

ROS-analyse

Planendring fv. 4794 Høievegen – Småje

Tysvær kommune

Innhold

1. Om analyse objektet.....	3
1.1 Beskrivelse av analyseområde.....	3
1.2 Planlagt tiltak.....	3
2. Sårbarhetsvurdering.....	4
2.1 Trafikksikkerhet for myke trafikanter.....	4
2.2 Tilgjengelighet	4
2.3 Naturfare	4
2.4 Samfunnsviktige objekter og virksomheter.....	4
2.5 Farer i omgivelsene og miljøfarer/miljøskader.....	5
3. Vurdering av sannsynlighet og konsekvens.....	6
3.1 Vurdering av konsekvens.....	6
3.2 Beregne risiko og sammenligne med akseptkriterium	7
3.3 Akseptkriterier og vurdering av risikoreduserende tiltak:.....	8
4. Konklusjon	9

Sammendrag

En ROS-analyse er en metode for å identifisere, vurdere og håndtere risikoer og sårbarheter i et prosjekt. Denne skal etterkomme plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved alle planer for utbygging innenfor et planområde (jf. §4-3)

Planområdet fremstår generelt som lite sårbart.

Følgende farer har blitt utredet:

- Trafikksikkerhet
- Tilgjengelighet
- Naturfare
- Samfunnsviktige objekter og virksomheter
- Farer i omgivelsene og miljøfarer/miljøskader

Prosjektet vil ikke medføre økt risiko i planområdet, men heller en reduksjon i risiko da myke trafikanter ikke lenger vil måtte gå i vegkanten.

ROS-analysen ble utarbeidet av Simen Økland (planleggingsleder) og Ole Christian Wiestad Øvrebø (planleggingsleder) i RFK med bistand fra Tonje Skretting (fagressurs ROS).

1. Om analyse objektet

1.1 Beskrivelse av analyseområde

Planområdet ligger på Høievegen i Tysvær kommune, se figur 1.



Figur 1 Planområdet i rødt

1.2 Planlagt tiltak

Formålet med tiltaket er å legge ca. 180 meter nytt fortau på del av Høievegen som i dag ikke har fortau. Dette gjøres for å skape en sammenhengende løsning for mye trafikanter i området, slik at de slipper å måtte gå i vegbanen.

2. Sårbarhetsvurdering

Følgende farer er blitt redegjort for:

- Trafikksikkerhet for myke trafikanter
- Tilgjengelighet
- Naturfare
- Samfunnsviktige objekter og virksomheter
- Farer i omgivelsene og miljøfarer/miljøskader

2.1 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Bakgrunnen for tiltaket er at strekningen i dag ikke er spesielt trafikksikker. Dette er på grunn av en strekning på ca. 180 meter hvor det ikke er fortau, slik at myke trafikanter må gå i vegbanen. Det er også på denne strekningen er brå sving som er lite oversiktlig for bilister, som kan gjøre det vanskelig å se myke trafikanter. Vegstrekningen er også lite belyst, som også byr på utfordringer med sikt. Tiltaket medfører etablering av flere lyspunkt som bedrer lysforholdene betraktelig på strekningen.

Tiltaket vil med å etablere fortau kunne eliminere disse utfordringene i området. Myke trafikanter vil ikke lengre gå i vegbanen, og det vil også bli bedre sikt i området.

På vestsiden av vegen på strekningen ligger det tre eiendommer som må krysse vegen dersom de skal gå. Her vil det ikke legges opp til gangfelt, men med nytt fortau på østsiden av vegen og økt belysning, vil det bli tryggere for disse å krysse vegen for å komme til fortauet.

2.2 Tilgjengelighet

Tilgjengeligheten for myke trafikanter i området vil øke, da et sammenhengende fortau gir ny mulighet for å gå.

Tilgjengeligheten for bilister vil være uendret, med unntak av mulig begrenset tilgjengelighet under anleggsperioden. Bilister blir ikke påvirket ettersom tiltaket er et fortau på siden av vegen, og ikke et tiltak som skal gjøre inngrep i kjørevegen. Tiltaket vil ikke føre til at vegen blir smalere.

2.3 Naturfare

Ingen registrerte naturfarer i planområdet. Vurderte naturfarer kommer frem av vedlegg 1 sjekkliste ROS-analyse.

2.4 Samfunnsviktige objekter og virksomheter

Avsatt store arealer i kommuneplan til boliger og offentlig tjenesteyting langs Høievegen fra planområdet sør mot dragavika. Dette vil føre til økt trafikk gjennom planområdet i fremtiden. Høievegen er en viktig samleveg, og det er viktig å sikre at blant annet utrykningskjøretøy ikke blir hindret. Ved å etablere fortau vil utrykningskjøretøy slippe å forholde seg til myke trafikanter i vegen som i dag.

Det er ikke registrert andre samfunnsviktige objekter og virksomheter i området som trenger ytterligere utredning.

2.5 Farer i omgivelsene og miljøfarer/miljøskader

Det vurderes at tiltaket ikke vil medføre en økt samlet belastning på naturmangfoldet i området, se botanisk undersøkelse s.15.

3. Vurdering av sannsynlighet og konsekvens

Sannsynlighet	Vekt	Frekvens
Svært sannsynlig	5	En hendelse pr. år eller oftere
Mye sannsynlig	4	En hendelse pr. 1-10 år
Sannsynlig	3	En hendelse pr. 10-100 år
Mindre sannsynlig	2	En hendelse pr. 100-1000 år
Lite sannsynlig	1	Mindre enn en hendelse pr. 1000 år

3.1 Vurdering av konsekvens

Konsekvens	Vekt	Liv og hendelse	Miljø	Materielle verdier
Ufarlig	1	Ingen eller små personskader	Ingen eller ubetydelig skade	Skader for inntil 50.000 kroner
En viss fare	2	Mindre skader som trenger medisinsk behandling, evt. Kortere sykefravær	Mindre skader som naturen selv utbedrer på kort tid	Skader for mellom 50.000 og 1.000.000 kroner
Alvorlig	3	Inntil 5 alvorlige personskader, eller mange mindre personskader, men med sykefravær. Vesentlige helseplager og ubehag	Store ytre skader på miljø, men som vil utbedres på sikt	Skader for mellom 1-20 mill. kroner
Kritisk	4	Inntil 4 døde, eller fare for inntil 10 alvorlige skadde	Omfattende og langvarige skader som krever større tiltak	Skader for mellom 20-100 mill. kroner
Katastrofalt	5	Mer enn 4 døde eller 10 alvorlig skadde	Omfattende og uopprettelige miljøskader	Skader for mer enn 100 mill. kroner

3.2 Beregne risiko og sammenligne med akseptkriterium

Risiko blir definert som produktet av sannsynlighet og konsekvens

Sannsynlighet x konsekvens = risiko

Risikomatrix for liv og helse						
Konsekvens		Ufarlig	En viss fare	Alvorlig	Kritisk	Katastrofalt
Sannsynlighet						
	Vekt	1	2	3	4	5
Svært sannsynlig	5	5	10	15	20	25
Mye sannsynlig	4	4	8	12	16	20
Sannsynlig	3	3	6	9	12	15
Mindre sannsynlig	2	2	4	6	8	10
Lite sannsynlig	1	1	2	3	4	5

Risikomatrix for miljø og materielle skader						
Konsekvens		Ufarlig	En viss fare	Alvorlig	Kritisk	Katastrofalt
Sannsynlighet						
	Vekt	1	2	3	4	5
Svært sannsynlig	5	5	10	15	20	25
Mye sannsynlig	4	4	8	12	16	20
Sannsynlig	3	3	6	9	12	15
Mindre sannsynlig	2	2	4	6	8	10
Lite sannsynlig	1	1	2	3	4	5

Generelt:

- Tiltak mellom 1 og 4 er akseptable
- Tiltak med risiko mellom 5 og 12 (miljø/materielle verdier) eller 5-6 (liv og helse) krever risikoreduserende tiltak.
- Tiltak med risiko mellom 15 og 25 (miljø/materielle verdier) eller 8-25 (liv og helse) er uakseptable.

3.3 Akseptkriterier og vurdering av risikoreduserende tiltak:

Uønsket hendelse	Sannsynlighet	Konsekvens	Risiko	Aktuelle tiltak
Trafikkulykke ved kryssing av fylkesveg	1	3	3	
Hindring av utrykningskjøretøy i anleggsfase	3	2	6	God skilting eller trafikkdirigering, alltid ha et kjørefelt åpent, god informasjon til utrykningsetater.

4. Konklusjon

Planområdet generelt er vurdert som lite sårbart. Av de identifiserte farene er det bare 2 som er tatt videre med i risikoanalysen. Av disse 2 er det kun nødvendig med tiltak på *hindring av utrykningskjøretøy i anleggsfasen*.