

Oppdragsgiver: **Randaberg Havnelager AS**

Oppdragsnr.: **5188593** Dokumentnr.: **A**

Til: Randaberg Havnelager AS

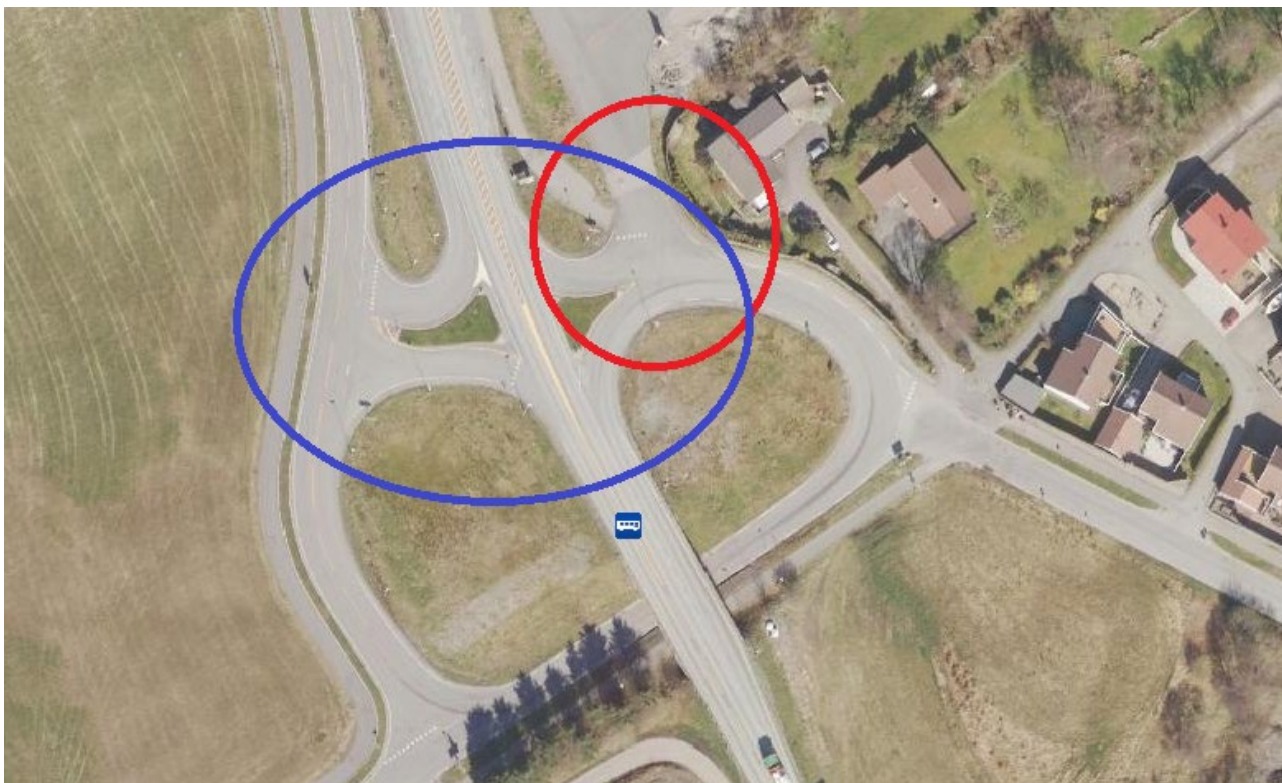
Fra: Norconsult AS

Dato 2021-03-19

► Trafikkvurdering Harestadvika

Innledning

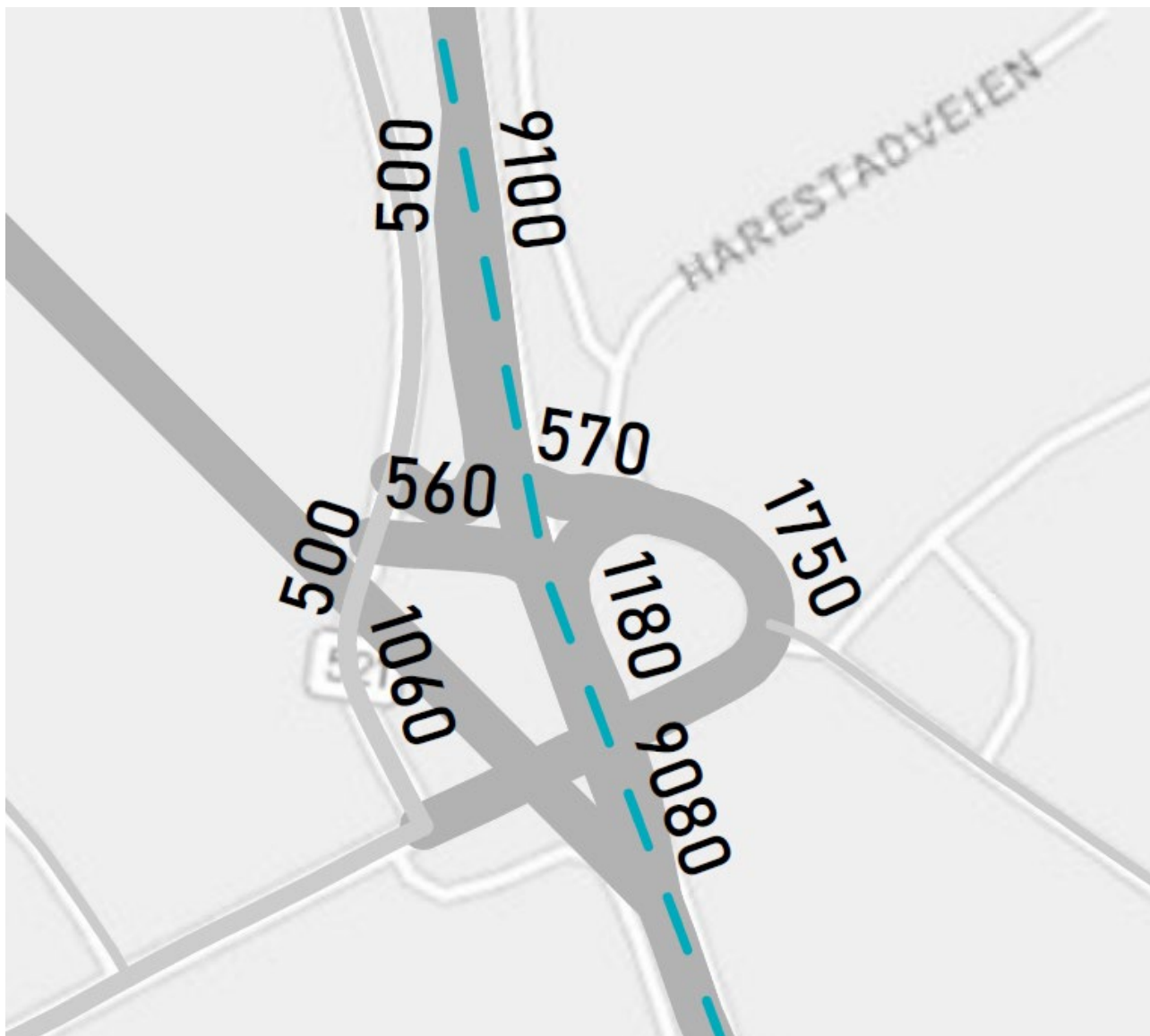
I forbindelse med detaljregulering av nærings- og havneområdet på Harestad er det foretatt trafikal vurdering av adkomsten til området. Selve krysset inn til området er undersøkt, men også krysset på E39 som er i umiddelbar nærhet til området. Kryssene er markert i figur under.



Figur 1: T-kryss inn til området i rødt, kryss på dagens E39 markert i blått. Kilde:finn.kart.no

Trafikkmengder

I forbindelse med arbeidet ved Smiene-Harestad og TKV er det utarbeidet en oppdatert RTM modell for området. Denne er benyttet for å finne fremtidig trafikkmengde på det overordnede vegnettet etter at Rogfast og Smiene-Harestad er etablert. For trafikken inn til området er erfaringstall gitt av oppdragsgiver benyttet.



Figur 2: Utsnitt av plott over området fra oppdatert RTM-modell som viser ÅDT i 2030 med Rogfast og Smiene-Harestad.

I tabell under er trafikken til området oppgitt av oppdragsgiver oppsummert. Det er av oppdragsgiver også oppgitt at de fleste kommer til området mellom 06.30-08.00 og at de fleste forlater området mellom 15.00-16.30. Det antas derfor at 30% av trafikken konsentreres til maksimal morgen- og ettermiddagstime. Videre antas det en 80%/20% fordeling inn/ut av området i maksimal time, samt en 70%/30% fordeling til/fra sør/nord på E39. Det antas marginal trafikk til vegene utenom. Trafikkgenerering fra området finnes oppsummert i påfølgende tabell, trafikkmengder i morgen og ettermiddagsrush finnes i figurer. For den øvrige trafikken hentet fra RTM antas en fordeling av ÅDT på 8% til morgenrushet og 10% til

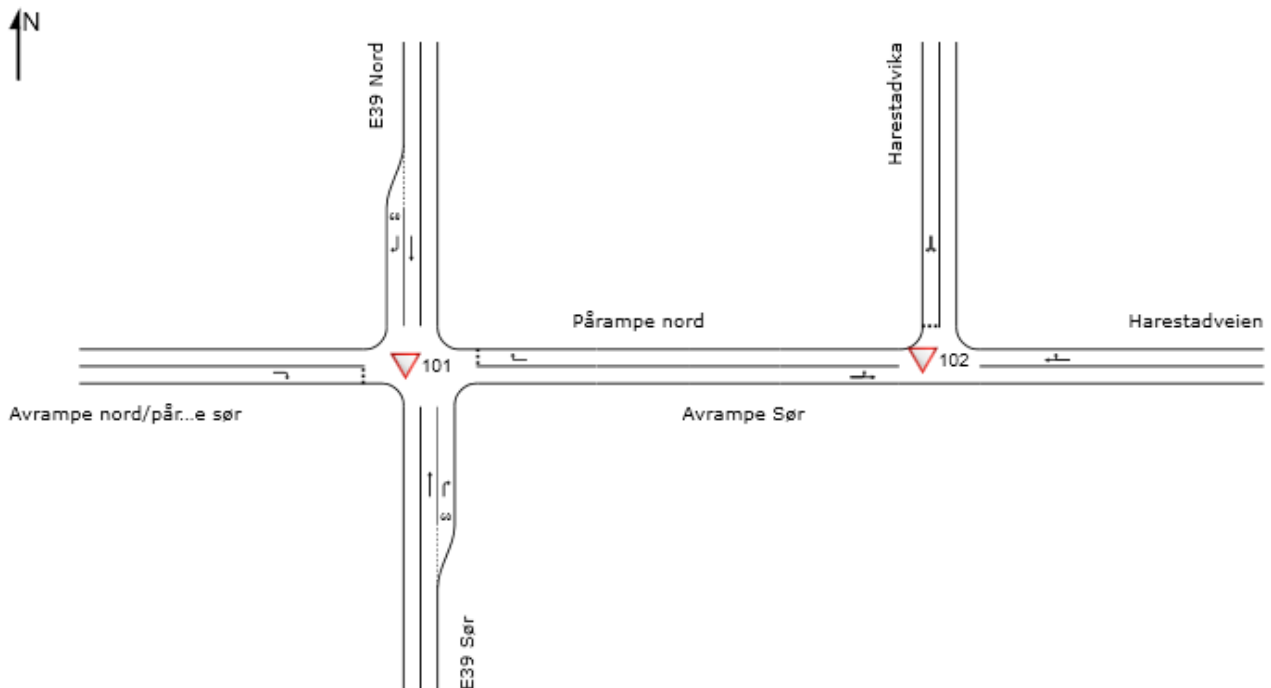
ettermiddagsrushet. Dette er noe over %-ene gitt av tellepunktet på Finnestad, og er valgt for å ta høyde for noe usikkerhet. Tungbil-% er tatt fra vegkart.no og satt til 12% for de øvrige vegene.

Tabell 1: Trafikkgenerering av området.

Formål	Antall	Turer	% bilbruk	Bilturer totalt	Trafikk makstime
Ansattreiser	340	2	80%	544	163
Besøkende	35	2	100%	70	21
Varetransport	25 inn, 35 ut	60	100%	60 (tunge kjøretøyer)	18
Sum				614 personbilturer og 60 tunge kjøretøyer	184 personbilturer og 18 tunge kjøretøyer

Tabell 2: Trafikkmengder øvrige veger.

Veg	ADT	Bilturer - Morgen (8%)	Bilturer - Ettermiddag (10%)
E39 nordover	7900	284	356
E39 sørover	8600	378	473
Avrampe sør	1180	94	118
Pårampe sør	560	45	56
Avrampe nord	500	40	50
Pårampe nord	570	46	57



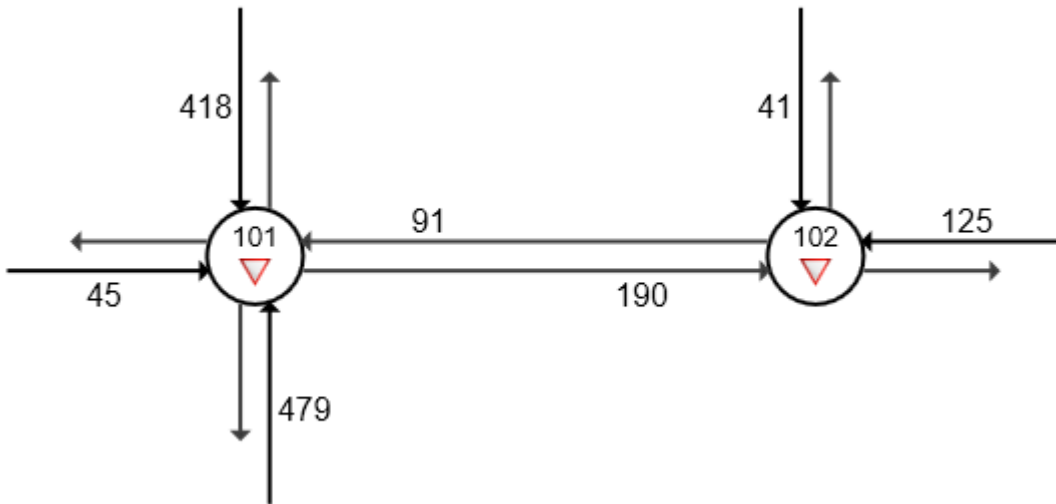
Figur 3: Oversikt vegnett i modell

Notat

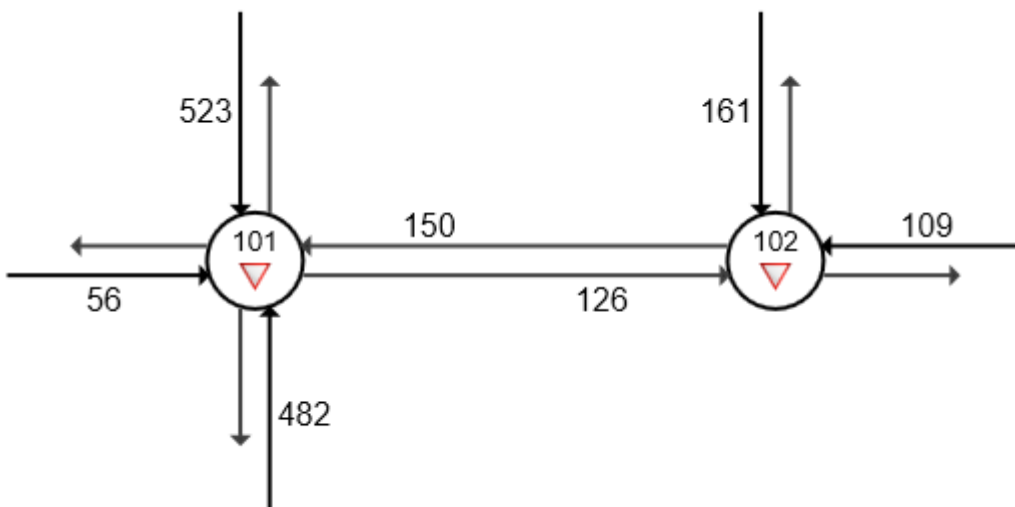
Oppdragsgiver: **Randaberg Havnelager AS**

Oppdragsnr.: **5188593** Dokumentnr.: **A**

Trafikkmengden på avrampe fra sør og pårampe til nord er justert til å passe med trafikkmengdene som går ut av området. Dette medfører betydelig mer trafikk på disse armene, og er dermed et konservativt anslag.



Figur 4: Trafikkmengder maksimal time morgen.



Figur 5: Trafikkmengder maksimal time ettermiddag.

Beregninger

Programmet Sidra intersection 9 er benyttet for å kapasitetsberegne kryssene. Belastningsgrad er brukt som parameter for å beskrive kryssenes kapasitet, dette er en faktor som angir hvor mye av tilgjengelig kapasitet som benyttes. Kryss som overstiger 0,8 i belastningsgrad kan vente begynnende avviklingsproblemer og kø/forsinkelse.

Morgen og ettermiddag gir ingen tegn til avviklingsproblemer med de konservative anslagene som er gjort. I påfølgende figurer ser en at ingen av belastningsgradene er i nærheten av de verdiene som gir problemer for kryssene.

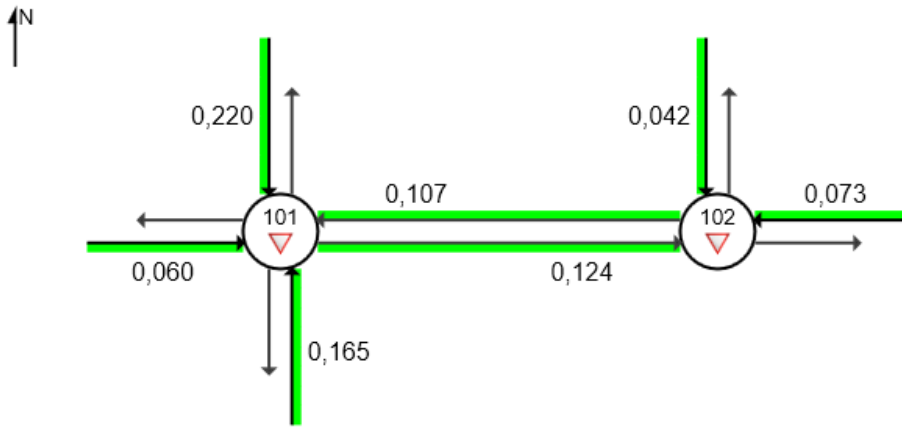
For å teste robustheten til kryssene og for å utelukke all risiko som er knyttet til å anslå trafikkmengder er det undersøkt med doble trafikkmengder på alle trafikkstrømmer. Selv med denne trafikkmengden er det ingen tilfarer som viser tegn til å ha avviklingsproblemer. Den korte armen inn mot E39 fra øst nærmer seg nivået hvor avviklingen blir dårligere, men den er enda ikke kommet til det nivået med disse mengdene.

En kan derfor med sikkerhet si at det ikke vil bli trafikale problemer for kryssene i fremtidig situasjon 2030 med de premissene som her er lagt for analysen.

Notat

Oppdragsgiver: **Randberg Havnélager AS**

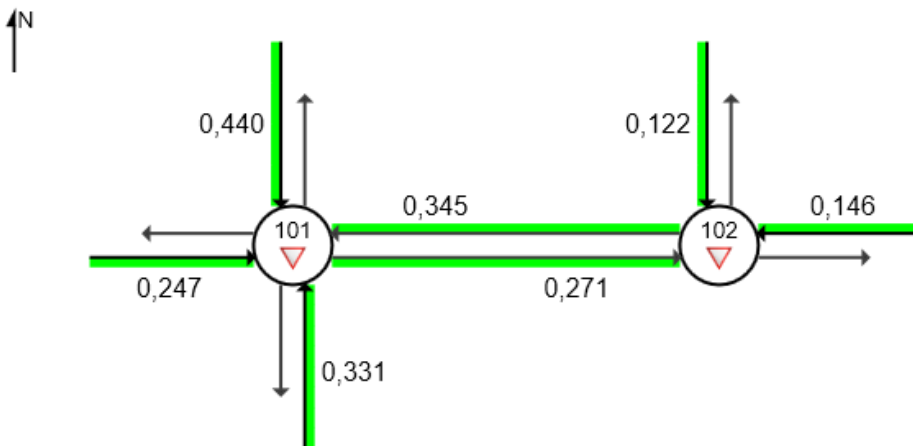
Oppdragsnr.: **5188593** Dokumentnr.: **A**



Colour code based on Degree of Saturation

Colour	Range
Green	[< 0.6]
Cyan	[0.6 - 0.7]
Blue	[0.7 - 0.8]
Purple	[0.8 - 0.9]
Orange	[0.9 - 1.0]
Red	[> 1.0]

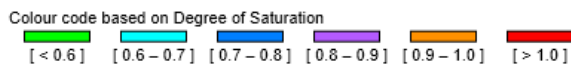
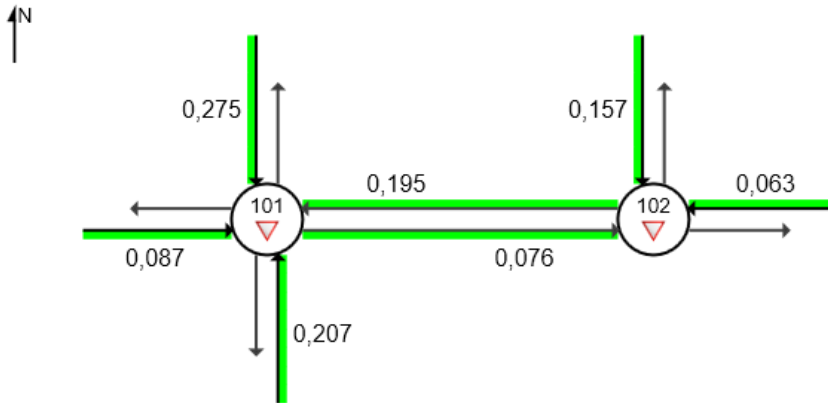
Figur 6: Belastningsgrader for maksimal time om morgenen i fremtidig situasjon.



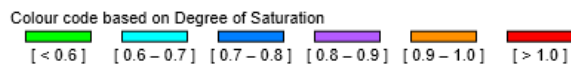
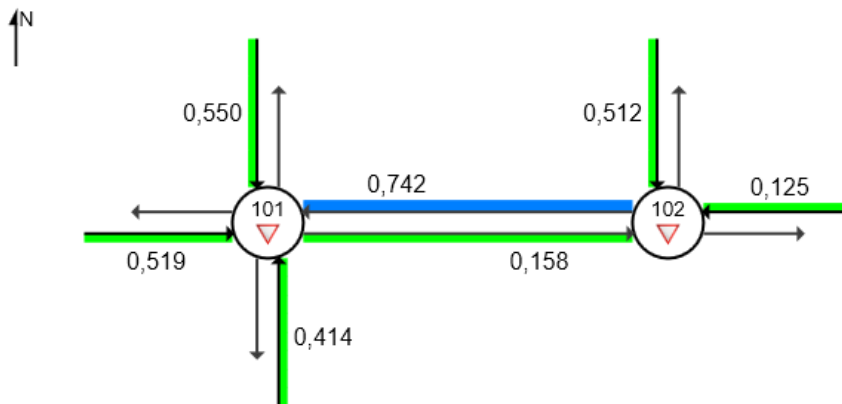
Colour code based on Degree of Saturation

Colour	Range
Green	[< 0.6]
Cyan	[0.6 - 0.7]
Blue	[0.7 - 0.8]
Purple	[0.8 - 0.9]
Orange	[0.9 - 1.0]
Red	[> 1.0]

Figur 7: Belastningsgrader for maksimal time om ettermiddagen i fremtidig situasjon.



Figur 8: Belastningsgrader for maksimal time om morgenen i fremtidig situasjon med dobling av trafikkmengden.



Figur 9: Belastningsgrader for maksimal time om ettermiddagen i fremtidig situasjon med dobling av trafikkmengden.

A	2021-03-19	Kapasitetsanalyse Harestadvika	FrOmd	MaHos	TuHel
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.