AHUS

Detaljregulering av Felt I, Ahus

Mobilitets- og trafikkanalyse

Oppdragsnr.: 52304406 Dokumentnr.: RITrafikk 01 Revisjon: C01 Dato: 2026-05-12



Norconsult

Norconsult

Oppdragsgiver:	AHUS Sykehus HF
Oppdragsgivers kontaktperson:	Ahmad Harris Khan
Rådgiver:	Norconsult Norge AS
Oppdragsleder:	Guro Bredland
Oppdragsansvarlig Nordic:	Truels Wissneth
Fagansvarlig:	Stein Emilsen, Celina Negro
Andre nøkkelpersoner:	Julie Nyborg Kongsparten, Martin Hoset

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
C01	2026-05-05	Trafikk- og mobilitetsanalyse Ahus felt I	STEEMI, CELNEG	MAHOS, JULKON	GURBRE

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

Sammendrag

Akershus universitetssykehus (Ahus) står overfor et betydelig kapasitetsbehov som følge av befolkningsvekst og økt etterspørsel etter helsetjenester. Sykehuset har i dag om lag 12 000 ansatte, hvorav 8 800 er lokalisert i Nordbyhagen i Lørenskog, hvor hovedadministrasjonen er lokalisert. På dagtid er omtrent 4 680 ansatte til stede samtidig. For å møte framtidige behov planlegges etablering av nytt somatikkbygg (NSB) og kreft- og somatikkbygg, trinn 2 (KSB T2) samt oppgraderinger av eksisterende bygningsmasse. Dette utløser behov for en oppdatert mobilitets- og trafikkanalyse for felt I i gjeldende reguleringsplan.

Planområdet ligger sentralt i Lørenskog kommune, avgrenset av Sykehusveien, Nordbyhagaveien /Täby vei, Bolettes vei og Gamleveien. Området inngår i kommunens prioriterte utviklingsakse og er tiltenkt betjening av en mulig framtidig T-banelinje. Det vurderes også å betjene Ahus med superbuss.

Denne mobilitets- og trafikkanalysen er en oppdatert versjon av tidligere trafikkanalyse for felt I, og skiller seg fra den forrige ved å ha et betydelig sterkere fokus på mobilitet, reisevaner og tiltak som kan påvirke transportmiddelvalg. Mens den tidligere analysen primært vurderte trafikkavvikling og vegsystem, legger denne utgaven større vekt på helhetlige mobilitetsløsninger og hvordan Ahus kan redusere bilavhengighet over tid.

Mobilitetsanalysen følger Lørenskog kommunes veileder for mobilitetsplaner og retter seg primært mot de ansattes reiser, ettersom pasienter og pårørende skal sikres god tilgjengelighet uavhengig av transportmiddel. Lørenskog kommune og Ahus har begge tydelige mål om å redusere bilbruken og øke andelen reiser som skjer med miljøvennlige transportmidler. Kommunen har forpliktet seg til nullvekstmålet, som innebærer at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I tillegg har kommunen vedtatt at maksimalt 30 prosent av alle reiser i 2030 skal foretas med bil. Ahus har egne mål som støtter opp under dette. Sykehuset skal oppnå at 62 prosent av alle reiser skjer med grønn mobilitet innen 2030, og bilreiser i tjeneste skal reduseres til 30 prosent.

Kapasitetsberegninger viser at dagens trafikkavvikling er tilfredsstillende, med belastningsgrader godt under kritiske nivåer. Det påpekes imidlertid at beregningene ikke ser på avviklingen i selve parkeringshuset. Det er registrert få trafikkulykker i området de siste ti årene, og ingen kryss oppfyller kriteriene for å klassifiseres som ulykkespunkter.

Analysen vurderer både en referansesituasjon og et tiltaksalternativ. Referansesituasjonen inkluderer planlagte tiltak fra fylkeskommunen, herunder oppgradering av holdeplasser, signalregulering av gangfelt og tilfartskontroll ved Strømsveien. Tiltaksalternativet, som følger av planforslaget, inkluderer utbyggingen av NSB og PHN (Psykisk helsevern Nordbyhagen), som samlet gir om lag 530 nye ansatte og økt aktivitet i området. Dette forventes å generere rundt 1 400 nye personturer per hverdag.

Kapasitetsberegninger viser at tiltaksalternativet gir økt belastning og forsinkelse i rundkjøringene, som begge blir overbelastet. Det er først og fremst de ansatte selv, som kjører i Hagasvingen, som vil bli rammet av de økte forsinkelsene. Imidlertid er det også beregnet overbelastning i Sykehusveien mot vest i vestre rundkjøring. Her er det beregnet at det tidvis vil bli tilbakeblokkering til østre rundkjøring, og forsinkelsen er beregnet å øke med cirka 25 sekunder, noe som også vil ramme bussene.

Ahus har et betydelig potensial for å øke bruken av bærekraftige transportmidler, men dette forutsetter en helhetlig innsats. Tiltak må rettes både mot infrastrukturen, mobilitetstilbudet og rammebetingelsene som påvirker de ansattes valg. En målrettet kombinasjon av bedre tilrettelegging for gående og syklende, styrket kollektivtilbud og aktiv parkeringspolitikk vurderes som nødvendig for å oppnå ønsket endring i reisevaner.

Innhold

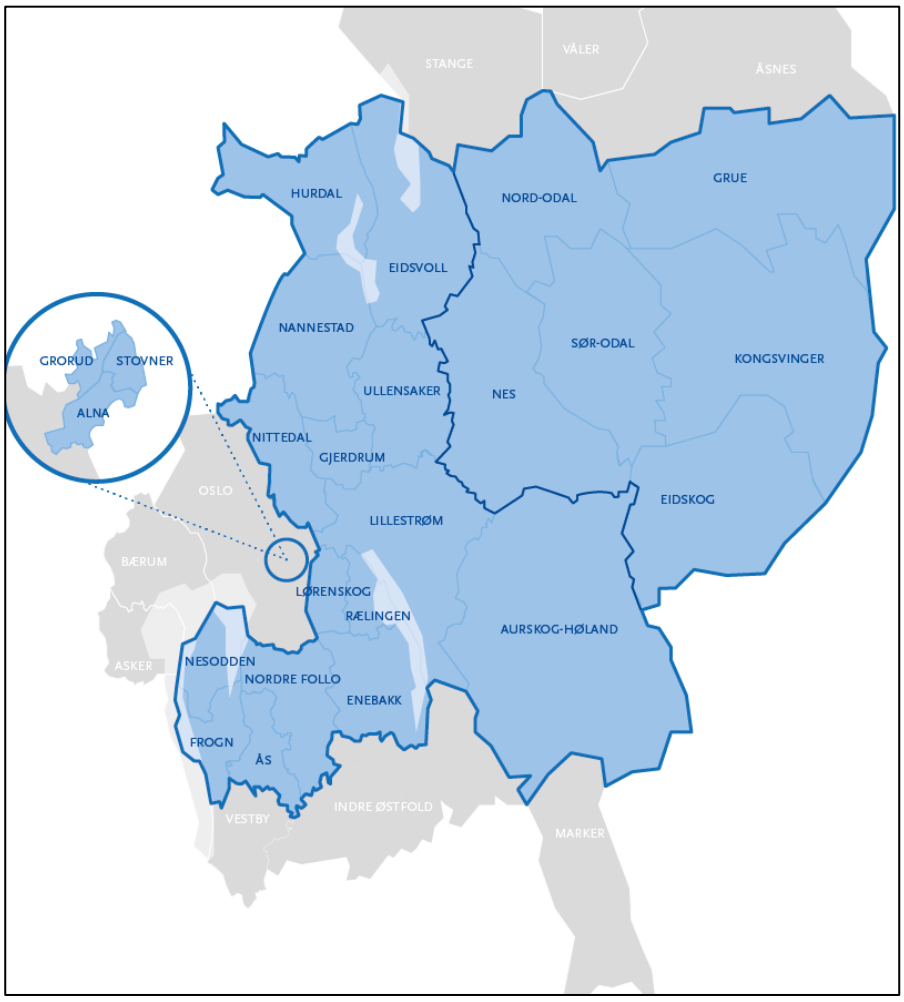
1 Innledning 6
1.1 Bakgrunn 6
1.2 Planområdets beliggenhet 8
1.3 Rammer og føringer for arbeidet med mobilitet 9
2 Trafikkvurderinger 14
2.1 Vegnett 14
2.2 Trafikkmengder 15
2.2.1 ÅDT i vegnettet 15
2.2.2 Gjennomkjøringstrafikk i Nordbyhagavegen 18
2.3 Trafikkulykker 22
2.4 Trafikkavvikling 25
2.4.1 Timetrafikk 25
2.4.2 Kapasitetsberegning – metode 26
2.4.3 Kapasitetsberegning – resultat 27
2.5 Varelevering 28
2.6 Renovasjon 30
3 Fremtidig situasjon 32
3.1 Beregningsalternativer 32
3.1.1 Referansealternativet 32
3.1.2 Tiltaksalternativet 33
3.2 Planer som ikke er hensyntatt i mobilitets- og trafikkanalysen 35
3.2.1 Høystandard kollektivtrasé forbi Ahus 35
3.3 Nærmere beskrivelse av tiltaksalternativet 35
3.3.1 Parkering 35
3.3.2 Avkjørsler 37
3.3.3 Løsninger for gående og syklende 37
3.3.4 Brann- og redningsadkomster 39
4 Konsekvenser av tiltaket 40
4.1 Turproduksjon 40
4.1.1 Referansealternativet 40
4.1.2 Tiltaksalternativet 40
4.2 Døgntrafikk (ÅDT) i vegnettet 41
4.2.1 Referansesituasjon 41
4.2.2 Tiltaksalternativet 42
4.3 Trafikkavvikling 44
4.3.1 Trafikktall 44
4.3.2 Kapasitetsberegninger 45

4.3.3 Trafikkavvikling i krysset Nordbyhagaveien X Täby vei 47
4.4 Trafikksikkerhet 48
4.5 Kollektivtrafikk 48
4.6 Gående og syklende 48
4.7 Varelevering og renovasjon 48
5 Potensial for en økt bruk av bærekraftige transportmidler 49
5.1 Forhold for gående og syklende 49
5.1.1 Gatevegnett for gående og syklende 50
5.1.2 Trafikkregistreringer av gående og syklende 52
5.1.3 Sykkelparkering og -fasiliteter 57
5.2 Forhold for kollektivtransport 59
5.3 Bilparkering 63
6 Oppsummering og konklusjon 68
Referanser 71

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

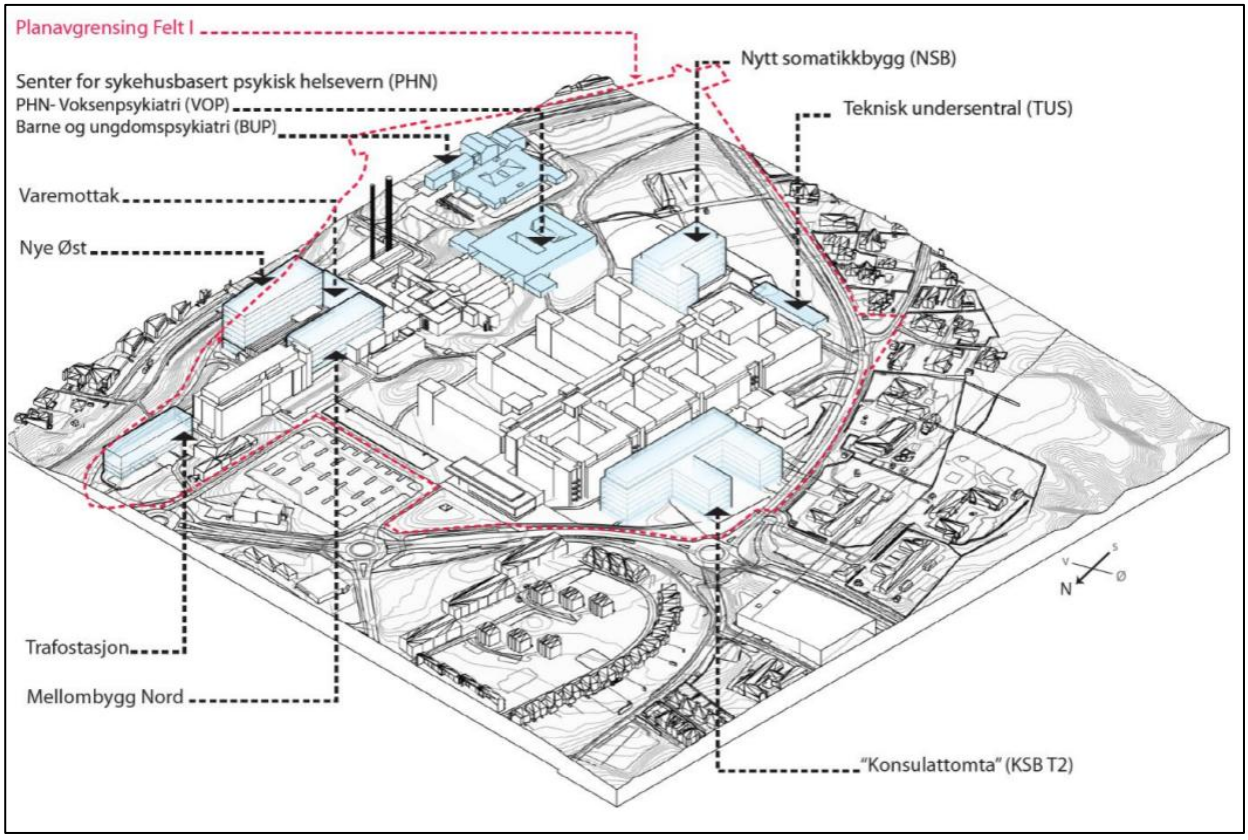
Akershus universitetssykehus (Ahus) ligger i Lørenskog kommune og har ansvar for innbyggerne i østre deler av tidligere Akershus og deler av søndre Innlandet, tre bydeler i Oslo og nordre deler av tidligere Østfold. Totalt omfatter dette cirka 627 000 innbyggere (Ahus, 2025), og det forventes at befolkningen vil øke til cirka 679 000 fram mot 2040 (Ahus, u.d.). Sykehuset har per i dag cirka 12 000 ansatte og ca. 1 150 sengeplasser hvorav 850 senger er for somatikk og 309 for psykiatri (Ahus, 2025). Disse tallene inkluderer Ahus' virksomhet på Ski og ved Kongsvinger sykehus. I hele Nordbyhagen på Lørenskog er det i dag 8800 ansatte, fordelt på 6750 årsverk. På dagtid er det 4680 ansatte på jobb samtidig, altså drøyt halvparten (53 %) av alle de ansatte (Ahus, 2026).



Figur 1-1: Ahus' opptaksområde (Ahus, 2025)

Som følge av befolkningsvekst og aldrende befolkning har Ahus behov for økt areal tilknyttet kliniske tjenester. For å øke kapasiteten planlegges det derfor å etablere nytt somatikkbygg (NSB) og oppdatere gjeldende plangrunnlag med det nye senteret for sykehusbasert psykisk helsevern (PHN) med tilhørende avkjørsler, parkeringsplasser og G/S-veger. PHN består av to nye bygg for voksenpsykiatri (VOP) og barne-

og ungdomspsykiatri (BUP). I tillegg til NSB og PHN har Ahus behov for mindre byggeprosjekter for å oppgradere eksisterende bebyggelse. For å realisere disse tiltakene det behov for en oppdatering av planmaterialet for felt I, reguleringsplan for Sentralsykehuset i Akershus, som ble vedtatt i 2001 (INBY, 2025). De to byggene for VOP og BUP hadde offisiell åpning 26.02.2026[1].



Figur 1-2: Aksonometrisk tegning med oversikt over potensielle utbyggingsprosjektersom er omtalt i planinitiativet. Perspektiv fra nordvest. Figur utarbeidet av Nordic Office of Architecture (INBY, 2025)

Denne mobilitets- og trafikkanalysen er en oppdatert utgave av en trafikkanalyse som ble utarbeidet for tilsvarende tiltak tidligere (Norconsult, 2022). Utover temaene fra den gangen, er mobilitet omtalt nærmere i denne utgaven. Analysen omfatter disse temaene:

- Trafikk og trafikksikkerhet i tilknytning til de nye byggene
- Bil- og sykkelparkering for de nye byggene
- Fremkommelighet for syklende og gående
- Vurdering av mobilitet, herunder reisevaner
- Plassering av nye avkjørsler og vurdering av sanering av eksisterende avkjørsler
- Vurdering av offentlige vegarealer
- Varelevering, inkludert hyppighet, dimensjonerende kjøretøy og manøvrering
- Renovasjon, inkludert løsning, hyppighet og manøvrering
- Adkomst for brann og redning

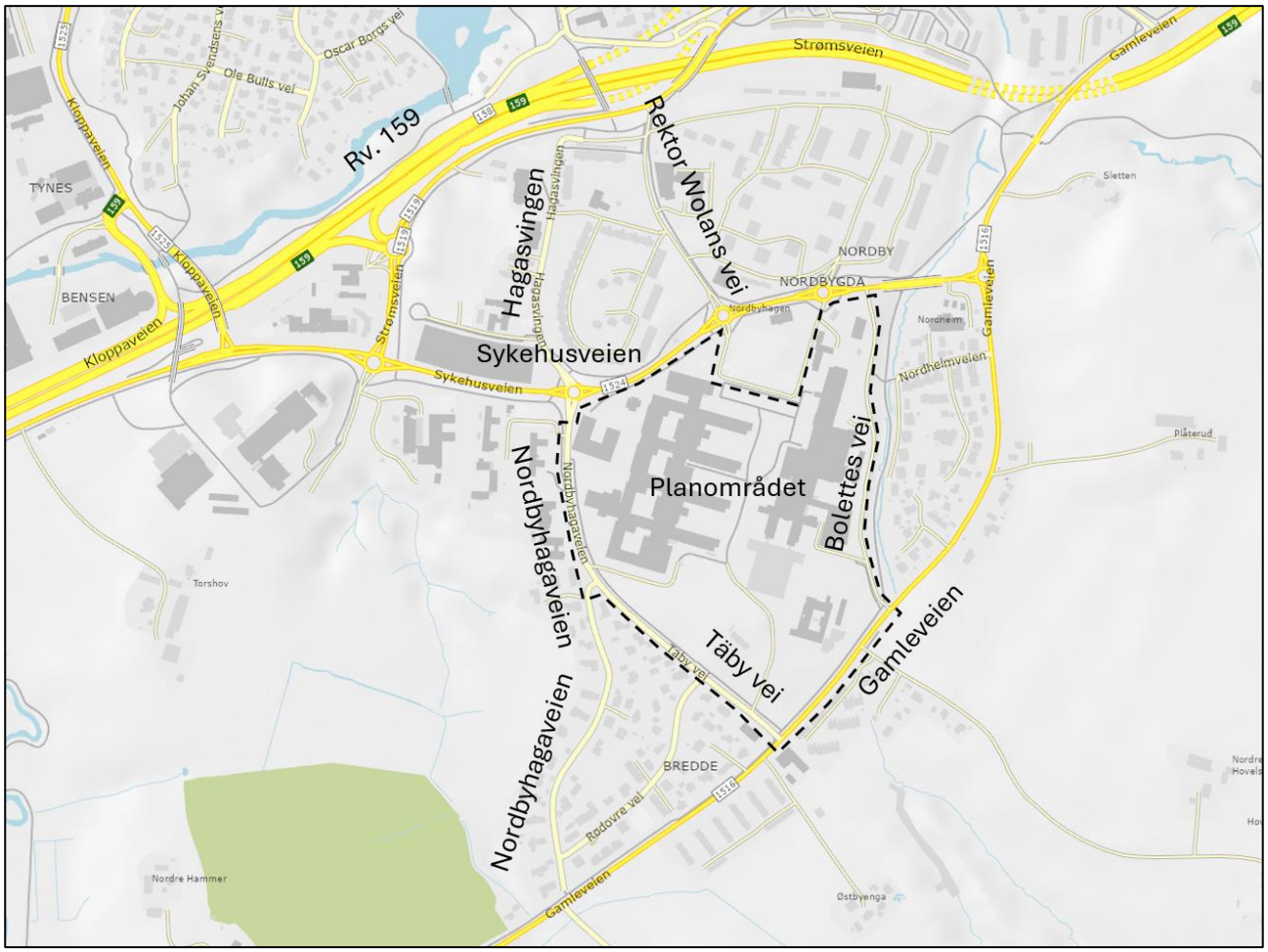
[1] Åpning av psykisk helsevern Nordbyhagen - Akershus universitetssykehus HF

1.2 Planområdets beliggenhet

Planområdet ligger mellom Sykehusvegen, Nordbyhagaveien, Täby vei og Gamleveien. Det regulerte området er på cirka 140 dekar. Ahus ligger i Akershus langs hovedfartsåren rv. 159 mellom Oslo og Lillestrøm, se figur 1-3. Figur 1-4 viser vegnettet i nærheten av planområdet. I figuren er det vist vegenes navn som er brukt i dette dokumentet. I begge figurene er planområdet *grovt* angitt. Vi viser til øvrige dokumenter i plansaken for eksakt planavgrensning.



Figur 1-3: Oversiktskart det planområdets beliggenhet er grovt angitt med rød skravur (bakgrunnskart: vegkart.no)



Figur 1-4: Navn som i denne trafikkanalysen er brukt på veger i nærheten av planområdet. Planavgrensningen er grovt angitt med stiplet strek (bakgrunnskart: vegkart.no) Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.

Planområdet består av ulike sykehusbygg med et totalt fotavtrykk på ca. 44 800 m^2. Tallet inkluderer midlertidige bygg. Sett bort fra midlertidige bygg utgjør dagens bygningsmasse 42 300 m^2 (INBY, 2025).

1.3 Rammer og føringer for arbeidet med mobilitet

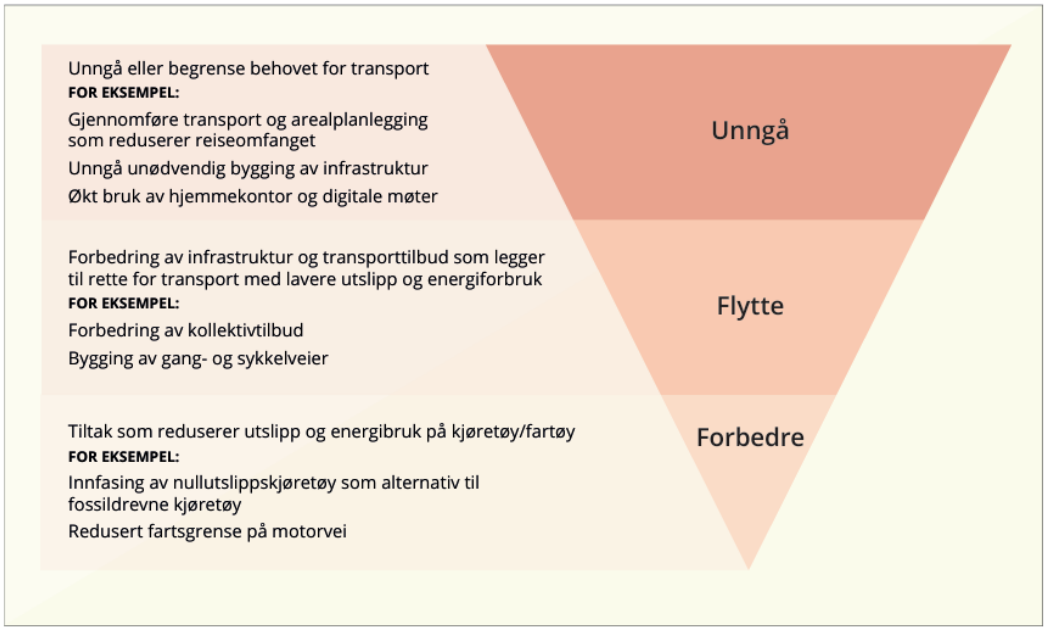
Mobilitetsanalysen følger Lørenskog kommunens veileder for mobilitetsplaner i reguleringsplaner (Lørenskog kommune, 2023a). Det vurderes som lite hensiktsmessig å analysere mobilitetstilbudet innenfor et svært avgrenset område, ettersom et velfungerende mobilitetssystem forutsetter et sammenhengende nettverk av forbindelser. Derfor vurderes tilbudet i et større område enn felt I i kapittel 5.

Analysen retter seg primært mot de ansattes reiser til og fra jobb, og i mindre grad mot pasienter og besøkende. Bakgrunnen for dette er at målet er å påvirke de ansattes reisevaner, mens pasienter og

pårørende først og fremst skal sikres enkel og god tilgjengelighet til sykehuset. Parkeringsveilederen for sykehusbygg understreker dette behovet:

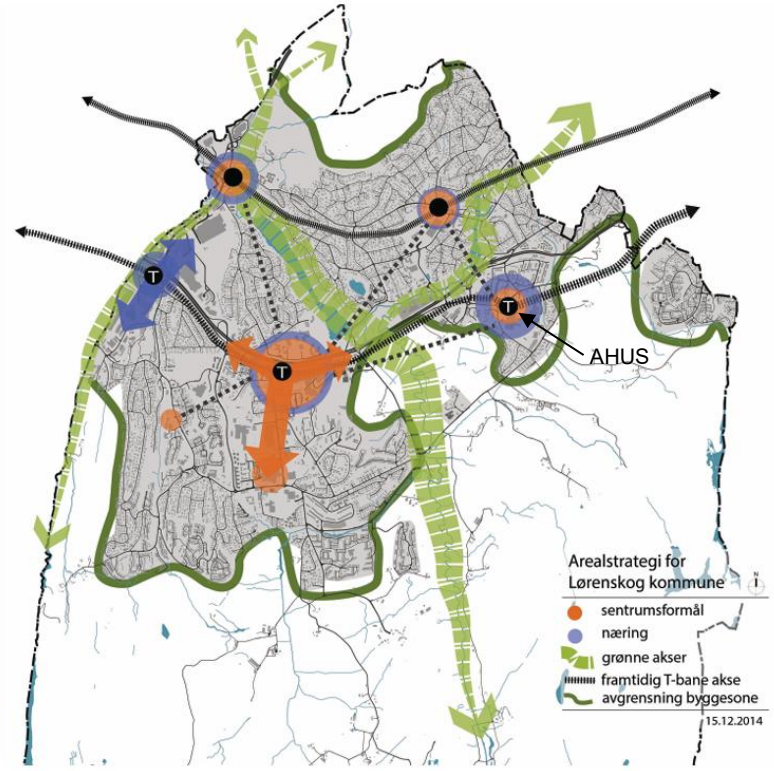
> «For pasienter er det et særlig behov for god tilgjengelighet til helsetjenester hele døgnet. Dette innebærer at sykehusene må legge til rette for at pasienter på en enkel måte skal kunne transportere seg til og fra sykehuset. De pårørende må også oppleve god tilgjengelighet til sykehuset, ikke minst fordi kjøring til sykehus ofte vil være forbundet med stressende situasjoner.» (Helse Nord, Helse Midt-Norge, Helse Sør-Øst, Helse Vest, 2021, pp. 4-5)

Fokuset i mobilitetsplanen ligger på «flytte»-tiltak, som skal få ansatte til å velge andre transportmidler enn bil, og «forbedre»-tiltak, som reduserer utslipp gjennom mer effektive kjøretøy. Mulighetene for å redusere det totale transportomfanget er begrenset for et sykehus, men Ahus har satt et mål om at 20 prosent av de polikliniske konsultasjonene skal gjennomføres via video eller telefon. I 2025 lå andelen på 14,2 prosent, ifølge sykehuset.



Figur 1-5: UFF-rammeverk for utviklingen av mobilitetstiltak (Klima- og miljødepartementet, 2024, p. 37).

Lørenskog kommunes arealstrategi bygger på fortetting rundt eksisterende og framtidige kollektivknutepunkter. Ahus ligger i et av kommunens fem prioriterte utviklingsområder og plasseres langs aksen som har vært vurdert tilknyttet en T-banelinje fra Ellingsrudåsen til Lørenskog, med mulig forlengelse videre til Ahus og Lillestrøm. Det er ingen konkrete planer dette T-baneprosjektet per i dag.



Figur 1-6: Arealstrategi for Lørenskog kommune (Lørenskog kommune, 2023b, p. 6)

Lørenskog kommune har forpliktet til seg til nullvekstmålet, som betyr at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (Lørenskog kommune, 2017). «Trygg og miljøvennlig transport» er et av satsingsområdene i kommuneplanens samfunnsdel og innebærer følgende fokusområder og det er definert følgende mål for mobilitet:

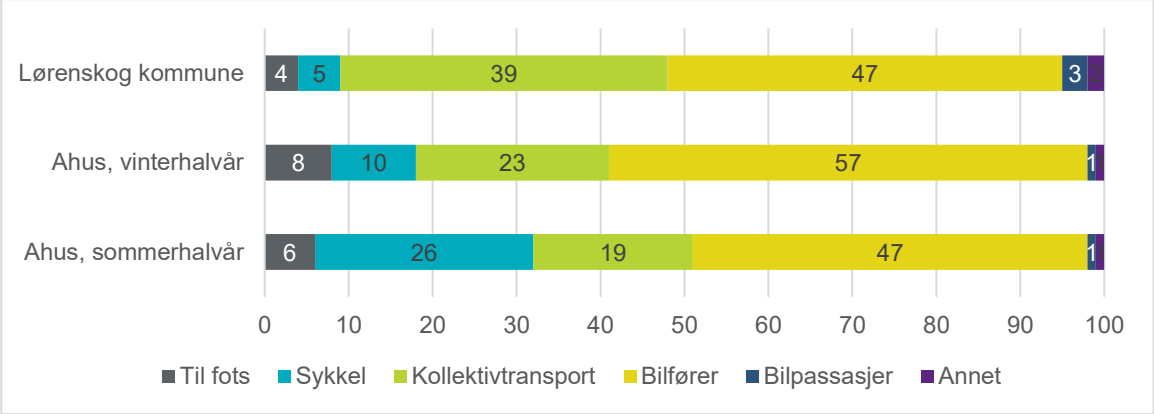


Figur 1-7: Mål for mobilitet i Lørenskog kommune (Lørenskog kommune, 2023c).

Ahus har utarbeidet en egen miljøplan som fastsetter at 62 prosent av alle reiser skal skje med grønn mobilitet innen 2030. I tillegg skal flyreiser reduseres med 40 prosent, og bilreiser i tjeneste skal ned til 30 prosent (Miljøplan mot 2030, oversendt fra Ahus).

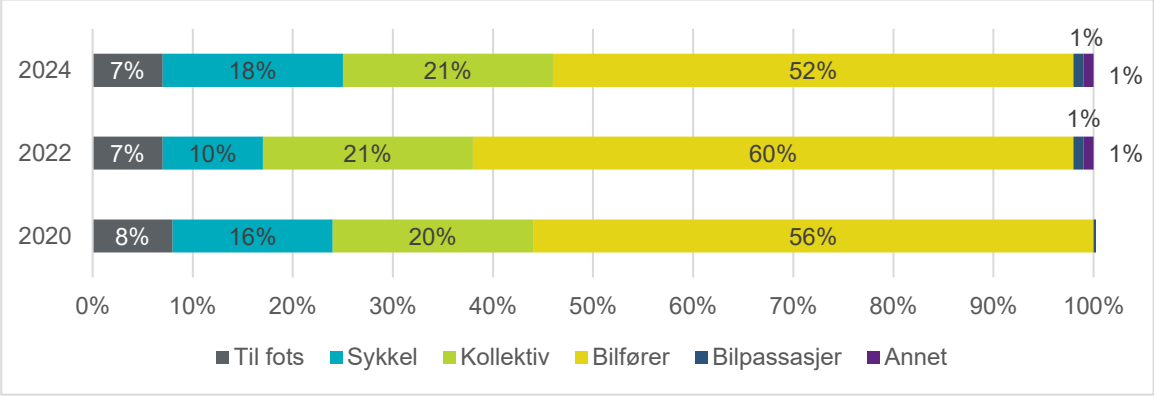
Lørenskog kommune har gjennom plan for mobilitet vedtatt at maksimum 30 prosent av alle reisene i 2030 skal foretas med bil (Lørenskog kommune, 2024). Målet gjelder alle hverdagsreiser og det er ikke videre spesifisert mål for reisemiddelfordeling til ulike reiseformål eller differensiert etter beliggenhet og soneinndeling. Samtidig er arbeidsreiser typisk de daglige reiser og bør derfor bidra mest til måloppnåelsen.

Som en del av sertifiseringen som sykkelvennlig arbeidsplass har Syklistenes Landsforening gjennomført reisevaneundersøkelser (RVU) blant AHUS-ansatte i 2020, 2022 og 2024. I figur 1-8 sammenlignes resultater fra RVU-en blant AHUS sine ansatte med reisemiddelfordelingen på arbeidsreiser i hele Lørenskog kommune. RVU-en i Lørenskog ble gjennomført høsten 2024, og gir derfor et mer relevant grunnlag for å sammenligne med Ahus-ansattes reisevaner i vinterhalvåret. Resultatene viser at både gang- og sykkelandelen blant Ahus-ansatte ligger noe høyere enn gjennomsnittet i kommunen. Kollektivandelen er derimot betydelig lavere, mens bilandelen er noe høyere.



Figur 1-8: Reisemiddelfordeling blant AHUS sine ansatte i 2024 (Syklistens Landsforening, 2024) og blant arbeidsreiser i hele Lørenskog kommune i 2024 (Asplan Viak, 2024, p. 8).

I figur 1-9 vises utviklingen av reisemiddelfordelingen blant Ahus sine ansatte fra 2020 til 2024. Selv om det var en liten økning i bilbruken fra 2020 til 2022, er det en generell nedgang i perioden fra 2020 til 2024.

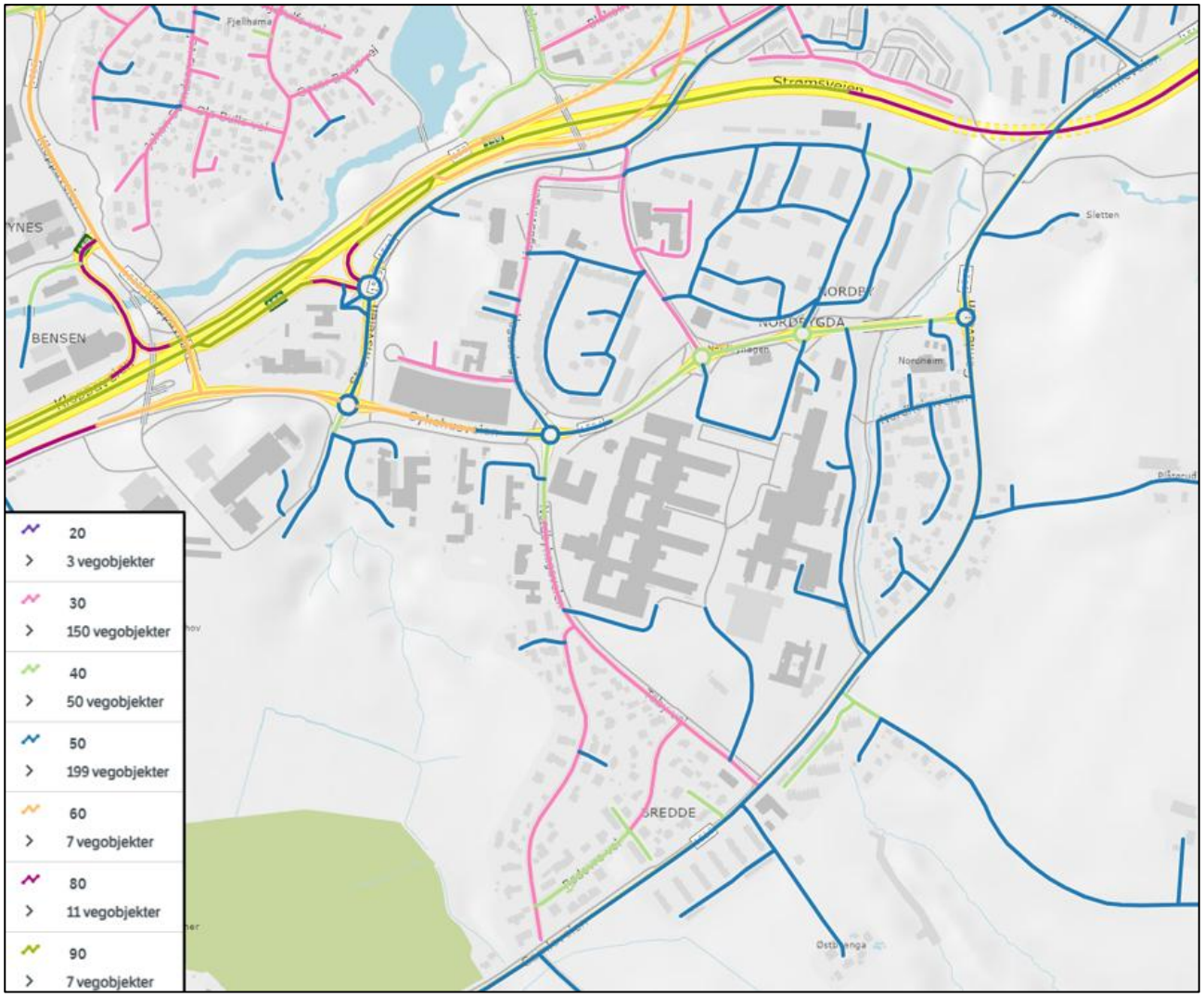


Figur 1-9: Reisemiddelfordeling på veien til/fra jobb fra 2020-2024. Det er valgt et gjennomsnitt av reisemiddelfordelingen for sommer- og vinterhalvåret (Syklistens Landsforening, 2024, p. 44).

2 Trafikkvurderinger

2.1 Vegnett

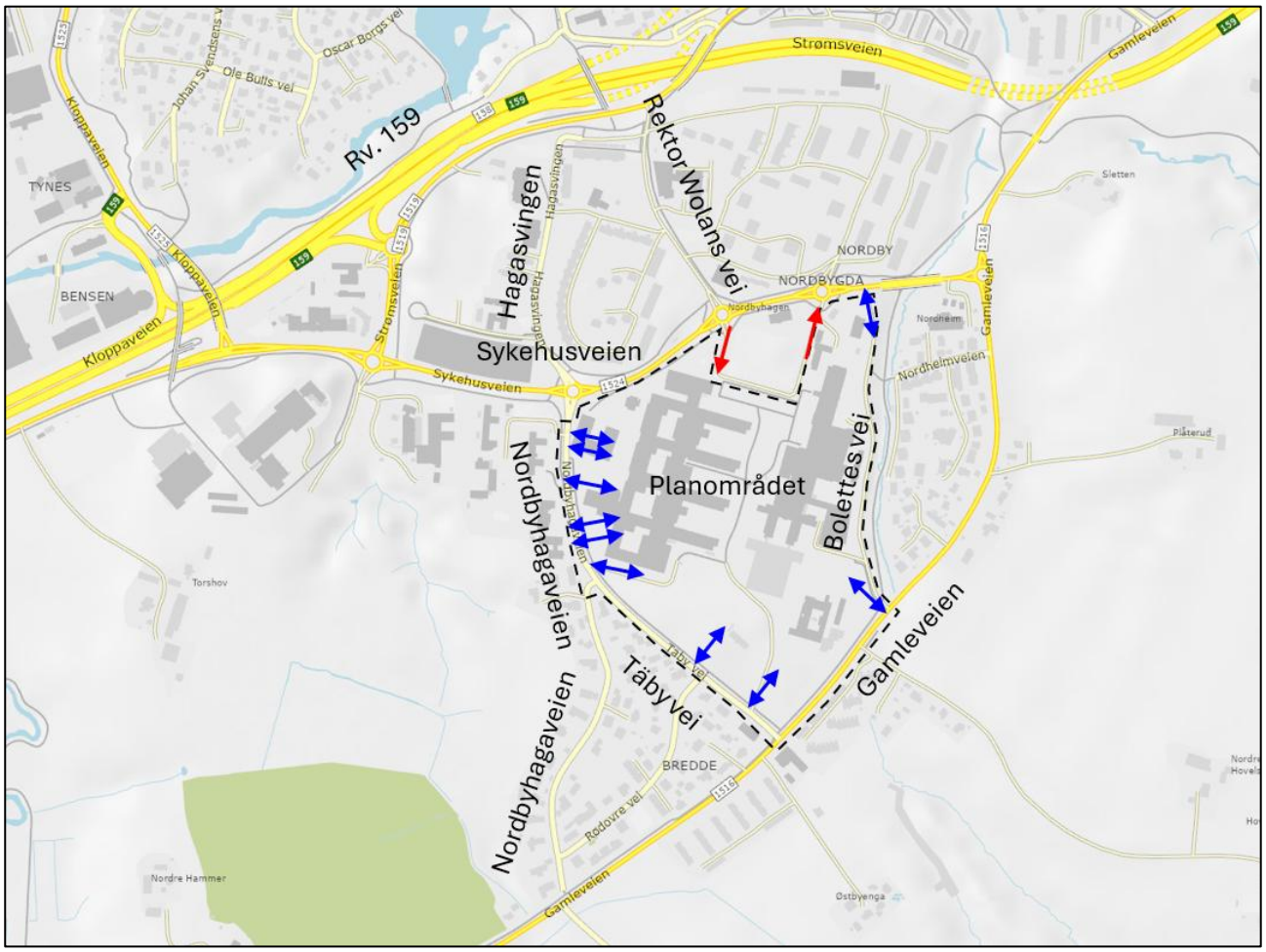
Vegene rundt planområdet har fartsgrense 30–50 km/t, se figur 2-1, som er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). Ifølge NVDB er fartsgrensen 50 km/t langs Rektor Wolans vei, men det er skiltet 30 km/t med privatrettslig skilt.



Figur 2-1: Fartsgrenser (bakgrunnskart: vegkart.no)

Planområdet (felt I) har en rekke kjøreadkomster. I nord gir Sykehusveien tilkomst til hovedtorget utenfor hovedinngangen. De to avkjørslene fra rundkjøringene i Sykehusveien er envegsregulerte, som indikert med røde piler i figur 2-2. Innkjøring skjer fra vest, mens utkjøring skjer i øst. Lengst nordøst i planområdet gir til den private veien,Bolettes vei, tilkomst til avfallssentral og hovedvaremottaket. Bolettes vei er stengt for gjennomkjøring med bom.

Fra Nordbyhagaveien og Täby vei er det åtte avkjørsler til planområdet. Avkjørsler på motsatt side, eksempelvis til barnehagen og private boligtomter, kommer i tillegg.



Figur 2-2: Avkjørsler til planområdet. Røde piler angir envegsregulerte avkjørsler (bakgrunnskart: vegkart.no)

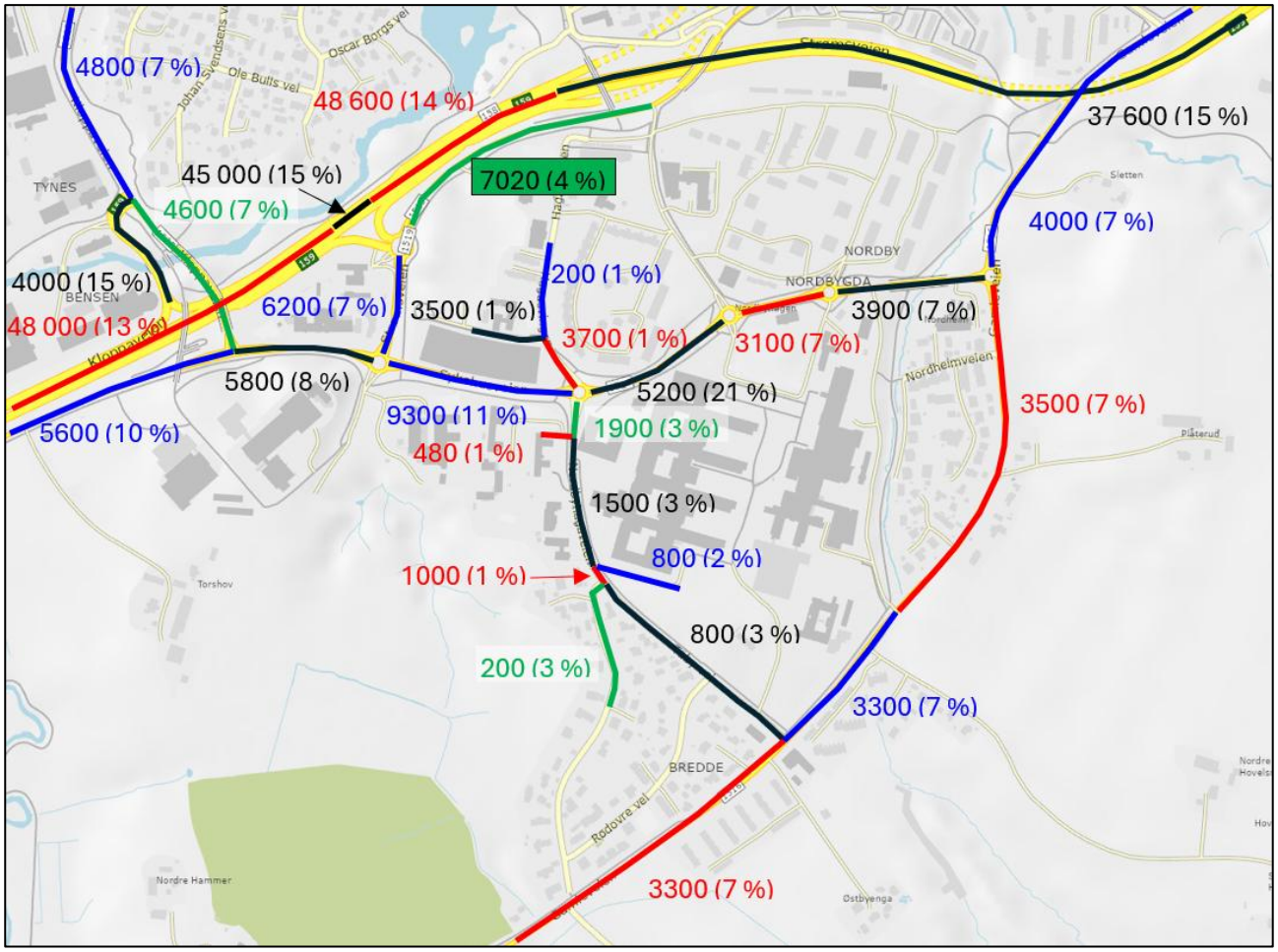
2.2 Trafikkmengder

2.2.1 ÅDT i vegnettet

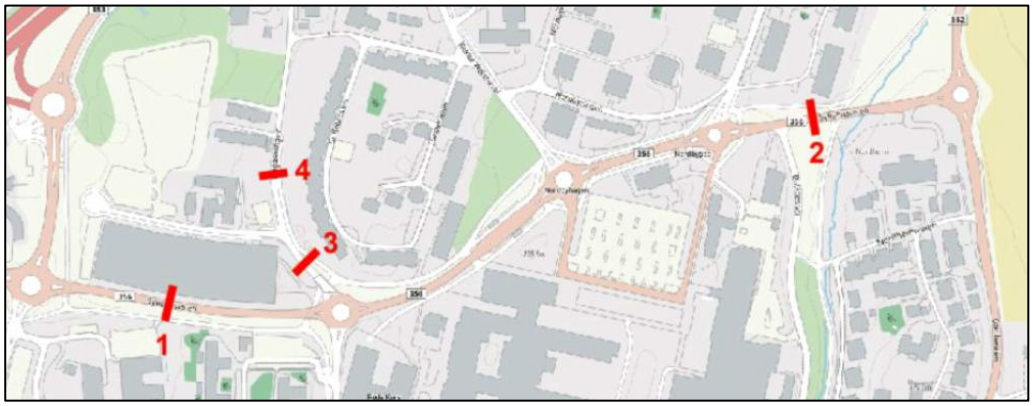
Figur 2-3 viser trafikkmengder (ÅDT[2]) i dagens situasjon, mens prosenttallene angir andel tunge kjøretøy. ÅDT 7020 i Strømsveien, markert på grønn bakgrunn, er hentet fra et kontinuerlig tellepunkt. Her telles trafikken hele tiden, og dette tallet er derfor det sikreste tallet i figuren. De fleste andre tallene i figuren er hentet fra NVDB, med enkelte unntak:

[2] Gjennomsnittlig trafikk per døgn, det vil si all trafikk som passerer i løpet av et helt år, delt på 365.

- I Sykehusveien og Hagasvingen er det brukt tall hentet fra til sammen fire radartellinger som ble utført i forbindelse med mulighetsstudien fra 2019, se figur 2-4 for lokalisering av radarene. Tellingene ble gjennomført 6–12. mars 2019.
- Norconsult gjennomførte en trafikktelling i kryssområdet Nordbyhagaveien X avkjørsel P7 X Täby vei tirsdag 11.03.2026 kl. 1400 til onsdag 12.03.2026 klokken 0900. Tall fra tellingene er omregnet til ÅDT ved hjelp av metode i håndbok V714. Dette gir ÅDT 800 i avkjørselen til P7. I Nordbyhagaveien nord for P7 er ÅDT beregnet fra trafikktellingen ÅDT 1340, mens NVDB oppgir 1500. I Täby vei blir beregnet ÅDT 800, mens NVDB oppgir 650. Som en sikkerhetsmargin velger vi høyeste tall begge steder, det vil si 1500 nord for avkjørsel til P7 og 800 i Täby vei.
- ÅDT 480 i avkjørselen til barnehagen fra Nordbyhagaveien er hentet fra data fra parkeringsselskapet.
- Ved hjelp av tellingen i kryssområdet er det skjønnsmessig anslått at mesteparten av trafikken til og fra barnehagen er nordvendt, så lengst nord i Nordbyhagaveien er ÅDT satt til 1900.
- Også i Sykehusveien rett øst for Nordbyhagaveien gjennomførte Norconsult telling 11–12. mars 2026. Ut fra tellingen er ÅDT beregnet til 5200. Dette stemmer godt med NVDB, som oppgir 5000. Tungtrafikkandelen her er hentet fra tellingen. Oppgitt andel på 7 % er altfor lavt på grunn av den store busstrafikken. Bussene svinger av nordover i Rektor Wolans vei, så ÅDT 3100 med 7 % tunge som er oppgitt i NVDB, kan godt være riktig.



Figur 2-3: ÅDT i dagens situasjon (bakgrunnskart: vegkart.no)



Figur 2-4: Tellesnitt i radartellinger i 2019 (Norsam AS, 2019)

Tabell 2-1: Registrerte data i radartellingene i 2019 (Norsam AS, 2019)

Trafikk	Snitt 1 Sykehusv. vest	Snitt 2 Sykehusv. øst	Snitt 3 Hagasvingen ved P-huset	Snitt 4 Hagasvingen ved nr. 21	Snitt 5 Parkerings-anleggene
Døgntrafikk					
UDT	9 344	3 917	3 728	199	3 529
YDT	11 124	4 603	4 696	215	4 482
YDT / UDT	119,0 %	117,5 %	126,0 %	108,0 %	127,0 %
Morgenrush (kl 07 - 08)					
Trafikk i begge retninger					
Volum (kj.t/t)	993	503	764	15	750
Andel av YDT	8,9 %	10,9 %	16,3 %	7,0 %	16,7 %
Retning 1					
Volum (kj.t/t)	730	406	729	6	724
Andel av timetrafikk	74 %	81 %	95 %	40 %	97 %
Retning 2					
Volum (kj.t/t)	263	97	35	9	26
Andel av timetrafikk	26 %	19 %	5 %	60 %	3 %
Ettermiddagsrush (kl 15 - 16)					
Trafikk i begge retninger					
Volum (kj.t/t)	1207	483	652	16	636
Andel av YDT	10,9 %	10,5 %	13,9 %	7,4 %	14,2 %
Retning 1					
Volum (kj.t/t)	279	143	41	7	34
Andel av timetrafikk	23 %	30 %	6 %	44 %	5 %
Retning 2					
Volum (kj.t/t)	928	340	611	9	602
Andel av timetrafikk	77 %	70 %	94 %	56 %	95 %

2.2.2 Gjennomkjøringstrafikk i Nordbyhagavegen

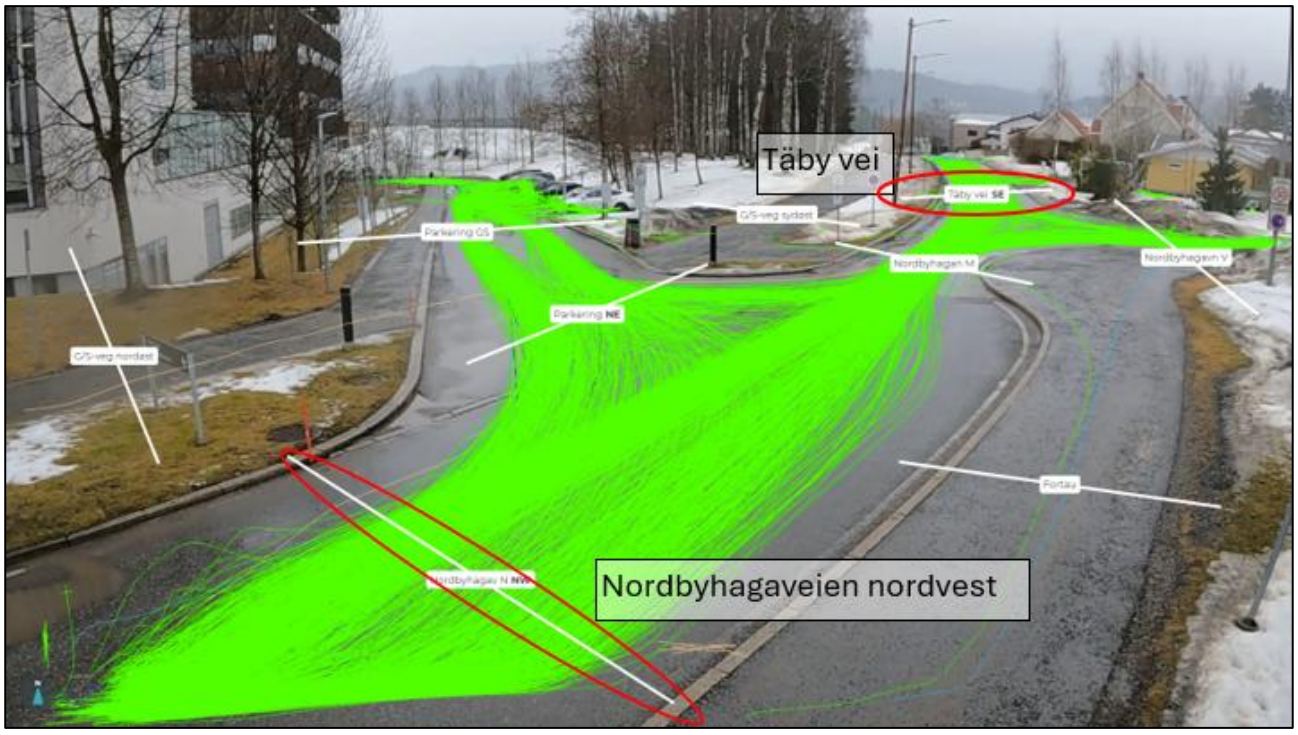
I tillegg til å gi grunnlag for beregning av ÅDT, ble trafikktellingen i kryssområdet Nordbyhagaveien X avkjørsel P7 X Täby vei gjennomført for å finne et ***øvre*** estimat på gjennomkjøringstrafikken. Dette er ulovlig kjøring ettersom det er skiltet med «306.1 Forbudt for motorvogn med unntak av liten elektrisk motorvogn» med underskilt 808.301 «Gjelder gjennomkjøring».



Figur 2-5: Skilting av forbud mot gjennomkjøring i Nordbyhagavegen (foto: Google Street View, foto tatt juni 2024)

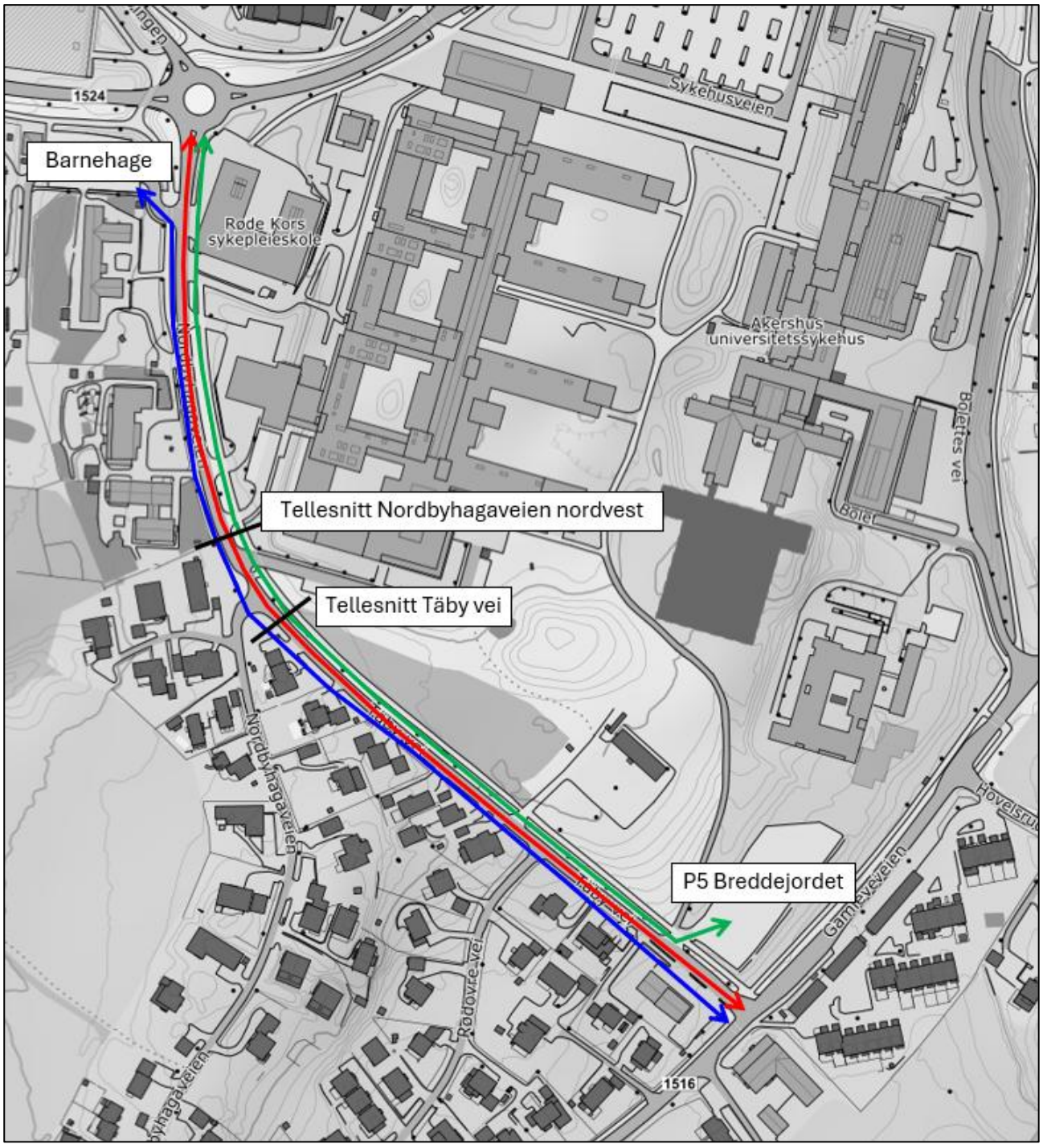
Som nevnt i kapittel 2.2.1 ble tellingen gjennomført fra tirsdag 11.03.2026 kl. 1400 til onsdag 12.03.2026 klokken 0900. Tellingen ble gjennomført med videoopptak som ble prosessert og analysert i programvaren GoodVision. Det er gjort manuell telling ett kvarter for å kvalitetssikre dataene fra den automatiske tellingen, og det var godt samsvar mellom manuell og automatisk metode.

Figur 2-6 viser en skjermdump fra programvaren, påført enkelte tekstbokser og to røde ellipser for å forklare vurdering av gjennomkjøringstrafikken. Hver grønn strek representerer ett kjøretøy som er registrert i programmet. For å telle trafikken legger brukeren inn tellesnitt, som er vist med hvite streker i figuren. De to strekene med rød ring er brukt i vurderingen av gjennomkjøringstrafikk. Som omtalt tidligere er trafikken som passerer Nordbyhagavegen nordvest beregnet til ÅDT 1540. Dette er beregnet ut fra en registrering på 1289 biler de 19 timene trafikkregistreringen foregikk. Trafikken som er registrert både i Täby vei og i snittet Nordbyhagavegen nordvest var 576, som gir en beregnet ÅDT på 690. Dette er altså maksimal gjennomkjøringstrafikk i Nordbyhagavegen / Täby vei.



Figur 2-6: Skjermdump fra GoodVision. Hver grønne strek representerer én kjøretøybevegelse

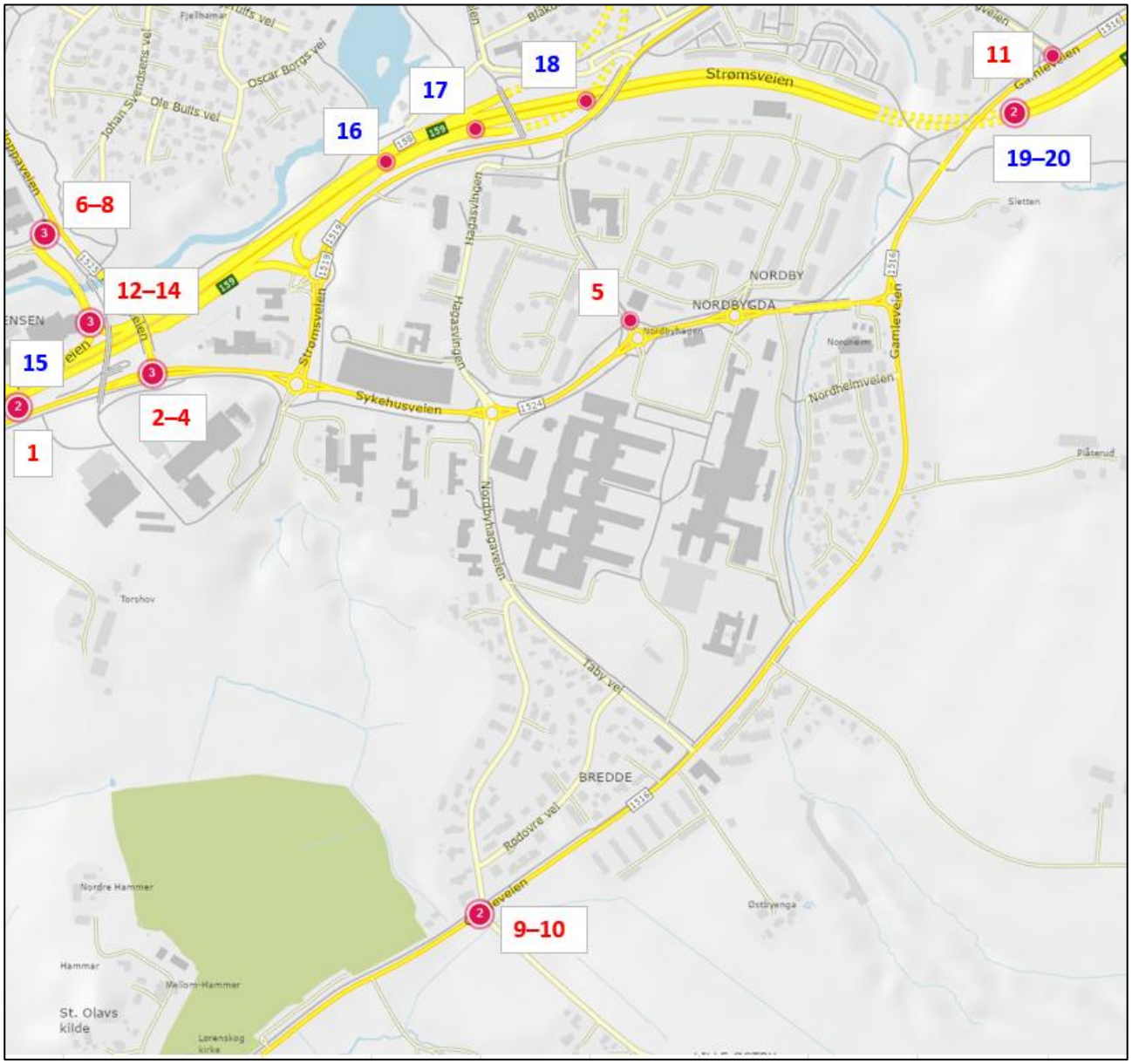
Reell, ulovlig gjennomkjøring vil være mindre enn ÅDT 690, fordi flere lovlige kjøreruter inngår i tallet 690. Et eksempel på dette er trafikk som kjører mellom Gamleveien og barnehagen, illustrert med blå strek i figur 2-7. Det samme gjelder trafikk mellom Sykehusveien og parkeringsplassen på Breddejordet, illustrert med grønn strek. Kun trafikk mellom Sykehusveien og Gamleveien er ulovlig gjennomkjøringstrafikk, noe som er illustrert med rød strek i figuren. Etter vår vurdering utgjør den ulovlige gjennomkjøringstrafikken ikke et betydningsfullt problem.



Figur 2-7: Tre kjøreturer som alle fremstår som mulig gjennomkjøring i trafikktellingen. Kun rød strek er ulovlig gjennomkjøring (bakgrunnskart: vegkart.no)

2.3 Trafikkulykker

Figur 2-8 viser hvor det har skjedd trafikkulykker i veg- og gatenettet rundt Ahus i 10-årsperioden 2015–2024.[3] Tabell 2-2 viser detaljer knyttet til de 20 ulykkene. Tallene i figuren korresponderer med kolonnen «nr» i tabellen. Lengst til venstre i figuren er det en sirkel med et 2-tall. Hvis man i NVDB zoomer inn, vil man se at en av ulykkene skjedde på Sykehusveien (ulykke 1), mens den andre ulykken inntraff på Strømsveien (ulykke 15). Ulykkene som har skjedd på motorveg (Strømsveien) er markert med blå tall i figuren og blå bakgrunn i tabellen.



Figur 2-8: Registrerte trafikkulykker i 10-årsperioden 2015–2024 (vegkart.no, tekstbokser påført av Norconsult)

[3] Ulykker i 2025 er ikke lastet inn i NVDB da dette kapittelet ble skrevet, så siste 10-årsperiode er 2015–2024

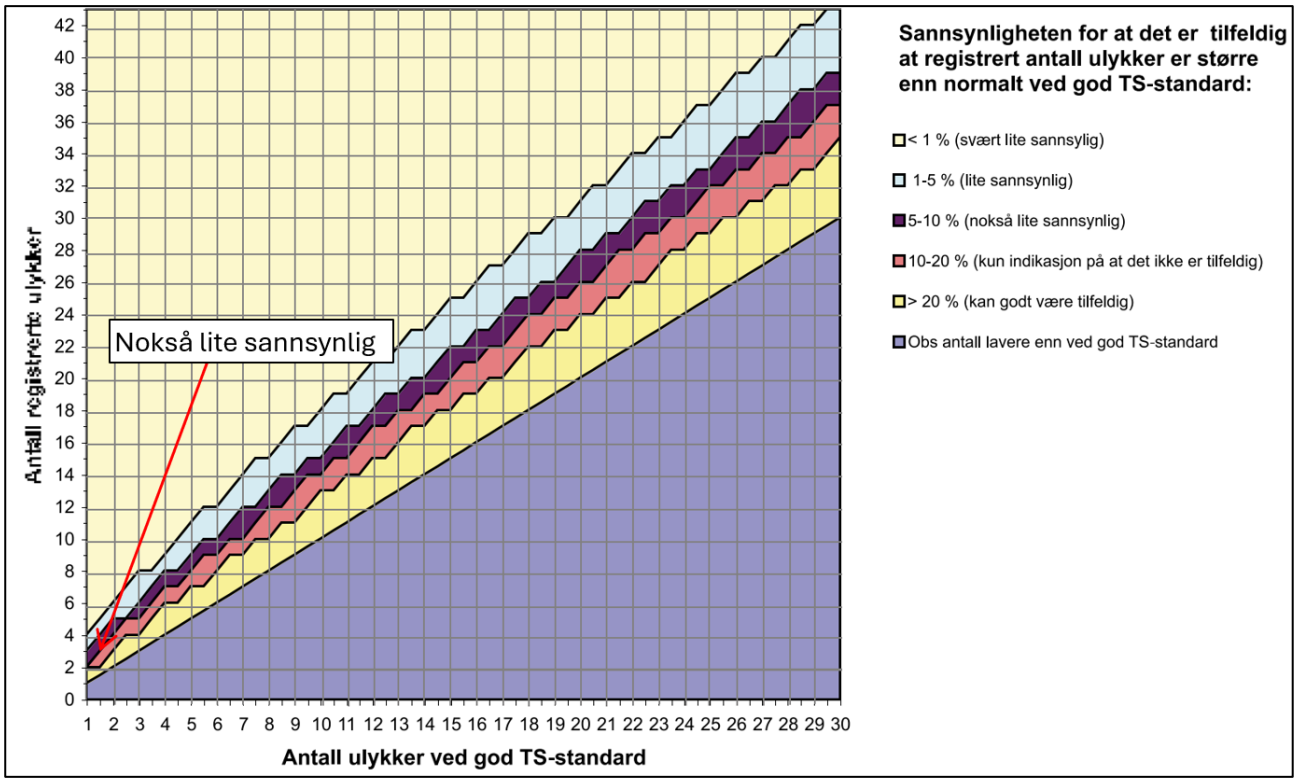
Tabell 2-2: Detaljer vedrørende trafikkulykkene i veg- og gatenettet rundt Ahus

Nr.	Tidspunkt	Veg	Stedsforhold	Antall involverte enheter						Ulykkestype	Ulykkeskode
				Fotgjenger	Sykkel	Moped/MC	Personbil/ varebil	Lastebil	Buss		
1	06.9.2019 kl. 1415	Sykehusveien	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	1	-	1	-	-	Kryssende kjøreretning	Kjørende fra fortau / G/S-veg krysset kjørebanen utenfor kryss
2	25.01.2018 kl. 0920	Sykehusveien	3-armet kryss (T-kryss, Y-kryss)	-	-	-	-	1	1	Samme kjøreretning	Påkjøring bakfra
3	08.01.2024 kl. 1431	Sykehusveien	3-armet kryss (T-kryss, Y-kryss)	-	-	-	3	-	-	Kryssende kjøreretning	Venstresving foran kjørende i motsatt retning
4	08.09.2020 kl. 0815	Sykehusveien	3-armet kryss (T-kryss, Y-kryss)	-	-	-	2	-	-	Kryssende kjøreretning	Venstresving foran kjørende i motsatt retning
5	27.12.2024 kl. 1031	Rektor Wolans vei	Rundkjøring	1	-	-	1	-	-	Fotgjenger/ akende	Fotgjenger krysset kjørebanen på bortsiden av krysset
6	04.04.2023 kl. 1333	Kloppaveien	3-armet kryss (T-kryss, Y-kryss)	-	-	-	2	-	-	Kryssende kjøreretning	Høyresving foran kjørende i samme retning
7	18.05.2016 kl. 1815	Kloppaveien	3-armet kryss (T-kryss, Y-kryss)	-	-	-	3	-	-	Kryssende kjøreretning	Venstresving foran kjørende i samme retning
8	07.09.2021 kl. 1506	Avkjørsel	3-armet kryss (T-kryss, Y-kryss)	-	1	-	1	-	-	Ande ulykker	Ulykke med uklart forløp / ulykke som ikke faller inn under noen bestemt ul.kode
9	25.04.2022 kl. 1655	Gamleveien	3-armet kryss (T-kryss, Y-kryss)	-	1	-	1	-	-	Kryssende kjøreretning	Påkjøring av kjørende fra fortau eller G/S-veg, ved høyresving
10	30.11.2018 kl. 0758	Gamleveien	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	1	-	-	1	-	-	Fotgjenger/ akende	Fotgjenger krysset kjørebanen i gangfelt utenfor kryss
11	28.04.2016 kl. 1745	Gamleveien	3-armet kryss (T-kryss, Y-kryss)	-	1	-	1	-	-	Kryssende kjøreretning	Venstresving foran kjørende i motsatt retning
12	31.03.2016 kl. 1833	Kloppaveien	Avkjørsel	-	-	-	1	-	-	Utforkjøring	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side i høyrekurve
13	28.05.2017 kl. 1745	Kloppaveien	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	1	-	-	Utforkjøring	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side i høyrekurve
14	14.10.2020 kl. 1400	Kloppaveien	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	2	-	-	Motsatt kjøreretning	Møting i kurve
15	27.09.2022 kl. 0719	Strømsveien	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	2	-	-	Samme kjøreretning	Påkjøring bakfra
16	12.02.2015 kl. 0000	Strømsveien	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	2	-	-	Samme kjøreretning	Påkjøring av forankjørende ved skifte av felt til venstre
17	20.02.2016 kl. 1958	Strømsveien	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	1	-	-	Utforkjøring	Enslig kjøretøy kjørte på trafikkøy eller ende av midtdeler
18	25.10.2018 kl. 0737	Strømsveien	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	2	-	-	Samme kjøreretning	Påkjøring bakfra
19	08.1.2018 kl. 1606	Strømsveien	Tunnel (primært for motorkjøretøy)	-	-	-	2	-	-	Samme kjøreretning	Påkjøring bakfra
20	15.04.2020 kl. 1739	Strømsveien	Tunnel (primært for motorkjøretøy)	-	-	-	1	-	-	Utforkjøring	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side i høyrekurve

På veg- og gatenettet i umiddelbar nærhet av planområdet, det vil si Sykehusveien, Nordbyhagaveien / Täby vei og Gamleveien er det knapt registrert ulykker de siste årene. Den eneste ulykken som er registrert, var en fotgjengerulykke i krysset Sykehusveien X Rektor Wolans vei (ulykke 5).

På lokalvegnettet, altså alle andre veger enn Strømsveien, er det krysset Sykehusveien X Kloppaveien med 3 ulykker som er høyest belastet, ulykke 2–4. I krysset Koppaveien X rampe Strømsveien inntraff 2 ulykker (ulykke 6 og 7). Ulykke 8 skjedde inne på en parkeringsplass.

Med ÅDT som vist tidligere er registrert ulykkesfrekvens drøyt 0,10 ulykker per million kjøretøypasseringer i krysset Sykehusveien X Kloppaveien. Ifølge metode beskrevet i vedleggsdelen (Statens vegvesen, 2007) til håndbok V723 (Statens vegvesen, 2014) er normal ulykkesfrekvens ved god trafikksikkerhetsstandard 0,05. Forventet antall ulykker ved god standard i dette krysset er 1,5. Det er «nokså lite sannsynlig» at det er tilfeldig at registrert antall ulykker er større enn normalt ved god trafikksikkerhetsstandard jamfør figur 2-9, men det er helt på grensen til «kun indikasjon på at det ikke er tilfeldig».



Figur 2-9: Sannsynlighet for at det er tilfeldig at registrert antall ulykker er større enn normalt ved god TS-standard (Statens vegvesen, 2014), tekstboks påført av Norconsult

Krysset kan likevel ikke defineres som et ulykkespunkt i henhold til håndbok V723. Ulykkespunkter er definert som kryss der det har skjedd minst 4 ulykker i løpet av en periode på 5 år. To av ulykkene skjedde i forbindelse med venstresving fra hovedveg, mens siste ulykke har ulykkeskode «påkjøring bakfra». Det er ikke noe entydig mønster i ulykkene som har inntruffet. Krysset er fullkanalisert og det ser ut til at sikten er god, jamfør figur 2-10, og det er ikke noe som umiddelbart ser ut til å være feil med utformingen. Totalt sett er det ikke noe som tyder på at krysset er spesielt trafikkfarlig.

Ut fra ulykkesdataene er det intet som tyder på at veg- og gatenettet rundt planområdet er trafikkfarlig.



Figur 2-10: Krysset Sykehusveien X Kloppaveien, retning Ahus (foto: Google Street View, foto tatt juni 2024)

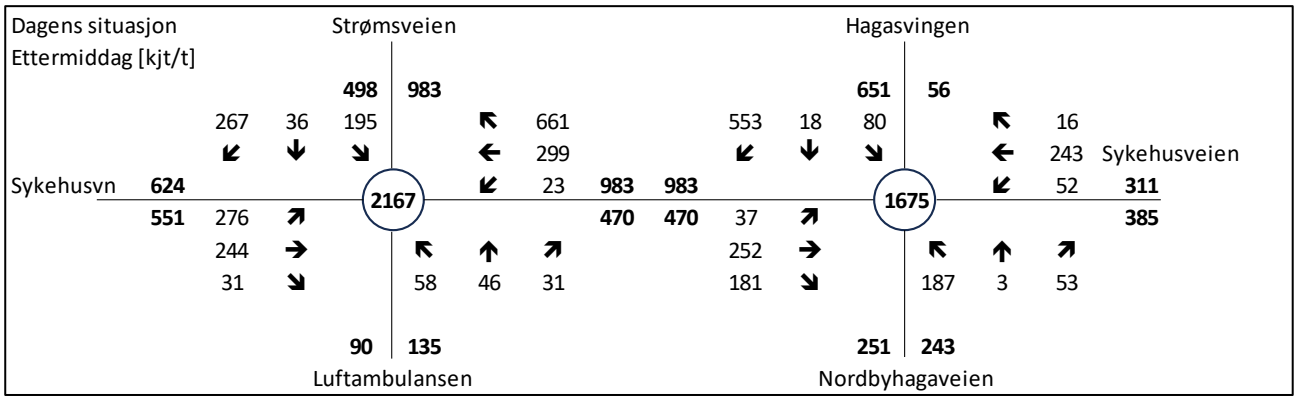
2.4 Trafikkavvikling

2.4.1 Timetrafikk

I forprosjektrapporten for vurdering av superbusskonsept gjennom Ahus (Multiconsult, 2023) ble det gjennomført kapasitetsberegninger for å vurdere hvordan forskjellige konsepter vil påvirke trafikkavvikling. Rapporten viser trafikktall, men ikke kapasitetsberegninger, for dagens situasjon. Forprosjektrapporten dokumenter tellinger av fire kryss i ettermiddagsrush, som har blitt utført høsten 2022. Ettermiddagsrush ble valgt som analyseperiode i forprosjektrapporten fordi det er da det er mest trafikk i området. Vi vurderer at de mest relevante for å vurdere konsekvensene av utbyggingen av felt I er disse to kryssene:

- Sykehusveien X avkjørsel luftambulanse X Strømsveien
- Sykehusveien X Hagasvingen X Nordbyhagaveien

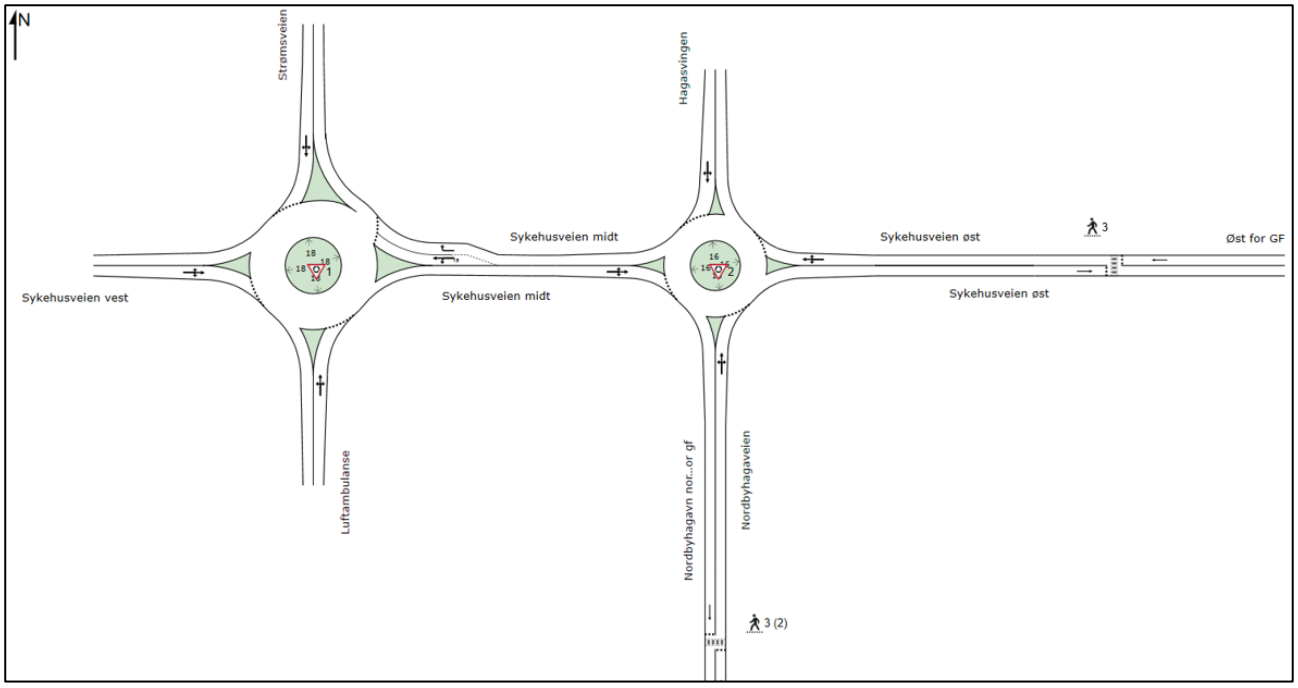
Vi har utarbeidet et trafikkgrunnlag for disse to kryssene, se figur 2-11. Tallene i figuren er oppgitt i kjøretøy per time (kjt/t) og er i all hovedsak de samme som man kan finne i tidligere nevnte forprosjektrapport. Vi har imidlertid gjort noen små justeringer sånn at det er samsvar i trafikk Sykehusveien mellom de to kryssene. Trafikken som kjører ut av det ene krysset er derfor den samme som kjører inn i det neste krysset.



Figur 2-11: Trafikkgrunnlag for dagens situasjon

2.4.2 Kapasitetsberegning – metode

Kapasitetsberegningene er gjennomført i programmet Sidra Intersection versjon 10.0.9.250 Sidra er en mikroanalytisk beregningsmodell som beregner trafikkavvikling felt for felt i kryss. Programmet brukes for å beregne kapasitet i enkeltstående kryss eller flere kryss sett i sammenheng. I denne trafikkanalysen er begge de to rundkjøringene beregnet i Sidras nettverksmodul. Gangfeltene over Nordbyhagaveien og Sykehusveien ved bussholdeplassen Ahus er også lagt inn i modellen.



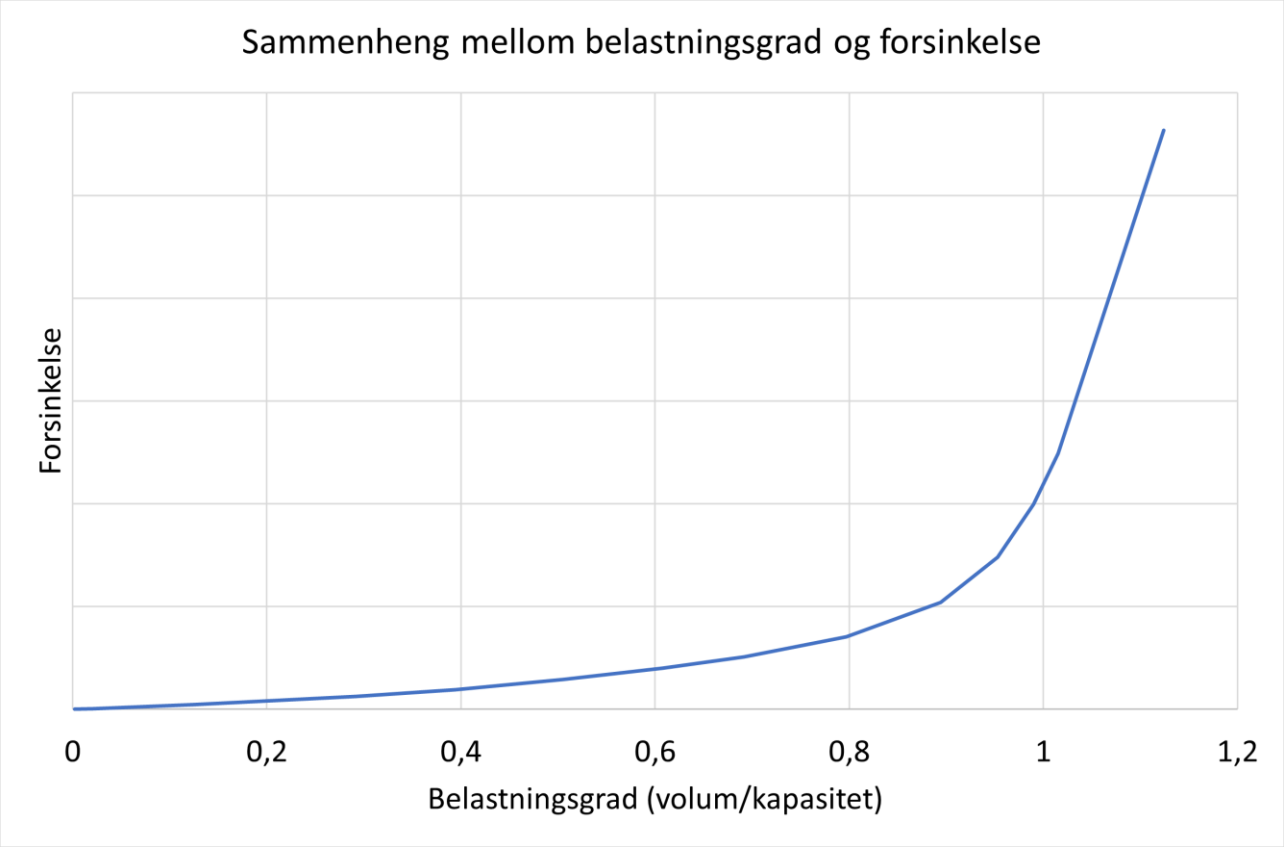
Figur 2-12: Kryssystemet slik det er lagt inn i Sidra (skjermdump fra Sidra)

Sidra gir en rekke utdata som kan brukes for å vurdere hvor godt et kryss fungerer. Nedenfor har vi listet opp de tre formene for utdata som vi har brukt for å vurdere trafikkavviklingen:

- Belastningsgrad: forholdet mellom trafikkvolum (faktisk antall biler) og kapasitet (mulig antall biler som kan avvikles) i hver enkelt tilfart. Belastningsgrad oppgis som et desimaltall. En belastningsgrad

på 0,70 vil si at 70 % av kapasiteten i en av tilfartene i krysset er brukt. For et kryss er belastningsgraden den samme som i den av tilfartene med høyest belastningsgrad. Sidras brukermanual anbefaler at en rundkjøring har en belastningsgrad som ikke overstiger 0,85. I teorien er det mulig å avvikle mer trafikk og nå en belastningsgrad på 1,0, men kølengder og forsinkelse øker kraftig når belastningsgraden nærmer seg 1,0, noe som er illustrert i figur 2-13. Det kan også være usikkerheter i beregningene av både kapasitet og faktisk trafikkvolum, og det er derfor fornuftig å ha en sikkerhetsmargin.

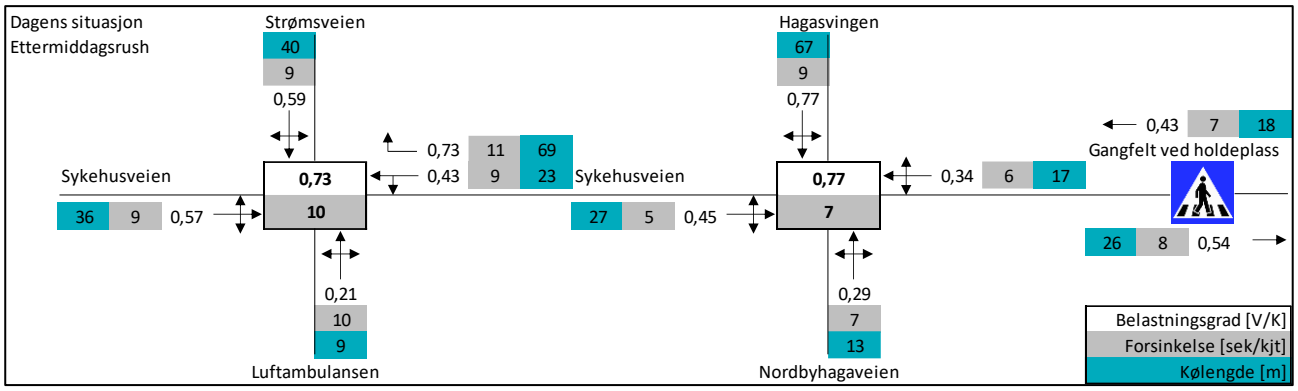
- Forsinkelse: Gjennomsnittlig forsinkelse er definert som den tiden en gjennomsnittstrafikant bruker på å passere kryssområdet fratrukket tiden som ville medgått til passering av samme distanse på en fri vegstrekning med samme fartsgrense. Forsinkelsen inkluderer dermed både tiden som går med til manøvrering gjennom krysset, og den ekstra tiden som medgår fordi det er andre trafikanter å forholde seg til. Forsinkelse er oppgitt i sekunder per kjøretøy.
- Dimensjonerende kølengde: Den kølengden som bare overstiges i 5 % av beregningsperioden. For en beregning for én time, vil dette si kølengden som ikke overstiges mer enn i 3 minutter (5 % av 60 minutter).



Figur 2-13: Illustrasjon av sammenhengen mellom forsinkelse og belastningsgrad (figur utarbeidet av Norconsult)

2.4.3 Kapasitetsberegning – resultat

Figur 2-14 viser resultatene fra kapasitetsberegningen av dagens situasjon. Gangfeltet i Nordbyhagaveien har ubetydelig innvirkning på trafikkavviklingen, og resultatene fra dette gangfeltet presenteres ikke i figuren.



Figur 2-14: Resultater fra kapasitetsberegning av dagens situasjon

Beregningen viser brukbar trafikkavvikling i dagens situasjon. I krysset Sykehusveien X Strømsveien, heretter kalt vestre kryss, er belastningsgraden beregnet til 0,73 med en gjennomsnittlig forsinkelse på 11 sekunder per kjøretøy. Belastningsgraden på 0,73 finner vi i høyre felt i Sykehusveien fra øst. Av historiske flyfoto ser vi at oppmerkingen av to kjørefelt i denne rundkjøringens østre arm har skjedd i 2024 eller i 2025. En testberegning med kun ett felt her gir belastningsgrad 1,00, så dette er et tiltak som bør ha gitt vesentlig forbedring av trafikkavvikling i området.

I krysset Sykehusveien X Hagasvingen X Nordbyhagaveien er belastningsgraden beregnet til 0,77, og gjennomsnittlig forsinkelse per kjøretøy er 7 sekunder. Her er det for øvrig verdt å merke seg at beregningen ikke viser eventuelle avviklingsproblemer inne i parkeringshuset.

Belastningsgraden er høyest i østre kryss, men forsinkelsen per kjøretøy er likevel størst i vestre kryss. Dette er kontraintuitivt, men skyldes at en vesentlig del av forsinkelsen er såkalt geometrisk forsinkelse. Dette er forsinkelsen som oppstår fordi et kjøretøy, uavhengig av trafikk det må vike for, må redusere hastigheten for å manøvrere seg gjennom krysset. Vegen i vestre kryss har en høyere fartsgrense enn vegen i østre kryss. Kjøretøyene bruker derfor mer tid på å komme seg opp i hastighet (fartsgrensen) etter å ha forsert østre kryss enn vestre kryss.

I gangfeltet er det beregnet en gjennomsnittlig forsinkelse på 7–8 sekunder per kjøretøy i begge retninger.

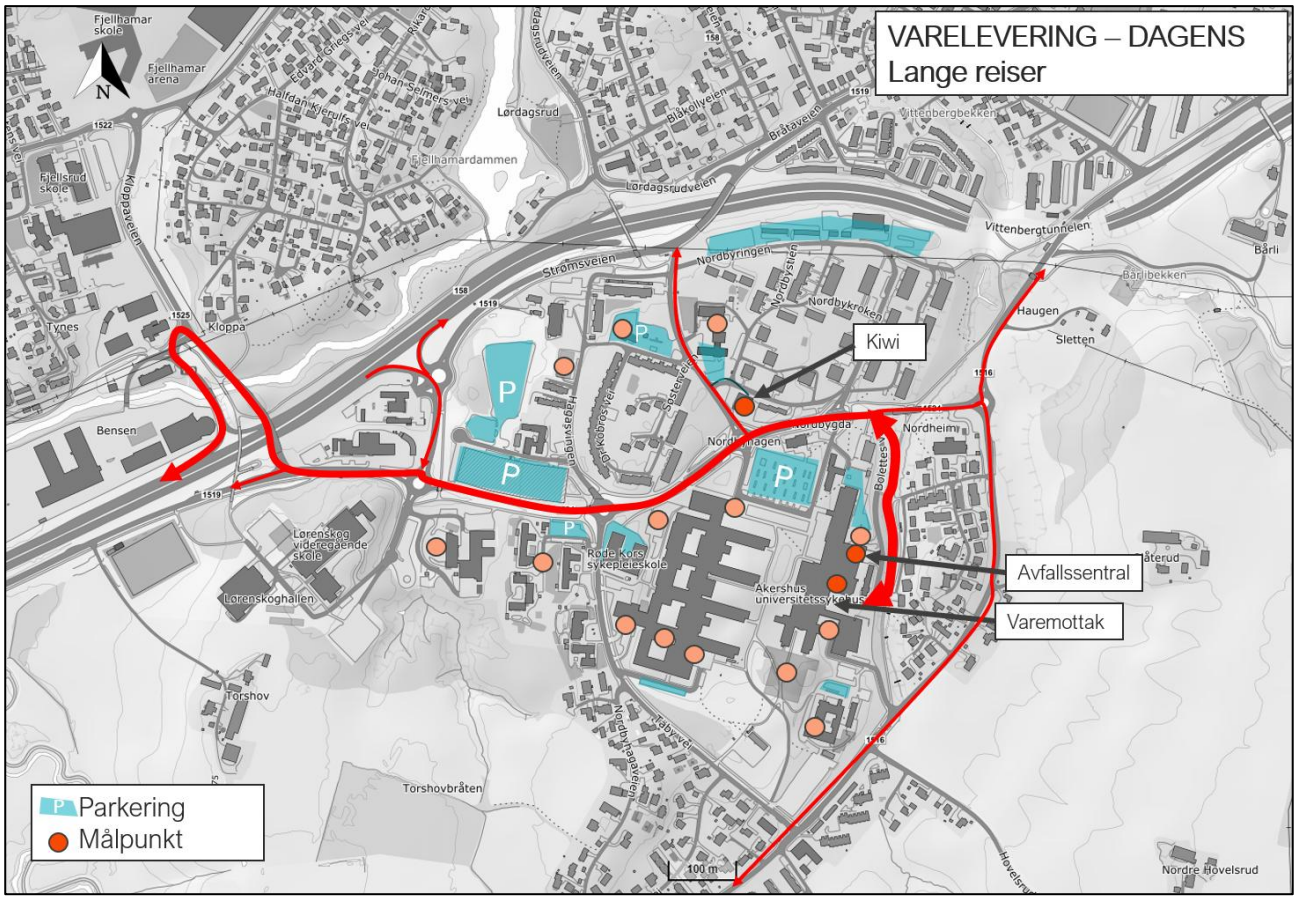
2.5 Varelevering

Teksten vedrørende varelevering i den tidligere trafikkanalysen (Norconsult, 2022) gjelder fremdeles, ifølge Ahus:

> *All varelevering for felt I skjer ved en felles vareleveringssentral langs Bolettes vei. Her distribueres varer og sendes til korrekt avdeling/bygg ved hjelp av automatiske roboter (AGV) som går i kulverter mellom byggene. I gjennomsnitt er det 14 vareleveringer per dag, med 318 kolli per dag. Mindre vareleveringer med bud kan skje direkte via hovedinnganger i de ulike byggene.*

Kjøremønster for vareleveringskjøretøyene ble vurdert i samråd med Ahus i 2023, se figur 2-15.

Det nevnes også at tilkomst til varelevering og renovasjon kun nås fra nord Sykehusveien i nord, via Bolettes vei, da det er en bom som hindrer gjennomkjøring fra Gamleveien.



Figur 2-15: Kjøremønster for vareleveringskjøretøy til og fra Ahus (Norconsult, 2023). Tekstboks med «avfallssentral» er påført i 2026 i arbeidet med foreliggende rapport.



Figur 2-16: Varemottaket har romslige arealer til vending av vareleveringskjøretøy (foto: Norconsult 11.03.2026)

2.6 Renovasjon

Teksten vedrørende renovasjon i den tidligere trafikkanalysen (Norconsult, 2022) gjelder fremdeles, ifølge Ahus:

Renovasjon fungerer på samme måte som varelevering, hvor containere står ved samme område som vareleveringen. Avfall sendes hit på de samme robotene (AGV) eller i avfallssug. I gjennomsnitt hentes avfall (bytte containere) 5 ganger daglig.



Figur 2-17: Avfallssentralen (foto: Norconsult, 11.03.2026)

3 Fremtidig situasjon

3.1 Beregningsalternativer

I denne trafikkanalysen er det beregnet trafikk for to alternativer:

- Referansesituasjon
- Tiltaksalternativet

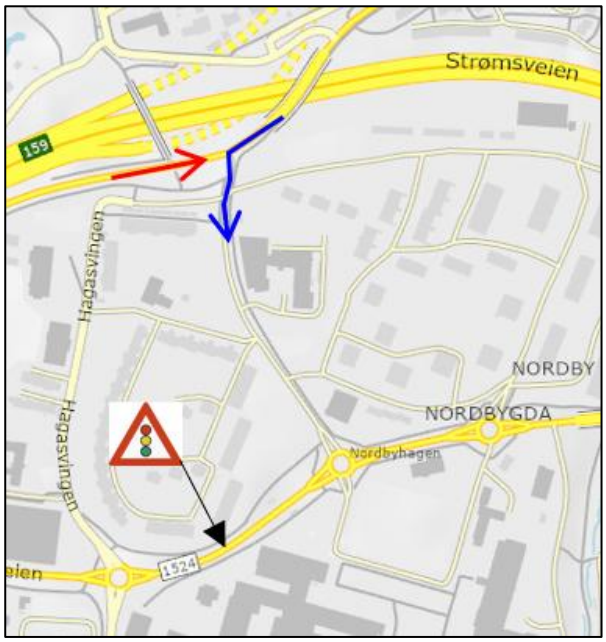
3.1.1 Referansealternativet

Referansesituasjonen vil si at dagens virksomhet i planområdet videreføres, mens øvrige vedtatte planer med sikret finansiering er gjennomført.

Det er fire tiltak som er planlagt utført på kort sikt, alle i regi av fylkeskommunen (Akershus fylkeskommune, 2026):

- oppgradering av holdeplasser ved Kloppaveien og Ahus
- signalregulert gangfelt ved Ahus holdeplass
- tilfartskontroll ved Rektor Wolans vei X Strømsveien
- mindre geometriske tilpasninger i Rektor Wolans vei og ved rundkjøringene Sykehusveien X Nordbyhagaveien og Sykehusveien X Rektor Wolans vei

Tilfartskontrollen vil fungere slik at når det kommer buss som svinger mellom Strømsveien og Rektor Wolans vei (blå pil i figur 3-1), så vil det bli gitt rødt lys for Strømsveien vest for Rektor Wolans vei (rød pil). I figuren er det også vist hvor gangfeltet som skal signalreguleres, befinner seg.



Figur 3-1: Prinsipp for tilfartskontroll og plassering av gangfeltet som skal signalreguleres

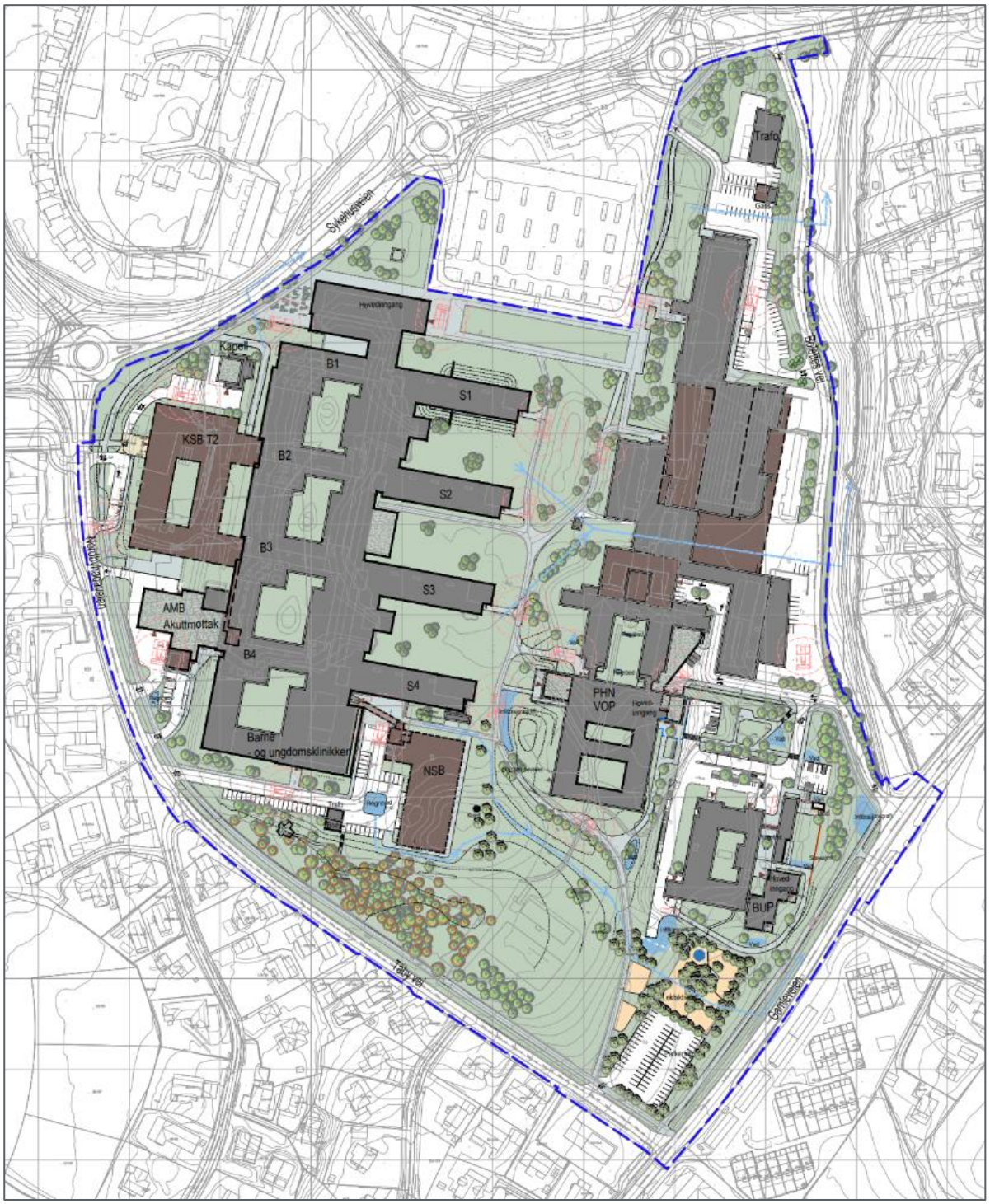
Vegnettet skal med andre ord være tilgjengelig for biltrafikk som i dagens situasjon. Av tiltakene over vurderer vi at det kun er signalreguleringen av gangfeltet som kan få innvirkning på trafikkavviklingen i rundkjøringene der vi har gjennomført kapasitetsberegninger i Sykehusveien. I kapasitetsberegningene for fremtidig situasjon har vi derfor lagt inn signalregulering her.

Utover konkrete prosjekter, er det lagt til grunn en generell trafikkvekst. Dette er i tråd med Norconsults rapport for vurdering av høystandard kollektivtrasé på strekningen Kjeller – Oslo grense: Lørenskog kommune har nullvekstmål, men en høystandard kollektivtrasé er jo ett av tiltakene for å nå nullvekstmålet. I referansealternativet kan det derfor ikke legges til grunn nullvekst. Det ble derfor lagt inn vekst fra trafikkmodellen RTM23+, som er basert på befolkningsfremskrivninger fra SSB. Trafikksimuleringer rundt Ahus viser at det ikke er kapasitet til hele den fylkesvise veksten i rushperiodene, og her ble det lagt inn 6,7 % vekst i morgenrushet og 4 % vekst i ettermiddagsrushet. (Norconsult, 2025).

Vi har valgt å bruke generelle, fylkesvise prognoser for trafikkvekst for både lette kjøretøy (Madslien, Anne; Steinsland, Christian, 2022) og tunge kjøretøy (Madslien, Anne; Hovi, Inger Beate; Hansen, Wiljar, 2022). Veksten fra 2022 til 2040 er 22,8 % for lette kjøretøy og 25,1 % for tunge frem mot 2040. Tallgrunnlaget for ettermiddagsrushet, som brukes i kapasitetsberegningene, er som i rapporten fra 2025, det vil si en økning på 4 % sammenlignet med i dag. 2040 er brukt som beregningsår, fordi det er dette året Ahus har prognoser for fremtidige ansatte i tiltaket.

3.1.2 Tiltaksalternativet

Tiltaksalternativet er som referansealternativet, men i tillegg er planforslaget gjennomført. Det forventes at 530 nye ansatte vil jobbe i hele Nordbyhagen i 2040 (Ahus, 2026). Vi har ikke fått opplysninger om hvor mange ekstra ansatte det vil bli kun i planområdet. I våre beregninger er det lagt til grunn at tiltaket (utbygging i planområdet) alene vil stå for all planlagt vekst i antall ansatte.

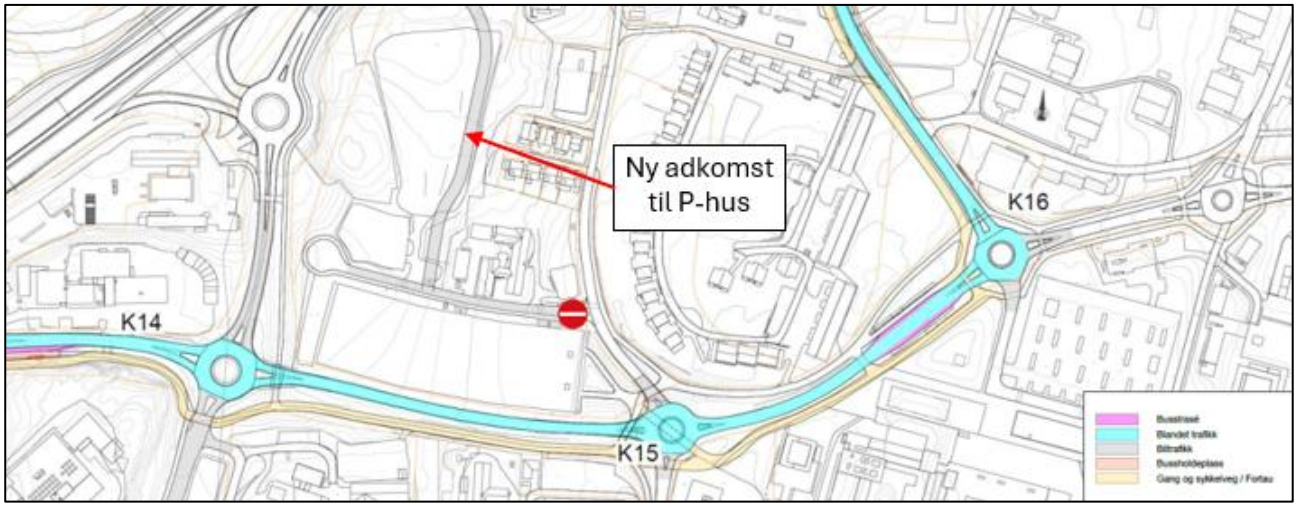


Figur 3-2: Landskapsplan for tiltaket, utarbeidet av Bjørbekk og Lindheim. Datert 30.04.2026. Tekstbokser som fremhever nye bygninger, er påført av Norconsult.

3.2 Planer som ikke er hensyntatt i mobilitets- og trafikkanalysen

3.2.1 Høystandard kollektivtrasé forbi Ahus

Som et ledd i planlegging av et høystandard kollektivtilbud mellom Oslo grense og Kjeller er det vurdert å stenge muligheten for kjøring mellom P-huset og Hagasvingen. Dette gjør det nødvendig å etablere ny adkomst til parkeringshuset fra Strømsveien, se figur 3-3. Planen er ikke vedtatt.

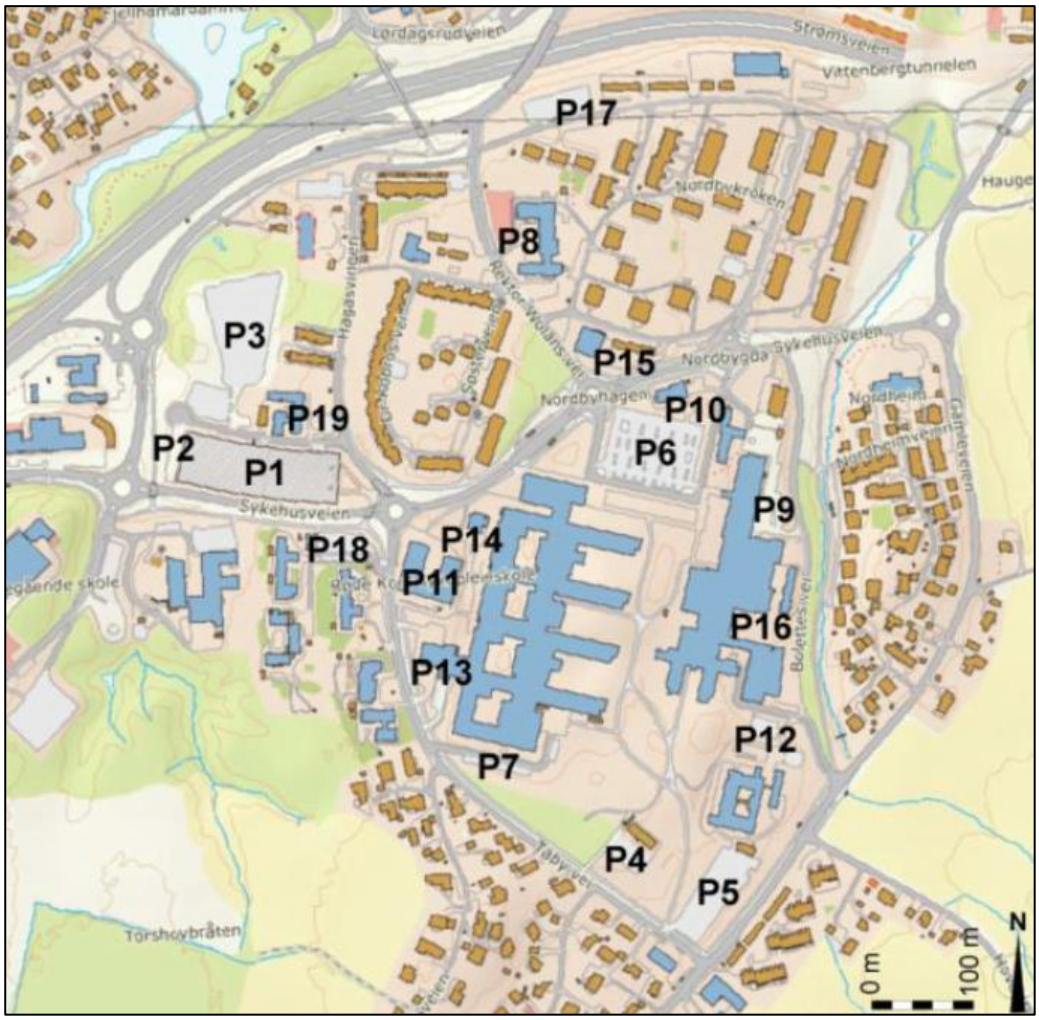


Figur 3-3: Konsept for føring av buss gjennom Ahus med stengt kobling til Hagasvingen (Norconsult, 2025), tekstboks påført i denne trafikkanalysen

3.3 Nærmere beskrivelse av tiltaksalternativet

3.3.1 Parkering

Tiltaksalternativet vil påvirke enkelte av de eksisterende parkeringsplassene i planområdet. Tabell 3-1 viser antall oppstillingsplasser for bil på de tre parkeringsplassene der det blir endring. Nummereringen (P7, P1 og P4) er som i den komplette oversikten over parkeringsplasser i dagens situasjon, som vises i senere i tabell 5-7 i kapittel 5.3



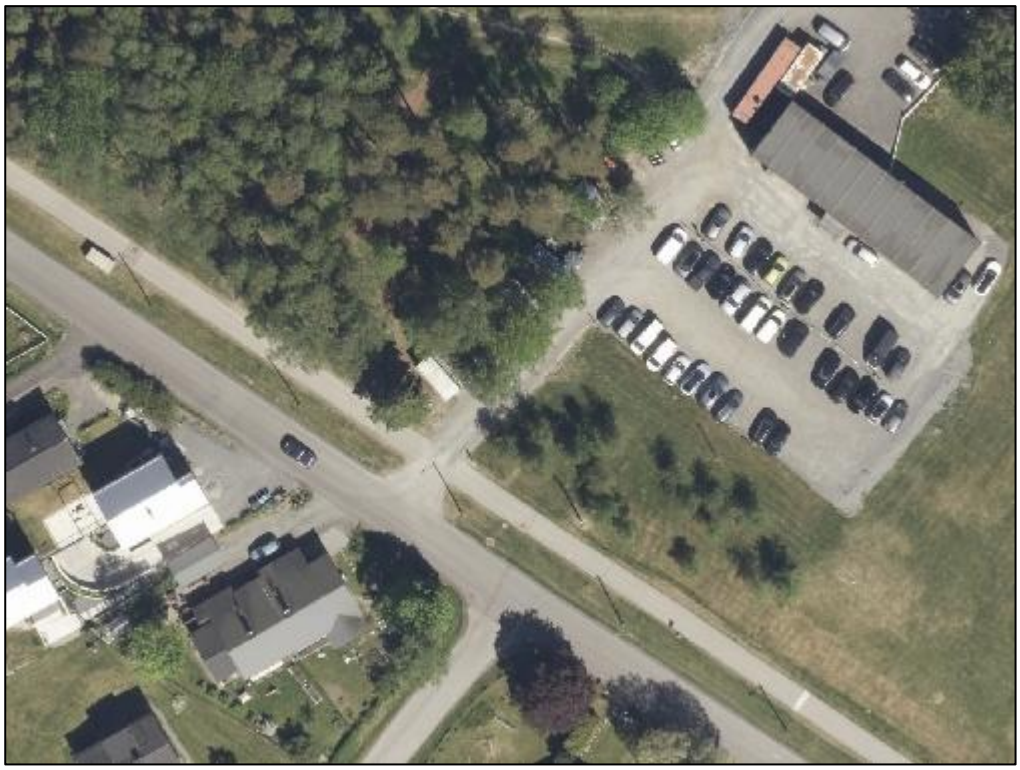
Figur 3-4: Lokalisering av parkeringsplasser for bil (Norsam AS, 2019)

Tabell 3-1: Parkeringsplasser som vil få endret antall oppstillingsplasser i tiltaksalternativet

Situasjon	Barnesenter (P7)		Konsulatet (P11)		Brakkerigg (P4)		Totalt	
	Vanlig	HC	Vanlig	HC	Vanlig	HC	Vanlig	HC
Dagens situasjon	25	4	49	0	42	0	116	4
Tiltaksalternativ	39	4	0	0	0	0	39	4
Endring	14	0	-49	0	-42	0	-77	0

Innenfor planområdet vil det altså bli til sammen 77 færre parkeringsplasser enn i dagens situasjon. Det er kun utenfor barnesenteret (P7) at det vil bli en økning på 14 plasser.

Eksisterende parkeringsplass utenfor brakkeriggen (P4) er ikke videreført i planforslaget. Denne utgjør 42 parkeringsplasser og er vist i figur 3-5.



Figur 3-5: Eksisterende parkeringsplass utenfor brakkerigg

I dette planforslaget er det ikke avklart hvordan parkering for de nye ansatte som følge av tiltaksalternativet eventuelt skal løses utenfor planområdet. Dette er planlagt ivaretatt i områdereguleringsplanen som planlegges med oppstart senere i 2026.

3.3.2 Avkjørsler

Avkjørsler kan gi redusert trafikksikkerhet på grunn av kryssende trafikantgrupper. Fra Nordbyhagaveien / Täby vei er det i planområdet i dag flere avkjørsler som krysser langsgående gang- og sykkelvei. Isolert sett er det ønskelig å minimere antall avkjørsler. En gjennomgang av eksisterende avkjørsler viser at disse er nødvendige, og at alle har et formål. Dette kan være å skille utrykningskjøretøy fra andre kjøretøy, eller å hindre rygging ved parkeringsplasser. Med dagens løsning er rygging minimert, og ulike kjøretøytyper kan skilles. Dette vurderes å gi større gevinster for trafikksikkerheten enn ulempene knyttet til antall avkjørsler (Norconsult, 2022).

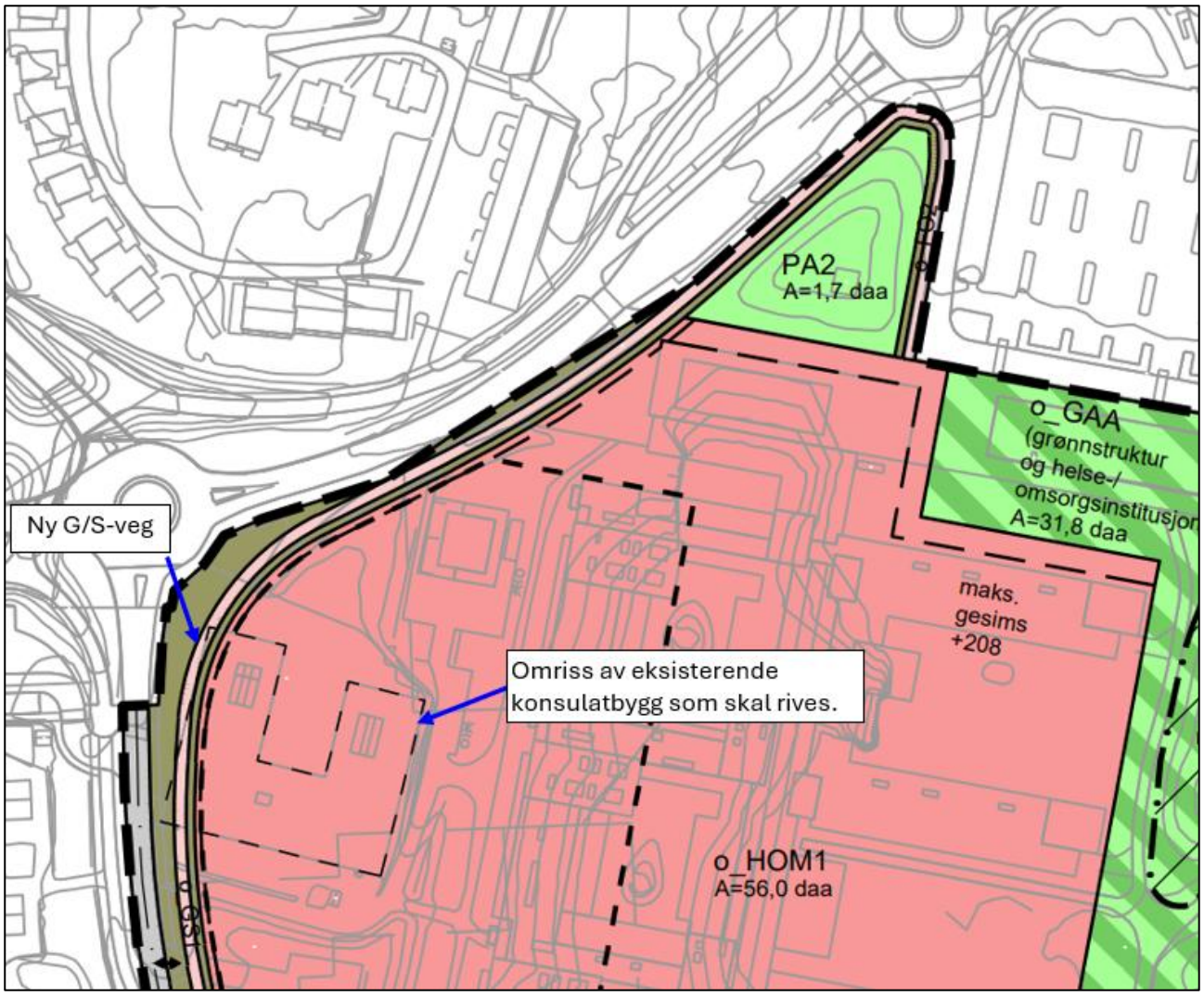
Landskapsplanen vist i figur 3-2 viser at tiltaksalternativet legger opp til at det skal være totalt 7 avkjørsler fra østsiden av Nordbyhagaveien / Täby vei. Dette er én avkjørsel mindre enn i dagens situasjon og skyldes at avkjørselen til P4 blir borte.

3.3.3 Løsninger for gående og syklende

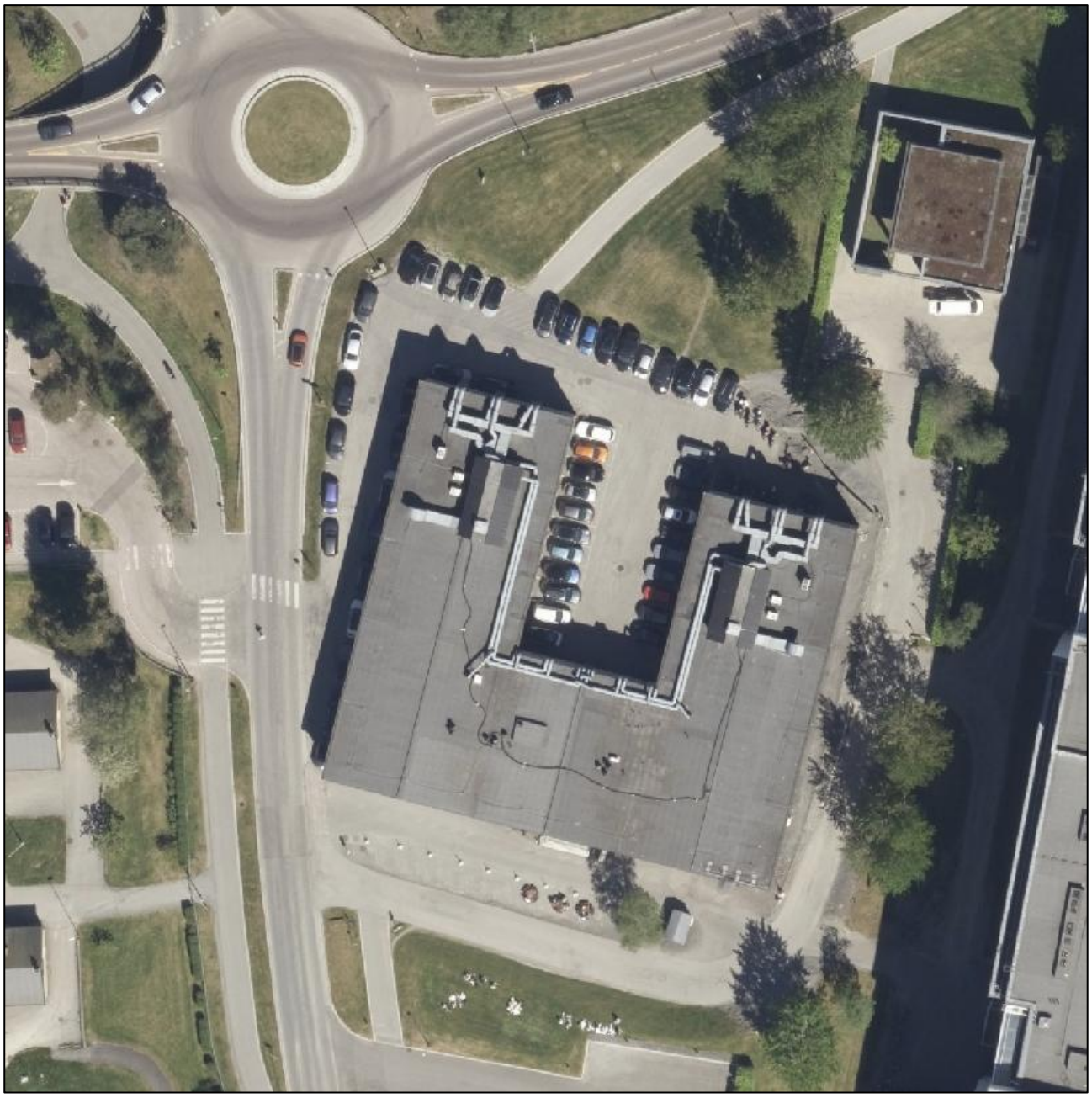
Tiltaksalternativet gir forbedringer for gående og syklende sammenlignet med referansesituasjonen. Etableringen av KSB T2 innebærer at eksisterende bygg må rives. Dette frigir plass til å etablere sammenhengende G/S-veg mellom dagens G/S-veg lenger syd i Nordbyhagaveien og G/S-vegen i Sykehusveien, se figur 3-6. I dagens situasjon er mangler denne koblingen, og man må gå eller sykle

gjennom parkeringsplassen. Det er dessuten trangt mellom Nordbyhagaveien og fasaden på eksisterende bygg, se figur 3-7.

Fjerningen av P4 og avkjørselen til denne gir også ett konfliktpunkt færre enn i referansesituasjonen, noe som er positivt for syklistenes fremkommelighet og sikkerhet.



Figur 3-6: Utsnitt av utkast til plankart, datert 30.04.2026 med tekstbokser påført i forbindelse med denne trafikkanalysen



Figur 3-7: Ortofoto av eksisterende konsulatbygg, hvor framtidig KSB T2 planlegges-

3.3.4 Brann- og redningsadkomster

Dette vurderes ikke i denne trafikkanalysen, da vi forutsetter at brannkonsept ivaretas av andre rådgivere og i detaljeringsfasen.

4 Konsekvenser av tiltaket

4.1 Turproduksjon

4.1.1 Referansealternativet

Det er ikke nødvendig med turproduksjonsberegninger for referansealternativet. Trafikkøkningen er beregnet ved hjelp av generell trafikkvekst som beskrevet tidligere.

4.1.2 Tiltaksalternativet

I tiltaksalternativet, som følger av planforslaget, er det lagt til grunn 530 nye ansatte. Som i dagens situasjon (jamfør kapittel 1.1) er det lagt til grunn at cirka 53 % av alle ansatte er på jobb samtidig på dagtid på hverdager. Tiltaksalternativet for Ahus er sammenliknet med erfaringer fra Drammen sykehus. Tellinger fra uke 6 i februar 2024 ved Drammen sykehus viser at 80 % av de som jobber på hverdager, jobber dagtid. Dette vil si at ansatte som møter opp på jobb på hverdager, utgjør 53 % / 80 % = 66 % av totalt antall ansatte. Totalt antall ansatte inkluderer her folk som jobber skift og helg.

For hver ansatt som møter opp gjennomføres det til sammen 4 personturer. 2 av personturene gjennomføres av den ansatte selv, mens de to andre turene gjennomføres av pasienter. Dette gir 4 * 66 % = 2,6 personturer per ansatt på yrkesdøgn (YDT, definert som trafikk mandag-fredag i denne analysen). Det er forutsatt at trafikken alle dager gjennom hele året (ÅDT) i snitt utgjør 80 % av YDT, også dette i tråd med erfaringer fra Drammen sykehus. Med disse forutsetningene blir beregnet økning i personturer som vist i tabell 4-1.

Tabell 4-1: Beregnet økning i turproduksjon i tiltaksalternativet i 2040

Formål	Beregningsgrunnlag			Økning i personturer	
	Økning i tiltak	Turer per hverdag	ÅDT/YDT	Hverdag	Alle dager
Sykehusdrift	530 ansatte	2,6 per ansatt	80 %	1404	1123

I henhold til beregningene gir tiltaksalternativet en trafikkøkning på 1400 personturer per hverdag, og cirka 1120 alle ukedager sett under ett.

Jamfør kapittel 1.3 har det blitt gjennomført reisevaneundersøkelse (RVU) blant ansatte ved Ahus i 2024, se tabell 4-2.

Tabell 4-2: Reisemiddelfordeling for ansatte ved Ahus. Gjennomsnitt for hele året

Formål	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Sum
Sykehusdrift	7 %	18 %	21 %	52 %	1 %	1 %	100 %

Som i trafikkanalysen for 2022 brukes denne reisemiddelfordelingen for alle de nye turene (også pasientenes). Dette kan være noe høyt for ansatte, siden det forventes forbedret fremkommelighet for kollektivtrafikk og etter hvert vil bli mer vrient å parkere. Til gjengjeld kan det forventes noe større andel bil for pasientene enn det som fremkommer av reisemiddelfordelingen. Det antas totalt sett at disse forholdene utjevner hverandre.

Forutsetningene beskrevet så langt gir 1,4 bilturer per ansatt på hverdager (YDT) og 1,1 bilturer per ansatt alle dager (ÅDT). For å beregne trafikken i ettermiddagsrushet er det basert på erfaringer fra Drammen sykehus forutsatt at 80 % av de ansatte jobber dagtid, 15 % jobber ettermiddag/kveld og 5 % jobber natt. For

arbeidsreisene er det i beregningene lagt til grunn at 80 % av de ansatte skal fra planområdet om ettermiddagen, mens de 15 % ansatte i kveldsskiftet ankommer den samme timen. Det er videre forutsatt at 20 % av pasientreisene skjer i største time om ettermiddagen, og at disse fordeler seg jevnt 50/50 til og fra planområdet. Dette gir totalt sett en rushtidsandel på 34 % av YDT. Forutsetningene er oppsummert i tabell 4-3, noe som gir beregnet økning i biltrafikken som vist i tabell 4-4.

Tabell 4-3: Forutsetninger for beregning av biltrafikk i tiltaksalternativet

Formål	Nye ansatte	Døgntrafkk per ansatt		Ettermiddag		
		YDT	ÅDT	Til	Fra	% av YDT
Sykehusdrift	530	1,4	1,1	26 %	74 %	34 %

Tabell 4-4: Beregnet økning i biltrafikk i tiltaksalternativet sammenliknet med dagens situasjon

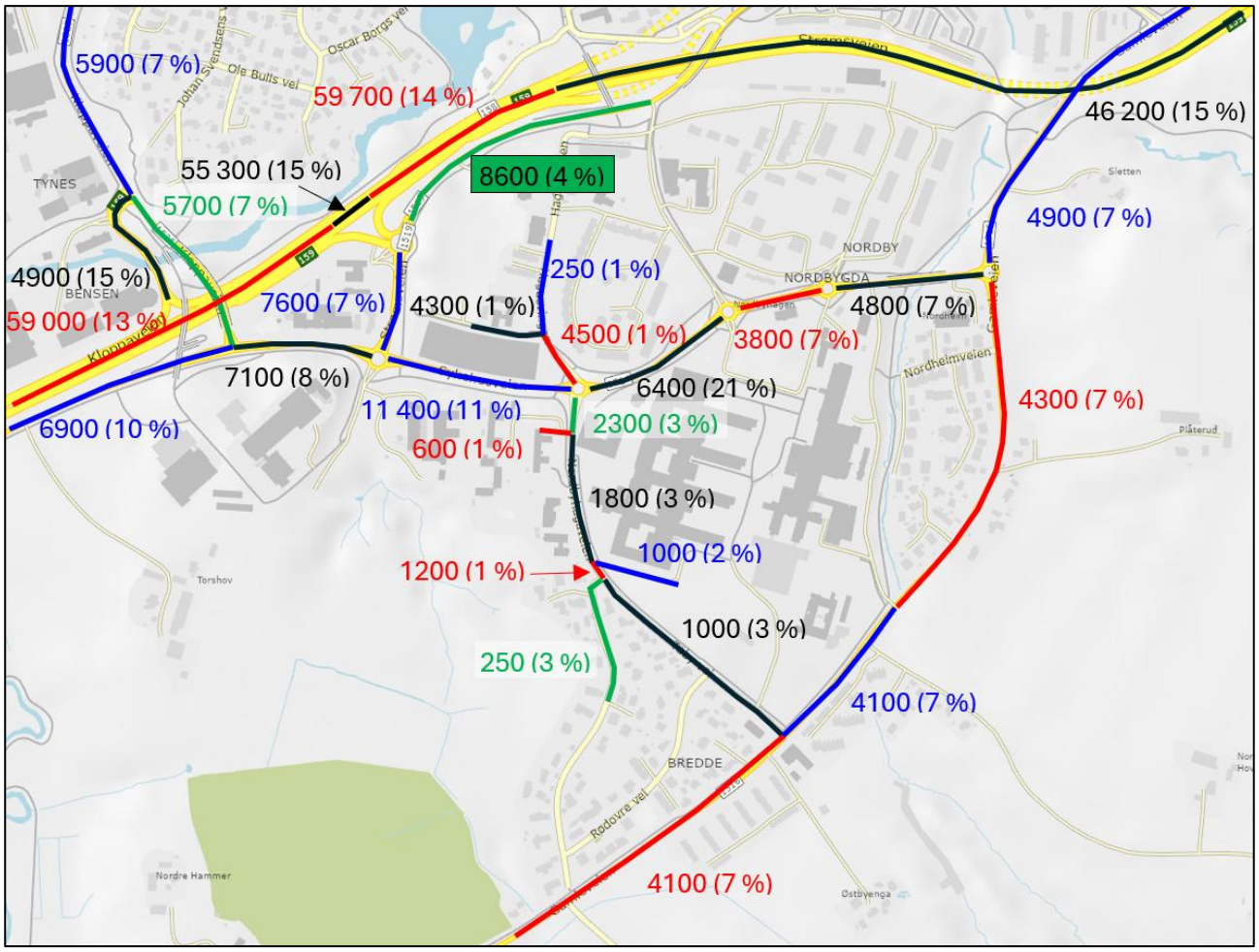
Formål	Døgntrafikk		Ettermiddag [kjt/t]		
	YDT	ÅDT	Til	Fra	Sum
Sykehusdrift	730	580	63	183	246

I henhold til beregningene vil tiltaket gi en bilturproduksjon på 730 bilturer per døgn på hverdager (YDT) og 680 hele året sett under ett (ÅDT). Det er beregnet at trafikken i største time vil øke med snaut 250 kjøretøy per time (kjt/t).

4.2 Døgntrafikk (ÅDT) i vegnettet

4.2.1 Referansesituasjon

Med generell vekst som beskrevet i kapittel 3.1.1 blir beregnet ÅDT i vegnettet i 2040 som vist i figur 4-1.



Figur 4-1: ÅDT i referansealternativet, anno 2040 (bakgrunnskart: vegkart.no) Farger på veistrekninger indikerer ÅDT-tall (med samme farge) som gjelder for strekningen

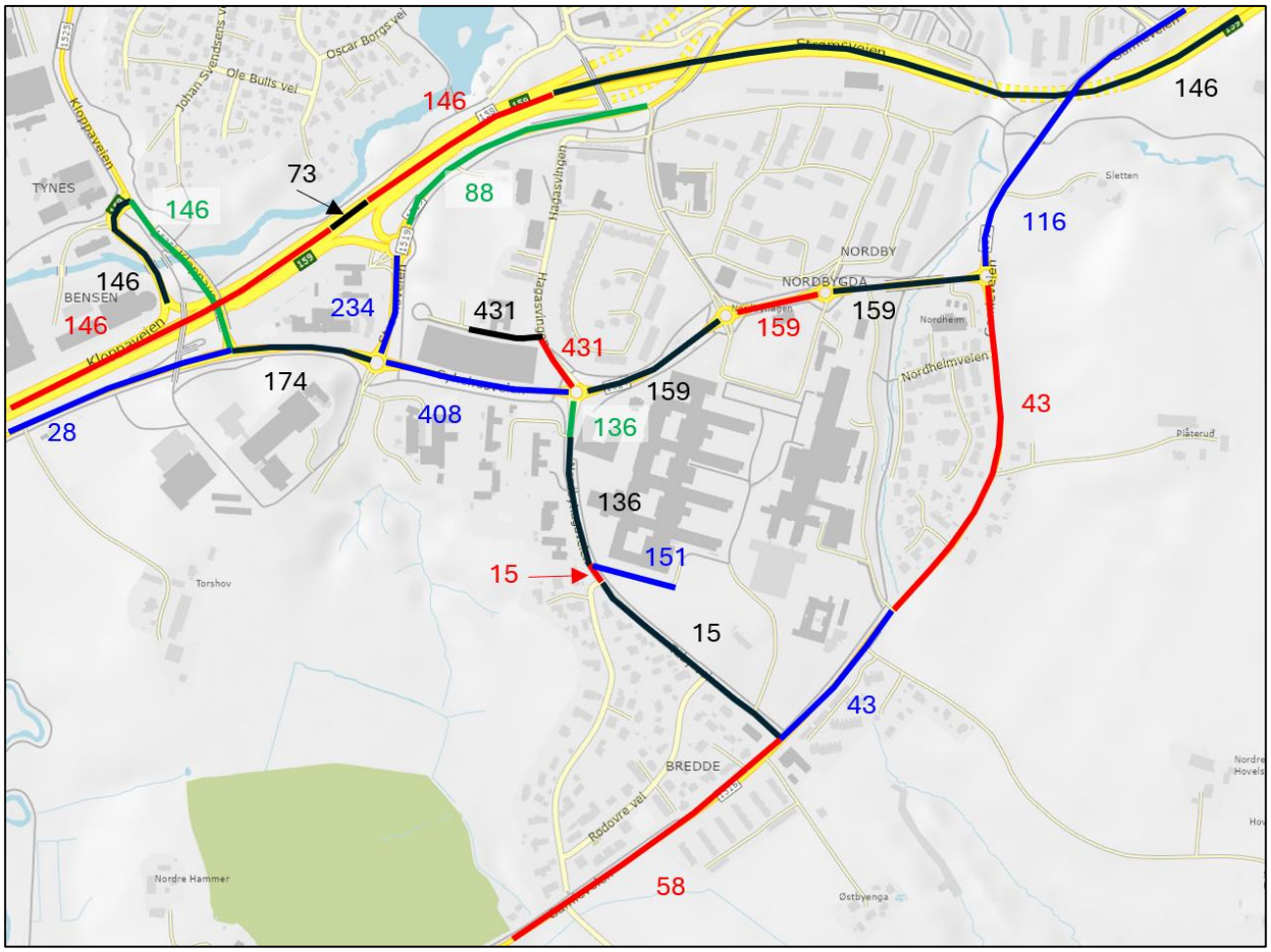
4.2.2 Tiltaksalternativet

Ut fra trafikktellingene som ble utført i forbindelse med trafikkanalysen fra 2022 samt faglig skjønn er det forutsatt at den nyskapte biltrafikken vil fordele seg på følgende måte i vegnettet:

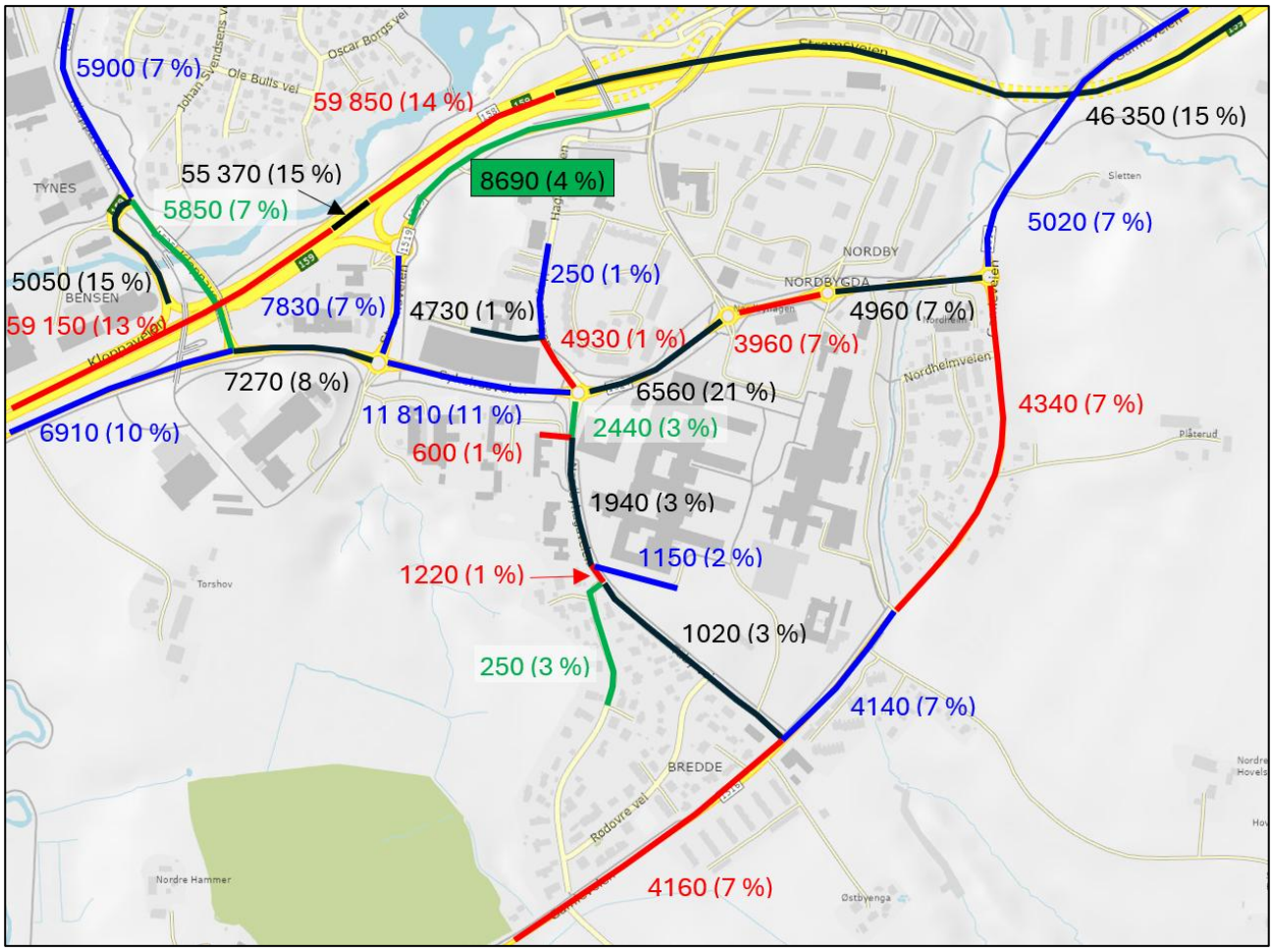
- 20 % til/fra Gamleveien nord for Sykehusveien
- 10 % til/fra Gamleveien sydvest for Täby vei
- 50 % til/fra Strømsveien (motorvegen), jevnt fordelt mot vest og øst
- 15 % til/fra Strømsveien (fv. 1519)
- 5 % til/fra Sykehusveien vest for Kloppaveien

Det er videre forutsatt at 25 % av trafikken skal til/fra parkeringsplassen utenfor NSB, omtalt som P7 i tabell 5-7. Resterende trafikk er forutsatt å bruke parkeringshuset i Hagasvingen, kalt P1 i samme figur. Beregningene forutsetter at det faktisk er kapasitet til denne trafikken. En økning på ÅDT 150 kan synes mye på 14 nye parkeringsplasser på P7, men ifølge opplysninger som har fremkommet i et møte med Ahus, er

det et betydelig innslag av biltrafikk her som ikke parkerer, men kun slipper av bilpassasjer. Registreringer av dagens situasjon viser ÅDT 800 (figur 2-3) på 29 P-plasser (tabell 3-1), så 14 ekstra plasser bør kunne håndtere ÅDT 200 ekstra. Med disse fordelingene vil den nyskapte trafikken fordele seg i vegnettet som vist i figur 4-2. Figur 4-3 viser beregnet ÅDT i vegnettet i tiltaksalternativet i 2040. Dette er altså trafikktallene i figur 4-1 pluss tallene i figur 4-2. For å synliggjøre forskjellene fra referansealternativet er det valgt å runde av tallene i figur 4-3 til nærmeste 10-er, og ikke til nærmeste 100, som er det vanlige.



Figur 4-2: Fordeling av nyskapt trafikk i tiltaksalternativet (bakgrunnskart: vegkart.no)



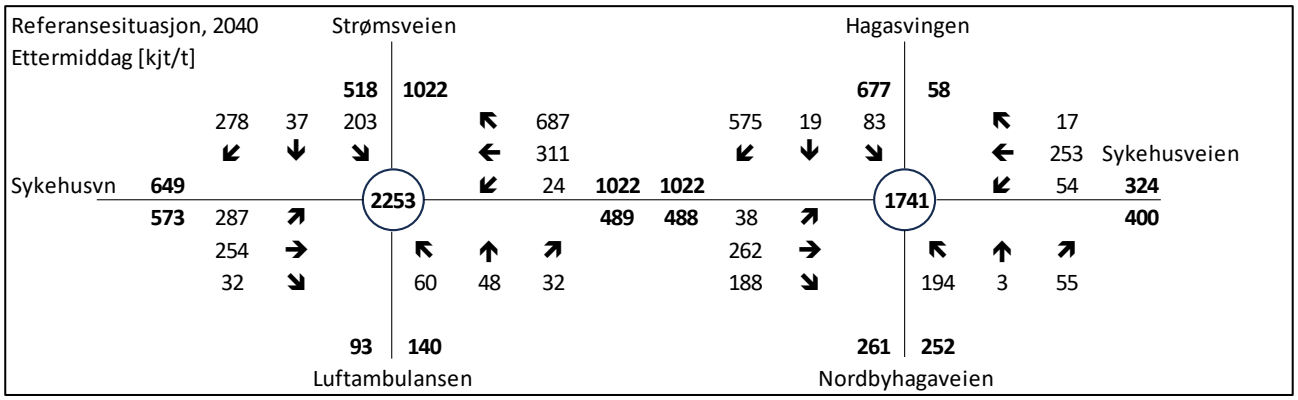
Figur 4-3: ÅDT i tiltaksalternativet, anno 2040 (bakgrunnskart: vegkart.no)

4.3 Trafikkavvikling

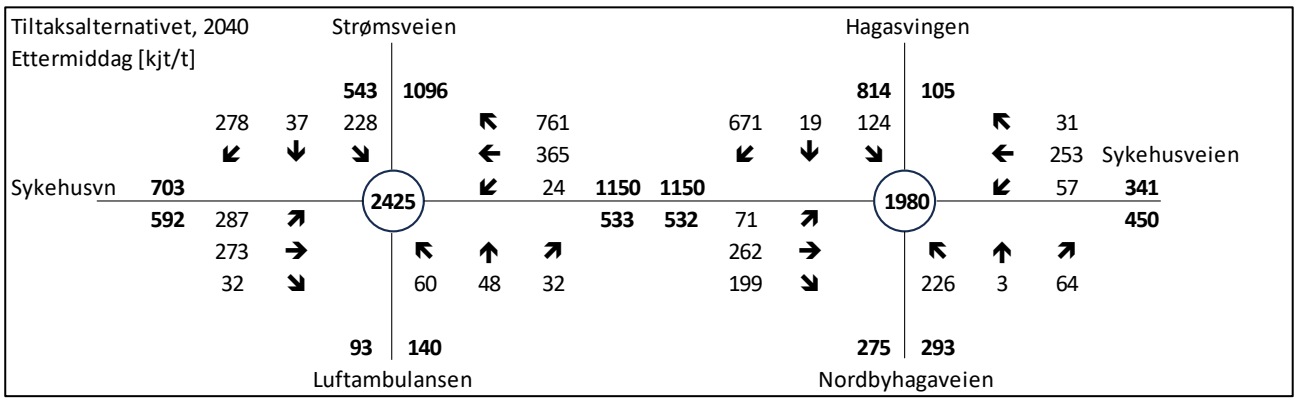
Som for dagens situasjon er det utarbeidet trafikkgrunnlag for ettermiddagsrushet for de to rundkjøringene Sykehusveien X Strømsveien og Sykehusveien X Hagasvingen X Nordbyhagaveien.

4.3.1 Trafikktall

Jamfør kapittel 3.1.1 er trafikkgrunnlaget for referansealternativet laget ved å legge til en generell trafikkvekst på 4 % til trafikktallene for dagens situasjon. Det er med andre ord ikke lagt til grunn at superbuss realiseres. Dette gir et trafikkgrunnlag for største time i ettermiddagsrushet i 2040 som vist i figur 4-4. Beregnet nyskapt trafikk som følge av tiltaket er fordelt i vegnettet med samme fordeling som for døgntrafikken, tidligere omtalt i kapittel 4.2.2. Dette gir et trafikkgrunnlag for største time i tiltaksalternativet i ettermiddagsrushet i 2040 som vist i figur 4-5.



Figur 4-4: Beregnet timetrafikk (kjt/t) i referansealternativet i 2040 i ettermiddagsrush



Figur 4-5: Beregnet timetrafikk (kjt/t) i tiltaksalternativet i 2040 i ettermiddagsrush

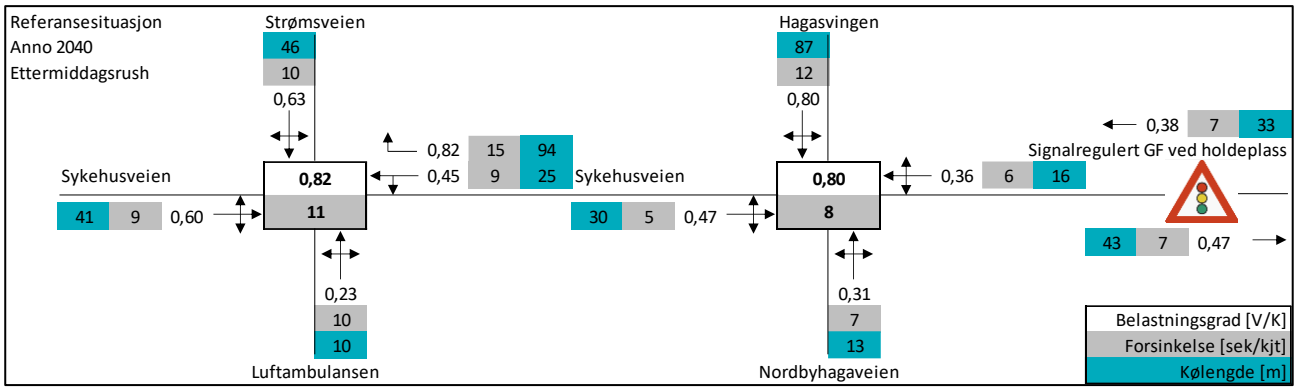
I henhold til beregningene gir tiltaksalternativet en trafikkøkning på 259 kjt/t i østre rundkjøring sammenlignet med referansealternativet. Dette er noe lavere enn total beregnet trafikkøkning på 264 kjt/t som følge av tiltaket, jamfør tabell 4-4. Forskjellen skyldes de som kjører mellom parkeringen utenfor NSB (P7) og Gamleveien sydvest for Täby vei. Denne trafikken bruker ikke rundkjøringen.

I vestre rundkjøring er det beregnet en trafikkøkning på snaut 200 kjt/t.

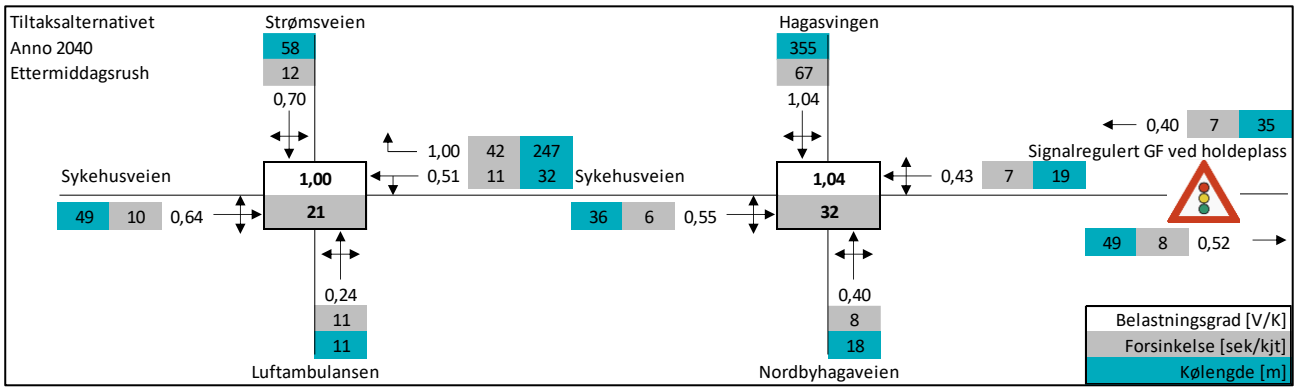
4.3.2 Kapasitetsberegninger

Trafikkgrunnlagene vist tidligere er brukt som grunnlag for kapasitetsberegning av henholdsvis referansealternativet og tiltaksalternativet. I begge alternativene er gangfeltet i Sykehusveien signalregulert. Vi kjenner ikke til detaljene i en eventuell signalprosjektering, og har skjønnsmessig lagt til grunn tidsstyring med 40 sekunders omløpstid. Bilene er gitt 20 sekunder grønntid, mens det er 10 sekunders grønntid for fotgjengerne. Med tanke på det store antallet fotgjengere som bruker gangfeltet, bør det vurderes å gjøre gangfeltet bredere enn dagens 3 meter.

Figur 4-6 viser resultatene fra kapasitetsberegningene av referansealternativet, mens figur 4-7 viser resultatene for tiltaksalternativene. Alle beregningene gjelder for år 2040.



Figur 4-6: Resultater fra kapasitetsberegning av referansesituasjonen i 2040



Figur 4-7: Resultater fra kapasitetsberegning av tiltaksalternativet i 2040

Beregningene viser at signalregulering av gangfeltet vil fungere godt, med en gjennomsnittlig forsinkelse på 7 sekunder. Dette er omtrent det samme som i dagens situasjon med 7–8 sekunders forsinkelse, jamfør tidligere beregninger vist i figur 2-14. Dimensjonerende kølengde går imidlertid noe opp, til 35–50 meter i begge retninger i begge alternativer. I dagens situasjon er kølengden beregnet til 26 meter mot øst og 18 meter mot vest. Det er imidlertid ikke fare for tilbakeblokkering til rundkjøringen, da avstanden er 100 meter.

Når det gjelder rundkjøringen Sykehusveien X Hagasvingen X Nordbyhagaveien viser beregningene en belastningsgrad på 0,80 i referansesituasjonen og 1,04 i tiltaksalternativet. I tiltaksalternativet er altså belastningsgraden høyere enn anbefalt maksimumsverdi på 0,85. Det er i Hagasvingen vi finner disse belastningsgradene, og her er det beregnet at kølengden øker fra cirka 90 meter i referansealternativet til over 350 meter i tiltaksalternativet. Forsinkelsen per kjøretøy er beregnet å øke fra 12 sekunder til 67 sekunder.

Den økte kølengden og forsinkelsen vil i hovedsak ramme de ansatte selv, på veg ut fra parkeringshuset. Dette kan i sin tur virke som en motivasjon for å finne andre reisemidler for arbeidsreisen.

For Sykehusveien og Nordbyhagaveien er det små forskjeller mellom referansesituasjonen og tiltaksalternativet i østre rundkjøring.

I vestre rundkjøring Sykehusveien X Strømsveien er det beregnet en belastningsgrad på 0,82 i referansealternativet og 1,00 i tiltaksalternativet. Det er høyre felt i Sykehusveien fra øst som har høyest belastningsgrad. Kølengden er beregnet å øke fra cirka 90 meter i referansealternativet til cirka 250 meter i tiltaksalternativet, mens forsinkelsen øker fra 15 til 42 sekunder per kjøretøy her. For trafikk i venstre felt,

som betjener venstresvingende trafikk og trafikk rett frem, er det beregnet en marginal økning i forsinkelsen på 1 sekund. For de andre tre tilfartene i krysset gir også tiltaksalternativet kun små økninger i forsinkelsene på 1–2 sekunder per kjøretøy.

Dimensjonerende kø mot vest i Sykehusveien i vestre rundkjøring er beregnet å bli 250 meter. Avstanden mellom de to rundkjøringene er cirka 240, så det er tidvis fare for tilbakeblokkering (Sidra tar høyde for dette). Forsinkelsen for kjøretøyene i dette kjørefeltet er beregnet å øke fra 15 sekunder i referansesituasjon til 42 sekunder i tiltaksalternativet. Denne forsinkelsen vil også ramme bussen.

Oppsummert viser kapasitetsberegningene at tiltaksalternativet gir økt belastning og forsinkelse i rundkjøringene. Det er først og fremst de ansatte selv, som kjører i Hagasvingen, som vil bli rammet av de økte forsinkelsene. Imidlertid er det også beregnet overbelastning i Sykehusveien mot vest i vestre rundkjøring. Her er det beregnet at det tidvis vil bli tilbakeblokkering til østre rundkjøring, og forsinkelsen er beregnet å øke med cirka 25 sekunder sammenlignet med referansesituasjonen. Denne forsinkelsen vil også ramme bussene. I Nordbyhagaveien og Strømsveien er det beregnet små økninger i forsinkelse som følge av trafikkøkningen. Signalregulering av gangfeltet over Sykehusveien ved bussholdeplassen vil ifølge kapasitetsberegningene fungere godt.

4.3.3 Trafikkavvikling i krysset Nordbyhagaveien X Täby vei

I dette krysset er det i dag en innsnevring til ett felt, hvor et gangfelt krysser veien. Det er beregnet at tiltaksalternativet gir økt trafikk på 15 kjøretøy per døgn. Dette er en helt marginal økning som ikke vil få noen konsekvenser for trafikkavviklingen ved innsnevringen. Vi vurderer at innsnevringen bør videreføres, da den gir kortere kryssingsavstand for fotgjengere, selv om fjerning av innsnevring kunne vært fordelaktig med tanke på fremtidig økning i utrykningskjøretøy.



Figur 4-8: Gangfelt ved innsnevring over Nordbyhagaveien (foto: Norconsult, 11.03.2026)

4.4 Trafikksikkerhet

Ifølge trafikksikkerhetshåndboken (TØI, 2023) fører en økt trafikkmengde som regel til et økt antall ulykker. Det er imidlertid ikke slik at antall ulykker øker like mye som trafikken. Ved en økt trafikkmengde på 1 %, øker antall ulykker som regel med mindre enn 1 %. Dette kan skyldes at hastigheten går ned og at trafikantene blir mer oppmerksomme. Redusert hastighet gir redusert skadeomfang i ulykkene.

Det er beregnet at tiltaket gir økt trafikk, og det kan derfor isolert sett forventes et økt antall trafikkulykker. Jamfør kapittel 2.3 er det ut fra ulykkesdataene intet som tyder på at eksisterende vegnett er spesielt trafikkfarlig. I det store bildet utgjør den forventede trafikkøkningen kun en liten mengde av den totale trafikken, og eksisterende vegnett bør kunne håndtere økt trafikk med tanke på trafikksikkerhet.

Tiltaksalternativet legger dessuten opp til at P4 ved brakkeriggen samt tilhørende avkjørsel saneres, noe som kan være positivt for trafikksikkerheten.

Alt i alt vurderes tiltaket ikke å gi større negative konsekvenser for trafikksikkerhet enn det som må forventes av en utbygging som gir tilsvarende trafikkøkning.

4.5 Kollektivtrafikk

Kapasitetsberegningene viser en marginal økning i beregnet forsinkelse i Sykehusveien, som også vil påvirke kollektivtrafikken, i tiltaksalternativet. Ellers vil tiltaksalternativet gi en viss økning i markedsgrunnlaget til kollektivtrafikken fordi antall ansatte og pasienter øker. Totalt sett gir tiltaket små konsekvenser for kollektivtrafikk.

4.6 Gående og syklende

Tiltaksalternativet vurderes å gi bedre fremkommelighet og sikkerhet for både gående og syklende. Dette skyldes at det vil bli etablert sammenhengende G/S-veg lengst nord i Nordbyhagaveien. I dag må man gå og sykle gjennom konsulatbygningens parkeringsplass for å komme mellom eksisterende G/S-veg lenger syd i Nordbyhagaveien og G/S-vegen langs Sykehusveien. For gående og syklende på eksisterende G/S-veg langs Täby vei er det positivt at P4 ved brakkeriggen samt tilhørende avkjørsel saneres.

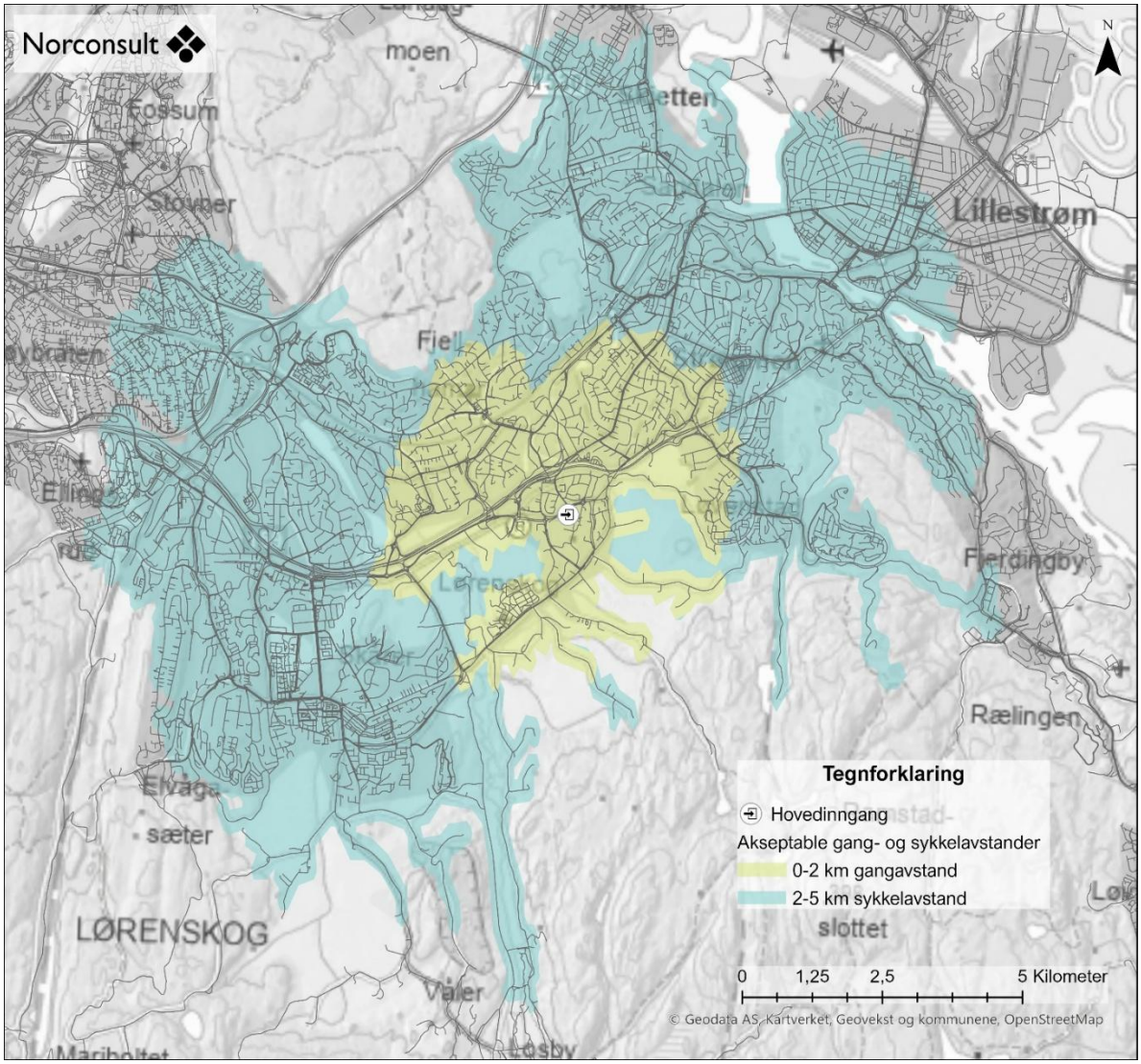
4.7 Varelevering og renovasjon

Varelevering og renovasjon vil skje på samme måte som i dag, det vil si i et sentralt varemottak og en avfallssentral. Antall vareleveringskjøretøy forventes å bli mer eller mindre uforandret, men hvert kjøretøy vil ta med seg noe mer last. Det kan forventes noe økt trafikk som følge av renovasjonskjøretøy, da disse må komme oftere for å tømme/bytte containere. Ettersom det kun er snakk om 5 kjøretøy per dag i dag, vil økningen i antall kjøretøy uansett være helt marginal.

5 Potensial for en økt bruk av bærekraftige transportmidler

5.1 Forhold for gående og syklende

Å prioritere myke trafikanter er et av målene i Lørenskogs plan for mobilitet. Figur 5-1 viser hvilke områder som kan nås fra Ahus innenfor det som regnes som akseptable gangavstand (opptil 2 kilometer) og sykkelavstander (2-5 kilometer). De akseptable avstandene er basert på Lørenskog kommunes definisjoner i kommunens plan for mobilitet. (Lørenskog kommune, 2023c). Innenfor gangavstand fra sykehuset ligger sentrale områder i Lørenskog kommune. størstedelen av de tilgjengelige områdene i Lørenskog kommune. Med sykkel, innen en radius på fem kilometer, kan ansatte også nå deler av Lillestrøm sentrum og Høybråten i Oslo kommune.



Figur 5-1: Områder som dekkes innenfor akseptable gangavstander (0-2 km) og sykkelavstander (2-5 km) (Norconsult).

Det er beregnet hvor mange ansatte som bor innenfor de to sonene basert på bostedskartleggingen gjennomført av Ahus i 2025. Totalt sett omfatter datasettet bostedskartlegging av 6 873 ansatte ved Ahus Nordbyhagen, noe som er lavere enn det totale antallet ansatte (ca 8 800). Datasettet brukes for å gi en indikasjon på potensialet for økt andel gående, syklende og kollektivbrukere. Det er imidlertid knyttet usikkerhet til datakvaliteten. Blant annet er enkelte bosteder registrert med lokasjoner som ligger langt utenfor forventet område. Adresser som er registrert i andre land og adresser som er registrert i Nord Norge er slettet fra datasettet Tallene kan derfor ikke benyttes som faktiske eller presise verdier, men utelukkende som et grunnlag for å få en grov oversikt og indikativ forståelse av mulige trender og potensial.

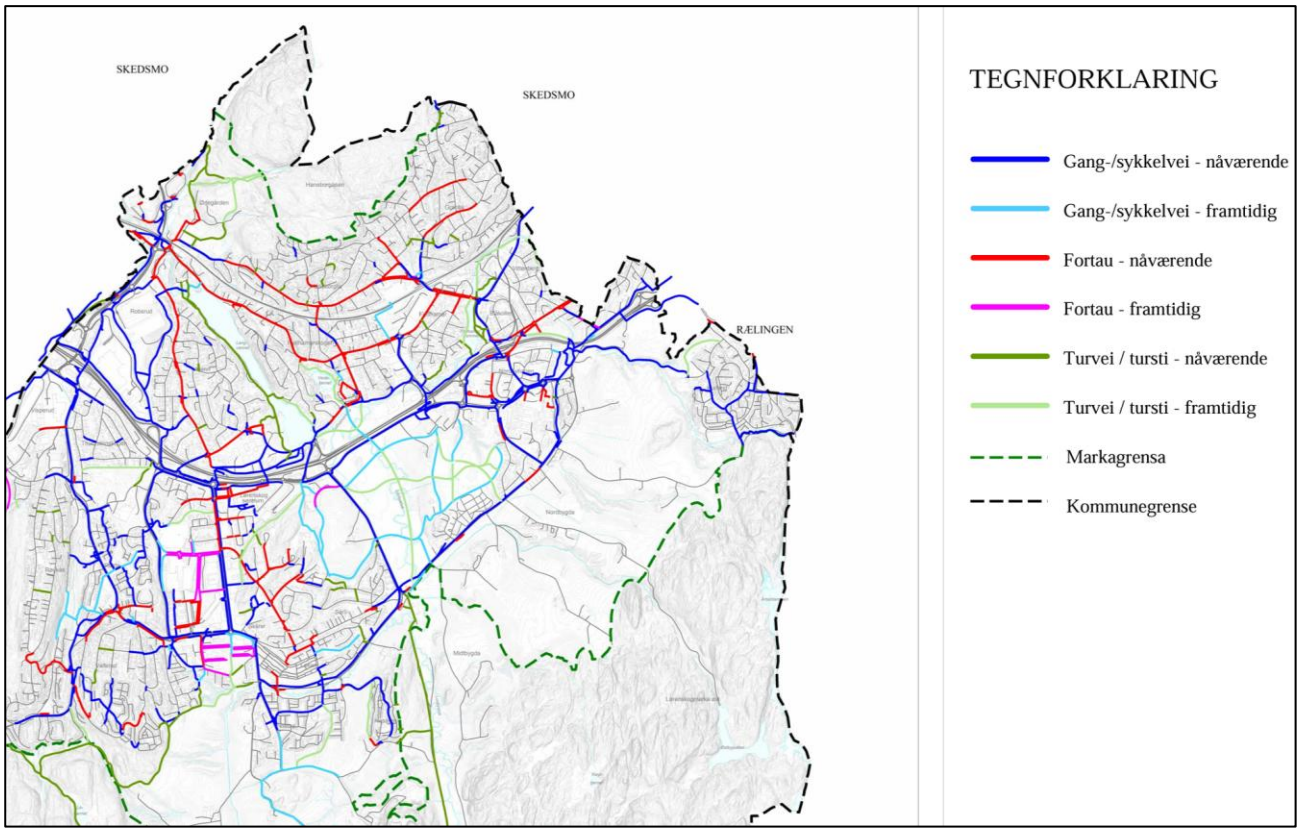
Resultatene av hvor mange ansatte som bor innenfor akseptabel gang- og sykkelavstand viser at:

- 713 ansatte bor innenfor en 2-kilometers gangavstand, tilsvarende 10 prosent av alle ansatte
- 1654 ansatte bor innenfor en 2-5-kilometers sykkelavstand, tilsvarende 24 prosent av alle ansatte

Tallene samsvarer godt med funnene fra reisevaneundersøkelsen blant de ansatte sommeren 2024. Gangandelen ligger mellom åtte prosent om vinteren og seks prosent om sommeren. Sykkelandelen varierer fra 10 til 26 prosent, tidligere vist i figur 1-8. Dette viser at de fleste ansatte som bor innenfor en akseptabel gang- og sykkelavstand, faktisk velger disse transportformene i sommerhalvåret. Det største gjenværende potensialet for økt andel syklende ligger derfor i vintermånedene.

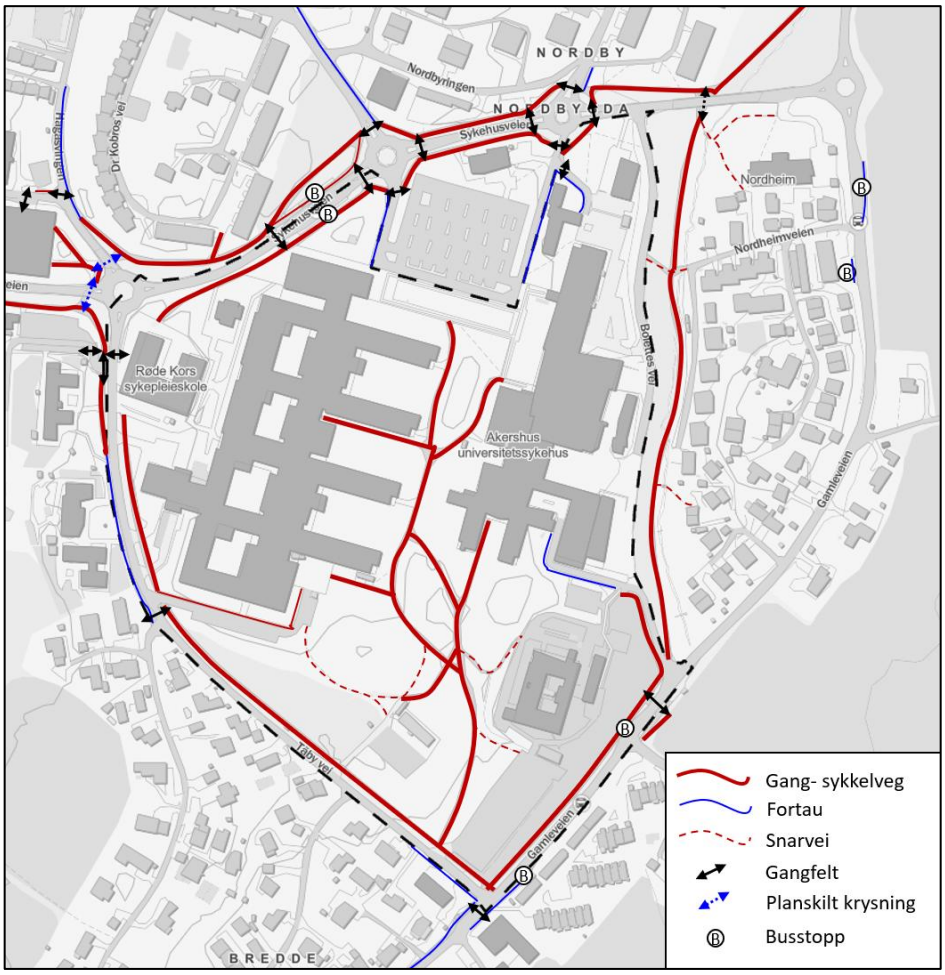
5.1.1 Gatevegnett for gående og syklende

Figur 5-2 viser gang- og sykkelveinett i Lørenskog kommune. Veinettet består hovedsakelig av kombinerte gang- og sykkelveier. Planlagte nye traseer er i stor grad lagt gjennom grøntområdene vest for sykehusområdet. Disse forbindelsene vil styrke koblingen mellom boligområdene i vest og sykehuset.



Figur 5-2: Oversikt over gang- og sykkelveinett i Lørenskog kommune *(Lørenskog kommune, 2014).*

Figur 5-3 viser gang- og sykkelveinettet samt krysningspunkter rundt sykehusområdet. Også her består nettverket hovedsakelig av kombinerte gang- og sykkelveier og i liten grad fortau. Det finnes ingen tverrforbindelser mellom området fra nord til sør eller vest til øst, men veinettet gir adkomst til de eksisterende arealer for sykkelparkering og innganger (se Figur 5-7). Se kapittel 4.6 for en beskrivelse av endringer i henhold til tiltaksalternativet. Resultater fra reisevaneundersøkelsen (RVU) gjennomført av Syklistens Landsforening viser at de ansatte er fornøyde med sykkelinfrastrukturen.



Figur 5-3: Tilrettelegging for gående og syklende i og rundt planområdet. Figuren er hentet fra tidligere trafikkanalyse (Norconsult, 2022) men oppdatert med blåfarge på fortau og planskilte kryssinger

5.1.2 Trafikkregistreringer av gående og syklende

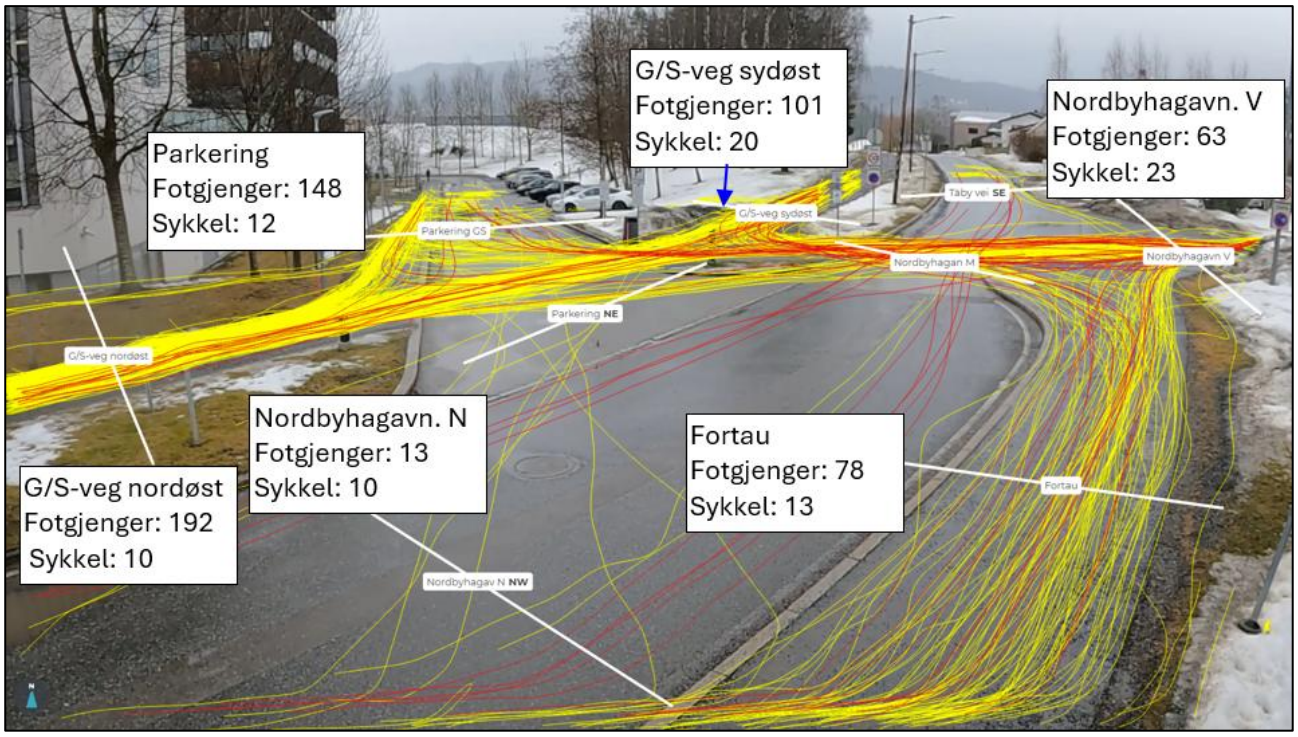
Norconsult har gjennomført tellinger av gang- og sykkeltrafikk i kryssområdet Nordbyhageveien X Täby vei og Sykehusveien.

Kryssområdet Nordbyhagaveien X Täby vei

Figur 5-4 viser registrert gang- og sykkeltrafikk i kryssområdet Nordbyhagaveien X Täby vei. Tabell 5-1 viser data time for time. Tellingene er fremstilt på kart i Figur 5-6 litt senere i rapporten.

Av figuren ser man at det er mest G/S-trafikk lengst nord i kryssområdet, det vil si til venstre i bildet. Syklistene fordeler seg jevnt mellom G/S-vegen (10 stk.), kjørebanen (10 stk.) og fortauet (13 stk.). Når det gjelder fotgjengere, er det vesentlig flere på G/S-vegen (192) enn på fortauet (78).

Selv om mange skal til og fra parkeringsområdet, er det også et betydelig antall gående og syklister også på G/S-veien sydsiden, henholdsvis 101 fotgjengere og 20 syklister. Nordbyhagaveien vest er også en relativt viktig sykkeltrasé, med 23 registreringer. Dette er noe mer enn gang- og sykkelveien syd for krysset.



Figur 5-4: Telling av gående og syklende forskjellige steder i kryssområdet Nordbyhagaveien X Täby vei 11.03.2026 kl. 1400–12.03.2026 kl. 0900. Sykler er representert med røde streker, fotgjengere med gule streker. Skjermdump fra GoodVision påført tekstbokser av Norconsult.

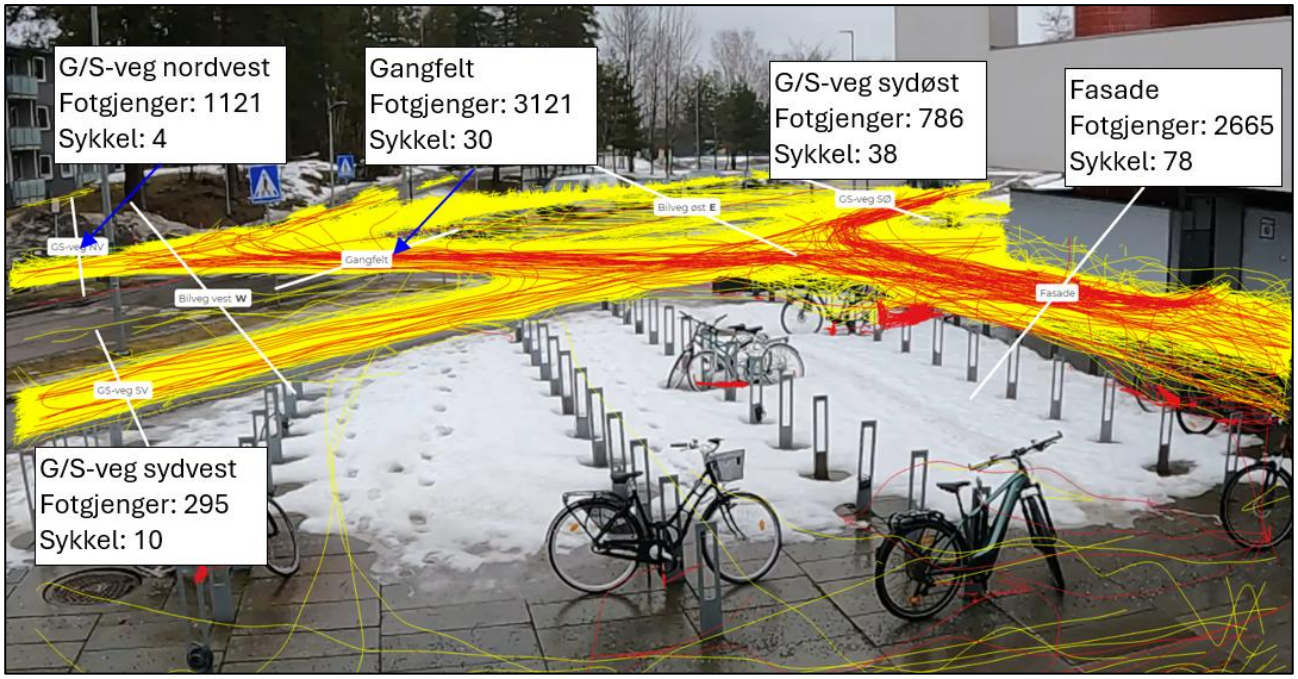
Tabell 5-1: Registrert gang- og sykkeltrafikk time for time i kryssområdet Nordbyhagaveien X Täby vei

Fra kl	Til kl	Fortau		G/S-veg nordøst		G/S-veg sydøst		Parkering G/S		Nordbyhagavn N		Nordbyhagavn V	
		Fotgj.	Sykkel	Fotgj.	Sykkel	Fotgj.	Sykkel	Fotgj.	Sykkel	Fotgj.	Sykkel	Fotgj.	Sykkel
1400	1500	9	1	22	0	8	0	21	1	1	0	5	1
1500	1600	7	2	36	3	12	0	22	3	0	3	7	3
1600	1700	9	1	22	2	18	1	19	1	1	1	9	0
1700	1800	7	0	12	0	14	8	15	0	1	1	4	7
1800	1900	7	0	8	0	8	2	4	0	1	0	3	4
1900	2000	5	0	5	0	2	0	4	0	0	0	1	0
2000	2100	4	0	3	0	7	0	2	0	2	0	3	0
2100	2200	4	0	8	0	3	0	10	0	2	0	2	0
2200	2300	1	0	4	0	0	0	4	0	0	0	2	0
2300	2400	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
100	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
200	300	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
300	400	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
400	500	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
500	600	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0
600	700	2	1	5	1	7	0	3	0	2	1	3	1
700	800	10	4	37	3	14	7	17	4	1	2	16	6
800	900	11	4	27	1	8	2	24	3	2	2	6	1
Sum		**78**	**13**	**192**	**10**	**101**	**20**	**148**	**12**	**13**	**10**	**63**	**23**

Sykehusveien

Figur 5-5 viser registrert gang- og sykkeltrafikk på gang- og sykkelanleggene ved Sykehusveien. Tellingen foregikk tirsdag 11.03.2026 kl. 1500–onsdag 12.03.2026 klokken 0800. Tellingen ble altså avsluttet en time tidligere enn tellingen i kryssområdet Nordbyhagaveien X Täby vei. Tabell 5-2 viser detaljerte data time for time.

Det er betydelig flere gående i dette området enn i Nordbyhagaveien. Gangfeltet er svært trafikkert, med over 3100 fotgjengere gjennom registreringsperioden på 18 timer. G/S-vegen på nordvestsiden er betydelig mer trafikkert (1121 fotgjengere) enn G/S-vegen på sydvestsiden (295 fotgjengere). Dette er som forventet, da G/S-vegen på nordvestsiden blant annet er raskeste gangveg til parkeringshuset.

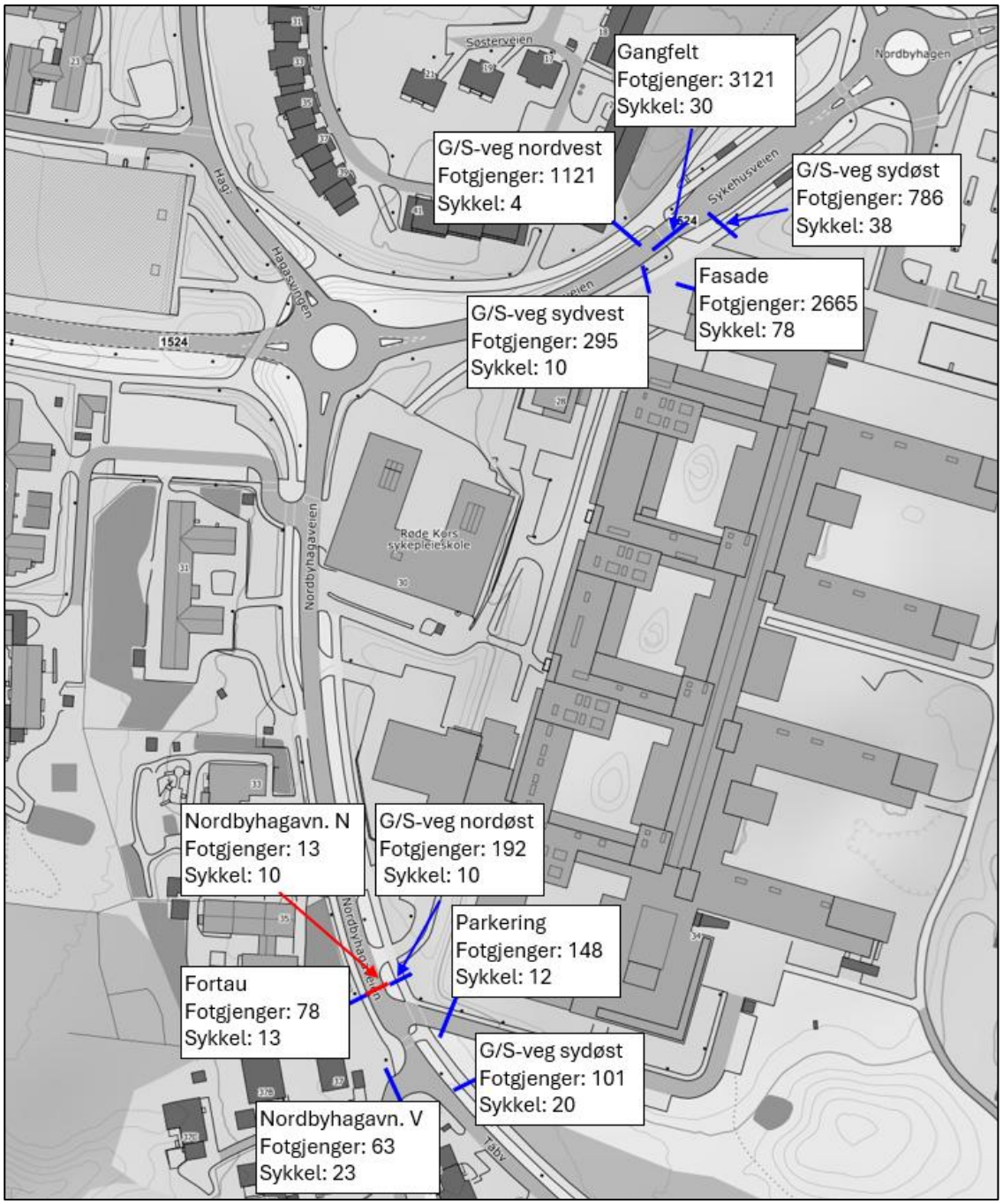


Figur 5-5: Telling av gående og syklende forskjellige steder i kryssområdet Nordbyhagaveien X Täby vei 11.03.2026 kl. 1400–12.03.2026 kl. 0800. Sykler er representert med røde streker, fotgjengere med gule streker. Skjermdump fra GoodVision påført tekstbokser av Norconsult

Tabell 5-2: Registrert gang- og sykkeltrafikk time for time på G/S-anlegg ved Sykehusveien (Norconsult).

Fra kl	Til kl	GS-veg nordvest		GS-veg sydvest		Gangfelt		GS-veg sydøst		Fasade	
		Fotgj.	Sykkel	Fotgj.	Sykkel	Fotgj.	Sykkel	Fotgj.	Sykkel	Fotgj.	Sykkel
1500	1600	260	0	85	2	869	4	201	8	738	31
1600	1700	114	1	58	2	379	6	94	4	238	8
1700	1800	81	0	14	0	182	1	20	1	51	1
1800	1900	20	0	15	0	99	2	25	0	40	2
1900	2000	18	0	14	0	110	0	32	0	49	0
2000	2100	14	1	10	0	74	3	16	0	37	2
2100	2200	54	0	8	0	166	0	51	2	183	3
2200	2300	43	0	6	0	206	3	55	1	228	2
2300	2400	4	0	9	0	23	1	8	0	19	1
0	100	2	0	1	0	3	0	0	0	3	0
100	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
200	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
300	400	1	0	0	0	4	0	1	0	0	0
400	500	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
500	600	8	0	4	0	18	1	4	0	15	0
600	700	112	1	19	1	211	3	68	7	222	8
700	800	390	1	52	5	777	6	211	15	841	20
	Sum	**1121**	**4**	**295**	**10**	**3121**	**30**	**786**	**38**	**2665**	**78**

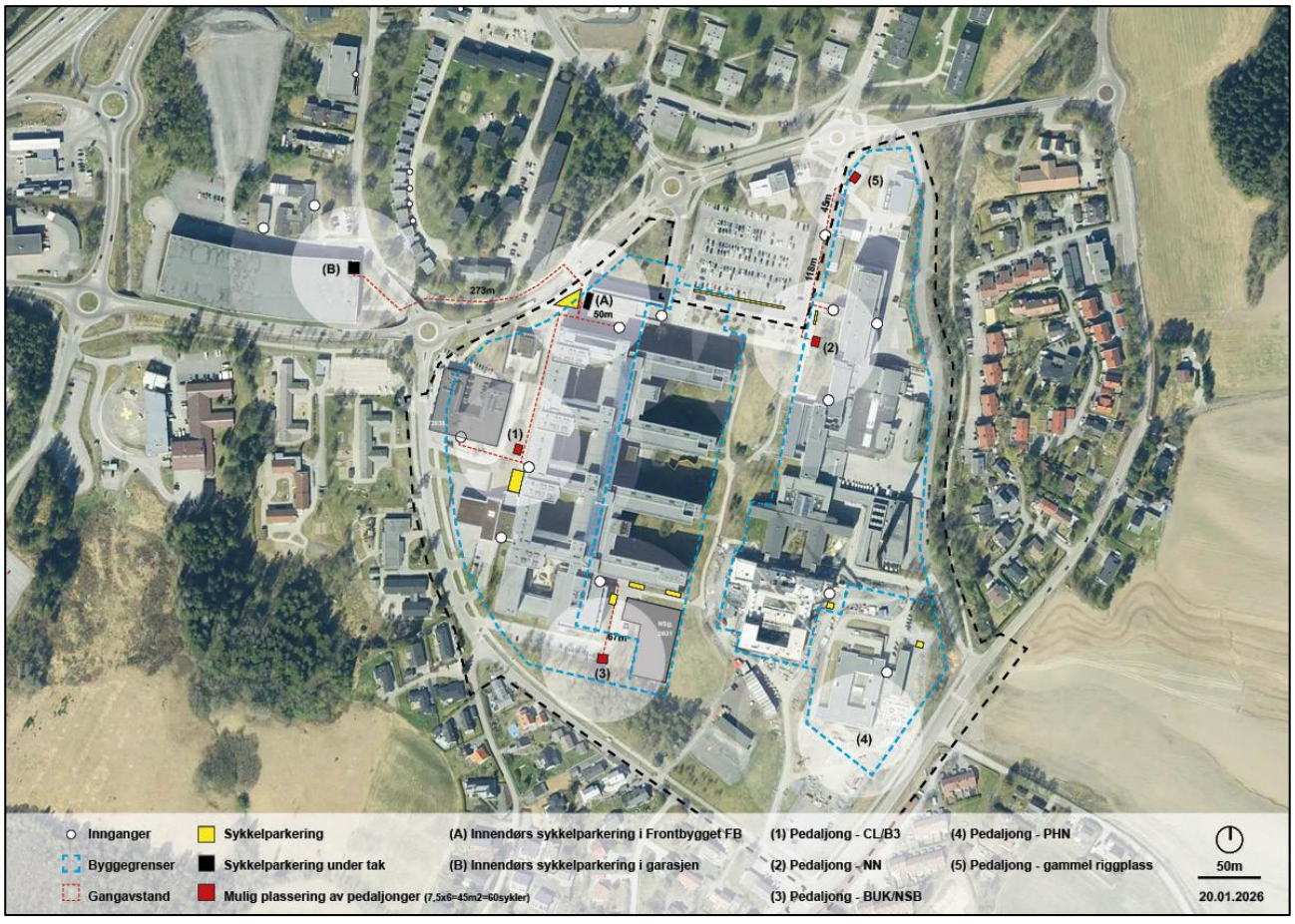
Figur 5-6 viser et kart der de forskjellige tellingene av gående og syklende er skissert inn. Som omtalt tidligere foregikk tellingen i kryssområdet Nordbyhagaveien X Täby vei 11.03.2026 kl. 1400–12.03.2026 kl. 0900. Tellingen ved Sykehusveien startet samtidig, men ble avsluttet klokken 0800, det vil si en time tidligere.



Figur 5-6: Registrert antall gående og syklende 11.03.2026 kl. 1400–12.03.2026 kl. 0800/0900 (bakgrunnskart: vegkart.no)

5.1.3 Sykkelparkering og -fasiliteter

For at sykling skal være et attraktivt transportmiddel, er det viktig at sykkelparkering plasseres så nær inngangene som mulig, og at parkeringsløsningene både legger til rette for sikker låsing og beskytter syklene mot vær og vind. Figur 5-7 viser en oversikt over eksisterende (markert i gult og svart) og planlagte (markert i rødt). sykkelparkeringsplasser. Totalt finnes det 437 plasser fordelt på de ulike innganger til ulike bygg for ansatte (Akershus Universitetssykehus HF (AHUS) , 2022, p. 8). Det er to innendørs sykkelparkeringsarealer: ett ved hovedinngangen (markert med A i kartet) og ett i parkeringshuset (markert med B). De resterende sju sykkelparkeringsområdene ligger utendørs uten tak eller overbygg (markert med gull skravur). Tilbudet dekker i hovedsak de sørlige og vestlige delene av sykehusområdet, mens det mangler parkeringsplasser i nærheten av de nordøstlige delene.



Figur 5-7: Oversikt over eksisterende og planlagte sykkelparkeringsplasser (tilsendt fra AHUS, 03.02.2026).

Gjennom arbeidet med sertifiseringen av Ahus som en sykkelvennlig arbeidsplass kom det tidlig fram at ansatte ønsker flere innendørs sykkelparkeringsplasser. Kapasiteten ved hovedinngangen beskrives som sprengt, mens det fortsatt er betydelig ledig kapasitet i parkeringshuset. Dette skyldes trolig at gangavstanden fra parkeringshuset til de fleste inngangene er relativt lang.

Det er ikke satt et konkret mål for andelen syklister, kun at grønne mobilitetsformer samlet skal utgjøre 62 prosent. For å nå dette målet vil det sannsynligvis være nødvendig å øke sykkelandelen i framtiden, særlig om vinteren. Beregningen i Tabell 5-3 viser behovet for sykkelparkeringsplasser basert på Lørenskog

kommunes parkeringsnorm. Å etablere 3 346 sykkelparkeringsplasser innebærer at det vil være kapasitet til 72 prosent av de ansatte som er til stede samtidig på dagtid (4 780 ansatte).

Med dagens sykkelandeler, der 25 prosent sykler om sommeren – en høy andel sammenlignet med gjennomsnittet for Lørenskog kommune – vil dette gi en overkapasitet av sykkelparkering. I dag finnes det 437 sykkelparkeringsplasser til både ansatte og besøkende. Dette betyr at det er parkeringsplasser til litt under 10 prosent av de ansatte, noe som er betydelig lavere enn faktiske sykkelandeler om sommeren. Dette tyder på at tallgrunnlaget inneholder feil. En mulig forklaring kan være at den faktiske andelen ansatte som er samtidig på jobb på dagtid er lavere enn antatt. En annen mulighet er at reisemiddelfordelingen varierer gjennom døgnet, slik at sykkelandelen er betydelig høyere på dagtid enn på kveldstid, og at gjennomsnittet over hele døgnet derfor ender på Ca. 10 prosent. Tilsvarende problemstilling gjelder for bilparkering, som er nærmere beskrevet i kapittel 5.3.

Til sammenligning er det også beregnet behov for sykkelparkeringsplasser basert på sykkelandeler fra RVU-resultatene, som vist i Tabell 5-4. Beregninger bygger på at det er 4780 ansatte til stede samtidig på dagtid, noe som betyr 3346 årsverk til stede samtidig på dagtid.

Tabell 5-3: Parkeringsnorm for sykkel for institusjoner (Lørenskog kommune, 2023d, p. 12)

Formål	Antall plasser	Enhet	Kommentar	Årsverk samtidig på jobb dagtid	Beregnet antall plasser
Institusjoner	Min 1,0	Per årsverk	En del av plassene må reserveres besøkende	3346 i 2040*	3346

*Informasjon tilsendt fra Ahus

Beregningen i Tabell 5-4 viser at det vil være behov for 1195 sykkelparkeringsplasser for at 25 prosent av ansatte vil ha tilgang til dette.

Tabell 5-4: Beregning av antall sykkelparkeringsplasser per ansatt basert på reisemiddelfordeling (Norconsult).

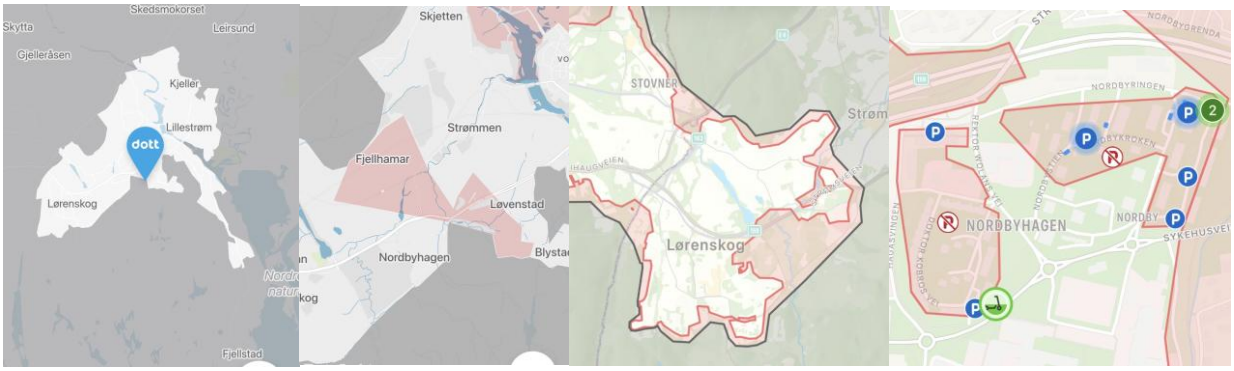
Beregningsgrunnlag	Antall
Ansatte til stede samtidig på dagtid i 2040*	4780
Sykkelandel på sommerstid, RVU 2024	25 prosent
Behov for sykkelparkering med en sykkelandel på 25 prosent i 2040	1195

*Informasjon tilsendt fra Ahus

Sykkelparkeringsplasser skal lokaliseres nærmere innganger enn bilparkering. I tillegg er det krav om at minst fem prosent av alle sykkelparkeringsplasser skal være tilpasset lastesykler. Utover det skal det vurderes oppstillingsplasser for sparkesykler eller andre mikromobilitetsløsninger (Lørenskog kommune, 2023d, p. 13).

Elsparkesykler både erstatter og supplerer kollektivtransport. For mange av turene som tas med elsparkesykkel, ville det tatt omtrent dobbelt så lang tid å bruke kollektivtransport. Samtidig fungerer en betydelig andel av turene som tilbringerreiser til og fra kollektivholdeplasser (Aarhaug, Fearnley & Johnsson, 2023). Elsparkesykler kan dermed være en god løsning for reisen til og fra Fjellhamar stasjon, og for ansatte som har en reisevei som er litt for lang til å gå. I Lørenskog tilbyr Dott, Ryde og Voi utleie av delte elsparkesykler. Den største utfordringen knyttet til delte elsparkesykler er feilparkering. Per i dag er det kun Ryde som har etablert faste parkeringsplasser i nærområdet til sykehuset (se Figur 5-8).

Dott tilbyr elsparkesykler både i Lørenskog og Lillestrøm kommune, men disse kan ikke brukes på tvers av kommunegrensene. Driftsområdet til Ryde stopper like før Strømmen, mens elsparkesyklene fra Voi kan benyttes mellom Oslo og Lørenskog kommune.



Figur 5-8: Skjermdump fra apper til Dott (til venstre) og Ryde (til høyre) som viser driftsområdet til aktørene og lokasjon av parkeringsarealer i sykehusområdet for Ryde.

Beregningen i Tabell 5-4 viser at det vil være behov for 1195 sykkelparkeringsplasser for at 25 prosent av ansatte skal få tilgang til dette.

Tabell 5-5: Beregning av antall sykkelparkeringsplasser per ansatt basert på reisemiddelfordeling (Norconsult).

Beregningsgrunnlag	Antall
Ansatte til stede samtidig på dagtid i 2040*	4780
Sykkelandel på sommerstid, RVU 2024	25 prosent
Behov for sykkelparkering med en sykkelandel på 25 prosent i 2040	1195

*Informasjon tilsendt fra Ahus

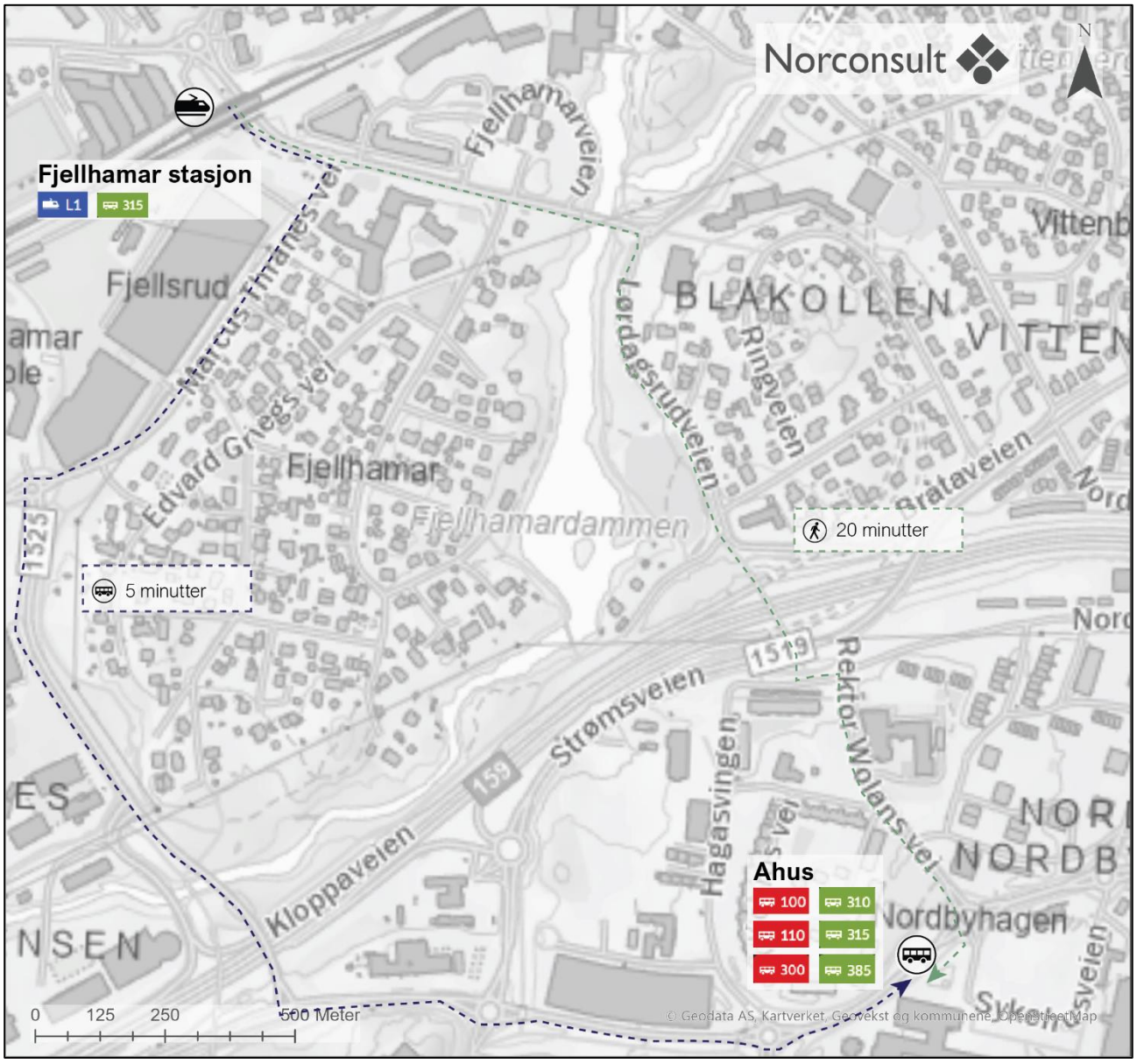
I RVU-en fra 2024 ble ansatte spurt om hva som er viktig for at de skal sykle oftere, og 36,6 prosent oppga tilgang til innendørs sykkelparkering (Syklistens Landsforening, 2024, p. 16). Ahus planlegger allerede etablering av sykkelhoteller i området, såkalte «pedaljonger», og mulige plasseringer er markert med rød skravur i Figur 5-7. De første sykkelhotellene knyttet til felt I skal etter planen stå ferdig i løpet av 2026/2027. Det er foreløpig ikke planlagt å etablere tak eller overbygg ved de utendørs sykkelparkeringsplassene, noe som kunne gjort disse løsningene mer attraktive.

Begge de innendørs sykkelparkeringene har mekkemuligheter, men verken vaskefasiliteter eller lademuligheter for elsykler. Totalt finnes det 88 dusjer fordelt på de ulike byggene, alle med tilgang til enten tørkeskap eller tørkerom. I tillegg arrangeres det hver sommer et gratis sykkelverksted for ansatte, et tilbud som beskrives som svært populært. Ahus planlegger også å etablere både vaskemuligheter og ladeskap ved hovedinngangen.

5.2 Forhold for kollektivtransport

Dette kapittelet redegjør for dagens kollektivtilbud for de ansatte, beskriver planlagte infrastrukturelle tiltak for å forbedre tilbudet, og vurderer potensialet for å øke kollektivandelen gjennom målrettede løsninger og tiltak. Planlagte forbedringer i kollektivtilbudet er nærmere beskrevet i kapittel 3.2.1.

Figur 5-9 viser gangavstander til de nærmeste holdeplasser. Bussholdeplassen Ahus ligger rett ved hovedinngangen til sykehuset, mens den nærmeste togstasjonen, Fjellhamar, ligger ca. 1,4 kilometer unna sykehuset.



Figur 5-9: Gangavstander til nærmeste kollektivholdeplasser (Norconsult).

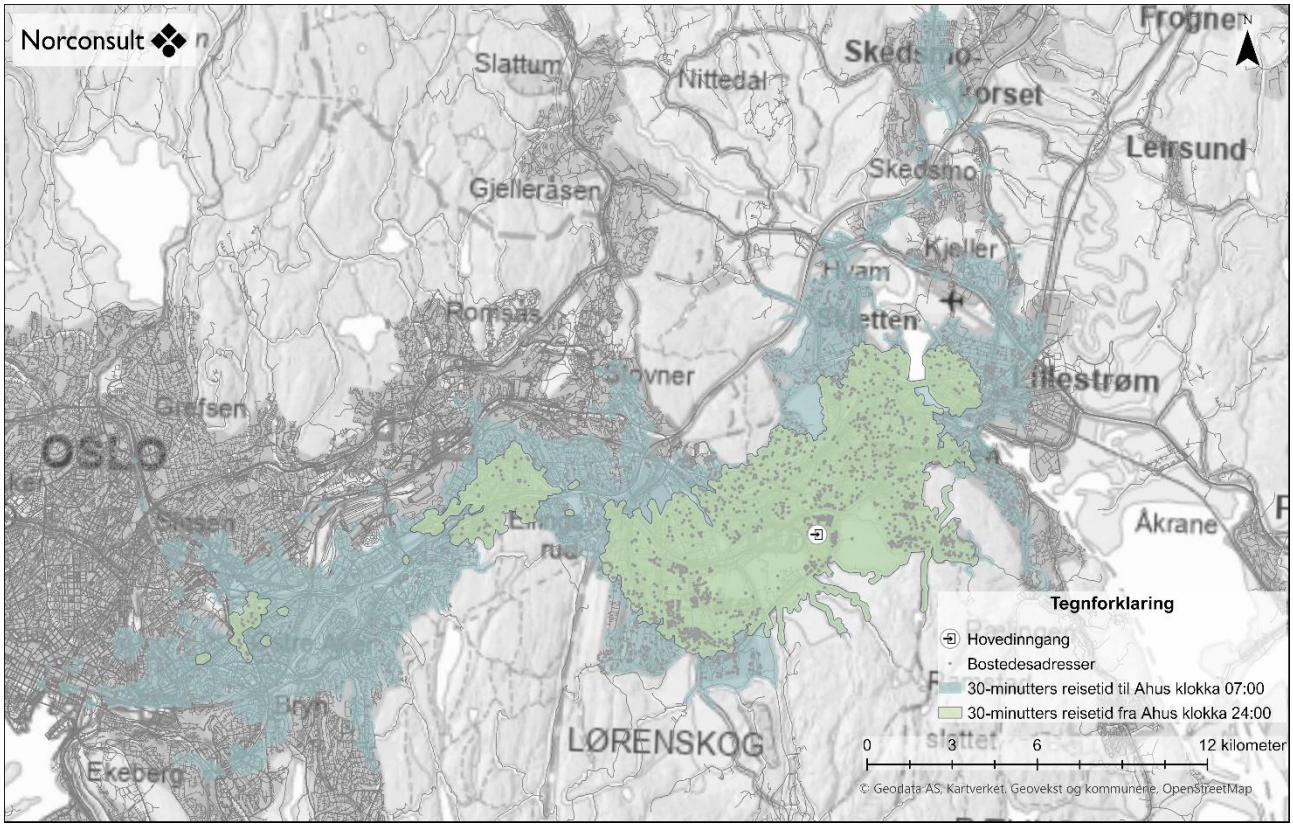
Tabell 5-6 viser antall avganger per linje i rushtids perioden. De fleste busslinjene har 6 avganger per time og tilgang til kollektivtransport vurderes derfor som god.

Tabell 5-6: Oversikt over avganger av busser og tog fra de nærmeste holdeplasser basert på ruteplaner fra Ruter og VY.

Holdeplass	**Linjer**	**Retning**	**Antall avganger per time i rush**
Ahus	100	Kjeller – Oslo bussterminal	6 avganger per time
	110	Lillestrøm – Oslo bussterminal	6 avganger per time
	300	Blystadlia – Oslo bussterminal	6 avganger per time 9 avganger (07:00-08:00)
	310	Fjerdingby – Vallerudtoppen	2 avganger per time
	315	Ahus – Vallerudtoppen	2 avganger per time
Fjellhamar stasjon	L1	Spikkestad – Asker – Oslo S – Lillestrøm	4 avganger per time

For å øke bruk av kollektivtransport blant de ansatte, har Ahus innført differensierte parkeringsavgifter. Ansatte som kan reise til jobb innen 30 minutter med kollektivtransport betaler en høyere parkeringsavgift sammenlignet med de som ville benytte mer tid. Det er et unntak for ansatte med barn i barnehagealder. For å vurdere hvor mange ansatte som bor innenfor en 30-minutters reiseavstand med kollektivtransport, er det gjennomført en GIS-analyse med verktøy «Public Transit Data Model». Det er bygd opp en modell som beregner den best mulige ruten basert på kortest reisetid. Det brukes rutetabelldata for kollektivtransport (GTFS data fra EnTur) og gangtiden beregnes langs den faktiske gangruten ved å inkludere veinettverket. Beregningen av reisetiden inkluderer: gangtiden til holdeplasser, reisetid på kollektivtransport, ventetid og eventuell byttetid.

Figur 5-10 viser hvilket område som dekkes innenfor angitt reisetidsavstand. Kartet illustrerer både hvilke områder som kan nås på dagtid og på kveldstid. Turnusen om morgenen starter kl. 07:30 og avsluttes kl. 15:30, mens kveldsskiftet starter kl. 15:30 og slutter kl. 23:30.



Figur 5-10: Kollektivreisetidsanalyse til Ahus (Norconsult).

Etter at avstandssonene ble kartlagt, er det beregnet hvor mange ansatte som bor innenfor ulike reisetider. Beregningene bygger på bostedsdata for ansatte ved Ahus Nordbyhagen i 2025. Tallene inkluderer også ansatte som bor innenfor det som regnes som akseptabel gang- og sykkelavstand. Når disse trekkes fra, er det bare et svært lite antall ansatte som gjenstår innenfor de øvrige reisetidsavstandene.

På kveldstid dekker området innenfor akseptabel sykkelavstand (se Figur 5-1) et større geografisk område enn kollektivtilbudet. Også på dagtid er området som kan nås med kollektivtransport innen 30 minutter bare noe større enn området innenfor akseptabel sykkelavstand.

På dagtid bor 2 881 ansatte innenfor 30 minutters reisetid med kollektivtransport, noe som tilsvarer 42 prosent av de ansatte. Av disse bor 2 367 ansatte allerede innenfor akseptabel gang- og sykkelavstand. Det betyr at kun 514 ansatte, eller åtte prosent, faktisk bor innenfor tilgjengelig område med kollektivtransport.

På kveldstid bor 2 191 ansatte innenfor 30 minutters reisetid med kollektivtransport, tilsvarende 32 prosent. Her er antallet ansatte som bor innenfor akseptabel gang- og sykkelavstand høyere enn antallet som kan nås med kollektivtransport innen 30 minutter.

Basert på RVU-resultatene benytter 23 prosent kollektivtransport om vinteren og 19 prosent om sommeren Kollektivbruk på arbeidsreiser i hele Lørenskog kommune er betydelig høyere og ligger på 39 prosent. (se figur 1-8). Turnusordninger og nattskift gjør kollektivtransport mindre tilgjengelig, ettersom tilbudet er svakere på kveldstid enn på dagtid. Dette kan føre til at ansatte som må kjøre bil på kvelden, også velger bil på dagtid. Området som kan nås innen 30 minutters reisetid med kollektivtransport er mindre på kveldstid og dekker for det meste kun Lørenskog kommune og Lillestrøm sentrum.

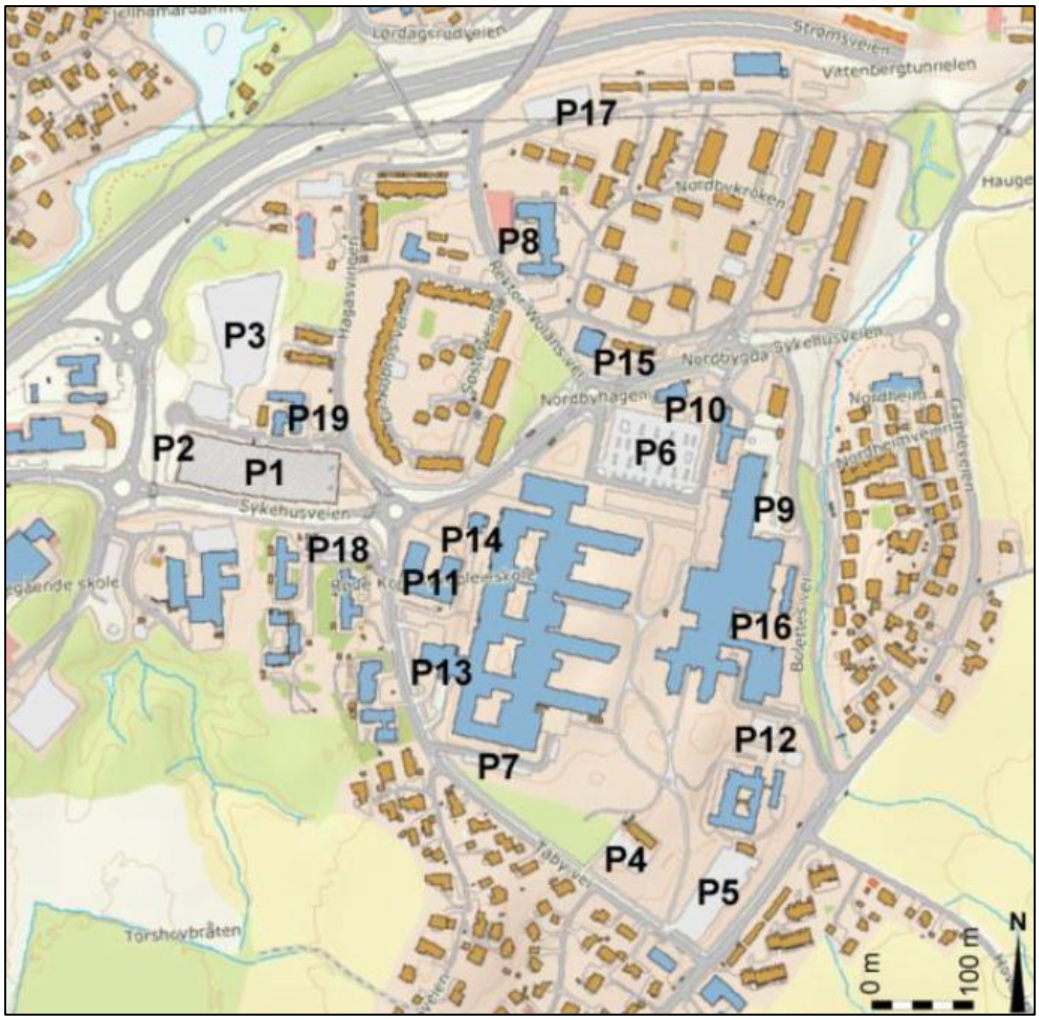
Undersøkelsen fra Syklistenes Landsforening viser at mange ansatte ønsker seg rabatterte billetter som et insentiv for å benytte kollektivtransport (se Figur 5-11). Ahus er allerede i dialog med Ruter om å etablere en bedriftsavtale. Prosessen har vært krevende på grunn av skattemessige forhold, men arbeidet pågår fortsatt. Ved helårsabonnement får ansatte 17 prosent rabatt på billettprisen. I tillegg kan bedriften subsidiere billetten med inntil 5 000 kroner per år, som ligger innenfor den skattefrie beløpsgrensen.



Figur 5-11: Ansattes preferanser for insentiver for bruk av grønne mobilitetsformer (Syklistens Landsforening, 2024, p. 29).

5.3 Bilparkering

I hele sykehusområdet finnes det et stort antall lokasjoner med et varierende antall parkeringsplasser, se Figur 5-12, som er hentet fra en mulighetsstudie (Norsam AS, 2019). Den klart største andelen av parkeringsplassene er lokalisert i parkeringshuset i nordvest, markert som P1 i figuren. Tabell 5-7 viser antall biloppstillingsplasser på de forskjellige parkeringsanleggene, fordelt på brukergrupper. Tabellen er en nesten en kopi av tilsvarende tall som ble presentert i mulighetsstudien, men antall parkeringsplasser på P4 er oppdatert etter opplysninger fra oppdragsgiver, oversendt 02.03.2026.



Figur 5-12: Lokalisering av parkeringsplasser for bil (Norsam AS, 2019)

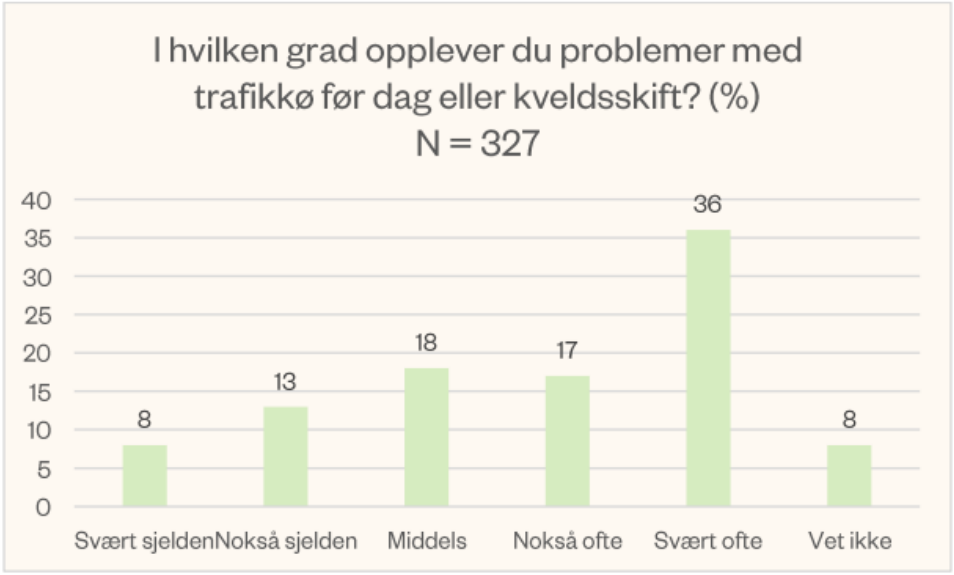
Tabell 5-7: Parkeringsplasser ved Ahus i dag

	Brukergruppe	P-hus P1	P-hus sør (ute) P2	Skogen P3	Brakkerigg 4 P4	Breddejordet P5	Forplass P6	Barnesenteret P7	Nevro rehab P8	Nye nord P9	Basecamp P10	Konsulatet P11	UK/psyk inngang P12	Akuttmottak P13	Kapell P14	Garasjene ved Kiwi P15	Varemottak P16	Boligområdet P17	Barnehagene P18	Voksenhab P19	Sum
Ansatte	Reserverte plasser / avgift	977	22	283	24	65			15	16		49	8					130	45	12	1646
	Reservert elbiler / avgift	75																			75
	Reservert HC	6							1		1										8
	Reservert / spesiell tillatelse	6			18						4										28
	Delsum	**1064**	**22**	**283**	**42**	**65**	**0**	**0**	**16**	**16**	**5**	**49**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**130**	**45**	**12**	**1757**
Besøkende	Plasser med avgift	272					142	13	7	34			18								486
	Reservert elbiler / avgift	15																			15
	Reservert HC						29			3	1		2								35
	Reservert / spesiell tillatelse						2				5			9		7					23
	Delsum	**287**	**0**	**0**	**0**	**0**	**173**	**13**	**7**	**37**	**6**	**0**	**20**	**9**	**0**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**559**
Andre	Reservert blodgivere							7													7
	Reservert barnehab							4													4
	Reservert HC							4													4
	Reservert / spesiell tillatelse							1		10			18		4	7	21				61
	Delsum	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**16**	**0**	**10**	**0**	**0**	**18**	**0**	**4**	**7**	**21**	**0**	**0**	**0**	**76**
Alle	**Totalsum**	**1351**	**22**	**283**	**42**	**65**	**173**	**29**	**23**	**63**	**11**	**49**	**46**	**9**	**4**	**14**	**21**	**130**	**45**	**12**	**2392**

Det er totalt drøyt 1750 parkeringsplasser for ansatte, 560 parkeringsplasser for besøkende og snaut 80 parkeringsplasser for andre brukere. 47 av parkeringsplassene er reservert for HC–brukere. Av figuren og tabellen fremgår det ganske tydelig at den største andelen av parkering foregår i nordvest i tilknytning til P-huset (P1) og utenfor på Skogen (P3). Øvrige plasser består av markparkering fordelt utover store deler av sykehusområdet samt på leid areal (P17). Forplassen (P6) er den nest største parkeringsplassen for besøkende (cirka 170 plasser) etter P-huset (P1, 287 plasser for besøkende).

Både i planen for mobilitet og temaplan for klima og energi beskriver Lørenskog kommune at parkeringstilgjengelighet (?)skal brukes som et aktivt styringsverktøy for å oppnå nullvekstmålet.

I dag er bilparkering til de ansatte hovedsakelig sentralisert i parkeringshuset med 1064 plasser av de 1757. Dette gjør at de fleste vil ha en litt lengre gangvei til inngangen, noe som kan bidra til å redusere bilbruken. Likevel finnes det 693 parkeringsplasser geografisk fordelt (P2 – P19). Det er i dag mye kø rundt parkeringshuset ved besøkstoppene.



Figur 5-13: Kø problematikk ved parkeringshuset i rushtiden (Syklistens Landsforening, 2024, p. 23).

1757 bilparkeringsplasser i dagens situasjon betyr at ca. 38 prosent av de ansatte (4680) som er til stede på dagtid samtid har en tilgjengelig parkeringsplass. Samtidig ligger bilførerandelen på 52 prosent.

Tabell 5-8 viser den gjeldende parkeringsnormen for sykehusbygg i Lørenskog kommune, som har et stort spenn mellom minimums- og maksimumsnormen og beregner antall plasser basert på antall årsverk. Det er spesifisert at parkeringsdekning skal vurderes i hvert enkelt tilfelle og at «beliggenhet og kollektivtilgjengelighet vektlegges ved vurderingen av parkeringsdekning.» Det er dermed Ahus sitt ansvar å vurdere hva som vil være en hensiktsmessig parkeringsdekning i framtiden.

For å oppnå ønsket reisemiddelfordeling i 2030 er det viktig å vurdere parkeringsdekningen som en integrert del av mobilitetsplanarbeidet i områdereguleringsprosessen. Det legges til grunn i beregningene at dagens antall bilparkeringsplasser til besøkende opprettholdes. Å etablere 110 bilparkeringsplasser til ansatte vil kun gi kapasitet til at 2 prosent av de ansatte kan parkere. Med 3 346 plasser øker kapasiteten tilsvarende til 60 prosent av de ansatte.

Tabell 5-8: Parkeringsnorm for institusjoner (Lørenskog kommune, 2023d, p. 12)

Formål	Antall plasser	Enhet	Merknad	Årsverk Ahus	Beregnet antall plasser	Dagens parkeringsplasser til besøkende	Parkeringsplasser til ansatte
Institusjoner	Min 0,2 Maks 1	Per årsverk	En del av plassene må reserveres besøkende	3346 i 2040	669 - 3346	559	110-2787

Tabell 5-99 viser beregningen av parkeringsdekningen basert på ønsket bilførerandel. For å oppnå en bilførerandel på 38 prosent i 2030 bør parkeringskapasiteten reduseres sammenlignet med dagens nivå, til tross for et forventet antall. Beregningene viser at det vil være behov for 1 816 bilparkeringsplasser for å nå målet om 38 prosent bilførerandel. For å oppnå mål om 30 prosent bilførerandel bør parkeringskapasiteten reduseres til 1434 plasser, noe som er lavere enn dagens kapasitet.

Tabell 5-9: Beregning av parkeringsdekning for de ansatte (Norconsult).

Beregningsgrunnlag	Antall
Ansatte til stede samtidig på dagtid i 2040*	4780
Parkeringsbehov basert på en bilførerandel på **38 prosent** i tråd med AHUS mål for reisemiddelfordeling	
Behov for antall parkeringsplasser i 2040	1816 (2375 inkludert 559 besøksplasser)
Parkeringsbehov basert på en bilførerandel på **30 prosent** i tråd med Lørenskog kommunens mål for reisemiddelfordeling	
Behov for antall parkeringsplasser i 2040	1434 (1993 inkludert 559 besøksplasser)

*Informasjon tilsendt fra Ahus

Ahus opplyser at de planlegger for 2 365 parkeringsplasser. Dersom det legges til grunn at dagens andel parkeringsplasser til besøkende opprettholdes, vil dette være i tråd med å oppnå mål om en 38 prosent bilførerandel (se Tabell 5-9), men kapasiteten vurderes for høy for å oppnå Lørenskog kommunes mål om en 30 prosent bilførerandel.

Utover krav til antall parkeringsplasser, finnes det krav om at fem prosent av plassene skal reserveres for forflytningshemmede (Lørenskog kommune, 2023d, p. 13).

Parkeringsveilederen for helsetjenesten anbefaler at inntekter fra bilparkering brukes til å fremme grønne mobilitetsformer (Helse Nord, Helse Midt-Norge, Helse Sør-Øst, Helse Vest, 2021, p. 6). Å øremerke parkeringsinntekter på denne måten kan bidra til økt aksept for parkeringsavgifter, samtidig som det gir en stabil finansieringskilde for tiltak som styrker tilbudet for gående, syklende og kollektivreisende. Også i den tidligere prosjektrapporten for grønn mobilitet ved AHUS understrekes dette prinsippet: «Bruke inntekter fra parkering til forbedringer for gående, syklende og kollektivreisende og til velferdstiltak for ansatte» (Akershus Universitetssykehus HF (AHUS) , 2022, p. 27).

Det bør vurderes om bildeling kan være en hensiktsmessig løsning for tjenestereiser for ansatte. Dersom en slik løsning vurderes som relevant, bør det avsettes noen parkeringsplasser til delebiler. Per i dag finnes det to delebiler fra Hyre lokalisert nord for sykehusområdet.

6 Oppsummering og konklusjon

Utvikling i henhold til planforslaget, tiltaksalternativet, innebærer etablering av nytt somatikkbygg (NSB) og nytt bygg der dagens konsulatbygg står (KSB T2). Totalt sett for hele Ahus på Nordbyhagen er det forventet 530 ekstra ansatte per dag. Det er i trafikkanalysen forutsatt at alle disse vil bli ansatt som følge av tiltaksalternativet, som følge av planområdet for felt I.

Det er beregnet at tiltaksalternativet gir en trafikkøkning på 730 bilturer på hverdager og 580 bilturer hele året sett under ett (ÅDT). Beregningene tar ikke høyde for en eventuell implementering av kollektivtiltak som forlengelse av T-bane til Ahus eller etablering av superbuss. Disse tunge kollektivtiltakene vil gjøre kollektivtrafikken mer konkurransedyktig og redusere forventet trafikkvekst noe. Varelevering og renovasjon vil skje i dagens sentrale varemottak og avfallssentral. Antall kjøretøy vil bli omtrent som i dag, det vil si 14 kjøretøy til varelevering og 5 kjøretøy til renovasjon hver dag.

Kapasitetsberegningene viser at tiltaksalternativet gir økt belastning og forsinkelse i rundkjøringene, som begge blir overbelastet. Det er først og fremst de ansatte selv, som kjører i Hagasvingen, som vil bli rammet av de økte forsinkelsene. Imidlertid er det også beregnet overbelastning i Sykehusveien mot vest i vestre rundkjøring. Her er det beregnet at det tidvis vil bli tilbakeblokkering til østre rundkjøring, og forsinkelsen er beregnet å øke med cirka 25 sekunder sammenlignet med referansesituasjonen. Denne forsinkelsen vil også ramme bussene. I Nordbyhagaveien og Strømsveien er det beregnet små økninger i forsinkelse som følge av trafikkøkningen. Signalregulering av gangfeltet over Sykehusveien ved bussholdeplassen vil ifølge kapasitetsberegningene fungere godt.

Tiltaksalternativet vurderes å gi bedre fremkommelighet og sikkerhet for både gående og syklende. Dette skyldes at det vil bli etablert sammenhengende G/S-veg lengst nord i Nordbyhagaveien. I dag må man gå og sykle gjennom konsulatbygningens parkeringsplass for å komme mellom eksisterende G/S-veg lenger syd i Nordbyhagaveien og G/S-vegen langs Sykehusveien.

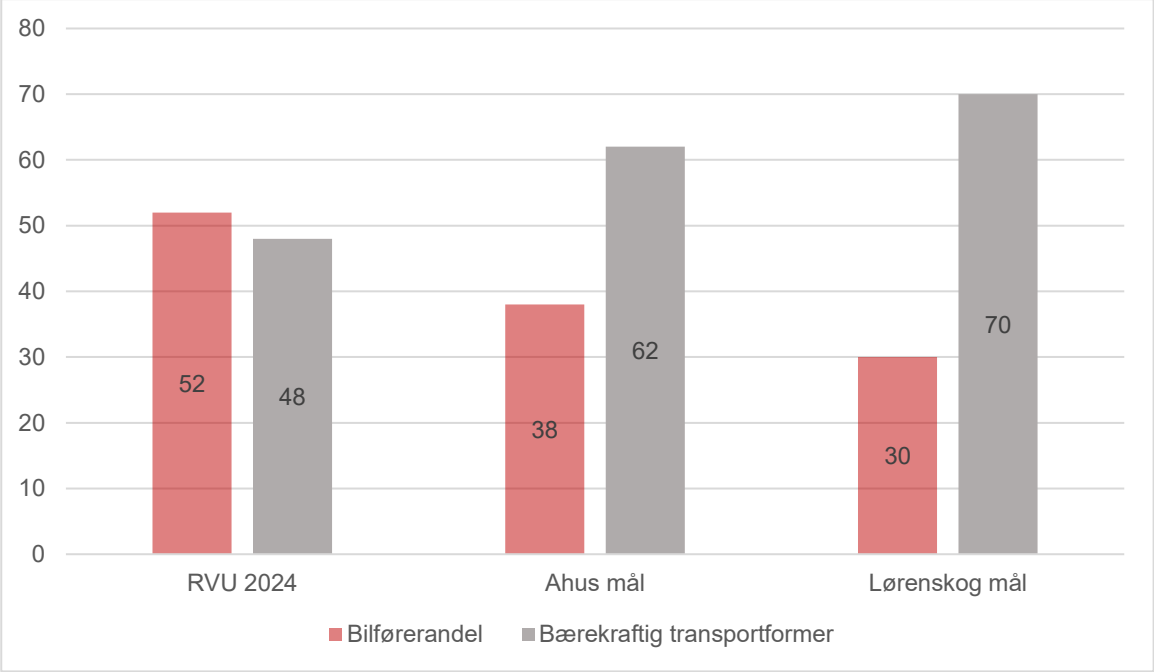
Det er beregnet at tiltaket gir økt trafikk, og det kan derfor isolert sett forventes et økt antall trafikkulykker. En gjennomgang av ulykkesdataene fra perioden 2015–2024 viser at det er intet som tyder på at eksisterende veinett er spesielt trafikkfarlig. Tiltaket bør derfor ikke gi større negative konsekvenser for trafikksikkerhet enn det som må forventes av en utbygging som gir tilsvarende trafikkøkning. Tiltaksalternativet legger dessuten opp til at P4 ved brakkeriggen samt tilhørende avkjørsel saneres, noe som kan være positivt for trafikksikkerheten, særlig for gående og syklende på G/S-vegen langs Täby vei.

I Täby vei er det beregnet en trafikkøkning på ÅDT 15, som er helt ubetydelig. Eksisterende innsnevring ved gangfeltet der Nordhagaveien går over i Täby vei bør derfor videreføres siden innsnevringen gir kortere kryssingsavstand for fotgjengere.

I og med at kapasitetsberegningene viser at begge rundkjøringene i Sykehusveien blir overbelastet, bør det gjennomføres mobilitetstiltak som reduserer nyskapt biltrafikk.

For å nå Ahus sine interne mål for reisemiddelfordeling må bilførerandelen reduseres betydelig sammenlignet med dagens nivå. Basert på reisevaneundersøkelsen for 2024 innebærer dette en nødvendig reduksjon på 14 prosentpoeng. Dette representerer et omfattende, men gjennomførbart, skifte i transportmiddelbruk, forutsatt målrettede tiltak innen kollektivtransport, sykkeltilrettelegging og parkeringsforvaltning.

Lørenskog kommune har et mer ambisiøst mål om bilførerandel på 30 prosent. Sammenlignet med 2024-nivået tilsvarer dette en nødvendig reduksjon på 22 prosentpoeng. Dette målet forutsetter et mer omfattende mobilitetsskifte.



Figur 6-1: Mål for reisemiddelfordeling (Norconsult).

Kartleggingen av bostedsadresser viser at andelen ansatte som går til og fra jobb i stor grad samsvarer med andelen som bor innenfor det som vurderes som akseptabel gangavstand (se Figur 5-1). Det vurderes derfor som lite sannsynlig at gangandelen kan økes vesentlig utover dagens nivå.

Sykkelandelen ligger på 26 prosent om sommeren og 10 prosent om vinteren (se figur 1-8). Bostedskartleggingen viser at om lag 24 prosent av de ansatte bor innenfor akseptabel sykkelavstand. Dette innebærer at sykkelandelen om sommeren allerede er høy i forhold til potensialet, mens det fortsatt er et betydelig uutnyttet potensial for å øke sykkelbruken i vinterhalvåret. Kartlegging av sykkelveinettet og tilbakemeldinger fra ansatte viser at de generelt er fornøyde med dagens infrastruktur.

Sykkelparkeringsdekningen viser imidlertid en underkapasitet om sommeren (se tabell 5-4). Mens 26 prosent av de ansatte oppgir at de sykler om sommeren, er det kun sykkelparkeringsplasser tilsvarende rundt 10 prosent av arbeidstakerne. Kravet i parkeringsnormen om én sykkelparkeringsplass per årsverk vurderes som for høyt, da dette innebærer parkering til omtrent 72 prosent av ansatte til stede samtidig på dagtid.

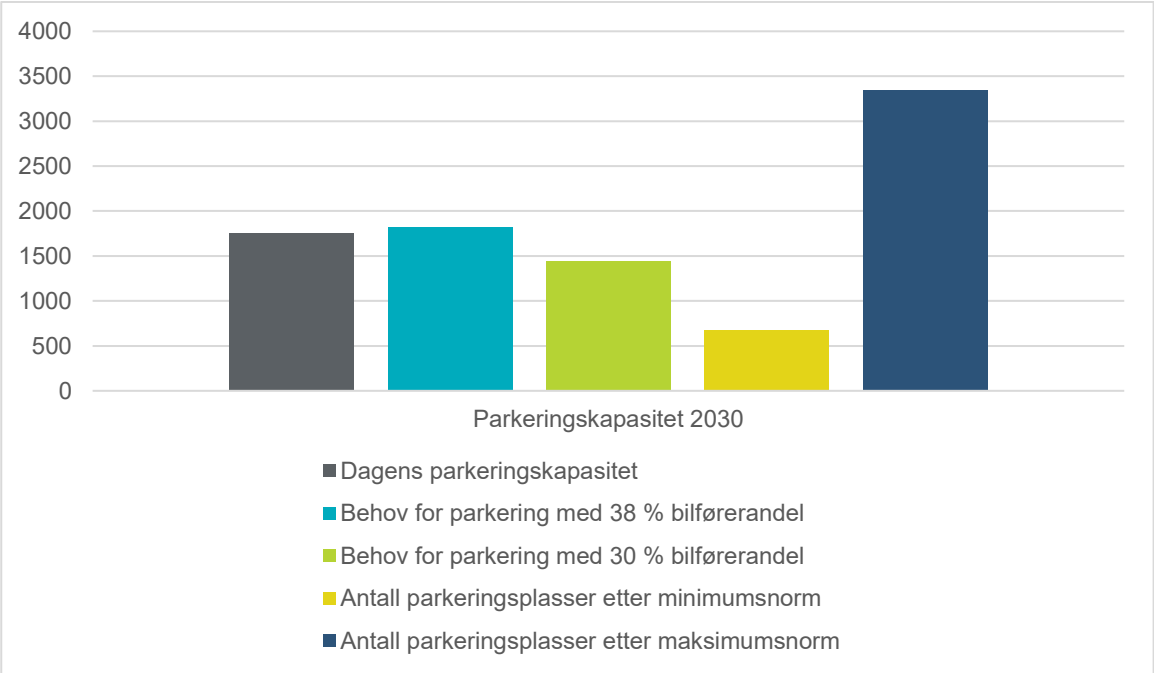
Ahus planlegger etablering av to nye innendørs sykkelhoteller med ferdigstillelse i 2026/2027, noe som vurderes som et godt tiltak for å øke vinterandelen (se figur 5-7). Hele 36,6 prosent av de ansatte oppgir at dette vil kunne bidra til at de sykler mer om vinteren. Det bør også vurderes å oppmerke parkeringsarealer til elsparkesykler og det bør vurderes om bildeling kan være en hensiktsmessig løsning for tjenestereiser for ansatte.

Bruken av kollektivtransport blant Ahus-ansatte er lav (21 prosent) sammenlignet med gjennomsnittet for arbeidsreiser i Lørenskog kommune (39 prosent). Ahus har innført en parkeringspolitikk der ansatte som kan reise til jobb med kollektivtransport innen 30 minutter betaler en høyere parkeringsavgift. Samtidig viser GIS-kartleggingen at området som dekkes innenfor en kollektivreisetid på 30 minutter er nesten like stort som området som ligger innenfor akseptabel sykkelavstand. Skiftordninger begrenser potensialet for kollektivbruk, men det er fortsatt viktig å legge til rette for at ansatte benytter kollektivtransport når de jobber dagskift.

Dagens system for parkeringsavgift er basert på tillit, og det anbefales at Ahus utvikler et mer robust system for kategorisering av avgiftsnivåer. I tillegg bør det vurderes å utvide reisetidsgrensen. En reisevaneundersøkelse blant Norconsults ansatte viser at mange har en kollektiv reisetid til jobb på opptil 45 minutter. I forbindelse med neste resertifisering som sykkelvennlig arbeidsplass kan det vurderes å inkludere spørsmål til ansatte som reiser kollektivt om deres faktiske reisetid. Dette vil kunne gi et bedre grunnlag for å vurdere hva som kan anses som en akseptabel reisetid med kollektivtransport.

Ansatte etterspør også subsidiering av kollektivbilletter som et insentiv for økt bruk av kollektivtransport. Ahus er i dialog med Ruter om dette, og det anbefales at arbeidet videreføres. Inntekter fra parkering bør brukes aktivt for å støtte bærekraftige transportformer.

Å begrense tilgangen til parkering er det mest effektive tiltaket for å påvirke reisevaner. Figur 6-2 viser eksisterende parkeringskapasitet og behovet for parkeringsplasser basert på mål for bilførerandeler og krav i parkeringsnormen. Parkeringsnormen har et stort spenn (0,2–1 plass per årsverk). For å nå Lørenskog kommunes mål, vil det trolig være nødvendig å redusere parkeringskapasiteten. Av dagens parkeringsplasser ligger 1 064 i parkeringshuset, og disse vil nesten være tilstrekkelige med tanke på måloppnåelse. Dette innebærer at en del av gateparkeringsplasser kan fjernes over tid. Samlokalisering av bilparkering vil øke gangavstanden til enkelte innganger, noe som også kan bidra til å gjøre alternative transportmidler mer konkurransedyktige.



Figur 6-2: Oversikt over beregning av antall bilparkeringsplasser til de ansatte etter parkeringsnormen og mål for bilførerandeler. Besøksparkering kommer i tillegg. (Norconsult)

Referanser

Ahus. (2025). *Årlig melding 2025.* Hentet fra Web-område for Ahus, besøkt 03.03.2026: https://www.ahus.no/492f91/contentassets/9615be0bd0d846868ad36ad2a2b998a8/arlig-melding/arlig-melding-2025.pdf

Ahus. (2026, 03 25). E-postkorrespondanse med Ahmad Harris Khan i Ahus.

Ahus. (u.d.). *Utviklingsplan 2040.* Hentet fra Web-område for Ahus, besøkt 03.03.2026: https://www.ahus.no/4a9cb6/contentassets/d7fb1011ee0d4f05883a5af3a6788d30/utviklingsplan-2040.pdf

Akershus fylkeskommune. (2026, 03 23). E-korrespondanse med Ellen Coats i Akershus fylkeskommune.

Akershus Universitetssykehus HF (AHUS) . (2022). *Prosjektrapport- Grønn mobilitet Akershus Universitetssykehus HF (AHUS) Nordbyhagen.*

Asplan Viak. (2024). *Reisevaner i Lørenskog. Resultater fra en lokal reisevaneundersøkelse i Lørenskog kommune, høsten 2024* . Hentet fra https://www.asplanviak.no/content/uploads/2025/01/AV-rapport-23-2024-Reisevaner-i-Lorenskog-kommune.pdf

Helse Nord, Helse Midt-Norge, Helse Sør-Øst, Helse Vest. (2021). *Parkeringsveileder. Støtte ved forvaltning av parkeringsareal i spesialhelsetjenesten*. Hentet fra https://www.helse-sorost.no/499f9c/siteassets/documents/store-utviklingsprosjekter/parkeringsveileder-2021-v-1.0.pdf

INBY. (2025). *Bestilling av oppstartsmøte - Planendring av felt I, Ahus gnr./bnr. 113/1 m.fl., saksnr. 2000/8469.* Oslo: Inby.

Klima- og miljødepartementet. (2024). *Regjeringens klimastatus og -plan*. Hentet fra https://www.regjeringen.no/contentassets/1b2fd715fe494bd886a4756a49737670/no/pdfs/regjeringens-klimastatus-og-plan.pdf

Lørenskog kommune. (2014). *KOMMUNEPLAN 2014-2025. GANG-/SYKKELVEIER, FORTAU OG TURVEIER / TURSTIER*.

Lørenskog kommune. (2017). *Temaplan Klima og Energi 2017-2026. Del 1*. Hentet fra https://www.lorenskog.kommune.no/_f/p71/i4be3821d-39a2-4869-b089-07179167a941/temaplan-klima-og-energi-del-1-vedtatt-og-datert-15-mars-2017.pdf

Lørenskog kommune. (2023a). *Veileder for mobilitetsplan i reguleringsplaner*.

Lørenskog kommune. (2023b). *Kommuneplanens arealdel 2023-2035. Planbeskrivelse*. Hentet fra https://www.lorenskog.kommune.no/kommuneplan/_f/p74/i92c86eb8-2f48-4c43-a568-c731df6781bc/planbeskrivelse-vedtatt-15032023.pdf

Lørenskog kommune. (2023c). *Plan for mobilitet*. Hentet fra https://storymaps.arcgis.com/stories/0c22963273de43308638b8380f54121c

Lørenskog kommune. (2023d). *Kommuneplanens arealdel 2023-2035. Bestemmelser og retningslinjer.* Hentet fra https://www.lorenskog.kommune.no/kommuneplan/_f/p74/i3d9f2163-c7e7-4ec3-aa1b-5d1584b7917f/bestemmelser-og-retningslinjer-vedtatt-15032023.pdf

Lørenskog kommune. (2024). *Parkeringsstrategi for Lørenskog*. Hentet fra https://storymaps.arcgis.com/stories/f56148019b074f2db842589169dd1274

Lørenskog kommune. (u.d.). *Prioriterte satsingsområder*. Hentet fra https://www.lorenskog.kommune.no/kommuneplan/kommuneplanens-samfunnsdel/prioriterte-satsingsomrader/#transport

Madslien, Anne; Hovi, Inger Beate; Hansen, Wiljar. (2022). *TØI-rapport 1918/2022 rev. 1: Framskrivinger for godstransport til NTP 2025–2036.* Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Madslien, Anne; Steinsland, Christian. (2022). *TØI-rapport 1926/2022: Framskrivinger for persontransport til NTP 2025–2036.* Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Multiconsult. (2023). *Forprosjekt kollektivtrasé Ahus, rapport 10246317-01-TVF-RAP-001, datert 03.05.2023.* Multiconsult.

Norconsult. (2022). *Trafikkanalyse Ahus felt I. Rapport datert 31.03.2022.* Norconsult.

Norconsult. (2023). *Vurdering av trafikale konsekvenser av Metrobuss (upublisert presentasjon).* Oslo: Norconsult.

Norconsult. (2025). *Høystandard kollektivtrasé mellom Kjeller og Oslo grense. Utredning av helhetlig konsept.* Oslo: Norconsult.

Norconsult, Ruter . (2025). *T-baneforlengelse til Lørenskog. Traséoptimalisering* . Hentet fra https://ruter.no/rapporter/ruter-rapporter

Norsam AS. (2019). *A-hus, Lørenskog kommune Transport og parkering mulighetsstudie, datert 19.08.2019.* Akershus universitetssykehus.

Statens vegvesen. (2007). *Håndbok 115: Analyse av ulykkessteder. Vedleggsdel for manuelle beregninger.* Oslo: Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

Statens vegvesen. (2014). *Håndbok V723: Analyse av ulykkessteder.* Oslo: Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

Syklistens Landsforening. (2024). *Sykkelvennlig arbeidsplass 2024-2027*.

TØI. (2023). *Trafikksikkerhetshåndboken*. Hentet 12 18, 2023 fra https://www.tshandbok.no/del-2/bakgrunn-og-leseveiledning/bakgrunn-om-ulykker-risiko-og-metaanalyse/

Aarhaug, J., Fearnley, N., & Johnsson, E. (2023). *E-scooters and public transport – Complement or competition?* Hentet fra https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0739885923000197?via%3Dihub