
| Estimert utrykningstid | Til Røn ca 12 min |

2.2.4 Omkjøringsveger

Det legges ikke opp til langvarig stengning av E16 under anleggsperioden. Det er omkjøringsmuligheter på vestsiden av dalen som gjør det mulig med transport til sykehus.

2.2.5 Farlig gods

Det er ikke identifisert spesielle forhold knyttet til farlig gods på strekningen. Det er imidlertid mulig at alvorlige ulykker kan inntreffe, men det er ikke forhold som tilsier at denne risikoen er mer alvorlig her enn ellers.

2.3 Natur, klima og miljøforhold

2.3.1 Skred

Det er gjort skredfarevurdering i forbindelse med reguleringsplan for utbedringsstrekning langs E16 Øylo – Hande, i tillegg til to kortere strekninger ved Røn og Ulnes. Skredfarevurdering er utført opp mot snøskred, steinsprang og jord-/flomskred.

Akseptabel skredrisiko er 1/50 per år per km, jamfør akseptkriterier i handbok N200. Ut ifra dette er det funnet noe skredrisiko fra bratt terreng over bergskjæringer, hovedsakelig i form av steinsprang. Dette gjelder profil 4150 – 4250 og 16850 – 17050. Det blir lagt til grunn at mer detaljert sikringsomfang her blir vurdert i ingeniørgeologisk rapport for bergskjæringer.

Utover dette er det ikke funnet skredrisiko av vesentlig art fra naturlig terreng. Eventuell flom-/jordskredfare ved profil 34300 - 35300 kan likevel øke ved dårlig vedlikehold av fv. 2484 i overkant, særlig i overkant av profil 34300 - 34500.

Hovedfokuset blir ellers å utforme og sikre løsmasseskjæringer, og bergskjæringer slik at nedfall/utgliding skjer i minst mulig grad. Dette må vurderes nærmere i ingeniørgeologisk og geoteknisk rapport.

2.3.2 Klima

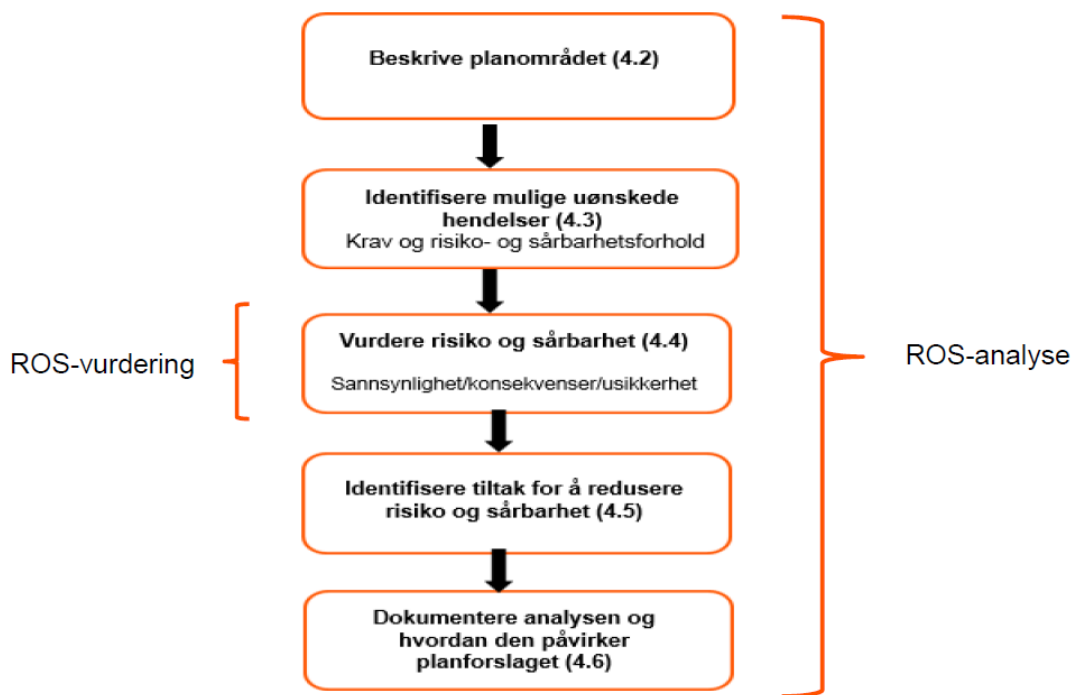
Klimatilpasning og mål om minst mulig utslipp av klimagasser har ligget til grunn for arealbruken og bestemmelsene i planforslaget. Det er blant annet i bestemmelsene stilt krav om å dimensjonere for 200-årsflom inkludert klimapåslagsfaktor på 1,4 ved utskifting av stikkrenner, og plankartene omfatter områder i overkant og nedkant av bekker slik at tiltak kan iverksettes for å sikre god vannføring.

Reguleringsplanene har lagt opp til å hente ut kvalitetsmasser i fjellskjæringer langs veglinja, framfor å regulere inn et eget stort massetak. Utnyttelse av overskuddsmasser langs veglinja er gunstig både for trafiksikkerheten, landskapsbildet, muligheten for nydyrking, og ikke minst for å minimere transportbehovet i byggeperioden. Det er massetransport som utgjør den klart største faktoren for utslipp av klimagasser i anleggsperioden. Bruk av overskuddsmasser i veglinja og massuttak flere steder langs veglinja er derfor et avgjørende grep for å minimere klimagassutslippene i utbyggingsprosjektet.

3 METODE OG FREMGANGSMÅTE

3.1 Metode

DSB's veileder for Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging har blitt benyttet som metode for denne risiko- og sårbarhetsanalysen. Prosess for gjennomføring av en ROS-analyse er vist i figuren under.



Figur 4: Trinnene i en ROS-analyse

Hensikten med en ROS-analyse er å kartlegge, analysere og vurdere risiko og sårbarhet i forbindelse med tiltaket. Analysen har som mål å sikre at forhold som kan medføre alvorlige konsekvenser skade på mennesker, miljø, økonomiske verdier eller samfunnsfunksjoner klargjøres i plansaken, slik at omfang og skader av uønskede hendelser reduseres. ROS-analysen identifiserer hvordan prosjektet eventuelt bør endres for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå, og danner grunnlag for de valgte løsningene og avbøtende tiltakene som inngår i reguleringsplanen.

Vurdering av sannsynligheten for at en uønsket hendelse skal inntreffe bygger på kjennskap til lokale forhold, erfaringer, statistikk og annen relevant informasjon

Analysen er basert på kjent kunnskap ut fra tilgjengelige kilder, samt planbeskrivelse. Analysen er foretatt av en tverrfaglig prosjektgruppe som har kompetanse og erfaring på ROS-analyser, samfunnssikkerhet og beredskap.

YM-plan vil bli utarbeidet i byggeplanfasen. Det samme gjelder HMS- og SHA plan, mer informasjon om etatens rutiner: <https://www.vegvesen.no/fag/veg+og+gate/hms>.

Vurdering av sannsynlighet for uønskede hendelser er klassifisert i:

| Begrep | Frekvens |
|-------------------|--|
| Lite sannsynlig | Hendelsen er ikke kjent fra tilsvarende situasjoner eller forhold, men det er en teoretisk sjanse, sjeldnere enn én gang hvert 100. år |
| Mindre sannsynlig | Hendelsen kan skje, mellom én gang hvert 10. år og én gang hvert 100. år |
| Sannsynlig | Hendelsen kan skje av og til, mulig periodisk hendelse, mellom én gang hvert år og én gang hvert 10. år |
| Meget sannsynlig | Oftere enn én gang per år |

Tabell 3-1 Beskrivelse av sannsynlighet for at en uønsket hendelse skal inntreffe

Vurdering av uønskede hendelsers alvorlighetsgrad (konsekvens) er klassifisert som:

| Begrep | Konsekvens |
|---------------|----------------------------|
| Lite alvorlig | Liv & helse: Lettere skadd |

| | |
|------------------------|---|
| | Ytre miljø: Liten, selvpårettelig miljøskade |
| Mindre alvorlig | Liv & helse: Hardt skadd Ytre miljø: Liten miljøskade som krever opprydding |
| Alvorlig | Liv & helse: 1-4 drepte Ytre miljø: Betydelig miljøskade som krever opprydding |
| Svært alvorlig | Liv & helse: 5 eller flere drepte Ytre miljø: Uoppårettelig miljøskade |

Tabell 3-2 Beskrivelse av forventet konsekvens/skadeomfang av en hendelse

Konsekvens i denne analysen er vurdert med henblikk på *mest sannsynlige konsekvens*.

Sannsynlighet og konsekvens av ulike hendelser gir til sammen et uttrykk for risikoen som en hendelse representerer.

Vurderingene av sannsynlighet og konsekvens er sammenstilt i en risikomatrix, hvor farge angir risiko av uønsket hendelse. Hendelser som kommer opp i øvre høyre del i risikomatrixen (rødt område) har store konsekvenser og stor sannsynlighet, mens hendelser i nedre venstre del (grønt område) er mindre farlige og lite sannsynlige.

| Konsekvens | 1. Lite alvorlig | 2. Mindre alvorlig | 3. Alvorlig | 4. Svært alvorlig |
|----------------------|------------------|--------------------|-------------|-------------------|
| Sannsynlighet | | | | |
| 4. Meget sannsynlig | | | | |
| 3. Sannsynlig | | | | |
| 2. Mindre sannsynlig | | | | |
| 1. Lite sannsynlig | | | | |

Tabell 3-3 Tabell som viser samlet risikovurdering

Fargekodene i matrisen sier noe om hvor kritisk risikoen er vurdert til å være. Grønn farge indikerer at tiltak ikke er nødvendig. Gul farge indikerer at tiltak bør vurderes. Oransje farge indikerer at tiltak skal vurderes, mens rød farge indikerer at tiltak er nødvendig. Hvilke tiltak som bør etableres, gjøres normalt ikke kun på bakgrunn av matrisen, men også med henblikk på kostnadseffektivitet, grensenytte, kost-nytte, endring i risiko, mv. Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller ikke er mulig vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

3.2 Usikkerhet ved analysen

Klassifisering av risiko vil alltid være beheftet med noe usikkerhet i denne type analyser. Dette skyldes flere forhold:

- For mange typer hendelser finnes ikke erfaringer eller etablerte metoder for å beregne frekvens, eller modeller og metoder som kan beregne sannsynlighet. I slike tilfeller må sannsynligheten vurderes ut fra et faglig skjønn. Selv om dette er gjort av kvalifisert personell med kompetanse innen det fagområdet som er aktuelt, vil det være usikkerhet knyttet til dette. Det samme gjelder for vurdering av virkningene av risikoreducerende tiltak.
- Denne analysen er utført på reguleringsplannivå. På dette nivået er ikke tiltaket ferdig prosjektert. Innenfor de rammer som reguleringsplanen setter kan det være rom for valg av ulike løsninger i byggeplan. Selv om vi gjennom de forutsetningene som er spesifisert i analysen har forsøkt å sette klare rammer for risikovurderingen, kan det være detaljer i løsningsvalg som man ikke har oversikt over på dette planstadiet, og som kan påvirke risikoen.

- Støy og støv fra anlegget
- Ulykker innenfor anleggsområdet
- Ulykker utenfor anleggsområdet
- Behandling av avfall
- Flytting av kabler og ledninger
- Fremkommelighet
- Forurensning av vassdrag

Risikohåndtering i forbindelse med anleggsfasen behandles primært under byggeplanleggingen og ikke forbindelse med regulering. Utslipp fra anleggsmaskiner, behandling av avfall og mulig forurensning av vassdrag skal beskrives og håndteres i YM planen som følges opp på anlegget. Ulykker i og utenfor anleggsområdet skal beskrives i egen HMS og SHA plan for anleggsfasen. Arbeidsvarsling etter gjeldende regler og faseplaner skal redusere sannsynlighet for ulykke. I anleggsfasen skal entreprenør også varsle beboere og iverksette tiltak for å begrense støv i spesielt utfordrende værforhold og holde nødetater informert om fremkommeligheten forbi anlegget.

Visse typer ulykker innenfor anleggsområdet kan imidlertid delvis forebygges ved å vektlegge HMS i reguleringsplanfasen i valg av løsninger, herunder linjevalg og avgrensning av anleggsbelter og bredden på formålet Annen veggrunn. Konturspregning medfører blant annet økt risiko for rester av udetonert sprengstoff. For å redusere denne risikoen har reguleringsplanene for prosjektet vektlagt å avsette nok areal til Annen veggrunn og anleggsbelter slik at mindre fjellskjæringer kan legges ned framfor bruk av konturspregning. Dette vil ofte også gi veglinja en bedre landskapstilpasning. Dette risikoreduserende grepet er kun mulig i områder som ikke kommer i konflikt med andre viktige formål (bebyggelse, kulturminner, dyrka mark).

Det kan også finnes rester av udetonert sprengstoff fra tidligere utbedring av E16. For å minimere risikoen for å komme i berøring med dette, er det i områder hvor det tidligere har blitt sprengt, bestrebet å ikke senke ny veglinje i forhold til eksisterende veglinje (vertikalgeometrien).

I bratt terreng og i områder hvor det ikke finnes omkjøringsmuligheter er det viktig at reguleringsplanene åpner for et bredt nok anleggsbelte slik at det er mulig å anlegge midlertidige anleggsveger og nok areal til å sette opp langsgående sikring for å unngå ulykker for trafikanter og anleggsarbeidere. For smalt anleggsområde i krevende terreng øker risikoen for ulykker i anleggsperioden.

4.2 Spesielt om behov for gang- og sykkelveg

Med bakgrunn i stram økonomisk ramme og ønske om høy måloppnåelse for trafiksikkerhet og framkommelighet, legger ikke planforslaget opp til helhetlige løsninger for mjuke trafikanter langs E16, men at det tilrettelegges for mjuke trafikanter i dagens E16 på delstrekninger hvor E16 får en ny veglinje (Røn og Tveit) og at det etableres utvidet skulder i tilknytning til bussholdeplasser.

E16 er i dag ikke egnet for mjuke trafikanter, da vegen mange steder har svært smal skulder og dårlig sikt i kurver. Med en breddeutvidelse av E16 til 8,5m inkludert asfaltert skulder på 2 x 0,75 m og utretting av kurver, vil E16 bli mindre uegnet for mjuke trafikanter. For at E16 skal bli egnet for mjuke trafikanter må det bygges separat gang- og sykkelveg langs E16.



Eksempel fra Løkje hvor breddeutvidelse av E16 til 8,5m inkludert asfaltert skulder på 2 x 0,75m og utretting av kurver, vil medføre at E16 blir mindre uegnet for mjuke trafikanter.

Planforslaget legger opp til at det skal etableres ensidig utvidet skulder til bussholdeplasser fra nærliggende lokalveger, slik at det blir tryggere for gående å komme seg fra og til bussholdeplassene.

Etablering av ensidig utvidet skulder er i utgangspunktet ikke i tråd med håndbok N100 for denne vegklassen. Prosjektet har derfor søkt om fravik fra N100. Vegdirektoratet har etter anbefaling fra fraviksgruppa i Region Øst, innvilget fravikssøknaden. Uttlipp fra konklusjonen: «*Utvida skulder vert nytta over korte strekningar for å, hovudsakeleg, gje eit tilbod mellom busslommer og sekundærvegnett og avkjørsler. Det er vegdirektoratet si vurdering at omfanget av mjuke trafikantar som skal til/frå busstopp vil vere relativt lite og at det i all hovudsak er tale om fotgjengarar. Vidare ser me at det vil vere ein relativt stor omveg for dei gåande å krysse E16 to gonger for å skulle ta seg fram over ei kort strekning, og difor vil eit tosidig system vere nærast bortkasta i dette prosjektet. På bakgrunn av dette godkjenner Vegdirektoratet søknaden om fråvik.*»

Innenfor planområdet er det ikke skoler eller andre viktige målpunkter som utløser krav om separat gang- og sykkelveg. Håndbok N100 skriver at «*Dersom potensialet for antall gående og syklende langs vegen overstiger 50 i et normaldøgn, eller strekningen er skoleveg, bør det etableres egen parallelført gang- og/eller sykkelveg. Alternativt bør gang- og sykkeltrafikken avvikles på lokalt vegnett.*»

Røn er et mindre tettsted hvor det er en del boligbebyggelse i kombinasjon med butikker, idrettsbane og forsamlingslokale. Det er derfor her et visst potensial for gående og syklende.

Med unntak av Røn er det mellom Ulnes til Einang svært spredt bebyggelse og ingen spesielle målpunkter som medfører at potensialet for antall gående og syklende langs vegen er betydelig under 50 i et normaldøgn. Det vurderes at gevinsten med å etablere g/s-veg utenfor Røn ikke vil veie opp for de omfattende ulempene en g/s-veg vil medføre for beslag av dyrka mark, innløsning av bebyggelse, konflikt med kulturminner og eksisterende avkjøringer. Bruk av den økonomiske rammen til bygging av gs-veg vil også gå på bekostning av andre tiltak, og vil derfor gi mindre måloppnåelse for trafikkisikkerhet og framkommelighet. Ulykkesstatistikken viser at trafikkulykkene med drepte og hardt skadde skyldes møteulykker og utforkjøringsulykker. Forsterket midtoppmerking, sikring av sideterreng og utbedring av kurver vil gi størst gevinst for å skåne mennesker mot framtidige alvorlige trafikkulykker.

God løsning for mjuke trafikanter i Røn og ved Tveit

Ved Røn og ved Tveit er det imidlertid idrettsplasser og butikker. Av hensyn til mjuke trafikanter vil E16 bli lagt i egen trase ved Røn og Tveit slik at dagens E16 kan benyttes som lokalveg og g/s-veg. I Røn er det også regulert inn en separat GS-veg fra Fosheim-krysset og til Rønsvegen. Separat løsning

for mjuke trafikanter mellom Kongevegen og Rønsvegen vil fange opp det meste av de gående og syklende i Røn.



E16 er foreslått lagt i egen trase sør for Fosheim-krysset, noe åpner opp for å få en separat løsning for mjuke trafikanter i Røn fra Kongevegen til Rønsvegen.

Regulere inn g/s-veg som en planreserve?

Prosjektet har vurdert om reguleringsplanene skal regulere inn en sammenhengende gs-veg fra Kvåle (hvor dagens GS-veg slutter) og videre nordover til Øylo som en planreserve. Det er i utgangspunktet fornuftig å regulere inn gang- og sykkelveg samtidig for å hindre at utbedring av E16 bygger igjen muligheten for en framtidig gang- og sykkelveg. Det er likevel valgt å ikke regulere inn omfattende tiltak som ikke er en del av utbedringsprosjektet grunnet følgende forhold:

- Reguleringsplanene vil bli betydelig mer omfattende hvis planene også skal ha med separat gang- og sykkelveg. Sidebratt terreng vil stedvis kreve høye skjæringer/fyllinger. Det å avsette tilstrekkelig areal til en gang- og sykkelveg vil derfor i betydelig grad komme i konflikt med både boliger, avkjøringer, gårdsbruk, dyrka mark og kulturminner.
- Mellom Kvåle til Øylo er det ikke skoler eller andre viktige målpunkter som utløser krav om separat gang- og sykkelveg.
- Innregulering av gang- og sykkelveg vil kreve at vi i plankartene må krysse ut og innløse en rekke bolighus. For eierne av disse husene vil det bli vanskelig å få solgt eller få tillatelse til påbygg av boliger som er forutsatt fjernet i reguleringsplan.
- For boliger som er krysset ut/forutsatt fjernet i reguleringsplan, så kan boligeiere innen tre år etter planvedtak kreve disse boligene innløst. SVV må etterfølge slike innløsningskrav selv om det ikke foreligger byggemidler til gang- og sykkelvegen. Innløsning av slike boliger vil følgelig gå ut over viktige tiltak for å bedre trafiksikkerheten og framkommeligheten langs E16.
- En reguleringsplan for gang- og sykkelveg vil gå ut på dato etter ti år med tanke på ekspropriasjon av grunn.

5 ANALYSE AV IDENFISERTE UØNSKETE HENDELSER

| | | | | | |
|--|--|-------------|-----|---------------|---|
| Nr | 1 | | | | |
| Navn på uønsket hendelse | Nedbør og vannplaning | | | | |
| Beskrivelse | Kraftig nedbør medfører at store mengder overvann tetter stikkrenner og skaper utfordringer med vannplaning på E16. | | | | |
| Årsaker | Klimaendringer medfører kraftigere nedbør | | | | |
| Eksisterende barrierer | Eksisterende veggrøfter og stikkrenner | | | | |
| Sårbarhetsvurdering | Veien kan bli stengt til overvannet har gitt seg. Vegkroppen må utbedres hvis nedbør har medført utsklidning. Det kan ta mange timer å rydde opp i dette. | | | | |
| Sannsynlighet (høy, middels, lav) | høy | Forklaring | | | Hendelsen kan skje av og til, mulig periodisk hendelse, mellom én gang hvert år og én gang hvert 10. år. |
| Konsekvenstyper | Høy | Mid | Små | Ikke relevant | Forklaring |
| Liv og helse | | x | | | Kraftig nedbør og vannplaning kan føre til utforkjøringsulykker med hardt skadde. |
| Stabilitet | | | x | | Trafikanter kan benytte andre veger for å komme seg forbi hendelsen. |
| Materielle verdier | | x | | | Liten miljøskade som krever opprydding. |
| Samlet begrunnelse av konsekvens | Konsekvensen er avhengig av omfanget av nedbøren og hvor mange kjøretøy som oppholder seg langs E16 under nedbøret. | | | | |
| Usikkerhet (høy, middels, lav) | lav | Begrunnelse | | | Det er høy sikkerhet for at en slik hendelse kan inntreffe, men omfanget og konsekvensene av en slik hendelse er usikker. |
| Risikonivå før tiltak og oppfølging | | | | | |
| Tiltak | Vegen må stenges og omkjøring må skiltes. Beboere og næringer langs E16 må varsles. | | | | |
| Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc | <p>SVV, kommuner og fylkesmannen har utarbeidet beredskapsplaner for denne hendelsen.</p> <p>Det er i planbestemmelsene bakt inn en egen bestemmelse om overvann: <i>Anlegget skal utformes og bygges slik at økt og endret avrenning som en følge av tiltak i planen, ikke skal gi økte utfordringer nedstrøms tiltaket. Vannveger skal ikke endres ved at man samler flere eksisterende bekkeløp til ett. Man skal i minst mulig grad lede vann langs vegen eller på annen måte samle overvann oppstrøms veg, men i stor grad lede vann direkte igjennom stikkrenne og videre i eksisterende vannveg nedstrøms.</i></p> <p><i>Energidrepere og andre tiltak vurderes på hver enkelt vannveg, for å redusere farten på vannet oppstrøms og nedstrøms stikkrenner. Dette sees da i sammenheng med punkt 4 i bestemmelsene.</i></p> <p><i>Eksisterende stikkrenner opprettholder sin posisjon og funksjon, men oppdimensjoneres iht. forutsetninger gitt i prosjektet.</i></p> <p><i>Det skal legges vekt på minst mulig lukking av vannsystemer, men bygges åpne, robuste og vedlikeholdsvennlige løsninger.</i></p> <p>Det vises for øvrig til tiltak for hendelse nr. 1.</p> | | | | |
| Risikonivå etter tiltak og oppfølging | | | | | |

| | | | | | |
|---|--|--------------------|------------|----------------------|--|
| Nr | 2 | | | | |
| Navn på uønsket hendelse | Brudd på kraftforsyning/vann/avløp | | | | |
| Beskrivelse | Midlertidig strømstans og brudd på kommunal VA. | | | | |
| Årsaker | Høyspentledninger må flyttes. Nærføring til kommunalt VA og private anlegg. | | | | |
| Eksisterende barrierer | Kart over ledninger og egne rutiner for varsling og arbeid med høyspent og nærføring til VA. | | | | |
| Sårbarhetsvurdering | Beboere, bedrifter og institusjoner vil midlertidig miste strøm og/eller vann. | | | | |
| Sannsynlighet (høy, middels, lav) | middels | Forklaring | | | Hendelsen kan skje i anleggsperioden. Strømbrudd er som regel kortvarig. |
| Konsekvenstyper | Høy | Mid | Små | Ikke relevant | Forklaring |
| Liv og helse | | | x | | Manglende strøm eller vann over lengre tid er krevende, med medfører i liten grad fare for liv og helse. |
| Stabilitet | | | x | | Alternative strømkilder og vannkilder |
| Materielle verdier | | x | | | Liten miljøskade som krever opprydding. |
| Samlet begrunnelse av konsekvens | Konsekvensen er avhengig av varigheten av strømbrudd og hvor mange beboere/virksomheter som blir berørt. | | | | |
| Usikkerhet (høy, middels, lav) | middels | Begrunnelse | | | |
| Risikonivå før tiltak og oppfølging | | | | | |
| Tiltak | Dialog med ledningseiere i forkant av byggestart. | | | | |
| Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc | Kartlegging av vannkilder. Det vil bli tatt vannprøver og tilsigsmålinger av private brønner i forkant og etterkant av anlegget. | | | | |
| Risikonivå etter tiltak og oppfølging | | | | | |

| | | | | | |
|---|---|--------------------|------------|----------------------|--|
| Nr | 3 | | | | |
| Navn på uønsket hendelse | Akutt forurensing på land eller i sjø | | | | |
| Beskrivelse | Søl av drivstoff/ kjemikalier. Akutt utslipp fra mobilt utstyr. | | | | |
| Årsaker | Risiko i forbindelse med anleggsarbeid. | | | | |
| Eksisterende barrierer | Eksisterende rutiner for å forebygge og håndtere en slik hendelse. Beredskap for å stanse og hindre spredning av utslipp. | | | | |
| Sårbarhetsvurdering | Beboere, bedrifter og institusjoner vil midlertidig miste strøm og/eller vann. | | | | |
| Sannsynlighet (høy, middels, lav) | lav | Forklaring | | | Hendelsen kan skje i anleggsperioden. |
| Konsekvenstyper | Høy | Mid | Små | Ikke relevant | Forklaring |
| Liv og helse | | | x | | Vil ikke før til fare for menneskelig liv og helse. |
| Stabilitet | | | x | | Ingen spesielt sårbare områder i nærheten av planområdet |
| Materielle verdier | | x | | | Liten miljøskade som krever opprydding. |
| Samlet begrunnelse av konsekvens | Konsekvensen er avhengig av størrelsen av utslipp. | | | | |
| Usikkerhet (høy, middels, lav) | middels | Begrunnelse | | | |
| Risikonivå før tiltak og oppfølging | | | | | |
| Tiltak | Forebygge skader på grunn av søl av drivstoff/ kjemikalier ved å: <ul style="list-style-type: none"> • Opprette fyllingsplass for drivstoff, evt kreve fylling fra tankbil. • Påse at entreprenører har nødvendig absorbent eller oppryddingsmateriell til å tørke opp spill/ søl. • Plassering av riggområder • Vektlegge bruk av moderne maskinpark ved nærføring til vassdrag. | | | | |
| Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc | Det er i planbestemmelsene stilt krav om at riggområder skal ha oppsamling av alt søl og lekkasjer av olje og drivstoff. Brakkerigg skal ha tett tank for oppsamling av alt avløpsvann som ikke har påkobling til kommunalt nett. Oppstillingsplass for maskiner og redskap skal ha en minsteavstand til vassdrag på 50 m | | | | |
| Risikonivå etter tiltak og oppfølging | | | | | |

| | | | | | |
|--|---|-------------|-----|---------------|---|
| Nr | 4 | | | | |
| Navn på uønsket hendelse | Støv- og støyplager fra trafikk | | | | |
| Beskrivelse | Støv og støy som skaper plager for naboer i anleggsperioden. Økte støyplager etter ferdigstillelse av anlegget. | | | | |
| Årsaker | Anleggsarbeid vil nødvendigvis medføre støv og støy. Utbedret veg vil føre til høyere fart og dermed også økt trafikkstøy for nærliggende bebyggelse. | | | | |
| Eksisterende barrierer | Arbeidstidsbestemmelser som setter begrensninger på støybelastning i anleggsperioden på kveldstid og om natten. | | | | |
| Sårbarhetsvurdering | Støy og støv kan oppleves som svært belastende for naboer. | | | | |
| Sannsynlighet (høy, middels, lav) | høy | Forklaring | | | Prosjektet vil medføre økt hastighet som vil føre til økt trafikkstøy for flere boliger, jfr støyrapport |
| Konsekvenstyper | Høy | Mid | Små | Ikke relevant | Forklaring |
| Liv og helse | | x | | | støy er et alvorlig folkehelseproblem |
| Stabilitet | | | x | | Prosjektet gjelder utbedring av dagens E16 (ikke etablering av ny støyende virksomhet). Dagens bebyggelse har hatt E16 som støykilde i meget lang tid. |
| Materielle verdier | | | x | | Økt støy vil påvirke markedsværdien av boliger. |
| Samlet begrunnelse av konsekvens | Utbedring av E16 og samtidig økning av fartsnivået/fartsgrensa på deler av strekningen, fører til noe økning av støynivået for flere boliger langs strekningen. Andre igjen får redusert støynivå pga. lengre avstand til E16. | | | | |
| Usikkerhet (høy, middels, lav) | høy | Begrunnelse | | | Beregning av støynivå i år 2043 er basert på en framskrivning av dagens trafikkøkning. Det knytter seg stor usikkerhet til hvordan trafikkbelastningen og støynivået fra kjøretøy er i år 2043. |
| Risikonivå før tiltak og oppfølging | Mange boliger ligger i dag i rød støysone og i strid med nasjonale mål om at innvendig støynivå i boliger skal være under Lden=38dBA | | | | |
| Tiltak | <ul style="list-style-type: none"> • Støvdempende tiltak beskrives i YM-plan. • Oppmerksomhet rundt plassering av mobile knuseverk. • Oppfølging av arbeidstidsbestemmelser | | | | |
| Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc | <p>Det er i planbestemmelsene stilt følgende krav for å sikre reduksjon av støyplager i planområdet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Støygrensen er Lden = 63 dBA ved uteplass til bolig og fritidsbolig, samt utenfor rom med støyfølsom bruk til bolig. • Boliger i støysone 55-63 dBA som får en økning i støy på mer enn 3dBA ved uteplass til bolig, samt utenfor rom med støyfølsom bruk. <p>For eiendommer som får et støynivå som overskrider grensene over, skal det gis tilbud om lokal skjerm og/eller fasadetiltak dersom dette er nødvendig for å tilfredsstille kravene til støynivå på uteplass eller for å oppnå et innendørs støynivå i tråd med klasse D i NS8175 for rom med støyfølsom bruk. Klasse D innebærer innendørs støygrense på 35 dBA. En oversikt over hvilke eiendommer dette gjelder, framgår av planbeskrivelsen. Alle støyskjermingstiltak skal ferdigstilles sammen med resten av anlegget.</p> | | | | |
| Risikonivå etter tiltak og oppfølging | Støygrensen på Lden = 63 dBA vil medføre at vi oppfyller nasjonale mål om at innvendig støynivå i boliger skal være under Lden=38dBA. | | | | |

| | | | | | |
|---|---|--------------------|------------|----------------------|---|
| Nr | 5 | | | | |
| Navn på uønsket hendelse | Utforkjøringsulykke eller møteulykke | | | | |
| Beskrivelse | Utforkjøringsulykke eller møteulykke i en 80-sone | | | | |
| Årsaker | Forårsakes av blant annet for smal kjørebane, krappe kurvaturer, standardsprang, farlige objekter i sideterreng og ikke minst for høy fart i forhold til kjøreforhold. | | | | |
| Eksisterende barrierer | Nedsatt fartsgrense der det i dag er dårlig sikt, mange avkjøringer og uheldig kurvatur. Strengt krav i driftskontrakter for å sikre kjøreforholdene selv under krevende værforhold. Fokus på regelmessige kontroller av trafikanter og kjøretøy. God trafikantinfo om vær- og føreforhold. | | | | |
| Sårbarhetsvurdering | E16 er ulykkesbelastet ut ifra trafikkmengdene. E16 har i dag en utforming og et sideterreng som medfører alvorlig skadegrad ved utforkjøringsulykker og møteulykker. Drepte/hardt skadde i trafikken er en meget stor belastning for samfunnet og for pårørende. | | | | |
| Sannsynlighet (høy, middels, lav) | middels | Forklaring | | | Det har de siste 15 år vært 6 drepte og 17 hardt skadde og 55 lettere skadde på E16 mellom Ulnes og Øylo. Ulykkesstatistikken viser at disse ulykkene i hovedsak skyldes møteulykker og utforkjøringsulykker. |
| Konsekvenstyper | Høy | Mid | Små | Ikke relevant | Forklaring |
| Liv og helse | x | | | | Møteulykker og utforkjøringsulykker kan gi alvorlige konsekvenser for liv og helse. |
| Stabilitet | | x | | | Trafikkulykker vil umiddelbart medføre vegstengning, men drepte medfører uopprettelig skade for pårørende og samfunnet. |
| Materielle verdier | | x | | | Utforkjøring- og møteulykker medfører store materielle skader |
| Samlet begrunnelse av konsekvens | Møteulykker og utforkjøringsulykker kan gi alvorlige konsekvenser for liv og helse. Samtlige trafikkulykker med drepte og hardt skadde de siste 15 år på E16 mellom Ulnes og Øylo skyldes møteulykker og utforkjøringsulykker. | | | | |
| Usikkerhet (høy, middels, lav) | middels | Begrunnelse | | | Det er mange faktorer og små marginer som avgjør om en utforkjøringsulykke medfører død eller kun materielle skader. |
| Risikonivå før tiltak og oppfølging | | | | | |
| Tiltak | <ul style="list-style-type: none"> Hovedmålet med prosjektet er å gjennomføre tiltak for å redusere omfanget av møteulykker og utforkjøringsulykker i tråd med 0-versjonen (ingen drepte eller hardt skadde). | | | | |
| Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc | <ul style="list-style-type: none"> Breddeutvidelse av vegen med forsterket midtoppmerking. Utbedring av horisontalkurvatur. Avkjørselssaneringer ved at felles adkomst etableres. Generell utvidelse av skulder til 0,75 m. Utbedring av sideterreng innenfor sikkerhetssonen på 6 m | | | | |
| Risikonivå etter tiltak og oppfølging | | | | | |

| | | | | | |
|---|---|--------------------|------------|----------------------|--|
| Nr | 6 | | | | |
| Navn på uønsket hendelse | Ulykke ved anleggsgjennomføring | | | | |
| Beskrivelse | Kollisjon mellom anleggsmaskin og personkjøretøy | | | | |
| Årsaker | Grunnet manglende omkjøringsmuligheter må trafikken ledes gjennom anleggsområdene. Dette kan føre til ulykker mellom anleggsmaskin og personkjøretøy. | | | | |
| Eksisterende barrierer | Det er lagt vekt på å engasjere en erfaren og dyktig entreprenør. Kompetanse, oppdragsforståelse, HMS-rutiner og relevant erfaring har vært sentrale tildelingskriterier. | | | | |
| Sårbarhetsvurdering | I gjennomføring av et anlegg har både byggherre og entreprenør stort fokus på HMS. Planområdet har kort avstand til legevakt. | | | | |
| Sannsynlighet (høy, middels, lav) | middels | Forklaring | | | Grunnet antall faktorer vurderes det som sannsynlig at en hendelse vil inntreffe hvis det ikke iverksettes avbøtende tiltak. |
| Konsekvenstyper | Høy | Mid | Små | Ikke relevant | Forklaring |
| Liv og helse | | x | | | Kollisjon mellom anleggsmaskin og personkjøretøy kan gi alvorlige konsekvenser for liv og helse. |
| Stabilitet | | x | | | Ulykke ved anleggsgjennomføring vil umiddelbart medføre stans i anlegget og vegstengning, men drepte medfører uopprettelig skade for pårørende og samfunnet. |
| Materielle verdier | | x | | | Kan medfører store materielle skader |
| Samlet begrunnelse av konsekvens | Kollisjon mellom anleggsmaskin og personkjøretøy kan gi alvorlige konsekvenser for liv og helse. | | | | |
| Usikkerhet (høy, middels, lav) | middels | Begrunnelse | | | Det er mange faktorer og små marginer som avgjør om en kollisjon mellom anleggsmaskin og personkjøretøy medfører død eller kun materielle skader. |
| Risikonivå før tiltak og oppfølging | | | | | |
| Tiltak | <ul style="list-style-type: none"> • Informasjon til beboere om anleggsarbeid som skal gjennomføres i nærheten av bebyggelsen. • Informere beboere i tilstøtende områder om forhøyet risiko i forbindelse med anleggstrafikk, og om hvordan man ønsker å redusere denne. • Påse at anleggsområdet blir sikret godt slik at uvedkommende ikke tar seg inn i anleggsområdet og skades. • Egen risikovurdering i SHA-plan og SJA. • God orden i anleggsområdene. • God dialog med ledningseiere i forkant av anlegget. Bestrebe omlegging i forkant av anlegget. Påvisning av kabler og ledninger. | | | | |
| Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc | <ul style="list-style-type: none"> • Planforslaget er utarbeidet i tett samarbeid med utførende entreprenør. • Ulykker innenfor anleggsområdet er forsøkt forebygget ved å vektlegge HMS i reguleringsplanfasen i valg av løsninger, herunder linjevalg og avgrensning av anleggsbelter og bredden på formålet Annen veggrunn. • Der det er fare for gammelt sprengstoff: Ikke legge ny veglinje under eksisterende veg. • Begrense omfanget av konturspregning. | | | | |
| Risikonivå etter tiltak og oppfølging | | | | | |

6 KONKLUSJON

Det er i denne ROS-analysen foretatt en systematisk gjennomgang av forhold for risiko- og sårbarhet. Metode, kilder og grunnlag for vurderingskriteriene er beskrevet innledningsvis i analysen. Relevante utredninger slik som skredrapport har blitt vektlagt i ROS-vurderingene. Det er i analysen identifisert ni uønskede hendelser som kan inntreffe som en konsekvens av utbedringsprosjektet for E16.

Totalt vurderes ikke risikonivået som kritisk for noen av de uønskede hendelsene, men i og med at det er store svingninger i trafikkmengde på strekningen grunnet sesongtrafikk, helgetrafikk og stengninger av andre fjelloverganger vinterstid, vurderes det som sentralt at det etableres tilstrekkelig sikkerhetstiltak for å kunne håndtere svingningene på en god måte.

Følgende tiltak anbefales implementert for å redusere risikoen og sårbarheten:

- Det er i planbestemmelsene bakt inn krav om at vassdragskryssinger og stikkrenner må dimensjoneres og utformes slik at de ikke fører til økt fare for oppstuvning, erosjon, suspensjon og skred, og at de kan ta unna for 200-års flommer/100-års nedbørintensiteter inkludert en klimafaktor på 1,2 og en sikkerhetsfaktor på 1,1.
- Reguleringsplanen omfatter områder i overkant og nedkant av bekker slik at tiltak kan iverksettes for å sikre god vannføring.
- Det er i planbestemmelsene bakt inn en egen bestemmelse om overvann.
- Kartlegging av vannkilder. Det vil bli tatt vannprøver og tilsigsmålinger av private brønner i forkant og etterkant av anlegget.
- Opprette fyllingsplass for drivstoff, evt kreve fylling fra tankbil.
- Påse at entreprenører har nødvendig absorbent eller oppryddingsmateriell til å tørke opp spill/ søl.
- Vektlegge bruk av moderne maskinpark ved nærføring til vassdrag.
- Det er i planbestemmelsene stilt krav om støytiltak for å sikre reduksjon av støyplager i planområdet.
- Støvdempende tiltak beskrives i YM-plan.
- Oppmerksomhet rundt plassering av mobile knuseverk.
- Informasjon til beboere om anleggsarbeid som skal gjennomføres i nærheten av bebyggelsen. Informere beboere i tilstøtende områder om forhøyet risiko i forbindelse med anleggstrafikk, og om hvordan man ønsker å redusere denne.
- Påse at anleggsområdet blir sikret godt slik at uvedkommende ikke tar seg inn i anleggsområdet og skades.
- Egen risikovurdering i SHA-plan og SJA. God orden i anleggsområdene.
- Rette ut kurver for å bedre sikten slik at kjørende lettere oppdager mjuke trafikanter.
- Arbeidssikring i anleggsperioden.
- Flytting av busslommer for å sikre bedre sikt.
- Bruk av eksisterende E16 som gs-veg ved omlegging av E16 i Røn
- Gammelt sprengstoff: Ikke legge ny veglinje under eksisterende veg.
- God dialog med ledningseiere i forkant av anlegget. Bestrebe omlegging i forkant av anlegget. Påvisning av kabler og ledninger.
- Ha bredt nok anleggsbelte i plankartene.

Kostnadene knyttet til de enkelte tiltakene vurderes innledende som at de vil gi en tilstrekkelig nytteeffekt, men det er opp til SVV å vurdere kost-/nyttespørsmålet nærmere.

ROS-analysen omfatter vurderinger av prosjektet sin virkning utenfor planområdet. Det vurderes at de foreslåtte tiltakene, herunder overvannstiltak, vil redusere risikoen for uønskede hendelser utenfor planområdet i forhold til dagens situasjon. Breddeutvidelse av dagens E16 vil ikke medføre økt risiko for ras eller etablering av nye vannveier. På delstrekninger hvor E16 eller atkomstveger får en ny utforming, er det vurdert at dette vil være gunstig for å redusere risikoen og sårbarheten – spesielt knyttet opp mot risikoen for trafikkulykker.

Trafikksikkerheten for mjuke trafikanter har blitt omtalt og vurdert i ROS-analysen. Planforslaget legger opp til større tiltak i områder som har et visst potensial for mjuke trafikanter. Planforslagene viser tryggere og bedre plasseringer av bussholdeplasser og det vil bli etablert ensidig utvidet skulder i tilknytning til de mest brukte bussholdeplassene. Dette er tiltak som vil redusere dagens risiko og sårbarhet for mjuke trafikanter.

ROS-analysen peker på tiltak som vil redusere risikoen for og konsekvensene av de ulike hendelsene. Siden enkelte av hendelsene kan inntreffe uavhengig av planforslaget, blir det opp til kommunen å sette videre fokus på forholdene i kommunens helhetlige ROS. Analysen viser uansett at det gjennom planlegging og risikoreducerende tiltak vil være mulig å redusere antall uønskede hendelser, eller redusere konsekvensen av disse til et akseptabelt nivå.