

Rapport

# Planbeskrivelse for rv. 706 Sivert Dahlens veg - Dorthealyst

## OPPDRAAGSGIVER

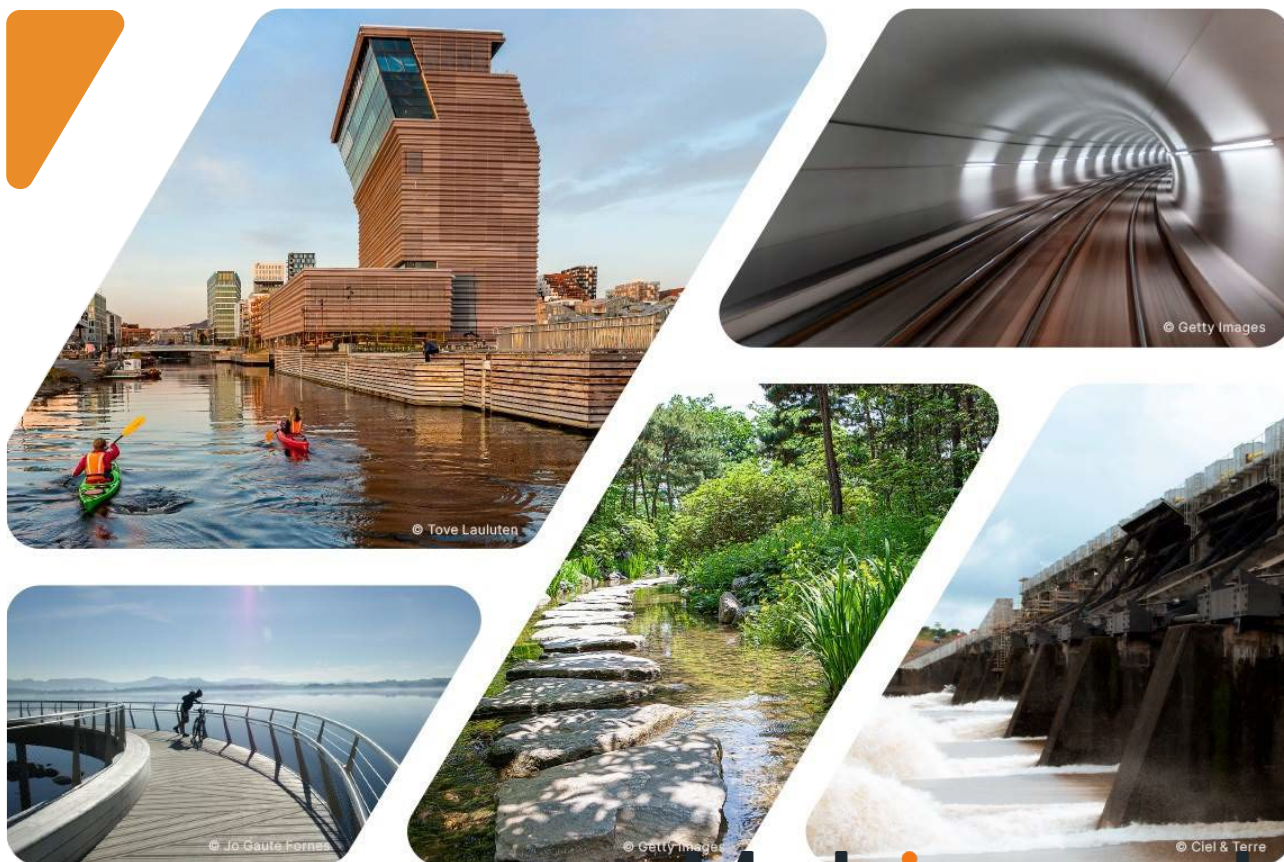
Statens vegvesen

## EMNE

Planbeskrivelse: Rv 706 Sivert Dahlens veg - Dorthealyst

DATO / REVISJON: 19.04.2026 / 01

DOKUMENTKODE: 10240128 – 01- PLAN-PBL-01



Multiconsult



Dette dokumentet har blitt utarbeidet av Multiconsult på vegne av Multiconsult Norge AS eller selskapets klient. Klientens rettigheter til dokumentet er gitt i den aktuelle oppdragsavtalen eller ved anmodning. Tredjeparter har ingen rettigheter til bruk av dokumentet (eller deler av det) uten skriftlig forhåndsgodkjenning fra Multiconsult med mindre annet følger av norsk lov. Multiconsult påtar seg intet ansvar for bruk av dokumentet (eller deler av det) til andre formål, på andre måter eller av andre personer eller enheter enn det som er godkjent skriftlig av Multiconsult. Deler av dokumentet kan være beskyttet av immaterielle rettigheter og/eller eiendomsrettigheter. Kopiering, distribusjon, endring, behandling eller annen bruk av dokumentet er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra Multiconsult eller annen innehaver av slike rettigheter med mindre annet følger av norsk lov.



# Rapport

OPPDRAG	10240128 – 01 Rv 706 Oslovegen Sivert Dahens veg - Dortheayst	DOKUMENTKODE	10240128 – 01- PLAN-PBL-01
EMNE	Planbeskrivelse: Rv 706 Sivert Dahlens veg - Dortheayst	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Statens vegvesen	OPPDRAGSLEDER	Ørjan Edvardsen
KONTAKTPERSON	Torstein Ryeng	UTARBEIDET AV	Mona Presthus
KOORDINATER	Sone: / Øst: / Nord:	ANSVARLIG ENHET	By- og områdeutvikling Midt

REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV
01	19.12.2025	Endret etter tilbakemelding fra Byplan	Mona Presthus	Sølve Christiansen	
00	08.09.2025	Første utkast	Mona Presthus	Sølve Christiansen	

## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>Bakgrunn for planarbeidet</b>	<b>6</b>
1.1	Forslagstiller	6
1.2	Hensikten med planen	6
1.3	Vesentlige utfordringer i planen	8
<b>2</b>	<b>Planstatus og rammebetingelser</b>	<b>8</b>
2.1	Planstatus	8
2.2	Gjeldende reguleringsplaner	10
2.3	Forholdet til gjeldende planer	10
2.4	Tidligere vedtak i saken	10
2.5	Planprogram og krav om konsekvensutredning	11
2.6	Pågående planer i området	11
<b>3</b>	<b>Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold</b>	<b>12</b>
3.1	Berørte eiendommer	12
3.2	Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet	12
3.3	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	12
3.4	Landskap	13
3.5	Kulturminner og kulturmiljø	13
3.6	Naturmangfold	14
	Landskapsøkologiske sammenhenger (grønn infrastruktur)	17
3.7	Naturmangfold i vann	17
3.8	Friluftsliv	19
3.9	Landbruk	20
3.10	Trafikkforhold	20
3.11	Barns interesser	21
3.12	Universell utforming	21
3.13	Teknisk infrastruktur	21
3.14	Grunnforhold	22
3.15	Miljøforhold – støy, luftforurensning, forurenset grunn	23
3.16	Næring	25
3.17	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	25
<b>4</b>	<b>Alternativsvurdering</b>	<b>26</b>
4.1	Alternativer i forprosjekt	26
4.2	Alternativer i planprosessen	27
4.2.1	Alternativ A. Utbedring av rv. 706 og Sivert Dahlens veg	27
4.2.2	Alternativ A+. Utbedring av rv. 706 og Sivert Dahlens veg, men med redusert standard på rundkjøring	27
4.2.3	Alternativ A+. Veg lagt som del av motfylling forbi Sivert Dahlens veg 27–29 og Stavnetårnet	28
4.2.4	Valg av alternativ	28
<b>5</b>	<b>Beskrivelse av planforslaget</b>	<b>29</b>
5.1	Hovedtrekk i planforslaget	29
5.2	Planlagt arealbruk	30
5.3	Samferdselsanlegg	30
5.4	Kollektivholdeplass	34
5.5	Geotekniske sikringstiltak	34
5.6	Landbruksfaglige vurderinger (andre vurderinger ang naturressurser (vann, sjøbruk, grus- pukkressurser, o.l.) ...	37
5.7	Sosial og teknisk infrastruktur. Planlagte offentlige anlegg	37
5.8	Universell utforming	37
5.9	Miljøoppfølging	37
5.10	Klimagass	39
5.11	Berørte eiendommer	40
5.12	Landskap	41
5.13	Kulturmiljø	41
5.14	Blågrønn faktor	42
	Blågrønn faktor for samferdselsanlegget er beregnet til 0,25. I henhold til kommunens arealplan (KPA) er gate den mest relevante kategorien for tiltaket, med krav til minimum blågrønn faktor. For sone 3 og 4 er minimumskravet satt til 0,15. Planforslaget oppfyller dermed kravene til blågrønn faktor.	42
5.15	Andre forhold (rammebetingelser og bestemmelser)	42
<b>6</b>	<b>Konsekvensutredning</b>	<b>43</b>
6.1	Naturmangfold	43

6.2	KU- Friluftsliv.....	44
6.3	KU – Vannmiljø og naturmangfold i vann .....	45
6.4	KU- samfunnsnytte.....	46
6.5	KU- samlerapport.....	47
<b>7</b>	<b>Risiko og sårbarhet, ROS-analyse .....</b>	<b>48</b>
<b>8</b>	<b>Virkninger / konsekvenser av planforslaget .....</b>	<b>50</b>
8.1	Forholdet til overordnede planer.....	50
8.2	Landskap .....	50
8.3	Kulturminner og kulturmiljø .....	53
8.4	Friluftsliv .....	54
8.5	Naturmangfold – samlet belastning .....	54
8.6	Naturressurser, inkl. landbruk .....	54
8.7	Vannmiljø.....	55
8.8	Trafikkforhold.....	55
8.9	Nullvekstmålet.....	55
8.10	Barns interesser .....	56
8.11	Sosial og teknisk infrastruktur.....	56
8.12	Geoteknikk.....	56
8.13	Universell tilgjengelighet .....	56
8.14	Næring.....	56
8.15	Støy .....	56
8.16	Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater .....	57
8.17	Avveininger av konsekvenser /virkninger .....	57
<b>9</b>	<b>Planprosessen og innkomne innspill.....</b>	<b>57</b>
9.1	Rettslig grunnlag for planleggingen .....	57
9.2	Kunngjøring og varsling.....	57
9.3	Medvirkning.....	58
9.4	Innkomne merknader .....	58
<b>10</b>	<b>Gjennomføring .....</b>	<b>58</b>
<b>11</b>	<b>Referanser .....</b>	<b>59</b>

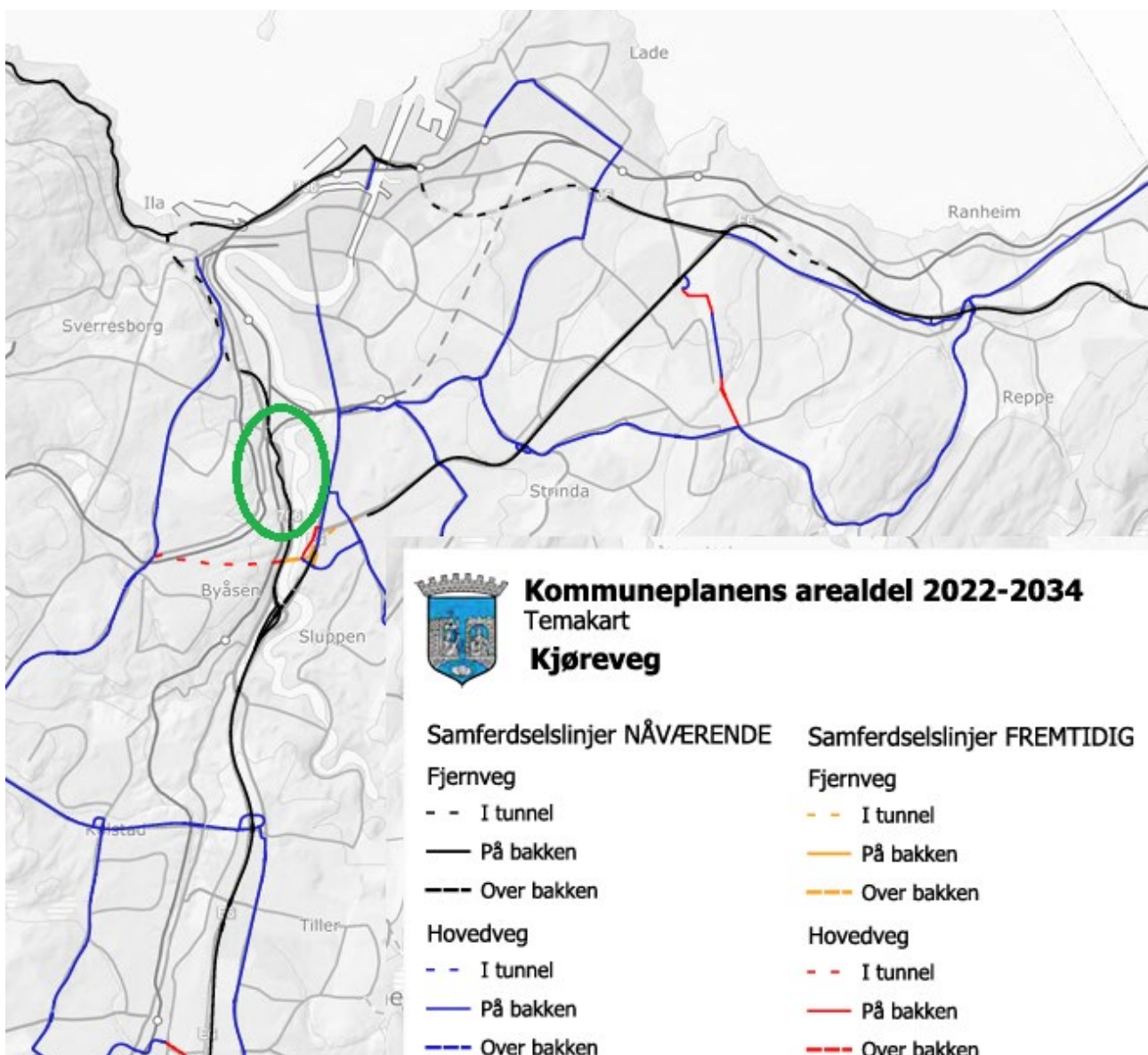
## 1 Bakgrunn for planarbeidet

### 1.1 Forslagstiller

På vegne av forslagstiller Statens vegvesen har Multiconsult AS sendt inn komplett planforslag 19.12.2025.

### 1.2 Hensikten med planen

Hovedmålsettingen med planarbeidet er å oppnå en helhetlig standard og et sammenhengende transporttilbud langs rv. 706 fra Sivert Dahlens veg til Dorthealyst. Fremkommelighet for næringstransport skal ivaretas, samtidig som prosjektet skal bidra til oppnåelse av nullvekstmålet ved å avlaste Midtbyen for gjennomgående trafikk. I tillegg skal det tilrettelegges for syklende og gående ettersom strekninger inngår i hovedsykkelruter i Trondheim.



Figur 1: Planområdet markert med grønn sirkel. Figuren viser planområdet i sammenheng med det større transportsystemet i Trondheim. Figuren viser hvilke strekninger som er fjernveg og hovedveg i Trondheim i temakart over kjøreveg i KPA.

### Utløsende behov

Strekningen mellom Sivert Dahlens veg og Dorthealyst utgjør i dag den eneste delen av rv. 706 som ikke er oppgradert og regulert etter moderne standard, og representerer dermed et svakt ledd i et ellers sammenhengende vegsystem. Tilgrensende vegstrekninger ved Nydalsbrua i sør og ved Stavne i nord er allerede utbygd med høy standard på kjøreveg, hovedsykkelveg og gangtilbud.

Dagens veg er heftet med en dårlig vegstandard som avviker fra skal-krav i vegnormal N100. Bæreevnen er dårlig samtidig som veganlegget har lav kapasitet til å håndtere dagens trafikkmengder og manglende utforming av rundkjøring for næringstrafikk med lengre kjøretøy. Det er videre problemer med overvannshåndtering og et behov for vedlikehold som er større enn normalt.

Dagens veg har begrenset bredde, varierende horisontal- og vertikalkurvatur og dokumenterte utfordringer knyttet til bæreevne og frost. I tillegg er forholdene for gående og syklende uoversiktlige og lite trafikksikre, med manglende separering, systemskifter og kryssinger i plan. Samlet sett innebærer dette redusert trafikksikkerhet, lav driftssikkerhet og begrenset funksjonalitet både for gjennomgående trafikk og for myke trafikanter.

### Effekt mål

Statens vegvesen har satt følgende effekt mål for planarbeidet:

#### *Effekt mål 1 Helhetlig vegstandard*

- Rv. 706 skal ha sammenhengende vegstandard, med god kurvatur og bæreevne

#### *Effekt mål 2 Nullvekst*

- Planen skal bidra til at en oppnår nullvekstmålet, dvs. veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing
- Rv. 706 skal avlaste Midtbyen, Holtermanns vei, Elgesetergate og tilstøtende boligområder for gjennomgangstrafikk
- Det skal føres hovedsykkelrute gjennom planområdet og det skal legges til rette for attraktive løsninger for gående og skolebarn

#### *Effekt mål 3 Fremkommelighet*

- Det skal sikres god fremkommelighet for gående, syklende og kollektivtrafikk i hele planområdet
- Planen skal bidra til kortere reisetider og tilstrekkelig kapasitet for gjennomgangstrafikk, transport knyttet til offentlig og privat tjenesteyting, varetransport og godstransport på riksveg

#### *Effekt mål 4 Trafikksikkerhet*

- Planen skal bidra til å redusere trafikkulykkene i tråd med nullvisjonen
- Området skal oppleves trygg trafikkmessig for alle trafikanter

#### *Effekt mål 5 Klima og miljø*

- Planen skal ivareta krav til klima- og miljø
- Planen skal bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy

- Sikre effektiv massehåndtering

### 1.3 Vesentlige utfordringer i planen

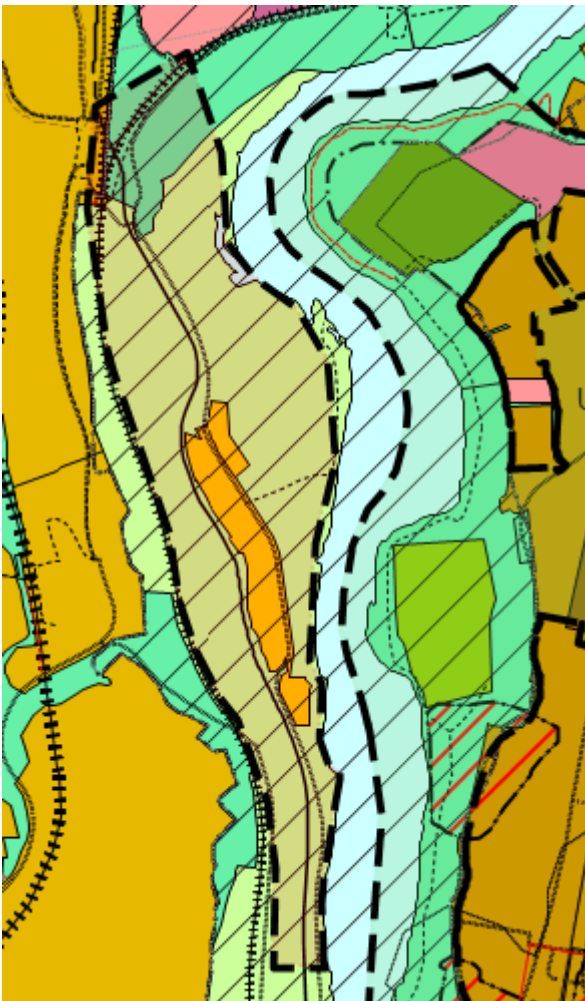
Vesentlige utfordringer i planarbeidet er arealbehov for geotekniske stabiliseringstiltak, arealbehov for vegtekniske anlegg og infrastruktur og natur- og terrengtilpasninger. Dette vil medføre inngrep i naturmiljø og dyrka mark. Planområdet ligger også innenfor bestemmelsesområdet for Nidelvkorridoren i KPA der det særskilt skal tas hensyn til natur, landskap, kulturminner og friluftsinnteresser (KPA § 6.3). I tillegg ligger det et boligområde i Sivert Dahlens veg som er støyutsatt fra trafikk på rv. 706.

## 2 Planstatus og rammebetingelser

### 2.1 Planstatus

#### KPA

Kommuneplanens arealdel for Trondheim 2022–2034 viser planområdet som fjernveg, sykkelveg LNFR, byggesone 4, blågrønnstruktur og bestemmelsesområder for Nidelvkorridoren. I tillegg går det en jernbanelinje innenfor planområdet i nord.



Figur 2 Oversiktsbilde av KPA 2022-2034, planområdet er markert med stiplet linje

Bestemmelsene i KPA sier følgende om fjernveger

§13.5 Fjernveg: *«Langs fjernveg skal effektiv og trafikksikker fremkommelighet for motoriserte kjøretøy prioriteres. Antall avkjørsler skal begrenses.»*

Planforslaget følger opp denne bestemmelsen ved å styrke rv. 706 sin funksjon som fjernveg gjennom:

- forbedret veggeometri og økt forutsigbarhet i trafikkavviklingen
- bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for gjennomgående trafikk
- reduksjon i antall direkte avkjørsler til hovedvegen

Avkjørsel til Sivert Dahens veg foreslås flyttet til rundkjøringen i nord. Dette gir en klarere funksjonsdeling mellom fjernveg og lokalveg, reduserer konfliktpunkter og bidrar til bedre trafikksikkerhet og fremkommelighet på rv. 706. Løsningen er i tråd med KPA sitt prinsipp om å samle avkjørsler til fjernveg i kontrollerte kryss og rundkjøringer, og bidrar til at rv. 706 kan fungere etter sin planlagte rolle.

Planforslaget vurderes derfor å være i samsvar med § 13.5 når det gjelder både fremkommelighet og avkjørselsstruktur.

Bestemmelse §13.8 sier følgende om sykkelnett:

*«Langs sykkelnettet skal det sikres et sammenhengende tilbud for syklende som oppleves som trygt og enkelt å bruke. Det skal sikres gjennomgående tilbud for sykkel i kryss. Der sykkelnett sammenfaller med hovedveg og/eller kollektivtrasé skal det hovedsakelig tilrettelegges for beskyttet sykkelanlegg. Bruk av fortau og gangfelt ved kryssing bør unngås som del av tilbudet for syklister i sykkelnettet.»*

Planforslaget følger opp disse føringene ved å etablere et sammenhengende og trafikksikkert sykkeltilbud gjennom hele planområdet, med tydelig separering mellom syklende, gående og kjørende. Et sentralt grep er etablering av planfri kryssing av rv. 706 for gående og syklende i form av kulvert. Dette eliminerer behovet for kryssing i plan og reduserer konflikt mellom myke trafikanter og motorisert trafikk.

Ved å erstatte gangfelt og kryssing i plan med en planfri løsning, oppfyller planforslaget KPA sitt krav om gjennomgående og beskyttede løsninger for syklende der sykkelnett og hovedveg sammenfaller. Løsningen bidrar til økt trygghet, bedre fremkommelighet og et mer attraktivt sykkeltilbud, og styrker sammenhengen i hovedsykkelnettet.

Bestemmelse § 6.3 Forbudsgrense vassdrag Nidelvkorridoiren sier:

*§ 6.3 Forbudsgrense vassdrag Nidelvkorridoren (Blå strek): «Innenfor forbudsgrensen i plankartet skal det tas særskilt hensyn til natur, landskap, kulturminner og friluftslivsinteresser. Oppstrøms Stavne jernbanebru er tiltak etter pbl § 20-1 a, d, j, k og l ikke tillatt innenfor forbudsgrensen.»*

Bestemmelse § 25 Sier følgende om opparbeidelse og bruk av blå/grønnstruktur:

§ 25.1 Opparbeidelse og bruk

*«Formålet omfatter naturområder, turdrag, friområder og parker. Sammenhengene i blå/grønnstrukturen, eksisterende naturverdier og økologiske funksjoner skal ivaretas og styrkes. Tiltak for å fremme friluftsliv, lek og rekreasjon tillates, men innenfor naturområder kun dersom viktige*

*økologiske funksjoner blir opprettholdt. Andre tiltak tillates ikke. Unntak er bruk av bebyggelse med antikvarisk verdi klasse A-C, som kan benyttes til funksjoner innenfor formålene tjenesteyting og beverning.»*

Tiltaket medfører inngrep innenfor blågrønn struktur og Nidelvkorridoeren som følge av geoteknisk sikring. Men, planforslaget stiller krav om terrengtilpasning, revegetering og tilbakeføring slik at sammenhengene i grønnstrukturen og økologiske funksjoner kan tilbakeføres så langt det er mulig.

### **Kommunedelplan Sluppen- Stavne**

Kommunedelplan Sluppen – Stavne, planID r20100086, vedtatt 15. 12. 2011, beskriver prinsipper for veganlegget som planlegges. Osloveien (rv. 706) er her kategorisert som 3-feltsveg med midtdeler, dette avviks i planarbeidet for den aktuelle strekningen der det kun legges til grunn to felt. Sivert Dahlens veg er kategorisert som 2-felts kombinert adkomstveg og sykkelveg, og er koblet direkte på rundkjøringen nord i planområdet, mens avkjørsel til Osloveien er foreslått stengt. Rundkjøringen i nord er kategorisert som en 2-felts rundkjøring, og med gang- og sykkelveg på nord- og sørsiden av denne. Planarbeidet vil heller legge til grunn sykkelvei med fortau. KDP ble utarbeidet som en strategisk plan uten juridiske bestemmelser.

## **2.2 Gjeldende reguleringsplaner**

Tabellen nedenfor beskriver gjeldende reguleringsplaner på strekningen. Planstrekningen er den eneste delen av hovedvegnettet og rv. 706 som ikke er regulert.

<b>Planens navn</b>	<b>PlanID</b>	<b>Vedtatt år</b>
Rv. 706 Sluppen – Sivert Dahlens veg	r20140021	2017
RV 706 Osloveien-Stavne	r20100086	2013
Sverresdalsbekken, gnr. 95 bnr. 1, 7 og 153	r1211a	2008
E6 Osloveien parsell Dorthealyst-Steinberget	r0426	2006
Bomstasjon i Osloveien	r0389	1997
Stavne, kraftledning 66 kV. Tilfredshet Kirkegård	r1211	1973

## **2.3 Forholdet til gjeldende planer**

Planforslaget er tilpasset gjeldende reguleringsplaner i tilgrensende områder for å sikre sammenheng i vegsystemet mot Nydalsbrua i sør og Stavnerundkjøringen i nord. Både nord og sør for planområdet er det vedtatt reguleringsplaner (i 2017 og i 2013) som legger til rette for en standardheving av vegsystemet. Det er derfor viktig at denne planen sikrer en helhetlig sammenheng i vegstandard og tekniske løsninger på tvers av planområdene.

## **2.4 Tidligere vedtak i saken**

Bygningrådet behandlet planprogrammet i møte den 22.05.2024 og vedtok følgende:

«Bygningrådet fastsetter planprogram for detaljregulering av Rv 706 Sivert Dahlens veg -Dorthealyst, datert 24.04.2024 og vist i vedlegg 1.

Det vises til plan- og bygningsloven § 12-9, jfr. § 4-1.»

## 2.5 Planprogram og krav om konsekvensutredning

Tiltaket faller inn under forskrift om konsekvensutredninger, fastsatt med hjemmel i plan- og bygningsloven §§ 4-2 og 14-2, og omfattes av vedlegg II, punkt 10 e) i) – bygging av veier. I tråd med forskriften § 8 skal tiltak i vedlegg II vurderes etter § 10 for å avgjøre om de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Det er vurdert at det planlagte tiltaket vil kunne medføre slike vesentlige virkninger, og planen skal derfor konsekvensutredes i samsvar med § 10 første ledd.

For reguleringsplaner som omfatter tiltak etter vedlegg II kreves det ikke planprogram, jf. forskriften § 6 tredje ledd bokstav b. Det er likevel utarbeidet et planprogram for å sikre en felles forståelse av hva som skal utredes, og for å ivareta hensynet til tidlig medvirkning og åpenhet i planprosessen, i tråd med prinsippene i plan- og bygningsloven § 4-1.

## 2.6 Pågående planer i området

Bane NOR har opplyst at det i forbindelse med prosjektet «funksjonelt dobbeltspor», vil bli etablert nye signalanlegg m.m. i området ved rundkjøringen ved Stavne og noe sørover. Søndre tilsving elektrifiseres i år.

Trøndelag fylkeskommune har utarbeidet et forprosjekt for hovedsykkelrute langs Bøckmans veg.

Trondheim kommune v/Mobilitets- og samferdselsenhet jobber med prosjektutvikling for Hovedsykkelveg langs Breidablikvegen og tverrforbindelse over Nidelva.

Trondheim kommune v/Kommunalteknikk planlegger en ny avløpsledning på tvers av Nidelva sør for Dortheayst.

### 3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

#### 3.1 Berørte eiendommer

Planområdet omfatter hele eller deler av følgende eiendommer med gnr/bnr: 0/0, 95/1, 7, 14, 15, 153, 158, 207, 334, 432, 433, 495, 569 og 606, 98/3, 4, 7, 9, 12, 13, 14, 19, 21, 22, 24, 37, 44, 82, 105, 106, 139, 385 og 418, 99/12 og 16.

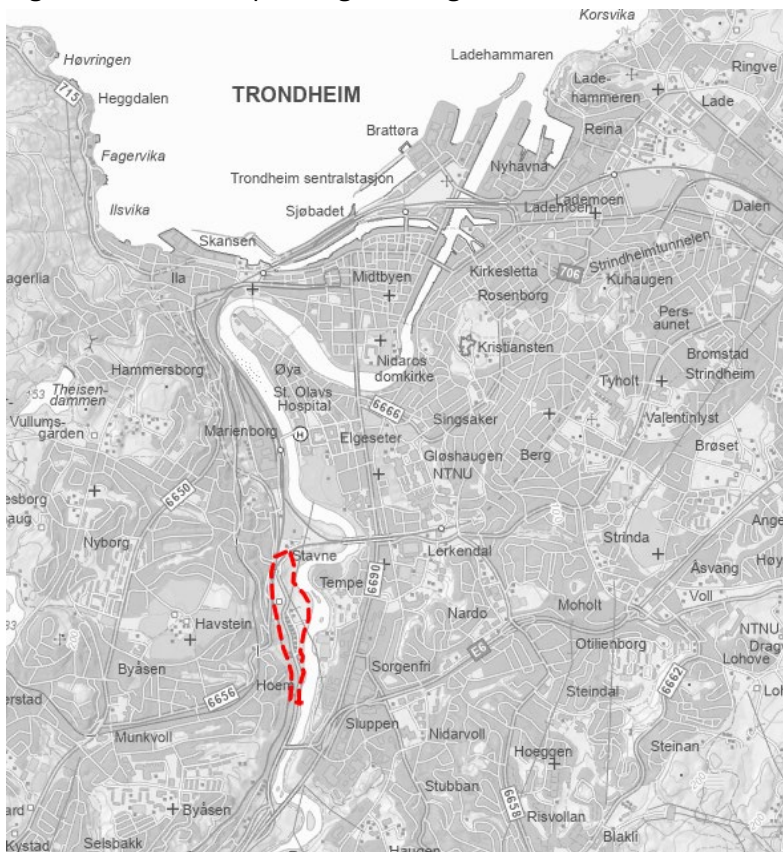
#### 3.2 Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet ligger på vestsiden av Nidelva mellom Nydalsbrua og Stavne. Strekningen er ca. 1,2 km langs Rv. 706 Osloveien. Planområdet grenser til veganlegget ved Nydalsbrua i sør og trafikkarealene ved Stavnerundkjøringa i nord. Planområdet avgrenses av jernbanen i vest og Nidelva i øst.

Nydalsbrua gir forbindelser til E6, Bjørndalen og Sluppen i sør og Stavne med forbindelser til Marienborg i nord og Bøckmans veg og Breidablikveien i vest. Gang- og sykkeltilbudet har i tillegg forbindelser til gang- og sykkelruten over Stavne bru, med adkomst vest for Stavnerundkjøringen.

Planområdets størrelse er på 152 daa.

Figuren under viser planavgrensningen.



Figur 3 Planområdets plassering i Trondheim

#### 3.3 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Arealene brukes i dag til veg, boliger, gang- og sykkelveg samt landbruksareal og naturområder langs Nidelva. Jernbanen går langs planområdet mot vest.

### 3.4 Landskap

Tiltaksområdet er utbygd til samferdselsformål og boligformål. Landskapsbildet preges av trafikkarealer, bolig bebyggelse, dyrka mark og vegetasjon. Visuelt er området også preget av nærheten til Nidelva som grenser til tiltaksområdet mot øst. I området langs Nidelva dannes et eget landskapsrom. Dette rommet oppleves i deler av tiltaksområdet, særlig på flatene og områdene ned mot elva. Lenger vest i området brytes dette rommet ved at terrenget stiger eller på grunn av høy vegetasjon.

Bygningene og vegene er strukturert etter retningen på kotelinjene. Bebyggelse og vegger strekker seg mellom nord og sør. Av menneskeskapte nøkkelementer kan det nevnes eldre gårdsbebyggelse som ligger i tiltaksområdet. Den ene klyngen med eldre bebyggelse er Dorthealyst som ligger mellom Osloveien, jernbanen og Bøckmans veg. Den andre er Nydalsbruket, Sivert Dahlens veg 3, som ligger i krysset Sivert Dahlens veg-Oslovegen.

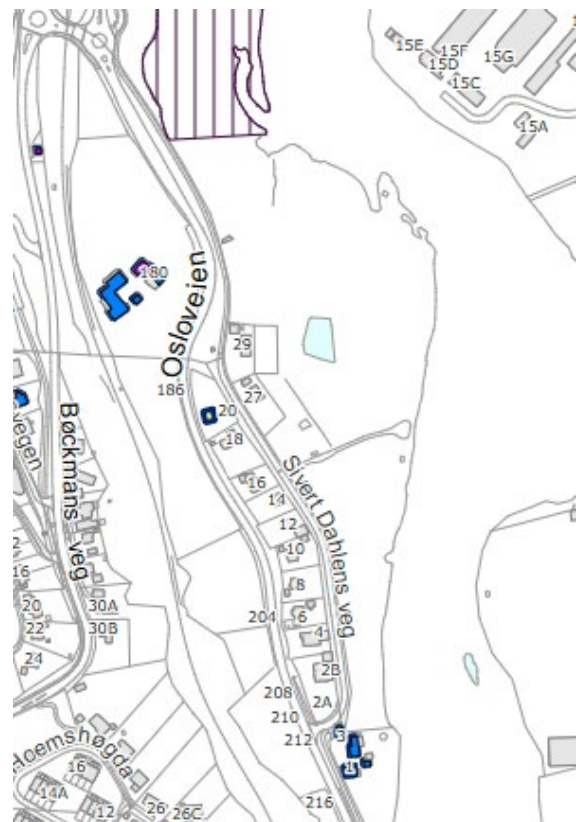
Elvebredden er preget av vegetasjon. Lengst nord i tiltaksområdet renner en meanderformet sidebakk ut i Nidelva. Det er ellers mye vegetasjon i området. Området er noe eksponert i landskapet mot øst mot arealet på den andre siden av Nidelva. Fjernvirkningen varierer med ståsted og høyde på vegetasjon. Området er synlig fra Nidelvstien som går langs elva på den andre siden, og er godt synlig fra Tempe idrettsanlegg. Området er i tillegg noe synlig fra boligblokkene på Tempe. Fra andre kanter er området generelt lite eksponert.

### 3.5 Kulturminner og kulturmiljø

I grensen av tiltaksområdet er det registrert et fredet kulturminne. Dette er et gravminne som vises som punkt i kartet under. Det er automatisk fredet (kulturminnesok.no). I detaljregulering for Sverresdalsbekken (plan-id r1211a), nord i området, angis det i bestemmelse til hensynssone for bevaring av bygg og anlegg, at utvalgte eksisterende trær skal bevares.

Kartutsnittet viser registrerte kulturminner i området. Blå flater på bygninger viser bygninger med antikvarisk verdi C (Trondheim kommune, 2025). Nord i området vises kulturminne som er registrert hos Riksantikvaren (gult punkt). Kartet viser til et aktsomhetskart for kulturminner (sort skravur) hvor reguleringsplan angir bestemmelser knyttet til kulturminnevern.

I tiltaksområdet er det flere bygninger med antikvarisk verdi C tilknyttet Dorthealyst, Nydalsbruket og Sivert Dalens veg 1 og 3. Ved Dorthealyst er en del av våningshuset vurdert til antikvarisk høy verdi, B.



Figur 4 Registrerte kulturminner i området (Trondheim kommune, 2025)

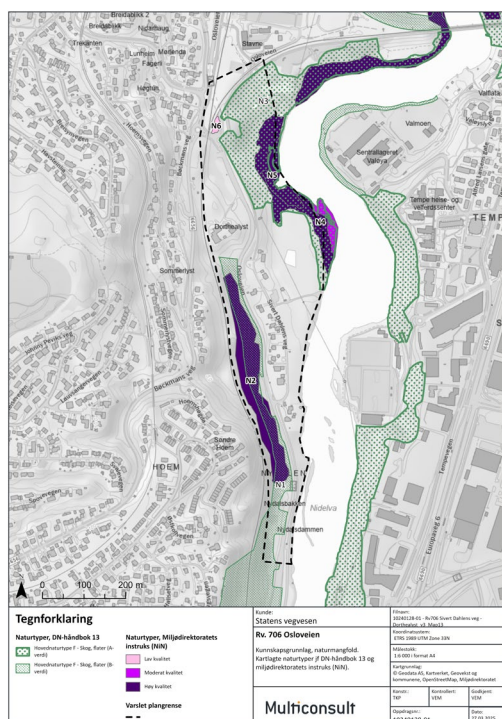
### 3.6 Naturmangfold

#### Naturtyper

Tabellen og figuren under viser registrert naturtyper innenfor planområdet (Multiconsult, 2025). Planområdet omfatter flere verdifulle naturtyper. Ved Sluppen (N1) er det registrert gråor-heggeskog med verdi B–viktig, grunnet frodig, artsrik og innslag av mer kravstore treslag i skogen. Sommerlyst Ø (N2) har høgstaudegråorskog med høy lokalitetskvalitet, på grunn av stort naturmangfold og god forekomst av store gråortrær. Ved Stavne (N3) er det gråor-heggeskog med lang kontinuitet og mye død ved, og området vurderes som verdifullt for spesialiserte mosearter. Dorthealyst Ø (N4) inneholder flomskogsmark, en rødlistet naturtype (VU) med høy lokalitetskvalitet, preget av variert død ved og økologisk funksjon. Dorthealyst NØ (N5) består av kalkrik helofyttsump (VU) og åpen flomfastmark (NT), begge med god tilstand og høy lokalitetskvalitet, men moderat naturmangfold. Ved Dorthealyst rundkjøring (N6) er det registrert eng-aktig sterkt endret fastmark med lav lokalitetskvalitet, grunnet liten størrelse og slitasje, men med blomsterarter viktige for pollinatorer.

Tabell 4-1. Oversikt over naturtyper i influensområdet med verdi iht. M-1941.

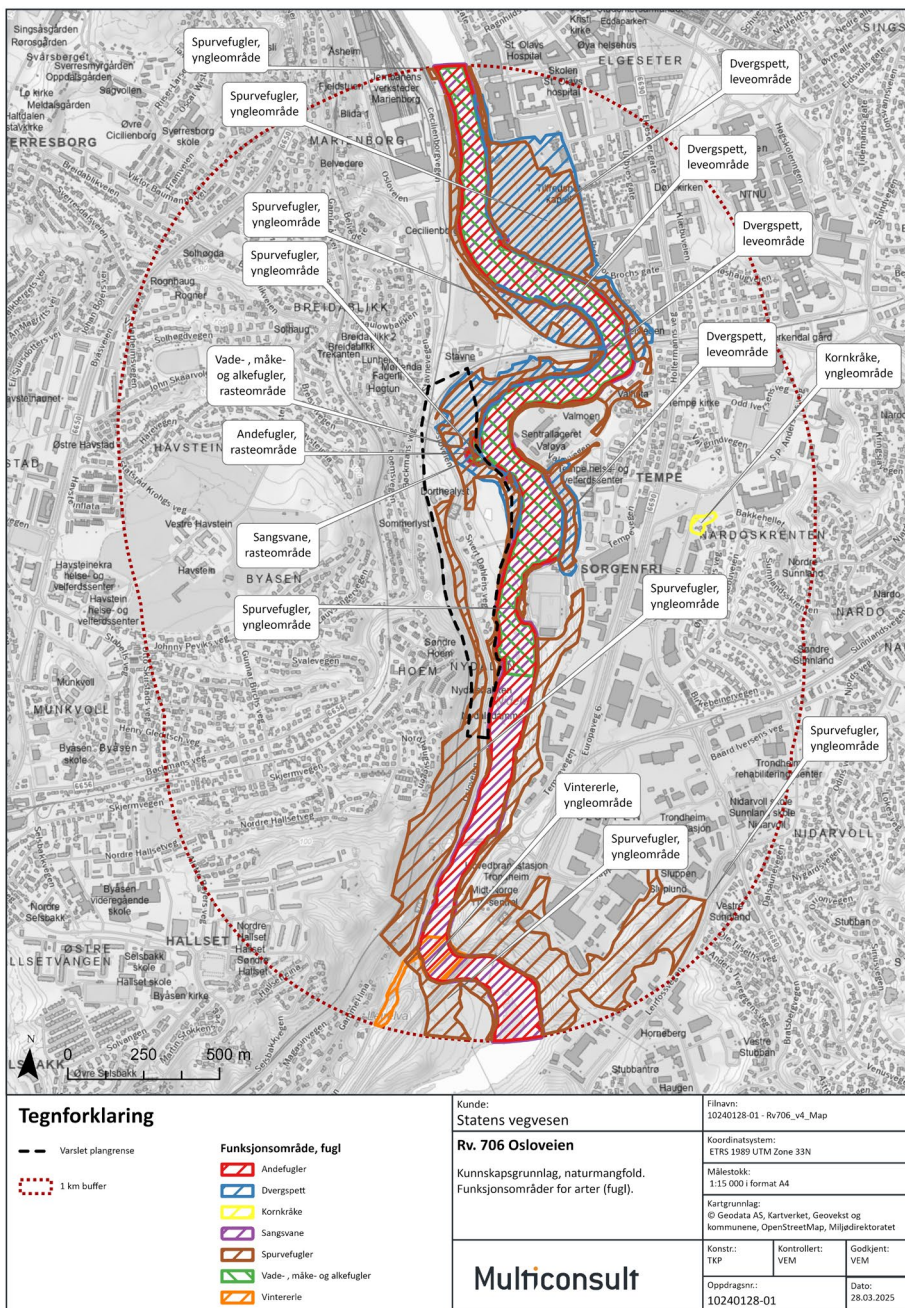
Navn	Naturtype	Areal	Verdi	Registreringsår	ID
Sluppen	Gråor-heggeskog	105,9 daa	Middels	2008	N1
Sommerlyst Ø	Gammel høgstaudegråorskog	20,3 daa	Stor	2023	N2
Stavne	Gråor-heggeskog	67,7 daa	Stor	2008	N3
Dorthealyst Ø	Flomskogsmark (VU)	12,3 daa	Stor	2022 og 2023	N4
Dorthealyst NØ	Kalkrik helofyttsump (VU) og åpen flomskogsmark (NT)	5,0 daa	Stor	2023	N5
Dorthealyst, rundkjøring	Eng-aktig sterkt endret fastmark	0,4 daa	Middels	2022	N6



Figur 5 Registrerte naturtyper etter DN Håndbok 13 (markert i grønt) og Miljødirektoratets instruks (markert i lilla) (Multiconsult, 2025).

## Fugl

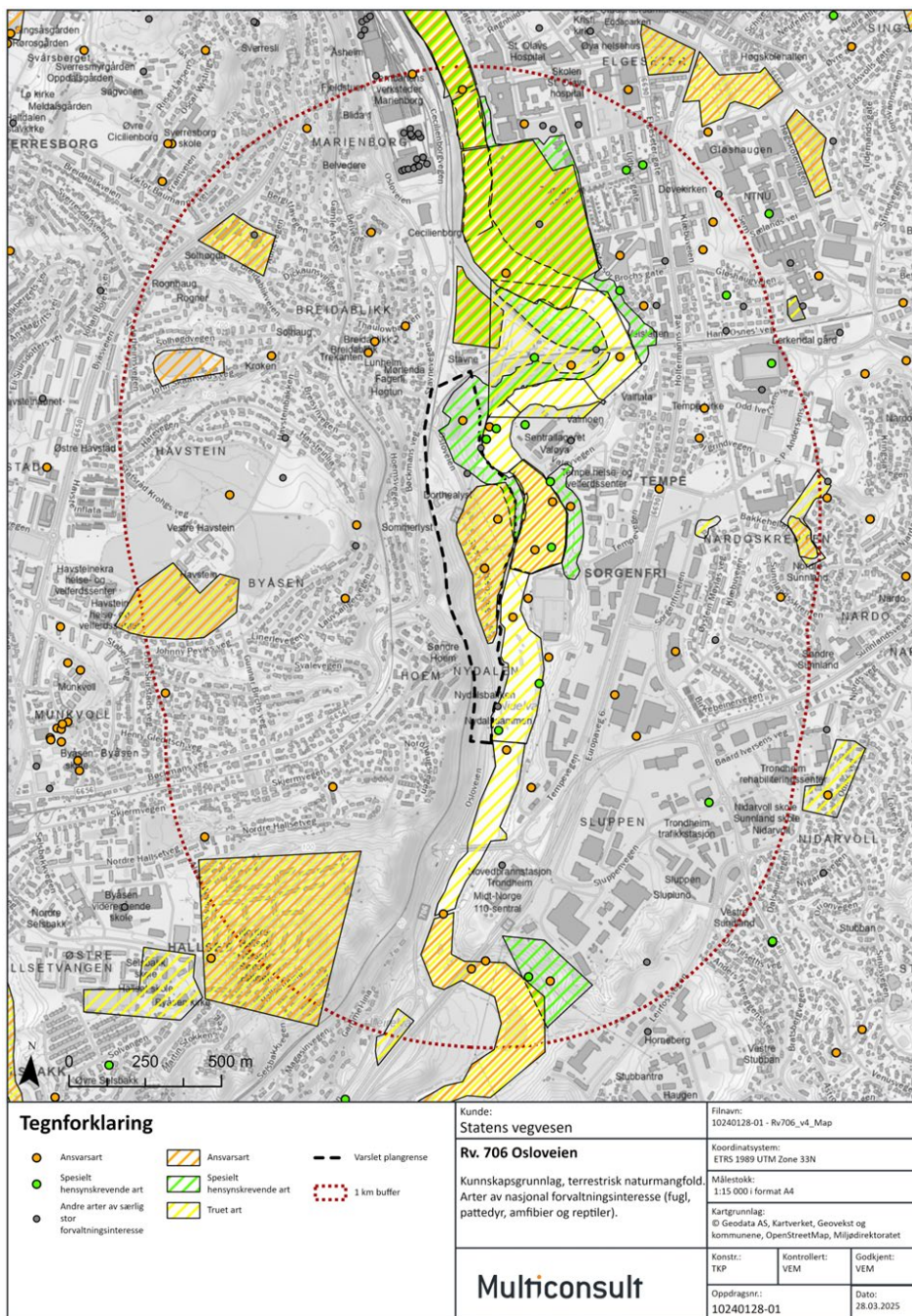
Det er registrert et stort antall fuglearter i og ved planområdet langs Nidelva, inkludert flere rødlistede arter og arter av forvaltningsinteresse (Multiconsult, 2025). Hettemåke (CR) er særlig fremtredende, med viktige forekomster rett øst for Sivert Dahlens veg. Vipe er tidligere registrert i området, men antas ikke å hekke der i dag. Andre sterkt truede arter som bergand, dvergdykker, makrellterne og storspove er også påvist, sistnevnte med hekkeregistrering fra 1985. Kommunens kartlegging i 2023 dokumenterte 16 vanntilknyttede fuglearter, med høyest tetthet ved “Nord for Tempe” og “Valøya vest”, nær tiltaksområdet. Nidelva er særlig viktig som overvintrings- og næringsområde for fugl. Strekingen Stavne–Sluppen peker seg ut som viktig for arter som toppand, sangsvane, fossekall og vintererle. Kantsonene langs elva, spesielt fra Nidarø til Øvre Leirfoss, har høy verdi for fugl og vilt (verdi A i kommunens viltkart), og området vurderes som middels viktig for vannfugl av NINA.



Figur 6. Funksjonsområder for fugl (hentet fra Miljødirektoratets datasettet «Arter funksjonsområder»).

### Annet dyreliv

Det er registrert flere arter av nasjonal forvaltningsinteresse, blant annet nordflaggermus (VU) og piggsvin (NT), med funksjonsområde for nordflaggermus ved Stavne bru (Multiconsult, 2025). Kantsonen langs Nidelva har høy verdi som leveområde og viltkorridor, grunnet forekomst av bever, oter, grevling, rødrev, elg og rådyr. Beverrevir er dokumentert både ved Stavne bru og Kroppanbrua. Midtre del av Nidelvkorridoren, fra Nidareid til Øvre Leirfoss, er vurdert som det viktigste og mest kritiske området for vilt i kommunen, med verdi A i kommunens viltkartlegging. Området har også stor betydning for flaggermus, særlig vannflaggermus, og er preget av god tilgang på grov løvskog med hulrom. Hyppige viltpåkørsler langs rv. 706 og jernbanen understreker områdets funksjon som viltkorridor.



Figur 7. Arter (fugl, pattedyr og amfibier) av nasjonal forvaltningsinteresse i området.

### Landskapsøkologiske sammenhenger (grønn infrastruktur)

Nidelvkorridoren mellom Leirfossen og fjorden utgjør et svært viktig naturområde og kjerneområde for biologisk mangfold, med stor variasjon i plante- og dyreliv (Multiconsult, 2025). Området har høy verdi som grønn infrastruktur, da det fungerer som forflytningskorridor og binder sammen leveområder for arter. Strekingen fra Nidarø til Øvre Leirfoss er vurdert som det mest kritiske partiet for å opprettholde god kantvegetasjon, som gir ly og skjul for fugl og vilt, og fungerer som buffer mot bebyggelse. Flere områder med gråor-heggeskog er verdsatt til svært viktig (verdi A), særlig ved Valøya, Tempebanene og sør for Stavne bru. Historiske flyfoto viser at kantvegetasjonen har blitt redusert ved utbygging, spesielt ved Nedre Leirfoss og Sluppen, men også styrket enkelte steder, som ved Stavne bru, der tidligere landbruksarealer har grodd til med skog.

### Geologisk mangfold

Innen influensområdet er det registrert rødlistede landformer (leirskredgrop og leirravine), men alle har lav kvalitet og sterkt redusert tilstand (Multiconsult, 2025).

### Fremmede arter

Det er høy forekomst av fremmede arter i planområdet, med 16 arter i risikokategoriene potensiell høy, høy og svært høy risiko (PH, HI, SE) (Multiconsult, 2025). Tromsøpalme og kjempespringfrø dominerer registreringene, og Marinborg–Stavne har hatt masseforekomster av tromsøpalme siden 1890-tallet.

### Naturmangfoldets økosystemtjenester

Naturmangfoldet i influensområdet gir regulerende tjenester som erosjonsbeskyttelse, klimaregulering og vannhåndtering, særlig i flomskogsmark og helofyttsump. Nidelvkorridoren bidrar også med støttende og kulturelle tjenester, som rekreasjon og friluftsliv.

## 3.7 Naturmangfold i vann

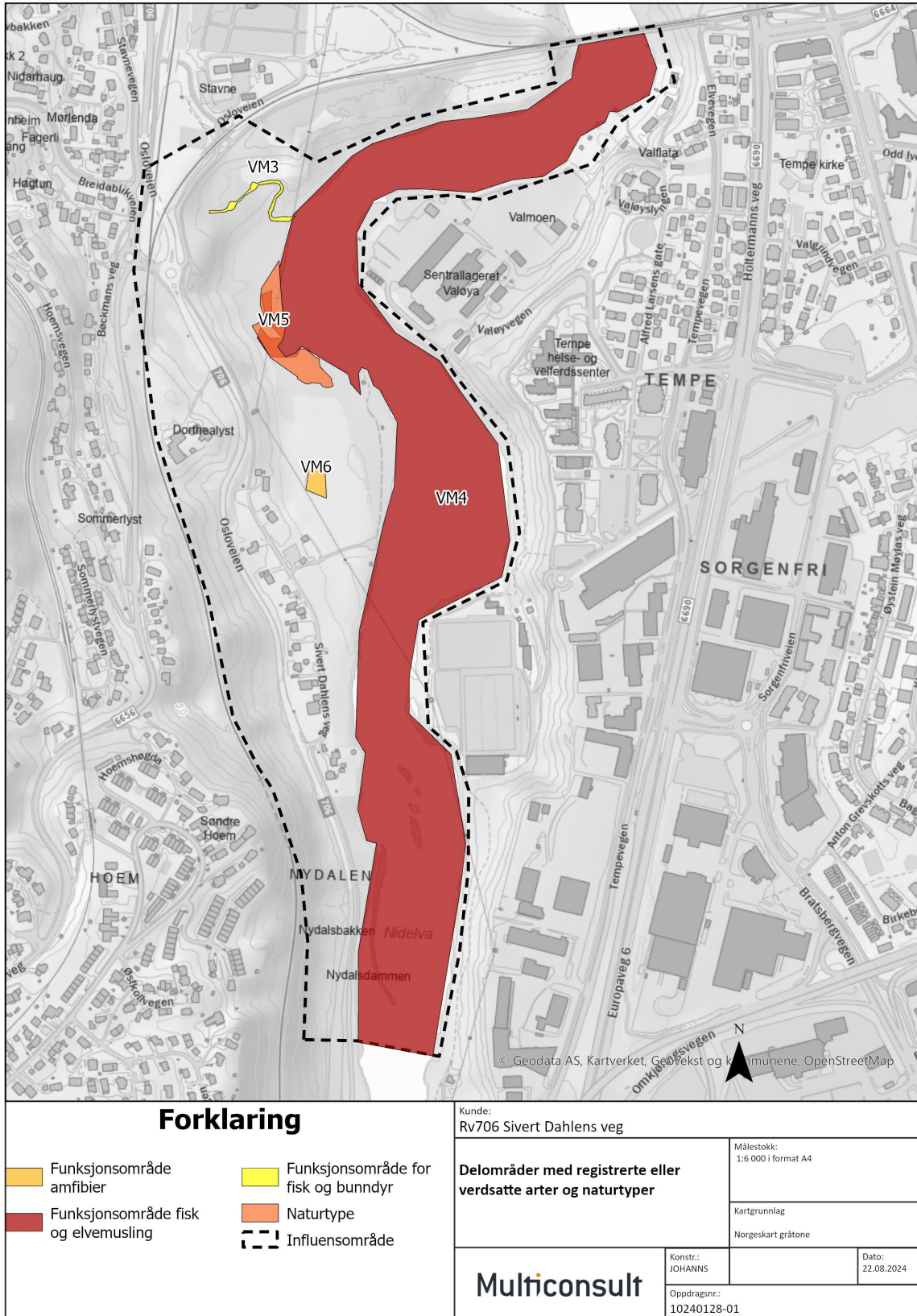
Det er registrert kalkrik helofyttsump i tilknytning til Nidelva, en rødlistet naturtype (VU) med god tilstand og uten nyere inngrep. Lokaliteten har høy verdi grunnet intakt struktur, naturlig hydrologi og fravær av påvirkning

Nidelva er et nasjonalt laksevassdrag med forekomst av laks (NT) og sjørret (LC) i tiltaksområdet. Tilstanden er vurdert som moderat for laks og dårlig for sjørret. Det er registrert gytegrøper utenfor tiltaksområdet, med høy tetthet ved Valøya og Sivert Dahlens vei. Tiltak som utlegging av gytegrus er gjennomført på to steder for å bedre forholdene for gyting.

Sverresdalsbekken har gjennomgått restaureringstiltak for å bedre fiskens vandringsmuligheter, men nyere el-fiske har ikke påvist fisk. Dårlige forhold under prøvetaking og mulig kloakkpåvirkning kan ha påvirket resultatene. Bekken har potensial som leveområde, men det er usikkerhet knyttet til fiskebestanden.

Isdammen har tidligere hatt observasjoner av salamander, men nyere undersøkelser har ikke påvist arten. Dammen er likevel viktig for amfibier, med stor forekomst av buttsnutefrosk.

Elvemusling (VU) er registrert rett oppstrøms tiltaksområdet ved Nydalen, og hele den anadrome strekingen nedstrøms Leirfossen er leveområde for arten. Bestanden ved Nydalen ble flyttet til Leirfossen i 2021.



Figur 8. Delområder med registrerte arter eller verdsatte arter og naturtyper innenfor influensområdet.

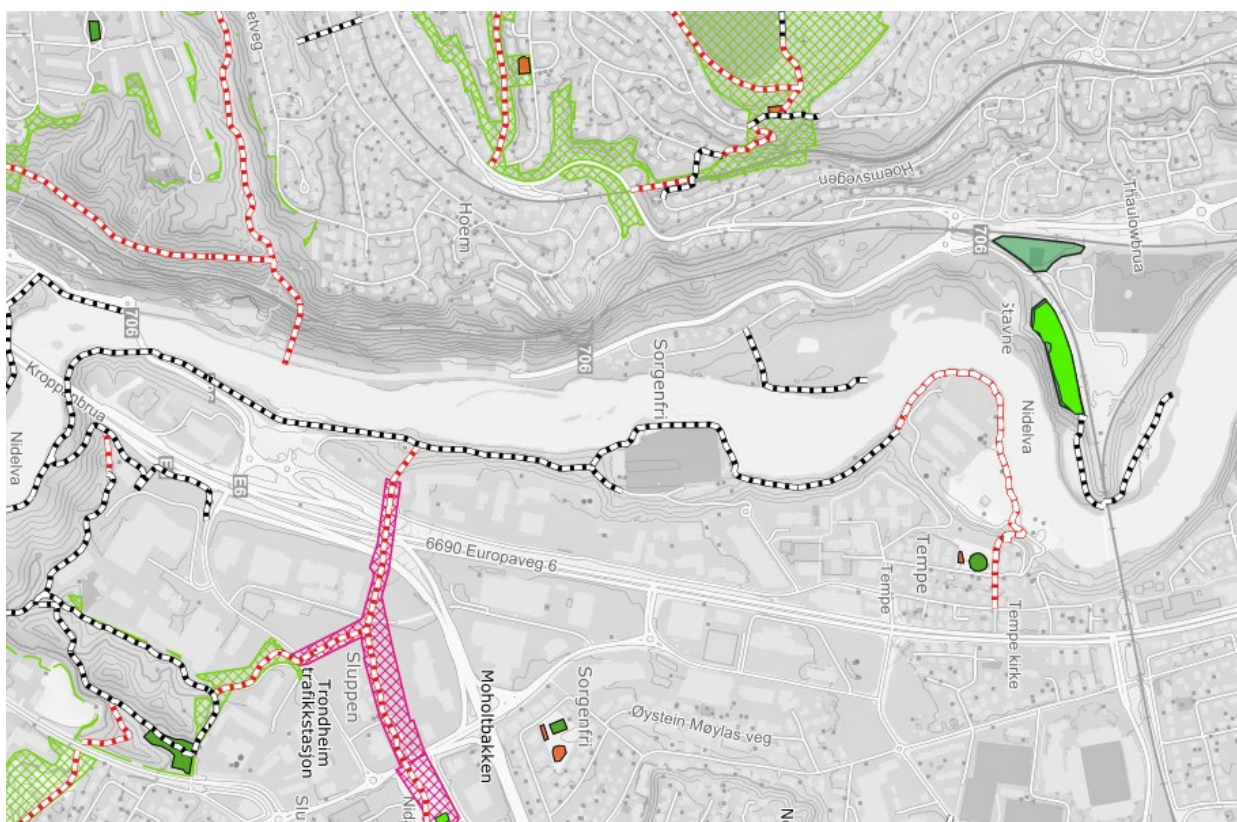
### 3.8 Friluftsliv

Planområdet og influensområdet er i sin helhet en del av Nidelvkorridoren. Nidelvkorridoren er kartlagt av kommune som *grønkorridor* og karakterisert som et *svært viktig friluftsområde*, og omfatter Nidelva med kantsone mellom Elgesæter bru og Nordsetfossen (Multiconsult, 2025). I områdebeskrivelsen i Naturbasen står det: *Nidelvkorridoren er en blågrønn hovedaksel i Trondheim, som sammen med strandsonekorridoren, binder sammen og etablerer "rammen" for veven av grønne korridorer til og fra markaområdene.*

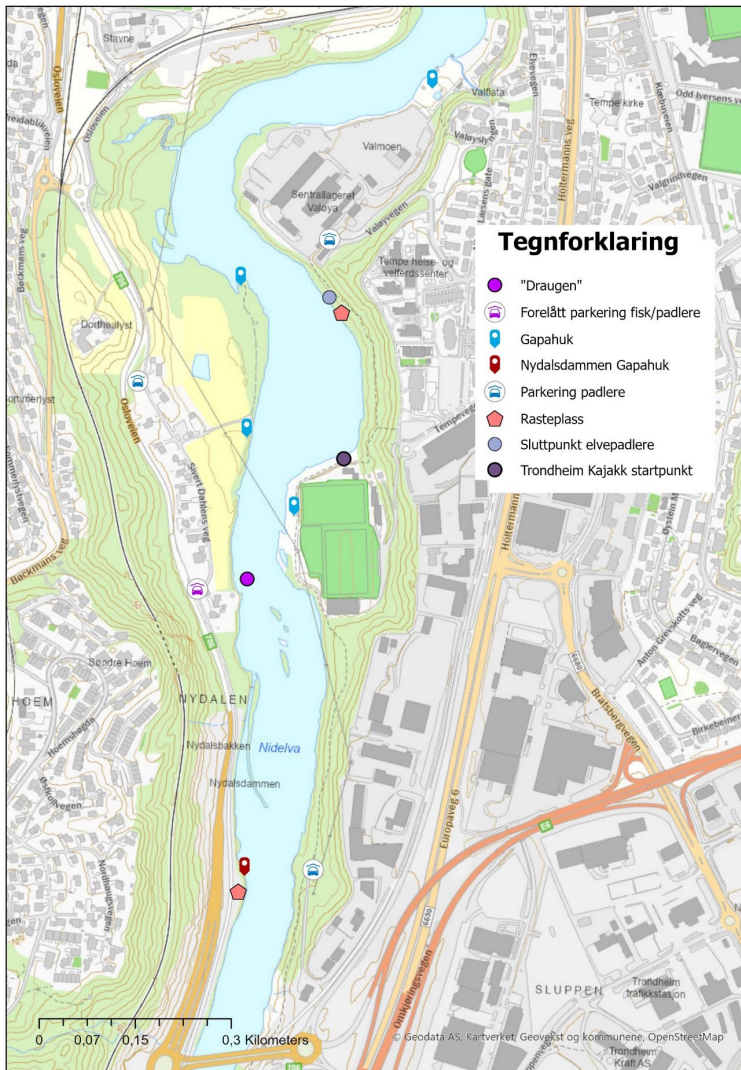
Tabell 2. Oversikt over turruter registrert innenfor influensområdet

Turroute	Kommune	Beskrivelse	Kilde
Rett ut fra Leirfossen langs Nidelva	Trondheim	6,6 km fottur fra Leirfossen til byen.	Ut.no og Kartverkets turrutebase
Fottur langs Nidelva fra Tempe til Leirfossen	Trondheim	3,8 km fottur langs Nidelva.	Ut.no
Grønne sykkelruter Nidelvstien	Trondheim	5,5 km sykkelrute langs Nidelva fra Tempe til Nedre Leirfoss.	Ut.no og mtbmap.no
Sykelrute fra byen og ut mot Orkanger og videre	Trondheim og flere	Lang sykkelrute som starter fra byen, gå forbi sykehus og på vest siden av elva og videre sørvestover.	Kartverkets turrutebase
Pilegrimsleden	Trondheim og flere	Østerdalsleden følger Nidelva inn mot byen, og ligger på østsiden av elva innenfor influensområdet.	Pilegrimsleden.no
Leirfossen til Nydalsdammen/Valøy	Trondheim	Elvepadtetur fra Nedre Leirfossen til enten Nydalsdammen vald eller Valøy.	Trondhjems kajakkklubb
Temperunden	Trondheim	Løypa går i elvelandskapet langs Nidelva mellom Stavne bru og Sluppen bru.	Trondheim kommune

Hovedturveger i området er vist i figur 10.



Figur 9. Kartet viser eksisterende hovedturveg med svart farge og framtidig hovedturveg med rosa farge. Turdrag som finnes i dag blir lagt med grønn farge og fremtidige turdrag med rosa. Nærmiljøanlegg er vist med lys grønn farge, lekeareal med oransje farge. Kilde: Kommunedelplan for friluftsliv og grønne områder (Trondheim kommune, 2023)



Figur 10. Kartlagte interessepunkter for friluftsliv i influensområdet

### 3.9 Landbruk

Innenfor tiltaksområdet er det registrert 26,4 daa fulldyrka jord og 22,9 daa innmarksbeite (kilden.nibio.no). Den fulldyrkede jorda er registrert med svært god jordkvalitet. (Multiconsult, 2025) Av dyrkamarka er det kun de to nederste jordene med fulldyrka jord ned mot Nidelva som er i bruk i dag. For ca. 5 år siden ble det dyrket korn på dette arealet, men i dag benyttes det til grasproduksjon. Innmarksbeite er ikke lenger i bruk, og gikk ifølge grunneier ut av bruk for omkring 30 år siden.

På det nordligste jordet ble det i sin tid opparbeidet en dam for produksjon av is til byens restauranter. Denne er kalt Isdammen eller Stokkedammen ved Stavnå.

### 3.10 Trafikkforhold

#### Vegsystem

Osloveien har ett felt i hver retning, noe krapp kurvatur og dårlig bæreevne (Multiconsult, 2022). Sør for rundkjøringen på Stavnå er årsgjennsnittet (ÅDT) 12 600 kjøretøy per døgn (Statens vegvesen, 2018).

Nord for rundkjøringen på Stavne er ÅDT i underkant av 5000 kjøretøy per døgn (Statens vegvesen, u.d.). Fartsgrensen er 60 km/t på hele Osloveien. Stavnetunnelen ligger nord for rundkjøringen, og mye av tungtrafikken går gjennom denne og videre mot, blant annet, havna.

Hensikten med strekningen langs Osloveien, er å avlaste Midtbyen og tilstøtende boligområder for gjennomgangstrafikk. På grunn av den korte avstanden mellom rundkjøringen og Stavnetunnelen, er det viktig å sikre god fremkommelighet mellom tunnelen og rundkjøringen for å unngå at det dannes kø i tunnelen.

Østre arm i rundkjøringen på Stavne, er en adkomstveg til blant annet Stavne Kapell og kirkegård. Vegen er relativt smal og har fartsgrense 30 km/t.

#### Gående og syklende

Stavne er et knutepunkt for syklende. Her møtes nord/sør-trafikk med øst/vest-trafikk. Antall syklende øst/vest er større enn nord/sør, dvs. at de fleste sykler retning Bøckmans veg og Breidablikkveien – Stavnebru. Dette bekrefter også sykkeltellinger som Statens vegvesen gjennomførte høsten 2021. Tellingene viser at antall syklende i makstimen i øst/vest-retningen er ca. 260 syklister, mens i nord/sør 225 syklister.

Dagens tilbud for syklende preges med flere systemskifter og lite separering mellom ulike trafikantgrupper. I sør bygges sykkelveg med fortau i forbindelse med Nydalsbrua prosjektet, den vil avsluttes som gang- og sykkelveg fram til Sivert Dahens veg. I Sivert Dahens veg som er en rolig boliggate, foregår sykling i blandet trafikk. Videre kobles Sivert Dahens veg på en gang- og sykkelveg som fortsetter fram til eksisterende sykkelveg med fortau i nord.

Kryssområdene på Stavne byr spesielt på utfordringer for fremkommeligheten til gående og syklende, da de må krysse vegbanen opptil tre ganger for å komme seg mellom øst og vest.

#### Trafikkulykker

Det er registrert 7 ulykker med personskade fra 2012-2021 (Multiconsult, 2022).

#### Kollektivtrafikk

Det er en bussrute (rute nr. 20) som kjører gjennom planområdet og betjener holdeplassen Nydalen.

### **3.11 Barns interesser**

Området brukes til skolevei og nærrekreasjon. Lav separering mellom trafikantgrupper kan virke utrygt for barn og unge.

### **3.12 Universell utforming**

Området er ikke universelt utformet i dag.

### **3.13 Teknisk infrastruktur**

#### **Vannforsyning**

Eksisterende vannledning langs Osloveien forsyner 12 boliger, inkludert Dorthealyst gård, og 11 boliger i boligfeltet sør for gården. Ledningen er hovedsakelig fra 1983–1987 (150 mm), med en eldre del fra 1963. Det finnes 4 brannventiler langs strekningen (Multiconsult, 2025).

### Spillvann

Spillvannsnettet i boligfeltet er fra 2003 (160 mm) og tilkobler alle boligene. Spillvannet pumpes via pumpehus til hovedoverføringstunnelen mot renseanlegget på Høvringen (pumpeledning 90 mm).

### Overvann

Overvannsnettet i boligfeltet er fra 2003 (300 mm) og samles til en eldre hovedledning (800–600 mm) som leder ut i Nidelva.

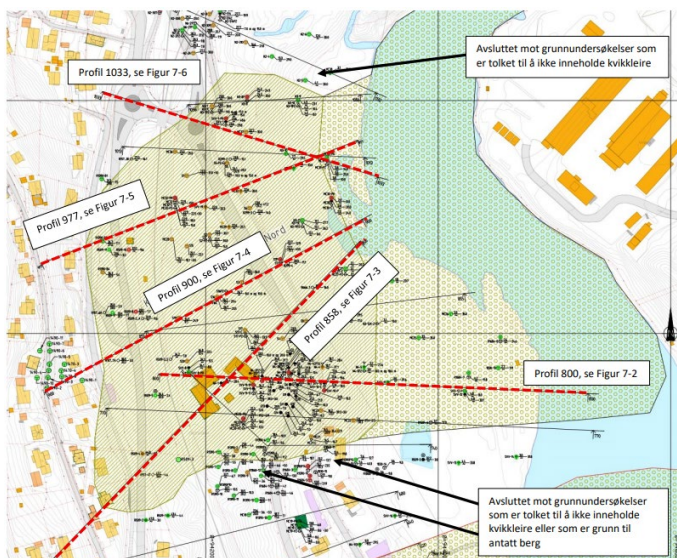
### Energiforsyning

Stavnetårnet er plassert nord-øst i planområdet. Inn til tårnet kommer det regionalt høyspentnett fra både nord og sør. Det er en trafostasjon ved enden av blindvegen til boligene i Sivert Dahlens veg.

## 3.14 Grunnforhold

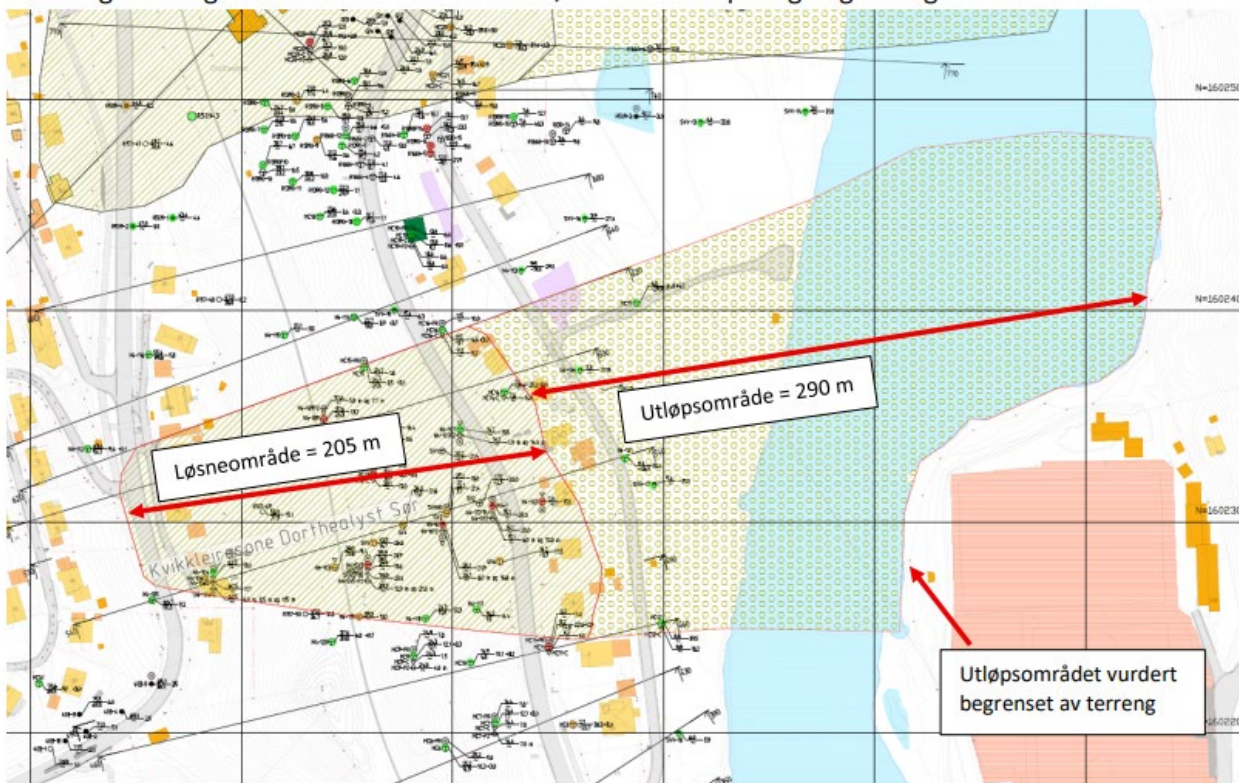
I området mellom Stavne og Nydalsbruket er topografien preget av kupert terreng fra Byåssiden og ned mot Nidelva. Det er gjennomført et stort omfang grunnundersøkelser ifb. utbygging av Rv. 706 som har avdekket forekomst av sprøbruddmateriale flere steder i tiltaksområdet. Hvorav to områder oppfyller kriteriene til å klassifiseres som faresoner iht. 1/2019, faresonene Dorthealyst sør og Dorthealyst nord (Multiconsult , 2025). Geoteknisk rapport dokumenterer utstrekning og klassifisering av de to nye sonene.

Faresone Dorthealyst nord er plassert fra gården Dorthealyst og går videre nordover mot rundkjøringa ved Bøckmanns vei. Faresonen klassifiseres med middels faregrad, konsekvensklasse meget alvorlig og risikoklasse 4 (Multiconsult , 2025). Gjeldende sikkerhetsprinsipper for videre prosjektering vil være «prosentvis forbedring» eller absolutt sikkerhet iht. veilederen til NVE, foreslått ved bruk av motfyllinger og lette fyllmasser. Det må etableres erosjonssikring for motfyllinger som vil være i kontakt med Nidelvas bredder.



Figur 11: Oversiktskart om viser utsterkningen av kvikkleiresonen Dorthealyst nord (Multiconsult , 2025)

Faresone **Dorthealyst sør** er plassert ved det lokale høydedraget mellom dagens Rv.706 og Bøckmannsveg. Faresonen klassifiseres med lav faregrad, meget alvorlig konsekvens og risikoklasse 4 (Multiconsult , 2025). Det er gjennomført stabilitetsberegninger som viser at sikkerheten i dagens situasjon er for lav iht. sikkerhetskravene gitt i NVEs veileder. Dette betyr at for fremtidige tiltak stilles det krav til at skråningsstabiliteten dokumenteres og ikke forverrer situasjonen.



Figur 12: Oversiktskart som viser avgrensning av utløpsområde for kvikkleiresonen Dortheaust sør (Multiconsult, 2025)

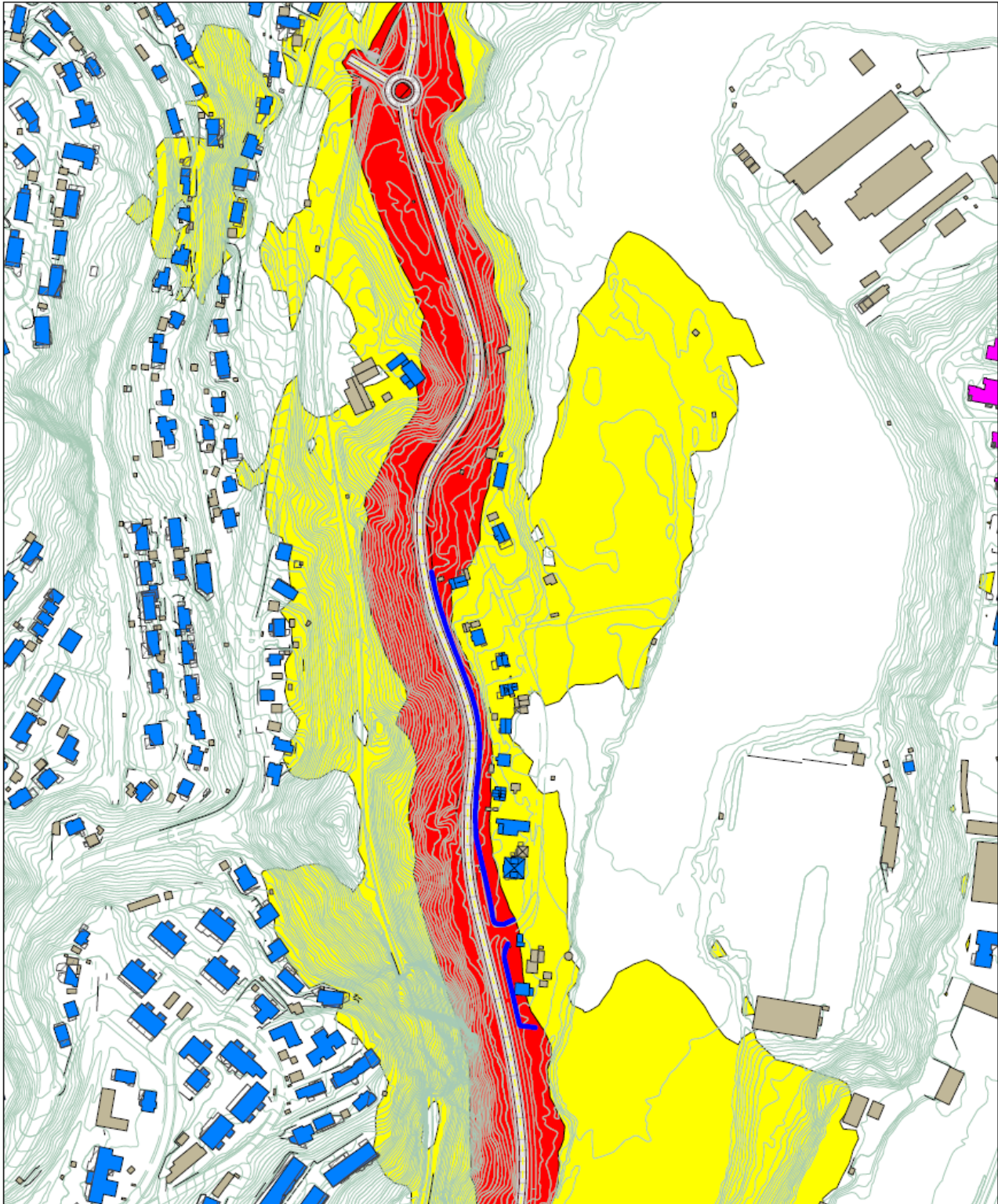
### Skredfare

Deler av de foreslåtte traséene ligger innenfor aktsomhetsområder for steinsprang, snøskred og jord-/flomskred. Statens vegvesens håndbok N200 setter krav om utredning av skredfare for vegstrekningen. Det er utført befaring, terrengeanalyser og klimavurderinger. Resultatene av skredfarevurderingen viser at sikkerhetskravene i Statens vegvesens Håndbok N200 er oppfylt med ÅDT > 12 000 for alle trasévalgene (Multiconsult, 2024).

### 3.15 Miljøforhold – støy, luftforurensning, forurenset grunn

#### Støy

Dagens støysituasjon er vist på kartutsnittet under. Hovedstøykilder er jernbanen og Oslovegen med relativt høyt trafikknivå. Det er bygd støyskjerm langs deler av Oslovegen, denne bidrar til støyreduksjon for bebyggelse langs Oslovegen og Sivert Dahlens veg. I tillegg er det gjennomført fasadetiltak på Nydalsbruket i forbindelse med Nydalsbrua prosjektet.



Vedlegg A	Støysonekart. Støy fra veg, Lden.			Oppdrag: <b>Rv. 706 - Dortheaust</b>
	Dagens situasjon, vegstøy.			Oppdragsgiver: <b>Statens Vegvesen</b>
Beregningsforutsetninger:	Støysoner (Lden):	Tegnforklaring:	Trondheim, 12.01.2026 Arild Grimstad	
Beregningshøyde over terreng: 4,0 m Antall refleksjoner: 1 Rutenett: 10 x 10 m	> 55 dB > 65 dB	— Støyskjerm ■ Bolig ■ Helsebygning ■ Annen bygning	Trondheim kommune	
Filnavn: Rv706 - støyberegningsmodell - med ny veg_rev01_090126 m uttomr				

Figur 13 Støysonekart, Støy fra veg i dagens situasjon (Multiconsult, 2026)

### Forurenset grunn

Aktsomhetskart over forurenset grunn viser registrering av forurenset grunn rundt rundkjøringen på Stavne (Trondheim kommune, 2025). Påvirkningsgrad på denne registreringen er 2, og forurensning er definert som akseptabel med dagens bruk. Sør for planområdet er det registrert et område med forurenset grunn, men beskrivelsen mangler. Utover det er ingen kjente områder med forurenset grunn. Det er sannsynlig av forurenset grunn kan oppdages langs Oslovegen. I forbindelse med byggeplanlegging må det tas prøver og utarbeides tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn i samsvar med regelverket.

### **3.16 Næring**

Vegen brukes i dag av en tungtransport blant annet på grunn av tilkomst til godsterminal og havneområdene.

### **3.17 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)**

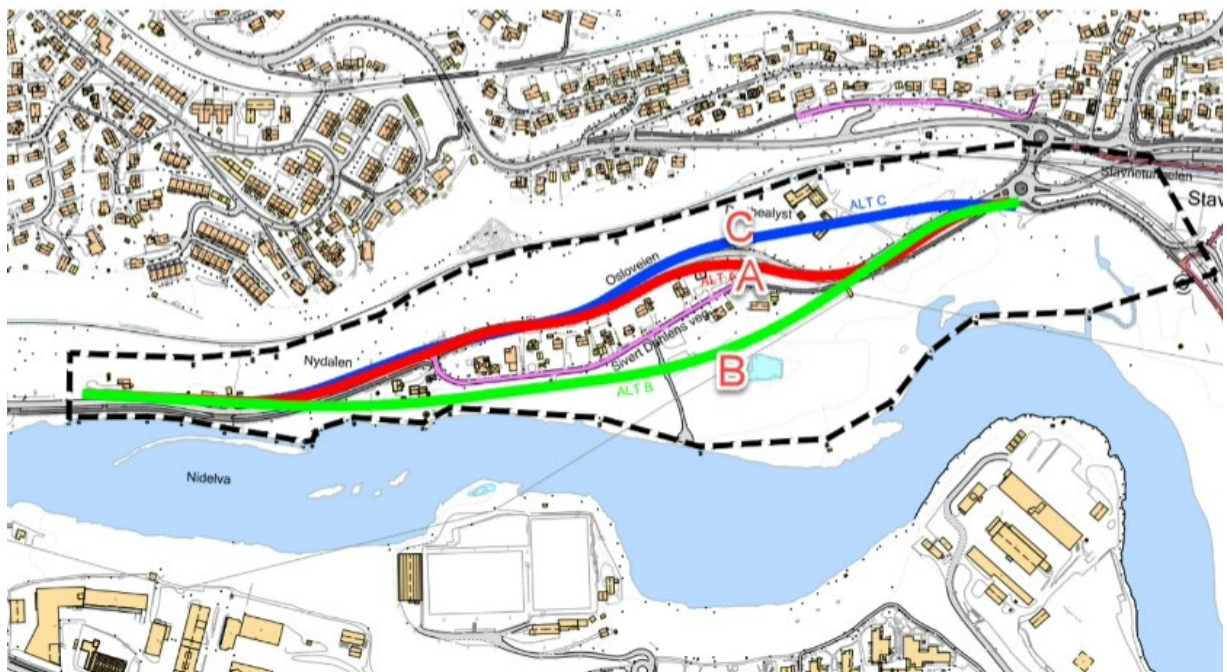
Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) som belyser aktuelle forhold i planområdet, og som danner grunnlag for vurdering av nødvendige hensyn og tiltak i den videre planprosessen.

## 4 Alternativsvurdering

I både forprosjekt og i utarbeidelse av planforslaget er det vurdert flere alternativer for utforming av vegen. Alternativene i forprosjektet er beskrevet i kapittel 4.1, det er også disse som ble fastsatt i planprogrammet. I løpet av planprosessen har en kommet frem til et nytt alternativ A+ dette er ikke vist i planprogrammet.

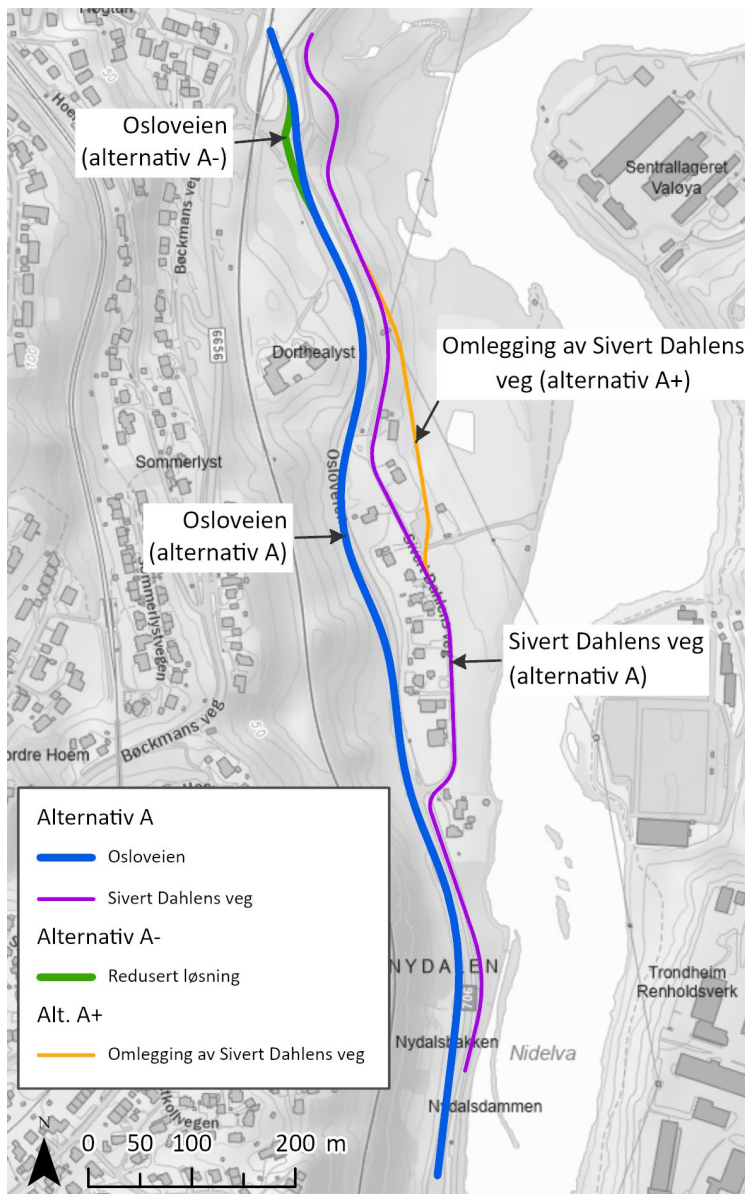
### 4.1 Alternativer i forprosjekt

I et eget forprosjekt med silingsrapport ble tre alternativer vurdert. Kort oppsummert vurderer Vegvesenet at alternativ A løser prosjektets effektmål på en god måte samtidig som vegalternativet gir færre samlede ulemper for natur, kulturmiljø og landbruk enn de to andre alternativene for ny vegtrasé. Utbedring av dagens veg gir samtidig minst arealinngrep og er dermed også positivt i forhold til samordnet areal- og transportplanlegging. Alternativ B er krevende for de fleste parter på grunn av store arealinngrep langs blant annet Nidelva samtidig som alternativ C er utfordrende for spesielt kulturmiljø, landbruk og nærhet til jernbanen.



Figur 14 Alternativ A, B og C i forprosjektet

## 4.2 Alternativer i planprosessen



Figur 15 Alternativer vurdert i planprosessen

### 4.2.1 Alternativ A. Utbedring av rv. 706 og Sivert Dahlens veg

Det innebærer at dagens rv. 706 og Sivert Dahlens veg utbedres for å tilfredsstille krav i vegnormalen og gjeldende tekniske forskrifter. Rundkjøring med to felt rundt og to felt inn i rundkjøring.

Avkjørsel fra Sivert Dahlens veg til rv. 706 stenges. Ved Stavnerundkjøringen etableres planskilt krysning for adkomstveg til Dorthealyst og gang- og sykkelveg. I anleggsperioden må det forventes at rv. 706 stenges, men at adkomst til boliger i Sivert Dahlens veg og hovedsykkelveg opprettholdes.

### 4.2.2 Alternativ A-. Utbedring av rv. 706 og Sivert Dahlens veg, men med redusert standard på rundkjøring

Dette alternativet har en redusert Stavnerundkjøring, der dagens vegløsning med ett-felts rundkjøring utbedres. Avkjøring fra Dorthealyst til rv. 706 og fotgjengerovergang sør for Stavnerundkjøringen

oprettholdes som i dag, muligens med utbedringer. Ny planskilt gang- og sykkelkryssing etableres ikke. Resterende vegløsning med sideterreng og geotekniske tiltak er likt som hovedalternativet A.

Alternativ A+ forutsetter fravik fra vegnormalen N100, og det er derfor nødvendig å gjennomføre en trafiksikkerhetsrevisjon for å avklare om akseptabel trafiksikkerhet kan oppnås for alternativet.

#### **4.2.3 Alternativ A+. Veg lagt som del av motfylling forbi Sivert Dahlens veg 27–29 og Stavnetårnet**

Alternativ A+ har omlegging av Sivert Dahlens veg mellom bolighusene nr. 27 og 29 og Stavnetårnet. Årsaken er geotekniske forhold og ønsket om å unngå berøring med høyspentanlegget Stavnetårnet. Strekingen som er lagt øst for dagens veg er 200 meter lang. Resterende vegløsning med sideterreng og geotekniske tiltak er likt som ved hovedalternativet (alt. A).

#### **4.2.4 Valg av alternativ**

I planforslaget har Statens vegvesen valgt å gå videre med alternativ A+. Konsekvensutredningen viser at nullalternativet gir de minste samlede virkningene, og at forskjellene mellom de øvrige alternativene er relativt små. Dette skyldes at alle løsningene forutsetter omfattende geotekniske sikringstiltak. Alternativ A- innebærer liten utbedring av rundkjøringen ved Stavne noe som vil redusere effekten av tiltaket betydelig, ettersom dagens rundkjøring utgjør en flaskehals for trafikkavviklingen. Alternativ A- vurderes i tillegg som mindre trafiksikkert, da det ikke innebærer planskilt kryssing. Med A+ etableres en rundkjøring med to kjørefelt både inn i og rundt krysset, samtidig som Sivert Dahlens veg legges på den nødvendige geotekniske fyllingen som tiltakene krever. Denne løsningen bidrar til bedre trafikkavvikling og økt sikkerhet i både Oslovegen og Sivert Dahlens veg, og gir en forbedring sammenlignet med dagens situasjon.

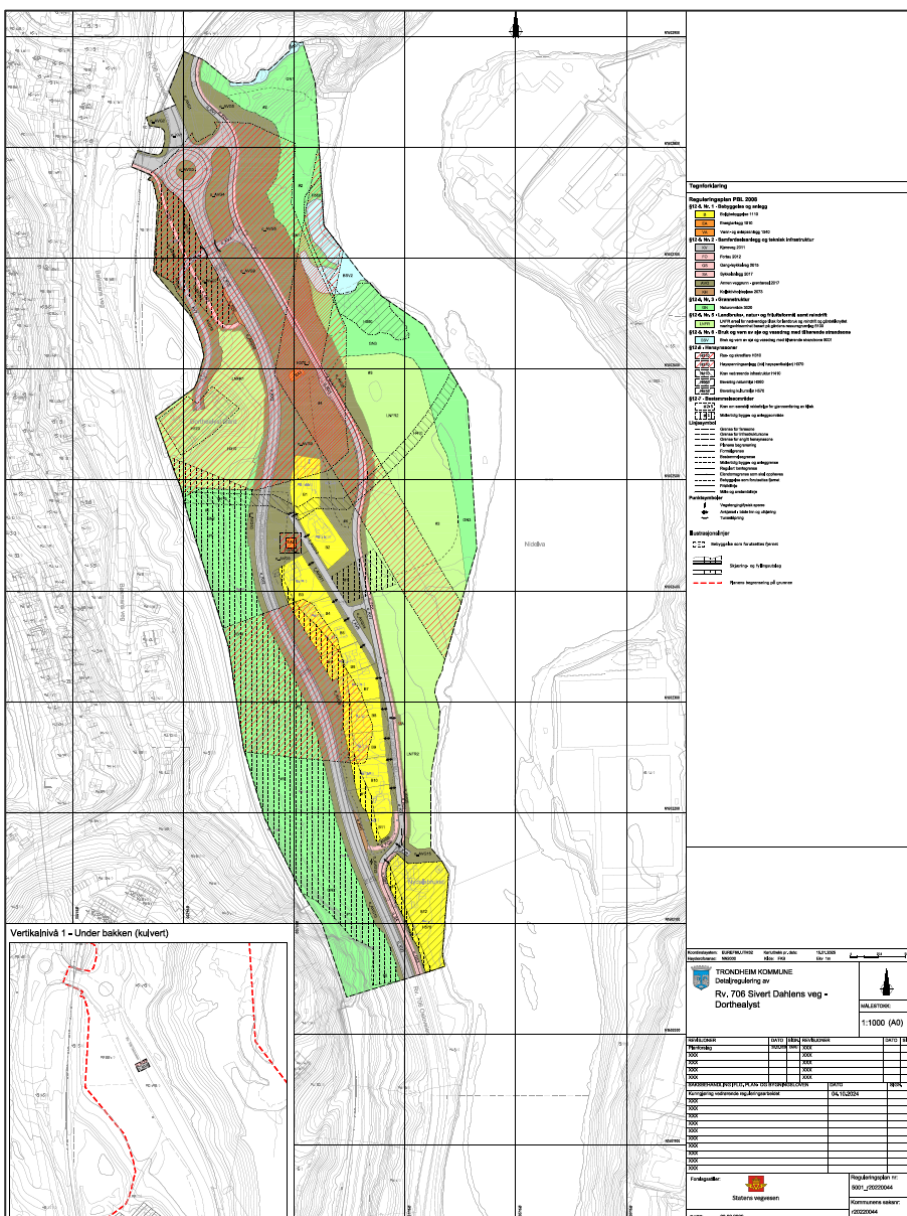
## 5 Beskrivelse av planforslaget

### 5.1 Hovedtrekk i planforslaget

Prosjektet omfatter bygging av ny vegstrekning for rv. 706 Osloveien samt etablering av ny gang- og sykkelveg langs Sivert Dalens veg. Hensikten er å heve vegstandarden, bedre forholdene for gående og syklende, og samtidig bidra til å stabilisere grunnforholdene i området.

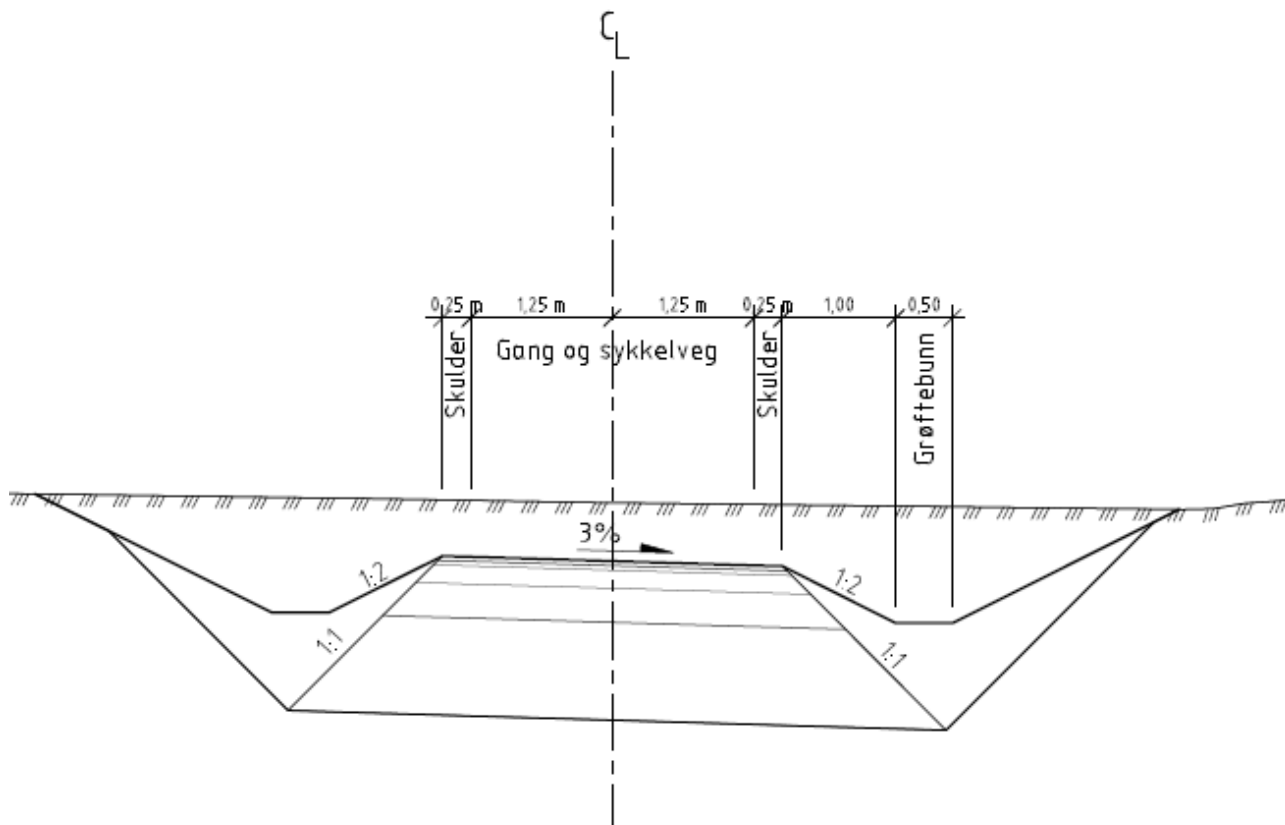
Rv. 706 Osloveien planlegges med ny linjeføring med færre og slakere svinger og økt bredde noe som gir bedre fremkommelighet og tryggere trafikforhold. Området har krevende geotekniske forhold, og for å sikre stabiliteten bygges den nye veggen på fylling og det etableres også motfylling ned mot Nidelva.

Den nye gang- og sykkelvegen vil starte ved jernbanebrua, gå i kulvert under den nye rv. 706 og deretter følge en ny trasé for Sivert Dalens veg. Boligene i Sivert Dalens veg vil få ny adkomst via rundkjøringa i nord. Etter Nydalsbruket etableres det sykkelveg med fortau for myke trafikanter.

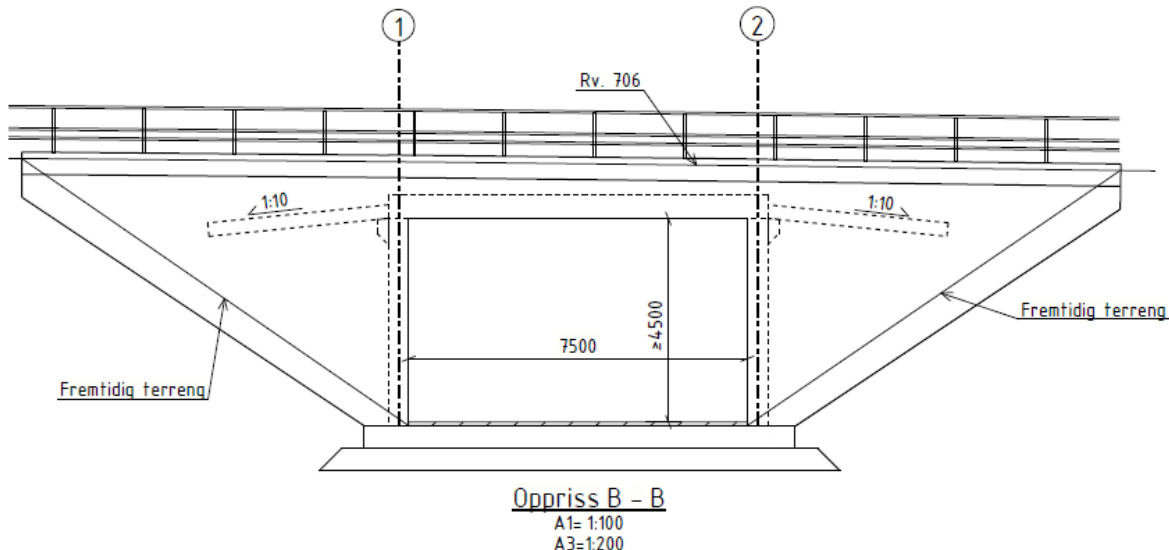








Figur 20: Normalprofil gang- og sykkelveg før vestsiden av kulvert, kilde: Multiconsult



Figur 21: Kulvert under rv. 706, kilde: Multiconsult

### Sivert Dalens veg

Fra Nydalsprosjektet i sør forlenges sykkelveg med fortau videre til dagens kryss med Sivert Dahlens veg. I Sivert Dahlens veg etableres det sykkelprioritert gate.

Eksisterende kryss mellom Osloveien og Sivert Dahlens veg i sør stenges, lokal trafikk vil ha tilkomstvei fra rundkjøringen. Dette gir en klarere funksjonsdeling mellom fjernveg og lokalveg, reduserer konfliktpunkter og bidrar til bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet på rv. 706.









Det sikres i betemmelsene at geotekniske tiltak gjennomføres før øvrige arbeid og at sikkerhet mot skred også skal ivaretas i byggeperioden. Erosjonssikringstiltak skal være gjennomført før veien tas i bruk.

## **5.7 Landbruksfaglige vurderinger (andre vurderinger ang naturressurser (vann, sjøbruk, grus- pukkressurser, o.l.)**

Matjorda har stor til svært stor verdi, med gode dyrkingsegenskaper og potensial for både korn, gras og grønnsaker. Av geotekniske hensyn er det behov for motfylling, noe som vil føre til omdisponering av jordbruksareal. Det planlegges å skave av og mellomlagre matjord for tilbakeføring etter tiltaket, og det legges til rette for reetablering av fulldyrka jord oppå fyllingen. Ved god gjennomføring kan tiltaket gi forbedret arrondering og økt dyrkbart areal, men det forutsetter riktig håndtering for å unngå tap av jordkvalitet. Avveining mot Isdammen omtales under vannmiljø.

## **5.8 Sosial og teknisk infrastruktur. Planlagte offentlige anlegg.**

### **Vann- og avløpsnett**

Boligene vil beholde det eksisterende vann- og spillvannsnettet. Ved bygging av ny veg og gang- og sykkelveg vil forbedrede løsninger for å håndtere overvann etableres med grøfter langs vegene, ny overvannsledning med økt dimensjon og kummer/sandfang (Multiconsult, 2025). Overvannet transporteres i overvannsrør som plasseres på østsiden av vegen.

Ved nye kulverten i nord vil det også være et lavbrekk som tas hånd om via et sandfang der. Vegen har fall sørover fra rundkjøringen ned mot boligfeltet og har et lavbrekk like sør for boligfeltet hvor overvannet fra vegen samles. Fra samlingspunktet går overvannet på østsiden av gang og sykkelvegen ned til en rensekum og så videre til Nidelva.

Gang og sykkelvegen har to lavbrekk hvor vannet fra gang og sykkelvegen samler seg og blir ført ut mot Nidelva.

For å håndtere avrenning fra vegen skal det etableres et rensesystem innenfor o\_AVG15. Den overordnede VA-planen beskriver mulig løsning for dette.

### **Fossumdalledningen**

Kommunen planlegger å legge en ny hovedavløpsledning i planområdet, traseen hvor den skal gå er sikret med en hensynssone for å unngå inngrep som kan skade ledningen i fremtiden.

### **Energi**

Det er en høyspentlinje som går gjennom planområdet. En hensynssone er lagt her for å sikre at arbeid ikke kommer for tett på linja uten at Tensio varsles og nødvendige prosedyrer følges. Stavnetårnet reguleres til energianlegg og trafostasjon i boligområdet flyttes til ny plassering.

## **5.9 Universell utforming**

Nye gang- og sykkelløsninger er utformet med maks 5% stigning og universell utforming av offentlig infrastruktur er sikret.

## **5.10 Miljøoppfølging**

### **Støy**

Beregninger viser at den nye vegen gir en økning på mer enn 3 dB for mange boliger, og at tiltaket dermed kan regnes som et «nytt anlegg» etter T-1442/2021. Støyskjermende tiltak er derfor nødvendig for å tilfredsstillende gjeldende grenseverdier gitt i T-1442/2021. Videre beregninger viser at en støyskjerm med høyde 0,9 m – 2 m og lengde 514 m plassert i rekkverksrommet ved Sivert Dahens veg 1 og nordover gir tilfredsstillende lydforhold (vegstøy Lden ≤ 55 dB) på en stor del av uteoppholdsområdene ved boligene mellom Rv. 706 og Sivert Dahens veg. I tillegg oppnås tilfredsstillende lydforhold på fasadene av nesten samtlige hus mellom Rv. 706 og Sivert Dahens veg, med unntak av Sivert Dahens veg 1 (Nydalsbruket) og Sivert Dahens veg 18. Disse får en «stille side» i 1. etasje (vegstøy Lden ≤ 55 dB) og tilfredsstillende støynivå på uteoppholdsareal, men lokale tiltak kan likevel være nødvendig for å sikre tilfredsstillende lydforhold. Lokale tiltak må utredes i neste fase. Beregningene viser videre at de ikke er mulig å oppnå tilfredsstillende lydforhold ved Oslovegen 180 (Dorthealyst) med skjerming langs veg.

Lokale støyreducerende tiltak må vurderes i neste fase for boliger som ikke kommer ut av gul sone etter tiltak. Noen av disse boligene ligger utenfor reguleringsområdet, langs Bøckmans veg og på Hoemshøgda.

Tabell 3: Hus i gul og rød støysone (markert med farge) fra vegstøy for dagens veg, ny veg u/støyskjermer og ny veg m/støyskjermer, med maksnivå på fasade (Lden). (Multiconsult, 2026)

Adresse	Dagens veg (Lden, dB)	Ny veg u/støyskjerm (Lden, dB)	Ny veg m/støyskjerm (Lden, dB)
Sivert Dahens veg 1 (Nydalsbruket)	70	70	66
Sivert Dahens veg 3	65	68	56
Sivert Dahens veg 2	63	67	57
Sivert Dahens veg 4	61	64	56
Sivert Dahens veg 6	67	65	57
Sivert Dahens veg 8	63	60	55
Sivert Dahens veg 10	61	58	54
Sivert Dahens veg 12	59	58	54
Sivert Dahens veg 14	59	59	54
Sivert Dahens veg 16	61	60	55
Sivert Dahens veg 18	68	64	59
Sivert Dahens veg 27	63	60	55
Sivert Dahens veg 29	65	61	56
Osloveien 180 (Dorthealyst)	66	66	63

Tabell 4 Støysituasjon, boliger utenfor planområdet

Adresse	Dagens veg (Lden, dB)	Ny veg u/støyskjerm (Lden, dB)	Ny veg m/støyskjerm (Lden, dB)
Bøckmans veg 1A	57	57	57
Bøckmans veg 5	55	57	57

Bøckmans veg 7	56	57	57
Bøckmans veg 7A	58	58	58
Bøckmans veg 9A	56	56	56
Bøckmans veg 9B	57	57	57
Bøckmans veg 11	55	56	56
Bøckmans veg 20	56	57	57
Bøckmans veg 24	58	58	58
Bøckmans veg 30A	59	59	60
Bøckmans veg 30B	51	56	57
Hoemshøgda 20	54	56	56
Hoemshøgda 22	57	58	58
Hoemshøgda 24	57	58	58
Hoemshøgda 26 C	58	58	58
Hoemshøgda 26	55	56	56
Hoemsvegen 17	56	56	56
Hoemsvegen 21	56	56	56
Hoemsvegen 22	57	56	56
Hoemsvegen 23A	56	56	56
Hoemsvegen 24	58	57	57
Hoemsvegen 34	55	56	56
Hoemsvegen 38A	56	57	57
Hoemsvegen 38B		54	56
Hoemsvegen 40		54	56

## Miljøoppfølging

Det utarbeides Miljøoppfølgingsplan (MOP) før anleggsstart.

### 5.11 Klimagass

Statens vegvesen har i forbindelse med forprosjektet gjennomført klimagassberegninger for tre alternative traséer for tiltaket (alternativ A, B og C). Alternativ A tilsvarer løsningen i planforslaget. Beregningene er utført ved bruk av beregningsverktøyet VegLCA, og omfatter klimagassutslipp knyttet til materialproduksjon, utbygging samt drift og vedlikehold over en beregningsperiode på 60 år.

Alternativ B og C representerer alternative traséer og referansegrunnlag for vurdering av klimagassutslipp i prosjektet. De beregnede samlede klimagassutslippene for disse traséene er henholdsvis ca. 5 312 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter (alternativ B) og ca. 4 772 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter (alternativ C). Alternativ A gir det laveste samlede klimagassutslippet, med ca. 4 014 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, og innebærer en reduksjon i klimagassutslipp på om lag 15–30 % sammenlignet med referansetraséene B og C. Med utgangspunkt i referansetraséene (alternativ B og C) er det satt et mål om at prosjektet bør ha et samlet klimagassutslipp som er 15 % lavere enn referansen. Dette er angitt i planens formålsbestemmelse.

## 5.12 Berørte eiendommer

Bygging av ny vegtrase og tilhørende tiltak langs Sivert Dahlens veg innebærer behov for permanent erverv av grunn fra private eiendommer, geotekniske tiltak innenfor eiendommene og midlertidige bygge- og anleggsområder. Oversikt over hvilke eiendommer som berøres kommer frem av Tabell 5 og Tabell 6. Endelig avgrensning av arealer fastsettes ved detaljprosjektering etter rammene som er fastsatt i reguleringsplanen og arealene som vises i tabellen er en foreløpig beregning.

Tabell 5: Berørte eiendommer

Gnr/bnr	Tiltak som berører eiendommen
95/7 Dorthealyst	Veiutbygging, annen veigrunn, ny adkomstveg, geotekniske sikringstiltak og landbruksareal.
98/8, 97/7, (GN2) Trondheim kommune	Geotekniske sikringstiltak, annen veigrunn og vei
98/14 Bane NOR (GN2)	Geotekniske sikringstiltak, annen veigrunn og vei

Tabell 6: Berørte eiendommer

Eiendom	Tiltak som berører eiendommen	Erverv av grunn (m <sup>2</sup> )	Areal hvor det tillates geotekniske tiltak, hvis nødvendig. (m <sup>2</sup> )
98/19 Privat B3	Endret eiendomsgrense og redusert hageareal mot vest, rive bod i hagen, endret adkomstvei	82	190
98/22 Privat B4	geotekniske sikringstiltak, endret adkomstvei	0	226
98/44 Privat B5	Geotekniske sikringstiltak, endret adkomstvei	0	336
98/24 Privat B6	Geotekniske sikringstiltak, endret adkomstvei	0	417
98/106 Privat B7	Geotekniske sikringstiltak	0	198
98/82 Privat B8	Geotekniske sikringstiltak	0	215
98/21 Privat B9	Endret eiendomsgrense og redusert hageareal mot vest, geotekniske sikringstiltak, rive bygg/garasje	132	140

98/139 Privat B10	Endret eiendomsgrense og redusert hageareal mot vest, geotekniske sikringstiltak	176	204
98/385 Privat B11	Endret eiendomsgrense og redusert hageareal mot vest, geotekniske sikringstiltak	569	360
B 12	Endret eiendomsgrense og redusert hageareal mot vest, geoteknisk sikringstiltak	137	513
95/569 Privat B2	Ingen endring	0	0
95/433 Privat B1	Endret avkjørsel	0	0

### 5.13 Landskap

Prosjektet medfører en tydelig endring i landskapet gjennom heving av rv. 706 og etablering av støttemurer, motfyllinger og støyskjermer. Terrengformene blir mer ensartede med jevne helningsgrader, tilpasset moderne vegstandard. For å redusere den tekniske dominansen integreres grønne elementer som vegetasjonskledde /grønnemurer og revegetering av fyllinger med stedege arter. Dette gir en mer naturlig overgang mot eksisterende terreng og bidrar til å bevare landskapskarakteren.

Gang- og sykkelveg får bedre stigningsforhold og økt avstand til riksvegen, med mulighet for utsikt mot Nidelva og byen. Landbruksarealer reetableres der fyllinger berører dyrka mark, og vegetasjon langs elva bevares for å opprettholde landskapsbildet i fjernvirkning. Helheten blir et landskap som kombinerer funksjonelle vegtilpasninger med grønne løsninger for å sikre gode visuelle og rekreative kvaliteter.

### 5.14 Kulturmiljø

Tiltaket berører ikke registrerte kulturminner eller bebyggelse med antikvarisk verdi. Bebyggelsen ved Dorthealyst og Nydalsbruket er regulert med hensynssone bevaring kulturmiljø (H570) for å sikre vern av bygningenes eksteriør. I planprogrammet er det sagt at det skal lages et «Fagnotat for kulturarv og kulturminner». Vi vurderer det som om et slik notat hadde vært nødvendig ved valg av de andre alternative vegtraseene. For planforslaget er det vurdert at tema blir tilstrekkelig belyst i planbeskrivelsen og at et notat derfor ikke er nødvendig.

## 5.15 Blågrønn faktor

Blågrønn faktor for samferdselsanlegget er beregnet til 0,25. I henhold til kommunens arealplan (KPA) er gate den mest relevante kategorien for tiltaket, med krav til minimum blågrønn faktor. For sone 3 og 4 er minimumskravet satt til 0,15. Planforslaget oppfyller dermed kravene til blågrønn faktor.

## 5.16 Andre forhold (rammebetingelser og bestemmelser)

Planen inneholder rekkefølgebestemmelser etter plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10. Bestemmelsene skal sikre at nødvendige tiltak for miljø, sikkerhet og kvalitet er gjennomført før anleggsarbeid starter eller før veganlegget tas i bruk.

- Geotekniske sikringstiltak skal være gjennomført før øvrige bygge- og anleggsarbeider kan starte.
- Erosjonssikring skal være etablert før veganlegget tas i bruk.
- Tiltak beskrevet i miljøoppfølgingsplanen skal være etablert før anleggsarbeid igangsettes.
- Støytiltak skal være gjennomført og dokumentert før veganlegget tas i bruk.
- Forurensningsforhold i grunnen skal være avklart, og nødvendige tiltak gjennomført i samsvar med forurensningsforskriften før anleggsarbeid igangsettes.

## 5.9 Vurdering etter naturmangfoldloven

I forbindelse med utarbeidelse av planforslaget skal prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8–12 legges til grunn som retningslinjer, jf. naturmangfoldloven § 7.

### Kunnskapsgrunnlaget (§ 8)

Kunnskapsgrunnlaget om naturmangfold er innhentet gjennom feltarbeid, befarings- og via offentlige innsynsløsninger og databaser. Kartleggingen gjennom feltarbeid ble utført etter Miljødirektoratets kartleggingsinstruks (M-2209). Se vedlagt Konsekvensutredning naturmangfold. Kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet er vurdert som tilstrekkelig,

### Føre-var-prinsippet (§ 9)

Kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet i området vurderes som godt. Det er knyttet usikkerhet til omfanget av geotekniske sikringstiltak, og hvor store arealinngrep disse vil gi. Dette gir usikkerhet i vurdering av påvirkning. Videre er det usikkert hvordan naturen vil reetableres på vegskråninger og på andre fyllinger. Ved god planlegging og gjennomføring er det godt mulig at det vil etableres vegetasjon som tilsvarer dagens på de store fyllingene. Vurderingene er konservative, og det er forutsatt at naturverdier blir varig skadet.

### Økosystemtilnærming og samlet belastning (§ 10)

Området langs Nidelva er et relativt sterkt belastet område, hvor det foregår flere utbygginger og oppgraderinger. Området rett sør for tiltaksområdet, rv. 706 Nydalsbrua, er nylig utbedret med veg og sykkelveg samt fyllinger mot Nidelva. Kantsonen langs denne strekningen har blitt redusert som følge av tiltakene, både permanent og midlertidig. Den samlede belastningen av Nidelvkorridoren og tiltaksområdet er høy, og summen av forskjellige tiltak vil negativt påvirke økosystemet. Tensios planer for omlegging av høyspentanleggene innenfor planområdet og mulig flytting av Stavnetårnet vil sammen med kommunens prosjekt med nytt VA-anlegg til Fossumdalen også bidra til økt belastning.

### Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver (§ 11)

Tiltak for å begrense skader på naturmangfold vil inngå i plan for bygge- og anleggsfasen. Kostnadene ved gjennomføring av avbøtende tiltak og bruk av miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder skal dekket av tiltakshaver.

### **Miljøforsvarlig teknikker og driftsmetoder (§ 12)**

Det legges til grunn at tiltaket skal gjennomføres med miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder, og at beste tilgjengelige praksis benyttes for å redusere negative virkninger på naturmangfoldet.

Selv om nødvendige geotekniske tiltak kan medføre et større samlet arealinngrep enn tiltakets hovedformål isolert sett, er det i planen innarbeidet føringer og avbøtende tiltak som skal bidra til å begrense og reparere inngrepene. Dette omfatter blant annet revegetering av områder hvor det gjøres inngrep, henyssoner for bevaring av naturmiljø og styrking av kantvegetasjon hvis det gjøres inngrep her.

Tiltakene skal følges opp og operasjonaliseres gjennom en miljøoppfølgingsplan (MOP), som skal utarbeides før anleggsstart. MOP-en skal sikre at miljøkrav og avbøtende tiltak detaljeres og gjennomføres systematisk gjennom hele anleggsperioden.

Samlet vurderes planforslaget å kunne være i tråd med § 12,

## **6 Konsekvensutredning**

Det er utarbeidet konsekvensutredning for planforslaget for naturmangfold, vannmiljø, friluftsliv og prisgitte konsekvenser. Viser til konsekvensutredningsrapportene for grundig gjennomgang av disse temaene. I dette kapittelet gis kun en kort oppsummering

### **6.1 Naturmangfold**

#### **Datagrunnlag**

Kunnskap om naturmangfoldet er innhentet fra offentlig tilgjengelige kilder og egne undersøkelser. Naturtypekartlegginger er utført relativt nylig (august 2023) etter anerkjent metodikk og av fagfolk. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt. (Multiconsult, 2025).

#### **Metodikk**

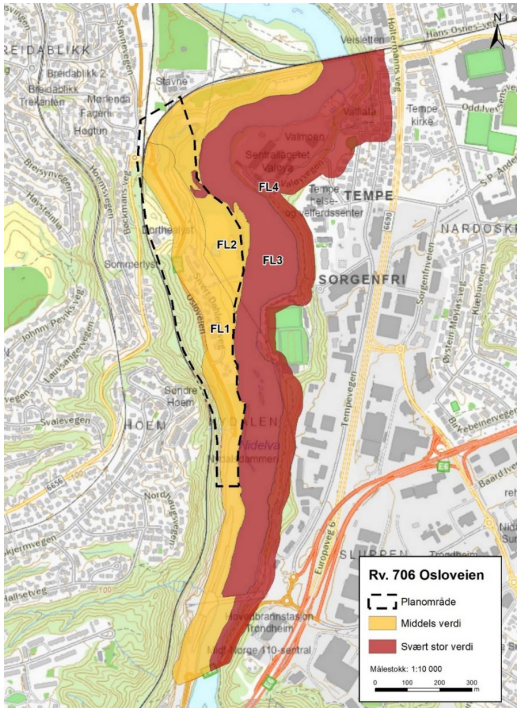
Utredningen for tema naturmangfold er utført etter metodikk beskrevet i veileder M-1941, Miljødirektoratets veileder for konsekvensutredning på klima- og miljøtema.

#### **Resultat**

I området er det avgrenset fire delområder med verdi for naturmangfold. Det er naturtyper i kantsonen til Nidelva og grøntområdene rundt, NM1 Sluppen og NM2 Stavne, begge med stor verdi. NM3 Dorthealyst er en mindre eng ved Stavnerundkjøringen. Den har middels verdi. Selve Nidelvkorridoren er også avgrenset som et eget delområde (NM4) siden det er et viktig grøntdrag som har landskapsøkologiske funksjoner og er leveområde for en lang rekke arter, herunder høyt rødlistete fuglearter. Det er gitt den høyeste verdien, svært stor verdi (Multiconsult, 2025).



Sivert Dahens veg med tilgrensende natur- og friluftsområder langs Nidelva er gitt stor verdi som del av en større turveg, gang- og sykkelveg (Multiconsult, 2025). Med unntak av fiskeplass langs Nidelva, er det få aktuelle stoppesteder ved vegstrekningen, og verken turmål eller aktivitetsområder for friluftsliv.



Figur 29. Verdisatte delområder for friluftsliv

Planlagt oppgradering av Sivert Dahens veg vil bedre trafiksikkerheten for gående og syklende, noe som vil være positivt for bruk av vegen som del av ferdselsveg for friluftsliv. Ut over dette vil vegtiltaket ikke ha stor betydning for områdets bruk til friluftsliv. Nytt vegtiltak gir større terrengendringer langs vegen for å oppnå nødvendige geoteknisk stabilitet. Dette gjør at store deler av dagens skog i vegskråningene langs Sivert Dahens veg vil erstattes av stabiliserende steinfyllinger. Inntil nye vegfyllinger og motfyllinger for geoteknikk er revegetert, vil naturopplevelser knyttet til plante- og dyreliv ved skog langs Sivert Dahens veg være redusert. På den andre siden vil ny vegsituasjon uten dagens skogbelte langs Sivert Dahens veg gi utsikt til Nidelva med omgivelser for de som benytter Sivert Dahens veg som turveg eller gang- og sykkelveg, og dette kan være positivt for de som benytter vegstrekningen til friluftsliv og tur.

Konsekvensene av planlagt vegutbygging for friluftsliv er vurdert å være ubetydelige for selve vegtiltaket (Multiconsult, 2025). Konsekvensene av store motfyllinger innenfor Nidelvkorridoren er vurdert å gi noe forringet opplevelseskvalitet for delområdene Sivert Dahens veg og Nidelva med kantsone. Som avbøtende tiltak foreslås revegetering av vegfyllinger med tilplantning av stedegen vegetasjon.

### 6.3 KU – Vanmiljø og naturmangfold i vann

#### Metodikk

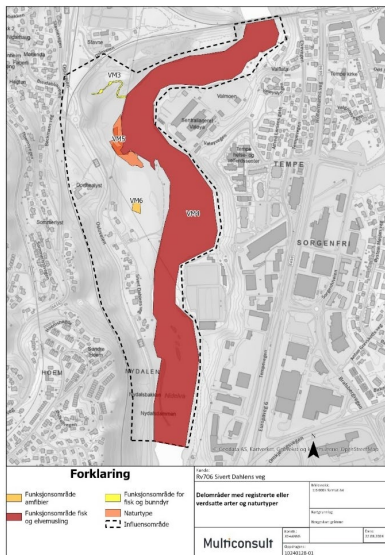
Konsekvensutredningen er utført etter metodikk beskrevet i Miljødirektoratets veileder M-1941.

#### Datagrunnlag

Funn fra befaringer, feltundersøkelser og offentlige databaser/kilder er bruk som kunnskapsgrunnlag.

## Resultat

I konsekvensutredningen er det kartlagt seks delområder for tema vannmiljø (Multiconsult, 2025). Av disse er Nidelva gitt stor verdi som vannforekomst og svært stor verdi som økologisk funksjonsområde for laks (nasjonalt laksevasdrag). Sverresdalsbekken er gitt stor verdi som vannforekomst og noe verdi som økologisk funksjonsområde. Det er bygd fisketrapp i bekken, men vannkvalitet er dårlig. Ved Nidelva er det en rødlistet naturtype, kalkrik helofyttsump som er gitt stor verdi. Det siste delområdet er en dam kalt Isdammen på grunn av at den ble etablert for å produsere is. Den er gitt middels verdi som funksjonsområde for amfibier.



Figur 30. Delområder med registrerte arter eller verdsatte arter og naturtyper innenfor influensområdet.

Tiltaket vil ha begrensende virkninger for vannmiljø. For begge vannforekomstene bedømmes alle utbyggingsalternativer å gi en forbedring siden overvann fra veg vil samles og renses. For Sverresdalsbekken og Nidelva som økologiske funksjonsområder bedømmes alle alternativer å ha ubetydelig konsekvens. Det planlegges ingen inngrep i disse vannforekomstene. Den kalkrike helofyttsumpen vil mest sannsynlig påvirkes av alle alternativer grunnet behov for geotekniske sikringstiltak, og konsekvensen bedømmes som middels negativ for delområdet. Alle alternativer fører til at Isdammen ødelegges ved oppfylling, noe som også gir middels negativ konsekvens.

Ved å sammenstille konsekvens gis alle utbyggingsalternativer noe negativ konsekvens. De negative effektene knyttet til arealinngrep er altså vurdert som mer negative enn de positive effektene av rensing av vegvann. Alternativ 0 rangeres derfor som det beste uten konsekvens, men de tre utbyggingsalternativene rangeres som nr. 2. Det er ikke mulig å skille utbyggingsalternativene for dette temaet.

## 6.4 KU- samfunnsnytte

Dagens veg er heftet med en dårlig vegstandard som avviker fra skal-krav i vegnormal N100. Bæreevnen er dårlig samtidig som veganlegget har lav kapasitet til å håndtere dagens trafikkmengder og manglende utforming av rundkjøring for næringstrafikk med lengre kjøretøy. Det er videre problemer med overvannshåndtering og et behov for vedlikehold som er større enn normalt.

Tiltaket innebærer at vegen utbedres for å tilfredsstille krav i vegnormalen og gjeldende tekniske forskrifter. Avkjøring fra Sivert Dahlens veg til Rv. 706 stenges og ny boligadkomst blir fra Stavnerundkjøringen. Sivert Dahlens veg utbedres med hovedsykkelveg og fortau. Gang- og

sykkeladkomst og adkomst til gårdsbruket ved Dortheayst etableres ved ny kulvert som krysser Rv. 706 planskilt.

Det er gjennomført eksempelberegninger for nyttekomponenter som trolig oppstår av tiltaket. Dette gjelder virkninger for trafikanter som økt fremkommelighet for syklende, sparte omkjøringskostnader for bilister, sparte utrygghetskostnader for gående og syklende samt helsegevinster for nye syklende. Disse virkningene er i beregnet til å ha en netto nåverdi på 40 mill. kroner i lavt anslag og nærmere 130 mill. kroner i høyt anslag. Investeringskostnadene av tiltaket er større, lik 369 mill. kroner (juster fra 2021-kroner til februar 2025-kroner).

Det er videre flere positive effekter som kan oppstå av tiltaket og som er omtalt kvalitativt i rapporten. Utbedringen vil gi en helhetlig vegstandard på omkjøringsnettet i Trondheim hvilket blant annet vil redusere problematikk med lange kjøretøy i rundkjøringen ved Stavne. Videre vil stabilisering av terreng og sikring mot ras og skrev være viktig for sikkerheten ved jernbane, riksveg, kommunal veg og boligbebyggelse. Stabilisering av grunnforhold og utbedringen for øvrig vil betydelig redusere vedlikeholdet av Rv. 706, der man i dag har betydelig større vedlikeholdskostnader enn nabostrekningene. Til slutt vil det gjøres tiltak som gir en bedre støysituasjon enn i dagens situasjon, hvilket er positivt for boligbebyggelsen i planområdet.

## 6.5 KU- samlerapport

KU-samlerapporten trekker fram følgende hovedmomenter (Multiconsult, 2025):

- Tiltaket medfører stor negativ konsekvens for naturmangfold, hovedsakelig på grunn av omfattende inngrep i grøntstrukturen. For vannmiljø vurderes konsekvensen som noe negativ, særlig knyttet til mulig påvirkning av Nidelva. Når det gjelder friluftsliv, vurderes samlet konsekvens som ubetydelig, da tiltaket gir både positive effekter (bedre gang- og sykkelforbindelse) og negative effekter (inngrep i grøntområder).
- Det er ikke gjennomført beregninger av prissatte konsekvenser, da tiltaket gjelder en mindre del av strekningen og ikke endrer trafikksituasjonen. Rapporten peker på flere nyttevirksomheter: forbedret og helhetlig vegstandard, bedre fremkommelighet for næringstrafikk, økt samfunnsikkerhet gjennom stabilisering av grunnforhold, redusert vedlikeholdsbehov samt forbedret støysituasjon for nærliggende bebyggelse.

## 7 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse

I ROS-analysen er mulige uønskede hendelser ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdet funksjon, utforming m.m., og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene, henholdsvis virkninger for og virkninger av planforslaget.

Det er gjort en vurdering av mulige risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til formålet. Videre om det er behov for endringer i slike forhold som kan komme av planlagt utbygging.

<b>TILTAK</b>		
<b>- Reguleringsplan</b>		
<b>Uønsket hendelse:</b>		<b>Tiltak i planen:</b>
<b>Naturgitte forhold/naturhendelser</b>		
<b>4</b>	Flom i vassdarg	- Nye overvannsanlegg skal dimensjoneres iht. Statens vegvesens håndbok N200 og kommunal VA-norm. (VA-plan, 3.10) - Kritiske punkter som lavbrekk skal ha overløpsløsning. (VA-plan, 3.10)
<b>5</b>	Urban flom/overvann (oversvømmelse/overvann/dreneringsgssvikt)	- Krav om overvannsløsninger med klimafaktor/klimapåslag. (VA-plan, 3.10) - Detaljprosjektering skal inkludere flomvegsanalyser (Scalgo eller tilsvarende) (VA-plan, 3.10)
<b>13</b>	Ustabil grunn/fare for utglidning av veibanen	- Krav om detaljert geoteknisk prosjektering før igangsettingstillatelse (3.5). - Stabiliserende tiltak skal etableres før øvrige anleggsarbeider (7.1) - Krav om geoteknisk vurdering før inngrep innenfor bestemmelsesområder (5.1.1).
<b>14</b>	Kvikkleireskred	Alle nye tiltak innenfor faresonen skal dokumentere tilstrekkelig sikkerhet iht. NVE 1/2019 (5.1.1). - Krav om sikringstiltak før bygge- og anleggsarbeid (7.1). - Uavhengig kvalitetssikring (UAK) iht. TEK17.
<b>15</b>	Sekundærvirkninger av skred (oppdemming/flodbølge)	Krav om at geoteknisk vurdering også skal inkludere nærliggende faresoner og mulig påvirkning av Nidelva (5.1.1 og 3.5).
<b>18</b>	Erosjon	Erosjonssikringstiltak skal være gjennomført før midlertidig brukstillatelse (7.1).
<b>20</b>	Grunnvann	Geoteknisk prosjektering skal inkludere vurdering av grunnvannsnivå og poretrykk (7.1).

		- Tiltak i riggområder for å hindre forurensning (avrenning olje/kjemikalier) (3.6, 6.1 ).
<b>27</b>	Overvann i anleggsfasen	- Krav om miljøoppfølgingsplan med tiltak for midlertidig overvannshåndtering (3.6). - Midlertidige grøfter, sandfang og sedimentasjonsbasseng skal etableres i anleggsperioden. (VA-plan, 3.10 og 3.8)

## 8 Virkninger / konsekvenser av planforslaget

### 8.1 Forholdet til overordnede planer

Planforslaget er i samsvar med Kommuneplanens arealdel og §§ 13.5 og 13.8 ved at rv. 706 styrkes som fjernveg med forbedret fremkommelighet og trafikkisikker avkjørselsstruktur, samtidig som det etableres et sammenhengende og planfritt sykkeltilbud der sykkelnett og fjernveg sammenfaller.

Planen innebærer inngrep i områder som i KPA er avsatt til LNFR, grønnstruktur og Nidelvkorridoen. Dette gjelder særlig arealer som tas i bruk til annen veggrunn for skråninger, motfyllinger, støttemurer, grøfter og teknisk infrastruktur. Slike inngrep er nødvendige for å oppnå tilstrekkelig stabilitet og sikkerhet i et område med krevende grunnforhold. Tiltaket vil gi betydelige terrenginngrep og fjerning av kantvegetasjon, noe som svekker deler av korridorens økologiske funksjon. Det er sikret avbøtende tiltak i planen.

Kommuneplanens arealdel som plantype viser samferdselsanlegg som linjer og gir ikke grunnlag for å fastsette nødvendige detaljer om vegbredder, kryssløsninger, geotekniske tiltak eller arealbehov for annen veggrunn. Slike forhold må avklares i detaljreguleringen for å sikre trafikkisikkerhet, fremkommelighet og stabilitet i et område med krevende grunnforhold. Planforslaget følger opp intensjonene i overordnede planer om å styrke fjernvegnettet, men innebærer også at det tas i bruk betydelige arealer for å kunne bygge vegen.

### 8.2 Landskap

Tiltaket påvirker landskapsbildet gjennom terrengtilpasning, støttemurer (1–3 m) og motfyllinger mot Nidelva. Fjerning av deler av kantskogen i byggefasen gir midlertidig svekket grønn karakter og økt eksponering. Fjernvirkning er særlig relevant fra Tempe/Valøya på østsiden av elva.

Avbøtende tiltak vil her være Stedstilpasset utforming av murer (trinnet/terrassert, ru overflate, mørke naturfarger). Revegetering av fyllinger med stedege arter. Det er sikret i bestemmelsene at murer som etableres innenfor AVG9 skal være grønmurer og at det skal beplantes i foten av muren. Dette bidrar til å gi murene et grønt uttrykk og redusere deres visuelle virkning i landskapet.

#### Nærvirkninger

Det vil bli en forskjell på høyden og barrieren som den nye plasseringen av vegen vil gi, med tanke på nærvirkningen for beboere i Sivert Dahlens veg, se Figur 31 (Multiconsult, 2025). Det er avgjørende at både muren, oversiden av muren med overgangen opp mot støyskjermen, og støyskjermen utformes med kvalitet. Beplantning og detaljer i overgangen mellom hagene og muren er også avgjørende for inntrykket som prosjektet vil gi for nærvirkningen.



Figur 31: Nærvirkning av tiltaket i Sivert Dahlens veg





Figur 32: Dagens situasjon sett fra dyrka marka opp mot Stavnetårnet og rv. 706



Figur 33: Mulig ny situasjon med samme utsnitt, oppfylling av dyrka mark, ny adkomstveg og sykkelveg med

### Fjernvirkninger

I dag bidrar den eksisterende vegetasjonen i stor grad til hvordan planområdet og rv. 706 oppleves fra Nidelva og fra områder på østsiden av elva (Multiconsult, 2025). Sør i planområdet, sett fra Tempebanen, vil vegetasjonen langs elva og landbruksarealet bli bevart, noe som gjør at fjernvirkningen her påvirkes i liten grad. De mest markante endringene vil trolig skje i forbindelse med de store motfyllingene øst for området fra Stavnetårnet og mot rundkjøringen, se Figur 35. Her kommer inngrepet også nærmest Nidelva, og bevaring av vegetasjon under prosjektgjennomføringen vil ha stor betydning for både det visuelle og biologiske mangfoldet.

Fra Valøya på østsiden av Nidelva vil prosjektet trolig gjøre Stavnetårnet, bebyggelsen og større deler av det nye veganlegget mer synlig (Multiconsult, 2025). Vegetasjon og andre skjermingstiltak for den nye riksvegen vil derfor være svært viktige. Det er også viktig å vurdere skjerming av gang- og sykkelvegen med tilhørende adkomstveg til boligene i sammenheng med opplevelsen for de som

ferdes her. For disse brukerne bør det legges til rette for å bevare utsikten mot Nidelva i enkelte partier. Det bør detaljprosjekteres i tråd med viktige siktlinjer og utsiktspunkter.



Figur 34: Dagens situasjon fra Valøya



Figur 35: Fjernvirkninger ny situasjon for turgåere langs vestsiden av Nidelva ved Valøya

### 8.3 Kulturminner og kulturmiljø

Vegtiltaket berører ikke registrerte kulturminner direkte. Dorthealyst er klassifisert med verdi B og Nydalsbruket (Sivert Dahlens veg 1) klasse C, disse sikres ivaretatt med hensynssone kulturmiljø i planen. Planbestemmelsene sikrer varsling av kulturminnemyndighet hvis det blir funnet kulturminner under arbeidet.

## 8.4 Friluftsliv

Strekningen inngår i Nidelvkorridoren, som er et viktig friluftsliv- og rekreasjonsområde. Sivert Dahens veg fungerer i dag som en ferdselsåre og gangforbindelse i området.

I anleggsfasen vil opplevelseskvaliteten bli midlertidig redusert som følge av støy, anleggstrafikk og midlertidige omlegginger.

Planforslaget vil på sikt øke tryggheten og fremkommeligheten for gående og syklende gjennom etablering av planfri kryssing og en sammenhengende standard langs strekningen. Etablering av fortau langs Sivert Dahens veg vil gi bedre tilrettelegging for gående enn dagens situasjon, hvor det ikke finnes fortau.

Bestemmelsene åpner for at det kan etableres benker langs strekningen, noe som vil bidra til tilgjengelighet og brukskvalitet.

## 8.5 Naturmangfold – samlet belastning

Området langs Nidelva er et sterkt belastet område, hvor det foregår flere utbygginger og oppgraderinger. Rett sør for tiltaksområdet er rv. 706 nylig utbedret med veg og sykkelveg samt fyllinger mot Nidelva. Kantsonen langs denne strekningen har blitt redusert som følge av tiltakene, både permanent og midlertidig. Dette har også gitt store inngrep i naturtyper.

Kantsonen på denne strekningen mange steder fraværende eller svært smal. Dette betyr at dette området er spesielt sårbart for nye inngrep. Med tiltaket beskrevet her vil det bli ytterligere inngrep i gråor-heggeskoger langs elva. Det er altså med på å svekke Nidelvkorridorens økologiske funksjoner. Leveområder blir mindre, og trekk vil vanskeliggjøres. Dette vurderes å ha størst negativ betydning for fugl siden gråor-heggeskoger ofte har svært høy tetthet av fugl, spesielt spurvefugl. I tillegg vil alle arealinngrep være negativt for å opprettholde korridoren som et trekk/utvekslingsområde for alle arter. Kantsonen langs Nidelva har vært under et konstant utbyggingspress. Den samlede belastningen av Nidelvkorridoren og tiltaksområdet er høy, og summen av forskjellige tiltak vil negativt påvirke økosystemet.

Geotekniske tiltak er den største driveren for inngrepene, og tiltakene er nødvendige for å oppnå sikkerhetsnivå etter NVE veileder 1/2019: sikkerhet mot kvikkleireskred. Dette gjør at naturinngrepene ikke kan unngås.

## 8.6 Naturressurser, inkl. landbruk

Bygging av ny vei vil på grunn av geotekniske hensyn føre til en motfylling som vil berøre dyrkamarka og Isdammen. Det planlegges skave av berørt matjord, mellomagere denne, og legge den tilbake oppå fyllinga for å reetablere fulldyrka jord. Flytting og mellomagring av matjord er et avbøtende tiltak der man ikke kan unngå å påvirke matjord. Flytting og mellomagring av matjord er komplisert, fordi håndtering og mellomagring kan ødelegge jordstrukturen og forringe jordkvaliteten

Avbøtende tiltak i planen:

- Matjordplan med krav til skaving, mellomagring og tilbakeføring på fylling for å reetablere fulldyrka jord, inkl. kvalitetsmål (struktur/organisk innhold).
- Risikostyring mot planteskadegjørere (fremmede arter, floghavre) ved håndtering og flytting av masser.

- Arrondering som gir sammenhengende og driftseffektive flater etter tiltaket.



Figur 36: Alternativer for utforming av motfylling. Kilde:Multiconsult

## 8.7 Vanmiljø

Dammen som ligger i det nordlige jordbruksarealet (Isdammen) fungerer i dag som et viktig funksjonsområde for amfibier, med forekomst av blant annet buttsnutefrosk. Planen forutsetter oppfylling av dammen som følge av geotekniske tiltak og etablering av motfylling, noe som innebærer at dammens funksjon bortfaller permanent. Tapet av et etablert amfibiehabitat vurderes som en middels negativ konsekvens. Dette gjelder både på grunn av tap av leveområde og fordi alternative habitater i nærområdet er få og sårbare. I planbestemmelsene tillates det at dammen kan reetableres innenfor områdene GN3 eller LNFR2.

Planbestemmelsene sikrer et overvåkningsprogram for vanmiljø i henhold til Miljødirktorates veileder. Det vil bli dokumenter tilstand i Nidelven før, underveis og etter anleggsgjennomføring. Dersom prøveresultatene viser forhøyede verdier, vil det bli satt inn tiltak og gjort vurdering av rutiner for å hindre forurensning.

## 8.8 Trafikkforhold

Tiltaket vil gi forbedringer i trafiksikkerhet, blant annet gjennom økt vegbredde, bedre stoppsikt, oppgradert Stavnerundkjøring og etablering av planfri kryssing for gående/syklende. Dette reduserer risikoen for ulykker.

Tiltaket gir også forbedret fremkommelighet for store kjøretøy og mer effektiv trafikkavvikling. Ved bedre standard vil rv. 706 være en mer robust løsning. Oppgradering av grøfter og bæreevne vil gi en bedre vegstandard og redusere vedlikeholdsbehovet over tid.

## 8.9 Nullvekstmålet

Tiltaket er i tråd med nullvekstmålet ved at det styrker funksjonen til rv. 706 som fjernveg for gjennomgangstrafikk, i samsvar med overordnede planer. Når hovedvegnettet får en

sammenhengende og driftssikker standard, reduseres behovet for at trafikk uten målpunkt i Midtbyen benytter sentrale bygater som gjennomfartsårer. Dette gir bedre forutsetninger for å prioritere kollektivtransport, gående og syklende i sentrale byområder, i tråd med kommunens byutviklings- og mobilitetsmål. I tillegg til å bidra til et mer attraktivt bymiljø med lavere støy- og luftforurensningsnivå.

Prosjektet gir samtidig et bedre tilbud for gående og syklende gjennom etablering av sammenhengende og attraktive løsninger, inkludert planfrie kryssinger av rv. 706, fortau i Sivert Dahlens veg og sykkelanlegg med fortau sør for Nydalsbruket. Dette reduserer barrierer i transportsystemet og gjør det enklere og tryggere å velge sykkel på en strekning som inngår i hovedsykkelnettet.

### **8.10 Barns interesser**

Planen styrker barns skolevei og hverdagsmobilitet ved bedre separering, planfri kryssing, belysning og maks 5 % stigning på tilbudet for gående og syklende.

### **8.11 Sosial og teknisk infrastruktur**

Vann fra vegen vil nå føres inn til et rensesystem, noe som er en forbedret situasjon fra dagens løsning.

Eksisterende VA, energiforsyning (Stavnetårnet) og høyspentlinjer berøres. Planen etablerer overvannsnett med rensing før utslipp til Nidelva og sikrer hensynssone for kommunal avløpsledning.

### **8.12 Geoteknikk**

De geotekniske tiltakene som gjøres som en følge av utbygging av vegen vil føre til bedre område stabilitet for planområdet enn i dagens situasjon.

For å redusere behovet for fyllinger er det planlagt å bruke lette masser ved ny rundkjøring nord i planområdet. Dette vil begrense inngrepene langs Nidelvkorridoren.

Planen gjennomfører motfyllinger, kalksementpeler og erosjonssikring mot Nidelva. Geotekniske tiltak må gjøres i den rekkefølge og med kontrollrutiner som er beskrevet i Geoteknisk rapport.

### **8.13 Universell tilgjengelighet**

Gang- og sykkelveg systemet vil i ny løsning ha maksimalt 5% stigning noe som gjør løsningen universell utformet. Dette er en forbedring fra dagens situasjon som ikke er universell utformet.

### **8.14 Næring**

Økt vegbredde, bedre bæreevne på vegen og bedre kapasitet i rundkjøring vil gi bedre trafikkflyt og kapasitet for tungtransport. Rv. 706 er viktig for vare- og godstransport. Tiltaket forbedrer fremkommelighet, svingebevegelser i rundkjøring og gir mer forutsigbar drift ved hendelser på E6.

### **8.15 Støy**

I dagens situasjon er alle boliger i området i rød eller gul støysone, og dermed oppfyller de ikke kravene i retningslinje T-1442/2021.

Utbygging av vegen vil påvirke støyforhold i Sivert Dahlens veg, Osloveien 180, Bøckmanns veg og Hoemshøgda. Støyforholdene i Sivert Dahlens veg vil være forbedret både som følge av omlegging av

veg og ny søyskjerming. Osloveien 180 vil ha lik støysituasjon. Boliger i Bøckmanns veg og Hoemshøgda vil være likt som i dag eller mer støy.

Selv om støysituasjonen forbedres ved ny støyskjerming for boligene i Sivert Dahlens veg er fremdeles flere boliger i gul støysone og to i rød støysone. For disse boligene skal det etableres lokale støyskjermingstiltak. Gjennomføring av støyskjermingstiltak er sikret i bestemmelsene.

### **8.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater**

Driftsmessig forventes lavere vedlikeholdskostnader på vegen ved gjennomføring av tiltaket.

### **8.17 Avveininger av konsekvenser /virkninger**

Planforslaget er et resultat av en helhetlig vurdering der trafiksikkerhet, fremkommelighet og områdestabilitet er veid opp mot miljø- og naturhensyn. Planforslaget gir en robust løsning for en kritisk del av avlastningsvegnettet, samtidig som det gir negative konsekvenser for naturmangfold og vannmiljø.

Tiltaket medfører inngrep i verdifulle naturmiljøer som kalkrik helofyttsump og flomskogmark og gråorheggeskog. Negative konsekvenser for naturmangfold og landskap vil være betydelige. Virkningen reduseres noe gjennom krav om revegetering med stedege arter, styrking av kantsoner, håndtering av fremmede arter og begrensning av rigggarealer. For landbruk sikres matjord gjennom skaving, mellomlagring og tilbakeføring, og det stilles krav til tiltak mot spredning av planteskadegjørere. Geotekniske forhold er en hovedårsak til de terrenginngrepene og begrenser muligheten for å redusere naturbelastningen.

For støyforholdene er det lagt inn krav om lokale tiltak der grenseverdiene overskrides. Planen legger også til rette for universell utforming, bedre forhold for gående og syklende og en løsning som bidrar til nullvekstmålet.

Ved å etablere en sammenhengende hovedsykkelveg og planfri kryssing, tilrettelegger planen også for gående og syklende. Samlet sett vurderes planen å gi en balansert løsning som ivaretar samfunnets behov for sikker og effektiv transport, samtidig som geotekniske sikringstiltak fører til tap av natur.

## **9 Planprosessen og innkomne innspill**

### **9.1 Rettslig grunnlag for planleggingen**

Planarbeidet er hjemlet i plan- og bygningsloven (pbl.) § 3-7 tredje ledd og § 12-3. Tiltaket omfattes av unntaket fra krav om byggesaksbehandling etter pbl. § 20-6, jf. byggesaksforskriften (SAK10) § 4-3. Dette innebærer at veganlegget kan gjennomføres uten søknad om byggetillatelse, men i samsvar med godkjent reguleringsplan og øvrig relevant lovverk. Reguleringsplanen fastsetter derfor nødvendige krav til miljø, sikkerhet og gjennomføring som normalt ivaretas gjennom byggesak.

### **9.2 Kunngjøring og varsling**

Varsling av oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av forslag til planprogram ble kunngjort på Statens vegvesens nettside 05.10.2023 og i Adresseavisen 06.10.2023. Offentlige myndigheter og interesseorganisasjoner ble varslet i brev 05.10.2023, mens grunneiere, naboer og gjenboere ble varslet via digital post i Altinn 06.10.2023. Det ble gjennomført et åpent informasjonsmøte 24.10.2023.

### 9.3 Medvirkning

Samråd med aktuelle myndigheter, grunneiere og parter vil vektlegges i alle deler av planprosessen. Statens vegvesen og planmyndigheten har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse.

### 9.4 Innkommne merknader

I forbindelse med varslings av oppstart av planen har det kommet 14 merknader og innspill til planarbeidet. Merknadene følger som eget vedlegg.

## 10 Gjennomføring

Det er vurdert hensiktsmessig å dele prosjektet inn i 3 hovedfaser. Totale byggetiden vil være omtrent 2-2,5 år.

### Fase 1

I fase 1 utføres mest mulig av arbeidene som er utenfor dagens vegarealer. Trafikk vil gå som normalt, men med nedsatt hastighet, arbeidsvarslings og langsgående sikring langs vegene (Multiconsult, 2025). I hovedsak vil arbeidene være massetransport med sprengstein inn til vegfyllinger og motfyllinger øst for dagens rundkjøring. Det må etableres anleggsveger ned til bunn av fyllinger. Videre vil fyllingsarbeidene jobbe seg oppover, til man er på nivå med ny veg. Samtidig som man jobber seg opp oppover, vil det også legges ut vegetasjonsmasser på fyllingsflatene, slik at revegeteringen kommer raskest mulig i gang og alle arbeider ned mot elva blir ferdigstilt. Ny adkomstveg bygges ferdig ovenfor motfyllingene.

### Fase 2

I fase 2 stenges Rv.706 for biltrafikk. Det etableres en midlertidig adkomstveg, delvis på nybygd veg og over på eksisterende vegarealer. Denne forbeholdes brukt av gående/syklende, kollektivtransport, nødeter og for adkomst til boliger. Videre bygges resterende del av planlagt adkomstveg ferdig på hele strekningen. Ved Stavne vil arbeidene med grunnstabilisering, byggegrop for kulvert og bygging av nye veger komme i gang.

### Fase 3

I fase 3 vil Rv.706 fortsatt være stengt for biltrafikk. Lokaltrafikk, gående/syklende og kollektivtransport legges over på nybygd adkomstveg. Denne kan også benyttes av nødeter for gjennomkjøring. Ny adkomstveg har en vegbredde på 4m + 0,25m skulder på begge sider. Dette vil være for smalt for at to busser/storbiler møtes. For at kollektivtransport skal kunne møtes, må det etableres midlertidige møtelommer. Arbeid med kalk- og sementstabilisering, motfyllinger og støttemurer utføres før ny veglinje etableres. Støyskjerming og annen teknisk infrastruktur bygges ut, før Rv.706 åpnes for trafikk igjen. Ny rundkjøring ved Stavne må bygges i etapper, slik at trafikk fra de tilstøtende vegene holdes i gang.

## 11 Referanser

Miljødirektoratet. (2024). *Naturbase*. Nettside:

<https://geocortex02.miljodirektoratet.no/Html5Viewer/?viewer=naturbase> .

Multiconsult . (2025). *Vurdering av områdestabilitet iht. NVEs*. Trondheim: Multiconsult.

Multiconsult. (2022). *10240128-RIT-NOT-001 Trafikk:kapasitetsberegninger i SIDRA*. Multiconsult.

Multiconsult. (2024). *Rv. 706 Sivert Dahlens vei-Dortheayst - Skredfarevurdering*. Trondheim: Multiconsult.

Multiconsult. (2025). *10240128-01- TVF-RAP-03 KU Frilufsliv*. Trondheim: Multiconsult.

Multiconsult. (2025). *10240128-01-RIM-NOT-001\_Rev0 - Matjordplan*. Trondheim : Multiconsult.

Multiconsult. (2025). *10240128-01-TVF-RAP-007 Anleggsgjennomføring*. Trondheim: Multiconsult.

Multiconsult. (2025). *10240128-01-TVF-RAP-01 KU naturmangfold*. Trondheim: Multiconsult.

Multiconsult. (2025). *10240128-01-TVF-RAP-02 Konsekvensutredning vannmiljø og naturmangfold i vann*.

Trondheim: Multiconsult.

Multiconsult. (2025). *Følgenotat – Landskap og landskapsbilde*. Multiconsult.

Multiconsult. (2025). *Overordnet VA-plan*. Trondheim: Multiconsult.

Multiconsult. (2025). *Rv. 706 Osloveien, Sivert Dahlens veg - Konsekvensutredning samlerappor*. Trondheim .

Multiconsult. (2026). *10240128-01-RIA-RAP-001 Støyutredning*. Trondheim: Multiconsult.

Statens vegvesen/Multiconsult. (2023). *Reguleringsplan. Rv. 706 – Sivert Dahlens veg - Dortheayst*.

*Silingsrapport forprosjekt*. Dok.nr.: 10240128-TVF-RAP-001.

Trondheim kommune. (2023). *Plan for friluftsliv og grønne områder (PFG). Kommunedelplan for rekreasjon og friluftsliv*. <https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/planforfriluftsliv2/leseveiledning>.

Trondheim kommune. (2025, august). *Avansert kart*. Hentet fra Kulturminnekart: <https://kart5.nois.no/trondheim>

Trondheim kommune. (2025, august). *Avansert kart*. Hentet fra Forurenset grunn:

<https://kart5.nois.no/trondheim>