

# Planbeskrivelse

---

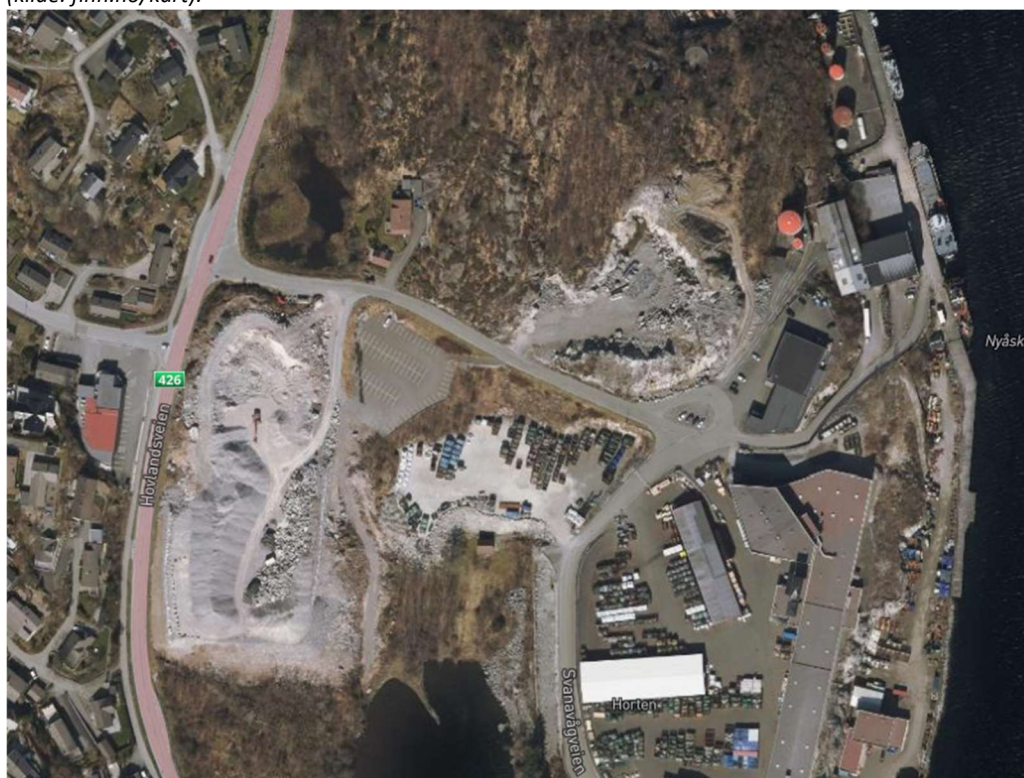
## «Reguleringsendring Plan 19990002-01 Svanavågen industriområde»

Utgave: 1

Dato: 22.01.2025

Vial AS

(kilde: finn.no/kart).



## Innhold

1	Innledning.....	1
2	Eksisterende forhold .....	1
2.1	Adkomstforhold Svanavågen næringsområde .....	1
2.2	Eksisterende planer .....	2
2.3	Trafikkmengder .....	2
2.4	Fartsgrense .....	3
2.3	Trafikktellinger.....	3
2.3.1	Kryss Uførfjellveien x Hovlandsveien .....	3
2.3.2	Svanavågveien .....	3
2.4	Trafikkulykker .....	4
2.5	Kollektivtrafikk.....	4
2.6	Tilbud til gående og syklende .....	4
3	Nyskapt trafikk.....	5
3.1	Formål .....	5
3.2	Beregnet trafikk.....	5
3.1.1	Næring .....	5
3.1.4	Reisemiddelfordeling.....	6
4	Planområdet .....	6
4.1	Planområdet .....	6
4.2	Beskrivelse av tiltak .....	7
4.3	Kryss Svanavågveien/Hovlandsveien .....	7
4.4	Kryss Uførfjellveien/Hovlandsveien .....	8
4.5	Kollektivtrafikk.....	8
5	Oppsummering.....	9
5.1	Oppsummering.....	9
5.2	Forslag til nye rekkefølgekrav.....	9
5.3	Plankart .....	10
6	ROS-analyse.....	11
6.1	Metode.....	11
7	Risiko- og sårbarhetsvurdering.....	12
7.1	Identifisering av uønskede hendelser .....	12
7.2	Sammenfatning av risikovurderingen .....	15

# 1 Innledning

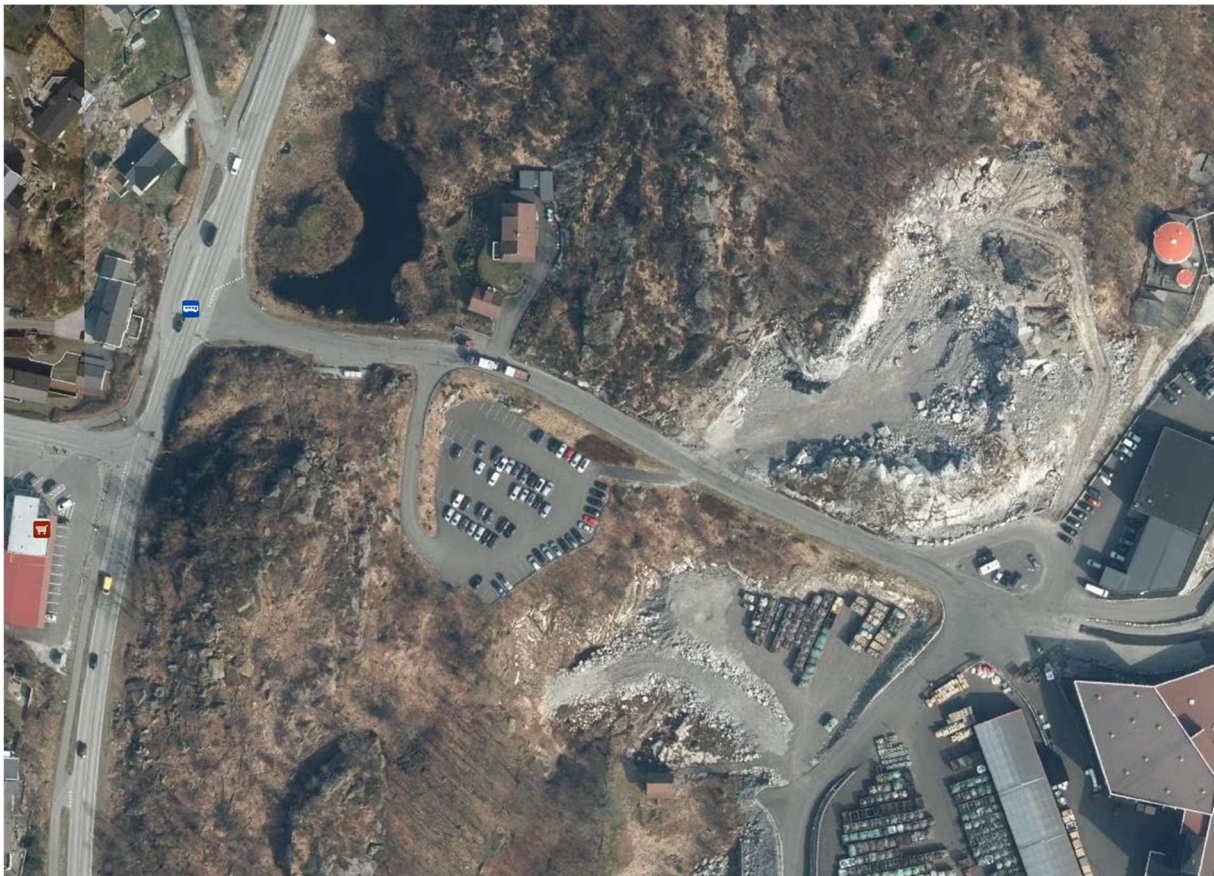
En større næringsaktør ønsker å etablere seg i Eigersund kommune og Svanavågen industriområde er det eneste egnete sted til dette formålet. Gjeldende rekkefølgebestemmelser til plan for Svanavågen industriområde (plan-ID 19990002-01) stiller krav til opparbeidelse av kryssområdene før det kan gis tillatelse til oppføring av nye bygninger.

Eigersund kommunen ønsker å endre bestemmelsene slik at bygging av kryssområdet og næringsområde kan begynne samtidig, men at det ikke kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest før veganlegg er etablert.

## 2 Eksisterende forhold

### 2.1 Adkomstforhold Svanavågen næringsområde

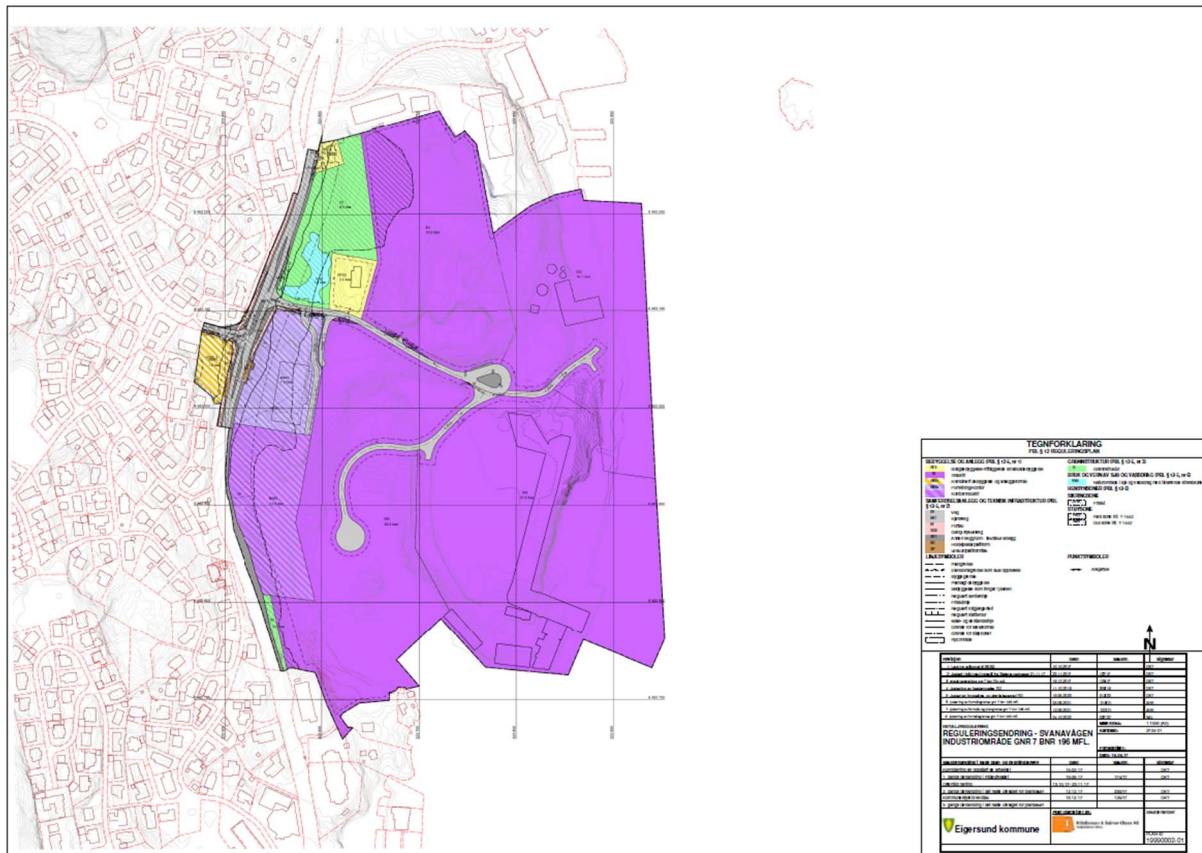
Eksisterende adkomst til Svanavågen næringsområde er vist på utsnittet nedenfor.



Figur 1. Utsnitt som viser adkomst til Svanavågen næringsområde (kilde: finn.no/kart).

## 2.2 Eksisterende planer

Gjeldende reguleringsplan er Plan 19990002-01 Svanavågen industriområde, sist revidert 11.10.2018.



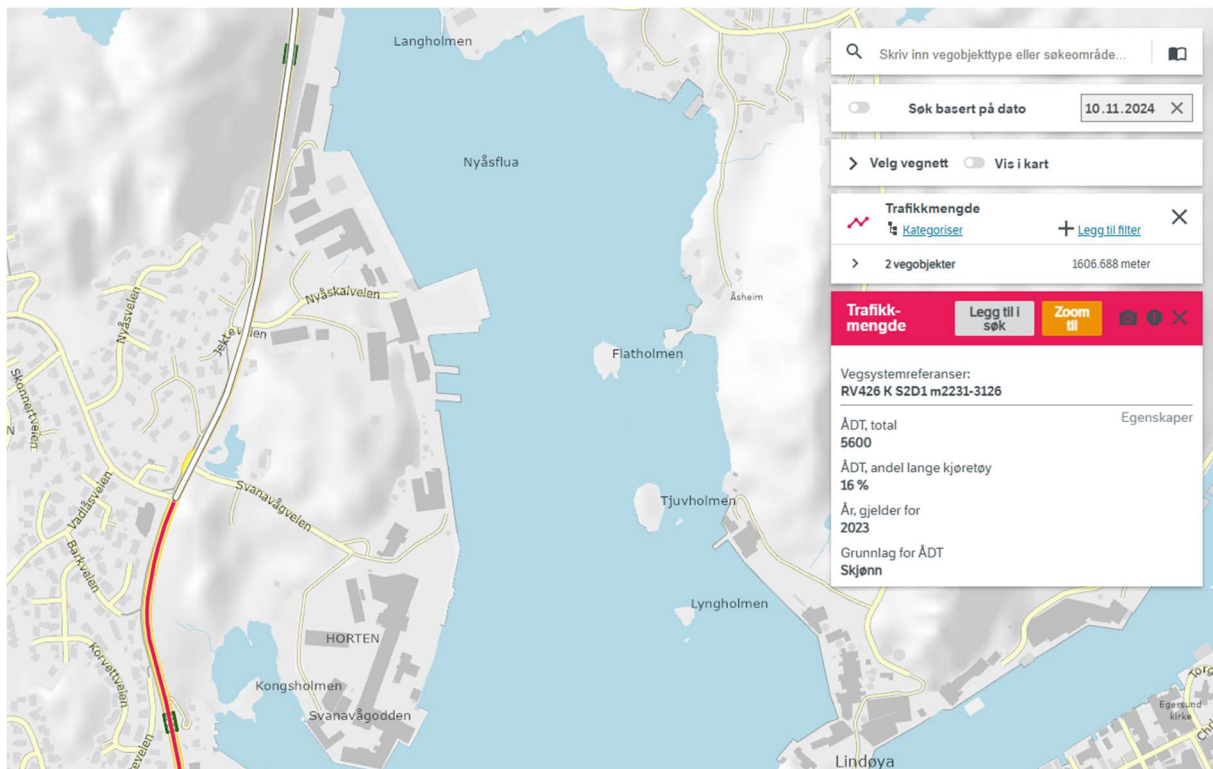
Figur 2. Gjeldende reguleringsplan

Utdrag fra rekkefølgebestemmelsene:

«Før det gis tillatelse til videre utbygging øst for Hovlandsveien innenfor planområdet skal kryssene mellom Hovlandsveien og Ufjørffjellveien og Hovlandsveien og Svanavågeveien, kantstopp for buss, opphøyd gangfelt og fortau øst for Hovlandsveien være opparbeidet i henhold til plankart.»

## 2.3 Trafikkmengder

Fra vegkart.no (NVDB) er det hentet ut trafikkmengder for Hovlandsveien. Denne viser at det nord for Ufjørffjellveien er en ÅDT på 5600 med en andel lange kjøretøy på 16%. Sør for Ufjørffjellveien er ÅDT på 4000 med en andel lange kjøretøy på 16%.



Figur 3. Utsnitt fra NVDB som viser ÅDT nord for kryss med Uførfjellveien (kilde: vegkart.no)

## 2.4 Fartsgrense

Fartsgrensen på Rv426 Hovlandsveien er 50 km/t. Svanavågveien har fartsgrense 30 km/t.

## 2.3 Trafikktellinger

### 2.3.1 Kryss Uførfjellveien x Hovlandsveien

Det ble i 2016 gjort tellinger av timetrafikk i krysset mellom Uførfjellveien og Hovlandsveien. Tellingen ble utført 14.11.2016 i periodene mellom 07-10 og 14-18. Størst timetrafikk ble registrert i perioden mellom 08:00-09:00 og 16:00-17:00.

Tellingene utført i krysset mellom Uførfjellveien og Hovlandsveien avdekker et behov for å utbedre krysset. Kapasiteten i krysset er allikevel oppgitt til å være tilfredsstillende.

Det ble ikke i 2016 utført tellinger i krysset mellom Svanavågveien og Hovlandsveien

### 2.3.2 Svanavågveien

I perioden onsdag 6.11 til og med mandag 11.11 2024 ble det gjort kontinuerlige tellinger over døgnet utført med telleapparat. Basert på tellingene er det beregnet en ÅDT for Svanavågveien på ca 440. ÅDT er beregnet med utgangspunkt i en av døgntellingene korrigert for variasjonskurvene for uke (M2 – arbeidsreiser og gjennomgangstrafikk) og biltrafikkens årsvariasjon uke 46 for M2, hentet fra V713.

Tellingene viser en relativt høy andel av trafikken i makstimen som ligger i tidsrommet 14-15. Denne ligger helt opp mot 30% av beregnet ÅDT. Det vil si ca 130 kjøretøyer/time. Dette har en helt klar sammenheng med at de fleste starter og slutter på arbeid noenlunde samtidig.

Tellingene har ikke registrert svingebevegelsene i retning mot nord og sør, men det antas at hovedandelen kommer fra nord til arbeid og skal i nordlig retning fra arbeid. Dette kan også

underbygges ved at registrert ÅDT i Hovlandsveien ligger vesentlig høyere i nordlig retning enn mot sør.

#### 2.4 Trafikkulykker

Over en 20 års periode er det registrert 6 trafikkulykker hovedsakelig i krysset Uførfjellveien/ Hovlandsveien.

#### 2.5 Kollektivtrafikk

Det er en holdeplass for kollektivtrafikk lokalisert ved krysset med Svanavågveien. Denne er for på- og avkjøring i begge retninger. Ellers er det busslommer lokalisert ved Fiskarvik, ca 260 m mot sør og ved Nyskaiveien (Robertson) ca 270 mot nord.

Skolerutene 103, 116, 117, 122 samt rutene 83, 85, 87, 93 og 98 trafikkerer Hovlandsveien daglig med hyppigst frekvens morgen og ettermiddag.

#### 2.6 Tilbud til gående og syklende

Det er et godt utbygd gang- og sykkelvegnett langs Hovlandsveien. Det er langsgående gang- og sykkelveg som delvis er adskilt med rekkverk og med trafikkdeler mot Hovlandsveien.



Figur 4. Utsnitt som viser langsgående gang- og sykkelveg ved kryss Svanavågveien (kilde:googlemaps)

## 3 Nyskapt trafikk

### 3.1 Formål

En større næringsaktør skal etablere seg innenfor området definert som BI2 i gjeldende reguleringsplan.

Det er antydnet at denne næringsaktøren vil kunne ha opp mot 80 arbeidsplasser.

### 3.2 Beregnet trafikk

#### 3.1.1 Næring

Vanligvis legges betraktninger fra håndbok V713 Trafikkberegninger til grunn ved beregninger av nyskapt trafikk ved utarbeidelse av reguleringsplaner. Det gjøres antakelser knyttet til arealbruk innenfor de ulike reguleringsformål, se utsnitt fra håndbok V713.

TURPRODUKSJON PR. ENHET PR. DØGN

AREALBRUK	ENHET	TURPRODUKSJON		
		Person-turer	Bil turer	Variasjons-område
BOLIG - eget eller andres hjem	pr. bolig pr. person		3.5 1.0	2.5 - 5.0 0.5 - 1.5
	pr. bolig pr. person	9.0 3.0		7 - 12 2 - 4
INDUSTRI - fabrikk - lager - verksted - engros	pr. ansatt pr. 100 m <sup>2</sup>		2.5 3.5	1.5 - 5 2.0 - 6
	pr. ansatt pr. 100 m <sup>2</sup>	4.0 6.0		3 - 8 4 - 10
HANDEL - detalj - kiosk - bensinstasjon - kjøpesenter	pr. ansatt pr. 100 m <sup>2</sup>		25 45	10 - 45 15 - 105
	pr. ansatt pr. 100 m <sup>2</sup>	50 90		20 - 80 30 - 150
KONTOR - post - bank - helse - off. kontorer	pr. ansatt pr. 100 m <sup>2</sup>		2.5 8	2 - 4 6 - 12
	pr. ansatt pr. 100 m <sup>2</sup>	4 12		2 - 6 5 - 20

Figur 5. Tabell turproduksjon (kilde: V713 Trafikkberegninger)

Erfaringsmessig havner disse vurderingene relativt høyt.

Det er derfor valgt en litt annen tilnærming da det allerede er etablert noe næringsvirksomhet innenfor næringsområdet. Her vet en litt om antall arbeidsplasser, og sammen med tellinger utført i Svanavågeveien gir dette et mer realistisk bilde av trafikksituasjonen. Tellingene viser at det i dag er ca 440 ÅDT.

Den nye bedriften som skal etablere seg vil kunne ha anslagsvis 80 arbeidsplasser. Det legges til grunn at disse i hovedsak benytter seg av bil til arbeidsplassen, og at dette betyr 2 bilturer/dag. Dette gir en nyskapt trafikk på 160 kjøretøyer/døgn.

De ansatte kan også foreta noen turer i arbeidstiden samt at det også kan være noen besøkende i tillegg til noe og gods-/varetransport. Det antas at dette kan summere seg til ca 40 bilturer per dag.

Som omtalt i kapittel 2 er timetrafikken i makstimen noe høyere her enn det den teoretiske betraktningen hentet fra V713 tilsier. Den ligger erfaringsmessig rundt 12 %. Tellingene i

Svanavågveien viser allikevel at denne andelen ligger rundt 30 %. Det betyr at den nyskapte trafikken i makstimen vil kunne utgjøre opp mot 60 kjøretøyer/time.

Totalt vil dette utgjøre opp mot 190 kjøretøyer i makstimen.

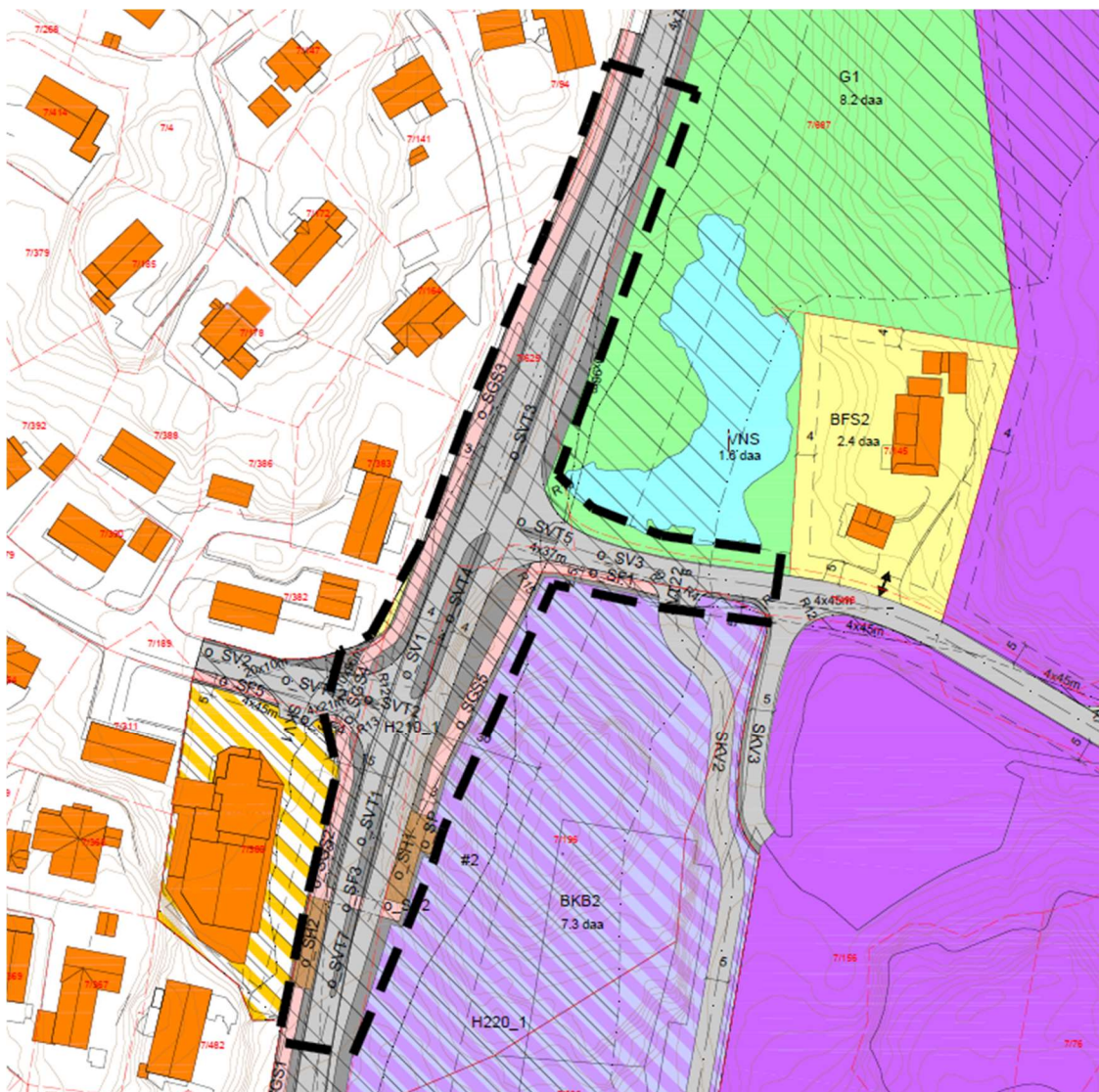
### 3.1.4 Reisemiddelfordeling

En enkel betraktning knyttet til en antatt reisemiddelfordeling gir omtrent det samme antallet bilturer. Det er sannsynlig at de aller fleste ankommer næringsområde med bil og i mindre grad med andre reisemidler som sykkel, gange, kollektiv eller annet.

## 4 Planområdet

### 4.1 Planområdet

Figuren nedenfor illustrerer omfanget av området som er omfattet av forslag til reguleringsendringen.



Figur 6. Omfang av planområdet.

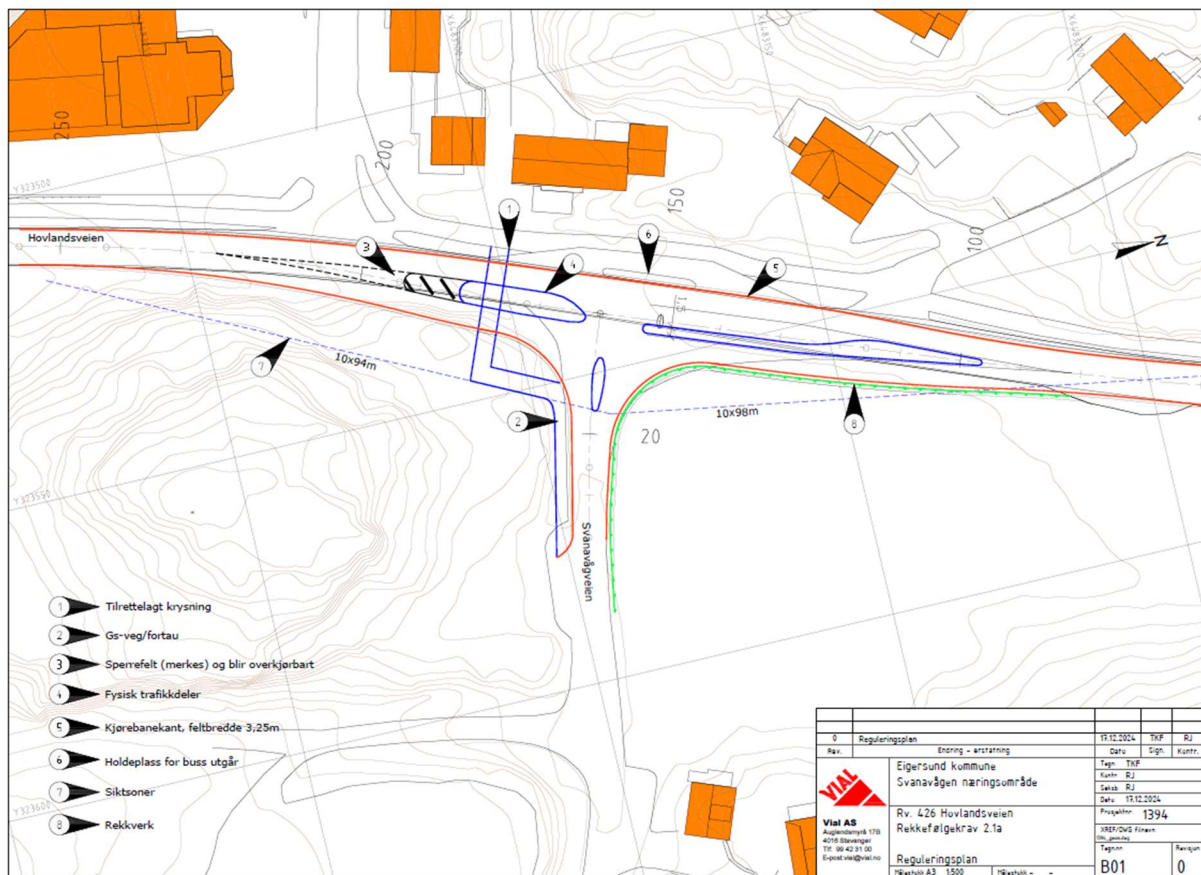


## 4.2 Beskrivelse av tiltak

Det har vært dialog mellom tiltakshaver, Eigersund kommune og Statens vegvesen for å se på ulike løsninger for gjennomføring av rekkefølgetiltakene. I denne dialogen er det drøftet hvorvidt mulighetene for å dele opp rekkefølgetiltakene i ulike tiltak kan la seg gjennomføre. Nedenfor er beskrevet forslag til hvordan dette kan se ut.

Kryssområdet foreslås delt inn i 2 områder, se kapittel 4.2 og 4.3.

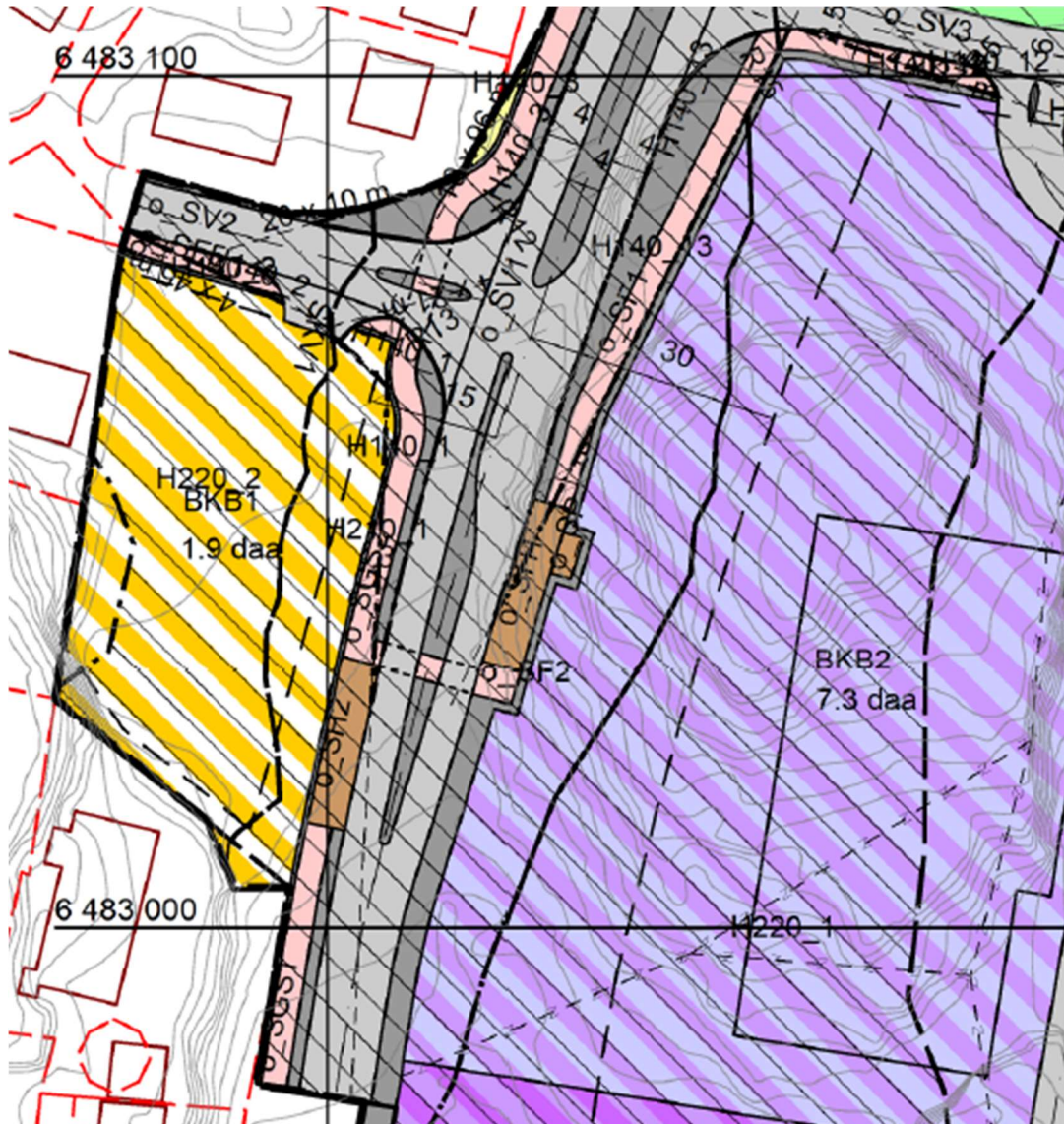
## 4.3 Kryss Svanavågveien/Hovlandsveien



Figur 7. Forslag til utbygging etter rekkefølgekrav 2.1a.

- Det etableres en midlertidig tilrettelagt kryssing,
- Gs-veg/fortau fra kryssingspunkt.
- Overkjørbart sperrefelt (merkes).
- Fysisk trafikkdeler.
- Siktsoner jamfør vedtatt reguleringsplan.
- Eksisterende holdeplass for buss fjernes.

#### 4.4 Kryss Uførfjellveien/Hovlandsveien



Figur 8. Utsnitt fra reguleringsplan som viser omfang av tiltak som bygges ut etter rekkefølgekrav 2.1b.

- Venstresvingefelt fra sør etableres.
- Dråpeøy i Uførfjellveien.
- Gs-veg fra kantstopp til Svanavågeveien.
- Kantstopp for kollektivtrafikk.
- Gs-veg krysning over Hovlandsveien.
- Trafikdeler «utvides» mot sør til å tilpasse fullt utbygd kryss.

#### 4.5 Kollektivtrafikk

Det foreslås at eksisterende holdeplass for kollektivtrafikk ved Svanavågeveien utgår. Det er holdeplasser for kollektivtrafikk lokalisert ved Fiskarvik, ca 260 m mot sør og ved Nyskaiveien (Robertson) ca 270 mot nord.

I kollektivhåndboka (V123) anbefales det en avstand mellom holdeplasser i byområder på 500 – 800 meter. Utenfor tettbygde strøk kan avstandene være lengre. Det betyr at det kan ta 5-6 min å gå fra holdeplassen i sør ved Fiskarvik og fra nord (Robertson) til kryss med Uførfjellveien. Anslagsvis også 1-2 minutter med sykkel.

I tillegg omtaler også kollektivhåndboka god tilknytning til gang- og sykkelveg ved plassering av holdeplasser. Langs Hovlandsveien er det gang- og sykkelveg i begge retninger både nord og sør for kryss med Uførjellveien.

Det betyr at det etter vår vurdering vil være tilfredsstillende dekning for kollektivtrafikk i en midlertidig fase før kantstopp etableres jamfør rekkefølgetiltak # 2.

## 5 Oppsummering

### 5.1 Oppsummering

Det er gjort en overordnet vurdering av konsekvensene en utbygging etter foreslått inndeling av kryssområdet skissert i kapittel 4 vil medføre. Det er gjort tellinger av trafikk i Svanavågveien, som sammen med nyskapt trafikk i forbindelse med etablering av ny næringsvirksomhet ikke vil medføre utfordringer knyttet til avvikling i krysset.

Samtidig bygges det også et venstresvingefelt i krysset mellom Rv. 426 Hovlandsveien og Svanvågveien som vil bidra til å gi krysset en betydelig bedre avvikling av trafikken.

### 5.2 Forslag til nye rekkefølgekrav

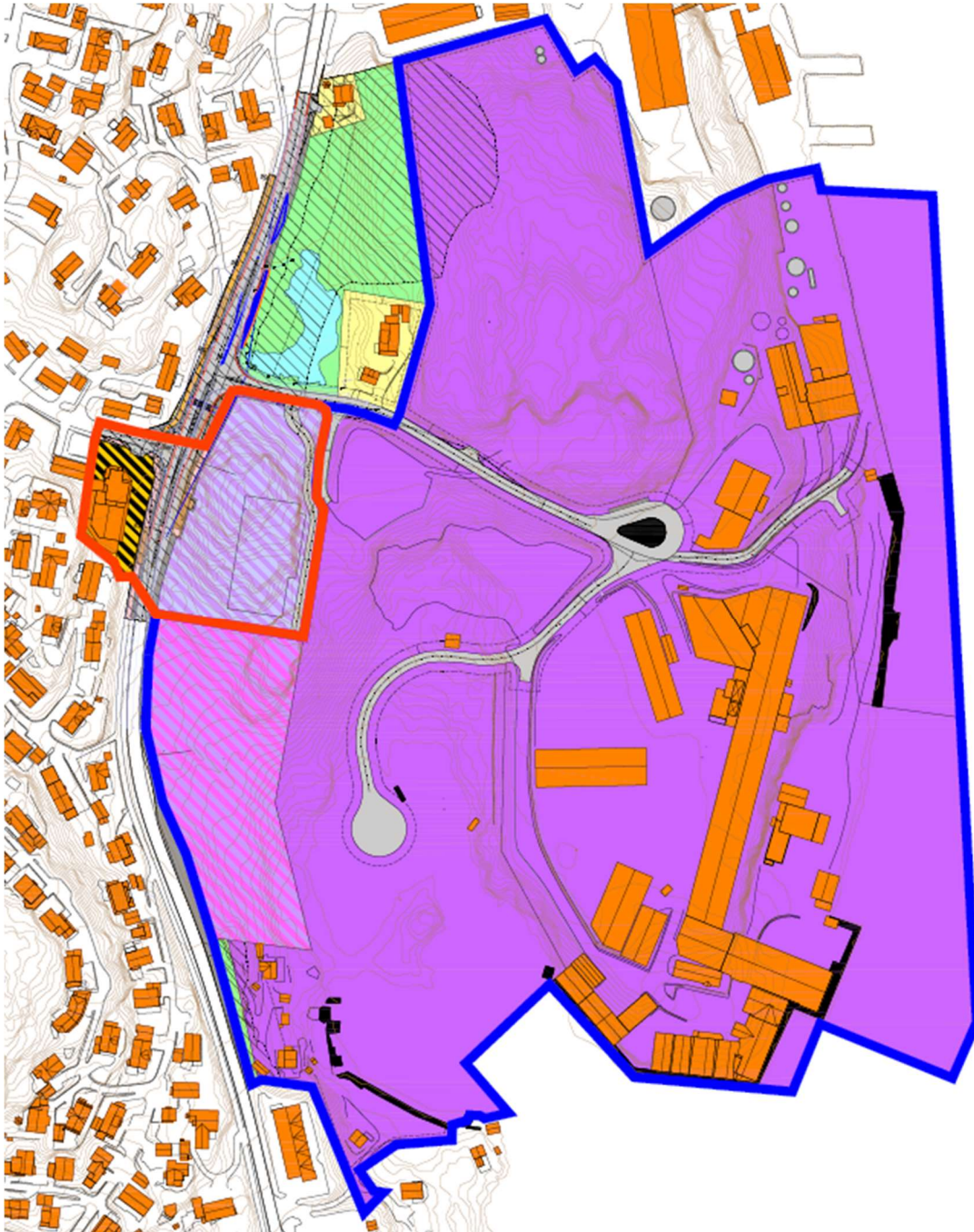
Det er i samarbeid med Eigersund kommune utarbeidet et forslag til nye rekkefølgebestemmelser for utbedring av kryssområdene.

- § 2 Rekkefølgekrav 2.1 deles i to;
  - *Ny §2.1a «Bestemmelsesområde #1: Før det gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest for oppføring av nye bygninger eller utvidelse av eksisterende bygninger innenfor bestemmelsesområdet, skal krysset mellom Hovlandsveien og Svanavågveien være opparbeidet og i samsvar med tekniske planer godkjent av Statens vegvesen. Kryssområdet inkluderer følgende element:*
    - *Trafikkøyer, o\_SVT3 og o\_SVT5 samt deler av o\_SVT4 jamfør tegning B01, datert 17.12.2024*
    - *Del av gang- og sykkelveg, o\_SGS5, jamfør tegning B01, langs Hovlandsveien*
    - *Fortau, o\_SF1 langs Svanavågveien*
    - *Midlertidig tilrettelagt kryssing, jamfør tegning B01*
  - Frisikt i krysset mellom Hovlandsveien og Svanavågveien skal være etablert i tråd med plankart før anleggsarbeidet kan starte.»*
  - *Ny §2.1b «Bestemmelsesområde #2: Før det gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest for oppføring av nye bygninger eller utvidelse av eksisterende bygninger i planområdet vest for Hovlandsveien samt i område BKB2, skal krysset mellom Hovlandsveien og Uførjellveien være opparbeidet iht. plankartet og i samsvar med tekniske planer godkjent av Statens vegvesen. Kryssområdet inkluderer følgende element:*
    - *Trafikkøyer, o\_SVT1, o\_SVT2 og o\_SVT4*
    - *Kantstopp for buss, o\_SH1, o\_SH2, leskur o\_SP*
    - *Gang- og sykkelveger, o\_SGS1, o\_SGS2, o\_SGS3, o\_SGS5*
    - *Fortau, o\_SF2, o\_SF3, o\_SF4, o\_SF5*

- Gangfelt, mellom o\_SGS2 og o\_SGS3
- Gangfelt, mellom o\_SGS2 og o\_SF2

*Ev. støytiltak innen bestemmelsesområde #2.»*

### 5.3 Plankart



*Figur 9. Illustrasjon som viser bestemmelsesområdene #1 (blå strek) og #2 (rød strek).*

Det legges på 2 bestemmelsesområder jamfør forslag til rekkefølgekrav § 2.1a og § 2.1b.

## 6 ROS-analyse

### 6.1 Metode

Denne risiko og sårbarhetsanalysen tar for seg forslag til reguleringsendring. Analysen er gjennomført med utgangspunkt i sjekklister basert på rundskriv fra DSB (veileder for kommunale risiko- og sårbarhetsanalyser). Analysen er basert på forslag til reguleringsendring med tilhørende illustrasjoner. I risikovurderingene er det tatt utgangspunkt i relevante kravdokumenter. Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell og teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdet funksjon, men også hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene. Forhold som er med i listen, men som ikke er til stede i planområdet eller i planen, er ikke vurdert og kun unntaksvis kommentert.

Risiko- og sårbarhetsbildet, som funksjon av sannsynlighet og konsekvens, kan sammenstilles i en risikomatrix. Her er det brukt forenklede konsekvens- og sannsynlighetskategorier etter DSBs veileder fra 2017.

Vurdering av sannsynlighet for uønsket hendelse er delt i:

- Svært sannsynlig (4) – kan skje regelmessig, forholdet er kontinuerlig tilstede
- Sannsynlig (3) – kan skje av og til, periodisk hendelse (årlig)
- Mindre sannsynlig (2) – kan skje (ikke sannsynlig; ca hvert 10 år)
- Lite sannsynlig (1) – det er en teoretisk sjans for hendelsen; skjer sjeldnere enn hvert 100 år.

Kriterier for å vurdere konsekvenser av uønskede hendelser er delt i:

	<b>Personskade</b>	<b>Miljøskade</b>	<b>Skade på eiendom, forsyning med mer.</b>
1. Ubetydelig	Ingen alvorlig skade	Ingen alvorlig skade	Systembrudd er uvesentlig
2. Mindre alvorlig	Få/små skader	Ikke varig skade	Systembrudd kan føre til skade dersom reservesystem ikke fins.
3. Alvorlig	Behandlingskrevende skader	Midlertidig/behandlingskrevende skade	System settes ut av drift over lengre tid; alvorlig skade på eiendom.
4. Svært alvorlig	Personskade som medfører død eller varig mén; mange skadd.	Langvarig miljøskade	System settes varig ut av drift; uopprettelig skade på eiendom

Samlet vurdering av risiko er vist i følgende riskomatrix:

Sannsynlighet	Konsekvenser			
	1 Ubetydelig	2 Mindre alvorlig	3 Alvorlig	4 Svært alvorlig
4 Svært sannsynlig	4	8	12	16
3 Sannsynlig	3	6	9	12
2 Mindre sannsynlig	2	4	6	8
1 Lite sannsynlig	1	2	3	4

## 7 Risiko- og sårbarhetsvurdering

### 7.1 Identifisering av uønskede hendelser

For å identifisere uønskede hendelser er det benyttet en sjekklister. Tabellen nedenfor angir de uønskede hendelsene/risikoer ved planområdet.

Hendelse/situasjon	Relevans	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar/tiltak
<b>Natur- og miljøforhold</b>					
<b>Ras/Skred/Flom/Grunnforhold</b>					
1. Masseras/-skred	Nei				
2. Snø-/isras	Nei				
3. Flomras	Nei				Det er ingen større elver eller bekker i planområdet.
4. Elveflom	Nei				Det er ingen større elver eller bekker i planområdet.
5. Tidevannsflom	Nei				Planområdet ligger tett innpå sjø, med tidligere regulert og etablert industri langs sjøen. Stor andel av arealene nærmest sjøen er flomutsatt for tidevannsflom. Planlagte tiltak ligger på ca. kote 27 og vil ikke bli påvirket av en ev. tidevannsflom. Det vurderes ikke nødvendig med krav utover TEK10.
6. Radongass	Ja	1	3	3	Aktsomhetskart for radon beskriver områder ned mot sjøen som «usikre», mens øvrige arealer innenfor er beskrevet som «moderat til lav». I områder beskrevet som «moderat til lav» er det beregnet at opptil 20% av boligene har radon-konsentrasjoner over 200Bq/m <sup>3</sup> , med 70 % statistisk sikkerhet. Det er mindre sannsynlig at radonnivå vil overskride satt nivå. Det vil likevel kunne ha store konsekvenser da for høye radonverdier kan forårsake lungekreft og død som følge av dette. Kontor og forretningsbygg samt andre bygg innredet med kontor og opphold skal oppfylle kravene til byggt teknisk forskrift (TEK10) kap. 13-5 om radon.
<b>Vær, vindeksponering.</b>					
7. Vindutsatt	Ja	2	1	2	Planområdet ligger beskyttet innenfor hovedleden langs kysten og de ytre holmer og skjær. I Kystverkets kart er området mellom Fugleodden og Kaubaneset angitt som ankringsområde. Området på land er nokså godt beskyttet for vind fra vest, nord og sør, men er åpen for vind fra øst.

8. Nedbørutsatt/ ekstremnedbør	Ja	3	2	6	Forventede klimaendringer kan gi mer intense regnskyll som jordsmonnet ikke klarer absorbere. Store nedbørsmengder kan ramme lokalt, hvor store vannmengder kan samle seg på overflaten og finne nye vannveger. Det forventes en økning på 20 % nedbør de neste 50-100 årene. I forbindelse med intens og vedvarende nedbørsmengde kan det oppstå betydelige mengder overvann. Terrengfall og drenering internt i området må planlegges slik at det i perioder med ekstrem nedbørsmengde unngår problemer med vanninntrenging i bebyggelsen. For planlagte tiltak kan overvann, herunder dreinsvann, i størst mulig grad infiltreres i naturterreng/dreneres til sjø.
<b>Natur-/kulturområder.</b>					
9. Sårbar flora	Ja	3	1	3	Innenfor planområdet er viktig naturtype nord for Svanavågveien. Naturtypen omfatter dam/tjern med tett bestand av liten salamander. Mindre deler av området ut mot Hovlandsveien vil bli berørt som følge av utvidelse av veg og vegkryss. Det er laget et notat av Ecofact som beskriver tiltak og når disse bør gjennomføres.
10. Sårbar fauna/ fisk	Nei				Det er gjort artsobservasjoner av ærfugl ved Kongsholmen. Fuglearten er knyttet til sjø. Planforslaget viser ingen endringer i forhold til gjeldende reguleringsplan.
11. Verneområder	Nei				Ingen kjente vernesoner innenfor planområdet.
12. Automatisk fredet kulturminne	Nei				Ingen påviste funn av automatisk fredet kulturminne innenfor planområdet.
13. Nyere tids kulturminne/-miljø	Nei				Ingen påviste funn av nyere tids kulturminne innenfor planområdet.
<b>Menneskeskape forhold</b>					
14. Veg, bru, knutepunkt	Ja	3	2	6	I planbeskrivelsen er det redegjort for tiltak for å sikre og bedre trafikkikkerheten i krysset med Svanavågveien. Planforslaget tar høyde for trafikkvekst og forbedrer dagens situasjon.
15. Havn, kainalegg	Nei				Planområdet grenser til sjø i øst. Arealet er regulert i gjeldende reguleringsplan, og planforslaget åpner ikke for nye tiltak utover gjeldende plan.
16. Sykehus/-hjem, kirke	Nei				
17. Brann/politi/ sivilforsvar	Nei				
18. Kraftforsyning	Nei				
19. Vannforsyning	Nei				Det er ledninger for vann- og avløp langs Hovlandsveien og i Svanavågveien.
20. Forsvarsområde	Nei				
21. Tilfluktsrom	Nei				
22. Område for idrett/lek	Nei				
23. Park, rekreasjon	Nei				

24. Vannområde for friluftsliv	Ja	3	1	3	Tjern/dam nord for Svanavågeveien med tett bestand av salamander. Dammen benyttes som skøyteis på vinterstid. Utvidelse av veg og kryss vil medføre et mindre arealbeslag i området.
<b>Forurensningskilder</b>					
25. Akutt forurensning	Nei				
26. Permanent forurensning	Nei				
27. Støv og støy fra industri	Ja	3	1	3	Planområdet er utsatt for støy fra kai og virksomhet knyttet til kai. Krav til støy er innarbeidet i gjeldende plan.
28. Støv og støy fra trafikk	Ja	3	1	3	Planområdet grenser til Hovlandsveien som er godt trafikkert. Statens vegvesen har utført en overordnet kartlegging av støysituasjon for riks- og fylkesvegene.
29. Støy fra andre kilder	Nei				
30. Forurenset grunn	Nei				
31. Forurensning i sjø/vassdrag	Nei				
32. Høyspentlinje	Nei				
33. Risikofylt industri	Nei				
34. Avfallsbehandling	Nei				
35. Oljekatastrofe-område	Nei				
<b>Forurensning</b>					
36. Fare for akutt forurensning	Nei				
37. Støy og støv fra trafikk	Ja	2	2	4	Etablering av ny næringsvirksomhet vil medføre noe økt trafikk som igjen vil føre til økt støv og støy.
38. Forurensning i sjø	Nei				
39. Risikofylt industri (kjemikalier, eksplosiver)	Nei				
<b>Transport</b>					
40. Ulykke med farlig gods	Nei				
41. Vær/føre begrenser tilgjengeligheten til området	Nei				
<b>Trafikksikkerhet</b>					



42. Ulykke i av-/påkjørslar	Ja	2	3	6	Økt trafikk, økt risiko for ulykker. Utbedring av kryss Svanavågveien må sikres med tilstrekkelig frisikt. Veglovens krav skal legges til grunn. Krysset Hovlandsveien - Svanavågveien utbedres som følge av planen.
43. Ulykke med gående/syklende	Ja	2	3	6	Ingen spesiell fare ut over «akseptert» generell risiko ved ferdsel i trafikken. I krysningspunkter er det spesielt risiko for påkjørsel. Oversiktlig og tilrettelagt krysningspunkt for myke trafikanter plasseres like nord for Uførfjellveien.
44. Andre ulykkespunkter	Nei				
<b>Andre forhold. Risiko knyttet til tiltak og omgivelser</b>					
45. Sabotasje og terror	Nei				
46. Regulerte vannmagasiner med spesiell fare for usikker is, endringer i vannstand	Nei				
47. Naturlige terrengformer som utgjør spesiell fare (stup etc.)	Nei				
48. Gruver, åpne sjakter, steintipper etc.	Nei				
<b>Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring</b>					
49. Trafikkulykke ved anleggsgjennomføring	Ja	1	3	3	Økt risiko for begrenset framkommelighet. Avbøtende tiltak for å sikre trafikk i området i byggefasen.
50. Skolebarn ferdes gjennom planområdet	Nei				Planområdet benyttes ikke som skoleveg i dag.

## 7.2 Sammenfatning av risikovurderingen

Sammenfatning av risiko er illustrert i tabellen under.

Sannsynlighet	Konsekvenser			
	1 Ubetydelig	2 Mindre alvorlig	3 Alvorlig	4 Svært alvorlig
4 Svært sannsynlig				
3 Sannsynlig	9,27,28	8,14		
2 Mindre sannsynlig	7	37	42,43	
1 Lite sannsynlig			6,14,49	

Denne risikoanalysen avdekker ingen behov for tiltak.