



**Statens vegvesen**

# **Kommunedelplan Rv. 35 Jevnaker-Olimb**

Temanotat: Trafikk

Region øst  
Prosjektavdelingen  
Prosjekt Vestoppland  
Dato: November 2010





## Statens vegvesen

### Notat

Til:  
Fra: Celine Raaen  
Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Celine Raaen +47 24058105  
Vår dato: 28.10.2010  
Vår referanse:

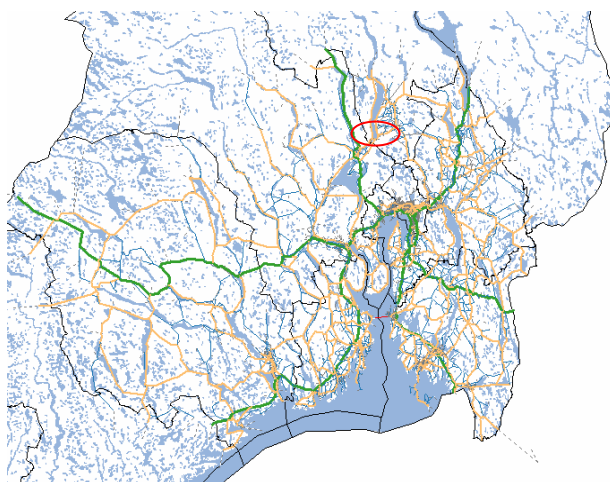
### **Rv.35 Jevnaker-Olimb: TRAFIKKBREGNINGER MED REGIONAL TRANSPORTMODELL**

#### 1. Innledning

Statens vegvesen utfører en konsekvensutredning av ny rv.35 fra Jevnaker til Olimb med tilhørende kommunedelplan. I denne utredningen er trafikk et viktig tema som må belyses. Til å analysere trafikken er det benyttet Regional transportmodell, tellinger i området og offisielle prognoser for fremtidig trafikkvekst.

#### 2. Metode

Transportmodellen som er benyttet til å analysere trafikken i planområdet er RTM-versjonen 2.1\_110110 med delområdemodellen for Oslofjord området, kaldt DOM\_Oslofjord. Modellområdet består av Østfold, Akershus, Oslo, Vestfold, Telemark og deler Oppland og Buskerud. DOM\_Oslofjord er valgt fordi den best kan modellere relasjonen mellom Hønefoss og Jevnaker.



**Figur 1 Modellområdet DOM\_Oslofjord**

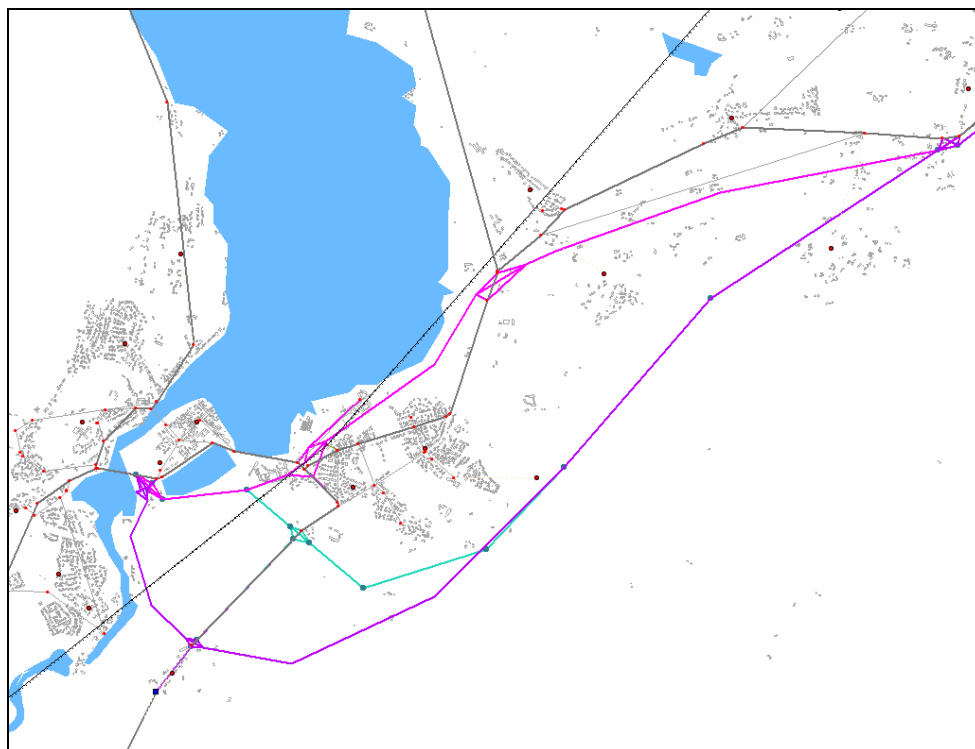
Postadresse  
Statens vegvesen  
Region øst  
Postboks 1010 Skurva  
2605 Lillehammer

Telefon: 815 22 000  
Telefaks: 61 25 74 80  
firmapost-ost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Østensjøveien 34  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

Det skal beregnes 3 alternative korridorer med Regional transportmodell, vist på figur 2. To av korridorane som beregnes ligger i "Øvre korridor", en på vestsiden av Moesmoen og en på østsiden. Den tredje korridoren er "nedre korridor" som går langs Randsfjorden. Innenfor øvre korridor finnes det ytterligere tre alternativer på hver side av Moesmoen både med og uten tunneler. Selv om lengden er ulik antas det at denne forskjellen er så liten at det slår minimalt ut på trafikkmengden i korridoren. I nedre korridor finnes kun et alternativ. I alt er det 7 alternativer som skal utredes.



Figur 2: Oversikt over korridorane som skal konsekvensutredes

Følgende beregninger er kjørt:

1. Basis2006
2. Lilla linje i øvre korridor på vestsiden av Moesmoen, tilsvarer alternativ 1,2 og 3
3. Turkis linje i øvre korridor på østsiden av Moesmoen, tilsvarer alternativ 4,5 og 7
4. Rose linje i nedre korridor tilsvarer alternativ 6

Nasjonal modell (NTM5) er kun kjørt for Basis2006

Bruk av transportmodell gir en vitenskapelig tilnærming basert på kjente teorier og en systematisk håndtering av den empiriske kunnskap. Elementet av "synsing" reduseres og det gis i utgangspunktet ikke noe rom for "prosjektkjærlighet" i beregningene. Kvaliteten på inndata er viktig, samt hvordan verktøyet blir brukt, herunder også hvordan resultater hentes ut og analyseres videre.

Sterke sider ved verktøyet vurderes å være følgende:

- Konsistensen i verktøyet, og muligheten til å fange opp nettverksvirkninger
- Studien utføres på et overordnet nivå, og verktøyet er utformet med henblikk på dette

Svake sider ved modellen, som man må være oppmerksom på:

- Modellen er mest egnet til å analysere en trendbasert utvikling, og mindre egnet til å håndtere store kursendringer i transportpolitikken
- Arealbruk gis eksogent inn til modellen, og arealbruken endres ikke som følge av transporttilbudet
- Modellen håndterer ikke kø- og trengselsproblemer på en god nok måte. Redusert kapasitet på veg gir ingen virkning på reisemiddelfordelingen, men påvirker kun vegvalg for bilistene.
- Modellen fanger bare delvis opp besøkende til Hadeland glassverk og turisttrafikken inngår ikke i modellen. Modellen beregner yrkesdøgntrafikk som deretter gjøres om til årsdøgntrafikk med en fast faktor for alle vegene i hele delområdemodellen.

Alle beregninger med RTM DOM\_Oslofjord er gjort for 2006. Trafikken som modellen beregner i basis 2006 er sammenlignet opp mot tellinger gjort i planområdet i 2006/2007. Modellberegnet trafikk i de ulike korridorene er vektet i forhold til tellingene og deretter fremskrevet basert på offisiell prognose for Oppland basert på en generell tungtrafikkandel på 10 %.

	lette	tunge	10 % tungtrafikk
2005-2008	2,20 %	3,50 %	2,33 %
2008-2010	1,10 %	2,60 %	0,01 %
2010-2014	1,10 %	1,80 %	0,01 %
2014-2020	0,70 %	1,50 %	0,01 %
2020-2030	1,00 %	1,60 %	0,01 %
2030-2040	0,90 %	1,20 %	0,01 %

**Tabell 1: Offisiell prognose for årlig vekst i Oppland med 10 % tungtrafikkandel**

Fra 2006 til 2014 blir det en generell vekst i trafikken på 10 %, mens det mellom 2014 og 2034 blir en vekst på 20 %.

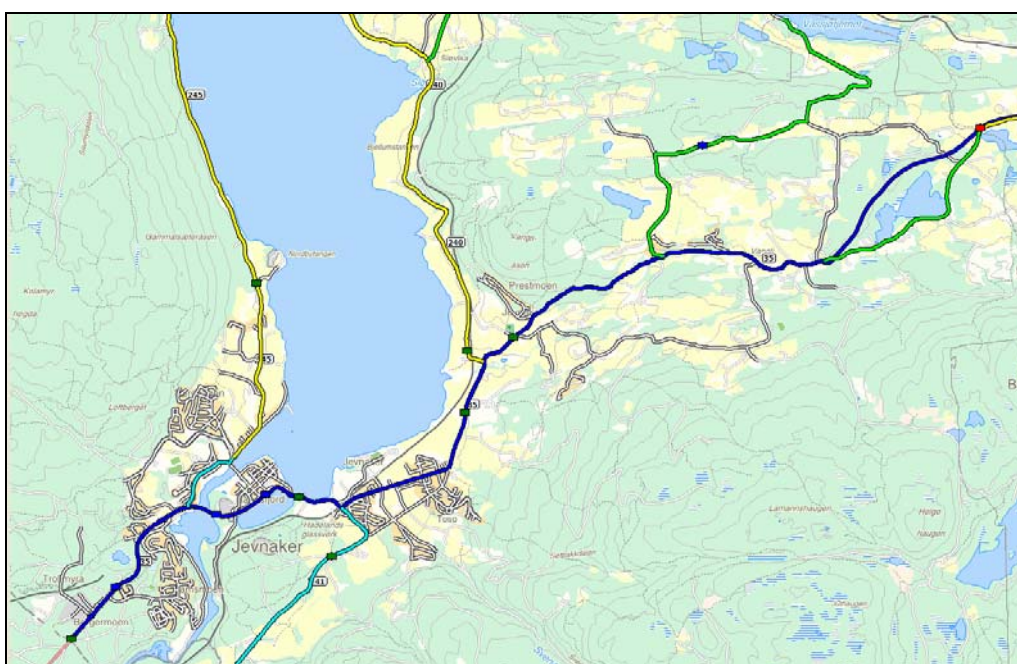
### 3. Dagens situasjon

Trafikktellingene i Jevnaker-området er benyttet til å avgjøre hvor godt modellen treffer på beregnet trafikk. Modellen er kjørt uten hastigheter fra EFFEKT, noe som kan føre til at små og svingete veier blir mer attraktive enn de er i virkeligheten. Dette gir liten konsekvens i planområdet.

Når YDT/ÅDT faktoren er satt til 0,8 gir modellen god nok tilpassing til trafikknivået at den kan benyttes til beregningene.

Tellepunkt id	Tellepunktnavn	NVDB 2007	Dom_Oslofjord	absolutt avvik	abs avvik %
Nivå 2 500723	Buskerud grense	6900	7200	300	4 %
Nivå 3 501428	Kistefoss	7600	7300	-300	-4 %
Nivå 2 500721	Jevnaker øst (fv.241)	2700	3400	700	26 %
Nivå 2 500719	Nordbytangen (fv.245)	900	1000	100	11 %
Nivå 3 501430	Brugata sør	5600	5500	-100	-2 %
Nivå 2 500711	Jevnaker sentrum	8900	7000	-1900	-21 %
Nivå 2 500712	Toso øst	7300	8400	1100	15 %
Nivå 2 500713	Vang (fv.240)	1200	1500	300	25 %
Nivå 2 500716	Vang	6400	7000	600	9 %
Nivå 1 500756	Bekkehallum	5100	6000	900	18 %

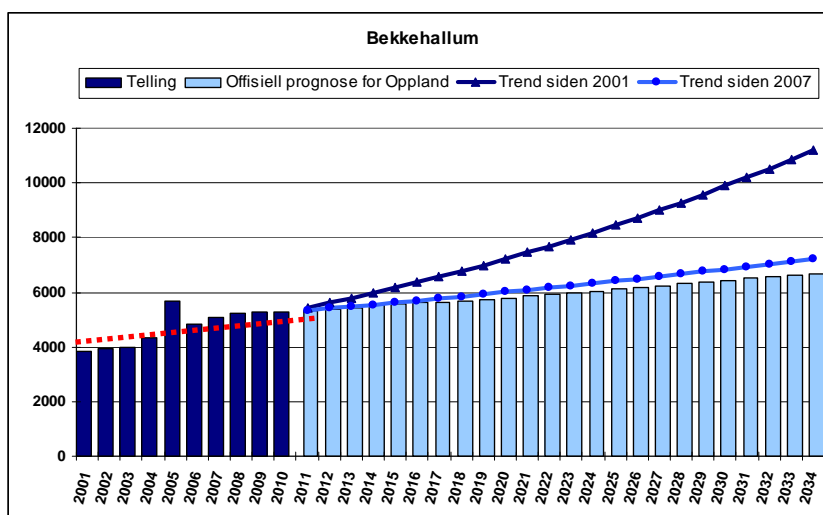
**Tabell 2: Sammenligning av trafikktellinger og modellresultat**



**Figur 3: Oversiktskart over Jevnaker og tellepunkter i planområdet**

Modellberegningene ligger høyere enn tellinger i 2007 med unntak av Kistefoss, Brugata sør og Jevnaker sentrum/ Hadeland glassverk. Det er særlig tellepunktet ved Hadeland glassverk som kommer dårlig ut sammenlignet med tellinger. Dette kan tyde på at noe av lokaltrafikken i Jevnaker ikke modelleres godt nok i modellen og dette tas spesielt hensyn til i analysen av trafikktallene.

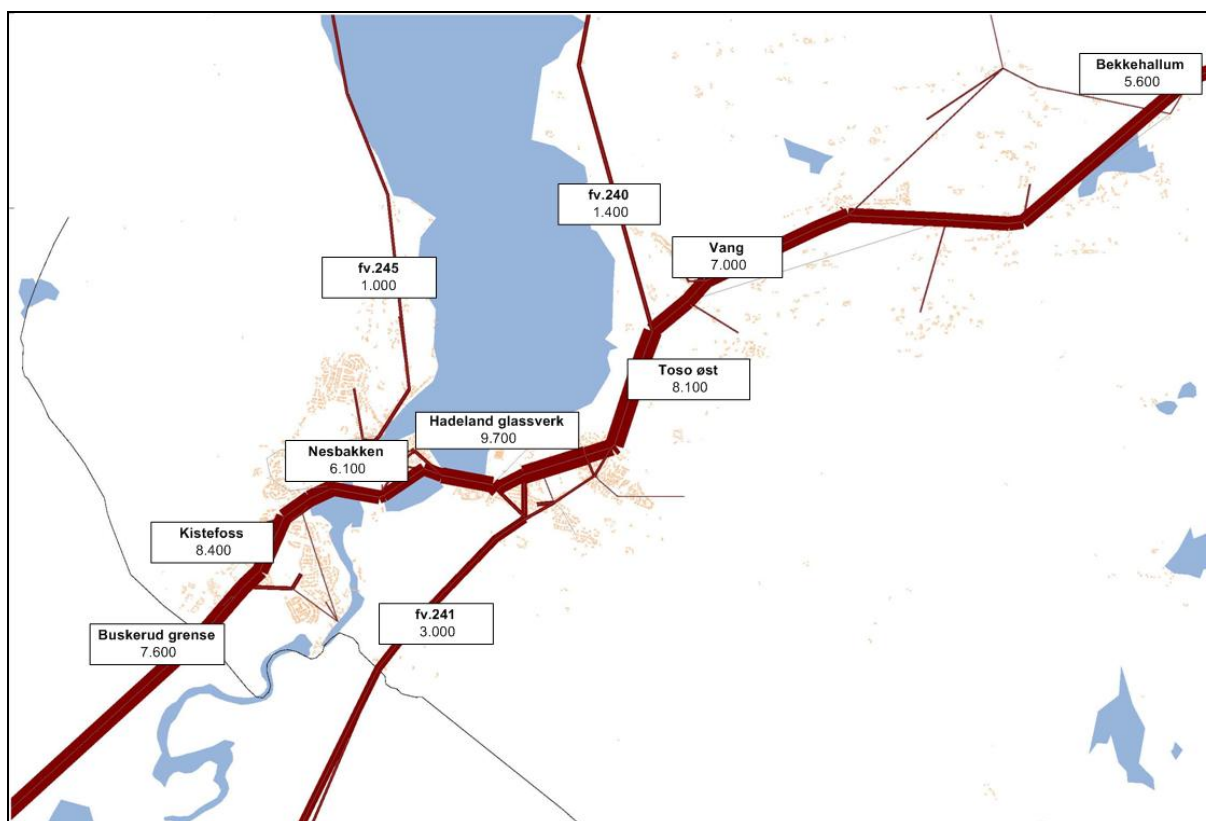
Det er kun tellepunktet på Bekkehallum som teller kontinuerlig og hvis en ser på veksten i trafikk i dette punktet siden 2001 har det vært en vekst på 37 % som tilsvarer 3,2 % årlig vekst. Det kom en kraftig vekst i 2005, men etter dette har veksten flatet ut. Siden 2007 har det vært en årlig vekst på ca 1,3 %. Trenden i tellepunktet kan sammenlignes med offisiell prognose for Oppland.



Figur 4: Trafikkvekst i tellepunktet på Bekkehallum

Transportmodellen er benyttet til å se på reisemønsteret i området, og viser at en stor del av trafikken er gjennomgangstrafikk. Gjennomgangstrafikken er her definert som den trafikken som passerer både et snitt sør for Jevnaker og ved Olimb. På rv.35 Buskerud grense er gjennomgangstrafikken 36 %, mens den er over 50 % på fv.241. På Olimb er det over 70 % av trafikken trafikk som skal lengre enn Jevnaker. 20-37 % av trafikken gjennom Jevnaker er lange reiser over 10 mil.

Figur 5 viser trafikkstrømmer og trafikktall på eksisterende vegnett i 2014. Trafikktallene oppgis for 2014 og er basert på trafikk i tellepunkter som er fremskrevet med offisiell prognose.



Figur 5: Trafikktall på eksisterende rv.35 i 2014

## 5. Ny rv.35 fra Jevnaker til Olimb

Det er beregnet tre alternative korridorer mellom Jevnaker og Olimb. På eksisterende rv.35 er det lagt inn tiltak med redusert hastigheten til 30 km/t fra Bergertjern bru og gjennom Toso, og fra Toso og til Olimb er hastigheten redusert til 50 km/t.

Tabell 3 viser lengder, reisetider og gjennomsnittlige hastigheter for alle alternativene.

Alternativer Korridorer	Delstrekning 1: Bergertjern- kryss rv.241			Delstrekning 2: rv241 -Olimb			Totalt		
	Lengde (km)	Reisetid (min)	Gj. hastighet (km/t)	Lengde (km)	Reisetid (min)	Gj. hastighet (km/t)	Lengde (km)	Reisetid (min)	Gj. hastighet (km/t)
Eksisterende rv.35	1,44	1,84	47	7,14	7,11	60	8,58	8,95	58
Nedgradert rv.35	1,44	3	29	7,14	9,45	45	8,58	12,45	41
Alternativ 1,2,3	1,65	1,10	90	8,55	5,69	90	10,20	6,79	90
Alternativ 4,5,7	1,53	1,02	90	7,73	5,15	90	9,25	6,17	90
Alternativ 6	1,5	1,00	90	6,75	4,5	90	8,25	5,5	90

**Tabell 3: Oversikt over lengder, reisetider og hastigheter i de ulike alternativene**

Alle de alternativene med ny rv.35 er raskere å kjøre enn dagens rv.35. Alle alternativene for ny rv.35 er planlagt med 90 km/t. Siden det er prosjektert lik hastighet på alle alternativene er det prosjektert lengde for hver korridor som er utslagsivende for reisetid. Nedre korridor er raskest med hensyn til reisetid, mens det tar lengst tid å kjøre alternativ 1,2 og 3 i øvre korridor fordi denne korridoren er lengst.

Nedgradert rv.35 med reduserte hastigheter gir en merkbar lavere gjennomsnittshastighet på strekningen og en lengre reisetid, og det vil føles som en større fordel å kunne benytte ny rv.35 i alle korridorene.

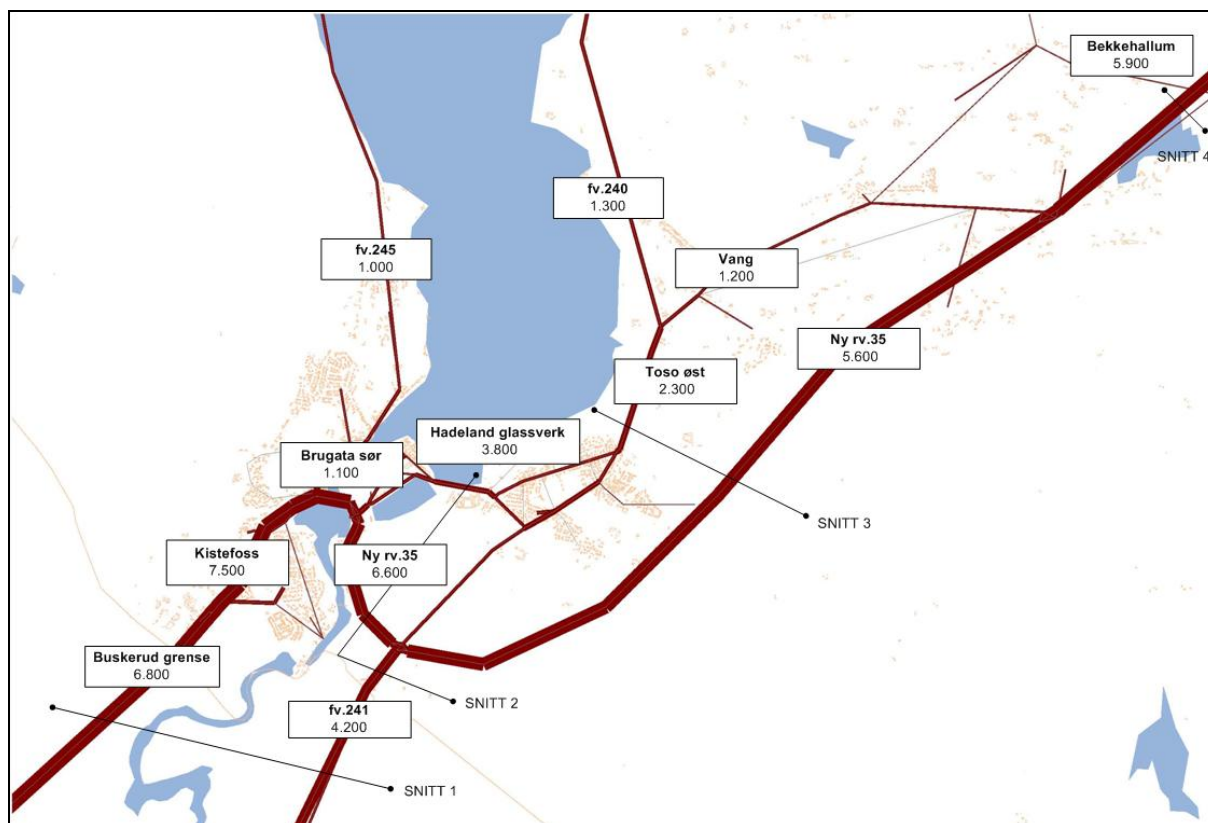
### 5.1 Alternativ 1, 2 og 3 i Øvre korridor

Korridoren er kodet ut fra tegninger fra Asplan Viak datert 22.02.2010. Tegningene på krysset over Bergertjern bru er datert 29.04.2010.

Følgende forutsetninger er lagt til grunn:

- Total lengde på vegsystemet i øvre korridor er 10.600 meter
- Hastigheten på strekningen er 90 km/t (på ramper er det kodet inn 70 km/t.)
- Hastighet på eksisterende rv.35 er redusert til 30 km/t fra Bergertjern bru og gjennom Toso og deretter til 50 km/t fra Toso til Olimb.
- Det er lagt inn fulle 2-planskryss ved Bergertjern bru, på kryssing med fv.241 og på Olimb
- Det er ikke lagt inn bompenger på strekningen





Figur 4: Trafikkstrømmer og trafikkmengder i 2014 for alternativ 1,2,og3 i Øvre korridor

	Snitt 1			Snitt 2				Snitt 3			Snitt 4
	sum	rv35	fv241	sum	ny rv35	gml rv35	fv241	sum	ny rv35	gml rv35	rv35
Alternativ 0	10600	7600	3000	12700		9700	3000	8100		8100	5600
		72 %	28 %								
Alternativ 1,2,3	11000	6800	4200	14600	6600	3800	4200	7900	5600	2300	5900
Fordeling		62 %	38 %		45 %	26 %	29 %		71 %	29 %	
Trafikkvekst	4 %			15 %				-2 %			5 %

Tabell 4: Trafikkvekst og fordeling mellom gammel og ny rv.35 for alternativ 1,2 og 3 i øvre korridor

Det er tatt ut 4 snitt hvor trafikken analyseres i hvert alternativ. Det første snittet er på fylkesgrensen mellom Oppland og Buskerud hvor det er vegvalg mellom rv.35 og fv.241. Som følge av ny rv.35 i øvre korridor vil det bli en overføring av trafikk fra rv.35 til fv.241. I utkantene av planområdet kommer en trafikkvekst på 4 % i vest og 5 % i øst som følge av ny veg. I snitt 2 i sentrum øker trafikken med 15 %, dette kan være en følge av endret kjøremønster.

I sentrum får ny veg 63 % av trafikken, mens 36 % blir igjen på eksisterende veg. På snitt 3 ved Toso vil 71 % av trafikken komme på ny veg, mens 29 % blir værende igjen på eksisterende.

Forbi Hadeland glasverk vil det være opp mot 60 % reduksjon i trafikk langs eksisterende rv.35 og gjennom Toso vil reduksjonen være 70 %. Mye av lokaltrafikken vil fremdeles benytte eksisterende rv.35, men gjennomgangstrafikken vil i hovedsak benytte ny rv.35.

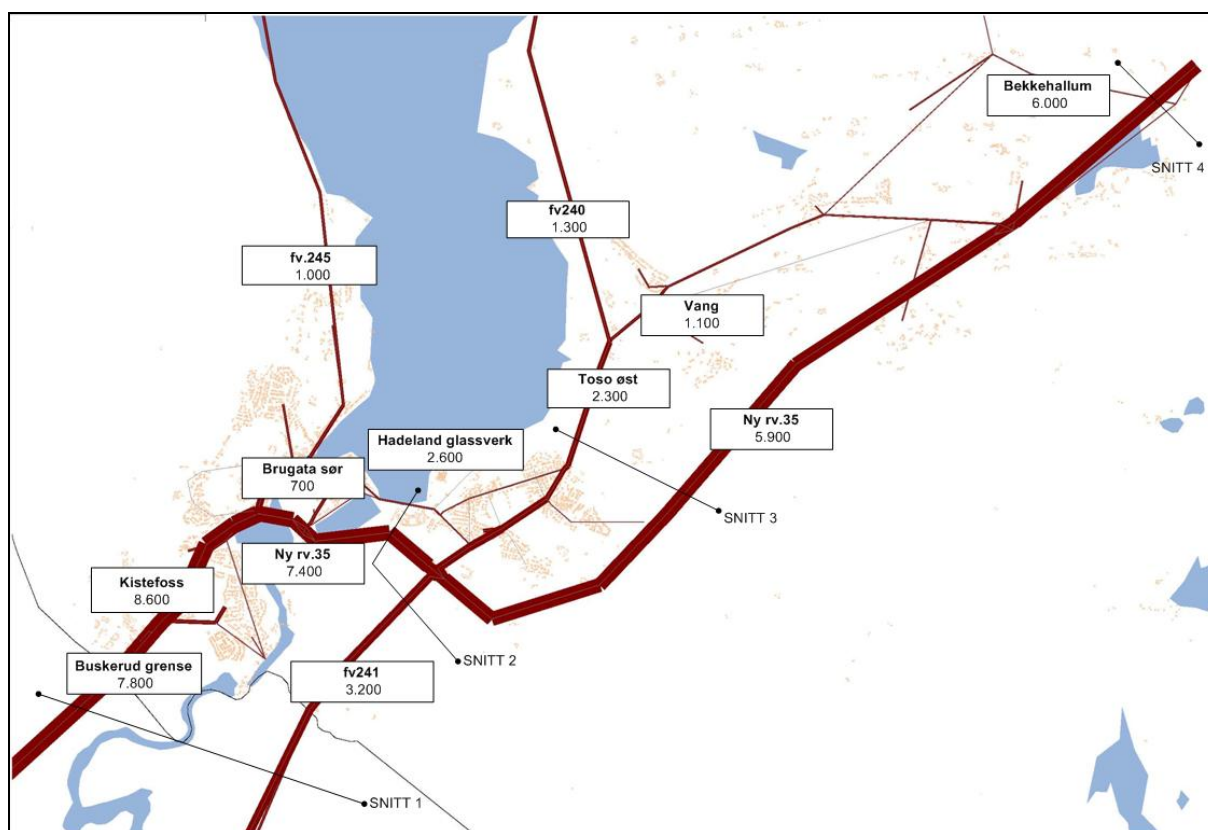
Krysset med fv.241 vil ikke være en viktig forbindelse mot Jevnaker sentrum, men er et viktig kryss for forbindelsen mellom rv.35 og fv.241.

## 5.2 Alternativ 4, 5 og 7 i Øvre korridor

Korridoren er kodet ut fra tegninger fra Asplan Viak datert 22.02.2010. Tegningene på krysset over Bergertjern bru er datert 29.04.2010.

Følgende forutsetninger er lagt til grunn:

- Total lengde på vegsystemet i øvre korridor er 9.650 meter
- Hastigheten på strekningen er 90 km/t (på ramper er det kodet inn 70 km/t.)
- Hastighet på eksisterende rv.35 er redusert til 30 km/t fra Bergertjern bru og gjennom Toso og deretter til 50 km/t fra Toso til Olimb.
- Det er lagt inn fulle 2-planskryss ved Bergertjern bru, på kryssing med fv.241 og på Olimb
- Det er ikke lagt inn bompenger på strekningen



Figur 5: Trafikkstrømmer og trafikkmengder for alternativ 4,5 og 7 i Øvre korridor i 2014

	Snitt 1			Snitt 2				Snitt 3			Snitt 4
	sum	rv35 B.gr	fv241	sum	ny rv35	gml rv35	fv241	sum	ny rv35	gml rv35	rv35
Alternativ 0	10600	7600	3000	12700		9700	3000	8100		8100	5600
		72 %	28 %								
Alternativ 4,5,7	11000	7800	3200	13200	7400	2600	3200	8200	5900	2300	6000
Fordeling		71 %	29 %		56 %	20 %	24 %		72 %	28 %	
Trafikkvekst	4 %			4 %				1 %			7 %

Tabell 5: Trafikkvekst og fordeling mellom gammel og ny rv.35 for alternativ 4,5 og 7 i øvre korridor

I snitt 1 over fylkesgrensen øker trafikken med 4 % som følge av utbygging av ny rv.35 i øvre korridor ved Moe gård. I snitt 2 i sentrum og snitt 3 ved Olimb i øst av planområdet øker trafikken med 7 %. Konkurransforholdet mellom rv.35 og fv.241 er forholdsvis likt som for dagens vegnett (basis)

Forbi Hadeland glassverk og gjennom Toso vil ny rv.35 få over 70 % av all trafikken. Som følge av ny rv.35 vil trafikken forbi Hadeland glassverk og gjennom Toso reduseres med 70 %.

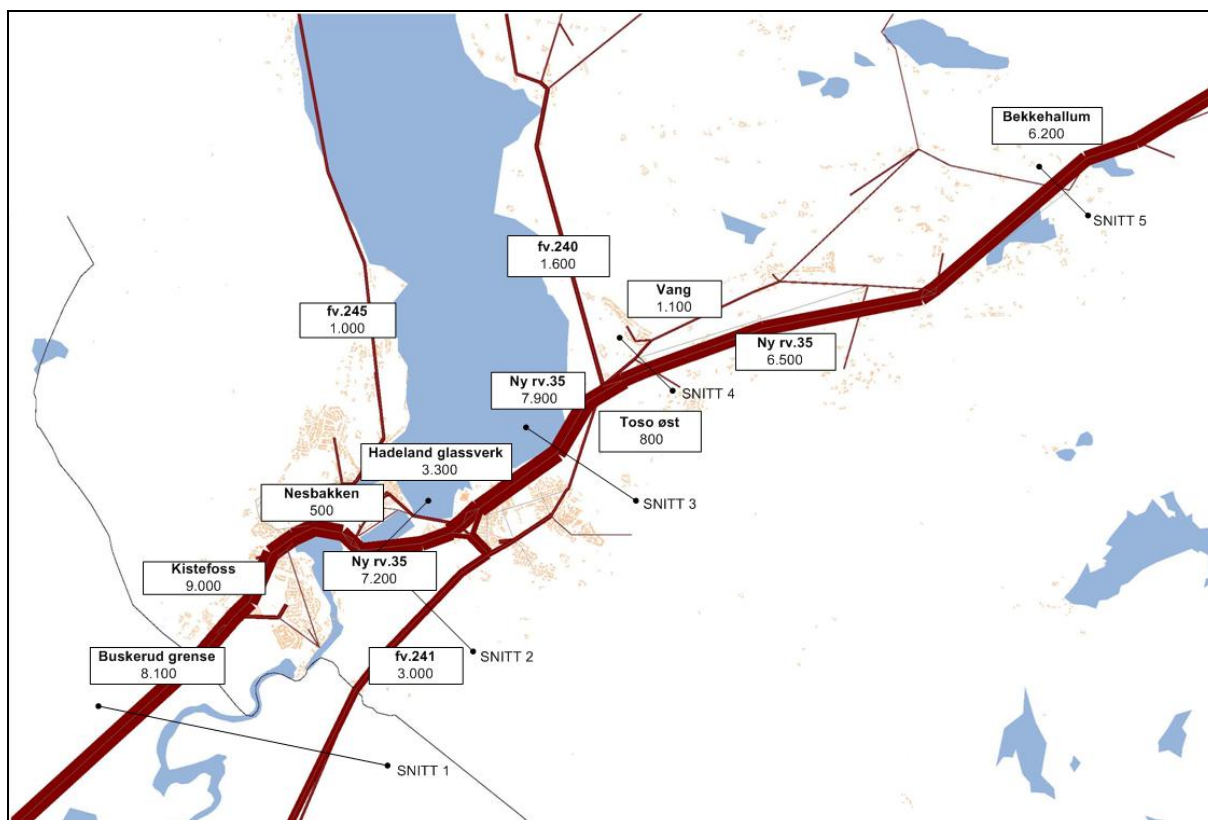
Krysset mellom rv.35 og fv.241 i dette alternativet ligger nærmere Jevnaker sentrum og boligområdene på Toso og krysset kan derfor virke mer attraktivt for de som bor i Jevnaker, men fremdeles er den viktigste funksjonen til krysset forbindelsen mellom fv.241 og ny rv.35 mot øst.

### 5.3 Alternativ 6 i Nedre korridor

Korridoren er kodet ut fra tegninger fra Asplan Viak datert 22.02.2010. Tegningene på krysset over Bergertjern bru er datert 29.04.2010.

Følgende forutsetninger er lagt til grunn:

- Total lengde på vegsystemet i nedre korridor er 8.750 meter
- Hastigheten på strekningen er 90 km/t (på ramper er det kodet inn 70 km/t.)
- Hastighet på eksisterende rv.35 er redusert til 30 km/t fra Bergertjern bru og gjennom Toso og deretter til 50 km/t fra Toso til Olimb.
- Det er lagt inn fulle 2-planskryss ved Bergertjern bru, på kryssing med fv.241 og på Olimb
- Det er ikke lagt inn bompenger på strekningen



Figur 6: Trafikkstrømmer og trafikkmengder for alternativ 6 i Nedre korridor i 2014

	Snitt1			Snitt 2			Snitt 3			Snitt 4			Snitt 5	
	sum	rv35 B.gr	fv241	sum	ny rv35	gml rv35	fv241	sum	ny rv35	gml rv35	sum	ny rv35	gml rv35	rv35
Alternativ 0	10600	7600	3000	12700		9700	3000	8100		8100	7000		7000	5600
Alternativ 6	11100	8100	3000	13500	7200	3300	3000	8700	7900	800	7600	6500	1100	6200
Fordeling		73 %	27 %		53 %	46 %	42 %		91 %	9 %		86 %	14 %	
Trafikkvekst	5 %			6 %				7 %			9 %			11 %

Tabell 6: Trafikkvekst og fordeling mellom gammel og ny rv.35 for alternativ 6 i nedre korridor

Som følge av utbygging av ny rv.35 i nedre korridor, vil trafikken øke 11 % i snitt 5 over Bekkehallum/Olimb øst for planområdet. I snitt 1 på fylkesgrensen vil trafikken øke 5 % som er litt høyere enn for de to andre korridorene. Det er liten overføring mellom rv.35 og fv.241, og trafikøkningen kommer i hovedsak på rv.35 ved Buskerud grense.

Nedre korridor er det alternativet som får størst andel av trafikken på den nye vegen i snitt 3 gjennom Toso. At flere velger ny veg gjennom sentrum har sammenheng med at det både er flere kryss og bedre tilknytning opp mot sentrum og boligområdene og at korridoren har en kortere reisetid enn eksisterende rv.35 og de andre korridorene.

I snitt 2 ved Jevnaker sentrum vil nesten 70 % velge ny veg og det eksisterende vegnettet, mens på ny rv.35 gjennom Toso og forbi Vang vil over 90 % benytte den nye vegen. Ny rv.35 vil avlaste eksisterende rv.35 med over 65 % forbi Hadeland glassverk og nesten 90 % gjennom Toso.

## 6 Oppsummering

For øvre korridor er det beregnet lavest andel av trafikk på ny veg og gamle rv.35 blir avlastet minst ved en utbygging i øvre korridor enn i nedre korridorene. Av alternativene i øvre korridor der det alternativ 1,2 og 3 på vestsiden av Moesmoen som gir minst avlastning av eksisterende rv.35. En utbygging i øvre korridor med alternativ 1-3 vil også føre til at det blir mer attraktivt å benytte rv.241 uten av det gjøres tiltak på denne vegen.

Nedre korridor gir best avlastning av eksisterende rv.35 fordi den er kortest og har gode tilknytningspunkter gjennom sentrum av Jevnaker.

Alternativ 1-3 i øvre korridor er mest fremtidsrettet hvis Eggemo-forbindelsen kommer.

## 7. Bompengesnitt

I beregningene av trafikksituasjon med bompenger er det tatt det utgangspunkt i takster gitt i et notat fra Rambøll. Takstene er beregnet ut fra et i kostnadsoverslag gjort i september 2010.

Det er foreslått to alternative bomplasseringer, ett i Jevnaker sentrum ved Hadeland glassverk og et øst for Toso.

Traséalternativ	Bomtaks 2010, lettbil
Alternativ 1, bom ved Jevnaker	NOK 38
Alternativ 1, bom ved Toso N	NOK 36
Alternativ 2, bom ved Jevnaker	NOK 32
Alternativ 2, bom ved Toso N	NOK 30
Alternativ 3, bom ved Jevnaker	NOK 28
Alternativ 3, bom ved Toso N	NOK 26
Alternativ 4, bom ved Jevnaker	NOK 33
Alternativ 4, bom ved Toso N	NOK 29
Alternativ 5, bom ved Jevnaker	NOK 31
Alternativ 5, bom ved Toso N	NOK 28
Alternativ 6, bom ved Jevnaker	NOK 36
Alternativ 6, bom ved Toso N	NOK 32
Alternativ 7, bom ved Jevnaker	NOK 25
Alternativ 7, bom ved Toso N	NOK 23

**Tabell 7: Bomtakster for alle alternativ**

Alle alternativene har høye takster og det er vanskelig å skille mellom hvilke alternativ som er best med hensyn til bompenger. Siden alternativ 3 (og 7) har lavest kostnadsoverslag vil disse også ha lavest bompengetakst og vil derfor få minst avvisning. Plassering av bomsnittet har stor innvirkning på kjøremønsteret og konkurranseforholdet mellom fv.241 og rv.35.

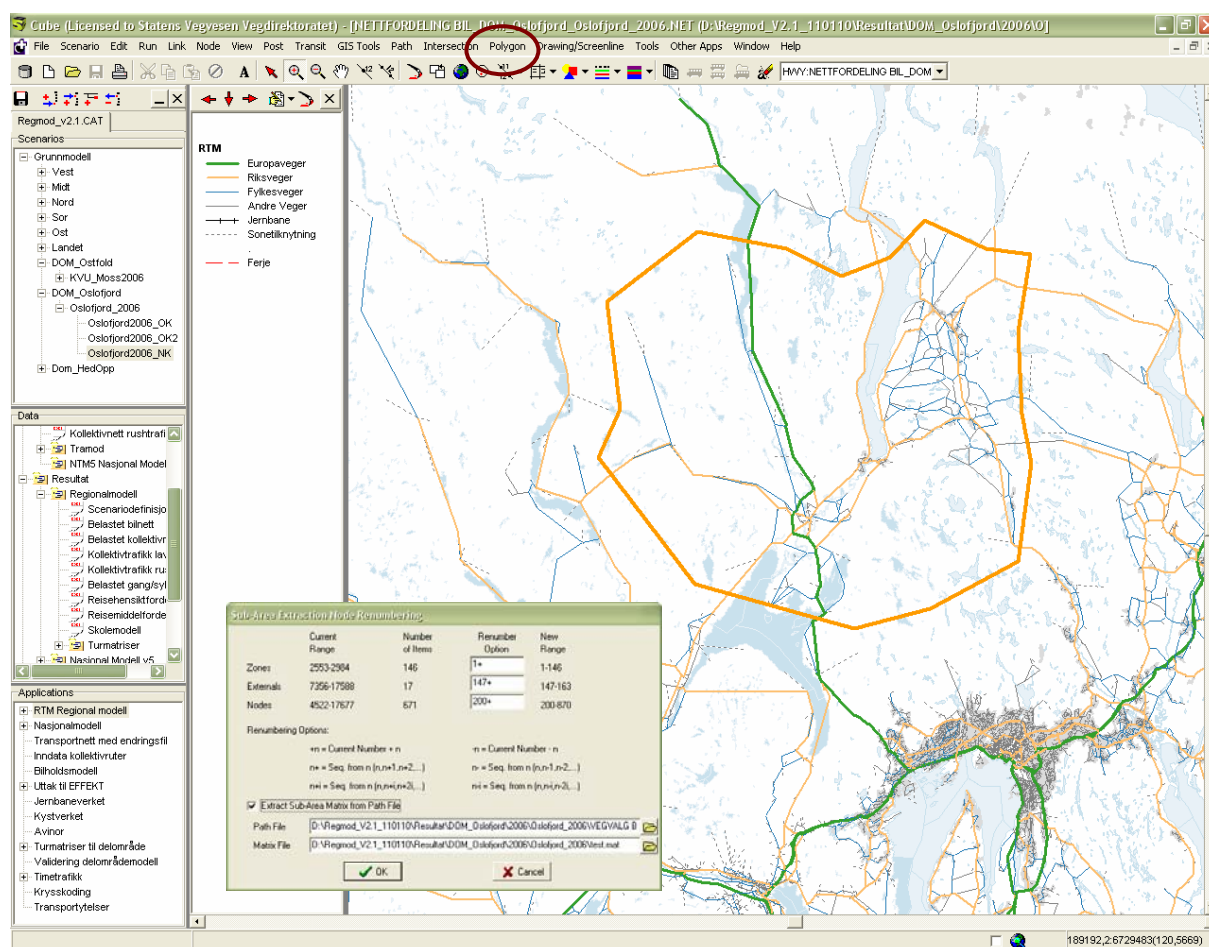
## 8. Uttak fra Transportmodell til EFFEKT

Delområdemodellen for Oslofjord er forholdsvis ny og det er ikke laget en EFFEKT-database til modellen. Å lage en EFFEKT-database for hele DOM\_Oslofjord er et svært tidskrevende arbeid og det er derfor besluttet å ta ut en delmodell av Oslofjordmodellen som det gjøres EFFEKT- beregning av.

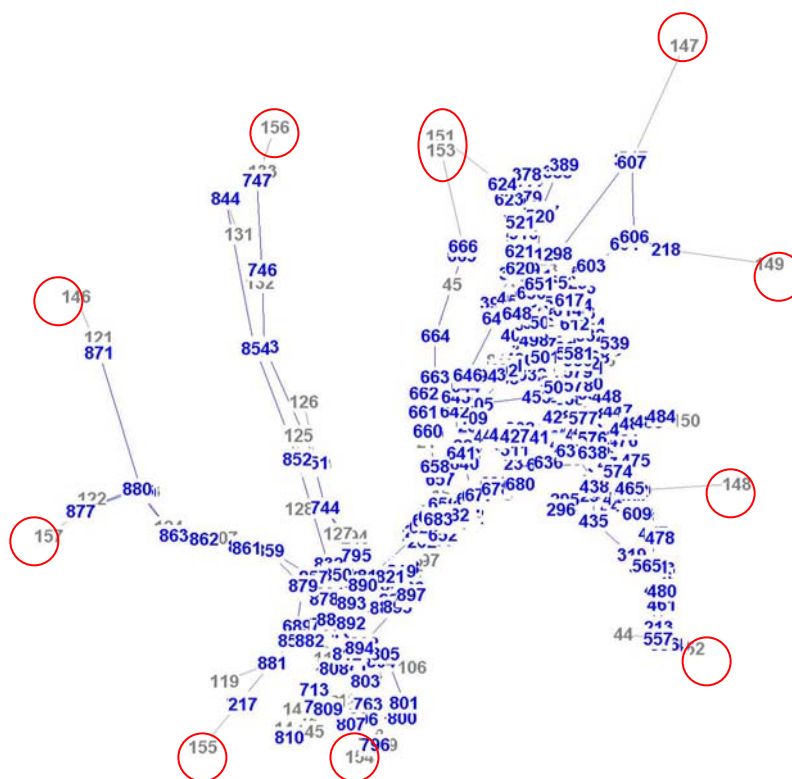
Delmodellen til EFFEKT-analysen må være så stor at alle vegvalg som påvirkes av utbyggingen av ny veg, kan gjøres inne i delmodellen. Størrelsen på delmodellen avgjøres ved å studere ett differanseplott.

EFFEKT beregnes med type 2, dvs. at det ikke beregnes trafikkvekst som følge av ny veg. Beregningen gjøres med "fast matrise" og metoden er valgt for å lette arbeidet med EFFEKT-beregninger. Metoden vil til en viss grad undervurdere nytten av alternativene, men dette vurderes ikke å være av vesentlig betydning for valg av metode.

Delmodellen lages ved at det klippes ut det nettverket en ønsker å med i delmodellen i CUBE. Nettverket må klippes ut fra belastet nettverk og basisberegningen må kjøres med pht-fil. Delmodellen lages ved å åpne belastet nettverk og deretter tegne et polygon rundt ønsket nettverk. Det lages et nytt nettverk for valgt delområde og deretter lages det en matrise for delmodellen ved å velge pht-filen til beregnet scenario.



Figur 8: Uttak av delmodell



Figur 9: Eksternsoner til delmodell

Fordelingen av trafikk til EFFEKT blir litt annen enn i hovedmodellen fordi det ikke er beregnet nyskapt trafikk i delmodellen. Trafikken legges ut på nytt på vegnettet i delmodellen og andre vegvalg kan også oppstå.

	Snitt 1 Buskerud grense			Snitt 2: Jevnaker sentrum				Snitt 3: Toso N			Snitt 4: Vang			Snitt 5: Bekkehallum
	sum	rv.35	fv.241	sum	Ny rv.35	gml rv.35	fv.241	sum	Ny rv.35	gml rv.35	sum	ny rv.35	gml rv.35	rv.35
<b>2006</b>	10600	7180	3410	10460		7050	3410	8370		8370	7000		7000	5960
<b>EFFEKT 2006</b>	10570	7280	3290	10240		6940	3290	8350		8350	7010		7010	5970
<b>differanse</b>	-20	100	-120	-220		-110	-120	-10		-10	10		10	10
<b>Øvre korridor alt 1,2,3 EFFEKT ØK alt 1,2,3</b>	11160	6400	4760	12300	5980	1560	4760	8270	5760	2500	6990	5760	1220	6300
<b>differanse</b>	10940	6600	4340	12040	5900	1810	4340	8350	5530	2820	6910	5530	1380	6110
<b>differanse</b>	-220	200	-420	-250	-80	250	-420	90	-230	320	-70	-230	160	-180
<b>Øvre korridor alt 4,5,7 EFFEKT ØK alt 4,5,7</b>	10930	7320	3610	10900	6770	510	3610	8510	6100	2420	7200	6100	1100	6460
<b>differanse</b>	10590	7270	3320	10290	6390	580	3320	8350	5700	2650	6920	5700	1220	6120
<b>differanse</b>	-350	-50	-290	-610	-390	70	-290	-160	-400	240	-280	-400	120	-340
<b>Nedre korridor alt 6 EFFEKT NK alt 6</b>	11110	7660	3450	11110	6600	1070	3450	9120	8220	900	7640	6500	1140	6630
<b>differanse</b>	10610	7280	3330	10280	5910	1040	3330	8350	7430	920	7000	5870	1130	6050
<b>differanse</b>	-500	-380	-120	-830	-680	-30	-120	-760	-790	20	-640	-640	-10	-580

Tabell 9: Trafikkfordeling i hovedmodell og delmodell for alle alternativ









**Statens vegvesen**

Statens vegvesen Region øst  
Postboks 1010  
N - 2605 Lillehammer  
Tlf. (+47) 815 22 000  
E-post: [siri.walseth@vegvesen.no](mailto:siri.walseth@vegvesen.no)

ISSN