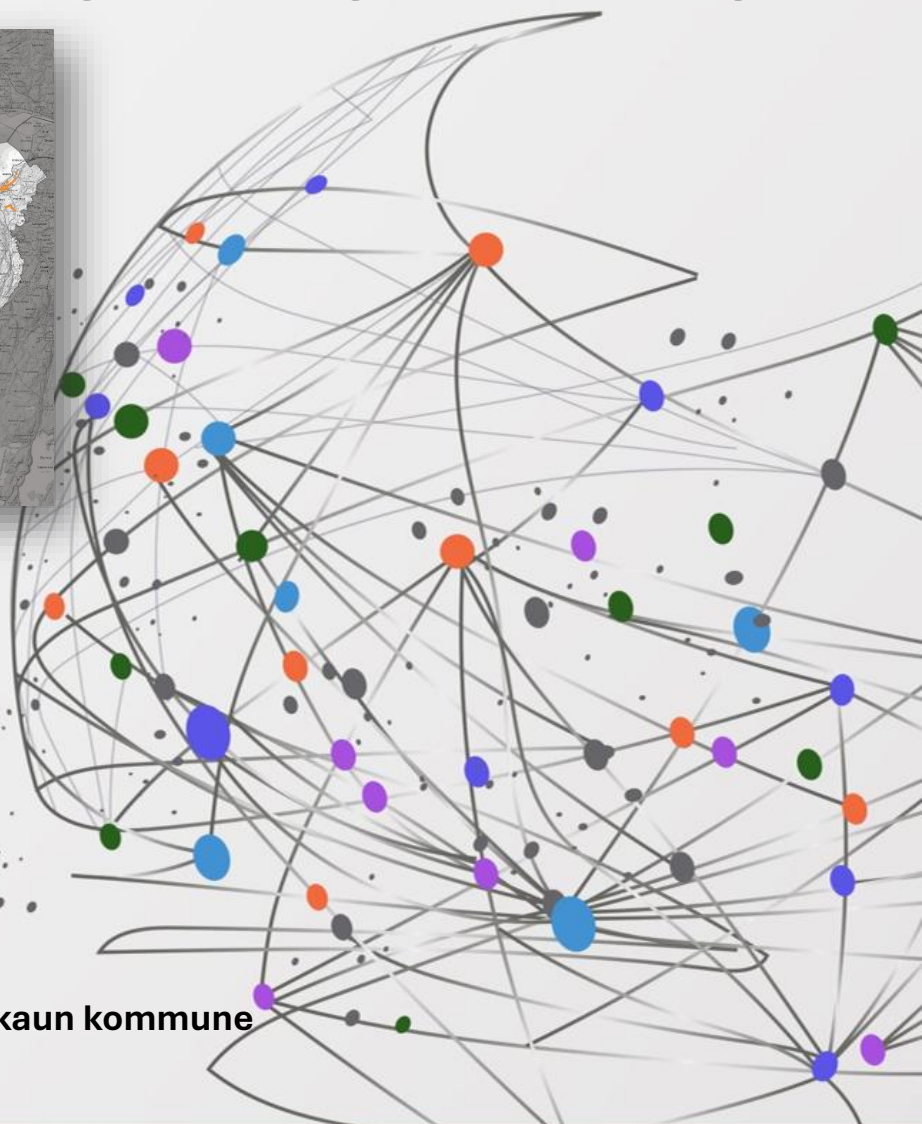
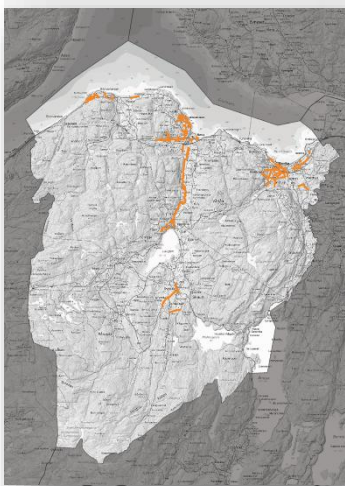


TILTAK - SNARVEIER

Dato: 17.04.2026

Beskrivelse og forklaring av prioriteringsliste



Utarbeidet av Skaun kommune



INNHALDSFORTEGNELSE

I. BAKGRUNN OG FORMÅL	3
• Dagens situasjon	3
• Mobilitet i Skaun kommune	4
• Et fremtidsbilde	5
• Definisjon av å gå og nett av gangforbindelser, tettstedsrom for mobilitet og målpunkter	6
• Problematikk og aktuelle tiltak	8
II. BESKRIVELSE AV TILTAKET - SNARVEIER	9
• Kartleggingsmetoder for gående, gangtrafikk, infrastruktur og omgivelser	9
• Hvordan jobbet vi – grunnlag/Skaun kommune	9
• Tiltaksliste – Snarveier	11
• Eksempel 1: Tiltak - Etablering av snarveg mellom Håggåvegen og Høgsetvegen (Fv 6634)	15
• Status og fremdrift	20
KILDER	22
VEDLEGG	
• Vedlegg A: Prioriteringsliste av tiltak - Snarveier	
• Vedlegg B: Kart	
• Vedlegg C: Parametere. Prioriteringsmetode for snarveier.	

I. BAKGRUNN OG FORMÅL

Dagens situasjon

Skaun kommune er en del av byvekstsamarbeidet. Gjennom byvekstavtalen har vi forpliktet oss til å jobbe for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken.

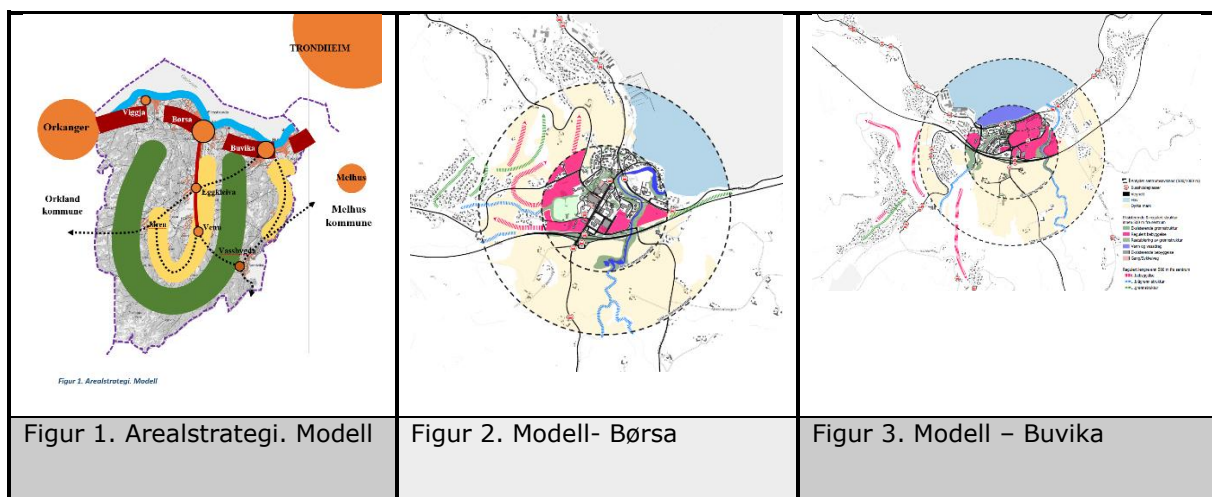
Skaun kommune er en attraktiv bokommune og vi er opptatt av blant annet god bokvalitet. Å finne bærekraftige løsninger for mobilitet og transport kan forbedre bokvaliteten og samtidig bidra til å redusere klima- og miljøavtrykket.

Vi ønsker å gjøre det tryggere å bevege seg til fots i kommunen.

Per i dag er det mange av kommunens skolebarn som ikke har skoleveg som er regnet som trafiksikker, og som samtidig ligger utenfor rekkeviddekravene for skoleskyss. Dette fører til høy bilandel og krav om sikringskyss av elever. En elev som har helårs sikringskyss, koster ca. 100 000 kr per skoleår. Å lage gode løsninger med snarveger kan være både effektivt, bidra til bedre folkehelse i lokalsamfunnet og er mindre kostnadskrevenende.

I [Nasjonal gåstrategi](#) er snarveger definert som «stier, trapper og forbindelser gjennom bebyggelse» og «fungerer som supplement til resten av gangnettet».

Hensikten med tiltak-snarveger (prioriteringsliste) er å foreta en systematisk kartlegging og sikring av ganginfrastruktur og tilrettelegge snarveger. Dette er for å fremme gange, og er en konkret oppfølging av vedtatt Samfunnsdelen 2023-2035, arealstrategi og kommunens Temaplan for trafiksikkerhet 2024-2028 med tilhørende tiltaksliste.



Mobilitet i Skaun kommune

Skaun kommune har hatt fokus på mobilitetsutfordringer og har i den sammenheng sett på befolkningsvekst, arealstrategien i kommuneplanens samfunnsdel, kommuneplanens arealdel og reisevaneundersøkelser.

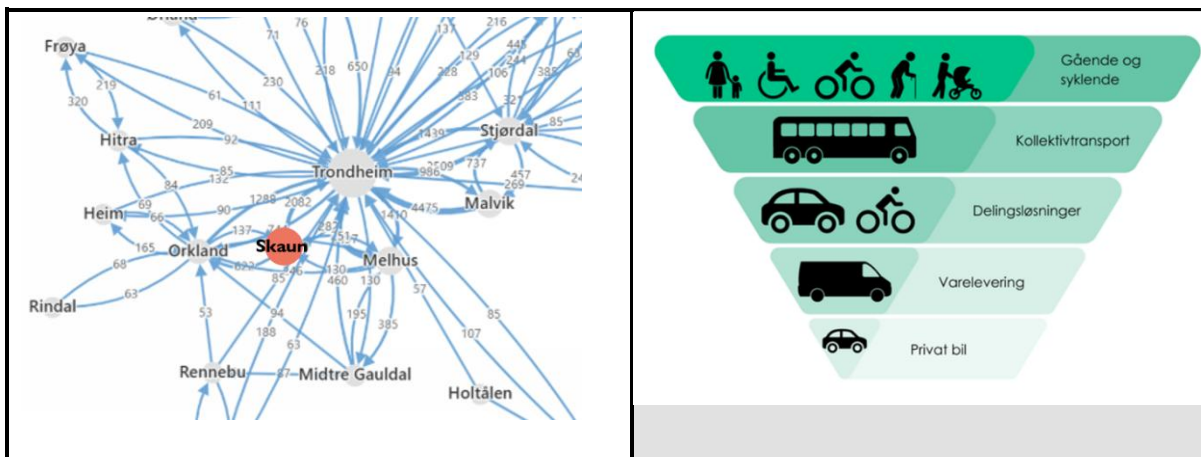
Ifølge statistikken fra SSB pendler 3 362 personer ut av kommunen, mens 681 personer pendler inn til kommunen. Flertallet av Skauns sysselsatte pendler daglig til Trondheim eller Orkland.

I arbeidet med en mer bærekraftig løsning for mobilitet og transport i kommunen, har det vært viktig for oss å vite hva innbyggerne mener. Dette har vi fått innblikk igjennom Barnetråkk, Seniortråkk og En reisevaneundersøkelse. Oppsummering av medvirkningstiltakene viser et vesentlig behov for blant annet bedre kollektivtilbud, og samtidig økt tilgjengelighet til tilbudet.

Flertallet bruker bil uavhengig av hva formålet med reisen er (hente/bringe barn, dagligvare, lege/apotek/bank o.l., jobb/skole, besøke andre eller fritidsaktiviteter). Potensialet for forbedring er derfor stort. Klima- og miljøanalyser viser at transport er den største utslippssektoren i kommunen vår.

Skaun kommune er svært interessert i utvikling av lokalsentrene. Det er veldig viktig for kommunen at dette skal skje med kvalitet. Både lokalsentrene og tettstedet Viggja ligger på utviklingsaksen. Utbygging av Børsa, Buvika og Viggja blir i samsvar med arealstrategien i kommuneplanens samfunnsdel og kommuneplanens arealdel 2024 -2036 (KPA). Klimasmart planlegging og et effektivt kollektivtilbud kan redusere transportutslipp.

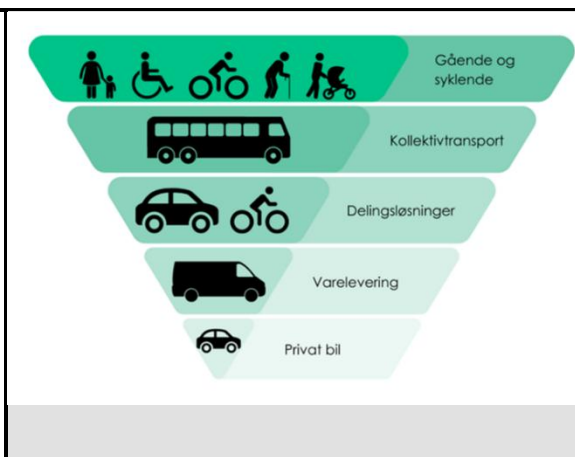
Kommunen ønsker å øke andelen gående og syklene, samt antall som bruker kollektiv transport. Viktige tiltak for å redusere biltrafikk kan være: reduksjon av pendlertrafikk, forbedre intern forflytning (snarveier), optimalisering av sentrumskjerner og fokus på sentrumsnære områder og øvrige byggeområder.



Figur 4. Kilder: Pendlestrømmer i Trøndelag per 4. kvartal 2024 I Trøndelag i tall SSB tabell 03321

Se også:

<https://trondelagital.no/statistikk/pendlestrom-mer-mellom-kommuner>



Figur 5. Kilde: KPA. Samordnet areal- og transportplanlegging.

<p>Børsla</p>	<p>Tematisk fokus: Børsla og Buvika sentrum - sentrumsnære områder - øvrige byggeområder ved Børsla og Buvika:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Snarveier • Attraktive gågatene • Sammenhengende gangveier med et nettverk av snarveier, turveier, gangveier og fortau • Sammenhengende gang- og sykkelnettverk i kombinasjon med Buvikkrysset E39 eller Børskrysset E39, innfartsparkering, kollektivtrafikk og arbeidsplasser. • Ny infrastruktur for sentrumsnære områder og øvrige byggeområder ved Børsla og Buvika. • Hierarki for gang- og sykkelforbindelse - fra stor trafikk til snarveier. • Løsning for Børskrysset - Infrastruktur, adkomsten, trafiksikkerhet • Løsning for Buvika - Infrastruktur, adkomsten, trafiksikkerhet • Universell utforming • Trafiksikkerhet. Spesielt fokus på vinterstid. 	<p>Sentrum av Viggja</p>	<p>Tematisk fokus: Sentrum av Viggja og Venn - øvrige byggeområder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Snarveier • Attraktive gågatene • Sammenhengende gangveier med et nettverk av snarveier, turveier, gangveier og fortau • Ny infrastruktur for øvrige byggeområder ved Viggja og Venn. • Sammenhengende gang- og sykkelnettverk i kombinasjon med kollektivtrafikk, skolene og arbeidsplasser. • Mindre tiltak • Universell utforming • Trafiksikkerhet. Spesielt fokus på vinterstid. • Utrede behov for innfartsparkering i Viggja og Eggkleiva.
<p>Buvika</p>	<p>Viggja</p>	<p>Venn</p>	

Figur 6. Attraktive tettsteder – optimalisering av sentrum. Sentrumsnære områder og øvrige byggeområder. Kommunen sin analyse.

Et fremtidsbilde

I et samfunnsøkonomisk perspektiv ser Helsedirektoratet og Statens vegvesen for seg følgende anbefaling:

- 0-2 km jobbreise: gå
- 2-7 km jobbreise: sykkel

- 7-15 km jobbreise: sykkel eller elsykkel, bruke kollektivtransport og gå/sykle deler av strekningen

Hvor langt går folk? (Kilde: Nasjonal gåstrategi):

- Ungdom – 1000 meter
- Barn/voksne – 400 meter
- Eldre – 300 meter
- Småbarn – 50 meter

Forskning viser at når reiseavstanden er mindre enn én kilometer, velger folk oftest å bevege seg til fots. Én kilometer er omtrent ti minutters gange. For barn og gamle er avstanden de kan tilbakelegge på ti minutter, kortere.

Definisjon av å gå og nett av gangforbindelser, tettstedsrom for mobilitet og målpunkter

Nasjonal strategi for tilrettelegging for gående

Definisjon av å gå

- ❖ I veitrafikklovgivningen benyttes begrepene fotgjenger og gående. Med gående forstår vi først og fremst personer som ferdes til fots.
I Trafikkreglenes definisjon av gående i § 2 nr. 3 inkluderes også den som:
 - a) Går på ski eller rulleski,
 - b) Fører rullestol eller sparkstøtting eller aker kjelke,
 - c) Leier sykkel eller moped, triller barnevogn eller bruker.

Statens vegvesen 2019

Nett av gangforbindelser

- ❖ Et finmasket sammenhengende nett av gangforbindelser kan bestå av et mangfold av gangforbindelser med ulike karakter, slik som:
 - Gågater,
 - Fortau,
 - Gang- og sykkelveger,
 - Turveger.

Kvaliteten på det samlede gangnettet har som mål å gi tilfredsstillende framkommelighet for hele befolkningen og prinsippene for universell utforming legges til grunn.

❖ **Snarveger fungerer som supplement til resten av gangnettet og består gjerne av:**

- **Stier,**
- **Trapper,**
- **Forbindelser gjennom bebyggelse.**

Tettstedsrom for mobilitet er: skoleveier, bussholdeplasser, hovedvegkrysser (innfartsparkeringer) – Børskrysset og Buvikkrysset, hoved gater, strøkgater med blanding av bolig og næringsbygg, inngangen til butikker/næringsbygg, bolig-gater, snarveier, gang- og sykkelveier i grønne drager, fellesområder, gangveier gjennom parkene.

Målpunktene

- ❖ I hverdagen: arbeidsplassen, skolen, barnehagen, boligen, holdeplassen, dagligvarebutikken, offentlige institusjoner og kontorer, servicetilbud, kafeer, biblioteket, idrettshallen og treningssenteret.
- ❖ Attraksjoner: sentrum, kultur tilbud, kafeer, biblioteket, idrettshallen, treningssenteret, galleri, kunst, aktivitetsområder, kulturminner, kulturminneområder, naturkvaliteter, utsiktspunkter, vann, elv og hav, badeplass og folkets hverdagskvaliteter.

Tabell 1 viser et utdrag fra statlige retningslinjer og krav som er vedtatt på kommunalt nivå.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcd92a/byrom_id_ehandbok.pdf

Byrom – En idehåndbok. Hvordan utvikle byromsnettverk i byer og tettsteder. Ideer. Strategier. Eksempler.

Det skal planlegges tilgang til forskjellige typer byrom innenfor nærområde:

<ul style="list-style-type: none"> • En plass eller torg innen 200 m (tett bebyggelse) – 300 m (spredt bebyggelse).
<ul style="list-style-type: none"> • Større torg innen 800 m.
<ul style="list-style-type: none"> • En park eller grøntområde innen 200 m (tett bebyggelse) – 300 m (spredt bebyggelse).
<ul style="list-style-type: none"> • Et større grøntområde hvor man kan gå en tur på ca. to km maks 500 meter fra boligen.
<ul style="list-style-type: none"> • Det anbefales også å sikre grønne korridorer på 30 – 50 meters bredde maks 500 meter fra boligen.
<ul style="list-style-type: none"> • Turutgangspunkt innen 500 m.
<ul style="list-style-type: none"> • Lekeplass innen 50 m fra boligen - områdelekeplass 150 m fra boligen - større attraktiv lekeplass innen 500 m.
<p>Det skal planlegges tilgang til benker i byrom, foran butikker og langs gangveier:</p>
<ul style="list-style-type: none"> • For hver 50 m langs hovedgangveiene.
<ul style="list-style-type: none"> • For hver 100 m på andre aktuelle gangveier.
<ul style="list-style-type: none"> • Benker i alle byrom og grøntområder.
<ul style="list-style-type: none"> • Benker ved målpunktene i hverdagen på holdeplasser, foran butikker og inngangspartier til offentlige bygg og institusjoner, kulturinstitusjoner og andre aktuelle private bygg.
<p>Det skal planlegges tilgang til gang- og sykkelveier</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Sammenhengende gangveier med et nettverk av snarveier, gangveier og fortau.
<ul style="list-style-type: none"> • Fortau må ha minimumsbredde på to meter.
<ul style="list-style-type: none"> • Holdeplass innen 300 m

Problematikk og aktuelle tiltak:

Tema/Problematikk	Aktuelle tiltak
Forbedre attraktiviteten til snarveier	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trygghet og bedre belysning, ▪ Estetikk og utforming, ▪ Renhold og vedlikehold, ▪ "Stolpejakten" og motivasjon.

Øke tilgjengeligheten til snarveier	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tydelig skilting, ▪ Kartlegging av tråkk, ▪ Fjerning av barrierer, ▪ Bedre/oftere brøyting (må vurderes), ▪ Etablering og synliggjøring smarte snarveier (skilting, installasjoner og kart), ▪ Integrering i planlegging.
Sammenhengende gangveier med et nettverk av snarveier, turveier, gangveier og fortau.	Forbedre eksisterende og etablere nye snarveier. Lokalisere de mest effektive snarveiene mellom boligbebyggelse og lokale målepunkt.
Hierarki for gang- og sykkelforbindelse – fra stor trafikk til snarveier.	Analyse og systematisk kartlegging.

II. BESKRIVELSE AV TILTAKET - SNARVEIER

Kartleggingsmetoder for gående, gangtrafikk, infrastruktur og omgivelser

I rapporten «Går det bra? (Statens vegvesen 2017) gis en oversikt over ulike metoder for registrerings- og involvering og referanser til videre lesing (se tabell 2).

Tabell 2: Kartleggingsmetoder for gående, gangtrafikk, infrastruktur og omgivelser. Kilde: Statens vegvesen 2017.

Trafikanten – registrering	Trafikanten involvering	Infrastrukturen registrering	Infrastrukturen involvering
Manuell fotgjengertelling	Intervju	Gangruteinspeksjon	Åpne forum og møter
Automatisk fotgjengertelling	Spørreundersøkelse	Detaljkartlegging	Trygghetsvandring
Oppholdsregistrering	Reisevaneundersøkelse	Byromsundersøkelser	Barnetråkk
Atferdsregistrering		GIS-analyse	

<https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-4-tilrettelegging-gange/b-4-6/>

Hvordan jobbet vi – grunnlag/Skaun kommune:

- Nasjonale strategier

- Regional plan for arealbruk 2022 – 2030
- Lokale strategier
- Kommunen sin analyse. Strategier. Kommuneplaner: Samfunnsdelen (2023-2035), arealstrategi og KPA (2024-2036)
- Skaunstemmen
- Barnetråkkregistrering (2023)
- Reisevaneundersøkelse (2023) **Det kom inn 2195 svar.**
- Seniortråkkregistrering (2023)
- Skoler (referat), ATB, Hjemmetjenestens forslag til arealplan
- GIS-analyse
- Reguleringsplaner
- Miljøpakken
- MoST-prosjektet: Ph.D kandidat/hospitering fra NTNU hos Skaun kommune.
- EiT-kurs hos NTNU – Kommunen utarbeidet oppgaver for studentene.
- MoST seminar Skaun 23. April 2025 (Deltakere: Representanter fra Skaun kommune, Trøndelag Fylkeskommune, NTNU, Statens vegvesen og AtB) <https://www.mobilitetslabstortrondheim.no/no/seminarer>
- Historiske flyfoto for å se utvikling: <https://www.norgeibilder.no/>
- Innspill fra innbyggere – Folkemøte om snarveier (blant annet FAU-er fra skoler og barnehager og velforeninger ble invitert), 5 desember 2025.
- Eksterne innspill som er relevante
- Interne innspill
- Befaring (Kai Øverland, Olga Riabova Møkkelgård, Idar Nebelung, Per Melby og Trond Sæther).
- Revisjon av Trafikksikkerhetsplan for Skaun kommune 2024 – 2028 med tilhørende tiltaksliste
- Kommunen sin analyse: Prioritering av utbyggingsområder
- Erfaring fra Trondheim, Steinkjer, Randaberg kommune, Stavanger, Oslo
- Erfaring fra Miljøpakken, TØI, NTNU, NMBU, Bylunsj med Statens vegvesen.

Tiltaksliste - Snarveier

I forbindelse med snarvegprosjektet samarbeider kommunen med Mobilitetslab Stor-Trondheim (MoST) ved NTNU. MoST er en del av Miljøpakken. Hensikten med samarbeidet er blant annet å lokalisere de mest effektive snarvegene mellom boligbebyggelse og lokale målepunkt, å forbedre snarvegernes attraktivitet, og øke tilgjengeligheten til snarveier.

En viktig aktør i samarbeidet er doktorgradsstipendiat Irene Hofmann, som har jobbet med snarvegprosjektet. Hun har vært hospitant for å bli bedre kjent med tettstedene i kommunen, vært på befaring og forbedret en metodikk som kan brukes i valget av snarveger (se figurer Prioriteringsmetode for snarveier).

23. april 2025 var det MoST-seminar i Skaun kommune, med deltakere fra kommunen, fylkeskommunen, NTNU og Statens vegvesen. Arealplanlegger i kommunen, Ph.D i arkitektur Olga Riabova Møkkelgård holdt det første faglige innlegg. Der ble også Irene Hofmanns undersøkelse presentert.

5. desember 2025 inviterte vi kommunens innbyggere til et åpent møte for å diskutere hvor det trengs nye snarveger eller hvor og hvordan vi kan forbedre de som allerede eksisterer. Innspill fra innbyggere kan ses i vedlegg.

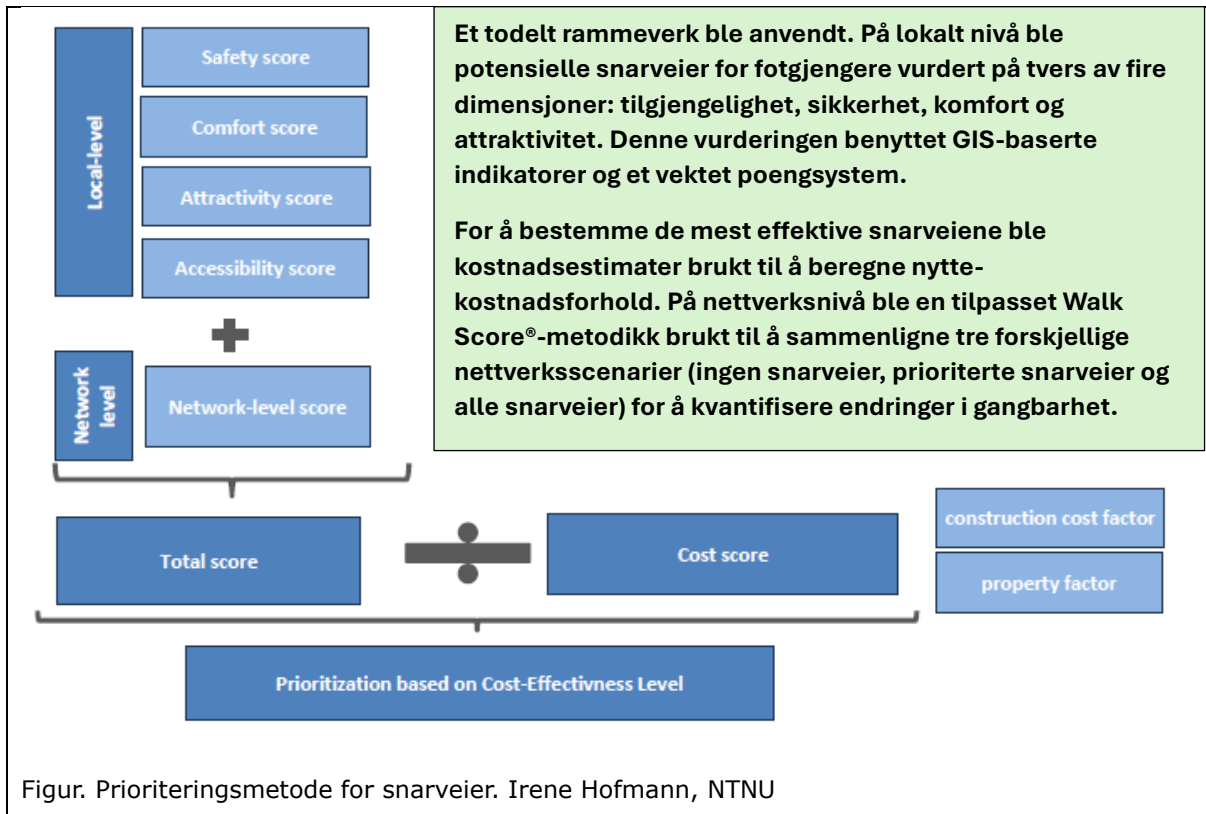
Prioriteringsliste av tiltak-snarveier kan ses i vedlegg A og B. Prioritering basert på kostnadseffektivitetsnivå. Kostnadseffektivitet kan ses i vedlegg A og B.

Kriteriene/kategoriene for å lage en prioriteringsliste er følgende (se vedlegg A og B):

- Foreløpig beregnede byggekostnader
- Nettverksnivå: Potensiell bruk
- Lokalt nivå fordelspoengsum:
 - Sikkerhetsvurdering
 - Komfortvurdering
 - Attraktivitetsvurdering
 - Tilgjengelighetsvurdering
 - Taxiunngåelse

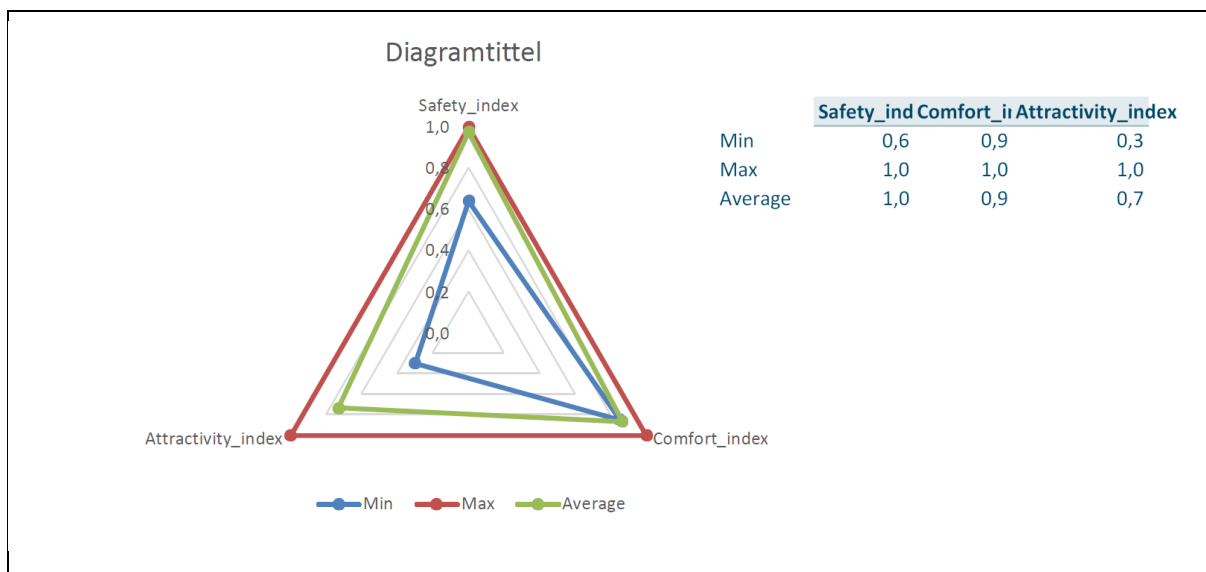
Parameterne kan ses i vedlegg C og figur Prioriteringsmetode for snarveier.

Diagramtittel kan ses nedenfor.



Category	Parameter	Explanation
Accessibility	Detour gain	Relative reduction in walking distance when using the shortcut compared to the alternative route
	Access to major within 300m	Number of major destinations reachable within 300 m walking distance from the shortcut (grocery, pharmacy, school, kindergarden, specific public transport stop)
	Access to minor activities within 300m	Number of minor destinations reachable within 300 m walking distance from the shortcut (playground, sportshall, library, most of the public transport stops, etc.)
	Access of the inhabitants within 300m	Number of inhabitants located within 300 m walking distance from the shortcut
	Opportunity Index	
Safety	Speed	Speed-related exposure to car traffic is assessed using FKB speed limits, classified into no traffic, ≤40 km/h, and >40 km/h. Segment lengths are weighted accordingly, with adjustable parameters.
	Separated from car traffic	Separation from car traffic is assessed by classifying route segments into fully separated, built separation (e.g. sidewalks), and no separation, with corresponding weights applied to segment lengths
	Amount of Crossings	The number of crossings along a route is derived from FKB data and visual checks and subsequently normalised to a score from 1 (no or few crossings) to 0 (many crossings).
Comfort	Surface	Surface quality is calculated by weighting route segments according to whether they are paved or unpaved
	Slope	Slope is evaluated using the average gradient of each shortcut and its alternative route. Average slopes are classified into three categories (≤3 percent, 3–6 percent, >6 percent) and weighted accordingly
Attractivity	Public space quality score	Attractivity was assessed using a three-level categorical rating (high, medium, low), converted to weights of 1.0, 0.7, and 0.3 and applied length-weighted along each shortcut, based on speed limits and surrounding environmental conditions
Taxi avoidance	Taxi avoidance	This shortcut is expected to reduce the need for taxi transport for schoolchildren. The assessment is based on the document 'Innspill'. Only two shortcuts are affected.
Cost score	Preliminary estimated total construction costs	Expected total costs were estimated based on site inspections (Buvika only) and satellite imagery and classified into low, medium, and high categories. This approach was chosen instead of detailed cost calculations, as it is more suitable for an early planning stage and can be easily refined later.
	cost factor	Cost categories were translated into factors of 1.0, 1.5, and 2.0, that were applied in the cost-effectiveness calculation to account for increasing construction costs.
	Share property of municipal land	Municipal land ownership was identified through spatial intersection of shortcuts and municipal property parcels (Buvika and Børsa only).
	property factor	Property factor: 1.0 if ≥50 percent of the shortcut lies on municipal land, 1.2 otherwise. It can be adjusted in the parameter tab.
	Adjusted cost factor	Sum of estimated construction costs and property cost
Network-level	Cost-effectiveness	Cost-effectiveness was calculated as the total score divided by the square root of the cost factor, so that higher-cost projects are penalised, but not to the extent that high-benefit projects are ignored.
	Potential - usage	A simple demand proxy approach was used to estimate the potential usage of each shortcut. All existing and proposed shortcuts were included in the pedestrian network model. Origins were defined as a 250 × 250 m grid of centroids, weighted by the number of inhabitants in 2019. From each origin, network distances were calculated to the three closest major destinations within a maximum walking distance of 2.5 km. In addition, distances were calculated to the closest relevant public transport stop along the E37 corridor and the seaside, within a maximum distance of 600 m. Major destinations were weighted with a factor of 1.0, while public transport stops were weighted with a factor of 0.3 to reflect their secondary role. The resulting origin-destination routes were assigned to the pedestrian network, and the cumulative demand passing through each shortcut was calculated. Based on the resulting demand values, shortcuts were classified into four potential usage categories: low, medium, high, and very high.
	Network-level score	Based on the four categories, values between 0.25, 0.5, 0.75 and 1 were assigned to combine it with the local level score. These values can be changed in the "Parameters" tab.

Figur. Prioriteringsmetode for snarveier. Irene Hofmann, NTNU



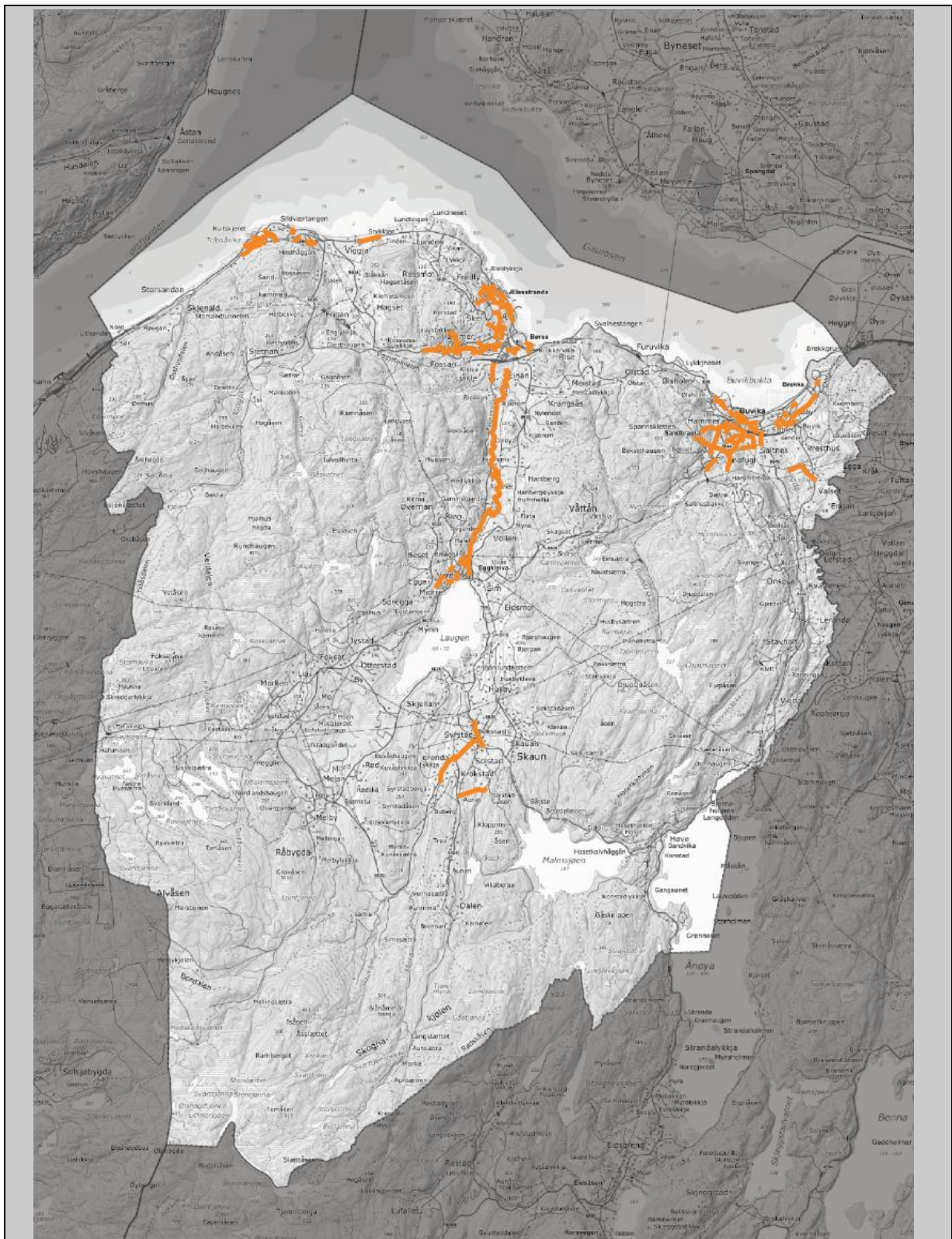
En mer detaljert beskrivelse av metoden finnes i artikkelen «*Prioritizing shortcuts: A multilevel method for semi-rural walkability*» (Irene Hofmann, Trude Tørset, NTNU, [16]).

Konklusjonen i denne artikkelen er som følger: «*This study shows that pedestrian networks in semi-rural areas can be effectively assessed using a combined local- and network-level approach. By evaluating shortcuts across four dimensions, accessibility, safety, comfort, and attractiveness, and integrating cost-benefit analysis, the method provides a transparent and replicable way to identify high-impact, cost-efficient improvements. Network-level Walk Score analysis further illustrates the wider accessibility gains for residents, even when only prioritised shortcuts are implemented. The framework offers municipalities a practical decision-support tool that works with limited data and can be adapted to different contexts*».

Metoden, med følgende justeringer gjort av I. Hofmann, ble anvendt av Skaun kommune:

- Et nettverksnivålag med en grunnleggende nettverksfordeling for å visualisere flytsoner ble lagt til.
- En faktor for drosjeunngåelse og om drosjer befinner seg innenfor kommunen ble inkludert.
- For å vurdere tilgjengelighet ble det inkludert innbyggere og nærmeste interessepunkt, delt inn i primære og sekundære aktiviteter.

Snarveiene i Skaun kommune er vist på kartet nedenfor.



Figur. Snarveier i Skaun kommune

Kilde: Figuren er laget av doktorgradsstipendiat Irene Hofmann.

Oppsummering:

Denne metoden inkluderer sikkerhet, komfort og attraktivitet som kvalitative dimensjoner. Metoden tar også hensyn til lokale særtrekk som faktorer, for eksempel behovet for å bestille taxi når det ikke er noen trygg mulighet for barn å gå på skolen (taxi-unngåelsesfaktor). Metoden inkluderer også et grovt estimat av en kostnadsfaktor og vurderer om snarveien allerede er i bruk.

Eksempel 1: Tiltak - Etablering av snarveg mellom Håggåvegen og Høgsetvegen (Fv 6634)

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:

Etablering av en snarvei på ca. 800 meter mellom boligfeltet (640 innbyggere, 2025) Rønningslia og Børsa sentrum. Stien vil gå langs en bekkedal og koble sammen boligfeltet med sentrale målpunkter som skole, lokalsenter, barnehage og bussholdeplass. Snarveien vil også fungere som en turvei, og dermed gi en bedre kobling mellom Børsa sentrum og marka.

Ny toppdekket av grus, håndløper i bratt terreng, drenering, belysning, trapper, benker og skilting. Beplantning og revegetering av eksisterende bekkeløp.

Prosjektutløsende:

Manglende snarvei mellom boligfelt og sentrale funksjoner gir lange gangavstander og økt bilbruk. Tiltaket vil redusere behovet for bilkjøring, forbedre tilgjengeligheten for myke trafikanter og skape et tryggere og mer attraktivt gangtilbud.

Snarveien vil gi innbyggerne en kortere og mer direkte rute til viktige målpunkter, redusere trafikkbelastningen på lokalveiene og bidra til nullvekstmålet for personbiltransport. Den vil også styrke friluftslivstilbudet i området og skape en ny rekreasjonsmulighet for befolkningen.

Det er i dag en «ikke regulert» snarvei over dyrket mark. Noe som fører til villkryssing av vei, og nedtrapping av dyrket mark.

Helhet/sammenheng:

Tiltaket er i tråd med Skaun kommunes arealstrategi og kommuneplanens samfunnsdel, som legger vekt på økt bruk av gang- og sykkeltrafikk. Snarveien vil supplere eksisterende gang- og sykkeltilbud i kommunen og kan inngå i en helhetlig strategi for å redusere bilavhengigheten i lokalsamfunnet.

Snarveien vil redusere barrierer for gående og kan kombineres med videre utvikling av turveier i området. Tiltaket bidrar til å forbedre folkehelse, fremme trygg skolevei og styrke lokalmiljøet.

Bidrag til måloppfyllelse:

- Reduserer bilbruk ved å gi en mer direkte gangrute
- Øker tilgjengeligheten til skole, barnehage, kollektivtilbud og sentrum.
- Forbedrer trafiksikkerheten for myke trafikanter.
- Styrker sammenhengen mellom sentrum og omkringliggende turområder.
- Bidrar til nullvekstmålet ved å legge til rette for aktive transportformer.
- Reduserer villkryssing over fylkesveg, på steder som i dag blir benyttet som snarvei av flere skoleelever (trafiksikkerhetstiltak).

Nåværende prosjektfase: Idefase.

Planstatus:

Gjeldende plan: Kommuneplanens arealdel 2024-2036, vedtatt 17.12.2024 - PlanID 5029_202305.

Gjeldende reguleringsplan: Områdereguleringsplan for Børsa. 2016.

I områdeplan er det regulert til grønnstruktur. I bestemmelse sikres følgende: *Alle arealer innenfor formål grønnstruktur, G1-G9, er åpent tilgjengelig for allmennheten. Det tillates opparbeidelse av gangstier og øvrige anlegg for rekreasjon og opphold.*

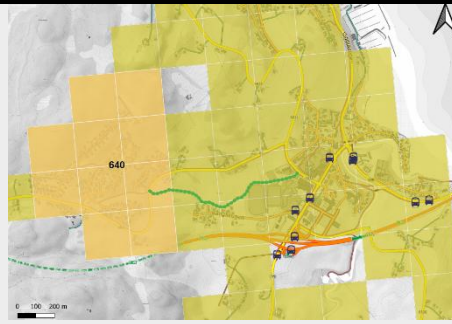
Det er derfor ikke behov for detaljregulering.

Tabell 3 Eksempel. Kommunen sin analyse. Etablering av snarveg mellom Håggåvegen og Høgsetvegen.

Tiltak - Etablering av snarveg mellom Håggåvegen og Høgsetvegen



Figur 1. Tiltak 19 - Potensielt turdrag som knytter sammen sentrum og marka



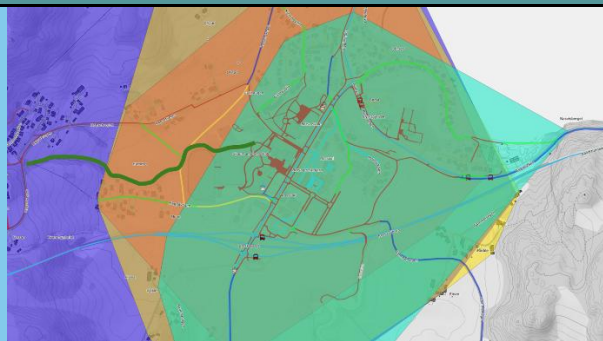
Figur 2. Antall potensielle brukere – 640 personer



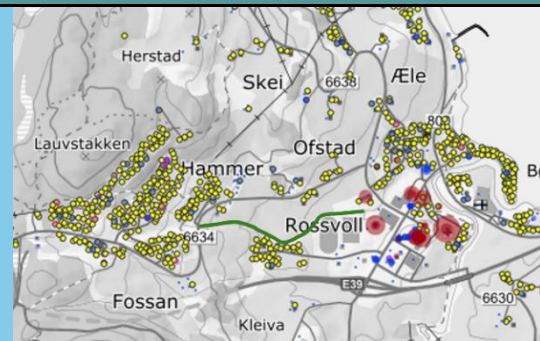
Figur 3. Potensielt turdrag



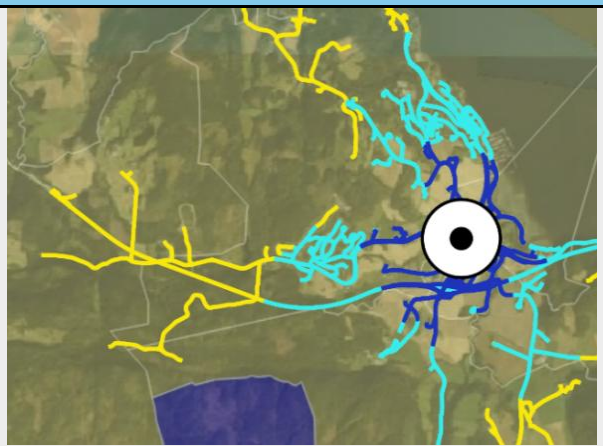
Figur 4. Effektiv snarvei til flere målepunkter



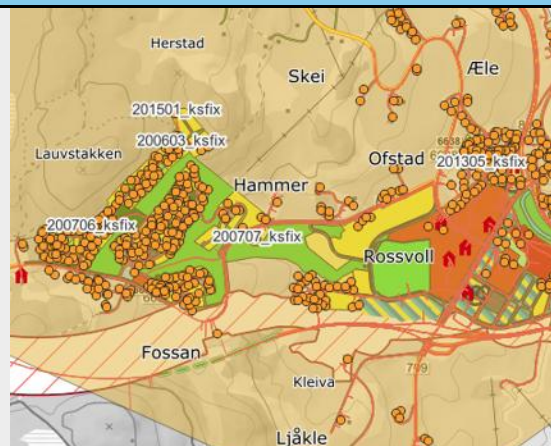
Figur 5. Gangavstand 1km fra offentlige tjenester, butikker og skoler i Børsla. 300 meter avstand fra bussholdeplasser.



Figur 6. Bebyggelse. Arbeidsplasser



Figur 7. Skoler – avstand 1 km, 2 km og 4 km



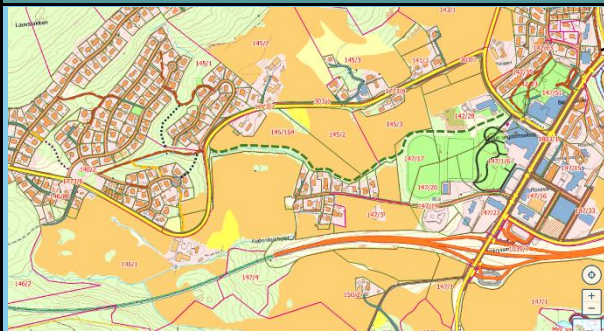
Figur 8. 1 km avstand fra skole



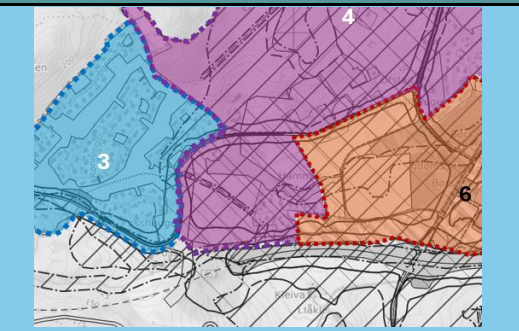
Figur 9. Gang- og sykkelvegnett



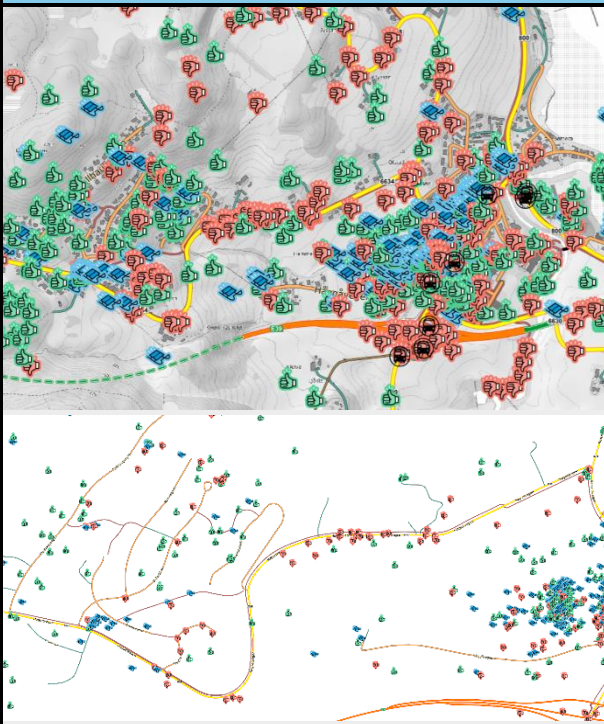
Figur 10. ÅDT (Rambøll)



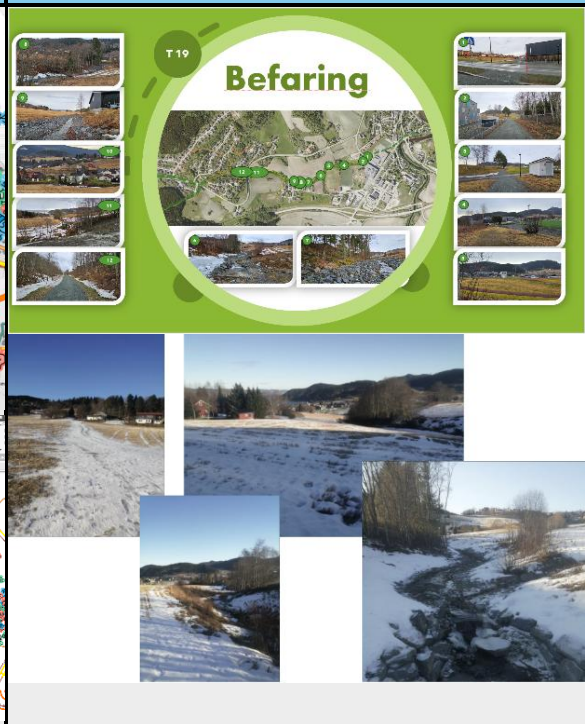
Figur 11. Jordbruk. Eiendomsinformasjon



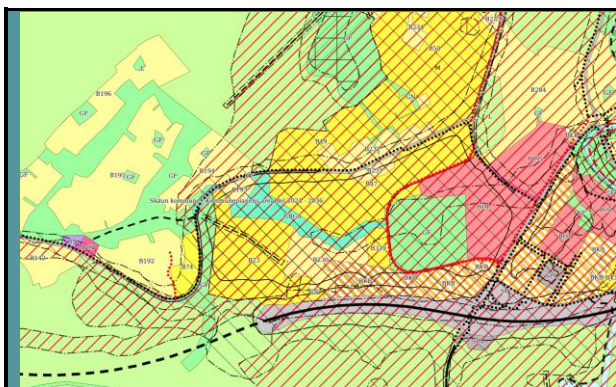
Figur 12. **Rød markering** – Børsa sentrum. **Lilla markering** - sentrumsnære områder. **Blå markering** - øvrige byggeområder ved Børsa (KPA 2024-2036, Bestemmelser).



Figur 13. Barnetråkk



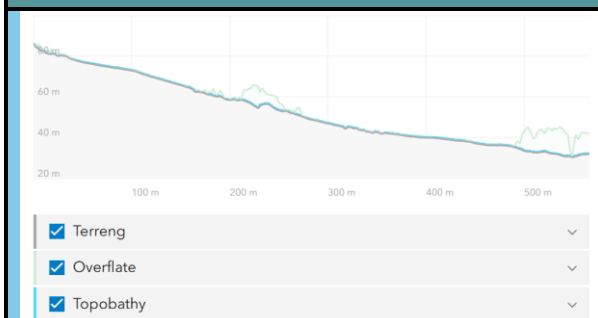
Figur 14. Befaring



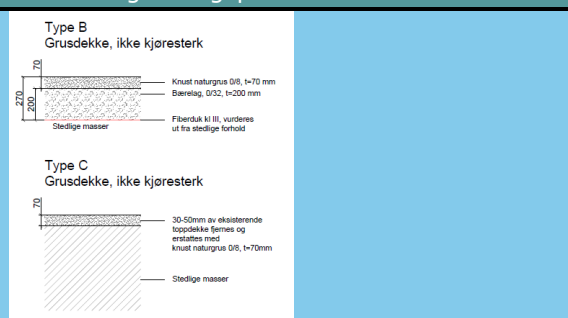
Figur 15. Kartutsnitt av KPA 2024-2036



Figur 16. Kartutsnitt av områderegeringsplan



Figur 17. Terreng



Figur 18. Forslag – Grusdekke, ikke kjøresterk

Forventet fremdrift:

Tiltak kan gjennomføres i henhold til Områderegeringsplan for Børse.

Samordning andre tiltak:

Tiltaket kan sees i sammenheng med andre gang- og sykkeltiltak i Børse sentrum og oppgradering av turveiforbindelser.

Revegetering av bakkedrag.

Bedre trafiksikkerhet, og redusert bilbruk til skoleskys.

Usikkerhet i prosjektet:

Smalt og bratt mellom berg og sjøen langs deler av strekningen.

Foreløpig beregnede byggekostnader (se kart *Preliminary estimated construction costs* og prioriteringsliste i vedlegg A og B): Medium

Nettverksnivå: Potensiell bruk (se vedlegg A og B – prioriteringsliste og kart *Network-level: Potential usage*): Very high

Lokalt nivå fordelspoengsum (se kart *Local-level benefit score* og prioriteringsliste i vedlegg A og B): Total score of local level assessment 0,26-0,50.

Kostnadseffektivitet Total poengsum / justert kostnadsfaktor (se kart *Prioritization of shortcuts*) Cost-effectiveness score: 0,49.

Status og fremdrift

Tiltak - Snarveier må ses i sammenheng med og i lys av andre pågående prosesser:

- Revisjon av Trafikksikkerhetsplan for Skaun kommune 2024 – 2028 med tilhørende tiltaksliste
- Miljøpakken
- MoST-prosjektet
- IKAP 3
- Detaljreguleringsplan Saltnessand – eiendommen gnr/bnr 8/1
- Detaljplan for Saltnes øst
- Detaljregulering - Jyssen boligområde
- Detaljreguleringsplan - Moan - eiendommen gnr/bnr 147/3 og 147/30
- Detaljreguleringsplan for Sildværet - eiendommen gnr/bnr 131/42
- Detaljreguleringsplan - gang- og sykkelveg langs Hesthåggåvegen fra Trøan til Malenarommet - Viggja
- Detaljregulering: Krangsås boligfelt
- E39 Innfartsparkering Buvika – detaljregulering
- Detaljregulering fylkesveg 800 gang- og sykkelveg Hårrisdalen-Nygården
- Flere planer.

Prioriteringsliste av tiltak - Snarveier (se vedlegg A og B)

- **Status:** Idefase (Fase 1)
- **Fremdrift:** Fase 2 - Nærmere vurdering. Detaljprosjektering (se Prioriteringsliste).

Innsatsområder som skal prioriteres i fase 2:

- Aktuelle tiltak som skal forbedre attraktiviteten og øke tilgjengeligheten til snarveier. Aktiv gåkultur.
- Samspillet i et nettverk av snarveier, turveier, gangveier og fortau.
- Gjeldende reguleringsbestemmelser
- Plassering og universell utforming
- Drift (må vurderes) og vedlikehold
- Eiendomsforhold – ta kontakt med grunneiere
- Ta kontakt i ettertid for direkte spørsmål/avklaringer til aktuelle sektormyndigheter hvis det er behov for dette.
- Grunnforhold
- Overvann
- Trafikksikkerhet
- Landbruk
- Kulturminner
- Tekniske anlegg
- Befaring
- Forskning, utvikling og formidling (samarbeid med NTNU)
- Ansvar og samarbeid

Fase 3: Beslutning og klargjøring for prosjektgjennomføring. Økonomisk støtte/budsjetavklaring.

Fase 4: Gjennomføring av fysiske tiltak.

Merknader:

1. *Prioriteringsliste danner grunnlag for vurderingen av hvilke prosjekter kommunen prioriterer å gå videre med.*
2. *Inntegning av snarveier på kart er ikke endelig da traseer kan endres underveis på grunn av flere faktorer som for eksempel grunnforhold, grunneierforhold m.m.*
3. *Forslag til prioritering behandles politisk.*
4. *Det søkes midler til Miljøpakken og trafikksikkerhetstiltak for nærmere vurdering og detaljprosjektering.*
5. *Kommunedirektøren gis fullmakt innenfor vedlagt prioriteringsliste til å gjøre prioriteringer i forhold til utvelgelser til tiltak ut fra endrede forutsetninger.*

KILDER

1. Nasjonal gåstrategi – Statens vegvesen, 2012
2. Nasjonal strategi for tilrettelegging for gående – Guro Berge – SVV
3. Nasjonal gåstrategi og gåregnskap - Tiltakskatalog for transport og miljø - Guro Berge, SVV og Marika Kolbenstvedt, TØI (2019)
4. Lokale gåstrategier og planer for gående – Veileder for kommuner - Rapport nr280 (SVV, 14. februar 2014)
5. Lokale gåstrategier - Tiltakskatalog for transport og miljø - Guro Berge, SVV og Marika Kolbenstvedt, TØI (2021)
6. Regional plan for arealbruk 2022 – 2030. Bærekraftig og stedstilpasset arealpolitikk i Trøndelag. Vedtatt i Fylkestinget 9. mars 2022
7. Helsedirektorat
8. Miljødirektoratet
9. Klimagassregnskap for kommuner og fylker – rapport M-2912 (2025)
10. Direktoratet for naturforvaltning
11. Miljøpakken
12. MobilitetsLab Stor-Trondheim (MoST)
<https://www.mobilitetslabstortrondheim.no/no/seminarer>
<https://mobilitetslabstortrondheim.no/onewebmedia/Temaer%20for%20master%20og%20bachelor%20oppgaver%20Skaun%20kommune.pdf>
13. «Gå mer - kjør mindre, Gåstrategi for Trondheim 2016-2025», Trondheim kommune (2016).
14. Miljøpakken - Metode for utvelgelse av gåtiltak - Slik vil Miljøpakken rangere tiltak ut fra potensiale for økt gåing - Trondheim kommune, april 2021
15. Snarvegpakke 8, Detalj – Tverrsnitt og ippbygning. Prinsippsnitt, 2021 Tegn.nr. LJ 001 A. Rev.01. Trondheim kommune
16. Irene Hofman og Trude Tørset. Department of Civil and Environmental Engineering. Norwegian University of Science and Technology. Prioritizing shortcuts: A multilevel method for semi-rural walkability, Trafikdage på Aalborg Universitet 2025 ISSN 1603-9696
<https://journals.aau.dk/index.php/td>

- 17.Snarveier - Tiltakskatalog for transport og miljø - Regine Solberg Aklestad, SVV og Astrid Amundsen, TØI (2014), sist revidert 2019.
- 18.Kampanjer for mer sykling og gåing blant barn
- 19.Enkle tiltak kan få eldre til å gå mer
- 20.Bylunsj med Statens vegvesen
- 21.Rambøll Trafikkanalyse Børsa, Rapport, mars, 2022.
- 22.Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Byrom – En idehåndbok. Hvordan utvikle byromsnettverk i byer og tettsteder. Ideer. Strategier. Eksempler.
- 23.Vet du om en snarvei? - Undersøkelse av hvordan kartlegging av snarveier kan bidra i arbeidet med lokale gåstrategier. - Regine Solberg Aklestad, NMBU – Masteroppgave 2014
- 24.NTNU. Nytte- kostnadsanalyse av gang- og sykkelveger i Skaun kommune. Kaldhusdal, Edvard; Løveseter, Jan Olav, 2022 Bachelor thesis. <https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/handle/11250/3001846>
- 25.Snarveiprojekt i Randaberg kommune
- 26.Oslo kommune. Snarveiprojekter.
- 27.Stavanger kommune - Snarveier i Hillevåg – Norconsult AS (2015)
- 28.Egenskaper ved gåstrategier som påvirker deres nytte og effekt – Unedsøkelser av gåstrategier for Haugesund, Trondheim og Ås – TØI rapport 1839/2021 – Marianne Knapskog, Sebastian Peters, Aud Tennøy – Oslo 2021
- 29.Trøndelagsmodellen for folkehelsearbeid. Rapport. (2019). NTNU, Trøndelag fylkeskommune.
- 30.Byutvikling for alle. Trondheim kommune, (2019)
- 31.Helsefremmende stedsutvikling Tønsberg – Cititek, uten dato
- 32.Kampanjer for sykling og gåing – SVV
- 33.Går det bra? Kartleggingsmetoder for gående: Gangtrafikk, ikfrastruktur og omgivelser. – SVV (2017)
- 34.Cities alive – towards a walking world. Arup (2016)
- 35.Pedestrians First – tool kit. ITDP (2018)
- 36.Viktoria walks – guide to walking strategies (2013)
- 37.Guide to healthy streets – indicators. Transport for London (2017)

38.Statistisk sentralbyrå Skaun kommune (Trøndelag)

<https://www.ssb.no/kommunefakta/skaun>

39.Skaun i tall, Trøndelag fylkeskommune

40.Trøndelag i tall, <https://trondelagitall.no/statistikk/folketall-og-endringer>

41.Faktafredag - tettsteder i Trøndelag. Trøndelag fylkeskommune