

Saksfremlegg

Sverresborgruta, valg av alternativ til regulering

Arkivsak 20/30682

Kommunedirektørens forslag til vedtak/innstilling:

Alternativ 1:

Sverresborgruta sendes videre til regulering med følgende alternativ for delstrekning 3:

- a. Alternativ 2, sykkelveg langs Kyvannet.
- b. Alternativ 1, ny kulvert for gående og syklende under Ugla bru.

Alternativ 2:

Sverresborgruta sendes videre til regulering med følgende alternativ for delstrekning 3:

- a. Alternativ 1b, sykkelveg langs Gamle Oslovei.
- b. Alternativ 1, ny kulvert for gående og syklende under Ugla bru.

Saksutredning:

Saken gjelder

Saken gjelder valg av alternativ for delstrekning 3 på Sverresborgruta. Det legges frem to alternativer for trasè langs Kyvannet samt to løsninger for å føre sykkelveg under Ugla bru. Saken går til formannskapet for valg av løsning som går videre til regulering og detaljplanlegging.

Programrådet behandler finansiering av prosjektet i Miljøpakken.

Kommunedirektøren anbefaler at hele strekningen reguleres når forprosjektet nå er klart.

Reguleringsplanen kommer tilbake til politisk behandling med detaljert utforming av tiltaket før byggefase.

Bakgrunn

Sverresborgruta er del av hovednett for sykkel forankret i sykkelstrategien som ble vedtatt i bystyret i 2014. Prosjektutvikling Sverresborgruta ble vedtatt i Miljøpakkens budsjett 2021. Forprosjekt for sykkelveg med fortau langs Sverresborgruta er ferdig og prosjektet kan gå videre til regulering ved enighet i Miljøpakkens programråd.

Fakta

Målet med tiltaket er å sikre helhetlige sykkelløsninger med god framkommelighet for syklister og gående som oppleves trygg og trafiksikkert. Det skal etableres sykkelveg med fortau langs Sverresborgruta som er totalt 6,4 km lang. Sverresborgruta starter i krysset og overgangen fra Roald Amundsens veg, går langs Sverresborg allé, videre langs Gamle Oslovei og langs Odd Husbys veg før den avsluttes ved rundkjøringen med Byåsveien på Stavset. I tillegg omfatter prosjektet planlegging av sykkelveg i deler av Fjellseterveien og Breidablikveien i tilknytning til Byåsen butikkssenter samt sidevegene General Bangs veg og Dalgårdvegen (figur 1). Forprosjektrapport er vedlagt saken (vedlegg 1). I rapporten er det er vurdert alternative løsninger for å etablere sykkelveg med fortau langs Sverresborgruta. I rapporten er ruta delt inn i syv delstrekninger med vurdering av alternative løsninger og anbefalt løsning for hver delstrekning.

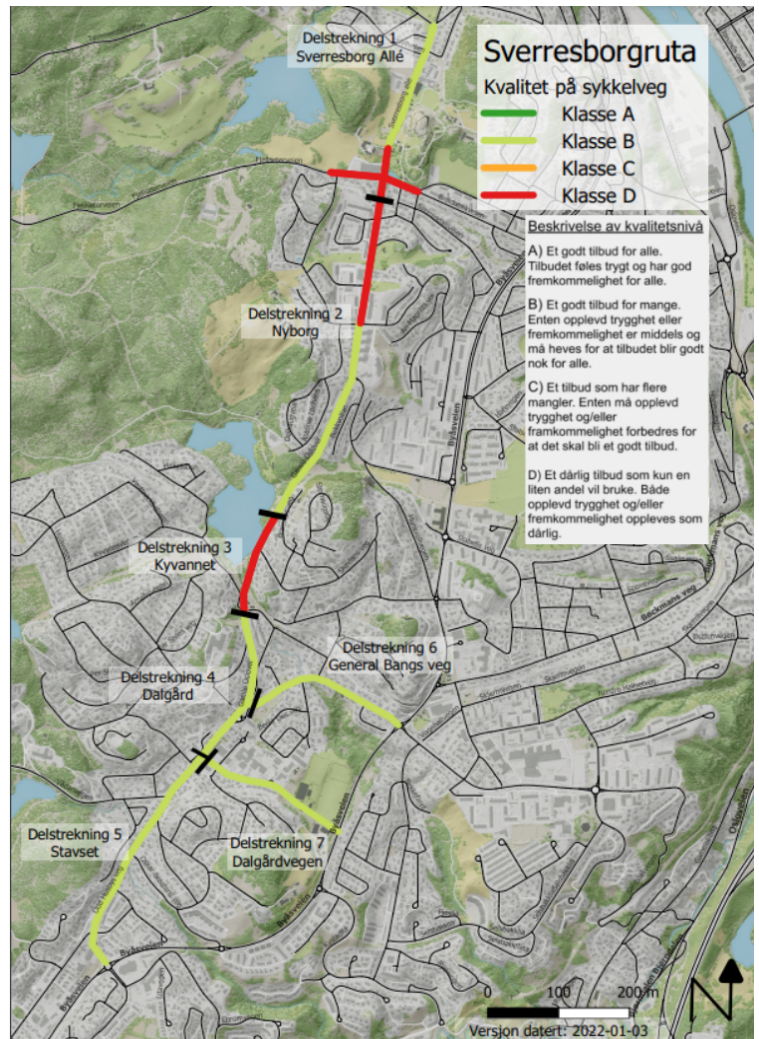
For delstrekning 3, som passerer Kyvannet, foreligger det to alternative traseer. På grunn av de to alternativenes konsekvenser for henholdsvis markagrensa (rød strek), naturverdier og privat eiendom legges trasèvalg fram for politisk vurdering. I tillegg er det to alternative løsninger for kryssing under Ugla bru som også legges fram for politisk avklaring.

Skissene i forprosjektrapporten er foreløpige. Løsninger vil optimaliseres og kan endres noe etter medvirkning som gjennomføres i reguleringsplanen.

Fremdrift

Det kan utarbeides reguleringsplan for hele Sverresborgruta nå, noe som vil være kostnadsbesparende da det foreligger opsjon på utarbeidelse av reguleringsplaner hos utførende konsulent. Det vil være effektivt om prosjektgruppa som kjenner prosjektet kan fortsette planleggingen. Ved å regulere alt i en omgang sikres helhetlige og sammenhengende løsninger langs hele ruta inkludert i kryssene. Det gir forutsigbarhet i planene og mulighet til å legge inn rekkefølgekrav i fremtidige overlappende planer. Selv om ikke hele strekningen skulle bli prioritert for utbygging med det første vil det bidra til en planreserve med prosjekt som raskt kan igangsettes for utbygging.

Alternativet er å kun regulere delstrekningene med dårligst kvalitet nå, og la resten av ruta vente. Det sparer reguleringskostnader i kommende budsjett, men vil gjøre det totalt mer kostbart og tidkrevende å regulere resterende delstrekninger på et senere tidspunkt og kan føre til dårligere sammenheng mellom reguleringsplanene.



Figur 1: Sverresborgruta oppdelt i sju delstrekninger.

Reguleringsplaner kan utarbeides i 2022/2023. Byggeplanlegging og erverv kan gjennomføres i 2024/2025 og bygging kan starte i 2025-2027. Strekningene som har best kost/nytte-vurdering vil bli prioritert først for utbygging.

Beskrivelse av dagens situasjon

Delstrekning 3 går langs Kyvannet. I dag er det gang- og sykkelveg på vestsiden som går over i et smalt fortau. Det er ikke noe tilbud for myke trafikanter på østsiden. Strekningen er klassifisert som klasse D, dårlig standard. Både veg og fortau har dårlig dekke, og tverrsnittet er smalt. Eksisterende mur ved Bukkvollan, bratte skråninger ned mot Kyvannet og opp mot bebyggelsen gjør det vanskelig å utvide tverrsnittet for å etablere sykkelveg med fortau. Det ligger i dag to bussholdeplasser på strekningen, begge har dårlig med oppstillingsplass.



Figur 2: Bildene viser dagens situasjon langs Kyvannet. Det er smalt og bratt mot boliger og vannet.

Det er krevende terreng mellom vegen og boligene på østsiden og boligene ligger tett inntil vegen. Grunnforholdene vil gi føringer for eventuelle utvidelser på østsiden av vegen. Mellom parkeringsplassen ved Kyvannet og Ugla bru ligger et gruslager som eies av Trondheim kommune. Dette skal i begge alternativene flyttes ca 100 m lengre sør, til del av skoletomta til Ugla skole, med adkomst via Kyvannsvegen. Langs vestsiden av Gamle Oslovei går rød strek. Kantsonen ned mot vannet er del av et sammenhengende vegetasjonsbelte som går rundt Kyvannet og består av en mangfoldig kantvegetasjon med store trær av selje, gråor, bjørk, osp, gran og furu. Flere av disse er eldre trær og har grov bark med mange forskjellige lav og sopparter. Overhengende vegetasjon i dagens kantsoner gir leve- og skjulesteder både for insekter, fisk og fugl. Kantsonen er definert som en naturtype med svært viktig lokal verdi (kl. C på en skala fra A-D).

Kyvannet, spesielt området fra demningen og mot Gamle Oslovei, brukes som badeplass for småbarnsfamilier, med tilhørende oppholdsareal for lek og rekreasjon og har verdi for friluftsliv. Området er relativt flatt og badeområdet er grunt, noe som gjør det populært for de minste barna. I tillegg går det en sti i kantsonen mellom Kyvannet og dagens veg.

Det ligger en støttemur for eksisterende veg på den aktuelle strekningen forbi Kyvannet. Det er

en konstruksjon fra midten av 1800-tallet og som stammer fra "Den Trondhjemske postvei" som er regnet som et regionalt viktig kulturminne og er underlagt vern av Riksantikvaren. Denne må i størst mulig grad ivaretas.

Valg av trasè langs Kyvannet

Det legges frem to alternative trasèer for sykkelveg langs delstrekning 3 Kyvannet. Alternativ 1 er vist i to varianter, en med løsning i henhold til kommunens normer for sykkelveg med fortau, og en variant med redusert bredde.

Supplerende skisser og illustrasjoner til alternativene ligger vedlagt (vedlegg 2).

Alternativ 1a: Sykkelveg langs Gamle Oslovei med fullverdig løsning.

I dette alternativet er sykkelveg utformet i henhold til kommunens normløsning for sykkelveg med fortau, og lagt på nivå langs vegbanen (normløsning for sykkelveg med fortau er 1,5 m grøntrabatt, 3 m sykkelveg, 2,5 m fortau og skulder). Alternativet overholder i stor grad rød strek, men noe inngrep innenfor rød strek vil forekomme i området rundt parkeringen ved Kyvannet og gruslageret. Kantsonen mot Kyvannet blir ikke berørt. For å overholde rød strek vil breddeutvidelsen og inngrep gå inn i terrenget på østsiden av vegen, mot boligeiendommene. Vegen sideforflyttes østover mot boligene for å få plass til sykkelveg med fortau ved siden av. Bussholdeplassen mot sentrum blir liggende som i dag mens holdeplassen fra sentrum må lokaliseres på nytt sted med kantstopp. Vegen senkes for å gi bedre stigningsforhold, sikt og kurvatur (horisontalt og vertikalt) i forhold til dagens situasjon. På grunn av løsmasser i området vil det enkelte steder bli behov for å etablere murer for å støtte opp løsmasser mot boligene. Tiltaket vil medføre inngrep på privat eiendom (markert med gult i figur 3 og 4). Eksisterende forstøtningsmur, registrert som kulturminne, vil kunne påvirkes i dette alternativet da vegen senkes og tiltaket krever sprenging i fjell som skaper rystelser. Murens tilstand og i hvor stor grad den tåler nærføring vet vi ikke i dag, men det etterstrebes at muren bevares.

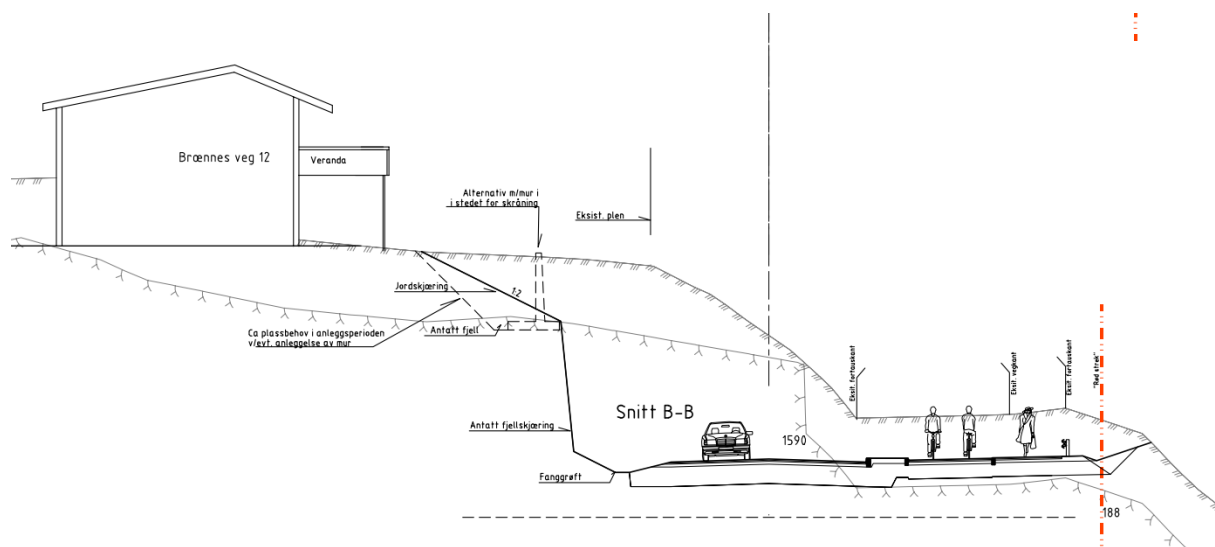
Alternativet medfører et større vegprosjekt der VA og annen infrastruktur i bakken må bygges opp på nytt. Vann, kloakk og ledningsnett må kobles om noe som vil berøre brukere i området gjennom anleggsfasen. Gamle Oslovei må stenges forbi Kyvannet i anleggsperioden og all trafikk inkludert kollektiv må omdirigeres. I nåværende fase er det knyttet usikkerhet til blant annet kostnader og omfang av alternativet.



Figur 3: Sykkelveg med fortau legges langs kjørebane med utvidelse østover mot boligene. Gul skravur viser skjæring uten mur. Holdeplass vist i blått. Holdeplass vil ligge nærmere Skavlands veg, enn det som er vist i denne figuren.



Figur 4: Sykkelveg med fortau legges langs kjørebanen med utvidelse østover mot boligene. Gul skravur viser inngrep på privat eiendom i form av skjæring uten mur.



Figur 5: Tverrsnittet viser sykkelveg med fortau langs kjørebanen. Snittet er ved Brønnes veg 12. Tiltaket senker og sideflytter vegen østover mot boligeiendommene. Dagens fjellnivå og terreng er vist i lys grå linjer (over bilen). Rød strek overholdes (vist til høyre i snittet).

Illustrasjonene av alternativ 1 (figur 6) viser fjellskjæring og skrånning (1:2) for løsmasser mot boligene. For noen av eiendommene vil inngrepet være helt mot grensen av huset. Alternativ 1 berører ca. 2000 m² privat grunn (regnet til skrånningstoppen). Ved etablering av mur i toppen av fjellet vil det permanente ervervet bli en del mindre, men fjellskjæring og mur blir høyere. I neste fase vil det ses på hva som blir den beste løsningen for de berørte partene. Omtrent ti boligeiendommer får inngrep i sine hager. Det understrekes at det kun er gjennomført enkeltboringer til fjell så det er ennå usikkert hvordan grunnforholdene er. Det må påregnes ytterligere kartlegginger av grunnforhold dersom alternativ 1 skal realiseres.

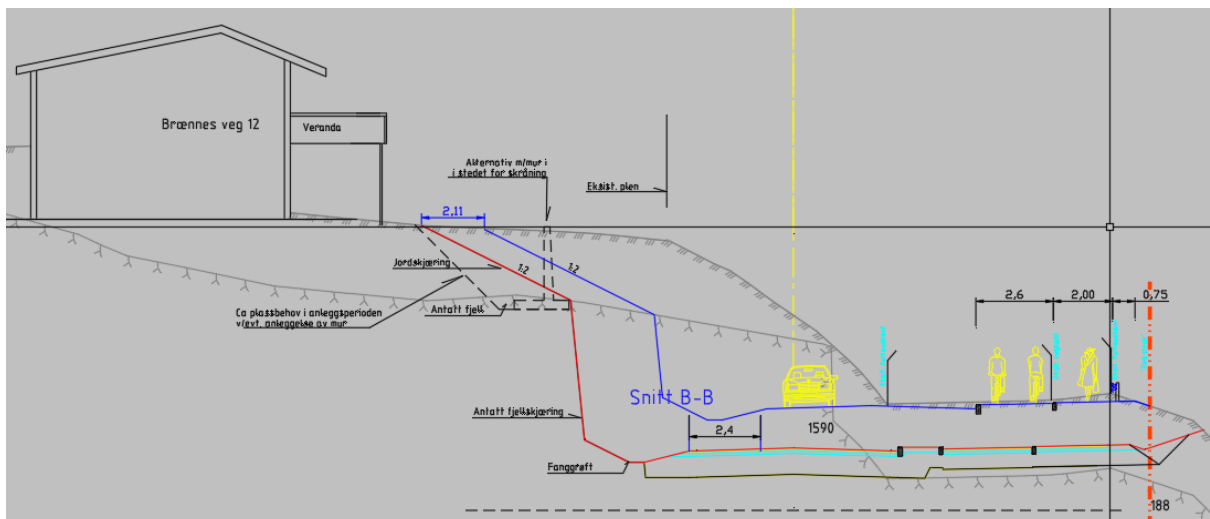




Figur 6: Illustrasjoner av alternativ 1 sykkelveg med fortau langs Gamle Oslovei. Fjellskjæring (grått) blir inntil 5 m høy i tillegg 1:2 skråning (grønt) i løsmassene mot boligene.

Alternativ 1b: Sykkelveg langs Gamle Oslovei med reduserte bredder

For å redusere fjellskjæringer og inngrep på privat eiendom er det mulig med et justert alternativ 1 med reduserte bredder. Fortausbredden kan reduseres fra 2,5 m til 2 m (minstekrav for universell utforming), sykkelvegen kan reduseres fra 3 til 2,6 m (to sykkelvogner kan da passere hverandre) og grøntrabatt kan fjernes mellom kjøreveg og sykkelveg. Slik reduseres total bredde med ca. 2,4 m. Det vil fortsatt være ti boligeiendommer som berøres av inngrepet, men i noe mindre grad. For å redusere fjellskjæringene og inngrepet mot eiendommene er det også mulig å redusere senking av vegen. Alternativ 1 med reduserte bredder er skissert med blå linje i figur 7.



Figur 7: Det reduserte alternativet er skissert med blå linje - totalbredden er redusert med 2,4 m og vegen er lagt i samme høyde som dagens veg. Rød linje viser fullverdig alternativ. De grå linjene (over bilen) viser dagens fjell og løsmasser.

Også i et redusert alternativ må vegen sideforflyttes mot boligene og det vil fortsatt være et større vegprosjekt der VA og annen infrastruktur i bakken berøres. Gamle Oslovei må stenges forbi Kyvannet i anleggsperioden og all trafikk inkludert kollektiv må omdirigeres. Pga. reduserte inngrep

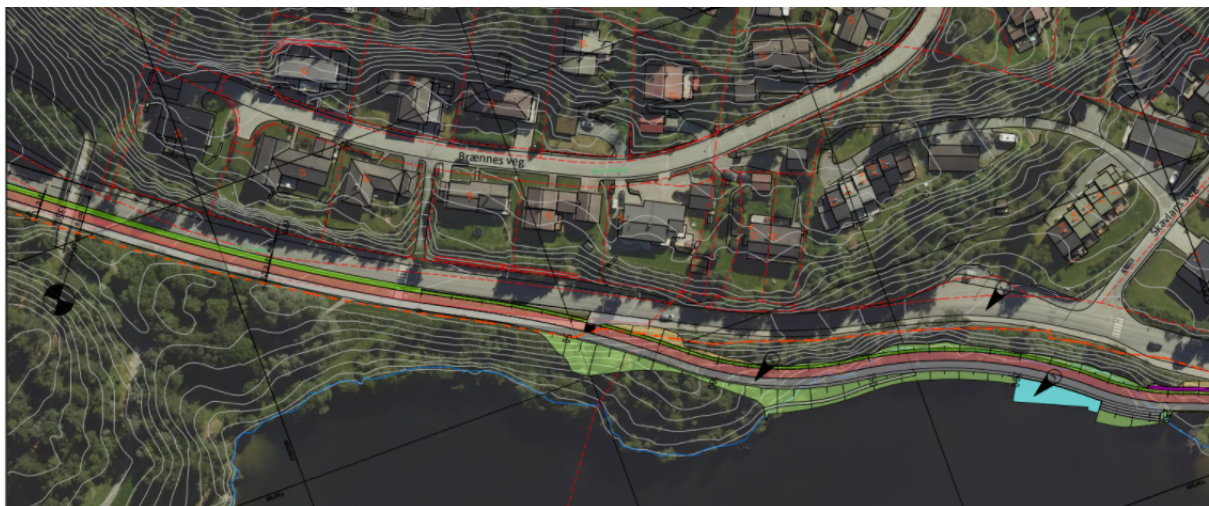
vil kostnadene sannsynligvis reduseres noe i dette alternativet, men det er ikke kostnadsberegnet så omfanget er usikkert.

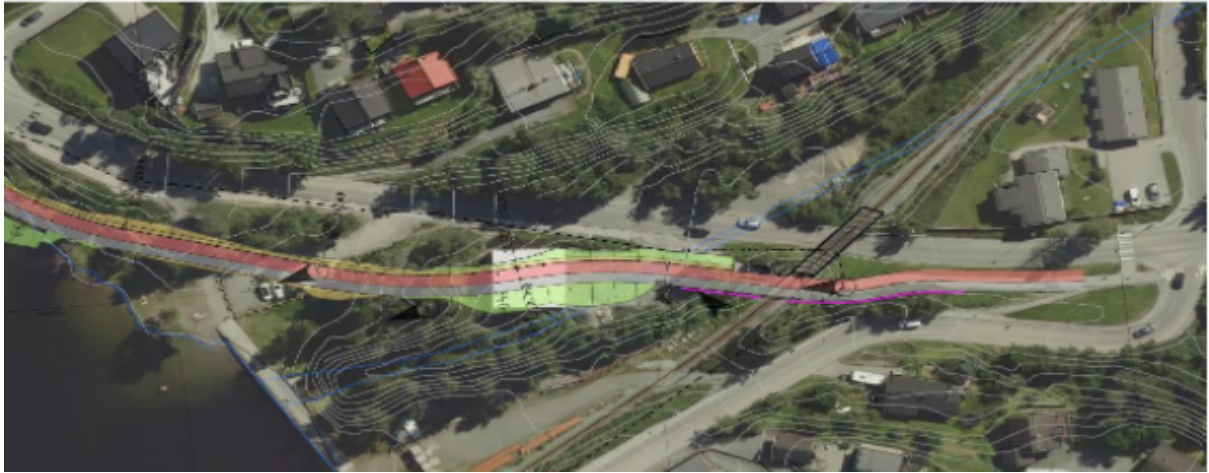
Reduserte bredder og manglende grøntrabatt vil gjøre tilbudet mindre attraktivt og gi dårligere trygghetsfølelse for syklister, spesielt når det passerer store kjøretøy. Kantstein vil skille kjørebane og sykkelveg, ved passering av busser og andre store kjøretøy vil speil henge utenfor kantstein over sykkelveg. Ved å beholde dagens stigningsforhold vil syklister kunne oppnå stor fart noe som kan skape konflikt spesielt med redusert bredde på sykkelveg. Uten grøntrabatt er det ikke areal for snøopplag på vinteren noe som kan gi dårligere forhold for syklende og gående, det gjør det også vanskeligere å plassere skilt og belysning langs strekningen.

Alternativ 2: Sykkelveg langs Kyvannet

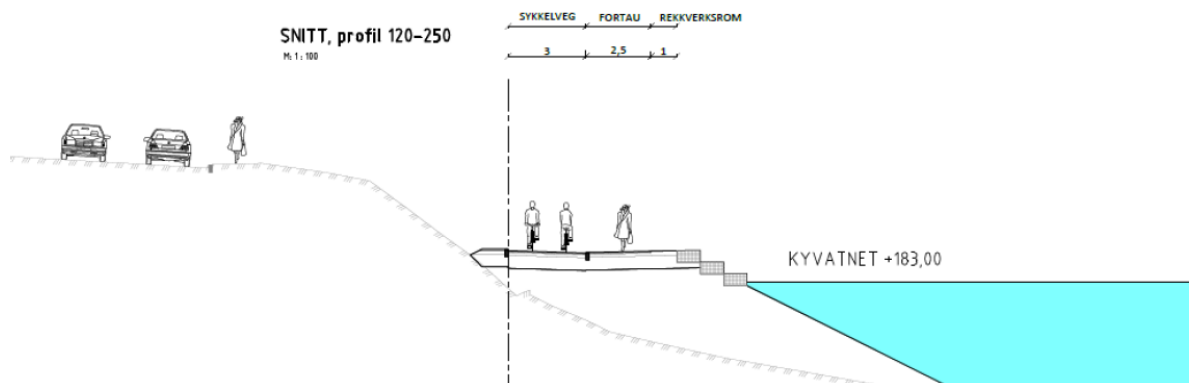
I dette alternativet legges sykkelveg med fortau ned mot Kyvannet og følger vannkanten i ca. 130 m, videre føres den over dagens parkeringsareal og gruslager. Det gir god føring på sykkelvegen både vertikalt og horisontalt før den går inn i kulverten. Dagens veg og bussholdeplasser beholdes som i dag. Alternativet medfører ikke inngrep på privat eiendom og unngår ombygging av dagens veg, men tiltaket medfører inngrep i marka (innenfor rød strek). Sykkelvegen legges på fylling i og langs vannkanten. Ved å trekke sykkelvegen på fylling langs vannkanten vil øverste del av den vegetasjonskledde skråningen nedenfor vegen og den verneverdige muren bevares.

Det foreslås å legge til rette for adkomst ned til vannet med nedtrapping og mulighet for brygge som vil gi et nytt oppholdsområde for bading og rekreasjon. Alternativet kan også bygges uten bryggeanlegg. Sykkelvegen legges over dagens parkeringsplass ved Kyvannet og berører noe av oppholdsarealet i tilknytning til badeplassen. Strandområdet blir ikke berørt. Det legges til rette for HC-parkering, og om nødvendig noe bilparkering, mellom Gamle Oslovei og sykkelvegen slik at det ikke er nødvendig med kryssing av sykkelvegen med bil. Dagens parkeringsareal ved badeplassen kan opparbeides til oppholdsområde for å erstatte det som berøres av sykkelveien.





Figur 8: Illustrasjon av alternativ 2 sykkelveg med fortau langs Kyvatnet, med tilhørende nedtrapping mot vannet samt brygge.

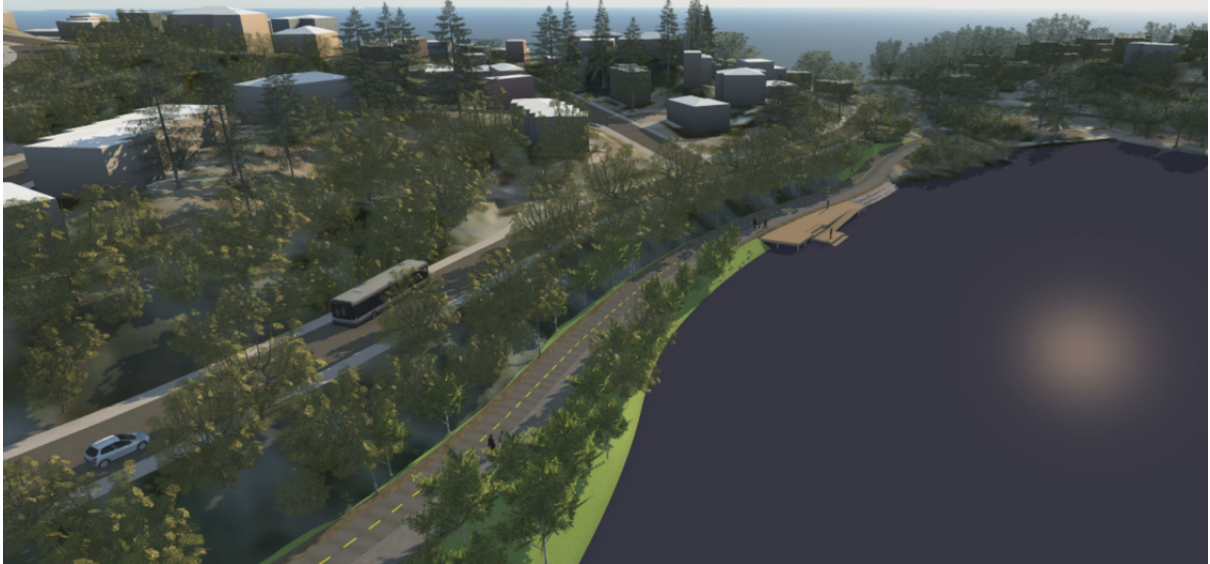


Figur 9: Tverrsnitt av sykkelveg lagt langs vannkanten med nedtrapping ned mot vannet.

Deler av kantsonen til Kyvatnet bygges ned og tiltaket medfører inngrep innenfor rød strek. Rød strek representerer avgrensning av KPAs § 40.1 Bestemmelsesområde Marka. *“Innenfor bestemmelsesområde marka skal det tas særskilt hensyn til natur og friluftsinnteresser. Tilrettelegging for friluftsliv i samsvar med arealformålet kan tillates dersom viktige økologiske funksjoner blir opprettholdt. Andre tiltak tillates ikke.”*

Alternativ 2 medfører at kantsonen nærmest vannet berøres. Fravær og forstyrrelser av denne strukturen langs vannkanten kan bidra til å svekke Kyvatnets kapasitet og evne til å opprettholde de økologiske funksjonene som kantvegetasjonen gir i dag. Kyvatnet er ett av de viktigste vannene for vannfugl i Bymarka. Ivaretagelse av vegetasjon er viktig i de områdene der det er mest forstyrrelse fra folk, som mellom Gamle Oslovei og vannet. Områder som ikke kan bevares som følge av tiltaket foreslås å revegeteres slik at det skapes en ny kantsone mot vannet nedenfor sykkelveien på store deler av strekningen. Gjenoppretting av tilsvarende naturkvaliteter ved revegetering vil ta flere år.

Det vil gjøres tilpasninger for å ivareta mest mulig av dagens vegetasjon mellom Gamle Oslovei og ny sykkelveg, herunder store gamle trær. I dag går det en smal sti langs vannet - denne vil delvis bygges ned. Tiltaket vil tilgjengeliggjøre Kyvatnet og bidra til økt ferdsel, dette er i dag urørte områder som vil oppleve økt forstyrrelse. Gang- og sykkelveg vil på deler av strekningen forme en barriere slik at kantvegetasjonen mister sin funksjon som buffer mot vannet og vil også redusere vegetasjonens funksjon som spredningskorridor for dyr.



Figur 10: Illustrasjon av alternativ 2 sykkelveg med fortau langs vannkanten.



Figur 11: Illustrasjonen viser sykkelveg med fortau med brygge og nedtrapping mot Kyvannet.

Valg av løsning under Ugla bru

Ugla bru er en trikkebru sør for Kyvannet hvor gående og syklende føres gjennom en kulvert under trikkeskinnene.

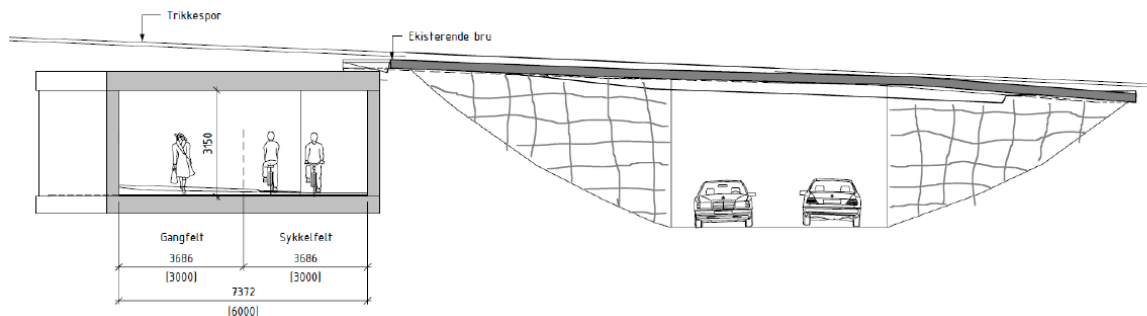


Figur 12: Dagens situasjon inn mot Ugla bru og kulvert for gang- og sykkelvegen. Til høyre i bildet ser vi deler av kommunens gruslager. Vegbanen innsnevres under brua og maks høyde er 3,8 m.

Det er skissert to alternativer for utbedring av sykkelvegen under trikkelinja. Den ene løsningen hensyntar kun utbedring av sykkelvegen med ny kulvert, mens det andre alternativet er å bygge ny bru med bedre forhold for gående og syklende og biltrafikk. For bruløsning må dagens veg senkes og trikkesporet heves for å oppnå krav til høyde under bru. Verken AtB eller Boreal har signalisert behov for å fornye trikkebrua.

Alternativ 1: Ny kulvert for gående og syklende

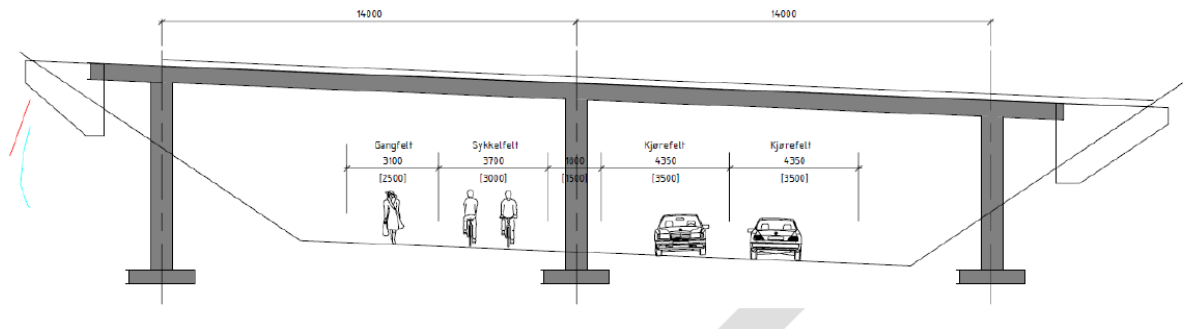
Eksisterende kulvert for gang- og sykkelveg fjernes og erstattes av en ny plasstøpt kulvert, dagens bru beholdes. For å sikre kortest mulig stenging av trikkesporet kan kulverten støpes ved siden av trikkesporet, mens sporet er i drift, og settes på plass etterpå.



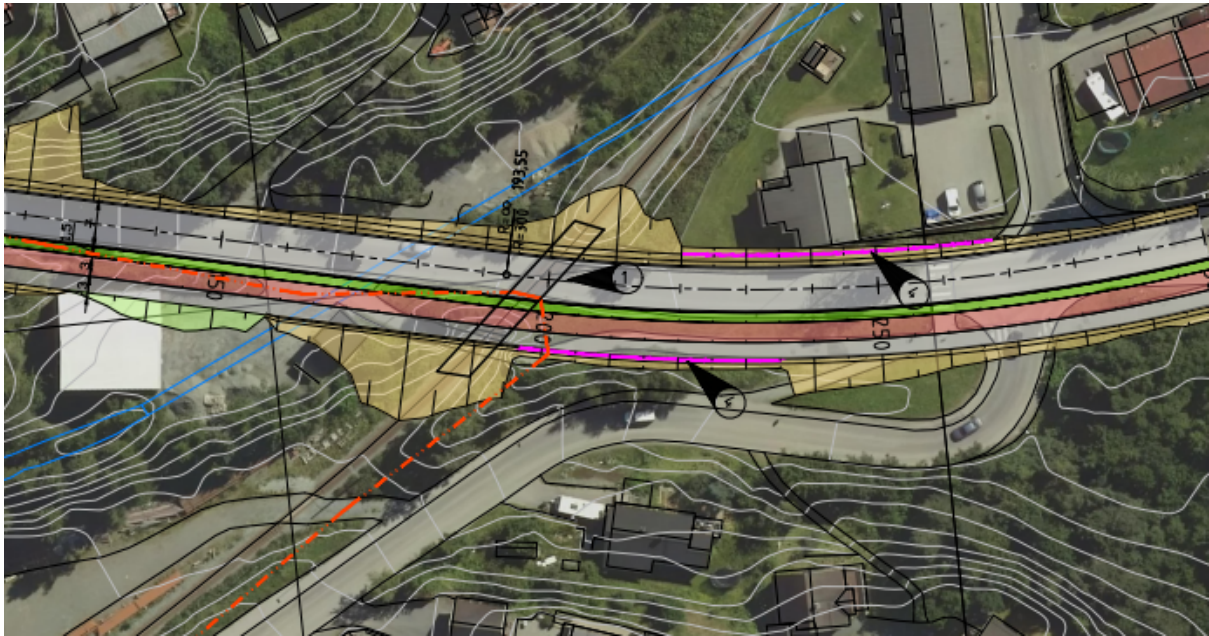
Figur 13: Skisse av ny kulvert (til venstre) ved siden av dagens bru (til høyre, sett sørfra).

Alternativ 2: Ny Ugla bru

Eksisterende kulvert og trikkebru rives og erstattes av en plasstøpt bru. Trikkesporet heves 0,5 m og vegbanen under senkes med 1 m for å sørge for at frihøyden under brua møter dagens krav. På begge sider av brua vil sporhøyden måtte justeres for tilpassing. Det forutsettes gjenbruk av eksisterende skinner, mesteparten av tresviller, master og kjøreledninger, mens ballast og forsterkningslag forutsettes etablert med nye masser. Senking av vegbanen på 1 m under brua må gjøres over en strekning på ca 150-200 meter før og etter brua. Dette krever oppbygging av mur langs vegen sør for brua for å unngå for store inngrep på privat eiendom (figur 15). Tiltaket får tett nærføring med eiendommen Gamle Oslovei 93. Anleggsgjennomføring medfører stenging for trikk og omkjøring for buss og øvrig trafikk.



Figur 14: Skisse av ny trikkebru.



Figur 15: Tegning viser ny trikkebru der rosa streker viser behov for ny mur og gul skravur viser skjæring på naboeiendommer. Tiltaket får tett nærføring med Gamle Oslovei 93. Tilpasninger må gjøres mot Kyvannsvegen.

Oppsummering av alternativ og kostnader

Tabell 1; Oppsummering av alternativene med fordeler, ulemper og kostnader.

Alternativ	Fordeler	Ulemper	Prosjektkostn. (+/- 40%)
Sykkelveg lang Kyvannet			
Alt. 1a Sykkelveg langs Gamle Oslovei med fullverdig løsning.	- Gir et godt tilbud for syklende og gående. - Overholder rød strek i stor grad. - Kantsonen mot Kyvannet beholdes. - Dagens badeplass berøres ikke. - Hever standarden på Gamle Oslovei.	- Berører infrastruktur i grunnen. - Krevende anleggsperiode. - Medfører inngrep på privat eiendom. - Trafikk må omdirigeres i anleggsperioden. - Kan berøre kulturminne.	48 mill.
Alt 1b Sykkelveg	- Gir et bedre tilbud for syklende	- Berører infrastruktur i grunnen.	Ikke kostnads-

langs Gamle Oslovei med reduserte bredder.	og gående i forhold til dagens situasjon, men dårligere enn i alt 1a og alt 2. - Overholder rød strek i stor grad. - Kantsonen mot Kyvannet beholdes. - Dagens badeplass berøres ikke. - Hever standarden på Gamle Oslovei, men noe mindre enn i alt. 1a.	- Medfører inngrep på privat eiendom, men noe redusert i forhold til alt 1a. - Trafikk må omdirigeres i anleggsperioden. - Uten grøntbatt vil det ikke være snøopplag og det vil kunne legge seg snø fra brøyting på fortau og sykkelvegen. - Sykkeltilbudet er ikke i henhold til kommunens normer og vedtatt standard for hovednett sykkel. Reduserte bredder gir dårligere trafiksikkerhet.	beregnet, men vil antakelig ha noe lavere kostnader enn alt. 1a
Alt. 2 Sykkelveg langs Kyvannet.	- Gir et godt tilbud for syklende og gående med attraktiv trasè. - Gamle Oslovei forblir urørt og en slipper ombygging av VA og ledningsnett. - Enklere anleggsgjennomføring. - Unngår erverv av privat eiendom.	- Tiltaket medfører inngrep innenfor rød strek. - Kantsonen mot vannet bygges ned, med konsekvenser for økologiske funksjoner og biologisk. - Oppholdsareal knyttet til badeplass berøres (men kompenseres ved opparbeidelse av areal som i dag er parkeringsplass).	50 mill.
Løsning for Ugla bru			
Alt. 1 Ny kulvert	- God måloppnåelse for sykkel og gange - Kort og enkel anleggsperiode - Lave kostnader i forhold til alt. 2 (ny bru).		11 mill.
Alt. 2 Ny bru	- God måloppnåelse for sykkel og gange. - Gir i tillegg bedre forhold for buss og biltrafikk.	- Omfattende anleggsgjennomføring. - Krever omlegging av trafikk, samt stenging av trikk. - Krever inngrep på privat eiendom. - Høy kostnad i forhold til alt. 1.	37 mill.

Kostnad for trafikkavvikling i anleggsperioden er ikke beregnet, men trafikkavvikling vil være mer krevende i alt 1a og b langs Kyvannet, samt i alternativ 2 for ny Ugla bru fordi det medfører stenging av veg og trikkeskinner, samt omlegging av trafikk.

For alternativ 2, sykkelveg langs Kyvannet, er det inkludert 10-15 mill til landskapsutforming, dette inkluderer nedtrapping mot Kyvannet, bryggeanlegg, revegetering, opparbeidelse av oppholdsareal. Dette kan reduseres i omfang ved ønske om å kutte kostnader.

For alternativ 2, sykkelvei langs Kyvannet er det lagt inn større usikkerhet i anslaget (noe som gir høyere prosjektkostnad) på grunn av uavklarte grunnforhold i Kyvannet. Kartlegging av grunnforhold må gjøres for begge alternativene i reguleringsplanen.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Ved ferdigstilling vil Sverresborgruta gi et attraktivt, sammenhengende sykkeltilbud fra Roald Amundsens vei til Stavset. Langs denne ruta er det en del som sykler i dag, men også stort potensial for å øke andelen syklende.

I Handlings og økonomiplanen for 2022 er det lagt inn en føring om at vi skal styre mot en reduksjon i personbiltrafikken på 20 prosent mot 2025. Dette krever at mange må endre sine reisevaner og da er det nødvendig at miljøvennlige reisemåter får økt konkurransekraft. Ved å blant annet bygge ut et trygt og attraktivt hovednett for sykkel styrkes sykkelens konkurransekraft som reisemiddel.

Begge alternativene forbi Kyvannet vil medføre inngrep. Alternativ 2 medfører inngrep innenfor rød strek og en fylling langs Kyvannet medfører at dagens kantsone lengst ned mot vannet fylles igjen. Kantsonen er definert med svært stor lokal verdi. Alternativ 1a og b vil begge overholde rød strek, men vil medføre store ombygginger av dagens veg med fjellskjæringer mot boligeiendommer.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Prosjektet finansieres gjennom Miljøpakken. En forutsetning for finansiering er løsningsens bidrag til måloppnåelse på sykkel, da dette er et sykkelprosjekt. I alternativ 2 sykkelveg langs Kyvannet ligger det inne en mulighet til å opparbeide en brygge i tilknytning til sykkelveien, dette har isolert sett lav måloppnåelse for sykkel og det kan bli nødvendig å supplere med andre finansieringskilder til dette.

Midler til opprustning av badeplasser i Trondheim er prioritert i sak 184/20 Plan for opprustning av badeplasser i Trondheim. Ny brygge på Kyvannet står ikke på prioriteringslista for opprustning av badeplasser i Trondheim og derfor ikke prioritert innenfor vedtatte budsjettammer for badeplasser.

Kostnadsanslaget slik det foreligger nå inkluderer brygge, hvor bryggen utgjør en mindre andel av summen som er satt av til landskapsutforming. Kostnader vil utredes grundigere i neste fase og det kan vurderes om bryggeanlegget skal inngå i prosjektet når reguleringsplanen skal behandles.

I alternativ 2 ny Uglå bru er det også sannsynlig at finansiering må hentes fra andre områder enn sykkelmidler da måloppnåelse for sykkel er like god i alternativ 1 med ny kulvert, til en betydelig lavere kostnad.

Sverresborgruta er hovedrute for sykkel og det vil derfor meldes inn behov for driftsstandard A, dette finansieres gjennom Miljøpakken.

Kommunedirektørens vurdering og konklusjon

Kommunedirektøren mener hele Sverresborgruta bør gå videre til regulering for å unngå økte utgifter, bidra til etterspurt planreserve og sørge for et helhetlig tilbud langs ruta.

Alternativene for sykkelveg med fortau langs Kyvannet medfører begge negative konsekvenser for henholdsvis rød strek, naturverdier og for privat eiendom.

Ti eiendommer langs Gamle Oslovei blir berørt av alternativ 1 og noen av disse vil kunne få omfattende inngrep i hagene. Alternativ 1a gir et attraktivt tilbud for gående og syklende og hever standarden på Gamle Oslovei også for bil- og kollektivtrafikk.

Alternativ 1b med reduserte bredder reduserer omfang av inngrep på privat eiendom noe sammenliknet med alternativ 1a. Samtidig vil kvaliteten på sykkeltiltaket senkes og trygghetsfølelsen for brukere reduseres. Det er ønskelig med tilbud i god kvalitet langs hovedruter for sykkel. Ved valg av trasé langs Gamle Oslovei bør vegen senkes for å forbedre stigningsforhold forbi Kyvannet.

Alternativ 2, sykkelveg langs Kyvannet, medfører inngrep innenfor rød strek, som er underlagt beskyttelse i KPA § 40.1. Alternativet opprettholder øverste del av skogkanten mot Kyvannet, men

nederst mot vannet vil kantsonen erstattes med en fylling. Kantsonen har en verdi for økologiske funksjoner i og rundt Kyvannet, spesielt gjelder dette den overhengende vegetasjonen i vannkanten. Tiltaket vil også stykke opp eksisterende vegetasjon og gi økt forstyrrelse i de deler av vannet som i dag er godt skjermet. Alternativ 2 gir en attraktiv trasè for brukerne og tilgjengeliggjør Kyvannet i større grad enn i dag. Mulighet for badebrygge i tilknytning til sykkeltiltaket tilfører alternativ 2 en ekstra verdi for badegjester ved Kyvannet.

For sykkelvei under Ugla Bru anbefaler kommunedirektøren alternativ 1 ny kulvert. Alternativet gir god måloppnåelse for syklende og gående og er betydelig rimeligere enn alternativ 2. Ny bru vurderes som et kostbart tiltak med begrenset nytte og det er ikke meldt inn behov for ny bru fra AtB eller Boreal.

På grunn av konsekvensene som følger med alternativene for sykkelveg med fortau langs delstrekning 3 legger kommunedirektøren frem to alternativer til innstillinger i denne saken.

Kommunedirektøren i Trondheim, 21.02.2022

Kristian Dahlberg Hauge
nærings-, miljø- og samferdselsdirektør

Inger Mari Eggen
enhetsleder, Mobilitets- og
samferdselsenheten

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:

1. Forprosjektrapport
2. Supplerende illustrasjoner
3. Brev fra Naturvernforbundet