



Statens vegvesen

Notat

Til: Prosjekteier, prosjektleder
Fra: Byggeleder
Kopi til: Prosjektet

Saksbehandler: Einar Risa
Tlf saksbeh. 98039910
Vår dato: 06.01.2026

Restrisikorapport for bygging av

Oppdrag: Mindre vedlikeholdstiltak 2026 Nord-Rogaland og Vestland Sør

Oppdragsgiver: Statens Vegvesen region vest, Johannes Handeland

Restrisikorapporten gjelder: Tverrfaglig restrisiko

1. Forutsetninger

Rapporten beskriver spesiell restrisiko forbundet med detaljprosjektering og utførelse og/eller tekniske løsninger for kontrakten. Vurderingen er overordnet og kvalitativ. Vurderingen omfatter spesielle risikoforhold forbundet med prosjektering, bygging og drift og vedlikehold.

Rapporten omfatter ikke risikoforhold som entreprenøren er pålagt å ivareta i sitt styringssystem iht. HMS lovgivningen.

2. Det vises også til utarbeidet risikovurdering ifbm utarbeidelse av SHA plan for utførelse som oppdateres fortløpende i prosjektet.
3. Spesiell restrisiko ifbm detaljprosjektering og bygging:

Fare	Beskrivelse	Forslag til tiltak
Påkjøring av 3. part	Det vurderes å være en restrisiko knyttet til plassering av arbeidene og mannskap langs hovedvegen.	EN må sørge for jevn kontroll av utsatt utstyr til trafikkstyring. Det må prioriteres belysning av arbeidsområdet og varslingsutstyr må vedlikeholdes/vaskes og erstattes med jevne mellomrom. Det skal være systematisk kontroll av trafikkstyringsutstyr langs anleggsområdet. Logg føres.
Maskinarbeid – konflikt menneske – maskin (klemfare)	Anleggsplassen er begrenset i areal og det er forholdsvis lite avstand til E39.Uavhengig av tiltak i SHA plan ifbm. risikovurdering vil antall	Manglende eller utilstrekkelig separering av gående og maskiner innenfor anlegget vil utgjøre hoved faremomentet i gjennomføringen. På tross av

	<p>store maskiner og inn/ut kjøringer samt ferdsel langs anleggsveger være et vedvarende faremoment for menneske/maskin konflikter. Tiltak kan avgrense sannsynlighet for en hendelse, men det kan allikevel ikke utelukkes spesielt når anleggsområdet er begrenset i bredde slik det er tilfelle her.</p>	<p>tiltak og god planlegging av arbeidet kan ikke risiko reduseres helt for denne typen ulykker. Gode arbeidsinstrukser, ansvarlige maskinførere og farebevisst mannskap er nøkkelen til å unngå at det resterende risiko fører til faktiske ulykker på prosjektet. Dersom en skal redusere risiko ytterligere må ferdsel på anlegget innskrenkes inntil hoveddelen av masseflytting er gjennomført.</p>
Velt av anleggsmaskin	<p>Via tiltak i risikovurderingen er risikoen redusert til akseptabelt nivå mens det ikke kan utelukkes helt at noen maskin velter ved bruk eller av og på lasting på tralle. Spesielt utsatt for dette kan være asfaltarbeidere.</p>	<p>EN bør detaljprosjekterte nøye hvor anleggsmaskinene plasseres ift. arbeidsområder og trafikkerte områder slik at konsekvensen med en slik hendelse begrenses i størst mulig grad. Av lastingsområdene må tilrettelegges på en måte at ikke velt er mulig eller at konsekvensen av velt ikke setter andre i fare.</p>
Løfteoperasjoner / nedfall svikt av løfteutstyr	<p>Svikt i løfteutstyr, festemidler, har vært gjengående fare på de fleste anleggsområdene. Mulighet for at løfteoperasjoner kan gå galt er permanent til stedet. Plass og lysforhold rundt løfteplasser er avgjørende for å redusere risiko mest mulig.</p>	<p>BH skal kontrollere at EN har plan for kassering, erstatning av utgåtte løftemidler (spesielt stropper). EN må i utførelsesplanleggingen ta høyde for områder med løft holdes fri for ferdsel av mannskap. Jevn kontroll av festemidler på vernerundene.</p>
Manuell trafikkavvikling	<p>Påkjøringsfare til trafikkdirigenter ved manuell trafikkstyring er ikke mulig å få helt ned til 0 uavhengig av hvor mange tiltak som er tatt med i risikovurderingen. Det har vist seg over de siste årene at trafikkdirigenter er</p>	<p>BH må ta ekstra initiativ med å bevisstgjøre trafikkdirigenterne på faremomenter. Det må gås gjennom læringsarket fra SVV og det bør tas et oppstartsmøte der mulighet for unna hopp/sikringsarealer ble gjennomgått i lag med HE</p>

	spesielt utsatt i arbeidet dem gjør på anleggene.	på anlegget. Utover det må det tas spesielt fokus på kursbevis, dokumentert opplæring, spesifikke faremoment iht. lokale forhold. Om risiko ikke lat seg minimere med tiltak må dirigentene plasseres bak en fysisk sikring. Det må utgangspunktet benyttes trafikklys til trafikkstyring for å minske personell i kjørebane.
Påkjørsel, trafikkulykke	Fare for påkjørsel skal være redusert til et akseptabelt nivå med tiltak beskrevet i risikovurderingen. Det kan allikevel ikke utelukkes helt at det kan forekomme pga. menneskelig faktor. Med avgrensning av arbeidsområdet via bruk av T3 er også mulige konsekvenser redusert, men det kan allikevel oppstå situasjoner der mannskap krysser veg eller må jobbe tett inntil eksisterende kjøreareal. Spesielt under utsetting av trafikk sikkerhetsutstyr er det mulighet for farlige situasjoner.	Sikre mannskap under utsetting av trafikkstyringsutstyr med bufferbil eller fysiske hindringer mot forbigående trafikk. EN bør i lag med de ansatte finne mulighet for å unngå unødvendig kryssing av hovedveg. Sørge for at det er tilstrekkelig sikt i områder der det er nødvendig med kryssing av hovedveg. Sørge for tilstrekkelig belysning av aktuelle områder der mannskap er utsatt for å komme i konflikt med forbigående trafikk. Det skal alltid benyttes T3 sikring ved arbeid langs veg åpen for almen ferdsel