

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2026-29

Malen fylles ut for prosjekter som

- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erwerb
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	
Tiltaksområde:	
Formålet med prosjektet:	<i>Beskriv behovet og problemet tiltaket skal bidra til å løse, og hva man primært ønsker å oppnå med tiltaket.</i>
Hva er prosjektutløsende:	
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	<i>Beskrivelse av ulike løsninger og ambisjonsnivå som er vurdert.</i>
Anbefalt konseptvalg:	<i>En begrunnet anbefaling av valg av konsept. Inkluder eventuelt tegning/skisse.</i>
Målbare størrelser:	<i>Lengde, bredde, antall, etc.</i>
Interessentanalyse:	<i>Beskriv eventuelle behov for avklaringer mot myndigheter og for samråd med berørte parter.</i>
Helhet/sammenheng:	<i>Er tiltaket en del av et vedtatt hovednett eller en større satsing i Miljøpakken? Vil tiltaket understøtte arealplaner som er i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen?</i>
Regulering/erwerb:	<i>Er det behov for endringer i regulering eller utvidet behov for areal med tilhørende regulering og erwerb?</i>
Utsjekk av tekniske forhold:	<i>Beskriv kort hva utsjekk av tekniske forhold (f.eks. krav til bredde/høyde, materialbruk, grunnforhold, kabler og VA) viser mht. tiltakets gjennomførbarhet og framdriftsplan.</i>

Utredningsestimat (evt. styringsmål):	<i>Kostnadsoverslag for hele prosjektet (fra detaljplanlegging til ferdig utbygd prosjekt), P50. Beskrivelse av de viktigste usikkerhetsmomentene og eventuelle kuttmuligheter.</i>
---------------------------------------	---

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.		
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.		
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.		
Flere skal reise miljøvennlig.		
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.		
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle		
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.		
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.		
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.		
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.		
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.		

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter. Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående	Minutter/sekunder	Antall gående pr. døgn. Oppgi beregningsmåte.
Reisetid Endret reisetid for syklende	Minutter/sekunder	Antall syklende pr. døgn. Oppgi beregningsmåte.
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	Minutter/sekunder	Antall kollektivtrafikanter pr. døgn. Oppgi beregningsmåte.
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	Minutter/sekunder	Antall biltrafikanter pr. døgn. Oppgi beregningsmåte.
Helhet/sammenheng i transportnettverk	Endret omfang/sammenheng i transportnettverk.	Antall bosatte, skoler og arbeidsplasser.
Framkommelighet	Universell utforming Barrierer Trafikkapasitet Standard/kvalitet	Antall personer som blir berørt i hver kategori pr. døgn (fylles bare ut hvis antall ikke er fylt ut over). Oppgi beregningsmåte.
Trafikksikkerhet	Antall ulykker, endret risiko og trygghet.	Antall personer som blir berørt i hver kategori pr. døgn (fylles bare ut hvis antall ikke er fylt ut over). Oppgi beregningsmåte.
Opplevelsesverdi	Nei, ingen eller liten betydning Ja, positivt i noe grad Ja, positivt i stor grad Ja, negativt i noe grad Ja, negativt i stor grad Det beskrives på hvilken måte tiltaket påvirker opplevelsen.	Antall personer som blir berørt i hver kategori pr. døgn (fylles bare ut hvis antall ikke er fylt ut over). Oppgi beregningsmåte.
Andre effekter og målbare størrelser.	Beskriv evt. andre effekter og målbare størrelser som er viktig for prosjektets kostnad/nytte, og omfanget av disse.	Antall personer som blir berørt i hver kategori pr. døgn (fylles bare ut hvis antall ikke er fylt ut over). Oppgi beregningsmåte.
Rasjonelle tiltakspakker	Forventet besparelse ved å gjennomføre tiltaket sammen med andre prosjekt	(Fylles ikke ut)

Ved gjennomføring av egne tellinger settes tabeller inn her:

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklister kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggingstidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklister og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2026-29

Malen fylles ut for prosjekter som

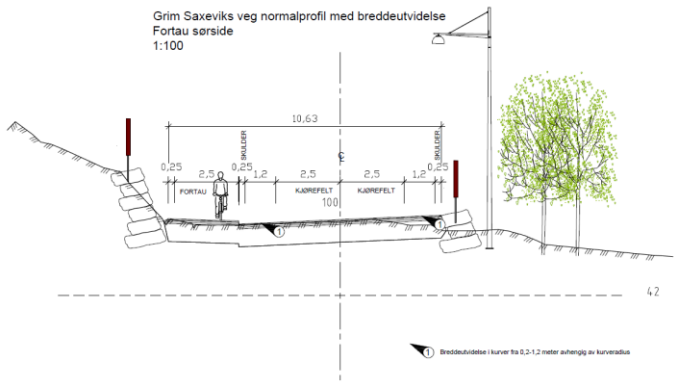
- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erverv
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	Grim Saxeviks veg
Tiltaksområde:	Trafikksikkerhet
Formålet med prosjektet:	Det er behov for et fullverdig fortau langs Grim Saxeviks veg på Hundhammeren i Malvik kommune. Grim Saxeviks veg er en trafikkert veg fra et større boligområde, og benyttes av myke trafikanter i forbindelse med ulike aktiviteter og tilbud nede ved Malvikvegen. Det er et ønske om at flere kan reise trygt og miljøvennlig.
Hva er prosjekttløsende:	Vikhammer skole og ungdomsskole har elever fra Hundhammerområdet. Det er først og fremst beboere i Grim Saxeviks veg og Jamthaugvegen som vil kunne benytte et fremtidig fortau. Totalt innebærer dette ca. 420 personer i alle aldre. I tillegg vil fortauet bli et tilbud for beboere i øvre del av Væretrøa, som bruker snarveien mellom Væretrøa og Grim Saxeviks veg. Dette omfatter ca. 95 personer. Nytt fortau langs Grim Saxeviks veg vil være et trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter i hele dette området. Fra Grim Saxeviks veg er følgende målpunkt aktuelle: • Busstilbud fra Malvikvegen for transport både vestover mot Trondheim og inn mot Stjørdal • Buss ifm. med skoleskyss • Kjøpesenter/service • Gang-/sykkelveg langs Malvikvegen i retning Trondheim og Vikhammer

Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	Det skal etableres et fortau langs Grim Saxeviks veg med en bredde som sikrer muligheten for brøyting i vinterhalvåret samt en standard som er dimensjonert for gjeldende strekning og antall gående og syklende.
Anbefalt konseptvalg:	Grim Saxeviks veg vurderes til å være en overordnet boliggate/ boligveg. Fortausbredde bør være 2,5 meter asfaltert bredde og 0,25 meter grusskulder for å låse av asfalten og ha plass til rekkverk eller håndløper hvis det blir behov for dette. Bredden vil også sikre nok areal til vinterdrift.. Det anbefales at kjørebanelen anlegges med minimum 5,5 meters bredde.  Grim Saxeviks veg normalprofil med breddeutvidelse Fortau sørside 1:100 10.63 0.25 2.5 0.25 1.2 2.5 2.5 1.2 0.25 FORTAU KJØREFELT 100 KJØREFELT 42 1) Breddeutvidelse i kurver fra 0,2-1,2 meter avhengig av kurveradius
Målbare størrelser:	Lengde strekning = 370 meter Bredde fortau = 2,75 meter
Interessentanalyse:	Malvik kommune, naboer, myke trafikanter, kabeletatene, beredskap og politikerne Interesser vil være knyttet til løsninger, fremkommelighet, trafikksikkerhet og ivaretagelse av eksisterende infrastruktur.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket støtter målsetningen om å sikre bedre fremkommelighet for gående og syklende, et bedre sammenhengende gang og sykkeltilbud, trafikksikker veg og tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.
Regulering/ervert:	Grim Saxeviks veg er regulert i en eldre reguleringsplan fra 1968. Dersom løsningene er avhengig av utvidet areal i forhold til det som er bygget i dag, vil det meste sannsynlig bli behov for en ny reguleringsplan for strekningen.
Utsjekk av tekniske forhold:	Det er ikke innhentet kabel eller ledningskart. Det er mulig at det finnes va-ledninger som bør omlegges eller justeres. I tillegg bør det kartlegges om det finnes høyspentkabler som kan komme i konflikt med planlagte løsninger. NGU – kart viser at dette er et område med ulike typer marine avsetninger. Tykkelsen på avsetningene er normalt mindre enn 0,5 m, men den kan helt lokalt være noe større. En grunnundersøkelse fra 2001 konkluderer med stor variasjon for dybde til berg og at det ligger et tykt lag med relativt fast moreneleire over berg. Området ligger ikke innenfor, eller grenser opp mot kvikkleireområder.

Utredningsestimat (evt. styringsmål):	Det vurderes til å være få usikkerheter i dette prosjektet. Det gjenstår å kontrollere VA-ledninger og eksisterende kabler. Grunnforhold må også avklares av geotekniker i detaljfasen. Den største usikkerheten er trafikkavvikling langs deler av strekningen. Pga. smalt tverrsnitt kan det være nødvendig å stenge hele vegen i perioder. Det bør også utføres en tilstandsvurdering av de eksisterende murene langs vegen. Det kan være nødvendig å foreta vedlikehold eller utskifting av deler av murene. For å unngå for store inngrep i eksisterende murer er det mulig å redusere bredden på fortauet der dette er mest kritisk. Utredningsestimat/styringsmål: 21.6 mill. Se vedlagte kostnadsoverslag.
---------------------------------------	--

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	Ja	Sikrer en høyere standard og et bedre sammenhengende gang- og sykkeltilbud mellom boligområde og viktige målpunkt.
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	Ja	Det blir et bedre og mer trafiksikkert tilbud for gående og syklende fra boligområdet til aktuelle målpunkt.
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	Ja	Høyere standard på gang og sykkelvegen vil sikre bedre vintervedlikehold og dermed bedre fremkommelighet som vil bidra til økt bruk av myke trafikanter
Flere skal reise miljøvennlig.	Ja	Prosjektet vil bidra til at flere velger gange eller sykkel pga. bedre og mer sammenhengende gang og sykkelnett.
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	Ja	Fortauet vil sikre en gjennomgående og sammenhengende løsning mellom boligområdet med flere tilliggende områder til skole, butikk og andre viktige målpunkt i nærmiljøet.
By- og tettstedsområder skal bli mer	Ja	Fortau med høyere standard og

tilgjengelig for alle		sammenkobling med tilliggende gang og sykkelveger vil gjøre tilbudet mer attraktivt
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	Ja	Høyere standard på fortauet vil medføre tryggere ferdsel og økt bruk av fortauet. I tillegg vil myke trafikanter ledes mot eksisterende gangfelt over Malvikvegen, noe som vil kunne redusere faren for villkryssing.
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	Ja	Luftkvaliteten anses å være tilfredsstillende og endres ikke som følge av tiltaket.
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	Ja	Tiltaket vil mest sannsynlig medføre mindre bruk av bil som transportmiddel og dermed redusert trafikkstøy.
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.		Ikke relevant for tiltaket. Ubetydelig næringstrafikk gjennom området
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	Ja	Ny fortausløsning vil medføre mer trafiksikker og helhetlig løsning, og vil ha stor betydning for alle myke trafikanter i hele området samt for skoleelever som benytter strekningen som skoleveg,

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklister, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående	Ingen endring	
Reisetid Endret reisetid for syklende	Ingen endring	
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	Ingen endring	
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	Ingen endring	
Helhet/sammenheng i transportnettverk	Økt forbedring mtp. sammenhengende gang og sykkelvegnett	Antall bosatte, skoler og arbeidsplasser.
Framkommelighet	Bedre framkommelighet med	

	høyere standard på fortau samt tiltak med rekkverk eller håndløper som også vil bidra til bedre trafiksikkerhet	
Trafiksikkerhet	Kanalisering av fortau ned mot eks. gangfelt vil øke trafiksikkerheten og redusere risikoen for villkryssing.	
Opplevelsesverdi	Ja, positivt i stor grad Spesielt mtp bedre vintervedlikehold med god nok bredde på nytt fortau. Håndløper el. For større trygghet ved glatt dekke. Sammenhengende løsning med tilknytning til eks. g/s-nett.	
Andre effekter og målbare størrelser.	Høyere standard på fortau vil kunne medføre reduksjon av biltrafikk i området.	
Rasjonelle tiltakspakker		(Fylles ikke ut)

Ved gjennomføring av egne tellinger settes tabeller inn her:

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklister kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggingstidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklister og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2026-29

Malen fylles ut for prosjekter som

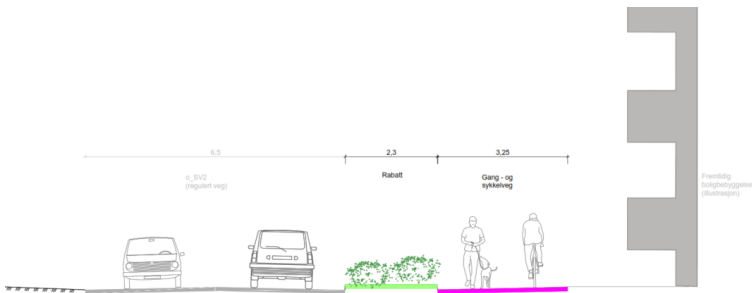
- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erverv
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	<i>Stasjonsfjæra Friområde</i>
Tiltaksområde:	<i>Trafikksikkerhet</i>
Formålet med prosjektet:	Prosjektidéen omfatter opparbeidelse av ny gang-/sykkelveg fra brua over Homla elv i øst fram til ny planlagt tverrforbindelse over jernbanen ved stasjonsområdet i Hommelvik sentrum samt et gang-/sykkeltilbud videre vestover mot regulert naustområde. Det er i dag svak forbindelse for gående og syklende fra dagens boligbebyggelse langs Hommelvik sjøside til stasjonsområdet og Hommelvik sentrum. Detaljreguleringsplan for Hommelvik stasjonsby og Stasjonsfjæra friområde legger til rette for at dagens Havnevegen flyttes fra friområdet ved sjøkanten til opp langs jernbanen. Intensjonen er at den nye Havnevegen skal opparbeides som en bymessig gate, med vegbane for kjøretøy, gang- sykkelveg, gateparkering og grønnsstruktur. Det skal etableres en ny tverrforbindelse over jernbanen ved stasjonsområdet i form av en bro med heis og trapp på begge sider av jernbanen, som vil gi en sikker og god forbindelse for myke trafikanter mellom sørsiden og nordsiden av jernbanen.
Hva er prosjekttløsende:	Det er en manglende gang- og sykkelforbindelse mellom boligene langs sjøsidene og Hommelvik sentrum. Det er også behov for å styrke forbindelsen mot kollektivtilbudet.
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	Det foreligger ingen aktuelle alternative løsninger. Løsning som vist i gjeldende reguleringsplan legges til grunn for prosjektet.

Anbefalt konseptvalg:	Reguleringsplanen legger til grunn 3,25 m bredde inkl. skulder for gang – og sykkelveg, som tilfredsstiller krav til <15 syklende pr. time og >200 gående pr. time, eller 15 – 300 syklende pr. time og <15 gående pr. time. Videre er gangvegen lagt inn mot tilstøtende bebyggelse med ferdselsareal, slik at når området er utbygd vil tilgjengelig gangareal være større. 
Målbare størrelser:	Fortausbredde: 3,25 meter inkl. skulder Lengde strekning: 615 meter Bredde trafikkrabatt: 2,3 meter
Interessentanalyse:	BaneNOR, Hommelvik sjøside – utbygger, miljømyndighet, Malvik kommune, gående og syklende og innbyggere og brukere av dagens område. Interesser vil være knyttet til løsninger, fremkommelighet, trafikksikkerhet og ivaretagelse av eksisterende infrastruktur.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket støtter målsetningen om å sikre bedre fremkommelighet for gående og syklende, et bedre sammenhengende gang og sykkeltilbud, trafikksikker veg og tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.
Regulering/erverv:	Dersom det bygges iht. gjeldende reguleringsplan, er det ikke behov for omregulering og erverv. Behov for eventuelt byggesak må avklares i detaljfasen.
Utsjekk av tekniske forhold:	Områdestabiliteten for dagens situasjon i planområdet vurderes som tilfredsstillende. , Området er ligger ikke innenfor aktsomhetsområde for kvikkleire. Det er ikke registrert alvorlig forurensset grunn i planområdet.
Utredningsestimat (evt. styringsmål):	Prosjektet for gang- og sykkelvegen har lav usikkerhet mtp. uforutsette element. Grunnforhold er godt kartlagt i reguleringsprosessen og det er lite krevende terrengforhold. Rekkefølge av utbyggingen av området kan øke risikoen for endringer av løsning, men det virker på nåværende tidspunkt lite sannsynlig. Utredningsestimat/styringsmål: kr. 22,6 mill.

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	Ja	Prosjektet bidrar til en sammenhengende løsning for myke trafikanter, som sikrer en mer effektiv transportetappe til kollektivknutepunkt og andre viktige målpunkt. Ny gang- og sykkelveg vil motivere flere til å gå og sykle.
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	Ja	Det blir lettere og mer trafiksikkert å gå og sykle fra tettstedene og til sentrum samt til kollektivknutepunkt.
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	Ja	Gode gang og sykkeløsninger bidrar til at behov for privatbil reduseres.
Flere skal reise miljøvennlig.	Ja	Gang og sykkel blir et reelt alternativ og kan bidra til redusert bruk av bil. Gode forbindelser til kollektivknutepunkt bidrar til flere reiser med kollektiv.
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	Ja	Ny gang og sykkelveg vil koble sammen boligområdet langs sjøsiden med sentrumsbebyggelsen. Forbindelser mot kollektivknutepunkt styrkes.
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	Ja	Prosjektet vil redusere den barrierevirkningen som jernbanen har i dag. Styrking av forbindelser og tryggere reise for gang og sykkel gir økt tilgjengelighet.
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	Ja	Ny gang og sykkelveg med høy standard og trafikkkrabbatt mot kjøreveg vil gi et tryggere tilbud for gående og syklende. Det er ikke registrert alvorlige ulykker på dagens forbindelse, men ny løsning vil føre til et tryggere tilbud og fysisk skille myke trafikanter fra biltrafikken
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	Ja	Luftkvaliteten vurderes som tilfredsstillende og endres ikke som følge av tiltaket.

Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	Ja	Tiltaket vil mest sannsynlig medføre mindre bruk av bil som transportmiddel og vil dermed bidra til mindre trafikkstøy
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.		Ikke relevant for tiltaket.
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	Ja	Et bedre gang-/sykkeltilbud mellom boligområder og sentrum samt mot friluftsområder vil ha stor betydning for myke trafikanter i hele Hommelvik. , Det vil bli langt mer attraktiv å gå og sykle framfor å kjøre bil.

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående	Justert lengde på strekningen utgjør i overkant av 5 minutter for gående i kortere reisetid. Det antas en økning i 29 personer. Det er lagt til grunn eksisterende bebyggelse nord for jernbanen. Videre vil tiltaket ha en positiv effekt for området i sin helhet for å bedre tilgjengeligheten mot sjøsiden.	262 = eksisterende bebyggelse nord for jernbane (550 boenheter/2,1 person pr. boenhet) Dagens trase fra øst til Hommelvik stasjon = 1113 m Ny trase= 663 m <u>40 % reduksjon i lengde.</u> Tall fra reisevaneundersøkelse utført i 2022. Antall gående pr døgn: 21,8 % (120 gående) Elastisitetsfaktor for gange: 6 % Økning antall gående, i %, $\frac{450}{1113} = 0,40 = 40 \%$ $6\% * 40\% = 24 \%$ Økning antall gående, antall: $120 * 24\% = 29 \text{ personer}$

		<i>Fart lagt til grunn:</i> • 5km/t for gående <i>Eksisterende situasjon:</i> • gående: Ca. 13,5 minutter <i>Ny situasjon:</i> • gående: Ca. 8 minutter $13,5 - 8 = 5 \text{ minutter}$
Reisetid Endret reisetid for syklende	Justert lengde på strekningen utgjør i overkant av 1,5 minutter for syklende i kortere reisetid. Det antas en økning i 7 syklende. Det er lagt til grunn eksisterende bebyggelse nord for jernbanen. Videre vil tiltaket ha en positiv effekt for området i sin helhet for å bedre tilgjengeligheten mot sjøsiden.	262 = eksisterende bebyggelse nord for jernbane (550 boenheter/2,1 person pr. boenhet) <i>Dagens trase fra øst til Hommelvik stasjon = 1113 m</i> <i>Ny trase= 663 m</i> <u>40 % reduksjon i lengde.</u> <i>Tall fra reisevaneundersøkelse utført i 2022.</i> <i>Antall syklende pr døgn: 6,3 % (35 syklende)</i> <i>Elastisitetsfaktor for gange: 5 %</i> <i>Økning antall syklende, i %, </i> $\frac{450}{1113} = 0,40 = 40 \%$ $5\% * 40\% = 20 \%$ <i>Økning antall syklende, antall:</i> $35 * 20\% = 7 \text{ personer}$ <i>Fart lagt til grunn:</i> • 20 km/t for syklende <i>Eksisterende situasjon:</i> • syklende: Ca. 3,5 minutter <i>Ny situasjon:</i> • syklende: Ca. 2 minutter $3,5 - 2 = 1,5 \text{ minutter}$

Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	<i>Ingen endring Fra øst vil reisetid til kollektivknutepunkt (Hommelvik stasjon) være samme som for gående og syklende.</i>	Det antas at reduksjon i avstand for myke trafikanter bidrar positivt for å øke antall brukere av kollektivtiltak i sentrum.
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	<i>Ingen endring</i>	
Helhet/sammenheng i transportnettverk	<i>Forbedret løsning for gående og syklende med et mye bedre og sammenhengende gs-nett.</i>	
Framkommelighet	<i>Ny g/s-veg blir universelt utformet og trafikkssikker med svært god tilgjengelighet for alle brukere.</i>	
Trafikkssikkerhet	<i>Gang og sykkelveg skilles fra kjørebanen samt belysning iht, gjeldende krav. Linjeføring og kurvatur vil være iht gjeldende standarder. Alle disse komponentene vil medføre høy trafikkssikkerhet på strekningen.</i>	
Opplevelsesverdi	<i>Ja, positivt i stor grad</i>	
<i>Andre effekter og målbare størrelser.</i>		
Rasjonelle tiltakspakker	<i>Forventet besparelse ved å gjennomføre tiltaket sammen med andre prosjekt</i>	<i>(Fylles ikke ut)</i>

Ved gjennomføring av egne tellinger settes tabeller inn her:

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklistene kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggingstidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklistene og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre

tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2026-29

Malen fylles ut for prosjekter som

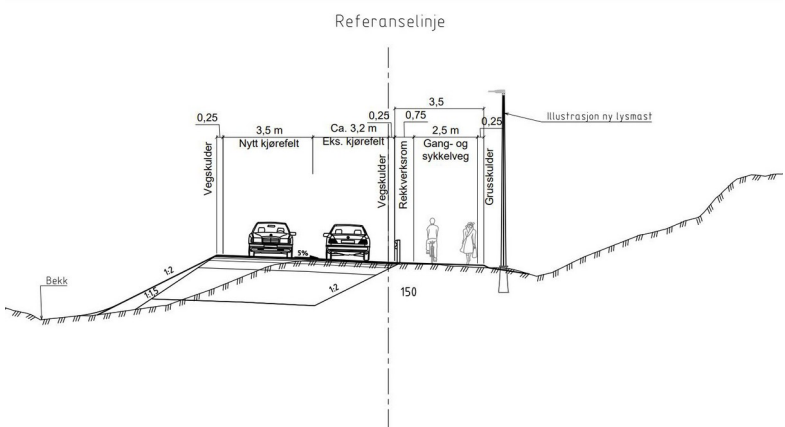
- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erverv
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	GSV Bennavegen
Tiltaksområde:	Melhus kommune
Formålet med prosjektet:	Formålet med prosjektet er å tilrettelegge for trygg ferdsel for gående og syklende mellom Langdalen og Hårråbakken langs Fv. 6590 Bennavegen. Dette vil bidra til å øke trafiksikkerheten.
Hva er prosjektutløsende:	Strekningen er definert som særlig farlig skoleveg. Det er i dag manglende tilrettelegging for myke trafikanter, og elever har rett til skoleskyss. Særlig vinterstid er forholdene krevende. I kommuneplanens arealdel er det rekkefølgekrav om at gang- og sykkelveg må være ferdigstilt før utbygging av boligområdet B KV 3.
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	Det er vurdert flere trasealternativer for gang- og sykkelvegen, blant annet plassering på begge sider av vegen. Endelig løsning er valgt etter omfattende vurderinger av grunnforhold, hensyn til MeTro-vannledning, stigningsforhold og grunneierinteresser. Vegsenterlinjen forskyves flere steder for å sikre tilstrekkelig bredde.
Anbefalt konseptvalg:	Anbefalt løsning er etablering av gang- og sykkelveg (2,5 m bredde + 0,75 m rekkverkzone + 0,25 m skulder) på nordsiden av Bennavegen, fra Lebergsvegen i nord til Hermanstad i sør. Løsningen inkluderer kollektivholdeplasser og universell utforming der terrengforholdene tillater det.

	 «Figur 24: Snitt som viser utforming av gang- og sykkelvegen opp mot eksisterende veg, nord i planområdet» Hentet Planbeskrivelse GSV Bennavegen
Målbare størrelser:	Lengde: ca. 2,2 km Asfaltert bredde GSV: 3,2-3,3 meter Kollektivholdeplasser: 2 nye
Interessentanalyse:	Samarbeid mellom Melhus kommune og fylkeskommunen. Hensynta MeTro-ledning (Trondheim kommune) Berørte grunneiere.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil bedre trafiksikkerhet og legge til rette for etablering av boligområde.
Regulering/ervert:	Reguleringsarbeid pågår i sluttfasen, behov for ervert.
Utsjekk av tekniske forhold:	Må hensynta Kvikkleire og MeTro-ledning.
Utredningsestimert (evt. styringsmål):	Kostnadsanslag utført i 2023 på 75 millioner. Usikkerhetsmoment: grunnforhold, MeTro-ledning. Eventuelle kuttmuligheter: Utbygging av kortere etappe.

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	ja	Tiltaket bidrar til nullvekstmålet ved å legge til rette for trygg sykkel- og gangtransport.
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	nei	
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)

Det skal slippes ut mindre CO2.	nei	
Flere skal reise miljøvennlig.	ja	Tiltaket legger til rette for myke trafikanter.
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	nei	
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	ja	Øker tilgjengelighet og trygghet for gående og syklende
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	ja	Bedrer trafikksikkerhet langs strekning
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	nei	
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	nei	
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	nei	
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	nei	

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående		
Reisetid Endret reisetid for syklende		
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter		
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter		
Helhet/sammenheng i transportnettverk	Tiltak vil gi et sammenhengende tilbud for myke trafikanter mellom	Beboere: 335 barnehage og grunnskole :230 Ansatte: 50

	eksisterende boliger, fremtidig boligfelt til skole og sentrum på Kvål.	Forventet boligvekst: 430 boliger i området Hermanstad/Brannåsen
Framkommelighet	Tiltaket gir god framkommelighet og universell utforming der terrengforholdene tillater det. Det fjerner en barriere for myke trafikanter og gir betydelig bedre standard og trafikksikkerhet enn dagens situasjon uten tilrettelagt trasé.	Ikke tilbud for myke trafikanter i dag – antatt få myke trafikanter langs strekning.
Trafikksikkerhet	<i>Registrerte ulykker:</i> 1987: Bil og moped 1990: 2 personbiler 1992: Bil og moped 2008: lastebil og personbil Tiltaket vil bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter.	<i>ÅDT: 1020</i> <i>ÅDT, andel lange kjøretøy: 8%</i>
Opplevelsesverdi	Ja, positivt i noe grad Tiltaket gir tryggere og mer attraktiv ferdsel for gående og syklende.	
<i>Andre effekter og målbare størrelser.</i>	Tiltaket utløser boligbygging i henhold til kommuneplanens rekkefølgekrav (B KV 3), og gir skoleelever en trygg skolevei. Dette kan redusere behovet for skoleskyss og bidra til bedre folkehelse gjennom økt aktiv transport.	
Rasjonelle tiltakspakker		

Ved gjennomføring av egne tellinger settes tabeller inn her:

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklister kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggingstidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklister og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2026-29

Malen fylles ut for prosjekter som

- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erverv
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	Fortau Mussugata - Ler
Tiltaksområde:	Ler sentrum
Formålet med prosjektet:	Formålet er å bedre trafiksikkerhet og tilgjengelighet for gående og syklende langs Mussugata, som utgjør en viktig forbindelse i Ler sentrum.
Hva er prosjekttløsende:	Manglende fortau langs en sentral forbindelse. Gir dårlig tilgjengelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående.
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	Reguleringsplanen følger gjeldende standarder for fortau og anses som den enkleste, mest aktuelle og gjennomførbare løsningen for strekningen.
Anbefalt konseptvalg:	Reguleringsplanens løsning legges til grunn. Det er ikke identifisert behov for alternative traseer eller standarder.
Målbare størrelser:	Lengde: 168 meter Bredde: 3,5 meter
Interessentanalyse:	Strekningen ligger langs kommunal veg, men enkelte tilpasninger krever grunneieravklaringer. Nødvendige avtaler må inngås. Det er også koordinering med private tiltak i BFK2 og Gråbakken hageby.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket bidrar til å etablere en sammenhengende og trafiksikker forbindelse for gående og syklende i Ler sentrum. Strekningen er sentral del av transportnettet i Ler og kobler sammen boligområder og kollektivtilbud. Tiltaket er i tråd med kommunens arealstrategi og mål i byvekstavtalen om å fremme gange og sykling i hverdagsreiser.

Regulering/erverv:	Tiltaket er ferdig regulert gjennom områdeplan for Ler sentrum. Det er ikke behov for ytterligere regulering, men noe arealavklaring med grunneiere må gjennomføres.
Utsjekk av tekniske forhold:	Tiltaket omfatter enkle terrengtilpasninger, blant annet høydejustering på ca. 1 meter enkelte steder. Undersøkelser av grunnforhold og andre tekniske forhold ivaretas i forbindelse med tilgrensende private utbyggingsprosjekter.
Utredningsestimat (evt. styringsmål):	2 mill.

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	Ja	Tiltaket legger til rette for tryggere og mer attraktiv ferdsel til fots og med sykkel, og kan dermed redusere bilbruk til korte reiser i Ler.
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	Ja	Tiltaket forbedrer fremkommelighet i et sentralt område i tettstedet i tett tilknytning til to kollektivtilbud
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	Ja	Tiltaket tilrettelegger for at flere skal velge miljøvennlige transportmåter
Flere skal reise miljøvennlig.	Ja	Øker attraktivitet og mobilitet i et sentralt område i tilknytning til både buss og tog-tilbud.
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	Ja	Gir et bedre tilbud for myke trafikanter i området mellom kollektivtilbud, boliger og næring.
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	Ja	Øker den universelle utformingen i området mellom kollektivtilbud, boliger og næring
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	Ja	Tiltaket vil bidra til å få syklende og gående ut av trafikkert bilveg.
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	Ja	Bidrar ikke til noe økt forurensning. Legger til rette for mindre bilkjøring.
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet	Ja	Bidrar ikke til noe økt støyforurensning. Legger

skal reduseres.		til rette for mindre bilkjøring.
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	Nei	Påvirker ikke behov eller omfang for næringstransport
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	Ja	Et aktuelt tiltak med moderat synlighet og offentlig engasjement.

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående		
Reisetid Endret reisetid for syklende		
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter		
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter		
Helhet/sammenheng i transportnettverk	Tiltaket etablerer en trygg og sammenhengende forbindelse for gående og syklende gjennom Ler sentrum. Det kobler sammen boligområder, skole, butikk og kollektivtilbud, og utgjør en sentral del av det lokale transportnettverket for hverdagsreiser.	Innenfor en buffer-sone på 100m fra tiltaket: Bosatt: 28stk Skoler: 0 Arbeidsplassen: 5 Kollektivholdeplasser: 4 Merk at området er under utbygging og at det er planlagt stor bolig/nærings-utbygging i direkte tilknytning til tiltaket (ca. 100 planlagte boenheter innenfor 100m).
Framkommelighet	Moderat - Universell utforming - Standard/kvalitet	Grove beregninger basert på telling på morgen og ettermiddag estimerer at tiltaket vil berøre omtrent 60-75 gående og 5-10 syklende daglig. Det er gjort en vurdering på at

		de 4 timene med telling utgjør omtrent 40% av døgntrafikken da tellingen er utført i et «travelt» tidsrom.
Trafikksikkerhet	Moderat til høy Gjennom separering av myke trafikanter og kjøretøy Ingen registrerte ulykker på strekningen.	
Opplevelsesverdi	Ja, positivt i noe grad Tryggere ferdsel og tydeligere fysisk utforming forbedrer trafikantopplevelse.	
Andre effekter og målbare størrelser.		
Rasjonelle tiltakspakker	Tiltaket bør vurderes samordnet med utbygging av BFK2 og Gråbakken hageby for kostnadseffektiv fremdrift og felles anleggsgjennomføring.	

Ved gjennomføring av egne tellinger settes tabeller inn her:

Mussugata (fra E6 til togstasjon - begge retninger) - 14.05.2025				
Traffikant	0745-0915	1345-1500	1500-1615	Total (4timer)
Gående	5	10	13	28
Syklende	0	2	1	3

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklister kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggingstidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklister og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2026-29

Malen fylles ut for prosjekter som

- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erverv
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	Gimsøya
Tiltaksområde:	Melhus kommune
Formålet med prosjektet:	Tiltaket baserer seg på vedtatt områdeplan for Melhus sentrum. Formålet med prosjektet er å sikre kollektivtrafikk (buss) med nødvendige holdeplasser samt etablere nye gang og sykkelveier for myke trafikanter. Eksisterende FV. 6606 i området har verken gang og sykkelveg(er) eller holdeplasser for buss.
Hva er prosjekttløsende:	Det er behov for å bedre trafiksikkerheten langs Drammensvegen. Tiltaket står som prioritet nr. 2 i gjeldende trafiksikkerhetsplan for Melhus kommune, i tillegg får skolebarn skoleskyss grunnet særlig farlig skoleveg langs denne strekningen. Ny veg vil gi et trafiksikkert tilbud for myke trafikanter, og etablering av bussholdeplasser styrker kollektivtilbudet i området. Samtidig stenges Drammensvegen for gjennomkjøring og omgjøres til lokalveg med vesentlig lavere trafikkmengde. Dette vil gjøre det mer attraktivt for myke trafikanter å ferdes i området. Tiltaket legger til rette for boligfortetting i et sentrumsnært område med god tilgjengelighet til kollektivknutepunkt og samfunnsinfrastruktur, i tråd med gjeldende arealplaner og byveksttalen.
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	Alternativ løsning å bygge gang og sykkelveg langs dagens drammensveg. Vil være trangt og utfordrende bl.a. grunnet eksisterende boligbebyggelse. I tillegg vil kjørevegen få dårlig kapasitet til forventet boligvekst i området, som igjen vil påvirke trafiksikkerheten.
Anbefalt konseptvalg:	Tiltaket baserer seg på vedtatt områdeplan for Melhus sentrum.

	Kun trase markert med rødt inngår.
Målbare størrelser:	Etablering av ca. 800 meter fylkesveg med tosidig gang- og sykkelveg. Etablering av 2 bussholdeplasser. Stenging av dagens Fv. Drammensvegen for gjennomkjøring. Veg og GSV bygges etter vegnormaler.
Interessentanalyse:	Avklaring med fylkeskommunen. NVE ang OV-utslipp i Gaula. Berørte parter som grunneiere, naboer og beboere langs nytt vegsystem kontaktes/informeres ifbm. detaljplanlegging og utførelse.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av en helhetlig utvikling i Melhus sentrum og støtter opp om hovedgrep i områdeplanen. Det understøtter arealplaner som følger opp forpliktelsene i byvekstavtalen ved å legge til rette for fortetting i et sentrumsnært område med god tilgang til kollektivtransport, i tillegg styrke GSV i tråd med målsettingene i Miljøpakken.
Regulering/ervert:	Tiltaket er regulert. Behov for grunnerv.
Utsjekk av tekniske forhold:	Det er gjennomført et forprosjekt av Melhus kommune sammen med Rambøll as der alt dette er ivarett.
Utredningsestimat (evt. styringsmål):	Kostnadsoverslag foretatt i 2024-kroner på 56,8 millioner. 40% usikkerhet. Indeksregulert for 2026. Usikkerhet: Behov for støyskjerming/voll.

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	ja	Tiltaket oppfyller nullvekstmålet ved å tilrettelegge for trygg og attraktiv bruk av gange, sykkel og kollektiv gjennom nytt gang- og sykkelvegnett, omlegging av kjøreveg, og holdeplasser.
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	ja	Tiltaket legger til rette for boligfortetting i et sentrumsnært område med god tilgjengelighet til kollektivknutepunkt og samfunnsinfrastruktur, i tråd med gjeldende arealplaner og byvekstavtalen.
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	Ja	Legger til rette for miljøvennlige alternativ på reiser.
Flere skal reise miljøvennlig.	ja	Tiltaket bedrer trafiksikkerhet og gjør det lettere og tryggere å gå, sykle og reise kollektivt.
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	ja	Tiltaket er sentrumsnært og legger til rette for miljøvennlige transportmidler.
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	ja	Tiltaket legger rette for universell utforming, og tryggere ferdsel for myke trafikanter. Dette gjør området mer tilgjengelig for alle.
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	ja	Tiltaket vil bedre trafiksikkerheten betraktelig for myke trafikanter. I dag har skolebarn på småtrinnet skoleskyss langs strekningen grunnet særlig farlig skoleveg, som vil falle bort om tiltaket gjennomføres.
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	nei	
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	nei	
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	nei	
Øke brukertilfredsheten av tiltak i	ja	Løser et behov for trygg skoleveg og

Miljøpakken.		kollektivtilbud som gir høy brukertilfredshet.
--------------	--	--

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående		
Reisetid Endret reisetid for syklende		
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	8 til 12 minutter nærmere kollektivholdeplass enn dagens holdeplass(sentrum)	700-1000 meter kortere distanse til kollektivholdeplass.
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	Under ett halvt minutt lengre reisetid for biltrafikanter.	ÅDT: 1590 ÅDT, andel lange kjøretøy: 21% Hentet: SVV vegkart Beregningsmetode: Ved 30 km/t og 90 meter lengre strekning = 11 sekunder.
Helhet/sammenheng i transportnettverk	Tiltaket forbedrer sammenhengen i transportnettverket ved å knytte nye og eksisterende boligområdet til sentrum, skole, hall, butikk og kollektivknutepunkt. Dette gjennom en ny vegtrase med GSV. Stenging av Drammensvegen for gjennomkjøring reduserer biltrafikken og gjør situasjonen tryggere og mer attraktivt for myke trafikanter.	Antall bosatte: 920 Gimse barne- og ungdomsskole: 350+ 375 elever 2 barnehager: 60 + 49 barn Fremtidig boligpotensial: 450 boliger. Ansatte: mellom 100-200 (bhg, skole, butikk, idrettsanlegg/hall, annen næring)
Framkommelighet	Vil være universelt utformet gang- og sykkelveg og holdeplasser. Trafikken ved Drammensvegen reduseres ved at vegen stenges for gjennomkjøring og	Drammensvegen: Antall gående: 55 og 40 Antall syklende: 7 og 22 Antall annet: 1 og 1 Gimse bru:

	omklassifiseres til boliggate. Tiltaket gir tryggere kryssinger og bedre trafiksikkerhet. Vegene dimensjoneres ihht vegnorm.	Antall gående: 134 og 175 Antall syklende: 25 og 17 Antall annet: 9 og 9
Trafiksikkerhet	1977: bil og fotgjenger 1986: moped og bil 1988: bil og fotgjenger 1990: bil og sykkel 2003: lastebil og sykkel 2019: enslig kjøretøy Tiltaket vil forbedre trafiksikkerheten betraktelig. De yngste på barneskolen får skoleskyss grunnet særlig farlig skoleveg langs strekningen.	
Opplevelsesverdi	Ja, positivt i stor grad Tiltaket forbedrer trafiksikkerheten med mer oversiktlige gang- og sykkelforbindelser. I tillegg til at man reduserer trafikk i et boligområde. I tillegg får man bedre kollektivforbindelser.	
<i>Andre effekter og målbare størrelser.</i>	Tiltaket forbedrer trafiksikkerhet, spesielt for skolebarn, ved å erstatte en særlig farlig skoleveg. ÅDT blir redusert i Drammensvegen. Man får økt kollektivdekning. Tiltaket legger til rette for økt boligtetthet i et sentrumsnært område.	.
Rasjonelle tiltakspakker		<i>(Fylles ikke ut)</i>

Ved gjennomføring av egne tellinger settes tabeller inn her:

Telling gang/sykkel trafikk Rema RK

DRAMMENSVEGEN		STRANDVEGEN		GIMSBRUA	
FRA	TIL	FRA	TIL	FRA	TIL
GÅENDE		GÅENDE		GÅENDE	
48	7	26	3	92	42
SYKKEL		SYKKEL		SYKKEL	
5	2	3	1	18	7
ANDRE		ANDRE		ANDRE	
1	0	3	0	6	3

Obs tid 0700 - 0930

TELLING GANG/SYKKEL TRAFIKK, REMA RK

DRAMMENSVEGEN		STRANDVEGEN		GIMSBRUA	
FRA	TIL	FRA	TIL	FRA	TIL
GÅENDE		GÅENDE		GÅENDE	
17	23	18	24	38	137
SYKKEL		SYKKEL		SYKKEL	
9	13	3	2	6	11
ANDRE		ANDRE		ANDRE	
	1		1	2	4

16.06.2025 kl. 1400 - 1600

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklistene kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggingstidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for

registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklistar og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2026-29

Malen fylles ut for prosjekter som

- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erverv
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	GSV Fv. Hollumvegen
Tiltaksområde:	Melhus kommune
Formålet med prosjektet:	Etablere en trygg, attraktiv og sammenhengende gang- og sykkelveg fra Tjurrupynten til krysset ved Hollum/Lete. Tiltaket skal sikre skoleveg og ærendstreiser for gående og syklende i et boligområde i vekst, og samtidig gi bedre koblinger til kollektivtilbud, idrett og offentlige tjenester i Brekkåsen.
Hva er prosjekttløsende:	Manglende tilrettelegging for myke trafikanter langs en trafikkert lokalveg i et område med eksisterende og framtidig boligbygging. Trafikksikkerhetssituasjonen er utfordrende da fylkesvegen er smal og stedvis uoversiktlig.
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	Gang- og sykkelvegen er inkludert i forslag til ny områdeplan og er vurdert som det mest hensiktsmessige grepet for å sikre trygg ferdsel. Ingen lavambisjonsalternativer er vurdert som tilstrekkelige.
Anbefalt konseptvalg:	Eablering av GSV med 3,0 m bredde og 0,25 m skuldre på sør siden av Hollumvegen mellom Tjurrupynten og krysset til Klemmetsveg og videre på nordsiden av Hollumvegen mellom Klemmetsveg og krysset mot Letesvegen.
Målbare størrelser:	Lengde: 1 400m Bredde: 3m + 0,25 skulder på hver side. Ensidig.
Interessentanalyse:	Tiltaket berører sidearealet til fylkesveg, infrastruktur til kollektivtransport, dyrka jord, trase til metrovannledning og grunneiere. Vurderinger er gjort i forbindelse med utarbeidelse av områdeplanen.

Helhet/sammenheng:	Strekningen er en viktig del av et planlagt sammenhengende GSV-nettverk fra Brekkåsen til Melhus sentrum. Tiltaket bidrar til å koble sammen bolig, skole, idrett og kollektiv. Det styrker en struktur for hverdagsreiser til fots og med sykkel.
Regulering/ervert:	Tiltaket er en del av Områdeplan for Brekkåsen som forventes vedtatt juni 2025. Det er ikke behov for ytterligere detaljregulering.
Utsjekk av tekniske forhold:	Det er behov for å avklare traseens plassering over metrovannledning, samt gjennomføre grunnundersøkelser og se nærmere på terrengtilpasninger.
Utredningsestimat (evt. styringsmål):	P50: 36 880 000 kr (inkl. mva, 2025-kr) Usikkerhet: ±20 % Kostnadsspen: ca. 29,5–44,3 mill. kr Kostnadsberegning utarbeidet av Asplan viak i 2024. Ligger som vedlegg i forslag til Områdeplan for Brekkåsen (2025)

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	Ja	tiltaket fremmer miljøvennlig transport til skole, friluftsområder og hverdagstilbud.
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	Ja	styrker muligheten til å ferdes uten bil i et boligområde som er under utvikling.
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	Ja	Tiltaket legger til rette for overgang fra bil til gange, sykling og kollektivtransport.
Flere skal reise miljøvennlig.	Ja	Forbedret trygghet og fremkommelighet gjør det mer attraktivt å velge aktive transportformer i hverdagen.
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	Ja	Tiltaket er del av områdeplan for et boligområde i vekst, og kobler bebyggelse til skole og kollektiv.
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	Ja	Universell utforming og trygg adkomst styrker tilgjengeligheten for alle brukergrupper, også barn og eldre.

Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	Ja	Separasjon av myke trafikanter fra biltrafikk reduserer risiko for ulykker på en trafikkert fylkesveg.
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	Ja	Redusert bilbruk bidrar til lavere lokal luftforurensning over tid.
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	nei	
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	Nei	
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	Ja	Lokalbefolkningen får bedre trygghet, mobilitet og opplevelsesverdi i eget nærmiljø. Dette er et etterspurt tiltak.

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående		
Reisetid Endret reisetid for syklende		
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter		
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter		
Helhet/sammenheng i transportnettverk	Tiltaket er en del av et planlagt sammenhengende gang- og sykkelvegnett som knytter Brekkåsen mot Melhus sentrum. Tiltaket bidrar til en strukturert, lesbar og trygg infrastruktur for myke trafikanter.	Beregningsmetode – Det er gjort en enkel GIS analyse med en buffer på 100m bredde fra planlagt tiltak. Antall beboere: 266 Skoler: 1 Arbeidsplasser: 1
Framkommelighet	Høy. Tiltaket gir sammenhengende og trafiksikker adkomst for myke	Estimert dagstrafikk basert på gjennomført telling. Tar utgangspunkt i at

	trafikanter i et område som i dag mangler GSV og har høy ADT.	ettermiddagsperioden(1445-1615) utgjør omtrent 30% av total døgnetrafikk i området: Myke trafikanter per døgn: - Gående: ca 50 - Syklende: ca 25
Trafikksikkerhet	Høy. Tiltaket separerer myke trafikanter fra biltrafikk, gir bedre oversikt og reduserer krysningsfrekvens i et område med smal kjørebane og høy fart.	
Opplevelsesverdi	Ja, positivt i noe grad Tiltaket gir trygghet og forutsigbarhet for de som ferdes til fots og med sykkel, og bidrar til et mer strukturert og attraktivt transport-tilbud.	
Andre effekter og målbare størrelser.	Tiltaket legger til rette for økt fysisk aktivitet, bedre folkehelse og tryggere bomiljø. Reduserer behov for foreldrekjøring og styrker muligheten for å velge kollektivtransport i kombinasjon med gange.	
Rasjonelle tiltakspakker		

Ved gjennomføring av egne tellinger settes tabeller inn her:

Hollumvegen 1445-1615 (1,5 timer)	
Gående	14
Syklende/sparksykkel	8

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklister kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggingstidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklister og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2026-29

Malen fylles ut for prosjekter som

- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erverv
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	Løvsetvegen
Tiltaksområde:	Melhus kommune
Formålet med prosjektet:	Formålet med prosjektet er å utbedre trafiksikkerhet for myke trafikanter og forbedret fremkommelighet for buss, spesielt ved Høyeggen skole. Dette skal oppnås gjennom tiltak som breddeutvidelse, forbedret geometri og oppgradering av gang- og sykkelveg.
Hva er prosjekttløsende:	Dagens veg er smal, har høy stigning og dårlig sikt. Det er utfordrende for to busser å møte hverandre, og det er dårlig trafiksikkerhet ved Høyeggen skole.
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	Forprosjektet har vurdert ulike tiltak og tverrprofiler, og konkluderte med å gå for en Hø»-ved med utbedringsstandard med ca. 6,5 m vegbredde og tilhørende GS-veg gir best nytte i forhold til kostnader og terrenginngrep. Det er ikke vurdert realistisk med full ny vegstandard grunnet krevende sideterreng og grunnforhold.
Anbefalt konseptvalg:	Fylkeskommunen utarbeidet et forprosjekt i 2022 langs hele Løvsetvegen. Der det ble anbefalt å gå videre med delstrekning 1 av Løvsetvegen (Fv. 6616), fra Melhus sentrum til Loddgårdstrøa. Forprosjektet har vurdert ulike tiltak og tverrprofiler, og konkluderte med å gå for en Hø»-ved med utbedringsstandard med ca. 6,5 m vegbredde og tilhørende GS-veg gir best nytte i forhold til kostnader og terrenginngrep. Det er ikke vurdert realistisk med full ny vegstandard grunnet krevende sideterreng og grunnforhold

	Smalt profil Med støttemur M=1:100 «Figur 24: Normalprofil delstrekning 1» (Hentet forprosjekt Løvsetvegen)
Målbare størrelser:	Ca. 6,5 meter vegbredde, 2,5 meter GSV Lengde: ca. 1 km.
Interessentanalyse:	<i>Behov for koordinering med vegeiere: fylkeskommunen og Melhus kommune. I tillegg til Høyeggen skole.</i>
Helhet/sammenheng:	Tiltaket ligger som prioritet 2 i trafiksikkerhetsplan for Melhus kommune 2019-2024, og vil sannsynligvis være høyt prioritert ved rullering av trafiksikkerhetsplan 2025-2029. Tiltaket er i tråd med langsiktig tiltaksplan vedtatt i Melhus kommunestyret 2021 (PS 32/21) der bl.a. følgende ble vedtatt; <i>-Det antas at miljøpakketiltak i nedre Melhus vil ha størst effekt. -Det sikres gode gang- og sykkeløsninger og kollektivløsninger i Melhus sentrum, og mellom Melhus sentrum og nærliggende boligområder.</i>
Regulering/ervert:	Behov for reguleringsplan og mulig ervert ved utbygging.
Utsjekk av tekniske forhold:	Grunnforholdene er utfordrende med sig i skråningene. Det er behov for sikring og oppgradering av drenering. Det ligger eksisterende VA-infrastruktur i traseen som må tas hensyn til.
Utredningsestimat (evt. styringsmål):	Kostnadsberegning utført i forbindelse med forprosjekt Delstrekning 1 med unntak av kryssløsning ved Høyeggen skole: 63 mill (2022-kr) +/- 40% usikkerhet Usikkerhet: Grunnforhold og kostnader til kryssløsning. Kuttmuligheter: Etappevis utførelse, justert standard.

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	ja	Tiltaket støtter nullvekstmålet ved å forbedre kollektivtilgjengeligheten og redusere bilbruk og tilrettelegge for trygg sykling og gange langs hele strekningen.
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	ja	Tiltaket styrker forbindelsen mellom Løvset og Melhus sentrum, og legger til rette for myke trafikanter og kollektivtransport.
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO ₂ .	ja	Tiltaket reduserer CO ₂ -utslipp ved å gjøre kollektivtransport og sykkel mer konkurransedyktig enn bil, og ved å forbedre framkommelighet for buss reduseres unødvendig tomgang og kø.
Flere skal reise miljøvennlig.	ja	Tiltaket gjør det tryggere og mer attraktivt å gå, sykle og reise med buss.
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	ja	Tiltak forbedrer framkommelighet for kollektivtrafikken
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	ja	Øker tilgjengelighet og trygghet for buss, gående og syklende
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	ja	Bedrer trafikksikkerhet, særlig ved skole
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	nei	
Trafikkestøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	nei	
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	nei	
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	ja	Gir økt trygghet ved Høyeggen skole og bedre framkommelighet for buss.

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter. Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående	<i>Tiltak endrer ikke reisetid</i>	
Reisetid Endret reisetid for syklende	<i>Tiltak endrer ikke reisetid</i>	
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	Tiltak vil forbedre framkommelighet for kollektivtransport, dette kan gi noe besparelse av tid spesielt i rushtid. Busslinje 82 betjener strekningen Hesttrøa – Melhus sentrum og fungerer både som lokalbuss og skolebuss for bl.a. Høyeggen skole. Busslinjen har kjøretid på ca. 8 minutter.	I 2018 ble det registrert 54 729 reisende på linjen, med høyest belegg i rushtid. Tall hentet fra AtBs mobilitetsplan for Melhus (2020)
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	Tiltak vil forbedre framkommelighet for biltrafikk, dette kan gi noe besparelse av tid. Det er usikkert hvor mye.	ÅDT 3200 nedre del av strekningen og 2500 for øvre del (over Høyeggen skole) (tall hentet SVV vegkart)
Helhet/sammenheng i transportnettverk	Tiltaket knytter boligområdene på Løvset bedre til Melhus sentrum, og forbedrer koblingen til kollektivknutepunkt og videre reiser mot Trondheim. Det styrker sammenhengen i gang-, sykkel- og bussnettet.	Skole 1.-7. Trinn: 327 elever, 40 ansatte Bosatte: 286
Framkommelighet	Dagens veg har smale partier, bratt stigning og dårlig sikt, noe som gir dårlig framkommelighet, spesielt for buss og større kjøretøy. Det er utfordrende for to busser å møtes, og det oppstår ofte forsinkelser og kødannelse. I tillegg så er krysset ved	12:30-14:30 (ved skoleslutt) Gående: 95 Syklende: 6 Annet: 7 Antall elever som tok rutebuss: 30 Beregningsmetode: tellinger

	skoleområdet uoversiktlig. Tiltaket vil forbedre fremkommeligheten for større kjøretøy og gjøre situasjonen mer trafikksikker for myke trafikanter.	
Trafikksikkerhet	Det er registrert totalt 10 ulykker på strekningen mellom Melhus sentrum og Loddgårdstrøa i perioden 1983–2009. Tiltaket vil redusere ulykkesrisiko ved å forbedre sikt og kryssløsninger, spesielt ved skoleområdet og utbedre vegens tverrprofil og møteforhold for kjøretøy Strekning Høyeggen skole – Melhus sentrum 1988: to personbiler 1994: fotgjenger og personbil 1995: fotgjenger og to personbiler 1996: fotgjenger og sykkel 2004: enslig kjøretøy 2009: to personbiler Strekning Over Høyeggen skole – Loddgårdstrøa 1983: to personbiler 1998: to personbiler 2008: to personbiler 2009: moped og personbil	<i>Tall hentet fra SVVs vegkart</i>
Opplevelsesverdi	Ja, positivt i stor grad Tiltaket vil bedre fremkommelighet for buss, og trafikksikkerhet for myke trafikanter.	
<i>Andre effekter og målbare størrelser.</i>	Tiltaket reduserer risiko for skred og sig i vegskråninger, noe som styrker samfunnssikkerheten. Bedre drenering og overvannshåndtering vil også redusere vedlikeholdsbehov og forlenge vegens levetid.	
Rasjonelle tiltakspakker	<i>Ikke aktuelt</i>	

Ved gjennomføring av egne tellinger settes tabeller inn her:

Trafikktelling - Løvsetvegen			
Dato	14.mai		
Vær	6 grader, pjuuskregn		
Tidspunkt		12:30-14:30	
Fra Sentrum	Gående	39	
	Syklende	1	
	Annet	1	
Fra Løvset	Gående	1	
	Syklende	1	
	Annet	0	
Fra Skolen	Gående	55	
	Syklende	3	
	Annet	6	
Sum		107	
Trafikktelling - Løvsetvegen			
Dato	21.mai		
Tidspunkt		07:30-09:30	
Fra Sentrum	Gående	7	
	Syklende	0	
	Annet	0	
Fra Løvset	Gående	47	
	Syklende	5	
	Annet	0	
Fra Skolen	Gående	2	
	Syklende	0	
	Annet	0	
Sum		54	

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklistene kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggingstidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for

registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklistar og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringar i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregningar og trafikkmodellar kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregningar, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringar når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2026-29

Malen fylles ut for prosjekter som

- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erverv
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	Snarvegpakke 2
Tiltaksområde:	<i>gange</i>
Formålet med prosjektet:	<i>Formålet med snarvegene er å legge til rette for myke trafikanter slik at det blir mer attraktivt å gå og sykle. I tillegg vil snarvegene gi tidsbesparelser, noe som kan senke terskelen for å gå.</i>
Hva er prosjekttløsende:	<i>Dårlig fremkommelighet og synlighet på stier som ligger nær viktige reisemål. God tidsbesparelse i istedenfor å gå rundt og stor nytte for mange folk.</i>
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	<i>Snarvegene er tenkt gruset opp og det vil bli etablert belysning. Det vil bli sett på behov for benker langs den lengste traseen. Det vil bli sett på behov for vintervedlikehold der det er hensiktsmessig og legges til rette for dette.</i> <i>Tiltak skal gjøres så skånsomt som mulig.</i>
Anbefalt konseptvalg:	<i>Snarvegene skal gå langs, i varierende grad, eksisterende stier/tråkk.</i> <i>Snarvegene skal ha lavest mulig fotavtrykk i terrenget, det vil si tilpasses forholdene på stedet med terreng/natur, stedlige masser etc.</i> <i>Snarvegene skal ha et bærelag og et slitedekke. Valg av fraksjoner for de ulike lagene varierer med de stedlige forutsetninger.</i>
Målbare størrelser:	<i>Lengde: ca. 200 meter</i> <i>Bredde: 2 – 3 m</i> <i>Antall: 2 stk</i>

Interessentanalyse:	<i>Ikke funnet behov for avklaringer mot myndigheter. Behov for informasjon til beboere og grunneiere i området.</i>
Helhet/sammenheng:	<i>Melhus kommune har fått erfaring med utbedring av noen små snarveger 2022-24 og ønsker å fortsette med dette. I tillegg er Trondheim kommunes arbeid med snarvegpakker brukt som inspirasjon for hva Melhus kommune ønsker. Melhus kommune har i tillegg startet et prosjekt der snarveger og turstier skal kartlegges. Tiltak er i tråd med miljøpakken sine mål.</i>
Regulering/ervert:	<i>Ikke behov for regulering. Behov for avtale med to grunneiere.</i>
Utsjekk av tekniske forhold:	<i>Ikke behov for store utsjekk av tekniske forhold. Tiltak skal være grei å gjennomføre mtp grunnforhold, kabler og VA.</i>
Utredningsestimat (evt. styringsmål):	<i>Utredningsestimat på 2 millioner kr. Usikkerhet: kostnads og grunneieravtale.</i>

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byveksttalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byveksttalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	ja	Legger til rette for gående og syklende med å etablere attraktive snarveger. Snarvegene kan gi tidsbesparelser slik at det blir greit å gå/sykle i stedet for å kjøre.
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	ja	Snarvegene vil bidra til å øke brukertilfredsheten og legge til rette for gange.
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byveksttalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	ja	Hvis snarveg fører til at man veler å gå i stedet for å kjøre.
Flere skal reise miljøvennlig.	ja	Snarvegene vil bidra til å øke brukertilfredsheten og legge til rette for gange.
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	ja	Snarvegene legger til rette for gange. Vil være kortere avstand om man går enn når man kjører.
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	ja	Snarvegene vil få belysning slik at den vil føles tryggere for alle.

Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	ja	Vil være mindre risiko for ulykker om de gående/syklende velger snarvegene som et alternativ i stedet for å bruke bilvegen.
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	nei	
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	nei	
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	nei	
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	ja	Snarvegene vil bidra til å øke brukertilfredsheten og legge til rette for gange.

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra

ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående	<i>Snarveg 1 fra Varmbuvegen til Gruva:</i> Opptil 470 meter kortere, og ca. 5 minutter besparelse. <i>Snarveg 2 fra Hovin skole til Åsaringen:</i> 217 meter kortere, og ca 2,5 minutt besparelse.	Snarveg 1: Berørt befolkning ca. 400 stk. Gimse barneskole: 400 m (292 elever og 36 ansatte) Gimse ungdomsskole: 550 m (375 elever og 45 ansatte) Forventer befolkningsvekst – jfr. boligbygging Gimsøya (450 boenheter) Tellinger - gående – 41 - Syklende – 4 - Annet – 0 Totalt: 45 Snarveg 2: Berørt befolkning ca. 500 stk. Hovin barneskole: 145 elever, 85 ansatte for skole og barnehage. Tellinger 1 time ved skolestart: - gående – 46 - Syklende – 13 - Annet – 1 Totalt: 60 Nærmere beskrivelse av tellinger lengre ned. Tid beregnet med gjennomsnittlig ganghastighet (5 km/t) ganget med distanse.
Reisetid Endret reisetid for syklende	<i>Snarveg 1 fra Varmbuvegen til Gruva:</i> Opptil 470 meter kortere, og ca. 1-2 minutter besparelse.	<i>Jfr over.</i>

	Snarveg 2 fra Hovin skole til Åsaringen: 217 meter kortere, og ca 1 minutt besparelse.	
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	<i>Ikke relevant</i>	<i>Ikke relevant</i>
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	<i>Ikke relevant</i>	<i>Ikke relevant</i>
Helhet/sammenheng i transportnettverk	Snarveg 1: Snarveg vil knytte boligfelt og idrettsanlegg med skoleområdet. Snarveg 2: Snarveg vil knytte boligfelt med skoleområdet.	<i>Jfr. over</i>
Framkommelighet	Vil legge til rette for universell utforming der dette er mulig. Vil oppgradere dagens standard med grus og belysning.	
Trafikksikkerhet	Tidligere registrerte ulykker i nærhet av snarveger: <i>Snarveg 1: (langs fylkesveg) 2003: Lastebil og syklist 2010: enslig kjøretøy</i> <i>Snarveg 2: (langs fylkesveg) 1994: enslig kjøretøy</i> Forventet at trafikksikkerhet bedres, da myke trafikanter får et godt alternativ adskilt fra kjørende.	
Opplevelsesverdi	<i>Ja, positivt i stor grad</i> <i>Tiltaket vil legge til rette for gående, og gjøre snarvegene mer attraktive. Belysning i mørke området vil føre til at snarvegene føles mer trygge.</i>	
Andre effekter og målbare størrelser.		

Rasjonelle tiltakspakker	<i>Ikke relevant</i>	<i>(Fylles ikke ut)</i>
--------------------------	----------------------	-------------------------

Ved gjennomføring av egne tellinger settes tabeller inn her:

Snarveg 1:

Trafikktelling - Varmbuvegen/Gruva		
Dato	22.mai	
Vær		
Tidspunkt	07:45-08:45	
Fra Sentrum	Gående	41
	Syklende	4
	Annet	0
	Sum	45

Snarveg 2:

Trafikktelling - Hovin skole		
Dato	30.apr	
Vær	6 grader og overskyet	
Tidspunkt	07:45-08:45	
Fra Sentrum	Gående	46
	Syklende	13
	Annet	1
	Sum	60

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklistene kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggingstidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklistene og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra

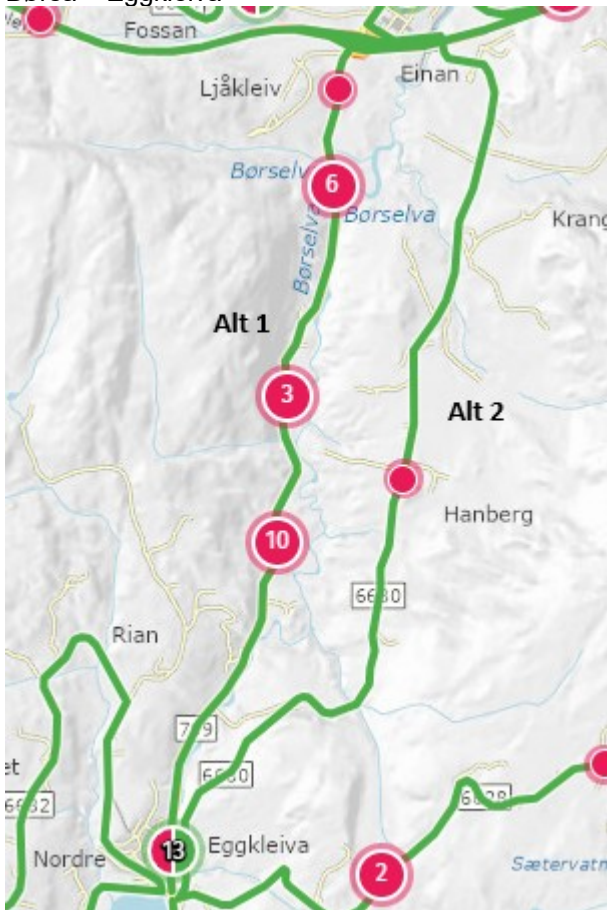
av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2026-29 G/S Børsa Eggkleiva

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	G/S Børsa - Eggkleiva
Tiltaksområde:	Børsa – Eggkleiva 
Formålet med prosjektet:	Øke antall gående og syklende
Hva er prosjektutløsende:	Forutsetter reguleringsplan for gjennomføring av tiltaket.
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	Øke tilgjengeligheten for gående og syklende mellom Børsa og Eggkleiva. Alternative traseer: Alt 1. Langs Fv 709. Alt 2. Langs Fv 6630. Alt 1 vil gi best måloppnåelse
Anbefalt konseptvalg:	Ta stilling til kost/nytte og valg av trase. Forprosjekt for reguleringsplan.
Målbare størrelser:	Alt 1 lengde 4680m Alt 2 lengde 5490m (inkludert 1350m som er regulert)
Interessentanalyse:	Forutsetter samarbeid med fylkeskommunen.

Helhet/sammenheng:	I kommuneplanens samfunnsdel(arealstrategien): Skal det sørges for arealdisponering som øker framkommeligheten for myke trafikanter til og fra tettstedene, samt til og fra bussholdeplasser. Vi skal utvikle trygge skoleveier, snarveier og turstier.
Regulering/ervert:	Behov for utarbeidelse av reguleringsplan
Utsjekk av tekniske forhold:	3 meter bred G/S og avstand 3 meter fra veg (vegnormal 100) Alt 1: Steder med bratt skrent mot elv, fjellskjæringer og områder med marineavsetninger. Generell jevn stigning langs Fv. 709 Alt2: Ravinelandskap hvor meste av strekket har marineavsetninger, varierende stigningsforhold. Går langs hovednett for VA.
Utredningsestimat (evt. styringsmål):	Alt 1: Kr 130.000.000 Grunnforhold og ev. sikringstiltak, fjellskjæringer og bratte skråninger er kostnadsdrivende. Alt 2: Kr 100.000.000 Grunnforhold og ev. sikringstiltak

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	ja	Øker tilgjengeligheten mellom to tettsteder for myke trafikanter.
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	ja	Gjør allerede eksisterende bebygde områder mer attraktivt.
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	ja	I begrenset omfang Alt1: ca. 25 brukere Alt2: ca 30 brukere
Flere skal reise miljøvennlig.	ja	Som over.

Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	ja	Fremtidig utbygging styres av KPA, potensiale.
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	ja	Børsa og Eggkleiva blir betydelig mer tilgjengelig da det ikke er tilbud for myketrafikanter og strekningene alt 1 og alt 2 forutsetter sikringskyss.
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	ja	Alt1: 28 registrerte trafikkulykker langs fv 709 Hvorav 3 ulykker gjelder myke trafikanter. G/S vil gi bedre oversikt langs veistrekningen og øke sikkerheten til myketrafikanter. Alt2 er kun en trafikkulykke registrert langs fv 6630.
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	nei	
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	nei	
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	nei	
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	ja	Ingen tilbud for gående og syklende mellom Børsa og Eggkleiva

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående	Ikke relevant	
Reisetid Endret reisetid for syklende	Ikke relevant	
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	Ikke relevant	
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	Ikke relevant	
Helhet/sammenheng i	Kobling mellom to tettsteder	Børsa(sentrum) 1942 beboere.

transportnettverk		En butikk, serveringsted, kommunehus, sykehjem, to skoler, idrettsanlegg, kollektiv-knutepunkt. Eggkeliva 237 beboere Alt 1: Fv 709 har ÅDT 2040, jevnlig registrering. Alt 2: Fv 6630 har ÅDT 504, periodisk registrering.
Framkommelighet	Alt1: Gir best fremkommelighet med jevn stigning Alt2: lengre strekk og kupert terreng	
Trafikksikkerhet	Alt 1 kan fjerne meste av ulykker med myketrafikanter, og ulykker reduseres med ca. 1/3 for kjørende.	Adskilt gang- og sykkevleg fra kjøre bane. G/S vil også gi bedre sikt langs kjørevegen.
Opplevelsesverdi	Ja, økt sikkerhet og tilgjengelighet.	For alt 1 vil naturopplevelse ha betydning For alt 2 vil landbrukslandskapet ha viss positiv betydning.
<i>Andre effekter og målbare størrelser.</i>	Redusert behov for sikkringskyss	Alt 1 har 28 beboere langs fv 709 Alt 2 har 41 beboere langs fv 6
Rasjonelle tiltakspakker	Alt1 bør vurderes også som trafikksikkerhetstiltak	Alt Mulig kostnadsdekning gjennom trafikksikkerhetstiltak

Ved gjennomføring av egne tellinger settes tabeller inn her:

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være

utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklister kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggingstidspunkt.

Antall berørte

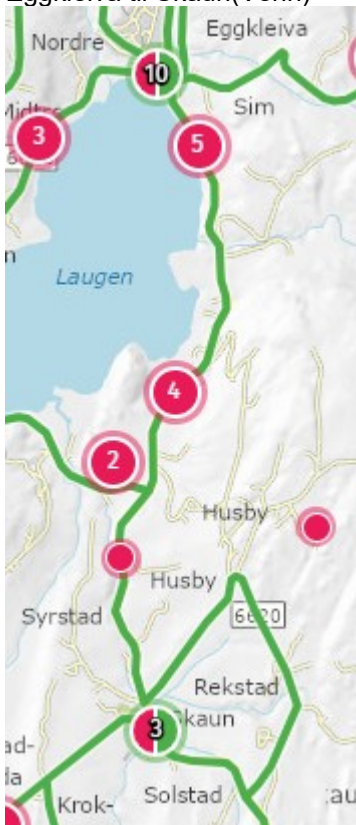
Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklister og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2026-29 G/S Eggkleiva - Skaun

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	G/S Eggkleiva Skaun
Tiltaksområde:	Eggkleiva til Skaun(Venn) 
Formålet med prosjektet:	Øke antall gående og syklende
Hva er prosjekttløsende:	Forutsetter reguleringsplan for gjennomføring av tiltaket.
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	Øke tilgjengeligheten for gående og syklende mellom Eggkleiva og Skaun langs Fv. 709
Anbefalt konseptvalg:	Ta stilling til kost/nytte. Forprosjekt for reguleringsplan.
Målbare størrelser:	Lengde 3607 meter.
Interessentanalyse:	Forutsetter samarbeid med fylkeskommunen.
Helhet/sammenheng:	I kommuneplanens samfunnsdel(arealstrategien): Skal det sørges for arealdisponering som øker framkommeligheten for myke trafikanter til og fra tettstedene, samt til og fra bussholdeplasser.

	Vi skal utvikle trygge skoleveier, snarveier og turstier.
Regulering/ervert:	Behov for utarbeidelse av reguleringsplan
Utsjekk av tekniske forhold:	3 meter bred G/S og avstand 3 meter fra veg (vegnormal 100) Alt 1: Steder med bratt skrent mot elv, fjellskjæringer og områder med marineavsetninger. Generell jevn stigning langs Fv. 709 Alt2: Ravinelandskap hvor meste av strekket har marineavsetninger, varierende stigningsforhold. Går langs hovednett for VA.
Utredningsestimat (evt. styringsmål):	Kr 80.000.000 Grunnforhold og ev. sikringstiltak

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	ja	Øker tilgjengeligheten mellom to tettsteder for myke trafikanter.
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	ja	Gjør allerede eksisterende bebygde områder mer attraktivt.
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	ja	I begrenset omfang ca. 30 brukere
Flere skal reise miljøvennlig.	ja	Som over.
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	ja	Fremtidig utbygging styres av KPA, potensiale.
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	ja	Eggkleiva og Skaun blir betydelig mer tilgjengelig da det ikke er tilbud for myketrafikanter og strekningene.

Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	ja	11 registrerte trafikkulykker langs fv 709. Hvorav en ulykke gjelder myk trafikant. G/S vil gi bedre oversikt langs veistrekningen og øke sikkerheten til myketrafikanter.
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	nei	
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	nei	
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	nei	
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	ja	Ingen tilbud for gående og syklende mellom Eggkleiva og Skaun

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående	Ikke relevant	
Reisetid Endret reisetid for syklende	Ikke relevant	
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	Ikke relevant	
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	Ikke relevant	
Helhet/sammenheng i transportnettverk	Kobling mellom to tettsteder	Eggkleiva har 237 beboere og Skaun har 156 beboere Trafikkmengden for Fv. 709 er på 1320 ÅDT, periodisk telling. Sees i sammenheng med G/S Børse Eggkleiva
Framkommelighet	Alt1: Gir best fremkommelighet med jevn stigning Alt2: lengre strekk og kupert terreng	

Trafikksikkerhet	Alt 1 kan fjerne meste av ulykker med myketrafikanter, og ulykker reduseres med ca. 1/3 for kjørende.	Adskilt gang- og sykkevleg fra kjøre bane. G/S vil også gi bedre sikt langs kjørevegen.
Opplevelsesverdi	Ja, økt sikkerhet og tilgjengelighet.	landbrukslandskapet ha en viss positiv betydning.
<i>Andre effekter og målbare størrelser.</i>	Redusert behov for sikkringskyss	På strekningen er det 78 beboere langs fv 709.
Rasjonelle tiltakspakker	Bør vurderes også som trafikksikkerhetstiltak	Mulig kostnadsdekning gjennom trafikksikkerhetstiltak

Ved gjennomføring av egne tellinger settes tabeller inn her:

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklister kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggingsstidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklist og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.