



Byrådsavdeling for byutvikling  
v/Elise Sangereid

Dato: 10.12.2024

## **INNSPILL BYUTVIKLINGSUTVALGETS BEHANDLING AV DETALJREGULERING AV TORBJØRN BRATTS VEG**

Trøndelag fylkeskommune har registrert at saken ble utsatt i Byutviklingsutvalgets møte den 4. desember, og at utsettelsen var knyttet til behov for tilleggsopplysninger om grønttrabatt. Trøndelag fylkeskommune ønsker med dette notatet å komme med utdypende informasjon om temaet til den videre behandlingen av reguleringsplanen.

### **Bakgrunn**

Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for ny hovedsykkelveg langs Fv.6685 Torbjørn Bratts veg. Strekningen er en del av Nardoruta som er sammenhengende hovedsykkelveg mellom Lerkendal og Risvollan.

Hovedsykkelvegen planlegges som tofelts sykkelveg med fortau, og utformes med bredder på 4 meter + 2,5 meter i henhold til formingsveileder for hovedsykkelveger og vedtatte tilstøtende planer i T. Bratts veg.

For Miljøpakken og Trøndelag fylkeskommune er det viktig at prosjektet kommer til sluttbehandling i desember 2024, da dette vil ha stor betydning for finansiering av prosjektet. T. Bratts veg skal finansieres av statlige programområdemidler i Byvekstavtalen, og for å kvalifisere for midler i 2026 må planen være vedtatt i 2024. En utsettelse av planbehandlingen til 2025 vil derfor, etter statens rutiner, bety at prosjektet kan få midler i statsbudsjettet først i 2027. Dette gjelder også en annen plan som er til behandling i Byutviklingsutvalgets møte 11. desember.

### **Standard sykkelveg**

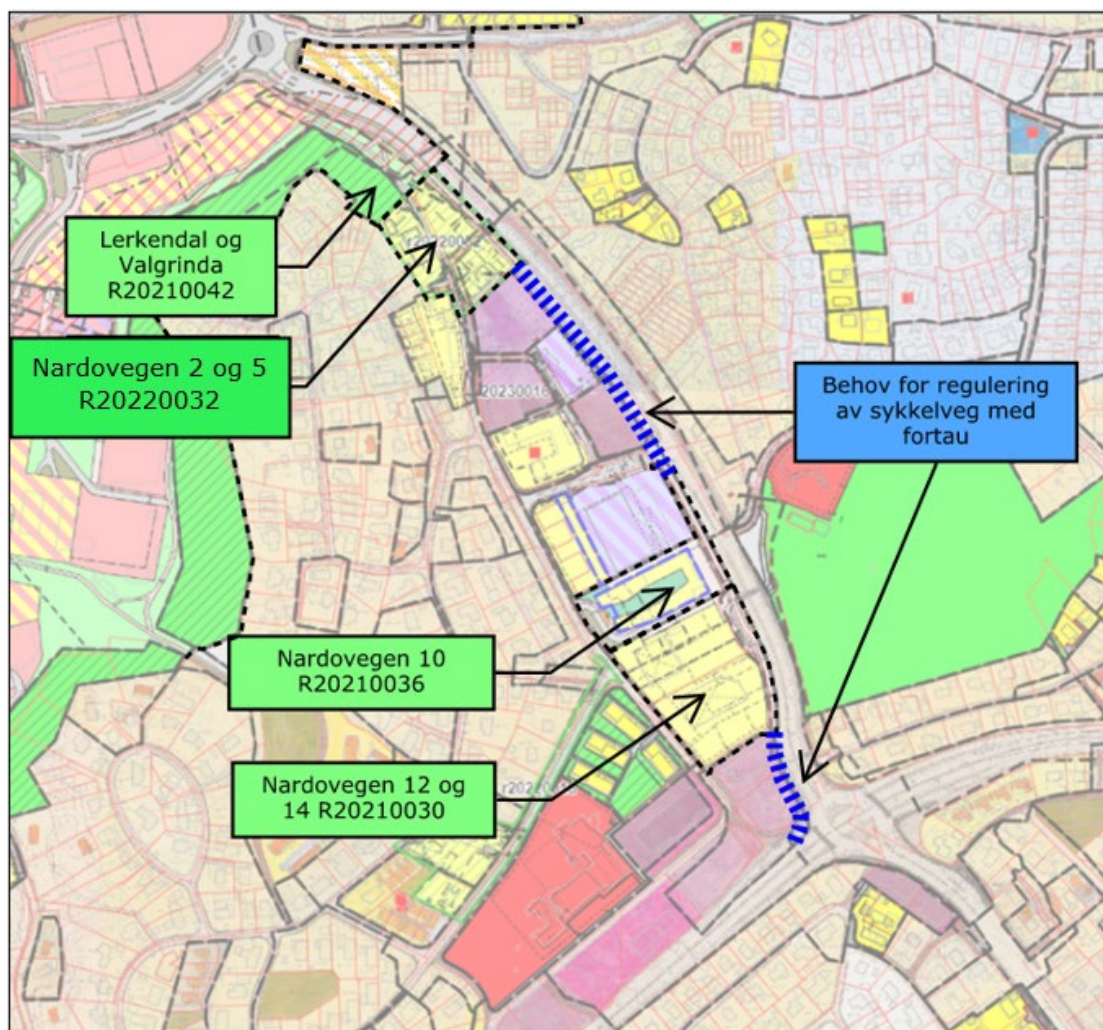
Torbjørn Bratts veg er en av strekningene i byen med høyest antall syklende, og med et stort potensial for videre økning. Strekningen mellom Lerkendal og Risvollan ligger på det såkalte kjernenettet, som kvalifiserer for bruk av statlige programområdemidler i Byvekstavtalen. Torbjørn Bratts veg ligger i bakke (stigning 5-7%). Det forventes å være stort spenn i fartsnivå mellom syklister som sykler oppover og nedover, samt fartsforskjell oppover for elsykler og tråsykkel. God nok bredde ivaretar «vinglebredde» som bidrar til at sykling oppleves trygt. I tillegg sikres det god nok plass til ulike typer sykler (lastesykler etc.) og sykling to i bredden (for eksempel foresatt og barn).

### **Torbjørn Bratts veg**

Torbjørn Bratts veg er ca. 830 m lang, og strekker seg fra rundkjøringen på Lerkendal i nord til rundkjøringen over Omkjøringsvegen/E6 i sør. I det såkalte kjernenettet (*de høyest prioriterte strekningene i vedtatt hovedsykkelnett*) for sykkel er det viktig å sørge for

gjennomgående og enhetlig standard. Med utgangspunkt i forventet vekst i antall sykklister og behov i fremtiden, er det lagt opp til 4+2,5 meter på hele strekningen. Se under.

Nylig vedtatte reguleringsplaner langs strekningen har avsatt arealer for hovedsykkelveg med fortau på vegens vestside. Denne reguleringsplanen skal sikre arealer til resterende deler av sykkelvegen på ca. 300 meter, fordelt på 2 strekninger.



Figur 1 Eksisterende planer langs Torbjørn Bratts veg, blå stiplet linjer viser hvor det ikke er regulert sykkelveg med fortau.

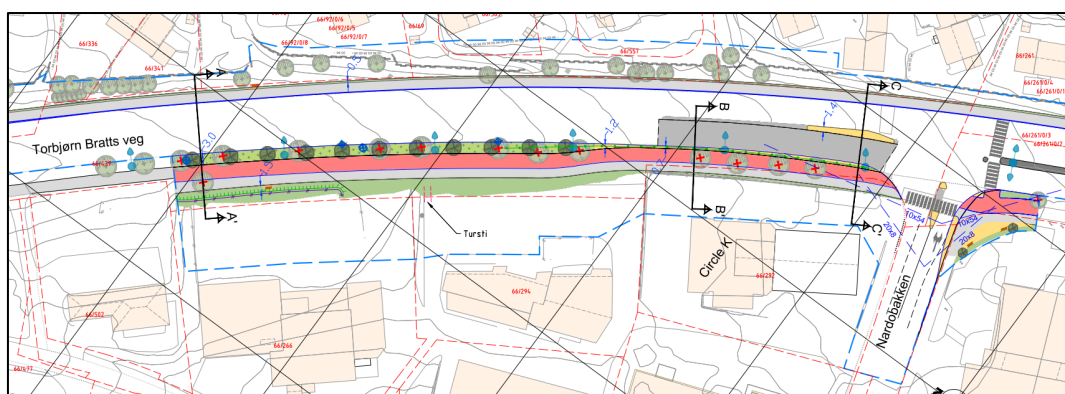
**Vedtatte planer:**

Plan	Bredder sykkelveg og fortau	Bredden grøntribatt
Nardovegen 10, 12 og 14 (r20210030 og r20210036)	4 meter + 2,5 meter	1,5 meter

Nardovegen 12 og 14 (r20210030)	4 meter + 2,5 meter	1,5 meter
Nardovegen 2 og 5(r20220032)	4 meter + 3 meter	3 meter
Lerkandel og Valgrinda (Campus) (r20210042)	3 meter + 3 meter inn mot Lerkendalrundkjøringen 4 meter + 2,5 meter i sørlig ende mot Nardovegen 2 og 5	

### Planforslaget – nordre del ved Nardovegen

Sykkelvegen med fortau legges på vestsiden og reguleres med 4+2,5 meters bredde. Det tilrettelegges for sykling i begge retninger og 3 meter rabatt mot kjøreveg de første 100 meterne fra plangrensa i nord og fram til bensinstasjonen Circle K.



Bensinstasjonen har eksisterende drivstofftanker i bakken ved ytterkant av dagens gang- og sykkelveg. Det er komplisert og kostbart å flytte tankene, ny sykkelveg med fortau kan derfor ikke gå nærmere bensinstasjonen enn dagens gang- og sykkelveg, uten å innløse hele eller deler av arealet for bensinstasjonen. Trafikkdeleren blir da for smal til å beplantes, og blir derfor steinsatt.

For å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikk og næringstransport er det heller ikke vurdert som aktuelt å redusere kjørearealet. Dette er også noe som krever fraviksbehandling i Trøndelag fylkeskommune.

I planforslaget er det lagt opp til kompromissløsninger for å unngå vesentlig innløsning av tilstøtende eiendom og store merkostnader for prosjektet.

### Planforslaget – søndre del ved Nardovegen 16A og 16B

Strekningen helt sør i planområdet vil få rabatt med bredde 1,2 meter og deretter trafikkdel/mur med bredde 0,8 meter. Her er det begrenset areal på grunn av høydeforskjell ned til Nardovegen 16 B. Rabatten er for smal til at det kan plantes trær her, men den kan tilsås med gress-/engfrø.



Det har i planarbeidet vært et ønske å bevare det grønne preget i Torbjørn Bratts veg med fokus på bevaring av gatetrær. Samtidig er store deler av sykkelveg med fortau langs Torbjørn Bratts veg allerede regulert i nylig vedtatte planer. I disse planene er det regulert så smale rabatter (1,5 meter) mellom kjøreveg og sykkelvegen at dagens gatetrær allerede er tapt. Disse planene har allerede satt forutsetninger og begrensninger som reduserer handlingsrommet for gjenværende deler.

### **Oppsummert**

Trøndelag Fylkeskommune har forståelse for at kommunen ønsker å legge til rette for mer grønne arealer med beplantning, samtidig har det vært kommunisert fra fylkeskommunen gjennom planprosessen at prosjektet skal regulere en sykkelveg som er definert som en del av kjernenettet i Miljøpakken med høyt fokus på trafiksikkerhet og fremkommelighet.

Det er plasskrevende å bygge i bystrøk mht. eksisterende tverrsnitt på gatearealet opp mot tilstøtende eiendommer, bolig- og næringsbygg. Sykkelvegen skal ivareta både syklende og gående langs strekningen på en trygg og sikker måte, samtidig som at en får bedre fremkommelighet for denne trafikantgruppen.

Sykkelvegen er planlagt med tilstrekkelig bredde (4 meter for sykkelveg og 2,5 meter for fortau) for å imøtekomme ulike typer sykler og sikre trygg ferdsel. På grunn av plassbegrensninger og eksisterende infrastruktur er det imidlertid gjort kompromisser for å sikre trafiksikkerhet og fremkommelighet. Dette inkluderer smalere grønne rabatter, spesielt i de sørlige delene av strekningen, der det ikke er plass til trær. Selv om det er et ønske om å bevare det grønne preget, er trafiksikkerheten og fremkommeligheten for både syklist og kollektivtrafikk ansett som viktigere enn å bevare store grønne områder.

Det vil være svært kostnadskrevende å øke tverrsnittet for å få plass større arealer med grønt og beplantning, og kan i ytterste konsekvens kreve vesentlige endringer på plandokumentene.

En godkjent plan innen desember 2024 er avgjørende for å kvalifisere for statlige midler.

Med Vennlig hilsen

*Roar Marius Lindstad*

Roar Marius Lindstad  
Prosjektleder/Seksjonsleder Miljøpakken TRFK