

Løvsetvegen

Trafikkfaglig vurdering

Til:	Rett Hjem Bolig AS	Fra:	ViaNova AS
Dato:	10.11.2021	Referanse:	MST
Rev.:	1 (kap3.3)	Rev.dato:	25.10.2022

1. Bakgrunn

ViaNova AS er på vegne av Rett Hjem Bolig AS bedt om å gjøre en trafikkfaglig vurdering i forbindelse med detaljregulering av boliger og barnehage på gnr./bnr. 92/61 på Melhus.

Illustrasjon av planområdet er vist i figur 1 under.



Figur 1: Illustrasjon av planen, sett fra vest/Løvsetvegen (Rett Hjem Arkitekter, 09/21)

2. Håndbøker og litteratur

Følgende håndbøker og rapporter er benyttet ved utarbeidelse av notatet:

- Håndbok V713 Trafikkberegninger (Vegdirektoratet, 2014)
- Håndbok V127 Kryssingssteder for gående (Statens vegvesen, 2017)
- Reisevaner i Osloområdet - Prosam-rapport 218 (Ruter, 2015)
- Reisevaner i Trondheim 2019 – Hovedresultat – Nasjonal reisevaneundersøkelse 2018 med tilleggsutvalg (Miljøpakken, 2020)
- TØI-rapport 1413/2015 «Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/14»

3. Eksisterende situasjon

3.1 Beliggenhet

Planområdet ligger sentralt i Melhus, sør for brannstasjonen og nord for boligområde Potten/Losjevegen. Fylkesveg 6616 Løvsetvegen ligger nordvest og kommunal veg Søreggen nordøst for planområde.

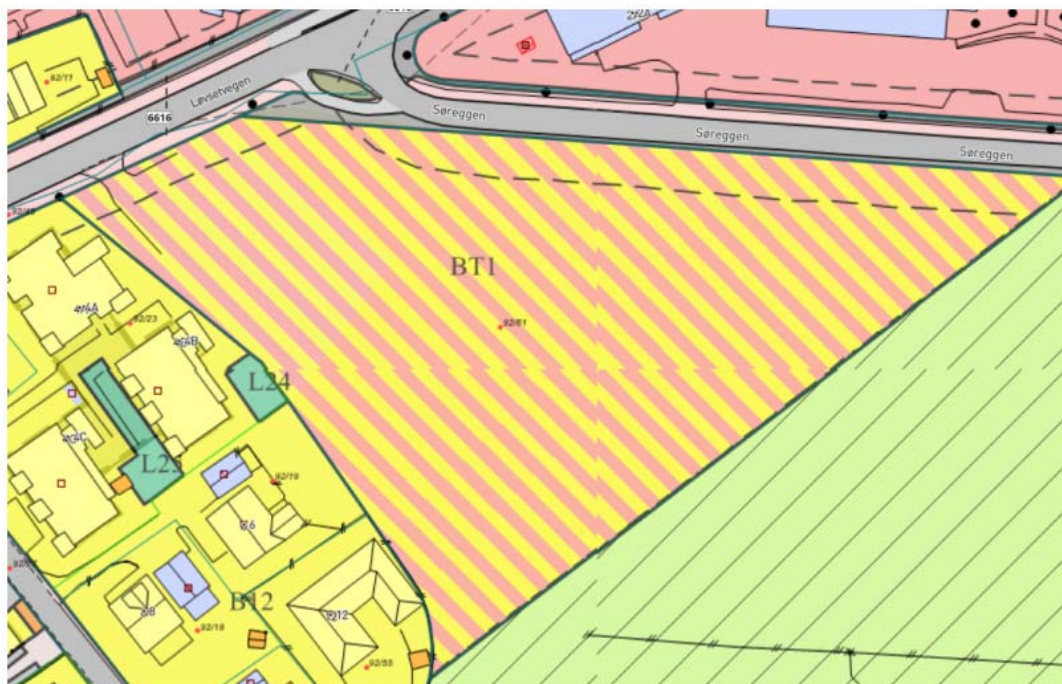


Figur 2: Beliggenhet. Planområdet vist med rød sirkel (obs: ikke plangrense)

Nærmeste skoler er Høyeggen barneskole, Gimse barneskole og Gimse ungdomsskole. Vesletun barnehage, Trolltoppen barnehage og Strandvegen barnehage er nærmeste barnehager.

3.2 Gjeldende regulering

Området er i dag ikke bebyggt, og er regulert til arealbruksformål BT1 (bolig/tjenesteyting) i kommuneplanens arealdel.



Figur 3: Utklipp fra gjeldende reguleringsplan

3.3 Trafikkgrunnlag

Fv. 742 Løvsetvegen har en trafikkmengde på 2800 kjt/d øst for Søreggen, og 3000 kjt/d vest for Søreggen, med tungtrafikkandel på hhv. 5 % og 4 %¹. Søreggen er en blindveg, og det er derfor sannsynlig at ÅDT på vegen er ca. 200 kjt/d. Søreggen er adkomstveg til fortrinnsvis boliger, og det er derfor sannsynlig at tungtrafikkandelen er noe lavere enn i Løvsetvegen.

Det bemerkes at både ambulansetjenesten og brannvesenet har avkjørsel fra Søreggens nordside, lenger øst ift ny avkjørsel til boligområde.

Løvsetvegen har fartsgrense 40 km/t på strekningen, mens Søreggen har fartsgrense 30 km/t.

¹ Trafikkdata hentet fra NVDB, 2020:

[https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@263727,7025974,15/hva:~\(id~540\)/valgt:1013756991:540](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@263727,7025974,15/hva:~(id~540)/valgt:1013756991:540)

3.4 Tilgjengelighet

For kjørende

Planområdet nås fra Sørebben via vikepliktsregulert T-kryss med fv. 742 Løvsetvegen. Hovedvegnettet med E6 i sørgående og nordgående retning nås enkelt via Melhusvegen og ramper fra Hølundvegen.

For kollektiv

Nærmeste holdeplass er Melhus skysstasjon i underkant av 500 m gange fra planområdet, som betjenes av både tog og buss. Holdeplassen betjenes av rute 71 «Brekås – Solsiden», rute 82 «Gimse skole – Hesttrøa», rute 440 «Trondheim – Melhus» og rute 340 «Trondheim – Støren». I tillegg betjenes Melhus stasjon av tog mellom Røros, Oppdal og Trondheim. Totalt betjenes Melhus skysstasjon av 9 avganger per time i hver retning i rush, og 3 per time utenom rush.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har utarbeidet en indeks for å vurdere tilgjengeligheten til kollektivtransport. Denne er videreutviklet av Urbanet Analyse i PROSAM-rapport 218 «Reisevaner i Oslo-området» (2015) for å vurdere hvorvidt kollektivtransporten kan konkurrere mot bilen (se tabell 1). I henhold til indeksen ligger planområdet innenfor det som kan kategoriseres som *særdeles god* kollektivtilgjengelighet.

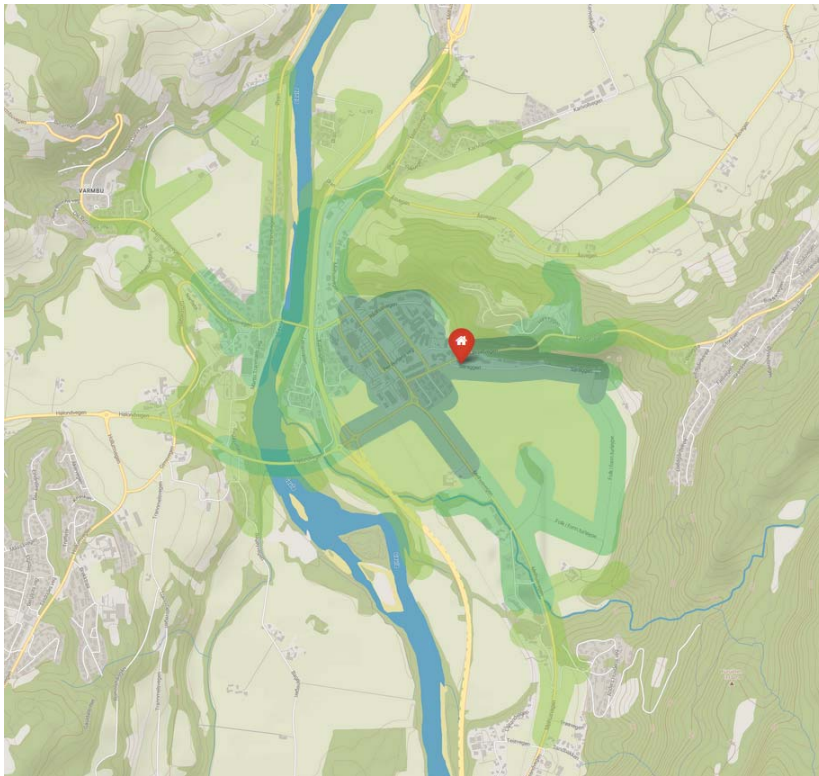
	Under 500 m	500 m – 1 km	1 km – 1,5 km	1,5 km til 2 km	Over 2 km
Minst 8 avg. pr time	Særdeles god	Svært god	Middels god	Middels god	Svært dårlig
Minst 4 avg. pr time	Svært god	God	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
2-3 avg. pr time	God	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig
1 avg. pr time	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

Tabell 1: Indeks for kollektivtilgjengelighet, hentet fra PROSAM-rapport 218 «Reisevaner i Oslo-området»

For gående og syklende

Planområdet har svært god tilgjengelighet for gående og syklende til de fleste tilbud i Melhus sentrum. Området ligger i gangavstand fra sentrum med flere handelstilbud, diverse offentlige servicefunksjoner og helsetilbud, skoler og barnehager. I tillegg er Sørebben forbindelse mot marka i øst. Planområdet har et godt potensial for bruk av gange på f.eks. reiser til butikk, skoler, og servicefunksjoner i sentrum.

Figur 4 og 5 på neste side viser hvor langt man kommer innenfor 10, 20 og 30 minutter med henholdsvis gange og sykkel fra planområdet. Med gange når man hele Melhus sentrum på 10 minutter, og Gimse innen 20 minutters gange. Med sykkel når man helt til Kvål i sør, Klett i nord, og Øysand i vest. Planområdet har et godt potensial for bruk av sykkel på reiser.



Figur 4: Figur fra sykledit.no viser hvor langt man kommer (fargekoder) på 10, 20 og 30 minutters gange i medium tempo (5 km/t)



Figur 5: Figur fra sykledit.no viser hvor langt man kommer (fargekoder) på 10, 20 og 30 minutters sykling i 17 km/t.

3.5 Reisemiddelfordeling

Reisemiddelfordeling er hentet fra Reisevaneundersøkelsen for Trondheim fra 2019 (Miljøpakken, 2021), se tabell 2. Melhus kommune har en høyere bilandel og en lavere kollektiv-, gange- og sykkelandel enn Trondheim kommune.

Bosted	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total	N
Trondheim	25,7%	9,4%	41,4%	9,2%	11,9%	2,4%	100,0%	12175
Orkdal	9,5 %	6,1 %	68,3 %	9,7 %	2,9 %	3,4 %	100,0 %	619
Midtre Gauldal	13,3 %	0,6 %	74,1 %	8,1 %	2,3 %	1,6 %	100,0 %	309
Melhus	15,1 %	1,0 %	66,8 %	9,9 %	6,0 %	1,3 %	100,0 %	903
Skaun	12,9 %	0,5 %	67,8 %	9,8 %	7,3 %	1,7 %	100,0 %	410
Klæbu	15,9 %	3,8 %	61,1 %	11,5 %	5,5 %	2,2 %	100,0 %	365
Malvik	11,8 %	1,9 %	64,7 %	14,4 %	5,6 %	1,6 %	100,0 %	804
Stjørdal	15,0 %	5,1 %	61,5 %	12,4 %	4,0 %	2,1 %	100,0 %	1310
Indre Fosen	14,7 %	4,0 %	65,6 %	8,5 %	4,3 %	2,9 %	100,0 %	552
Total	22,0%	7,5%	48,6%	9,8%	9,7%	2,3%	100,0%	17448

Tabell 2: Reisemiddelfordeling for kommuner i Trondheimsregionen

3.6 Trafikksikkerhet

3.6.1 Anlegg for gående og syklende

Både Søreggen og Løvsetvegen har eksisterende ensidig fortau på vegens nordre side. I tillegg har Søreggen et kort strekke med gang- og sykkelveg mot kryssing over Løvsetvegen.

Fra Løvsetvegen krysser man til Søreggen via opphøyd gangfelt. Løvsetvegen har flere fartshumper mellom Melhusvegen og Søreggen.



Figur 6: Gangfelt over Løvsetvegen, sett fra sør. (Kilde: Google Street View, bilde tatt okt. 2018)

Det er ikke gangfelt mellom gang- og sykkelvegen og fortauet i Søreggen. I henhold til håndbok V127 «Kryssingssteder for gående» (2017) er det ikke anbefalt med gangfelt på veier med fartsgrense 30 km/t, med ÅDT under 2000 kjt/d og under 40 kryssende per time. Fortauet langs Søreggen betjener fotgjengertrafikk til/fra ca. 40-50 boenheter i dag. Det er ikke gjort tellinger av antall fotgjengere, men det vurderes som at mengden sannsynligvis vil være under 40 per time for eksisterende situasjon.

3.6.2 Registrerte ulykker

Det er ikke registrert ulykker i området rundt planområdet de siste 10 år.

4. Fremtidig situasjon

4.1 Beskrivelse av planen

Det planlegges etablering av totalt 123 leiligheter, i tillegg til barnehage og områdelekeplass. Det er per i dag ikke avklart hvilket behov kommunen har med tanke på antall barnehageplasser. For videre beregninger er det antatt 2 avdelinger à 20 barn.

Adkomst

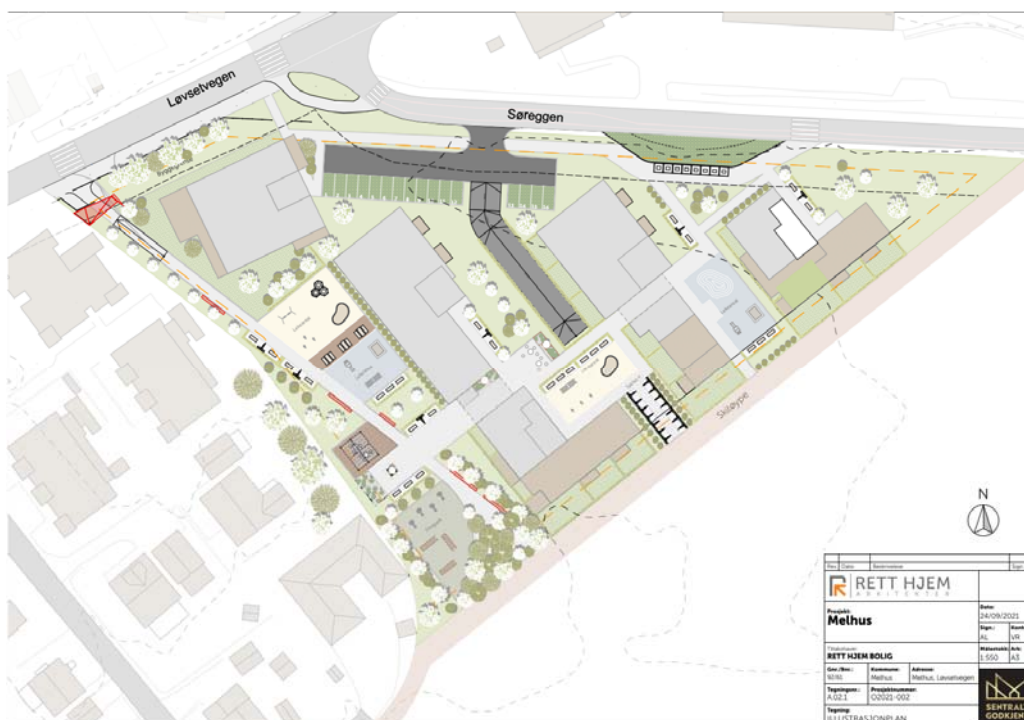
Planområdet får biladkomst fra Sørebben. Gående og syklende har adkomst både fra Sørebben i nord, og fra Løvsetvegen i vest. Som del av planen etableres det fortau på søndre side av Løvsetvegen forbi planområdet.

Renovasjon

Renovasjon planlegges ivaretatt med renovasjonslomme i Sørebben (se figur 7).

Parkering

Parkering etableres i hovedsak i kjeller, i tillegg til gjesteparkering i dagen. Det etableres 84 parkeringsplasser tilhørende leiligheter, 24 gjesteparkingsplasser, og 5 HC-plasser. I tillegg etableres 11 plasser til barnehagen, og 236 sykkelparkingsplasser.



Figur 7: Utklipp fra illustrasjonsplan (Rett Hjem Arkitekter, 09/21)

5. Trafikkberegninger

5.1 Turproduksjon

Boliger

Ifølge Statens vegvesens håndbok V713 «Trafikkberegninger» vil en bolig produsere mellom to og fire personturer per person per virkedøgn. Det stemmer godt overens med den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2013/14, som oppgir at personer bosatt i Trondheimsregionen i gjennomsnitt utfører ca. 3,4 daglige reiser. Ifølge Statistisk sentralbyrå² bor det 2,32 personer per husholdning i Melhus. Dette er sannsynligvis høyere enn antallet beboere per boenhet i ny bebyggelse, da Melhus kommune består av en stor andel større boenheter. Blant annet bor ca. 15,2 % av befolkningen på landsbrukseiendommer. For å få mest mulig riktig turproduksjonsfaktor er det derfor tatt utgangspunkt i befolkningstall per boenhet for Trondheim kommune, som har en større andel leilighetsbebyggelse, og i snitt 1.99 personer per boenhet. Med utgangspunkt i dette vil hver boenhet produsere i snitt ca. 7 personturer per døgn. Ved utbygging av 123 nye boenheter vil dette tilføre 832 personturer per døgn (se tabell 3).

Personturer per boenhet	Antall boenheter	Personer per boenhet	Reiser per person	Personturer per boenhet	Personturer fra boliger totalt
Bolig	123	1,99	3,4	6,8	832

Tabell 3: Beregning av antall personturer for boliger på planområdet

Tar vi utgangspunkt i beregnet antall personturer i tabell 3 over, samt reisemiddelfordeling i Melhus kommune fra tabell 2, vil beregnet bilturproduksjonsfaktor utgjøre ca. 5 bilturer per døgn per boenhet. Dette ligger i øvre grense for turproduksjonsfaktorer fra Statens vegvesens håndbok V713 «Trafikkberegninger», som oppgir en faktor på 3,5 bilturer per boenhet per døgn, innenfor et variasjonsområde på 2,5 – 5,0 (se tabell 4 under).

TURPRODUKSJON PR. ENHET PR. DØGN

AREALBRUK	ENHET	TURPRODUKSJON		
		Personturer	Bilturer	Variasjonsområde
BOLIG - eget eller andres hjem	pr. bolig pr. person		3.5 1.0	2.5 - 5.0 0.5 - 1.5
	pr. bolig pr. person	9.0 3.0		7 - 12 2 - 4
INDUSTRI - fabrikk - lager - verksted - engros	pr. ansatt pr. 100 m ²		2.5 3.5	1.5 - 5 2.0 - 6
	pr. ansatt pr. 100 m ²	4.0 6.0		3 - 8 4 - 10
HANDEL - detalj - kiosk - bensinstasjon - kjøpesenter	pr. ansatt pr. 100 m ²		25 45	10 - 45 15 - 105
	pr. ansatt pr. 100 m ²	50 90		20 - 80 30 - 150
KONTOR - post - bank - helse - off. kontorer	pr. ansatt pr. 100 m ²		2.5 8	2 - 4 6 - 12
	pr. ansatt pr. 100 m ²	4 12		2 - 6 5 - 20

Tabell 4: Turproduksjonsfaktorer (Håndbok V713 Trafikkberegninger, Statens vegvesen, 1988)

² <https://www.ssb.no/kommunefakta/melhus>

Faktorer som bidrar til å redusere antall bilreiser for ny bebyggelse er kort avstand til sentrum og lav parkeringsdekning. Til sammenligning oppgir Prosamrapport 121 «Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus» et variasjonsområde på 1,5 – 2,7 bilturer per døgn for husholdninger med 2 personer som ligger innenfor en avstand på 0 – 2,4 km fra sentrum i områder med høy tetthet (se tabell 5 under). Rapporten bygger på den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2001, Prosams reisevaneundersøkelse fra 2001 og data fra Prosams feltundersøkelse.

Beregning av bilturproduksjon for boligområder
Antall bilbevegelser per hushold (sum til/fra). Gjelder for mandag-fredag. ^{1) 5)}

Km fra Oslo		Personer i husholdet ⁴⁾			
sentrum ²⁾	Bebyggelse ³⁾	1 person	2 personer	3 personer	4 personer
0-2,4 km	Høy tetthet/urbant	0,7 - 1,2	1,5 - 2,7	2,3 - 4,1	2,9 - 5,0
	Middels tetthet/urbant	0,9 - 1,3	2,1 - 2,9	3,1 - 4,3	3,9 - 5,3
2,5-4,9 km	Høy tetthet/urbant	0,7 - 1,2	1,6 - 2,7	2,4 - 4,0	3,1 - 5,0
	Høy tetthet	1,2 - 1,4	2,5 - 3,0	3,8 - 4,4	4,7 - 5,4
	Middels tetthet/urbant	1,0 - 1,4	2,3 - 3,0	3,4 - 4,5	4,2 - 5,5
	Middels tetthet	1,2 - 1,6	2,7 - 3,5	4,0 - 5,0	4,9 - 6,1
	Lav tetthet	1,3 - 1,6	3,0 - 3,5	4,4 - 5,1	5,4 - 6,1
5,0-9,9 km	Høy tetthet/urbant	0,8 - 1,4	1,6 - 3,0	2,4 - 4,4	3,0 - 5,5
	Høy tetthet	1,1 - 1,5	2,3 - 3,3	3,5 - 4,8	4,3 - 5,9
	Middels tetthet/urbant	1,0 - 1,5	2,3 - 3,3	3,4 - 4,8	4,2 - 5,8
	Middels tetthet	1,3 - 1,7	2,8 - 3,7	4,1 - 5,3	5,0 - 6,4
	Lav tetthet/urbant	1,3 - 1,5	2,8 - 3,3	4,2 - 4,8	5,2 - 5,9
10-19,9 km	Høy tetthet/urbant	0,8 - 1,4	1,7 - 3,2	2,6 - 4,7	3,2 - 5,7
	Høy tetthet	1,2 - 1,6	2,6 - 3,6	3,8 - 5,2	4,7 - 6,3
	Middels tetthet/urbant	1,0 - 1,7	2,3 - 3,7	3,4 - 5,3	4,2 - 6,4
	Middels tetthet	1,4 - 1,9	3,0 - 4,0	4,4 - 5,7	5,4 - 6,9
	Lav tetthet/urbant	1,2 - 1,7	2,8 - 3,8	4,1 - 5,4	5,1 - 6,5
20km +	Middels tetthet/urbant	1,4 - 1,9	3,0 - 4,1	4,4 - 5,8	5,4 - 6,9
	Middels tetthet	1,6 - 2,4	3,4 - 5,0	4,9 - 6,9	5,9 - 8,1
	Lav tetthet/urbant	1,4 - 2,4	3,0 - 4,9	4,5 - 6,7	5,5 - 7,9
	Lav tetthet	1,6 - 2,7	3,5 - 5,4	5,1 - 7,4	6,2 - 8,6

Tabell 5: Bilturproduksjon for boliger hentet fra i Prosamrapport 121 «Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus»

Det vurderes ikke som sannsynlig at nivået av bilaktivitet i Melhus sentrum kan sammenlignes med indre Oslo. Antagelig vil nivået ligge et sted i mellom faktoren for Oslo og for Melhus kommune, og det er derfor tatt utgangspunkt i faktoren fra håndbok V713, med 3,5 bilturer per boenhet per døgn.

Turproduksjonsfaktor	Minimum	Maksimum	Forventet for planområdet
Prosam rapport 121	1,4	2,4	-
Reisevaneundersøkelsen fra Trondheim fra 2019 (Miljøpakken, 2020)	-	-	4,7
Håndbok V712 Trafikkberegninger (per boenhet)	2,5	5,0	3,5

Tabell 6: Turproduksjonsfaktorer

For utbygging av 123 leiligheter gir dette en total bilturproduksjon på 431 bilturer per døgn (se tabell 7).

Bilturproduksjon per boenhet per årsdøgn	Antall boenheter	Bilturproduksjon per døgn per boenhet	Bilturer forventet for boliger per døgn
Etter utbygging	123	3.5	431

Tabell 7: Beregnet antall bilturer per boenhet per årsdøgn.

Barnehage

I følge «Etablering av turproduksjonstall for barnehager» (M. Lindøen, 2012), produserer hvert barn i snitt 1,88 bilturer per virkedøgn (inkludert trafikk fra ansatte). For en barnehage med 40 barn gir dette en bilturproduksjon på totalt 75 bilturer per virkedøgn, og 68 bilturer per årsdøgn.

Bilturproduksjon barnehage	Antall barn	Bilturer per barn per virkedøgn	Bilturproduksjon totalt virkedøgn	Bilturproduksjon totalt årsdøgn
Eksisterende og fremtidig situasjon	40	1,88	75	68

Tabell 8: Bilturproduksjon for Bergheim barnehage.

Netto trafikkøkning

Legger vi sammen trafikken fra leilighetsbebyggelse og barnehage, vil planområdet totalt gi en trafikkøkning på ca. 500 kjt/d.

	Bilturproduksjon boenheter	Bilturproduksjon barnehage	Bilturproduksjon totalt
Etter utbygging	431	68	499


Tabell 9: Netto trafikkøkning

Utbyggingen på planområdet vil medføre en trafikkøkning i Søreggen og Løvsetvegen. Det er vanskelig å anslå nøyaktig hvordan den nyskapte trafikken vil fordele seg i vegnettet uten bruk av større transportmodell, men det er sannsynlig at trafikkøkningen i størst grad vil komme på vestre del av Søreggen, og Løvsetvegen vest for Søreggen. Det anslås dermed at trafikken i Søreggen øker fra 200 til 700 kjt/d, og at trafikken i Løvsetvegen vest for Søreggen øker fra 2800 til 3300 kjt/d.

6. Trafikksikkerhet

6.1 Anlegg for gående og syklende

Utbyggingen på planområdet medfører at trafikken i Sørebben øker fra 200 kjt/d til 700 kjt/d. Sørebben har fortau langs vegens nordre side forbi planområdet, og vil betjene fotgjengertrafikk til/fra ca. 40-50 boenheter i tillegg til ny bebyggelse. Det er ikke gjort tellinger av fotgjengere langs vegen, men med utbygging av flere enheter vil antall fotgjengere som krysser Sørebben øke. I henhold til håndbok V127 «Kryssingssteder for gående» anbefales det etablering av gangfelt på veger med ÅDT under 2000 kjt/d og antall fotgjengere over 40 i makstimen. Det anbefales derfor at kryssing over Sørebben anlegges som gangfelt.

Skiltet fartsgrense	ÅDT	< 2000	
	Kryssende i makstimen	< 40	> 40
	Akseptabelt fartsnivå		
	35 km/t		

Figur 8:Utklipp fra figur for gangfeltkriterier i håndbok V127. Gul betyr at gangfelt ikke anbefales. Grønn betyr at gangfelt anbefales som del av gangnett og fremkommelighetstiltak.

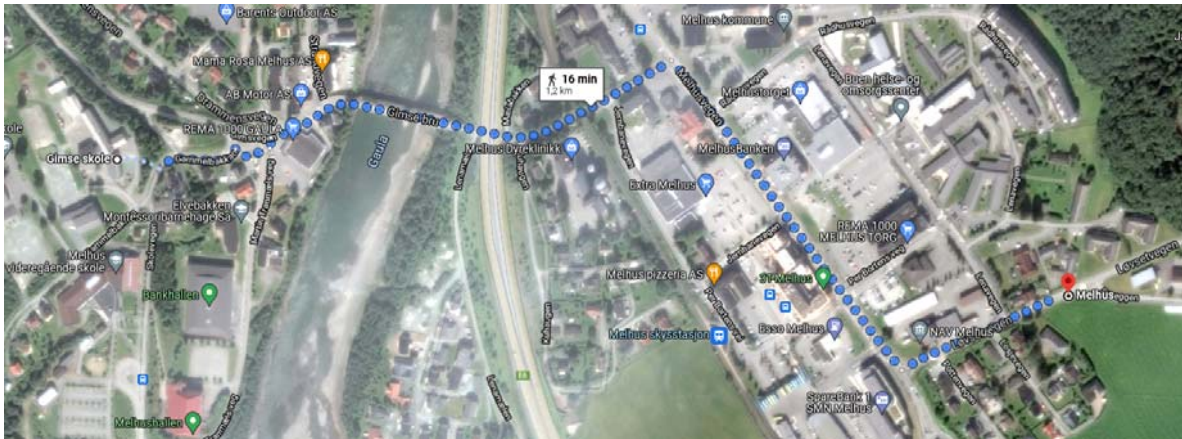
Videre medfører utbyggingen at trafikken på Løvsetvegen vest for Sørebben øker fra 2800 kjt/d til 3300 kjt/d. Løvsetvegen har opparbeidet fortau langs vegens nordre side, skilt fra kjørebane med vegrekkverk. Det er i tillegg regulert fortau langs vegens søndre side vestover mot sentrum. Det er opparbeidet opphøyd gangfelt over Løvsetvegen fra Sørebben. Det vurderes ikke som nødvendig med ytterligere tiltak i Løvsetvegen.

6.2 Trygg skoleveg

Planområdet er i dag del av opptaksområdet for Høyeggen skole, ca. 650 m østover langs Løvsetvegen, men fra 1.1.2022 blir planområdet del av opptaksområdet til Gimse skole³. Skolen ligger på andre siden av Gaula, ca. 1,2 km gange fra planområdet.

For å komme til skolen må elever gå gjennom sentrum, via fortau langs Løvsetvegen og enten Lenavegen eller Melhusvegen. Deretter må elevene fortsette på fortau og gang- og sykkelveg langs Gimsevegen, krysse jernbanen via gang- og sykkelvegkultvert, og Gaula via gangveg på Gimse bru. Til slutt følger elevene Gammelbakkane opp til skolen fra Gimsevegen. Skolevegen er illustrert med kart og utsnitt av tverrsnitt i figur 9 – 15 på de neste to sidene.

³ <https://www.melhus.kommune.no/skoletilhoerighet.341878.no.html>



Figur 9: Skolevei til Gimse skole fra planområdet, via Melhusvegen (kilde: Google Maps)



Figur 10: Løvsetvegen sett fra øst (Bilde hentet fra Google street view, tatt mai 2019)



Figur 11: Lenavegen sett fra sør (Bilde hentet fra Google street view, tatt mai 2019)



Figur 12: Melhusvegen sett fra sør (Bilde hentet fra Google street view, tatt mai 2019)



Figur 13: Gimsevegen sett fra øst (Bilde hentet fra Google street view, tatt mai 2019)



Figur 14: Gimse bru sett fra øst (Bilde hentet fra Google street view, tatt mai 2019)



Figur 15: Gammelbakkan sett fra Gimsevegen (Bilde hentet fra Google street view, tatt mai 2019)

Det er fortau, belysning, og fartsgrense enten 30 eller 40 km/t på hele skolevegstrækningen, samt moderate trafikkmengder. Samtidig innebærer strækningen mange krysningspunkter av veg og inn- og utkjøringer fra parkeringsplasser, vareleveringsområder etc. Som et minimum vil elever måtte krysse fem gangfelt, to tilrettelagte kryssinger over avkjørsler, og fire avkjørsler uten spesiell tilrettelegging. Dette er forhold som vil komplisere trafikkbildet, spesielt for de yngste barna.

Avstand til skolen påvirker reisemåte. I henhold til TØI-rapport 1413/2015 «Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/14» vil andelen som går til skolen synke raskt med økende lengde. Mens nesten 80 prosent går på avstander under 0,5 km, er det kun litt over en tredjedel som går på strækninger mellom en og to km, og bare 20 prosent som går på avstander mellom to og tre km⁴.

Avstanden og antall kryssinger på strækningen kan bidra til at flere ønsker å kjøre spesielt de yngste barna til skolen, til tross for at det tilfredsstillende anlegg for gående og syklende på hele skolevegen.

⁴ TØI-rapport 1413/2015 «Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/14»
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=40755>