



E6 Åsen- Steinkjer

Problemanalyse

Oppdragsnr:	120060
Oppdragsnavn:	E6 Åsen - Steinkjer
Dokument nr.:	NV50E6ÅS-PLA-RAP-0001
Filnavn	NV50E6ÅS-PLA-RAP-0001-01.pdf

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	15.05.24	1. utgave	AHA/GHE	JIV	GHE

Forord

E6 mellom Åsen og Steinkjer er en del av hovedveiforbindelsen mellom Nord- og Sør-Norge. Prosjektet ble overført fra Statens Vegvesen til Nye Veier i 2022.

ViaNova Trondheim har på vegne av Nye Veier utarbeidet en problemanalyse for strekningen E6 Åsen – Steinkjer. Formålet med problemanalysen er å kartlegge ulike forhold langs strekningen og å identifisere strekninger med behov for tiltak. Problemanalysen består av en situasjonsbeskrivelse og en strekningsanalyse. Situasjonsbeskrivelsen redegjør for plan- og samfunnsmessige forhold på strekningen. I strekningsanalysen er ulike parametere sammenstilt for å vurdere standardetterslepet på vegen. Funnene fra situasjonsbeskrivelsen og strekningsanalysen er oppsummert i en samlet problemanalyse.

I videre arbeid med strekningen vil det avklares med vertskommunene hvordan planprosessen skal legges opp, og hvilke vegløsninger som kan være aktuelle. Oppstart av formell planprosess er ikke avklart.

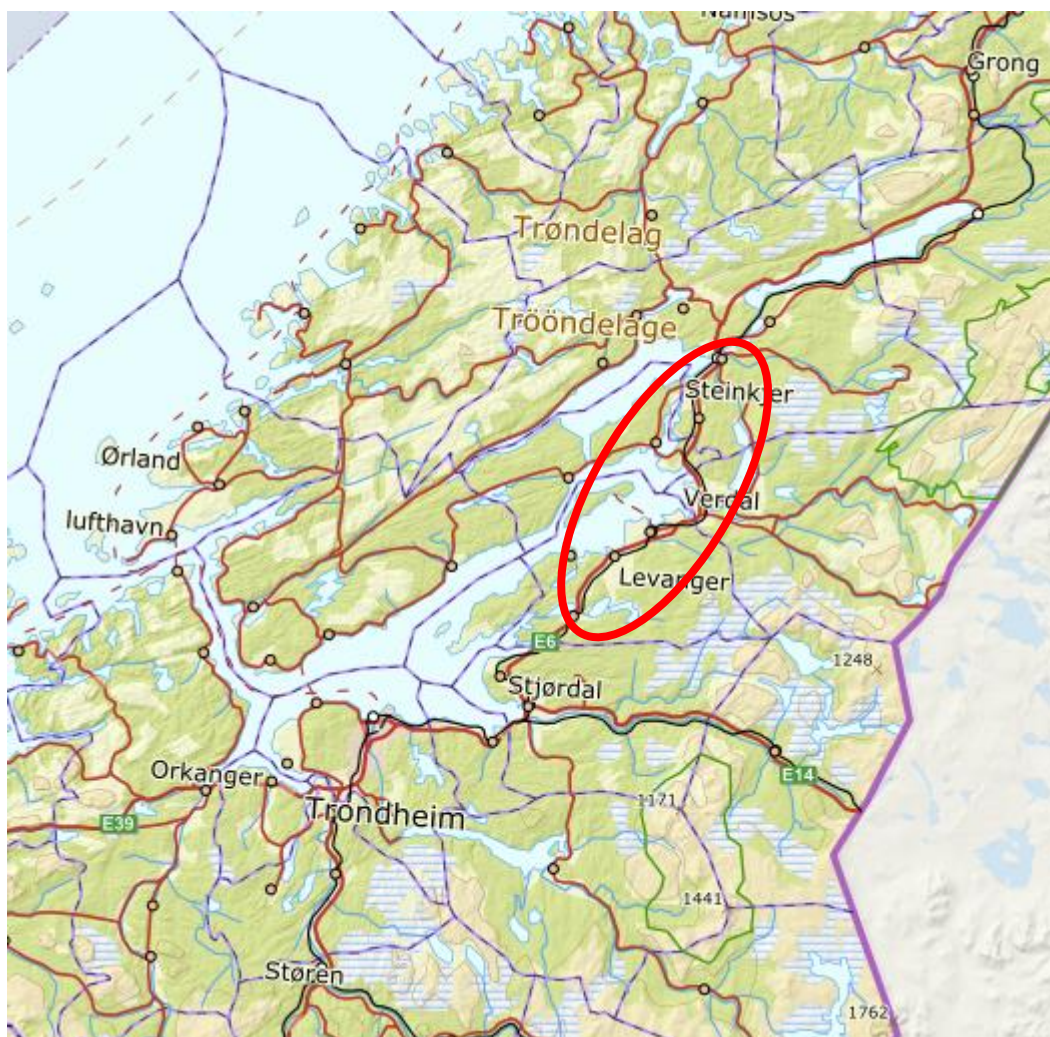
Detaljer rundt planprosessen og aktuelle vegløsninger vil bli avklart med vertskommunene i det påfølgende arbeidet med strekningen. Tidspunkt for oppstart av formell planprosess er ikke bestemt.

Innhold

1	Innledning	5
2	Situasjonsbeskrivelse.....	7
2.1	Geografi	7
2.2	Næringsliv og befolkning	8
2.3	Utslipp	14
2.4	Transport	14
2.5	Ytre miljø.....	22
2.6	Samfunnssikkerhet	28
3	Strekningsanalyse.....	34
3.1	Metode	34
3.2	Fartsgrenser	36
3.3	Trafikkmengde	37
3.4	Ulykker.....	38
3.5	Kryss og avkjørsler	41
3.6	Vegbredde	45
3.7	Horisontal- og vertikalgeometri.....	46
3.8	Gangfelt	47
3.9	Planovergang og jernbanekryssinger	50
3.10	Holdeplasser	50
3.11	Bruer	51
3.12	Tunneler.....	51
4	Samlet problemanalyse.....	52
5	Sammendrag	62
5.1	Effekt målet - økt fremkommelighet.....	62
5.2	Effekt målet - økt trafiksikkerhet	63
5.3	Betingelser for videre planlegging mht. ytre miljø	63
5.4	Betingelser for videre planlegging mht. samfunnssikkerhet	63
5.5	Prioritering	64
6	Videre planprosess	64
	Referanser.....	65
	Vedlegg	67

1 Innledning

E6 Åsen – Steinkjer (figur 1) inngår som en strekning i Nye Veier sin utbygningsportefølje. Strekningen er en del av den nasjonale hovedveiforbindelsen gjennom Trøndelag. Det bygges ny E6 mellom Kvithamar og Åsen, og strekningen fra Vist til Steinkjer er allerede utbygd til 4-felts veg. Denne rapporten ser derfor på strekningen Åsen nord – Vist.



Figur 1 Oversikt strekningen Åsen – Steinkjer

Som et ledd i arbeidet med å identifisere og prioritere områder og strekninger med behov for tiltak, utarbeider Nye Veier en problemanalyse for strekningen.

Nye Veier har jobbet med strekningen i forbindelse med prioriteringsoppdraget til NTP 2025-36. I vårt innspill til NTP har vi avdekket følgende utfordringsbilde på strekningen:

Utfordringsbildet	Trafikk-sikkerhet	Ulykkesfrekvensen på strekningen er noe bedre enn gjennomsnittet for norske riksveier. Frekvensen tilsier et årlig omfang på 1,8 drepte/hardt skadde med dagens trafikkmengde.
	Frem-kommelighet	Gjennomsnittlig reisetid på strekningen i dag, er beregnet til 42 minutter (ca. 75 km/t).
	Samfunns-sikkerhet	Oppetiden på strekningen er god. Det er i snitt 5 timer med uplanlagte stengninger per 10 km. Konsekvensen av stengt vei er middels, jf. kapittel 5.3.

Figur 2 Utfordringsbilde på strekningen Åsen – Steinkjer

Når det gjelder målformuleringer på strekningen er samfunnsmålet hentet fra «Konseptvalgutredning for transportløsning veg/bane Trondheim Steinkjer» fra 2011:

I 2040 er aksene Trondheim - Steinkjer i stor grad én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods.

Generisk samfunns mål benyttes i alle Nye veiers strekningsmandater. For denne strekningen er følgende mål satt:

Tiltak på E6 mellom Åsen og Steinkjer (inkl. Selli-Asp) er gjennomført med best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet og begrensede negative konsekvenser for omgivelsene.

Behovsvurderinger som ble gjort som input til NTP 2025-36 viser at det er framkommelighet og trafiksikkerhet som er de største utfordringene på strekningen. Dette har gitt følgende effektmål:

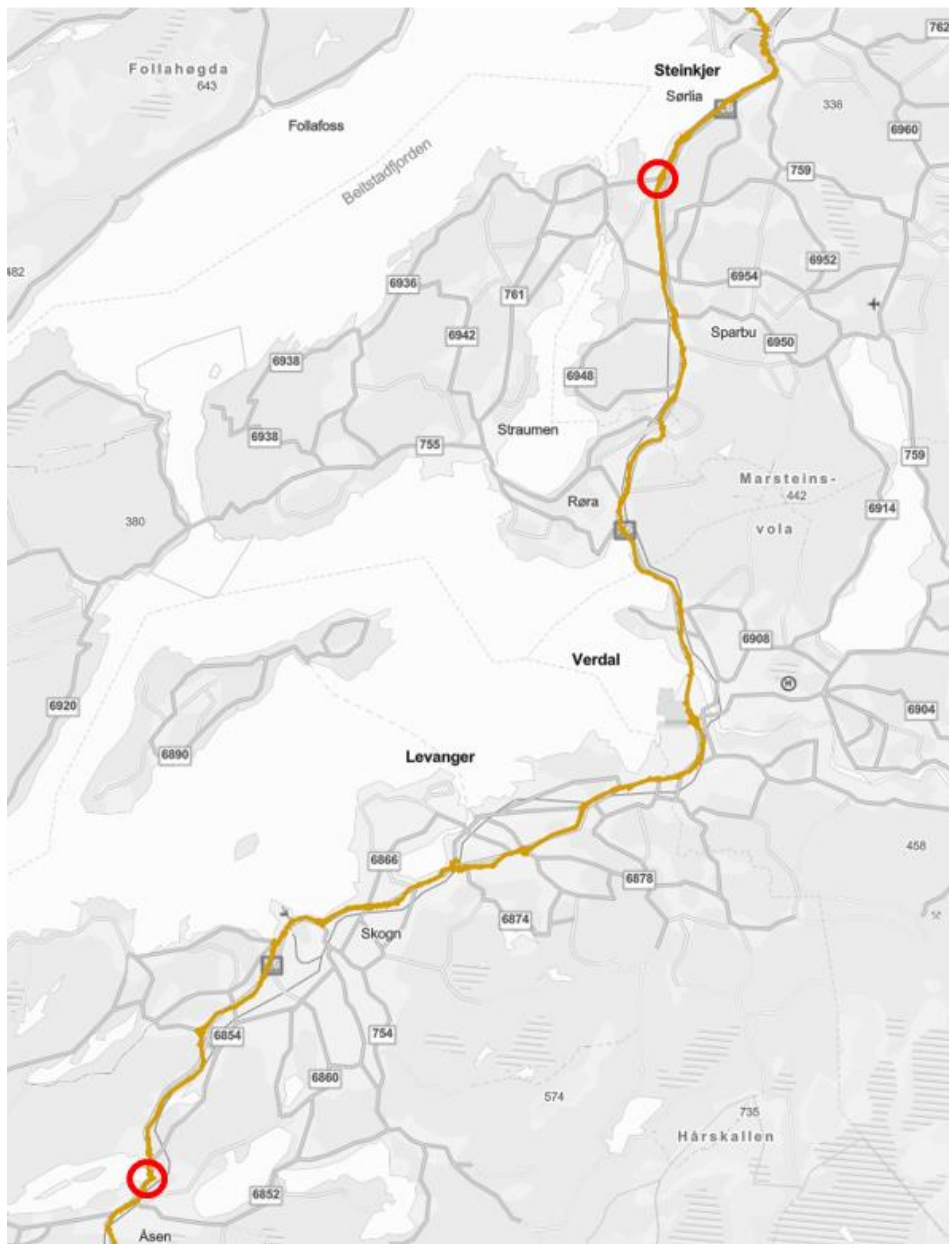
Effektmål (Økt nytte)	Indikatorer som benyttes for å måle/følge opp om effektmålet nås
Økt framkommelighet	1.1 Reisetid i minutter 1.2 Forutsigbar reisetid
Økt trafiksikkerhet	2. Antall drepte og hardt skadde per år

Figur 3 Effektmål for strekningen Åsen - Steinkjer

I denne problemanalysen vil vi bl.a. dokumentere om målformuleringene som ble gitt som input til NTP bekrefter strekningens behov. Dette gjøres med utgangspunkt i en situasjonsbeskrivelse av vegkorridoren mellom Åsen nord og Steinkjer sammen med en strekningsanalyse. En slik tilnærming sikrer at fremtidig utbygging av E6 svarer til de framtidige samfunnsmessige behovene. Dette vil også gi et grunnlag for å identifisere og prioritere en trinnvis utvikling av vegnettet.

2 Situasjonsbeskrivelse

2.1 Geografi



Figur 4 Strekningen Åsen nord – Vist

E6 er en av landets 8 nasjonale vegtransportkorridorer som håndterer de viktigste transportene i Norge. Korridorene er viktige for næringstransporten mellom Nord-Norge og Sør-Norge. E6 er en del av (det transeuropeiske transportnett) (Regjeringen. EØS-notatbasen, 2015) :

«Transportnettet i TEN-T skal omfatte infrastruktur av høy kvalitet og innen alle transportformer. Eksisterende kapasitet skal utnyttes optimalt, og nettet skal så langt det lar seg gjøre være interoperabelt innen hver transportsektor og fremme intermodalitet mellom ulike transportformer».

Norge har forpliktet seg til retningslinjene for det europeiske hovedvegnettet gjennom EØS-avtalen. TEN-T vegnettet skal bidra til effektiv flyt av varer og tjenester og sikre næringslivet konkurransekraft.

Strekningen Åsen nord – Vist (figur 4) er ca. 54 km lang. Strekingen ligger i distriktet Innherred (Innherredbyen) som består av kommunene rundt indre del av Trondheimsfjorden. Regionen er til dels en felles bo- og arbeidsregion, men den sørligste delen av regionen er sterkt tilknyttet Stjørdal og Trondheim.

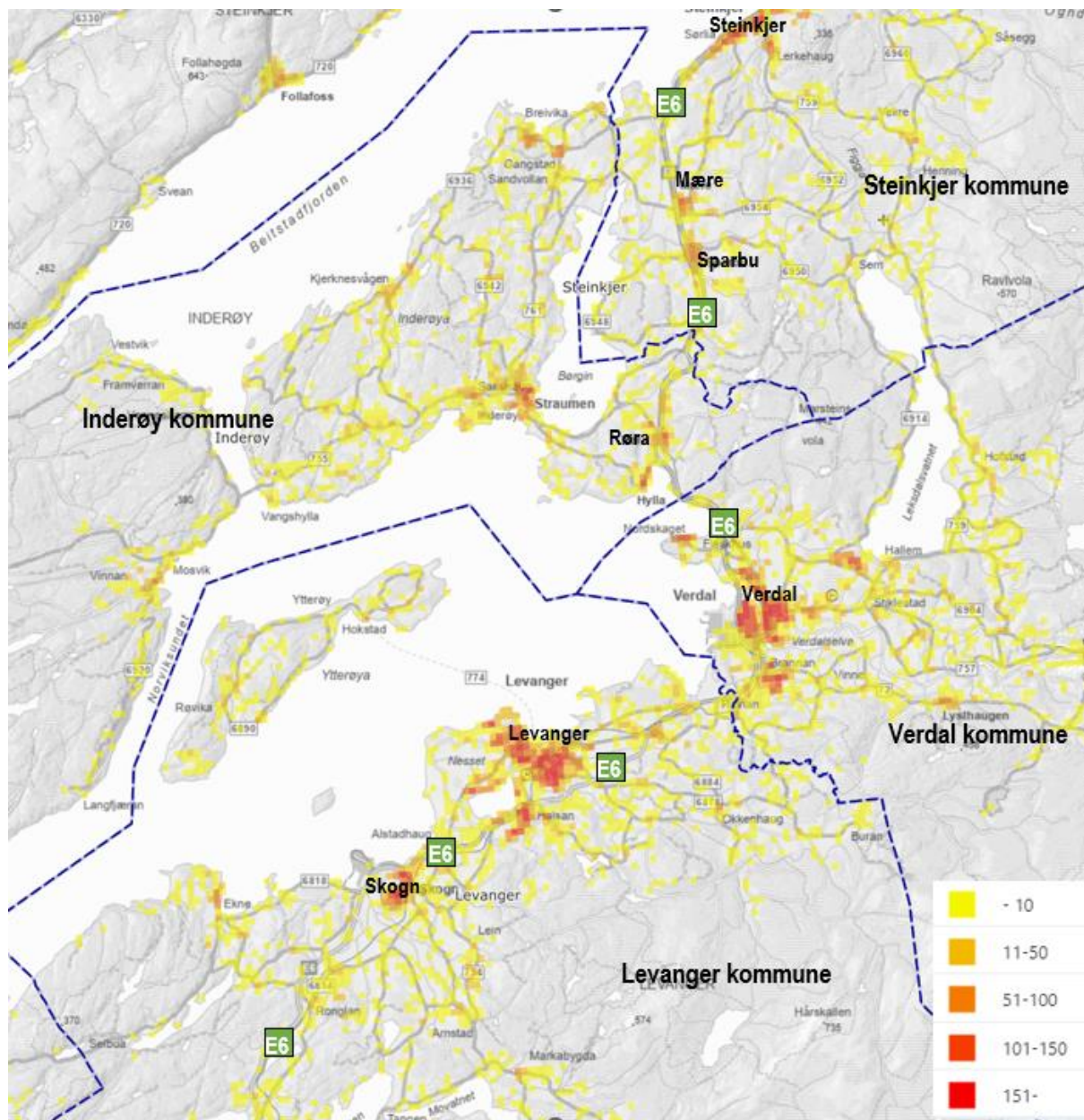
Lokalt i Innherredregionen binder E6 sammen byene Steinkjer, Verdal og Levanger. I tillegg til at E6 er en del av stamvegnettet for godstrafikk i Norge, samler den også opp godstrafikk fra de mest sentrale fylkesvegene i Innherred. Dette er nærmere beskrevet i kap. 2.4.

2.2 Næringsliv og befolkning

2.2.1 Befolkning

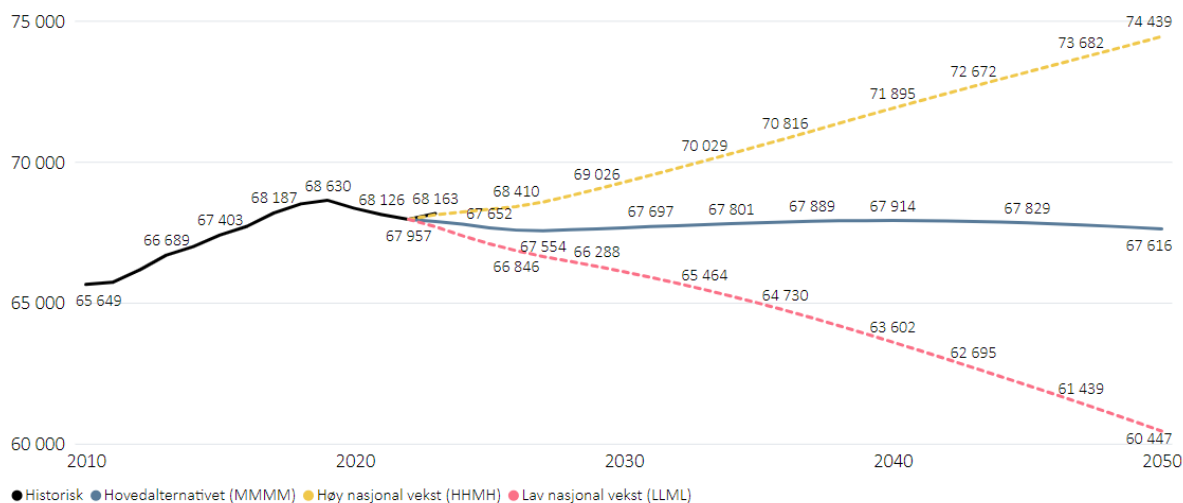
Innherredregionen består av kommunene Levanger, Verdal, Inderøy, Frosta, Steinkjer og Snåsa. Gjennom Innherred regionråd samarbeider disse kommunene for å styrke Innherred som et regionalt tyngdepunkt i Trøndelag og har som mål å bidra til verdiskaping og bosetting i regionen (Innherred regionråd, 2021).

Som vist i figur 5 er det tre store befolkningssenter langs E6-korridoren; Levanger, Verdal og Steinkjer. I tillegg kommer mindre tettsteder som Skogn, Røra, Sparbu og Mære. Til sammen har kommunene i Innherredregionen ca. 71 500 innbyggere. E6 og Trønderbanen fungerer som hovedkorridorene for transport mellom befolkningssentrene i Innherredregionene (Innherredsbyen, 2021).



Figur 5 Befolknings tetthet i 250 m rutenett langs E6 i Innherredregionen.

Iht. befolkningsprognoser (figur 6) skal folketallet i Innherredsregionen holde seg stabilt på ca. samme nivå fram mot år 2050.



Figur 6: Befolkningsprognoser 2022 - 2050. Innherred. Kilde: Trøndelag i tall (SSB)

Beskrivelse av de største byene og tettstedene på strekningen er sammenfattet under:

Skogn:

Skogn er et tettsted med ca. 2 000 innbyggere i Levanger kommune (Wikipedia, 2023). Landbruk og treforedlingen på Fiborgtangen utgjør de største næringene. Det er noe detaljhandel i sentrum av Skogn, samt jernbanestasjon.

Levanger:

Levanger by har ca. 10 300 innbyggere (totalt ca. 20 150 i hele Levanger kommune) og er Trøndelags fjerde mest folkerike by (Innherredsbyen, 2021). Hovedcampus for Nord universitet ligger ved Røstad, litt nord for Levanger sentrum. Levanger er største universitetsby i Innherredsbyen med 2 500 studenter, og campus er en viktig arbeidsplass. Sykehuset Levanger er også en viktig arbeidsplass og er sentralt plassert i byen.

Viktige og store landbruksområder rundt byen begrenser bykjernens vekst. Levanger kommune har derfor lagt en arealstrategi knyttet til sentrumsområdene med mål om fortetting (Levanger Kommune, 2020). Det er en utfordring i Levanger by at trafikken gjennom sentrum (fv. 6874) er like høy som trafikken på E6 ved Levanger.

Verdal:

Verdal by har ca. 8 500 innbyggere (totalt ca. 15 000 i hele Verdal kommune) og er Trøndelags 7. mest folkerike by (Innherredsbyen, 2021). Verdal er en stor industrikommune og det er ca. 3 300 sysselsatte i Verdal industripark på Ørin.

Røra:

Røra er et tettsted i Inderøy kommune, og ligger ca. 10 km nord for Verdal og ca. 20 km sør for Steinkjer. Omtrent 500 innbyggere på Røra har tilgang til jernbanestasjon og noe detaljhandel. Det er mye landbruk i området, og et næringsområde er under etablering.

Mære/Sparbu:

De to tettstedene Mære og Sparbu ligger i Steinkjer kommune, henholdsvis ca. 10 og 12 km sør for Steinkjer. Samlet innbyggertall for de to tettstedene er ca. 1 000-1 200 (Store norske leksikon, 2023). Sparbu er størst av de to, med jernbanestasjon, noe næringsvirksomhet og detaljhandel (Store norske leksikon, 2023). Ellers i området er det mange gårdsbruk og mye landbruksjord. Mære landbruksskole ligger også i området. (Innherredsbyen, 2021).

Steinkjer:

Steinkjer by har ca. 13 000 innbyggere (ca. 24 350 i hele Steinkjer kommune) og er Trøndelags tredje største by (Innherredsbyen, 2021). Det er en stor handelsby med bysentrum og store kjøpesenter. Bebyggelsen ligger som «satellitter» rundt sentrumskjernen. Steinkjer er administrasjonsbyen i Trøndelag med kontorsted for Trøndelag fylkeskommune, NAV og Statsforvalteren i Trøndelag. Omtrent 65 % av de sysselsatte er i privat sektor.

Arbeidsreiser:

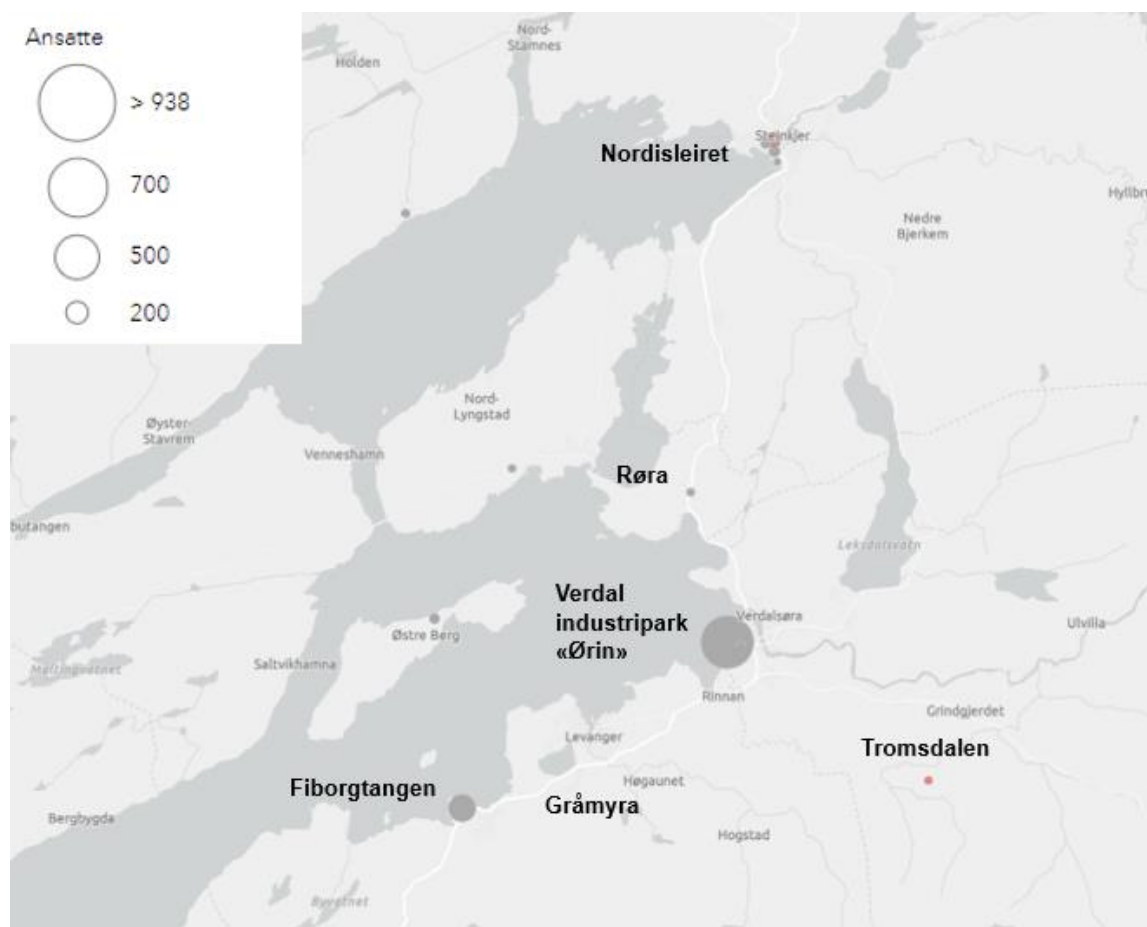
Det er en betydelig strøm av pendlere mellom kommunene i Innherred regionen, og sørover til Stjørdal og Trondheim. En framstilling av dette er vist i tabell 1.

En stor andel av pendlerreisene foregår mellom Levanger og Verdal (røde sirkler i tabellen). Grønne celler viser pendlerreiser innad i kommunene. Det er også en del som pendler fra Steinkjer, Verdal, Inderøy og Levanger sørover til Trondheim.

Tabell 1: Pendlerstrømmer i fire av kommunene i Innherredregionen i tillegg til pendling til/fra Trondheim og Stjørdal, år 2021: Kilde SSB

Pendler fra: → Pendler til: ↓	Trondheim	Stjørdal	Levanger	Inderøy	Verdal	Steinkjer
Trondheim	-	-	576	106	275	388
Stjørdal	-	-	352	20	65	75
Levanger	228	226	6903	270	1350	403
Inderøy	24	5	128	1613	223	288
Verdal	87	66	978	355	4406	465
Steinkjer	215	116	398	699	510	8562

2.2.2 Næringsliv



Figur 7: Bedrifter i Innherred innen industri, bergverksdrift og utvinning med 50 eller flere ansatte (Trøndelag i tall, SSB)

Som vist i figur 7 ligger det to store næringsområder ved E6 på strekningen mellom Åsen nord og Vist. Dette er Fiborgtangen i Levanger kommune og Verdal Industripark (Ørin) i Verdal kommune. Havnen på Fiborgtangen i Levanger er det eneste godsknutepunktet utenfor Trondheim som kan omlaste sjø/veg/bane uten store investeringskostnader. Dette gjør havnen og næringsområdet til et godsknutepunkt i Trøndelag (Innherredsbyen, 2021).

I Tromsdalen i Verdal kommune driver Verdalskalk et kalksteinsbrudd som medfører omfattende transport via fv. 72 til Verdal havn (Asplan Viak, 2020). Det planlegges å øke uttaket fra kalksteinsbruddet i Tromsdalen fra to til fire millioner tonn kalk per år. I vedtatt reguleringsplan for Tromsdalen (PlanID:2016005) følger et rekkefølgekrav som tilsier at det må finnes en ny logistikk-løsning som ikke belaster offentlig veg innen uttaket overskrider 3 millioner tonn per år. Om denne løsningen realiseres blir det betydelig mindre tungtransport på fv. 72 mot E6 og Verdal industripark.

Av mindre næringsområder nevnes Gråmyra i Levanger kommune, Røra næringspark (Lensmyra) i Inderøy kommune og Nordsileiret i Steinkjer kommune.

Nærhet til både jernbane og E6 er viktig for alle kommunene i arbeidet med å utvikle næringsarealer. Fremtidig trase for E6 og kryssplassering står derfor sentralt i arbeidet med utvikling av både dagens- og nye næringsarealer for kommunene.

I kommuneplanens arealdel for de ulike kommunene omtales næringsarealer/næringsutvikling på følgende måte:

Levanger:

Ulike aspekter av næringsutvikling diskuteres i kommuneplanens arealdel for Levanger kommune (Levanger Kommune, 2020). Det legges stor vekt på planlegging av nye næringsarealer, og det foreslås at sentrumsnære arealer skal tilrettelegges for besøksrettede næringer. Behovet for næringsarealer til industri er også stort, og det er et ønske for Levanger kommune å kunne tilby arealer til dette. Et nytt næringsområde er under etablering i Vassmarka i Åsen.

Det klargjøres for videre utvikling av Norske skogs industriområde på Fiborgtangen ved Skogn. Ny reguleringsplan for dette området er under utarbeidelse. Det legges også opp til en utvidelse av næringsområdet på Gråmyra.

Verdal:

For å lykkes med å skape arbeidsplasser fremheves behovet for å etablere og utvikle nye næringsarealer. Utvidelse av det eksisterende næringsområdet på Ørin er lagt inn i kommuneplanens arealdel (Verdal Kommune, 2010).

Inderøy:

Inderøy kommune trekker frem at de eksisterende næringsarealene på Lensmyra er aktuelle for utvidelse og utvikling i kommuneplanens arealdel og kommunedelplan Røra (Inderøy kommune, 2018). Det åpnes også for mindre næringsområder rundt om i kommunen. Det skal bygges et nytt kyllingslakteri på Lensmyra, og det er antatt at slakteriet vil gi 115 nye arbeidsplasser. Nærhet til jernbane, hovedveg og tilgrensende kommuner trekkes frem som viktige elementer for etableringen.

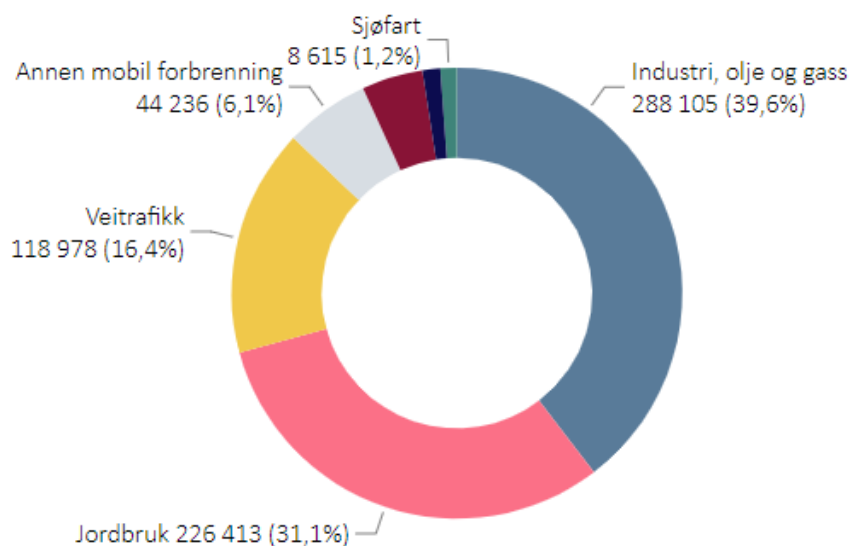
Steinkjer:

I kommuneplanens arealdel for Steinkjer kommune (Steinkjer kommune, 2018) beskrives det et behov for nye arealer, samt et ønske om å videreutvikle eksisterende næringsarealer. Det er begrenset med areal på Nordsileiret og Sannan, og det vurderes å omdisponere disse til mer publikumsrettet og detaljorientert næringsvirksomhet over tid. Områdene langs jernbanen på strekningen Mære-Sparbu foreslås for mulig omdisponering til framtidig næringsareal. Områdene ligger i nærhet til både E6 og Nordlandsbanen, og framtidig utvikling av næringsarealer må sees i sammenheng med ny trase for E6.

2.3 Utslipp

Som vist i figur 8 kommer utslipp av CO₂-ekvivalenter i Innherredregionen i hovedsak fra industri, olje og gass (39,6 %) og jordbruk (31,1%). 16,4 % av utslippene kommer fra vegtrafikk. For vegtrafikken er dette en noe lavere andel enn i Trøndelag ellers, hvor 20,2 % av utslippene kommer fra vegtrafikken (Trøndelag fylkeskommune, 2023). Dette bekrefter at det er stor industrivirksomhet i regionen. Om en ser på Verdal kommune isolert sett, som den største industrikommunen i Innherred, kommer 70 % av utslippene fra «Industri, olje og gass» og 6,6 % fra vegtrafikken. Verdal er den kommunen i Innherredregionen som har høyest klimagassutslipp.

Utslipp (tonn CO₂-ekvivalenter) per sektor i Innherred i 2022



Figur 8: Utslipp per sektor i Innherredregionen. Kilde: Trøndelag i tall (SSB)

2.4 Transport

2.4.1 Trafikkmengde

Trafikkmengden på norske veier telles ved hjelp av både punktmålinger og strekningsmålinger med utstyr som er plassert langs vegene (Statens vegvesen, 2023). Dette gjør at store deler av vegnettet har nøyaktige og oppdaterte trafikk tall. På strekningen Åsen – Steinkjer gjøres det kontinuerlig registrering av trafikkmengde på fem punkter og i to kryss (Levanger S og Verdal). Disse er vist i figur 9. Det gjøres i tillegg periodisk registrering på flere steder.

Tabell 2 viser tall fra 2022 og 2023. Trafikkmengden er størst ved Levanger, sør for Verdal og sør for Steinkjer. Som beskrevet i kap. 2.2.1 er dette de områdene med størst befolkningstetthet og flest arbeidsplasser. E6 benyttes som transportåre for kortere reiser i jobb og fritid inn mot disse regionbyene. Der trafikkmengden (ÅDT) er lavere går % andelen ÅDT-T (tunge kjøretøy) opp. Dette viser at denne typen transport ofte benyttes for lengre reiser og E6 er en hovedfartsåre for godstrafikk i Norge.



Figur 9: Tellepunkter med kontinuerlig registrering på strekningen (Statens vegvesen)

Tabell 2: Trafikkdata fra kontinuerlige registreringer for 2022 og 2023

Tellepunkt	2022			2023		
	ÅDT	ÅDT,T	ÅDT,T (%)	ÅDT	ÅDT,T	ÅDT,T (%)
Leiråsen	8 392	1 609	19,6	8 392	1 598	19
Holsandlia	11 642	1 914	16,4	11 899	1 942	16,3
Stamphusmyra	14 634	1 751	12	14 941	1 757	11,8
Mæresmyra	8 966	1 386	15,5	9 116	1 365	15
Figga	11 917	1 451	12,2	13 023	1 573	12,1

Det er gjennomført en analyse av dataen fra tellepunktene for perioden 2019-2023, se vedlegg B. Analysen viser generelt lite vekst i trafikkmengden, men det er antydning til noe trafikkvekst til/fra Steinkjer i krysset på Verdal (Kryss E6 x Fv. 757). Årene 2020 og 2021 skiller seg ut med høyere trafikkmengde om sommeren og lavere enn normalt ellers. Tallene for 2022 og 2023 viser at trafikken er tilbake på samme nivå som før pandemien. En generell trend i alle tellepunkter er trafikkvekst om sommeren, dette gjelder for alle år i analysen.

Framskrevet trafikk:

Tabell 3 viser fremskrevne trafikkmengder for år 2050 på strekningen. Det er forutsatt en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 1% for strekningen, og at det ikke gjøres utbyggingstiltak som påvirker trafikkveksten. For tungtrafikk er den årlige veksten antatt å være 1,5%, i og med at det skal satses på utvikling av næringsområder og industri i regionen.

Tabell 3: Fremskrevet trafikkmengde for 2050

Tellepunkt	2050		
	ÅDT	ÅDT,T	ÅDT,T (%)
Leiråsen	10 870	2 355	21,7
Holsandlia	15 410	2 860	18,6
Stamphusmyra	19 350	2 590	13,4
Mæresmyra	11 810	1 995	16,9
Figga	16 870	2 265	13,4

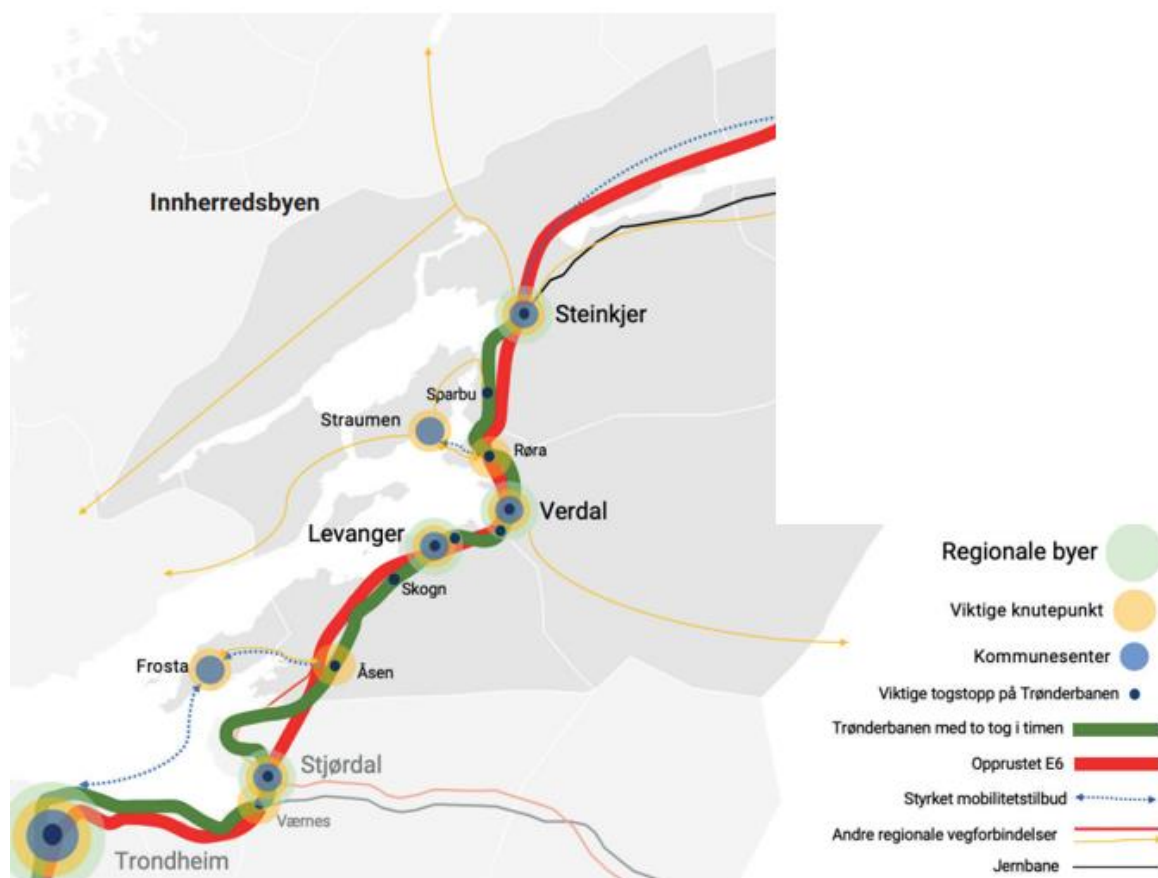
2.4.2 Målpunkt for bilbasert transport

En vurdering av målpunkt for reisende langs E6 skal gjenspeile hvor de reisende fra Innherredregionen og omlandet til regionen skal. Viktige målpunkt er:

- Trondheim
- Trondheim lufthavn Værnes
- Regionbyene – Levanger, Verdal og Steinkjer

- Sverige (fv. 72)
- Kalkbruddet i Tromsdalen og industriområdene på Ørin (Verdal) og Fiborgtangen (Levanger)
- Knutepunkt på «Trønderbanen» (se figur 10)
- Fv. 17 «Kystriksvegen», nord for Steinkjer
- Den gyldne omvei, Inderøy (fv. 761)

Viktige knutepunkt for transport i Innherredregionen er vist i figur 10 (Innherred regionråd, 2021).

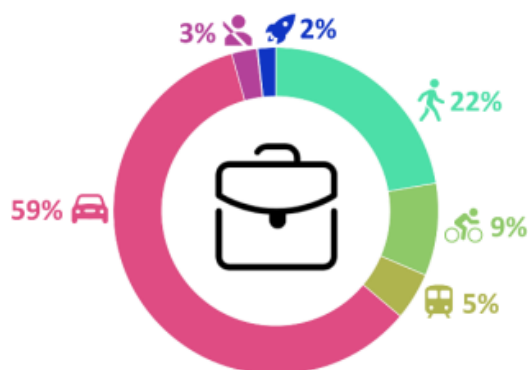


Figur 10: Knutepunkt for transport i Innherredregionen (Innherredsbyen, 2021)

I rapporten «Reisevaner på Innherred» (NTNU og Innherredsbyen, 2020) står det følgende ang. bilbasert transport i regionen:

Det er utstrakt biltrafikk på Innherred på nesten alle reiserelasjoner. Reising som bilfører utgjør majoriteten av reisene på de fleste reiselengder på tvers av kjønn, alder eller bosted. Store deler av biltrafikken i regionen følger naturlig nok hovedkorridorene for vegtransport, men det er også betydelig biltrafikk i- og gjennom byene på Innherred.

Over 80 % av reiser over 3 km gjennomføres som bilfører på Innherred og samlet sett gjennomføres 61 % av alle reiser som bilfører. Bilførerandelen er relativt høy, men synker for reiselengder over 20 km. Nesten en tredjedel av antall reiser på Innherred er arbeidsreiser. Reisemiddelfordeling på arbeidsreiser i regionen er vist i figur 11. 59% av arbeidsreisene gjennomføres som bilfører. Dette understrekes ved at trafikkmengden (ÅDT) stiger inn mot de store byene og tettstedene, der arbeidsplassene befinner seg og befolkningstettheten er størst (se kap. 2.4.1).



Korte togreiser har en markedsandel på under én prosent, men øker til 7,4 % samlet for reiser som er lengre enn 20 km (NTNU og Innherredsbyen, 2020).

Figur 11: Reisemiddelfordeling på arbeidsreiser

2.4.3 Godstransport

E6 er en viktig korridor for næringstransporten mellom Nord-Norge og Sør-Norge. Tungtransportandelen er generelt høyere på de delene av E6 som har lavest trafikkmengde. Selv om ÅDT er lav på visse deler av E6, vil godstransporten medføre et stadig behov for utvikling av vegnettet.

Mellom Åsen nord og Vist skaper det lokale næringslivet i Innherredregionen en god del gods- og næringstransport på E6. Sekundærvegnett som også er viktig for godstransporten er vist i figur 12. Disse vegene kan sees i sammenheng med figur 7 som viser større arbeidsplasser i Innherredregionen innen industri og bergverk. De markerte vegene i figur 12 er stort sett kortere veglenker der den transportkrevende industrien er lokalisert nært inntil E6. Ved disse veglenkene er det viktig å opprettholde god tilkobling til E6 slik at næringslivet er sikret effektiv transport i framtiden.

Den viktigste vegen med tilknytting til E6 er fv. 72. Den går fra Verdal til Riksgrense Sverige, hvor den blir til Länsväg 322. Fv. 72 er svært viktig for bl.a. tømmertransport til og fra Sverige. På svensk side av grensen er Länsväg 322 registrert som «FPV godstransporter». Ifølge Trafikverket er dette veger som er internasjonalt, nasjonalt og regionalt viktige for lange godstransporter samt veger som har koblinger til nasjonalt og regionalt viktige noder.

I NTP omtales også totalforsvar og totalberedskap. En robust transportsektor er en forutsetning for å kunne opprettholde viktige nasjonale funksjoner, samt tilgjengelighet og

framkommelighet. Rapporten «Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren av 2020» (Samferdselsdepartementet, 2020) er støtte til blant andre Forsvaret for å kartlegge prioritert infrastruktur med mål om å øke samfunnssikkerheten. Siden Sverige er blitt medlem av NATO kan det bli et større behov for å styrke fv. 72 som en robust akse mellom landene.

Flere havneanlegg i Innherred som er registrert som «ISPS», altså anløpssteder for utenriks skipsfart. Dette gjelder Fiborgtangen på Skogn (Norske skog), Verdal (Ørin) og Steinkjer havn. Havnen i Verdal er primært rettet mot industriforetak med behov for bulkbasert sjøtransport, mye av det som transporteres ut fra denne havnen er knyttet til uttak av kalkstein i Tromsdalen (fv. 72) (Innherredsbyen, 2021). Havnen på Fiborgtangen (Norske skog) er omtalt som et godsknutepunkt i Trøndelag (se kap.2.2.2).



Figur 12: Sekundærvegnett til E6 som er viktig for godstransport er vist med svart strek og pil.

2.4.4 Tilbud for gående og syklende

Gang- og sykkelvegnettet er tilknyttet byene og tettstedene på strekningen. Tilbudet for gående og syklende løses både på lokalt vegnett og langs E6. Gjennom f.eks. Sparbu og Mære er gang- og sykkelvegnettet parallelført med E6 gjennom tettstedene.

Det er delvis tilrettelagt for gang- og sykkelvegnett mellom de største byene. I «Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen 2021 – 2040» er følgende beskrevet ang. gående og syklende:

Mange reiserelasjoner er korte, men det kan likevel være «umulig» å sykle på grunn av mangelfull tilrettelegging. Bedre infrastruktur for sykkel vil samtidig kunne være bra for folkehelsen. Andre steder er det gode muligheter for å sykle; for eksempel mellom Verdal og Levanger, og på strekningen Mære-Steinkjer.

Dette viser at det kan være et behov for å utvikle sykkelvegnettet i Innherredregionen. Dette kan bidra til at flere korte arbeidsreiser kan foretas med sykkel framfor bil.

2.4.5 Kollektivtrafikk

De tydeligste strømmene av kollektivreisende i regionen går på Trønderbanen¹ mellom Steinkjer og Trondheim.

Jernbane:

Togstasjonene langs Trønderbanen er å regne som de viktigste knutepunktene i regionen. Omtrent 12 000 personer på Innherred bor innenfor 10 minutters gange til en togstasjon som betjenes av Trønderbanens timesfrekvens. Dette utgjør ca. 17 % av befolkningen på Innherred. Dette indikerer at befolkningen er relativt spredtbodd i regionen.

Reisevaneundersøkelsen for Innherredsbyen viser at det er innbyggerne som bor nær knutepunkt for kollektivtransport (figur 10) som har de mest miljøvennlige reisevanene (NTNU og Innherredsbyen, 2020). Innherredregionen ønsker arealutvikling med fortetting rundt knutepunkt (Innherredsbyen, 2021). De ønsker også å tilrettelegge for gående, syklende og kollektivtrafikk ved de største knutepunktene. Dette vil medføre kortere reisetid inn mot aktuelle knutepunkt og vil kunne bety at flere velger å reise kollektivt.

Buss:

Iht. reisevaneundersøkelsen for Innherred (NTNU og Innherredsbyen, 2020) har buss en mindre fremtredende rolle i Innherredregionen. Dette kan ha en sammenheng med at busstrutestrukturen i regionen er mer desentralisert enn togtilbudet. Det er størst befolkningstetthet langs E6 og Trønderbanen, mens busstilbudet bruker sekundærvegenettet og er lokalisert ut i distriktene.

Reisevaneundersøkelsen for Innherred (NTNU og Innherredsbyen, 2020) viser at de aller fleste bussturene er korte. 62 % er kortere enn 5 km og 83 % er kortere enn 20 km.

¹ Trønderbanen er en del av Nordlandsbanen, og navnet brukes om togtilbudet mellom Trondheim og Steinkjer.

Arbeidsreiser utgjør 31 % av bussreisene, fritidsreiser utgjør 31 %, handle- og service 19%, og skole/utdanning bare 3 %.

Sett i lys av at reiser med bil står for 59 % av arbeidsreisene (NTNU og Innherredsbyen, 2020), kan være et behov for å styrke busstilbudet mellom knutepunktene og de store arbeidsplassene i Innherredregionen (Innherredsbyen, 2021).

2.4.6 Sammendrag av situasjonsbeskrivelsen

E6 er en av landets 8 nasjonale vegtransportkorridorer som håndterer de viktigste transportene i Norge. Korridorene er viktige for næringstransporten mellom Nord-Norge og Sør-Norge. E6 er en del av TEN-T vegnettet (det transeuropeiske transportnettet).

Innherredregionen består av kommunene Levanger, Verdal, Inderøy, Frosta, Steinkjer og Snåsa. Gjennom Innherred regionråd samarbeider disse kommunene for å styrke Innherred som et regionalt tyngdepunkt i Trøndelag og har som mål å bidra til verdiskaping og bosetting i regionen (Innherred regionråd, 2021).

Det er tre store befolkningscenter på strekningen mellom Åsen nord og Vist. Dette er byene Levanger, Verdal og Steinkjer. I tillegg kommer mindre tettsteder som Skogn, Røra, Sparbu og Mære. Iht. befolkningsprognoser skal folketallet i Innherredsregionen holde seg stabilt på ca. samme nivå fram mot år 2050.

Det er en betydelig strøm av pendlere mellom de ulike kommunene i Innherredregionen, og sørover til Stjørdal og Trondheim. En stor andel pendler mellom Levanger og Verdal.

Fiborgtangen i Levanger kommune og Verdal Industripark (Ørin) i Verdal kommune er de største næringsområdene på strekningen mellom Åsen nord og Vist. Det er mange arbeidsplasser på disse områdene i dag, og det er tenkt at områdene skal utvikles videre i tiden fremover.

Verdal er den kommunen i Innherredregionen som har høyest klimagassutslipp (CO₂ ekvivalenter). 70 % av utslippene i Verdal kommer fra «Industri, olje og gass» og 6,6 % fra vegtrafikken. I Innherredregionen ellers kommer 16,4 % av utslippene fra vegtrafikken.

Det er størst trafikkmengde ved Levanger, sør for Verdal og sør for Steinkjer. Dette er de områdene med størst befolkningstetthet og flest arbeidsplasser. Dermed kan det antas at E6 benyttes som transportåre for kortere reiser i jobb og fritid inn mot disse byområdene. Der trafikkmengden (ÅDT) er lavere går andelen ÅDT-T (% tunge kjøretøy) opp. Dette er også naturlig siden denne typen transport ofte benyttes for lengre reiser og E6 er en hovedfartsåre for godstrafikk i Norge.

Det er utstrakt biltrafikk på Innherred på nesten alle reiserelasjoner. Reising som bilfører utgjør majoriteten av reisene på de fleste reiselengder på tvers av kjønn, alder og bosted.

I tillegg til gjennomgangstrafikken på E6 i Innherred skaper det lokale næringslivet i Innherredregionen en del transport til og fra sin produksjon. Viktige bilbaserte godslenker er bl.a. fv. 72 fra Verdal til Riksgrense Sverige, og vegnettet tilknyttet Fiborgtangen i Levanger kommune og Verdal Industripark (Ørin) i Verdal kommune. Det er et behov for å opprettholde gode planfrie kryss på E6 i tilknytning til fv. 72 og de viktigste næringsområdene i Innherredregionen. Næringstrafikken kan da komme seg raskt ut på E6.

Det er lite tilrettelagt gang- og sykkelvegnett mellom de største byene. I «Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen 2021 – 2040» er følgende beskrevet ang. gående og syklende:

Mange reiserelasjoner er korte, men det kan likevel være «umulig» å sykle på grunn av mangelfull tilrettelegging. Bedre infrastruktur for sykkel vil samtidig kunne være bra for folkehelsen. Andre steder er det gode muligheter for å sykle; for eksempel mellom Verdal og Levanger, og på strekningen Mære-Steinkjer.

Dette viser at det kan være et behov for å utvikle sykkelvegnettet i Innherredregionen. Dette kan evt. bidra til at flere korte arbeidsreiser kan foretas med sykkel framfor bil.

De tydeligste strømmene av kollektivreisende i regionen går på Trønderbanen mellom Steinkjer og Trondheim. Reisevaneundersøkelsen for Innherredsbyen viser at det er innbyggerne som bor nær jernbanestasjoner / knutepunkt som har de mest miljøvennlige reisevanene.

Buss har en mindre fremtredende rolle i Innherredregionen. Dette kan ha en sammenheng med at bussrutestrukturen i regionen er mer desentralisert enn togtilbudet. Styrking av kollektivtilbudet mellom knutepunktene og større arbeidsplasser kan medføre at flere arbeidsreiser kan foretas med buss og tog enn i dag.

Gjennom å utvide og utvikle tilbudet for kollektivtransport og tilrettelegge for gående og syklende, kan andelen reiser som foretas med bil reduseres. Effekten av slike tiltak kan også forsterkes gjennom bruk av andre incentiver. En slik tilrettelegging vil også kunne medføre at andelen korte reiser på E6 inn mot Steinkjer, Levanger og Verdal blir noe mindre.

2.5 Ytre miljø

2.5.1 Landskapsbildet

I nasjonalt referansesystem for landskapsregioner ligger E6 fra Åsen nord til Vist i sin helhet i landskapsregion «Landbruksbygdene ved Trondheimsfjorden (kystslettelandskap)». Landskaps-regionene er beskrevet på følgende måte i referansesystemet (NIBIO, Nasjonalt referansesystemet for landskap, 2024):

«Trondheimsfjorden danner kjernen i en region preget av småkuperte leirbakker omkranset av åser eller høyere fjellrygger. I regionens sjønære områder er fjorden et visuelt samlende element, og som knytter landskapene rundt fjorden til et

sammenhengende hele. Jordbruksmarkas ofte dominerende rolle forsterker denne samhörigheten. De ofte store jordbruksflatene gir også inntrykk av en region karakterisert med grøderike bygder. Mellom de mer storslåtte og vide åkerlandskapene ligger små bygder i dalsenkninger og ller, og bidrar til å gi regionen et variert preg».

Denne beskrivelsen gjenspeiler også det brede jordbrukslandskapet rundt Trondheimsfjorden ved Levanger og Verdal, og de skogkledde åsene ved Sparbu og Åsen.

2.5.2 Naturmangfold

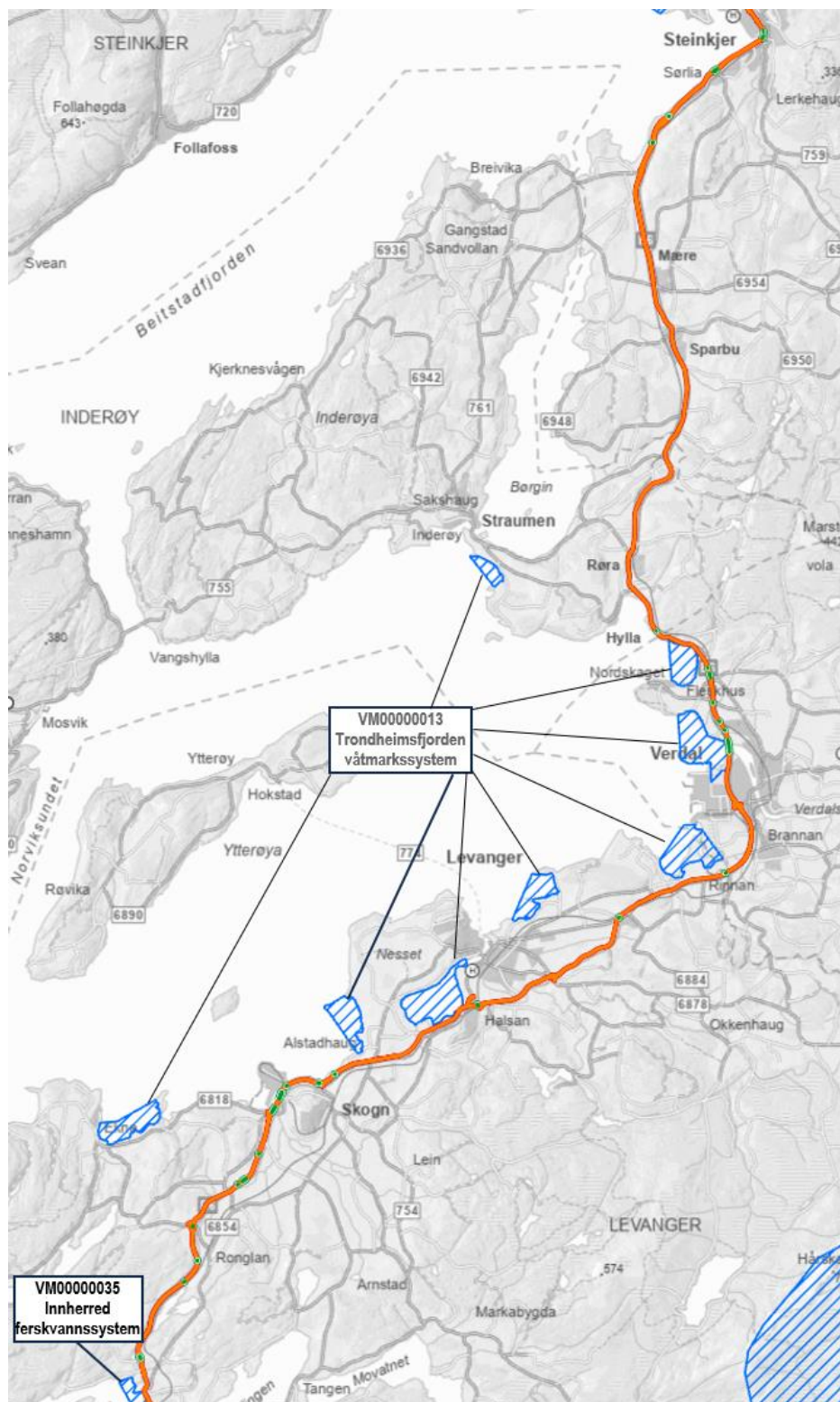
Ramsar områder:

Det finnes flere registrerte naturvernområder på strekningen mellom Åsen nord og Vist. Ramsar-områdene på strekningen er vist i figur 13. Fra Skogn til Røra har Ramsar-områdene samme ID (VM00000013). Området har fått følgende beskrivelse (Miljødirektoratet, Naturbase fakta-ark, 2023):

Ramsarområdet består av 12 verneområder, både naturreservater og fuglefredningsområder, beliggende langs sørsiden av Trondheimsfjorden. Disse områdene er fordelt på syv kommuner: Inderøy, Levanger, Melhus, Steinkjer, Stjørdal, Trondheim og Verdal. Verneområdene inkluderer to av de største elvedeltaene som finnes i Trondheimsfjorden, hvorav Gaulosen også er et av de mest urørte. Selv om områdene ligger relativt spredd over et større område, har de mye av de samme økologiske funksjonene, i form av grunne sjøområder med mudderflater, ofte dannet av det elvedelta eller i en grunn bukt. Det er også mange av verneområdene som har velutviklede strandenger, f.eks Rinnleiret naturreservat. Tindved er en art som er karakteristisk for Trondheimsfjorden, og har i mange av verneområdene her dannet store bestander. Enkelte undervannsenger med ålegras finnes også. Områdene er alle svært viktige for fuglelivet, da hovedsakelig som raste- og myteområder for en rekke arter av ender, vadere og sjøfugl. Blant annet er rastende kortnebbgås en tallrik gjest i flere av reservatene. Eksempler på andre arter som observeres ofte i mange av områdene, er ærfugl (NT), horndykker (VU), sjøorre (VU), tjeld og rødstilk. Flere av områdene er svært populære friluftsområder og mye besøkt.

Ramsarkonvensjonen er en global avtale for å ta vare på våtmarker. Den omfatter ivaretagelse av våtmarker i bred forstand; både som leveområde for flora og fauna, og som viktig naturressurs for mange mennesker (Miljødirektoratet, Naturbase fakta-ark, 2023).

Det er også flere registrerte naturtyper langs strekningen. Videre kartlegging og undersøkelser knyttet til evt. naturtyper må ivaretas i videre planlegging på strekningen.



Figur 13: Ramsar-områder. Kilde Miljødirektoratet

Ørin (Verdalselvas utløp) og Rinnleiret (Rinnelvas utløp) er også registrert som verneområder (Miljødirektoratet, Naturbase fakta-ark - Verneområder, 2024).

Verneplan for vassdrag:

Hele Verdalsvassdraget er vernet (Lovdata, 1994). Dette gjelder ikke bare selve hovedvassdraget, men også sideelver, større bekker, innsjøer og tjern. Verneplanen skal verne et utvalg større vassdrag, særlig mot kraftutbygging, men også mot annen utbygging hvis dette påvirker biologisk mangfold, landskapsbildet, friluftsliv osv.

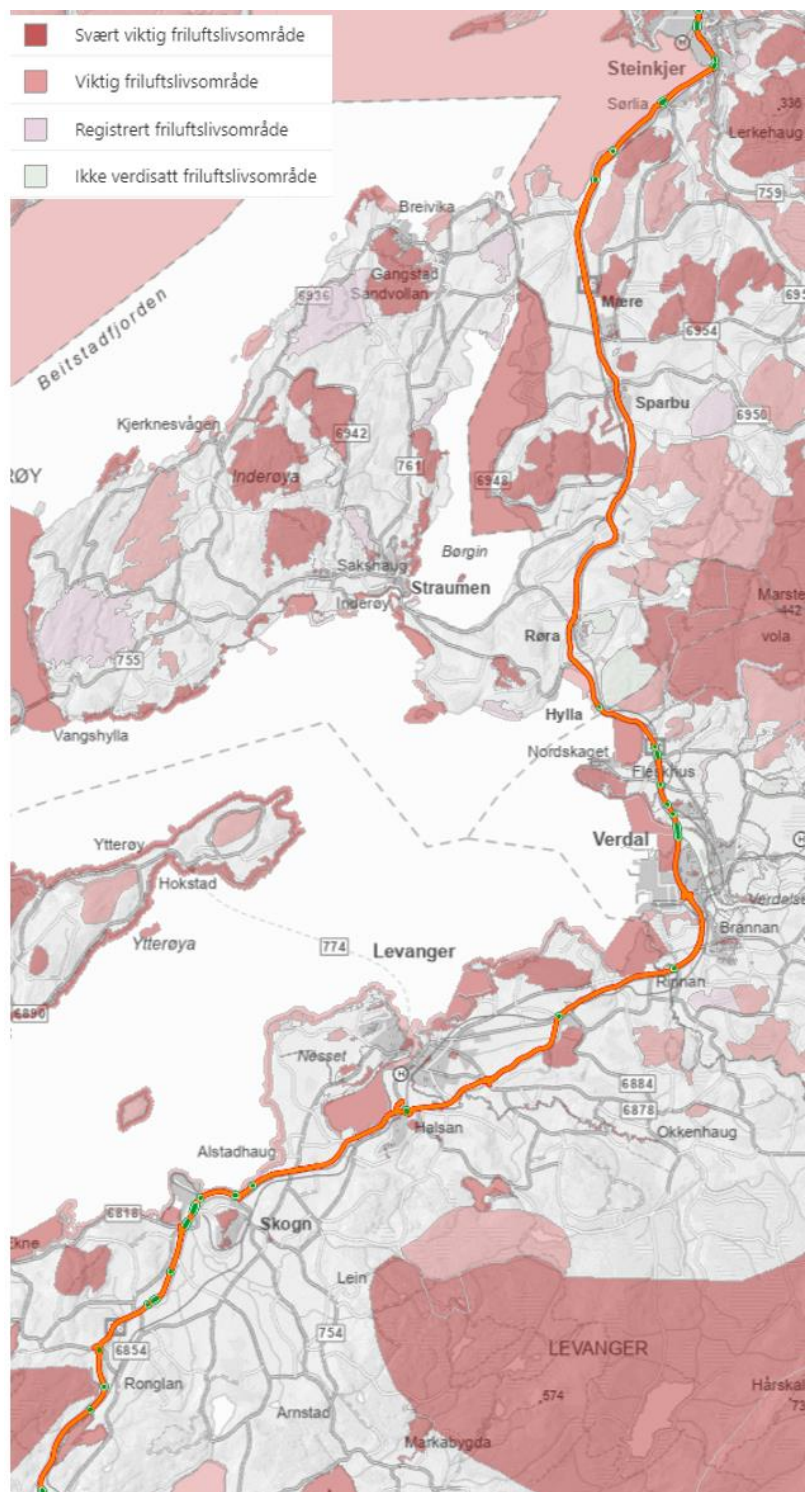
2.5.3 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Statlig sikret friluftsområde:

Ved Koabjørnga i Inderøy kommune, rett sør for Røra, ligger det et statlig sikret friluftsområde nært inntil E6 (Miljødirektoratet, Naturbase fakta-ark, 2023). Dette området benyttes til bading og strandbaserte aktiviteter. Her finnes også rester etter gamle E6 i form av steinmurer ol.

Kartlagte friluftsområder:

Som vist i figur 14 er kartlagte friluftsområder (Miljødirektoratet, Kartlagt friluftslivsområde, 2024) tilknyttet Trondheimsfjorden, områdene mellom fjorden og E6, og de større tettstedene langs vegen. Friluftsområdene følger også høydedragene mellom dalførene som er orientert i retning fra Trondheimsfjorden og inn mot svenskegrensen (øst-vest). Det er spesielt viktig å se på friluftsområder i tilknytting til tettsteder og skole/barnehager i videre planlegging for å tilrettelegge for framtidig bruk av nærmiljøanlegg.



Figur 14: Kartlagte friluftsområder

2.5.4 Kulturarv

Det er registrert mange automatisk fredede kulturminner langs hele strekningen E6 fra Åsen nord - Vist. Av de viktigste kan følgende nevnes (Riksantikvaren, 2023):

- Levanger – Byanlegg. Trehusbebyggelsene i Levanger (Kulturlag ID 141588-1, 141588-2)
- Levanger – Bygdeborg. Halssteinen bygdeborg (Bygdeborg ID 36359-1, Gravrøys ID 36359-2)
- Verdal – Veita. Verneverdig tett trehusbebyggelse i Verdal sentrum (trehus - ID K278)
- Koa camping (sør for Røra) – gravfelt med 6 gravrøys (Gravrøys ID 28161-1 til 6)

2.5.5 Naturressurser

Reindrift:

E6 ligger inntil to reinbeitedistrikt (NIBIO, Kilden - reindrift, 2024):

1. Gasken Laante sijte/Færen reinbeitedistrikt
2. Skæhkere sitje/Skjækerfjell reinbeitedistrikt

Det er Verdalen som skiller disse to områdene. Det finnes ingen trekkei eller flyttlei i nærheten av E6. De administrative grensene for reinbeitedistriktene følger E6. Reinen trekker ned til kysten for vinterbeite og i en viss grad følger også grensene for vinterbeite østsiden av E6.

Jordbruk:

Det er registrert dyrkamark med høy bonitet langs hele E6 fra Åsen nord til Vist. Hensynet til dyrkamark må ivaretas i videre planlegging.

Akvakultur og fiskehelse:

Det er registrert gytefelt for torsk ved Skogn (Trondheimsfjorden). I tillegg er utløpet av Levangerelva og Verdalselva fredet iht. «Forskrift om fredete soner ved utløp av lakse- og sjøaurevassdrag, Nord-Trøndelag».

Mineralressurser:

Det er ingen sand eller grus-registrering på strekningen som er nasjonalt eller regionalt viktige (Direktoratet for for mineralforvaltning, 2024). Pukkverk og sand/grusuttak i drift langs strekningen kartlegges videre i en evt. planprosess. Slike områder kan vise seg å være viktige for mellomlagring av masser og evt. rigg- og drift.

2.5.6 Sammendrag, ytre miljø

Følgende må hensyntas spesielt i videre planlegging av E6 på strekningen:

- Ramsarkonvensjonen er en global avtale for å ta vare på våtmarker. Den omfatter ivaretagelse av våtmarker i bred forstand; både som leveområde for flora og fauna, og som viktig naturressurs for mange mennesker. Det er 8 Ramsarområdet tilknyttet E6 mellom Åsen nord og Vist
- Ørin (Verdalselvas utløp) og Rinnleiret (Rinnelvas utløp) er registrert som verneområder
- Hele Verdalsvassdraget er vernet. Dette gjelder ikke bare selve hovedvassdraget, men også sideelver, større bekker, sjøer og tjern. Verneplanen skal verne et utvalg større vassdrag, særlig mot kraftutbygging, men det gjelder også annen utbygging hvis dette påvirker biologisk mangfold, landskapsbildet, friluftsliv osv.

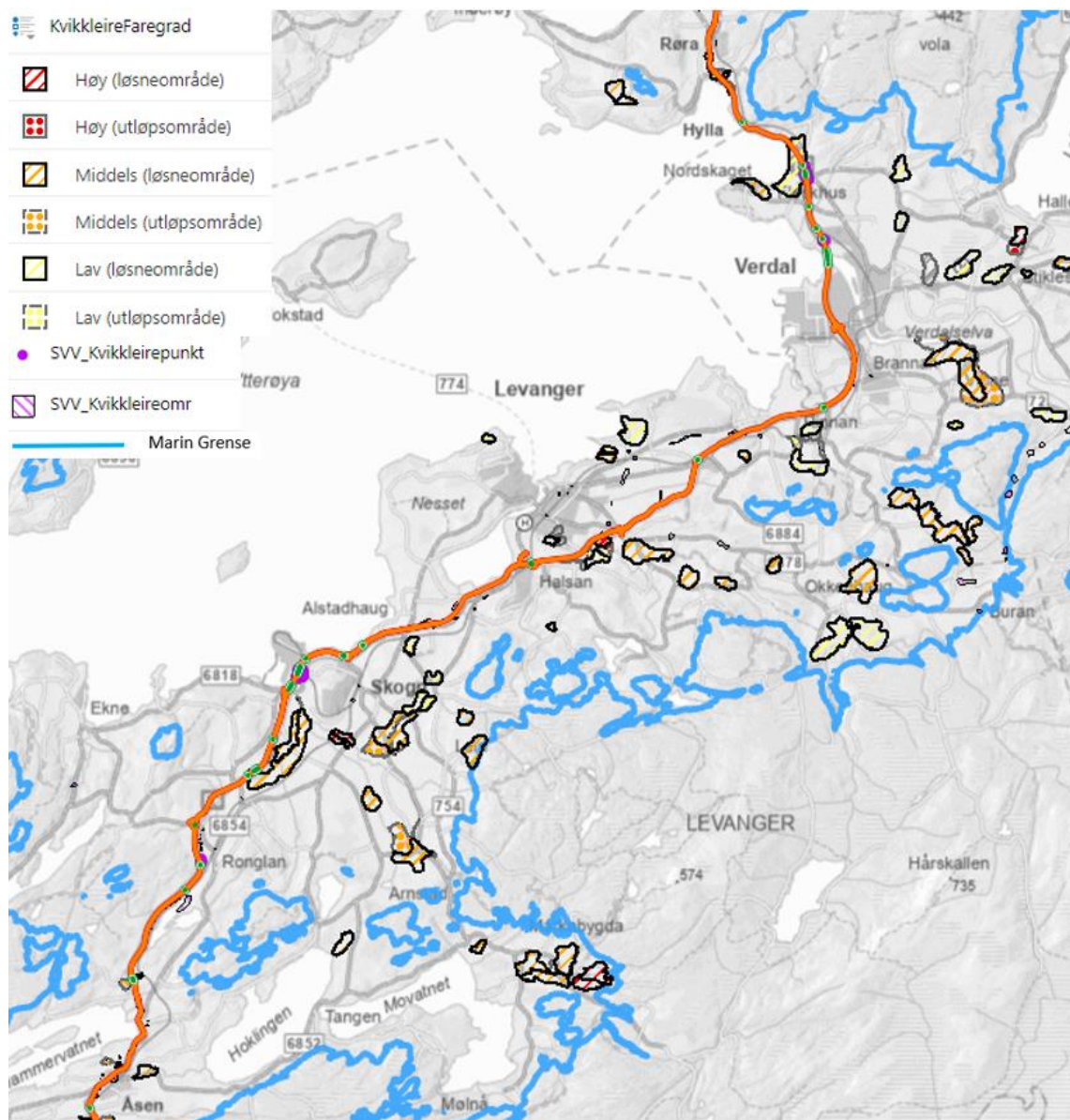
- Ved Koabjørnga i Inderøy kommune, rett sør for Røra, ligger det et statlig sikret friluftsområde nært inntil E6. Dette området benyttes til bading og strandbaserte aktiviteter.
- Det er spesielt viktig å se på friluftsområder i tilknytting til tettsted og skole/barnehage i videre planlegging for å tilrettelegge for framtidig bruk av nærmiljøanlegg.
- Det er registrert mange automatisk fredede kulturminner langs hele strekningen fra Åsen nord til Vist. Av disse kan trehusbebyggelsen i Levanger og Verdal nevnes spesielt.
- Det er registrert dyrkamark med høy bonitet langs hele strekningen fra Åsen nord til Vist. Hensynet til dyrkamark må ivaretas i videre planlegging.
- Det er registrert gytefelt for torsk ved Skogn (Trondheimsfjorden). I tillegg er utløpet av Levangerelva og Verdalselva fredet iht. «Forskrift om fredete soner ved utløp av lakse- og sjøaurevassdrag, Nord-Trøndelag». Dette må hensyntas i videre planlegging, fylling i sjø bør unngås i disse områdene.

2.6 Samfunnssikkerhet

2.6.1 Geotekniske forhold

Som vist i figur 15 og figur 16 er det registrert flere faresoner for kvikkleire mellom Åsen nord og Vist (NVE sine aktsomhetskart, 2023). Stort sett hele strekningen befinner seg under marin grense, og det vil være mulighet for funn av marin leire. I videre planlegging må det gjøres omfattende geotekniske undersøkelser.

Registrerte forekomster av kvikkleire fra Åsen nord til Verdal:



Figur 15: Kvikkleire og marin grense, Åsen – Verdal (NVE sine aktsomhetskart, 2023)

Åsen – Gråmyra

Det er tre faresoner for kvikkleire på strekningen. Statens vegvesen har også kartlagt flere kvikkleiresoner på strekningen. Nord for Nesvatnet er det avdekket kvikkleire parallelt med E6. Det er også kartlagt et større kvikkleireområde ved Fiborgtangen, nord for Hottran bru.

Gråmyra – Levanger S:

Det er ingen faresoner for kvikkleire på strekingen, men Statens Vegvesen har kartlagt enkelte kvikkleiresoner på begge sider av E6 nord for Gråmyra.

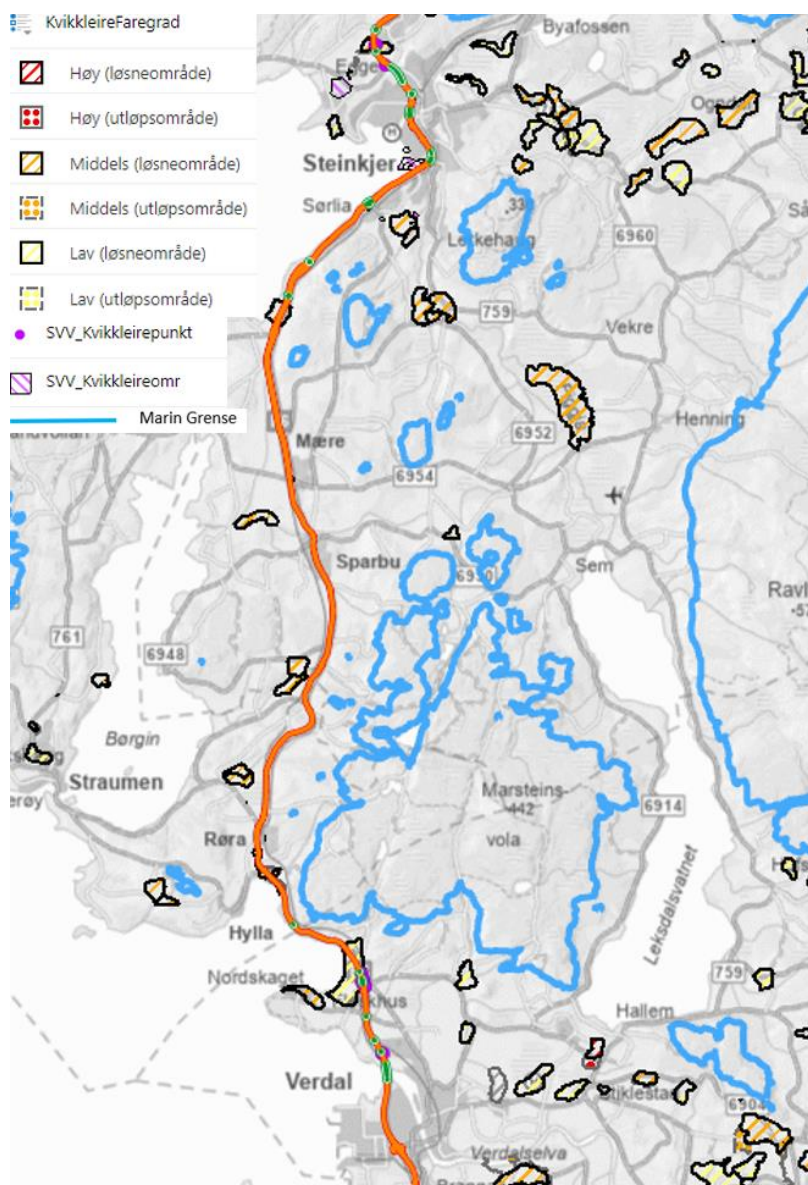
Levanger S – Mule:

Det er et stort fareområde for kvikkleire tett inntil E6 rett sør for Okkenhaug. I tillegg har Statens vegvesen registrert enkelte kvikkleiresoner på strekningen, både ved Okkenhaug, Austvoll og ved rundkjøringen på Mule.

Mule – Verdal:

Det er en større faresone for kvikkleire ved Rinnan og Rinnleiret leir. Statens vegvesen har også kartlagt enkelte mindre områder med kvikkleire på strekningen bl.a. i kryssområdet med fv. 72.

Kvikkleire fra Verdal til Vist:



Figur 16: Kvikkleire og marin grense. Verdal – Steinkjer (NVE sine aktsomhetskart, 2023)

Verdal – Fleskhus:

Det er ikke registrert faresoner for kvikkleire på strekningen. Statens Vegvesen har kartlagt enkelte mindre områder med kvikkleire nord for Verdalselva og ved Fleskhus.

Fleskhus – Sparbu:

Rett Nord for krysset på Fleskhus er det registrert en større faresone for kvikkleire, som strekker seg over en kilometer på begge sider av E6. Statens Vegvesen har også kartlagt kvikkleire ved krysset på Fleskhus.

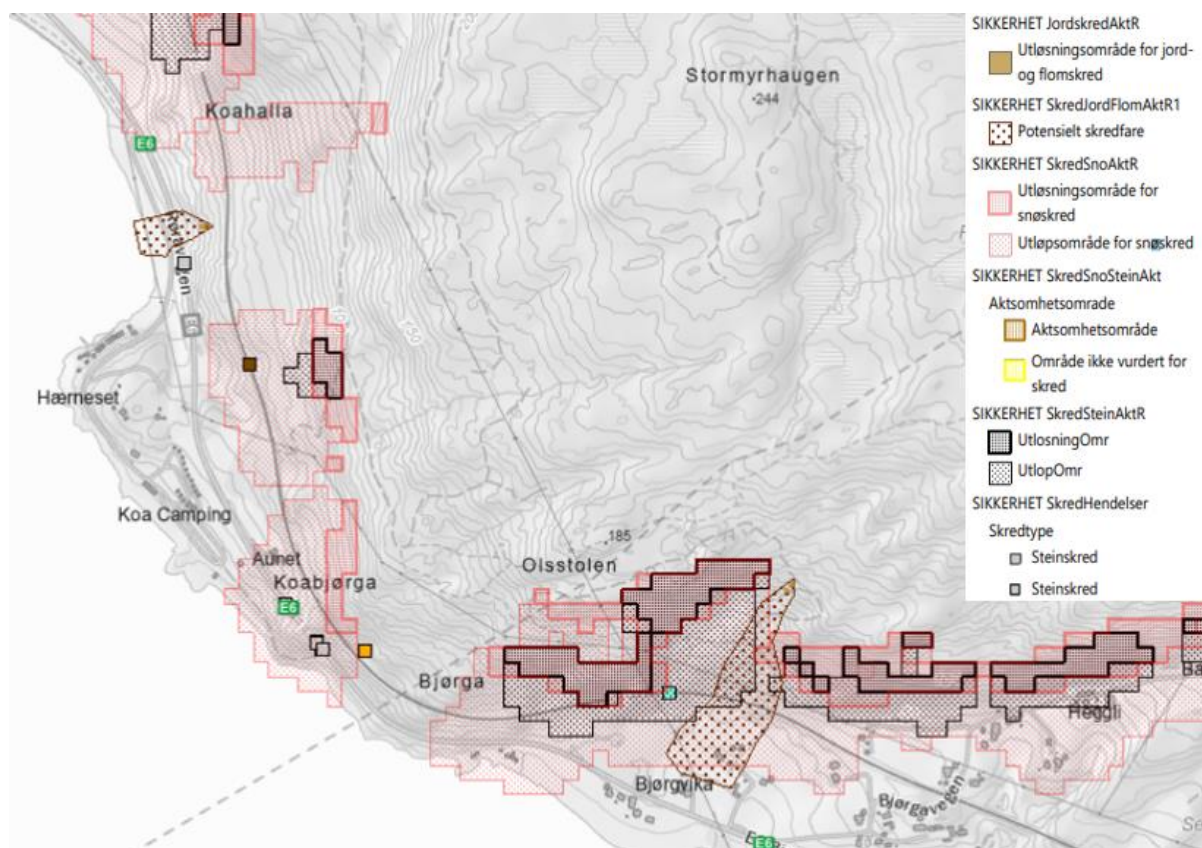
Det er registrert faresoner for kvikkleire både nord og sør for Røra. Vest for Røskje er det registrert et større kvikkleireområde.

Sparbu – Vist:

På strekningen mellom Sparbu og Vist er det registrert et fareområde for kvikkleire nord-vest for Sparbu. Statens vegvesen har registrert et lite område med kvikkleire på Mære.

2.6.2 Ingeniørgeologiske forhold

Det er få registrerte skredhendelser med stein på strekningen mellom Åsen nord og Vist. Området ved Koabjørge (Koa camping) sør for Røra (figur 17) er imidlertid mer utsatt for nedfall. Det er registrert flere steinskred ved Koatunnelen. Ingen av disse hendelsene har medført stengt veg (NVE sine aktsomhetskart, 2023). Dette området er også registrert som aktsomhetsområde for jord- og flomskred, jord- og flomskred, snøskred og steinsprang (NVE sine aktsomhetskart, 2023).



Figur 17: Skredhendelser og aktsomhetsområder

2.6.3 Flom og stormflo

NVE har utarbeidet flomsonekart for de to største elvene, dette gjelder Levangerelva og Verdalselva.

Som følge av klimaendringer skal det hensyntas et klimapålegg ved framtidige beregninger av vannmengder og flomnivå. Klimaprofil for Nord-Trøndelag (Norsk klimasenter, 2021) antar at klimaendringene i dette området vil medføre behov for tilpasning til kraftig nedbør og økte problemer med overvann; endringer i flomforhold og flomstørrelser.

E6 krysser også flere større bekker og mindre elver i vassdragenes aktsomhetsområder for flom. I disse områdene forutsettes det en hydrologisk vurdering hvor gjeldende dimensjoneringskriterier legges til grunn. Øvrige kryssende bekker og stikkrenner skal også vurderes i videre planlegging.

Stormflonivå må ivaretas der E6 ligger i nærheten av Trondheimsfjorden og der stormflonivået påvirker kan påvirke elver og bekker.

2.6.4 Sammendrag, samfunnssikkerhet

Følgende må hensyntas spesielt i videre planlegging av E6 på strekningen:

- Klimaendringene vil for Innherredregionen særlig føre til behov for tilpasning til kraftig nedbør og økte problemer med overvann; endringer i flomforhold og flomstørrelser; jordskred og flomskred, samt havnivåstigning og stormflo (Norsk klimasenter, 2021).
- Stort sett hele strekningen fra Åsen nord til Vist befinner seg under marin grense, hvor det vil være mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire. I videre planlegging må det gjøres omfattende geotekniske undersøkelser for å kartlegge områdestabiliteten.
- Det er få registrerte skredhendelser, med unntak av området ved Koabjørga (Koa camping) sør for Røra.
- I tillegg til Verdalselva og Levangerelva krysser E6 også flere større bekker og mindre elver som ligger i aktsomhetsområder for flom. I disse områdene forutsettes det en hydrologisk vurdering hvor gjeldende dimensjoneringskriterier legges til grunn. Øvrige kryssende bekker og stikkrenner skal også vurderes.

3 Strekningsanalyse

Vegnormalene (Statens vegvesen, 2023) har ikke «tilbakevirkende kraft», men skal legges til grunn der det planlegges og bygges ny veg. Om en nasjonal hovedveg ligger langt under forventet standard, vil den ha et stort standardetterslep. Et stort standardetterslep kan påvirke fremkommeligheten og trafikksikkerheten på flere måter. For eksempel ved at fartsgrensen må reduseres, eller at kapasiteten og vegens geometri ikke samsvarer med trafikkmengden.

Standardetterslep og varierende standard er uheldig for trafikksikkerheten. Et viktig aspekt å vurdere er vegens geometriske konsistens. Den påvirker ulykkesrisikoen og dermed også trafikksikkerheten (Transportøkonomisk institutt, 2024). Den geometriske konsistensen beskriver vegens linjeføring over en lengre strekning. Antallet krappe kurver og kurvekombinasjoner med retningsendring, nødvendig fartsendring mm. inngår i en vegs geometriske konsistens. Strekninger med uheldig geometrisk konsistens og linjeføring kan ha dobbelt så høy ulykkesrisiko som strekninger med god linjeføring (Transportøkonomisk institutt, 2024).

3.1 Metode

Problemanalysen er gjennomført i flere faser. I innledende fase ble det som kan skape utfordringer for trafikksikkerheten og fremkommeligheten på strekningen kartlagt. Det ble valgt ut en rekke parametere som inngår i analysen. Disse er listet opp under.

- Fartsgrenser
- Kryss
- Avkjørsler
- Gangfelt
- Trafikkulykker siden 01.01.2012 (Siste 10 år med tilgjengelige data)
- Utfordrende vertikalgeometri, stigning over 5%
- Utfordrende horisontalgeometri, kurveradius under 400 m
- Vegbredde
- Gangfelt og signalanlegg
- Planoverganger for jernbane
- Holdeplasser for kollektivtrafikk
- Bruer
- Tunneler

Det er tatt utgangspunkt i dimensjoneringsklasse H2 (Statens vegvesen, 2023) ved vurdering av standardetterslep. Bakgrunnen for dette er at trafikkmengden på strekningen tilsier at veien burde bygges som H2 vei dersom den skulle bygges i dag. Fokuset i analysen har ikke vært å finne enkeltstående avvik i forhold til H2-standarden, men heller tettheten og kombinasjon av ulike parameter under H2-standard.

Alt det overnevnte er åpne data, som er tilgjengelig for nedlastning gjennom Nasjonal vegdatabank (NVDB). Dataene er lastet ned i CSV og SOSI format, og det er gjort noe etterbehandling med rensing av datafilene. Unødvendig informasjon og data utenfor interesseområdet er fjernet. For de ulike parameterne er det gjort en vurdering av framstillingen. For eksempel er det valgt å vise kryss og avkjørsler som punkter, mens fartsgrenser og trafikkmengder er vist som linjer. Det er også gjort noe etterarbeid med grafisk fremstilling, og rensing av noe data som ligger dobbelt eller feil. Nye Veier har bistått med å hente ut data for skadegrad for registrerte ulykker.

Data fra NVE og Statens vegvesen som angir faresoner for kvikkleire og kartlagt kvikkleire er hentet inn og vist frem i GIS-visningen. Disse dataene er ikke inkludert i vurderingen av standardetterslep.

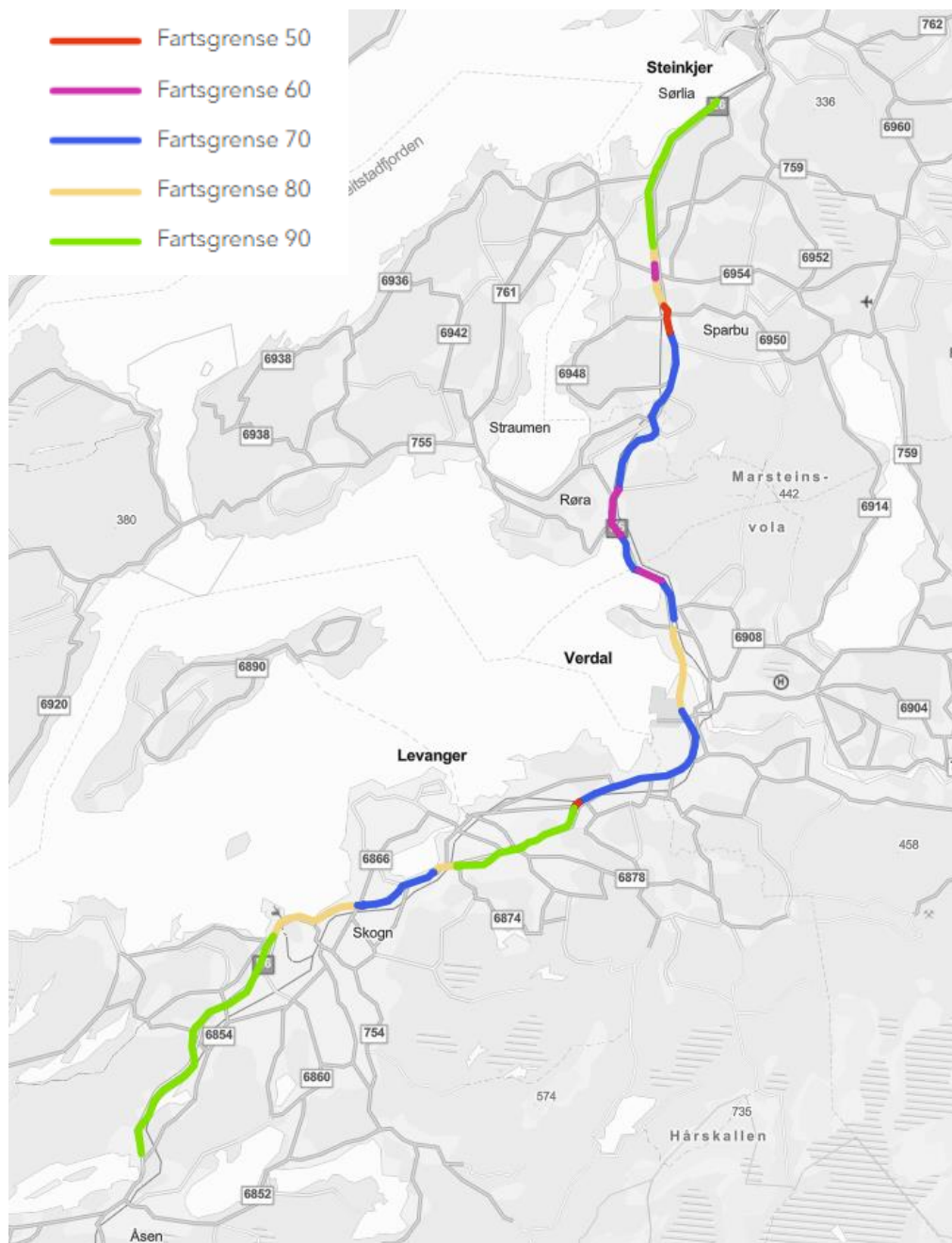
Analysefunksjonen «Heatmap» i ArcGIS er benyttet for å vise frem hvor ansamlingen av de uønskede elementene er størst. Denne funksjonen lager en sky mellom de ulike punktene, og større ansamlinger av punkter vil dermed gi en kraftigere og større sky.

Ikke alle parameter er like egnet for å ta med i Heatmap analysen. Det er derfor gjort en manuell analyse i tillegg. Parameter som vegbredde, fartsgrense og kobling mellom ulykker og ulike elementer langs vegen er vurdert spesielt.

Det er stor variasjon i standarden på kryssene langs strekningen. Det er gjennomført en egen tilstandsregistrering av kryssene, se vedlegg «Kryssregistrering». Google Streetview, flyfoto og Vegbilder er benyttet i denne registreringen. Tilstanden, geometrisk utforming, siktforhold og trafikksikkerheten samt antall ulykker i nærheten av kryssene er vurdert. På bakgrunn av dette gis kryssene en tilstand fra 1 – 3, hvor 1 er god og 3 er problematisk.

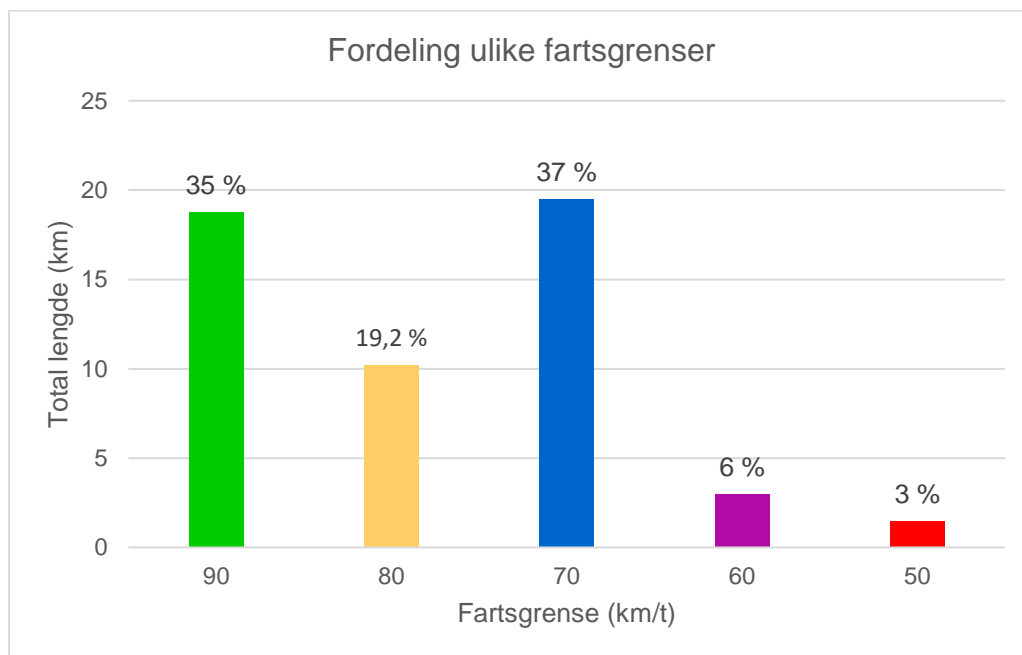
3.2 Fartsgrenser

Det er en klar sammenheng mellom fartsgrense og alvorlighetsgraden i trafikulykker, og alvorlighetsgraden øker med økende hastighet (Transportøkonomisk institutt, 2024). Antallet ulykker reduseres på motorveger, men når de først inntreffer er de ofte alvorlige. For fremkommeligheten og reisetid er økt hastighet positivt, og sammenhengen er enkel. En doubling av hastigheten vil gi halvert reisetid. Slik sett vil utbygging og øking av fartsgrensen gi størst nytte der fartsgrensene er lavest i dag.



Figur 18 Fartsgrenser på strekningen Åsen nord - Vist

Omtrent halvparten av strekningen har fartsgrense 80 og 90 km/t, se figur 18. Fartsgrensen er 70 km/t på strekningen Mule – Verdal, og 60 – 70 km/t på strekningen Fleskhus – Mære. Figur 19 viser lengden og andelen for de ulike fartsgrensene på strekningen. Det er flere faktorer som påvirker fartsgrensen på disse strekningene, blant annet veggeometri, antall kryss og avkjørsler, og vegstandarden generelt. Disse variasjonene i hastighet og den generelle vegstandarden påvirker framkommeligheten på strekningen. Gjennomsnittshastigheten på strekningen er beregnet til ca. 75 km/t (Nye veier, 2023).

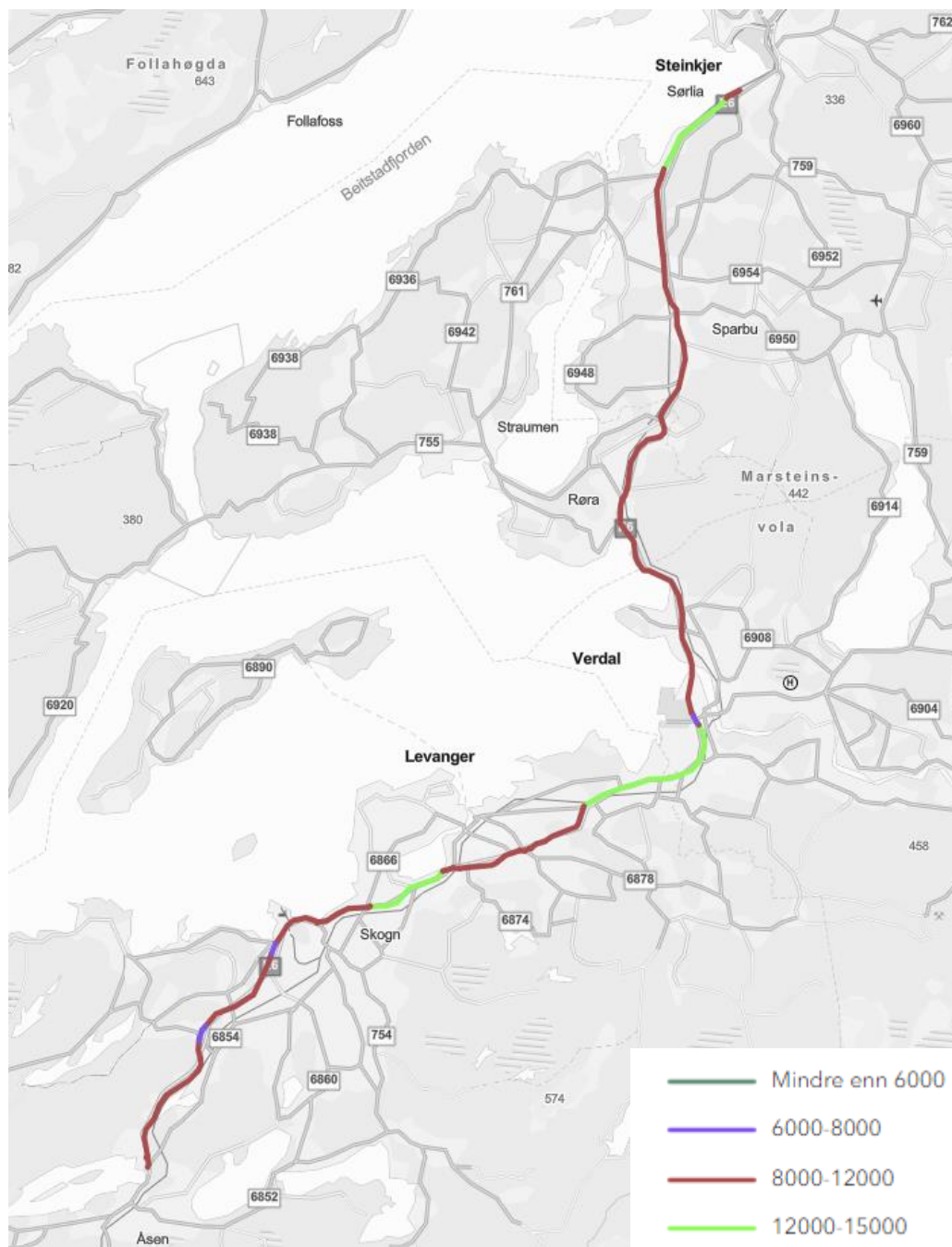


Figur 19 Lengde (km) og andel (%) med ulike fartsgrenser på strekningen

3.3 Trafikkmengde

Figur 20 viser trafikkmengden på strekningen. Det er tatt utgangspunkt i dimensjoneringsklassene i håndbok N100 for å gruppere trafikkmengden i intervaller. På store deler av strekningen er trafikkmengden mellom 8-12 000 og 12-15 000. Som vist i figur 20 er trafikkmengden høyest mellom Skogn og Levanger, og mellom Mule og Verdal. Det er korte strekninger med ÅDT 6-8 000 ved Ronglan, Fiborgtangen og Verdal. Dette tyder på at det er mye trafikk både av og på E6 i disse kryssene. I kap. 2.4.1 er trafikkmengdene vurdert med bakgrunn i befolkningstetthet og arbeidsplasser i Innherredregionen.

Trafikkmengden og antallet ulykker henger ofte sammen, og en økning i trafikkmengden vil normalt sett også føre til økning i antallet ulykker for motorisert trafikk (Transportøkonomisk institutt, 2024). Det er imidlertid ikke nødvendigvis noen lineær sammenheng mellom trafikkmengden og antall ulykker. Antallet ulykker vil normalt sett ikke øke like mye som trafikkmengden. I gjennomsnitt vil en 1% økning i trafikkmengden føre til omtrent 0,9% økning i antall ulykker totalt sett (Transportøkonomisk institutt, 2024). For dødsulykker er økningen noe lavere. Denne sammenhengen er særlig relevant når en skal vurdere effekten av ulike tiltak.



Figur 20: Trafikkmengde (ÅDT) på strekningen Åsen nord - Vist

3.4 Ulykker

Arbeidet med føring av statistikk for ulykker startet i 1939, og dette er et arbeid som både politiet, vegmyndighetene og SSB deltar i (Statens Vegvesen, 2024). Ulykker uten personskade eller med svært lette skader registreres ikke av politiet, og det fører til at disse ulykkene er underrepresentert i statistikken. Dette er uheldig siden slike ulykker både kan si

noe om trafikksikkerheten og fremkommeligheten i området. Mindre alvorlige ulykker kan også føre til nedetid for vegen, og i en del tilfeller kunne slike ulykker potensielt også vært mer alvorlige. Det registreres årlig ca. 9 000 trafikkulykker i Norge, men sykehusene rapporterer at ca. 40 000 personer skades i trafikkulykker. Dette tyder på at det er en underrapportering av trafikkulykker og personskaade i trafikkulykker (Transportøkonomisk institutt, 2024).

Ved registrering av ulykker er det en rekke opplysninger som tas med, deriblant skadegrad på de involverte (Statens Vegvesen, 2024). Skadegrad deles inn i kategoriene drept, meget alvorlig skadd, alvorlig skadd, lettere skadd, uskadd og ukjent.

På strekningen Åsen nord – Vist er det naturlig å forvente at det forekommer en rekke forskjellige ulykkestyper. Trafikkmengden er høy, og vegstandarden varierer mellom relativt ny vei med midtdeler, til smal veg med mange kryss og avkjørsler. Typiske ulykkestyper på denne typen veg er; møteulykker, påkjøringsulykker, utforkjøringer og viltpåkjørsler.

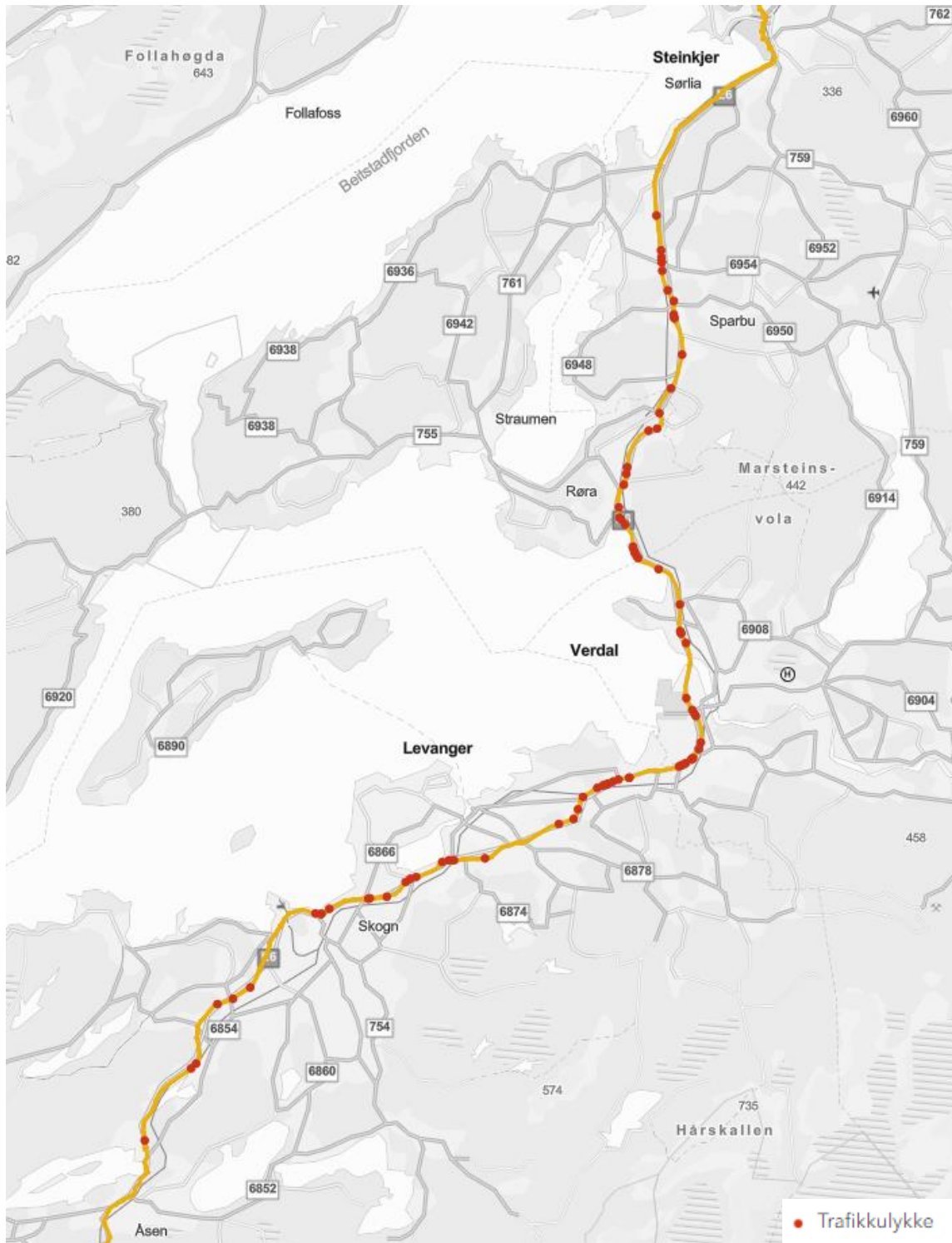
I NVDB er det ingen registrerte ulykkespunkt² eller ulykkesstrekninger³ mellom Åsen nord og Vist. Figur 21 viser ulykkene registrert på strekningen siden 01.01.2012. Det er noe større ulykkestetthet på strekninger med høy ÅDT (over 12 000 kjt/d), dette gjelder ved Levanger og strekningen mellom Røstad og Verdal. I tillegg er det høyere ulykkestetthet sør for Røra og Sparbu/Mære. På disse strekningene er også dekkebredden under 9 m, strekningen omfatter krevende kurvatur, det er mange T-kryss, det er flere kollektivholdeplasser og fartsgrensen er 70 km/t eller lavere.

Nye Veier har bistått med å hente ut skadegrad for ulykkene, men disse dataene er unntatt fra offentligheten og vises ikke frem direkte. Forekomsten av ulykker med alvorlig skadde og drepte er oppsummert på et overordnet nivå for hver strekning som beskrives i problemanalysen.

I 2023 utgjorde riksvegnettet (europa- og riksveger) i Norge totalt ca. 10460 km med veg. Det er registrert 12378 trafikkulykker på disse vegene i perioden 2012 til 2022. Dette gir totalt 1,18 ulykker pr kilometer i snitt. På strekningen Åsen nord – Vist er det registrert totalt 84 ulykker i den samme perioden, som gir 1,56 ulykker pr km i snitt. Riksvegnettet består av et betydelig antall km veg med høyere standard enn strekningen Åsen nord – Vist. På disse strekningene er det naturlig å forvente at antallet ulykker er noe lavere, og at snittet for veger med tilsvarende standard som Åsen nord – Vist er noe høyere enn 1,18. Basert på dette er det ikke grunnlag for å hevde at strekningen Åsen nord – Vist har en unormalt høy ulykkesfrekvens.

² Minimum fire politirapporterte personskaadeulykker på fem år, over en strekning på maksimalt 100 m.

³ Minimum 10 politirapporterte personskaadeulykker på fem år, over en strekning på maksimalt 1000 m



Figur 21 Registrerte trafikkulykker på strekningen siden 01.01.2012

3.5 Kryss og avkjørsler

3.5.1 Kryss

Ulykkesrisikoen er lavere i planskilte kryss enn for plankryss (Transportøkonomisk institutt, 2024). I planskilte kryss skilles trafikkstrømmene fra hverandre og en får redusert hastighet der trafikkstrømmer møtes. Dette bidrar også til å avvikle trafikken langt mer effektivt enn i plankryss.

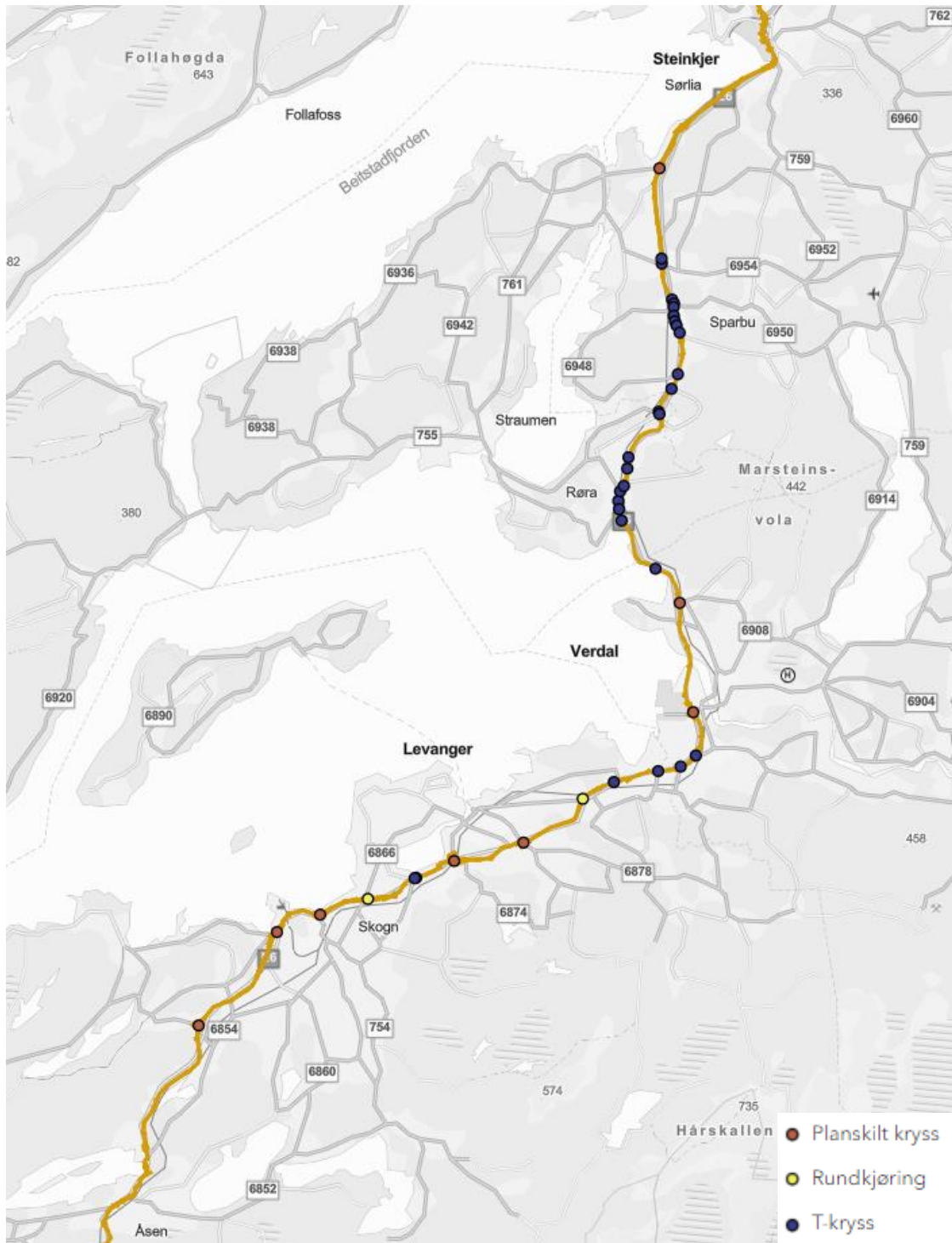
Utformingen av planskilte kryss er viktig både med tanke på ulykkesrisikoen og fremkommeligheten. Det er viktig med tilstrekkelig lengde på akselerasjon- og retardasjonsfelt. Det viser seg også at utforming med ramper i sløyfer, som i kløverbladkryss, har større ulykkesrisiko enn kryss med rettere ramper, for eksempel ruterkryss. Avstanden mellom planskilte kryss påvirker også antallet ulykker, og økt avstand mellom planskilte kryss har vist seg å redusere antallet ulykker (Transportøkonomisk institutt, 2024).

Omtrent 18 % av alle politirapporterte ulykker med personskafe skjer i plankryss, men kun 8 % av de alvorlige ulykkene skjer i plankryss (Transportøkonomisk institutt, 2024). Generelt sett er altså ulykker i plankryss mindre alvorlige, men dette er naturligvis avhengig av trafikkmengde og hastighet. Sentrumsområder med lav fart har ofte en del plankryss, og dette påvirker også denne statistikken. I plankryss er ulykkene med fotgjengere involvert de mest alvorlige.

En av utfordringene med plankryss er at de ulike trafikkstrømmene havner i konflikt med hverandre. Dette skaper problemer både i form av mulige ulykker i konfliktpunktene, og ved at det dannes kø bak avsvingende trafikk som venter på en luke. Kanalisering av kryss bidrar til å skille trafikkstrømmer, og gir plass til at avsvingende trafikk kan vente uten å være i veien for trafikk som skal rett igjennom krysset. Særlig venstresving er problematisk med tanke på ulykkesrisikoen. Kanalisering av kryss med etablering av venstresvingefelt har vist seg å redusere antallet ulykker med i gjennomsnitt 29 % (Transportøkonomisk institutt, 2024).

Ved store trafikkmengder klarer ikke plankryss å avvikle trafikken på en effektiv og trygg måte og det oppstår tilbakeblokkering på hovedvegen og på sekundærvegnettet. Når det gjelder rundkjøringer gir lav hastighet gjennom rundkjøringene noe dårligere fremkommelighet. Ujevn trafikkbelastning på armene vil ofte føre til at enkelte trafikkstrømmer prioriteres foran andre, og en kan risikere at trafikken på hovedvegen må vike for annen trafikk.

Som vist i figur 22 er det totalt 34 kryss på strekningen, som i snitt gir 0,6 kryss per km. På enkelte delstrekninger er krysstettheten betraktelig høyere. Det er 7 planskilte kryss, 24 T-Kryss, to rundkjøringer og ett X-Kryss på strekningen. Krysstettheten varierer i relativt stor grad, men strekningen Mule – Verdal og særlig Røra – Mære peker seg ut med høy tetthet av T-Kryss. Her er det også lav fartsgrense.



Figur 22 Kryss på strekningen Åsen nord - Vist

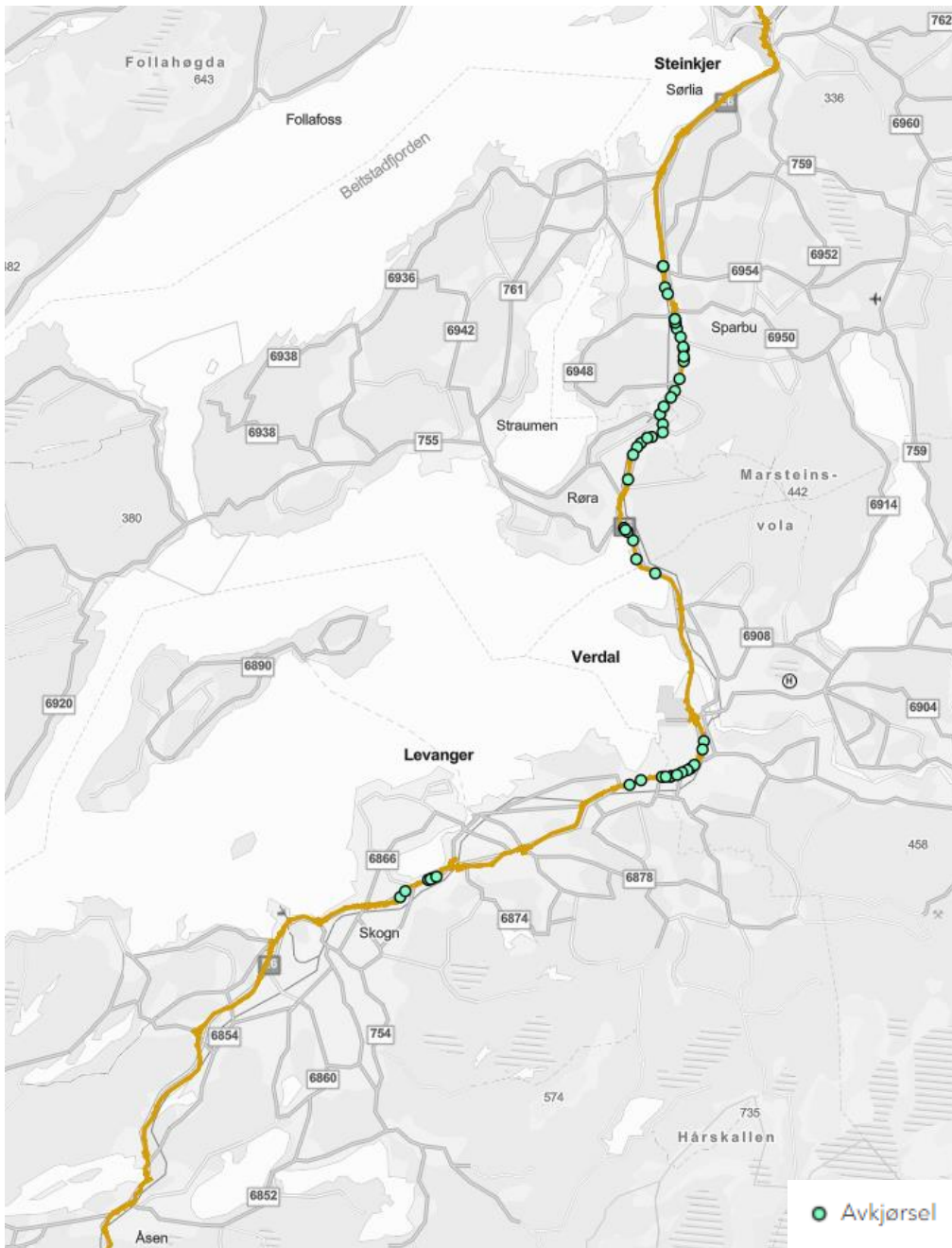
3.5.2 Avkjørsler

Veger med mange avkjørsler har høyere ulykkesrisiko enn veger med få avkjørsler (Transportøkonomisk institutt, 2024). Dette er et gjennomgående funn i undersøkelser hvor sammenhengen mellom avkjørselstetthet og ulykkesrisiko er vurdert. Nedlegging av avkjørsler vil normalt sett føre til at antall ulykker reduseres.

Både motor- og motortrafikkveger bygges avkjørselsfrie, og det er naturlig å anta at dette er positivt med tanke på trafiksikkerheten.

Det er totalt 52 avkjørsler på strekningen. Dette er hovedsakelig avkjørsler til private eiendommer og private veger. Enkelte av avkjørslene ser også ut til å benyttes som driftsveger. Strekningene Mule – Verdal og Røra – Mære har særlig høy tetthet av avkjørsler.

Avkjørslene som ligger langs E6 må betjenes også i fremtiden. Dersom ny E6 bygges i ny trasé på hele eller deler av strekningen kan dagens veg stå igjen som lokalveg. Ved gjenbruk/oppgradering av dagens trase for E6 vil det på strekninger med mange avkjørsler bli behov for etablering av nytt sekundærvegnett for å betjene eksisterende avkjørsler.



Figur 23 Avkjørsler på strekningen Åsen nord – Vist

3.6 Vegbredde

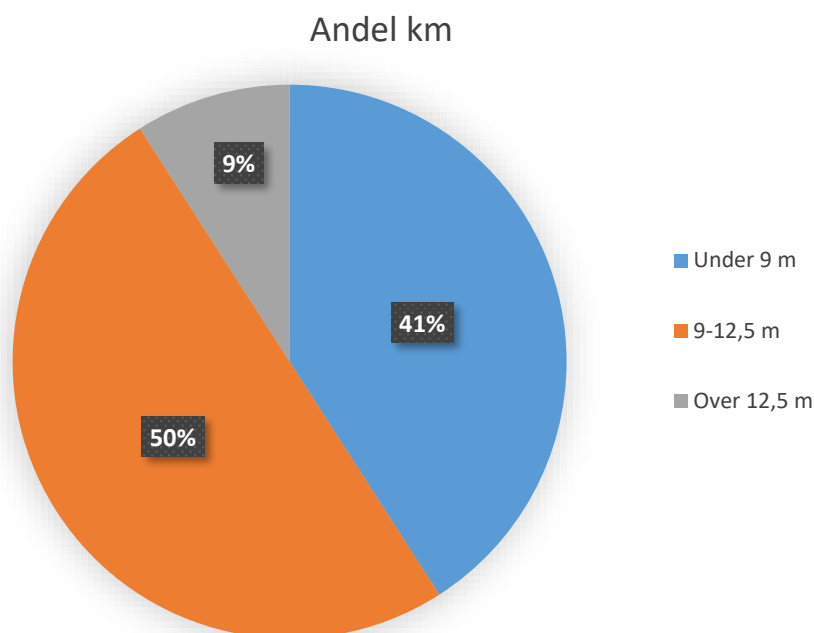
Det finnes en rekke studier som har sett på sammenhengen mellom vegbredde og ulykker, både i og utenfor tettbygd strøk. Det er en rekke usikkerheter og variabler som påvirker slike studier, men tendensen er at bredere kjørefelt medfører færre ulykker (Transportøkonomisk institutt, 2024). Resultatene påvirkes naturligvis også av andre variabler, som trafikkmengde og fartsgrense. Veger med bredere kjørefelt vil ofte, men ikke alltid, ha færre ulykker enn veger med smalere kjørefelt. Dette gjelder særlig ved høye trafikkmengder.

Dekkebredden på strekningen Åsen nord - Vist henger sammen med vegstandarden og kan på de fleste strekninger sees i sammenheng med fartsgrensen.

Iht. vegnormalen N100 (Statens vegvesen, 2023) skal nasjonale hovedveger ha følgende dekkebredde (tverrprofil) når det bygges ny veg:

- H1 (Nasjonal hovedveg, ÅDT < 6 000 og fartsgrense 80 km/t), tverrprofil på 9 m
- H2 (Nasjonal hovedveg, ÅDT 6 000 - 15 000 og fartsgrense 90 km/t), tverrprofil på 12 – 12,5 m
- H3 (Nasjonal hovedveg, ÅDT > 12 000 og fartsgrense 90, 100 eller 110 km/t, tverrprofil på hhv. 20,5/21,5 (90 km/t) og 21,5/23 m (100/110 km/t).

Figur 24 viser andelen de ulike kategoriene med dekkebredder utgjør av strekningen totalt sett.



Figur 24 Andel kilometer for ulike vegbredder

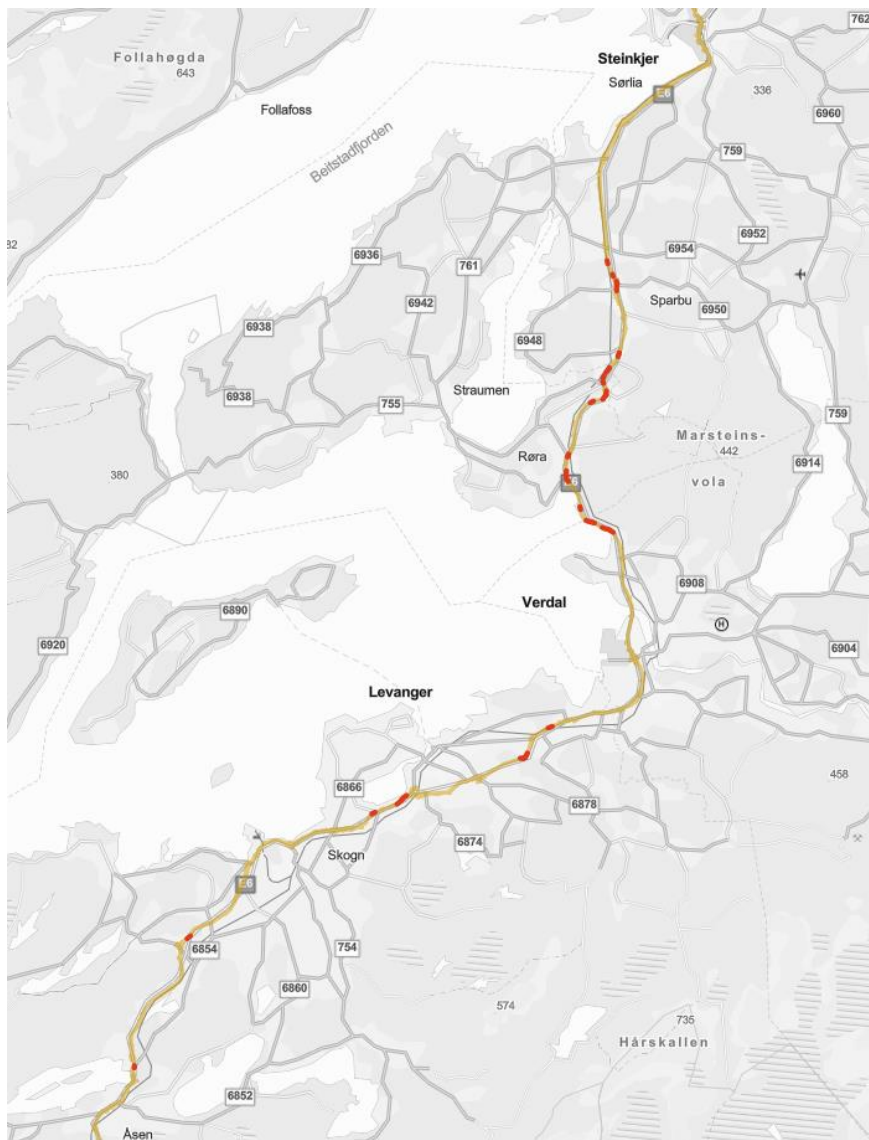
Dekkebredden varierer på strekningen. En liten del av strekningen har dekkebredde 12 m eller mer, resten har dekkebredde 9 – > 12 m og under 9 m. Det er kun 9 % av strekningen som tilfredsstillt kravet til H2-veg med dekkebredde 12 m og over. På strekningen mellom Mule – Verdal og Fleskhus – Sparbu er det flere lengre strekninger med vegbredde under 7,5 meter.

3.7 Horisontal- og vertikalgeometri

Vegens geometriske egenskaper, spesielt horisontalkurver, stigninger, og høy-/lavbrekk, har betydelig innvirkning på ulykkesrisikoen. Krappe horisontalkurver, særlig med retningsendring, er forbundet med økt ulykkesrisiko (Transportøkonomisk institutt, 2024). Bratte og lange stigninger er også uheldig for ulykkesrisikoen, i likhet med særlig bratte høybrekk.

Vegens linjeføring over lengre strekninger påvirker også ulykkesrisikoen. Strekninger med ugunstig geometri har betydelig høyere ulykkesrisiko sammenlignet med strekninger med en mer gunstig linjeføring. Uheldig linjeføring kjennetegnes av et høyt antall krappe kurver, mange retningsendringer og varierende fartsnivå. Resultatene fra studier på dette varierer, men det er en klar indikasjon på at god linjeføring reduserer ulykkesrisikoen (Transportøkonomisk institutt, 2024)

Figur 25 viser kurver med horisontalradius under 400 m på strekningen Åsen nord – Vist (markert i rødt). Horisontalgeometrien er relativt god på strekningen Åsen nord – Verdal, og det er få innslag av kurver med radius under 400 m. Det er betydelig større utfordringer med horisontalgeometrien mellom Verdal og Mære. Det er et høyt antall kurver og kurvekominasjoner med horisontalradius under 400 m på denne strekningen.



Figur 25: Kurver med horisontalradius under 400 m på strekningen Åsen nord – Vist

Det er generelt lite utfordringer med vertikalgeometrien på strekningen, og det er ingen lengre strekninger hvor vertikalgeometrien ansees å være problematisk. Mellom Fleskhus og Røskje er det på enkelte deler registrert korte strekninger med stigning over fem prosent. Visuell kontroll av disse strekningene i Google Maps tyder på at flere av disse punktene dreier seg om feilregistreringer.

3.8 Gangfelt

Det er gjennomført flere studier de siste tiårene som ser på sammenhengen mellom ulykker og gangfelt. Resultatene fra disse studiene viser at antallet ulykker reduseres ved oppmerkede gangfelt sammenlignet med antallet ulykker ved andre krysningssteder (Transportøkonomisk institutt, 2024). En forutsetning for disse resultatene er at en

kontrollerer for økt trafikkmengde og økt antall fotgjengere ved gangfelt. Forskningen viser også at ulykker i gangfelt i snitt er mindre alvorlige enn fotgjengerulykker utenfor gangfelt.

Gangfelt og signalanlegg påvirker framkommeligheten siden det bidrar til at trafikken på E6 må stoppe for gående som skal krysse.

Det er totalt fire gangfelt på strekningen. Tre av disse ligger i Sparbu sentrum og ett ligger på Mære. Det er ca. 150 og 250 meter mellom gangfeltene i Sparbu, figur 26 viser det midterste av disse. Innslaget av tre gangfelt som ligger såpass tett gir utfordringer mht. trafikkavvikling og trafiksikkerhet på E6. Det er ikke registrert ulykker med gående i gangfeltene, men det er registrert ulykker med påkjøring bakfra i tilknytning til gangfeltene. Dette kan ha sammenheng med at bilister blir uoppmerksomme fordi det er mye som skjer i form av aktiviteter på begge sider av veien, kryss i plan, avkjørsler og gangfelt.



Figur 26: Gangfelt på Sparbu (Google Maps)

Det er naturlig å anta at det forekommer noe krysning av E6 utenfor gangfelt og andre krysningssteder. Særlig i områder med fartsgrense under 80 km/t og aktivitet på begge sider av E6 vil dette kunne forekomme. Eksempler på slike strekninger er mellom Mule og Verdal, ved Koabjerga og mellom Røra og Sparbu. Det er registrert en ulykke med påkjørsel av fotgjenger på strekningen Åsen nord - Vist de siste ti årene. Denne skjedde ved Bjørga, nord for Fleskhus. Det er ikke mulig å si noe om omfanget av krysning utenfor gangfelt og krysningssteder uten å gjennomføre observasjoner og tellinger.



Figur 27: Signalregulert gangfelt på Mære (Google Maps)

3.9 Planovergang og jernbanekryssinger

Nordlandsbanen krysser på bru over E6 ved Levanger, nord for Mule og ved Røra. Rett sør for Verdal er det en signalregulert planovergang på E6 for et sidespor (figur 28), som knytter næringsområdet på Ørin til Nordlandsbanen. Sidesporet er ikke i bruk i dag, men det kan bli aktuelt å gjenoppta bruken i fremtiden.



Figur 28 Planovergang for sidespor til Ørin, sør for Verdal (Google Maps)

3.10 Holdeplasser

Ifølge trafikksikkerhetshåndboken til TØI har veger og kryss med holdeplasser i snitt flere ulykker enn veger og kryss uten holdeplasser (Transportøkonomisk institutt, 2024). Dette skyldes at det som regel er flere fotgjengere og mer aktivitet ved holdeplasser enn ellers, og at ulykkesrisikoen derfor er høyere rundt holdeplasser enn ellers. Busser som svinger av og på vegen for å betjene holdeplasser bidrar også til å skape forstyrrelser i trafikken.

Ved fartsgrense 60 km/t og lavere har trafikken vikeplikt for busser som signaliserer at de skal ut av holdeplassen. Dette vil kunne føre til stopp i trafikken, særlig ved høye trafikkmengder. Også ved fartsgrenser over 60 km/t vil av- og påsvingende busser påvirke trafikkflyten og fremkommeligheten.

Det er omtrent 30 holdeplasser langs E6 på strekningen Åsen nord – Vist. Holdeplassene ligger på strekningene Gråmyra – Levanger, Mule – Verdal og Fleskhus – Mære. Fartsgrensen er for det meste 70 km/t på disse strekningene.

3.11 Bruer

Det er en rekke bruer og kulverter på strekningen. De største og viktigste bruene er markert i GIS-visingen og oppsummert i tabellen under. Det er hentet ut inspeksjonsrapporter fra Brutus for disse bruene, og høyeste skadegrad⁴ er oppsummert i tabell 4. Bruene følges opp med befaringer og hovedinspeksjoner. Hendelser eller vedlikeholdsbehov som krever stenging av bruer for å utbedre vil ha stor innvirkning på fremkommeligheten.

Tabell 4 Større bruer på strekningen

Bru	Byggeår	Høyeste registrerte skadegrad	Brutusnummer
Hammermarka		4V	1371
Holte Viadukt		6V	964
Hotran	1974	9V	970
Fiborg	1975	9V og 9T	1012
Holsand		6V og 6T	1057
Levangerelva		4V	1285
Verdal	1975	9V	922
Fleskhus viadukt		6V	886

3.12 Tunneler

Det er en tunnel på strekningen Åsen nord – Vist, og den ligger ved Koabjørge mellom Fleskhus og Røra. Tunnelen er 60 meter lang, og åpnet i 1960. Tunnelen holder følgelig en lav standard sammenlignet med kravene til moderne tunneler. Figur 29 viser tunnelåpningen fra sør. Det er registrert flere steinskredhendelser ved tunnelen, og vegen er smal i området. Dette er uheldig med tanke på trafikksikkerheten. Smal veg i kombinasjon med få omkjøringsmuligheter gjør også at eventuelle hendelser vil påvirke fremkommeligheten.

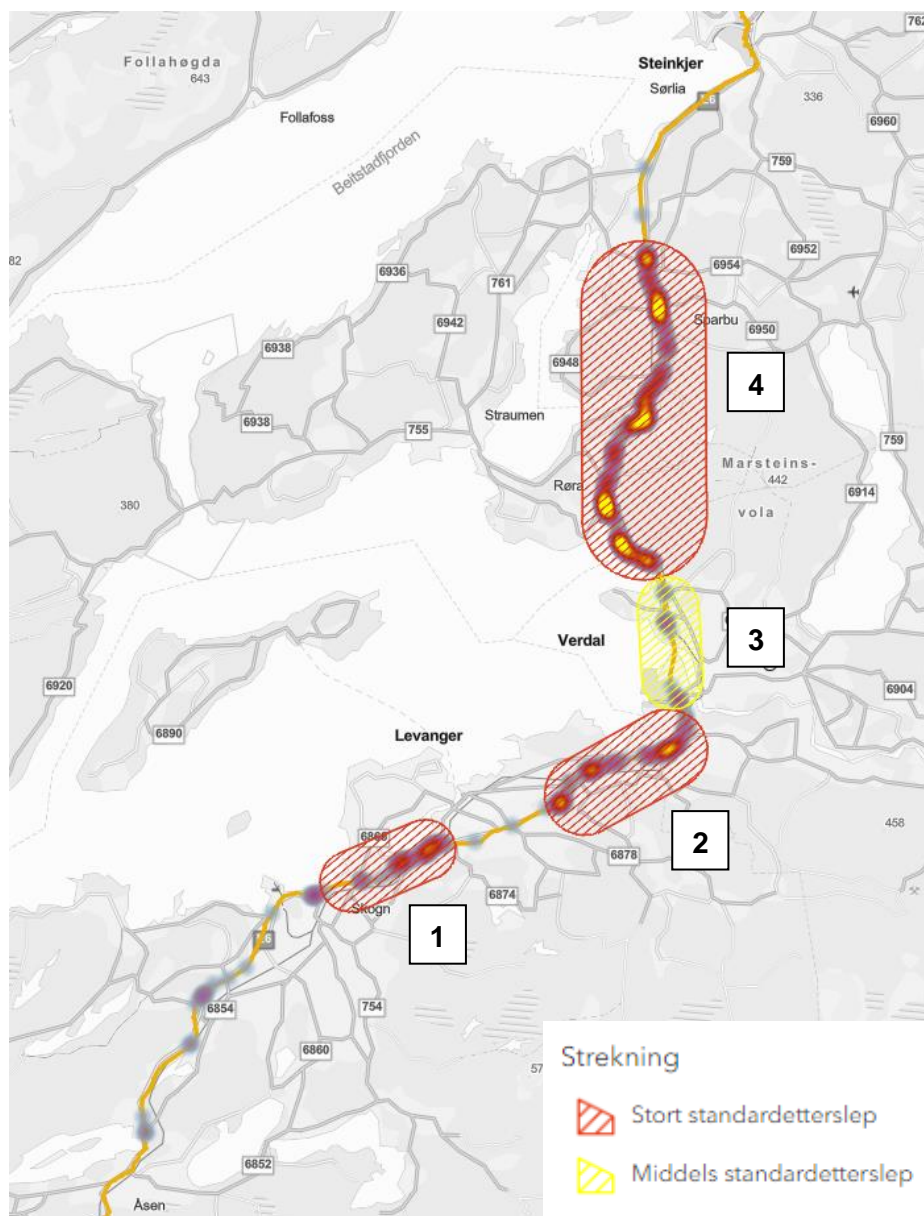


Figur 29 Tunnel gjennom Koabjørge sett fra nordgående løp

⁴ T – Skade som kan påvirke trafikksikkerheten
V – Skade som kan øke vedlikeholdskostnadene

4 Samlet problemanalyse

Strekningen Åsen nord – Vist preges av varierende vegstandard og relativt høy trafikkbelastning. ÅDT varierer mellom 6-8 000 og 12-15 000, og er over 10 000 på store deler av strekningen. Fartsgrensen varierer mellom 50 og 90 km/t. På enkelte delstrekninger er det et høyt antall kryss og avkjørsler. Flere delstrekninger er problematiske med tanke på trafiksikkerhet og fremkommelighet. På andre deler av strekningen er det god standard med fartsgrense 90 km/t og midtrekkverk. Den varierende standarden på strekningen gjør at det er fire strekninger som skiller seg ut, og på tre av disse er det et stort standardetterslep. Områdene er framstilt i figur 30.



Figur 30 Oversikt over problemområder på strekningen

De tre strekningene med stort standardetterslep er markert med rød skravur. Strekningen med gul skravur har middels standardetterslep. Situasjonsbeskrivelsen og strekningsanalysen for hver av problemområdene er oppsummert i tabellene nedenfor. Det er gjort en vurdering av hvordan de kartlagte forholdene påvirker trafikksikkerheten og fremkommeligheten på hver delstrekning. Mulige årsaker, konsekvenser og hovedproblemer for problemstrekningene er også oppsummert. Det er behov for ytterligere undersøkelser for å kartlegge og evt. verifisere både årsaker, konsekvenser og hovedproblemer på problemstrekningene.

Problemstrekning 1 Gråmyra - Levanger syd

Dagens situasjon	
Tema	Beskrivelse
Dagens situasjon	På strekningen er det spredt bebyggelse og et boligfelt på Nossum sør for Levanger. Næringsområdet på Gråmyra består av flere mindre firmaer og butikker, samt et større transportfirma. Det er høy ÅDT på strekningen, og en stor andel av dette er pendlertrafikk mellom Skogn og Levanger. Det gjennomføres mange korte reiser på E6.
Ytre miljø	Det er registrert et Ramsar-område rundt Eidsbotn rett nord for Nossum. Det er registrert flere automatisk fredede kulturminner på strekningen. Store områder med dyrket mark med god bonitet.
Samfunnssikkerhet	Tre registrerte faresoner for kvikkleire på strekningen.
Tilstand	En rundkjøring, to T-Kryss og ett planskilt kryss. Seks avkjørsler. Fartsgrense 70 km/t, blir 80 km/t ved Levanger syd. ÅDT 12 – 15 000 Krevende horisontalkurvatur på deler av strekningen. Tre kurver med horisontalradius under 400 m. Fire holdeplasser på strekningen. Manglende midtrekkverk. Vegbredde under ni meter på store deler av strekningen. Det er registrert seks ulykker på strekningen, tre av disse er utforkjøringsulykker i områdene med krevende horisontalgeometri. Det er registrert en ulykke med alvorlig skadde.
Trafikksikkerhet	Kombinasjonen av høy ÅDT og ÅDT,T, smal veg og krevende horisontalgeometri er uheldig. Det er registrert totalt ni ulykker på strekningen, som gir en ulykkestetthet på 2,3 ulykker pr kilometer. Tre av disse er utforkjøringsulykker der hvor horisontalradius er under 400 m. Det er også registrert en påkjøringsulykke i kryssområdet på Nossum. Dette kryssområdet er gitt tilstandsgrad 2.
Framkommelighet	Ulykker kan generelt sett føre til nedetid for vegen ifbm. arbeid fra nødetatene, berging, evt. stenging eller manuell dirigering. Dette kan gå utover fremkommeligheten. Det er ikke nok ulykker i området til at dette vurderes som et stort problem.

	Det er en del kryss og avkjørsler på strekningen, og særlig ved høye trafikkmengder kan dette gi noe redusert fremkommelighet.
Mulig årsak, konsekvens og problem	
Årsak	<p>Det er ikke gjort større utbedringer eller oppgraderinger på strekningen de siste årene.</p> <p>Blanding av lokal- og regional trafikk.</p> <p>Standardsprang med dårligere standard på strekningen enn tilstøtende strekninger.</p>
Konsekvens	Det er risiko for at de problemene en ser på strekningen i dag vil forsterkes med økende trafikkmengde.
Hovedproblemer	<p>Innslaget av både lokal- og regional trafikk på strekningen fører til en funksjonsblaning på vegen.</p> <p>Standarden er generelt lav i forhold til trafikkmengden.</p>

Problemstrekning 2 Mule - Verdal

Dagens situasjon	
Tema	Beskrivelse
Dagens situasjon	Verdal og Levanger er to av de større befolkningssentrene på strekningen Åsen nord – Vist. Mye av trafikken som kommer nordfra mot Levanger eller skal nordover fra Levanger kjører av/på E6 ved Mule. Det er mye pendlertrafikk mellom Levanger og Verdal som bidrar til en høy ÅDT. Det er mange arbeidsplasser ved sykehuset på Levanger og næringsområdet på Ørin.
Ytre miljø	Det er registrert et Ramsar-område nord for Rinnleiret, og flere viktige og svært viktige friluftsområder på strekningen. Flere automatisk fredede kulturminner. Dyrket mark med høy bonitet på begge sider av dagens veg på hele strekningen.
Samfunnssikkerhet	En større faresone for kvikkleire ved Rinnan/Rinnleiret, og noe registrert kvikkleire ved krysset med fv. 72.
Tilstand	En rundkjøring, fem T-Kryss og ett planskilt kryss. 13 avkjørsler. Ett av T-Kryssene er gitt tilstandsgrad 3. Fartsgrense 70 km/t på hele strekningen. ÅDT 12 - 15 000 En kurve med horisontalradius under 400 m. Ti holdeplasser på strekningen. Manglende midtrekkverk. Vegbredde under 9 m på stort sett hele strekningen. Det er registrert 17 ulykker på strekningen. Syv av disse er møteulykker, seks er påkjøringsulykker, tre er utforkjøring og en ulykke involverer fotgjenger. Av disse er seks ulykker med alvorlig skadde og en dødsulykke.
Trafikksikkerhet	Det er registrert totalt 17 ulykker på strekningen, som gir en ulykkestetthet på 2,6 ulykker pr km. Av disse er 13 møte og påkjøringsulykker. Med fartsgrense 70 km/t er skadepotensialet høyt for disse ulykkene. Holdeplasser for kollektivtrafikken skaper situasjoner hvor myke trafikanter oppholder seg tett opptil vegen, og av og til ønsker å krysse vegen. Det har skjedd en ulykke med påkjøring av fotgjenger på strekningen.

Framkommelighet	<p>Vegbredden er under 9 m på omtrent hele strekningen, og dette kan gi utfordringer ved hendelser langs vegen.</p> <p>Det er 13 avkjørsler på strekningen, altså 2 pr km. Dette kan skape utfordringer for framkommeligheten dersom mange benytter disse ved høye trafikkmengder. Det er også en del landbruk langs trekningen, og trafikk fra landbruksvirksomhet kan føre til kø og redusert hastighet.</p> <p>Krysset med fv. 72 er viktig for å knytte regionen sammen, og for kalkindustrien. Fv. 72 kan også få en større betydning fremover, og tilknytningen til E6 er derfor viktig.</p>
Mulig årsak, konsekvens og problem	
Årsak	<p>Det er en rekke gårder og landbruksarealer med behov for egen avkjørsel på strekningen.</p> <p>Sammenfallende endringer i horisontalkurvatur, forholdsvis bratt stigning og vegetasjon nært inntil veg.</p> <p>Blanding av lokal- og regional trafikk.</p> <p>Standardsprang med dårligere standard på strekningen enn tilstøtende strekninger.</p>
Konsekvens	<p>Det er risiko for at de problemene en ser på strekningen i dag vil forsterkes med økende trafikkmengde.</p>
Hovedproblemer	<p>Innslaget av både lokal- og regional trafikk på strekningen fører til en funksjonsblaning på vegen.</p> <p>Standarden er generelt lav i forhold til trafikkmengden.</p>

Problemstrekning 3 Verdal – Fleskhus

Dagens situasjon	
Tema	Beskrivelse
Dagens situasjon	Verdal er et stort befolkningscenter, og krysset på Fleskhus betjener landbruksområdene nord for Verdal samt bebyggelsen på Nordskaget. Sammen med landbruket foregår det meste av næringsvirksomhet på strekningen på næringsområdet på Ørin.
Ytre miljø	Utløpet av Verdalselva og er registrert som et Ramsarområde, og hele Verdalsvassdraget er fredet. Det er registrert flere viktige friluftsområder og automatisk fredede kulturminner på strekningen. Det er også mye dyrket mark i området.
Samfunnssikkerhet	Statens Vegvesen har kartlagt enkelte mindre områder med kvikkleire nord for Verdalselva og ved Fleskhus.
Tilstand	Ett planskilt kryss og ett T-Kryss, på hhv. Verdal og Fleskhus. Kryssene er begge gitt tilstandsgrad 2. Fartsgrense 90 km/t ÅDT 8 - 12 000 En planovergang, sidespor til næringsområdet på Ørin. Ikke i bruk. Manglende midtrekkverk. Det er registrert totalt 5 ulykker på strekningen, fire møteulykker og en påkjøringsulykke. Dette gir en ulykkestetthet på 1,3 ulykker per km. Av disse er tre ulykker med alvorlig skadde og to ulykker med dødsfall.
Trafikksikkerhet	Det mangler midtrekkverk på hele strekningen.
Framkommelighet	Krysset mellom E6 og fv. 757 på Verdal er et halvt kløverbladkryss. Utformingen av krysset begrenser kapasiteten, og trafikkdata fra Google Maps tyder på at det til tider kan være utfordringer med kapasiteten i krysset. Krysset på Fleskhus er et T-Kryss. Dette innebærer at kapasiteten i krysset er begrenset i forhold til i et planskilt kryss. Det legger også begrensning på hastigheten en kan ha på strekningen. Dersom sidesporet ut til Ørin skal tas i bruk i fremtiden innebærer dette at E6 vil helstenges i perioder. Dette kan gi betydelige utfordringer for fremkommeligheten.

Mulig årsak, konsekvens og problem	
Årsak	Manglende midtrekkverk kan være en medvirkende årsak til alvorlighetsgraden en ser på møteulykkene på strekningen. Geometri innbyr til høyt fartsnivå.
Konsekvens	<p>Eventuelle kapasitetsproblemer i krysset mellom E6 og fv. 757 på Verdal kan skape utfordringer for trafiksikkerheten, særlig ved eventuell tilbakeblokkering av rampene i krysset.</p> <p>Krysset i Verdal knytter næringsområdet på Ørin til både E6 og resten av Verdal sentrum. Det er naturlig å forvente en del gjennomgangstrafikk i dette krysset. Krysset på Fleskhus er utformet som et T-Kryss. Ved økende trafikkmengde på både E6 og i Verdal sentrum vil en etter hvert kunne få overbelastning med påfølgende kapasitetsproblemer i begge disse kryssene.</p> <p>Det er risiko for at de problemene en ser på strekningen i dag vil forsterkes med økende trafikkmengde.</p>
Hovedproblemer	Det er en god geometri som innbyr til høy fart på strekningen, men det mangler midtrekkverk.

Problemstrekning 4 Fleskhus – Mære

Dagens situasjon	
Tema	Beskrivelse
Dagens situasjon	Røra, Sparbu og Mære utgjør de største befolkningssentrene på strekningen. Det er et næringsområde under utvikling ved Røra, ellers er det noe detaljhandel og mindre næringsvirksomhet på både Røra, Sparbu og Mære.
Ytre miljø	Det ligger et Ramsar-område nord for Fleskhus, ved Bjørga. Ved Koabjørga ligger det et statlig sikret friluftsområde inntil E6. Det er registrert flere viktige friluftsområder og automatisk fredede kulturminner på strekningen. Store deler av strekningen går gjennom landbruksområder.
Samfunnssikkerhet	Det er registrert flere større faresoner for kvikkleire på strekningen. Det ligger større faresoner ved Fleskhus, nord og sør for Røra samt ved Røskje. Det er registrert flere steinskred ved tunnelen gjennom Koabjørga.
Tilstand	22 T-Kryss og to planskilte kryss. 34 avkjørsler. Fire av kryssene er gitt tilstandsgrad 3, se vedlegg 1. 60 – 70 km/t på store deler av strekningen, 50 km/t gjennom Sparbu. ÅDT 8 – 12 000 Høyt antall kurver med horisontalradius under 400 m. Særlig på strekningen Fleskhus – Røra, og ved Røskje. 14 holdeplasser på strekningen Manglende midtrekkverk. Vegbredde under 9 meter på store deler av strekningen. Totalt 27 ulykker på strekningen, hvorav elleve er møteulykker og tolv er påkjøringsulykker. Det er også to utforkjøringer, og to ulykker av annen karakter. Dette gir en ulykkestetthet på 1,7. Av disse er fem ulykker med alvorlig skadde og to dødsulykker.
Trafikksikkerhet	To lengre strekninger preges av smal veg med utfordrende horisontalkurvatur og fartsgrense 70 km/t. Det forekommer både møteulykker og utforkjøringer her. Det er relativt mye tungtransport på strekningen, og andelen tungtrafikk er 15% av ÅDT. På enkelte deler er det tett med avkjørsler, og en god del av påkjøringsulykkene forekommer ved kryss og avkjørsler. Det er tre gangfelt gjennom Sparbu og ett ved Mære. Dette er uheldig med tanke på trafikkmengden og karakteren til hovedvegen. I Sparbu

	<p>ligger skolen på vestsiden av E6, og en stor andel av boligene på østsiden. En kan derfor anta at mange barn og ungdommer krysser E6 her daglig.</p> <p>Det er en kort tunnel ved Bjørga, ca. tre km sør for Røra. Det er registrert flere steinskred ved denne tunnelen.</p>
Framkommelighet	<p>Dekkebredden er under 9 m på omtrent hele strekningen, og dette kan gi utfordringer ved hendelser langs vegen. Det er også lengre strekninger med dekkebredde under 7,5 meter.</p> <p>Antallet avkjørsler på deler av strekningen kan skape utfordringer ved høye trafikkmengder. Det er også en del landbruk på strekningen, og trafikk fra dette kan føre til kø og redusert hastighet.</p> <p>Aktiviteten i sentrumsområdene Sparbu og Mære gir også redusert fremkommelighet.</p>
Mulig årsak, konsekvens og problem	
Årsak	<p>Det er flere strekninger med krevende horisontalkurvatur, og det vil kreve omfattende ombygging for å utbedre disse strekningene.</p> <p>Blanding av lokal- og regional trafikk.</p> <p>Kryssende myke trafikanter.</p> <p>Overgang fra bedre til dårligere standard.</p>
Konsekvens	<p>Det er en risiko for at de problemene en ser på strekningen i dag vil forsterkes med økende trafikkmengde.</p>
Hovedproblemer	<p>Innslaget av både lokal- og regional trafikk på strekningen fører til en funksjonsblaning på vegen.</p> <p>Standarden er generelt lav i forhold til trafikkmengden.</p>

5 Sammen drag

5.1 Effektmålet - økt fremkommelighet

Iht. befolkningsprognoser skal folketallet i Innherredsregionen holde seg stabilt på ca. samme nivå fram mot år 2050. Det er beregnet større vekst i den sørlige delen av regionen enn i den nordlige.

Det er størst trafikkmengde ved Levanger, sør for Verdal og sør for Steinkjer. Dette er de områdene som i dag har størst befolkningstetthet og flest arbeidsplasser. Det kan antas at E6 benyttes som transportåre for kortere reiser i jobb og fritid inn mot disse regionbyområdene. Der trafikkmengden (ÅDT) er lavere går andelen ÅDT-T (tunge kjøretøy) opp. Dette er også naturlig siden denne typen transport ofte benyttes for lengre reiser og E6 er en hovedfartsåre for godstrafikk i Norge.

Selv om befolkningsprognosene viser lite vekst i regionen, satses det på industrivirksomhet og utvikling av næringsområder. Industri og annen næringsvirksomhet er avhengig av et godt transporttilbud, og intermodal transportforbindelse⁵ mellom veg, bane og sjø kan for mange være et fortrinn. Gods- og næringstransport er også avhengig av forutsigbarhet i transportsystemet.

Gjennomsnittshastighet på strekningen mellom Åsen – Nord og Vist er 75 km/t. Dette er relativt lavt med tanke på at dette er en nasjonal hovedveg. Gjennomsnittshastigheten påvirkes særlig av fartsgrensen, trafikkmengden, antall kryss, utforming av kryss og antall avkjørsler. Strekninger med høy ÅDT og et stort antall plankryss vil redusere framkommeligheten og forutsigbarheten på strekningen siden kø og forsinkelser oftere oppstår. Strekningene Mule – Verdal og Røra – Mære peker seg ut med høy tetthet av T-Kryss og avkjørsler. Her er det også lav fartsgrense.

I videre planlegging av E6 mellom Åsen nord og Vist er det behov for å vurdere gode planfrie kryssområder i nærheten av de viktigste næringsområdene. Siden E6 er en hovedfartsåre for godstransport i Norge er det behov for å øke vegstandarden og gjennomsnittshastigheten på strekningen. Dette vil gjøre vegnettet mer robust og bidra til utvikling for næringslivet. Det er også behov for en mer sammenhengende og jevnere vegstandard.

Det er utstrakt biltrafikk på Innherred på nesten alle reiserelasjoner. Reising som bilfører utgjør majoriteten av reisene på de fleste reiselengder i regionen. Det er et behov for å styrke kollektivtilbudet og tilbudet for gående- og syklende ved sentrale knutepunkt, og mellom knutepunktene og større arbeidsplasser. Dette kan bidra til at flere arbeidsreiser kan foretas med sykkel, buss og tog enn i dag.

Basert på det behovet som er avdekket for E6 mellom Åsen og Vist, er det naturlig å komplettere det definerte effektmålet «økt fremkommelighet» med spesifiseringen «økt fremkommelighet for gods- og næringstransport». Dette svarer bedre ut den forventende utviklingen av området. Evt. økning i personbiltrafikken og kortere reiser i regionbyene på Innherred bør løses via andre transportformer og ved bruk av incentiver.

⁵ Intermodal transport betyr at to eller flere transportformer inngår i en transportkjede

5.2 Effektmålet - økt trafiksikkerhet

Med utgangspunkt i nullvisjonen er det alltid et behov for å redusere antall trafikkulykker og særlig de med høy skadegrad. For E6 mellom Åsen nord og Vist er det strekningene med høy ÅDT som har høyest ulykkestetthet. Skadegraden er ofte noe lavere på strekningene med lavere ÅDT siden hastigheten stort sett er lavere enn 80 km/t. Ulykkesrisikoen er lavere i planskilte kryss enn for plankryss. Strekingen fra Åsen nord til Vist har 34 kryss, der bare 7 er planskilte. I tillegg er det 52 avkjørsler på strekingen.

Det er som nevnt noe større ulykkestetthet på strekninger med høy ÅDT (over 12 000 kjt/d). Dette gjelder på strekningene Gråmyra – Levanger, Mule – Verdal og Røra - Sparbu/Mære. På disse strekningene er dekkebredden under 9 m og krysstettheten er høy. Det er også en rekke kollektivholdeplasser, og fartsgrensen er 70 km/t eller lavere.

For å øke trafiksikkerheten er det et behov for at E6 gjøres avkjørselsfri og antall kryss bør reduseres. Kryssene bør bygges som planskilte med kollektivholdeplasser på rampene. En naturlig del av en slik planlegging vil også være at dekkebredden økes og vegstandarden generelt økes.

Vegbredde, linjeføring, hastighet og tetthet av kryss og avkjørsler varierer mye på strekingen. Jevn standard over lengre strekninger gir økt trafiksikkerhet og kjørekomfort. *Det er et behov for at standarden på E6 fra Åsen nord til Vist økes på flere delstrekninger, slik at det unngås store standardsprang.*

Det er et *generelt behov* for å øke trafiksikkerheten på det offentlige vegnettet i Norge, og målet om økt trafiksikkerhet verifiseres. Økt trafikkmengde på strekingen fremover vil også gi økt behov for å bedre trafiksikkerheten.

Målene om økt framkommelighet og trafiksikkerhet henger sammen. Et vegnett med bedre standard vil gi økt framkommelighet, økt robusthet og bedre trafiksikkerhet.

5.3 Betingelser for videre planlegging mht. ytre miljø

- Planlegging av nye tiltak nært Ramsarområder og andre verneområder bør unngås.
- Det er viktig å se på friluftsområder i tilknytting til tettsted og skole/barnehage i videre planlegging for å sikre framtidig bruk av nærmiljøanlegg. I tillegg bør inngrep i det statlig sikrede friluftsområdet ved Koabjørge unngås.
- I videre planlegging bør kulturminner og registrerte naturtyper ivaretas.
- Det er registrert dyrkamark med høy bonitet langs hele strekingen fra Åsen nord til Vist. Inngrep i dyrka mark skal minimeres i videre planlegging.
- Fylling i Trondheimsfjorden, Levangerelva og Verdalselva bør unngås.

5.4 Betingelser for videre planlegging mht. samfunnsikkerhet

- Klimaendringene vil for Innherredregionen særlig føre til behov for tilpasning til kraftig nedbør og økte problemer med overvann, endringer i flomforhold og flomstørrelser, jordskred og flomskred, samt havnivåstigning og stormflo. Dette må ivaretas i videre planlegging.

- Stort sett hele strekningen fra Åsen nord - Vist befinner seg under marin grense, hvor det vil være mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire. I videre planlegging bør det gjøres omfattende geotekniske undersøkelser for å kartlegge områdestabiliteten.

I tillegg til Verdalselva og Levangerelva krysser E6 også flere større bekker og mindre elver som ligger i aktsomhetsområder for flom. I disse områdene forutsettes det en hydrologisk vurdering hvor gjeldende dimensjoneringskriterier legges til grunn. Øvrige kryssende bekker og stikkrenner bør også vurderes.

5.5 Prioritering

Situasjonsbeskrivelsen og strekningsanalysen samlet gir et bilde av strekningens behov for videre utvikling. Figur 30 viser fire delstrekninger på E6 som har større standardetterslep og med større behov for å forbedre trafikk sikkerheten og framkommeligheten enn tilstøtende strekninger. Av disse fire delstrekningene er tre vurdert til å ha stort standardetterslep og en til å ha middels standardetterslep.

Stort standardetterslep:

1. *Gråmyra - Levanger syd*
2. *Mule – Verdal*
4. *Fleskhus – Mære*

Middels standardetterslep:

3. *Verdal – Fleskhus*

Det er for tidlig i utredningsfasen til å vurdere rekkefølge for trinnvis utvikling av strekningen mellom Åsen nord og Vist. Dette bør gjøres når det er foreslått tiltak og tiltakene kan vurderes mht. samfunnsøkonomisk nytte og måloppnåelse.

En vurdering av behov på strekningen og i Innherredregionen verifiserer at tidligere fastsatte mål på strekningen svarer til de utfordringene som finnes på vegnettet. Utredningen foreslår betingelser for videre planlegging med utgangspunkt i ytre miljø-tema og samfunnssikkerhet.

6 Videre planprosess

I forkant av formell oppstart av planarbeidet vil det være nødvendig å avklare med vertskommunene hvordan planprosessen skal legges opp, og hvilke vegløsninger som kan være aktuelle. Det vil uansett bli behov for å utarbeide et planprogram som gjennom høring og behandling vil gi videre føringer for løsninger, standardvalg, utredningstema, planprosess, framdrift mm. Det er foreløpig uavklart når formell planprosess vil bli igangsatt.

Referanser

- Asplan Viak. (2020). *PLANPROGRAM, TRANSPORTBÅND TROMSDALEN-ØRIN*. Direktoratet for for mineralforvaltning. (2024). *DMF's karttjeneste*.
- Inderøy kommune. (2018). *Kommuneplanens arealdel*. Hentet 2024 fra <https://www.inderoy.kommune.no/politikk-planer-og-organisasjon/planer-og-strategier/kommuneplanens-samfunns-og-arealdel/>
- Innhærred regionråd. (2021). *Innhærredsstrategi - Sammen for en konkurransedyktig, attraktiv og bærekraftig bo- og arbeidsmarkedsregion*.
- Innhærredsbyen. (2021). *Felles areal- og transportstrategi for Innhærredsbyen 2021 - 2040*.
- Levanger Kommune. (2020). *Kommuneplanens samfunns- og arealdel*. Hentet 2024 fra <https://www.levanger.kommune.no/planer-og-styringsdokumenter/kommunens-planer/kommuneplanens-samfunns-og-arealdel/>
- Lovdata. (1994). *Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag*.
- Miljødirektoratet. (2023). *Naturbase fakta-ark*.
- Miljødirektoratet. (2024). *Kartlagt friluftslivsområde*.
- Miljødirektoratet. (2024). *Naturbase fakta-ark - Verneområder*.
- NIBIO. (2024). *Kilden - reindrift*.
- NIBIO. (2024). *Nasjonalt referansesystemet for landskap*.
- NINA. (2023). *2186 Veileder for flytting av ferskvannsmuslinger i*.
- Norsk klimasenter. (2021). *Klimaprofil for Nord Trøndelag*, <https://klimaservicesenter.no/kss/klimaprofiler/nord-trondelag>.
- NTNU og Innhærredsbyen. (2020). *Reisevaner på Innhærred*.
- NVE. (2021). *Kartlegging av fareområder*. Hentet 2024 fra <https://www.nve.no/om-nve/spoer-nve/om-kvikkleire/kartlegging-av-fareomrader/>
- NVE. (2023). *Kva er kvikkleire og kvikkleireskred?* Hentet 2024 fra <https://www.nve.no/naturfare/laer-om-naturfare/om-skred/kva-er-kvikkleire-og-kvikkleireskred/>
- NVE sine aktsomhetskart. (2023).
- Nye Veier. (2023). *Fakta om Åsen - Steinkjer*. Hentet 2024 fra <https://www.nyeveier.no/prosjekter/e6-trondelag/e6-asen-steinkjer/fakta-om-e6-asen-steinkjer/>
- Nye veier. (2023). *Strekkningsmadnat E6 Åsen - Steinkjer*.
- Regjeringen. EØS-notatbasen. (2015). *TEN-T retningslinjer*.
- Riksantikvaren. (2023). *Askeladden: Riksantikvarens offisielle database over kulturminner og kulturmiljøer som er fredet etter kulturminneloven*.
- Samferdselsdepartementet. (2020). *Strategi for samfunnsikkerhet i transportsektoren*.
- Statens Vegvesen. (2021). *E6 Åsen nord - Mære*. Hentet 2024 fra <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e6innherred/>
- Statens vegvesen. (2023). *Vegnormaler*.
- Statens Vegvesen. (2024). *Om ulykkesstatistikk*. Hentet 2024 fra <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/ulykkesdata/om-ulykkesstatistikk/>
- Statens vegvesen. (2024). *Statens vegvesens kvikkleiredata i NVE Atlas*. Hentet 2024 fra <https://www.vegvesen.no/fag/teknologi/geofag/geoteknikk/kvikkleireomrader/>

- Steinkjer kommune . (2018). *Kommuneplan*. Hentet 2024 fra <https://www.steinkjer.kommune.no/planer-og-styringsdokumenter/kommuneplan/>
- Store norske leksikon. (2023). *Levanger*. Hentet 2024 fra <https://snl.no/Levanger>
- Store norske leksikon. (2023). *Mære*. Hentet 2024 fra <https://snl.no/M%C3%A6re>
- Store norske leksikon. (2023). *Røra*. Hentet 204 fra <https://snl.no/R%C3%B8ra>
- Store norske leksikon. (2023). *Sparbu*. Hentet 2024 fra https://snl.no/Sparbu_-_tettsted
- Transportøkonomisk institutt. (2024). *Trafikksikkerhetshåndboken* . Hentet fra <https://www.tshandbok.no/innhold/del-2/1-vegutforming-og-vegutstyr/>
- Trøndelag fylkeskommune. (2023). *Trøndelag i tall*.
- Verdal Kommune. (2010). *Kommuneplanens arealdel*. Hentet 2024 fra <https://www.verdal.kommune.no/politikk-planer-og-organisasjon/planer-og-styringsdokumenter/kommuneplanens-samfunns-og-arealdel/kommuneplanens-arealdel/>
- Wikipedia. (2023). *Sogn* . Hentet 2024 fra <https://no.wikipedia.org/wiki/Skogn>

Vedlegg

Vedlegg 1 Kryssregistrering

Vedlegg 2 E6 Åsen – Steinkjer, Grunnlag trafikk

Kryssregistrering

Krysstilstand

Tilstand	Beskrivelse
1	Krysset vurderes å være i henhold til eller tilnærmet i henhold til dagens håndboks krav. Det er ingen åpenbare utfordringer i krysset.
2	Krysset fungerer etter hensikten, men det er utfordringer med sikt og utformingen. Krysset er ikke utformet i henhold til dagens krav.
3	Krysset er ikke utformet i henhold til dagens krav, og det er flere elementer med utformingen som er problematisk for trafikksikkerheten og fremkommeligheten

Krysstetthet

Tilstand	Beskrivelse
Lav	Mer enn 1 km mellom kryssene
Middels	Mellom 0,5 og 1 km mellom kryssene
Høy	Mindre enn 500 m mellom kryssene

Kryss	Generelt	Sikt og utforming	Ulykker	Vurdering	Tilstand
1 Ronglan	Type: Planskilt Fartsgrense: 90 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Lav	Belysning: Belyst Sikt: God Kanalisering: Ramper	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset	Utformingen av krysset er god. Lengde på akselerasjon – og retardasjonsfelt ser ut til å være tilstrekkelig	1
2 Fiborgtangen	Type: Planskilt Fartsgrense: 90 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Lav	Belysning: Belyst Sikt: God Kanalisering: Ja	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset	Utformingen er god, og krysset er tilpasset eksisterende veger på en god måte. Lengde på akselerasjon – og retardasjonsfelt ser ut til å være tilstrekkelig	1
3 Holsand	Type: Planskilt Fartsgrense: 80 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Lav	Belysning: Belyst Sikt: God Kanalisering: Ramper	Det er registrert tre ulykker i krysset, en av de involverte flere kjøretøy.	Utformingen av krysset er god. Lengde på akselerasjon – og retardasjonsfelt ser ut til å være tilstrekkelig	1
4 Gråmyra	Type: Rundkjøring Fartsgrense: 70 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Lav	Belysning: Belyst Sikt: God Kanalisering: Ja	Det er registrert to ulykker i tilknytning til rundkjøringen.	Trafikkbelastningen på de ulike armene er ulik. Rundkjøring fungerer ikke optimalt for trafikkmengder som dette.	2

5 & 6 Nossum	Type: T-Kryss Fartsgrense: 70 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Lav	Belysning: Belyst Sikt: God Kanalisering: Delvis	Det er registrert en påkjøringsulykke i kryssområdet.	Det er to T-Kryss i nær tilknytning til hverandre, som i et forskjøvet X-kryss. Kryssene ser ut til å fungere godt, selv om trafikkmengden er høy på E6.	2
7 Levanger S	Type: Planskilt Fartsgrense: 80 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Lav	Belysning: Belyst Sikt: God Kanalisering: Kanalisert/Ramper	Det er registrert to ulykker i kryssområdet, en av de med påkjøring bakfra.	Krysset ser ut til å fungere godt. Lengde på akselerasjon – og retardasjonsfelt ser ut til å være tilstrekkelig	1
8 Okkenhaug	Type: Planskilt Fartsgrense: 90 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Lav	Belysning: Belyst Sikt: God Kanalisering: Ramper	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset	Utformingen av krysset er god. Lengde på akselerasjon – og retardasjonsfelt ser ut til å være tilstrekkelig	1
9 Mule	Type: Rundkjøring Fartsgrense: 50 km/t ÅDT: 12-15000 Krysstetthet: Lav	Belysning: Belyst Sikt: God Kanalisering: Kanalisert	Det er registrert en ulykke (velting) i rundkjøringen.	Trafikkbelastningen på de ulike armene er ulik. Rundkjøring fungerer ikke optimalt for trafikkmengder som dette.	2
10 Åsaunvegen	Type: T-Kryss Fartsgrense: 70 km/t ÅDT: 12-15000 Krysstetthet: Lav	Belysning: Belyst Sikt: God Kanalisering: Kanalisert og venstresvingefelt	Det er registrert en møteulykke i krysset. Denne skjedde før ombygging.	Krysset ble ombygd i 2018 og holder god standard.	1

11 Rinnleiret	Type: T-Kryss Fartsgrense: 70 km/h ÅDT: 12-15000 Krysstetthet: Middels	Belysning: Belyst Sikt: God Kanalisering: Kanalisert	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset	Det er gjort tiltak i form av å utvide sørgående kjørefelt for å bedre fremkommeligheten ved krysset. Langsgående GS-veg krysser sekundærvegen i krysset.	2
12 Rindsem	Type: T-Kryss Fartsgrense: 70 km/t ÅDT: 12-15000 Krysstetthet: Middels	Belysning: Vegbelysning Sikt: Middels Kanalisering: Uten kanalisering	Det er registrert 3 påkjøringsulykker i krysset.	Krysset er problematisk på flere måter. Manglende kanalisering, dårlig belysning og uheldig linjeføring kan alle være årsaker til at ulykker skjer i dette krysset.	3
13 Fv 72	Type: T-Kryss Fartsgrense: 70 km/t ÅDT: 12-15000 Krysstetthet: Middels	Belysning: Belyst Sikt: God Kanalisering: Kanalisert og venstre- og høyresvingefelt	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset.	Utformingen av krysset er god, og det er gjort tiltak for å bedre fremkommeligheten. Trafikkmengden er høy på både E6 og Fv. 72	2
14 Verdal	Type: Planskilt Fartsgrense: 70 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Lav	Belysning: Belyst Sikt: God Kanalisering: Planskilt	Det er registrert 3 ulykker i krysset.	Utformingen av krysset er god. Lengde på akselerasjon – og retardasjonsfelt ser ut til å være tilstrekkelig. Tilknytningen til Fv 757	2

15 Fleskhus	Type: T-Kryss Fartsgrense: 70 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Lav	Belysning: Belyst Sikt: God Kanaliserings: Kanalisert	Det er registrert en ulykke i krysset.	Krysset er utformet med venstresvingefelt for sørgående felt, og har utvidet kjørefelt i nordgående retning	2
16 Hylla	Type: T-Kryss Fartsgrense: 60 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Lav	Belysning: Vegbelysning Sikt: God Kanaliserings: Kanalisert	Det er registrert en ulykke i krysset.	Krysset er utformet med venstresvingefelt for sørgående felt, og har utvidet kjørefelt i nordgående retning. Utflytende og uheldig avbøying for primærvegen	2
17 Salberg	Type: T-Kryss Fartsgrense: 60 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Høy	Belysning: Vegbelysning Sikt: God Kanaliserings: Uten kanalisering	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset	Krysset er uten kanalisering, og faller ned mot E6. Potensiell fare ved glatt veg vinterstid. Liten trafikkmengde i sekundærvegen.	2
18 Østerenget Røra	Type: T-Kryss Fartsgrense: 60 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Høy	Belysning: Vegbelysning Sikt: God Kanaliserings: Uten kanalisering	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset	Krysset er uten kanalisering, men trafikkmengden i sekundærvegen virker til å være svært liten.	2
19 Røra 1	Type: T-Kryss Fartsgrense: 60 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Høy	Belysning: Belyst Sikt: God Kanaliserings: Kanalisert, venstresvingefelt	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset	Krysset er godt utformet, og ser ut til å fungere godt. Det er høy krysstetthet på strekningen, og reelt fartsnivå på E6 vil påvirke krysset.	2

20 Røra 2	Type: T-Kryss Fartsgrense: 60 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Høy	Belysning: Belyst Sikt: God Kanaliserings: Kanalisert, venstresvingefelt	En påkjøringsulykke registrert i krysset.	Krysset er godt utformet, og ser ut til å fungere godt. Det er høy krysstetthet på strekningen, og reelt fartsnivå på E6 vil påvirke krysset.	2
21 Svian 1	Type: T-Kryss Fartsgrense: 70 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Høy	Belysning: Vegbelysning Sikt: God Kanaliserings: Uten kanalisering	En påkjøringsulykke registrert i krysset.	Krysset er uten kanalisering, men trafikkmengden i sekundærvegen virker til å være svært liten.	2
22 Svian 2	Type: T-Kryss Fartsgrense: 70 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Høy	Belysning: Uten belysning Sikt: Middels Kanaliserings: uten kanalisering	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset	Krysset er uten kanalisering, og faller ned mot E6. Potensiell fare ved glatt veg vinterstid. Liten trafikkmengde i sekundærvegen. Kollektivlomme.	2
23 Lorås	Type: T-Kryss Fartsgrense: 70 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Høy	Belysning: Uten belysning Sikt: Middels Kanaliserings: Uten kanalisering	En påkjøringsulykke registrert i nærheten av krysset.	Krysset er uten kanalisering, men trafikkmengden i sekundærvegen virker til å være svært liten.	3
24 Røskje	Type: T-Kryss Fartsgrense: 70 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Høy	Belysning: Uten belysning Sikt: God Kanaliserings: Uten kanalisering	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset	Krysset er uten kanalisering, men trafikkmengden i sekundærvegen virker til å være svært liten. Sterkt fall bort fra E6.	3

25 Sølberg	Type: T-Kryss Fartsgrense: 70 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Middels	Belysning: Uten belysning Sikt: Middels Kanalisering: Uten kanalisering	Det er registret en møteulykke i området	Krysset er uten kanalisering. Det ligger en avkjørsel, landbruksadkomst og holdeplass i direkte tilknytning til krysset. Utflytende og uoversiktlig.	3
26 Lorvik	Type: T-Kryss Fartsgrense: 70 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Middels	Belysning: Uten belysning Sikt: God Kanalisering: Uten kanalisering	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset.	Krysset er uten kanalisering og treffer vegen i en uheldig vinkel. Det ligger en avkjørsel rett ovenfor krysset.	2
27 Sognan	Type: T-Kryss Fartsgrense: 70 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Middels	Belysning: Vegbelysning Sikt: Middels Kanalisering: Uten kanalisering	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset.	Krysset er uten kanalisering, og har begrenset sikt nordover. Holdeplass ovenfor gjør at krysset oppleves som noe utflytende	2
28 Vollavegen	Type: T-Kryss Fartsgrense: 50 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Høy	Belysning: Vegbelysning Sikt: God Kanalisering: Uten kanalisering	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset.	Krysset er uten kanalisering, og faller inn mot E6.	2
29 Bakar Hansen 1	Type: T-Kryss Fartsgrense: 50 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Høy	Belysning: Vegbelysning Sikt: God Kanalisering: Uten kanalisering	En påkjøringsulykke registrert i tilknytning til krysset.	Krysset er uten kanalisering, og ligger i tilknytning til en bensinstasjon. Dette gjør at krysset oppleves noe utflytende.	2

30 Lorvikvegen	Type: T-Kryss Fartsgrense: 50 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Høy	Belysning: Belyst Sikt: God Kanalisering: Kanalisert	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset.	Krysset er kanalisert i sekundærvegen. Det ligger et gangfelt over E6 rett sør for krysset.	2
31 Rognvegen	Type: T-Kryss Fartsgrense: 50 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Høy	Belysning: Belyst Sikt: God Kanalisering: Kanalisert.	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset.	Krysset er kanalisert i sekundærvegen. Hjørneavrundingene og utvidelse av E6 forbi krysset gjør at kryssområdet oppleves noe utflytende.	2
32 Hamremsbakken	Type: T-Kryss Fartsgrense: 50 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Høy	Belysning: Vegbelysning Sikt: God Kanalisering: Uten kanalisering	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset.	Krysset er uten kanalisering. Trafikkmengden i sekundærvegen er trolig lav.	2
33 Mære	Type: X-Kryss Fartsgrense: 60 km/t ÅDT: 80-12000 Krysstetthet: Lav	Belysning: Belyst Sikt: God Kanalisering: Uten kanalisering	Det er registrert to ulykker i krysset.	Krysset er uten kanalisering, og det er relativt høy trafikkmengde på sekundærvegen. Det er et signalregulert gangfelt over E6 i direkte tilknytning til krysset.	3
34 Vist	Type: Planskilt Fartsgrense: 90 km/t ÅDT: 8-12000 Krysstetthet: Lav	Belysning: Belyst Sikt: God Kanalisering: Ramper	Ingen ulykker registrert i tilknytning til krysset.	Utformingen av krysset er stort sett god. Rundkjøringene er overkjørbare for store kjøretøy Lengde på akselerasjon – og retardasjonsfelt ser ut til å være tilstrekkelig.	1

E6 Åsen - Steinkjer

Grunnlag trafikk

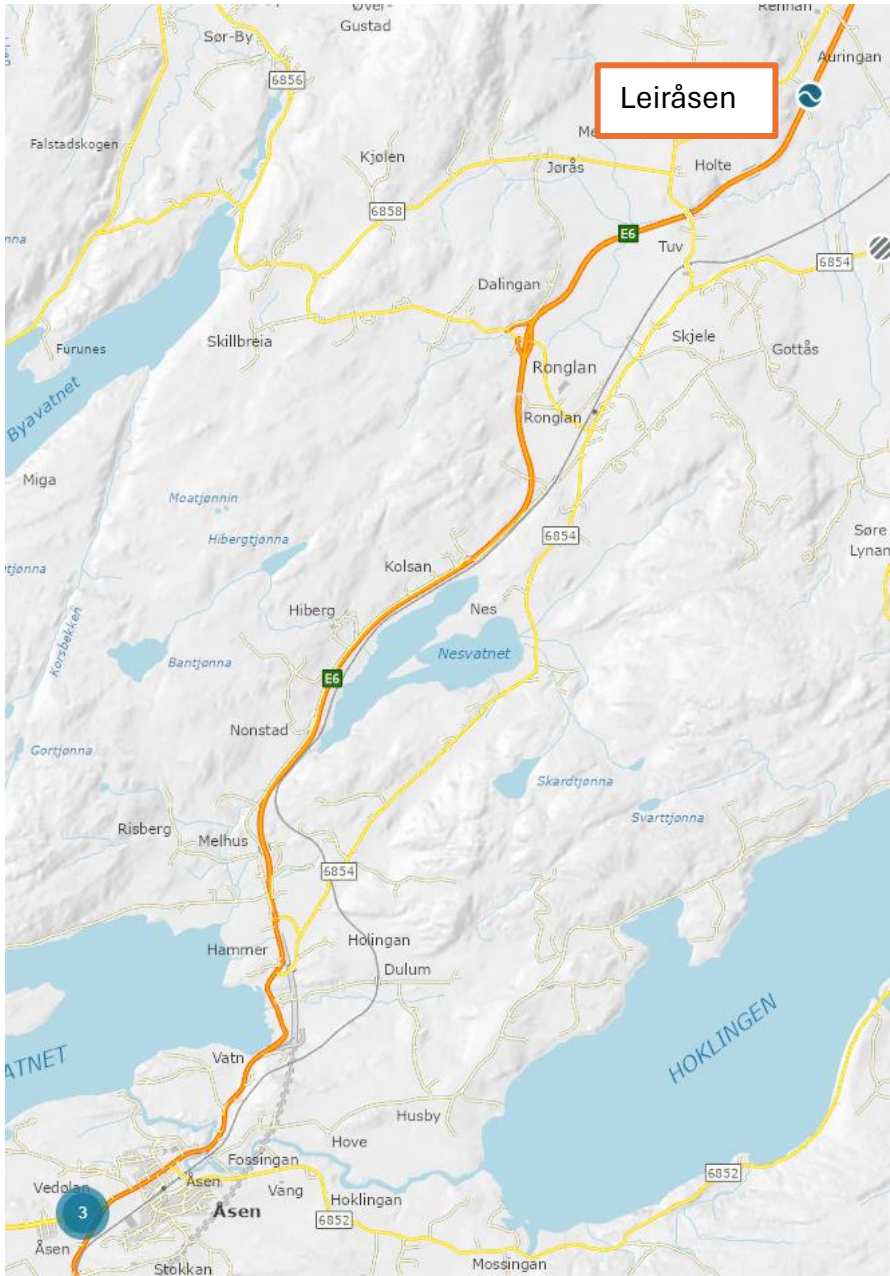
Alle telldata er hentet fra trafikdata.no.

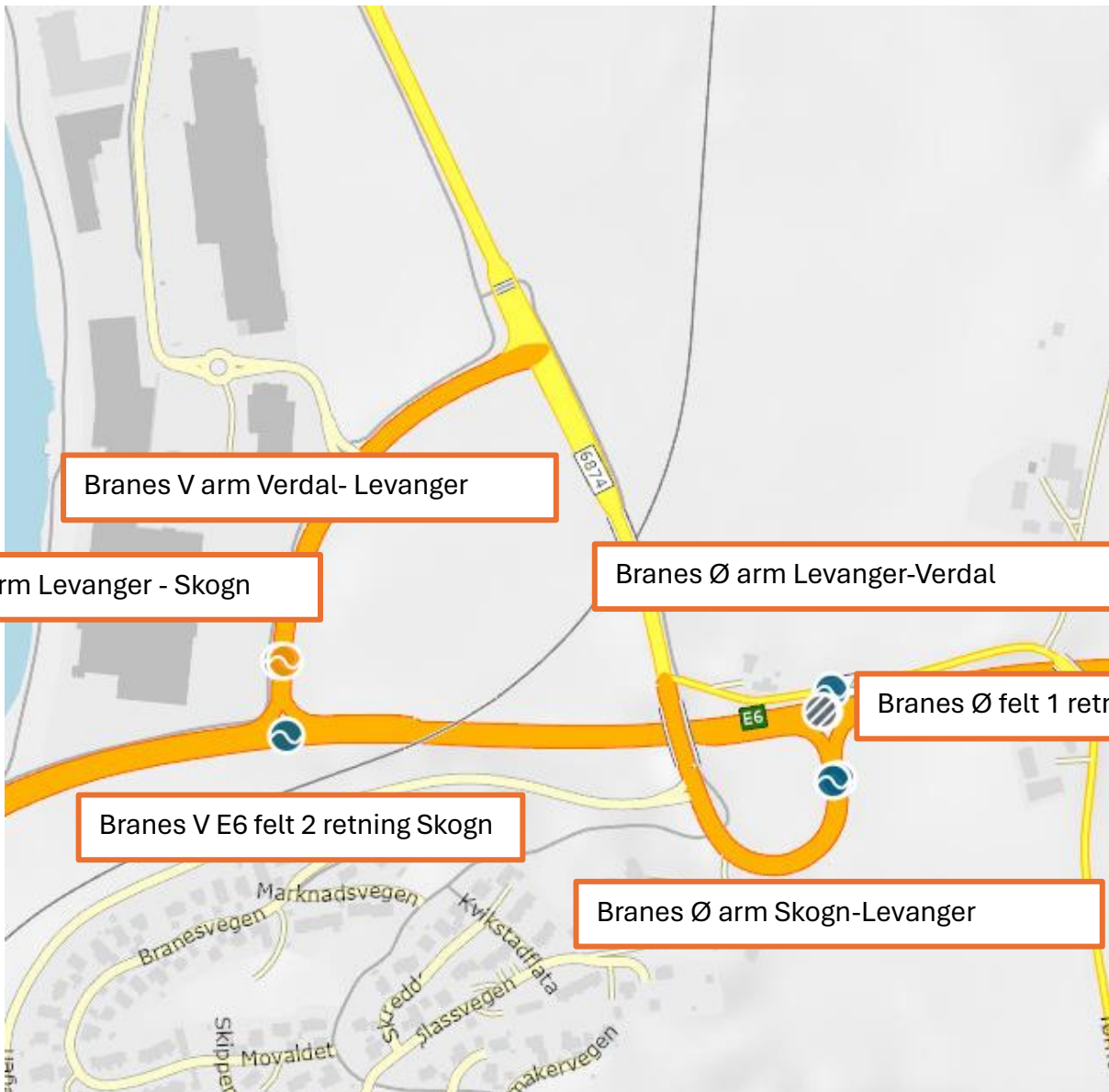
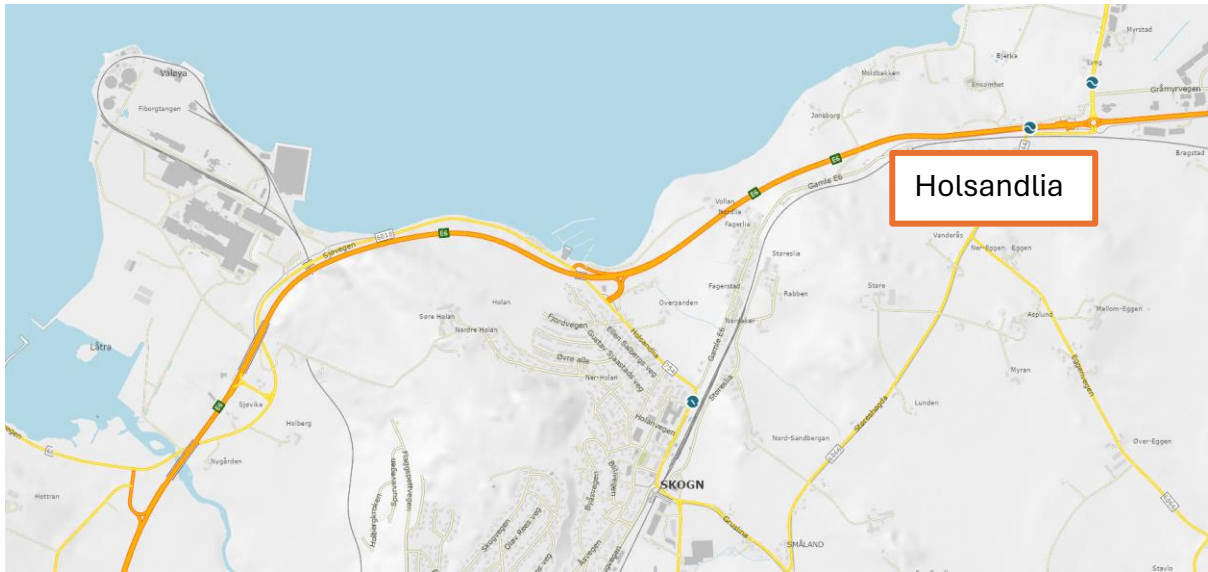


Tabellen nedenfor viser kontinuerlige tellepunkt langs E6 på strekningen Åsen-Steinkjer. Tellepunktene markert med grå bakgrunnsfarge er av- og påkjøringer til E6. Tallene i denne tabellen er ikke avrundet. Holsandlia og Branes punktene har dårlig tellegrunnlag for 2019.

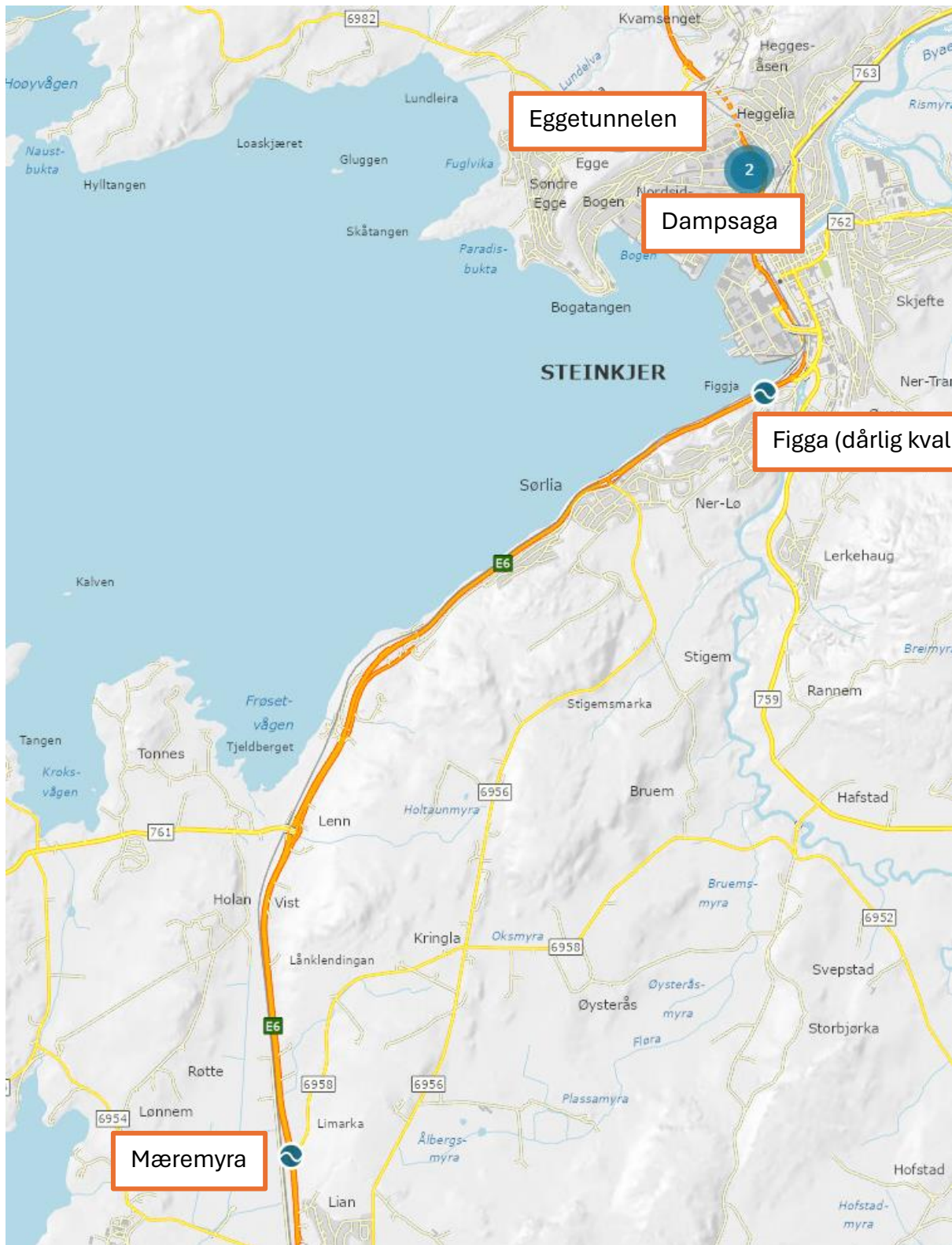
Oversikt tellepunkt, Utvalg: Punkt på Ev 6 i Levanger, Verdal og Steinkjer i 2019 - 2023.												
Kilde: Trafikkdata.no. Årsverdier.												
Kont / Period	Tellepunkt-navn	Kommune	ÅDT (Årsverdier fra Trafikkdata.no)					Andel over 5,6 meter				
			2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023
K	Leiråsen	Levanger	8 179	7 756	8 017	8 204	8 392	18,6 %	20,4 %	20,7 %	19,6 %	19,0 %
K	Holsandlia	Levanger	10 346	11 171	11 539	11 642	11 899	13,4 %	17,1 %	17,1 %	16,4 %	16,3 %
K	Branes V E6 felt 2 retning Skogn	Levanger	2 832	3 285	3 440	3 540	3 629	19,4 %	22,8 %	22,3 %	21,3 %	20,8 %
K	Branes V arm Verdal-Levanger	Levanger	1 238	1 175	1 196	1 231	1 252	4,9 %	7,3 %	6,9 %	6,3 %	6,2 %
K	Branes Ø arm Skogn-Levanger	Levanger	2 750	2 725	2 794	2 826	2 834	4,5 %	6,3 %	6,2 %	5,7 %	5,8 %
K	Branes V arm Levanger-Skogn	Levanger	2 966	2 923	2 987	3 023	3 030	5,0 %	6,7 %	6,6 %	6,1 %	6,1 %
K	Branes Ø arm Levanger-Verdal	Levanger	1 328	1 290	1 325	1 367	1 385	4,3 %	6,5 %	6,3 %	5,8 %	5,6 %
K	Branes Ø E6 felt 1 retning Verdal	Levanger	2 888	3 389	3 606	3 665	3 745	20,0 %	23,2 %	21,8 %	20,6 %	20,1 %
K	Stamphusmyra	Verdal	14 567	13 795	14 252	14 634	14 941	12,7 %	12,8 %	12,4 %	12,0 %	11,8 %
K	Verdal E6 felt 1 retning Steinkjer	Verdal	3 648	3 477	3 584	3 658	3 691	17,8 %	19,2 %	19,4 %	17,9 %	17,5 %
K	Verdal arm Verdalsøra-Steinkjer	Verdal	1 426	1 410	1 436	1 445	1 534	13,5 %	13,1 %	13,5 %	12,5 %	11,9 %
K	Verdal arm Steinkjer-Verdalsøra	Verdal	1 339	1 259	1 266	1 287	1 360	13,1 %	12,7 %	13,4 %	13,0 %	12,3 %
K	Verdal arm Levanger-Verdalsøra	Verdal	3 086	2 935	3 032	3 027	3 188	11,4 %	11,7 %	11,8 %	11,1 %	11,1 %
K	Verdal arm Verdalsøra-Levanger	Verdal	3 349	3 135	3 301	3 372	3 498	12,6 %	12,7 %	13,0 %	12,7 %	12,5 %
K	Verdal E6 felt 2 retning Levanger	Verdal	3 684	3 480	3 606	3 706	3 751	16,8 %	18,2 %	18,4 %	17,2 %	16,8 %
K	Mæresmyra	Steinkjer	8 970	8 590	8 742	8 966	9 116	15,2 %	16,3 %	16,7 %	15,4 %	15,0 %
K	Dampsaga	Steinkjer	14 985	14 772	15 022	15 482	14 931	12,7 %	13,4 %	13,5 %	12,0 %	10,9 %
K	Eggetunnelen	Steinkjer	9 905	9 186	9 209	9 123	9 361	14,0 %	14,9 %	15,5 %	14,5 %	14,1 %

På de neste sidene er eksakt plassering av de ulike tellepunktene vist med blått symbol.









[Trafikkutvikling 2019-2023.pdf](#) har 2 sider for hvert tellepunkt for totalt 16 tellepunkter.

Side 1 inneholder informasjon om tellepunkt

Gjennomsnittlig ukesdagtrafikk for de ulike månedene og årene.

ÅDT – årsdøgntrafikk

NVDT – Normalvirkedøgntrafikk

Andel lange kjøretøy for to ulike kategorier, over 5,6m og over 7,6m.

Side 2 inneholder mye av den samme informasjon, men i tabellen har man oppgitt prosentvis hvor mye hver måned utgjør av ÅDT for hvert enkelt år. Forholdet mellom ÅDT og NVDT, samt dekningsgraden for tellepunktet. Dekningsgraden sier noe om kvaliteten på tellingen.

Analysen er utført for:

- Leiråsen
- Holsandlia
- Branes (3 punkter)
- Stamphusmyra
- Verdal (6 punkter)
- Mæresmyra
- Dampsaga (ute av drift sommeren 23)
- Eggetunnelen
- Nedre Grøtan

Alle tellepunktene på E6 viser tydelig topp på sommeren som tyder på ferietrafikk.

Telledata for 2023 har i hovedsak god kvalitet.

Andelen lange varierer noe ut fra hvor mye lokaltrafikk det er på de ulike tellepunktene, men 2019 og 2023 viser relativt like andeler.

[Årsverdier 2019-2023.pdf](#) inneholder alle tellepunkt i tilknytning til E6 på strekningen.

De som er kontinuerlige er markert med K og de som er periodiske er markert med P.

I tillegg til info om tellepunktet er det oppgitt ÅDT, retningsfordeling og dekningsgrad på de første sidene, og deretter lengde kvalitet samt andel over 5,6m og 7,6m.

Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 37345V1742835

Tellepunkt: **Leiråsen**

Gjennomsnittlig ukesdagtrafikk

Kommune: *Levanger*

Versjon NovaTData: 4,10. Versjon TAnalyse: 2,03

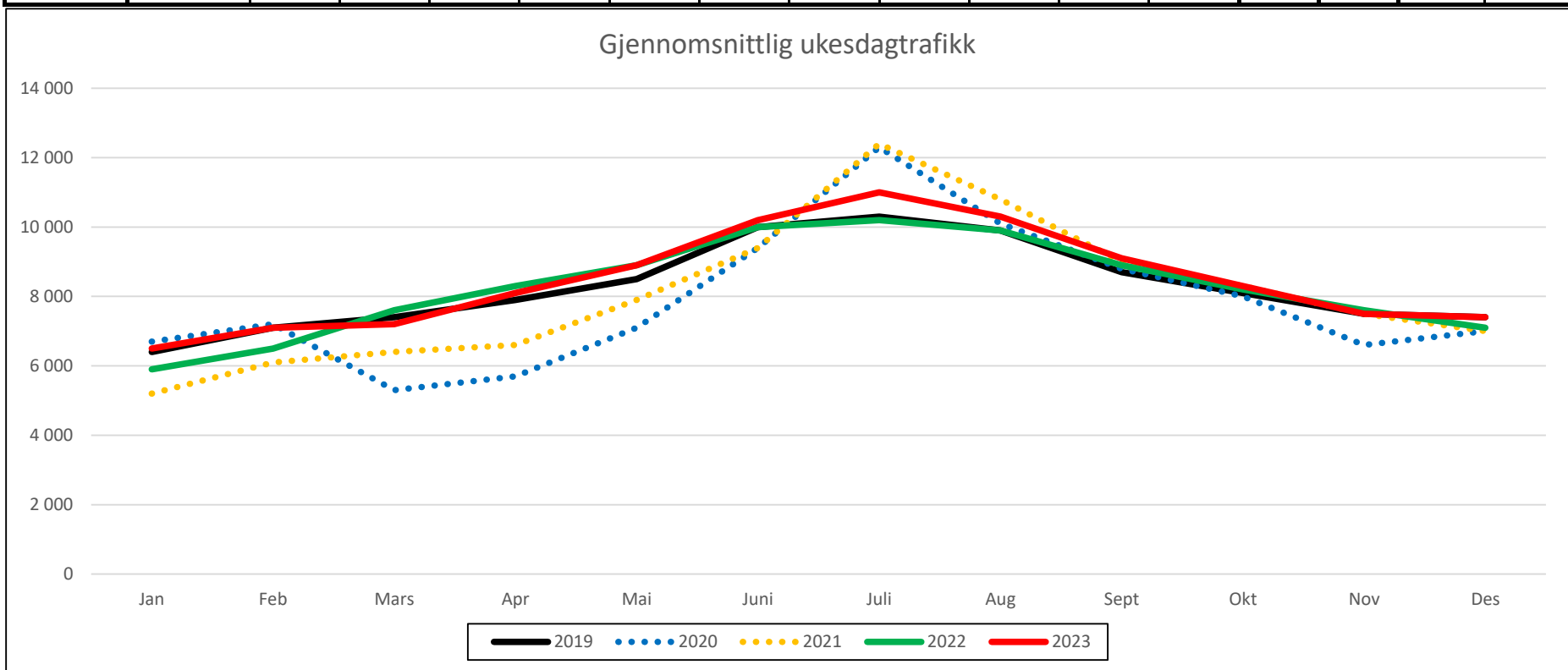
ID: EV6 S84D1 m3090

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

Andel ÅDT over

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	NVDT	5,6 m	7,6 m
2019	6 400	7 100	7 400	7 900	8 500	10 000	10 300	9 900	8 700	8 100	7 500	7 400	8 200	8 700	18,6 %	14,4 %
2020	6 700	7 200	5 300	5 700	7 100	9 400	12 300	10 100	8 800	8 000	6 600	7 000	7 800	8 200	20,4 %	15,9 %
2021	5 200	6 100	6 400	6 600	7 900	9 400	12 400	10 800	9 000	8 300	7 500	7 000	8 000	8 500	20,7 %	15,9 %
2022	5 900	6 500	7 600	8 300	8 900	10 000	10 200	9 900	8 900	8 200	7 600	7 100	8 200	8 700	19,6 %	14,9 %
2023	6 500	7 100	7 200	8 100	8 900	10 200	11 000	10 300	9 100	8 300	7 500	7 400	8 400	8 800	19,0 %	14,3 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 37345V1742835

Tellepunkt: **Leiråsen**

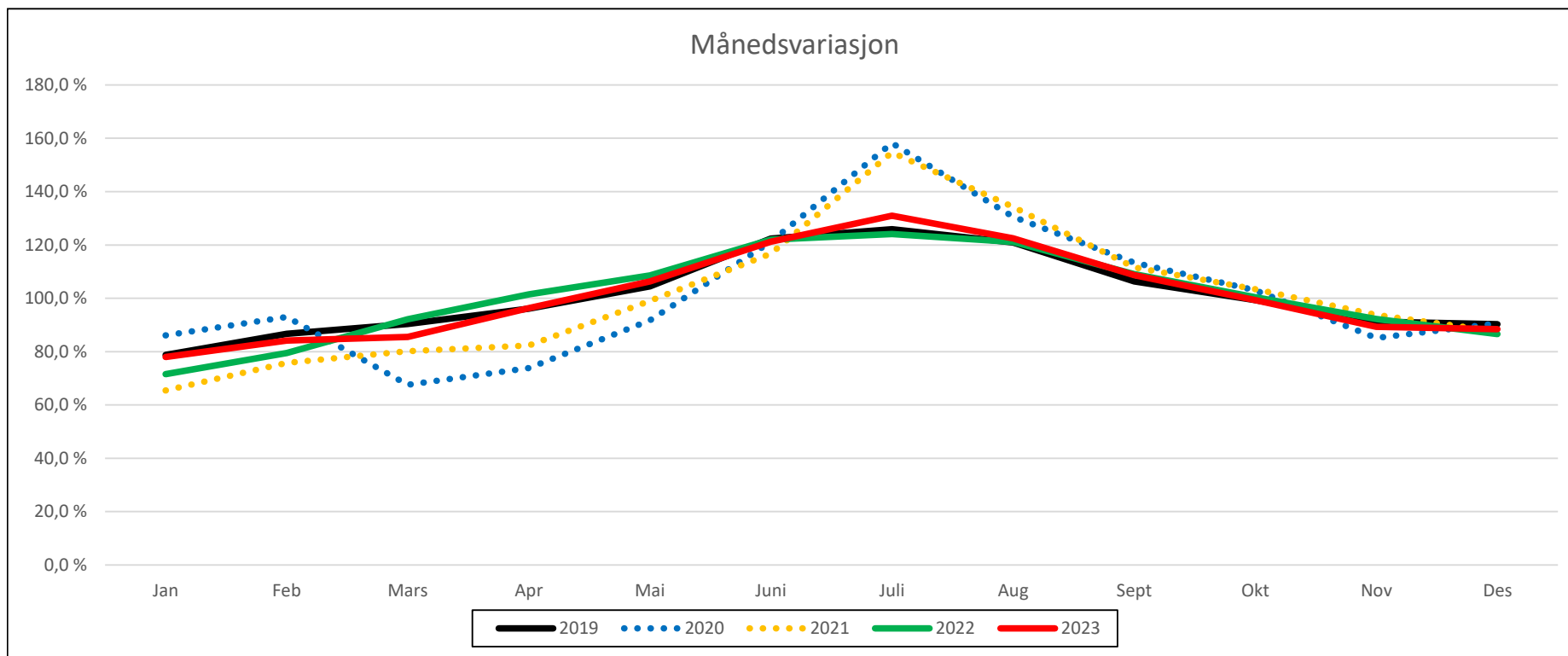
Månedsvariasjon

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

ID: EV6 S84D1 m3090

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

År													Forhold	Dekningsgrad
	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT/NVDT	
2019	78,8 %	86,7 %	90,4 %	96,1 %	104,5 %	122,4 %	125,9 %	120,9 %	106,3 %	99,4 %	91,3 %	90,3 %	0,94	100,0 %
2020	86,1 %	93,0 %	67,6 %	73,8 %	91,8 %	121,2 %	158,2 %	130,5 %	113,3 %	103,1 %	85,2 %	90,5 %	0,95	100,0 %
2021	65,4 %	75,8 %	80,1 %	82,3 %	99,1 %	116,8 %	154,7 %	134,2 %	111,6 %	103,5 %	93,8 %	87,5 %	0,95	99,7 %
2022	71,6 %	79,4 %	92,1 %	101,4 %	108,5 %	122,0 %	124,1 %	121,1 %	109,0 %	100,4 %	92,2 %	86,5 %	0,95	100,0 %
2023	78,0 %	84,1 %	85,5 %	96,3 %	106,4 %	121,2 %	131,0 %	122,5 %	108,7 %	99,3 %	89,3 %	88,4 %	0,95	100,0 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer
 Tpnr: 61777V578597

Tellepunkt: **Holsandlia**

Gjennomsnittlig ukesdagtrafikk

Kommune: *Levanger*

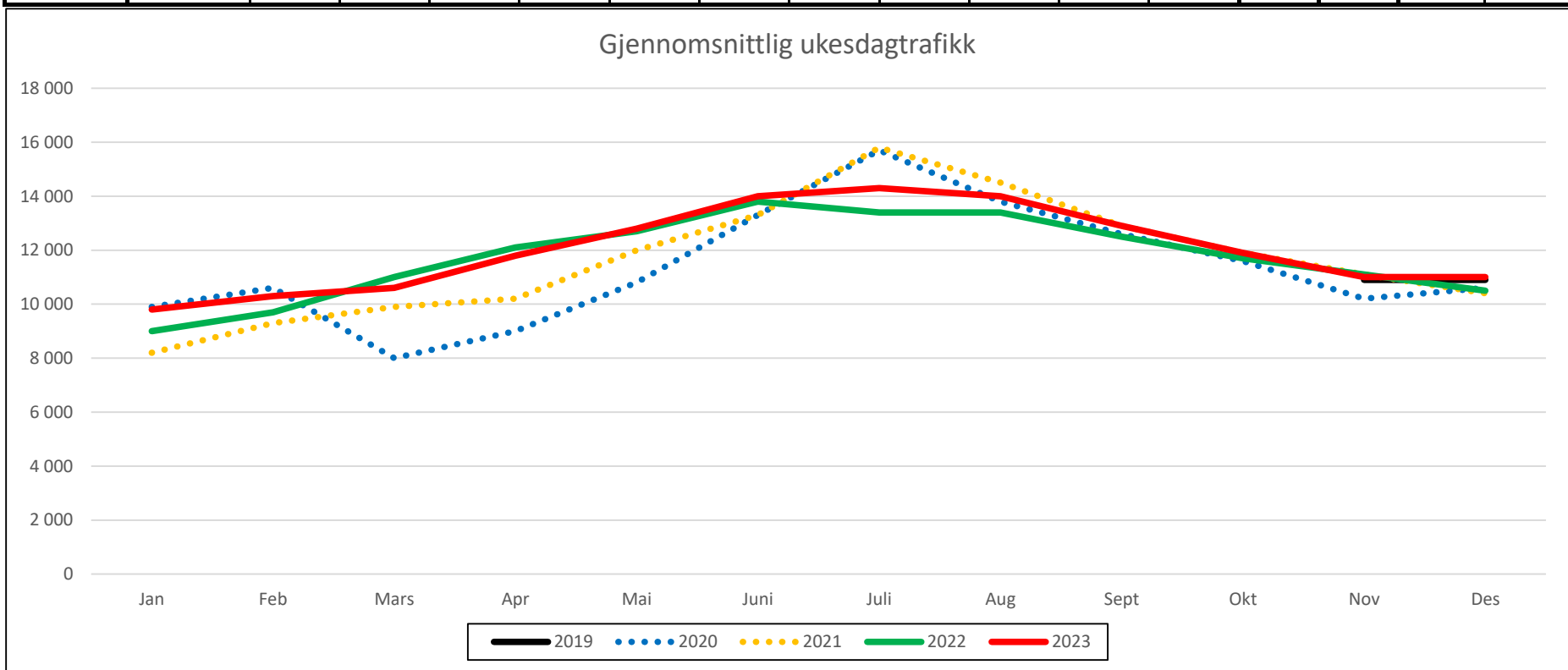
ID: EV6 S84D1 m8590

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

Versjon NovaTData: 4,10. Versjon TAnalyse: 2,03

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	NVDT	Andel ÅDT over	
	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	10 900	10 900	10 300	12 000	5,6 m	7,6 m
2019	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	10 900	10 900	10 300	12 000	13,4 %	10,2 %
2020	9 900	10 600	8 000	9 000	10 800	13 300	15 700	13 800	12 600	11 600	10 200	10 600	11 200	12 100	17,1 %	12,7 %
2021	8 200	9 300	9 900	10 200	12 000	13 300	15 800	14 500	12 900	11 900	11 100	10 400	11 500	12 500	17,1 %	12,6 %
2022	9 000	9 700	11 000	12 100	12 700	13 800	13 400	13 400	12 500	11 700	11 100	10 500	11 600	12 600	16,4 %	12,0 %
2023	9 800	10 300	10 600	11 800	12 800	14 000	14 300	14 000	12 900	11 900	11 000	11 000	11 900	12 900	16,3 %	11,7 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 61777V578597

Tellepunkt: **Holsandlia**

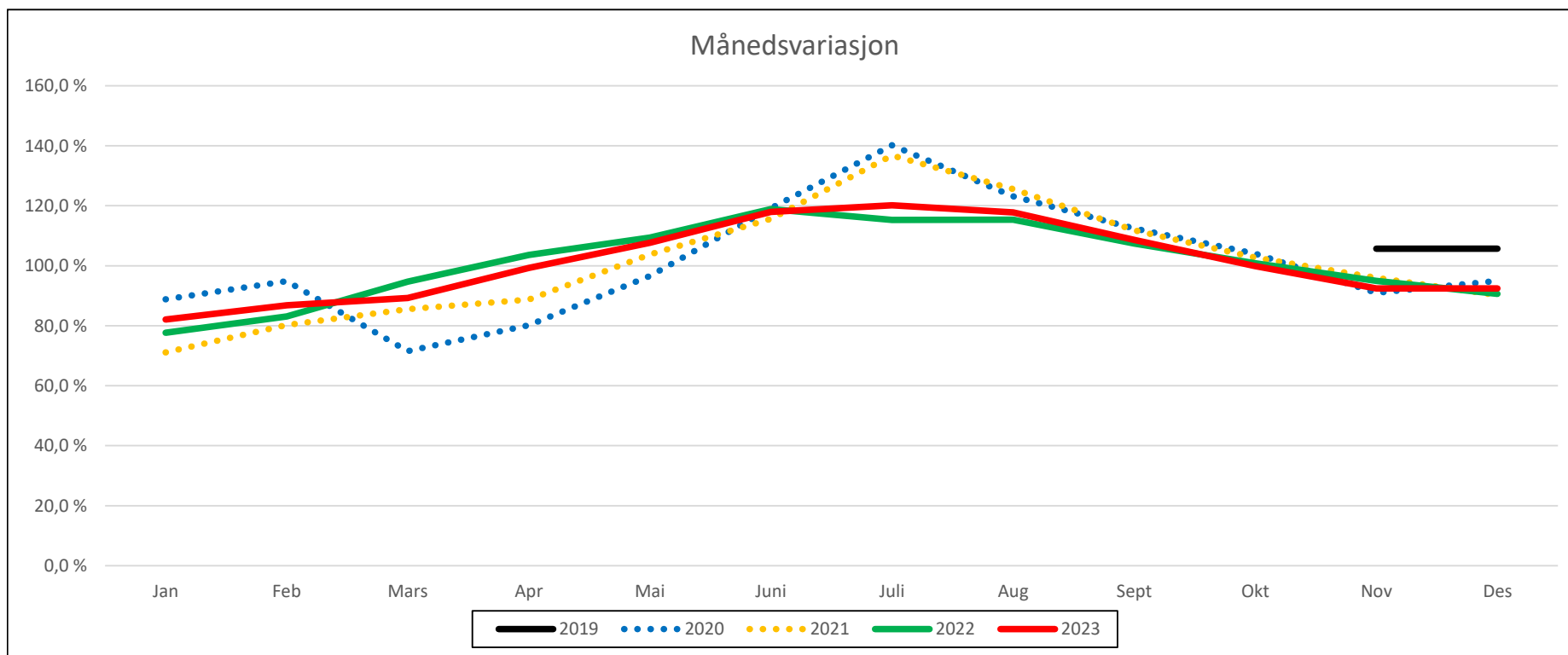
Månedsvariasjon

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

ID: EV6 S84D1 m8590

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	Forhold	
													ÅDT/NVDT	Dekningsgrad
2019	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	105,7 %	105,7 %	0,86	12,9 %
2020	88,8 %	94,9 %	71,5 %	80,2 %	96,6 %	119,2 %	140,2 %	123,1 %	112,4 %	104,0 %	91,0 %	94,9 %	0,92	100,0 %
2021	71,1 %	80,3 %	85,5 %	88,7 %	103,8 %	115,6 %	136,8 %	125,5 %	111,8 %	102,8 %	96,0 %	90,2 %	0,92	100,0 %
2022	77,7 %	83,1 %	94,7 %	103,6 %	109,4 %	118,9 %	115,3 %	115,3 %	107,4 %	100,8 %	95,0 %	90,6 %	0,92	100,0 %
2023	82,1 %	86,8 %	89,3 %	99,3 %	107,7 %	118,0 %	120,2 %	117,7 %	108,6 %	99,9 %	92,5 %	92,5 %	0,92	100,0 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 34194V578077

Tellepunkt: **Branes_Ø_arm_Skogn_Levanger**

ID: EV6 S85D1 m3202 KD1 m133

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

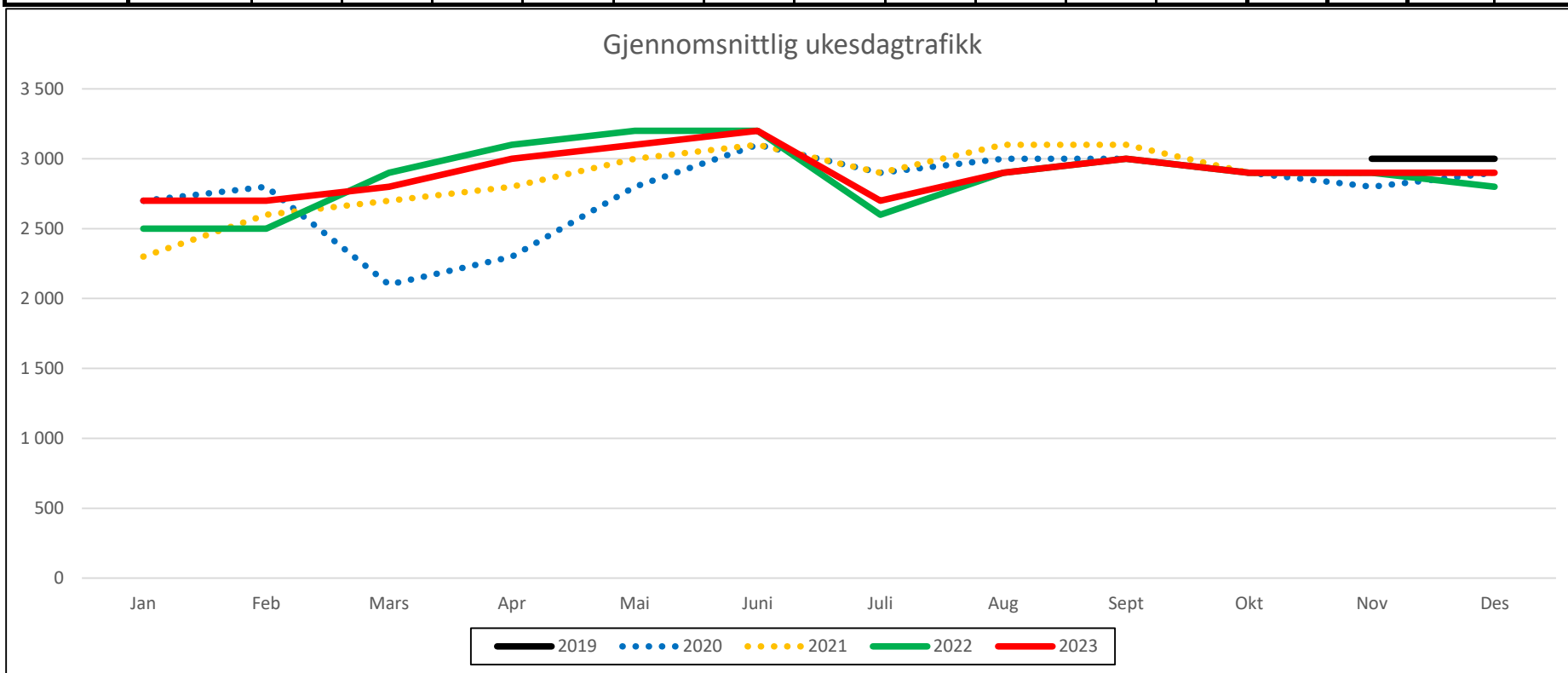
Gjennomsnittlig ukesdagtrafikk

Kommune: Levanger

Versjon NovaTData: 4,10. Versjon TAnalyse: 2,03

Andel ÅDT over

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	NVDT	5,6 m	7,6 m
2019	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	3 000	3 000	2 800	3 300	4,5 %	2,6 %
2020	2 700	2 800	2 100	2 300	2 800	3 100	2 900	3 000	3 000	2 900	2 800	2 900	2 700	3 100	6,3 %	3,9 %
2021	2 300	2 600	2 700	2 800	3 000	3 100	2 900	3 100	3 100	2 900	2 900	2 900	2 800	3 200	6,2 %	3,8 %
2022	2 500	2 500	2 900	3 100	3 200	3 200	2 600	2 900	3 000	2 900	2 900	2 800	2 800	3 200	5,7 %	3,5 %
2023	2 700	2 700	2 800	3 000	3 100	3 200	2 700	2 900	3 000	2 900	2 900	2 900	2 800	3 200	5,8 %	3,5 %



Trafikktvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 34194V578077

Tellepunkt: **Branes_Ø_arm_Skogn_Levanger**

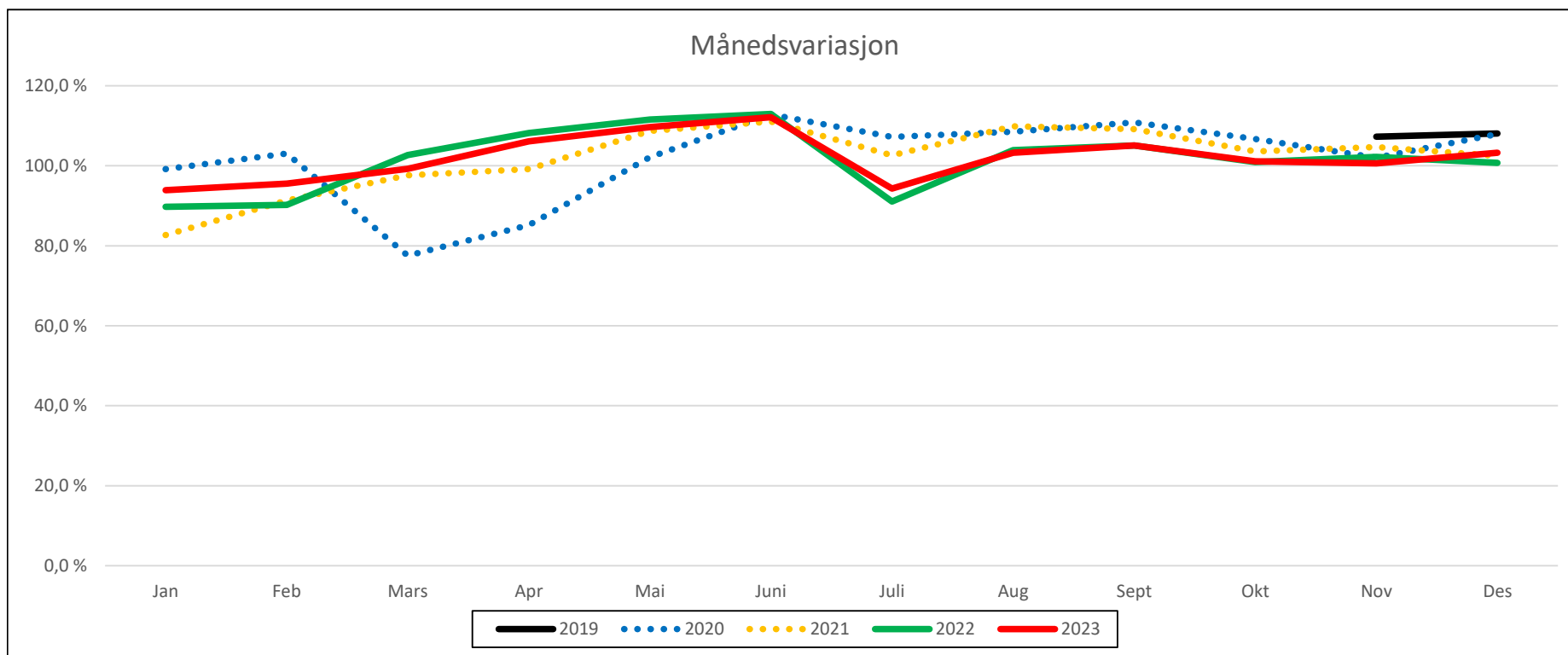
Månedsvariasjon

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

ID: EV6 S85D1 m3202 KD1 m133

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	Forhold	
													ÅDT/NVDT	Dekningsgrad
2019	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	107,3 %	108,1 %	0,83	11,8 %
2020	99,2 %	103,1 %	77,5 %	85,2 %	102,1 %	112,8 %	107,2 %	108,5 %	110,8 %	106,7 %	102,1 %	107,9 %	0,88	100,0 %
2021	82,7 %	91,3 %	97,6 %	99,1 %	108,7 %	111,1 %	102,6 %	109,8 %	109,2 %	103,6 %	104,7 %	102,5 %	0,87	99,7 %
2022	89,7 %	90,2 %	102,7 %	108,2 %	111,5 %	113,0 %	91,1 %	103,9 %	105,1 %	100,9 %	102,2 %	100,7 %	0,87	100,0 %
2023	93,9 %	95,6 %	99,3 %	106,1 %	109,7 %	112,1 %	94,3 %	103,2 %	105,0 %	101,1 %	100,6 %	103,2 %	0,87	100,0 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 32599V578080

Tellepunkt: [Branes_V_arm_Verdal_Levanger](#)

ID: EV6 S85D1 m3202 KD3 m142

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

Gjennomsnittlig ukesdagtrafikk

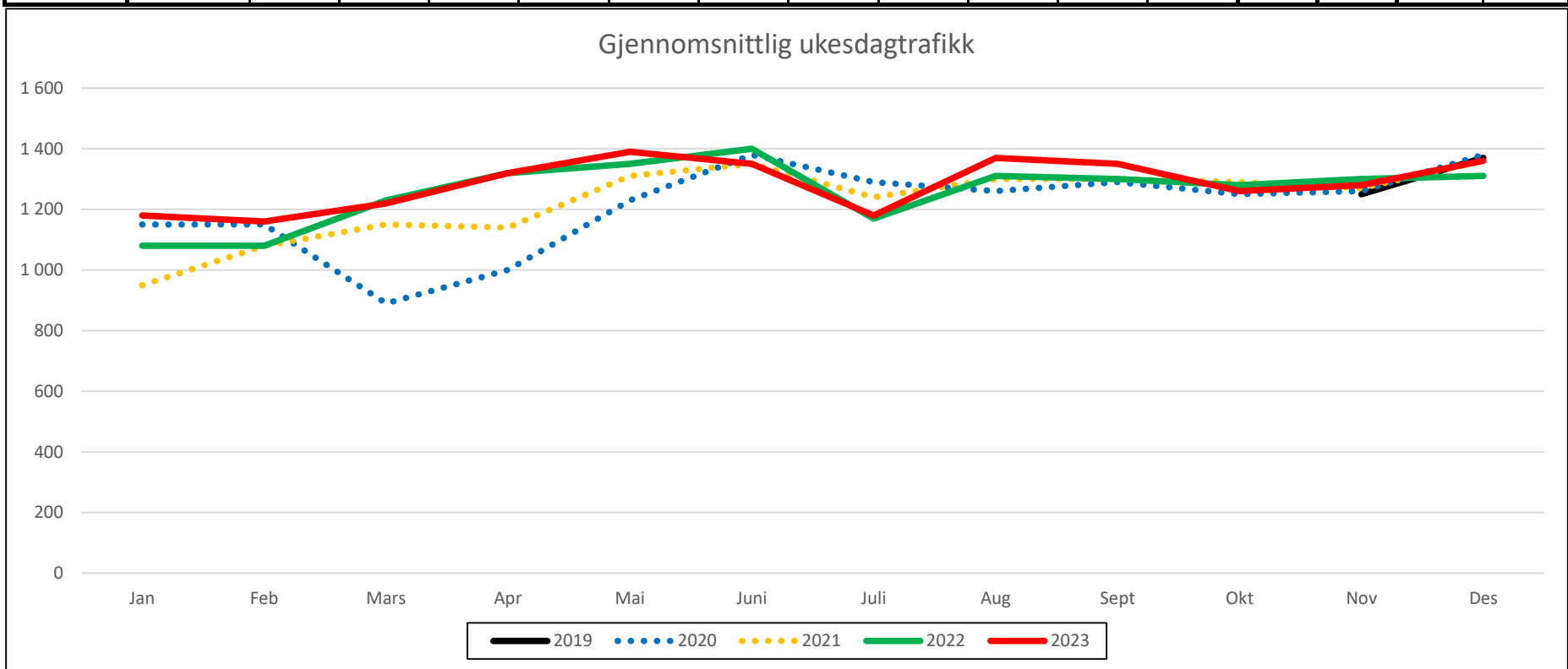
Kommune: Levanger

Versjon NovaTData: 4,10. Versjon TAnalyse: 2,03

Andel ÅDT over

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	NVDT	5,6 m	7,6 m
2019	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	1 250	1 370	1 240	1 510	4,9 %	2,8 %
2020	1 150	1 150	890	1 000	1 230	1 380	1 290	1 260	1 290	1 250	1 260	1 380	1 180	1 380	7,4 %	4,8 %
2021	950	1 080	1 150	1 140	1 310	1 350	1 240	1 300	1 300	1 290	1 270	1 360	1 200	1 400	6,9 %	4,2 %
2022	1 080	1 080	1 230	1 320	1 350	1 400	1 170	1 310	1 300	1 280	1 300	1 310	1 230	1 450	6,4 %	3,9 %
2023	1 180	1 160	1 220	1 320	1 390	1 350	1 180	1 370	1 350	1 260	1 280	1 360	1 250	1 480	6,2 %	3,7 %

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 32599V578080

Tellepunkt: [Branes_V_arm_Verdal_Levanger](#)

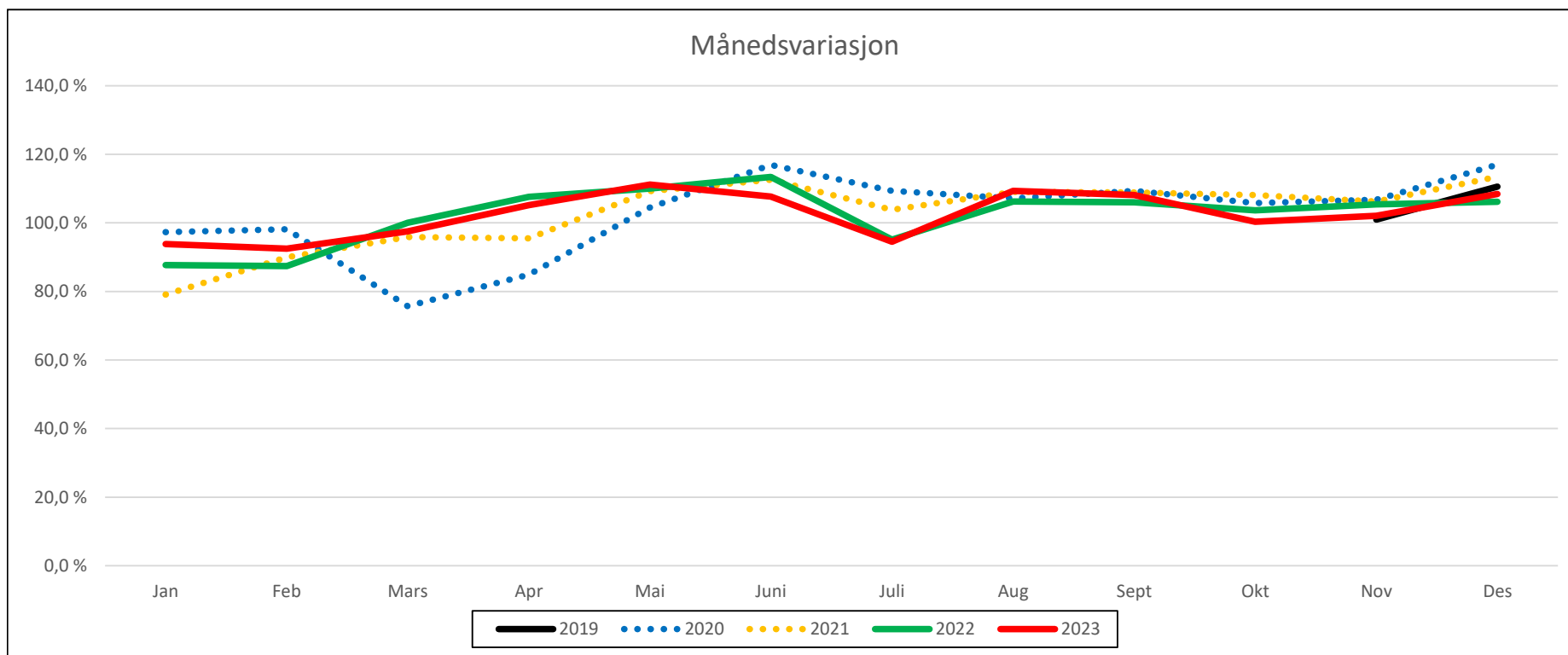
Månedsvariasjon

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

ID: EV6 S85D1 m3202 KD3 m142

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

År													Forhold	
	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT/NVDT	Dekningsgrad
2019	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	101,0 %	110,6 %	0,82	12,9 %
2020	97,3 %	98,1 %	75,7 %	84,9 %	104,5 %	116,9 %	109,3 %	107,1 %	109,3 %	105,8 %	106,8 %	117,0 %	0,86	100,0 %
2021	79,1 %	90,0 %	95,9 %	95,5 %	109,3 %	112,6 %	103,8 %	109,0 %	108,9 %	108,1 %	106,3 %	113,5 %	0,85	99,7 %
2022	87,7 %	87,4 %	100,0 %	107,6 %	110,0 %	113,4 %	95,1 %	106,3 %	106,0 %	103,7 %	105,4 %	106,2 %	0,85	100,0 %
2023	93,8 %	92,5 %	97,5 %	105,2 %	111,2 %	107,7 %	94,5 %	109,3 %	108,1 %	100,3 %	102,1 %	108,5 %	0,85	100,0 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 05420V578059

Tellepunkt: [Branes Ø E6 felt 1 retning Verdal](#)

ID: EV6 S85D1 m3425

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

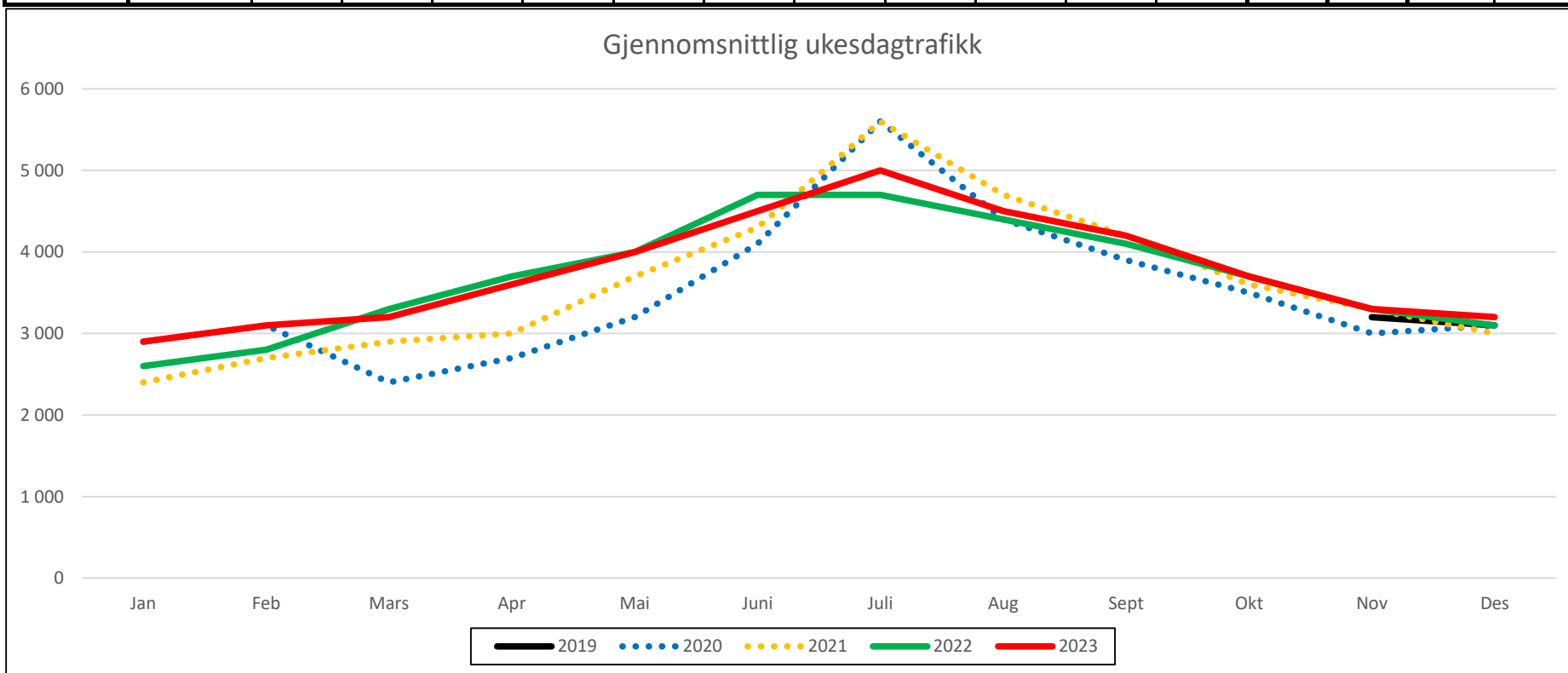
Gjennomsnittlig ukesdagtrafikk

Kommune: Levanger

Versjon NovaTData: 4,10. Versjon TAnalyse: 2,03

Andel ÅDT over

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	NVDT	5,6 m	7,6 m
2019	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	3 200	3 100	2 900	3 400	20,0 %	14,3 %
2020	2 900	3 100	2 400	2 700	3 200	4 100	5 600	4 400	3 900	3 500	3 000	3 100	3 400	3 700	23,2 %	17,6 %
2021	2 400	2 700	2 900	3 000	3 700	4 300	5 600	4 700	4 200	3 600	3 300	3 000	3 600	3 900	21,8 %	17,3 %
2022	2 600	2 800	3 300	3 700	4 000	4 700	4 700	4 400	4 100	3 700	3 300	3 100	3 700	3 900	20,6 %	16,3 %
2023	2 900	3 100	3 200	3 600	4 000	4 500	5 000	4 500	4 200	3 700	3 300	3 200	3 700	4 000	20,1 %	15,7 %



Trafikktvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 05420V578059

Tellepunkt: [Branes Ø E6 felt 1 retning Verdal](#)

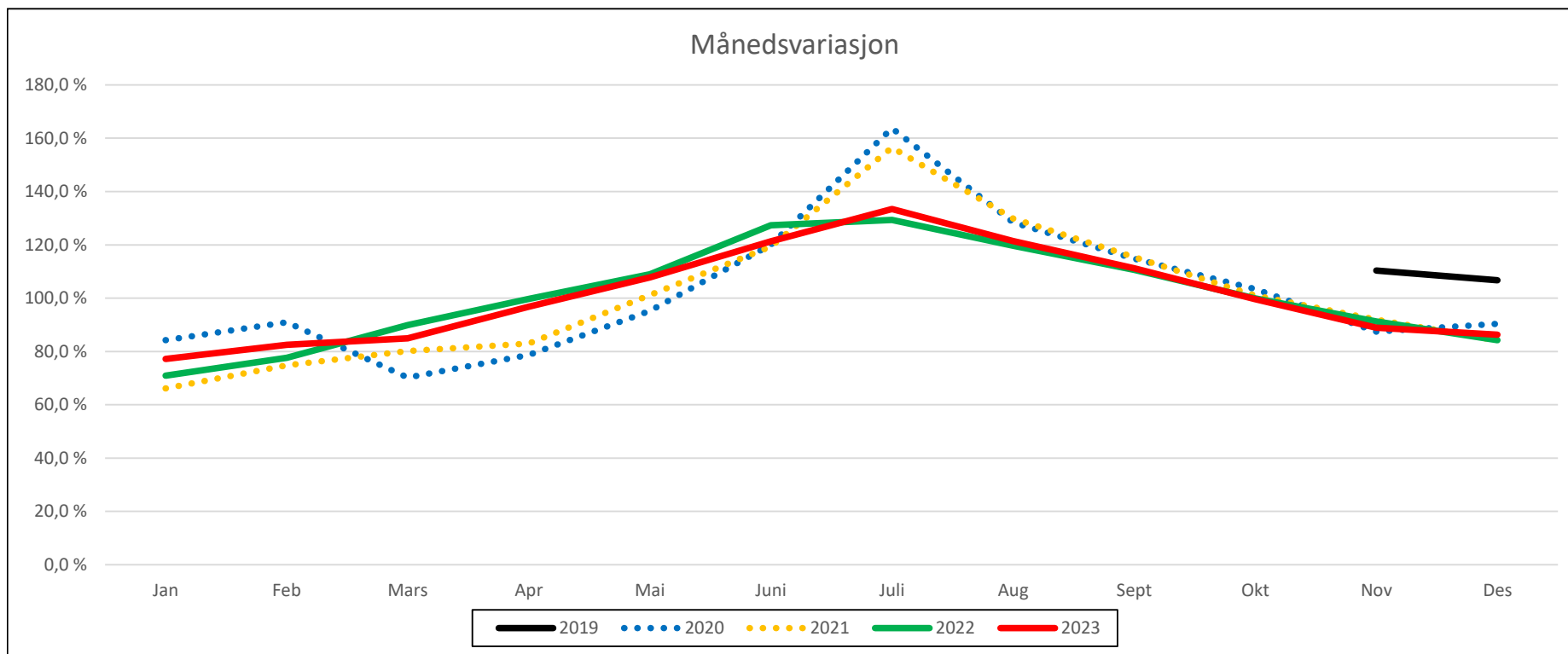
Månedsvariasjon

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

ID: EV6 S85D1 m3425

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	Forhold	
													ÅDT/NVDT	Dekningsgrad
2019	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	110,4 %	106,7 %	0,85	11,8 %
2020	84,2 %	91,0 %	70,2 %	78,7 %	95,2 %	120,0 %	163,7 %	128,4 %	114,8 %	103,4 %	87,4 %	90,4 %	0,93	97,0 %
2021	66,1 %	74,9 %	80,1 %	83,0 %	101,2 %	119,4 %	156,5 %	129,9 %	115,4 %	101,0 %	91,9 %	84,1 %	0,94	99,7 %
2022	70,9 %	77,7 %	89,9 %	99,8 %	109,0 %	127,4 %	129,3 %	119,7 %	110,6 %	99,9 %	91,3 %	84,2 %	0,93	99,7 %
2023	77,2 %	82,5 %	84,9 %	96,8 %	107,8 %	121,3 %	133,4 %	121,4 %	111,2 %	99,6 %	88,9 %	86,3 %	0,94	100,0 %



Trafikktvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 40729V578598

Tellepunkt: **Stamphusmyra**

Gjennomsnittlig ukesdagtrafikk

Kommune: Verdal

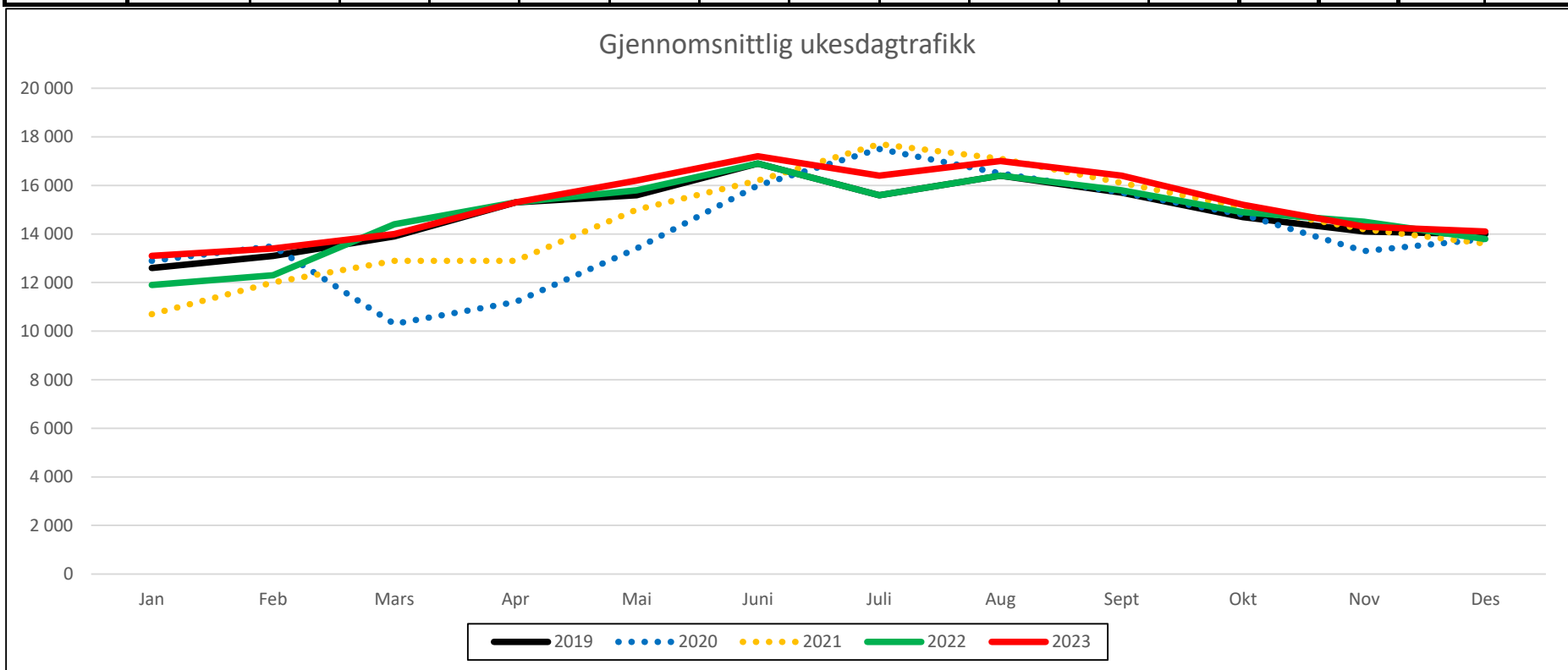
ID: EV6 S86D1 m1377

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

Versjon NovaTData: 4,10. Versjon TAnalyse: 2,03

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

År													Andel ÅDT over			
	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	NVDT	5,6 m	7,6 m
2019	12 600	13 100	13 900	15 300	15 600	16 900	15 600	16 400	15 700	14 700	14 100	14 000	14 600	16 600	12,7 %	9,7 %
2020	12 900	13 500	10 300	11 200	13 400	16 000	17 500	16 500	15 700	14 800	13 300	13 800	13 800	15 600	12,8 %	9,9 %
2021	10 700	12 000	12 900	12 900	15 000	16 200	17 700	17 100	16 100	15 100	14 200	13 600	14 300	16 100	12,4 %	9,5 %
2022	11 900	12 300	14 400	15 300	15 800	16 900	15 600	16 400	15 800	14 900	14 500	13 800	14 600	16 500	12,0 %	9,2 %
2023	13 100	13 400	14 000	15 300	16 200	17 200	16 400	17 000	16 400	15 200	14 300	14 100	14 900	16 900	11,8 %	8,9 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 40729V578598

Tellepunkt: **Stamphusmyra**

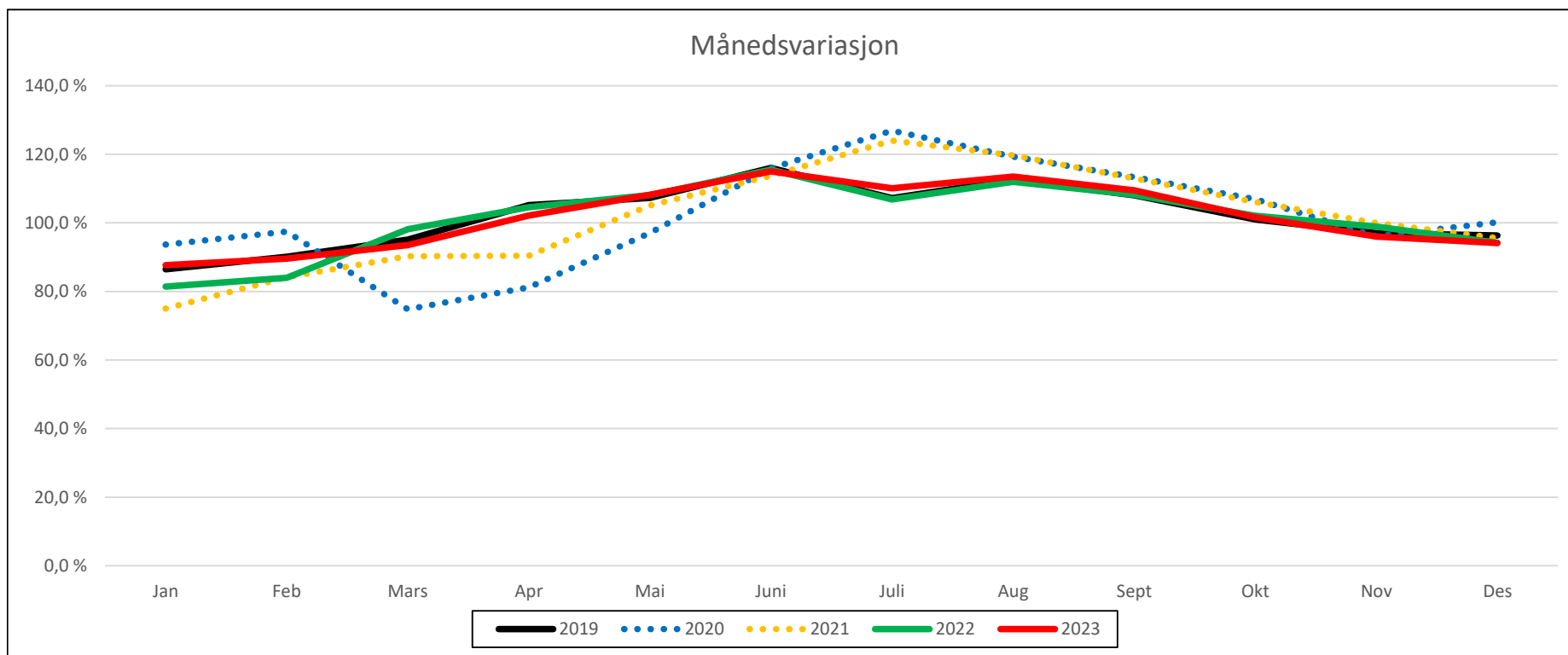
Månedsvariasjon

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

ID: EV6 S86D1 m1377

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

År													Forhold	Dekningsgrad
	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT/NVDT	
2019	86,5 %	90,1 %	95,1 %	105,2 %	107,3 %	116,0 %	107,2 %	112,6 %	108,1 %	101,0 %	97,0 %	96,3 %	0,88	99,2 %
2020	93,7 %	97,5 %	74,8 %	81,2 %	97,1 %	115,9 %	126,9 %	119,4 %	113,3 %	106,9 %	96,1 %	100,2 %	0,89	100,0 %
2021	75,0 %	84,1 %	90,3 %	90,5 %	105,1 %	113,7 %	124,0 %	119,7 %	113,0 %	106,1 %	100,0 %	95,6 %	0,89	99,7 %
2022	81,4 %	84,0 %	98,1 %	104,6 %	108,1 %	115,5 %	106,9 %	112,0 %	108,2 %	102,1 %	98,9 %	94,2 %	0,89	94,5 %
2023	87,7 %	89,6 %	93,5 %	102,2 %	108,2 %	115,0 %	110,1 %	113,5 %	109,5 %	101,6 %	96,0 %	94,1 %	0,88	100,0 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 63721V578598

Tellepunkt: **Verdal_E6_felt_1_retning_Steinkjer**

Gjennomsnittlig ukesdagtrafikk

Kommune: Verdal

ID: EV6 S86D1 m3649

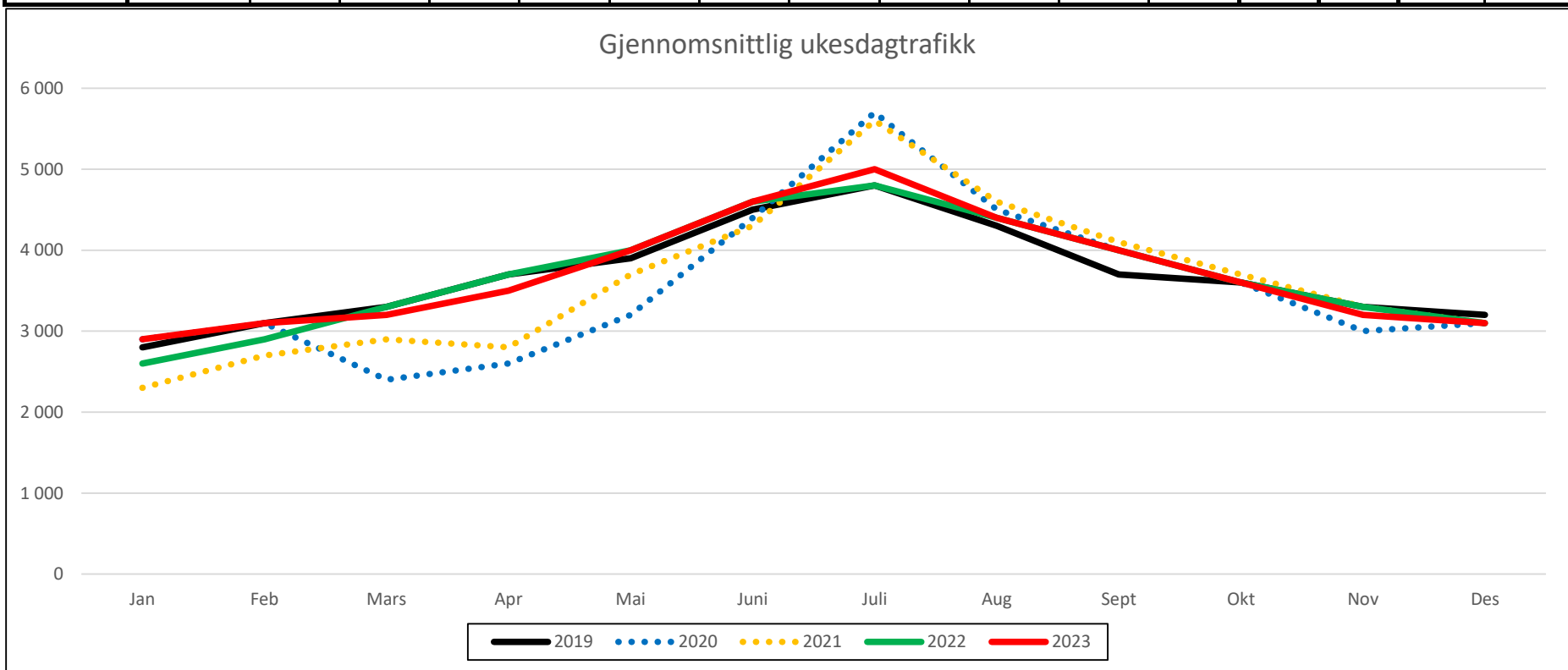
Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

Versjon NovaTData: 4,10. Versjon TAnalyse: 2,03

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

Andel ÅDT over

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	NVDT	5,6 m	7,6 m
2019	2 800	3 100	3 300	3 700	3 900	4 500	4 800	4 300	3 700	3 600	3 300	3 200	3 600	3 900	17,8 %	13,3 %
2020	2 900	3 100	2 400	2 600	3 200	4 400	5 700	4 500	4 000	3 600	3 000	3 100	3 500	3 700	19,2 %	14,4 %
2021	2 300	2 700	2 900	2 800	3 700	4 300	5 600	4 600	4 100	3 700	3 300	3 100	3 600	3 800	19,4 %	14,4 %
2022	2 600	2 900	3 300	3 700	4 000	4 600	4 800	4 400	4 000	3 600	3 300	3 100	3 700	3 900	17,9 %	13,1 %
2023	2 900	3 100	3 200	3 500	4 000	4 600	5 000	4 400	4 000	3 600	3 200	3 100	3 700	3 900	17,5 %	12,7 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 63721V578598

Tellepunkt: **Verdal_E6_felt_1_retning_Steinkjer**

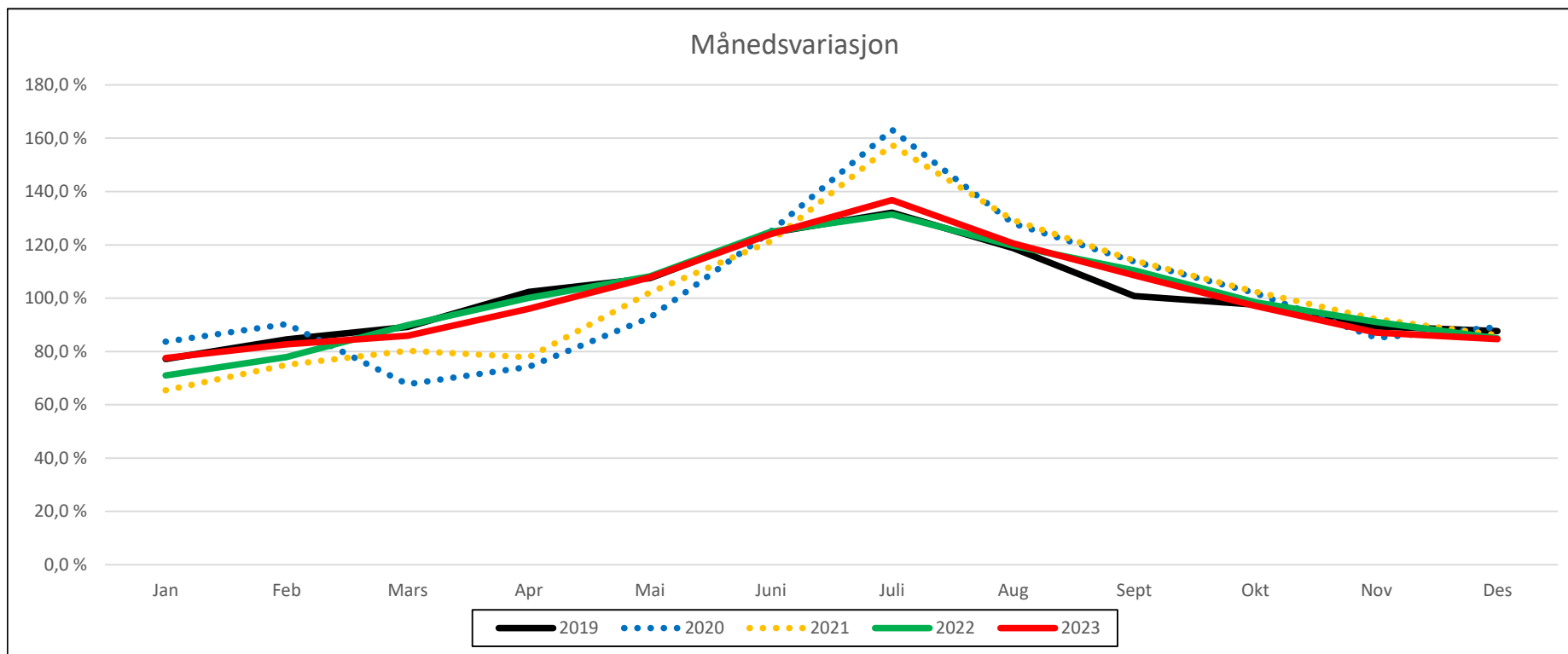
Månedsvariasjon

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

ID: EV6 S86D1 m3649

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

År													Forhold	Dekningsgrad
	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT/NVDT	
2019	77,2 %	84,5 %	89,2 %	102,3 %	107,5 %	124,6 %	132,1 %	118,8 %	100,8 %	97,5 %	89,4 %	87,7 %	0,94	100,0 %
2020	83,7 %	90,3 %	67,7 %	74,2 %	92,7 %	125,0 %	163,2 %	128,1 %	113,7 %	102,0 %	85,1 %	89,1 %	0,94	100,0 %
2021	65,4 %	75,0 %	80,3 %	77,8 %	102,2 %	121,3 %	157,5 %	129,3 %	114,1 %	102,5 %	92,1 %	86,1 %	0,94	99,7 %
2022	71,0 %	77,9 %	89,9 %	100,1 %	108,2 %	124,9 %	131,4 %	119,7 %	110,4 %	98,5 %	91,1 %	84,9 %	0,94	100,0 %
2023	77,5 %	82,7 %	85,9 %	96,0 %	107,8 %	124,1 %	136,8 %	120,5 %	108,5 %	97,1 %	87,1 %	84,7 %	0,95	100,0 %



Trafikktvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 63327V578083

Tellepunkt: **Verdal_arm_Levanger_Verdalsøra**

Gjennomsnittlig ukesdagtrafikk

Kommune: Verdal

Versjon NovaTData: 4,10. Versjon TAnalyse: 2,03

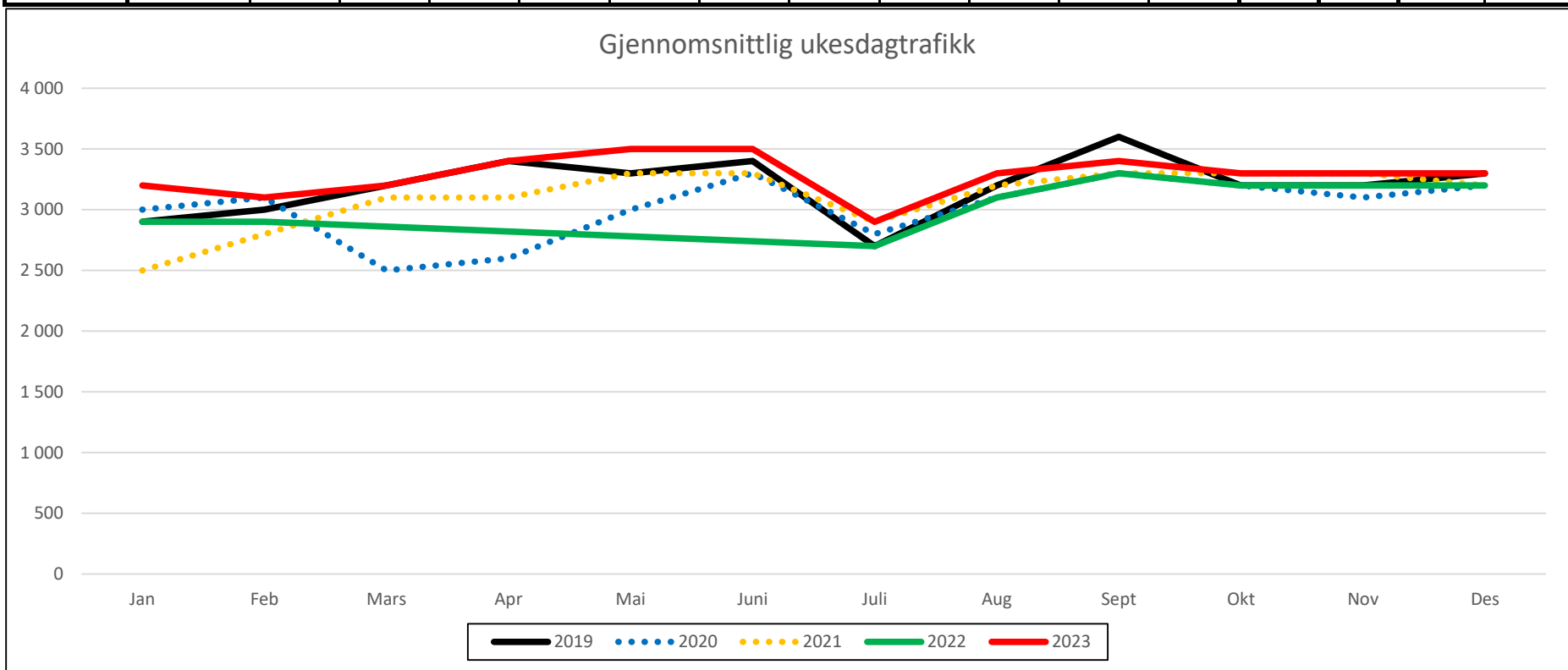
ID: EV6 S86D1 m3749 KD1 m149

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

Andel ÅDT over

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	NVDT	5,6 m	7,6 m
2019	2 900	3 000	3 200	3 400	3 300	3 400	2 700	3 200	3 600	3 200	3 200	3 300	3 100	3 700	11,4 %	8,7 %
2020	3 000	3 100	2 500	2 600	3 000	3 300	2 800	3 100	3 300	3 200	3 100	3 200	2 900	3 500	11,7 %	9,0 %
2021	2 500	2 800	3 100	3 100	3 300	3 300	2 900	3 200	3 300	3 300	3 300	3 200	3 000	3 600	11,8 %	9,0 %
2022	2 900	2 900	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	2 700	3 100	3 300	3 200	3 200	3 200	3 000	3 600	11,2 %	8,7 %
2023	3 200	3 100	3 200	3 400	3 500	3 500	2 900	3 300	3 400	3 300	3 300	3 300	3 200	3 800	11,0 %	8,8 %



Trafikktvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 63327V578083

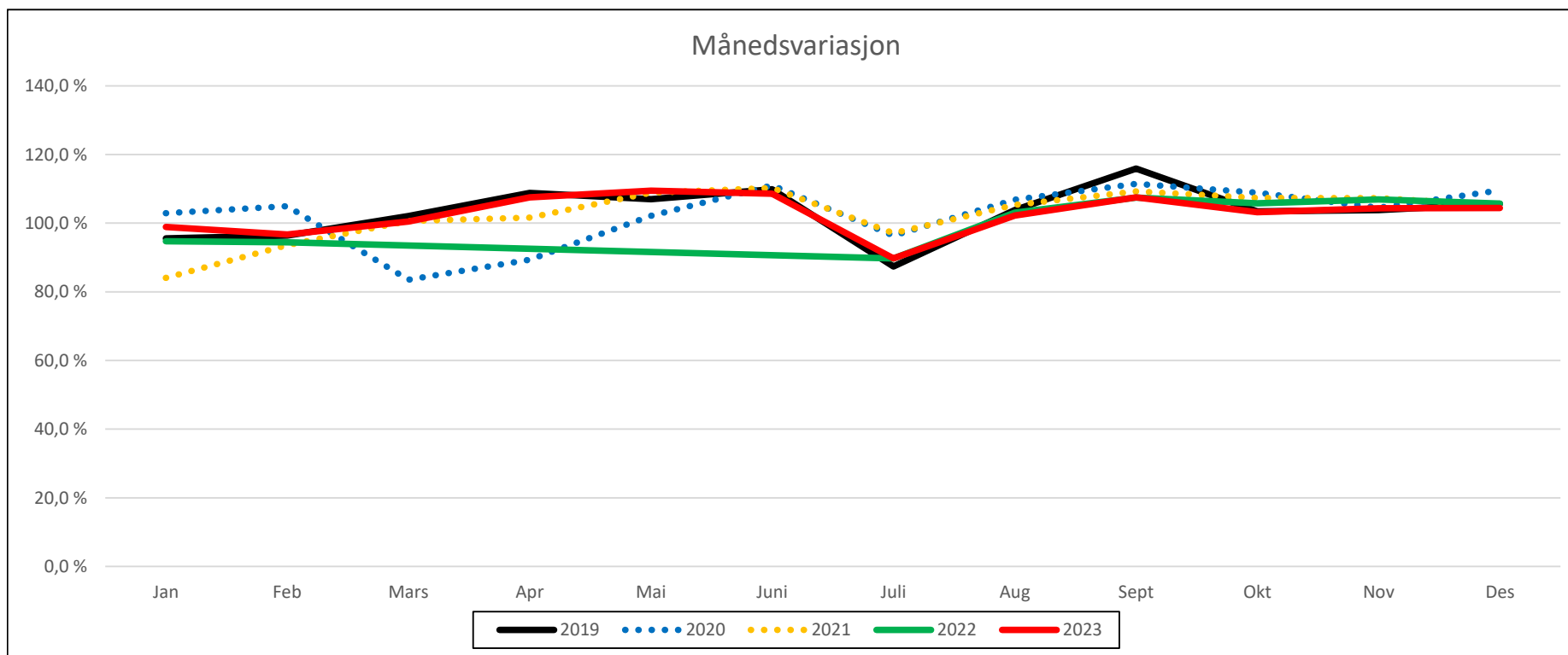
Tellepunkt: [Verdal_arm_Levanger_Verdalsøra](#)**Månedsvariasjon**

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

ID: EV6 S86D1 m3749 KD1 m149

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	Forhold	
													ÅDT/NVDT	Dekningsgrad
2019	95,6 %	96,4 %	102,1 %	108,8 %	107,0 %	109,9 %	87,4 %	103,8 %	115,9 %	103,4 %	103,9 %	105,6 %	0,82	100,0 %
2020	102,9 %	105,0 %	83,5 %	89,4 %	102,1 %	111,0 %	96,4 %	106,9 %	111,5 %	108,9 %	104,5 %	109,6 %	0,84	100,0 %
2021	84,1 %	93,6 %	100,7 %	101,6 %	108,9 %	110,3 %	97,1 %	105,3 %	109,2 %	107,4 %	107,3 %	105,2 %	0,84	99,7 %
2022	94,7 %	94,4 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	89,7 %	103,1 %	107,5 %	105,8 %	106,9 %	105,7 %	0,84	63,8 %
2023	98,9 %	96,7 %	100,5 %	107,5 %	109,5 %	108,6 %	89,7 %	102,2 %	107,5 %	103,2 %	104,3 %	104,4 %	0,83	100,0 %



Trafikktvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 04883V1704241

Tellepunkt: **Verdal_arm_Verdalsøra_Steinkjer**

Gjennomsnittlig ukesdagtrafikk

Kommune: Verdal

Versjon NovaTData: 4,10. Versjon TAnalyse: 2,03

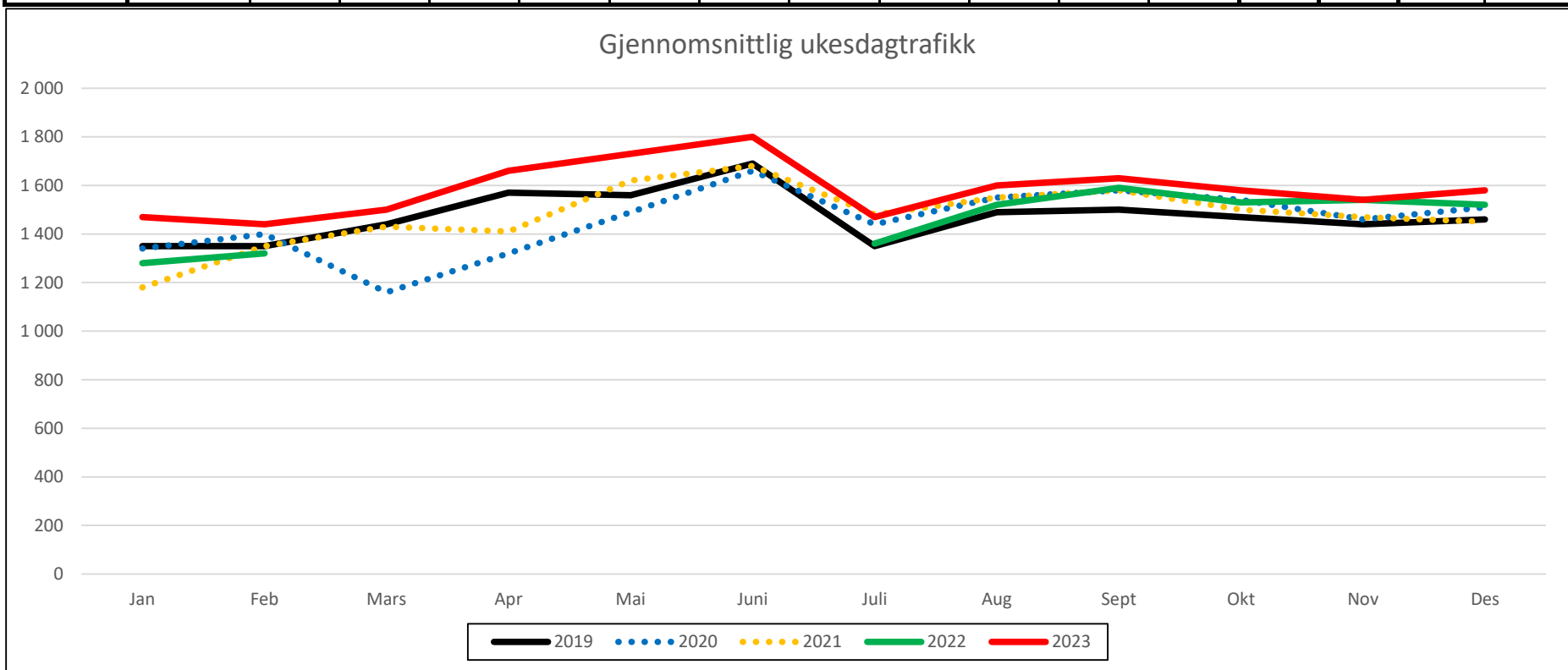
ID: EV6 S86D1 m3749 KD2 m20

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

Andel ÅDT over

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	NVDT	5,6 m	7,6 m
2019	1 350	1 350	1 440	1 570	1 560	1 690	1 350	1 490	1 500	1 470	1 440	1 460	1 430	1 740	13,5 %	10,0 %
2020	1 340	1 400	1 160	1 320	1 490	1 660	1 440	1 550	1 580	1 540	1 460	1 510	1 410	1 710	13,2 %	10,0 %
2021	1 180	1 350	1 430	1 410	1 620	1 680	1 480	1 550	1 580	1 500	1 470	1 450	1 440	1 740	13,5 %	10,2 %
2022	1 280	1 320	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	1 360	1 520	1 590	1 530	1 540	1 520	1 450	1 750	12,5 %	9,7 %
2023	1 470	1 440	1 500	1 660	1 730	1 800	1 470	1 600	1 630	1 580	1 540	1 580	1 530	1 880	11,9 %	9,3 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 04883V1704241

Tellepunkt: [Verdal_arm_Verdalsøra_Steinkjer](#)

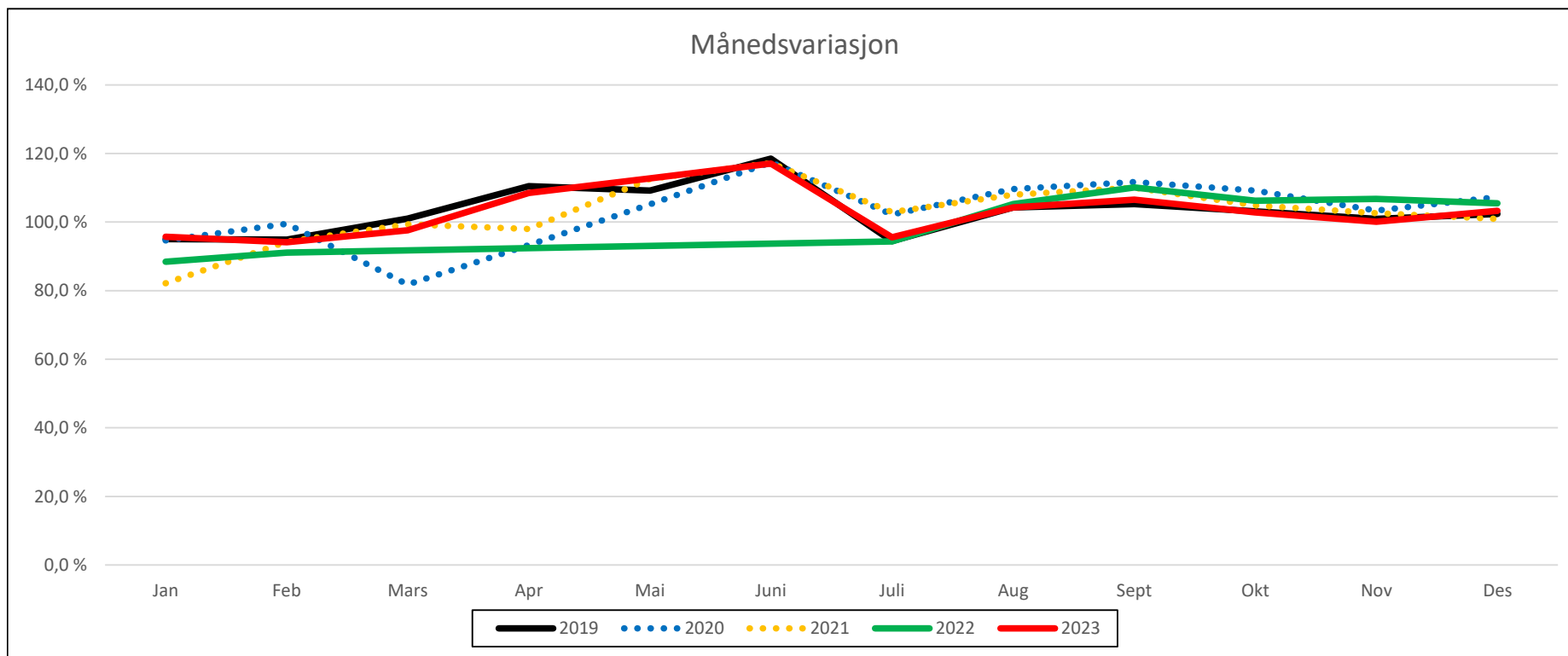
Månedsvariasjon

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

ID: EV6 S86D1 m3749 KD2 m20

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

År													Forhold	Dekningsgrad
	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT/NVDT	
2019	95,0 %	94,9 %	101,0 %	110,4 %	109,2 %	118,5 %	94,5 %	104,3 %	105,3 %	103,2 %	100,9 %	102,4 %	0,82	100,0 %
2020	94,7 %	99,5 %	81,8 %	93,3 %	105,2 %	117,4 %	102,2 %	109,6 %	111,7 %	109,2 %	103,4 %	107,3 %	0,82	100,0 %
2021	82,2 %	94,3 %	99,4 %	98,0 %	112,6 %	117,2 %	102,9 %	107,9 %	110,0 %	104,9 %	102,6 %	100,9 %	0,83	99,7 %
2022	88,4 %	91,1 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	94,4 %	105,3 %	110,1 %	106,2 %	106,8 %	105,5 %	0,83	63,8 %
2023	95,7 %	94,1 %	97,6 %	108,5 %	112,8 %	117,1 %	95,6 %	104,3 %	106,5 %	102,8 %	100,1 %	103,3 %	0,82	100,0 %



Trafikktvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 47623V578084

Tellepunkt: **Verdal_arm_Steinkjer_Verdalsøra**

Gjennomsnittlig ukesdagtrafikk

Kommune: Verdal

ID: EV6 S86D1 m3749 KD3 m152

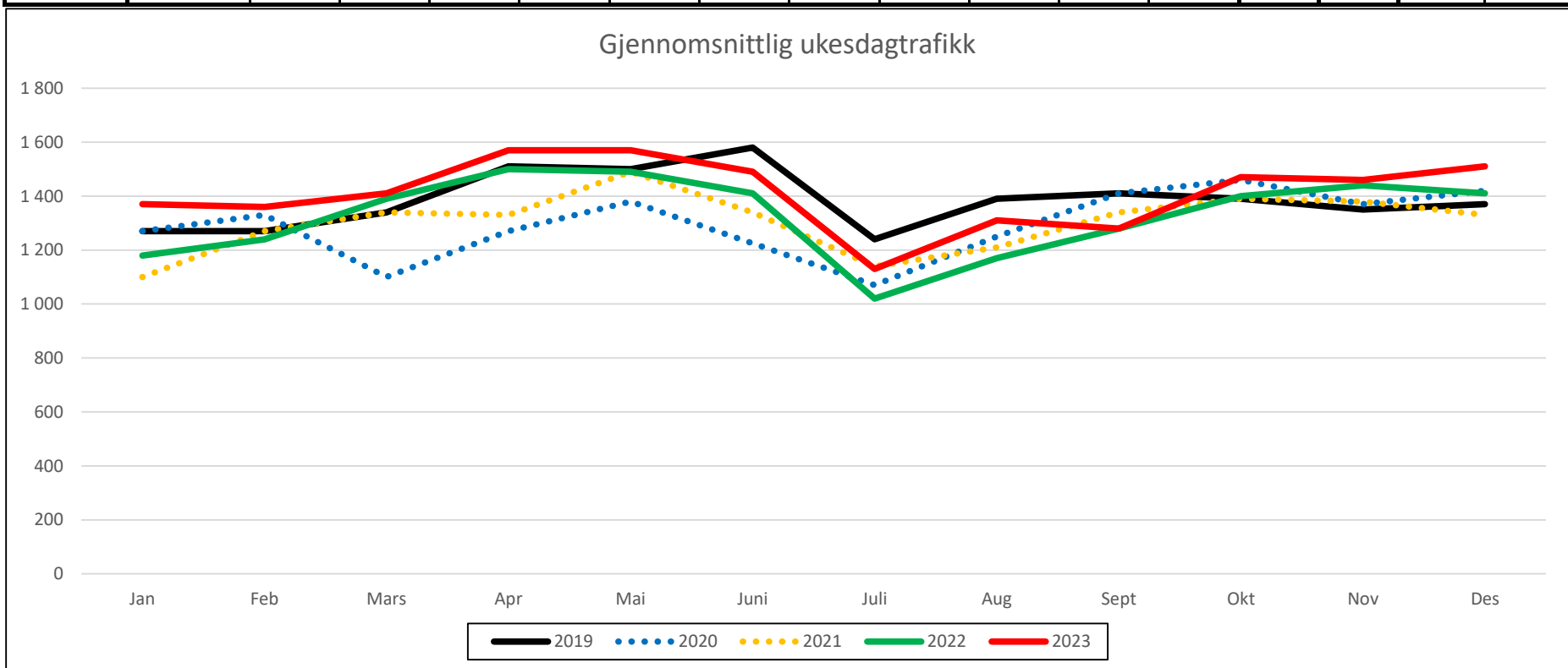
Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

Versjon NovaTData: 4,10. Versjon TAnalyse: 2,03

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

Andel ÅDT over

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	NVDT	5,6 m	7,6 m
2019	1 270	1 270	1 340	1 510	1 500	1 580	1 240	1 390	1 410	1 390	1 350	1 370	1 340	1 640	13,1 %	9,9 %
2020	1 270	1 330	1 100	1 270	1 380	#N/A	1 070	1 250	1 410	1 460	1 370	1 420	1 260	1 540	12,8 %	9,8 %
2021	1 100	1 270	1 340	1 330	1 490	1 340	1 140	1 210	1 340	1 390	1 380	1 330	1 270	1 540	13,4 %	10,4 %
2022	1 180	1 240	1 390	1 500	1 490	1 410	1 020	1 170	1 280	1 400	1 440	1 410	1 290	1 590	13,0 %	9,9 %
2023	1 370	1 360	1 410	1 570	1 570	1 490	1 130	1 310	1 280	1 470	1 460	1 510	1 360	1 690	12,4 %	9,5 %



Trafikktvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 47623V578084

Tellepunkt: [Verdal_arm_Steinkjer_Verdalsøra](#)

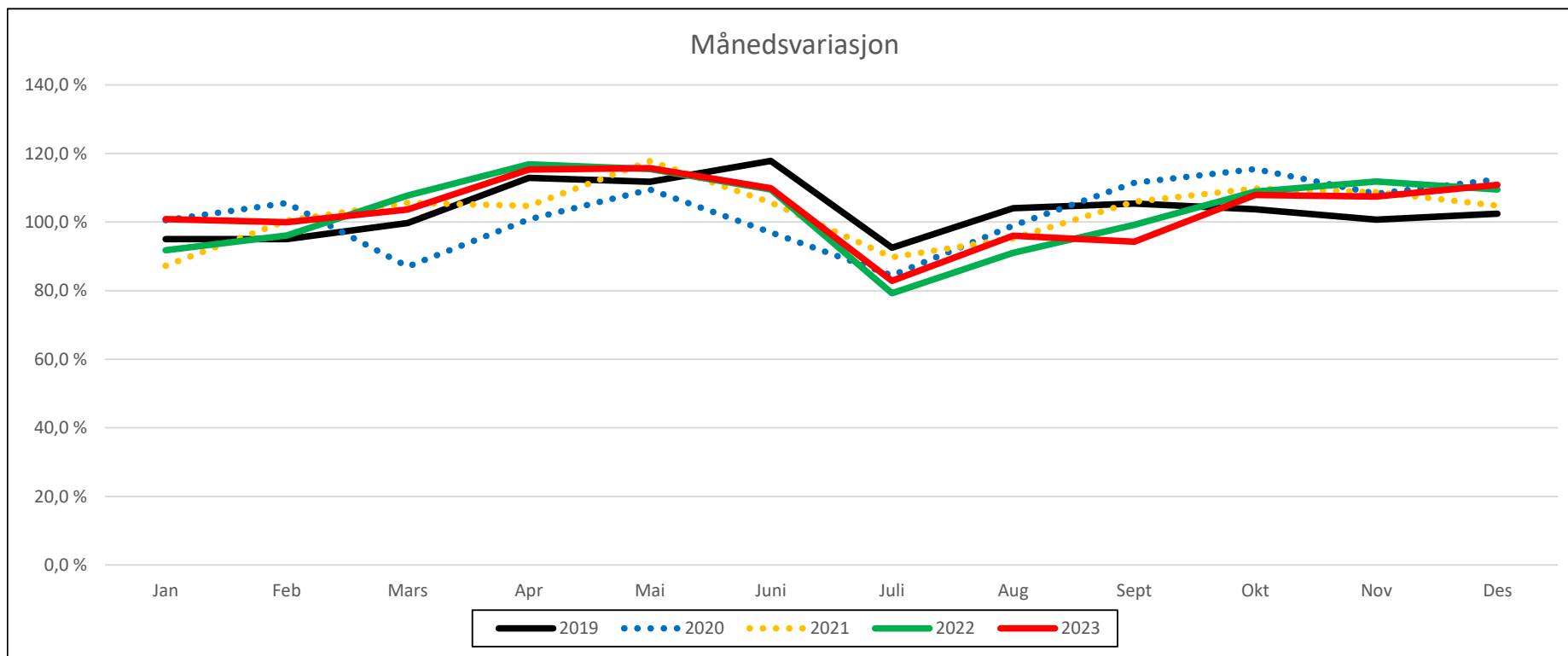
Månedsvariasjon

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

ID: EV6 S86D1 m3749 KD3 m152

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

År													Forhold	Dekningsgrad
	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT/NVDT	
2019	95,1 %	95,1 %	99,7 %	112,9 %	111,8 %	117,8 %	92,5 %	104,0 %	105,4 %	103,7 %	100,7 %	102,5 %	0,82	100,0 %
2020	100,6 %	105,6 %	87,0 %	100,8 %	109,5 %	#N/A	84,5 %	99,0 %	111,5 %	115,5 %	108,2 %	112,5 %	0,82	87,4 %
2021	87,3 %	100,4 %	105,6 %	104,7 %	117,8 %	105,7 %	89,7 %	95,3 %	105,9 %	109,8 %	108,8 %	104,8 %	0,82	99,7 %
2022	91,8 %	96,1 %	107,8 %	116,9 %	115,5 %	109,5 %	79,3 %	91,1 %	99,2 %	108,9 %	111,8 %	109,5 %	0,81	100,0 %
2023	100,9 %	99,9 %	103,7 %	115,3 %	115,7 %	109,9 %	82,9 %	96,0 %	94,3 %	107,9 %	107,4 %	110,9 %	0,80	100,0 %



Trafikktvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 76881V578085

Tellepunkt: **Verdal_arm_Verdalsøra_Levanger**

Gjennomsnittlig ukesdagtrafikk

Kommune: Verdal

ID: EV6 S86D1 m3749 KD4 m150

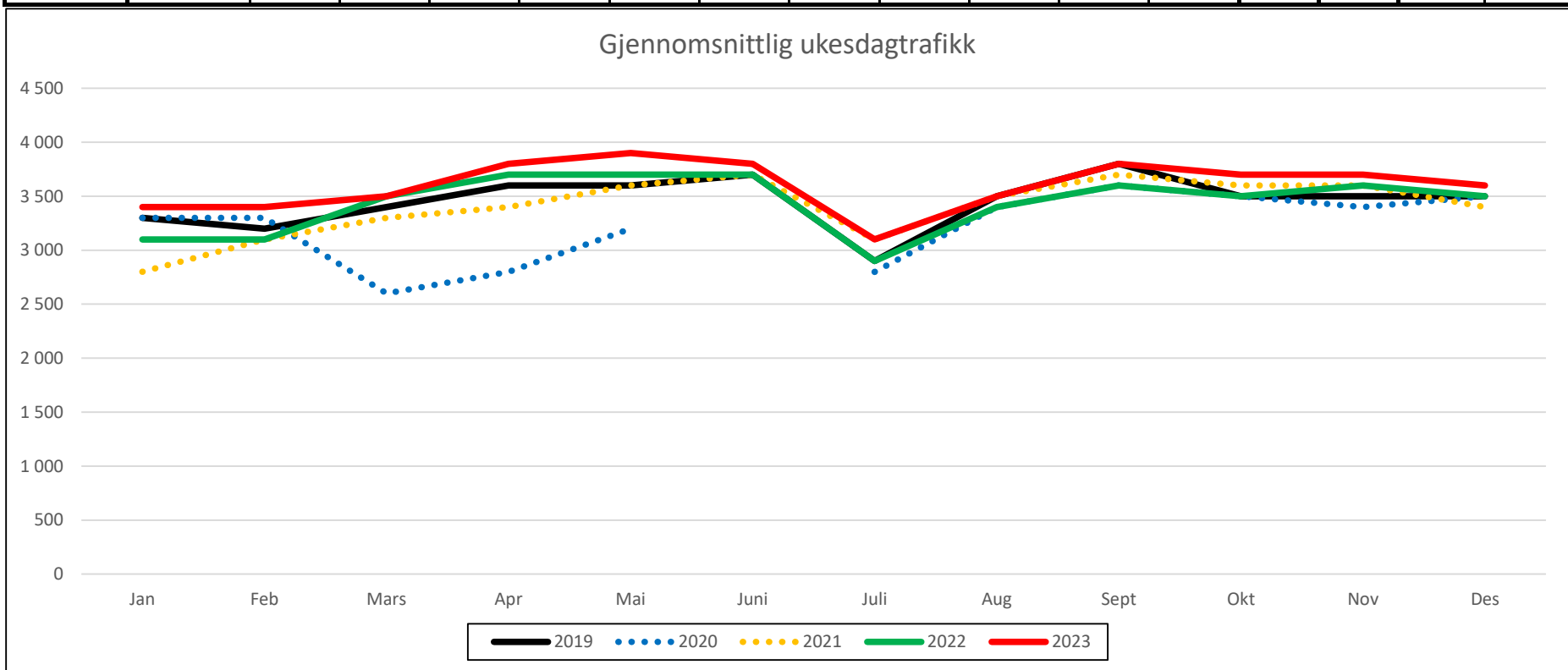
Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

Versjon NovaTData: 4,10. Versjon TAnalyse: 2,03

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

Andel ÅDT over

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	NVDT	5,6 m	7,6 m
2019	3 300	3 200	3 400	3 600	3 600	3 700	2 900	3 500	3 800	3 500	3 500	3 500	3 300	4 100	12,6 %	10,1 %
2020	3 300	3 300	2 600	2 800	3 200	#N/A	2 800	3 400	3 600	3 500	3 400	3 500	3 100	3 800	12,7 %	10,2 %
2021	2 800	3 100	3 300	3 400	3 600	3 700	3 100	3 500	3 700	3 600	3 600	3 400	3 300	4 000	13,0 %	10,4 %
2022	3 100	3 100	3 500	3 700	3 700	3 700	2 900	3 400	3 600	3 500	3 600	3 500	3 400	4 100	12,7 %	10,1 %
2023	3 400	3 400	3 500	3 800	3 900	3 800	3 100	3 500	3 800	3 700	3 700	3 600	3 500	4 300	12,5 %	9,9 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 76881V578085

Tellepunkt: [Verdal_arm_Verdalsøra_Levanger](#)

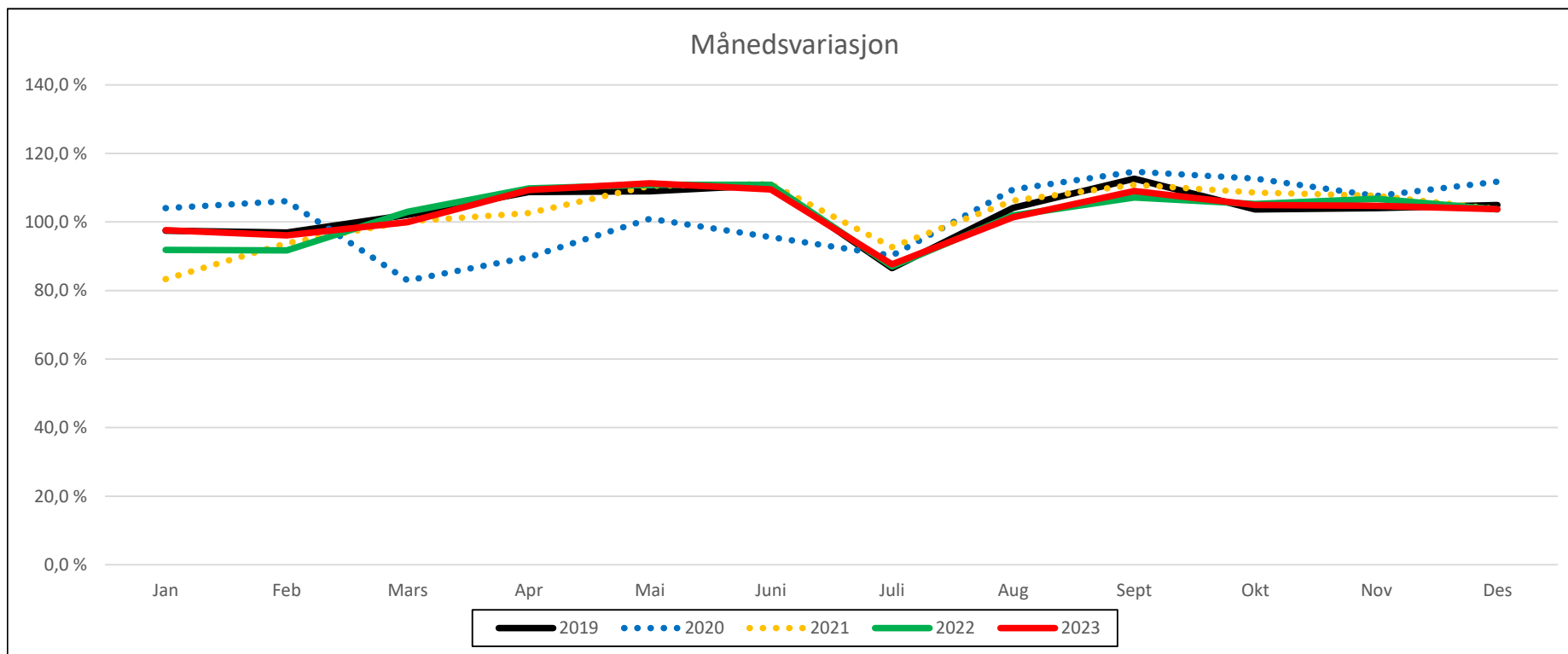
Månedsvariasjon

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

ID: EV6 S86D1 m3749 KD4 m150

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

År													Forhold	Dekningsgrad
	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT/NVDT	
2019	97,5 %	96,9 %	102,1 %	108,7 %	109,0 %	110,8 %	86,5 %	104,2 %	112,6 %	103,7 %	104,0 %	105,0 %	0,81	100,0 %
2020	104,0 %	106,1 %	82,9 %	89,7 %	100,9 %	#N/A	90,2 %	109,5 %	114,7 %	112,7 %	107,6 %	111,8 %	0,82	87,4 %
2021	83,3 %	93,8 %	100,2 %	102,6 %	110,5 %	111,1 %	92,7 %	106,2 %	110,8 %	108,6 %	107,7 %	103,7 %	0,83	99,7 %
2022	91,9 %	91,7 %	103,0 %	109,8 %	110,9 %	110,9 %	87,0 %	102,0 %	107,1 %	105,2 %	106,7 %	103,6 %	0,82	100,0 %
2023	97,6 %	96,1 %	100,0 %	109,3 %	111,3 %	109,5 %	87,7 %	101,4 %	109,1 %	104,9 %	104,7 %	103,7 %	0,82	100,0 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 65732V578598

Tellepunkt: [Verdal_E6_felt_2_retning_Levanger](#)

Gjennomsnittlig ukesdagtrafikk

Kommune: Verdal

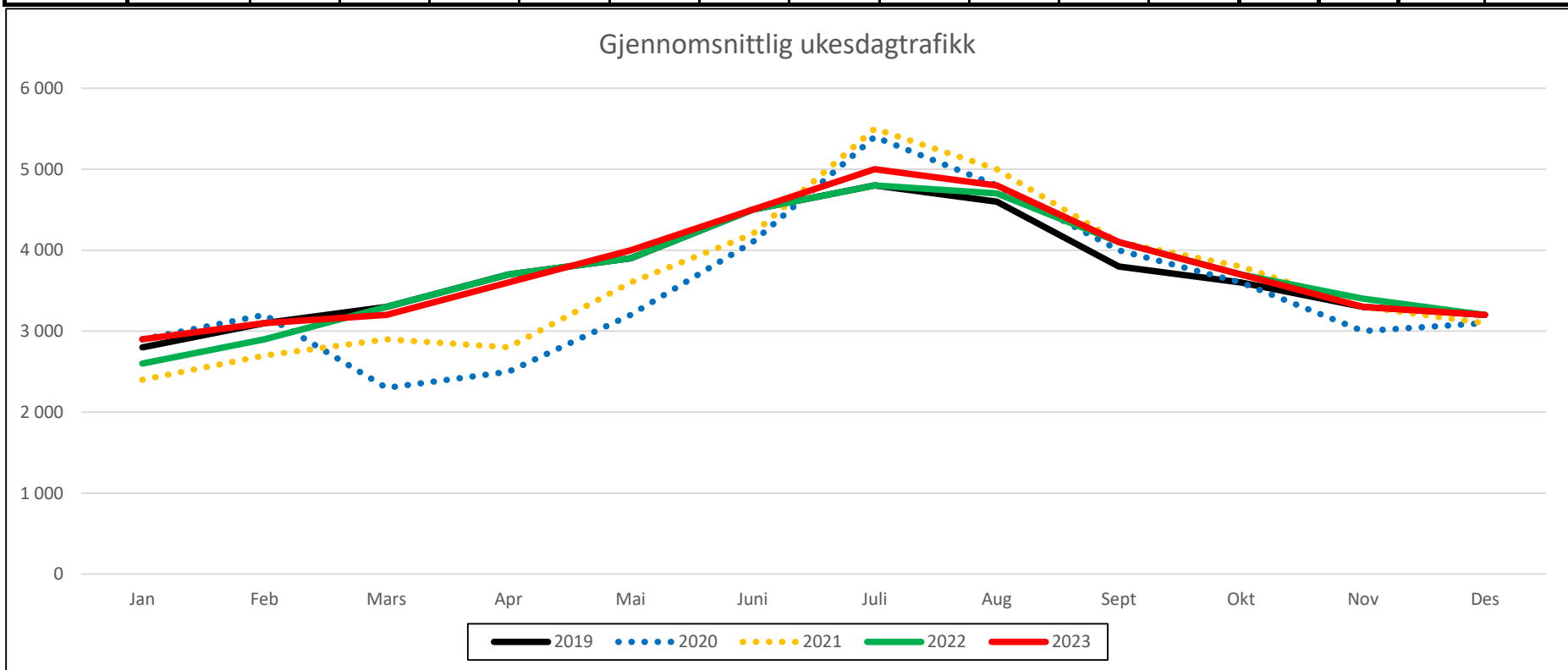
ID: EV6 S86D1 m3849

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

Versjon NovaTData: 4,10. Versjon TAnalyse: 2,03

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

År													Andel ÅDT over			
	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	NVDT	5,6 m	7,6 m
2019	2 800	3 100	3 300	3 700	3 900	4 500	4 800	4 600	3 800	3 600	3 300	3 200	3 700	3 900	16,8 %	12,8 %
2020	2 900	3 200	2 300	2 500	3 200	4 100	5 400	4 800	4 000	3 600	3 000	3 100	3 500	3 700	18,3 %	14,1 %
2021	2 400	2 700	2 900	2 800	3 600	4 200	5 500	5 000	4 100	3 800	3 300	3 100	3 600	3 800	18,4 %	13,9 %
2022	2 600	2 900	3 300	3 700	3 900	4 500	4 800	4 700	4 100	3 700	3 400	3 200	3 700	3 900	17,2 %	12,7 %
2023	2 900	3 100	3 200	3 600	4 000	4 500	5 000	4 800	4 100	3 700	3 300	3 200	3 800	4 000	16,8 %	12,3 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 65732V578598

Tellepunkt: [Verdal_E6_felt_2_retning_Levanger](#)

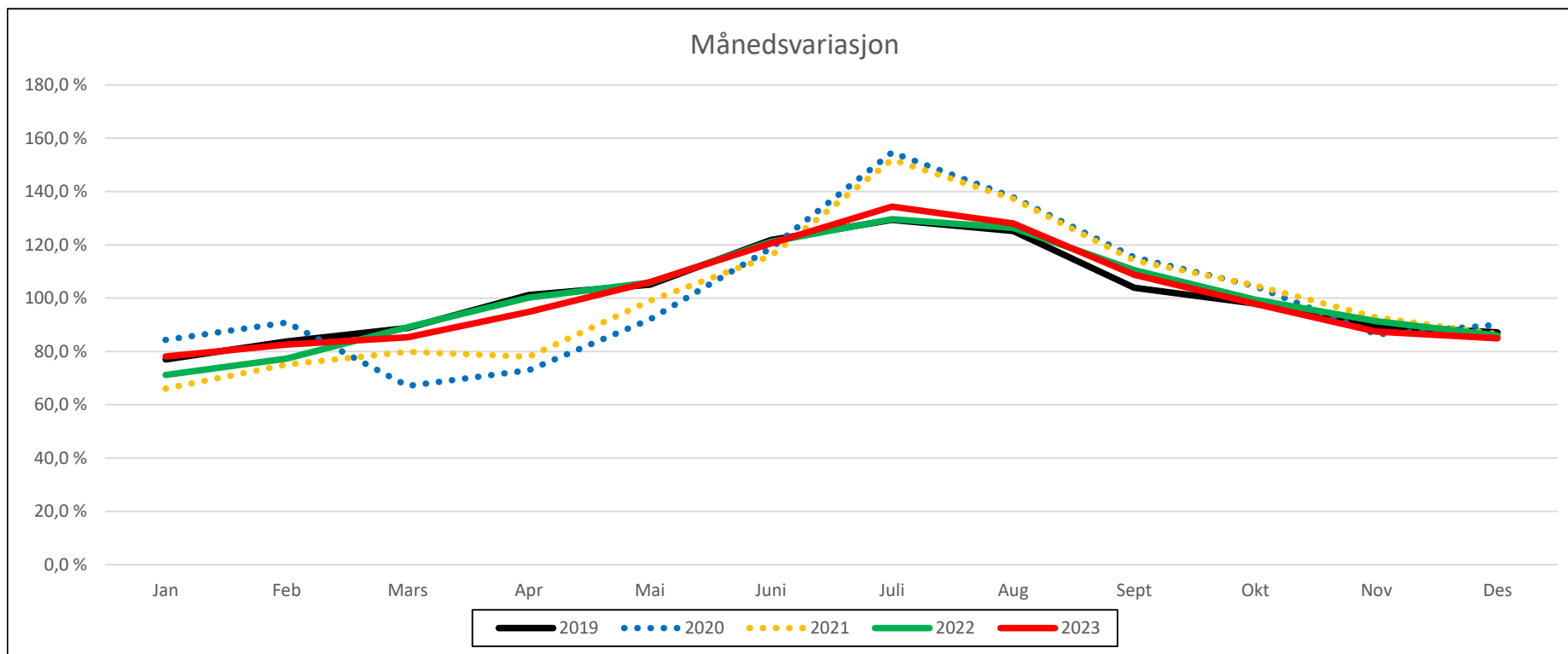
Månedsvariasjon

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

ID: EV6 S86D1 m3849

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

År													Forhold	Dekningsgrad
	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT/NVDT	
2019	77,0 %	83,8 %	88,8 %	101,2 %	105,1 %	121,8 %	129,4 %	125,2 %	103,9 %	97,9 %	89,6 %	87,2 %	0,93	100,0 %
2020	84,3 %	90,8 %	67,1 %	72,9 %	92,0 %	118,6 %	154,6 %	137,9 %	115,3 %	104,5 %	86,3 %	90,0 %	0,94	100,0 %
2021	66,1 %	75,1 %	79,8 %	78,0 %	99,1 %	115,9 %	152,0 %	137,3 %	114,1 %	104,8 %	92,8 %	86,5 %	0,95	99,7 %
2022	71,2 %	77,4 %	89,1 %	100,2 %	105,9 %	121,1 %	129,6 %	126,4 %	110,5 %	99,5 %	91,4 %	86,0 %	0,94	100,0 %
2023	78,1 %	82,6 %	85,4 %	94,9 %	106,0 %	120,6 %	134,3 %	128,0 %	108,8 %	97,9 %	87,4 %	84,9 %	0,94	100,0 %



Trafikktvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 68960V578600

Tellepunkt: **Mæresmyra**

ID: EV6 S88D1 m10496

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

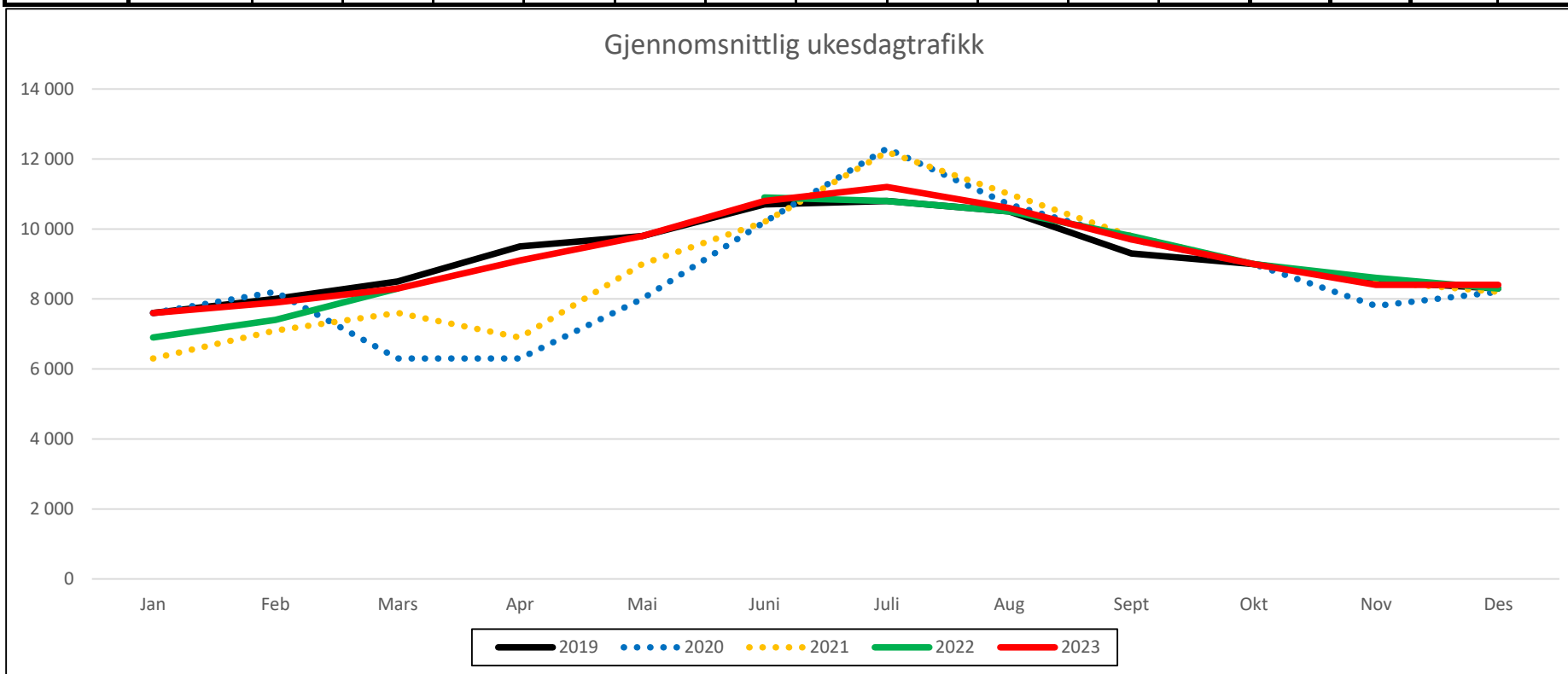
Gjennomsnittlig ukesdagtrafikk

Kommune: Steinkjer

Versjon NovaTData: 4,10. Versjon TAnalyse: 2,03

Andel ÅDT over

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	NVDT	5,6 m	7,6 m
2019	7 600	8 000	8 500	9 500	9 800	10 700	10 800	10 500	9 300	9 000	8 500	8 300	9 000	10 000	15,1 %	11,5 %
2020	7 600	8 200	6 300	6 300	8 000	10 200	12 300	10 700	9 700	9 000	7 800	8 200	8 600	9 500	16,3 %	12,5 %
2021	6 300	7 100	7 600	6 900	9 000	10 200	12 200	11 000	9 800	9 000	8 500	8 200	8 700	9 600	16,7 %	12,6 %
2022	6 900	7 400	8 300	#N/A	#N/A	10 900	10 800	10 500	9 800	9 000	8 600	8 300	9 000	9 800	15,4 %	11,5 %
2023	7 600	7 900	8 300	9 100	9 800	10 800	11 200	10 600	9 700	9 000	8 400	8 400	9 100	10 100	15,0 %	11,3 %



Trafikktvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 68960V578600

Tellepunkt: **Mæresmyra**

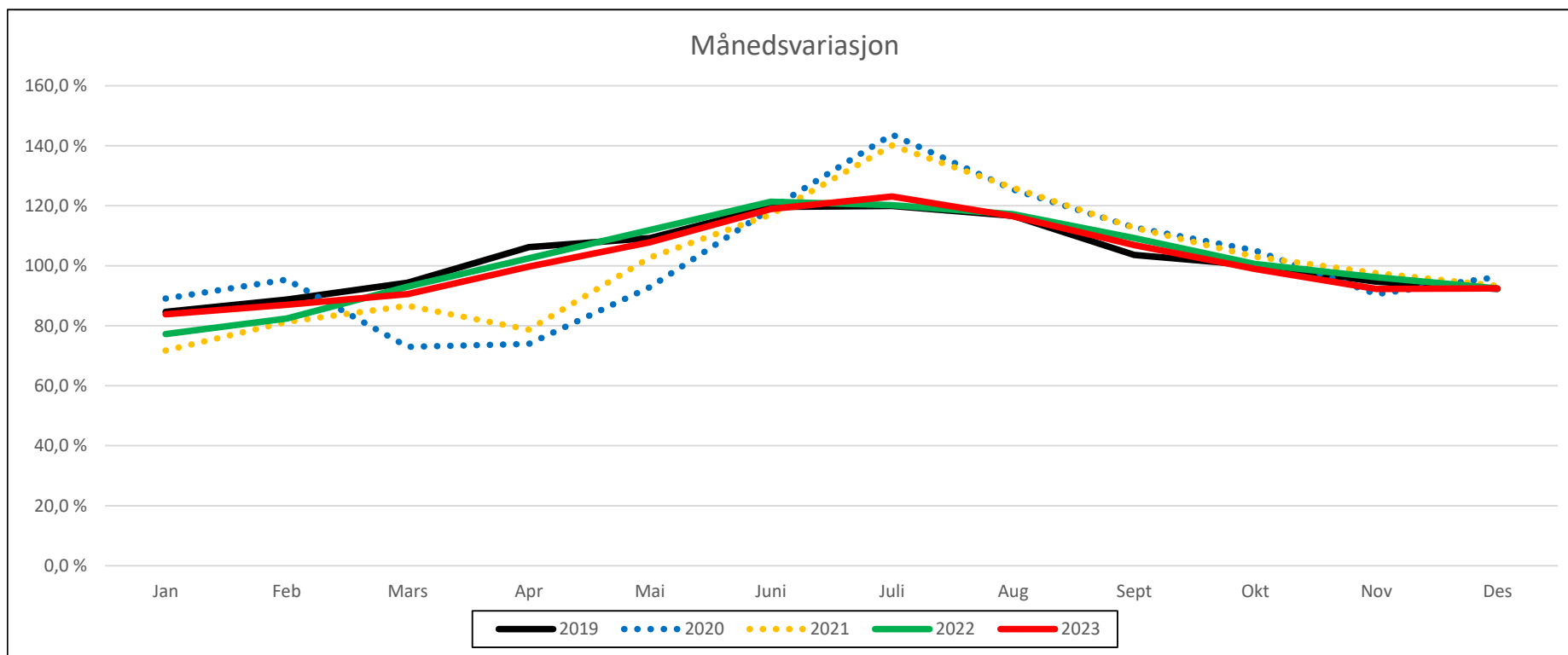
Månedsvariasjon

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

ID: EV6 S88D1 m10496

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

År													Forhold	Dekningsgrad
	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT/NVDT	
2019	84,6 %	88,7 %	94,3 %	106,2 %	109,2 %	119,6 %	119,9 %	116,6 %	103,6 %	100,2 %	94,7 %	92,3 %	0,90	95,6 %
2020	89,0 %	95,4 %	73,0 %	73,9 %	92,9 %	119,0 %	143,7 %	125,4 %	112,7 %	105,1 %	90,6 %	96,2 %	0,90	96,4 %
2021	71,7 %	81,3 %	86,7 %	78,7 %	102,8 %	117,1 %	140,1 %	126,0 %	112,6 %	103,0 %	97,5 %	93,3 %	0,91	100,0 %
2022	77,2 %	82,4 %	93,1 %	#N/A	#N/A	121,3 %	120,2 %	117,2 %	109,2 %	100,6 %	96,2 %	92,4 %	0,91	79,5 %
2023	83,8 %	87,0 %	90,6 %	99,7 %	107,8 %	118,9 %	123,1 %	116,5 %	106,8 %	99,0 %	92,2 %	92,4 %	0,90	100,0 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 61841V578063

Tellepunkt: **Dampsaga**

Gjennomsnittlig ukedagtrafikk

Kommune: Steinkjer

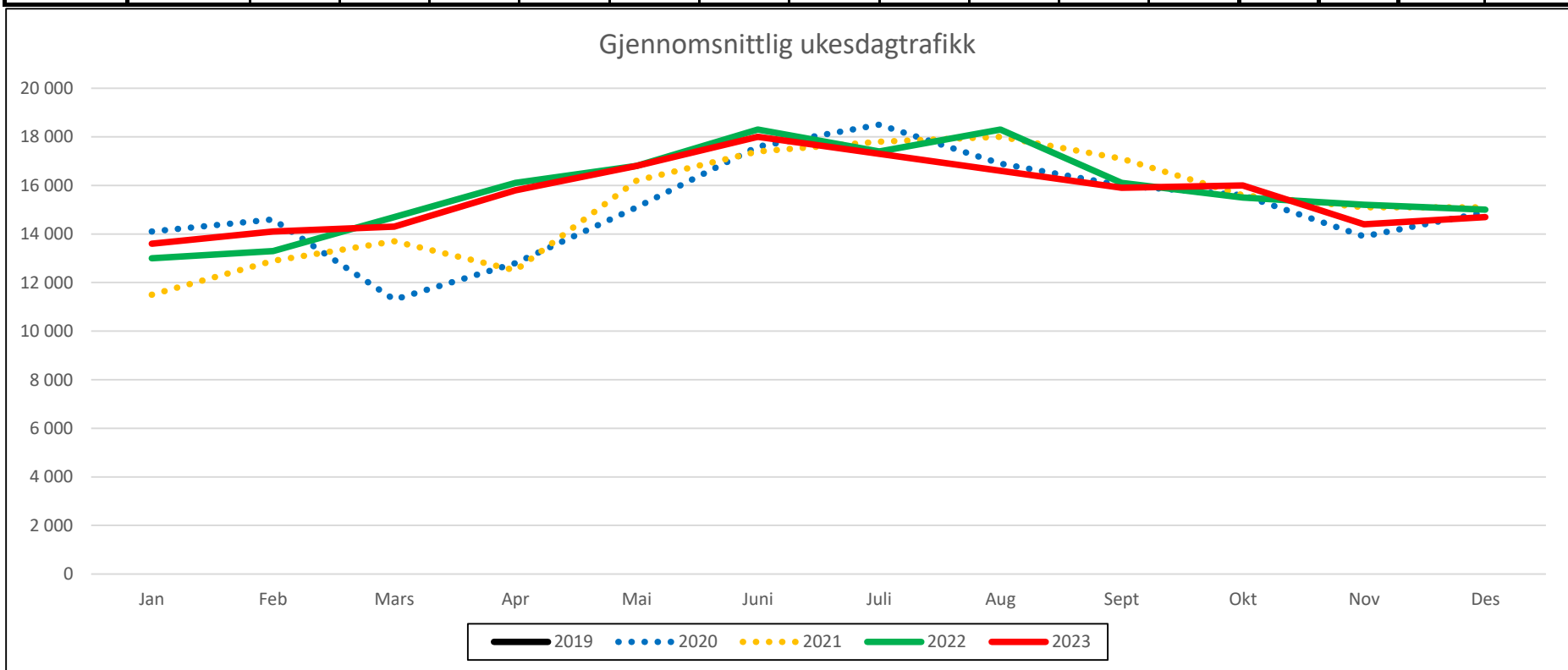
ID: EV6 S90D1 m1567

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

Versjon NovaTData: 4,10. Versjon TAnalyse: 2,03

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	NVDT	Andel ÅDT over	
	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	5,6 m	7,6 m
2019	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
2020	14 100	14 600	11 300	12 800	15 100	17 600	18 500	16 900	16 000	15 600	13 900	14 900	14 800	16 800	13,4 %	9,3 %
2021	11 500	12 900	13 700	12 500	16 200	17 400	17 800	18 000	17 100	15 600	15 100	15 100	15 000	17 100	13,5 %	9,2 %
2022	13 000	13 300	14 700	16 100	16 800	18 300	17 400	18 300	16 100	15 500	15 200	15 000	15 500	17 700	12,0 %	8,3 %
2023	13 600	14 100	14 300	15 800	16 800	18 000	#N/A	#N/A	15 900	16 000	14 400	14 700	14 900	17 300	10,9 %	7,7 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 61841V578063

Tellepunkt: **Dampsaga**

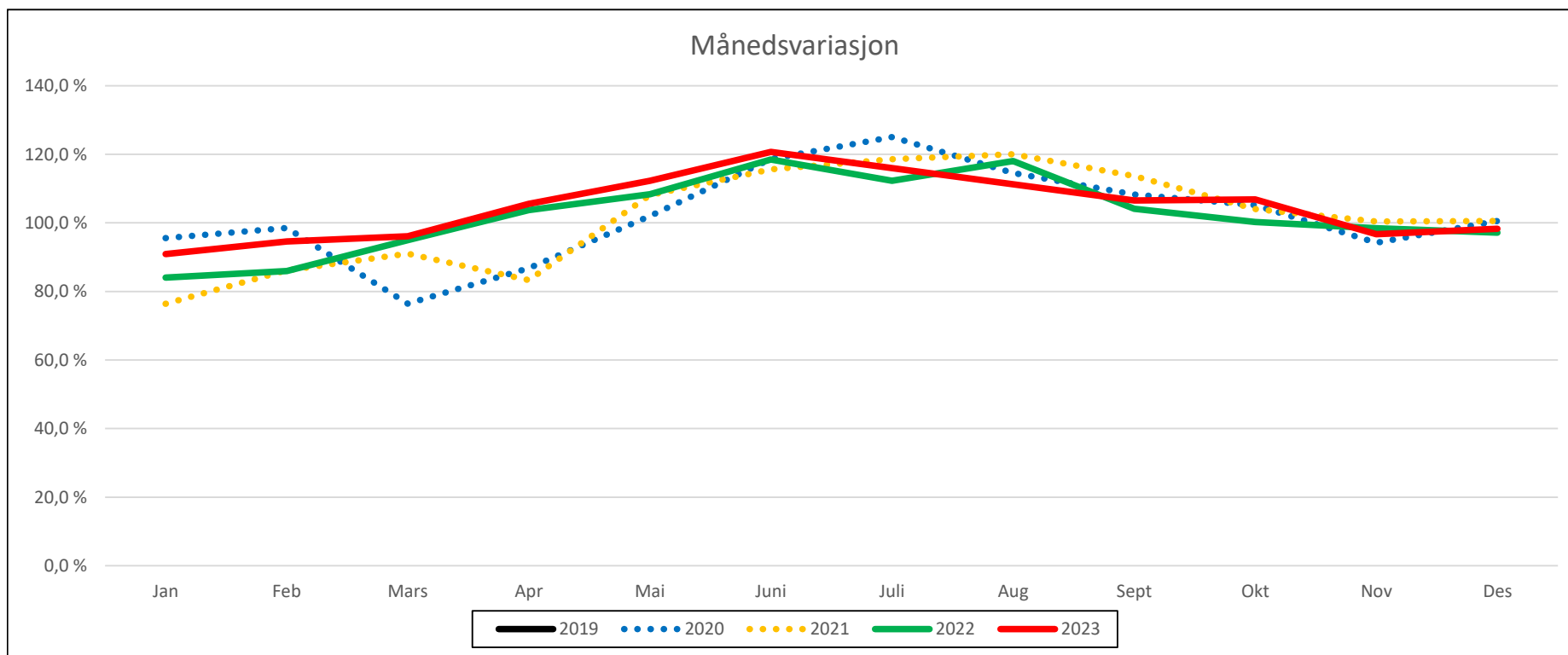
Månedsvariasjon

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

ID: EV6 S90D1 m1567

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	Forhold ÅDT/NVDT	Dekningsgrad
	2019	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
2020	95,5 %	98,6 %	76,4 %	86,8 %	102,0 %	118,7 %	125,0 %	114,5 %	108,3 %	105,2 %	94,2 %	100,6 %	0,88	100,0 %
2021	76,4 %	86,2 %	91,0 %	83,3 %	108,1 %	115,6 %	118,6 %	120,0 %	113,6 %	104,1 %	100,4 %	100,6 %	0,88	99,7 %
2022	84,0 %	85,9 %	94,9 %	103,8 %	108,4 %	118,5 %	112,3 %	118,0 %	104,2 %	100,2 %	98,5 %	97,1 %	0,87	97,8 %
2023	90,9 %	94,6 %	96,1 %	105,6 %	112,3 %	120,7 %	#N/A	#N/A	106,6 %	106,9 %	96,7 %	98,3 %	0,86	80,8 %



Trafikktvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 25585V578602

Tellepunkt: **Eggetunnelen**

Gjennomsnittlig ukedagstrafikk

Kommune: Steinkjer

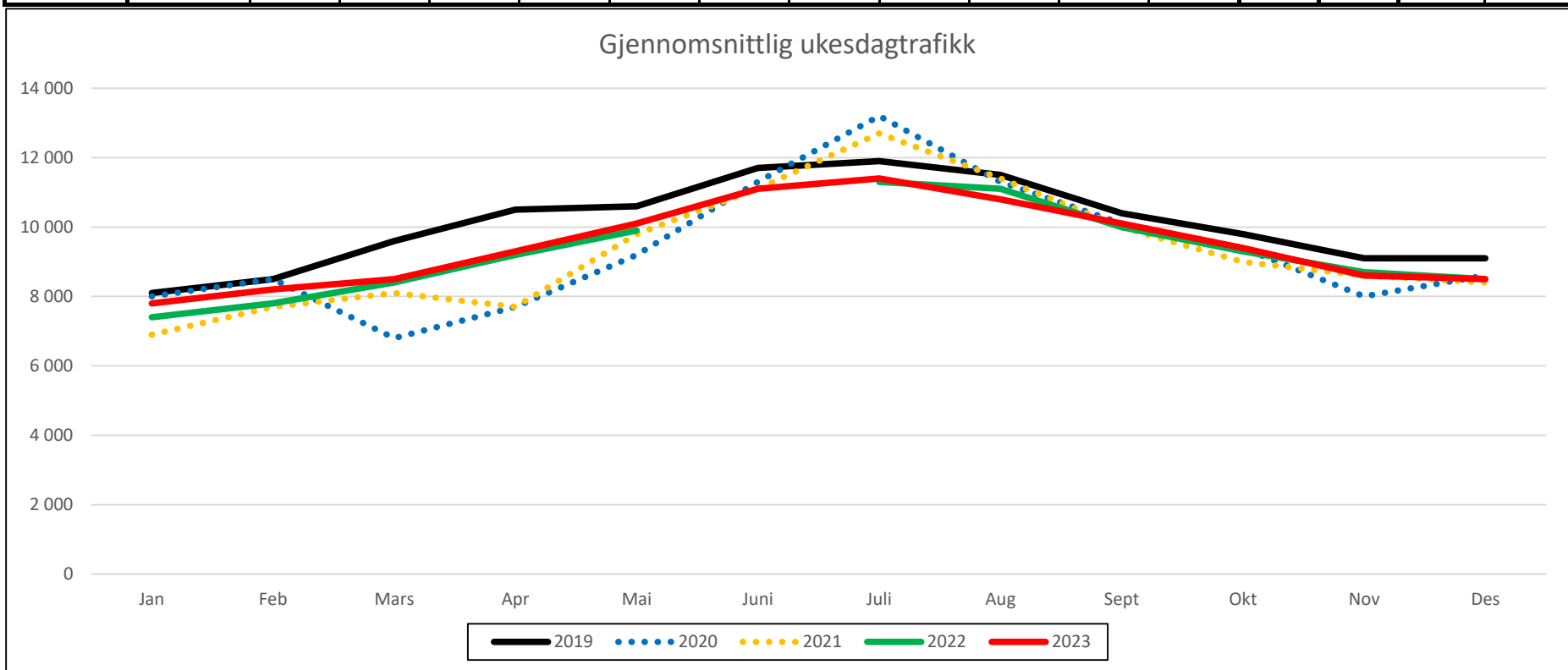
ID: EV6 S90D1 m2128

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

Versjon NovaTData: 4,10. Versjon TAnalyse: 2,03

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

År													Andel ÅDT over			
	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	NVDT	5,6 m	7,6 m
2019	8 100	8 500	9 600	10 500	10 600	11 700	11 900	11 500	10 400	9 800	9 100	9 100	9 900	11 000	14,1 %	10,4 %
2020	8 000	8 500	6 800	7 700	9 200	11 300	13 200	11 300	10 100	9 400	8 000	8 600	9 200	10 100	14,9 %	11,2 %
2021	6 900	7 700	8 100	7 700	9 800	11 100	12 700	11 400	10 000	9 000	8 600	8 400	9 200	10 100	15,5 %	11,4 %
2022	7 400	7 800	8 400	9 200	9 900	#N/A	11 300	11 100	10 000	9 300	8 700	8 500	9 100	10 000	14,5 %	10,8 %
2023	7 800	8 200	8 500	9 300	10 100	11 100	11 400	10 800	10 100	9 400	8 600	8 500	9 400	10 300	14,1 %	10,3 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 25585V578602

Tellepunkt: **Eggetunnelen**

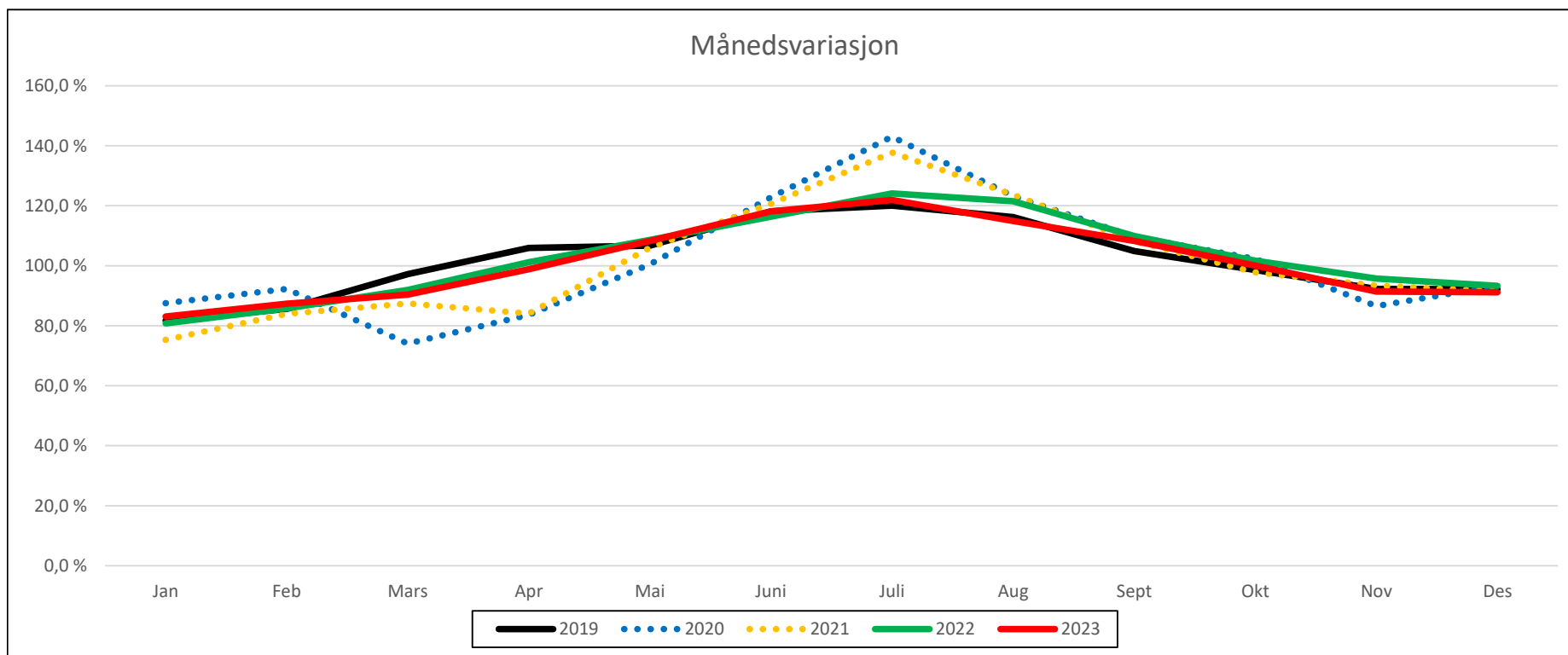
Månedsvariasjon

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

ID: EV6 S90D1 m2128

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

År													Forhold	Dekningsgrad
	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT/NVDT	
2019	81,8 %	85,6 %	97,2 %	105,9 %	106,7 %	118,2 %	120,0 %	116,3 %	104,9 %	98,6 %	92,3 %	92,2 %	0,90	100,0 %
2020	87,5 %	92,3 %	74,0 %	83,7 %	100,5 %	122,8 %	143,0 %	123,2 %	109,7 %	102,3 %	86,6 %	93,3 %	0,91	100,0 %
2021	75,3 %	84,0 %	87,5 %	84,1 %	106,0 %	120,6 %	137,7 %	123,7 %	108,2 %	97,8 %	93,4 %	91,5 %	0,91	99,7 %
2022	80,8 %	85,8 %	91,9 %	101,2 %	108,6 %	#N/A	124,1 %	121,5 %	110,0 %	101,7 %	95,7 %	93,3 %	0,91	85,5 %
2023	83,1 %	87,4 %	90,4 %	98,9 %	108,2 %	118,1 %	121,9 %	114,9 %	108,3 %	100,1 %	91,4 %	91,1 %	0,91	100,0 %



Trafikkutvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 27756V578605

Tellepunkt: **Nedre_Grøtan**

Gjennomsnittlig ukesdagtrafikk

Kommune: Steinkjer

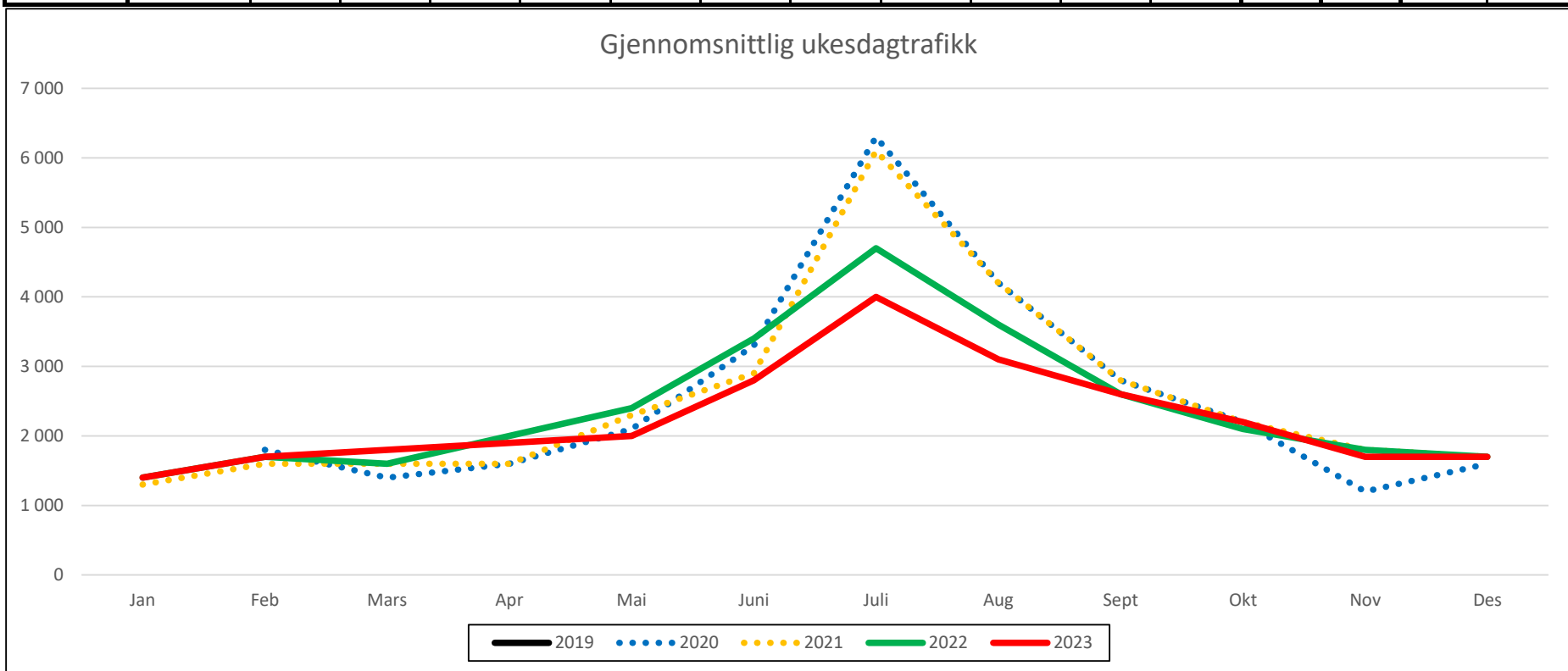
Versjon NovaTData: 4,10. Versjon TAnalyse: 2,03

ID: EV6 S92D1 m4274

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	NVDT	Andel ÅDT over	
															5,6 m	7,6 m
2019	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
2020	#N/A	1 800	1 400	1 600	2 100	3 300	6 300	4 200	2 800	2 200	1 200	1 600	2 600	2 500	28,3 %	21,4 %
2021	1 300	1 600	1 600	1 600	2 300	2 900	6 100	4 200	2 800	2 200	1 800	1 700	2 500	2 500	28,9 %	21,8 %
2022	1 400	1 700	1 600	2 000	2 400	3 400	4 700	3 600	2 600	2 100	1 800	1 700	2 400	2 400	28,3 %	20,9 %
2023	1 400	1 700	1 800	1 900	2 000	2 800	4 000	3 100	2 600	2 200	1 700	1 700	2 300	2 200	28,1 %	20,6 %



Trafikktvikling siste 5 år.

Prosjekt: 2030285 E6 Åsen - Steinkjer

Tpnr: 27756V578605

Tellepunkt: **Nedre_Grøtan**

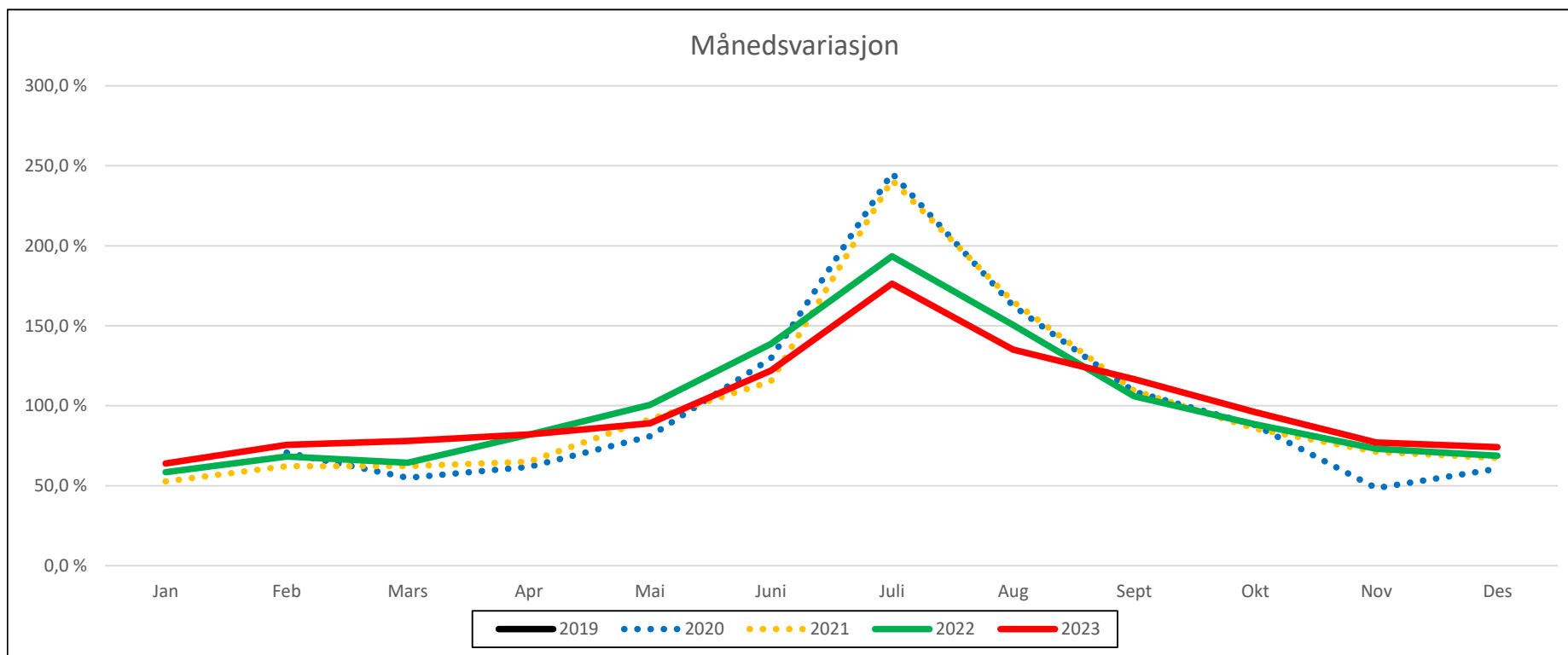
Månedsvariasjon

En måned må ha observasjoner fra minst en av alle ukedager for at månedsvariasjon kan regnes ut. Bevegelige helligdager og påske, høst og juleferie er ekskludert (Bruker kun normalmånedsdøgn - NMDG). Fordi kun NMDG er benyttet gjør det at man kan sammenligne trafikkmengde i måneder fra ulike år uten at når f.eks. påsken kommer gjør dette meningsløst.

ID: EV6 S92D1 m4274

Kilde: Trafikkdata.no. Timestrafikk nedlastet 02.05.2024.

År	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	Forhold		
													ÅDT/NVDT	Dekningsgrad	
2019	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
2020	#N/A	70,6 %	54,9 %	61,8 %	81,0 %	129,6 %	245,4 %	162,4 %	108,8 %	87,9 %	48,5 %	60,7 %	1,04	80,9 %	
2021	52,7 %	62,2 %	62,2 %	65,0 %	91,5 %	115,1 %	241,0 %	165,1 %	109,5 %	85,6 %	71,1 %	67,3 %	1,02	97,3 %	
2022	58,5 %	68,3 %	64,3 %	81,9 %	100,5 %	138,7 %	193,4 %	150,5 %	105,8 %	88,3 %	73,1 %	68,8 %	1,02	100,0 %	
2023	63,9 %	75,5 %	78,0 %	82,0 %	89,0 %	121,9 %	176,3 %	135,1 %	116,6 %	95,9 %	77,1 %	74,1 %	1,03	100,0 %	



Oversikt tellepunkt, Utvalg: Punkt på Ev 6 i Levanger, Verdal og Steinkjer i 2019 - 2023.

Kilde: Trafikkdata.no. Årsverdier.

Kont / Period	Tellepunkt- nummer	Tellepunkt-navn	Fylke	Kommune	Vegid	ADT (Årsverdier fra Trafikkdata.no)						Retningsfordeling					Dekningsgrad				
						2019	2020	2021	2022	2023	2023 avrundet	2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023
K	32279V578595	Vuddudalen	Trøndelag	Levanger	EV0006 S082D001 m05433	10 037						40,4 %					Ukjent				
K	37345V1742835	Leiråsen	Trøndelag	Levanger	EV0006 S084D001 m03090	8 179	7 756	8 017	8 204	8 392	8 400	49,7 %	49,7 %	49,6 %	49,9 %	49,9 %	100,0 %	100,0 %	99,7 %	100,0 %	100,0 %
K	61777V578597	Holsandlia	Trøndelag	Levanger	EV0006 S084D001 m08590	10 346	11 171	11 539	11 642	11 899	11 900	49,9 %	49,9 %	49,8 %	49,9 %	49,9 %	12,9 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
P	79420V578597	Nossum	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m01040	11 741						48,8 %					2,1 %				
K	95807V1871351	Branes V E6 felt 2 retning Skogn	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03013	2 832	3 285	3 440	3 540	3 629	3 600	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	12,9 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
K	32599V578080	Branes V arm Verdal- Levanger	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03202	1 238	1 175	1 196	1 231	1 252	1 300	0,6 %	0,3 %	0,3 %	0,4 %	0,3 %	12,9 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
K	34194V578077	Branes Ø arm Skogn- Levanger	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03202	2 750	2 725	2 794	2 826	2 834	2 800	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	11,8 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
K	81214V578078	Branes V arm Levanger- Skogn	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03202	2 966	2 923	2 987	3 023	3 030	3 000	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	12,9 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
K	83441V578079	Branes Ø arm Levanger- Verdal	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03202	1 328	1 290	1 325	1 367	1 385	1 400	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	11,8 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
K	05420V578059	Branes Ø E6 felt 1 retning Verdal	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03425	2 888	3 389	3 606	3 665	3 745	3 700	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	11,8 %	97,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
K	40729V578598	Stamphusmyra	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m01377	14 567	13 795	14 252	14 634	14 941	14 900	49,9 %	49,8 %	49,7 %	49,8 %	49,9 %	99,2 %	100,0 %	99,7 %	94,5 %	100,0 %
K	63721V578598	Verdal E6 felt 1 retning Steinkjer	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03649	3 648	3 477	3 584	3 658	3 691	3 700	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
K	04883V1704241	Verdal arm Verdalsøra- Steinkjer	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03749	1 426	1 410	1 436	1 445	1 534	1 500	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	63,8 %	100,0 %
K	47623V578084	Verdal arm Steinkjer- Verdalsøra	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03749	1 339	1 259	1 266	1 287	1 360	1 400	0,0 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,3 %	100,0 %	87,4 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
K	63327V578083	Verdal arm Levanger- Verdalsøra	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03749	3 086	2 935	3 032	3 027	3 188	3 200	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	63,8 %	100,0 %
K	76881V578085	Verdal arm Verdalsøra- Levanger	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03749	3 349	3 135	3 301	3 372	3 498	3 500	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	100,0 %	87,4 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
K	65732V578598	Verdal E6 felt 2 retning Levanger	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03849	3 684	3 480	3 606	3 706	3 751	3 800	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
K	68960V578600	Mæresmyra	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S088D001 m10496	8 970	8 590	8 742	8 966	9 116	9 100	50,0 %	49,8 %	49,9 %	50,2 %	50,1 %	93,8 %	94,4 %	100,0 %	79,4 %	100,0 %
P	21191V3109528	Nedre Vist	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S088D010 m02911		127						50,4 %					4,4 %			
K	83942V1828479	Figga	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S089D001 m05390	13 117	5 666	12 030	11 917	13 023	13 000	49,7 %	99,9 %	57,1 %	53,8 %	49,9 %	94,8 %	12,0 %	50,1 %	85,2 %	99,4 %
P	80580V578601	Måsørtunnelen N	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m00563					9 804	9 800										2,9 %
P	28529V578062	Slakteriet	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m01115					13 347	13 300										2,9 %
K	61841V578063	Dampsaga	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m01567	14 985	14 772	15 022	15 482	14 931	14 900	52,4 %	50,1 %	49,8 %	49,5 %	49,9 %	97,8 %	100,0 %	99,7 %	97,8 %	80,8 %
P	46631V578064	Nordsida	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m01707					10 602	10 600										3,7 %
K	25585V578602	Eggetunnelen	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m02128	9 905	9 186	9 209	9 123	9 361	9 400	49,8 %	49,9 %	49,9 %	49,9 %	49,9 %	100,0 %	100,0 %	99,7 %	85,5 %	100,0 %
P	01160V578603	Eggerkj N	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m03004					6 877	6 900										3,2 %
P	30069V578618	Selli rampe KD3	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m04734					211	200										3,2 %
P	43649V578603	Asphaugen S	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m07203					7 202	7 200										3,2 %
K	64090V578603	ASPHAUGEN	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S091D001 m01403	3 565						60,5 %					Ukjent				
P	13159V578604	Vassmoen	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S091D001 m06255			2 208							52,2 %						1,8 %
P	16164V578604	Følling barnehage	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S091D001 m06555			2 273						50,5 %							2,6 %
P	35037V578604	Langhammer	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S091D001 m08431					2 048	2 000										2,2 %
P	15950V1721368	Nordre Ho	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S091D001 m12031					2 083	2 100										6,6 %
P	26459V578605	Vestre Grøtan	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S092D001 m04144		1 745						45,8 %								2,7 %

Oversikt tellepunkt, Utvalg: Punkt på Ev 6 i Levanger, Verdal og Steinkjer i 2019 - 2023.

Kilde: Trafikkdata.no. Årsverdier.

Kont / Period	Tellepunkt- nummer	Tellepunkt-navn	Fylke	Kommune	Vegid	ADT (Årsverdier fra Trafikkdata.no)						Retningsfordeling					Dekningsgrad				
						2019	2020	2021	2022	2023	2023 avrundet	2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023
K	27756V578605	Nedre Grøtan	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S092D001 m04274		2 530	2 515	2 419	2 266	2 300		48,1 %	48,9 %	49,7 %	49,9 %		82,5 %	97,3 %	100,0 %	100,0 %
P	44752V578606	Øra (Kvam)	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S093D001 m02570					1 677	1 700					51,2 %					7,6 %

58,0 % Avvik i retningsfordeling indikerer feil i telling
 Årsverdi regnet ut på en annen måte enn Gjennomsnitt (enhet=døgn)

Oversikt tellepunkt, Utvalg: Punkt på Ev 6 i Levanger, Verdal og Steinkjer i 2019 - 2023.

Kilde: Trafikkdata.no. Årsverdier.

Kont / Period	Tellepunkt- nummer	Tellepunkt-navn	Fylke	Kommune	Vegid	Lengdekvalitet					Andel over 5,6 meter					Andel over 7,6 meter				
						2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023
K	32279V578595	Vuddudalen	Trøndelag	Levanger	EV0006 S082D001 m05433	100,0 %					16,5 %					14,3 %				
K	37345V1742835	Leiråsen	Trøndelag	Levanger	EV0006 S084D001 m03090	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	18,6 %	20,4 %	20,7 %	19,6 %	19,0 %	14,4 %	15,9 %	15,9 %	14,9 %	14,4 %
K	61777V578597	Holsandlia	Trøndelag	Levanger	EV0006 S084D001 m08590	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	13,4 %	17,1 %	17,1 %	16,4 %	16,3 %	10,2 %	12,7 %	12,6 %	12,0 %	11,7 %
P	79420V578597	Nossum	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m01040	95,2 %					16,0 %					11,4 %				
K	95807V1871351	Branes V E6 felt 2 retning Skogn	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03013	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	19,4 %	22,8 %	22,3 %	21,3 %	20,8 %	15,1 %	17,7 %	17,4 %	16,4 %	15,8 %
K	32599V578080	Branes V arm Verdalen- Levanger	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03202	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	4,9 %	7,3 %	6,9 %	6,3 %	6,2 %	2,8 %	4,7 %	4,2 %	3,9 %	3,7 %
K	34194V578077	Branes Ø arm Skogn- Levanger	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03202	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	4,5 %	6,3 %	6,2 %	5,7 %	5,8 %	2,6 %	3,9 %	3,8 %	3,4 %	3,6 %
K	81214V578078	Branes V arm Levanger- Skogn	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03202	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	5,0 %	6,7 %	6,6 %	6,1 %	6,1 %	3,3 %	4,6 %	4,4 %	4,0 %	4,1 %
K	83441V578079	Branes Ø arm Levanger- Verdal	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03202	100,0 %	99,9 %	99,9 %	100,0 %	100,0 %	4,3 %	6,5 %	6,3 %	5,8 %	5,6 %	2,7 %	4,4 %	3,9 %	3,7 %	3,5 %
K	05420V578059	Branes Ø E6 felt 1 retning Verdalen	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03425	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	20,0 %	23,2 %	21,8 %	20,6 %	20,1 %	14,3 %	17,6 %	17,3 %	16,3 %	15,7 %
K	40729V578598	Stamphusmyra	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m01377	100,0 %	100,0 %	99,9 %	100,0 %	100,0 %	12,7 %	12,8 %	12,4 %	12,0 %	11,8 %	9,7 %	9,9 %	9,5 %	9,2 %	8,9 %
K	63721V578598	Verdal E6 felt 1 retning Steinkjer	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03649	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	17,8 %	19,2 %	19,4 %	17,9 %	17,5 %	13,3 %	14,4 %	14,4 %	13,1 %	12,7 %
K	04883V1704241	Verdal arm Verdalsøra- Steinkjer	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03749	99,9 %	99,9 %	99,9 %	99,9 %	99,9 %	13,5 %	13,1 %	13,5 %	12,5 %	11,9 %	10,1 %	9,9 %	10,2 %	9,7 %	9,4 %
K	47623V578084	Verdal arm Steinkjer- Verdalsøra	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03749	99,9 %	99,8 %	99,8 %	99,8 %	99,8 %	13,1 %	12,7 %	13,4 %	13,0 %	12,3 %	9,9 %	9,9 %	10,3 %	9,8 %	9,4 %
K	63327V578083	Verdal arm Levanger- Verdalsøra	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03749	99,8 %	99,8 %	99,8 %	99,6 %	99,5 %	11,4 %	11,7 %	11,8 %	11,1 %	11,1 %	8,7 %	9,0 %	9,0 %	8,7 %	8,7 %
K	76881V578085	Verdal arm Verdalsøra- Levanger	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03749	99,9 %	99,9 %	99,9 %	99,9 %	99,9 %	12,6 %	12,7 %	13,0 %	12,7 %	12,5 %	10,1 %	10,2 %	10,4 %	10,1 %	9,9 %
K	65732V578598	Verdal E6 felt 2 retning Levanger	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03849	99,9 %	99,9 %	99,8 %	99,8 %	99,9 %	16,8 %	18,2 %	18,4 %	17,2 %	16,8 %	12,8 %	14,1 %	13,9 %	12,8 %	12,4 %
K	68960V578600	Mæresmyra	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S088D001 m10496	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	15,2 %	16,3 %	16,7 %	15,4 %	15,0 %	11,5 %	12,5 %	12,6 %	11,6 %	11,3 %
P	21191V3109528	Nedre Vist	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S088D010 m02911		100,0 %					16,5 %				8,7 %				
K	83942V1828479	Figga	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S089D001 m05390	99,9 %	99,9 %	99,8 %	99,9 %	100,0 %	13,1 %	10,7 %	13,2 %	12,2 %	12,1 %	9,7 %	8,6 %	9,6 %	9,3 %	9,1 %
P	80580V578601	Måsørtunnelen N	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m00563					94,4 %					14,6 %					10,0 %
P	28529V578062	Slakteriet	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m01115					89,6 %					11,9 %					7,7 %
K	61841V578063	Dampsaga	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m01567	99,9 %	99,9 %	99,9 %	99,9 %	99,9 %	12,7 %	13,4 %	13,5 %	12,0 %	10,9 %	8,6 %	9,3 %	9,2 %	8,3 %	7,7 %
P	46631V578064	Nordsida	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m01707					94,2 %					16,8 %					8,3 %
K	25585V578602	Eggetunnelen	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m02128	100,0 %	100,0 %	99,9 %	99,9 %	99,9 %	14,0 %	14,9 %	15,5 %	14,5 %	14,1 %	10,4 %	11,2 %	11,4 %	10,8 %	10,3 %
P	01160V578603	Eggerkj N	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m03004					96,7 %					18,8 %					12,2 %
P	30069V578618	Selli rampe KD3	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m04734					99,5 %					16,2 %					12,4 %
P	43649V578603	Asphaugen S	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m07203					97,1 %					20,5 %					13,0 %
K	64090V578603	ASPHAUGEN	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S091D001 m01403	100,0 %					13,4 %					11,7 %				
P	13159V578604	Vassmoen	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S091D001 m06255			98,7 %							32,2 %				21,3 %	
P	16164V578604	Følling barnehage	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S091D001 m06555			99,0 %							28,8 %				21,8 %	
P	35037V578604	Langhammer	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S091D001 m08431					98,3 %					27,8 %					15,3 %
P	15950V1721368	Nordre Ho	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S091D001 m12031					99,2 %					32,9 %					22,5 %
P	26459V578605	Vestre Grøtan	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S092D001 m04144		97,0 %					21,6 %							17,1 %	

Oversikt tellepunkt, Utvalg: Punkt på Ev 6 i Levanger, Verdal og Steinkjer i 2019 - 2023.

Kilde: Trafikkdata.no. Årsverdier.

Kont / Period	Tellepunkt- nummer	Tellepunkt-navn	Fylke	Kommune	Vegid	Lengdekvalitet					Andel over 5,6 meter					Andel over 7,6 meter				
						2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023
K	27756V578605	Nedre Grøtan	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S092D001 m04274		98,9 %	99,7 %	100,0 %	100,0 %		28,4 %	29,0 %	28,3 %	28,1 %		21,5 %	21,9 %	20,9 %	20,6 %
P	44752V578606	Øra (Kvam)	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S093D001 m02570					99,2 %				34,9 %						24,2 %

Oversikt tellepunkt, Utvalg: Punkt på Ev 6 i Levanger, Verdal og Steinkjer i 2019 - 2023.

Kilde: Trafikkdata.no. Årsverdier.

Kont / Period	Tellepunkt- nummer	Tellepunkt-navn	Fylke	Kommune	Vegid	Beregningsmetode				
						2019	2020	2021	2022	2023
K	32279V578595	Vuddudalen	Trøndelag	Levanger	EV0006 S082D001 m05433	Basiskurve (enhet = timer)				
K	37345V1742835	Leiråsen	Trøndelag	Levanger	EV0006 S084D001 m03090	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
K	61777V578597	Holsandlia	Trøndelag	Levanger	EV0006 S084D001 m08590	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
P	79420V578597	Nossum	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m01040	Faktorkurve (enhet = timer) M2				
K	95807V1871351	Branes V E6 felt 2 retning Skogn	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03013	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
K	32599V578080	Branes V arm Verdal- Levanger	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03202	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
K	34194V578077	Branes Ø arm Skogn- Levanger	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03202	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
K	81214V578078	Branes V arm Levanger- Skogn	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03202	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
K	83441V578079	Branes Ø arm Levanger- Verdal	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03202	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
K	05420V578059	Branes Ø E6 felt 1 retning Verdal	Trøndelag	Levanger	EV0006 S085D001 m03425	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
K	40729V578598	Stamphusmyra	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m01377	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
K	63721V578598	Verdal E6 felt 1 retning Steinkjer	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03649	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
K	04883V1704241	Verdal arm Verdalsøra- Steinkjer	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03749	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
K	47623V578084	Verdal arm Steinkjer- Verdalsøra	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03749	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
K	63327V578083	Verdal arm Levanger- Verdalsøra	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03749	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
K	76881V578085	Verdal arm Verdalsøra- Levanger	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03749	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
K	65732V578598	Verdal E6 felt 2 retning Levanger	Trøndelag	Verdal	EV0006 S086D001 m03849	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
K	68960V578600	Mæresmyra	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S088D001 m10496	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
P	21191V3109528	Nedre Vist	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S088D010 m02911		Faktorkurve (enhet = timer) M2			
K	83942V1828479	Figga	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S089D001 m05390	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
P	80580V578601	Måsørtunnelen N	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m00563					Faktorkurve (enhet = timer) M1
P	28529V578062	Slakteriet	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m01115					Faktorkurve (enhet = timer) M1
K	61841V578063	Dampsaga	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m01567	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
P	46631V578064	Nordsida	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m01707					Faktorkurve (enhet = timer) M1
K	25585V578602	Eggetunnelen	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m02128	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
P	01160V578603	Eggerkj N	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m03004					Faktorkurve (enhet = timer) M2
P	30069V578618	Selli rampe KD3	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m04734					Faktorkurve (enhet = timer) M1
P	43649V578603	Asphaugen S	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S090D001 m07203					Faktorkurve (enhet = timer) M2
K	64090V578603	ASPHAUGEN	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S091D001 m01403	Basiskurve (enhet = timer)				
P	13159V578604	Vassmoen	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S091D001 m06255					Faktorkurve (enhet = timer) M3
P	16164V578604	Følling barnehage	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S091D001 m06555					Faktorkurve (enhet = timer) M2
P	35037V578604	Langhammer	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S091D001 m08431					Faktorkurve (enhet = timer) M7
P	15950V1721368	Nordre Ho	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S091D001 m12031					Faktorkurve (enhet = timer) M4
P	26459V578605	Vestre Grøtan	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S092D001 m04144					Faktorkurve (enhet = timer) M4

Oversikt tellepunkt, Utvalg: Punkt på Ev 6 i Levanger, Verdal og Steinkjer i 2019 - 2023.

Kilde: Trafikkdata.no. Årsverdier.

Kont / Period	Tellepunkt- nummer	Tellepunkt-navn	Fylke	Kommune	Vegid	Beregningsmetode				
						2019	2020	2021	2022	2023
K	27756V578605	Nedre Grøtan	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S092D001 m04274		Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)	Gjennomsnitt (enhet = døgn)
P	44752V578606	Øra (Kvam)	Trøndelag	Steinkjer	EV0006 S093D001 m02570					Faktorkurve (enhet = timer) M4