

---

Oppdragsgiver:	Statoil ASA
Oppdrag:	601632-00 – JoSEPP, oppfølging
Dato:	22.05.2015
Skrevet av:	Audun Kvam
Kvalitetskontroll:	Steinar Onarheim

---

## TRAFIKALE VURDERINGER FOR ANLEGGSFASEN

### INNHOOLD

1	Innledning .....	2
2	Dagens vegsystem.....	2
3	Anleggstrafikk.....	3
3.1	Massetransport .....	3
3.2	Anleggstrafikk på offentlig veg i den daglige driften .....	3
3.3	Transport av rør på offentlig veg.....	5
4	Berørte områder .....	7
4.1	Keilevegen .....	7
4.2	Hoplandssjøen .....	8

## 1 INNLEDNING

Dette notatet beskriver omfanget av anleggsaktiviteten i anleggsperioden i forbindelse med ilandføring av eksportørledninger for olje og gass fra Johan Sverdrup-feltet.

I konsekvensutredningen ble det redegjort for konsekvenser for veg og trafikk basert på det som forelå av kunnskap om prosjektet. I løpet av reguleringsplanfasen er traseen for grøft og tunnel fastlagt og det har gitt mer kunnskap om forventet omfang av anleggsaktivitet som berører vegnettet.

Anleggsperioden vil strekke seg over en 4-årsperiode.

## 2 DAGENS VEGSYSTEM

Fv 57 har god standard og fartsgrense 80 km/t. Det er ikke tilbud til gående og syklende langs vegen.

Fv 565 har varierende standard og GS-tilbud på deler av strekningen.

For detaljert beskrivelse av dagens vegsystem vises det til konsekvensutredningen og reguleringsplanens planbeskrivelse.

Figur 1 viser dagens trafikk tall og vegbredder på Fv 57 og Fv 565.



Figur 1 Fartsgrenser og vegbredder på hovedvegene

### 3 ANLEGGSTRAFIKK

#### 3.1 Massetransport

Massetransport skal i hovedsak skje innenfor anleggsområdet og ikke på offentlig veg. Dette ved at tunnelmassene legges i deponier ved tunnelrigger i øst og vest.

#### 3.2 Anleggstrafikk på offentlig veg i den daglige driften

I den daglige anleggsdriften vil det være transport av personell, utstyr og materialer på Fv 57 og Fv 565. Tabellene under viser forventet aktivitet ved anleggsområdene.

Tunnelrigg øst ved Keilevegen genererer 30 turer pr. dag:

Personell 2 skift = 1 minibuss	8 turer/dag
Sprengstoff 1 lass/dag	2 turer/dag
Betong/bolt 3 lass/dag	6 turer/dag
Andre leveranser	14 turer/dag
<b>Sum rigg øst</b>	<b>30 turer/dag</b>

Tunnelrigg vest ved Solvang genererer 30 turer pr. dag:

Personell 2 skift = 1 minibuss	8 turer/dag
Sprengstoff 1 lass/dag	2 turer/dag
Betong/bolt 3 lass/dag	6 turer/dag
Andre leveranser	14 turer/dag
<b>Sum rigg vest</b>	<b>30 turer/dag</b>

Anleggsveg langs grøft mellom Bergvikshamn og tunnelrigg vest genererer 20 turer pr. dag:

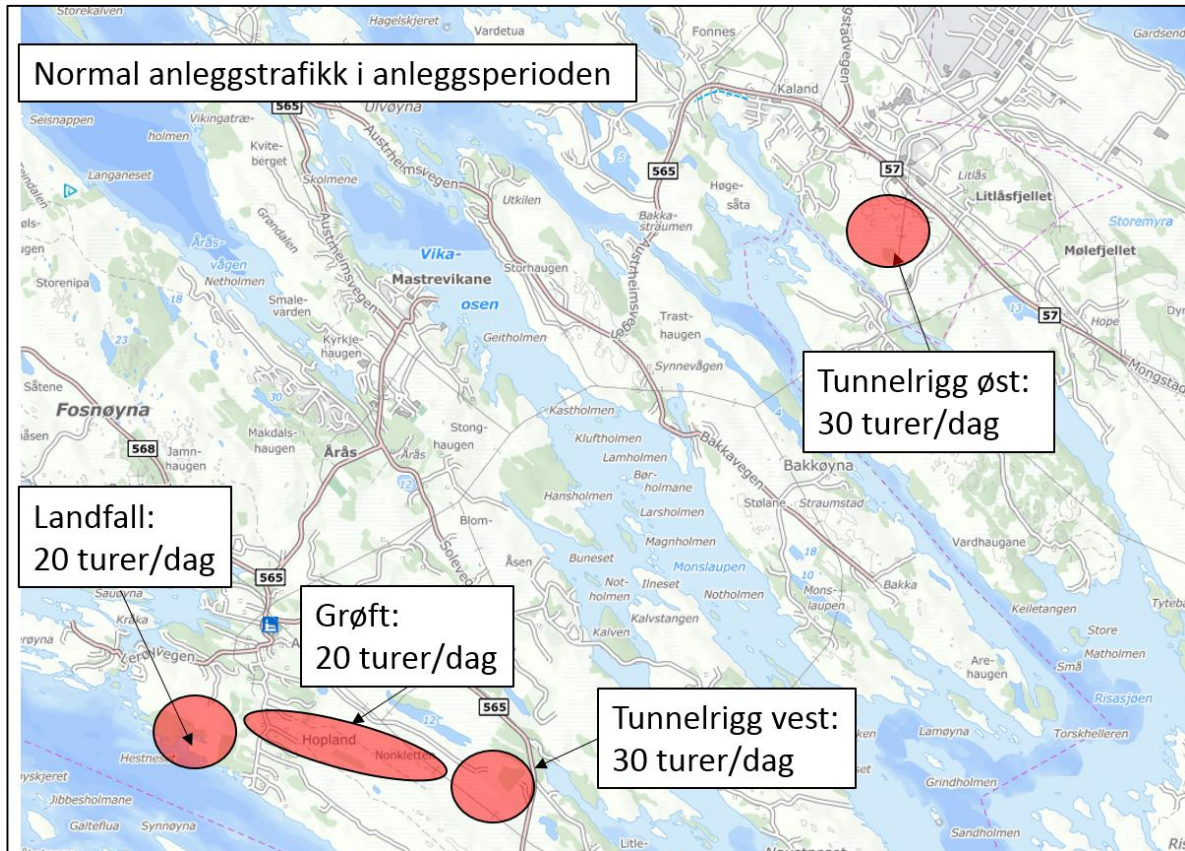
Personell 2 skift = 1 minibuss	8 turer/dag
Sprengstoff 1 lass/dag	2 turer/dag
Betong/bolt 3 lass/dag	6 turer/dag
Andre leveranser	4 turer/dag
<b>Sum anleggsveg Solvang</b>	<b>20 turer/dag</b>

Landfall ved Bergvikshamn genererer 20 turer pr. dag:

Personell 2 skift = 1 minibuss	8 turer/dag
Sprengstoff 1 lass/dag	2 turer/dag
Andre leveranser	10 turer/dag
<b>Sum Landfall</b>	<b>20 turer/dag</b>

Generert trafikk fra anleggsområdene er oppsummert i figur 2. Trafikken fra anleggsområdene forventes å fordele seg på det offentlige vegnettet som vist på figur 3. Det er også vist hvor stor prosentvis vekst anleggstrafikken vil gi med utgangspunkt i dagens årsdøgntrafikk.





Figur 2 Anleggsområder som genererer trafikk

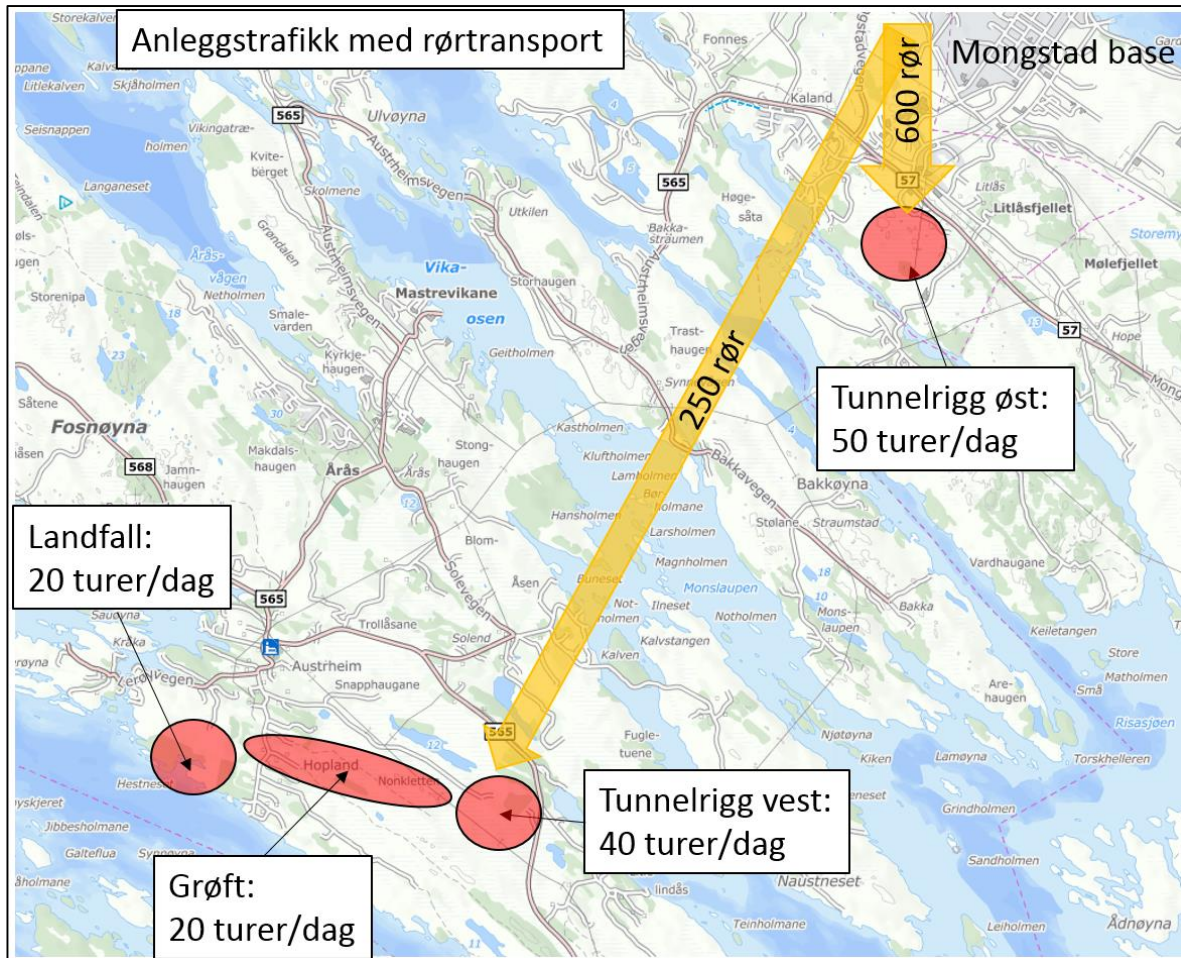


Figur 3 Anleggstrafikk fordelt på veg og prosentvis vekst med utgangspunkt i dagens trafikk tall



### 3.3 Transport av rør på offentlig veg

Rørene kommer sjøveien inn til Mongstad base. Det er totalt 850 rør som skal sveises sammen.



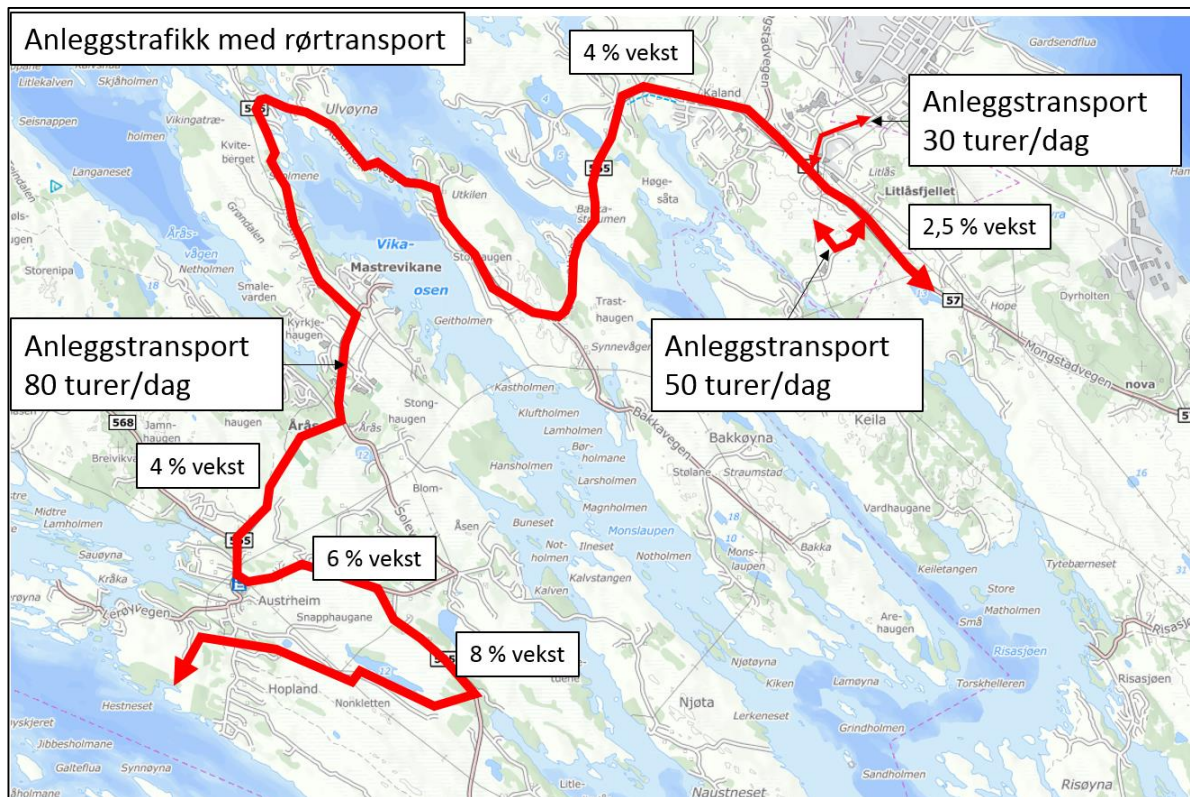
Figur 4 Trafikk generert av rørtransport mellom Mongstad base og tunnelriggene, samt øvrig anleggstrafikk

600 rør skal fraktes på Fv 57 og Keilevegen fra Mongstad base til tunnelrigg øst. Frakten antas å skje over en periode på 30 dager. Med to rør på hver bil, vil dette utgjøre 10 lass pr dag. Det utgjør 20 bilturer pr dag.

250 rør skal fraktes til fra Mongstad base til tunnelrigg vest. Her er det flere mulige måter for frakt av rørene. De kan fakes sjøveien fra Mongstad base til landfall, eller via rørtunnel, eller via Fv 565. Fraktmåte blir bestemt når entreprenør er valgt. Vi forutsetter derfor at frakten skjer på Fv 565 fordi dette gir størst konsekvenser for det offentlige vegnettet. Frakten antas å skje over en periode på 30 dager. Med to rør på hver bil, vil dette utgjøre vel 4 lass pr dag. Det utgjør ca 10 bilturer pr dag.

Dersom vi legger rørtransporten på den øvrige anleggstrafikken, vil vi få trafikkmengder som vist i figur 5. Dette vil være toppbelastning i en 30-dagersperiode. Det er også vist hvor stor prosentvis vekst anleggstrafikken vil gi med utgangspunkt i dagens årsdøgntrafikk.

Dersom vi regner 8 timers arbeidsdag, vil det i snitt være 6 minutter mellom hver bil i den ene eller andre retningen på Fv 565 ved Mastrevik. Det vil i snitt være 12 minutter mellom hver bil i samme retning. Dette utgjør en lav tilleggsbelastning på vegnettet.



Figur 5 Topbelastning på offentlig veg; rørtransport og øvrig anleggstrafikk



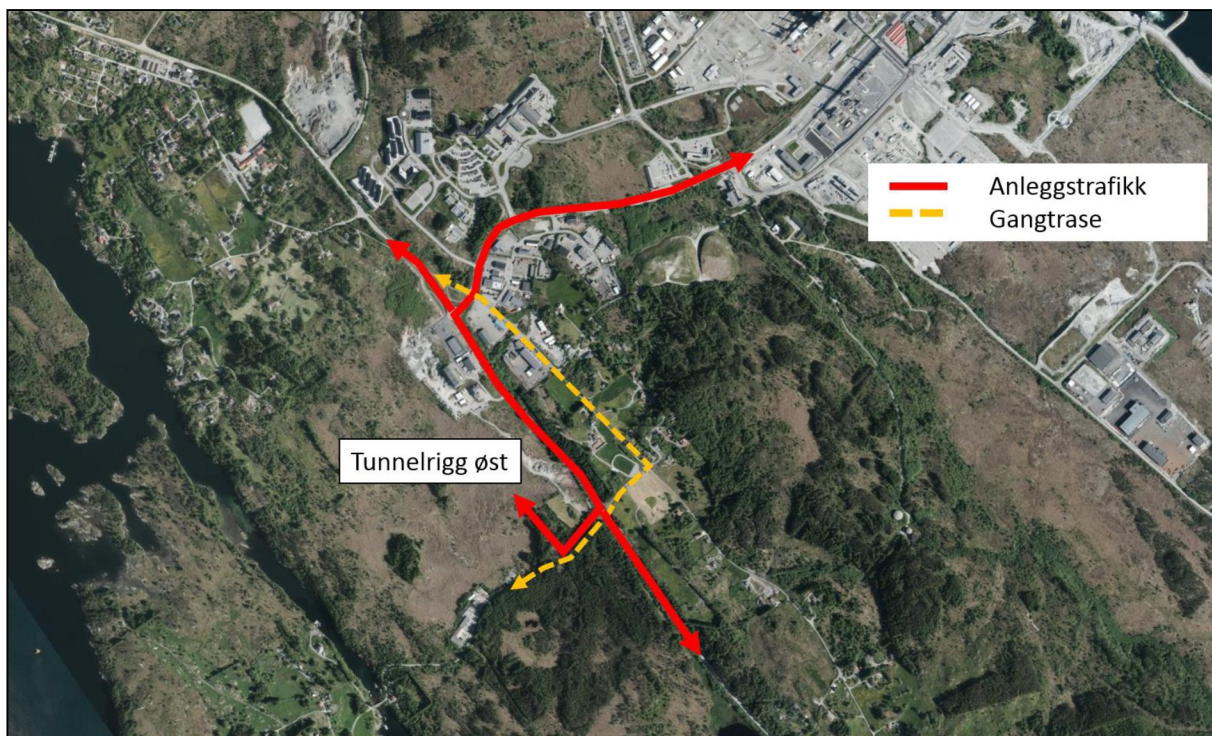
## 4 BERØRTE OMRÅDER

De mest berørte områdene er ved Keilen/tunnelrigg øst og ved Hopland/Solvang. Keilevegen vil få anleggstrafikk i nordre del, mens Hoplandssjøen vil få kryssende anleggstrafikk.

### 4.1 Keilevegen

Keilevegen er en smal kommunal veg uten fortau. Det vil gå anleggstrafikk nordre del av Keilevegen. Gående og syklende langs vegen må sikres med fortau eller med tung sikring mellom kjørevegen og gangarealet.

Kryssområdet ved Fv 57 er vikepliktsregulert. Fartsgrensen er 80 km/t på Fv 57 og 50 km/t på Keilevegen. Med økt anleggstrafikk i sidevegen vil det være naturlig å skilte med midlertidig fartsgrense 50 km/t på Fv 57. Større kjøretøyer trenger tid på å komme opp og ned i fart og en lavere fartsgrense vil være med på å redusere konfliktnivået mellom avsvingende trafikk og øvrig trafikk på Fv 57. Lav fartsgrense vil også gi bedre forhold for myke trafikanter som ønsker å krysse Fv 57 for å komme til Litlåsvegen.



Figur 6 Anleggstrafikk og GS-trafikk ved Keilevegen

I tillegg til å skilte 50 km/t bør det gjøres tiltak på Fv 57 som bidrar til at farten går ned. Dette kan være:

- innsnevring av kjørebanelen ved hjelp av tung sperring/hindermarkeringer
- rundkjøring med god avbøying som tvinger farten ned, før og i rundkjøringen
- opphøyd gangfelt tilpasset tungtrafikk
- gangfelt med fysisk hinder mellom kjøretretningene slik at fotgjengere kan krysse et kjørefelt om gangen.



Dersom det er ønskelig å ha fotgjengertrafikk langs Fv 57 i stedet for langs Litlåsvegen, kan det vurderes å snevre inn Fv 57 langs den ene siden for å gi plass til et gangareal.

Midlertidige tiltak i anleggsfasen må entreprenøren diskutere med vegholdere og få godkjent før oppstart av anlegget.

## 4.2 Hoplandssjøen

Nordre del av Hoplandssjøen er Fv 421, mens søndre del er kommunal. Fartsgrensen er 50 km/t. Vegen er smal uten fortau. Trafikkmengden i nordre del er 550 ÅDT, mens den i søndre del er rundt 200 ÅDT.

Grøft og anleggsveg mellom landfall i Bergvikshamn og Solvang ved Fv 565 vil krysse den kommunal delen av Hoplandssjøen samt noen mindre boligveger. I tillegg blir det etablert en anleggsavkjørsel på Fv 565. Kryssinger og avkjørsel er vist med blå ring i figur 7.

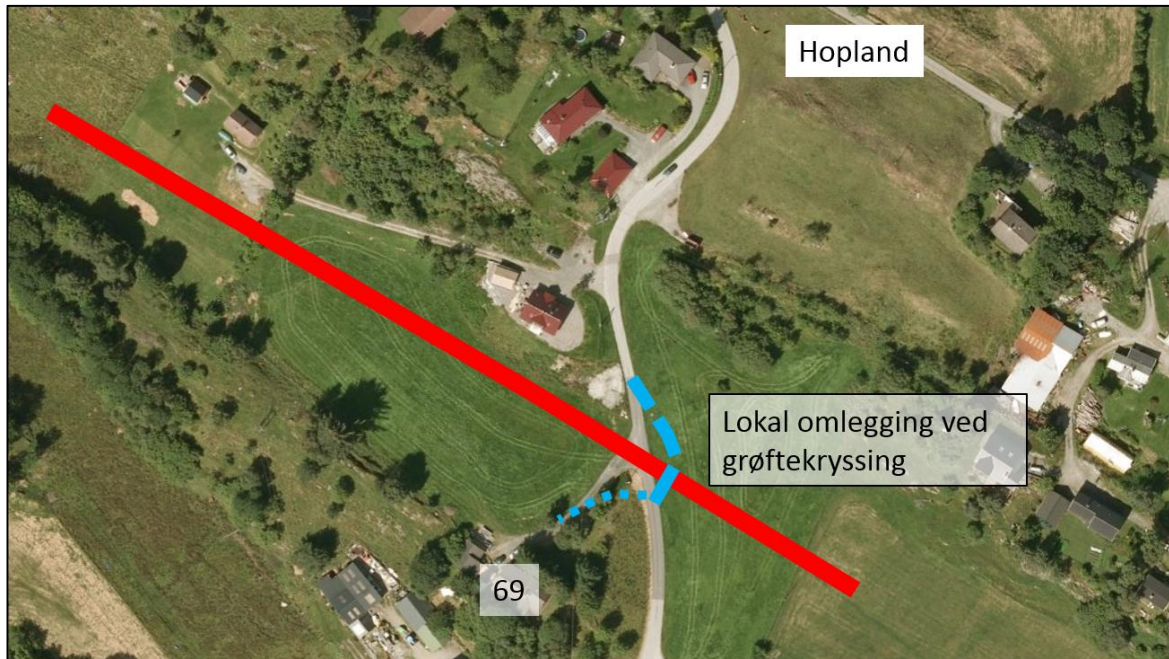
Når anleggsvegene er etablert er det viktig at siktsoner mellom anleggsveg og annen veg er tilfredsstillende. Anleggsgjerder og utstyr/materialer må plasseres utenfor siktsonene for å sikre trygge kryssinger for kjørende og gående.

Fartsgrensen ved anleggsavkjørselen på Fv 565 bør settes ned til 50 km/t på et kort strekk for å redusere konfliktnivået mellom anleggstrafikk og øvrig trafikk på Fv 565.

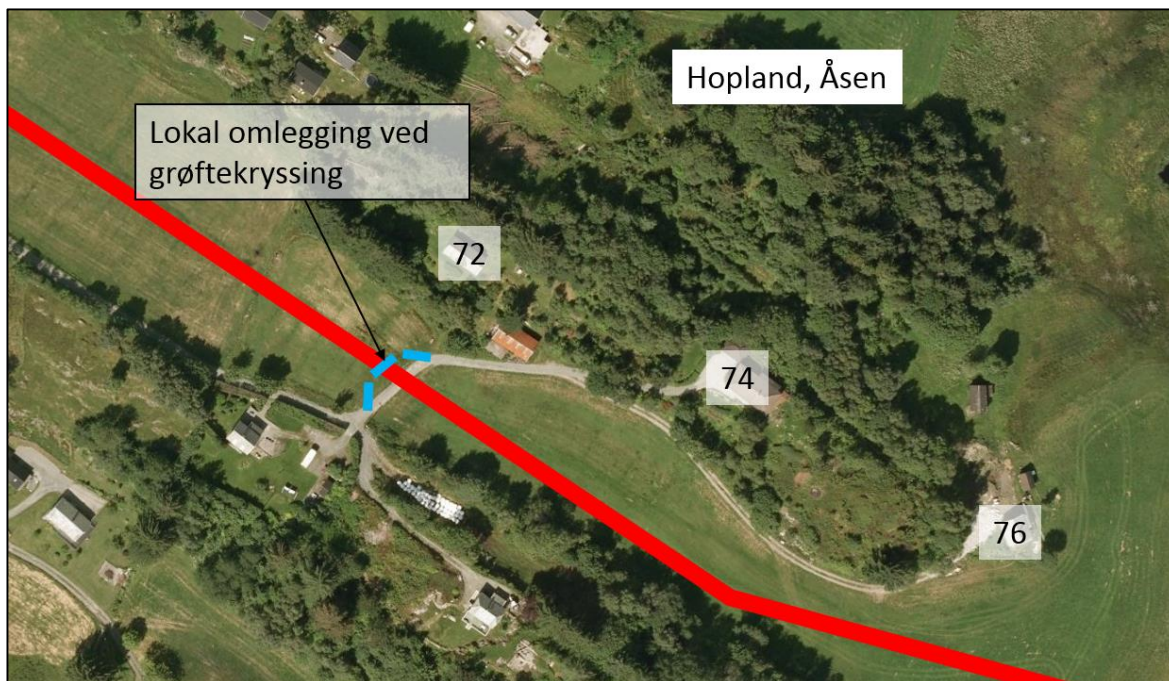


Figur 7 Anleggsarbeider som berører offentlig veg ved Hopland/Solvang



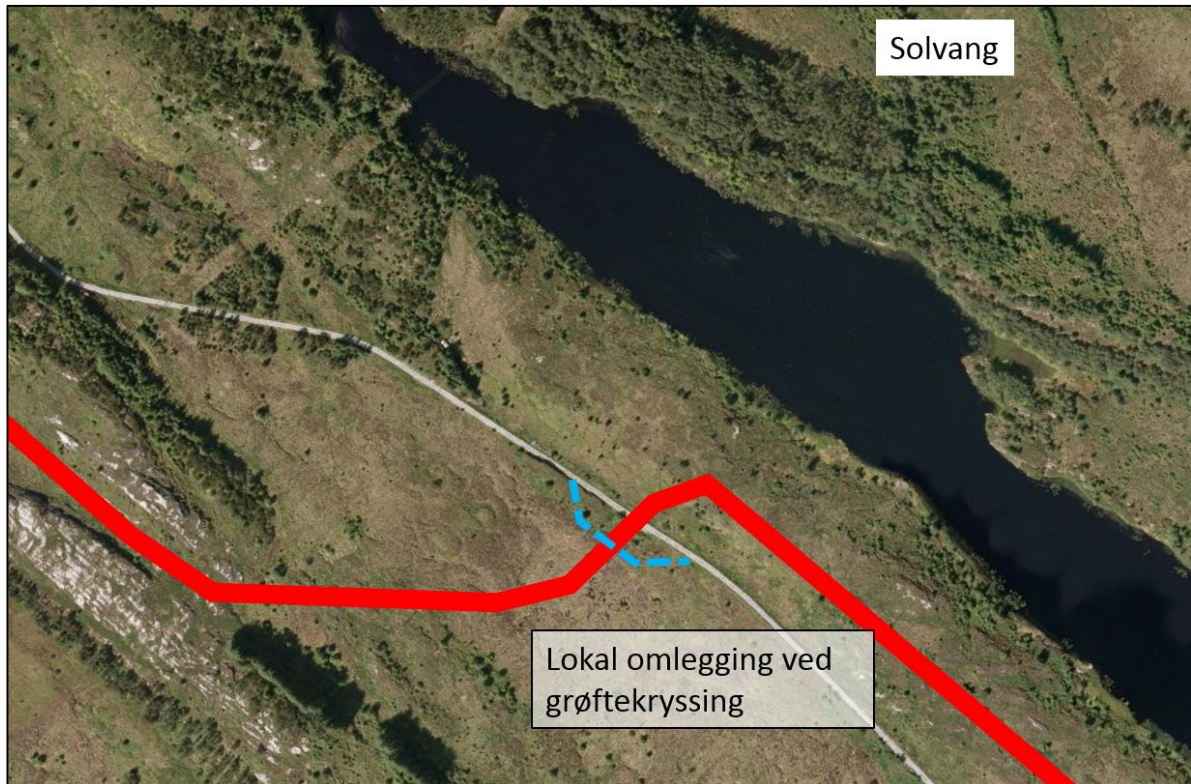


Figur 8 Kryssing av Hoplandssjøen ved nr 69



Figur 9 Kryssing av boligveg ved nr 72





Figur 10 Kryssing av boligveg ved Solvang