

## Trafikkvurderinger ved nytt sykehus og ny E6

Nasjonal PlanID:  
Ringsaker kommune: 2019060936  
Gjøvik kommune: 05020437

Prosjekt nr.:	113201
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Dokumentnummer:	NV34E6MR-TRS-NOT-0012

#### Revisjonsoversikt

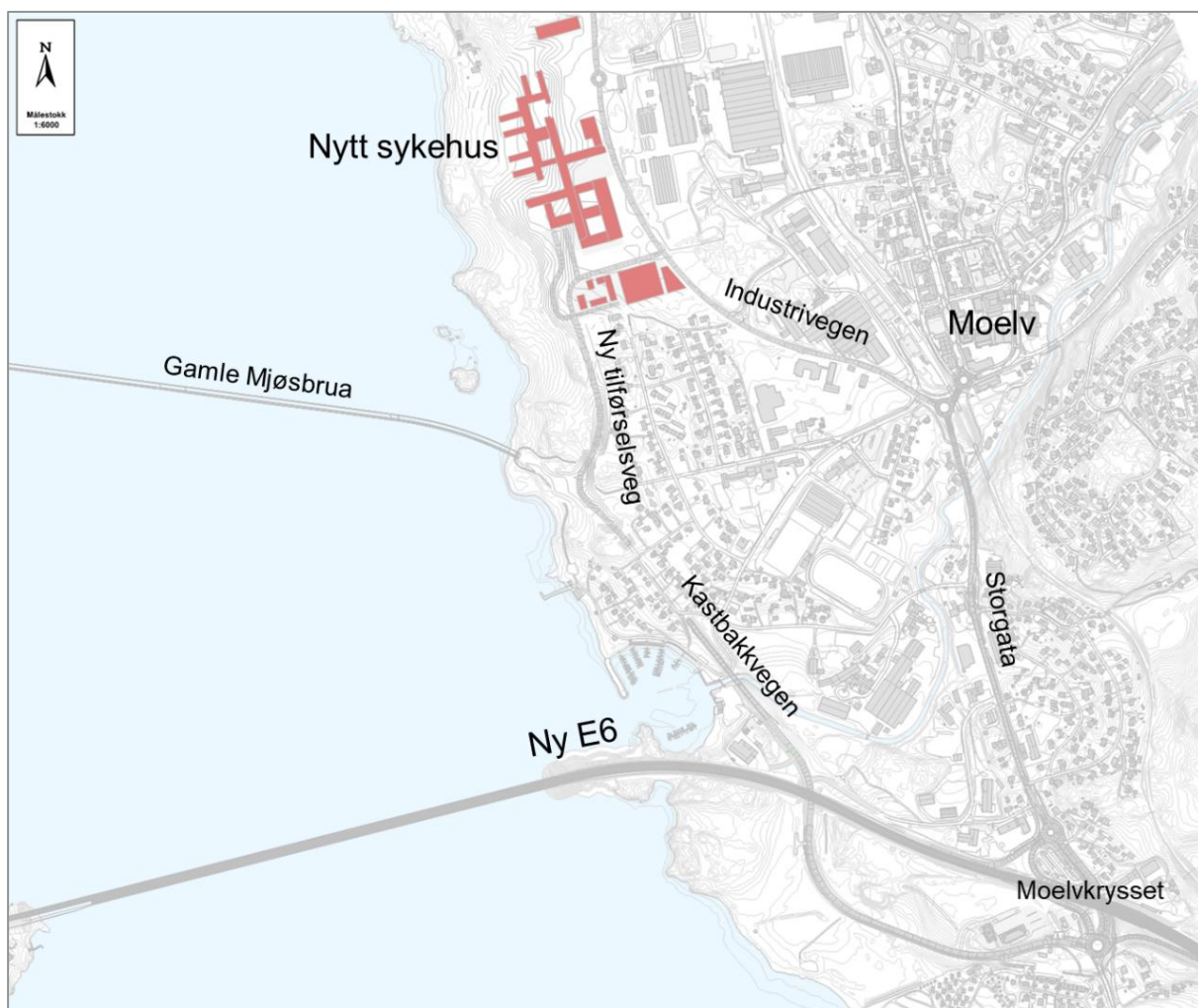
Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	06.03.26	OYHE/COWI	TVF/COWI	CAFN/COWI

#### Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse
00	Første versjon

## Forord

E6 på stekningen fra Moelv til Roterud er en del av hovedveiforbindelsen nord-sør i Norge, mellom Svinesund i sør og Kirkenes i nord. Nye Veier har ansvar for planlegging, bygging og drift av denne veistrekningen.



Oversiktskart over Moelv med planlagt sykehus og ny E6. (illustrasjon fra COWIs beregningsmodell)

Denne tilleggsrapporten til reguleringsplanen beskriver fremtidig trafikksituasjon som inkluderer ny E6 og nytt sykehus i Moelv.

**Kontaktinformasjon:**

Prosjektleder Nye Veier AS Harald Monsen 91811628 [harald.monsen@nyeveier.no](mailto:harald.monsen@nyeveier.no)

Fagansvarlig for trafikk COWI AS Terje Vidar Fordal [TVF@cowi.com](mailto:TVF@cowi.com)

06. mars 2026 / Oslo

---

Dato/Sted



---

TERJE VIDAR FORDAL

## Innhold

<b>1</b>	<b>Sammendrag</b> .....	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>7</b>
	2.1    Metode og verktøy .....	7
<b>3</b>	<b>Dagens situasjon</b> .....	<b>10</b>
	3.1    Trafikkmengder .....	10
	3.2    Geometri .....	11
	3.3    Fartsgrenser .....	11
	3.4    Validering av Aimsun-modellen .....	11
<b>4</b>	<b>Fremtidig situasjon</b> .....	<b>14</b>
	4.1    Beregningsalternativ.....	14
	4.2    Trafikkmengder .....	21
	4.3    Fartsgrenser .....	28
<b>5</b>	<b>Beregningsresultater</b> .....	<b>29</b>
	5.1    Morgenrush kl. 06:30-08:30 .....	30
	5.2    Ettermiddagsrush kl. 14:00-16:00 .....	38
<b>6</b>	<b>Vurderinger</b> .....	<b>45</b>
	6.1    Trafikknivå .....	45
	6.2    Utfordringer utenfor Nye Veier sitt planområde .....	46
<b>7</b>	<b>Konklusjon</b> .....	<b>48</b>
<b>Vedlegg A</b>	<b>Matriser i Aimsun</b> .....	<b>49</b>

## 1 Sammendrag

Denne rapporten vurderer trafikksituasjonen i prognoseår 2050 med ny Mjøsbru og ny E6 etablert, og nytt sykehus ferdig utbygd og i full drift. Beregninger er gjennomført i trafikkmodellen Aimsun for å simulere den trafikale situasjonen i prognoseåret 2050.

Modellberegninger viser at det blir avviklingsproblemer i rush i nullalternativet med dagens Moelvkryss, ny Mjøsbru, og nytt sykehus. I Moelvkrysset vil det om morgenen oppstå lange køer langs avramper fra E6, som også forstyrrer gjennomgående E6-trafikk. De største avviklingsproblemene er langs avrampen på E6 fra nord (Mjøsbrua). Kø oppstår som følge av sykehustrafikk i forbindelse med vaktskifter, der rundkjøringene i Moelvkrysset ikke klarer å avvikle trafikken i rushtoppene. Om ettermiddagen, med rushretning ut fra sykehuset, oppstår det lange køer i både Kastbakkvegen og Storgata/Industrivegen inn mot Moelvkrysset.

Det er testet ulike tiltak i Moelvkrysset som kan bedre avviklingssituasjonen i området. Filterfelt langs avrampe fra E6 Mjøsbrua (alternativ 2 og 3), eller ekstra avrampe fra E6 direkte til Kastbakkvegen (alternativ 5), gir en god effekt for å hindre kødannelser her om morgenen. Dette reduserer også risikoen for tilbakeblokkering ut på E6. Konsekvensen er at biler kommer raskere inn til Kastbakkvegen, som flytter kødannelser hit. Adkomstløsningene inn til sykehusets parkeringsområder er viktig for å sikre at kødannelser her ikke forplanter seg til det omkringliggende veisystemet.

Om ettermiddagen er rushretning ut fra sykehuset. I rushtopp gir dette svært lange køer og forsinkelser inn mot Moelvkrysset via enten (1) Kastbakkvegen, eller (2) Industrivegen og Storgata. Modellen viser at trafikken fordeler seg jevnt på disse rutene, men reisetiden øker med omtrent 15 minutter i rushtopp fra sykehuset til E6/Moelvkrysset.

I analysen er det kun fokusert på den søndre rundkjøringen i Moelvkrysset. Denne rundkjøringen med tilhørende avrampe er innenfor planområdet til E6 Moelv-Roterud, og får de største trafikale utfordringene. Det kan også oppstå avviklingsproblemer langs avrampen på E6 fra sør inn mot den nordre rundkjøringen i Moelvkrysset. Her er det listet opp aktuelle avbøtende tiltak i rapporten, men disse er ikke analysert nærmere.

En effekt som ikke har vært mulig å analysere med Aimsun, er at økte forsinkelser for biltrafikken i dette området kan påvirke reisevanene til den øvrige biltrafikken. Dette er biltrafikk som på ulike måter kan tilpasse seg for å unngå "sykehusrushet". Det kan skje ved at de endrer reisetidspunkt, velger et annet transportmiddel, eller at de tilpasser seg på andre måter. Det antas at disse endringene av reisevaner ikke er store nok til å endre behovene for de avbøtende tiltakene som er analysert i denne rapporten.

## 2 Innledning

Denne rapporten beskriver den trafikale situasjonen ved Moelv i en fremtidig situasjon med ny E6 og ny Mjøssbru, og med det nye sykehuset i full drift. Analysen beskriver situasjon i prognoseåret 2050.

Analysene er gjort med trafikkmodellen *Aimsun*. Modellen er tidligere brukt i prosjektet og er etablert av Asplan Viak for analyser i dette området.



Figur 2-1: Analyseområdet (kilde: kart.finn.no)

### 2.1 Metode og verktøy

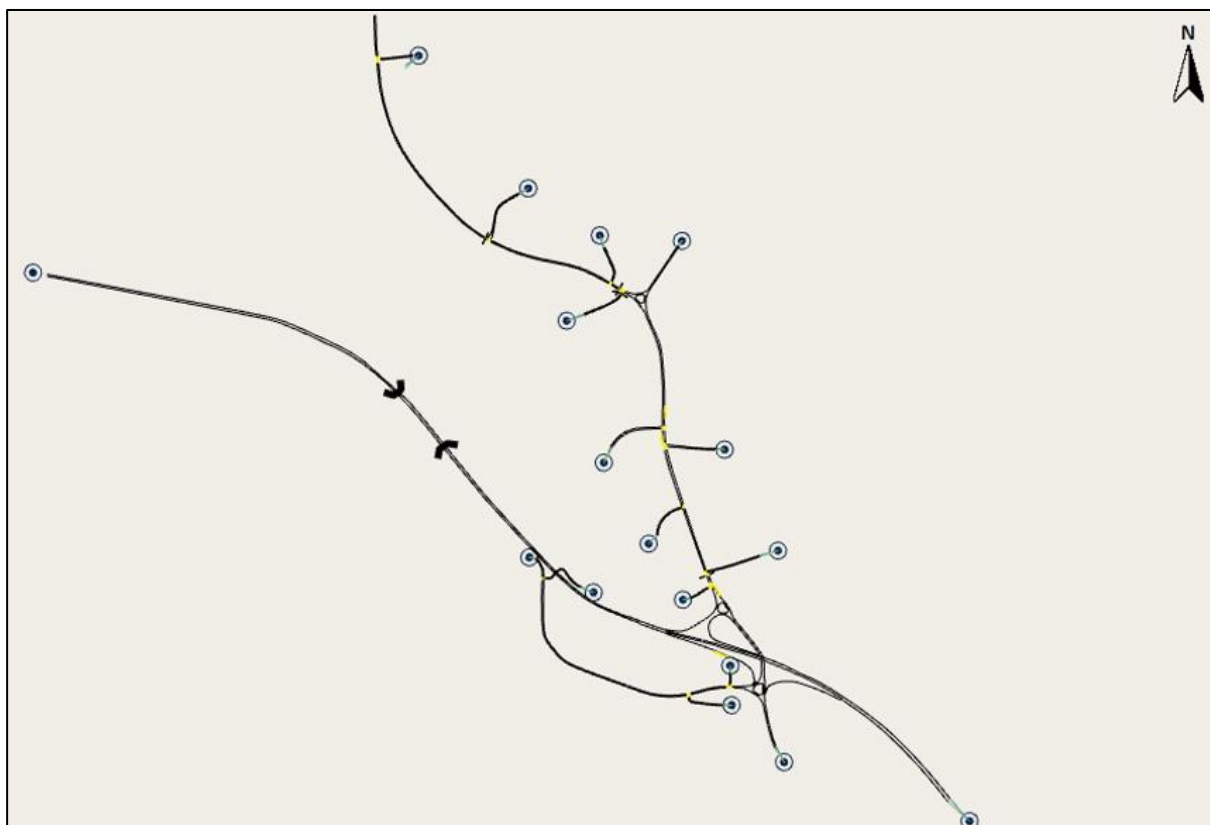
I denne rapporten er det først gjort en beskrivelse av dagens situasjon, deretter fremtidig situasjon med turproduksjon fra nytt åpent sykehus. Den fremtidige situasjonen er basert på prognoseår 2050.

Arbeid med utforming av nytt Mjøssykehus og utforming av ny E6 har pågått samtidig, men med ulike rådgivere i hvert utviklingsprosjekt. Det har derfor vært noe frem og tilbake med tallgrunnlag mellom de ulike prosjektene. For å være konsekvent har COWI i denne rapporten benyttet trafikkmodell og tallgrunnlag fra Asplan Viak, som har jobbet med utforming av nytt Mjøssykehus og Moelv-området. Dette tallgrunnlaget er også benyttet for å justere OD-matriser i Aimsun-modellen frem til prognoseår 2050, som angir hvor mye trafikk som kjører mellom de ulike sonene i modellen. Dette er grunnen til at det er utarbeidet et eget kapittel 4.2.1 som beskriver trafikkveksten frem mot år 2050, basert på tall fra Asplan Viak. I etterkant av Aimsun-beregninger har COWI

utarbeidet et eget ÅDT-kart for 2050, basert på litt endrede forutsetninger. Dette resulterer i et litt annerledes ÅDT-tall for området i prognoseår 2050, men små forskjeller. COWI sine ÅDT-verdier er beskrevet og vist i kapittel 4.2.3, som er brukt videre i støyberegninger for en situasjon med både nytt sykehus og ny E6.

Aimsun Next 24.0.2 er benyttet som modelleringsverktøy, kjørt med beregninger på mikronivå. Mikromodellen er stokastisk som betyr at resultatene varierer i ulike beregninger/replikasjoner. Dette gjør at trafikantenes varierende oppførsel inkluderes i beregninger basert på egendefinerte standardverdier og grenseverdier for maksimal og minimal variasjon. Varierende oppførsel i modellen gjenskaper variasjoner som også kan observeres i den virkelige trafikken, som f.eks. trafikk i et område på samme ukedag i ulike uker. Et representativt resultatuttak er derfor gjort ved å beregne et gjennomsnitt av 5 beregninger med varierende oppførsel, ankomstfordeling, mv.

Modellens utstrekning er vist i figur 2-2. Modellen inkluderer først og fremst Moelvkrysset, som er det viktigste krysset i området. I nord omfatter modellen Moelv sentrum og det planlagte sykehusområdet. I tillegg er E6 i vest med deler av Mjøsbrua, og E6 i sørøst med i modellen. Trafikken sendes inn og ut av modellen via soner, vist med symbolet «●». Trafikkmengdene utgjøres dermed av OD-matriser som viser hvor mye trafikk det går mellom sonene for de ulike kjøretøygruppene.



Figur 2-2: Modellens utstrekning (illustrasjon: Aimsun)

**VIKTIG:** Det gjøres oppmerksom på at beregninger i Aimsun ikke inkluderer at endringer i trafikksituasjonen kan påvirke transportmiddelvalget til dagens trafikanter. Som f.eks. at økt reisetid/tid i bilkø gir en overgang fra å kjøre egen bil til å benytte kollektivtilbudet, sykle, eller gå. Eller at økt reisetid kan flate ut rushtoppen ved at flere ønsker å kjøre på et litt annet tidspunkt enn når belastningen er størst i veinettet. Aimsun beregner kun endringer i rutevalg som følge av endringer i veinettet eller andre tiltak i modellen. Beregninger gjøres basert på matriser som forteller hvor mange kjøretøy som genereres fra og attraheres til ulike soner. Da trafikkmengdene i OD-matrisene er konstante, og rushtidsfordelingen er egendefinert, er det kun rutevalget som endrer seg i beregninger. For modellen brukt i dette prosjektet er det valgt at kjørende hovedsakelig beregner de mest attraktive rutene hvert 5. minutt, som gjensker en blanding av kjørende sine vaner, lokal erfaring/kjennskap, og aktiv bruk av GPS.

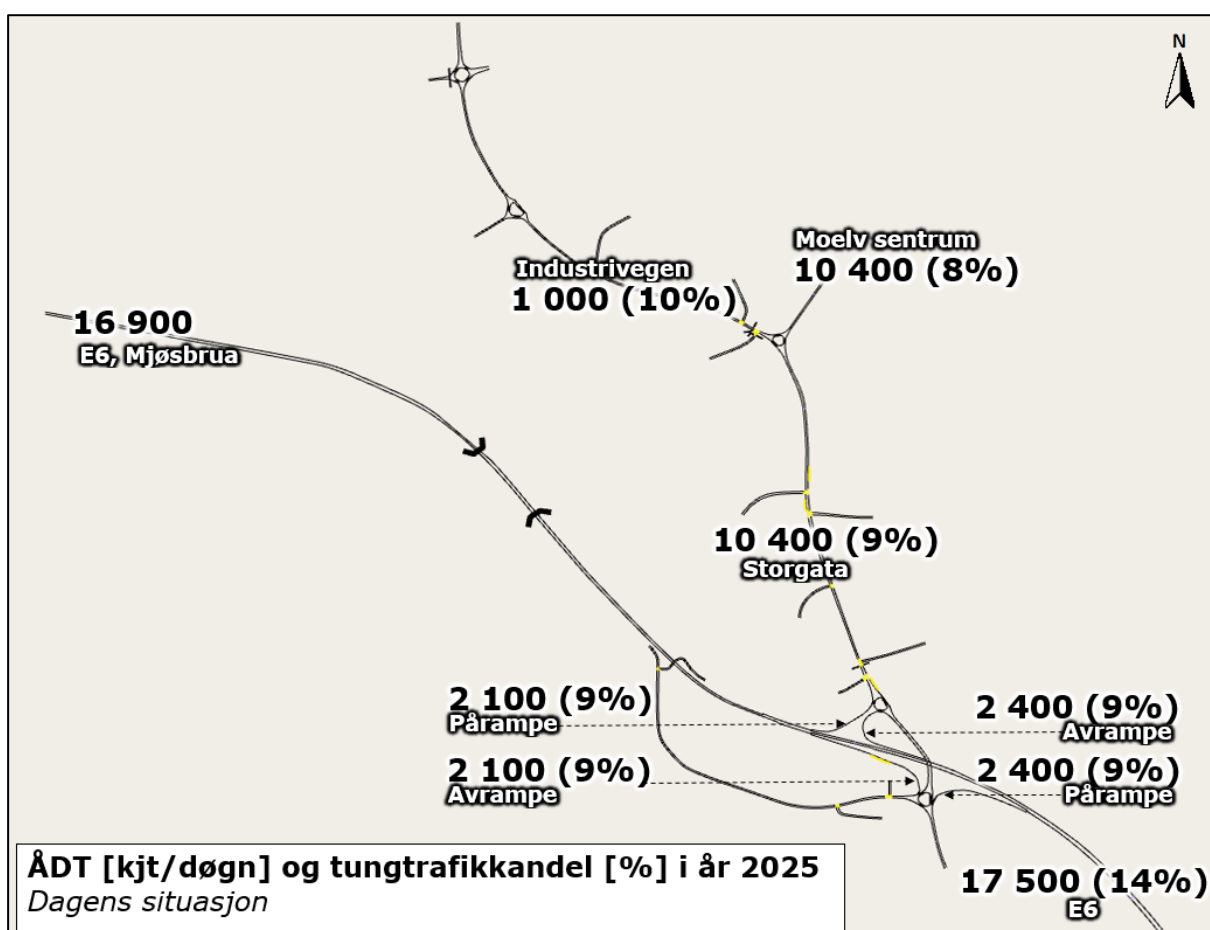
Aimsun er en avansert trafikkmodell som modellerer alle trafikanter individuelt med realistisk adferd og realistisk variasjon i oppførsel og andre parametere. Samtidig er det fortsatt kun en modell som ikke vil være 100 % overensstemmende med virkeligheten. En kjent svakhet i Aimsun er rundkjøringer. Det er derfor noe usikkerhet ved hvor godt Aimsun klarer å gjenskape hvordan norske trafikanter oppfører seg i rundkjøringer med tanke på aksept for luker og vikeplikhåndtering i perioder med store forsinkelser. Modellberegninger med Aimsun er likevel en faglig akseptert metode for å sammenligne de alternative utformingene mot hverandre.

### 3 Dagens situasjon

I dette kapittelet er dagens situasjon beskrevet med trafikkmengder, geometri, fartsgrenser, og validering av trafikkmodellen.

#### 3.1 Trafikkmengder

Dagens årsdøgnetrafikk (ÅDT) og tungtrafikkandeler er vist i figur 3-1, gjeldende for år 2025. Trafikkmengder er basert på registreringsstasjoner (automatiske tellinger) fra år 2025 der dette finnes. ÅDT i Industrivegen og Storgata ved Moelv sentrum er estimert da det ikke finnes registreringsstasjoner.



Figur 3-1: Dagens trafikkmengder med ÅDT [kjt/døgn] og tungtrafikkandel for år 2025 (kilde: NVDB)

### 3.2 Geometri

Dagens geometri i Moelvkrysset med på- og avramper er vist i figur 3-2. Retardasjonsfeltet fra full feltutvidelse til der heltrukken linje mellom feltene starter er ca. 90 m for trafikken fra nord (Mjøsbrua) og ca. 110 m for trafikken fra sør (Hamar).



Figur 3-2: Dagens geometri i Moelvkrysset (illustrasjon: finn.kart.no)

### 3.3 Fartsgrenser

E6 forbi det aktuelle kryssområdet har i dag fartsgrense 70 km/t på hele strekningen mellom Moelvkrysset og Mjøsbrua frem til dagens rundkjøring på vestsiden av Mjøsa hvor fartsgrensen er 50 km/t i samtlige armer.

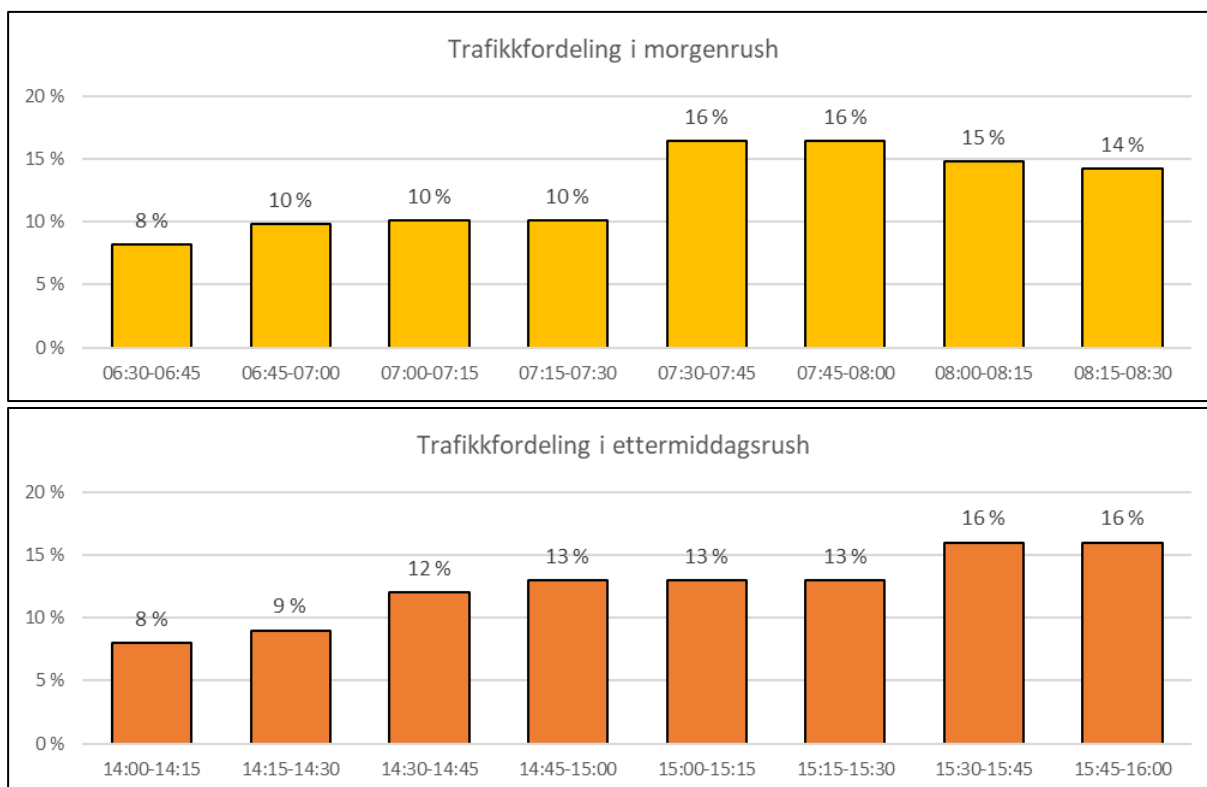
I Storgata mellom Moelvkrysset og Moelv sentrum er fartsgrensen 50 km/t.

### 3.4 Validering av Aimsun-modellen

Aimsun-modellen for dagens situasjon gjenspeiler trafikksituasjonen i år 2022. Modellen er etablert og kalibrert av Asplan Viak for morgen- og ettermiddagsrush i virkedøgn (mandag-fredag) i følgende tidsperioder:

- Morgenrush kl. 06:30-08:30
- Ettermiddagsrush kl. 14:00-16:00

Det er lagt til grunn en fordeling av trafikken på 15-minutters nivåer for å inkludere rushtopper. Fordelingen er vist med prosentfordeling av to timer rushtrafikk i figur 3-3, med samme fordeling både for lette og tunge kjøretøy, basert på én OD-matrise per kjøretøygruppe per rushperiode.



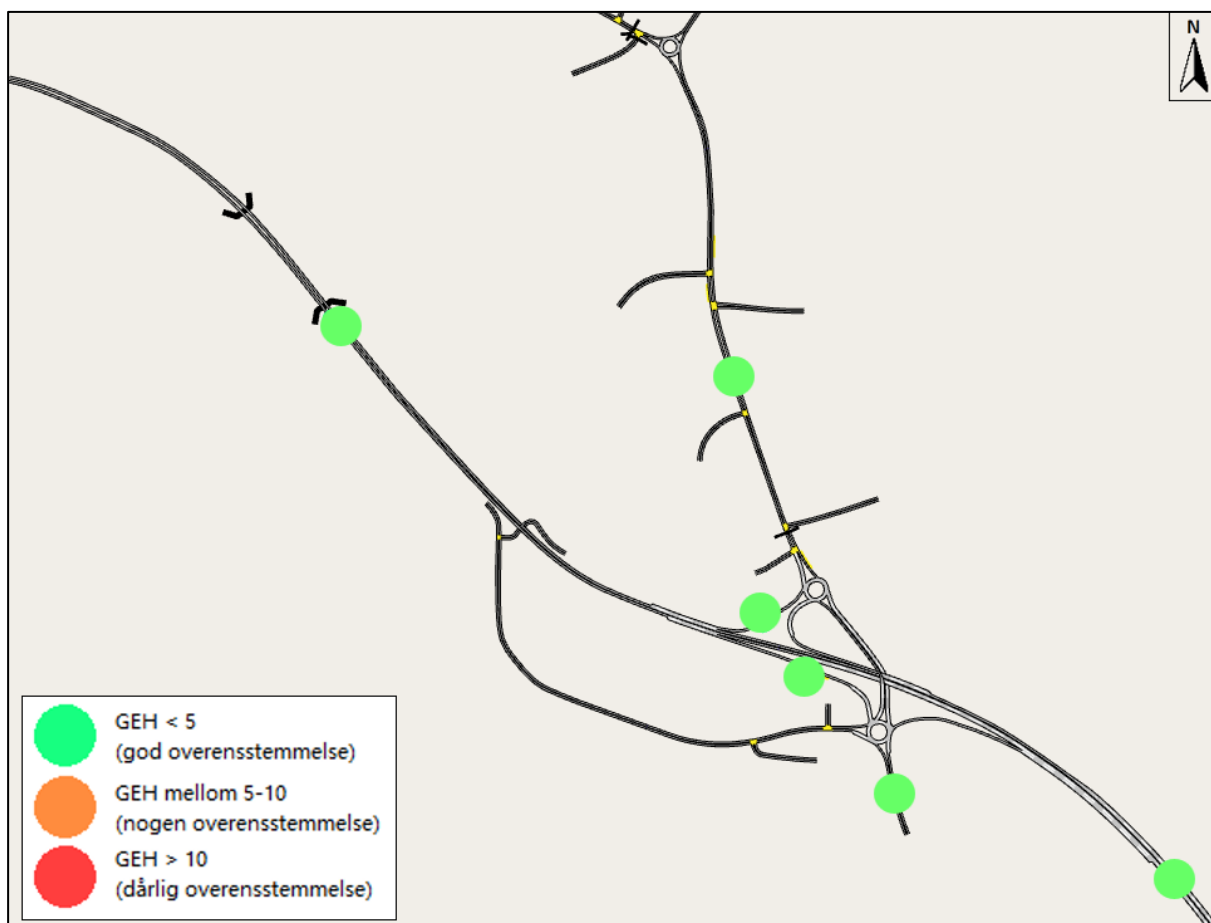
Figur 3-3: Fordeling av motorisert trafikk i dagens situasjon gjennom morgenrush (øverst) og ettermiddagsrush (nederst)

Graden av samsvar mellom observerte trafikkmengder og trafikken i Aimsun-modellen er vist med GEH-verdier<sup>1</sup>. GEH-verdier er et mål på overensstemmelsen mellom modellert og registrert trafikk på timenivå via følgende formel (E = modellert trafikk, V = observert trafikk):

$$GEH = \sqrt{\frac{(E - V)^2}{(E + V)/2}}$$

Figur 3-4 viser hvilke registreringspunkt som er brukt for kalibrering av modellen, samt tilhørende GEH-verdier. Da GEH-resultatene er like for morgen- og ettermiddagsrush, er resultatene kun vist med én figur.

<sup>1</sup> GEH står for Geoffrey E. Havers som på 1970-tallet gjorde denne formelen til et anerkjent mål innenfor trafikk for overensstemmelse mellom trafikkvolumer.



Figur 3-4: Registreringspunkt for kalibrering av modellen (illustrasjon: Aimsun/COWI)

Som vist i figur 3-4 er det god overensstemmelse mellom registrert og modellert trafikk i alle tellepunktene, både i morgen- og ettermiddagsrush. Det er GEH < 5 i samtlige tellepunkt både for hver time i rushperiodene, samt summen av to timer rushperioder. Det er derfor svært god overensstemmelse mellom registrerte og modellerte trafikkmengder i modellen. God overensstemmelse mellom trafikkmengder gjør at modellen har et svært godt utgangspunkt for videre analyse.

## 4 Fremtidig situasjon

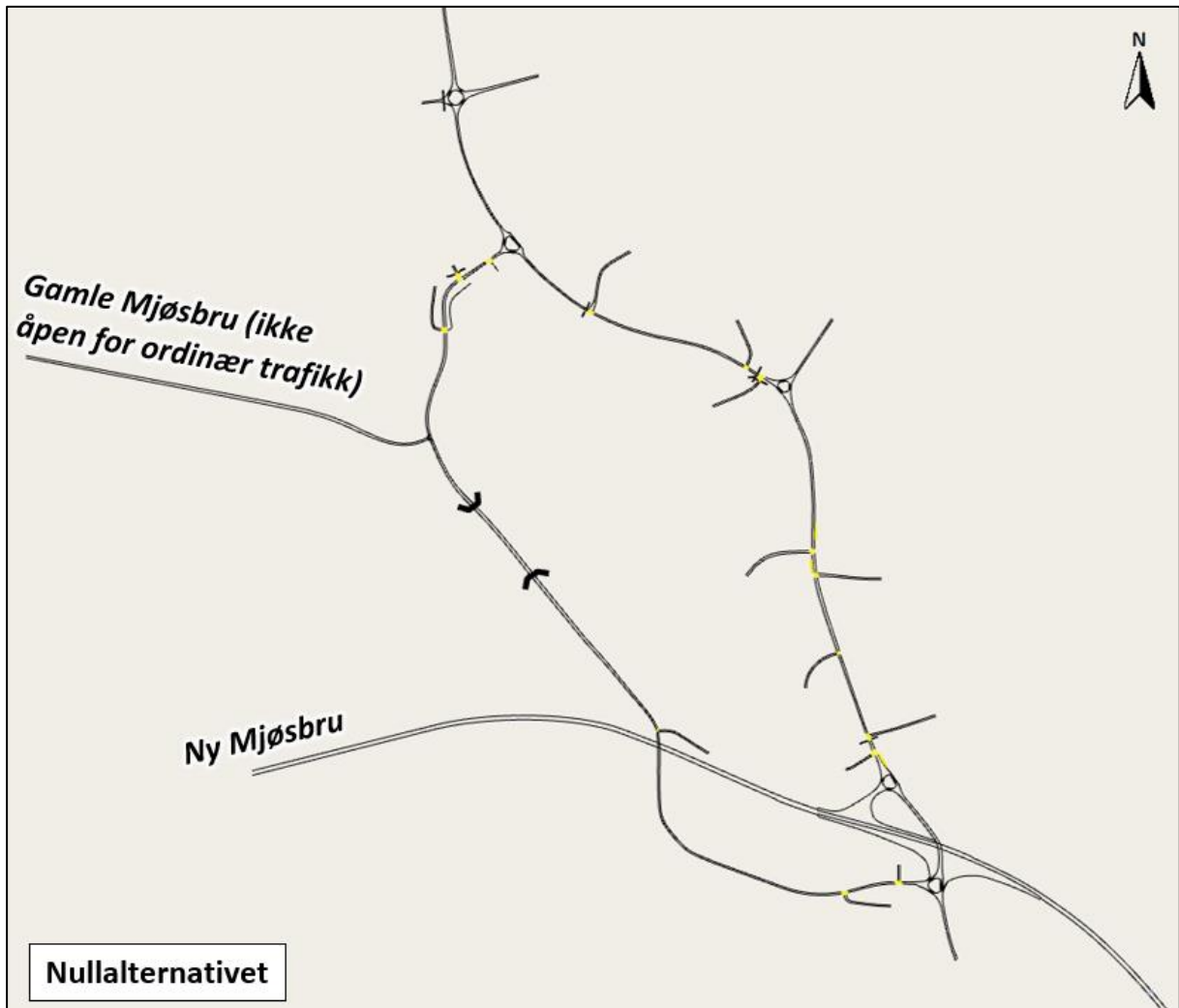
For den fremtidige situasjonen er det tatt utgangspunkt i trafikkmengder i år 2050 med ny E6 mellom Moelv og Lillehammer, og nytt sykehus i Moelv med full drift.

### 4.1 Beregningsalternativ

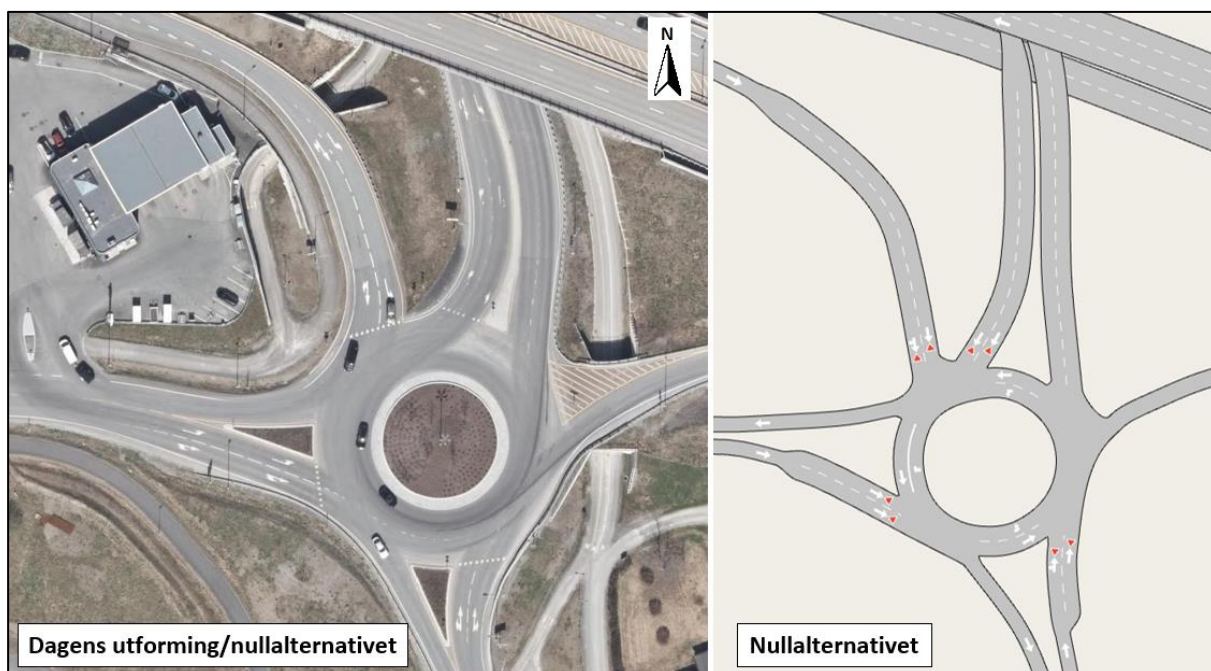
Det er gjort analyser av ulike scenarier med hensikt å redusere belastningen i området. Det er identifisert at Moelvkrysset skaper spesielt store utfordringer i en fremtidig situasjon.

#### 4.1.1 Nullalternativ

Nullalternativet er et basisalternativ som de alternative utformingene sammenlignes mot. Nullalternativet består av dagens veisystem ved Moelvkrysset, ny Mjøsbru som overtar trafikken fra eksisterende Mjøsbru, og utbygging av Kastbakkvegen som adkomstvei mellom nytt sykehus og Moelvkrysset. Den mest avgjørende og kritiske utformingen her er søndre rundkjøring i krysset. Nullalternativet i Aimsun er vist i figur 4-1. Dagens søndre rundkjøring i Moelvkrysset er vist i detalj i figur 4-2.



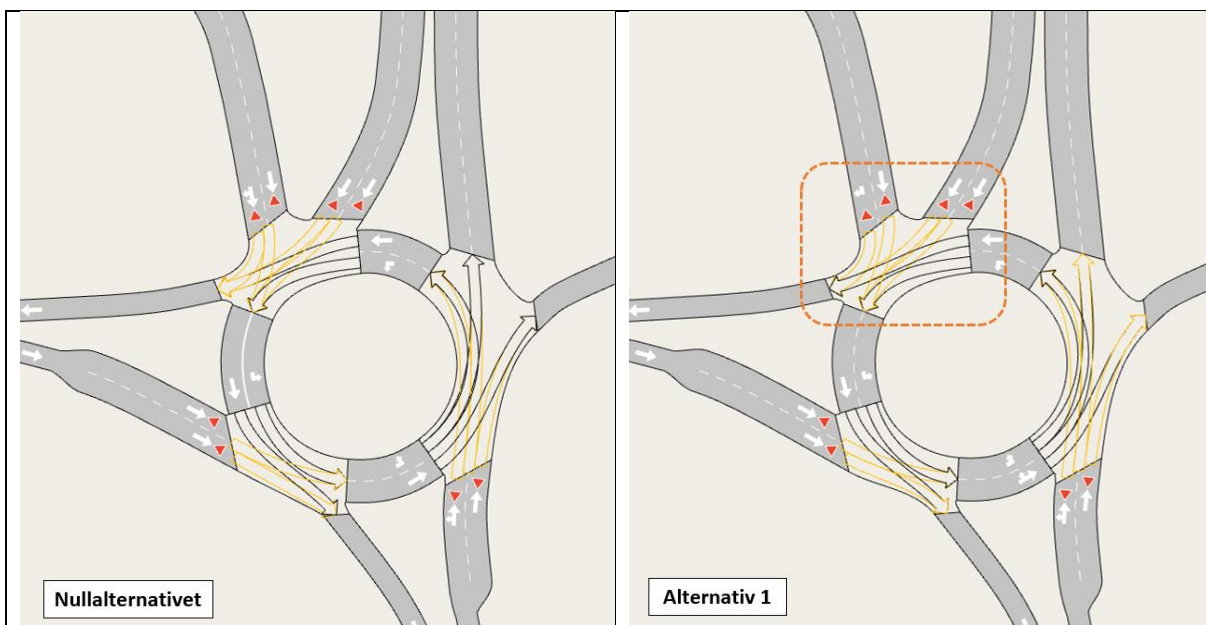
Figur 4-1: Nullalternativet i Aimsun (illustrasjon: Aimsun)



Figur 4-2: Dagens søndre rundkjøring i Moelvkrysset i nullalternativet. OBS: visuelle piler inn mot rundkjøring i Aimsun (t.h.) reflekterer ikke faktiske tillatte svingebevegelser på samme måte som veioppmerking på ortofotoet. (Illustrasjon: kart.finn.no og Aimsun)

#### 4.1.2 Alternativ 1

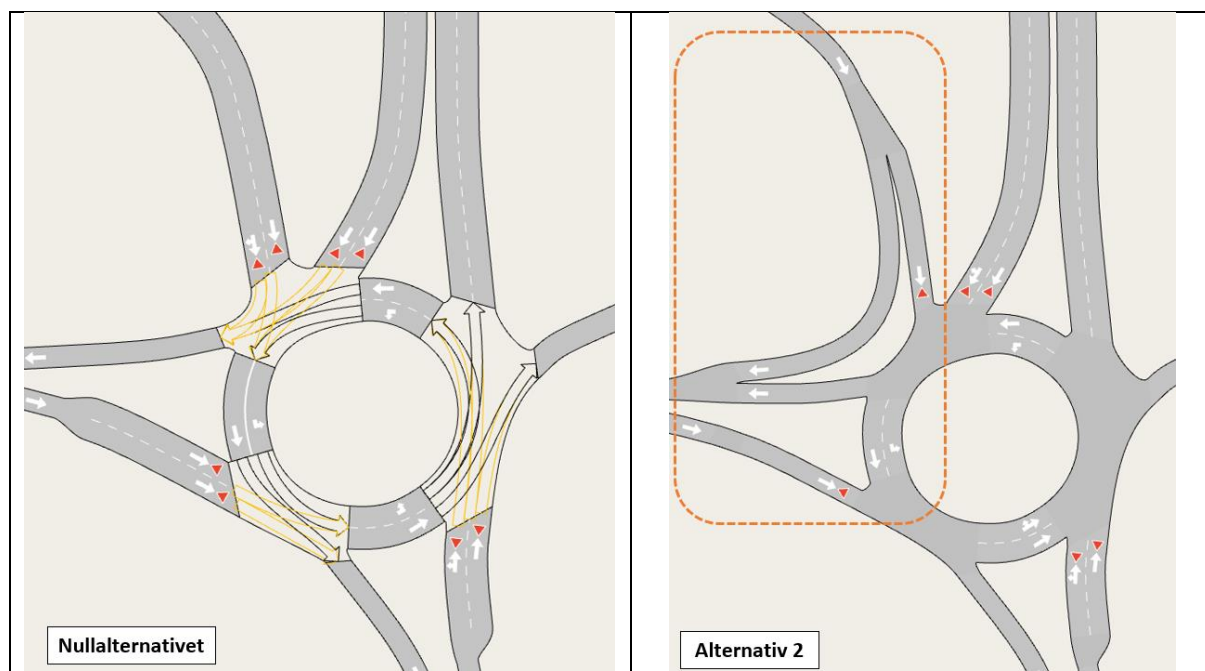
Alternativ 1, vist i figur 4-3, er i utgangspunktet likt nullalternativet, men med endret feltbruk langs avrampen fra Mjøsbrua i den søndre rundkjøringen i Moelvkrysset. I alternativ 1 er det kodet inn at kjørende fra avrampen skal kun bruke høyre felt for høyresving, mens øvrige bevegelser samles i det venstre feltet inn mot rundkjøringen.



Figur 4-3: Utforming av søndre rundkjøring i Moelvkrysset i nullalternativet (t.v.) og i alternativ 1 (t.h.), med endringer innenfor stiplede område (illustrasjon: Aimsun)

#### 4.1.3 Alternativ 2

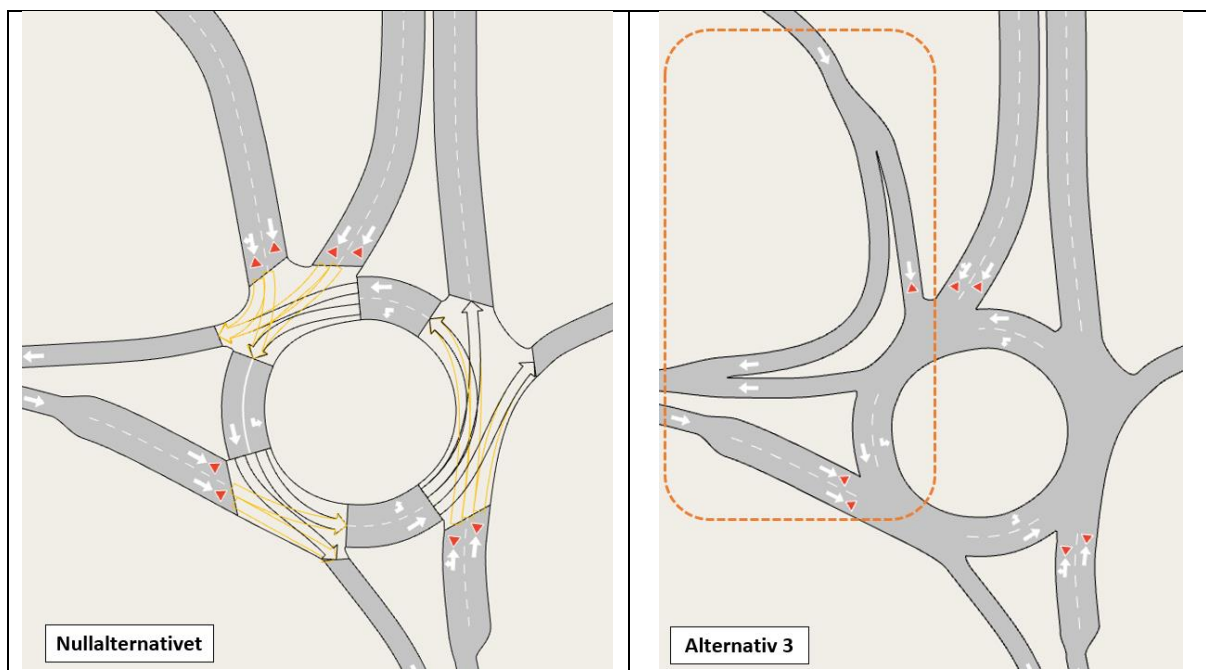
Alternativ 2 er vist i figur 4-4 og består av et filterfelt på avrampen fra E6 mot Kastbakkvegen. Fra avrampen er det kun ett felt inn til rundkjøringen for øvrige svingebevegelser. Dagens to felt inn mot rundkjøringen fra Kastbakkvegen er redusert til ett felt, for å tilgjengeliggjøre mer areal til filterfelt.



Figur 4-4: Utforming av søndre rundkjøring i Moelvkrysset i nullalternativet (t.v.) og alternativ 2 (t.h.), med endringer innenfor stiplet område (illustrasjon: Aimsun)

#### 4.1.4 Alternativ 3

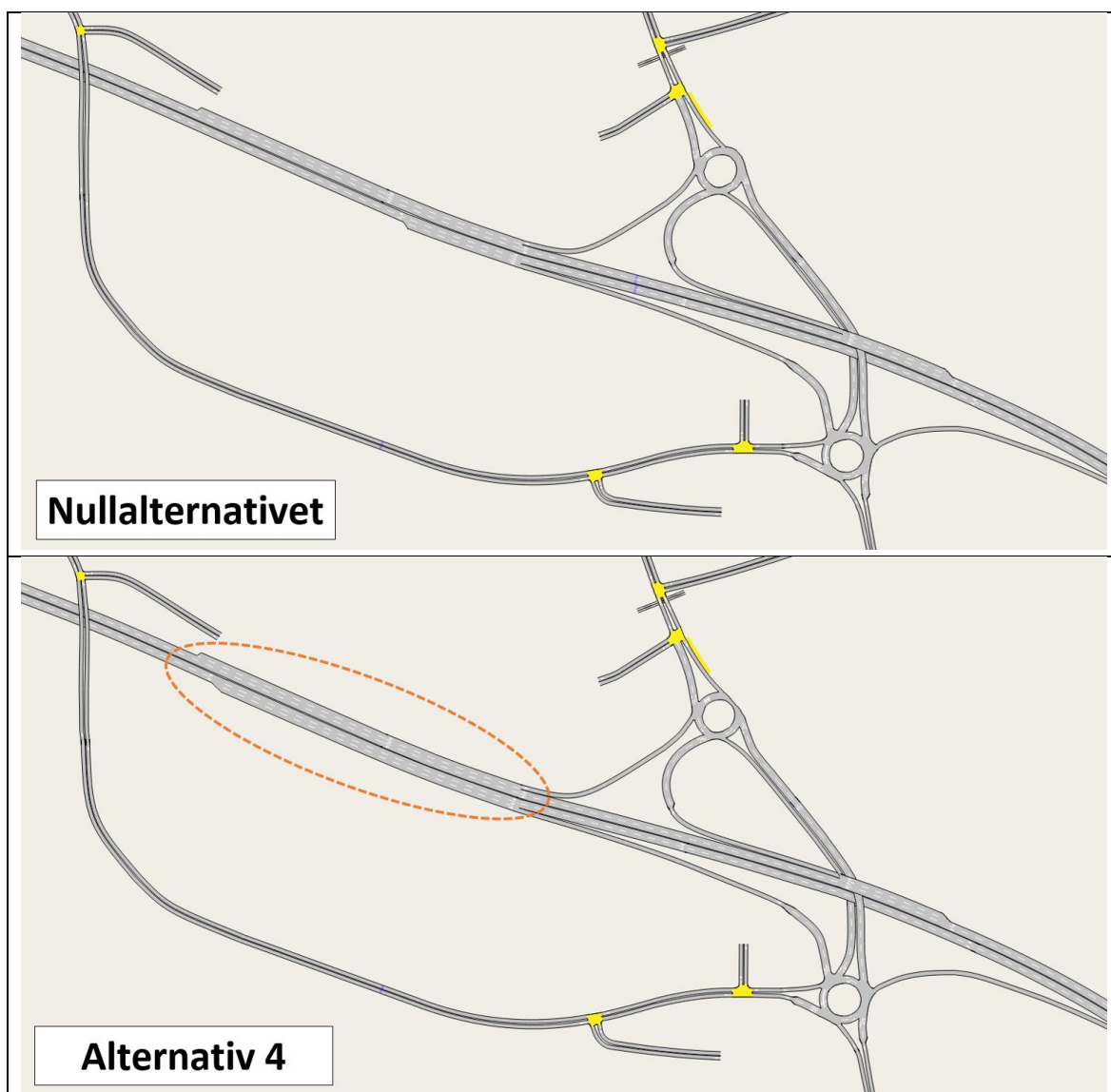
Alternativ 3, vist i figur 4-5, er likt alternativ 2, men inkluderer dagens to felt inn mot rundkjøringen fra Kastbakkvegen.



Figur 4-5: Utforming av søndre rundkjøring i Moelvkrysset i nullalternativet (t.v.) og alternativ 3 (t.h.), med endringer innenfor stiplet område (illustrasjon: Aimsun)

#### 4.1.5 Alternativ 4

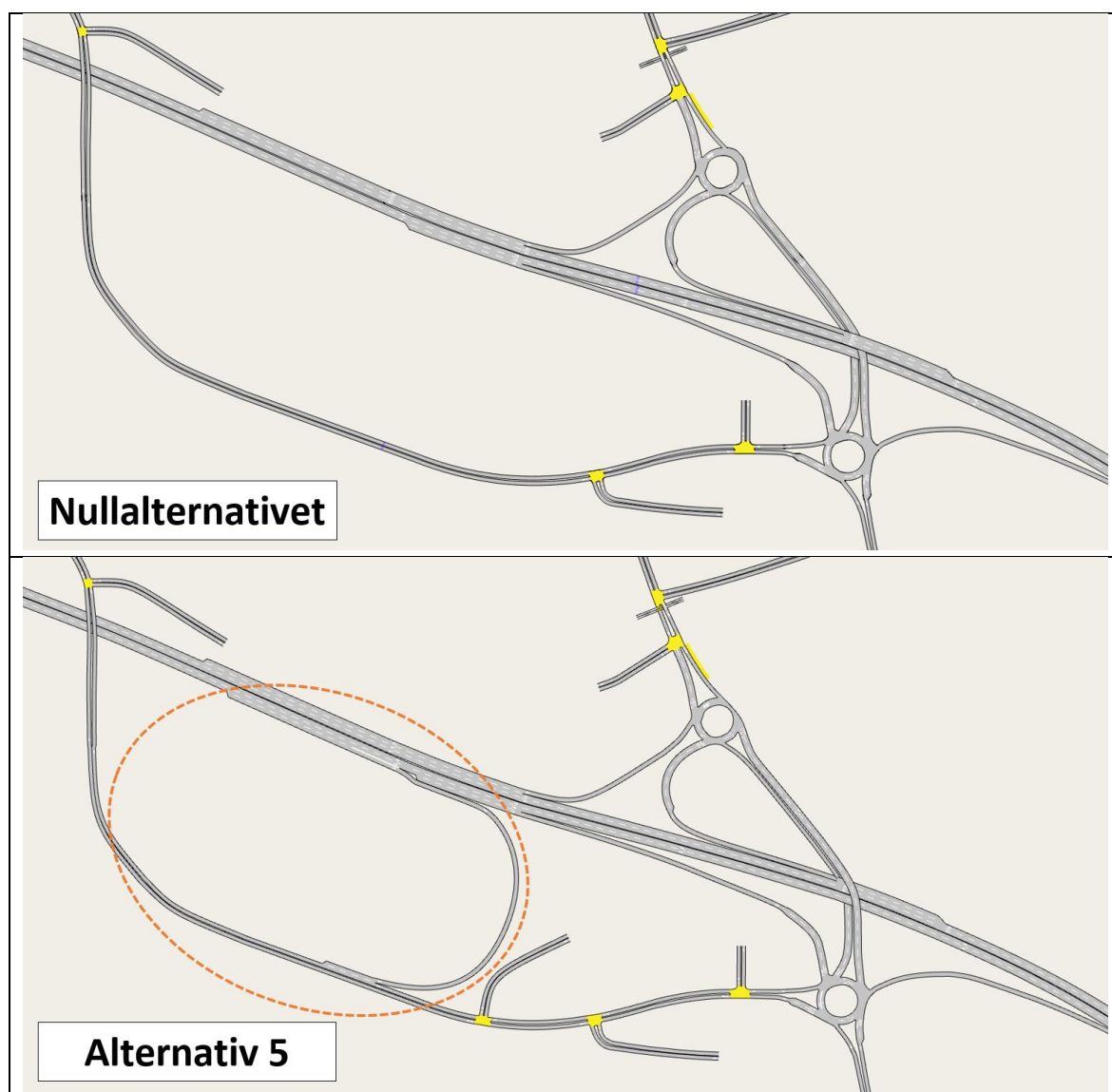
Alternativ 4, vist i figur 4-6, består av dagens utforming av Moelvkrysset, men forlenget feltutvidelse av retardasjonsfeltet inn mot avrampe fra nord (Mjøsbrua). I nullalternativet er feltutvidelsen kodet inn med 90 meter mellom full bredde på feltutvidelsen og sperrelinje mellom avrampe og gjennomgående E6. I alternativ 4 er denne feltutvidelsen økt med 160 meter, altså 250 meter mellom full bredde på feltutvidelsen og sperrelinje mellom avrampe og gjennomgående E6.



Figur 4-6: Utforming av Moelvkrysset i nullalternativet (øverst) og alternativ 4 (nederst) med endringer innenfor stiplet område (illustrasjon: Aimsun)

#### 4.1.6 Alternativ 5

Alternativ 5, vist i figur 4-7, består av dagens utforming av Moelvkrysset, men en ekstra avrampe fra E6 fra Mjøsbrua inn til Kastbakkvegen. I den forbindelse er lengden på retardasjonsfeltet inn mot avrampe fra nord (Mjøsbrua) tilsvarende forlenget som i alternativ 4, altså 160 meter lengre enn i nullalternativet.



Figur 4-7: Utforming av Moelvkrysset i nullalternativet (øverst) og alternativ 5 (nederst) med endringer innenfor stiplede område (illustrasjon: Aimsun)

## 4.2 Trafikkmengder

I fremtidig situasjon er det gjort fremskrivninger av trafikken til år 2050 med generell trafikkvekst, samt nyskapt trafikk fra det planlagte nye sykehuset.

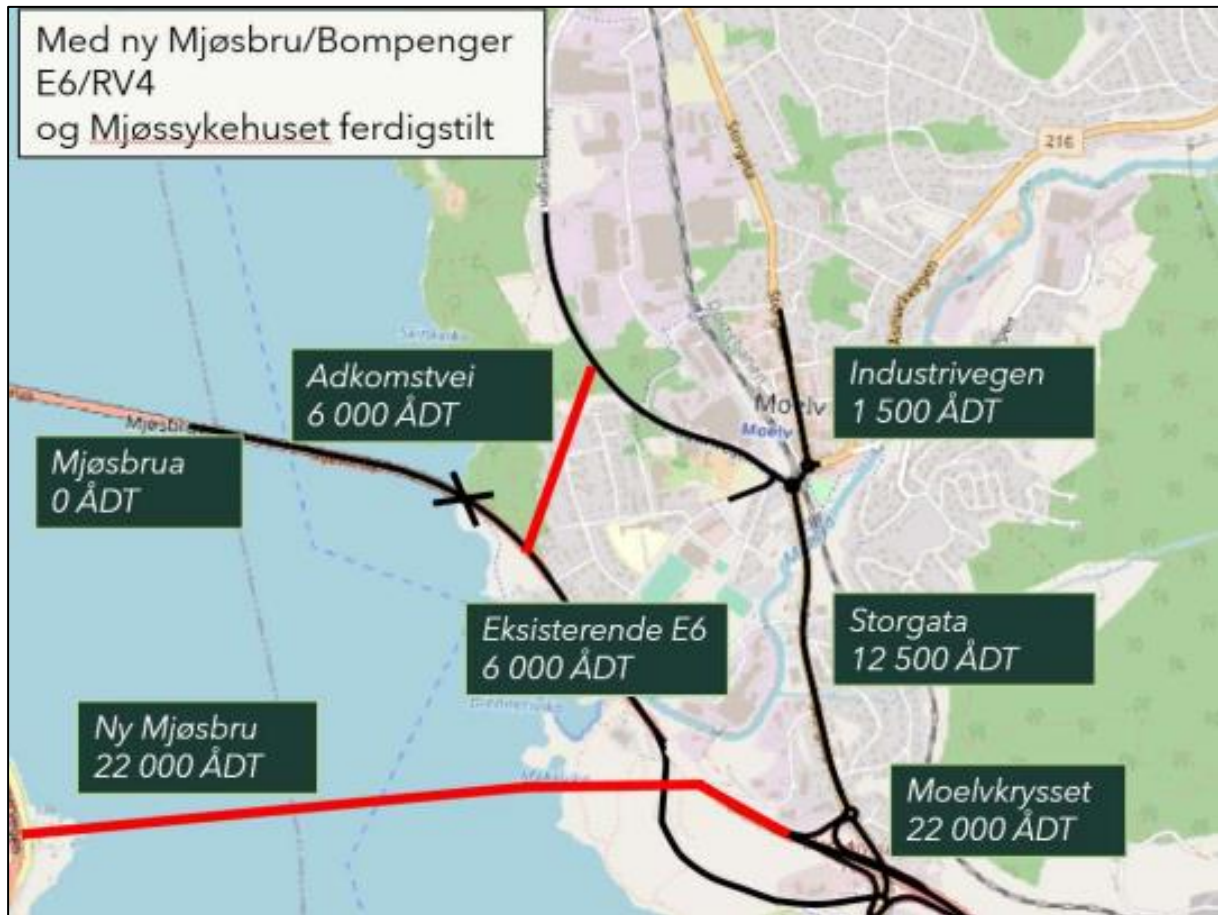
### 4.2.1 Generell trafikkvekst mot år 2050

For fremskriving av dagens trafikkmengder, er Asplan Viak sine trafikkberegninger for år 2050 lagt til grunn. Figur 4-8 og figur 4-9 viser beregnet ÅDT i 2050, hhv. med og uten ny Mjøsbru. Figur 4-9 viser i tillegg hvor mye av trafikken som skyldes sykehuset.

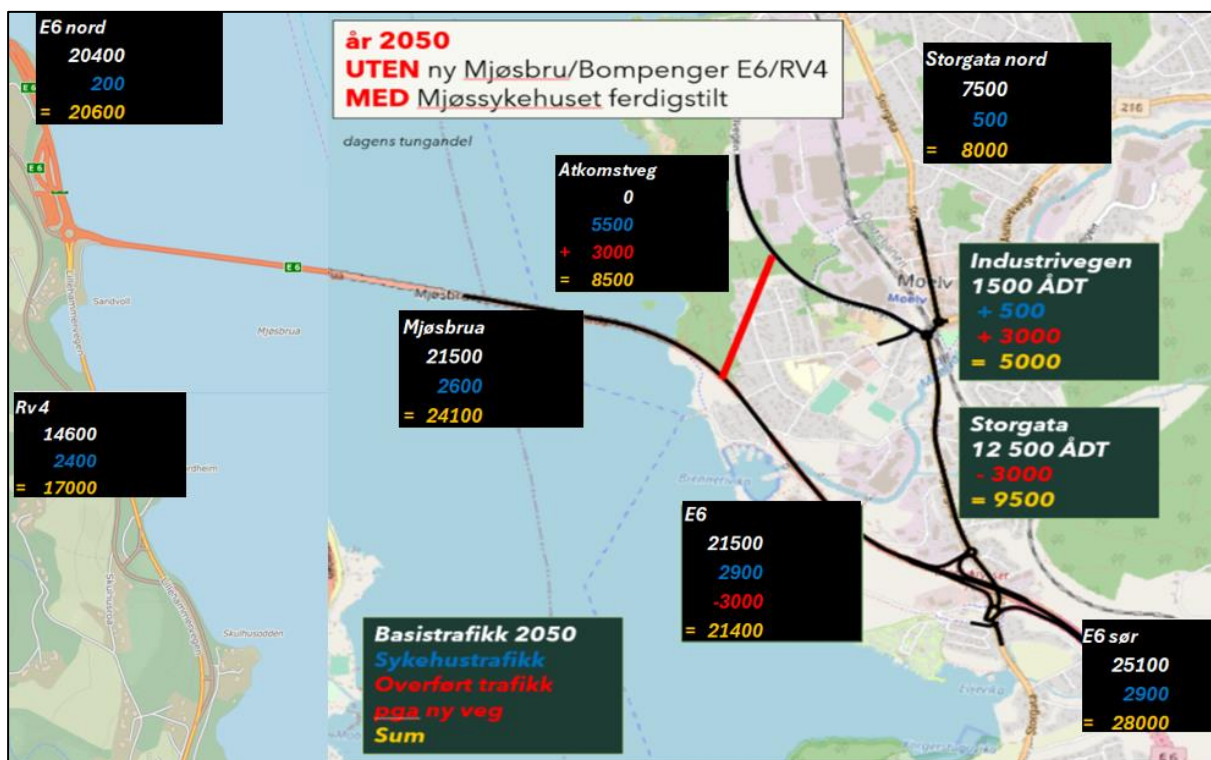
Grunnlaget for fremskriving av dagens OD-matriser i Aimsun (uten sykehustrafikk) er derfor basert på ÅDT-verdier fra figur 4-8, der sykehustrafikken fra figur 4-9 er trukket ifra.

Ved sammenligning av ÅDT i 2050 mot dagens ÅDT, ser man hvilke prosentvise endringer i trafikkmengder som kan forventes langs de store veiene i området. F.eks. er det beregnet at ÅDT over Mjøsbru øker til 19 400 kjt/døgn i år 2050, ekskludert sykehustrafikken, en økning på ca. 18 %. Ved å inkludere sykehustrafikken langs denne strekningen, som utgjør 2 600 kjt/døgn, er veksten fra dagens situasjon ca. 33 %.

OD-matriser for dagens situasjon (år 2022) og fremtidig situasjon (2050) er vist i rapportens Vedlegg A.



Figur 4-8: ÅDT i 2050 med ny Mjøsbru og nytt sykehuset ferdigstilt og i full drift (kilde: Asplan Viak)



Figur 4-9: ÅDT i 2050 med dagens Mjøsbu og nytt sykehuset ferdigstilt og i full drift (kilde: Asplan Viak)

Dagens rushprofil, som tidligere vist i figur 3-3, er beholdt i den fremtidige situasjonen for trafikken som ikke er i forbindelse med sykehuset. Sykehustrafikken er lagt oppå med et eget rushprofil, som følge av et annerledes ankomstmønster enn øvrig trafikk på grunn av sykehusets vaktskifteordninger.

#### 4.2.2 Sykehustrafikk

For den fremtidige situasjonen har Asplan Viak beregnet trafikken i RTM. Dette er dokumentert i deres rapport «Trafikknotat sykehuset Innlandet\_Revisjon\_05\_UTKAST» datert 25.09.2024. Et hovedfunn er at planlagt ny adkomstvei mellom eksisterende E6 og det nye sykehuset forventes å få en ÅDT på 6 000 kjt/døgn der alle svingebevegelser i nytt kryss på E6 er tillatt. Dette er basert på et midlertidig kryss på E6 før ny Mjøsbu er utbygd, med en plassering som er mer attraktiv for kjørende mellom E6 og nytt sykehus, sammenlignet med å kjøre i Storgata/Industrivegen. Beregnet ÅDT er basert på høy bilprognose, altså 85 % bilførerandel.

Tabell 4-1 viser prognose for tilstedeværelse av ansatte og studenter på nytt sykehus for et representativt døgn i år 2040. Disse tallene antas å også være representative for år 2050. Tabell 4-3 viser antatt ankomst- og avreiseandeler på timenivå. I denne tabellen er det hensyntatt garderobetid før og etter skift, slik at oppgitt tidspunkt er ankomst og avreise fra parkering.

Tabell 4-1: Prognose for antall ansatte og studenter på nytt sykehus for et representativt døgn i år 2040 (kilde: Asplan Viak)

Døgnfordeling 2040	Dag	Aften	Natt	Sum
<b>Antall ansatte</b>	2221	435	175	2 832
% -fordeling	79 %	15 %	6 %	100 %
<b>Antall studenter</b>	300	300	-	600
% fordeling	50 %	50 %	-	100 %
<b>Sum ansatte og studenter</b>	2 521	735	175	3 432
% fordeling	73 %	21 %	5 %	100 %

Tabell 4-2: Antall pasienter på nytt sykehus for et representativt døgn i år 2022 og prognose for år 2040 (kilde: Asplan Viak)

	2022		Fremskrevet 2040		Kommentar
	Gjennom- snitt per dag	Maks per dag	Gjennom- snitt per dag	Maks per dag	
<b>Innleggelser</b>	108	167	130	200	3 t parkering <sup>3</sup>
<b>Poliklinikk</b>	801	1032	1017	1311	2 t parkering <sup>4</sup>
<b>Dagbehandling</b>	57	82	70	100	6 t parkering <sup>5</sup>
<b>Sum</b>	966	1281	1217	1611	

<sup>3</sup> Ankommer gjennom hele døgnet, flest mellom kl. 08-18

<sup>4</sup> Antar jevn ankomstfordeling mellom kl. 08-15

<sup>5</sup> Antar 50 % ankommer til kl. 08 og 50 % ankommer til kl. 14

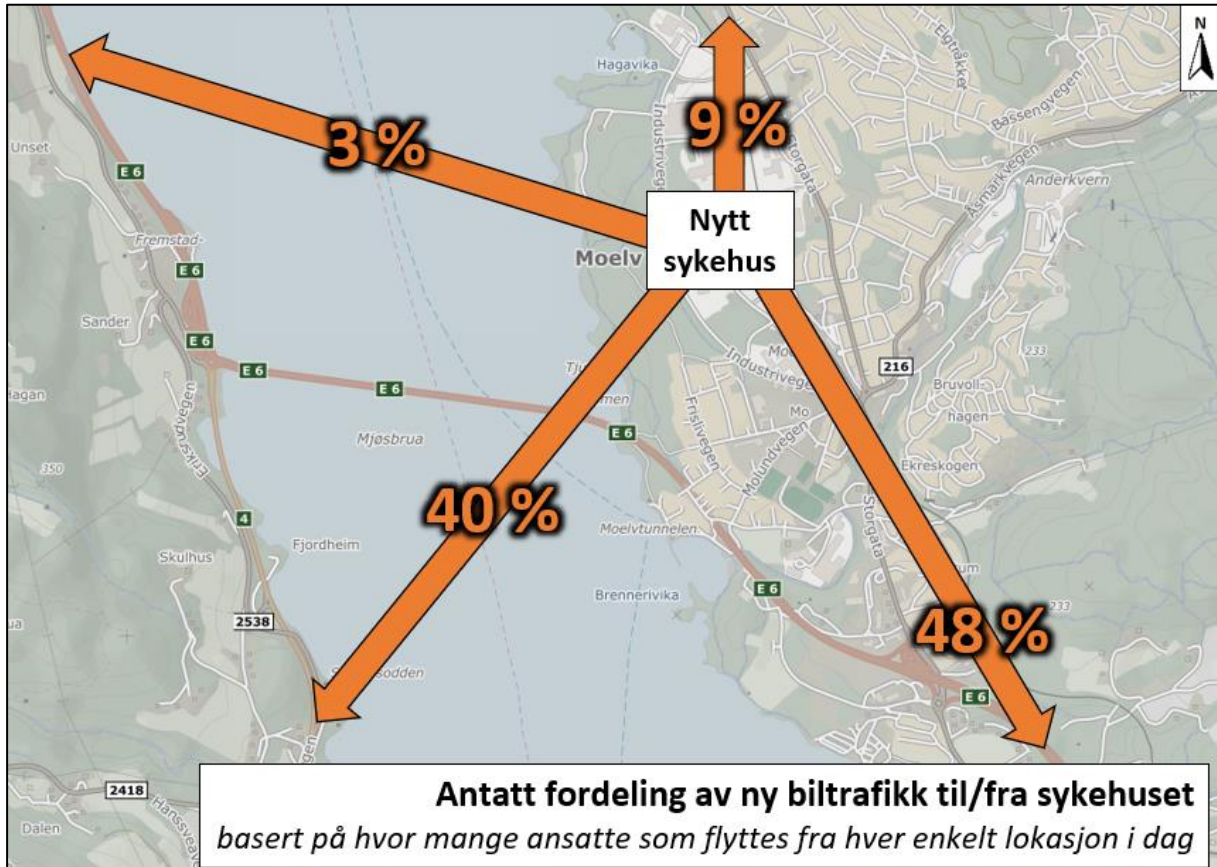
Tabell 4-3: Antatt ankomst- og avreiseandeler for ansatte og pasienter på timenivå (kilde: Asplan Viak)

Tidspunkt	Andel av ansatte <sup>7</sup> som KOMMER	Andel av ansatte <sup>8</sup> som DRAR	Andel av pasientene/døgn som KOMMER	Andel av pasientene/døgn som DRAR
<b>06:30-07:30</b>	50 % av dagskiftet	10 % av nattskiftet	0 %	0 %
<b>07:30-08:30</b>	50 % av dagskiftet	90 % av nattskiftet	14 %	0 %
<b>14:00-15:00</b>	80 % av aftenskiftet	5 % av dagskiftet	11 %	11 %
<b>15:00-16:00</b>	20 % av aftenskiftet	95 % av dagskiftet	11 %	11 %

<sup>7</sup> Omfatter også studenter

<sup>8</sup> Omfatter også studenter

Figur 4-10 viser antatt fordeling av den nye biltrafikken til/fra sykehuset for de ansatte. Dette er basert på hvor mange ansatte som flyttes fra hver enkelt lokasjon i dag.



Figur 4-10: Antatt fordeling av ny biltrafikk til/fra sykehuset (kilde: Asplan Viak, kartkilde: kart.finn.no)

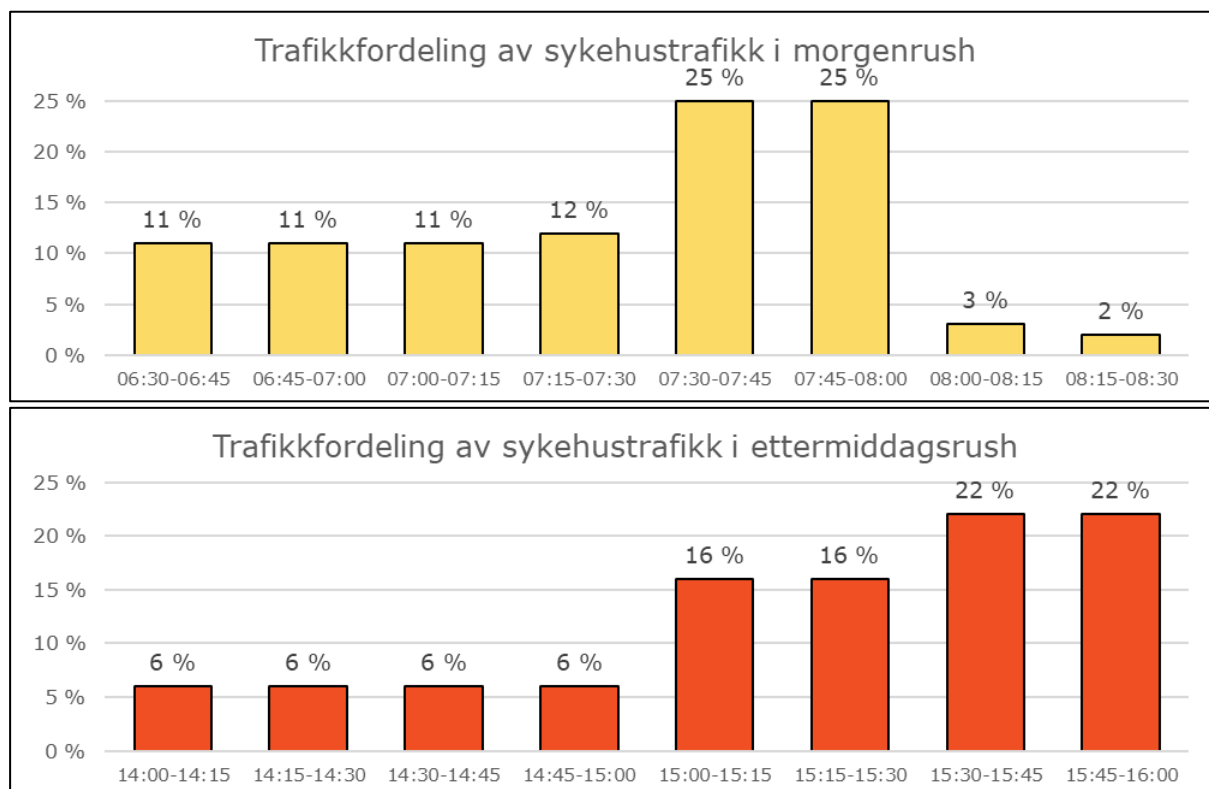
Tabell 4-4 viser oppsummering av beregnet trafikk inn og ut av sykehuset i tidsrommene kl. 06:30-08:30 og kl. 15:00-17:00. Det forutsettes at pasientbesøk og varelevering primært kommer på tidspunkt på døgnet uten avviklingsproblemer, altså utenfor disse rushperiodene.

Tabell 4-4: Beregnet biltrafikk inn og ut av sykehuset i tidsrommene kl. 06:30-08:30 og kl. 15:00-17:00

Tidspunkt	Retning	Bilturer, lav bilprognose (70 % bilførerandel)	Bilturer, høy bilprognose (85 % bilførerandel)
Kl. 06:30-08:30	Inn	1 650	1 950
	Ut	100	150
Kl. 14:00-16:00	Inn	550	600
	Ut	1 700	2 000

Fordeling av biltrafikken til/fra sykehuset utgjør trafikkprofiler gjennom morgen- og ettermiddagsrushet som vist i figur 4-11. Figuren viser at den største andelen av

sykehustrafikken skjer mellom kl. 07:30-08:00 i morgenrush, og mellom kl. 15:30-16:00 i ettermiddagsrush.



Figur 4-11: Trafikkprofil av biltrafikken til/fra sykehuset i morgenrush (øverst) og ettermiddagsrush (nederst)

#### 4.2.3 ÅDT 2050

I etterkant av framskriving av trafikkmengder til bruk i Aimsun, har COWI laget prognose for årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2050. Som beskrevet i kapittel 2.1 er det noen små forskjeller, og med avviklingsanalyser kun i rushperioder har forskjellene liten betydning.

Prognosegrunnlaget for ÅDT i 2050 er beregninger av ÅDT 2022 og 2030 fra transportmodellen "DOM DoG" (RTM), samt prognoser for generell trafikkvekst for Innlandet hentet fra EFFEKT6.92, Statens vegvesens beregningsprogram for prissatte konsekvenser, vist i tabell 4-5. Vekstprognoser for Innlandet gir en total trafikkvekst på ca. 17 % fra 2030 til 2050. Det er også brukt tellinger av dagens trafikk på E6 og på fv. 213 Storgata for å verifisere og korrigere resultatene fra transportmodellen.

Tabell 4-5: Prognose for trafikkutvikling for Innlandet (kilde: Statens vegvesen/EFFEKT6.92)

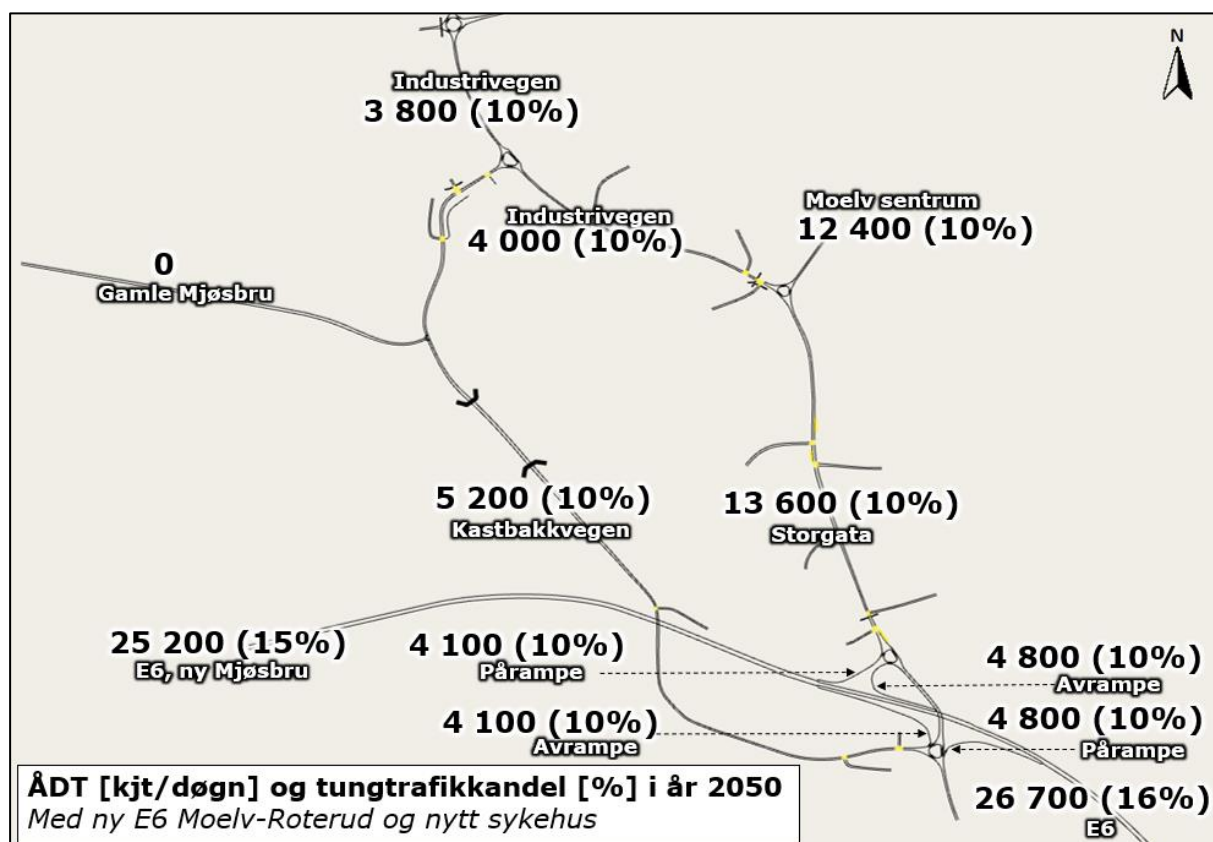
Gjennomsnittlig trafikkutvikling			
Tom. år	Lette	Tunge	Busser
2030	+0,3 %	+0,9 %	+0,2 %
2140	+0,6 %	+1,3 %	+0,1 %

Følgende scenarier er beregnet med RTM:

- Basis 2020, dvs. veinettet slik det var i 2020
- Referanse 2030, dvs. med E6 utbygd slik den er i 2025, og strekningen Roterud-Storhove utbygd. Med data om antall innbyggere og arbeidsplasser for 2030.
- Referanse 2030 med det nye Mjøssykehuset. Bortsett fra sykehuset er denne lik referanse 2030.
- Utbygd E6 Moelv-Roterud, alternativ 2, 2030. Er ellers lik referanse 2030.
- Utbygd E6 Moelv-Roterud, alternativ 2, 2030, med nytt sykehus og ny Kastbakkvegen som adkomstvei til sykehuset.

RTM-beregningen viser at trafikken i sonen (grunnkrets 34111209) der det nye sykehuset skal ligge vil øke med ca. 6 300 biler per døgn i 2030 på grunn av sykehuset. Av dette er 1 700 biler pendlertrafikk, som er lagt inn i modellen for å ta høyde for at ansatte ved de nåværende sykehusene i stor grad vil pendle fra nåværende bosteder til det nye arbeidsstedet i Moelv. Den øvrige trafikkveksten kommer som følge av veksten i antall arbeidsplasser som er lagt inn i denne sonen.

Prognosen for ÅDT i år 2050 og tilhørende tungtrafikkandel er vist i figur 4-12.



Figur 4-12: Prognose for ÅDT i 2050 (kilde: COWI)

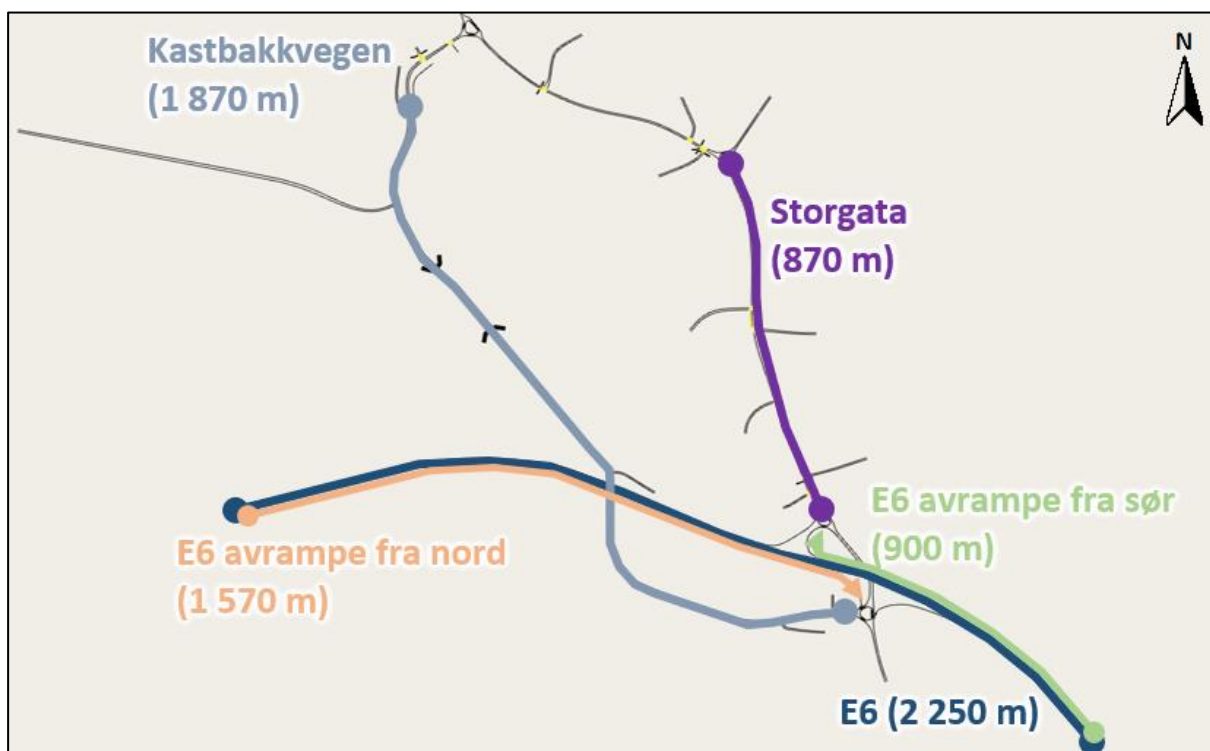
Sammenlignet med dagens ÅDT 16 900 i år 2025 på E6 Mjøsbrua, øker trafikken med ca. 8 300 ÅDT i 2050. Den sterke veksten skyldes dels at det ikke er bompenger på E6 i 2050, og dels at redusert reisetid og økt kapasitet på ny E6 også bidrar til økt trafikk.

### 4.3 Fartsgrenser

I fremtidig situasjon er det i Aimsun-modellen lagt inn fartsgrense 100 km/t på E6 forbi Moelv. Kastbakkvegen som ny adkomstvei til sykehuset er lagt inn med fartsgrense 50 km/t, og 30 km/t forbi sykehusområdet.

## 5 Beregningsresultater

Det er tatt ut reisetid langs fem utvalgte strekninger i modellen gjennom rushperiodene, vist i figur 5-1. Det er tatt ut resultater langs E6 gjennom modellen, på avramper, langs Storgata, og langs Kastbakkvegen. Strekningsresultatene er like for beregningsalternativene og dermed sammenlignbare. Reisetiden er kun reisetid innenfor disse strekningene, og ikke utenfor/lengre bak. Ved køer som strekker seg lengre tilbake enn strekningsuttakene, vil ikke forsinkelser utenfor de definerte strekningene inkluderes i reisetiden. Det samme gjelder for resultatuttak som går helt til utkanten av veinettet i modellen. Om det står kø utenfor modellen, inkluderes dette ikke i resultatuttaket.



Figur 5-1: Strekninger det er tatt ut reisetider for, samt lengdene på strekningene (illustrasjon: Aimsun/COWI)

Kort oppsummert er resultater tatt ut for:

- **Nullalternativet** Sammenligningsalternativ med ny Mjøsbru, nytt sykehus, og dagens utforming av Moelvkrysset.
- **Alternativ 1** Ny feltløsning på avrampen foran søndre rundkjøring i Moelvkrysset
- **Alternativ 2** Filterfelt fra avrampen foran søndre rundkjøring i Moelvkrysset, og redusert til ett felt inn mot rundkjøringen fra Kastbakkvegen
- **Alternativ 3** Som alternativ 2, men to felt inn mot rundkjøringen fra Kastbakkvegen
- **Alternativ 4** Forlenget retardasjonsfelt med 160 meter ekstra
- **Alternativ 5** Ekstra avrampe fra E6 Mjøsbrua til Kastbakkvegen

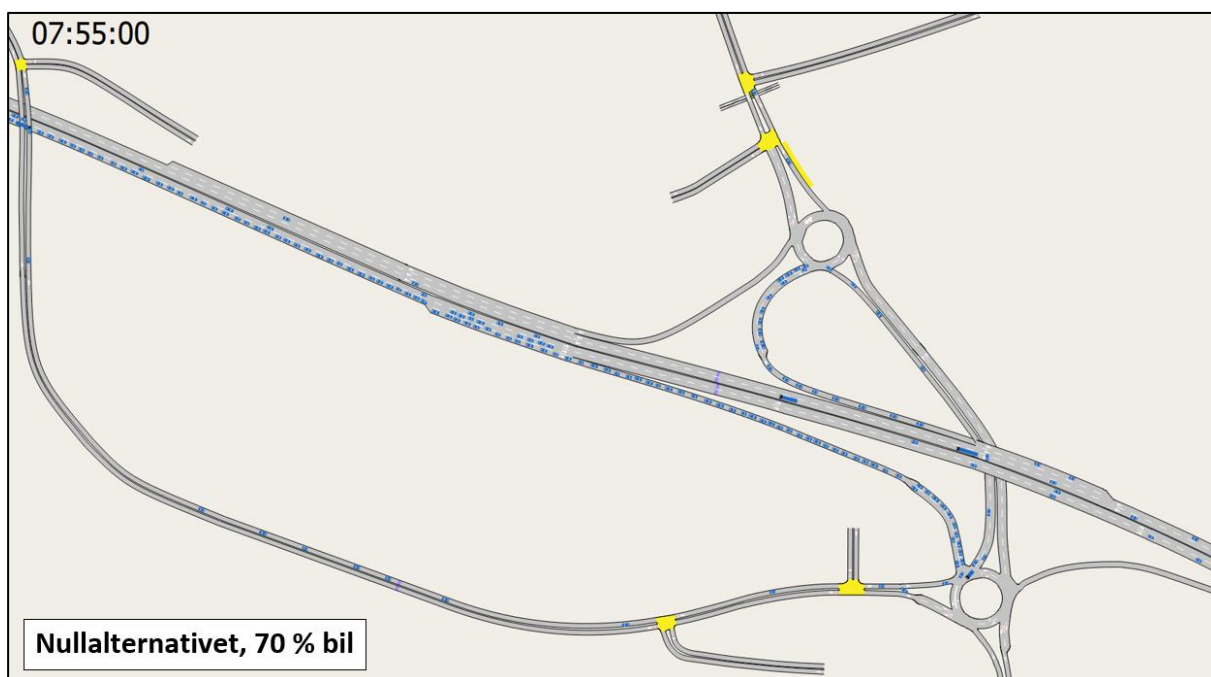
Det er gjort beregninger både med lav bilprognose (70 % bilførerandel), og med høy bilprognose (85 % bilførerandel) for sykehustrafikken.

## 5.1 Morgenrush kl. 06:30-08:30

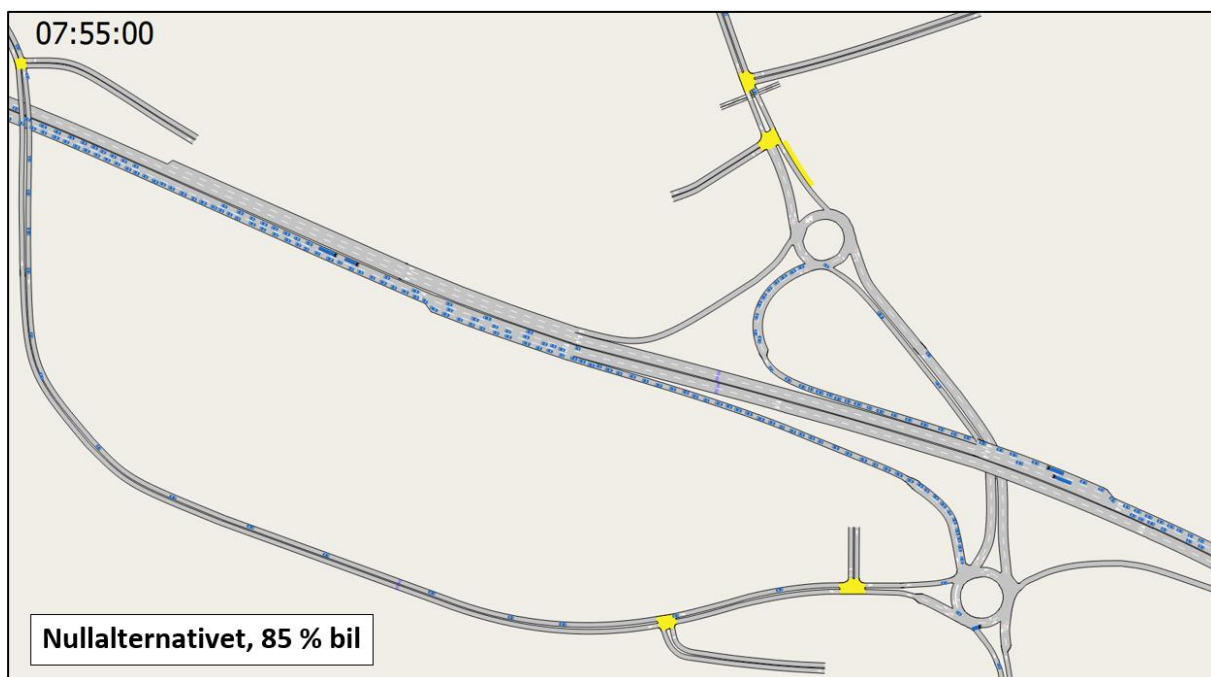
Det er først vist resultater fra simulering av nullalternativet i år 2050 med planlagt veinett uten tiltak. Deretter er beregninger for rushperioden inndelt i egne kapitler for den lave (70 %) og den høye bilprognosen (85 %) for sykehustrafikken.

### 5.1.1 Nullalternativet

Beregningsresultater for nullalternativet viser hvordan dagens veisystem vil fungere for anslått fremtidig trafikksituasjon i år 2050. Med ny Mjøsbru, nytt sykehus med tilhørende nyskapt trafikk, og generell trafikkvekst, vil det bli situasjoner i rushperiodene med store kødannelser og forsinkelser. Figur 5-2 og figur 5-3 viser uttak fra simulering av nullalternativet kl. 07:55 med henholdsvis den lave og høye bilprognosen for sykehuset i morgenrushet.



Figur 5-2: Beregnet køsituasjon kl. 07:55 i nullalternativet med lav bilprognose (illustrasjon: Aimsun)



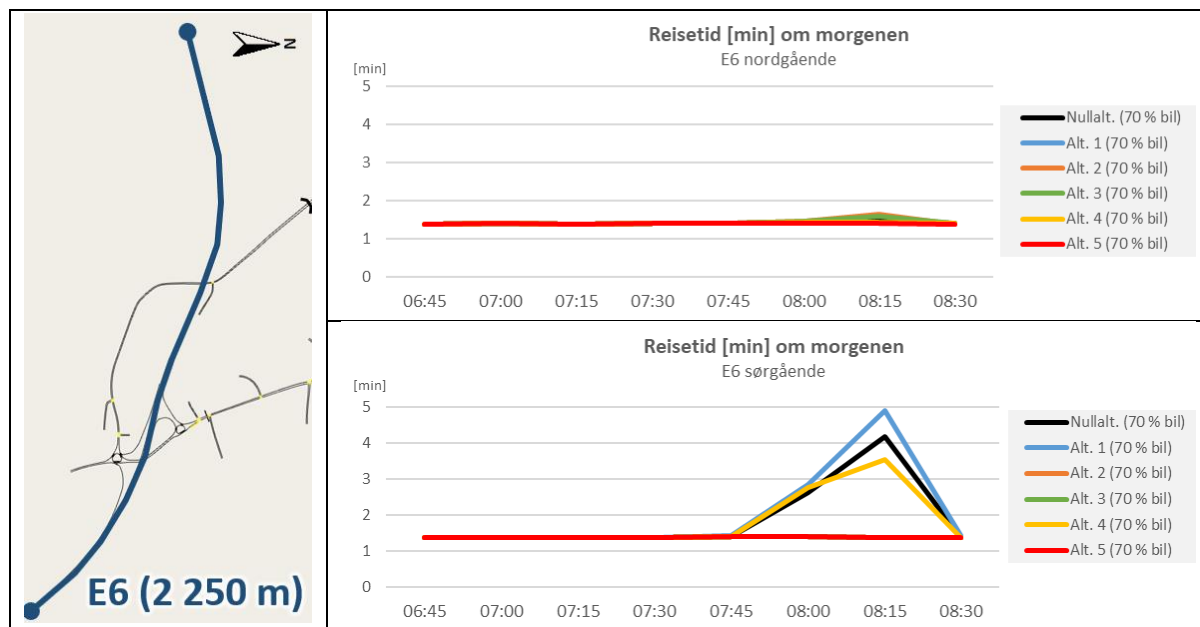
Figur 5-3: Beregnet køsituasjon kl. 07:55 i nullalternativet med høy bilprognose (illustrasjon: Aimsun)

I Moelvkrysset oppstår det lange køer i begge avramper fra E6 som følge av konsentrert sykehustrafikk i forbindelse med vaktskiftene. Denne trafikken kommer i stor grad fra E6, og gir avviklingsproblemer i rundkjøringene i Moelvkrysset. Både lav og høy bilprognose gir spesielt store kødannelser for trafikken fra nord (Mjøsbrua). Det er også utfordringer for avrampe fra sør som kan gi kødannelser ut på gjennomgående E6.

Det er lagt til grunn 1 950 bilturer inn til sykehuset i morgenrush kl. 06:30-08:30, basert på den høye bilprognosen for sykehustrafikken (85 % bilførerandel). I forbindelse med vaktskifte kl. 08:00 er det forutsatt at halvparten av disse ankommer mellom kl. 07:30-08:00, altså ca. 975 bilturer på en halvtime. Med lav bilprognose (70 % bilførerandel) er det 1 650 biler inn til sykehuset i morgenrush, der 825 biler ankommer mellom kl. 07:30-08:00.

### 5.1.2 Reisetid med lave bilprognoser (70 % bil)

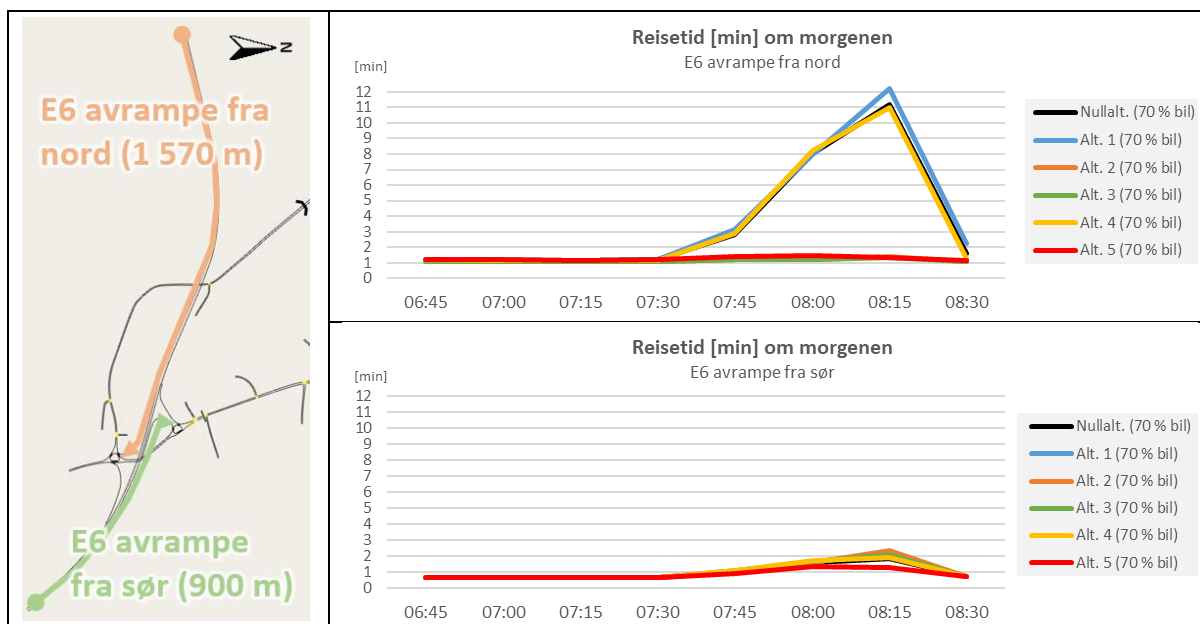
Figur 5-4–figur 5-7 viser reisetiden på ulike strekninger i morgenrushet med lave bilprognoser (70 %) for sykehustrafikken. *OBS: det gjøres oppmerksom på ulike verdier på y-akser i figurene.*



Figur 5-4: Reisetid på strekningen langs E6 i år 2050, 70 % bil, morgenrush

Nullalternativet (dagens referansesituasjon) viser store forsinkelser langs E6 i sørgående retning i morgenrushet. Dette skyldes tilbakeblokkering fra Moelvkrysset, der kjørende i forbindelse med det nye sykehuset kjører via Moelvkrysset, og velger enten adkomst via Kastbakkvegen eller Storgata. Simulering viser at tilbakeblokkering hovedsakelig skjer for trafikken som kommer på E6 fra nord (Mjøsbrua). I alternativ 5 er forsinkelsene størst der reisetiden øker fra ca. 1,5 til 5 min. Dette utgjør en endring i gjennomsnittlig hastighet fra 100 km/t til under 30 km/t på E6-strekningen.

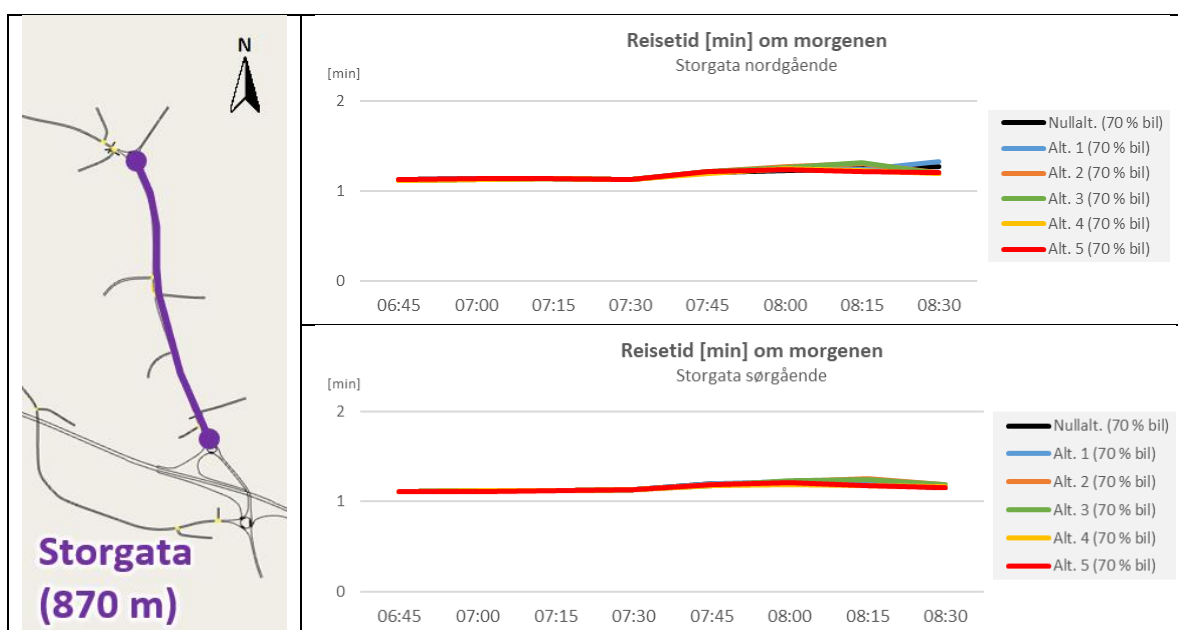
I alternativ 2, 3, og 5 er situasjonen for den gjennomgående E6-trafikken betydelig forbedret som følge av filterfelt på avrampen fra Mjøsbrua. Dette gjør at trafikken fra nord kan kjøre konfliktfritt forbi rundkjøringen, og heller flette inn med øvrig trafikk i Kastbakkvegen. I alternativ 4 gir det forlengede retardasjonsfeltet ikke langt nok kømagasin til å unngå tilbakeblokkering av gjennomgående E6-trafikk. Resultatuttak for reisetider langs avrampene i Moelvkrysset er vist i figur 5-5.



Figur 5-5: Reisetid langs avrampene på E6 i år 2050, 70 % bil, morgenrush

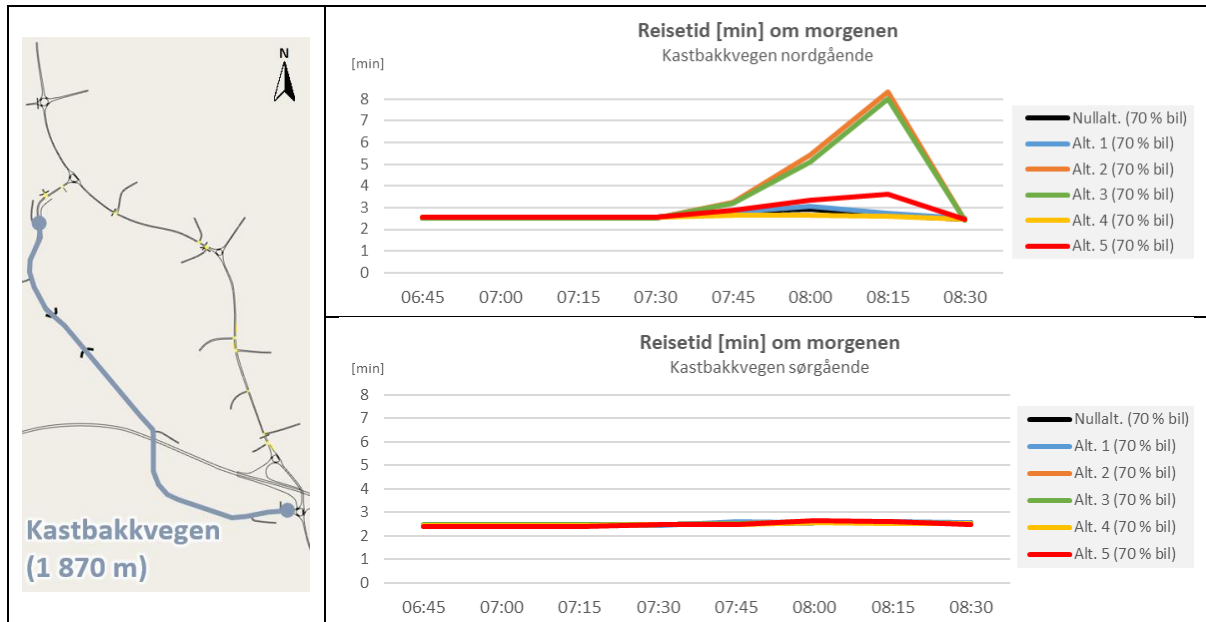
Langs avramper fra E6 i Moelvkrysset er det store forsinkelser for trafikken fra nord i nullalternativet, alternativ 1, og alternativ 4. Sett i sammenheng med figur 5-4, er ikke kødannelse på avrampen fra nord så store at gjennomgående E6 blir forstyrret. Det gjøres oppmerksom på at køen her kan bygge seg opp mer i virkeligheten enn modellert på enkelte dager med ekstra mye trafikk.

Langs avrampen fra sør er det også noe forsinkelser i rushtopp som følge av sykehustrafikken som kommer svært konsentrert etter kl. 07:30.



Figur 5-6: Reisetid langs Storgata i år 2050, 70 % bil, morgenrush

Langs Storgata er det jevn og god fremkommelighet i modellen i samtlige alternativ om morgenen. Det gjøres oppmerksom på at modellen her er noe forenklet sammenlignet med virkeligheten, da det er flere avkjørsler og mer aktivitet langs Storgata enn det som er inkludert i Aimsun-modellen.

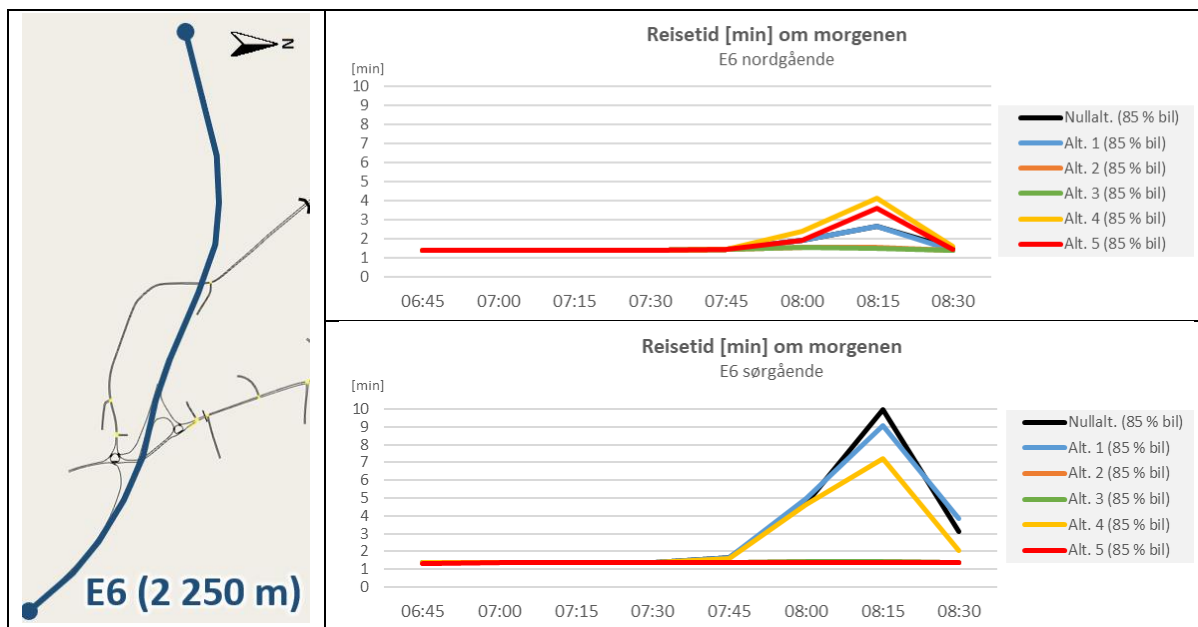


Figur 5-7: Reisetid langs Kastbakkvegen i år 2050, 70 % bil, morgenrush

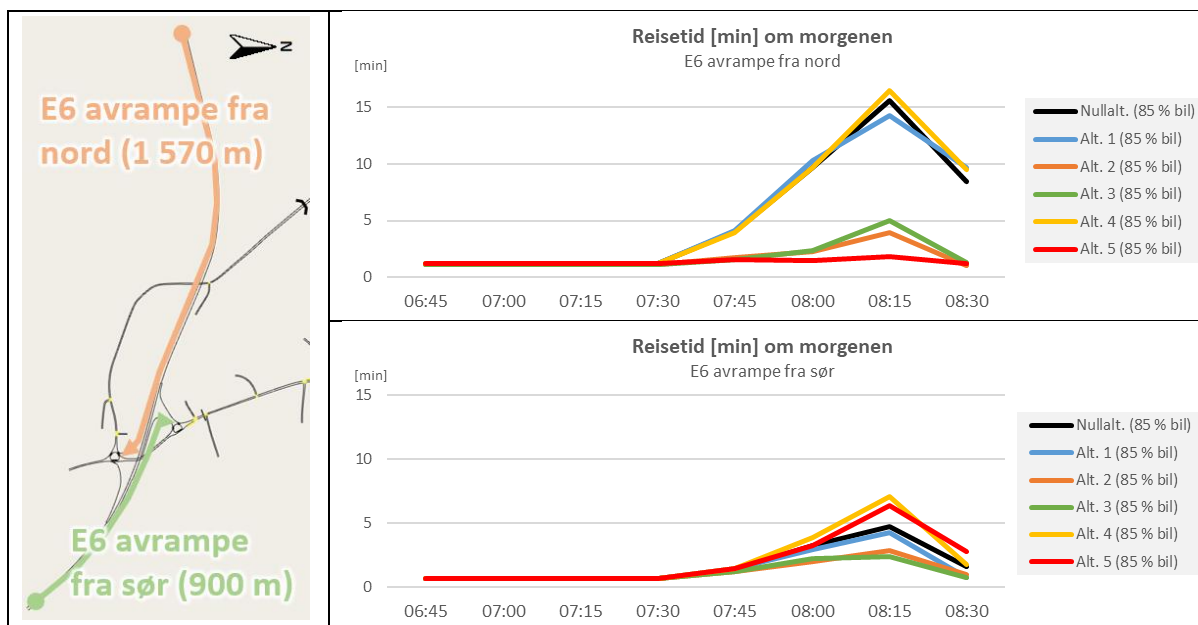
Med store trafikkmengder inn mot sykehuset om morgenen blir det store forsinkelser mellom E6 og nytt sykehus. I nullalternativet, alternativ 1, og alternativ 4 viste beregninger store forsinkelser langs E6 avrampe inn mot Moelvkrysset i figur 5-5. I disse alternativene er fremkommeligheten god langs Kastbakkvegen i nordgående retning, da køer står på avrampen. I alternativ 2 og 3 er det derimot større køer langs Kastbakkvegen da avviklingen er økt ut fra avrampen, som dermed flytter køen til Kastbakkvegen. I alternativ 5 med ekstra rampe, er det betydelig bedre flyt langs både avrampe og Kastbakkvegen, til tross for noe økning i reisetid i Kastbakkvegen i rushtopp.

### 5.1.3 Reisetid med høye bilprognoser (85 % bil)

Figur 5-8-figur 5-11 viser reisetiden på ulike strekninger i morgenrushet med høye bilprognoser (85 %) for sykehustrafikken. *OBS: det gjøres oppmerksom på ulike verdier på y-akser i figurene.*



Figur 5-8: Reisetid på strekningen langs E6 i år 2050, 85 % bil, morgenrush

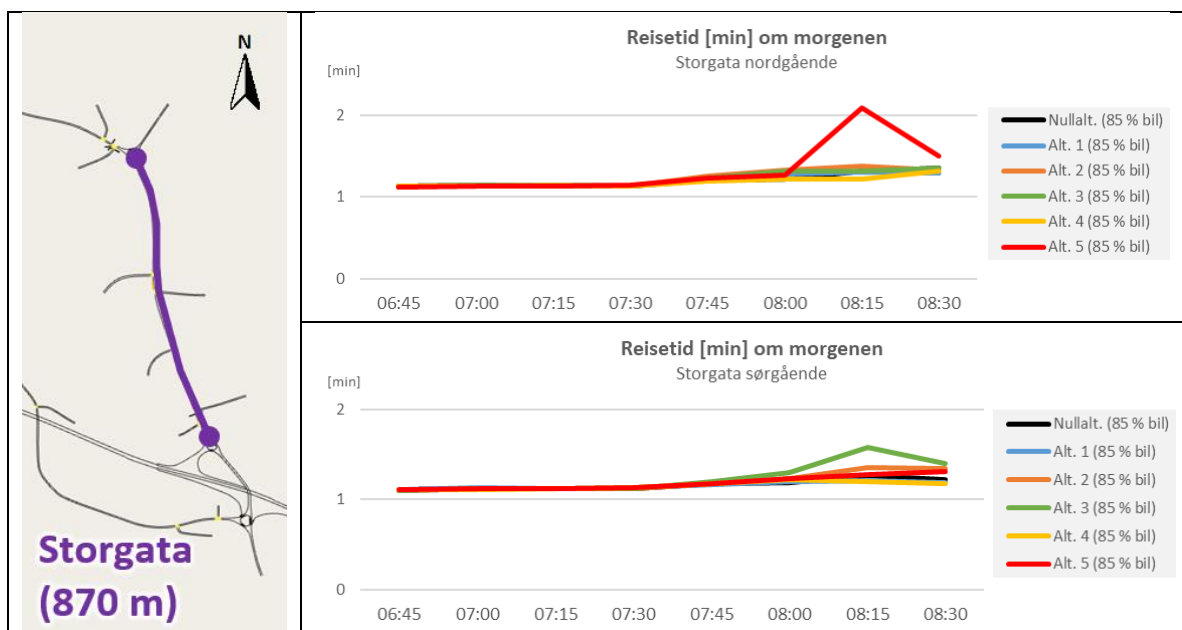


Figur 5-9: Reisetid langs avrampene på E6 i år 2050, 85 % bil, morgenrush

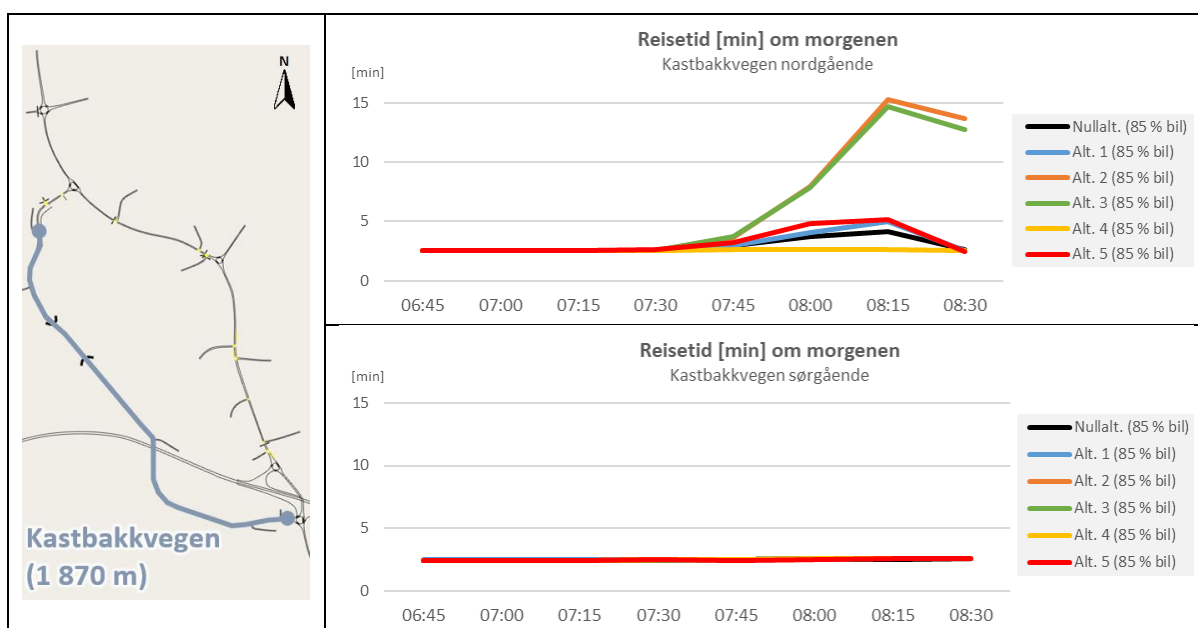
Forsinkelser langs E6 og avramper er betydelig større med høye bilprognoser for sykehustrafikk, sammenlignet med lave bilprognoser. Det er tydelig at alternativ 5 er det mest kapasitetssterke alternativet for trafikken fra nord (Mjøsbrua), men også alternativ

2 og 3 gir såpass god avvikling at det ikke oppstår problemer i modellen for den gjennomgående E6-trafikken.

Langs avrampen fra sør oppstår det forsinkelser i rushtopp som følge av sykehustrafikken inn mot rundkjøringen i Moelvkruset som kommer svært konsentrert etter kl. 07:30. Dette gir kødannelse tilbake til E6, som forstyrrer den gjennomgående E6-trafikken i nordgående retning i rushtopp.



Figur 5-10: Reisetid langs Storgata i år 2050, 85 % bil, morgenrush



Figur 5-11: Reisetid langs Kastbakkvegen i år 2050, 85 % bil, morgenrush

Langs Storgata er det stort sett jevn og god fremkommelighet om morgenen. I alternativ 5 oppstår det noen forsinkelser i nordgående retning i rushtopp. Dette skyldes at det først og fremst er mange kjørende fra nord som velger Kastbakkvegen inn mot sykehuset, da ekstra avrampe gjør Kastbakkvegen svært attraktiv. Når mange velger Kastbakkvegen samtidig, oppstår det her etter hvert forsinkelser, som gjør det mer attraktivt å velge Storgata. I øvrige alternativ er denne trafikken mer jevnt fordelt mellom Kastbakkvegen og Storgata som rutevalg gjennom rushtoppen, mens rutevalget kommer mer konsentrert i Storgata i rushtopp med alternativ 5.

## 5.2 Ettermiddagsrush kl. 14:00-16:00

Det er først vist uttak fra simulering av nullalternativet, for å vise utfordringer i år 2050 med planlagt veinett uten tiltak. Deretter er beregninger for rusperioden inndelt i egne kapitler for lav (70 %) og høy bilprognose (85 %) for sykehustrafikken.

### 5.2.1 Nullalternativet

Nullalternativet viser hvordan dagens veisystem fungerer for anslått fremtidig trafikksituasjon i år 2050. Figur 5-12 og figur 5-13 viser uttak fra simulering av nullalternativet kl. 15:55 med henholdsvis lave og høye bilprognoser for sykehuset.



Figur 5-12: Beregnet køsituasjon ca. kl. 15:55 i nullalternativet med lave bilprognoser (70 %). Blå prikker representerer kjørende. (Illustrasjon: Aimsun)



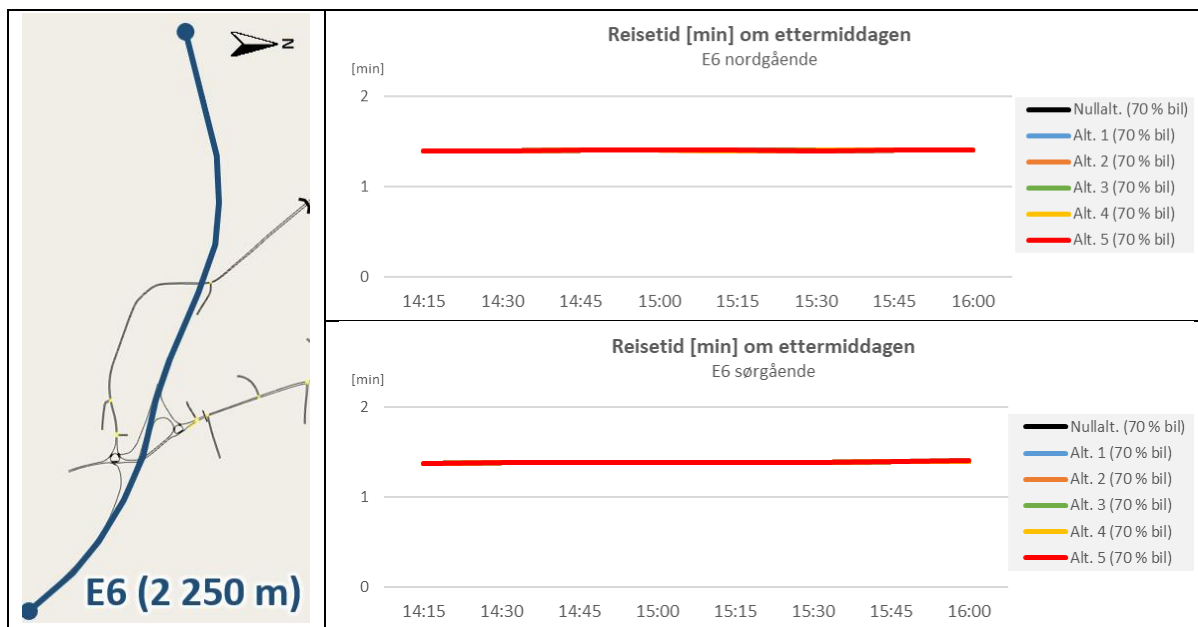
Figur 5-13: Beregnet køsituasjon ca. kl. 15:55 i nullalternativet med høye bilprognoser (85 %). Blå prikker representerer kjørende. (Illustrasjon: Aimsun)

Simulering viser at det oppstår store køer ut fra sykehuset om ettermiddagen. Med svært mange som skal ut fra sykehuset samtidig, står det lange køer inn mot Moelvkrysset både i Kastbakkvegen og i Storgata. I tillegg er det svært saktegående trafikk i Industrivegen i sørgående retning inn mot rundkjøringen med Storgata.

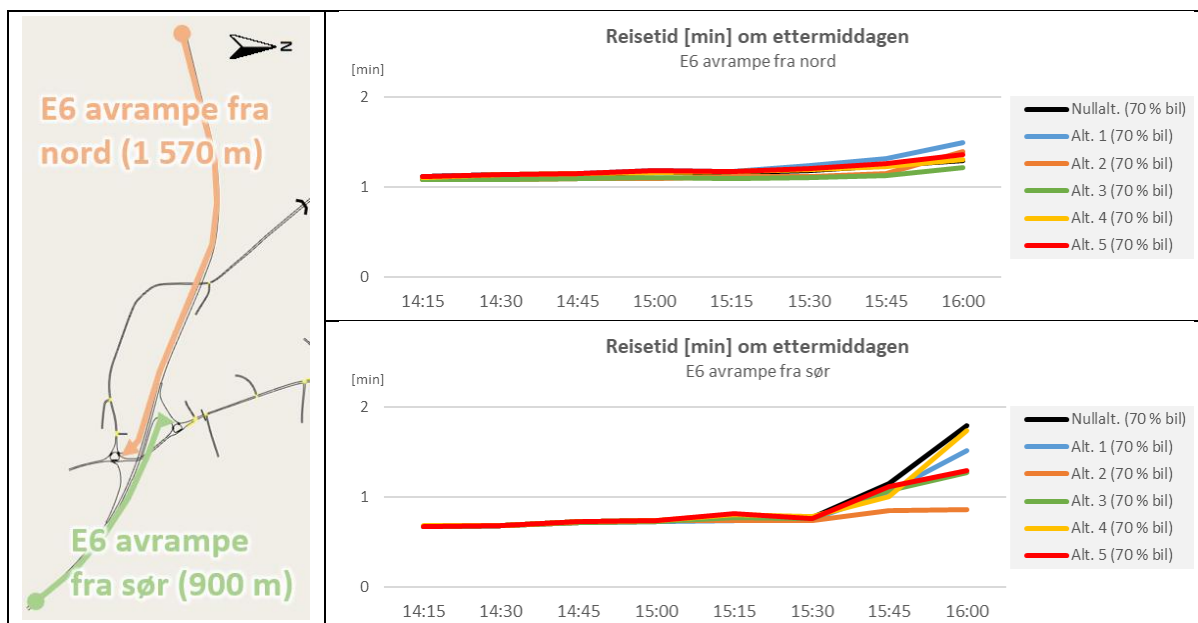
Med høy bilprognose er det 2 000 bilturer ut fra sykehuset kl. 14-16. Av disse kjører 44 % (880 biler) ut i halvtimen kl. 15:30-16:00. Rushtoppen for sykehustrafikken er samtidig som rushtoppen for den øvrige trafikken i området, ref. figur 3-3. Dette gir avviklingsutfordringer i makstimen i systemet.

### 5.2.2 Reisetid med lave bilprognoser (70 % bil)

Figur 5-14–figur 5-17 viser reisetiden på ulike strekninger i ettermiddagsrushet med lave bilprognoser (70 %) for sykehustrafikken. *OBS: det gjøres oppmerksom på ulike verdier på y-akser i figurene.*



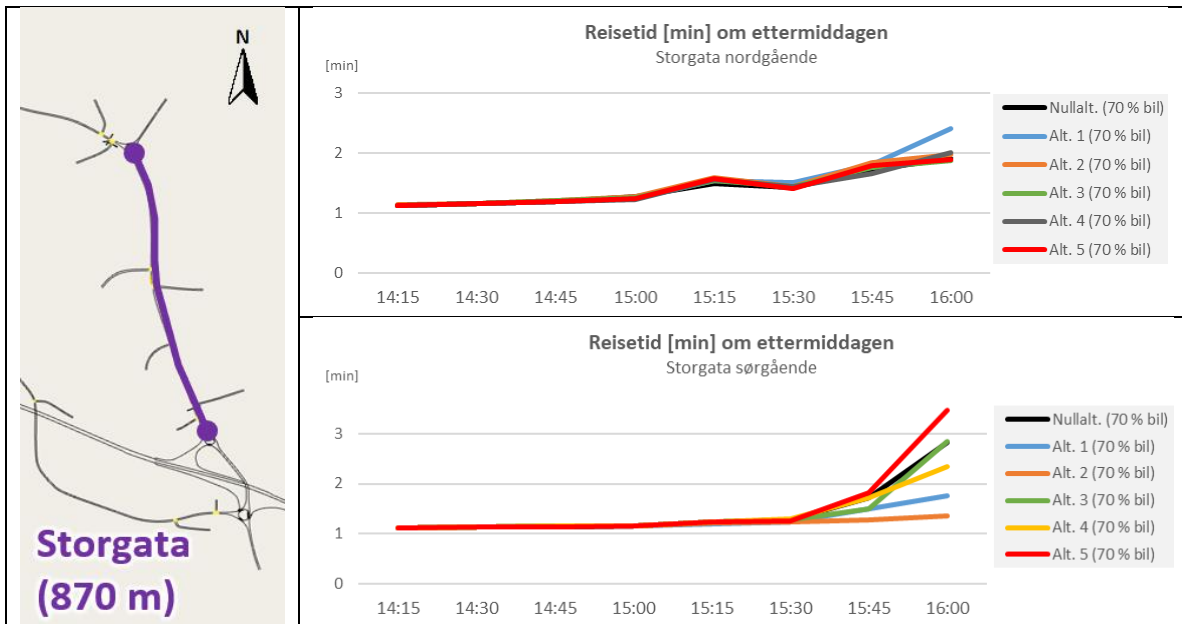
Figur 5-14: Reisetid langs E6 i år 2050, 70 % bil, ettermiddagsrush



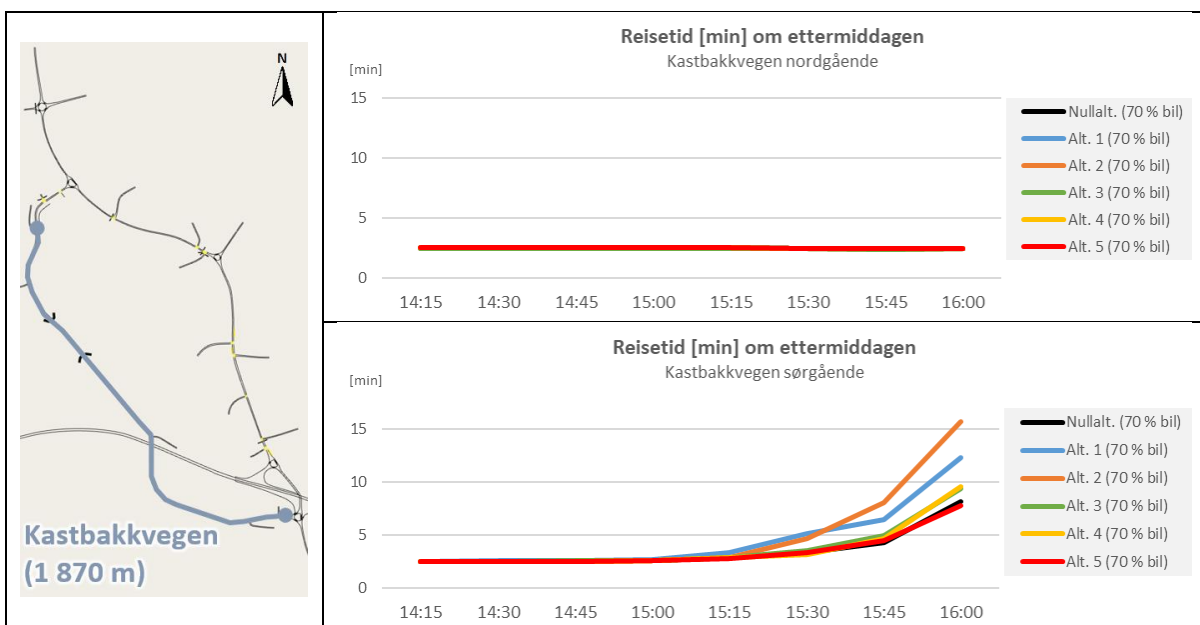
Figur 5-15: Reisetid langs E6 avramper i år 2050, 70 % bil, ettermiddagsrush

Langs gjennomgående E6 er det ingen forsinkelser eller forstyrrelser om ettermiddagen, da det ikke er særlige avviklingsproblemer langs avrampene. Figur 5-15 viser noe forsinkelse på slutten av beregningsperioden langs avrampene som følge av

sykehustrafikken som i størst grad kommer ut fra sykehuset etter kl. 15:30. I modellen er ikke kødannelse og forsinkelse store nok til å påvirke den gjennomgående E6-trafikken i figur 5-14.



Figur 5-16: Reisetid langs Storgata i år 2050, 70 % bil, ettermiddagsrush



Figur 5-17: Reisetid langs Kastbakkvegen i år 2050, 70 % bil, ettermiddagsrush

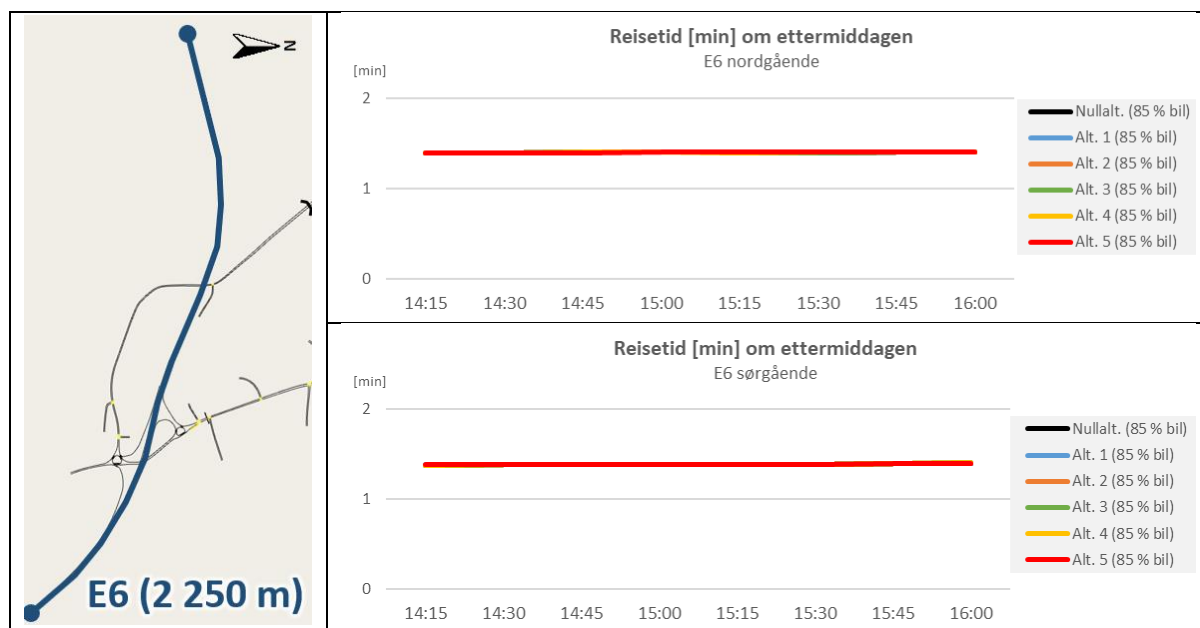
Fra kl. 15:00 er det mye trafikk som skal ut fra sykehuset, mens det kommer enda flere utkjørende fra kl. 15:30, ref. rushprofilet for sykehustrafikken som tidligere er vist i figur 4-11. Dette gjenspeiles i figur 5-16 og figur 5-17 som viser at reisetiden øker betydelig i sørgående retning i både Storgata og Kastbakkvegen. I Kastbakkvegen

i sørgående retning er fremkommeligheten tregere i alternativ 2 sammenlignet med øvrige alternativ, som følge av kun ett felt inn mot rundkjøringen i Moelvkrysset. To felt inn mot rundkjøringen øker avviklingskapasiteten.

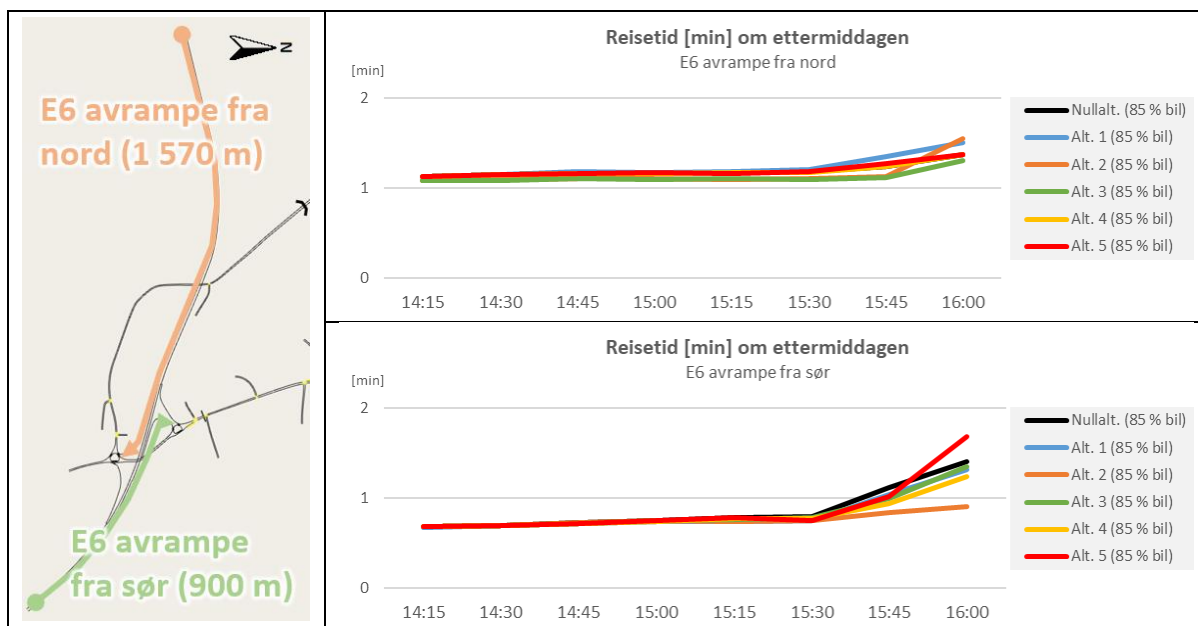
I Storgata blir det betydelig mindre økning i reisetid enn i Kastbakkvegen. Dette skyldes at strekningsuttaket ikke omfatter det som skjer videre bakover fra rundkjøringen i nordre del ved Industrivegen. Simuleringen viser lange køer inn mot denne rundkjøringen i Industrivegen, som gjør at utkjørende trafikk fra sykehuset fordeler seg mellom Storgata og Kastbakkvegen. Beregninger viser omtrent lik fordeling (ca. 50/50 %) i alternativene mellom utkjøring via Storgata og Kastbakkvegen om ettermiddagen.

### 5.2.3 Reisetid med høye bilprognoser (85 % bil)

Figur 5-18-figur 5-21 viser reisetiden på ulike strekninger i ettermiddagsrushet med høye bilprognoser (85 %) for sykehustrafikken. *OBS: det gjøres oppmerksom på ulike verdier på y-akser i figurene.*

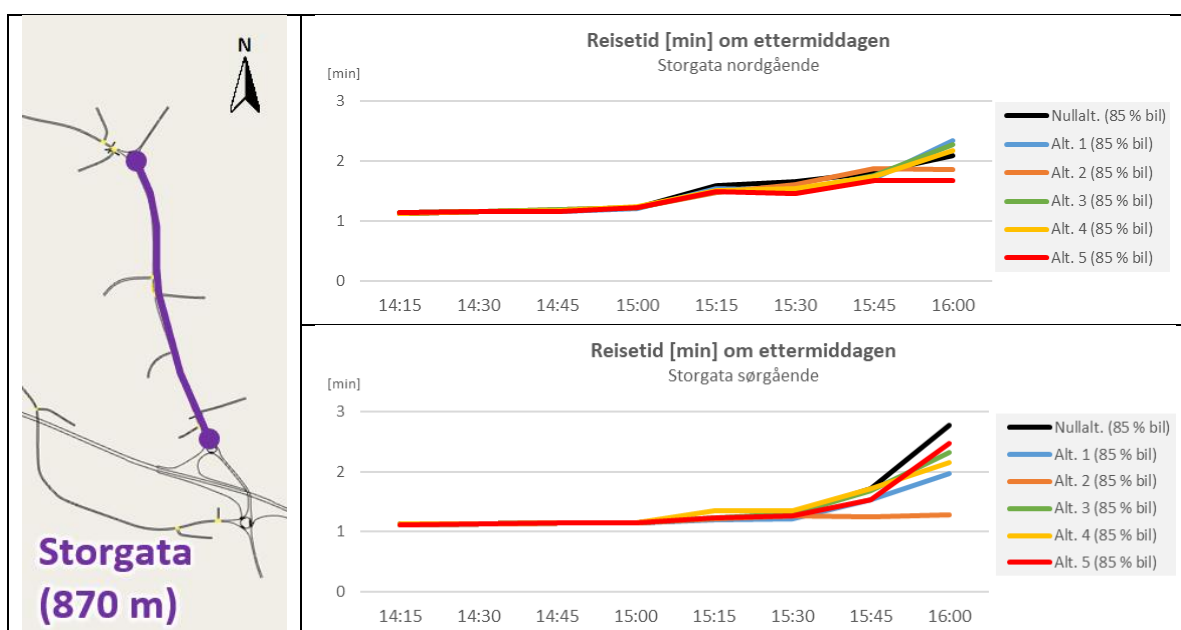


Figur 5-18: Reisetid langs E6 i år 2050, 85 % bil, ettermiddagsrushet

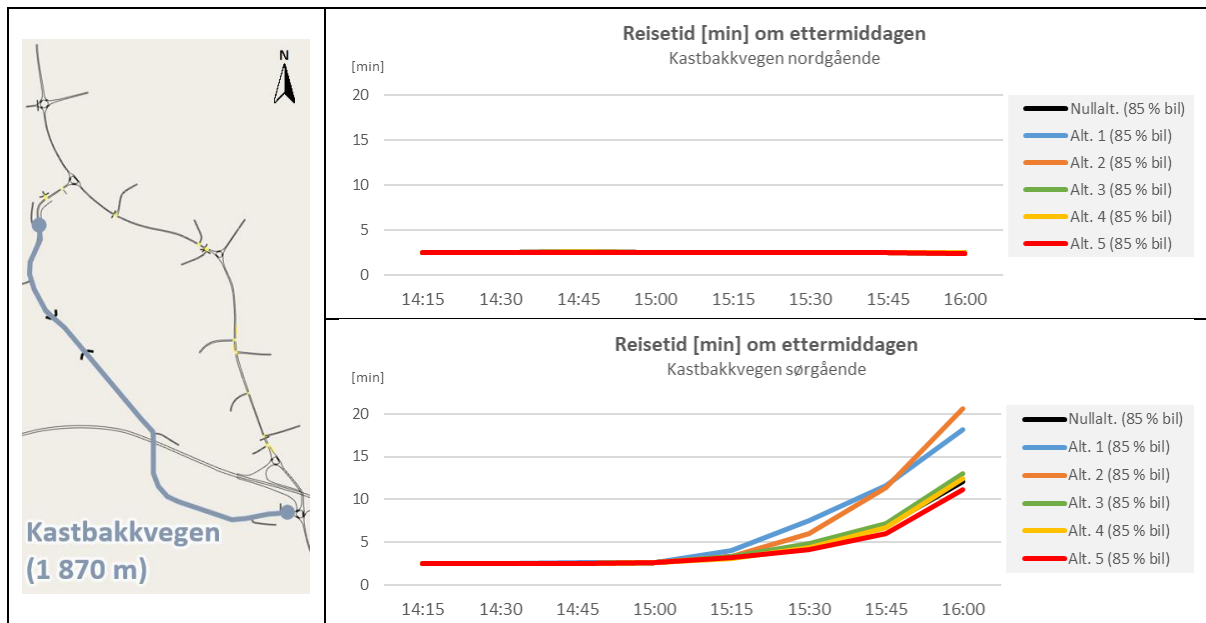


Figur 5-19: Reisetid langs E6 avramper i år 2050, 85 % bil, ettermiddagsrush

Også med høye bilprognoser oppstår det ingen forsinkelser for den gjennomgående E6-trafikken i modellen. Det er noe forsinkelse på avrampene i rushtopp på slutten av beregningsperioden, men ikke nok til at gjennomgående E6 får utfordringer. Det gjøres oppmerksom på at modellen kun simulerer trafikken mellom kl. 14-16. Reisetid og forsinkelser øker jevnt frem mot kl. 16, men modellen beregner ikke hva som skjer etter kl. 16. Fra figur 5-13 ser man at det fremdeles er store køer i veisystemet rett før kl. 16. Kødannelse kan dermed bygge seg ytterligere opp enn det som beregnes i modellen pga. avgrensning på beregningsperioden.



Figur 5-20: Reisetid langs Storgata i år 2050, 85 % bil, ettermiddagsrush



Figur 5-21: Reisetid langs Kastbakkvegen i år 2050, 85 % bil, ettermiddagsrush

Langs Storgata og Kastbakkvegen i sørgående retning er det lik trend som med lave bilprognoser, men ytterligere forsinkelser. Ut fra sykehuset tar det mellom 10-20 minutter å kjøre disse 2 km frem til E6, som betyr en gjennomsnittlig fart på 6-12 km/t.

## 6 Vurderinger

I dette kapittelet er det gjort vurderinger av ulike påvirkningsfaktorer for den trafikale situasjonen i området. Vurderinger er inndelt i egne underkapitler for hvert tema.

### 6.1 Trafikknivå

#### 6.1.1 Trafikkfordeling gjennom rushperiodene og utjevning av rushtopper

For trafikkmodellen er det brukt en fast rushprofil som fordeler trafikkmengder inn i modellen i 15 minutters intervaller. Aimsun er ikke en «etterspørselsmodell», og tar kun utgangspunkt i hvilke ruter trafikantene velger basert på de mest attraktive rutene, hovedsakelig basert på reisetid. Beregninger i Aimsun inkluderer altså ikke at endringer i trafikksituasjonen kan påvirke transportmiddelvalget til dagens trafikanter, eller at tidspunktet for å foreta reisen forskyves i tid. Dette kan resultere i at rushtoppene *flates ut* ved at større andeler av trafikken endrer reisetidspunkt for å unngå å kjøre midt i rushtoppen. Slik utflating vil typisk gi kortere maksimal forsinkelse, men at forsinkelsene varer over en lengre periode.

Det vurderes ikke som særlig sannsynlig at en økning i forsinkelse gjør at færre kjører bil i dette området, som er en effekt man typisk kan få i byer. Biltrafikken på E6 ved Moelv har i hovedsak reiselengder som gjør at sykkel og gange ikke er alternative reisemåter. Noe av biltrafikken kan overføres til kollektivtrafikk (buss eller tog), men det forventes i så fall å først skje som følge av forbedringer i kollektivtilbudet.

Den endelige trafikkmengden i området i en fremtidig situasjon er vanskelig å forutsi med sikkerhet, da det er flere ukjente faktorer som kan påvirke trafikknivået. Først og fremst forventes det en fremtidig bedring av togtilbudet i området, som kan ha en bilreducerende effekt på strekninger der toget er et konkurransedyktig alternativ til bil. Det er også ikke utenkelig at det skjer mer teknologisk utvikling som kan endre reisevanene våre, samt regulerende tiltak for å redusere bilbruk med f.eks. veipricing, e.l. Det påpekes derfor at trafikkmengder i en fremtidig situasjon i år 2050 har usikkerheter ved seg.

I modellen er det lagt inn trafikkmatriser som gjør at de som skal på jobb på sykehuset ankommer veinettet med jevn spredning før de ansatte starter. Det er lagt inn at de aller fleste på morgenen kommer mellom kl. 07:30 og 08:00, men oppstående køer gjør at denne trafikken forsinkes noe som gjør at de ankommer jobben litt senere enn hva de skal i modellen. Dette er ikke justert videre i modellen, men det forventes at ansatte vil forholde seg til eventuelle køer i veinettet, og tilpasse avreisetidspunktet sitt i større grad i virkeligheten.

#### 6.1.2 Sykehusansatte bosetter seg i Moelv på grunn av arbeid

Når sykehuset har åpnet og har vært i drift en stund, er det sannsynlig at flere av de ansatte vil bosette seg nærmere sykehuset. Når flere begynner å etablere seg og det

dannes et «sykehusmiljø», vil det trolig bli mer attraktivt for andre som ikke har tilknytning til Moelv å etablere seg der. Denne effekten vurderes å være langsiktig og vil eventuelt slå inn noen år etter at sykehuset er satt i drift. Dette vil i så fall bidra til noe reduksjon av sykehustrafikken på E6 og i Moelvkrysset.

## 6.2 Utfordringer utenfor Nye Veier sitt planområde

Nytt sykehus og ny E6-strekning inkludert ny Mjøsbru er to ulike reguleringsplaner med definerte planområder. I denne rapporten er det sett på situasjonen i 2050 med det nye sykehuset og ny E6 Moelv-Roterud ferdig bygd. I det følgende er det pekt på noen trafikale utfordringer som bør undersøkes nærmere, men som ligger utenfor planområdet til E6 Moelv-Roterud.

### 6.2.1 Avviklingsutfordringer inn mot nordre rundkjøring i Moelvkrysset

Modellberegninger har vist avviklingsutfordringer fra avramper ved Moelvkrysset i morgenrush som følge av konsentrert sykehustrafikk kl. 07:30-08:00. Det er testet ulike avbøtende tiltak for avrampen fra nord (Mjøsbrua), som gir god effekt for denne trafikken og gjennomgående E6-trafikk. Langs avrampen fra sør oppstår det også avviklingsproblemer og forsinkelser i rushtopp om morgenen. Dette er utenfor prosjektets planområde, men er en potensiell utfordring som bør løses i en fremtidig situasjon. Aktuelle tiltak kan da være:

- Feltutvidelse langs avrampe, for å øke kømagasinet
- Forlenget retardasjonsfelt, for å øke kømagasinet
- Filterfelt fra avrampe fra sør, for å øke avviklingskapasiteten
- Flytte avrampe fra rundkjøringens vestarm til østarm, for å endre på vikeforholdene
- Signalregulere et gangfelt i nordarmen (Storgata) i nærheten av rundkjøringen, for å stoppe trafikken fra nord inn mot rundkjøringen slik at trafikken fra avrampen kan avvikles. Dette fordrer at signalreguleringen ikke stopper trafikken gjennom rundkjøringen slik at trafikk fra avrampen ikke får avviklet seg.
- En forbindelse mellom E6 og Kastbakkvegen nord for Moelvkrysset

### 6.2.2 Trafikksituasjonen i Kastbakkvegen

Modellresultater viser også store forsinkelser ut fra sykehuset om ettermiddagen. Med størst trafikk ut fra sykehuset kl. 15:30-16:00, blir det store forsinkelser og kødannelse både langs Industrivegen, Storgata, og Kastbakkvegen inn mot Moelvkrysset. Køene forstyrrer ikke E6-trafikken, men gjør at reisetiden øker svært mye i veisystemet og ut til E6. Dette er en utfordring utenfor Nye Veier sitt prosjekt, men fremkommeligheten til utrykningskjøretøyene må hensyntas, gitt at kølengdene blir tilsvarende som beregnet i Aimsun-modellen.

### 6.2.3 Trafikksituasjonen i Storgata

I Aimsun er Storgata etablert med de viktigste kryssene/avkjørslene og tilhørende sonetilknytninger der trafikk kjører inn og ut, som tidligere vist i figur 2-2. Til tross for dette er det flere små og middels store avkjørsler som ikke er med i modellen. Dette kan bidra til å forsterke fremkommelighetsproblemer i Storgata utover det modellen viser.

I denne analysen er det ikke sett på muligheter for å redusere antall avkjørsler i Storgata, noe som vil gi færre konfliktpunkter og forsinkende vikepliktsituasjoner. En sanering av avkjørsler kan derfor være et avbøtende tiltak for å bedre fremkommeligheten i Storgata når det nye sykehuset er etablert.

### 6.2.4 Utrykning

Lange køer og store forsinkelser i veisystemet er et problem for utrykningskjøretøy. Sykehuset Innlandet har i epost datert 28.02.2025 et estimat på antall utrykninger som kommer via E6 fra Mjøsbrua til sykehuset. Tallene er hentet fra dagens ambulansetrafikk til sykehuset på Gjøvik, samt en andel på 20 % av de akutte oppdragene som i dag går til Lillehammer. Basert på dette er det beregnet at gjennomsnittlig ambulansetrafikk med akutt hastegrad («*røde oppdrag*») utgjør 7,3 turer per døgn. I tillegg vil det være behov for utrykning til/fra E6 sørover, samt langs andre veier i området. Det vil være store variasjoner fra dag til dag, men tallet gir en pekepinn på omtrentlig nivå.

For trafikken inn til og ut fra sykehuset er Kastbakkvegen eller Storgata de eneste alternativene, også for utrykningskjøretøy. Aimsun viser store kødannelse og forsinkelser på disse to veiene i morgen- og ettermiddagsrush, og i hver sin rushretning. Framkommeligheten for utrykningskjøretøyene er en problemstilling som bør løses, men det er utenfor dette prosjektet.

## 7 Konklusjon

Modellberegninger viser at det blir avviklingsproblemer i rush i nullalternativet med dagens Moelvkryss, ny Mjøsbru, og nytt sykehus. I Moelvkrysset vil det om morgenen oppstå lange køer langs avramper fra E6, som også forstyrrer gjennomgående E6-trafikk. De største avviklingsproblemene er langs avrampen på E6 fra nord (Mjøsbrua). Kø oppstår som følge av sykehustrafikk i forbindelse med vaktskifter, der rundkjøringene i Moelvkrysset ikke klarer å avvikle trafikken i rushtoppene. Om ettermiddagen, med rushretning ut fra sykehuset, oppstår det lange køer i både Kastbakkvegen og Storgata/Industrivegen inn mot Moelvkrysset.

Beregninger for prognoseåret 2050 med full drift av nytt sykehus og den høye bilførerprognosen (85 %), vil medføre 1 950 biler inn til sykehuset i løpet av to timer om morgenen og 2 000 biler ut fra sykehuset to timer om ettermiddagen. Det er beregnet at omtrent 975 biler kommer ila. en halvtime om morgenen, og at omtrent 880 biler skal ut fra sykehuset ila. en halvtime om ettermiddagen. Med den lave bilførerprognosen (70 %) forventes sykehustrafikken i disse rushperiodene å være 15-20 % lavere.

Det er testet ulike tiltak i Moelvkrysset som kan bedre avviklingssituasjonen i området. Filterfelt langs avrampe fra E6 Mjøsbrua (alternativ 2 og 3), eller ekstra avrampe fra E6 direkte til Kastbakkvegen (alternativ 5), gir en god effekt for å hindre kødannelse her om morgenen. Dette reduserer også risikoen for tilbakeblokkering ut på E6. Konsekvensen er at biler kommer raskere inn til Kastbakkvegen, som flytter kødannelse hit. Adkomstløsningene inn til sykehusets parkeringsområder er viktig for å sikre at kødannelse her ikke forplanter seg til det omkringliggende veisystemet.

I ettermiddagsrush ut fra sykehuset vil det bli lange køer og forsinkelser inn mot Moelvkrysset. Modellen viser at trafikken da fordeler seg jevnt på Kastbakkvegen og Industrivegen/Storgata. Reisetiden i rush øker med omtrent 15 minutter fra sykehuset til E6/Moelvkrysset. Å beholde dagens to felt i Kastbakkvegen inn mot søndre rundkjøring i Moelvkrysset er derfor et viktig avbøtende tiltak.

I analysen er det kun fokusert på den søndre rundkjøringen i Moelvkrysset. Denne rundkjøringen med tilhørende avrampe er innenfor planområdet til E6 Moelv-Roterud, og får de største trafikale utfordringene. Det kan også oppstå avviklingsproblemer langs avrampen på E6 fra sør inn mot den nordre rundkjøringen i Moelvkrysset. Her er det listet opp aktuelle avbøtende tiltak i kapittel 6.2, men disse er ikke analysert nærmere.

En effekt som ikke har vært mulig å analysere med Aimsun, er at økte forsinkelser for biltrafikken i dette området kan påvirke reisevanene til den øvrige biltrafikken. Dette er biltrafikk som på ulike måter kan tilpasse seg for å unngå "sykehusrushet". Det kan skje ved at de endrer reisetidspunkt, velger et annet transportmiddel, eller at de tilpasser seg på andre måter. Det antas at disse endringene av reisevaner ikke er store nok til å endre behovene for de avbøtende tiltakene som er analysert i denne rapporten.

## Vedlegg A Matriser i Aimsun

I dette vedlegget er det vist OD-matriser fra Aimsun-modellen for dagens situasjon (år 2022) og fremtidig situasjon (år 2050). Matriser er inndelt i lette og tunge kjøretøy, samt egne matriser for sykehustrafikken i år 2050. Det er utarbeidet matriser for to ulike scenarier for sykehustrafikken: lave prognoser for bilførerandel (70 %), og høye prognoser (85 %).

### DAGENS SITUASJON (2022), MORGENRUSH KL. 06:30-08:30:

Dagens M, lette		Personbil FM 06_30-08_30 - OD-justert																	Totalt			
name	Akutt	E6 sørøst	Ekredal	Kastbakkvegen	Kastbakkvegen t	Lundemovegen	Mariasagvegen	Marisagvegen N	Marisagvegen S	Mjøsbua	Moelv industri nord	Moelven industri	Parkeringsanlegg nord	Parkeringsanlegg sør	P-hus	Sentrum	Shell	Skolevegen	Slåttnyrvegen	Storgata	Strandvegen	Totalt
Akutt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 sørøst	0	0	11,17	0	10,19	0	5,096	3,655	3,655	750,2	30,27	15,13	0	0	0	272,7	10,19	19,69	10,97	0	44,69	1 188
Ekredalsvegen	0	11,11	0	0	0,105	0	0,052	0	0	7,889	0	0	0	0	0	8,71	0,105	0,34	0	4,079	0	32
Kastbakkvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kastbakkvegen t	0	6,062	0,062	0	0	0	0	0,02	0,02	3,391	0	0	0	0	0	5,351	0	0,217	0,06	2,089	0,237	18
Lundemovegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mariasagvegen	0	3,031	0,031	0	0	0	0	0,01	0,01	1,694	0	0	0	0	0	2,681	0	0,113	0,03	1,04	0,124	9
Marisagvegen N	0	2,118	0	0	0,25	0	0,01	0	0	1,432	0	0	0	0	0	2,99	0,02	1,392	0	0,778	0	9
Marisagvegen S	0	2,118	0	0	0,02	0	0,01	0	0	1,432	0	0	0	0	0	2,99	0,02	0,113	0	0,778	0	7
Mjøsbua	0	822,1	5,991	0	4,534	0	2,269	1,883	1,883	0	9,782	4,891	0	0	0	176,2	4,534	16,34	5,639	33,65	23,96	1 114
Moelv industri nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moelven industri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parkeringsanlegg nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parkeringsanlegg sør	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P-hus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sentrum	0	243,9	9,21	0	9,437	30	4,718	5,365	5,365	229	10	10	0	0	10	0	9,437	47,87	16,09	129,9	36,86	807
Shell	0	6,062	0,062	0	0	0	0	0,02	0,02	3,391	0	0	0	0	0	5,351	0	0,217	0,06	2,089	0,237	18
Skolevegen	0	27,86	0,29	0	0,402	0	0,192	0,157	0,157	29,06	0	0	0	0	0	47,86	0,402	0	0,507	14,56	1,16	123
Slåttnyrvegen	0	6,346	0	0	0,06	0	0,03	0	0	4,295	0	0	0	0	0	8,981	0,06	0,351	0	2,334	0	22
Storgata sør	0	3,451	6,361	0	6,077	0	3,05	2,11	2,11	77,05	0	0	0	0	0	206,7	6,077	15,5	6,353	0	25,44	360
Strandvegen	0	44,44	0	0	0,437	0	0,21	0	0	31,56	0	0	0	0	0	34,83	0,437	1,35	0	16,28	0	130
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>1 179</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>32</b>	<b>30</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>1 140</b>	<b>50</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>775</b>	<b>31</b>	<b>103</b>	<b>40</b>	<b>208</b>	<b>133</b>	<b>3 836</b>

Dagens M, tunge		Lastebil FM 06_30-08_30 - OD-justert																	Tungtrafikkandel:	6,0 %		
name	Akutt	E6 sørøst	Ekredal	Kastbakkvegen	Kastbakkvegen t	Lundemovegen	Mariasagvegen	Marisagvegen N	Marisagvegen S	Mjøsbua	Moelv industri nord	Moelven industri	Parkeringsanlegg nord	Parkeringsanlegg sør	P-hus	Sentrum	Shell	Skolevegen	Slåttnyrvegen	Storgata	Strandvegen	Totalt
Akutt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 sørøst	0	0	0,498	0	0,063	0	0,042	0,147	0,147	78,52	0	0	0	0	0	19,6	0,063	0,521	0,463	0	1,992	102
Ekredalsvegen	0	0,43	0	0	0	0	0	0	0	0,164	0	0	0	0	0	0,1	0	0	0	0,05	0	1
Kastbakkvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kastbakkvegen t	0	0,044	0	0	0	0	0	0	0	0,02	0	0	0	0	0	0,021	0	0	0	0	0	0
Lundemovegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mariasagvegen	0	0,03	0	0	0	0	0	0	0	0,01	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marisagvegen N	0	0,104	0	0	0	0	0	0	0	0,039	0	0	0	0	0	0,043	0	0	0	0,018	0	0
Marisagvegen S	0	0,104	0	0	0	0	0	0	0	0,039	0	0	0	0	0	0,043	0	0	0	0,018	0	0
Mjøsbua	0	81,58	0,141	0	0,024	0	0,012	0,047	0,047	0	0	0	0	0	0	5,879	0,024	0,154	0,129	5,264	0,539	94
Moelv industri nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moelven industri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parkeringsanlegg nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parkeringsanlegg sør	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P-hus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sentrum	0	16,33	0,1	0	0,027	0	0	0,055	0,055	7,098	0	0	0	0	0	0	0,027	0,42	0,137	2,84	0,4	27
Shell	0	0,044	0	0	0	0	0	0	0	0,02	0	0	0	0	0	0,021	0	0	0	0	0	0
Skolevegen	0	1,639	0	0	0	0	0	0	0	0,658	0	0	0	0	0	0,42	0	0	0	0,224	0,02	3
Slåttnyrvegen	0	0,311	0	0	0	0	0	0	0	0,118	0	0	0	0	0	0,107	0	0	0	0,036	0	1
Storgata sør	0	0	0,068	0	0	0	0	0,032	0,032	8,005	0	0	0	0	0	3,734	0	0,102	0,064	0	0,306	12
Strandvegen	0	1,721	0	0	0	0	0	0	0	0,658	0	0	0	0	0	0,36	0	0	0	0,224	0	3
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>102</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>95</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>244</b>

Dagens situasjon (2022), ettermiddagsrush kl. 14:00-16:00:

<b>Dagens E, lette</b>		<b>Personbil 14-16 - OD-justert</b>																					
name	Akutt	E6 sørøst	Ekredalsvegen	Kastbakkvegen	Kastbakkvegen I	Lundemovegen	Mariasagvegen N	Mariasagvegen S	Mariasagvegen V	Mjøsbua	Moelven industri nord	Moelven industri sør	Parkeringsør	Parkeringsnord	P-hus	Sentrum	Shell	Skolevegen	Slåttnyrvegen	Storgata sør	Strandvegen	Totalt	
Akutt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 sørøst	0	0	15,12	0	14,92	0	7,459	5,351	5,351	1027	0	0	0	0	0	368,9	14,92	26,61	16,07	0	60,47	1 563	
Ekredalsvegen	0	13,99	0	0	0,08	0	0,046	0	0	7,588	0	0	0	0	0	10,34	0,08	0,4	0	6,294	0	39	
Kastbakkvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kastbakkvegen I	0	11,73	0,066	0	0	0	0	0,02	0,02	5,142	0	0	0	0	0	5,821	0	0,245	0,07	4,944	0,264	28	
Lundemovegen	0	31,1	0	0	0	0	0	0	0	10,26	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	51	
Mariasagvegen N	0	5,865	0,028	0	0	0	0	0,01	0,01	2,576	0	0	0	0	0	2,915	0	0,113	0,03	2,489	0,132	14	
Mariasagvegen S	0	4,092	0	0	0,29	0	0,02	0	0	2,174	0	0	0	0	0	3,255	0,02	1,51	0	1,845	0	13	
Mariasagvegen V	0	4,092	0	0	0,02	0	0,02	0	0	2,174	0	0	0	0	0	3,255	0,02	0,132	0	1,845	0	12	
Mjøsbua	0	966,1	8,6	0	7,324	0	3,659	3,033	3,033	0	0	0	0	0	0	253	7,324	23,46	9,094	114,7	34,4	1 434	
Moelven industri nord	0	15,55	0	0	0	0	0	0	0	5,13	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	31	
Moelven industri sør	0	15,55	0	0	0	0	0	0	0	5,13	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	31	
Parkeringsør	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Parkeringsnord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
P-hus	0	15,55	0	0	0	0	0	0	0	5,13	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	31	
Sentrum	0	307,1	10,95	0	7,346	0	3,679	4,183	4,183	220,1	0	0	0	0	0	0	7,346	56,85	12,55	200,9	43,77	879	
Shell	0	11,73	0,066	0	0	0	0	0,02	0,02	5,142	0	0	0	0	0	5,821	0	0,245	0,07	4,944	0,264	28	
Skolevegen	0	35,08	0,35	0	0,309	0	0,16	0,138	0,138	27,94	0	0	0	0	0	56,84	0,309	0	0,401	22,5	1,38	146	
Slåttnyrvegen	0	12,28	0	0	0,07	0	0,04	0	0	6,523	0	0	0	0	0	9,755	0,07	0,377	0	5,536	0	35	
Storgata sør	0	4,192	4,404	0	4,482	0	2,227	1,546	1,546	65,28	0	0	0	0	0	143,1	4,482	10,72	4,667	0	17,62	264	
Strandvegen	0	55,98	0	0	0,332	0	0,16	0	0	30,34	0	0	0	0	0	41,35	0,332	1,6	0	25,19	0	155	
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>1 510</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>1 428</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>944</b>	<b>35</b>	<b>122</b>	<b>43</b>	<b>391</b>	<b>158</b>	<b>4 753</b>	

<b>Dagens E, tunge</b>		<b>Lastebil 14-16 - OD-justert</b>																	<b>Tungtrafikkandel: 6,0 %</b>			
name	Akutt	E6 sørøst	Ekredalsvegen	Kastbakkvegen	Kastbakkvegen I	Lundemovegen	Mariasagvegen N	Mariasagvegen S	Mariasagvegen V	Mjøsbua	Moelven industri nord	Moelven industri sør	Parkeringsør	Parkeringsnord	P-hus	Sentrum	Shell	Skolevegen	Slåttnyrvegen	Storgata sør	Strandvegen	Totalt
Akutt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 sørøst	0	0	0,559	0	0,075	0	0,05	0,176	0,176	105,9	0	0	0	0	0	22	0,075	0,584	0,553	0	2,236	132
Ekredalsvegen	0	0,52	0	0	0	0	0	0	0	0,169	0	0	0	0	0	0,1	0	0	0	0,062	0	1
Kastbakkvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kastbakkvegen I	0	0,064	0	0	0	0	0	0	0	0,024	0	0	0	0	0	0,02	0	0	0	0	0	0
Lundemovegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mariasagvegen N	0	0,043	0	0	0	0	0	0	0	0,012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mariasagvegen S	0	0,15	0	0	0	0	0	0	0	0,049	0	0	0	0	0	0,041	0	0	0	0,027	0	0
Mariasagvegen V	0	0,15	0	0	0	0	0	0	0	0,049	0	0	0	0	0	0,041	0	0	0	0,027	0	0
Mjøsbua	0	103,1	0,165	0	0,03	0	0,015	0,059	0,059	0	0	0	0	0	0	6,858	0,03	0,18	0,162	9,927	0,629	121
Moelven industri nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moelven industri sør	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parkeringsør	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parkeringsnord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P-hus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sentrum	0	19,72	0,1	0	0,023	0	0	0,046	0,046	7,292	0	0	0	0	0	0	0,023	0,42	0,115	3,522	0,4	32
Shell	0	0,064	0	0	0	0	0	0	0	0,024	0	0	0	0	0	0,02	0	0	0	0	0	0
Skolevegen	0	1,98	0	0	0	0	0	0	0	0,676	0	0	0	0	0	0,42	0	0	0	0,278	0,02	3
Slåttnyrvegen	0	0,451	0	0	0	0	0	0	0	0,146	0	0	0	0	0	0,101	0	0	0	0,054	0	1
Storgata sør	0	0	0,049	0	0	0	0	0,024	0,024	7,213	0	0	0	0	0	2,694	0	0,073	0,048	0	0,22	10
Strandvegen	0	2,079	0	0	0	0	0	0	0	0,676	0	0	0	0	0	0,36	0	0	0	0,278	0	3
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>128</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>122</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>305</b>

Fremtidig situasjon (prognoseår 2050), morgenrush kl. 06:30-08:30:

2050, lette (ekskl. sykehustrafikk)				12 % vekst fra dagens situasjon																	Totalt		
name	Akutt	E6 sørøst	Ekredal	Kastbak	Kastbak	Lunden	Mariasag	Mariasag	Mariasag	Mjøsbu	Moelvir	Moelver	Parkerir	Parkerir	P-hus	Sentrum	Shell	Skoleve	Slåttmy	Storgata	Strandv	Totalt	
Akutt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 sørøst	0	0	11,99	0	10,94	0	5,47	3,92	3,92	892,5	32,49	16,25	0	0	0	292,8	10,94	21,14	11,77	0	47,97	1362	
Ekredalsvegen	0	11,93	0	0	0,1	0	0,05	0	0	8,05	0	0	0	0	0	8,71	0,1	0,34	0	4,08	0	33	
Kastbakkvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kastbakkvegen l	0	6,51	0,06	0	0	0	0	0,02	0,02	3,46	0	0	0	0	0	5,35	0	0,22	0,06	2,09	0,24	18	
Lundemovegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mariasagvegen v	0	3,25	0,03	0	0	0	0	0,01	0,01	1,73	0	0	0	0	0	2,68	0	0,11	0,03	1,04	0,12	9	
Mariasagvegen N	0	2,27	0	0	0,25	0	0,01	0	0	1,46	0	0	0	0	0	2,99	0,02	1,39	0	0,78	0	9	
Mariasagvegen S	0	2,27	0	0	0,02	0	0,01	0	0	1,46	0	0	0	0	0	2,99	0,02	0,11	0	0,78	0	8	
Mjøsbu	0	978,1	6,11	0	4,62	0	2,31	1,92	1,92	0	9,98	4,99	0	0	0	201,9	5,19	18,72	6,46	38,56	27,45	1308	
Moelv industri nc	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Moelven industri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Parkering nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Parkering sør	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
P-hus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sentrum	0	261,8	9,21	0	9,44	30	4,72	5,36	5,36	262,3	10	10	0	0	10	0	9,44	47,87	16,09	129,9	36,86	858	
Shell	0	6,51	0,06	0	0	0	0	0,02	0,02	3,88	0	0	0	0	0	5,35	0	0,22	0,06	2,09	0,24	18	
Skolevegen	0	29,91	0,29	0	0,4	0	0,19	0,16	0,16	33,3	0	0	0	0	0	47,86	0,4	0	0,51	14,56	1,16	129	
Slåttmyrvegen	0	6,81	0	0	0,06	0	0,03	0	0	4,92	0	0	0	0	0	8,98	0,06	0,35	0	2,33	0	24	
Storgata sør	0	3,7	6,36	0	6,08	0	3,05	2,11	2,11	88,28	0	0	0	0	0	206,7	6,08	15,5	6,35	0	25,44	372	
Strandvegen	0	47,71	0	0	0,44	0	0,21	0	0	36,16	0	0	0	0	0	34,83	0,44	1,35	0	16,28	0	137	
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>1361</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>32</b>	<b>30</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>1338</b>	<b>52</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>821</b>	<b>33</b>	<b>107</b>	<b>41</b>	<b>213</b>	<b>139</b>	<b>4286</b>	

2050, tunge (ekskl. sykehustrafikk)				16 % vekst fra dagens situasjon																	Tungtrafikkandel: 6,2 %	
name	Akutt	E6 sørøst	Ekredal	Kastbak	Kastbak	Lunden	Mariasag	Mariasag	Mariasag	Mjøsbu	Moelvir	Moelver	Parkerir	Parkerir	P-hus	Sentrum	Shell	Skoleve	Slåttmy	Storgata	Strandv	Totalt
Akutt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 sørøst	0	0	0,53	0	0,07	0	0,05	0,16	0,16	93,42	0	0	0	0	0	21,04	0,07	0,56	0,5	0	2,14	119
Ekredalsvegen	0	0,46	0	0	0	0	0	0	0	0,17	0	0	0	0	0	0,1	0	0	0	0,05	0	1
Kastbakkvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kastbakkvegen l	0	0,05	0	0	0	0	0	0	0	0,02	0	0	0	0	0	0,02	0	0	0	0	0	0
Lundemovegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mariasagvegen v	0	0,03	0	0	0	0	0	0	0	0,01	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mariasagvegen N	0	0,11	0	0	0	0	0	0	0	0,04	0	0	0	0	0	0,04	0	0	0	0,02	0	0
Mariasagvegen S	0	0,11	0	0	0	0	0	0	0	0,04	0	0	0	0	0	0,04	0	0	0	0,02	0	0
Mjøsbu	0	97,06	0,14	0	0,02	0	0,01	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	6,74	0,03	0,18	0,15	6,03	0,62	111
Moelv industri nc	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moelven industri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parkering nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parkering sør	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P-hus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sentrum	0	17,53	0,1	0	0,03	0	0	0,05	0,05	8,13	0	0	0	0	0	0	0,03	0,42	0,14	2,84	0,4	30
Shell	0	0,05	0	0	0	0	0	0	0	0,02	0	0	0	0	0	0,02	0	0	0	0	0	0
Skolevegen	0	1,76	0	0	0	0	0	0	0	0,75	0	0	0	0	0	0,42	0	0	0	0,22	0,02	3
Slåttmyrvegen	0	0,33	0	0	0	0	0	0	0	0,13	0	0	0	0	0	0,11	0	0	0	0,04	0	1
Storgata sør	0	0	0,07	0	0	0	0	0,03	0,03	9,17	0	0	0	0	0	3,73	0	0,1	0,06	0	0,31	14
Strandvegen	0	1,85	0	0	0	0	0	0	0	0,75	0	0	0	0	0	0,36	0	0	0	0,22	0	3
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>119</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>113</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>281</b>

Sykehustrafikk:

Morgen, 70 % bil																							
name	Akutt	E6 sørøst	Ekredal	Kastbakkvegen	Kastbakkvegen	Lunden	Mariasagvegen	Mariasagvegen	Mariasagvegen	Mjøsbua	Moelven industri	Moelven industri	Parkeringshus nord	Parkeringshus sør	P-hus	Sentrum	Shell	Skolevegen	Slåttnyrvegen	Storgata sør	Strandvegen	Totalt	
Akutt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
E6 sørøst	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	144	144	486	0	0	0	0	0	0	0	774
Ekredalsvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kastbakkvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kastbakkvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Lundemovegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mariasagvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mariasagvegen N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mariasagvegen S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mjøsbua	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	134	134	442	0	0	0	0	0	0	0	710	
Moelven industri nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Moelven industri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Parkeringshus nord	0	12	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	24	
Parkeringshus sør	0	12	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	24	
P-hus	0	34	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	72	
Sentrum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	26	92	0	0	0	0	0	0	0	144	
Shell	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Skolevegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Slåttnyrvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Storgata sør	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Strandvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>304</b>	<b>304</b>	<b>1 020</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 748</b>	

Morgen, 85 % bil																						
name	Akutt	E6 sørøst	Ekredal	Kastbakkvegen	Kastbakkvegen	Lunden	Mariasagvegen	Mariasagvegen	Mariasagvegen	Mjøsbua	Moelven industri	Moelven industri	Parkeringshus nord	Parkeringshus sør	P-hus	Sentrum	Shell	Skolevegen	Slåttnyrvegen	Storgata sør	Strandvegen	Totalt
Akutt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 sørøst	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	176	176	586	0	0	0	0	0	0	938
Ekredalsvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kastbakkvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kastbakkvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lundemovegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mariasagvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mariasagvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mariasagvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mjøsbua	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	160	160	530	0	0	0	0	0	0	0	850
Moelven industri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moelven industri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parkeringshus nord	0	12	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	26
Parkeringshus sør	0	12	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	26
P-hus	0	40	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	84
Sentrum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	32	110	0	0	0	0	0	0	0	174
Shell	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Skolevegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Slåttnyrvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Storgata sør	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strandvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>64</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>62</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>368</b>	<b>368</b>	<b>1 226</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 098</b>

Fremtidig situasjon (prognoseår 2050), ettermiddagsrush kl. 14:00-16:00:

2050, lette (ekskl. sykehustrafikk)		12% vekst fra dagens situasjon																							
name	Akutt	E6 sørøst	Ekredal	Kastbakkvegen	Kastbakkvegen	Lundemovegen	Mariasagvegen N	Mariasagvegen S	Mariasagvegen v	Marisagvegen	Marisagvegen	Mjøsbua	Moelvi industri nord	Moelvi industri	Moelverparkering	Parkeringshus	Parkeringshus	Parkeringshus	Sentrum	Shell	Skolevegen	Slåttnyrvegen	Storgata sør	Strandvegen	Totalt
Akutt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 sørøst	0	0	16,23	0	16,01	0	8,01	5,74	5,74	1222	0	0	0	0	0	0	0	0	396	16,01	28,57	17,25	0	64,92	1 797
Ekredalsvegen	0	15,02	0	0	0,08	0	0,05	0	0	7,74	0	0	0	0	0	0	0	0	10,34	0,08	0,4	0	6,29	0	40
Kastbakkvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kastbakkvegen f	0	12,59	0,07	0	0	0	0	0,02	0,02	5,25	0	0	0	0	0	0	0	0	5,82	0	0,25	0,07	4,94	0,26	29
Lundemovegen	0	33,38	0	0	0	0	0	0	0	10,47	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	54
Mariasagvegen v	0	6,3	0,03	0	0	0	0	0,01	0,01	2,63	0	0	0	0	0	0	0	0	2,92	0	0,11	0,03	2,49	0,13	15
Marisagvegen N	0	4,39	0	0	0,29	0	0,02	0	0	2,22	0	0	0	0	0	0	0	0	3,25	0,02	1,51	0	1,85	0	14
Marisagvegen S	0	4,39	0	0	0,02	0	0,02	0	0	2,22	0	0	0	0	0	0	0	0	3,25	0,02	0,13	0	1,85	0	12
Mjøsbua	0	1149	8,77	0	7,47	0	3,73	3,09	3,09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	289,9	8,39	26,88	10,42	131,4	39,41	1 682
Moelvi industri nord	0	16,69	0	0	0	0	0	0	0	5,23	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	32
Moelvi industri	0	16,69	0	0	0	0	0	0	0	5,23	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	32
Parkeringshus nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parkeringshus sør	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P-hus	0	15,55	0	0	0	0	0	0	0	5,13	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	31
Sentrum	0	329,6	10,95	0	7,35	0	3,68	4,18	4,18	252,2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7,35	56,85	12,55	200,9	43,77	934
Shell	0	12,59	0,07	0	0	0	0	0,02	0,02	5,89	0	0	0	0	0	0	0	0	5,82	0	0,25	0,07	4,94	0,26	30
Skolevegen	0	37,66	0,35	0	0,31	0	0,16	0,14	0,14	32,01	0	0	0	0	0	0	0	0	56,84	0,31	0	0,4	22,5	1,38	152
Slåttnyrvegen	0	13,18	0	0	0,07	0	0,04	0	0	7,47	0	0	0	0	0	0	0	0	9,76	0,07	0,38	0	5,54	0	37
Storgata sør	0	4,5	4,4	0	4,48	0	2,23	1,55	1,55	74,8	0	0	0	0	0	0	0	0	143,1	4,48	10,72	4,67	0	17,62	274
Strandvegen	0	60,09	0	0	4,33	0	0,16	0	0	34,76	0	0	0	0	0	0	0	0	41,35	0,33	1,6	0	25,19	0	164
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>1 732</b>	<b>41</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>1 676</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 008</b>	<b>37</b>	<b>128</b>	<b>45</b>	<b>408</b>	<b>168</b>	<b>5 327</b>	

2050, tunge (ekskl. sykehustrafikk)		16% vekst fra dagens situasjon																				Tungtrafikkandel: 6,2%			
name	Akutt	E6 sørøst	Ekredal	Kastbakkvegen	Kastbakkvegen	Lundemovegen	Mariasagvegen N	Mariasagvegen S	Mariasagvegen v	Marisagvegen	Marisagvegen	Mjøsbua	Moelvi industri nord	Moelvi industri	Moelverparkering	Parkeringshus	Parkeringshus	Parkeringshus	Sentrum	Shell	Skolevegen	Slåttnyrvegen	Storgata sør	Strandvegen	Totalt
Akutt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 sørøst	0	0	0,6	0	0,08	0	0,05	0,19	0,19	126	0	0	0	0	0	0	0	0	23,62	0,08	0,63	0,59	0	2,4	154
Ekredalsvegen	0	0,56	0	0	0	0	0	0	0	0,17	0	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0	0	0	0,06	0	1
Kastbakkvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kastbakkvegen f	0	0,07	0	0	0	0	0	0	0	0,02	0	0	0	0	0	0	0	0	0,02	0	0	0	0	0	0
Lundemovegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mariasagvegen v	0	0,05	0	0	0	0	0	0	0	0,01	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marisagvegen N	0	0,16	0	0	0	0	0	0	0	0,05	0	0	0	0	0	0	0	0	0,04	0	0	0	0,03	0	0
Marisagvegen S	0	0,16	0	0	0	0	0	0	0	0,05	0	0	0	0	0	0	0	0	0,04	0	0	0	0,03	0	0
Mjøsbua	0	122,7	0,17	0	0,03	0	0,02	0,06	0,06	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7,86	0,03	0,21	0,19	11,37	0,72	143
Moelvi industri nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moelvi industri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parkeringshus nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parkeringshus sør	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P-hus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sentrum	0	21,17	0,1	0	0,02	0	0	0,05	0,05	8,35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,02	0,42	0,12	3,52	0,4	34
Shell	0	0,07	0	0	0	0	0	0	0	0,03	0	0	0	0	0	0	0	0	0,02	0	0	0	0	0	0
Skolevegen	0	2,13	0	0	0	0	0	0	0	0,77	0	0	0	0	0	0	0	0	0,42	0	0	0	0,28	0,02	4
Slåttnyrvegen	0	0,48	0	0	0	0	0	0	0	0,17	0	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0	0	0	0,05	0	1
Storgata sør	0	0	0,05	0	0	0	0	0,02	0,02	8,26	0	0	0	0	0	0	0	0	2,69	0	0,07	0,05	0	0,22	11
Strandvegen	0	2,23	0	0	0	0	0	0	0	0,77	0	0	0	0	0	0	0	0	0,36	0	0	0	0,28	0	4
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>150</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>145</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>353</b>	

Sykehustrafikk:

Ettermiddag, 70 % bil																							
name	Akutt	E6 sørøst	Ekredal	Kastbak	Kastbak	Lunden	Mariasag	Marisag	Marisag	Mjøsbrua	Moelv in	Moelver	Parkeri	Parkeri	P-hus	Sentrur	Shell	Skoleve	Slåttmy	Storgata	Strandv	Totalt	
Akutt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
E6 sørøst	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	48	158	0	0	0	0	0	0	0	254
Ekredalsvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kastbakkvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kastbakkvegen I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Lundemovegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mariasagvegen v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Marisagvegen N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Marisagvegen S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mjøsbrua	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	44	144	0	0	0	0	0	0	0	232
Moelv industri nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Moelven industri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Parkering nord	0	152	0	0	0	0	0	0	0	138	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	318	
Parkering sør	0	152	0	0	0	0	0	0	0	138	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	318	
P-hus	0	504	0	0	0	0	0	0	0	456	0	0	0	0	0	96	0	0	0	0	0	1 056	
Sentrum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	30	0	0	0	0	0	0	50	
Shell	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Skolevegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Slåttmyrvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Storgata sør	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Strandvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>808</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>732</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>102</b>	<b>102</b>	<b>332</b>	<b>152</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 228</b>	

Ettermiddag, 85 % bil																							
name	Akutt	E6 sørøst	Ekredal	Kastbak	Kastbak	Lunden	Mariasag	Marisag	Marisag	Mjøsbrua	Moelv in	Moelver	Parkeri	Parkeri	P-hus	Sentrur	Shell	Skoleve	Slåttmy	Storgata	Strandv	Totalt	
Akutt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
E6 sørøst	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54	54	184	0	0	0	0	0	0	0	292
Ekredalsvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kastbakkvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kastbakkvegen I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Lundemovegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mariasagvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Marisagvegen N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Marisagvegen S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mjøsbrua	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52	52	168	0	0	0	0	0	0	0	272
Moelv industri nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Moelven industri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Parkering nord	0	180	0	0	0	0	0	0	0	164	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0	376	
Parkering sør	0	180	0	0	0	0	0	0	0	164	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0	376	
P-hus	0	600	0	0	0	0	0	0	0	546	0	0	0	0	0	114	0	0	0	0	0	1 260	
Sentrum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12	34	0	0	0	0	0	0	58	
Shell	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Skolevegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Slåttmyrvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Storgata sør	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Strandvegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>960</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>874</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>118</b>	<b>118</b>	<b>386</b>	<b>178</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 634</b>	