

25

Problemanalyse rv. 25, E6 Hamar – rv. 3 Løten

Prosjekt nr.:	A298673
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Dokumentnummer:	A298673-101

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	31.10.25	TVF/COWI ISKD/COWI	OYHE/COWI BSSJ/COWI	ESKA/COWI

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse
01	Endelig versjon

Forord

Rv. 25 mellom Hamar og Løten er en del av en regional hovedveiforbindelse øst-vest i Innlandet fylke.

På vegne av Nye Veier har COWI AS utarbeidet en problemanalyse for den 10 km lange strekningen fra krysset med E6 ved Åker til krysset med rv. 3 vest for Brenneriroa. Nye Veier har ansvar for planlegging, bygging og drift av denne veistrekningen. COWIs problemanalyse er gjort med utgangspunkt i en strekningsanalyse utført av studenter som har hatt sommerjobb hos Nye Veier. COWI har videreført arbeidet med denne strekningsanalysen og videreutviklet den med egne analyser og funn.

Kontaktinformasjon:

Prosjektleder Nye Veier AS Harald Monsen 91811628 harald.monsen@nyeveier.no

Oppdragsleder COWI AS Espen Rise Karikoski eska@cowi.com

Ansvarlig for Trafikkanalyse COWI AS Terje Vidar Fordal tvf@cowi.com

Ansvarlig for Trafikksikkerhet COWI AS Iselin Kolstad iskd@cowi.com

31. oktober 2025 / Oslo

Dato/Sted



ESPEN RISE KARIKOSKI

Innhold

1	Sammendrag	6
2	Innledning.....	7
2.1	Bakgrunn	7
3	Situasjonsbeskrivelse	8
3.1	Dagens vei	8
3.2	Trafikk	17
3.3	Ulykker.....	27
3.4	Sammenligning av trafiksikkerhet på rv. 25 og rv. 4	29
3.5	Arealbruk og bebyggelse.....	32
3.6	Grunnforhold	33
3.7	Skred og naturfare	34
4	Problemanalyse	37
4.1	Framkommelighet.....	37
4.2	Trafiksikkerhet	38
4.3	Optimalisering av nytte?.....	38
	Vedlegg: Samfunnsøkonomisk analyse fra 2024	40

1 Sammendrag

Rv. 25 på strekningen fra Åkerkrysset (E6) i Hamar til krysset med rv. 3 i Løten inngår i Nye Veiers prosjektportefølje. Mandatet til Nye Veier er å prioritere utbyggingsrekkefølgen på veiprojektene i porteføljen ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Denne rapporten beskriver dagens situasjon på rv. 25, med tilhørende problemanalyse som gir et grunnlag for videre planlegging av utbyggingstiltak på rv. 25.

Rv. 25 er i dag tofelts vei med fartsgrense 60 km/t på strekningen gjennom Ridabu (1,3 km) og på en kort strekning nærmest krysset med rv. 3. Resten av strekningen har 70 eller 80 km/t. Det er i alt 18 veikryss og 39 avkjørsler på den 10 km lange strekningen. Trafikken er størst på den 1,1 km lange strekningen fra Åkerkrysset til krysset med Kongsveien med nesten 20 000 biler per døgn på hverdager. Fra Kongsveien til krysset med rv. 3 er det mindre trafikk, rundt 13 000 biler per døgn på hverdager.

I de mest trafikkerte timene på hverdager er det rundt 1 000 biler per time i retning Hamar om morgenen og omtrent like mange biler som skal mot Løten om ettermiddagen. På strekningen E6-Kongsveien er det tre signalregulerte kryss. Disse er den viktigste grunnen til at denne strekningen er en flaskehals med store forsinkelser for veitrafikken. På strekningen Kongsveien-rv. 3 bidrar også de mange kryssene og avkjørslene til at gjennomsnittshastigheten til biltrafikken blir lavere enn fartsgrensene skulle tilsi.

Gående og syklende kan ferdes fysisk adskilt fra biltrafikken på hele den 10 km lange strekningen langs rv. 25. Tellingene av sykkeltrafikken langs rv. 25 ved Midtstranda indikerer at sykkel i liten grad brukes som transportmiddel på denne strekningen. Det samme gjelder kollektivtrafikken hvor passasjertellingene indikerer liten bruk av buss som alternativ til bil.

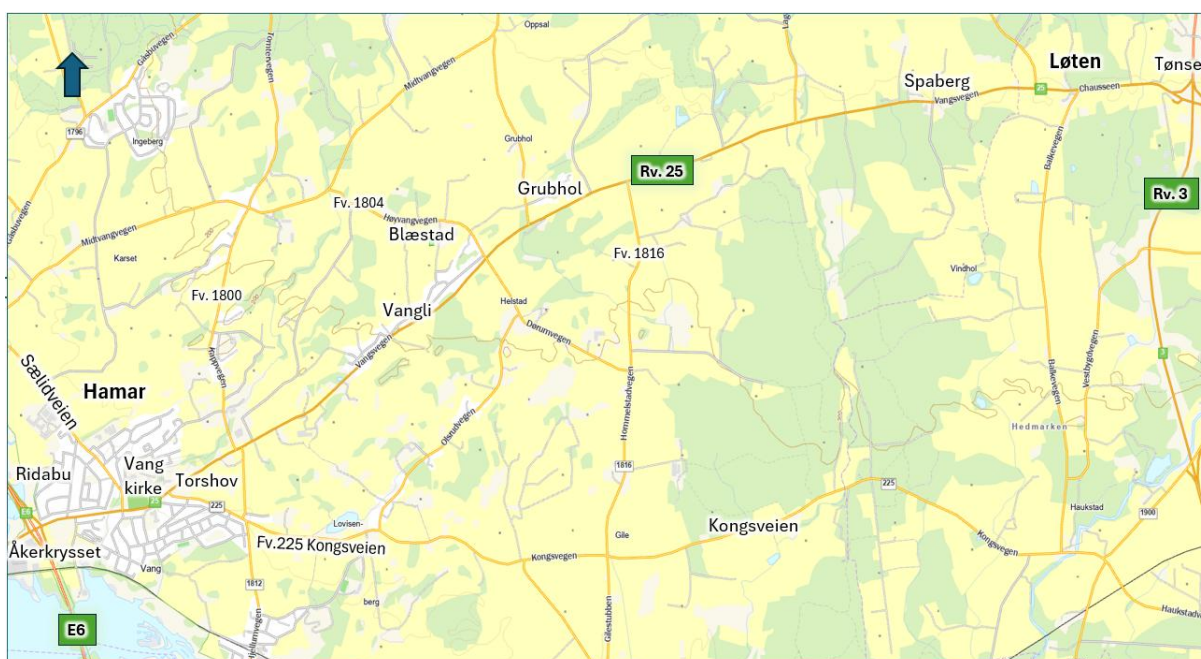
Rv. 25 er ikke en spesielt ulykkesutsatt veistrekning. I perioden 2014-2024 har det skjedd 25 ulykker som har medført personskade. Av disse har 18 skjedd i forbindelse med veikryss eller avkjørsler. De fleste ulykkene har medført lette personskader. Det har vært én dødsulykke og 6 ulykker hvor den eller de involverte har blitt hardt skadd. En veistrekning som er sammenlignbar med rv. 25 er rv. 4 nord for Gjøvik. Her har det skjedd omtrent like mange ulykker som på rv. 25, men 20 prosent av dem har vært dødsulykker. Fartsnivået på rv. 25 er lavere enn på rv. 4, og det er den mest sannsynlige årsaken til at rv. 25 har hatt færre alvorlige ulykker.

Tiltak som øker kapasiteten og dermed bedrer framkommeligheten på strekningen E6-Kongsveien er viktigst for å redusere reisetiden mellom Hamar og Løten. På strekningen Kongsveien-rv. 3 vil sanering/stengning av kryss og avkjørsler bedre trafikksikkerheten og bidra til reduksjon av reisetiden. En full ombygging til fire felt og 90 km/t, vil være et kostnadskrevende og trolig samfunnsøkonomisk ulønnsomt tiltak på denne strekningen.

2 Innledning

2.1 Bakgrunn

Nye Veier AS ble opprettet av Stortinget i 2016 med mål om å oppnå en effektiv og helhetlig planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av trafiksikre hovedveier. Stortinget har gitt Nye Veier mandat til å prioritere rekkefølgen på prosjektene ut ifra samfunnsøkonomisk lønnsomhet.



Figur 2.1-1: Rv. 25 og tilliggende veinett på strekningen E6 ved Åker til krysset med rv. 3 i Løten. Kilde: COWI AS

Rv. 25 på strekningen fra E6 til krysset med rv. 3 inngår i Nye Veiers prosjektportefølje. Mesteparten av strekningen, 8,8 km, ligger i Hamar kommune, mens de resterende 1,2 km ligger i Løten kommune. I 2024 ble det utarbeidet et veialternativ med utbygging av rv. 25 i eksisterende trasé, med følgende veistandard og utbyggingskostnad:

- Fire felts veg med fartsgrense 60 km/t på strekningen Åker-Torshov (1,7 km)
- To felts veg med 90 km/t og forbikjøringsstrekninger mellom Torshov og krysset med rv. 3 ved Tønset (8,3 km)
- I tillegg til kryssene med E6 og rv. 3 var det forutsatt kryss ved Torshov, Grubhol og Spaberg. Resten av dagens kryss og alle direkte avkjørsler var forutsatt fjernet.
- Utbyggingskostnad 2 149 mill. kroner, inkl. mva. (2024-kr)

Resultatet av den samfunnsøkonomiske analysen var at netto nytte ble negativ, -1 210 millioner kroner, mens netto nytte pr. budsjettkrone (NN/B) ble -0,73. Det betyr at nytten for trafikantene og samfunnet ikke er store nok til å veie opp for kostnadene knyttet til bygging, drift og vedlikehold av dette veialternativet. En mer utførlig beskrivelse av den samfunnsøkonomiske analysen fra 2024 er gitt i Vedlegg: Samfunnsøkonomisk analyse fra 2024

Utbyggingsrekkefølgen til prosjekter i Nye Veiers portefølje vil i stor grad bli bestemt av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til veiprojektet. En sammenligning med de øvrige veiprojektene i Nye Veiers portefølje viser at det beregnede veialternativet er et av de minst lønnsomme prosjektene. Høsten 2024 besto porteføljen av i alt 26 prosjekter. Av disse hadde 7 positiv NN/B, dvs. større enn null. 11 prosjekter hadde NN/B mellom -0,5 og 0, mens 8 hadde NN/B lavere (dvs. dårligere) enn -0,5.

Med utgangspunkt i den lave samfunnsøkonomiske lønnsomheten til rv. 25-alternativet, ønsker Nye Veier å undersøke mulighetene for å forbedre lønnsomheten. Første fase i dette arbeidet er situasjonsbeskrivelsen og problemanalysen i denne rapporten.

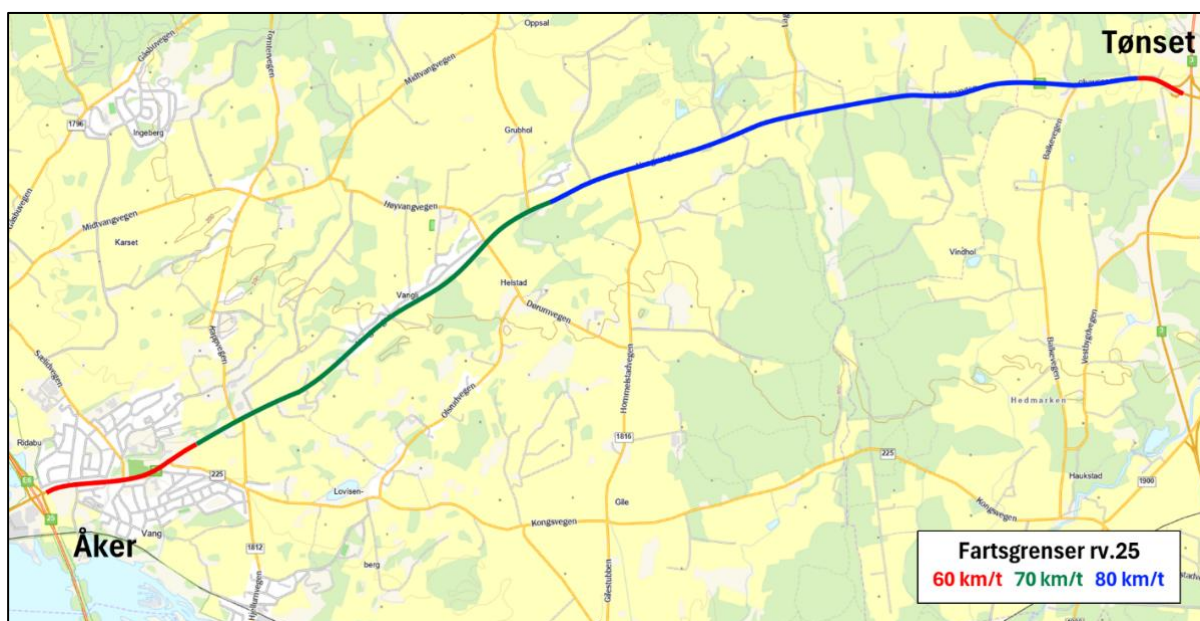
3 Situasjonsbeskrivelse

Dette kapittelet gir en beskrivelse av dagens vei- og trafikkforhold på rv. 25 på strekningen fra krysset med E6 ved Åker i Hamar til rundkjøringen som er en del av krysset med rv. 3 i Løten. Stedlige og naturgitte forhold på strekningen beskrives også. Situasjonsbeskrivelsen vil være et utgangspunkt for planlegging av en framtidsrettet og mer samfunnsøkonomisk lønnsom løsning for rv. 25 på denne strekningen.

3.1 Dagens vei

3.1.1 Overordnet beskrivelse av strekningen

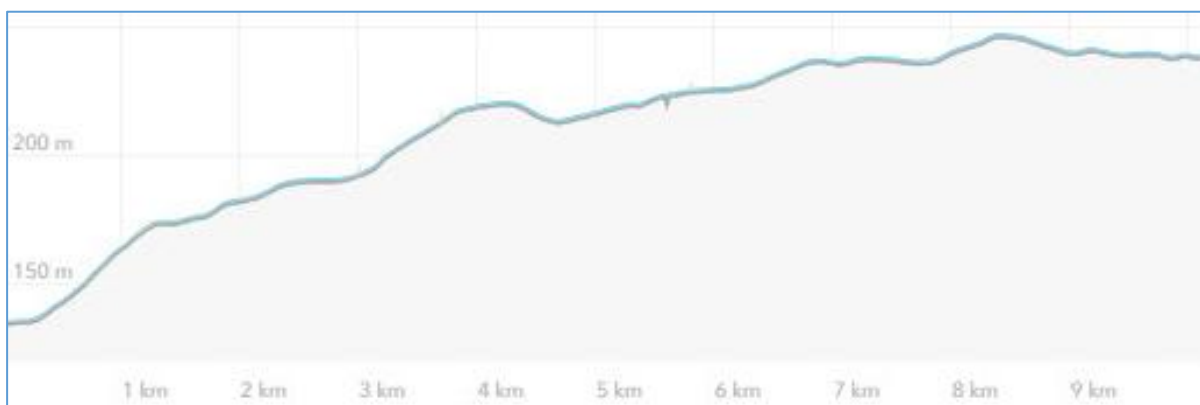
Rv. 25 er en tofelts vei med noen feltutvidelser i forbindelse med de største kryssene. Veibredden varierer, men ligger i hovedsak mellom 7 og 9 m. Bredden på kjørefeltene er 3,25 - 3,5 m hvor skulder og eventuelle breddeutvidelser kommer i tillegg. Fartsgrensen er 60 km/t på strekningen gjennom Ridabu og på en kort strekning nærmest krysset med rv. 3 ved Tønset. Resten av strekningen har fartsgrense 70 eller 80 km/t.



Figur 3.1-1 Fartsgrensene på rv. 25 på strekningen fra E6 ved Åker til krysset med rv. 3 ved Tønset

I dag er det sammenhengende gang- og sykkelvei langs rv. 25 fra Åker til rv. 3, med unntak av en kort strekning ved Vangli der gående og syklende må benytte en lokal boliggate.

Veigeometrien preges av lange slake kurver i kombinasjon med svak stigning. De krappeste kurvene er ved Vang kirke (Ridabu) og på strekningen nærmest rv. 3. Det lengste og bratteste partiet er en ca. 1 000 meter lang strekning gjennom Ridabu med stigning rundt 4 prosent. Øvrige stigninger er slakere og oppleves som tilnærmet flate. Veien ligger fint i landskapet med lave fyllinger og skjæringer. På noen korte strekninger er det etablert støyvoller for å skjeme bebyggelsen. Det er liten høydeforskjell mellom tilstøtende terreng og veibane.



Figur 3.1-2 Lengdeprofil for rv. 25 retning fra Hamar mot Løten. Kilde: Høydedata.no

3.1.2 Veikryss

Det er totalt 18 veikryss på strekningen. Med veikryss menes i denne sammenheng kommunal- eller fylkeskommunal vei som kobles sammen med rv. 25. Det er i tillegg 39 avkjørsler på strekningen. Dette er adkomster til boliger, jordbruksarealer eller eiendommer langs rv. 25. Kapittel 3.1.3 har en nærmere omtale av avkjørslene.

Veikryssenes beliggenhet framgår av figur 3.1-3 med en nærmere omtale i tabell 3.1-1.



Figur 3.1-3 Oversikt som viser kryssene på strekningen. Bakgrunnskart fra vegkart.no

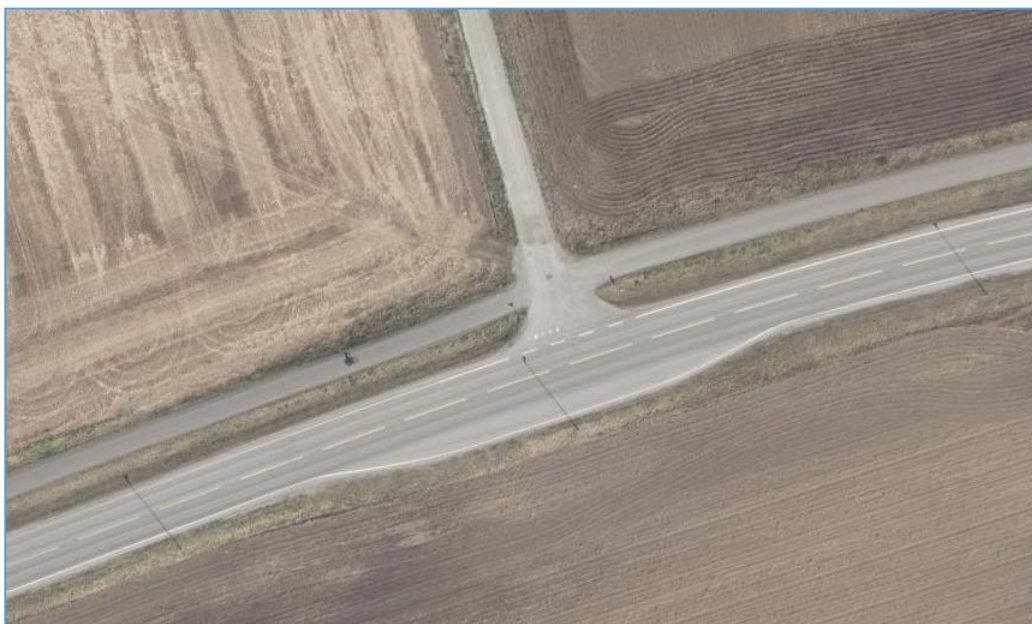
Tabell 3.1-1 Sammenstilling av kryss med tilhørende informasjon. Kilde: COWI

Veikryss på rv. 25 fra Åker til krysset med rv. 3						ÅDT kryssende vei
	Kryssende vei	Kanalisering	Svingefelt	Signal- regulering	Passerings- lomme	
1.	Åker Allé	Fysisk	Venstre	Ja – samregulert med nr. 2	Nei	>500
2.	Stasjonsvegen	Fysisk	Venstre	Ja – samregulert med nr. 1	Nei	>500
3.	Fv. 224 Sælidvegen/Sagen- vegen	Fysisk	Venstre	Ja	Nei	5 600
4.	Vang Kirke/ Ridabu skole	Delvis – fysisk midtrabatt i sekundærvei	Ingen	Nei	Nei	<200
5.	Fv. 225 Kongsvegen	Delvis – fysisk kanalisering i hovedvei.	Høyre filterfelt – til Kongsveien	Ja	Nei	5 700
6.	Fv. 1800 Kappvegen	Fysisk	Venstre	Nei	Nei	1 600
7.	Fv. 1812 Hjellumvegen	Fysisk	Venstre	Nei	Nei	2 000
8.	Rogstadgutua	Fysisk	Venstre	Nei	Nei	< 200
9.	Paradisgutua	Ingen	Ingen	Nei	Ja	<200
10.	Rysvea	Delvis – trafikkøy sekundærvei	Ingen	Nei	Ja	<200
11.	Fv. 1804 Høyvangvegen/ Dørumvegen	Delvis – trafikkøy i én sekundærvei	Ingen	Nei	Ja	800/300
12.	Fv. 1806 Dælidvegen	Fysisk	Venstre	Nei	Nei	1 100
13.	Hafsalvegen (Kv)	Ingen	Ingen	Nei	Ja	<200
14.	Fv. 1816 Hommelstadvegen	Delvis – trafikkøy i én sekundærvei	Ingen	Nei	Ja	400
15.	Ålstadvegen (Kv)	Ingen	Ingen	Nei	Ja	<200
16.	Fv. 1820 Lageråvegen	Oppmerket	Venstre	Nei	Nei	500
17.	Fv. 227 Arnesetvegen	Ingen	ingen	Nei	Ja	2 800
18.	Fv. 1824 Balkevegen	Ingen	Ingen	Nei	Ja	200

Kryssene som ikke har venstresvingefelt har, med unntak av kryss nr. 4 i *Tabell 3.1-1*, passeringsslomme på høyre side. Trafikk som skal rett fram unngår da å bli hindret av

biler som venter på å svinge av fra rv. 25 mot venstre. Kryssene 1-2, 3 og 5 er signalregulerte (lyskryss) der fartsgrensen er 60 km/t. Kryssene på strekningen med fartsgrense 70 km/t er fysisk kanaliserte, mens kryssene der det er 80 km/t kun har oppmerket (malt) kanalisering.

Figur 3.1-4 viser et kryss som er utvidet med passeringslomme på motsatt side av veien.



Figur 3.1-4 Kryss 13 med Hafsølvegen har passeringslomme på motsatt side. Skjermdump fra vegkart.no

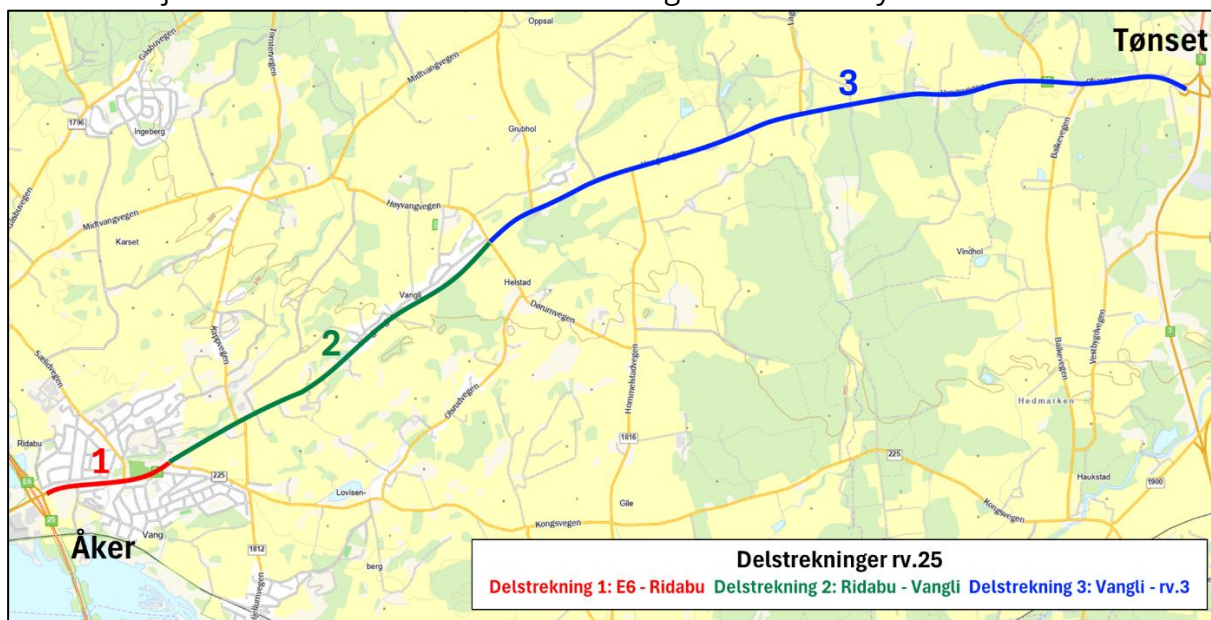
Veier med mange avkjørsler har statistisk en høyere ulykkesrisiko enn veier med færre avkjørsler. Avkjørslene langs rv. 25 er hovedsakelig til private veier og eiendommer. Langs delstrekning 3 er det 19 avkjørsler. Flere av avkjørslene er utformet som kryss uten kanalisering og med passeringslomme.



Figur 3.1-5 Avkjørsler med passeringslommer på begge sider av rv. 25.

3.1.3 Beskrivelse av delstrekninger

Inndeling av strekningen i tre delstrekninger er vist i figur 3.1-6, og er delvis sammenfallende med strekningene som har fartsgrensene 60, 70 og 80 km/t i figur 3.1-1. Forskjellen er at skillet mellom delstrekningene er satt i kryssene.

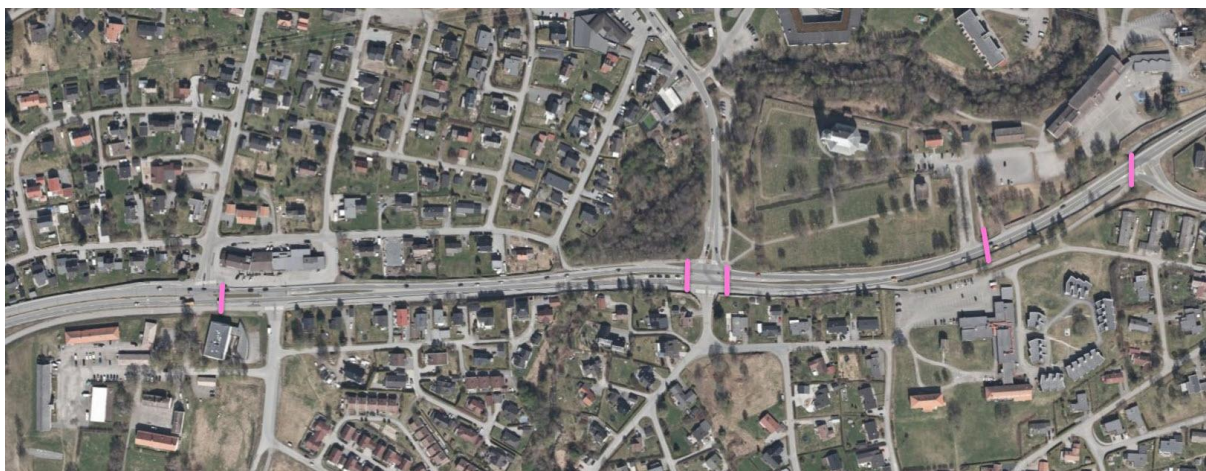


Figur 3.1-6 Oversikt over delstrekninger

Delstrekning 1, Åker-Ridabu, er 1,1 km og går fra krysset med E6 ved Åker til krysset med Kongsvegen. Strekningen har tre signalregulerte kryss, og en avkjørsel (til Vang kirke). Det er fire kjørefelt på en 200 m lang strekning ved Åker. Resten av strekningen har to gjennomgående kjørefelt.

Fartsgrensen er 60 km/t. Det er tett bebyggelse med boliger og næringslokaler på begge sider av veien. Det er parallell gang- og sykkelvei langs sørsiden, adskilt fra riksveien med rabatt, rekkverk og støyskerm. Gående og syklende kan krysse rv. 25 i fotgjengeroverganger i tilknytning til de signalregulerte kryssene med Åker allé og Sælidvegen. I tillegg er det planskilte kryssinger for gående og syklende ved kryssene med E6 og Kongsveien, samt ved Vang kirke.

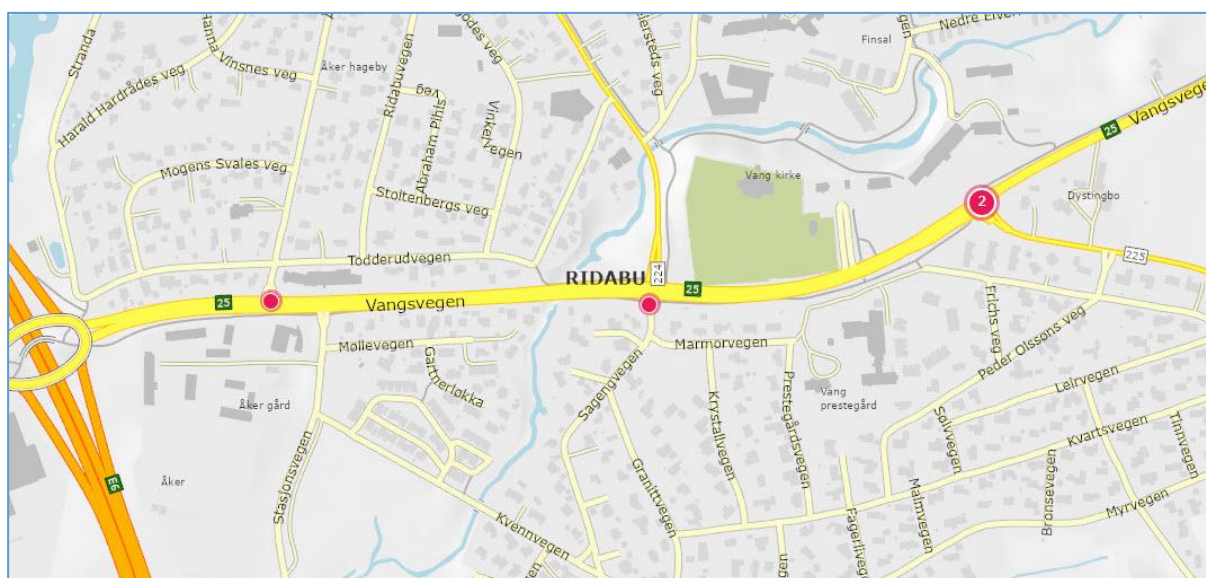
På delstrekning 1 er det tre gangfelt, alle er i forbindelse med signalregulerte kryss. Ett av gangfeltene ligger i det forskjøvne x-krysset og to gangfelt ligger i x-krysset, se Figur 3.1-7. I tillegg til disse gangfeltene er det to gangkulverter på delstrekningen, den ene ligger ved innkjøringen til Vang kirke/Ridabu skole og den andre under krysset med Kongsvegen.



Figur 3.1-7 Gangkryssinger på delstrekning 1 vist med rosa strek.

På delstrekning 1 er det fem holdeplasser for buss. En av holdeplassene ble oppgradert i forbindelse med utbyggingen av E6. De øvrige holdeplassene har lav standard. Med lav standard menes holdeplasser uten tilstrekkelig venteareal, leskur, holdeplasskantstein og tilstrekkelig ut/innkjøringslengder. To av holdeplassene har ikke leskur, samt at de også har mangelfull universell utforming.

Figur 3.1-8 viser at alle ulykkene på delstrekning 1 i perioden 2014-2024 har skjedd i eller like ved kryss. To av de fire ulykkene har skjedd i krysset ved Kongsvegen.



Figur 3.1-8 viser ulykker på delstrekning 1. Sirkel med tall indikerer at 2 eller flere ulykker har skjedd tilnærmet samme sted

Delstrekning 2, Ridabu-Vangli, er 3,2 km og går fra Kongsveien til krysset med Høyvangvegen og Dørumvegen (fv. 1804). Fartsgrensen er 70 km/t på hele strekningen. Delstrekning 2 har seks veikryss, tjue avkjørsler og syv holdeplasser for buss. To av holdeplassene har leskur. Det er ingen andre holdeplassfasiliteter og det er mangelfull universell utforming.

Bebyggelsen langs veien er mer spredt, med unntak av boligfeltet Vangli på nordsiden langs rv. 25. Gang- og sykkelveien går på nordsiden og avsluttes i Vangli. Derfra kan gående og syklende ferdes i Vanglivegen, som har fartsgrense 30 km/t og er åpen for biltrafikk, de ca. 900 meterne fram til Høyvangvegen. Det heller ingen gangfelt over rv. 25, men det er flere tilrettelagte krysningspunkt. Ett krysningspunkt ligger i forbindelse med krysset fv. 1800, de resterende ligger i forbindelse med boliger på sørsiden av veien som trenger tilkomst til gangveien på nordsiden.

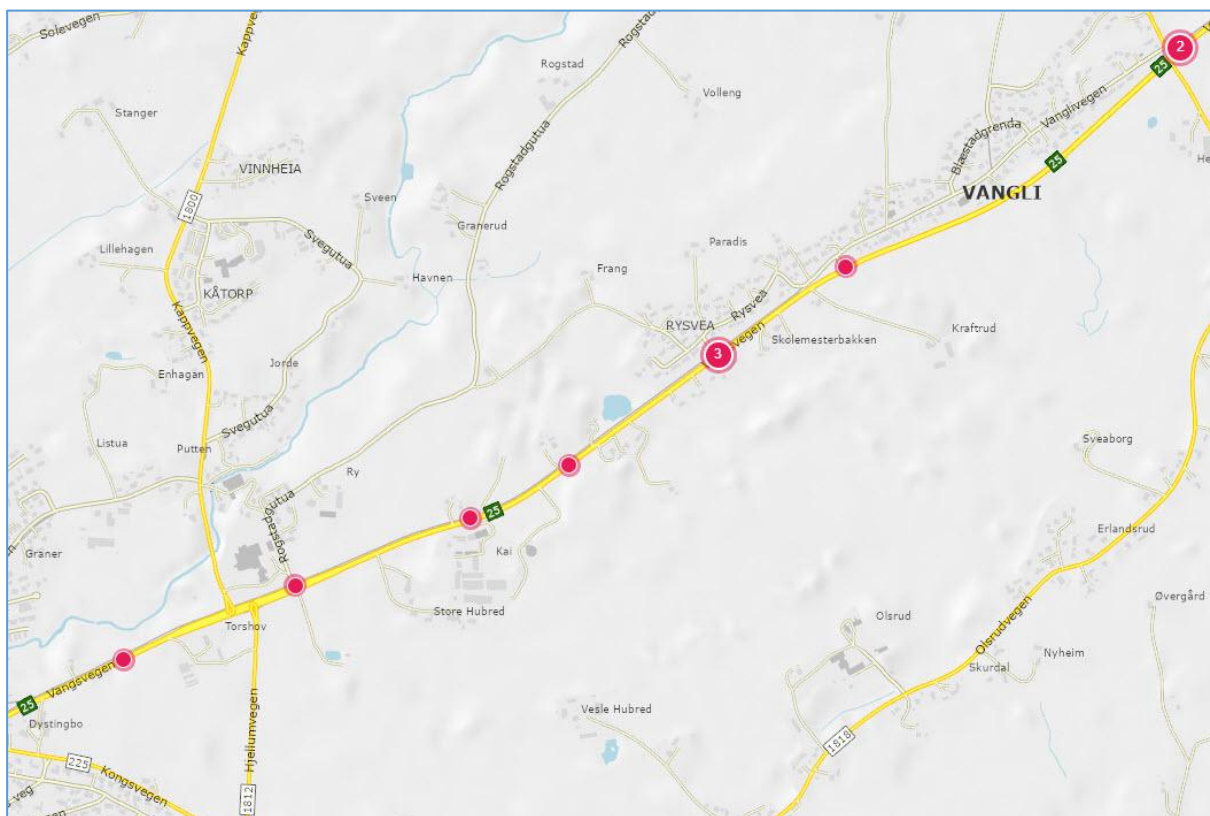


Figur 3.1-9 Gangkryssinger på første del av delstrekning 2. Grønnfargen i øst markerer strekning med rekkverk som gjør det vanskelig for gående å krysse rv. 25.



Figur 3.1-10 Gangkryssinger på delstrekning 2 ved Vangli. Grønnfargen markerer strekning med rekkverk, rosa streker viser hvor det er åpninger i rekkverket.

De fleste ulykkene på delstrekning 2 har skjedd i forbindelse med kryss eller avkjørsler, se figur 3.1-11. På strekningen langs Vangli er det registrert ulykker i alle de tre kryssene, flest i krysset med Paradisgutua med tre ulykker. To av disse er «påkjørt bakfra», noe som tyder på at disse ulykkene har skjedd i forbindelse med kjøretøy som svinger av fra rv. 25.



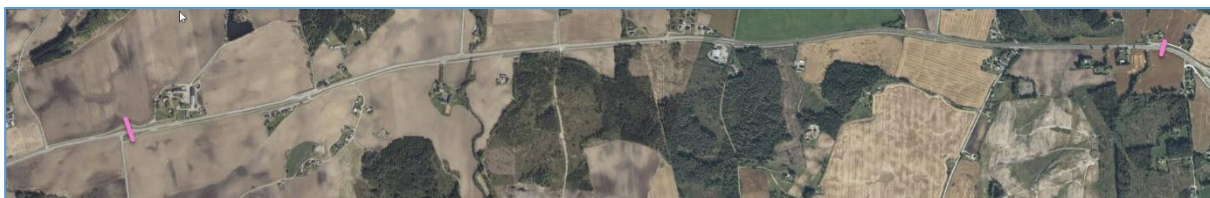
Figur 3.1-11 Ulykker på delstrekning 2. Sirklene med tall indikerer antallet ulykker som har skjedd på tilnærmet samme sted.

Delstrekning 3, Vangli-kryss med rv. 3, er 6 km og går fra krysset med Høyvangvegen (fv. 1804) til rundkjøringen som er en del av krysset med rv. 3. Strekningen går i landlig terreng med spredt bebyggelse. Fartsgrensen er 80 km/t, med unntak av 70 km/t de første 500 m øst for Høyvangvegen, og 60 km/t de siste 300 m inn mot krysset med rv. 3. Delstrekning 3 oppleves som rett og flat og med god sikt.

Strekningen har fem kryss og 18 avkjørsler. Flere av avkjørslene har passeringsslommer, lange avkjøringsarealer og/eller påkjøringsarealer. Arealene er gjerne holdeplasser eller en del av en passeringsslomme, og oppleves dermed som utflytende.

Gang- og sykkelveien går langs rv. 25 på nordsiden de første 1,3 km fram til krysset med fv. 1816 Hommelstadvegen. Der går gang- og sykkelveien i kulvert under rv. 25, og går videre på sørsiden av rv. 25 østover til krysset med rv. 3. Det antas at enkelte partier av gang- og sykkelveien på denne strekningen brukes av landbruksmaskiner ved våronn og høsting.

Delstrekning 3 har i alt 16 holdeplasser. Det er leskur på tre av holdeplassene og ellers ingen andre fasiliteter. Det er mangelfull universell utforming av holdeplassene også på denne delstrekningen. På delstrekning 3 er det ingen gangfelt, men det er en gangkulvert som leder gangveien fra nordsiden til sørsiden av rv. 25 og et kryssingspunkt i tilknytning til bussholdeplassen lengst øst på strekningen.

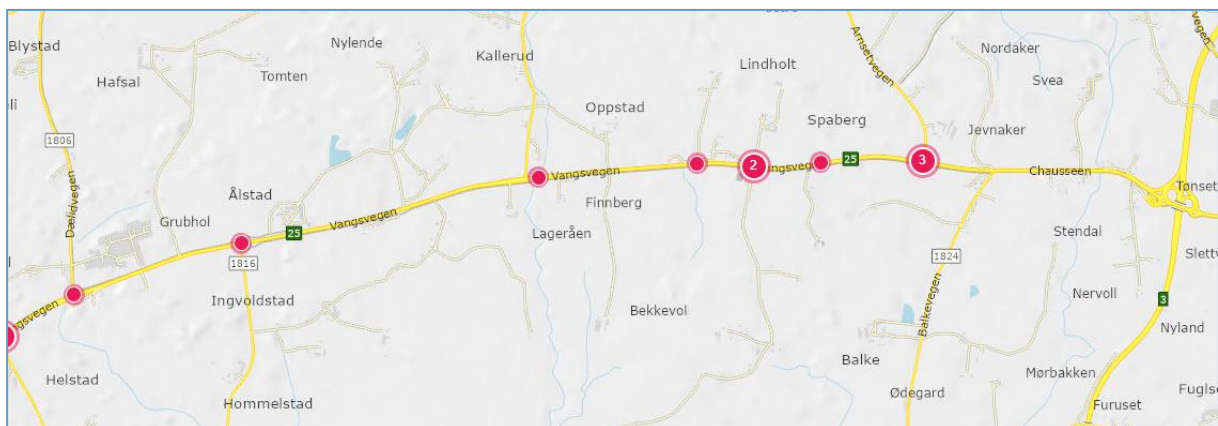


Figur 3.1-12 Gangkulverten på delstrekning 3 hvor gang- og sykkelveien krysser under rv. 25 er markert til venstre på bildet. Kryssingspunktet til høyre på bildet er ved bussholdeplassen ved krysset med rv. 3.



Figur 3.1-13 Viser typisk utforming av holdeplass langs rv. 25. Få/ingen holdeplassfasiliteter eller utforming.

De fleste ulykker på delstrekning 3 har også skjedd i forbindelse med kryss, se figur 3.1-14. Tre av ulykkene har skjedd i krysset med fv. 227 og to ulykker i krysset med Vindholvegen.



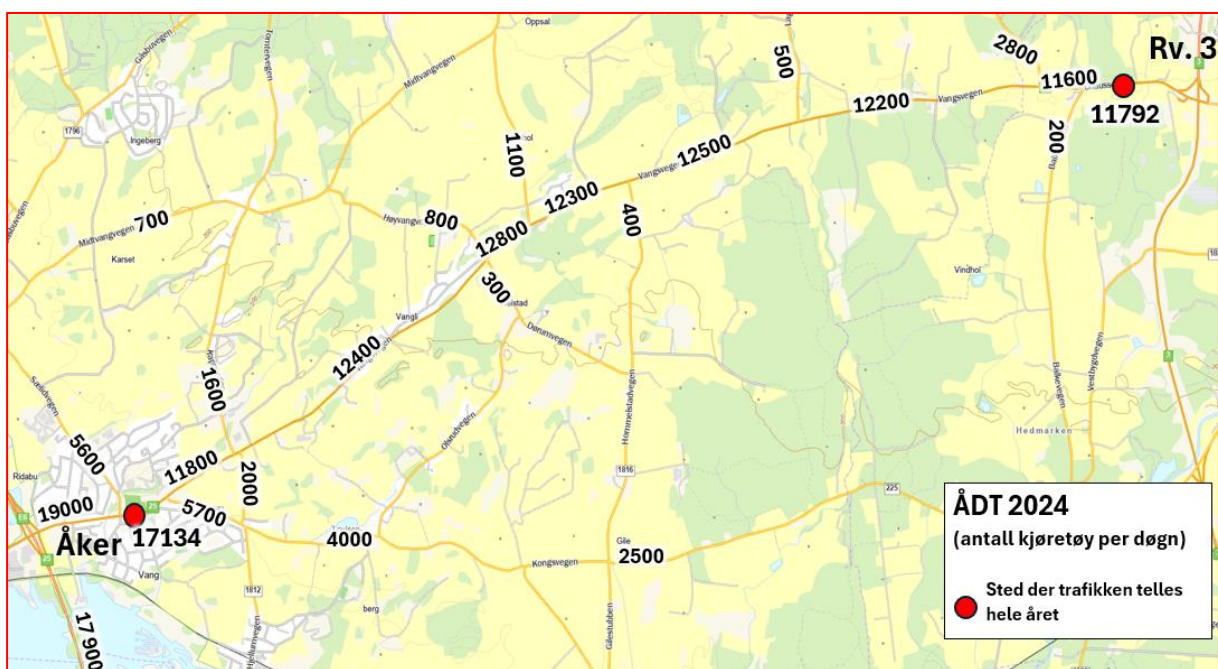
Figur 3.1-14 Ulykker på delstrekning 3. Sirkel med tall indikerer at to eller flere ulykker har skjedd på tilnærmet samme sted.

3.2 Trafikk

3.2.1 Trafikkmengde og trafikens variasjon over år, uke og døgn

Trafikken på strekningen er størst nærmest Hamar og er rundt 17 000 biler pr. døgn (årsdøgntrafikk/ÅDT) på rv. 25 ved Vang kirke i 2024. Trafikken er vesentlig lavere på strekningen øst for krysset med Kongsvegen fram til tellepunktet "Brenneriroa vest" på rv. 25 like vest for krysset med rv. 3. I 2023 var ÅDT i dette tellepunktet 11 300 biler pr. døgn og 11 800 i 2024. På strekningen mellom de to tellepunktene finnes det ikke tellinger. ÅDT er her estimert å ligge rundt 12 000.

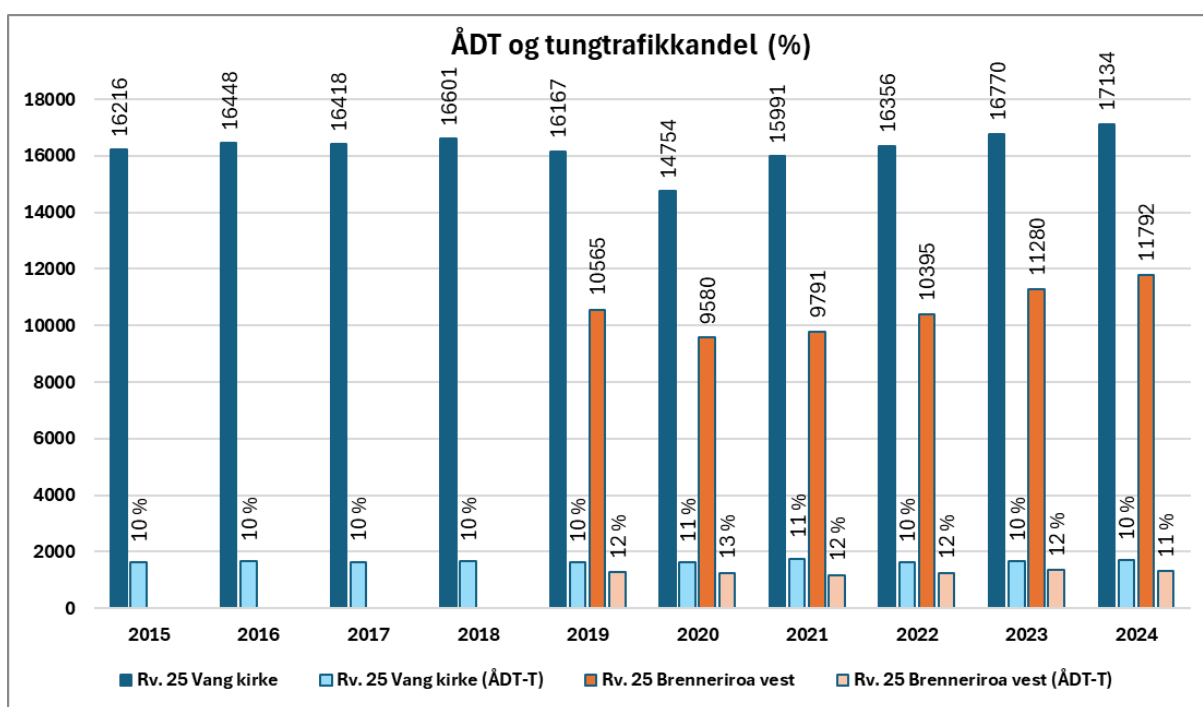
Figur 3.2-1 viser ÅDT i 2024, basert på de to kontinuerlige trafikktellingene på rv. 25, og ÅDT på sideveier beregnet ut fra uketellinger i 2023. De øvrige trafikk tallene på rv. 25 er estimert ÅDT.



Figur 3.2-1 ÅDT i 2024 på rv. 25 og tilhørende sideveier (kilde: SVV/COWI)

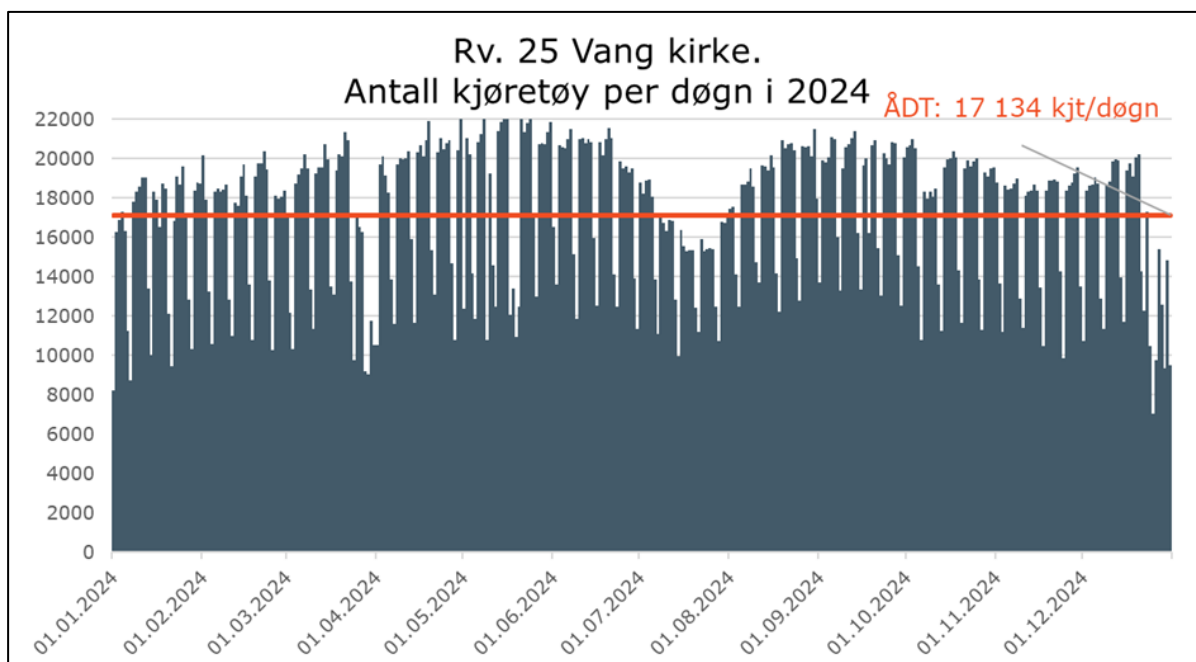
Trafikkutviklingen i perioden 2015-2024 i de to tellepunktene på rv. 25 er vist i figur 3.2-2. I årene 2020, 2021 og delvis 2022, er trafikk tallene preget av redusert reiseaktivitet på grunn av koronapandemien. I forhold til siste år før pandemien, 2019, har trafikken på rv. 25 vest for krysset med rv. 3 økt med 11,6 prosent, og med 6 prosent ved Vang kirke.

Tungtrafikkandelen på rv. 25 ved Vang kirke har med unntak av 2020 og 2021 vært 10 prosent. Det betyr at tungtrafikken har hatt samme vekst som øvrig trafikk i perioden 2019-2024. Ved krysset med rv. 3 har tungtrafikken på rv. 25 økt med bare 2 prosent i denne perioden. Tungtrafikkandelen har derfor falt fra 12 prosent i 2019 til 11 prosent i 2024.

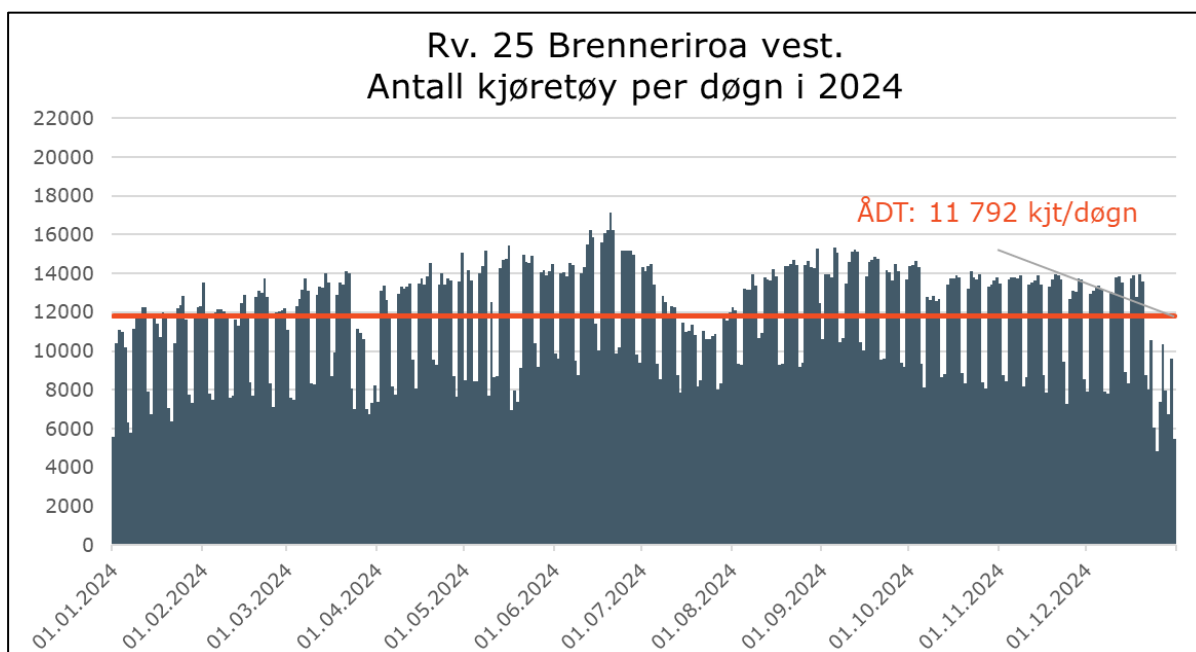


Figur 3.2-2 ÅDT og tungtrafikkandel i prosent 2015-2024 i tellepunktene ved Vang kirke og ved krysset med rv. 3 Brenneriroa vest.

Biltrafikkens variasjon over året, uka og døgnet er vist i de neste figurene. Variasjonen over året kjennetegnes av tydelige dropp i trafikken i helger, høytider og i sommermånedene. Den gjennomsnittlige døgntrafikken over året (ÅDT) er omtrent 10 prosent lavere enn den gjennomsnittlige virkedøgntrafikken (YDT).

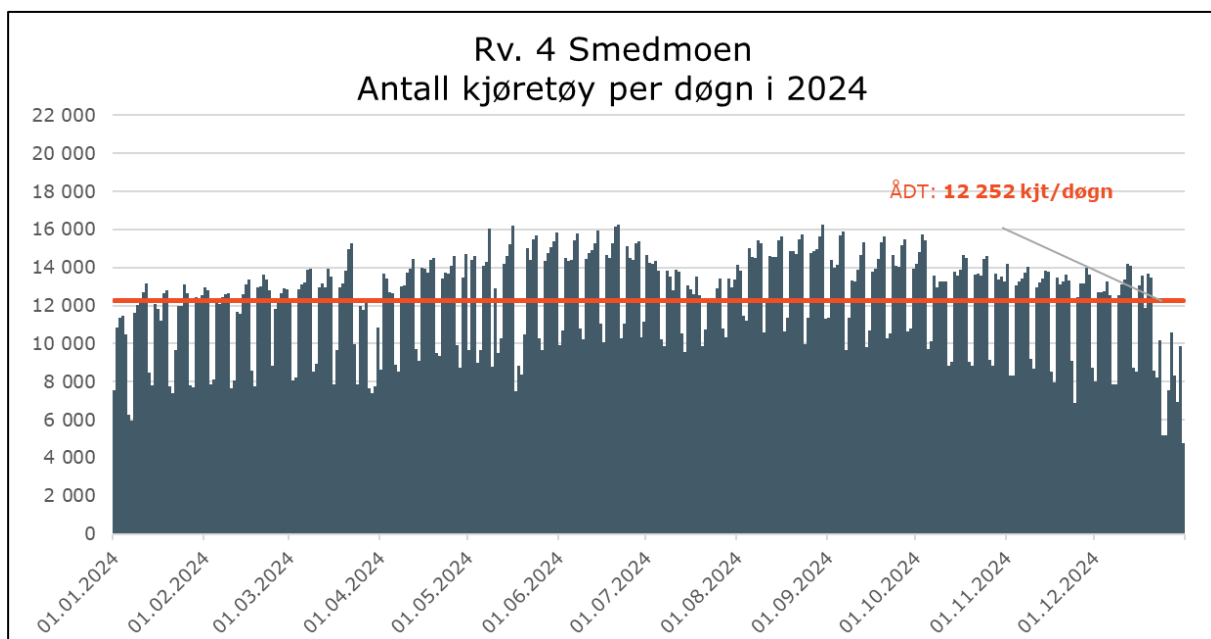


Figur 3.2-3 Antall kjøretøy per døgn på rv. 25 ved Vang kirke fra 1. januar til 31. desember i 2024.



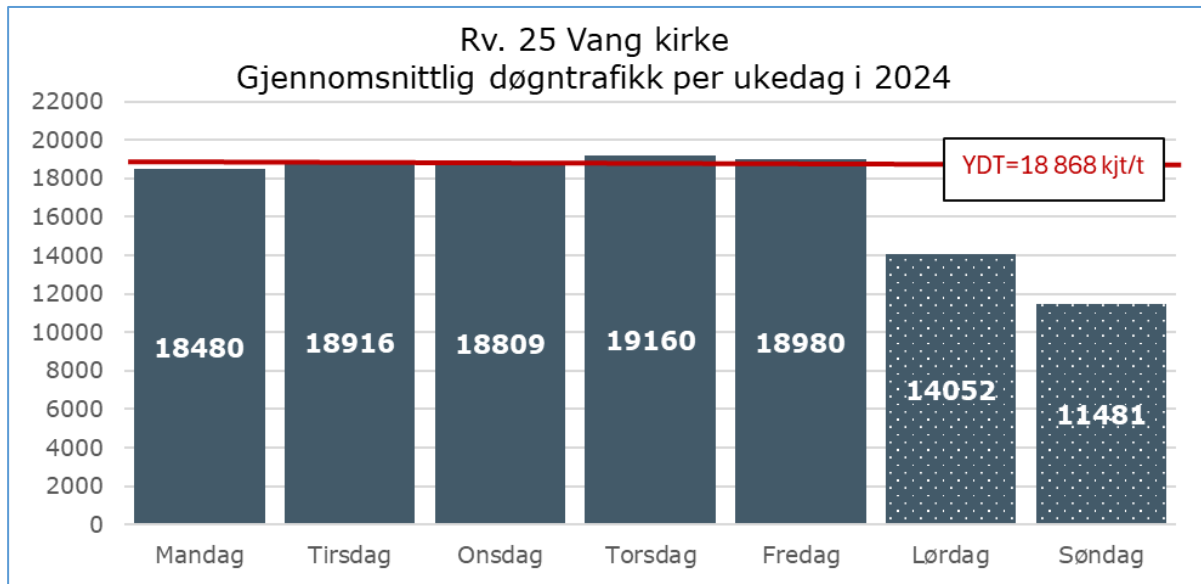
Figur 3.2-4 Antall kjøretøy per døgn på rv. 25 ved Brenneriroa vest fra 1. januar til 31. desember i 2024

Figur 3.2-5 viser trafikkenes variasjon over året på rv. 4 ved Smedmoen som er like sør for krysset med E6 ved Mjøsbrua. Sammenlignet med rv. 25 i tellepunktet Brenneriroa vest, har rv. 4 nord for Gjøvik mer trafikk i sommermånedene og på dager med stor utfart eller hjemfart i forbindelse med helger og høytider.

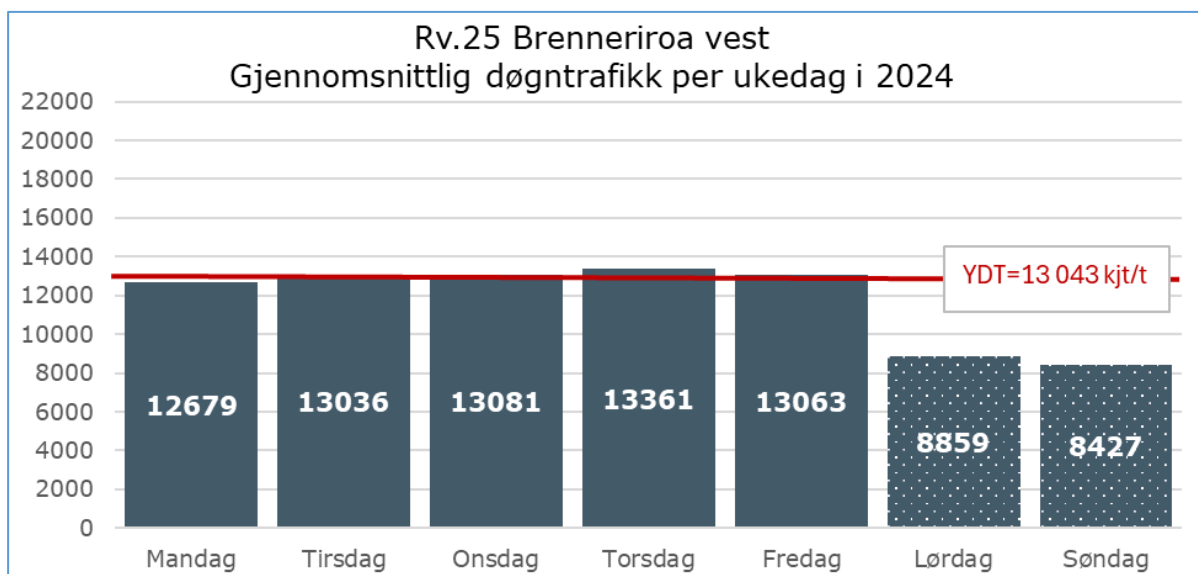


Figur 3.2-5 Antall kjøretøy per døgn på rv. 4 ved Smedmoen fra 1. januar til 31. desember i 2024

Trafikken på rv. 25 er vesentlig høyere på vanlige hverdager enn på lørdager og søndager. På hverdagene er trafikken omtrent like stor mandag til og med fredag.

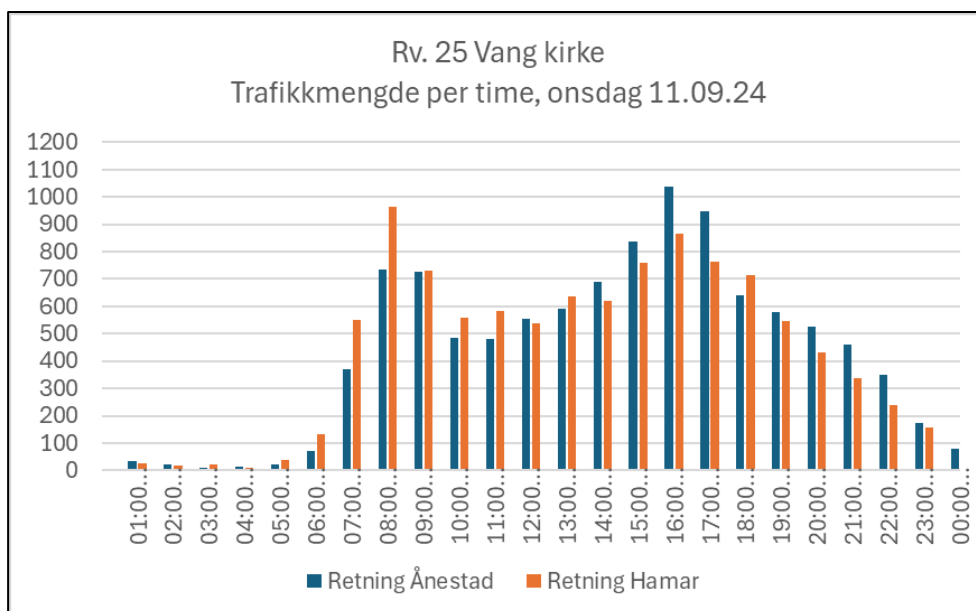


Figur 3.2-6 Gjennomsnittlig døgntrafikk per ukedag og gjennomsnittlig døgntrafikk på yrkesdager (YDT) i 2024.

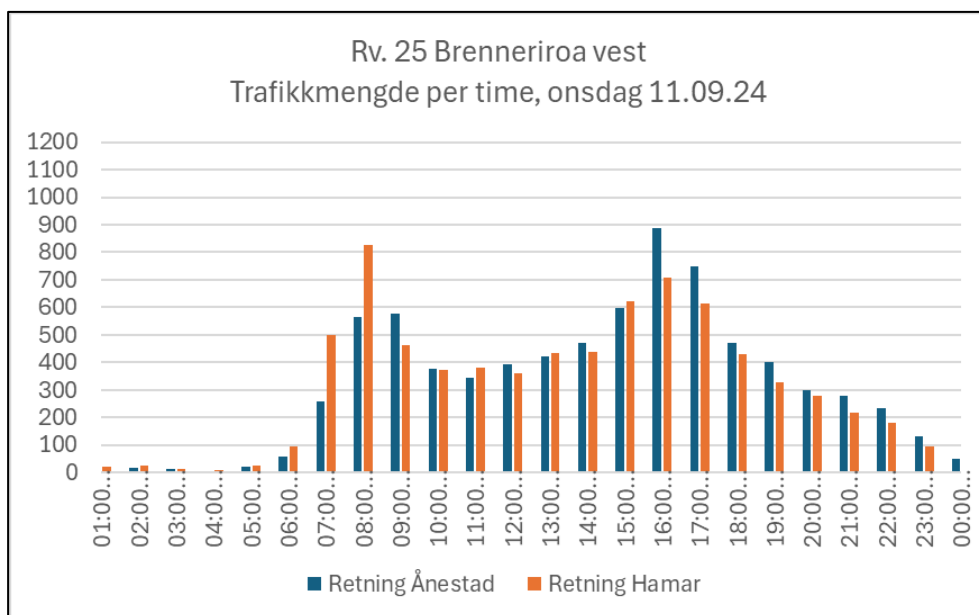


Figur 3.2-7 Gjennomsnittlig døgntrafikk per ukedag og gjennomsnittlig døgntrafikk på yrkesdager (YDT) i 2024.

Figur 3.2-8 og Figur 3.2-9 viser hvordan trafikken per retning varierer over døgnet på en vanlig virkedag, onsdag 11. september 2024. Rushtrafikken om morgenen er mer konsentrert enn ettermiddagsrushet, med en markant trafikktopp inn mot Hamar om morgenen kl. 07-08. I motsatt retning er trafikken mer spredt i tid og er klart størst om ettermiddagen mellom klokka 15 og 17.



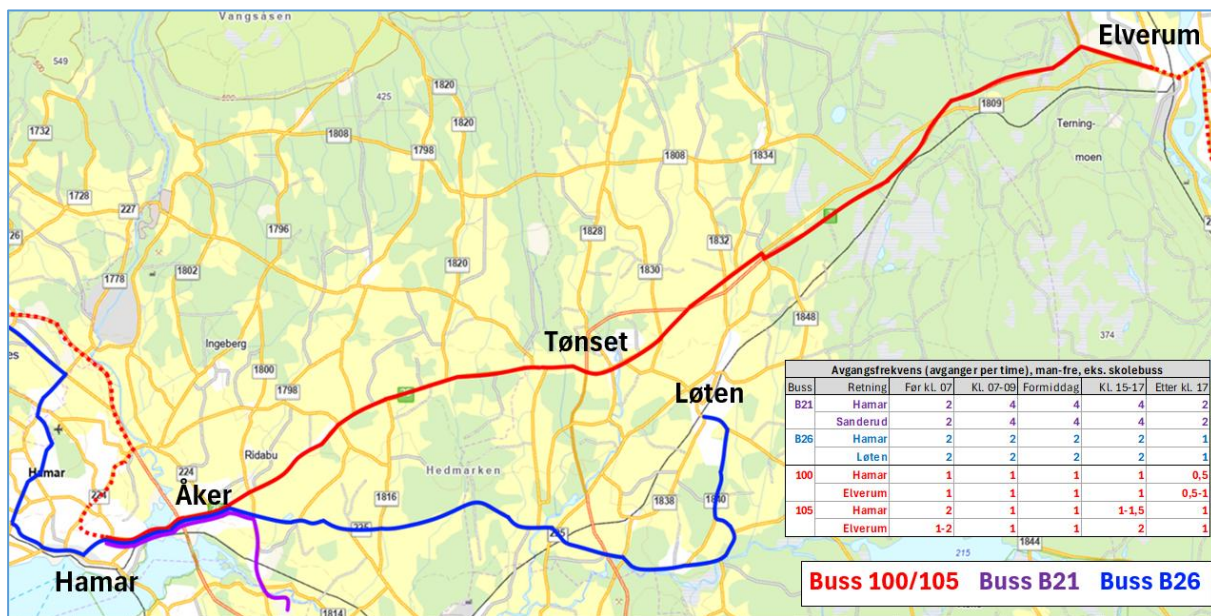
Figur 3.2-8 Antall kjøretøy per time og retning på rv. 25 Vang kirke onsdag 11. september 2024



Figur 3.2-9 Antall kjøretøy per time og retning på rv. 25 Brenneriroa vest onsdag 11. september 2024

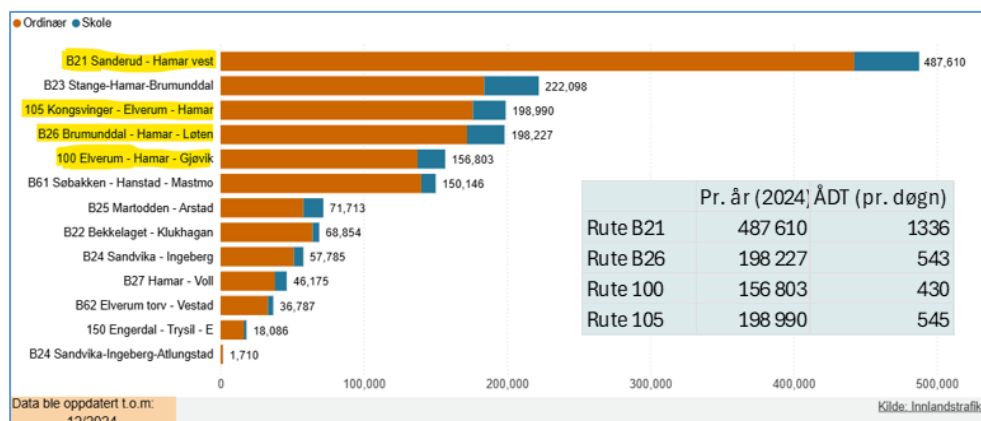
3.2.2 Kollektivtrafikken

Figur 3.2-10 viser dagens rutetilbud for buss på strekningen mellom Hamar og Elverum. Bortsett fra rute B21 er rutetilbudet i liten grad tilpasset det økte transportbehovet i morgen- og ettermiddagsrush figur 3.2-10.



Figur 3.2-10 Kartet viser traseene til de viktigste bussrutene på strekningen Hamar-Elverum

Figur 3.2-11 viser hvor mange reisende som brukte bussrutene B21, B26, 100 og 105 i 2024. Passasjertallene er det totale antallet som har reist med bussen, også de som har reist på delstrekninger utenfor strekningen Hamar-Løten-Elverum, eksempelvis mellom Elverum og Kongsvinger med rute 105. Det betyr at antall busspassasjer pr. døgn på langs rv. 25 og Kongsveien er langt lavere enn tallene som framgår av Figur 3.2-11.



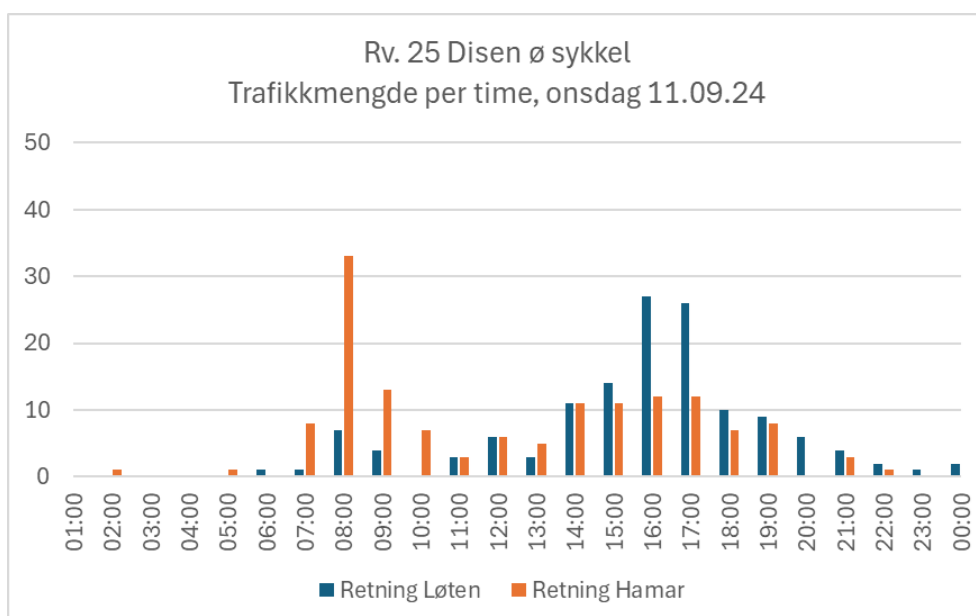
Figur 3.2-11 Antall reisende på bussruter på strekningen Hamar-Elverum

3.2.3 Sykkeltrafikk

Rv. 25 har et langsgående tilbud som gjør det mulig å sykle hele strekningen Hamar-Løten fysisk adskilt fra rv. 25-trafikken. Gang- og sykkelveien er tidligere beskrevet i kapittel 3.1.3.

Sykkeltrafikken telles kontinuerlig på rv. 25 ved Midstranda som ligger like vest for krysset med E6 ved Åker. Tellepunktet fanger derfor opp tilnærmet all sykkeltrafikk langs rv. 25 på strekningen mellom Åker/Ridabu og Hamar sentrum. Tellingen den 11. september viser at sykkeltrafikken i likhet med biltrafikken var størst om morgenen mellom kl. 07-08 inn mot Hamar, og ut av byen på ettermiddagen kl. 15-17. Sykkeltrafikken utgjør rundt 3 prosent av den totale bil- og sykkeltrafikken langs rv. 25 i disse rushtimene.

Mai, juni og august har mest sykkeltrafikk med ca. 400 syklister pr. døgn (sum begge retninger) på virkedager. De mest trafikkerte dagene i mai og juni kan ha rundt 600 syklister pr. døgn. Om vinteren er sykkeltrafikken vesentlig lavere, med rundt 50 syklister pr. døgn i desember, januar og februar.



Figur 3.2-12 Antall syklister per time og retning på rv. 25 ved Midtstranda onsdag 11. september 2024.

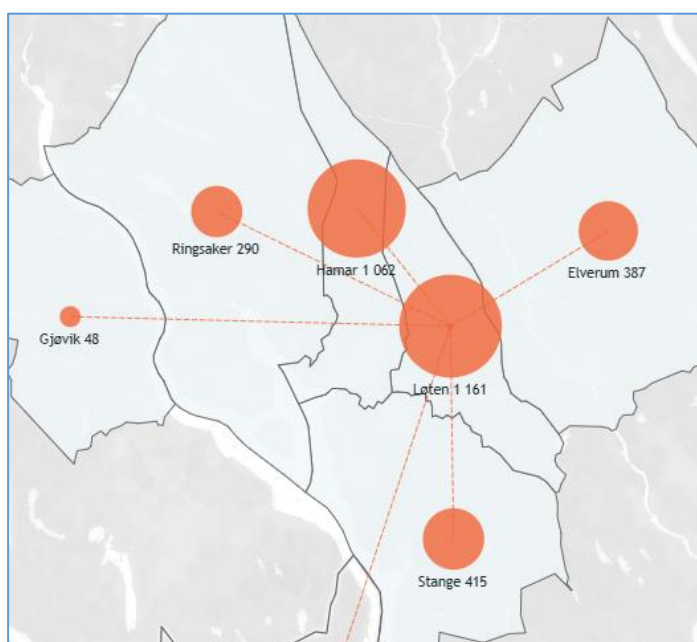
3.2.4 Arbeidspendling

Figur 3.2-13 viser antall sysselsatte bosatt i en kommune som har arbeidssted i en annen kommune. Oversikten omfatter kommuner hvor det er naturlig å benytte rv. 25 på en eventuell reise mellom bosted og arbeidssted, og innenfor en reiseavstand på ca. 80 km. Totalt blir dette nesten 5 000 personer. Statistikken sier ikke noe om hvordan disse personene reiser, eller om de faktisk foretar reiser mellom bosted og registrert arbeidssted. Hvis man skal anslå hvor mange som dagpendler med bil på rv. 25, må man ta hensyn til at noen bruker andre transportmidler eller andre reiseruter enn rv. 25, og at en viss andel sjeldent eller aldri reiser til det registrerte arbeidsstedet. Antall daglige arbeidsreiser med bil tur/retur på rv. 25 er derfor lavere enn de rundt 10 000 biler pr. døgn man ville ha fått hvis alle 5 000 dagpendlet med bil på rv. 25.

Med en antakelse om at 60 prosent pendler daglig med bil, utgjør dette ca. 6 000 bilturer til eller fra jobb pr. døgn på hverdager. I en normaluke er trafikken på rv. 25 ved Vang kirke ca. 19 000 på virkedager mens den er ca. 11 500 på søndager/helligdager. En betydelig del av trafikken på virkedager er tjenestereiser, tungtrafikk, og noen fritidsreiser. 6 000 er derfor et rimelig estimat på omfanget av arbeidsreiser på rv. 25 ved Vang kirke. De utgjør i så fall opp imot 1/3 av trafikken her på virkedager.

Den største pendlestrømmen er bosatte i Løten og Elverum som pendler til Hamar, til sammen 1 811 personer. Bosatte i Hamar som pendler til de to kommunene er langt lavere, 777 personer, noe som totalt gir ca. 2 600 som pendler til eller fra Hamar.

Det er 1 193 bosatte i Elverum og Løten som pendler til arbeidssteder i Stange og Ringsaker, mens det av bosatte i to sistnevnte kommuner er 768 som pendler til Elverum og Løten, dvs. totalt ca. 2 000 som pendler mellom disse kommunene.



Figur 3.2-13 Antall sysselsatte bosatt i Løten kommune som har arbeidssted i en annen kommune (kilde: SSB)

Tabell 3.2-1 Antall sysselsatte med arbeidssted i annen kommune enn bostedskommunen som bruker rv. 25 (kilde: SSB)

Bostedskommune	Arbeidskommune	Personer
Løten	Hamar	1 062
Elverum	Hamar	749
Hamar	Elverum	507
Løten	Stange	415
Løten	Ringsaker	290
Stange	Elverum	289
Hamar	Løten	270
Elverum	Ringsaker	251
Elverum	Stange	237
Stange	Løten	225
Ringsaker	Elverum	157
Ringsaker	Løten	97
Elverum	Gjøvik	67
Våler	Hamar	65
Åmot	Hamar	53
Løten	Gjøvik	48
Elverum	Lillehammer	44
Elverum	Lillehammer	39
Løten	Lillehammer	27
Hamar	Åmot	23
Åmot	Ringsaker	21
Våler	Ringsaker	18
Våler	Stange	13
Åmot	Stange	10
SUM		4 977

Tabell 3.2-2 Antall sysselsatte med arbeidssted i annen kommune enn bostedskommunen som bruker rv. 4 (kilde: SSB)

Bostedskommune	Arbeidskommune	Personer
Ringsaker	Gjøvik	704
Gjøvik	Lillehammer	567
Gjøvik	Ringsaker	561
Lillehammer	Gjøvik	451
Gjøvik	Hamar	341
Hamar	Gjøvik	251
Ringsaker	Vestre Toten	133
Østre Toten	Lillehammer	101
Vestre Toten	Ringsaker	95
Nordre Land	Lillehammer	94
Østre Toten	Ringsaker	89
Østre Toten	Hamar	82
Vestre Toten	Lillehammer	80
Vestre Toten	Hamar	69
Lillehammer	Vestre Toten	50
Hamar	Vestre Toten	37
Søndre Land	Ringsaker	34
Søndre Land	Lillehammer	28
Lillehammer	Nordre Land	23
Søndre Land	Hamar	23
Lillehammer	Østre Toten	20
Nordre Land	Ringsaker	18
Nordre Land	Hamar	14
Totalt		3 865

For sammenligning er det laget en oversikt over pendlingen mellom kommuner hvor det er naturlig å benytte rv. 4 nord for Gjøvik på en eventuell reise mellom bo- og arbeidssted, innenfor en reiseavstand på ca. 80 km. Det er ca. 3 900 personer som kan benytte rv. 4, mens det er ca. 5 000 som kan benytte rv. 25. Reiselengden til de som pendler på rv. 4 jevnt over er høyere enn hos pendlerne på rv. 25. Pendlerne på rv. 4 kommer fra et større omland enn de som pendler på rv. 25.

3.2.5 Tungtrafikk og godstransport

Rv. 25 har lavere tungtrafikkandel, målt som andel kjøretøy med lengder over 5,6 meter, sammenlignet med øvrige hovedveier i regionen som i denne sammenhengen er E6 ved Synsterud i Stange, rv. 3 i Løten, og rv. 4 ved Smedmoen nord for Gjøvik. Den største forskjellen mellom rv. 25 og disse hovedveiene er at rv. 25 har vesentlig færre av de største kjøretøyene med lengder 16 m eller mer. E6 og rv. 3 har to til tre ganger flere slike kjøretøy, mens rv. 4 har ca. 50 prosent flere enn rv. 25. Så godt som alle kjøretøy i lengdeklassen over 16 m brukes til godstransport over lange distanser. De øvrige tunge kjøretøyene, de som er kortere enn 16 m, brukes i mindre grad til godstransport og i større grad til persontransport (busser) og varedistribusjon. Data for antall kjøretøy fordelt på lengdeklasser er vist i tabell 3.2-3.

Tabell 3.2-3 Trafikkmengder fordelt på kjøretøyenes lengdeklasser (trafikdata.no)

	ADT	< 5,6m	>= 5,6m	5,6m - 7,6m	7,6m - 12,5m	12,5m - 16,0m	>= 16,0m
Rv. 25 Vang kirke	17 084	15 376	1 708	551	632	265	260
Rv. 25 Brenneriroa v.	11 790	10 499	1 292	338	545	166	242
E6 Synsterud	11 509	9 595	1 913	384	522	197	811
Rv. 3 Ommangsvollen	7 013	5 678	1 335	236	338	159	602
Rv. 4 Smedmoen	12 188	10 659	1 529	404	596	167	362
Rv. 25 Vang kirke	100 %	90 %	10 %	3 %	4 %	2 %	2 %
Rv. 25 Brenneriroa v.	100 %	89 %	11 %	3 %	5 %	1 %	2 %
E6 Synsterud	100 %	83 %	17 %	3 %	5 %	2 %	7 %
Rv. 3 Ommangsvollen	100 %	81 %	19 %	3 %	5 %	2 %	9 %
Rv. 4 Smedmoen	100 %	87 %	13 %	3 %	5 %	1 %	3 %

3.2.6 Kjøretid og forsinkelse

Det er tatt ut reisetider fra Google på delstrekningene Åker-Torshov og Torshov-rv. 3, samt for hele strekningen Åker-rv. 3. Reisetidene er typiske for fire tidspunkt i løpet en vanlig virkedag i starten av september. Reisetidene fra Google er "omtrentlige" og vil variere. Generelt er hastigheten lavest når trafikken er på sitt høyeste. I tillegg vil reisetidene variere ut fra kjøreforhold (vær og føre), og eventuelle hendelser som følge av bilhvari, ulykker eller andre hendelser som påvirker trafikken.

Hvis vi legger til grunn at hastigheten til biltrafikken er identisk med fartsgrensene på strekningen, blir kjøretiden Åker-Torshov 1,3 minutter (1,3 km og fartsgrense 60 km/t) og 7 minutter fra Torshov til krysset med rv. 3 (8,7 km og fartsgrenser 70, 80 og 60 km/t). Med til sammen 8,3 minutters kjøretid blir gjennomsnittshastigheten 72 km/t. Googles reisetid når det er lite trafikk, i dette eksemplet kl. 22 onsdag 3. september 2025, er 10 minutter og gjennomsnittshastigheten 60 km/t.

I den mest trafikkerte timen ut av Hamar, kl. 15-16 den 3. september, er Googles reisetid 13 minutter på den 10 km lange strekningen, se Tabell 3.2-4. Men Google viser også reisetider på opp mot 16 minutter på denne strekningen. Åker-Torshov har størst forsinkelse, noe som ikke er overraskende siden strekningen har tre signalregulerte veikryss. Dette bidrar sterkt til at gjennomsnittshastigheten blir så lav som 20 km/t, og i enkelte tilfeller enda lavere, i ettermiddagsrush på vanlige hverdager.

Reisetidene i tabell 3.2-4 gir også en indikasjon på at fartsnivået på strekningen Torshov-kryss med rv. 3 er lavere enn det fartsgrensene her tilsier.

Tabell 3.2-4 Reisetider og hastighet på rv. 25 fra Google, onsdag 3. september 2025

Tid på dagen	Kjøretid i minutter					
	Åker-Torshov 1,3 km	Torshov-Åker 1,3 km	Torshov-Tønset 8,7 km	Tønset-Torshov 8,7 km	Åker-Tønset 10 km	Tønset-Åker 10 km
Kl. 0800	2	3	9	8	11	11
Kl. 1200	3	3	8	8	11	11
Kl. 1530	4	3	9	9	13	12
Kl. 2200	2	2	8	8	10	10
	Hastighet (km/t)					
	Åker-Torshov 1,3 km	Torshov-Åker 1,3 km	Torshov-Tønset 8,7 km	Tønset-Torshov 8,7 km	Åker-Tønset 10 km	Tønset-Åker 10 km
Kl. 0800	39	26	58	65	55	55
Kl. 1200	26	26	65	65	55	55
Kl. 1530	20	26	58	58	46	50
Kl. 2200	39	39	65	65	60	60

3.3 Ulykker

Tabell 3.3-1 viser politiregistrerte veitrafikkulykker med personskade på rv. 25 i perioden fra og med 2014 til og med 2024. Ulykker som ikke er registrert av politiet og som ikke har medført personskade, inngår ikke i sammenstillingen. Ulykker med kun materielle skader blir altså ikke registrert. Det er også en betydelig underrapportering av veitrafikkulykker (mørketall). Eksempler på ulykker med store mørketall er utforkjøring med sykkel, sammenstøt mellom syklist og fotgjenger, eller sammenstøt mellom to syklist. Dersom slike ulykker medfører personskade som medfører sykehusinnleggelse, skal de også inngå i den offisielle ulykkesstatistikken.

Av de 25 ulykkene på rv. 25 i perioden 2014-2024, har 15 skjedd i forbindelse med 3- eller 4-armede kryss. Tre av ulykkene har skjedd forbindelse med avkjørsler, mens de øvrige 7 ulykkene har skjedd på fri veistrekning og består både av møteulykker, påkjøring bakfra og utforkjøring. De fleste ulykkene, 72 prosent, har kun gitt lette personskader. Av de øvrige 7 ulykkene har det vært én dødsulykke og 6 ulykker hvor den eller de involverte har blitt hardt skadd.

Tabell 3.3-2 Oversikt over ulykkesdato, type ulykke, stedsforhold og fartsgrense. Kilde: vegkart.no.

Dato	Ulykkestype	Stedsforhold	Fartsgrense
17.02.2014	Påkjøring bakfra	4-armet kryss	80
27.04.2014	Venstresving foran kjørende i motsatt retning	3-armet kryss	60
26.05.2014	Avsvingning til venstre foran kjørende i motsatt retning	3-armet kryss	70
10.05.2015	Avsvingning til venstre foran kjørende i motsatt retning	3-armet kryss	80
14.05.2015	Påkjøring bakfra	Avkjørsel	70
30.06.2016	Påkjøring bakfra	4-armet kryss	80
23.08.2017	Påkjøring bakfra	3-armet kryss	80
25.09.2017	Møring i kurve	Fri vegstrekning	80
16.03.2018	Venstresving foran kjørende i motsatt retning	3-armet kryss	80
30.05.2018	Påkjøring bakfra ved venstresving	4-armet kryss	80
01.10.2018	Venstresving foran kjørende i motsatt retning	3-armet kryss	80
19.07.2019	Enslig kjøretøy kjørte utenfor ved avsvingning i kryss o.l.	4-armet kryss	60
24.09.2019	Påkjøring bakfra	Avkjørsel	70
07.10.2020	Enslig kjøretøy kjørte utenfor på venstre side på rett vegstrekning	Fri vegstrekning	80
14.10.2020	Avsvingning til venstre foran kjørende i motsatt retning	3-armet kryss	60
06.09.2021	Påkjøring bakfra	Fri vegstrekning	80
30.12.2021	Venstresving foran kjørende i samme retning	4-armet kryss	70
16.12.2022	Møteulykke på rett vegstrekning	Fri vegstrekning	70
27.01.2023	Påkjøring bakfra	Fri vegstrekning	70
23.12.2023	Avsvingning til venstre foran kjørende i motsatt retning	3-armet kryss	60
24.03.2024	Avsvingning til venstre foran kjørende i motsatt retning	3-armet kryss	80
16.05.2024	Enslig kjøretøy kjørte utenfor på venstre side på rett vegstrekning	Fri vegstrekning	70
28.10.2024	Ulykke med uklart forløp ved møte	3-armet kryss	70
16.11.2024	Påkjøring bakfra	Fri vegstrekning	70
05.12.2024	Påkjøring bakfra ved venstresving	Avkjørsel	80

Ulykkesfrekvens er en vanlig måte å tallfeste hvor "farlig" en veistrekning er. Den viser hvor mange personskadeulykker som har skjedd per million kjørte kilometer med bil på en gitt strekning. Ulykkesfrekvensen på rv. 25, basert på offisiell ulykkesstatistikk for de tre delstrekningene for perioden 2014-2024, er:

- Åker-Kongsvegen: 0,06
- Kongsvegen-Vangli: 0,08
- Vangli-rv. 3: 0,04

Normale ulykkesfrekvenser for norske riksveier framgår av tabell 3.3-3. Riksveier som er sammenlignbare med rv. 25 har ulykkesfrekvenser i intervallet 0,17 til 0,36. Det kan være flere årsaker til at ulykkesfrekvensene på rv. 25 er lavere. Bortsett fra tilfeldige variasjoner i antall ulykker, vurderes fartsnivået på rv. 25 som en sannsynlig årsak. Som forklart i kapittel 3.2.6 er det indikasjoner på at gjennomsnittshastigheten på rv. 25 er lavere enn fartsgrensene tilsier. Spesielt gjelder dette Åkerkrysset-Kongsveien der forskjellen mellom beregnet (0,06) og normal ulykkesfrekvens (0,36 og 0,28) er størst. Et lavere fartsnivå vil normalt føre til at andelen ulykker som medfører personskade blir lavere, noe som ser ut til å være tilfelle for rv. 25.

Tabell 3.3-3 Normale ulykkesfrekvenser for ulike veityper og fartsgrenser. Veitypene som er sammenlignbare med rv. 25 er uthevet. Kilde: SVV håndbok V723.

Bebyggelses- grad	Vegtype	Farts- grense (km/t)	Ulykkes frekvens Normal std
Spredt	Motorveg A	90	0,06
	Motorveg B, 2 felt	90	0,09
	Riksveg, 2 felt	90	0,12
	Riksveg, 2 felt	80	0,17
	Riksveg, 2 felt	70	0,17
	Riksveg, 2 felt	60	0,21
Middels tett	Riksveg, 4 felt, midtdeler	70	0,26
	Riksveg, 2 felt	80	0,21
	Riksveg, 2 felt	70	0,22
	Riksveg, 2 felt	60	0,24
	Riksveg, 2 felt	50	0,29
Tett	Riksveg, 4 felt, midtdeler	60	0,36
	Riksveg, 4 felt, udelt	50	1,00
	Riksveg, 2 felt	80	0,22
	Riksveg, 2 felt	70	0,25
	Riksveg, 2 felt	60	0,28
	Riksveg, 2 felt	50	0,40

En strekning defineres som *ulykkesstrekning* hvis det minimum har skjedd 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år på en strekning som maksimalt er 1 000 meter. Hvis det har skjedd minst 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år på en strekning som maksimalt er 100 meter, defineres dette som et *ulykkespunkt*. Ulykkesstatistikken viser at ingen deler av rv. 25 oppfyller disse kriteriene.

3.4 Sammenligning av trafiksikkerhet på rv. 25 og rv. 4

Strekningen på rv. 4 som sammenlignes med rv. 25 går fra Bråstadbrua til Mjøsbrua. Med unntak av rv. 25 gjennom Ridabu, er trafikkmengden på de to veiene ganske lik med rundt 12 000 biler i døgnet (ÅDT) i 2024. Strekningene ligger i samme fylke, på hver sin side av Mjøsa.

Strekningen på rv. 4 er 13,1 km lang mens strekningen på rv. 25 er 10 km. Fartsgrensen er 80 km/t med unntak av to ca. 600 meter lange strekninger med 60 km/t ved Dalsjordet og ved Smedmoen. Det er i alt syv veikryss og tjue avkjørsler på strekningen. To av kryssene er fullkanalisert med oppmerking og venstresvingefelt, filterfelt mot høyre samt trafikkøy i sekundærvei. De øvrige kryssene har trafikkøy i sekundærvei, og ett kryss har i tillegg passeringslomme. Rv. 25 har, sammenlignet med rv. 4, dobbelt så mange avkjørsler, nesten tre ganger så mange kryss, og fire ganger så mange holdeplasser. Dette er også noe av forklaringen på at rv. 4 har fartsgrense 80 km/t på nesten hele strekningen mens rv. 25 har 80 km/t på ca. halve strekningen.

Rv. 4 har, med unntak av avkjørsler, kryss og korte partier med slakt sideterreng, et nesten sammenhengende rekkverk på siden mot Mjøsa. Siderekkverk skal forhindre utforkjøringer. I enkelte tilfeller kan kjøretøy som kjører på rekkverket blir kastet tilbake i veibanen, noe som kan medføre sammenstøt med annet kjøretøy. Enkelte partier på rv. 4 har tosidig rekkverk, men rv. 4 har ikke rekkverk som skiller kjøreretningene (midtrekkverk). Rv. 4 er skiltet med «306.8 forbudt for gående, syklende og fører av liten elektrisk motorvogn». Det er parallell gang- og sykkelvei, som sammen med den parallelle fv. 2410, danner en sammenhengende vei for gående og syklende langs rv. 4.

I perioden 2014-2024 er det registret 29 ulykker på strekningen Bråstad – Mjøsbrua, se Tabell 3.4-2. Den største forskjellen i forhold til rv. 25 er at ca. en femtedel av ulykkene har vært dødsulykker, og at ca. 70 prosent av alle ulykkene har skjedd på «fri vegstrekning» med fartsgrense 80 km/t. Alle dødsulykkene har skjedd der fartsgrensen er 80 km/t, av disse har ca. 80 prosent skjedd på fri veistrekning. Hvis man ser på ulykker med hardt skadde og dødsulykker under ett, er alle disse ulykkene møteulykker på strekninger med fartsgrense 80 km/t. At det skjer flere alvorlige ulykker på rv. 4 skyldes mest sannsynlig at fartsnivået er høyere enn på rv. 25. Ulykker med lette personskader utgjør ca. 70 prosent av alle ulykker med personskade både på rv. 25 og rv. 4.

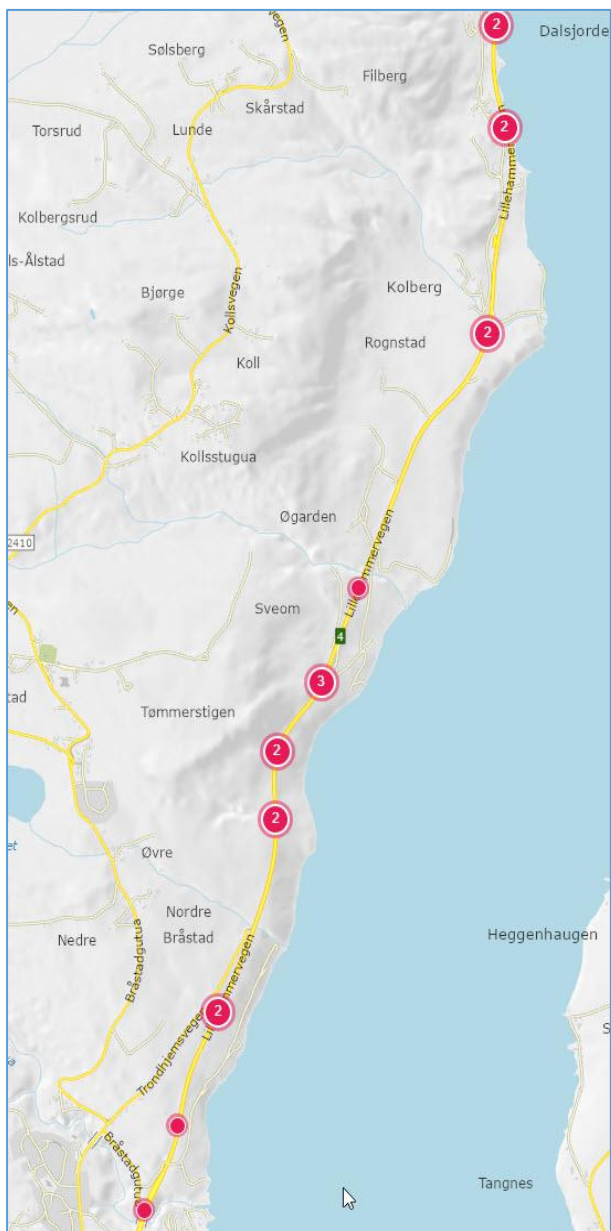
Tabell 3.4-1 Sammenligning av rv. 25 og rv. 4

	Rv. 4 Bråstad-Mjøsbrua	Rv. 25 Åker-rv. 3
Lengde (km)	13,1	10,1
Kryss	7	18
Avkjørsler	20	39
Holdeplasser	7	28
Ulykker totalt	29	25
Dødsulykker	6	1
Hastighet (kl. 16)	66 km/t	50 km/t

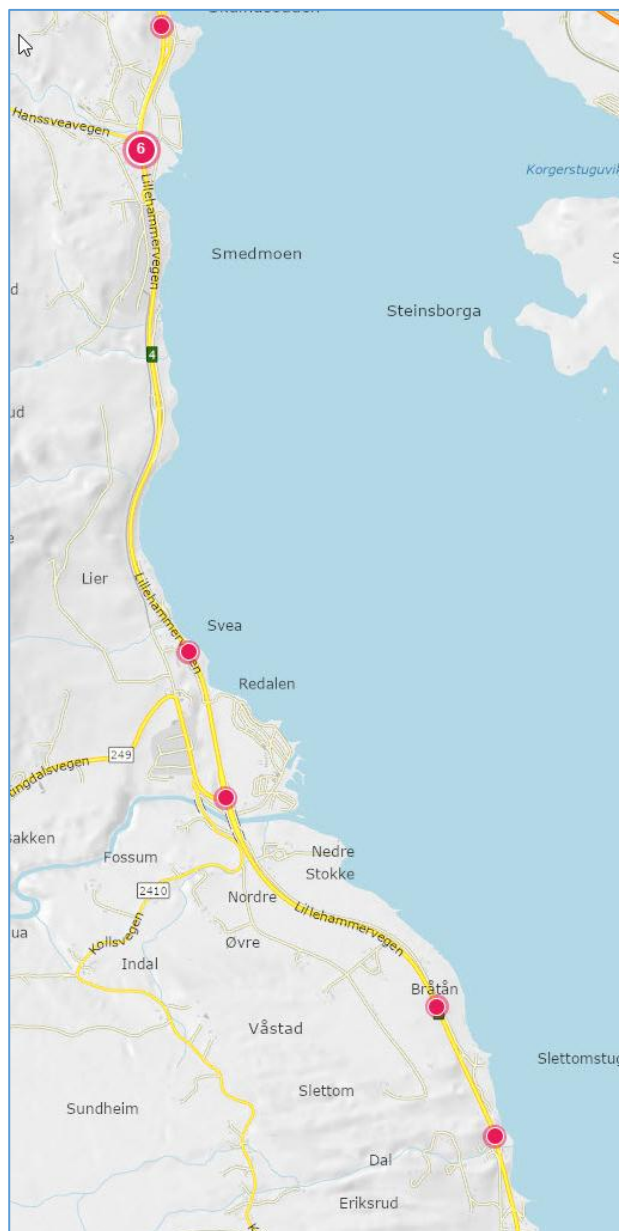
Tabell 3.4-2 Sammenstilling av ulykker på rv. 4 Bråstad - Mjøsbrua

Dato	Ulykkestype	Stedsforhold	Fartsgrense
16.01.2014	Påkjøring bakfra	Fri vegstrekning	80
30.01.2014	Møting på rett vegstrekning	Fri vegstrekning	80
19.02.2014	Påkjøring bakfra	Fri vegstrekning	60
07.03.2014	Møting på rett vegstrekning	Fri vegstrekning	80
22.07.2014	Påkjøring av parkert kjøretøy på høyre side	Fri vegstrekning	60
23.09.2014	Møting i kurve	Fri vegstrekning	80
19.01.2015	Møting på rett vegstrekning	3-armet kryss	60
11.07.2015	Påkjøring bakfra ved venstresving	3-armet kryss	80
30.06.2016	Møting under forbikjøring på rett vegstrekning	3-armet kryss	60
22.07.2016	Påkjøring bakfra	Fri vegstrekning	60
13.07.2017	Påkjøring bakfra	Fri vegstrekning	80
11.08.2017	Møting på rett vegstrekning	Fri vegstrekning	80
15.08.2017	Påkjøring bakfra	Avkjørsel	80
23.11.2017	Ulykke med uklart forløp mellom kjøretøy med samme kjøreretning	Fri vegstrekning	60
21.03.2018	Påkjøring bakfra	Fri vegstrekning	80
23.08.2018	Enslig kjøretøy kjørte utenfor på høyre side på rett vegstrekning	Fri vegstrekning	60
20.10.2019	Påkjøring bakfra ved venstresving	3-armet kryss	80
29.10.2019	Møting på rett vegstrekning	Avkjørsel	80
06.02.2020	Møting på rett vegstrekning	Avkjørsel	80
06.06.2021	Møting på rett vegstrekning	Fri vegstrekning	80
08.11.2021	Påkjøring bakfra ved venstresving	3-armet kryss	60
08.12.2021	Møting i kurve	Fri vegstrekning	80
18.12.2021	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side i venstrekurve"	Fri vegstrekning	80
22.11.2022	Møting i kurve	Fri vegstrekning	80
30.10.2023	Møting på rett vegstrekning	Fri vegstrekning	80
17.01.2024	Møting i kurve	Fri vegstrekning	80
19.07.2024	Enslig kjøretøy kjørte utenfor på høyre side på rett vegstrekning	Fri vegstrekning	80
22.07.2024	Møting på rett vegstrekning	Fri vegstrekning	80
12.12.2024	Avsvingning til venstre foran kjørende i motsatt retning	3-armet kryss	80

Figur 3.5-2 og figur 3.4-1 viser hvor ulykkene på rv. 4 har skjedd. Av ulykker som har skjedd i forbindelse med kryss peker krysset med fv. 2418 Hanssveavegen seg ut med seks ulykker. Av ulykker som har skjedd på fri veistrekning har syv ulykker skjedd på en ca. 800 meter lang strekning ved Tømmerstigen. Utover dette ser man at rv. 4 har flere utforkjøringer og møteulykker.



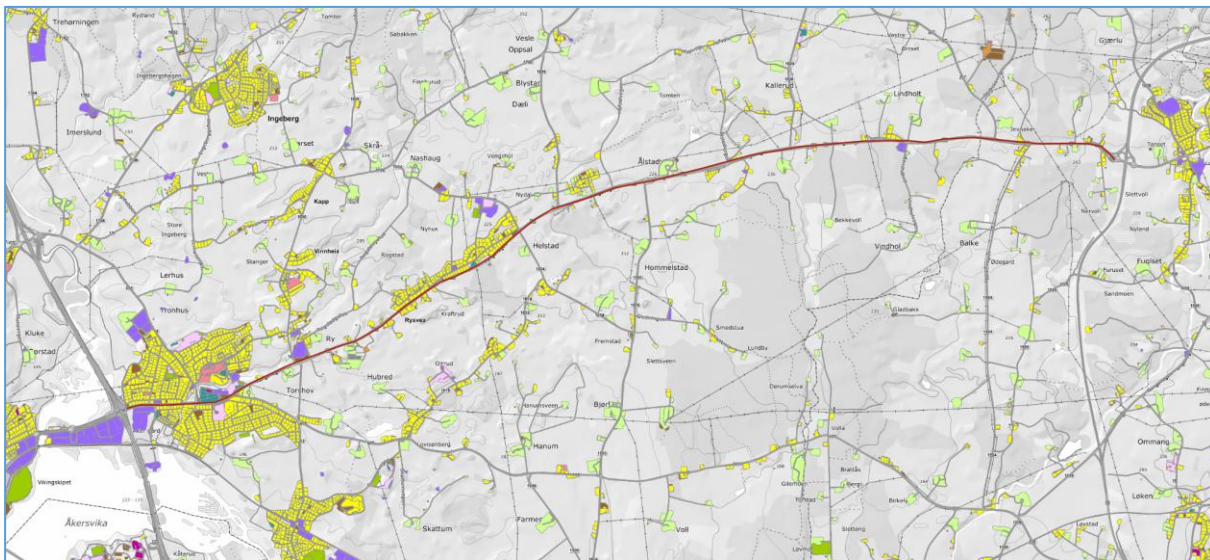
Figur 3.5-2 Ulykker på rv. 4 Bråstadbrua - Dalsjorde



Figur 3.4-1 Ulykker på rv. 4 Dalsjorde - Skulhusodden

3.5 Arealbruk og bebyggelse

I vest er bebyggelsen relativt tett langs begge sider av rv. 25. Her ligger Ridabu, en forstad til Hamar, med boliger, næringsliv og tjenesteyting. Boligbebyggelsen består i all hovedsak av eneboliger. Næringsliv og tjenestefunksjoner er lokalisert langs hovedaksene rv. 25 og Sælidvegen. Videre øst består arealet langs rv. 25 av spredt landbruksbebyggelse, fulldyrka jord og mindre skogareal. På Vangli ligger det også et større boligfelt med eneboliger, samt barnehage. Nord for boligbebyggelsen ligger det noen mindre næringer. Her ligger også studiestedet Blæstad, tilhørende Universitetet i Innlandet, som underviser i landbruksteknikk og agronomi (Universitetet i Innlandet, u.å.).

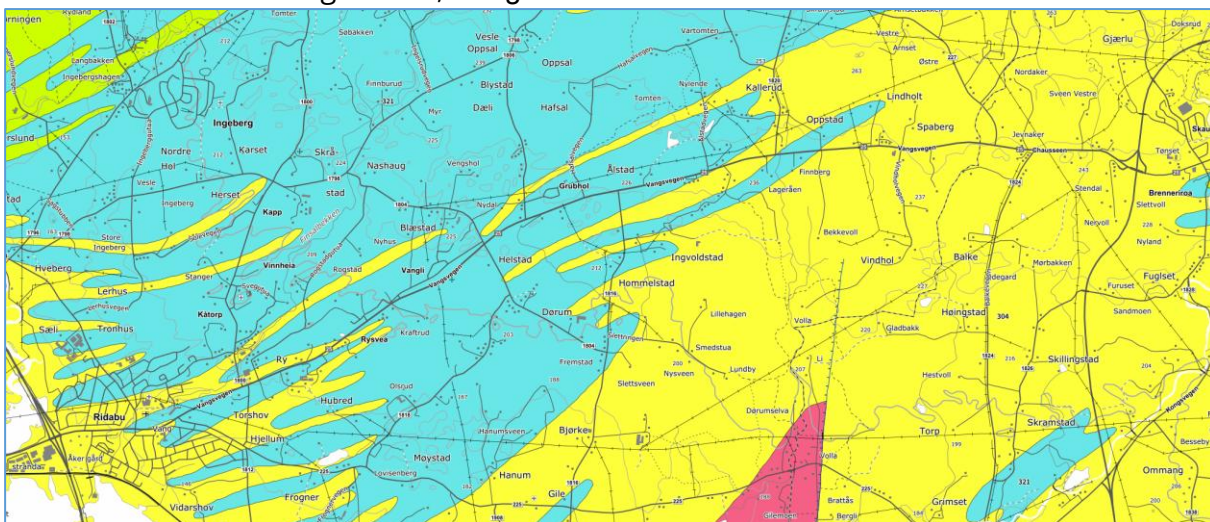


Figur 3.5-3 Arealbruk på strekningen langs rv. 25. (kilde: SSB/COWI)

3.6 Grunnforhold

3.6.1 Berggrunn

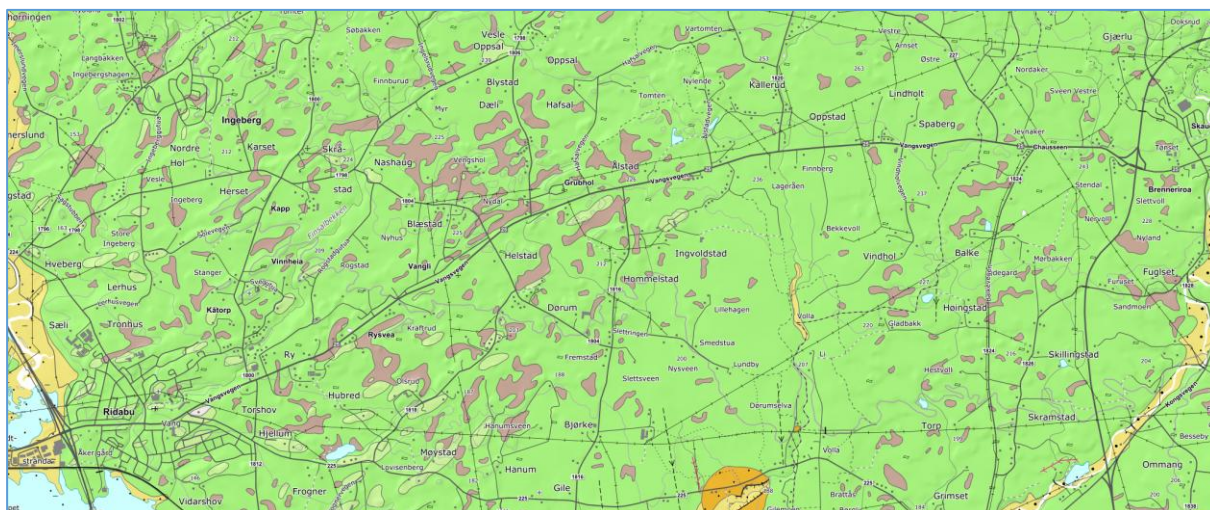
I den vestlige delen av området dominerer kalkstein i berggrunnen, mens sandstein er mest utbredt i den østlige delen, se figur 3.6-1.



Figur 3.6-1 Berggrunnskart på strekningen langs rv. 25. Gult = sandstein. Turkis = kalkstein (kilde: NGU/COWI)

3.6.2 Løsmasser

Området er primært sammensatt av tykk morene, med innslag av mindre områder med torv og myr, se figur 3.6-2. Morenematerialet er avledet fra lettforvitret berggrunn, noe som bidrar til et godt jordsmonn.



Figur 3.6-2 Løsmassekart på strekningen langs rv. 25. Grønt = morenemateriale. Rosa/lilla = torv og myr (kilde: NGU/COWI)

3.7 Skred og naturfare

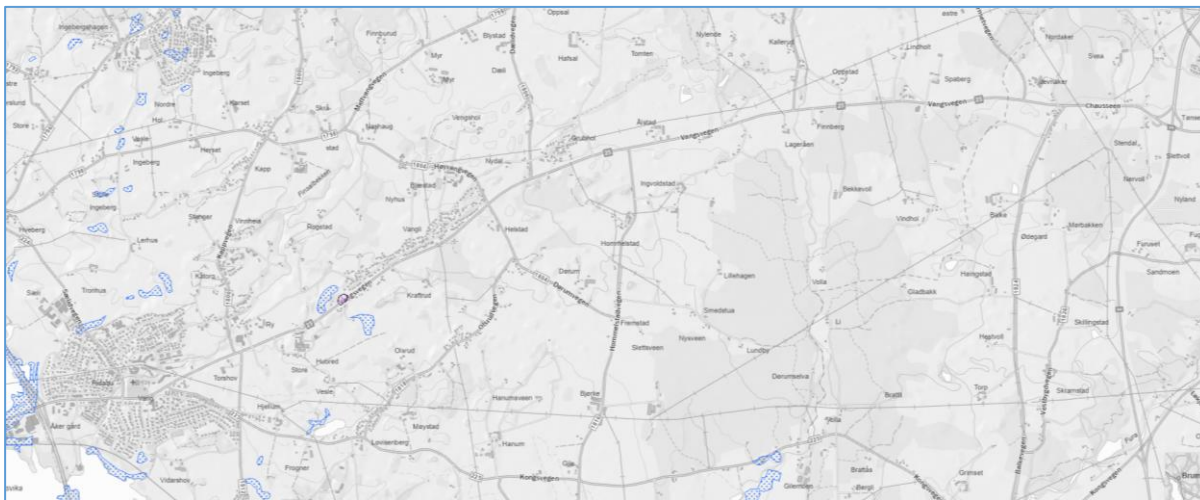
Tabell 3.7-1 viser hvilke temaer som er relevant med tanke på vurdering av skred og naturfare langs rv. 25 på strekningen mellom E6 og rv. 3. Relevante temaer er beskrevet i eget underkapittel.

Tabell 3.7-1 Vurdering av temaer for skred og naturfare

Skred/naturfarer	Kartlagt	Aktualitet
Steinsprang	Ja	Ikke aktuelt
Steinskred	Ja	Ikke aktuelt
Snøskred	Ja	Ikke aktuelt
Jordskred	Ja	Ikke aktuelt
Flomskred	Ja	Ikke aktuelt
Kvikkleireskred	Ja	Aktuelt.
Fjellskred	Ja	Ikke aktuelt
Flom	Ja	Aktuelt.
Havnivåstigning	Ja	Ikke aktuelt
Radon	Ja	Aktuelt.

3.7.1 Kvikkleireskred

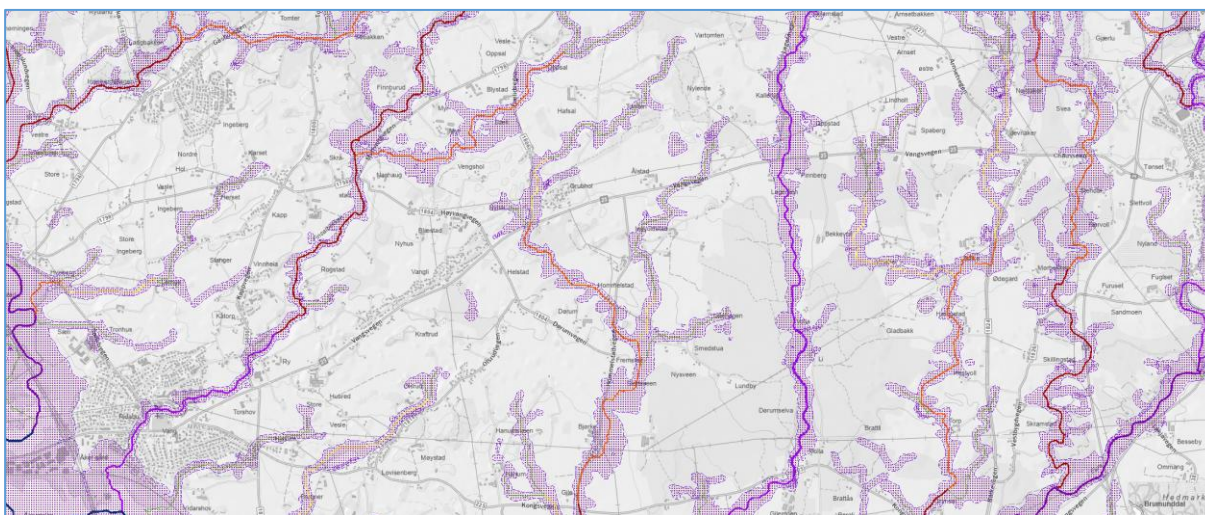
Landskapet i området har en flat topografi, noe som medfører lav risiko for skred generelt. Marin grense med økt risiko for kvikkleireskred går opp til Vangli. Kjente aktsomhetssoner for kvikkleireskred og marin grense er vist på figur 3.7-1.



Figur 3.7-1 Aktsomhetsområder for kvikkleireskred på strekningen langs rv. 25. (kilde: NVE/COWI)

3.7.2 Flom

På strekningen er det identifisert flere elver og bekker av varierende størrelse og vannføring som krysser rv. 25. Aktsomhetskartet i figur 3.7-2 gir en detaljert oversikt over områdene som kan bli berørt ved en eventuell flom, inkludert en prognose for maksimal vannstandstigning. Det er ikke kartlagt om kulverter og stikkrenner er dimensjonert for flomhendelser. Dette må undersøkes nærmere i forbindelse med planlegging og prosjektering av strekingen.



Figur 3.7-2 Aktsomhetsområder for flom på strekningen langs rv. 25. (kilde: NVE/COWI)

3.7.3 Radon

Norges geologiske undersøkelse (NGU) har dokumentert høye konsentrasjoner av uran i berggrunnen, hovedsakelig som følge av forekomsten av alunskifer som er utbredt i dette området. Alunskiferen inneholder uran som gjennom nedbrytning er en kilde til radongass. Det er et deponi for alunskifer ved Heggvin industriområde som kan bidra til økt radonnivå i nærområdet.



Figur 3.7-3 Aktsomhetsområder for radon på strekningen langs rv. 25. Rosa = høy aktsomhet. Lilla = særlig høy aktsomhet (kilde: NVE/COWI)

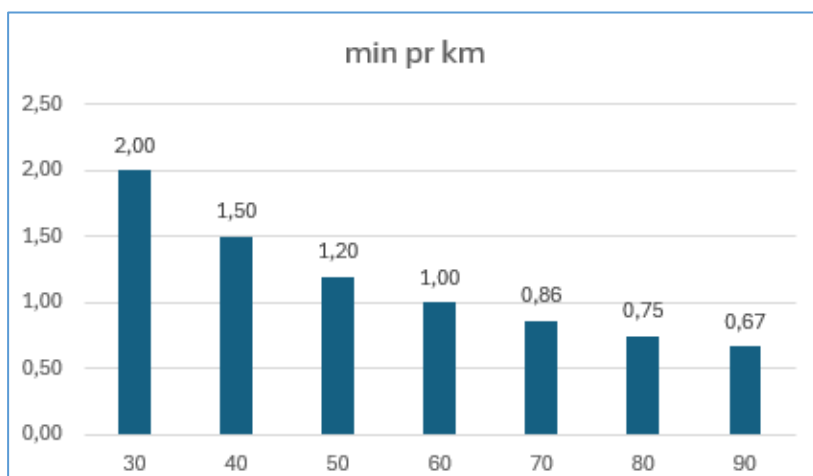
4 Problemanalyse

4.1 Framkommelighet

Analysen av rv. 25 viser at følgende bidrar til lav gjennomsnittshastighet og dermed til høyere transportkostnader for personer, gods- og varetransport:

- tre signalregulerte veikryss på den mest trafikkerte strekningen Åkerkrysset-Kongsvegen er den viktigste årsaken til forsinkelsene
- trafikkmengden på denne strekningen er så stor at det ville blitt forsinkelser selv uten de tre veikryssene. Ett gjennomgående kjørefelt per retning har ikke nok kapasitet til å avvikle dagens rushtrafikk på rundt 1 000 biler i timen
- den høye tettheten av kryss, avkjørsler og holdeplasser bidrar til lav hastighet også på resten av strekningen, dvs. Kongsvegen-rv. 3
- en medvirkende årsak til at hastigheten blir lav er at det ikke er restriksjoner på svingebevegelser i kryss og avkjørsler (alt er lov over alt)
- potensialet for å øke trafikanntnyten er størst på strekningen Åkerkrysset-Kongsvegen fordi dette er flaskehalsen med mest trafikk og størst forsinkelse
- potensialet for å øke trafikanntnyten er langt mindre på strekningen fra krysset med Kongsvegen til rv. 3. Dette fordi det finnes alternative veiruter til rv. 25 og fordi det er mindre trafikk

Tiltak som øker hastigheten på strekningen som i dag har lavest gjennomsnittshastighet, har det største potensialet for økt trafikanntytte. Et tiltak som øker kjørehastigheten på strekningen fra 30 km/t til 60 km/t, vil som vist i Figur 4.1-1 gi ett minutt tidsbesparelse hvis strekningens lengde er 1 km. Hvis gjennomsnittshastigheten på denne strekningen er 60 km/t, og skal økes til 90 km/t, blir tidsbesparelsen bare 0,33 minutter. For å få ett minutts tidsbesparelse må man altså utbedre en tre ganger så lang strekning.



Figur 4.1-1 Tiden det tar å kjøre én kilometer ved ulike fartsgrenser

4.2 Trafikksikkerhet

Analysen av trafikkulykkene viser at rv. 25 er mindre ulykkesutsatt enn den sammenlignbare strekningen på rv. 4 hvis registrerte trafikkulykker med personskade, dvs. den offisielle ulykkesstatistikken, legges til grunn. Det antas at rv. 25 har et betydelig antall ulykker med kun materielle skader. Det lave fartsnivået (i forhold til fartsgrensene) er trolig årsaken til at dette. Rv. 25 har heller ingen punkter eller delstrekninger som peker seg ut som spesielt ulykkesutsatt. Eventuelle tiltak for å forbedre trafikksikkerheten på rv. 25 vil som følge av dette få lavere samfunnsøkonomisk nytte sammenlignet med veistrekninger hvor det skjer flere og mer alvorlige ulykker.

Ulykkesanalysen viser at 18 av de 25 personskadeulykkene har skjedd i forbindelse med veikryss eller avkjørslar. Et tiltak vil være å begrense antallet konfliktpunkter i form av kryss, avkjørslar og holdeplasser. Dette vil i utgangspunktet redusere sannsynligheten for å det skjer en ulykke. Samtidig kan dette bidra til økt fartsnivå på strekningen, noe som kan gi økt alvorlighetsgrad i de ulykkene som oppstår.

Aktuelle tiltak for å forbedre trafikksikkerheten er:

- sanering/stengning av avkjørslar og kryss
- restriksjoner på svingebevegelser i noen kryss (kun høyre av, høyre på)
- utbedring/sanering av holdeplasser

4.3 Optimalisering av nytte?

4.3.1 Hva gir best samfunnsøkonomisk nytte

I de fleste veiprosjekt er nytten av forbedret framkommelighet i form av kortere reisetid det viktigste bidraget til den samfunnsøkonomiske nytten. Hvis alt annet er likt, vil veiprosjekter med mye tungtrafikk, mange tjenestereiser, høy andel lange reiser, og lav gjennomsnittshastighet på strekningen før utbygging, komme best ut hvis prosjektene rangeres ut fra samfunnsøkonomi. En strekning med lite tungtrafikk, få tjenestereiser og overvekt av korte fritidsreiser og arbeidsreiser, vil komme dårligere ut. Årsaken til dette kan ses i tabell 4.3-1 og tabell 4.3-2 som viser verdiene av spart reisetid.

Tabell 4.3-1 Tidsverdier per persontime for gående, syklende og personbil/buss for reiser under 70 km (2023-kr). Kilde: TØI-rapport 1762/2020

Reisehensikt	Gående (kr/persontime)	Syklende (kr/persontime)	Lett bil (kr/persontime)	Buss (kr/persontime)
Tjenestereise	538	538	598	546
Til og fra arbeid	313	140	109	96
Fritid	191	78	91	68

Tabell 4.3-2 Tidsavhengige driftskostnader for tunge kjøretøy (2023-kr). Kilde: TØI-rapport 1762/2020

	Samfunns- økonomisk kostnad (kr/kjøretøytime)	Privatøkonomisk kostnad (kr/kjøretøytime)
Tunge kjøretøy	893	895
Lastebil	852	852
Vogntog	941	943
Busser	989	990

Dersom veistrekningen har hatt mange og alvorlige veitrafikkulykker, vil et veiprojekt som forbedrer trafikksikkerheten gi et betydelig bidrag til den samfunnsøkonomiske nytten. Den samfunnsøkonomiske besparelsen (dvs. den økte nytten) som følge av at færre personer dør eller skades, beregnes med enhetsprisene pr. skadetilfelle i Tabell 4.3-3.

Tabell 4.3-3 Samfunnets nytte ved å unngå skader i trafikken (2023-kr). Kilde: Statens vegvesen/EFFEKT6.91

Skadegrad	Kostnad (kr. per tilfelle)
Dødsfall	46 700 000
Meget alvorlig skade	42 000 000
Alvorlig skade	14 900 000
Lettere skade	1 120 000
Materiellskade	49 000

Vedlegg: Samfunnsøkonomisk analyse fra 2024

Resultatet av den samfunnsøkonomiske analysen for veialternativet fra 2024 med 60 og 90 km/t er vist i neste tabell. Veialternativet får negativ netto nytte, -1 210 millioner kroner. Det betyr, kort forklart og noe forenklet, at nytten for trafikantene og samfunnet ikke er store nok til å veie opp for kostnadene knyttet til bygging, drift og vedlikehold av den utbygde veistrekningen.

Nytten for trafikanter og transportbrukere, samt besparelser i ulykkeskostnader, utgjør de viktigste delene av den samfunnsøkonomiske nytten, og er beregnet med utgangspunkt i en transportanalyse. Transportanalysen viser hvor mange trafikanter som får nytte av utbyggingen, og hvor store reisetidsbesparelser de får. Ut fra dette er nytten beregnet basert på standard enhetspriser for spart reisetid for personer og gods, og for reduksjon av antall skadde og drepte i trafikkulykker.

Rv. 25 Hamar-Løten		
Trafikanter og transportbrukere	Trafikantnytte	600
	Helsevirkninger for GS-trafikk	40
	SUM	640
Operatører	Kostnader	90
	Inntekter	-120
	Overføringer	30
	SUM	0
Det offentlige	Investeringer	-1 600
	Drift og vedlikehold	-80
	Overføringer	-30
	Skatte- og avgiftsinntekter	60
	SUM	-1 650
Samfunnet for øvrig	Ulykker	190
	Klimagassutslipp	-60
	Andre miljøkostnader	0
	Skattekostnad	-330
	SUM	-200
	Netto nytte (NN)	-1 210
	Netto nytte per budsjettkrone (NNB)	-0,73

Millioner 2024-kroner, avrundet til nærmeste ti-million

I det følgende gis en mer utførlig forklaring av resultatene fra den samfunnsøkonomiske analysen.

Trafikanter og transportbrukere (også kalt trafikantnytte) omfatter nytten både for personer og for gods-/vare transport. Reisetidsreduksjonen er det viktigste bidraget til trafikantnytte. Det er lagt til grunn en reisetidsbesparelse på i overkant av 3 minutter i rush kl. 15-16, og ca. 2 minutter utenfor rush for trafikk som benytter hele strekningen. Veialternativet vil medføre at de fleste av dagens kryss stenges. Det vil bidra negativt til trafikantnytte.

Åker-Tønset	Referanse	Utbygd	Endring
Distanse (km)	10,0	10,0	-
LAVTRAFIKK (kl. 09–15) *			
Reisetid lette (min)	9,7	7,4	-2,3
Reisetid tunge (min)	9,7	8,0	-1,7
ETTERMIDDAGSRUSH (kl. 15–16) *			
Reisetid lette (min)	11,9	8,6	-3,3
Reisetid tunge (min)	11,9	8,7	-3,2

Reisetider som ble lagt til grunn i den samfunnsøkonomiske analysen

Operatører omfatter kollektivselskaper, parkeringsselskaper og bompengeselskaper. Veialternativet påvirker i liten grad inntekter og kostnader for operatører og kommenteres ikke nærmere her.

Det offentlige omfatter i hovedsak kostnadene for bygging, drift og vedlikehold som belaster offentlige budsjetter. Endringer i skatte- og avgiftsinntekter, f.eks. som følge av økt salg av drivstoff, er også inkludert.

Samfunnet for øvrig er en samlepost for diverse gevinster og kostnader der de viktigste er skattekostnad og ulykkeskostnader. Skattekostnaden er et negativt bidrag til nytten og gjenspeiler kostnader knyttet til skatteinnkrevingen som er en forutsetning hvis utbyggingen skal finansieres av det offentlige. Ulykkeskostnadene beregnes på grunnlag av endringen i antall drepte og skadde i veitrafikkulykker som man forventer å få med utbygd rv. 25. Beregnet reduksjon i antall drepte og hardt skadde er henholdsvis 0,064 og 0,217 i prosjektets forutsatte åpningsår (2030). Dette gir en besparelse i ulykkeskostnader og er et positivt bidrag til nytten.

Kostnader knyttet til utslipp av klimagasser bidrar negativt i nytten for Samfunnet for øvrig. Miljøkostnader i form av prissatte konsekvenser av støy og lokal luftforurensning ble ikke beregnet i denne analysen.