

## Rapport

# Rv.706 Sivert Dahlens veg - Dorthealyst, Reguleringsplan

### OPPDRAAGSGIVER

Statens vegvesen

### EMNE

Anleggsgjennomføring

DATO / REVISJON: 08.09.2025 / 00

DOKUMENTKODE: 10240128-01-TVF-RAP-007





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

OPPDRAAG	Rv.706 Sivert Dahlens veg - Dorthealyst, Reguleringsplan	DOKUMENTKODE	10240128-01-TVF-RAP-007
EMNE	Anleggsgjennomføring	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Statens vegvesen	OPPDRAAGSLEDER	Ørjan Edvardsen
KONTAKTPERSON	Torstein Ryeng	UTARBEIDET AV	Ørjan Edvardsen
KOORDINATER	<a href="#">Click or tap here to enter text.</a>	ANSVARLIG ENHET	Samferdsel midt
GNR./BNR./SNR.			

## 1 Dagens situasjon

Dagens Rv.706 har en ÅDT på ca 13 000, hvorav ca 8% er tungbiler. Veggen er viktig for å binde Nordre avlastningsveg mot E6 sørover, Byåsen området med E6 og avlaste de mindre gatesystemene rundt planområdet. Ved bygging av Nydalsbrua (2020-2023), ble Rv.706 stengt i en lengre periode. Med god nok varslingsinformasjon og godt skiltet omkjøringsruter, fungerte trafikkhåndteringen tilfredstillende. På strekningen er det bussruter som går regelmessig gjennom dagen. Det er også en busstopp (Nydalen) på strekningen. Kollektivtrafikken må ivaretas og forutsettes opprettholdt gjennom alle faser av anleggsarbeidene. Dette gjelder også for nødetater, som må sikres mulighet for gjennomkjøring og adkomst til alle bygninger.

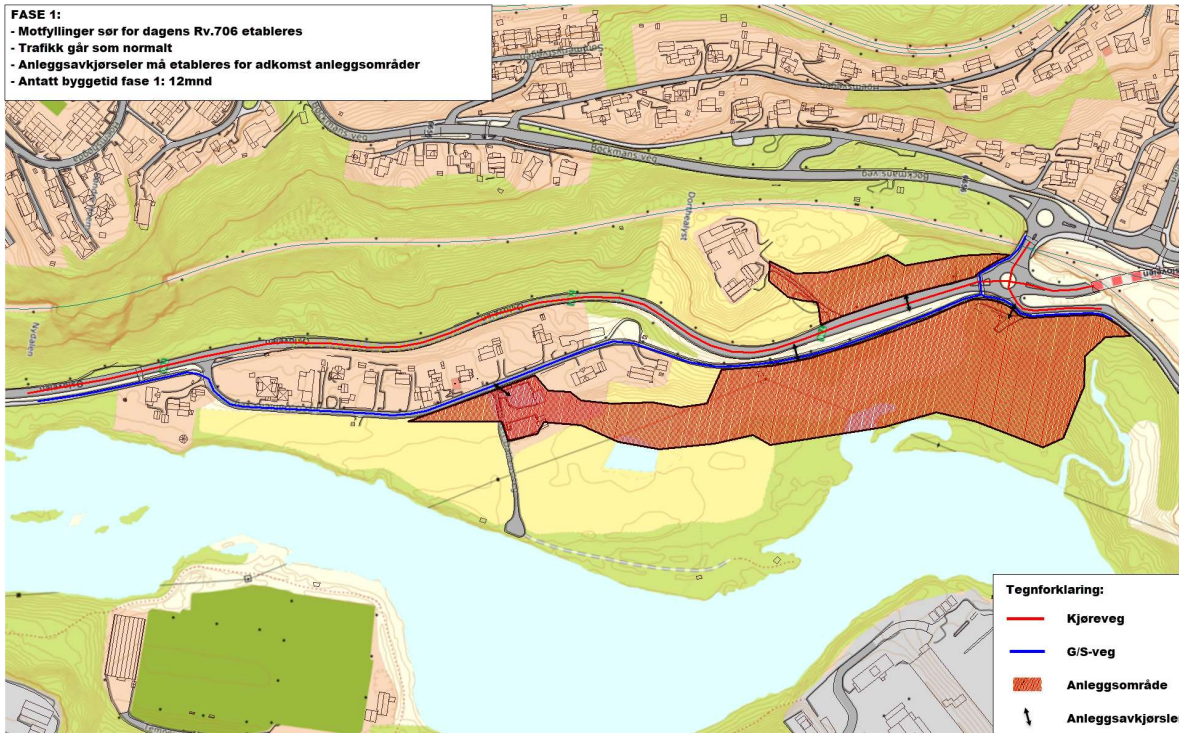
Fra Stavne og sørover har gående og syklende i dag et eget tilbud, før g/s-vegen kobles på Sivert Dahlens veg. Ved Nydalsbruket og videre sørover, er det igjen eget tilbud for gående og syklende. Det forutsettes at gående og syklende skal kunne passere anleggsområdet ved alle faser av utbyggingen. Det er 13 eiendommer med varierende antall boenheter i området. Det forutsettes at kjøreadkomst til alle eiendommer ivaretas gjennom hele anleggsperioden.

## 2 Faseinndeling

Det er vurdert hensiktsmessig å dele prosjektet inn i 3 hovedfaser, avhengig av hvor anleggsarbeidene pågår og hvordan trafikken tenkes håndtert. Vurderingene er gjort på et overordnet nivå, for å få frem prinsipper og konsekvenser for alle trafikanter, naboer og andre brukere av området.

### 2.1 Fase 1

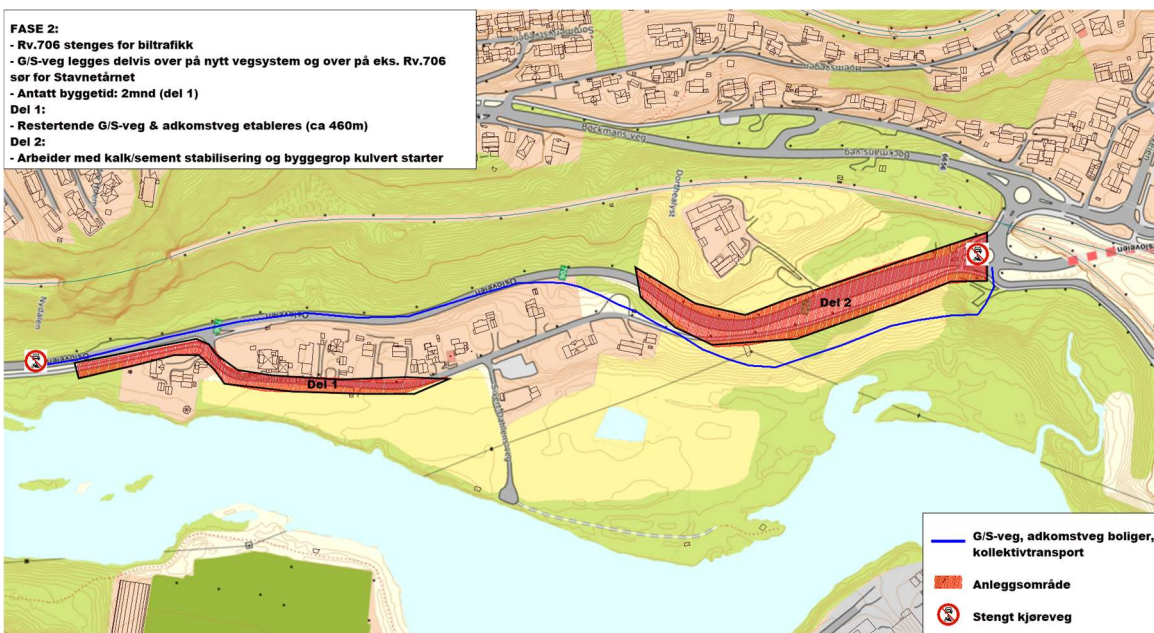
I fase 1 utføres mest mulig av arbeidene som er utenfor dagens vegarealer. Trafikk vil gå som normalt, men med nedsatt hastighet, arbeidsvarslingsinformasjon og langsgående sikring langs vegene. I hovedsak vil arbeidene være massetransport med sprengstein inn til vegfyllinger og motfyllinger øst for 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.



## 2.2 Fase 2

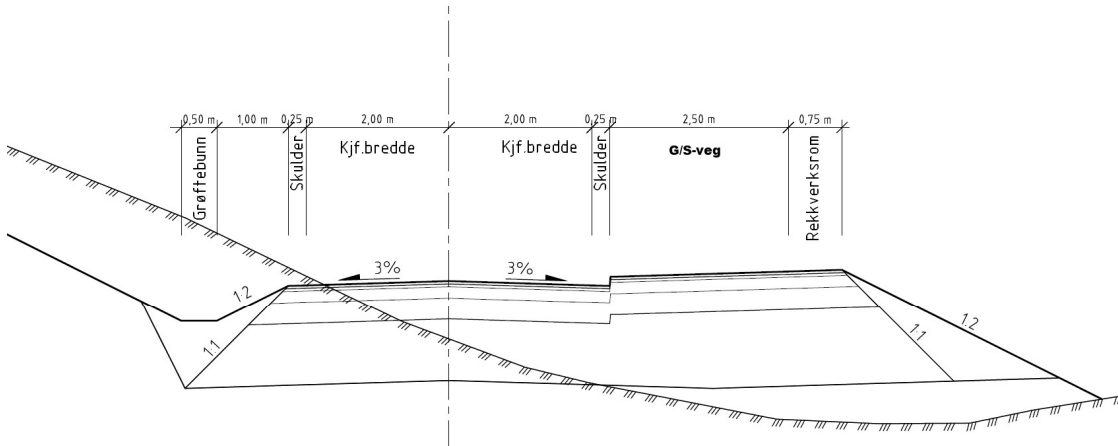
I fase 2 stenges Rv.706 for biltrafikk. Det etableres en midlertidig adkomstveg (blå linje på skisse under), delvis på nybygd veg og over på eksisterende vegarealer. Denne forbeholdes brukt av gående/syklende, kollektivtransport, nødetater og for adkomst til boliger. Det skiltes med gjennomkjøring forbudt og evt. underskilt, som gir nevnte trafikkgupper rettighet til å benytte seg av adkomstveggen.

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.



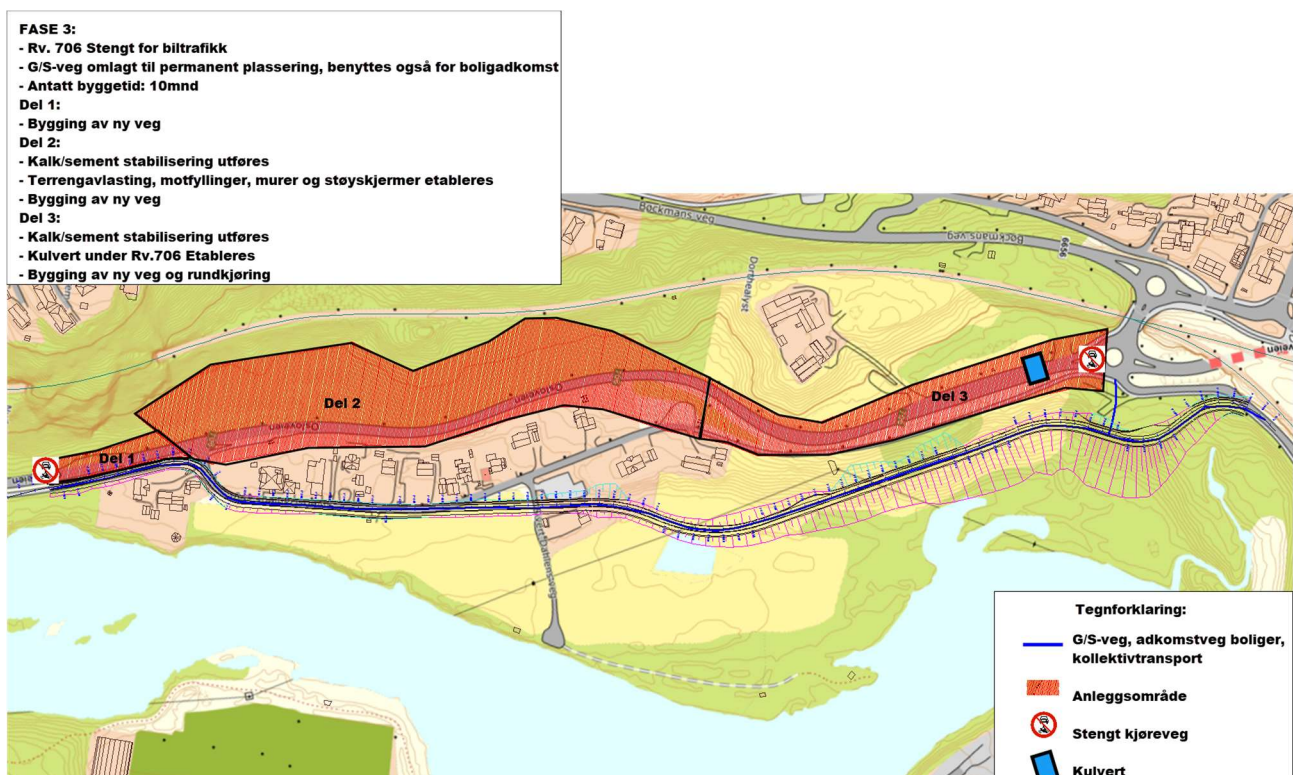
## 2.3 Fase 3

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 nødetaeter for gjennomkjøring. Ny adkomstveg har en vegbredde på 4m + 0,25m skulder på begge sider. Dette vil være for smalt for at 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.



### 3 Byggetid

Det er forventet en byggetid på ca 2-2,5år, avhengig når på sesongen det blir anleggsstart. For utenom dagens veg er det mange angrepspunkt og anlegget er relativt lett tilgjengelig. For å skjerme naboer og redusere belastningen på trafikksystemet rundt, er det ønskelig med kortest mulig byggetid. Ved videre detaljering, bør det velges løsninger som bidrar til redusert byggetid.

### 4 Omkjøring

I 2022/23 var Osloveien stengt i ca 1,5 år pga. utbygging av Nydalsbrua. Erfaringer fra denne stengeperioden, er at med god informasjon og skilting, fungerte vegstenging og omkjøringer greit. Stenging av Rv.706 vil gi mer press på andre deler av trafikksystemet i Trondheim. For tungtransporten som vanligvis kjører på denne strekninga, vil anbefalt omkjøring være E6 Rotvollkrysset og inn på Rv.706. Personbiler vil spre seg utover lokale veger, avhengig av reisested.

### 5 Støy & støv

I all hovedsak vil det være støy og støv fra anleggstransporten som vil merkes i området. Store mengder med sprengstein og evt. jordmasser må kjøres inn og plasseres i motfyllinger. Typisk er det når sprengstein tippes av lastebiler, man får den verste støyen. Selv om støyen bare varer noen sekunder, vil tipping av lass gjentas mange ganger gjennom døgnet. Hjul fra lastebiler vil kunne dra med seg finstoff inn på eksisterende veger, som videre kan virvles opp og støve ned naboeiendommer. Ved gjennomføring av anlegget må det etableres tiltak som begrenser støv og tilgrising av tilstøtende og lokale veger. Aktuelle tiltak vil være vaskestasjon før utkjøring, spyling og kosting av veger, vanning av sprengstein.

### 6 Massetransport

I tabell under er de største bidragene til massetransport vist og omfang omregnet til antall lastebillass.

Massetype	Lastebillass (12m3)
Vegfylling	7 300 lass
Motfylling	4 650 lass
Jordskjæring	1 750 lass
Vegetasjonsdekke	1 300 lass
Forsterkningslag	900 lass