



Følgenotat – Landskap og landskapsbilde

OPPDRAG	Rv. 706 Sivert Dahlens veg - Dorthealyst	DOKUMENTKODE	10240128-01-LARK-RAP-001
EMNE	Landskap og landskapsbilde	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Statens vegvesen	OPPDRAGSLEDER	Ørjan Edvardsen
KONTAKTPERSON	Torstein Ryeng	UTARBEIDET AV	Henrik Bjørgan
KOPI		ANSVARLIG ENHET	Landskapsarkitektur

SAMMENDRAG

Notatet omhandler utbedring av Osloveien (rv. 706) på strekningen ved Sivert Dahlens veg – Dorthealyst i Trondheim kommune. Utgangspunktet for notatet er planprogrammet med fagutredning for landskap og landskapsbilde. En landskapsanalyse oppsummerer utgangspunktet for planområdet, og brukes videre i vurderinger innen landskapsarkitektur og de nødvendige tiltak som følger med prosjektet. De større geotekniske tiltakene som kan påvirke landskapsbilde blir beskrevet og vurdert med mulige tilpasninger. Det vises eksempler og illustreres hvordan disse tiltakene kan utformes, hvilken effekt de vil kunne ha og hvordan prosjektet påvirker nær- og fjernvirkningen av området.

REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV



Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn	3
1.1	Mål med prosjektet.....	3
1.2	Planområdet	4
1.3	Fra planprogram.....	6
2	Landskapsanalyse	7
2.1	Terrengformer og landskapselementer	7
2.2	Vegetasjon og verdifulle naturtyper.....	8
2.3	Bebyggelse og kulturhistorie	8
2.4	Landbruk.....	9
2.5	Samferdselsanlegg og infrastruktur	10
3	Tiltak og tilpasninger	10
3.1	Geotekniske tiltak	10
3.2	Landskapsarkitektur.....	11
3.3	Spesifikke tilpasninger og løsninger	13
4	Visualiseringer og virkninger	15
4.1	Nærvirkning	16
4.2	Nær- og fjernvirkning	17
4.3	Fjernvirkning	18
5	Referanser	20



1 Bakgrunn

1.1 Mål med prosjektet

Statens vegvesen ønsker å utbedre Osloveien (rv. 706) i område Sivert Dahlens veg - Dorthealyst mot Stavne i Trondheim kommune. Planen er å legge til rette for utbedring av dagens veg med bedre standard, utførelse av geoteknisk stabiliserende tiltak og oppføring av vegteknisk anlegg nødvendig for å svare ut standardkrav til hovedvegnett. Sivert Dahlens veg skal utbedres med ny adkomst for boligbebyggelse og oppgradering av gang- og sykkeltilbud. Geoteknisk stabilisering av veg med sideterreng må utføres som en del av vegtiltaket, og dette innebærer at rv. 706 må heves flere meter samtidig som det må etableres store motfyllinger i vegskråningene på østsiden av Sivert Dahlens veg.

Den aktuelle vegstrekningen er del av hovedvegnettet for sykkel som ble vedtatt i Sykkelstrategien for Trondheim kommune fra 2014. Sykkelvegene på delstrekningene på begge sider av planområdet er oppgradert, men distansen innenfor planområdet er ikke i tilsvarende forfatning, eller i henhold til håndboken *Veg- og gateutforming* (Statens vegvesen, 2023).

For bilvegen er delstrekningen gjennom prosjektområde en viktig del av transportsystemet i Trondheim, som forbindelse mellom nordre avlastningsveg via Marienborgtunnelen, til Nydalsbrua og videre ut på E6 om man skal sør eller østover på omkjøringsvegen, se figur 1-1.

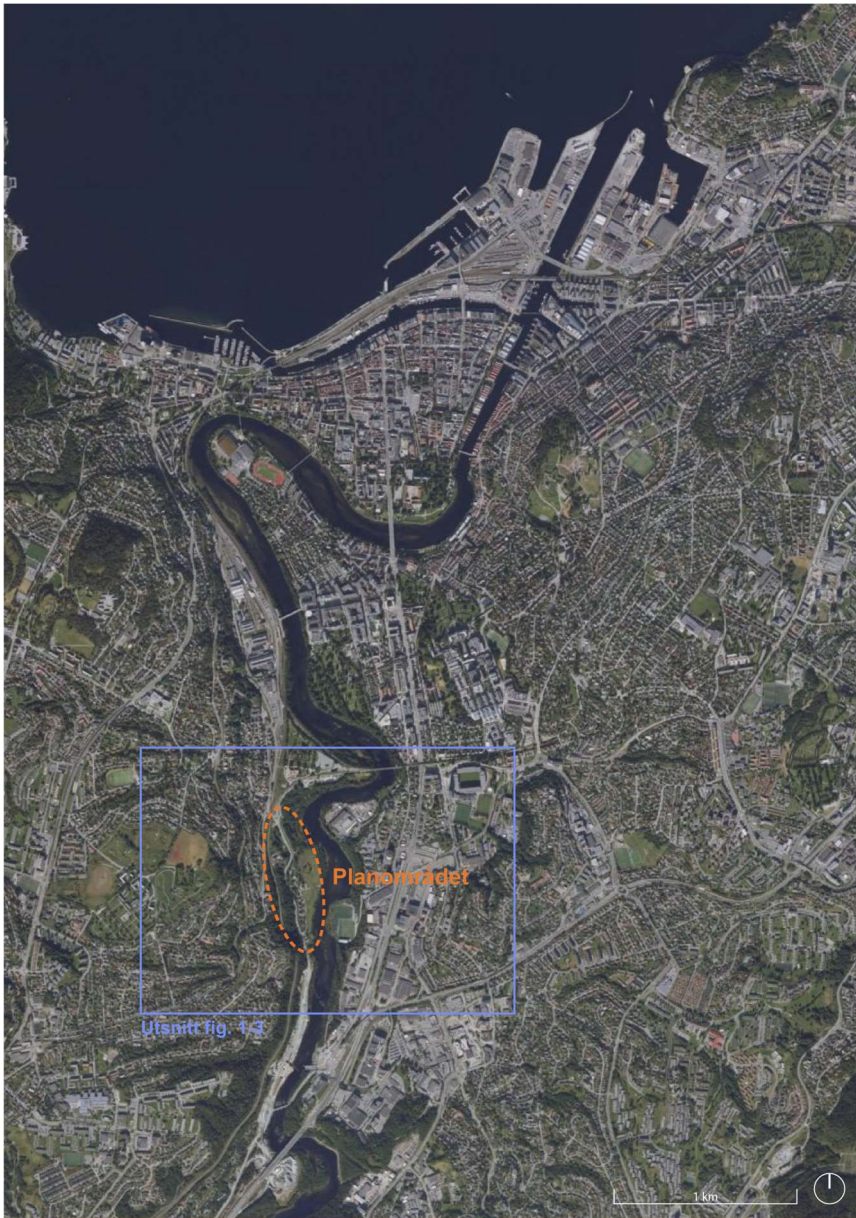


Figur 1-1: Vegstrekning planområdet i sammenheng med det større transportsystemet i Trondheim, tegnet over kartgrunnlag hentet fra Norgebilder.no og info fra Google Maps



1.2 Planområdet

Planområdet ligger sør for Trondheim by, med Byåsen og Dovrebanen (jernbane) i vest, og Nidelva og Tempe i øst. Nord i planområde er rundkjøringen på Stavne, og i sør er avgrensingen til det nye veganlegget som ble bygd for rv. 706 med Nydalsbrua. Sivert Dahlens veg og Dorthealyst er en del av planområde. Figur 1-2 viser omtrentlig plassering, og figur 1-3 viser flyfoto fra planområdet med nærliggende områder. Det er større høydeforskjeller i område fra vest til øst som kommer tydelig frem på høydeprofilene A og B i figur 1-4 og 1-5.

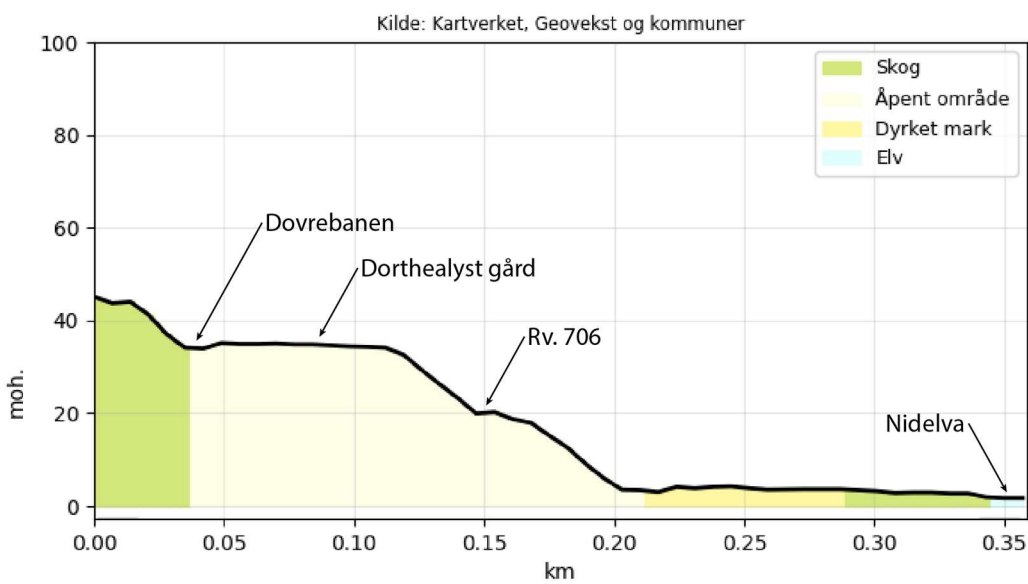


Figur 1-2: Oversikt over planområdet i forhold til Trondheim by, kartgrunnlag hentet fra Norgebilder.no



Figur 1-3: Flyfoto av plan- og tilgrensende området, og plassering av høydeprofiler, hentet fra norgebilder.no

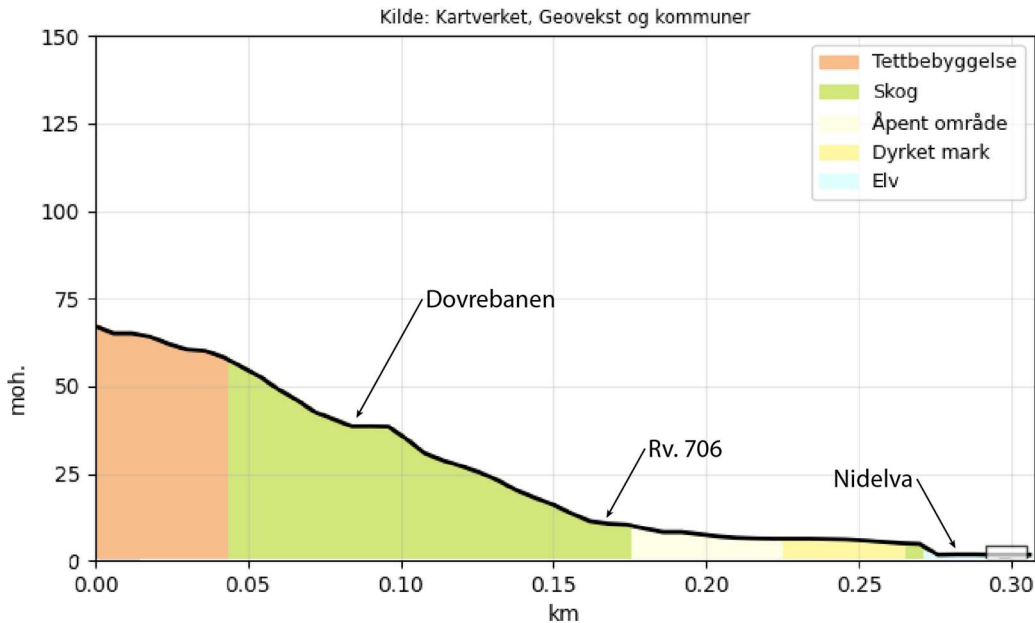
Høydeprofil A



Figur 1-4: Høydeprofil A med arealbruk, hentet fra norgeskart.no



Høydeprofil B



Figur 1-5: Høydeprofil B med arealbruk, hentet fra norgeskart.no

1.3 Fra planprogram

Tabell og fagutredning for landskap og landskapsbilde i fra planprogrammet:

Landskap og landskapsbilde	
Mål	Landskapsmessige effekter av tiltaket med tilhørende nær- og fjernvirkning skal illustreres i planforslaget, og det skal vurderes hvordan nye tiltak kan tilpasses landskapet på best mulig vis. Visualisering vil bli vektlagt ved formidling av planforslaget ved offentlig medvirkning, ved kontakt med grunneiere, og ved drøftingsnotater for vegalternativer/løsninger og andre arealmessige beslutninger.
Utredningsbehov	Nær- og fjernvirkninger av tiltaket vurderes. Landskapsanalyse og 3D-visualiseringer Faktiske terrenginngrep av tiltaket skal synliggjøres og det vil ses spesielt på hvordan terrengtiltak for geoteknisk stabilitet skal tilpasses omgivelsene, etterbruk og tilbakeføring og restaurering etter anleggsperiode. Utforming av støyskjermer, murer og rekkverk mellom vegen og boligbebyggelsen skal utredes for å sikre god stedstilpasning. Tverrfaglige vurderinger av hvordan nye tiltak kan tilpasses landskapet best mulig.
Metode	Trondheim kommunes veileder for illustrasjoner i plansaker
Dokumentasjon	Notat, visualiseringer i rapporter og medvirkningsprosesser og 3D-modell

Tabell 1: Tabell og fagutredning for landskap og landskapsbilde, hentet fra planprogram rv. 706

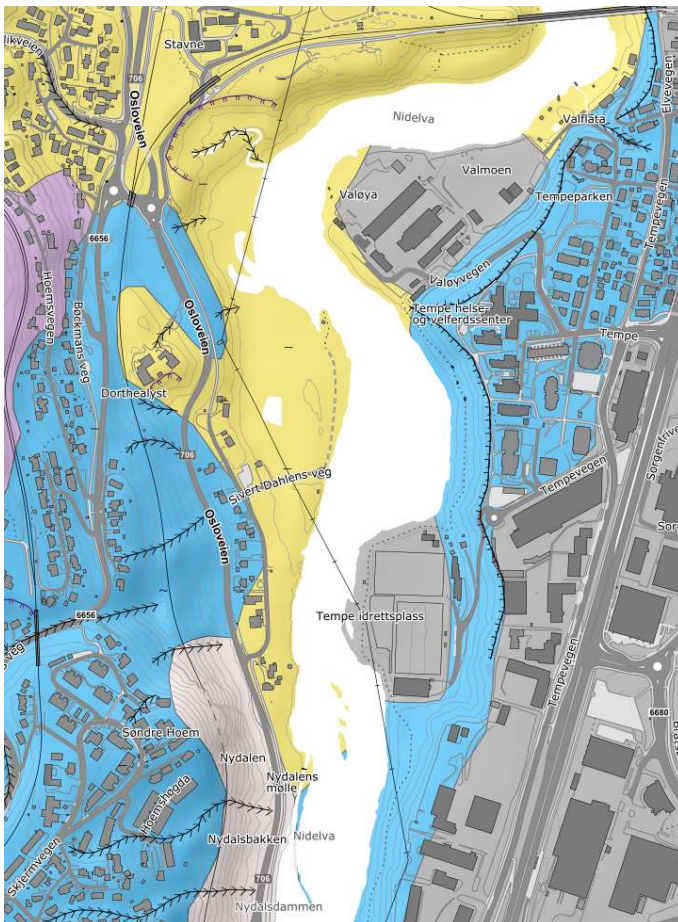
2 Landskapsanalyse

Planområdet er definert som «småkupert ås- og fjellandskap under skoggrensen med tettsted», ifølge NiN. Videre beskrives det som en landskapstype med slake og småkuperte ås- og fjellområder under skoggrensen. De partiene som ikke domineres av vann, vassdrag, våtmarker, jordbruksarealer eller bebyggelse, er som regel dekket av skog. Landskapet er tydelig preget av intensiv arealbruk, med større tettsteder, småbyer eller fritidsbebyggelse med høy bygningstetthet (Artsdatabanken, 2025).

2.1 Terrengformer og landskapselementer

Området har en variert landskapskarakter med flere ulike elementer og en gjennomgående høydeforskjell fra vest mot øst. I vest er det en bratt, tett vegetert skråning, mens Nidelva danner en tydelig barriere i øst som en meandrerende elv. Vegetasjonen i området er i stor grad viltvoksende, eller i forbindelse med boligbebyggelse med tilhørende hager. Et åpent område hvor terrenget flater ut brukes til landbruksarealer og innehar en delvis gjengrodd isdam. Området preges av større samferdselsanlegg, med Dovrebanen, den trafikkerte rv. 706, og gang- og sykkelveg med adkomstveg. I tillegg krysser høyspentkabler området via et sentralt plassert høyspenttårn (Stavnetårnet).

Området er dominert av fjordavsetninger etter sist istid, og påvirket av Nidelvas avsetninger. I vest er det flere raviner, som har blitt påvirket av utbygging (se figur 2-1). Byggingen av Dovrebanen har trolig medført betydelige terrenginngrep. Sammen med påfølgende utbygging og modernisering har dette redusert landbruksaktiviteten, og området er i dag preget av mer viltvoksende vegetasjon. Osloveiens kurvatur følger terrengformene og plasseringen av Dorthealyst gård, som ligger på et platå med utsikt.



Figur 2-1: Løsmasser i planområdet, dominert av elve- og bekkeavsetning (gult) og hav- og fjordavsetning (blått). Traseen for høyspentkabel som går sentralt gjennom området vises også på kartet, hentet fra geo.ngu.no

2.2 Vegetasjon og verdifulle naturtyper

Det er en stor andel vegetasjon i område, og mesteparten er viltvoksende med arter som i figur 2-2, deriblant fremmedarter. Tabellen under viser registrerte naturtyper innenfor planområdet, hentet fra KU naturmangfold 10240128-01-TVF-RAP-01. Det er flere verdifulle naturtyper, blant annet flomskogsmark og kalkrik helofyttsump som begge er rødlistet (Miljødirektoratet, 2025).

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

Tabell 2: Oversikt over naturtyper i influensområdet med verdi iht. M-1941, hentet fra KU naturmangfold 10240128-01-TVF-RAP-01



Figur 2-2: Bilde av viltvoksende vegetasjon på nedsiden av Oslovegen og mot Nidelva, foto: Multiconsult, 2024

2.3 Bebyggelse og kulturhistorie

Det er en del boliger i området på østsiden av Osloveien (rv. 706) ved Sivert Dahlens veg. Fleste av de er eneboliger på to eller tre etasjer, med større hager og en støyskjerm som går på oversiden av bebyggelsen mot rv. 706. Nordvest i planområdet ligger Dorthealyst gård som er datert til etterreformattisk tid (Kulturminnesøk, 2025). Godt synlig i prosjektområde er Stavnetårnet sammen med høyspentkabler. Fasaden på tårnet er lite vedlikeholdt og kan oppleves negativt visuelt, det anvendes av Tensio i dag. Se figur 2-1 og 2-3 for beliggenhet av kablene og bilde av Stavnetårnet.



Figur 2-3: Bilde av Stavnetårnet, som står like ved gang- og sykkelvegen, foto: Multiconsult, 2024

2.4 Landbruk

Det er større område med landbruksjord som ligger nært Nidelva, hvor det drives produksjon i dag, se figur 2-4. Ut ifra kart fremstår dette område som det mest sentrale større område med dyrka mark nært Trondheim sentrum. Planområdet og tilgrensende områder var tidligere dominert av mye landbruk, som er mulig å se på historiske kart og bider fra området (Statens vegvesen, Norsk institutt for Bioøkonomi (NIBIO) og Statens kartverk, 2025).



Figur 2-4: Dyrka mark avgrenset av Nidelva og Sivert Dahlens veg og boligbebyggelse, foto: Multiconsult, 2024

2.5 Samferdselsanlegg og infrastruktur

I retning nord-sør likt Nidelva, går Dovrebanen, riksvegen 706, adkomstvegen med gang- og sykkelvegen. Dovrebanen ligger lengst vest og er enkeltsporet gjennom planområdet. Riksvegen med gatenavn Osloveien, har i dag en svingende kurvatur og innehar både busstopp og rundkjøringen ved Stavne innenfor planområdet. Årsdøgntrafikk på strekningen var i 2024 på 13 704 i gjennomsnitt (Statens vegvesen, 2025).

Fra syd med det oppgraderte prosjektet Nydalsbrua inn mot planområde, går det i dag en sykkelveg med fortau som er bygd med ikke-avvisende kantstein som skille mellom fortau og sykkelvegen iht. håndboken (Statens vegvesen, 2023). Videre inn i planområdet og mot nord opphører sykkelvegen og fremkomsten for myke trafikanter blir en del av adkomstvegen til boligene ved Sivert Dahlens veg, se figur 2-4. Når det blir slutt på boligene går adkomstvegen over til ren gang- og sykkelveg med en bratt stigning opp mot riksvegen som den følger til rundkjøringen ved Stavne lengst nord i planområde, se figur 2-5. På østsiden av gang- og sykkelvegen er utsikten mot Nidelva stort sett gjengrodd eller påvirket av Stavnetårnet og høyspentkabler, se figur 2-3. Ferdslsruten er en del av Temperunden, som er en av *nærturer i Trondheim* (Trondheim kommune, 2025).

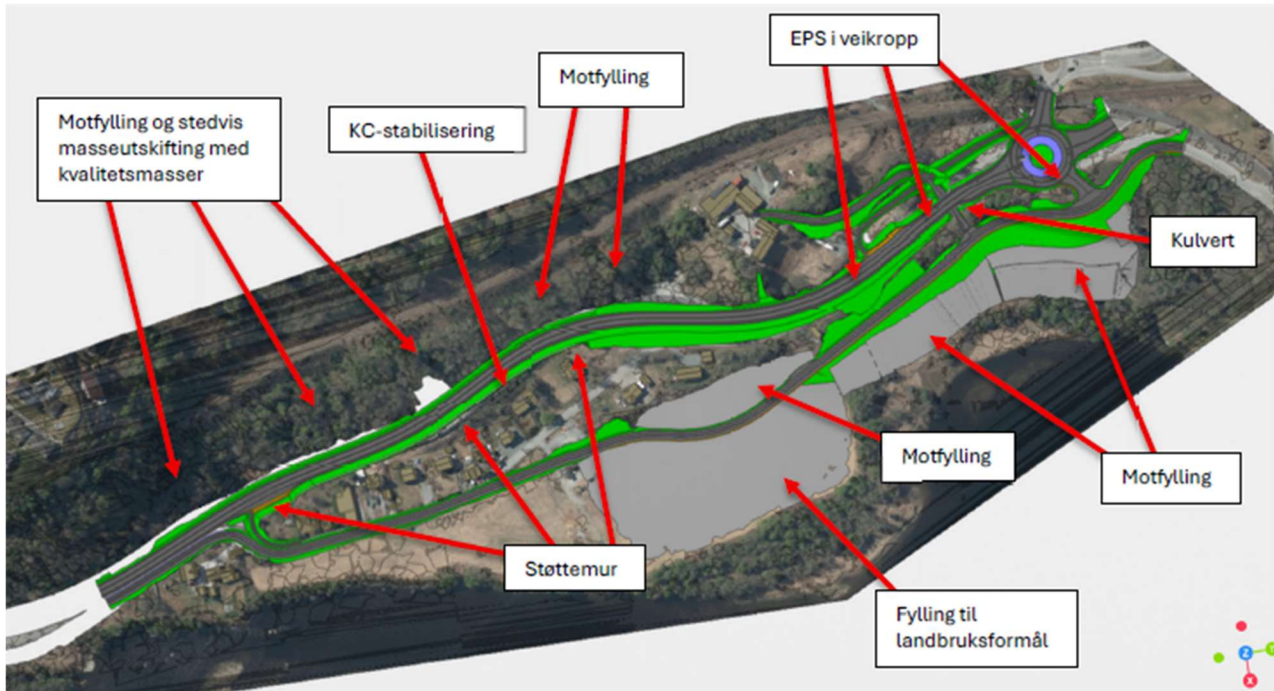


Figur 2-5: Bilde av gang- og sykkelvegen langs med riksvegen frem til rundkjøringen ved Stavne, foto: Multiconsult, 2024

3 Tiltak og tilpasninger

3.1 Geotekniske tiltak

De største endringene vil bli geotekniske tiltak, med blant annet støttemurer, stabilisering av masser og flere motfyllinger, se figur 3-1. Dette forårsakes blant annet av type masser og stabiliteten som er i området i dag. De store terrengforskjellene til Dovrebanen i vest krever også omfattende sikkerhetstiltak. Nødvendigheten av å bevare bebyggelse, kulturminner med Dorthealyst gård, bevaring av dyrka mark og viktige naturtyper sammen med Nidelva, er med på å legge føringer for disse tiltakene. Utdypning av de geotekniske tiltakene finnes i geoteknisk vurderingsrapport (10240128-RIG-RAP-007), hvor figur 3-1 er hentet fra.



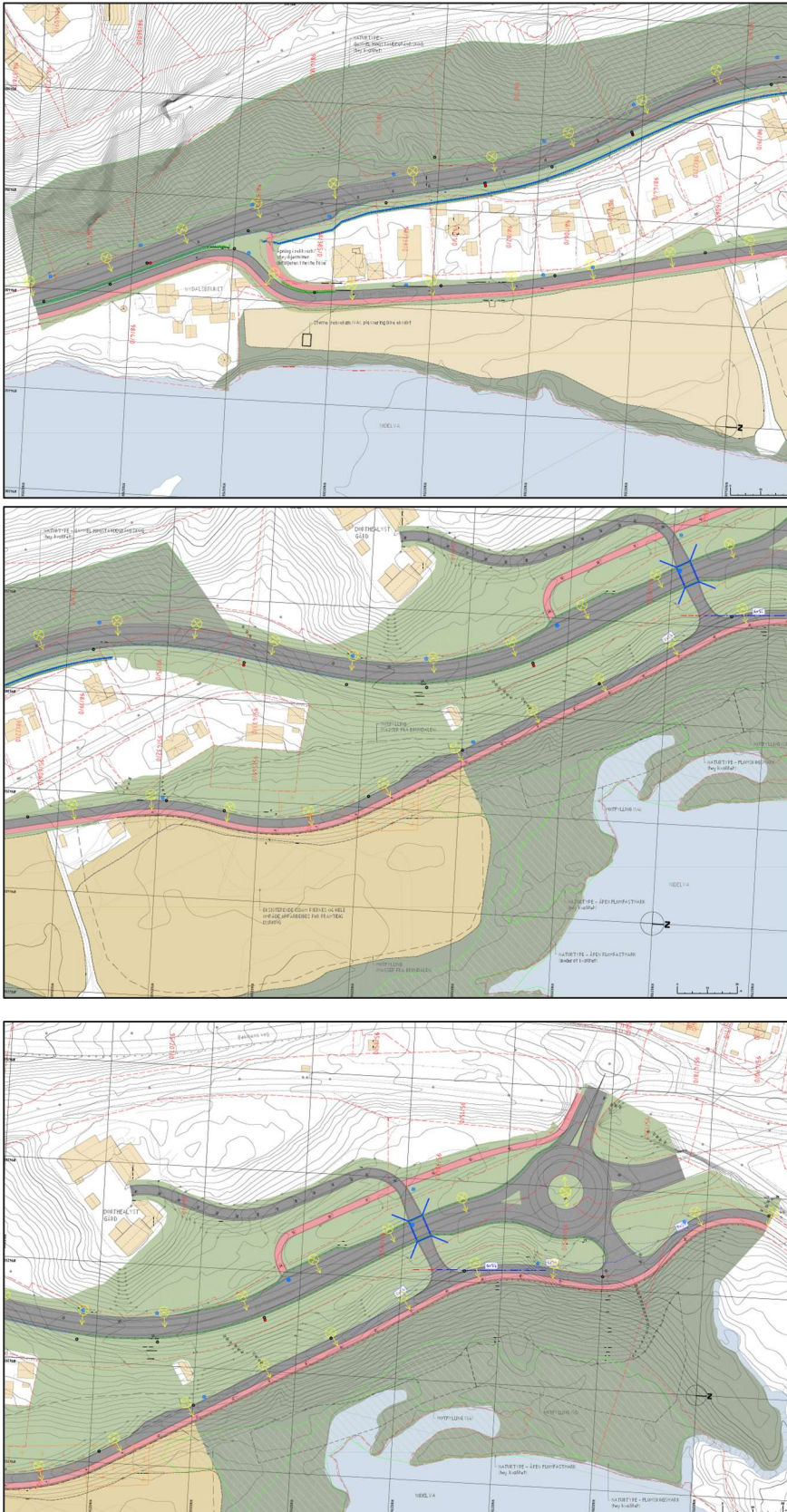
Figur 3-1: Oversikt som viser nødvendige geotekniske tiltak for planområdet, hentet fra geoteknisk vurderingsrapport

3.2 Landskapsarkitektur

I samarbeid med andre fag er flere tiltak gjort for å ivareta en rekke forutsetninger for god landskapsarkitektur i tilknytning til det som er et omfattende samferdselsprosjekt under krevende geotekniske forhold. Ved oppfølging av prosjekteringskrav i kombinasjon med elementene som ønskes å ivaretas, er bilvegen lagt deretter og med nødvendige støttemurer, fyllinger og motfyllinger. Kurvaturen på vegen er tilnærmet dagens utforming, mens murer og de nye fyllingene vil bli større partier med konstant helningsgrad. Dette vil gi landskapsformer og terrengendringer som er nødvendig for moderne samferdselsprosjekter, og som vil fungere som overganger og tilpasning til det omkringliggende terrenget.

Opplevelsen av slike fyllinger er subjektivt: Det kan bli sett på som et uheldig inngrep i naturen uten naturlige landskapsformer lik raviner, som hører til et område som dette. Andre kan se på disse helningene som en opprydning og forming av et landskap som allerede er påvirket av menneskelig aktivitet. En velfungerende og stedsrelatert revegetering av disse områdene vil trolig minske tydeligheten av denne ensformige utformingen, spesielt med tanke på nærvirkningen.

Plassering av gang- og sykkelvegen med adkomstveg til boligene forventes å bidra til en bedre opplevelse for myke trafikanter gjennom planområdet. Dette oppnås med blant annet større avstand til riksvegen, bedre stigningsforhold, en like god eller bedre utsikt mot Nidelva og byen i nordvest avhengig av revegetering og skjøtsel. Det bør det legges til rette for hvilestopp med sittemulighet i kombinasjon med utsikt til Nidelva i evt. detaljprosjektering, spesielt siden dette er en del av Temperunden som legger opp til ferdsel i området.



Figur 3-2: Utsnitt av landskapsplan datert 05.09.2025, viser blant annet terrengforming og planlagt tilbakeføring av arealbruk for prosjektet. Se tegning O001, O002 og O003 for detaljer og tegnforklaring

3.3 Spesifikke tilpasninger og løsninger

Revegetering

Motfyllinger med helningsgrad som tillater beplantning skal revegeteres for å redusere visuell dominans og bidra til en naturlig overgang mot omkringliggende terreng. Vegetasjonen bør etableres med arter som er stedeegne for området og ikke står på fremmedartslisten. Hurtigvoksende arter kan benyttes for rask dekning, men bør kombineres med et mangfold av arter for å oppnå et robust og naturlig preg over tid. Planting bør utføres med variasjon i plassering og tetthet for å unngå et ensartet uttrykk. Dette gir et mer tilfeldig og naturlig inntrykk, og bidrar til at fyllingsområdene oppleves som en integrert del av landskapet. Tiltaket vil redusere kontrasten mellom berørt og uberørt område, og bidra positivt til landskapsbildet, både nær- og fjernvirkningen.

Det bør ses til tilgrensende nyetablerte prosjekter som *rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger*, for erfaringer rundt prosessen med revegetering i området. Nydalsbrua åpnet for trafikk høsten 2023, og oppdatert kunnskap om fremmedarter har endret seg siden den gang. Figur 3-3 er fra sommeren 2025 og viser et område tilgrensende til prosjektet i sør som er under revegetering, på tilsvarende måte som kan bli aktuelt i planområdet.



Figur 3-3: Bilde av revegetering i prosjektområdet til *rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger*, foto: Multiconsult, 2024

Støyskjermer

For å redusere støybelastningen fra *rv. 706* er det vurdert støyskjermende tiltak for boliger mellom *rv. 706* og Sivert Dahlens veg, samt ved Dorthealyst. Ifølge støyrapporten (10240128-01-RIA-RAP-001) vil disse boligene ligge i gul og rød støysone etter grensverdiene i T-1442/2021. En støyskjerm på 0,9–2,0 meter over en lengde på ca. 514 meter vil gi tilfredsstillende lydforhold for en stor del av uteoppholdsarealene ved boligene. For enkelte boliger og Dorthealyst må lokale støyreducerende tiltak vurderes i neste fase, det kan omfatte nye vindu i bygg, støydempende innglassing av balkonger og skjerming av uteplasser.

For å redusere visuell dominans bør støyskjermene tilpasses terreng og omgivelser, for eksempel ved bruk av treverk, grønne elementer eller integrert vegetasjon. Dette kan redusere barriereeffekten og bidra positivt på opplevelsen av støyskjermer i landskapet, også for de som kjører langs vegen.



Grønne murer

Støttemurene mot bebyggelse kan utføres med naturlig vegetasjon, som grønne murer. Muren vil beholde sin funksjon som støtte og for å ta opp terreng, men uttrykket vil oppleves mindre bastant visuelt og kan også innvirke positivt auditivt (Zielone fasady, 2025). Grønne murer kan f.eks. bygges med torvblokkmur eller som gabionmur med grønn front. Figur 3-4 er eksempel på grønn mur fra rundkjøringen ved Mellomila langs rv. 706 nord for planområdet. Her er det også benyttet busker i overgangen mellom terreng og bunn mur, noe som også bør være en del av tiltaket for dette prosjektet.

Tiltaket vil ha stor effekt på nærvirkningen av prosjektet, samt kan innvirke positivt i et biologisk perspektiv. Det vil også ha påvirkning av opplevelsen av murene vinterstid, spesielt om buskene i fremkant ikke er vintergrønne, likt eksemplet synlig på figur 3-5 og 3-6.



Figur 3-4: Skjermbilde av grønn mur ved rundkjøringen i Mellomila, kort tid etter etablering. Hentet fra Google Maps, tatt juli 2010



Figur 3-5: Skjermbilde av grønn mur ved rundkjøringen i Mellomila, over ti år senere når beplantningen har fått etablert seg. Hentet fra Google Maps, tatt august 2023

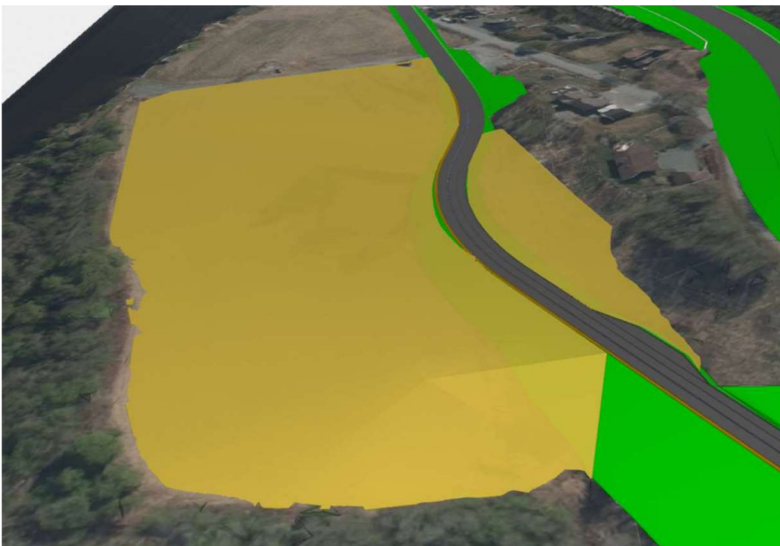


Figur 3-6: Skjermbilde av grønn mur ved rundkjøringen i Mellomila, også vinterstid har en grønn mur betydning for inntrykket av et område, avhengig av valg av type vegetasjon. Hentet fra Google Maps, tatt mars 2023

Fylling til landbruksformål

Der hvor vegfyllinger kommer over dyrka mark, er det planlagt å legge inn bakkeplanering, se figur 3-7. Dette gjør at man kan reetablere helt opp til vegkanten og hele skråningsarealet med landbruksareal kan benyttes videre. Bakkeplaneringen gjør at mer av dyrka marka vil bli berørt av tiltaket, men til gjengjeld får man reetablert et større areal med dyrkbar mark som sluttresultat.

Det er både en egen massehåndteringsplan (10240128-01-TVF-RAP-006) utarbeidet for prosjektet, og egen matjordplan (10240128-01-RIM-NOT-001). Det henvises til disse for mer info rundt temaet.



Figur 3-7: Skjermklipp fra trimble-modellen til prosjektet som viser reetablering av dyrka mark (gult) utenpå vegfyllinger (grønt)

4 Visualiseringer og virkninger

Illustrasjonene som presenteres er kun visualiseringer laget for å vise prinsipper og mulige løsninger. Visualiseringene er ikke eksakte gjengivelser av det endelige resultatet, og detaljer som materialvalg, vegetasjon, terrengforming og konstruksjoner kan avvike i den eventuelle ferdige utførelsen.

4.1 Nærvirkning

Det vil bli en stor forskjell på høyden og barrieren som den nye plasseringen av vejen vil gi, med tanke på nærvirkningen for beboere i Sivert Dahlens veg. 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. I denne prosessen er det viktig med god dialog med beboere/huseiere, slik at resultatet av prosjektet kan innvirke mest mulig positivt.

Eksempel ny situasjon for beboere i Sivert Dahlens veg

Dagens situasjon sett fra boliger i Sivert Dahlens veg, med støyskjerm og rv. 706 bak:



Figur 4-1: Skjermbilde fra Google Maps, tatt mai 2022

Mulig ny situasjon med samme utsnitt, grønn mur, støyskjerm og rv. 706 bak:



Figur 4-2: Visualisering med elementer fra trimble-modellen til prosjektet, grunnlagsfoto: Skjermbilde fra Google Maps, tatt mai 2022

4.2 Nær- og fjernvirkning

Som tidligere nevnt vil situasjon for de som ferdes langs gang- og sykkelvegen gjennom planområdet endres til det mer positive. Opplevelsen av muren er avhengig av revegeteringen, men utgangspunktet er at det vil være mulig å oppnå vegetasjon tilsvarende dagens situasjon, som kan dekke til mye av den grønne muren vist i figur 4-4. Eksempelvis trærne til høyre for det blå huset på figur 4-3, noen av de er mulig å bevare, og både de og nye trær vil kunne nå høyden og skjerme for fjernvirkningen av den nye veggen med murer og påbygning.

Eksempel ny situasjon fra gang- og sykkelvegen

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



Figur 4-3: Foto: Multiconsult, 2024

Mulig ny situasjon med samme utsnitt, oppfylling av dyrka mark, ny adkomstveg og sykkelveg med fortau, i bakgrunnen rv. 706 som er hevet og med grønn mur og påbygg:



Figur 4-4: Visualisering med elementer fra trimble-modellen til prosjektet, grunnlagsfoto: Multiconsult, 2024

4.3 Fjernvirkning

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. 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. 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. 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. Skjerming og vegetasjon bør tilpasses disse partiene, sammen med mulig planlagte og de eksisterende gode oppholdssone på begge sider av Nidelva.

Eksempel ny situasjon for turgåere langs vestsiden av Nidelva ved Valøya

Dagens situasjon sett fra andre siden av Nidelva mot prosjektområde, med blant annet Stavnetårnet og Dorthealyst gård:



Figur 4-5: Foto: Multiconsult, 2024



Mulig ny situasjon med samme utsnitt, vegetasjon langs elva bevart, i bakgrunnen ny adkomstveg, sykkelveg med fortau og rv. 706 som er hevet med grønn mur og påbygg:



Figur 4-6: Visualisering, grunnlagsfoto: Multiconsult, 2024



5 Referanser

Artsdatabanken. (2025, 12 04). *Slakt til småkupert ås- og fjellandskap under skoggrensen med tett bebyggelse*. Hentet fra artsdatabanken.no: <https://artsdatabanken.no/nin/LA/TI//A/18>

Kulturminnesøk. (2025, 12 03). *Dorthealyst, Ukjent*. Hentet fra www.kulturminnesok.no/kart/: <https://www.kulturminnesok.no/kart/?q=&am-county=&lokenk=location&am-lok=&am-lokdating=&am-lokconservation=&am-enk=&am-enkdating=&am-enkconservation=&bm-county=&cp=1&bounds=63.40888063664677,10.381774306297302,63.40654655249538,10.386709570884705&zoom=18&>

Miljødirektoratet. (2025, 12 03). *111 naturtyper etter Miljødirektoratets instruks*. Hentet fra miljodirektoratet.no: <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/naturtyper/>

Statens vegvesen. (2023). *Håndbok N100 Veg- og gateutforming*. Statens vegvesen.

Statens vegvesen. (2025, 12 04). *Oslovegen*. Hentet fra trafikldata.atlas.vegvesen.no: <https://trafikldata.atlas.vegvesen.no/utforsk?from=2025-12-04&display=chart&datatype=averageDailyYearVolume&trpids=77022V72359&daytype=ALL>

Statens vegvesen, Norsk institutt for Bioøkonomi (NIBIO) og Statens kartverk. (2025, 12 11). *norgebilder*. Hentet fra norgebilder.no: <https://www.norgebilder.no/?x=270083&y=7039222&level=14&utm=33&projects=1876&layers=&plannedOmlp=0&plannedGeovekst=0>

Trondheim kommune. (2025, 12 11). *Temperunden*. Hentet fra [Nærturer i Trondheim](http://naerturer.no): <https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/naertur/n%C3%A6rturer/temperunden>

Zielone fasady. (2025, 12 02). *Green walls - a vertical garden to improve quality of life in the city*. Hentet fra [zielone-fasady](http://zielone-fasady.pl): <https://zielone-fasady.pl/en/green-walls-or-improving-the-quality-of-life-in-the-city/>