





















- Hendelsene som er vurdert i analysen er ikke uttømmende. Det kan være uforutsette hendelser som man ikke har klart å avdekke gjennom det faglige arbeidet med ROS-analysen.
- Analysen som er gjennomført bygger på foreliggende planer og kunnskap. Ved endring i forutsetningene gjennom ny kunnskap eller endringer i løsningsvalg kan risikobildet bli annerledes. Hvis endringer medfører vesentlig økt risiko, må det vurderes om risikoanalysen bør oppdateres. Risikovurderinger må derfor være et løpende tema i videre planarbeid og prosjektering.

## 4 RISIKO OG SÅRBARHETSVURDERING OG IDENTIFISERING AV TILTAK

Prosjektet har identifisert mulige uønskede hendelser som kan være aktuelle og har blant annet benyttet DSB's sjekklister for potensielle, uønskede hendelser. Det er identifisert xx uønskede hendelser som kan inntreffe som følge av utbyggingsprosjektet. De uønskede hendelsene er listet opp i tabellen nedenfor, hvor hendelsene er gitt et ID-nummer som er gjennomgående i analysen og evalueringen. Hendelsene er analysert videre i kapittel 5:

ID nr.	Uønsket hendelse
1	Jord og flomskred
2	Nedbør og vannplaning
3	Brudd på kraftforsyning/vann/avløp
4	Akutt forurensing på land eller i sjø
5	Støv- og støypilger fra trafikk
6	Påkjørsel av mjuke trafikanter
7	Utforkjøringsulykke eller møteulykke
8	Ulykke ved anleggsgjennomføring

Tabell 4-1 Identifiserte uønskede hendelser som kan inntreffe i prosjektet.

Andre tema/hendelser som har blitt diskutert er som følger:

Hendelse	Aktuelt	Kommentar/tiltak
<b>Forhold ved utbyggingsformålet og omkringliggende områder</b>		
Innføring av nye risiko- og sårbarhetsforhold i planområdet	Nei	Foruten hendelsene listet opp i tabell 4-1, er det vurdert at utbyggingen ikke vil medføre nye alvorlige risiko- og sårbarhetsforhold i planområdet.
Risiko – og sårbarhetsforhold utenfor planområdet som kan påvirke utbyggings- og planområdet	Nei	Foruten hendelsene listet opp i tabell 4-1, er det vurdert at det ikke er risiko – og sårbarhetsforhold utenfor planområdet som kan påvirke utbyggings- og planområdet
Forhold med utbyggingsformålet som kan påvirke omkringliggende områder	Nei	Vassdragskryssinger og stikkrenner vil 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 et klimapåslag <sup>2</sup> . 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. Overvann skal ledes inn i eksisterende vannløp.
<b>Naturgitte forhold</b>		
Snø-/ isras	Nei	Deler av planområdet ligger innenfor kartlagt aktsomhetsområde. Det er imidlertid ikke rapportert om tidligere hendelser. Det legges opp til avbøtende tiltak for å hindre isras fra nye høye fjellskjæringer.
Elveflom	Nei	Deler av planområdet ligger innenfor kartlagt aktsomhetsområde. Det er imidlertid ikke rapportert om tidligere hendelser.

Vind	Nei	Har vært tilfeller av vindfall av større trær. Vegetasjonsrydning er gjennomført flere steder. Det legges opp til å avskoge anleggsområdene i vegprosjektet.
<b>Kritiske samfunnsfunksjoner og infrastruktur</b>		
Sykehus, omsorgsinstitusjon, skole/ barnehage andre viktige offentlige bygg/anlegg Nødetater	Nei	Tiltaket innebærer ikke større risiko da tiltaket har positive konsekvenser for fremkommelighet og trafiksikkerhet. 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.
Veg, bru, tunnel, knutepunkt, viktige kommunikasjonsårer		Prosjektet vil gi positive konsekvenser for eksisterende veg og kryss.
Ulykke med farlig gods		Tiltaket innebærer ikke større risiko da tiltaket har positive konsekvenser for fremkommelighet og trafiksikkerhet
Ulykke i avkjørselspunkt		Prosjektet vil bedre sikt, kurvatur og tverrfall, men vil samtidig bidra til økt fartsnivå langs enkelte delstrekninger. Prosjektet vil redusere antallet avkjøringer og utbedre avkjøringer (inkl. jordbruksavkjøringer) som har uheldig sikt/stigningsforhold.
Andre ulykker – Utforkjøring, standardsprang		Mindre risiko som følge av prosjektet.
<b>Næringsvirksomhet</b>		
Virksomheter som håndterer farlige stoffer, eksplosiver og storulykkevirksomheter	Nei	Det er ingen storulykkevirksomheter i nærheten av planområdet.

#### 4.1 Spesielt om anleggsfase

Anleggsfasen er i alle prosjekter en kritisk fase og det kan oppstå hendelser. Bygging av tiltaket betyr at området forandrer seg i karakter, egenskaper og bruk. Dette kan for eksempel være:

- Mye aktivitet i området
- Mange store maskiner
- Omlegging av veger både for kjørende og myke trafikanter
- Midlertidig skilting og lyssetting

Aktivitetene i byggeperioden øker risikoen for hendelser som

- Utslipp fra anleggsmaskiner
- 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. Kontursprengning 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 kontursprengning. 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 asfaltet 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 asfaltet 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. Utklipp 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 trafikksikkerhet og framkommelighet. Ulykkesstatistikken viser at trafikkkulykkene 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 trafikkkulykker.

#### 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 UØNSKEDE HENDELSER

Nr	1				
Navn på uønsket hendelse	Jord og flomskred				
Beskrivelse	Mye nedbør kombinert med vårflom medfører at flere bekker går over sine bredder og medfører skred som sperrer E16.				
Årsaker	Deler av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde flomskred.				
Eksisterende barrierer	Eksisterende veggrøfter og stikkrenner				
Sårbarhetsvurdering	Vegen blir stengt til man får rensket vegbanen for jordmasser. Det kan ta mange timer å rydde opp i dette.				
Sannsynlighet (høy, middels, lav)	Lav	<b>Forklaring</b>			Det er ikke regnet med vesentlige utfordringer med skredfare langs strekningen. Det er ikke rapportert om tidligere hendelser. Skredrapport konkluderer med at strekningsrisikoen for skred tilfredsstillende kravet på 1/50 per km per år.
Konsekvenstyper	<b>Høy</b>	<b>Mid</b>	<b>Små</b>	<b>Ikke relevant</b>	<b>Forklaring</b>
Liv og helse		x			Konsekvensen er avhengig av størrelsen på skred og hvorvidt personer og kjøretøy oppholder seg i skredområdet.
Stabilitet			x		Beboere rundt planområdet kan benytte andre vegger for å komme seg forbi skredhendelsen
Materielle verdier		x			Deler av E16 kan bli gravd vekk
Samlet begrunnelse av konsekvens	Konsekvensen er avhengig av størrelsen på skred og hvorvidt personer og kjøretøy oppholder seg i skredområdet.				
Usikkerhet (høy, middels, lav)	Middels	<b>Begrunnelse</b>			Det er usikkert om og når en slik hendelse kan inntreffe. Omfanget og konsekvensene av en slik hendelse er også svært 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	SVV, kommuner og fylkesmannen har utarbeidet beredskapsplaner for denne hendelsen. 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 et klimapåslag. Det er plankart vist fareområde for flom og skred med tilhørende bestemmelse om at byggetiltak jf PBL § 1-6, §20-1, §20-6 og §28-1 kan bare gjennomføres dersom tilstrekkelig sikkerhet jf sikkerhetskrav gitt i TEK 17 er dokumentert ivare tatt før byggetiltaket kan starte. Reguleringsplanen omfatter områder i overkant og nedkant av bekker slik at tiltak kan iverksettes for å sikre god vannføring.				
Risikonivå etter tiltak og oppfølging					

<b>Nr</b>	2				
<b>Navn på uønsket hendelse</b>	Nedbør og vannplaning				
<b>Beskrivelse</b>	Kraftig nedbør medfører at store mengder overvann tetter stikkrenner og skaper utfordringer med vannplaning på E16.				
<b>Årsaker</b>	Klimaendringer medfører kraftigere nedbør				
<b>Eksisterende barrierer</b>	Eksisterende vegggrøfter og stikkrenner				
<b>Sårbarhetsvurdering</b>	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.				
<b>Sannsynlighet (høy, middels, lav)</b>	høy	<b>Forklaring</b>			Hendelsen kan skje av og til, mulig periodisk hendelse, mellom én gang hvert år og én gang hvert 10. år.
<b>Konsekvenstyper</b>	<b>Høy</b>	<b>Mid</b>	<b>Små</b>	<b>Ikke relevant</b>	<b>Forklaring</b>
<b>Liv og helse</b>		x			Kraftig nedbør og vannplaning kan føre til utforkjøringsulykker med hardt skadde.
<b>Stabilitet</b>			x		Trafikanter kan benytte andre veger for å komme seg forbi hendelsen.
<b>Materielle verdier</b>		x			Liten miljøskade som krever opprydding.
<b>Samlet begrunnelse av konsekvens</b>	Konsekvensen er avhengig av omfanget av nedbøren og hvor mange kjøretøy som oppholder seg langs E16 under nedbøret.				
<b>Usikkerhet (høy, middels, lav)</b>	lav	<b>Begrunnelse</b>			Det er høy sikkerhet for at en slik hendelse kan inntreffe, men omfanget og konsekvensene av en slik hendelse er usikker.
<b>Risikonivå før tiltak og oppfølging</b>					
<b>Tiltak</b>	Vegen må stenges og omkjøring må skiltes. Beboere og næringer langs E16 må varsles.				
<b>Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc</b>	<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>  <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>  <i>Eksisterende stikkrenner opprettholder sin posisjon og funksjon, men oppdimensjoneres iht. forutsetninger gitt i prosjektet.</i>  <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>				
<b>Risikonivå etter tiltak og oppfølging</b>					



<b>Nr</b>	3				
<b>Navn på uønsket hendelse</b>	Brudd på kraftforsyning/vann/avløp				
<b>Beskrivelse</b>	Midlertidig strømstans og brudd på kommunal VA.				
<b>Årsaker</b>	Høyspentledninger må flyttes. Nærføring til kommunalt VA og private anlegg.				
<b>Eksisterende barrierer</b>	Kart over ledninger og egne rutiner for varsling og arbeid med høyspent og nærføring til VA.				
<b>Sårbarhetsvurdering</b>	Beboere, bedrifter og institusjoner vil midlertidig miste strøm og/eller vann.				
<b>Sannsynlighet (høy, middels, lav)</b>	middels	<b>Forklaring</b>			Hendelsen kan skje i anleggsperioden. Strømbrudd er som regel kortvarig.
<b>Konsekvenstyper</b>	<b>Høy</b>	<b>Mid</b>	<b>Små</b>	<b>Ikke relevant</b>	<b>Forklaring</b>
<b>Liv og helse</b>			x		Manglende strøm eller vann over lengre tid er krevende, med medfører i liten grad fare for liv og helse.
<b>Stabilitet</b>			x		Alternative strømkilder og vannkilder
<b>Materielle verdier</b>		x			Liten miljøskade som krever opprydding.
<b>Samlet begrunnelse av konsekvens</b>	Konsekvensen er avhengig av varigheten av strømbrudd og hvor mange beboere/virksomheter som blir berørt.				
<b>Usikkerhet (høy, middels, lav)</b>	middels	<b>Begrunnelse</b>			
<b>Risikonivå før tiltak og oppfølging</b>					
<b>Tiltak</b>	Dialog med ledningseiere i forkant av byggestart.				
<b>Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc</b>	Kartlegging av vannkilder. Det vil bli tatt vannprøver og tilsigsmålinger av private brønner i forkant og etterkant av anlegget.				
<b>Risikonivå etter tiltak og oppfølging</b>					

<b>Nr</b>	4				
<b>Navn på uønsket hendelse</b>	Akutt forurensing på land eller i sjø				
<b>Beskrivelse</b>	Søl av drivstoff/ kjemikalier. Akutt utslipp fra mobilt utstyr.				
<b>Årsaker</b>	Risiko i forbindelse med anleggsarbeid.				
<b>Eksisterende barrierer</b>	Eksisterende rutiner for å forebygge og håndtere en slik hendelse. Beredskap for å stanse og hindre spredning av utslipp.				
<b>Sårbarhetsvurdering</b>	Beboere, bedrifter og institusjoner vil midlertidig miste strøm og/eller vann.				
<b>Sannsynlighet (høy, middels, lav)</b>	lav	<b>Forklaring</b>			Hendelsen kan skje i anleggsperioden.
<b>Konsekvenstyper</b>	<b>Høy</b>	<b>Mid</b>	<b>Små</b>	<b>Ikke relevant</b>	<b>Forklaring</b>
<b>Liv og helse</b>			x		Vil ikke før til fare for menneskelig liv og helse.
<b>Stabilitet</b>			x		Ingen spesielt sårbare områder i nærheten av planområdet
<b>Materielle verdier</b>		x			Liten miljøskade som krever opprydding.
<b>Samlet begrunnelse av konsekvens</b>	Konsekvensen er avhengig av størrelsen av utslipp.				
<b>Usikkerhet (høy, middels, lav)</b>	middels	<b>Begrunnelse</b>			
<b>Risikonivå før tiltak og oppfølging</b>					
<b>Tiltak</b>	Forebygge skader på grunn av søl av drivstoff/ kjemikalier ved å: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opprette fyllingsplass for drivstoff, evt kreve fylling fra tankbil.</li> <li>• Påse at entreprenører har nødvendig absorbent eller oppryddingsmateriell til å tørke opp spill/ søl.</li> <li>• Plassering av riggområder</li> <li>• Vektlegge bruk av moderne maskinpark ved nærføring til vassdrag.</li> </ul>				
<b>Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc</b>	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				
<b>Risikonivå etter tiltak og oppfølging</b>					

Nr	5				
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"> <li>• Støvdempende tiltak beskrives i YM-plan.</li> <li>• Oppmerksomhet rundt plassering av mobile knuseverk.</li> <li>• Oppfølging av arbeidstidsbestemmelser</li> </ul>				
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"> <li>• Støygrensen er Lden = 63 dBA ved uteplass til bolig og fritidsbolig, samt utenfor rom med støyfølsom bruk til bolig.</li> <li>• 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.</li> </ul> <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.				

<b>Nr</b>	6				
<b>Navn på uønsket hendelse</b>	Påkjørsel av myke trafikanter				
<b>Beskrivelse</b>	Påkjørsel av myke trafikanter i en 80-sone vil ofte gi fatale konsekvenser.				
<b>Årsaker</b>	Forårsakes av konflikt mellom gående/syklende og kjøretøy. Direkte årsaker er vanligvis kryssing av veg, eller at syklister blir truffet av kjøretøy i samme retning. Bakenforliggende årsaker er vanligvis mangelfull tilrettelegging for gående og syklende, smal vegskulder, dårlig sikt, m.fl.				
<b>Eksisterende barrierer</b>	Nedsatt fartsgrense der det i dag er dårlig sikt, mange avkjøringer og meget smal skulder. Det er bygget g/s-veg langs E16 fra Hausåker til Kvåle. E16 har tidligere blitt lagt utenom Slidre sentrum.				
<b>Sårbarhetsvurdering</b>	Drepte/hardt skadde i trafikken er en meget stor belastning for samfunnet og for pårørende.				
<b>Sannsynlighet (høy, middels, lav)</b>	lav	<b>Forklaring</b>			Ikke registrert alvorlige ulykker for gående og syklende innenfor planområdet. Bredere skulder vil bidra til flere gående og syklende, men samtidig bedre sikt, kurvatur og avstanden til kjøretøy.
<b>Konsekvenstyper</b>	<b>Høy</b>	<b>Mid</b>	<b>Små</b>	<b>Ikke relevant</b>	<b>Forklaring</b>
<b>Liv og helse</b>	x				Påkjørsel i stor hastighet vil medføre dødsfall eller alvorlig skade.
<b>Stabilitet</b>		x			Trafikkulykker vil umiddelbart medføre vegstengning, men drepte medfører uopprettelig skade for pårørende og samfunnet.
<b>Materielle verdier</b>			x		Uvesentlig sammenlignet med konsekvensene for liv og helse
<b>Samlet begrunnelse av konsekvens</b>	Konsekvens av påkjørsel av myke trafikanter kan være fatal. Påkjørsel i 80 km/t vil mest sannsynlig resultere i dødsfall.				
<b>Usikkerhet (høy, middels, lav)</b>	lav	<b>Begrunnelse</b>			Liten usikkerhet knyttet til at påkjørsel av myke trafikanter i høy hastighet vil gi fatale konsekvenser.
<b>Risikonivå før tiltak og oppfølging</b>					
<b>Tiltak</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rette ut kurver for å bedre sikten slik at kjørende lettere oppdager mjuke trafikanter.</li> <li>• Etablere asfaltert skulder på 2 x 0,75 m for å skape større avstand mellom kjørende og gående.</li> <li>• Arbeidssikring i anleggsperioden.</li> <li>• Flytting av busslommer for å sikre bedre sikt.</li> <li>• Utvidet skulder i forbindelse med enkelte av busslommene.</li> <li>•</li> </ul>				
<b>Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc</b>	Avsette tilstrekkelig areal i plankartet til vegformål, bussholdeplasser (inkl. oppstillingsareal) og Annen veggrunn slik at tiltakene kan gjennomføres samtidig som utbedring av E16.				
<b>Risikonivå etter tiltak og oppfølging</b>					

<b>Nr</b>	7				
<b>Navn på uønsket hendelse</b>	Utforkjøringsulykke eller møteulykke				
<b>Beskrivelse</b>	Utforkjøringsulykke eller møteulykke i en 80-sone				
<b>Årsaker</b>	Forårsakes av blant annet for smal kjørebane, krappe kurvaturer, standardsprang, farlige objekter i sideterreng og ikke minst for høy fart i forhold til kjøreforhold.				
<b>Eksisterende barrierer</b>	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.				
<b>Sårbarhetsvurdering</b>	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.				
<b>Sannsynlighet (høy, middels, lav)</b>	middels	<b>Forklaring</b>			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.
<b>Konsekvenstyper</b>	<b>Høy</b>	<b>Mid</b>	<b>Små</b>	<b>Ikke relevant</b>	<b>Forklaring</b>
<b>Liv og helse</b>	x				Møteulykker og utforkjøringsulykker kan gi alvorlige konsekvenser for liv og helse.
<b>Stabilitet</b>		x			Trafikkulykker vil umiddelbart medføre vegstengning, men drepte medfører uopprettelig skade for pårørende og samfunnet.
<b>Materielle verdier</b>		x			Utforkjøring- og møteulykker medfører store materielle skader
<b>Samlet begrunnelse av konsekvens</b>	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.				
<b>Usikkerhet (høy, middels, lav)</b>	middels	<b>Begrunnelse</b>			Det er mange faktorer og små marginer som avgjør om en utforkjøringsulykke medfører død eller kun materielle skader.
<b>Risikonivå før tiltak og oppfølging</b>					
<b>Tiltak</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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).</li> </ul>				
<b>Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Breddeutvidelse av vegen med forsterket midtoppmerking.</li> <li>Utbedring av horisontalkurvatur.</li> <li>Avkjørselssaneringer ved at felles adkomster etableres.</li> <li>Generell utvidelse av skulder til 0,75 m.</li> <li>Utbedring av sideterreng innenfor sikkerhetssonen på 6 m</li> </ul>				
<b>Risikonivå etter tiltak og oppfølging</b>					

<b>Nr</b>	8				
<b>Navn på uønsket hendelse</b>	Ulykke ved anleggsgjennomføring				
<b>Beskrivelse</b>	Kollisjon mellom anleggsmaskin og personkjøretøy				
<b>Årsaker</b>	Grunnet manglende omkjøringsmuligheter må trafikken ledes gjennom anleggsområdene. Dette kan føre til ulykker mellom anleggsmaskin og personkjøretøy.				
<b>Eksisterende barrierer</b>	Det er lagt vekt på å engasjere en erfaren og dyktig entreprenør. Kompetanse, oppdragsforståelse, HMS-rutiner og relevant erfaring har vært sentrale tildelingskriterier.				
<b>Sårbarhetsvurdering</b>	I gjennomføring av et anlegg har både byggherre og entreprenør stort fokus på HMS. Planområdet har kort avstand til legevakt.				
<b>Sannsynlighet (høy, middels, lav)</b>	middels	<b>Forklaring</b>			Grunnet antall faktorer vurderes det som sannsynlig at en hendelse vil inntreffe hvis det ikke iverksettes avbøtende tiltak.
<b>Konsekvenstyper</b>	<b>Høy</b>	<b>Mid</b>	<b>Små</b>	<b>Ikke relevant</b>	<b>Forklaring</b>
<b>Liv og helse</b>		x			Kollisjon mellom anleggsmaskin og personkjøretøy kan gi alvorlige konsekvenser for liv og helse.
<b>Stabilitet</b>		x			Ulykke ved anleggsgjennomføring vil umiddelbart medføre stans i anlegget og vegstengning, men drepte medfører uopprettelig skade for pårørende og samfunnet.
<b>Materielle verdier</b>		x			Kan medføre store materielle skader
<b>Samlet begrunnelse av konsekvens</b>	Kollisjon mellom anleggsmaskin og personkjøretøy kan gi alvorlige konsekvenser for liv og helse.				
<b>Usikkerhet (høy, middels, lav)</b>	middels	<b>Begrunnelse</b>			Det er mange faktorer og små marginer som avgjør om en kollisjon mellom anleggsmaskin og personkjøretøy medfører død eller kun materielle skader.
<b>Risikonivå før tiltak og oppfølging</b>					
<b>Tiltak</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informasjon til beboere om anleggsarbeid som skal gjennomføres i nærheten av bebyggelsen.</li> <li>• Informere beboere i tilstøtende områder om forhøyet risiko i forbindelse med anleggstrafikk, og om hvordan man ønsker å redusere denne.</li> <li>• Påse at anleggsområdet blir sikret godt slik at uvedkommende ikke tar seg inn i anleggsområdet og skades.</li> <li>• Egen risikovurdering i SHA-plan og SJA.</li> <li>• God orden i anleggsområdene.</li> <li>• God dialog med ledningseiere i forkant av anlegget. Bestrebe omlegging i forkant av anlegget. Påvisning av kabler og ledninger.</li> </ul>				
<b>Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planforslaget er utarbeidet i tett samarbeid med utførende entreprenør.</li> <li>• 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.</li> <li>• Der det er fare for gammelt sprengstoff: Ikke legge ny veglinje under eksisterende veg.</li> <li>• Begrense omfanget av konturspregning.</li> </ul>				
<b>Risikonivå etter tiltak og oppfølging</b>					

## 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 plankartene innarbeidet faresoner ras- og skredfare med tilhørende bestemmelse.
- 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.
- Dialog med ledningseiere i forkant av byggestart.
- 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 støyplasser 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.
- Etablere asfaltert skulder på 2 x 0,75 m for å skape større avstand mellom kjørende og gående.
- Arbeidssikring i anleggsperioden.
- Flytting av busslommer for å sikre bedre sikt.
- Utvidet skulder i forbindelse med enkelte av busslommene.
- Gammelt sprengstoff: Ikke legge ny veglinje under eksisterende veg.
- Begrense omfanget av konturspregning.
- 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.