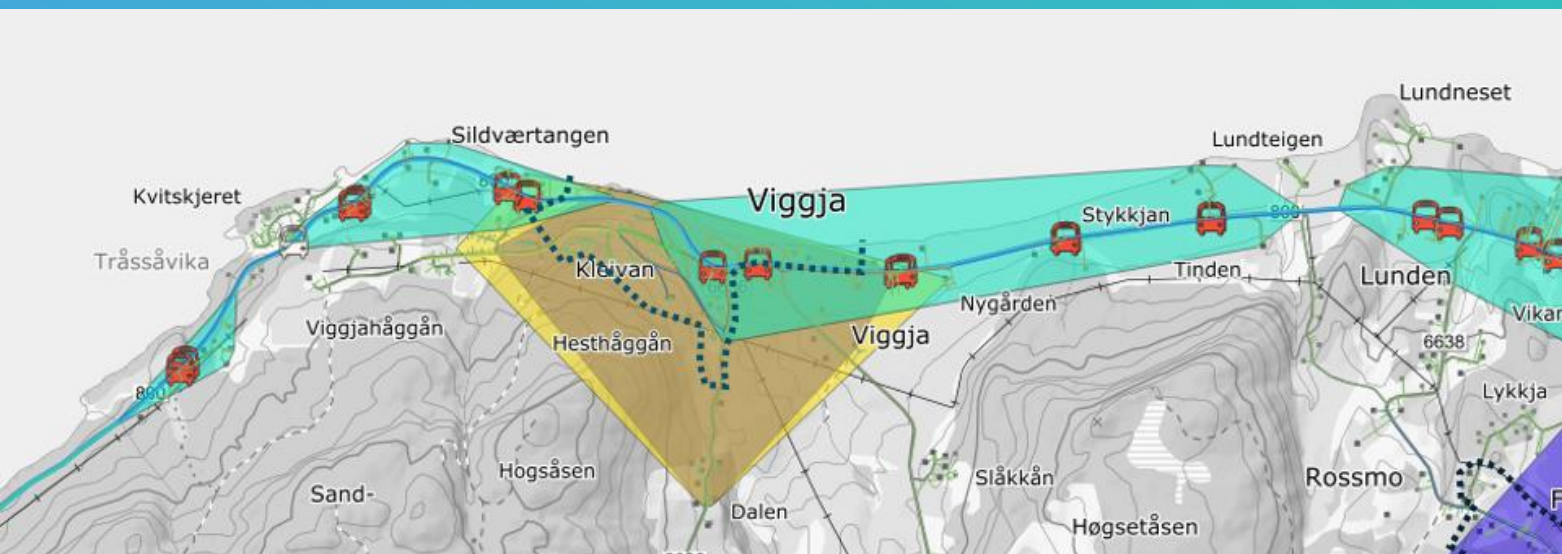




MOBILITET I SKAUN KOMMUNE

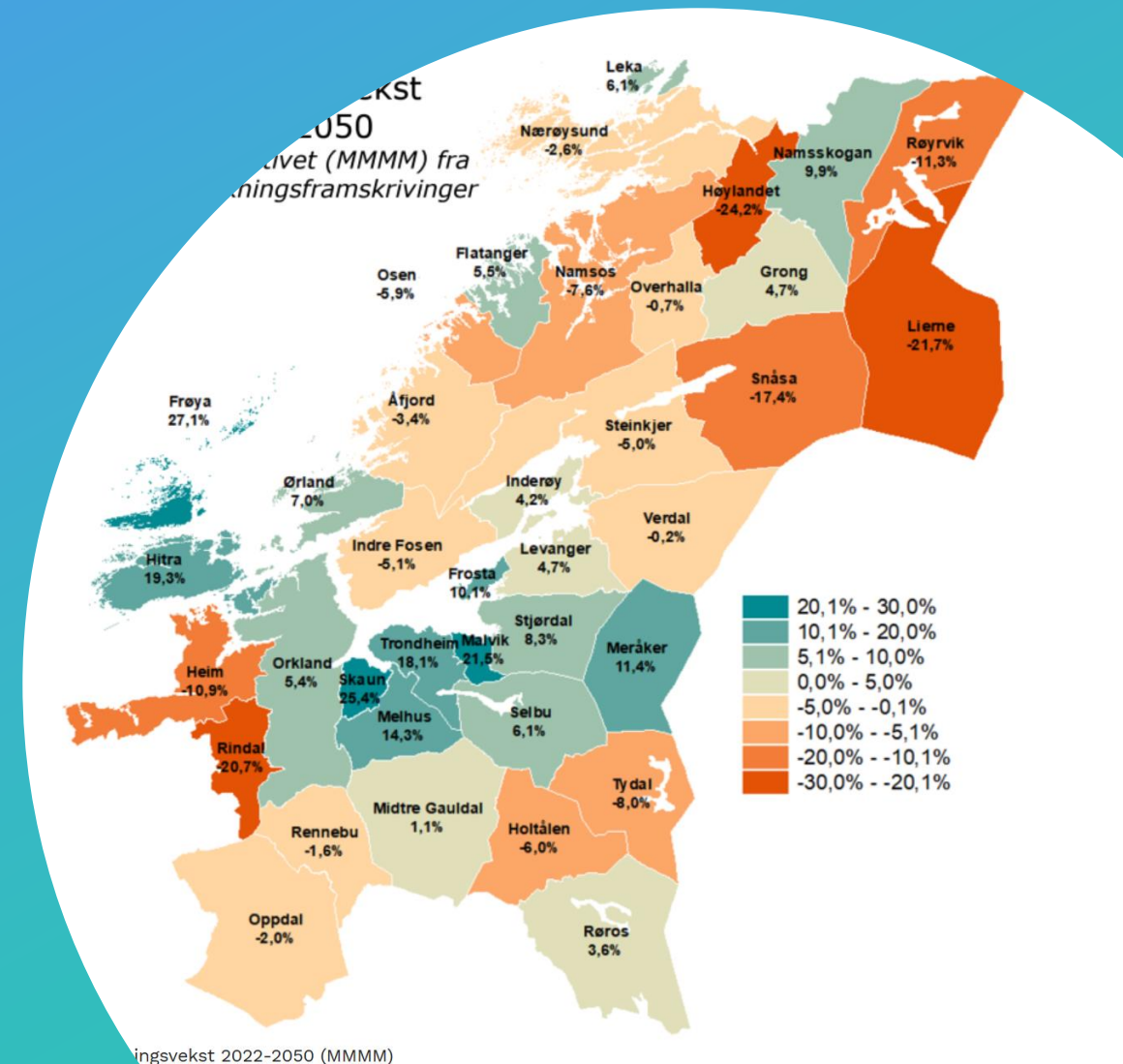
Mobilitet inn/mot Skaun

BEFOLKNINGSVEKST 2022-2050

Det er imidlertid ikke bare Trondheim som vil ha en betydelig befolkningsvekst frem mot 2050 ifølge befolkningsprognosene. Flere av kommunene i Trondheims området anslås å ha sterk vekst.

Skaun anslås å få en vekst på 25,4 % ifølge hovedalternativet.

Kilde: Trøndelag i tall og SSB

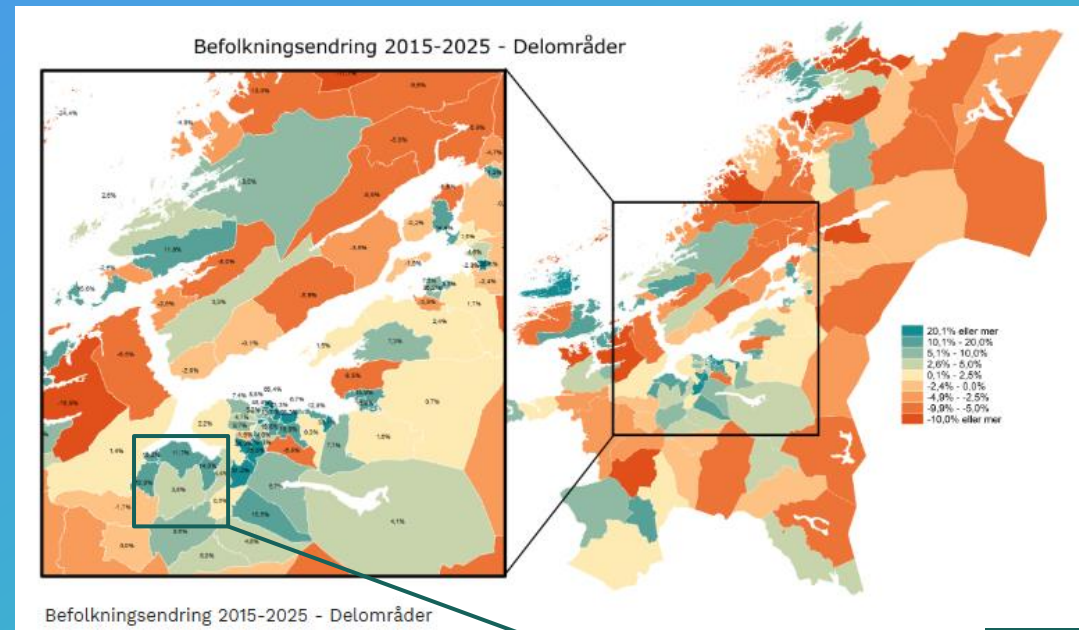


BEFOLKNINGSENDRING 2015-2025 – DELOMRÅDER I SKAUN KOMMUNE

BØRSA – 11,7%
BUVIK – 14,0%
SKAUN – 3,8%

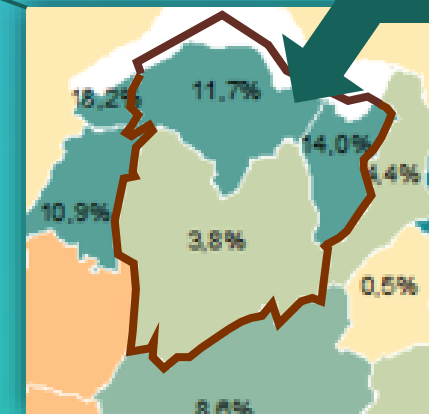
BEFOLKNINGSENDRING 2020- 2025 – DELOMRÅDER I SKAUN KOMMUNE

BØRSA – 3,9%
BUVIK – 1,0%
SKAUN – 1,7%



Kilde:

<https://trondelagitall.no/statistikk/befolkning-i-delomrader-og-grunnkretser>



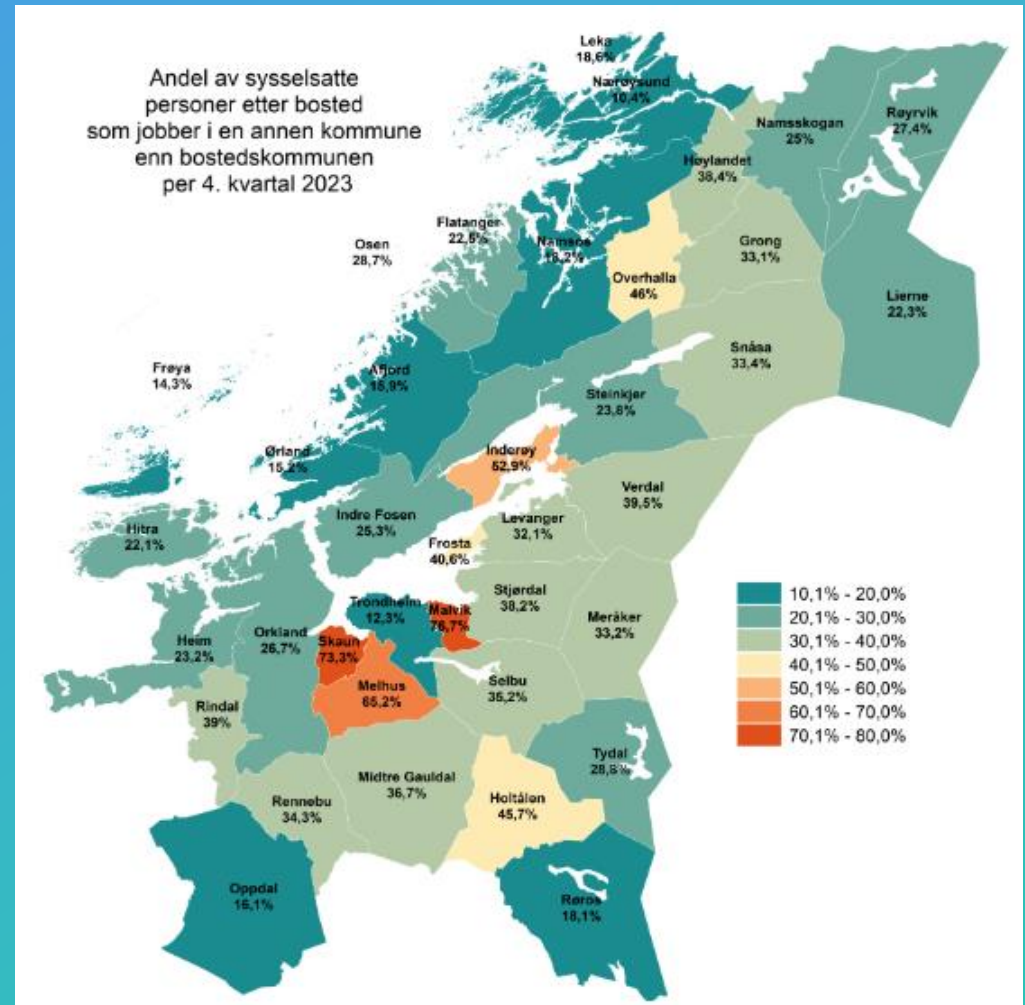
Pendling (SSB, 2023)



- Pendler ut av kommunen: 3 293 personer
- Pendler inn til kommunen: 578 personer

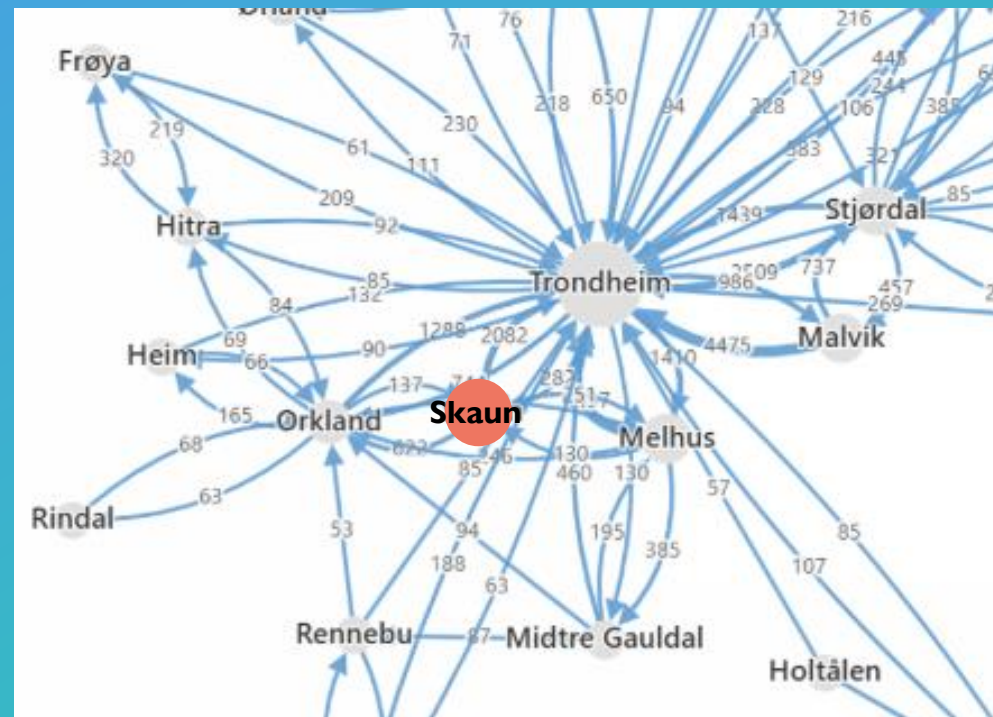
+

Skaun – 73,3%.



PENDLESTRØMMER

Bosted	Arbeidsted	Pendlere
Skaun	Trondheim	2 098
Skaun	Orkland	292
Skaun	Melhus	246
Trondheim	Skaun	250
Orkland	Skaun	146



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

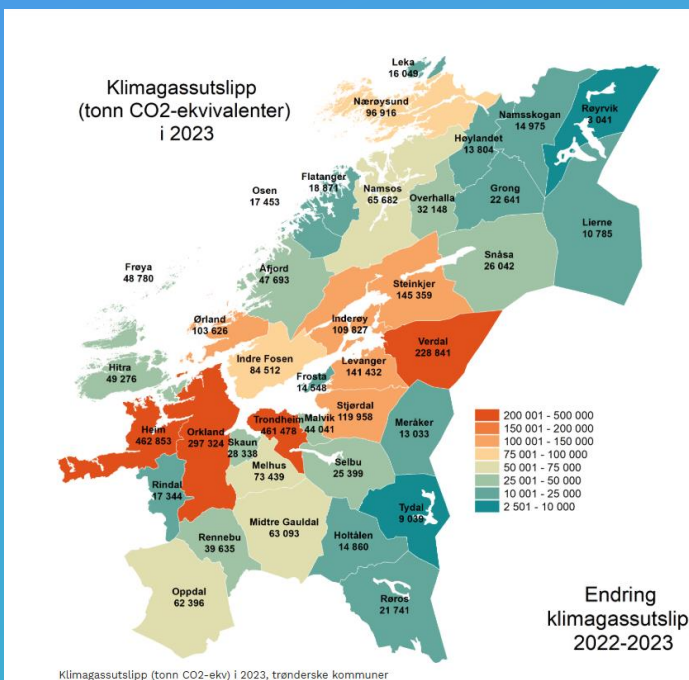
Se også: <https://trondelagitall.no/statistikk/pendlestrømmer-mellom-kommuner>

KLIMAGASSUTSLIPPENE I TRØNDELAG NED 6,4 % I 2023

KLIMAGASSUTSLIPP ER IKKE BARE CO₂ (KARBONDIOKSID), MEN MANGE ULIKE GASSER. INDUSTRIEN, JORDBRUKET OG VEITRAFIKKEN ER DE STØRST UTSLIPPSKILDENE I TRØNDELAG.

KLIMAGASSUTSLIPP (TONN CO₂-EKVIVALENTER) I 2023 I SKAUN KOMMUNE – **28 338**

ENDRING KLIMAGASSUTSLIPP 2022-2023 I SKAUN KOMMUNE - **-6,5%**



Kilder og metode :

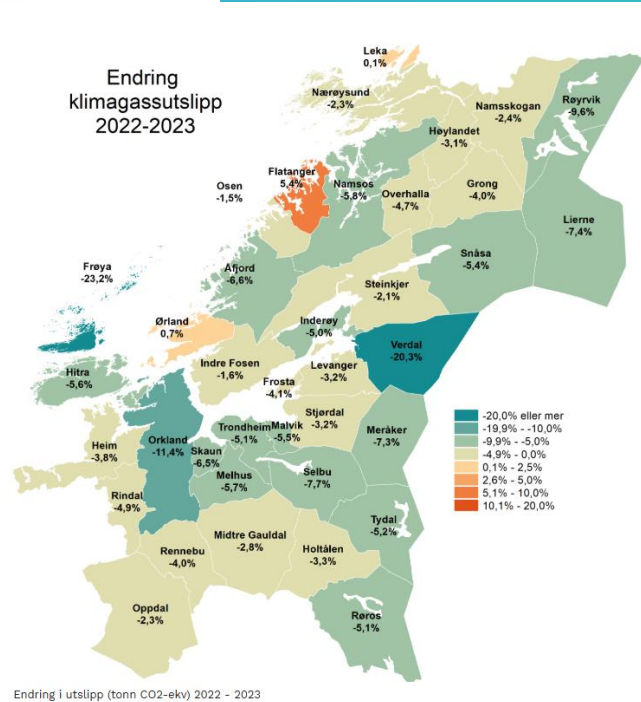
Det er Miljødirektoratets beregninger på klimagassutslipp i norske kommuner og fylker som er hovedkilden som er brukt i denne artikkelen. Det er i tillegg brukt tall fra **Norske utslipp** på punktutslipp på bedriftsnivå for å isolere hvor stor andel av utslippene i industrien som kommer fra smelteverkene

og kalkverkene Trøndelag.

Utslippstall på kommunenivå er tilgjengelige fra Miljødirektoratet på:

<https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=10015§or=2>

Hos Miljødirektoratet finner man også et utfyllende metodenotat som forklarer hvordan utslippstallene er beregnet.



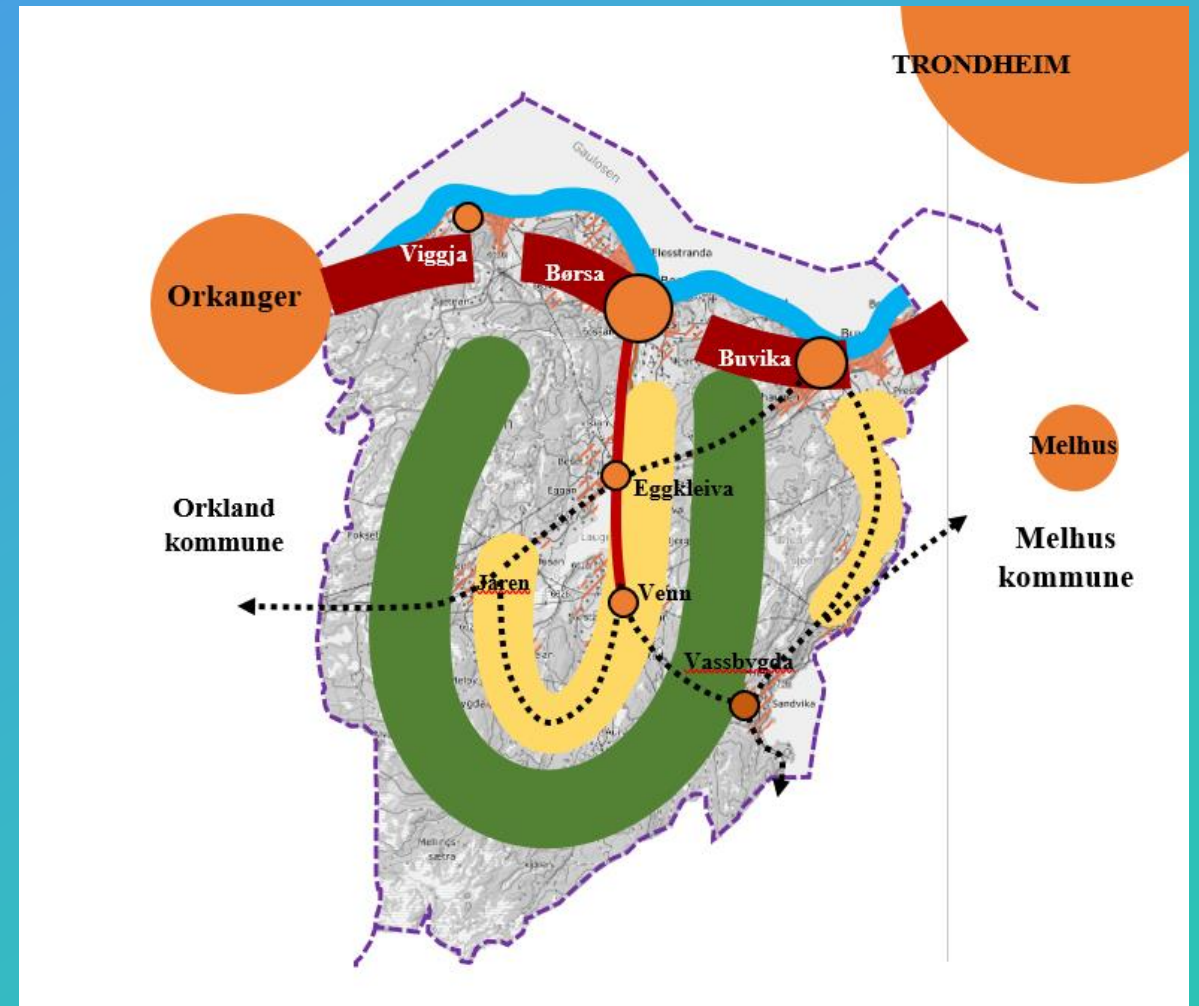
AREALSTRATEGI

Vi er svært interessert i utviklingen av lokalsentrene i kommunen vår. Både lokalsentrene og tettstedet Viggja ligger på utviklingsaksen.

Utfordringer for Skaun kommune (søkelys på privatbiltrafikk). Skaun har et svært høyt antall bilister til Reisevaneundersøkelser (RVU 2022) viser at nesten 83 % av kommunens transportreiser foregår med bil. Potensialet for forbedring er derfor stort.

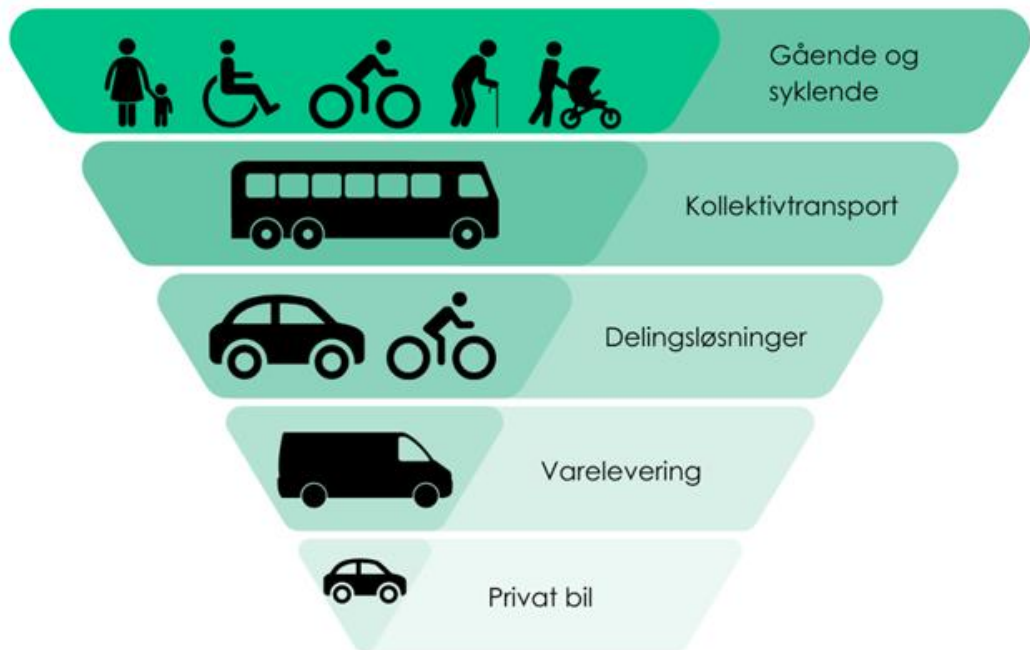
Viktige tiltak for å redusere biltrafikk kan være:

- reduksjon av pendlertrafikk,
- forbedre intern forflytning (snarveier),
- optimalisering av sentrumskjerner,
- fokus på sentrumsnære områder og øvrige byggeområder.



Barnetråkk, Seniortråkk og En reisevaneundersøkelse

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



OPPSUMMERING AV REISEVANEUNDERSØKKELSEN

Det kom inn **2195** svar.

- Eggkleiva – 146 svar
- Venn – 177 svar
- Buvika – 1081 svar
- Børsa – 544 svar
- Viggja – 170 svar

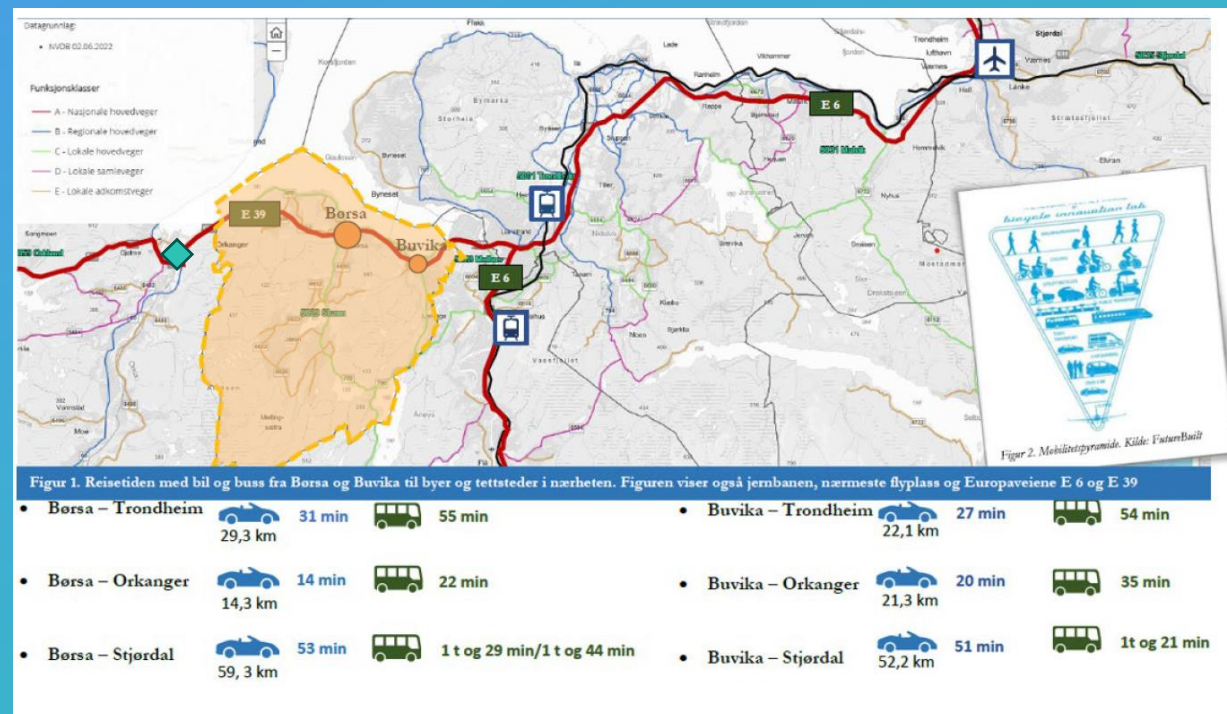
Eggkleiva, Venn, Buvika, Børsa og Viggja: På spørsmål om hva som skal til for å reise mer kollektivt dominerer svar som at **det må bli mer praktisk, flere avganger, kortere avstand til busstopp og billigere.**

REISEVANER

I **En reisevaneundersøkelse** spurte vi innbyggerne hvilket transportmiddel de til daglig bruker mest. Flertallet svarte at de bruker bil uavhengig av hva formålet med reisen er (hente/bringe barn, dagligvare, lege/apotek/bank o.l., jobb/skole, besøke andre eller fritidsaktiviteter).

Når det gjelder reisemål som jobb og skole, framgår det at

- 73 prosent bruker bil,
- 1,4 prosent bruker annet kjøretøy,
- 13,6 prosent bruker buss (kjører til/fra holdeplass)
- 7,5 prosent bruker buss (går/sykler til/fra holdeplass)
- 2,7 prosent går og/eller sykler, og
- 1,8 prosent svarte «annet».



Skaun kommunes plassering i forhold til Trondheim, Orkanger, Melhus og Stjørdal. Her vises reisetiden med bil og buss fra Børsla og Buvika til byer og tettsteder i nærheten. Figuren viser også jernbanen i Melhus og Trondheim kommuner, Orkanger skystasjon, nærmeste flyplass i Stjørdal og Europaveiene E39 og E6. Dessuten viser figuren vegstrategi i Trøndelag (Datagrunnlag: NVDB 02.06.2022).

REDUKSJON AV PENDELTRAFIKK INN TIL TRONDHEIM OG ORKLAND

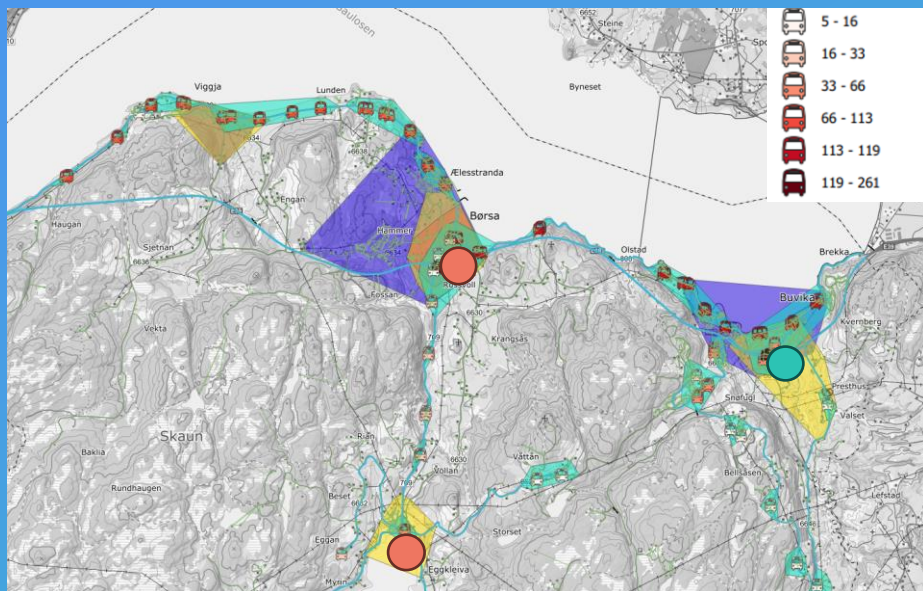
Flertallet av Skauns sysselsatte pendler daglig til Trondheim eller Orkland, noe som utgjør over 2500 pendlere daglig (Trondheiregionen, 2021). En betydelig reduksjon av privatbiler vil være å få Skauns høye andel av bilpendlere til å benytte kollektivtilbudet fremfor egen bil.

Tilgjengelige og attraktive pendlerparkering. Tiltak for å forbedre dette kan for eksempel være:

- **Mer fokus på sykkelparkering**
- **Belønningsordninger**
- **Informasjon og kampanje**
- **Bedre tilkomst til bussholdeplasser**

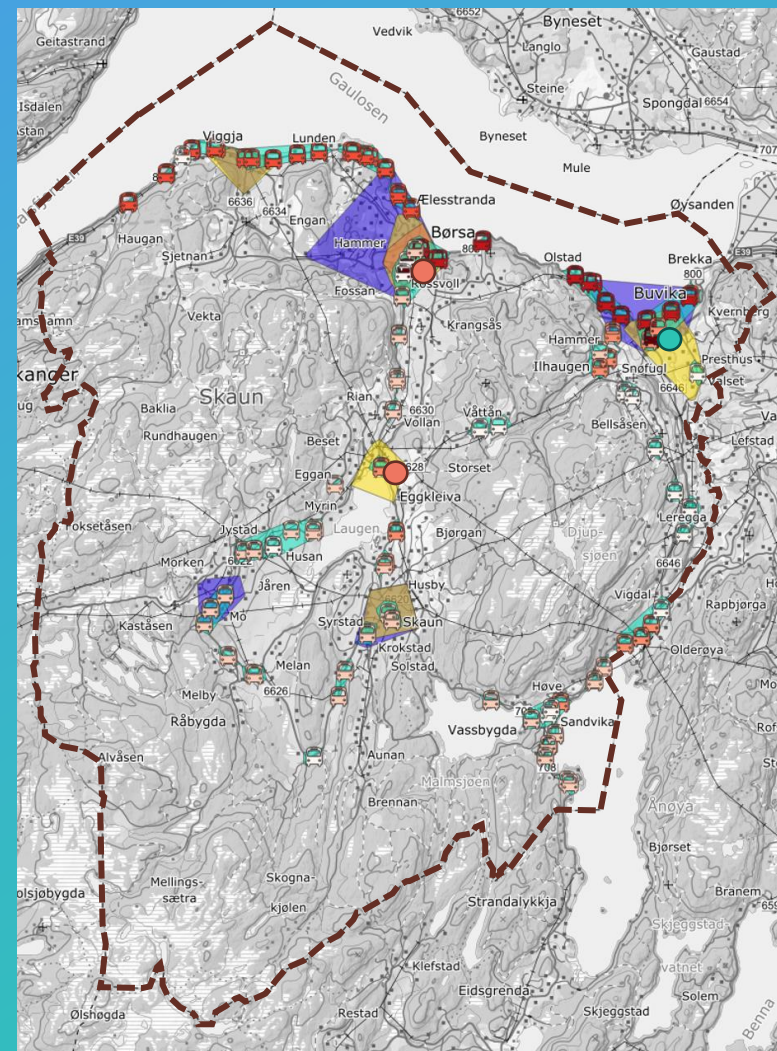
SAMFERDSEL

BUSSHOLDEPLASSER
(AVGANGER PR. UKE)



Tegnforklaring:

- Red circle: Innfartsparkering – etablert
- Green circle: Innfartsparkering - planlagt



INNFARTSPARKERING I BØRSA OG EGGKLEIVA

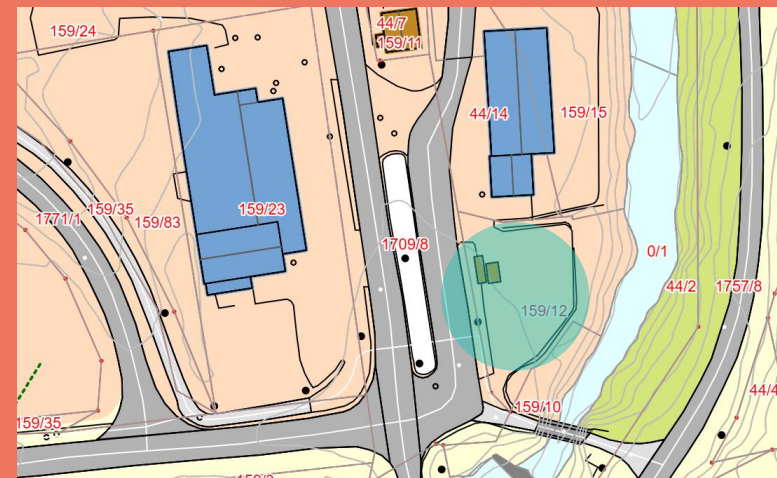


Ev. 39 Øysand – Thamshavn
Parsell: Furuvika – Børse – Viggja

142 bilplasser
10 sykkelplasser under tak

Kilde: https://www.atb.no/innfartsparkering/#collapse-article_2

Figur Innfartsparkering i Børse

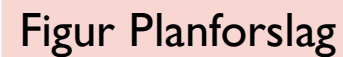


Miljøpakken har bygd innfartsparkering i Eggkleiva i Skaun kommune. I tillegg gjorde de området tryggere for de som sykler og går. Hensikten er å legge til rette for økt bruk av kollektivtrafikk.

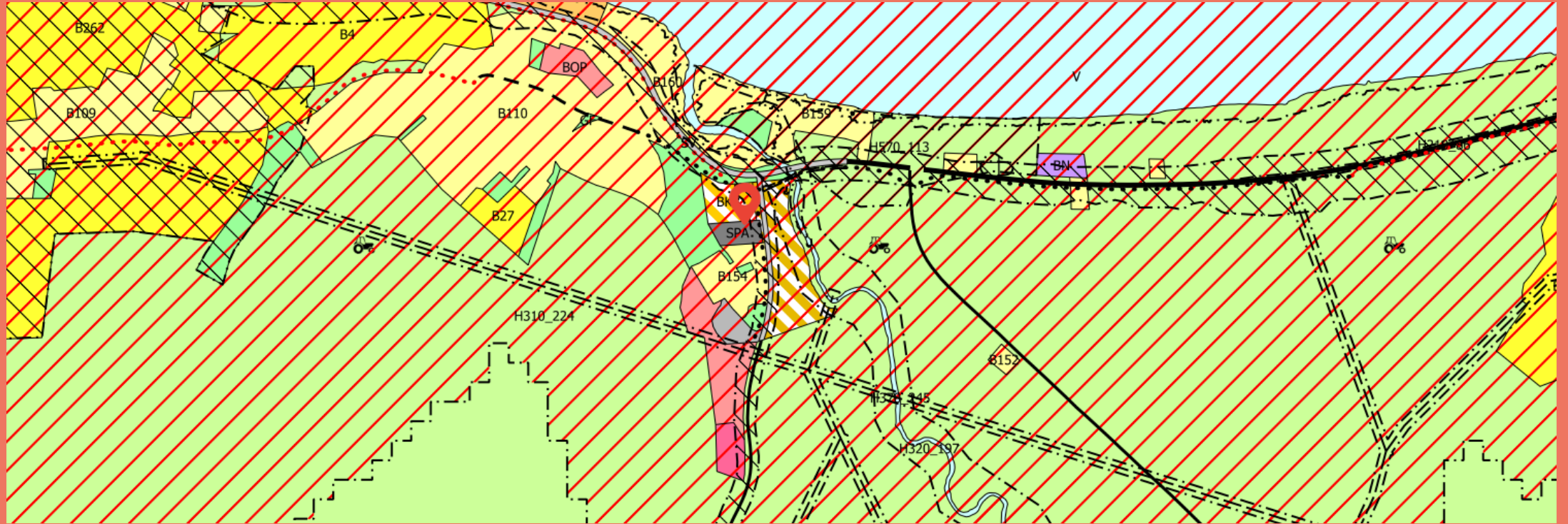
Prosjektet inkluderer: 12 parkeringsplasser for bil, sykkelparkering, ny bussholdeplass med leskur, eksisterende holdeplass langs fv. 709 oppgraderes, nye gangfelt og bedre belysning.

Figur Innfartsparkering i Eggkleiva

Statens vegvesen lager i samarbeid med Skaun kommune reguleringsplan for E39
Innfartsparkering i Buvika.

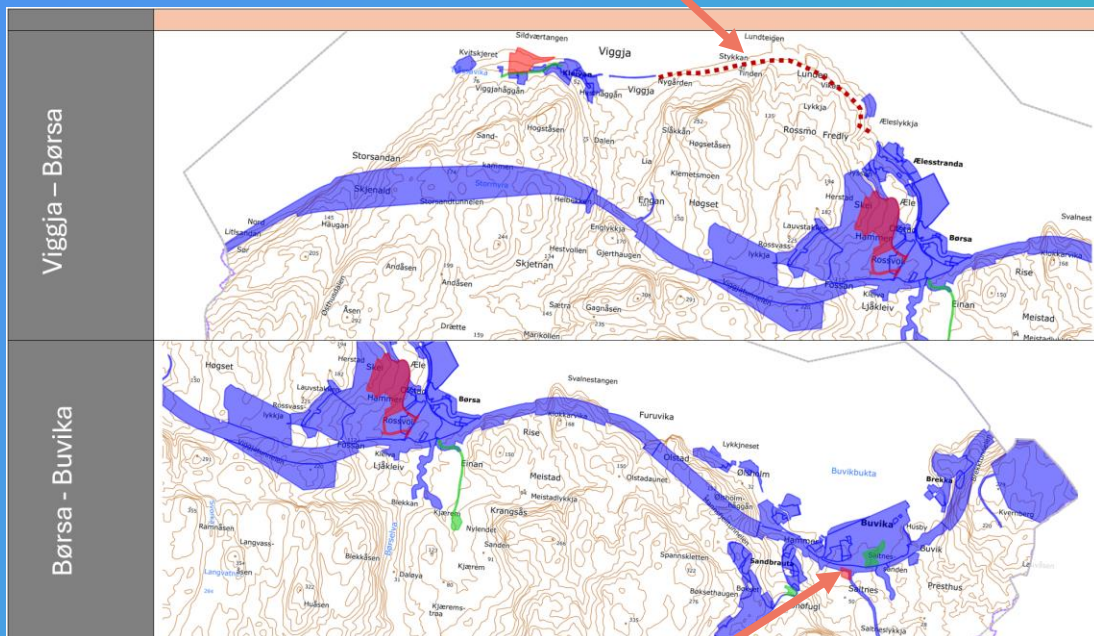


INNFAKTPARKERING I VIGGJA



Figur Innfartsparkering i Viggja - ?

DETALJREGULERING AV GANG-
OG SYKKELVEG LANGS FV.800,
SKAUN KOMMUNE



DETALJREGULERING FOR E39
INNFARTSPARKERING BUVIKA

MILJØPAKKEN 2025:

1. INNFARTSPARKERING I BUVIKA
2. G/S VEG VIGGJA-BØRSA

Det planlegges for å utrede (og om nødvendig) regulere **snarveger** og utrede behov for **innfartsparkering i Viggja**.

SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING (ATP)

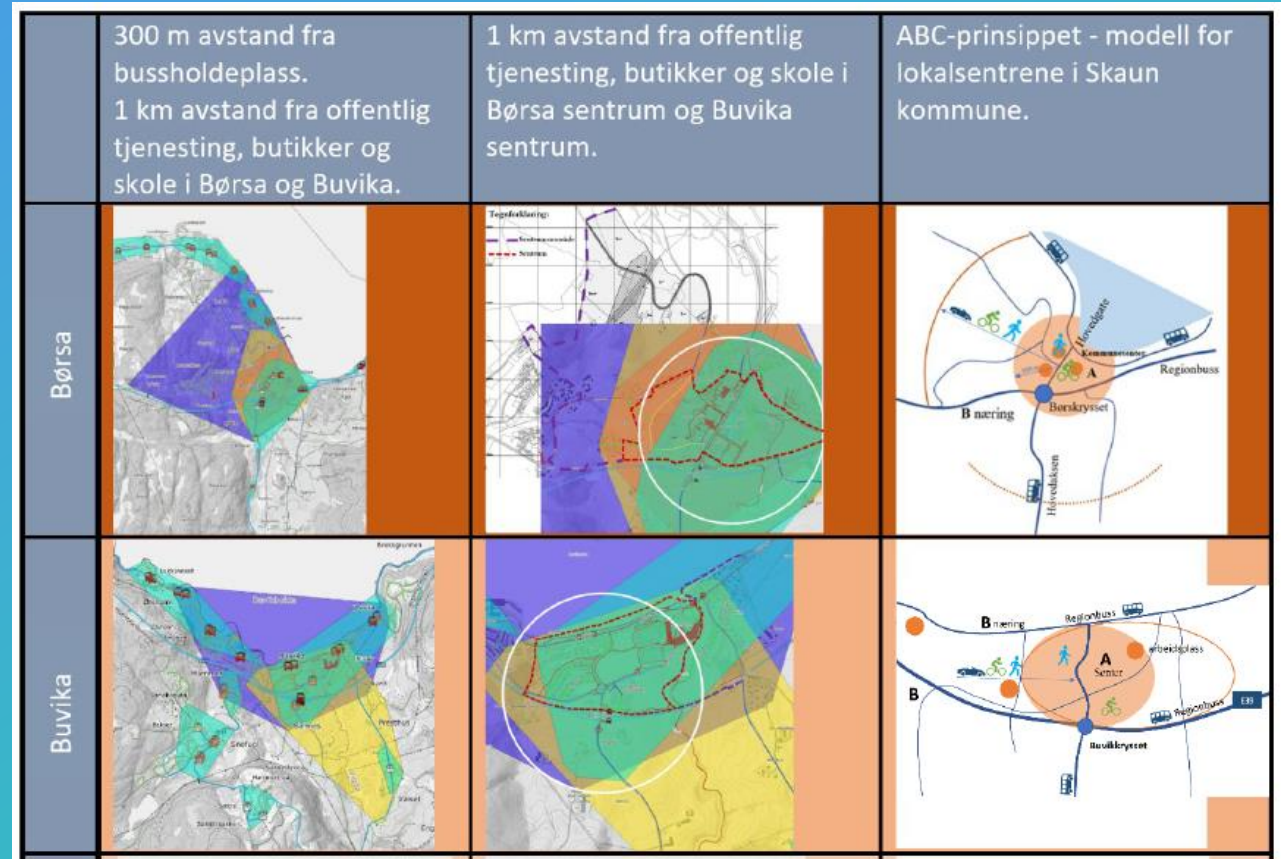
Her vises 300 meter avstand fra bussholdeplass, 1 km avstand fra offentlige tjenester, butikker og skoler i Børsa og Buvika.

ABC-prinsippet for arbeidslokalisering

«A-området er områder som er godt tilgjengelig med kollektiv, sykkel og til fots for mange. Bedrifter som skal lokaliseres i A-områder er kontorbedrifter som har mange ansatte og/eller besøkende, samt besøksintensive tjenester som detaljhandel, sykehus, kommunehus.

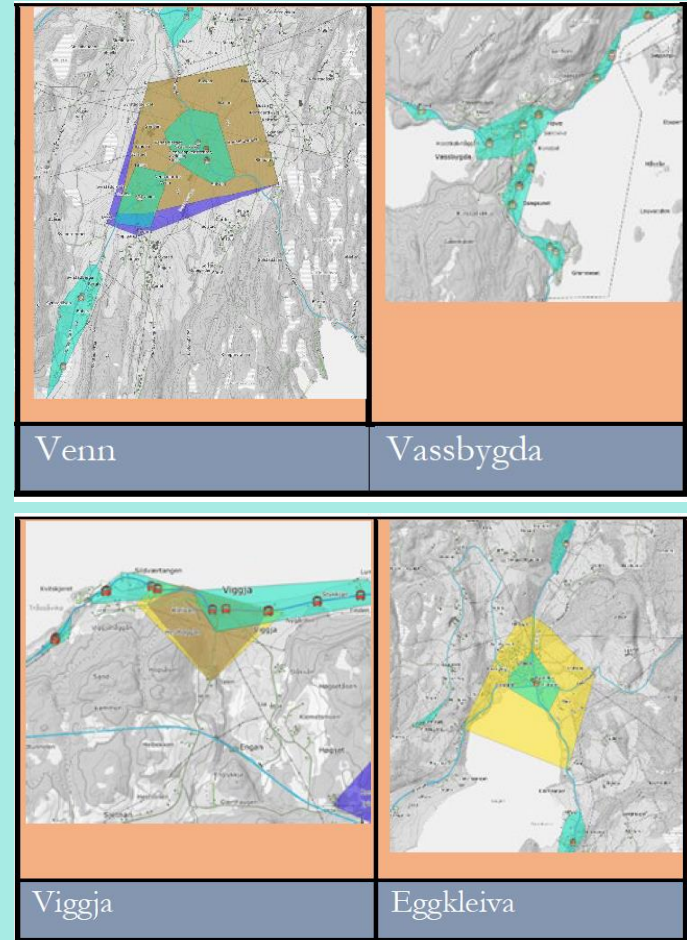
B-områder er områder som ligger i eller i tilknytning til tettsteder og har godt tilgang til hovedvegnettet. Typiske bedrifter som skal lokaliseres på B-områder er transportbedrifter, lagerhaller, bygg- og anleggsvirksomheten».

C-områder er områder som ligger på avstand fra tettstedene, slik at det kan etableres industrivirksomheter som er støy- og støvproduserende».



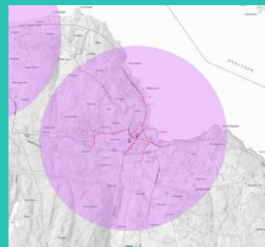
SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING (ATP)

Her vises 300 meter avstand fra bussholdeplass, 1 km avstand fra offentlige tjenester, butikker Viggja, Eggkleiva, Venn og Vassbygda og 1 km avstand fra skole i Venn.

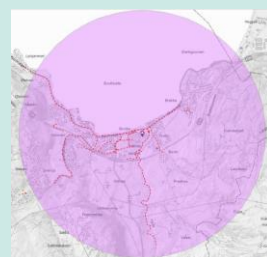
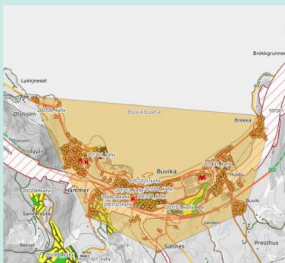


SKOLER – AVSTAND 1 KM, 2 KM OG 4 KM

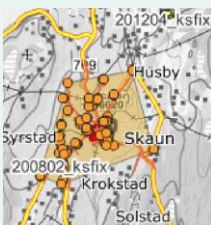
Børsa



Buvika



Venn



Kilde:

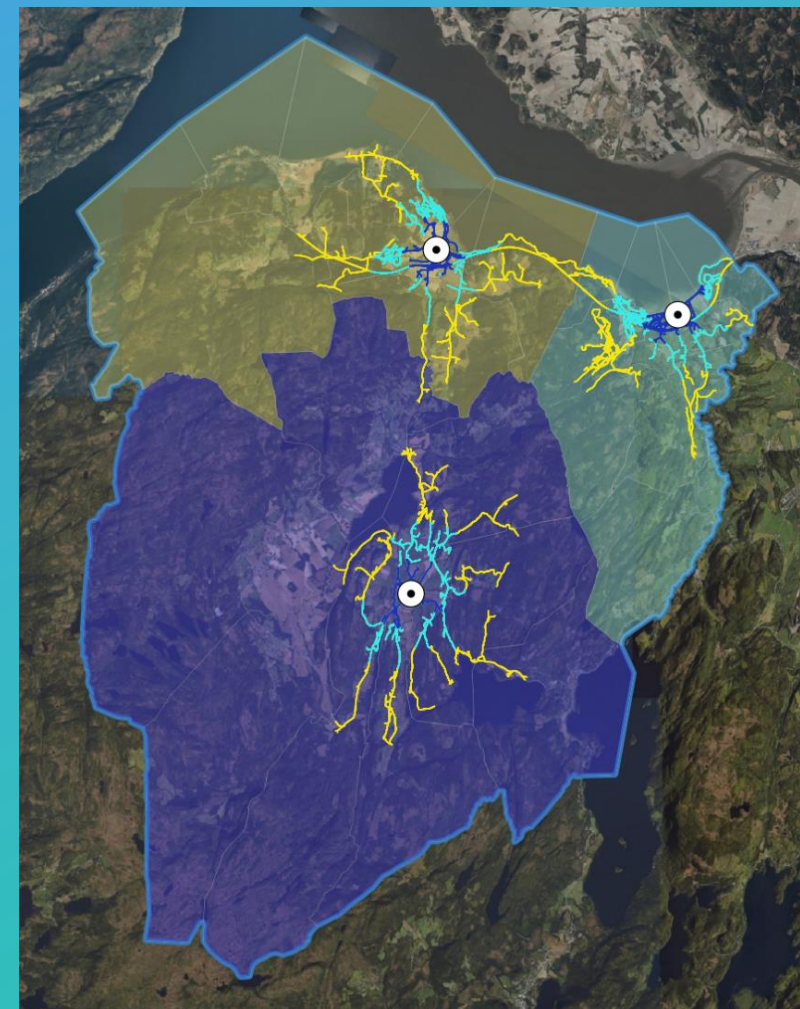
<https://www.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=3b06aac2499e45c5a49c0cd3161c1482>

Busstilbud til skolebarn både i barne- og ungdomsskole

- Av- og påstigning er et problem
- 70 prosent av elevene reiser med buss til/fra ungdomsskolen
- Tre skolebusser i Buvika, både på morgen og på ettermiddag

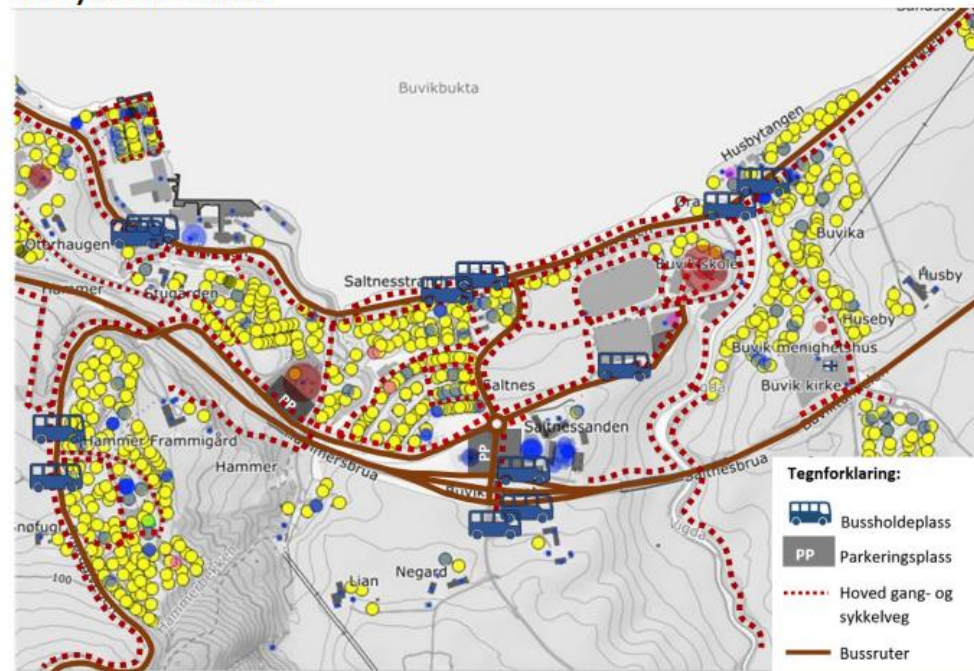
Venn: Utfordringer knyttet til henting/bringning og bussløsninger

Børsa og ungdomsskolen: Behov for større innfartsparkering



BÆREKRAFTIG MOBILITET OG TRANSPORT

Analyse for Buvika

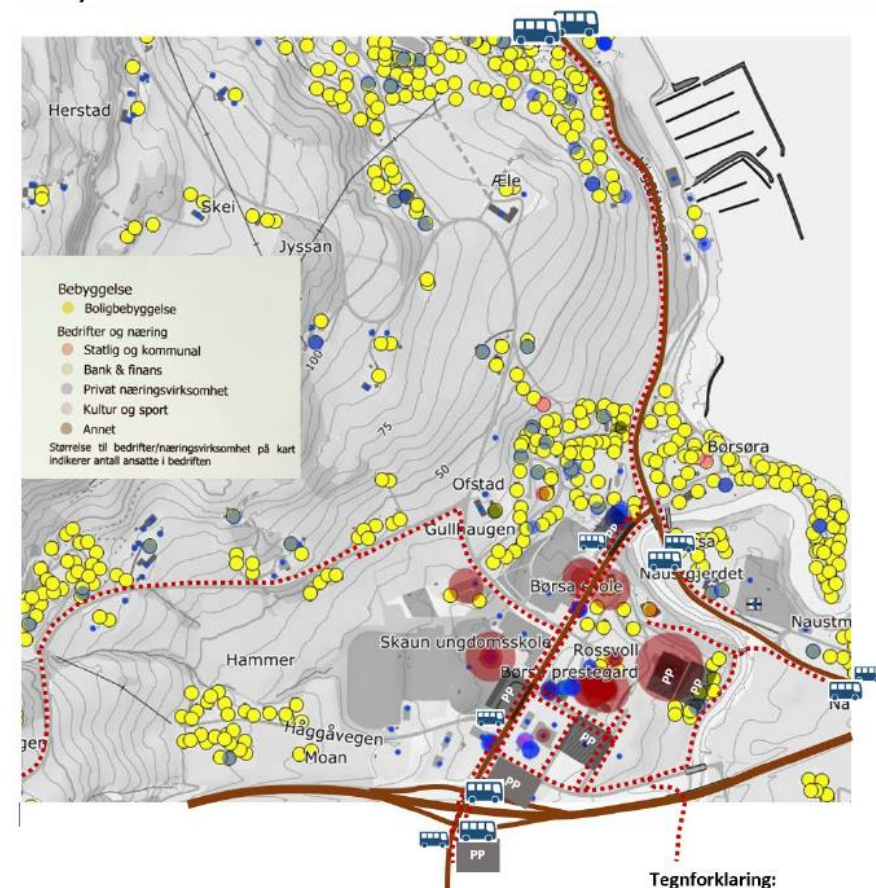


Må gjøres:

Vurdering av befolkningsøkning og kryssløsninger på hovedgata i Buvika (fra og med Buvikkryset E39 til og med Buvikvegen).

- Viktige trekk i Buvika sentrum. Modellering. Analyse
- Viktige kryss for syklende og gående.
- Løsninger for gående og syklende.
- Mindre tiltak
- Framtidens hovedgate.

Analyse for Børse



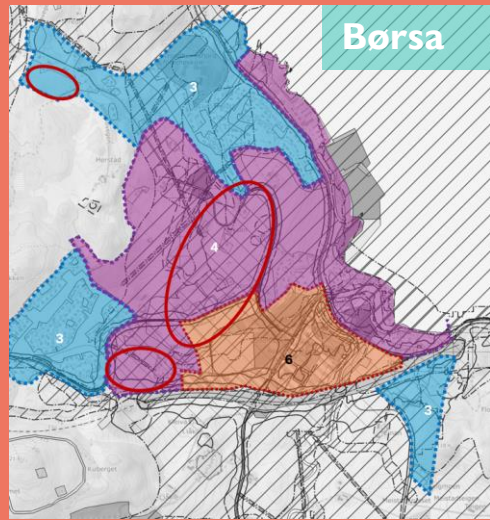
Må gjøres:

Vurdering av befolkningsøkning og kryssløsninger på Skaunavegen i Børse (fra og med Børskrysset E39 til krysset Skaunavegen/Buvikvegen):

- Viktige trekk i Børse sentrum. Modellering. Analyse
- Tilbud til gående og syklende.
- Viktige kryss for syklende og gående.
- Mindre tiltak
- Framtidens Skaunavegen. Nye løsninger.

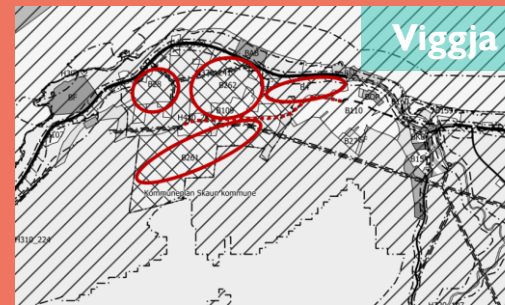
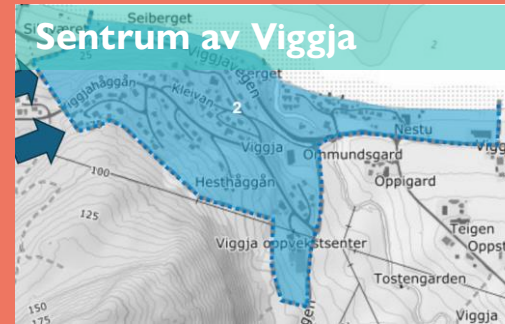
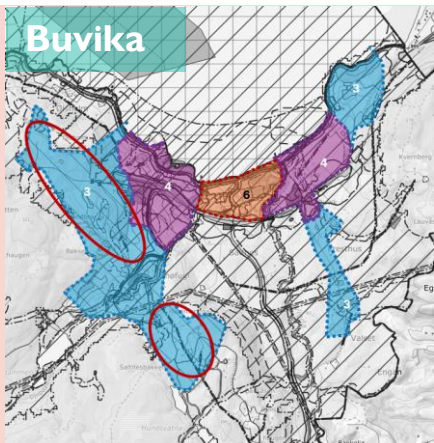
ATTRAKTIVE TETTSTEDER – OPTIMALISERING AV SENTRUM

Sentrumsnære områder og øvrige byggeområder



Tematisk fokus: Børsa og Buvika sentrum - sentrumsnære områder - øvrige byggeområder ved Børsa og Buvika:

- Snarveier
- Attraktive gågatene
- Sammenhengende gangveier med et nettverk av snarveier, turveier, gangveier og fortau
- Sammenhengende gang- og sykkelnettverk i kombinasjon med Buvikkryset E39 eller Børskryset E39, innfartsparkering, kollektivtrafikk og arbeidsplasser.
- Ny infrastruktur for sentrumsnære områder og øvrige byggeområder ved Børsa og Buvika.
- Hierarki for gang- og sykkelforbindelse – fra stor trafikk til snarveier.
- Løsning for Børskryset – Infrastruktur, adkomsten, trafiksikkerhet
- Løsning for Buvika - Infrastruktur, adkomsten, trafiksikkerhet
- Universell utforming
- Trafiksikkerhet. Spesielt fokus på vinterstid.



Tematisk fokus: Sentrum av Viggja og Venn - øvrige byggeområder:

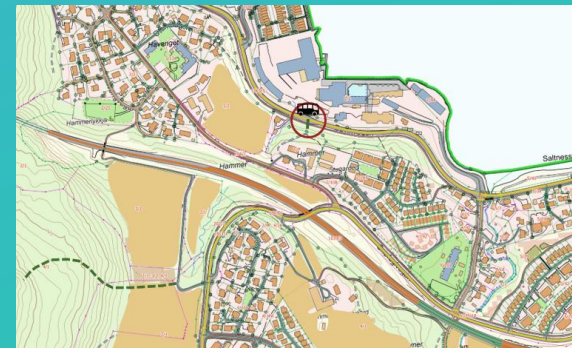
- Snarveier
- Attraktive gågatene
- Sammenhengende gangveier med et nettverk av snarveier, turveier, gangveier og fortau
- Ny infrastruktur for øvrige byggeområder ved Viggja og Venn.
- Sammenhengende gang- og sykkelnettverk i kombinasjon med kollektivtrafikk, skolene og arbeidsplasser.
- Mindre tiltak
- Universell utforming
- Trafiksikkerhet. Spesielt fokus på vinterstid.
- Utrede behov for innfartsparkering i Viggja og Eggkleiva.

SNARVEIPROSJEKT

Flere av kommunens innbyggere har i dag en skoleveg som ikke er regnet som trafikksikker, og som samtidig ligger utenfor rekkeviddekravene for skoleskyss. Dette fører til stor bilandel og krav til sikringskyss av elever (snitt 70 000 per elev med sikringskyss). Enkle løsninger med snarveier kan både være effektivt og mindre kostnadskrevende.



Potensielt turdrag som knytter sammen sentrum og marka



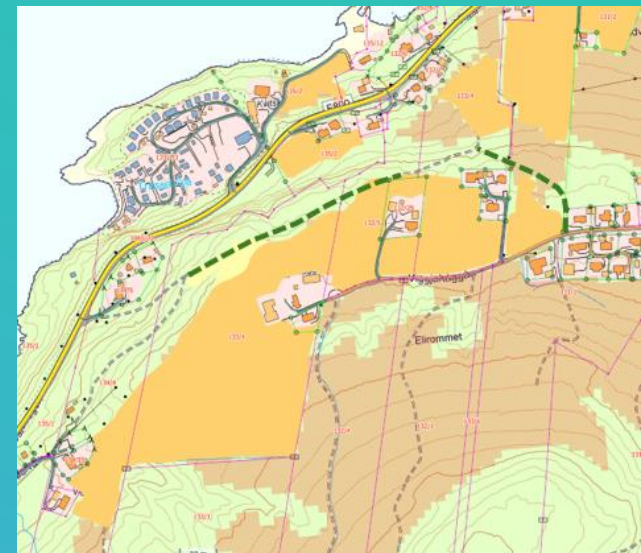
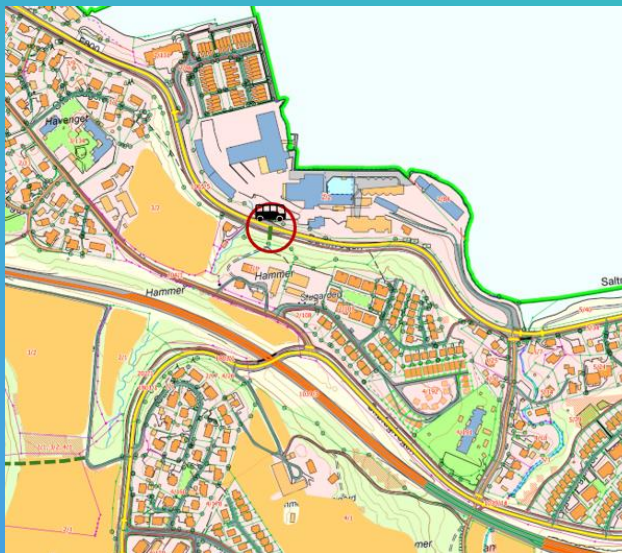
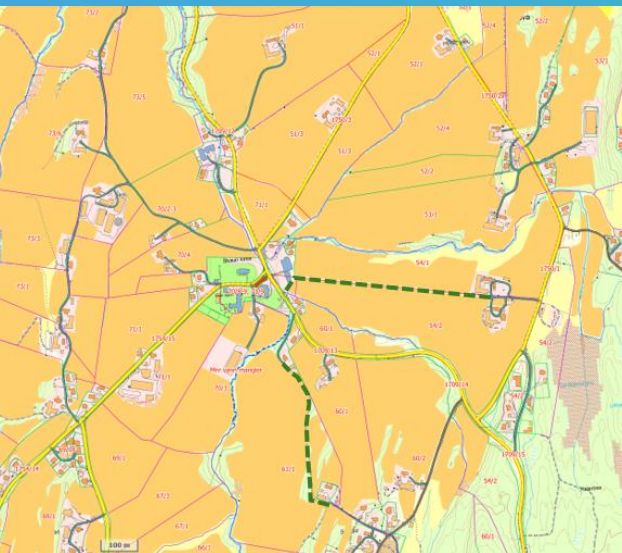
SNARVEIPROSJEKT

+

AKTUELLE TILTAK:

- LOKALISERE DE MEST EFFEKTIVE SNARVEIENE MELLOM BOLIGBEBYGGELSE OG LOKALE MÅLEPUNKT.
- FORBEDRE ATTRAKTIVITETEN TIL SNARVEIER.





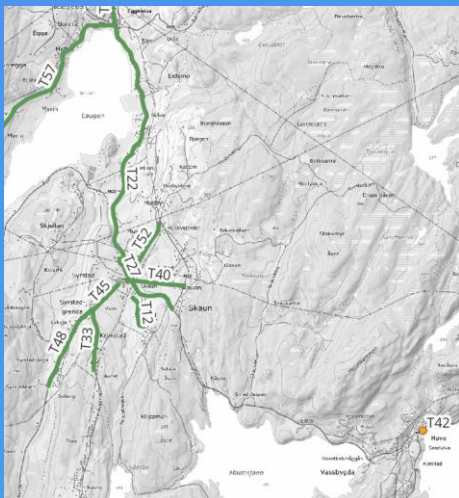
SNARVEIPROSJEKT



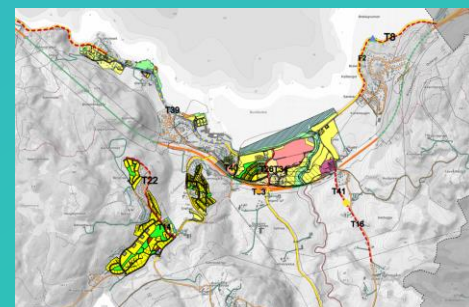
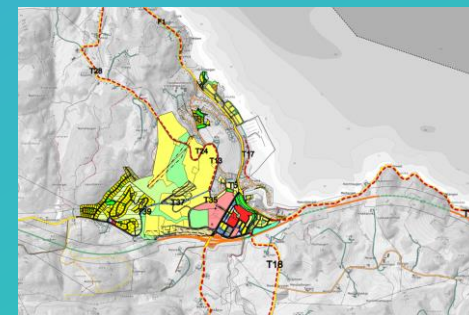
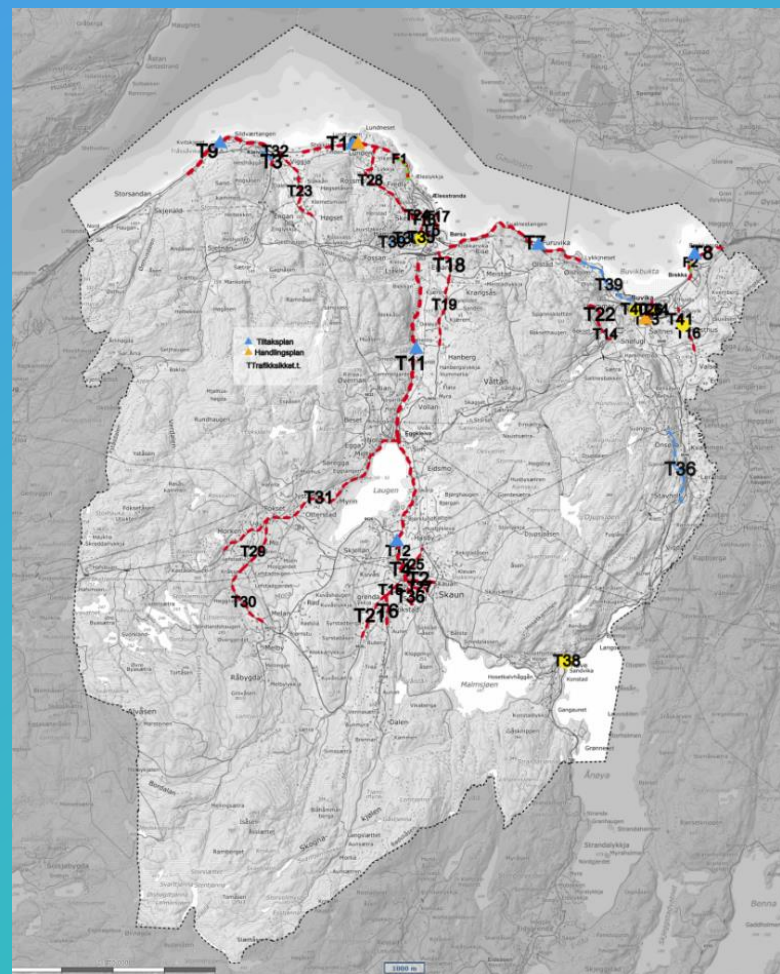
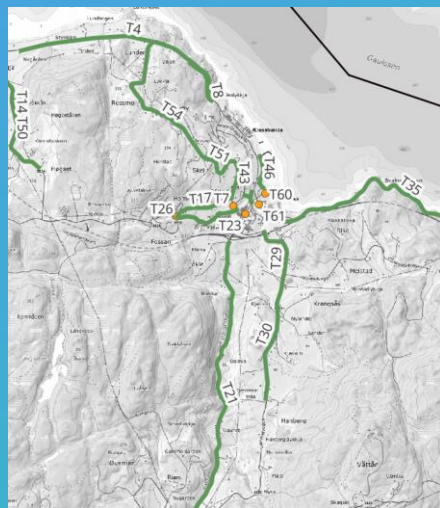
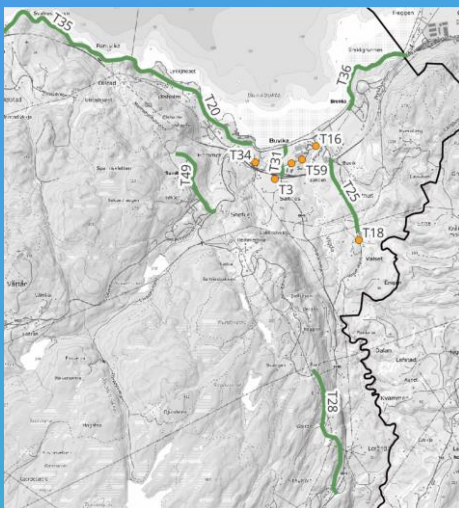
Hvordan jobbet vi – grunnlag/Skaun kommune:

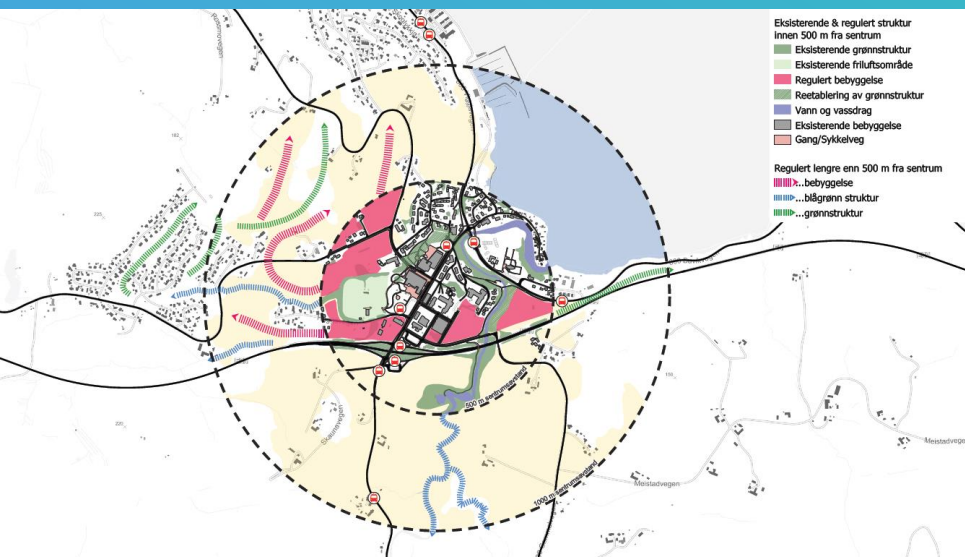
- Skaunstemmen
- Barnetråkkregistrering
- Reisevaneundersøkelse
- Seniortråkkregistrering
- GIS-analyse
- MoST-prosjektet: Klimasats, hospitering og EiT-kurs hos NTNU
- Historiske flyfoto for å se utvikling
- Befaring
- Erfaring fra Trondheim, Steinkjer, Randaberg kommune, Stavanger
- Erfaring fra Miljøpakken, NTNU, TØI, NMBU, Bylunsj med Statens vegvesen
- Flere





TILTAK





DIGITAL TVILLING (MODELL) FOR SKAUN KOMMUNE

Kan digital tvilling (modell) vise ?:

- den beste realistiske og kostnadseffektive løsningen for transportsystemet (veg, fortau, gang- og sykkelveg osv.) i Børsa. Analysen i hovedsak må fokusere mot å teste ut løsninger.

- avklaring av kryssutforming/rundkjøring Håggånvegen/Skaunavegen. Vi er åpne for å diskutere ulike kryssløsninger, både når det gjelder plassering og utforming. Det er imidlertid viktig at løsningen som foreslås er forankret i en grundig trafikkanalyse. Valg må begrunnes i trafiksikkerhet og fremtidig trafikkutvikling.

- omlegging av Rossmovegen til Håggånvegen. Grundige trafikale vurderinger/analyser er viktige.

- utbyggingstakt og hvilket behov det skaper for trafikkbilde

- hvordan vil transportsystemet utvikle seg i Børsa?

- mindre fysiske tiltak og store tiltak. For eksempel: Vil dette være den beste løsningen, fra et trafiksikkerhetssynspunkt, for å skille fotgjenger- og veibanen på forskjellige nivåer (etablere overgang eller underjordisk gangfelt) på Rossmovegen? Hvilken annen mer effektiv løsning er mulig her? Dette må gjøres med dokumentasjon av før- og ettersituasjon ut ifra hva som er realistisk å få til.

- parkeringsplasser (for bil og sykkel) og holdeplasser

- annen nødvendig informasjon som vil bli brukt i reguleringsplanene

AKTUELLE TEMAER

- **Infrastruktur: transport-, sosial- og teknisk**
- **Myke trafikanter**
- **Fokus på et sammenhengende:**

o sykkel- og gangnettverk i kombinasjon med kollektivtrafikk og arbeidsplasser;

o sykkel- og gangveier med et nettverk av snarveier, gangveier, fortau og turveier;

o fokus på trygge nettverk for gange/syklende til/fra: arbeid, skole, barnehage, fritidsaktiviteter og kulturskole, legekontor osv.

o fokus på alle målgrupper og et spesielt fokus på barn, unge og eldre.

o universell utforming

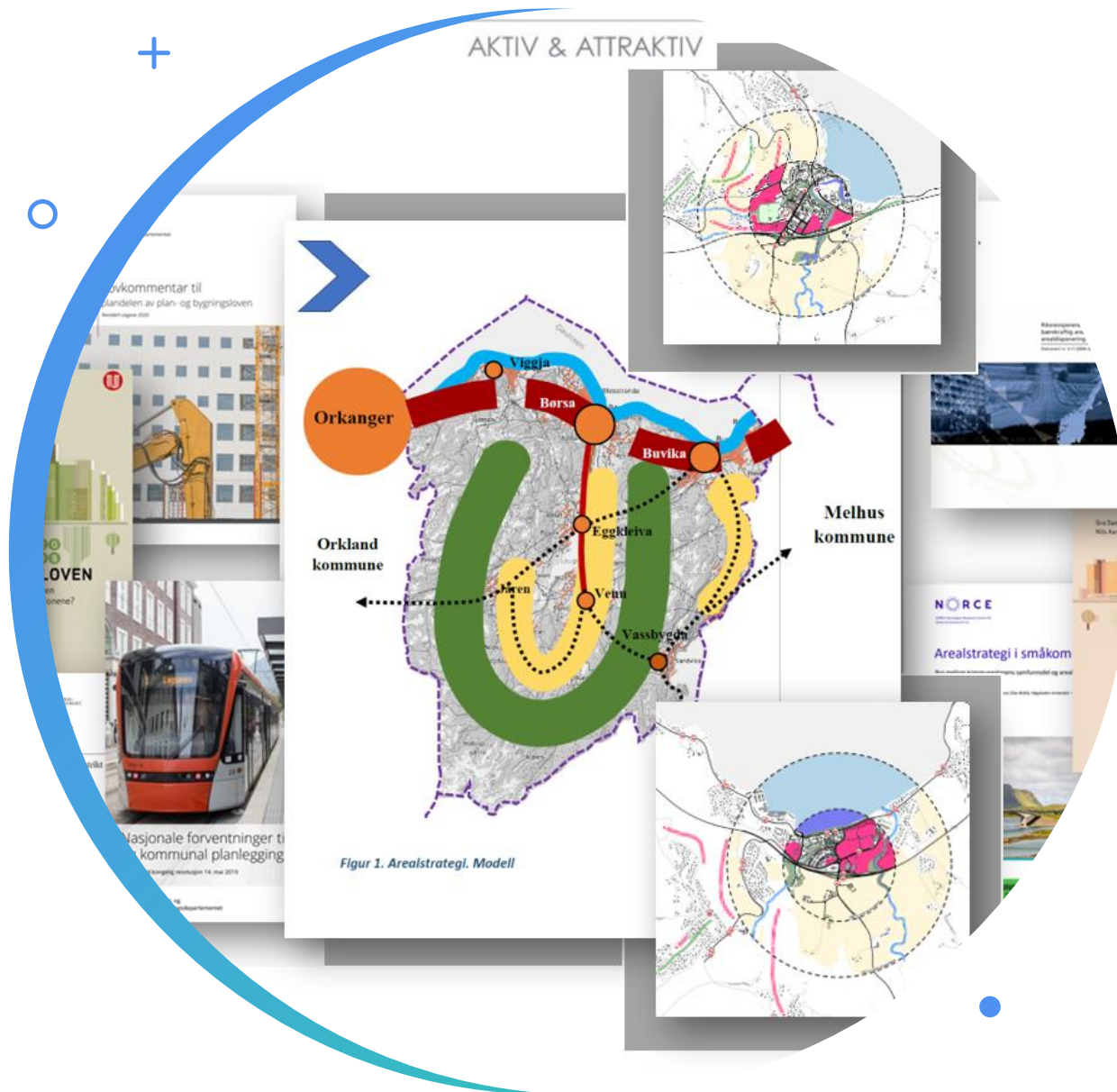
o trafikksikkerhet (kjørende, syklende og gående). Spesielt fokus på vinterstid.

o P/p og bussholdeplasser

o Anleggsfase – folkehelse - må tas hensyn i forslaget

o Redusere barriere virkning skapt av vegnettet.

- **Viktige tiltak for å redusere biltrafikk**



TAKK!

