

Saksfremlegg

Rv. 706 Sivert Dahlens veg - Dorthealyst, r20220044 - detaljregulering til offentlig ettersyn

2026/17945

Byrådet innstiller til byutviklingsutvalget å fatte følgende vedtak:

Byutviklingsutvalget vedtar å legge forslag til detaljregulering av Rv. 706 Sivert Dahlens veg – Dorthealyst ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Før sluttbehandling skal følgende vurderes nærmere:

1. Om det skal stilles krav om en naturrestaureringsplan. Hvordan “Isdammen” skal ivaretas bør inngå i en slik plan.
2. Om det bør sikres opparbeidelse av enkelte avbøtende tiltak i området under jernbanebrua mellom Stavnerundkjøringen og rundkjøringen i Bøckmans veg, som f.eks. opphøyd gangfelt, økt bredde på trafikkøy eller bearbeiding av terrenget og utbedring av sikt fra Bøckmans veg.
3. Om det bør sikres høydebegrensning og utstrekning på murer og støyskjermer.
4. Om bestemmelsene bør suppleres med krav til utforming av støyskjermer.
5. Om det bør sikres adkomst for allmennheten til fiskeplass og kajakkområde ved Nidelva via eksisterende landbruksveg fra Sivert Dahlens veg.
6. Om det bør utarbeides mer detaljerte bestemmelser til boligbebyggelsen i Sivert Dahlens veg i tråd med KPA § 23.6 om byggesone 4.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen, datert 08.09.2025, i bestemmelser, sist endret 21.04.2026, og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 19.04.2026.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

Sammendrag

Saken gjelder detaljregulering av riksveg (rv.) 706 Sivert Dahlens veg – Dorthealyst. Hensikten med planen er å oppgradere vegstrekningen for å oppnå en helhetlig standard og et sammenhengende transporttilbud langs rv. 706 fra sør for Sivert Dahlens veg og til Stavnetunnelen i nord. Det skal også tilrettelegges bedre for gående og syklende innenfor planområdet.

Planforslaget omfatter store naturinngrep i Nidelvkorridoren som i hovedsak er en følge av geotekniske sikringstiltak. Tiltakene innebærer masseoppfylling og avskoging. Inngrepene vil ha stor synlighet og påvirke landskapsbildet i både fjernvirkning og nærvirkning negativt. Tiltakene medfører også inngrep på private eiendommer.

Statens vegvesen mener at naturinngrepene ikke kan unngås for å oppnå tilfredsstillende sikkerhetsnivå innenfor planområdet. For å redusere de negative virkningene er det i samarbeid med Byplankontoret og andre fagenheter i kommunen foreslått avbøtende tiltak som er innarbeidet i planen. Byplankontoret har i tillegg pekt på noen forhold som bør vurderes nærmere i det videre planarbeidet.

Byrådet er enig i Byplankontorets vurderinger og anbefaler at planforslaget legges ut på offentlig ettersyn og sendes på høring.

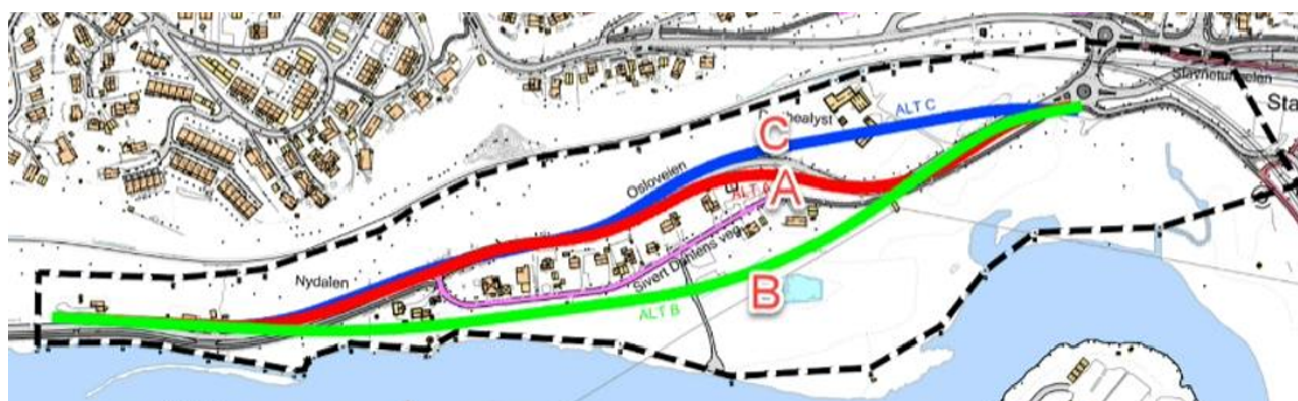
Bakgrunn

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Multiconsult AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Statens vegvesen. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen utarbeidet av Multiconsult AS. Komplette planforslag forelå 22.12.2025. Planforslaget ble revidert 06.03.2026.

Forprosjekt

Det ble i 2021 innledet et forprosjekt hvor det ble sett på forskjellige vegløsninger for rv. 706 og for gående og syklende innenfor planområdet. Forprosjektet endte opp med tre alternative vegløsninger:

- Alternativ A: Utbedring av eksisterende veglinje
- Alternativ B: Ny veglinje øst for eksisterende veg
- Alternativ C: Ny veglinje vest for eksisterende veg



Alternativer i tidlig fase (nord er mot høyre).

I oppstartsfasen av planprosessen ble det utarbeidet en silingsrapport (datert 03.01.2023) som skulle danne grunnlaget for videre arbeid med reguleringsplan for strekningen. Rapporten fulgte varsel om planoppstart og høring av planprogram. Det ble vurdert at både alternativ A og C kunne utredes videre i reguleringsplanfasen, alternativ B ble forkastet.

Planprogram og konsekvensutredning

Det er utarbeidet planprogram som ble fastsatt i bygningsrådet 22.05.2024 (sak 125/24). Det ble vurdert at tiltaket iht. *forskrift om konsekvensutredninger* faller inn under vedlegg II, *infrastrukturprosjekter 10 bokstav e punkt i* om bygging av veger, og at det skulle utarbeides konsekvensutredninger for temaene naturmangfold, vannmiljø og naturmangfold i vann,

friluftsliv, prissatte konsekvenser samt en samlerapport. Samlerapporten, utarbeidet av Mulitconsult, datert 19.12.2025, følger som vedlegg til saken.

I arbeidet med planprogrammet ble det konkludert med at hovedalternativ A løser prosjektets effektmål på en god måte samtidig som det gir færre samlede ulemper for natur, kulturmiljø og landbruk, sammenlignet med alternativ C (og det forkastede alternativ B). I planprogrammet ble det videre beskrevet at man skulle utrede to alternativer av hovedalternativ A (A og A÷) for en utbedring av dagens trasé, i tillegg til nullalternativet (dagens situasjon + Byåstunnelen utbygd):

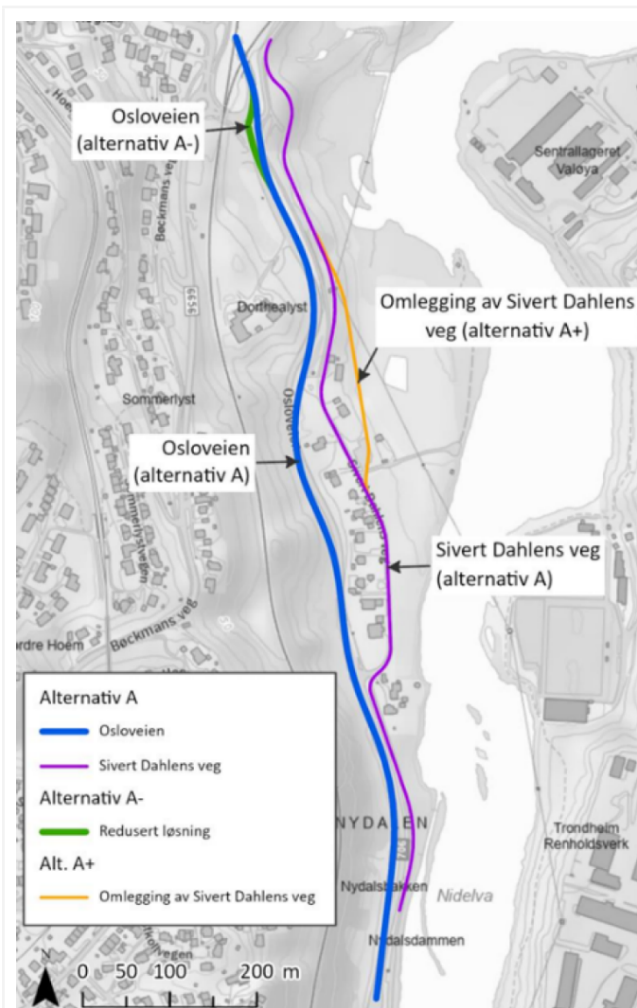
Alternativ A:

- Stavnerundkjøringen utvides til to kjørefelt.
- Sivert Dahlens veg og Osloveiens parsell til Stavne gård og Stavne kapell med gravsted får ny adkomst ved at det etableres en østre arm i Stavnerundkjøringen.
- Hovedsykkelveg med fortau etableres langs Sivert Dahlens veg.
- Planskilt kryssing av rv. 706 for gående, syklende og landbruksveg til og fra Dorthealyst gård i kulvert noe sør for Stavnerundkjøringen.

Alternativ A÷:

- Nedskalert løsning av Stavnerundkjøringen der det opprettholdes ett kjørefelt.
- Sivert Dahlens veg og Osloveiens parsell til Stavne gård og Stavne kapell med gravsted får ny adkomst ved at det etableres en østre arm i Stavnerundkjøringen.
- Hovedsykkelveg med fortau etableres langs Sivert Dahlens veg.
- Direkte avkjørsel fra rv. 706 til Dorthealyst gård som i dagens situasjon.
- Gående og syklende benytter dagens løsning med kryssing i oppmerket gangfelt over rv. 706 sør for Stavnerundkjøringen.

Avvik fra planprogrammet



Utredede alternativer.

I forbindelse med det videre arbeidet ble det utviklet et alternativ som kalles A+, som ikke er beskrevet i planprogrammet. Dette alternativet bygger på alternativ A, men skiller seg fra dette ved at ca. 200 meter av Sivert Dahlens veg legges på østsiden av el-anlegget «Stavnetårnet» for å unngå konflikt med høyspentledningen som ligger i luften i dette området. Bortsett fra dette er alternativ A+ likt alternativ A.

Statens vegvesen begrunner avviket med at geotekniske beregninger viser at det må inn en motvekt i form av en motfylling i området rundt el-anlegget, og siden arealene uansett ville bli brukt til fylling, ble det vurdert at Sivert Dahlens veg kunne legges oppå fyllingen for å unngå kostnader knyttet til å flytte «Stavnetårnet». Byplankontoret vurderer i fagnotatet at dette vil være et hensiktsmessig avvik som er i tråd med alternativ A for øvrig og premisene i planprogrammet.

Det er også noen mindre avvik fra planprogrammet:

- Planprogrammet sier at det skal utarbeides et eget fagnotat for kulturarv og kulturminner. Forslagsstiller, Statens vegvesen, mener at dette temaet kun er aktuelt dersom alternativ B eller C ble valgt, da disse alternativene ville hatt direkte konflikt med verneverdig bebyggelse innenfor planområdet (Nydalsbruket og Dorthealyst gård). Temaet er omtalt i planbeskrivelsen, og begge lokasjonene er regulert med hensynssone bevaring kulturmiljø i plankartet med tilhørende bestemmelse.
- Det skulle vært utført EFFEKT-beregning for nytt vegsystem. Strekningen inngår i en større prosjektpakke (Nordre avlastningsveg), slik at Statens vegvesen vurderer at det er lite hensiktsmessig å kun se på denne relativt korte parsellen. Selv om det ikke er utført en EFFEKT-beregning (verktøy for samfunnsøkonomiske nytte-kostnadsanalyser av veg- og trafikktiltak) med kost-nyttevurdering, er det gjennomført eksempelberegninger for nyttekomponenter som trolig oppstår av tiltaket.
- Konsekvensutredning for prissatte virkninger skulle omtale luftforurensning og klimagassutslipp. Luftforurensning er ikke utredet, da Statens vegvesen mener at det ikke

er grunn til å tro at tiltaket vil ha stor betydning på antall kjøretøy og kjøremønster. De mener det isolerte prosjektet ikke har stor nok endring til at man kan gjøre valide beregninger, og at trafikken ikke vokser mer enn forventet fremskrevet trafikkvekst. Trafikkberegninger viser at dersom Byåstunnelen bygges vil trafikkmengden langs rv. 706 ligge litt under dagens nivå. Klimagassutslipp er beskrevet i et annet notat om vurdering av klimakonsekvenser.

- Planprogrammet beskriver at Statens vegvesen vil legge planforslaget ut på offentlig ettersyn i egenregi iht. § 3-7 i plan- og bygningsloven. Dette er endret etter at planprogrammet ble fastsatt, da byråden i 2025 konkluderte med at det er ønskelig at planforslaget legges fram til politisk førstegangsbehandling før det legges ut på offentlig ettersyn.

Byplankontoret vurderer i fagnotatet at avvikene i hovedsak er akseptable og at de ikke tilsidesetter premissene i planprogrammet i stor grad.

Valg av alternativ

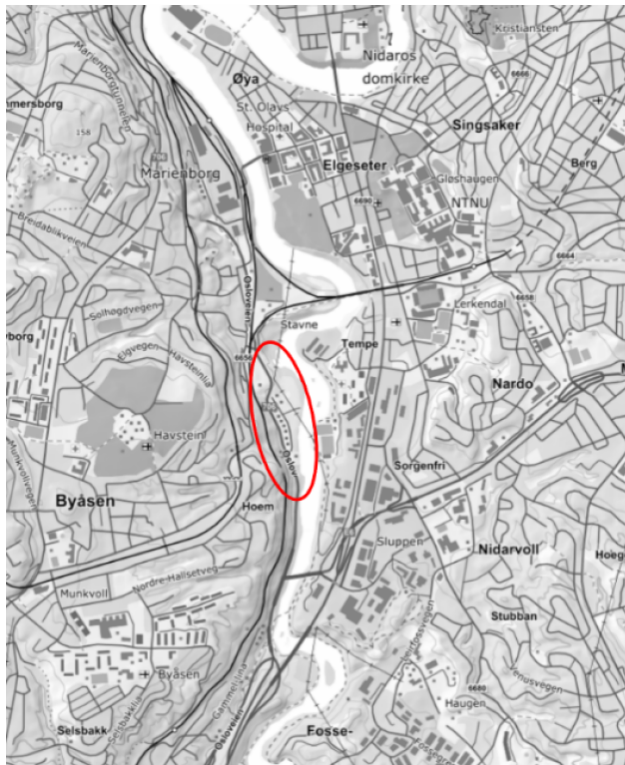
Statens vegvesen har valgt å gå videre med alternativ A+ i planforslaget.

Konsekvensutredningene viser at nullalternativet gir de minste samlede virkningene, og at forskjellene mellom de øvrige alternativene er relativt små. Dette skyldes at alle alternativene forutsetter omfattende geotekniske sikringstiltak. Nullalternativet vil imidlertid ikke tilfredsstillende sikkerhetskrav til geotekniske forhold og stabilitet.

Trafikksikkerhetsvurdering av alternativene peker på alternativ A (likt som A+) som det beste alternativet med hensyn til trafikksikkerhet og trafikkavvikling. Statens vegvesen vurderer at alternativ A+ vil redusere effekten av tiltaket betydelig ettersom en mindre rundkjøring ikke vil forbedre trafikkavviklingen sammenlignet med dagens situasjon der den tidvis er en flaskehals i rushtiden. Det er også vurdert at alternativet forutsetter fravik fra vegnormal N100, og at det ikke gir tilfredsstillende trafikksikkerhet for gående og syklende med kryssing av rv. 706 i gangfelt sør for Stavnerundkjøringen, slik som i dagens situasjon.

Fakta

Planområdet og eksisterende rv. 706



Oversiktskart

Planområdet ligger på vestsiden av Nidelva mellom Stavne i nord og området rundt Sivert Dahlens veg 1 (Nydalsbruket). Planområdet avgrenses omtrentlig av jernbanen i vest og Nidelva i øst. Planområdets størrelse er på ca. 152 dekar.

Planen omfatter en strekning av rv. 706 på ca. 1,2 km.

Statens vegvesen mener at dagens veg er heftet med en dårlig vegstandard som avviker fra "skal"-krav i vegnormal N100. Bæreevnen er dårlig, samtidig som at veganlegget har lav kapasitet til å håndtere dagens trafikkmengder, og med en rundkjøring som ikke er tilfredsstillende utformet for næringstrafikk med lengre kjøretøy. Det er videre problemer med overvannshåndtering og det er 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 mange trafikanter.

Overordnede planer

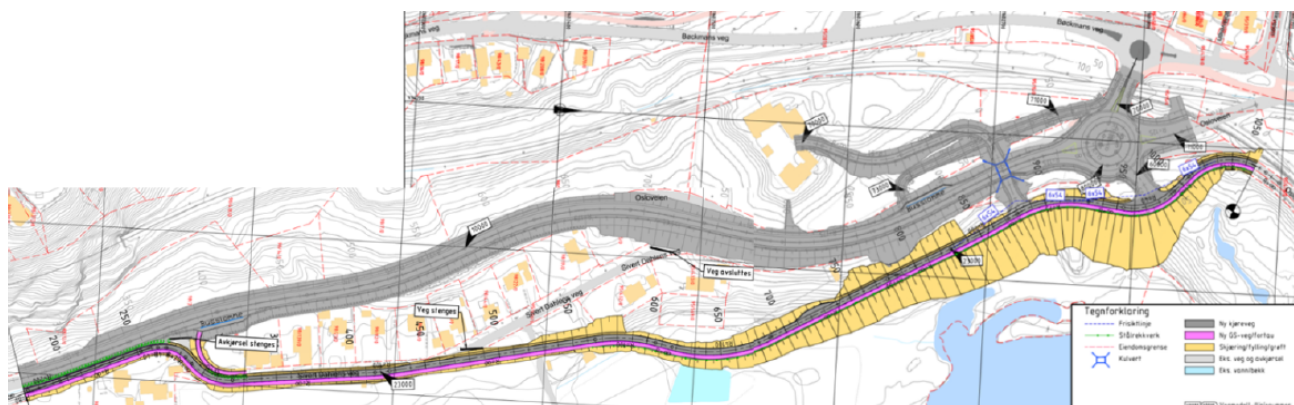
I kommuneplanens arealdel 2022-2034 (KPA) er planområdet vist som fjernveg, sykkelveg, LNFR, byggesone 4, blågrønnstruktur og ligger innenfor hensynssone for Nidelvkorridoren. I tillegg går det en jernbanelinje innenfor planområdet i nord.

I kommunedelplan med konsekvensutredning for Sluppen – Stavne (KDP), vedtatt 15.12.2011, er rv. 706 kategorisert som trefeltsvei med midtdeler. Sivert Dahlens veg er kategorisert som tofelts kombinert adkomstveg og sykkelveg, og er koblet direkte på Stavnerundkjøringen, mens kryss med rv. 706 stenges. Stavnerundkjøringen er kategorisert som en tofelts rundkjøring. Det er vist gang- og sykkelveg nord og sør for Sivert Dahlens veg.

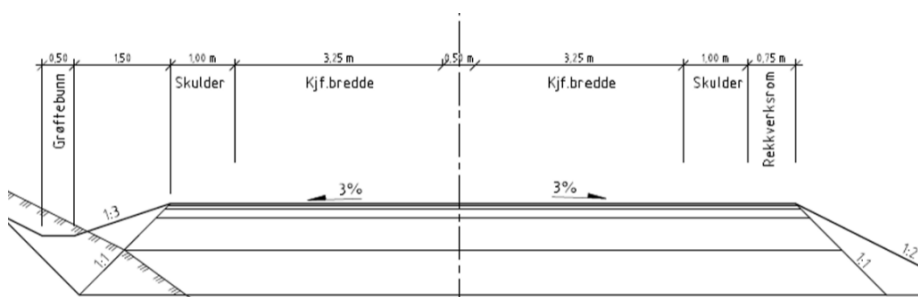
Planlagt rv. 706, Sivert Dahlens veg og sideanlegg

Rv. 706 planlegges med ny linjeføring med færre og slakere svinger og økt bredde sammenlignet

med dagens situasjon. Vegen utformes som en tofelts veg uten midtdeler og dimensjoneres med 9 meter vegbredde. Det legges til grunn en fartsgrense på 60 km/t.

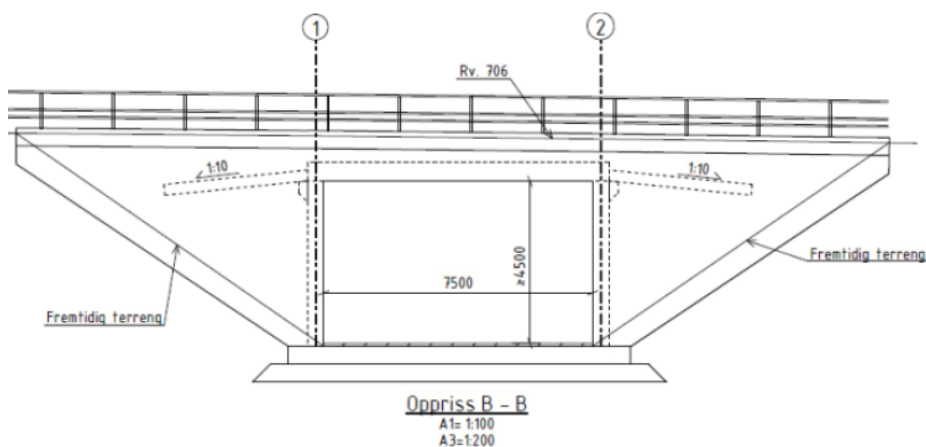


Vegtegning (nord er mot høyre).

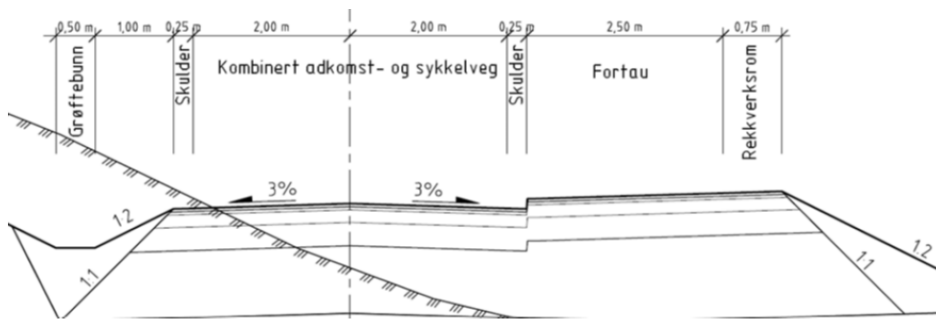


Normalprofil rv. 706.

Stavnerundkjøringen foreslås utvidet til to felt i og inn i rundkjøringen, med en ytre diameter på 45 meter. Rundkjøringen får fire armer, der Sivert Dahlens veg og Osloveiens parsell til Stavne gård og Stavne kapell med gravsted kobles på den østlige armen. Dagens kryss rv. 706/Sivert Dahlens veg stenges, det samme gjør den direkte avkjørselen til Dorthealyst gård (Osloveien 180). Ny adkomst til Dorthealyst gård blir fra Sivert Dahlens veg og gjennom en ny kulvert under rv. 706.



Kulvert under rv. 706.



Normalprofil Sivert Dahlens veg.

Bussholdeplass «Nydalen» (o_KH1) mot sentrum vil reetableres på omtrent samme sted som dagens plassering, like nord for det stengte krysset med Sivert Dahlens veg. I dag finnes det ingen holdeplass i motsatt retning i dette området, men planforslaget legger til rette for en ny holdeplass nord for Dorthealyst gård (o_KH2). Holdeplassene etableres som busslommer.

Eksisterende boliger i Sivert Dahlens veg ligger i byggesone 4 i KPA og reguleres som boligformål B1-12. Innenfor feltene tillates det småhusbebyggelse. Dorthealyst gård og Sivert Dahlens veg 1 (Nydalsbruket) reguleres med hensynssone bevaring av kulturmiljø. Tiltak som berører eksteriørverdier på bygninger med antikvarisk verdi skal vurderes av Byantikvaren.

For å redusere skråningsutslag mot eiendommer i Sivert Dahlens veg, planlegges det en mur med høyde 1-3 meter, omtrent fra Sivert Dahlens veg 2 til nr. 18. Eksisterende støyskjerm langs rv. 706 planlegges erstattet med en ny skjerm plassert på muren. Støyskjermen vil bli ca. 514 meter lang og 0,9-2 meter høy. Støyskjerming skal være etablert før vegen kan tas i bruk.

El-anlegget «Stavnetårnet» bevares innenfor felt EA1. Det reguleres en hensynssone langs traseen til høyspentlinjen (H370). Eksisterende trafostasjon innerst i Sivert Dahlens veg flyttes til ny plassering noe lenger sør (EA2). Det reguleres vann- og avløpsanlegg i felt o_VA1 som skal brukes til eksisterende pumpestasjon, og med tilstrekkelig areal for å etablere en ny pumpestasjon med tilhørende oppstillingsplass. Innenfor felt o_AVG15 planlegges det å etablere et renseanlegg for overvann. Det reguleres også en hensynssone på tvers av planområdet som representerer et kommunalt VA-prosjekt (H410).

Geoteknikk

Områdestabilitet og lokalstabilitet er vurdert som de to mest kritiske problemstillingene i prosjektet. I planarbeidet er det gjort svært omfattende grunnundersøkelser og geotekniske utredninger, som blant annet har avdekket forekomst av sprøbruddmateriale flere steder innenfor planområdet, hvorav to områder (Dorthealyst nord og sør) som oppfyller kriteriene til å klassifiseres som faresoner iht. NVEs veileder 1/2019 «Sikkerhet mot kvikkleireskred». Det er gjennomført stabilitetsberegninger som viser at sikkerheten i dagens situasjon er for lav iht. sikkerhetskravene gitt i veileder 1/2019. Konsekvensene av et eventuelt skred vurderes som meget alvorlige for rv. 706, jernbanen og nærliggende boligbebyggelse og annen infrastruktur som ligger i potensielle løsn- og utløpsområder. Dette, sammen med beskrivelsen av tilstanden på dagens veg, er en avgjørende del av det utløsende behovet for tiltakene i planforslaget.

Som følge av grunnforholdene og at sikkerhetskravene ikke er oppfylt, er det ved enhver utbedring av eksisterende veg nødvendig med omfattende stabiliserende tiltak.

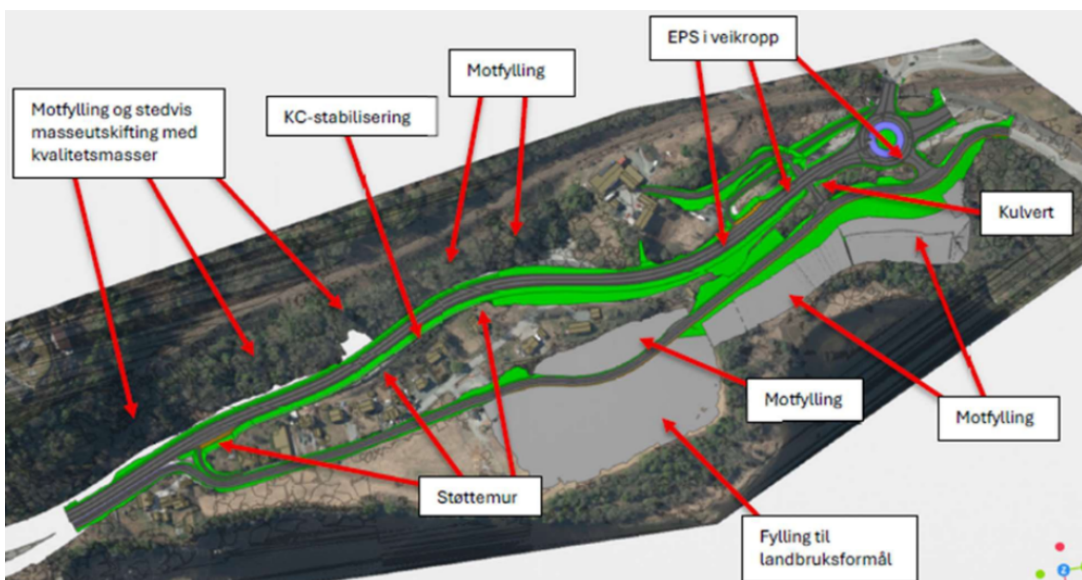
Dorthealyst sør:

For å bedre skråningsstabiliteten i faresonen skal det etableres motfylling med mur ned mot ny veg, samt at selve vegkroppen til rv. 706 fungerer som en motfylling. Eksisterende bebyggelse medfører at motfyllingen ikke kan etableres helt ned til skråningens bunn. Av den grunn skal det etableres kalksementpeler under vegfyllingen for å oppnå en absolutt sikkerhet for lokalstabiliteten der det er nødvendig.

Dorthealyst nord:

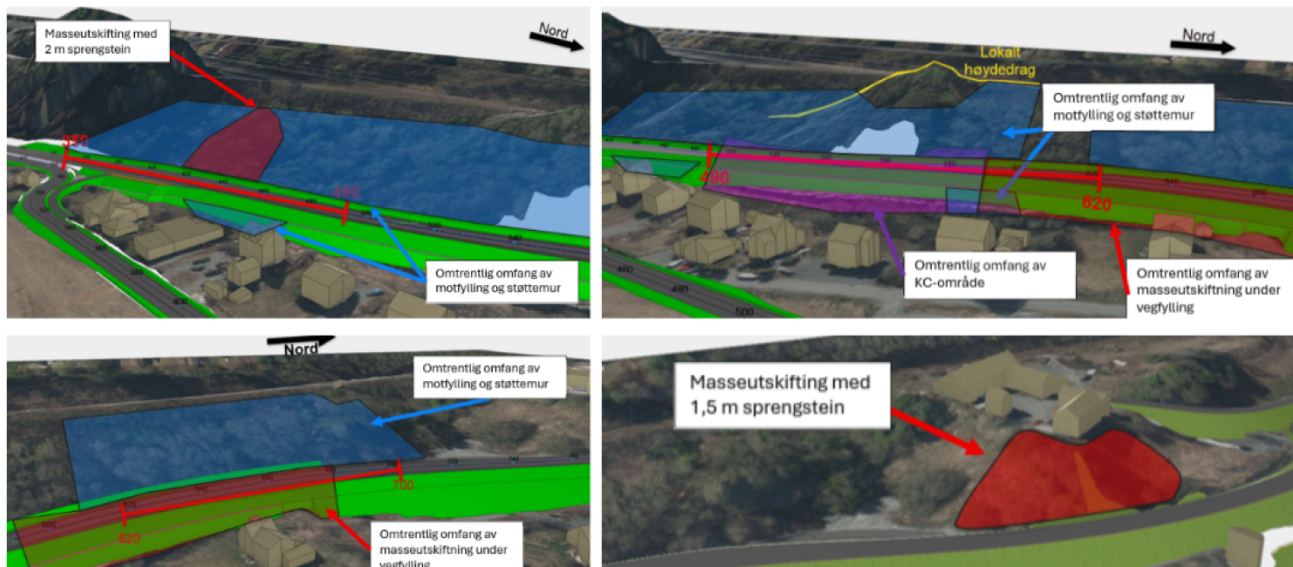
For å oppnå tilfredsstillende sikkerhet i dette området må det etableres en motfylling på østsiden av vegen ned mot Nidelva. Det er planlagt lette fyllmasser, masseutskifting og motfyllinger for å oppnå tilstrekkelig sikkerhetsnivå.

En oversikt over nødvendige geotekniske sikringstiltak er vist i illustrasjonen under. Vegfyllinger er vist med grønn farge, og motfyllinger og fylling til landbruksformål er vist med grå farge.



Geotekniske sikringstiltak.

Illustrasjonen over peker på en rekke tiltak på vestsiden av rv. 706, men den viser ikke omfanget av tiltakene tydelig. Illustrasjonene under viser disse tiltakene. Nye veglinjer planlegges lagt på fyllinger, slik at selve vegkroppen fungerer som en stabiliserende motfylling for skråningen og bebyggelsen ovenfor. For å stabilisere skråningen opp mot jernbanen planlegges det store motfyllinger (hovedsakelig av sprengstein/kvalitetsmasser) i kombinasjon med støttemurer på deler av strekningen.



Geotekniske sikringstiltak mot skråningen langs vestsiden av rv. 706.

Erosjonssikring av motfylling:

Det er ikke registrert pågående erosjon i området i dag, men til tross for lav fare i dagens situasjon, er det et absolutt krav om at motfyllinger og utsatte deler av vegfyllingen ned mot Nidelva må erosjonssikres tilstrekkelig for å forhindre utvasking. Erosjonssikring skal etableres i overgangen mellom fylling og elvebredde, samt for å beskytte stikkrenner og anlegg for overvannshåndtering. Type sikring må bestemmes av hydrolog eller annet relevant fagfelt, og må detaljprosjekteres. Nødvendig erosjonssikring innenfor bestemmelsesområde #2 skal være gjennomført før ny veg tas i bruk.

Bestemmelsene stiller krav til geoteknisk prosjektering og at nødvendige sikringstiltak skal være gjennomført før tiltak innenfor planområdet kan igangsettes. Plankartet viser områder med geotekniske hensyn og sikringstiltak.

Geotekniske vurderingsrapporter er godkjent av tredjepartskontroll utført av Rambøll.

Natur

Konsekvensutredning for naturmangfold konkluderer med at planforslaget, for alle tre A-alternativene, får «stor negativ konsekvens» for naturmangfold, og at alternativene rangeres likt. Nullalternativet rangeres naturlig nok høyest da det ikke medfører inngrep i naturområdene. Planforslaget gir størst negativ påvirkning på delområdene «NM1 Sluppen» og «NM2 Stavne». Disse områdene er angitt med stor verdi, se oransje felt på illustrasjonen under.



Verdikart fra konsekvensutredning for naturmangfold.

De negative virkningene for naturmangfold handler om inngrep og avskoging i Nidelvkorridoren, som er en større landskapsøkologisk korridor som binder sammen grøntområder, men det er også inngrep i rødlistede naturtyper og leve-/funksjonsområder. Den samlede belastningen på naturmangfoldet i Nidelvkorridoren beskrives som høy. Disse inngrepene kommer i hovedsak av de store geotekniske sikringstiltakene som gir avskoging og masseoppfylling i naturområdene. Statens vegvesen mener at naturinngrepene ikke kan unngås for å oppnå tilfredsstillende sikkerhetsnivå innenfor planområdet.

Konsekvensutredning for vannmiljø og naturmangfold i vann konkluderer med at planforslaget vil ha begrensede virkninger for vannmiljø. For begge vannforekomstene (Nidelva og Sverresdalsbekken) bedømmes alle tre A-alternativene å gi en forbedring siden overvann fra veg vil samles og renses. Som økologiske funksjonsområder bedømmes alle alternativer å ha «ubetydelig konsekvens», da det ikke planlegges inngrep i vannforekomstene. En kalkrik helofyttsump vil mest sannsynlig påvirkes av alle alternativer grunnet behov for geotekniske sikringstiltak, og konsekvensen bedømmes som «middels negativ» for delområdet.

Alle alternativer medfører at dammen, kalt «Isdammen», som ligger i den nordlige delen av jordbruksarealet (LNFR2) ødelegges ved oppfylling, dette er gitt «middels negativ konsekvens». Dette gjelder både på grunn av tap av leveområde for amfibier og fordi alternative habitater i nærområdet er få og sårbare. Arealet planlegges i stedet å tas i bruk som landbruksareal. De tre A-alternativene rangeres likt også for dette temaet. Det er utarbeidet en rapport med amfibieundersøkelser i dammen. Dammen er et funksjonsområde for frosk og et mangfold av andre arter. Det ble ikke funnet salamander, og det er ikke usannsynlig at bestanden er utgått. Samtidig kan det heller ikke utelukkes at den fortsatt finnes eller at den kunne reetablert seg dersom det ble gjort tiltak for habitatsrestaurering. Det er vurdert at både flytting og restaurering av dammen kan ivareta naturmangfoldet.

Landbruk

Utbygging av rv. 706 vil på grunn av geotekniske hensyn føre til en motfylling som vil berøre eksisterende landbruksareal. Det planlegges å skave av berørt matjord, mellomlagre denne, og legge den tilbake oppå fyllinga for å reetablere fulldyrka jord. Fyllskråning mot dyrkamark endres fra 1:2 til 1:7, og dette gjør at man kan reetablere matjord helt opp til veikanten og hele skråningsarealet kan benyttes som dyrkamark. Bakkeplaneringen gjør at mer matjord blir berørt av tiltaket, men at man får reetablert et større areal med dyrkamark ved permanent løsning. Det skal foreligge en matjordplan før anleggsstart, denne skal være iht. Statsforvalterens «Veileder til

matjordplaner i Trøndelag». Før oppfylling innenfor felt LNFR2 skal berørt eksisterende matjord tas av, mellomlagres og deretter tilbakeføres.

Massehåndtering

Det er forventet et stort masseunderskudd i prosjektet, som i hovedsak vil være sprengstein til veg- og motfyllinger. Det er beregnet totalt ca. 16 000 lastebillass (12 m³) med massetransport i prosjektet. Det er følgelig sett som en betydelig gevinst å kunne samkjøre utbyggingen med andre prosjekt som har et stort masseoverskudd. Statens vegvesen kartlegger mulige samkjøringsprosjekter. Det kan være aktuelt å plassere masser fra Brundalsforbindelsen innenfor planområdet før planen for rv. 706 blir vedtatt. Statens vegvesen har opprettet dialog med Byggesakskontoret om dette.

Det skal utarbeides en massehåndteringsplan for tiltaket før anleggsstart. Denne skal beskrive disponering av alle oppgravde masser i planområdet. Rene masser skal gjenbrukes i størst mulig grad innenfor planområdet. Det skal tilstrebes å oppnå massebalanse, og gjenbruk av rene masser fra andre prosjekter må avklares på et tidlig tidspunkt.

Tiltak innenfor planområdet skal gjennomføres slik at man unngår spredning av fremmede arter, planteskadegjørere eller floghavre. Det skal utarbeides en tiltaksplan for håndtering av fremmede arter.

Anleggsgjennomføring

Det planlegges å dele inn prosjektet i tre hovedfaser, med total byggetid på ca. 2-2,5 år:

- I fase 1 går trafikken som normalt på rv. 706, men med nedsatt hastighet. Arbeidet skjer hovedsakelig utenfor dagens veg og består av massetransport, bygging av fyllinger øst for rundkjøringen, og etablering av ny adkomstveg.
- I fase 2 stenges rv. 706 for ordinær trafikk. Gående, syklende og kollektivtrafikk ledes over på en midlertidig adkomstveg. Ved Stavne starter grunnstabilisering og graving for ny kulvert og nye vegger.
- I fase 3 er rv. 706 fortsatt stengt for ordinær trafikk. Lokaltrafikk, gående og syklende, og kollektivtrafikk flyttes over til den nye adkomstvegen. Stabiliseringstiltak, støttemurer og ny veglinje ferdigstilles før rv. 706 åpnes igjen. Ny Stavnerundkjøring må bygges i etapper slik at trafikk fra de tilstøtende vegene holdes i gang.

Det skal utarbeides en miljøoppfølgingsplan som skal foreligge før anleggsstart. Denne skal beskrive tiltak for å ivareta helse, miljø og sikkerhet i anleggsfasen, og eventuelle tiltak/oppfølging etter anleggsperioden er ferdig.

Det er vurdert to riggområder innenfor planområdet, ved Stavne og ved eiendom gnr/bnr 95/7. Disse områdene ligger innenfor bestemmelsesområder #1 i plankartet. Midlertidige bygge- og anleggsområder skal ryddes, istandsettes og tilbakeføres til det formål som er angitt i planen senest to år etter at veianlegget er tatt i bruk.

Prissatte konsekvenser

Det er utarbeidet en konsekvensutredning for prissatte konsekvenser og samfunnsnytte. 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 beregnet til å ha en netto nåverdi på ca. 40 mill. kr i lavt anslag og ca. 129 mill. kr i høyt anslag. Investeringskostnadene av tiltaket er langt større, lik ca. 369 mill. kr (justert til 2025-nivå).

Nytte- /kostnadsvirkning	Lavt anslag (1000 kroner)	Høyt anslag (1000 kroner)
Investeringskostnader	368,6	368,6
Sparte omkjøringskostnader	29 231	97 435
Sparte utrygghetskostnader	1 555	3 111
Økt fremkommelighet syklist	2 894	8 681
Helseeffekter av flere syklende	6 571	19 711
Sum nyttevirkninger	40 250	128 938

Nytte-kostnadsvirkning.

Post	Andel av totalen	Kroner (2021)
Veg i dagen	25 %	80,6 mill. kr
Konstruksjoner	4,1 %	12,9 mill. kr
Andre tiltak	11 %	36,3 mill. kr
Byggherrekostnader	13 %	40,6 mill. kr
Mva.	12 %	38,7 mill. kr
Grunnerverv	6,5 %	20,7 mill. kr
Uspesifisert	9 %	28,5 mill. kr
Usikkerhetsfaktorer	18 %	58,2 mill. kr

Kostnadsfordeling fra 2022.

På nyttesiden er det flere mulige virkninger som berører trafikantene. Behovet for å stenge vegen for vedlikehold reduseres som følge av tiltaket. Bilister vil dermed ikke være nødt til å kjøre omveg til sin destinasjon, og slipper dermed omkjøringskostnader på 29 mill. kr ved tre minutter omkjøring og 97 mill. kr ved ti minutter omkjøring. Bedret kryssing ved rundkjøringen på Stavne vil gi sparte utrygghetskostnader på 1,6 mill. kr for et lavt anslag av gående og syklende, mens et høyt anslag gir en nytte på 3,1 mill. kr. Utbedringen av rv. 706 vil ikke gi særlig tidsbesparelse for bilister, men bedre forhold på sykkelvegen kan potensielt gi utslag på fremkommeligheten til syklist. Nyttan av dette er beregnet til 2,9 mill. kr i lavt anslag, og 8,7 mill. kr i høyt anslag. Dersom utbedring av sykkelvegen skulle føre til flere syklende, er beregnet helsegevinst for de nye syklistene 6,6 mill. kr i lavt anslag og 19,7 mill. kr i høyt anslag.

Siden det ikke er utført en EFFEKT-beregning er det ikke mulig å regne samfunnsøkonomisk nytte av tiltaket isolert sett. I et kost-nytteperspektiv er det vanskelig å dokumentere positiv samfunnsnytte av vegutbyggingen, da strekningen ikke vil føre til nyskapt trafikk samtidig som det vil være betydelige kostnader til nødvendige geotekniske sikringstiltak og samfunnsikkerhet. Det er imidlertid flere positive effekter som kan oppstå som følge av planforslaget. Utbedringen vil gi en helhetlig vegstandard på omkjøringsnettet i Trondheim.

Videre vil stabilisering av terreng og sikring mot ras og skred være viktig for sikkerheten ved jernbane, riksveg, kommunal veg og boligbebyggelse. Stabilisering av grunnforhold og utbedringen for øvrig, vil 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.

Prosess og medvirkning

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.

I forbindelse med varsling av oppstart av planen og høring av planprogrammet kom det inn 14 merknader og innspill til planarbeidet. Kommenterte merknader ble vedlagt saken ved fastsetting av planprogrammet. Det ble gitt innspill til blant annet naturfare og sikkerhet, infrastruktur og beredskap, natur, klima og miljø, landbruk og friluftsliv. Berørte grunneiere var opptatt av hvordan eiendommer, adkomst og eiendomsverdi påvirkes, samt støy og støv i anleggsfasen. Merknadsbehandlingen er ikke oppdatert etter dette, men Byplankontoret vurderer at innspillene i hovedsak er ivaretatt i planforslaget.

Kommunale enheter som har innspill/er uenig i saken

Klima- og miljøenheten sin landbruksavdeling vurderer at det landbruksfaglige ikke er ivaretatt på en tilfredsstillende måte, og har ønsket at matjordplanen skal godkjennes av kommunen, alternativt at det sikres krav til håndtering og istandsetting av dyrka jord. Statens vegvesen mener imidlertid at kommunen ikke har mulighet til å kreve godkjenning, og at alternative forslag ligger utenfor hva plan- og bygningsloven gir anledning til å fastsette som juridisk bindende bestemmelser. Det påpekes at landbruksfaglige vurderinger i det videre arbeidet frem mot gjennomføring av tiltakene uansett vil gjøres i samråd med kommunen.

Mobilitets- og samferdselsenheten (MOS) mener blant annet at forholdene for myke trafikanter ikke er godt nok utredet, da gående og syklister beveger seg i alle retninger i krysningene mellom Bøckmans veg, Stavne bru, Breidablikveien og Osloveien. MOS mener også at planforslaget bør forholde seg til den nylig reviderte vegnormalen N300 «Trafikkskilt» med nye fartsgrensekriterier. Ifølge MOS bør området behandles som tettbygd strøk med lavere fartsgrense på rv. 706, i tillegg til at eksisterende gangfelt sør for Stavnerundkjøringen beholdes og endres til signalregulert. MOS mener også at tofelts rundkjøring er dårlig begrunnet, og mener det vil være utrygt for de syklistene som uansett velger å sykle i kjørebanelen. Det anbefales heller en ettfelts rundkjøring.

Klima- og miljøenheten mener at konsekvenser for naturmangfold er godt utredet. Fordi Nidelvkorridoren har store naturverdier vil tiltaket ha store negative konsekvenser for naturmangfoldet. På grunn av dette er det særlig viktig med en plan for skadebegrensning.

Det er for øvrig flere kommunale enheter som har innspill til saken, dette fremgår av den vedlagte innspillmatrisen fra kommunens interne samråd ved komplett planforslag. Matrisen har også tilsvarende fra Statens vegvesen, der noe også er tatt inn i planforslaget som følge av dialogen i etterkant.

Byrådets vurdering

Generelt om virkninger av planen

Planforslaget vil legge til rette for ferdigstilling av siste delstrekning av rv. 706 med sammenhengende standard og universell utforming for gående og syklende. De planlagte tiltakene vil også gi en viktig forbedring av stabiliteten i området. Det er positivt at planen legger til rette for økt landbruksareal.

Samtidig må det understrekes at tiltakene som ligger i planforslaget vil ha betydelige negative virkninger i form av store naturinngrep i Nidelvkorridoren som følge av avskoging og masseoppfylling. Inngrepene vil ha stor synlighet og påvirke landskapsbildet i både fjernvirkning og nærvirkning negativt. Tiltakene medfører også inngrep på private eiendommer, mens støyforholdene forbedres.

Byrådet viser til at Statens vegvesen mener at naturinngrepene ikke kan unngås for å oppnå tilfredsstillende sikkerhetsnivå innenfor planområdet. For å redusere de negative virkningene er det i samarbeid med Byplankontoret og andre fagenheter i kommunen foreslått avbøtende tiltak som er innarbeidet og sikret i planen.

Beskrivelse og vurdering av virkningene er utdypet i temavis under.

Geoteknikk

Planforslaget bidrar til å vesentlig forbedre stabiliteten i området, og vil medføre at sikkerhetskravene oppfylles. Isolert sett er dette svært positivt for både veg, jernbane, beboere i området og for samfunnssikkerheten generelt. De nødvendige geotekniske tiltakene medfører imidlertid store og uheldige inngrep i viktige naturområder og landskapsbildet.

Det er knyttet noe usikkerhet til omfang av de geotekniske sikringstiltakene, og med det hvor store arealinngrep disse vil medføre. Dette gir en usikkerhet i vurdering av påvirkningen, men det er i planforslaget forutsatt maksimale inngrep knyttet til disse tiltakene, altså en «worst case»-tilnærming, og at naturverdier blir varig skadet. Gjennom videre detaljprosjektering vurderer Statens vegvesen at det er sannsynlig at omfanget av tiltakene kan begrenses noe og at inngrepene kan bli noe mindre. Byrådet vurderer dette som positivt.

Statens vegvesen har gjennom prosessen også sett på optimaliseringer for å redusere inngrepene. For å redusere behovet for fyllinger er det blant annet planlagt å stedvis bruke lette masser, noe som vil begrense inngrepene i naturområdene. I konsekvensutredningene vises det til at kalksementpeler kunne blitt benyttet som sikringstiltak som et alternativ til lette masser, for å spare ytterligere naturinngrep ned mot Nidelva. Dette ble forkastet grunnet et vesentlig større klimagassutslipp. Klima- og miljøenheten mener en slik alternativ løsning vil være å foretrekke for å redusere naturinngrep, og at inngrep i naturområder og habitat for flere arter i seg selv også vil føre til klimagassutslipp. Byplankontoret vurderer at man kunne akseptert et større klimagassutslipp dersom det kunne bevart mer av eksisterende naturområder. Byrådet mener dette bør vurderes i den videre geotekniske prosjekteringen.

Natur

Konsekvensutredninger for naturmangfold og vannmiljø og naturmangfold i vann:

Klima- og miljøenheten sin fagekspertise på naturforvaltning har vurdert at konsekvensutredningene er grundige og godt gjennomført, men noe mangelfull i beskrivelsen av skadebegrensende tiltak. Byplankontoret har derfor sammen med Klima- og miljøenheten og Statens vegvesen jobbet med å legge til rette for at naturhensynene og de avbøtende tiltakene sikres på en mer hensiktsmessig måte. Avbøtende tiltak som er sikret i planforslaget er beskrevet i egne avsnitt nedenfor.

Nidelvkorridoren og blågrønnstruktur i KPA:

Planområdet ligger innenfor hensynssonen for Nidelvkorridoren i KPA. Bestemmelse § 6.3 i KPA sier at innenfor forbudsgrensen i KPA-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.

Planforslaget er ikke i tråd med dette og medfører et avvik fra KPA. Byplankontoret vurderer at dette er uheldig, men Statens vegvesen er tydelig på at det ikke er mulig å gjennomføre tiltakene uten å komme i konflikt med føringer i KPA. Det er derfor viktig at de særskilte hensynene og avbøtende tiltak ivaretas.

Bestemmelse § 25.1 i KPA om opparbeidelse og bruk av blågrønnstruktur sier at sammenhenger, eksisterende naturverdier og økologiske funksjoner skal ivaretas og styrkes. I gjeldende plan for Sverresdalsbekken (r1211a) er det også regulert et spesialområde (S2) for bevaring av landskap og vegetasjon som sier at det ikke tillates fysiske inngrep i dette området av hensyn til biologisk mangfold. Dette området ligger helt mot nordøst i planforslaget. Planforslaget vil sterkt påvirke områder avsatt til blågrønnstruktur i KPA og bevaringsområde i gjeldende plan. Det foreslås imidlertid en rekke avbøtende tiltak som gjør det mulig å til en viss grad reetablere naturområdene som blir berørt over tid.

Naturmangfoldloven §§ 8-12:

I konsekvensutredning for vannmiljø er planforslaget vurdert opp mot naturmangfoldloven §§ 8-12. I konsekvensutredning for naturmangfold er ikke dette beskrevet spesifikt, men prinsippene er ivaretatt i rapporten og i planbeskrivelsen. Kunnskapsgrunnlaget (§ 8) er innhentet gjennom feltarbeid, befaring og via offentlige innsynsløsninger og databaser. Kartleggingen gjennom feltarbeid ble utført etter Miljødirektoratets kartleggingsinstruks (M-2209).

For å håndtere usikkerhet har utredninger lagt til grunn en konservativ «worst case»-tilnærming der det er lagt til grunn at nødvendige sikringstiltak vil kreve maksimale inngrep (§ 9). I konsekvensutredningen beskrives den samlede belastningen på naturmangfoldet i Nidelvkorridoren som høy (§ 10).

Kantsonen langs Nidelva er under et sterkt utbyggingspress. Planforslaget vil bidra med ytterligere inngrep i gråor-/heggeskoger langs elva, og vil dermed svekke de økologiske funksjonene i Nidelvkorridoren. 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 Nidelvkorridoren som et trekk-/utvekslingsområde for alle arter.

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 dekkes av tiltakshaver (§ 11).

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 (§ 12). 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. Tiltakene skal følges opp og operasjonaliseres gjennom en miljøoppfølgingsplan, som skal utarbeides før anleggsstart.

Byplankontoret anser planforslaget som tilstrekkelig vurdert opp mot naturmangfoldloven §§ 8-12.

Avbøtende tiltak:

I konsekvensutredning for naturmangfold er det foreslått skadebegrensende tiltak for de omfattende naturinngrepene. Det pekes på tilbakeføring av vegetasjonsmasser med frøbank, hensiktsmessig oppbygging av motfyllinger slik at gråor-/heggeskog kan etableres der, samt å ikke foreta hogst i hekkesesongen for å begrense påvirkningen på hekkende fugl. Disse tiltakene er sikret i bestemmelsene.

Det reguleres en hensynssone for bevaring av naturmiljø (H560) i et område der eksisterende vegetasjon og kantsonen langs Nidelva skal bevares. Vegetasjonen skal styrkes der det er mulig. Fjerning eller erstatning av trær og annen verdifull vegetasjon kan bare skje etter en faglig vurdering og i samråd med naturforvaltningen i kommunen.

Det skal utarbeides en rigg- og marksikringsplan før anleggsstart. Tiltak i rigg- og marksikringsplanen som ligger på kommunal grunn skal gjennomføres i samråd med kommunen. Revegetering skal skje med stedegne arter, i tillegg til at det skal beplantes med stedegne løvtrær. Tiltak for revegetering skal skje etter faglig vurdering og i samråd med kommunen. Dersom det gjøres inngrep i kantvegetasjonen skal denne styrkes. Områdene innenfor felt GN1-3 og AVG5 skal ivaretas spesielt med tanke på naturverdier som finnes der før anleggsstart. Alle de berørte områdene skal settes tilbake til opprinnelig stand senest ett år etter ferdigstilt veganlegg. Det skal utarbeides en tiltaksplan for håndtering av fremmede arter.

Flytting av «Isdammen» som blir ødelagt som følge av planforslaget, er i konsekvensutredning for vannmiljø foreslått som et skadebegrensende tiltak. Ved nyetablering av en dam som utformes med tanke på amfibier vil konsekvensen for delområdet reduseres til «ubetydelig konsekvens». Klima- og miljøenheten ønsker å bevare dammen og restaurere den der den ligger, alternativt å reetablere den på en annen egnet lokalitet i området. I bestemmelsene tillates det derfor at det opparbeides en dam innenfor felt GN3 og LNFR2. Det forutsettes dialog mellom Statens vegvesen og Klima- og miljøenheten for å finne en egnet plassering i detaljprosjekteringen. Før sluttbehandling bør det vurderes om bestemmelsen skal styrkes med rekkefølgekrav om etablering dersom dette er hensiktsmessig.

Det skal etableres et renseanlegg innenfor felt o_AVG15 for å håndtere overvann og avrenning fra veganlegget. I dagens situasjon renner overvann urensset ut i Nidelva. Renseanlegget vil derfor gi positive effekter for vannmiljøet i Nidelva. Det skal også gjennomføres et overvåkningsprogram av vannmiljø iht. Miljødirektoratets veileder 02:2018 «Klassifisering av miljøtilstand i vann». Overvåkingen skal dokumentere tilstand før, under og etter anleggsgjennomføring. Vann, eksempelvis lensevann, slamvann eller annet partikkelholdig vann, samt andre relevante parametere fra anleggsområdet skal ikke påvirke Nidelva negativt. Formålet med bestemmelsen er å gi kommunen mulighet til å ivareta og følge opp påvirkningen av partikkelholdig vann underveis i anleggsfasen og i ettertid. Utslipp av partikkelholdig vann til kommunens vassdrag er i dag den største påvirkningen på det akvatiske livet som fisk og bunndyr. Særlig har graveaktivitet i forbindelse med utbyggingsprosjekter medført at flere viktige gyteområder for sjørret har blitt nedslammet. Kommunen bruker mye ressurser og penger på habitatforbedrende tiltak som ofte blir ødelagt gjennom nedslamming.

Statens vegvesen mener at ved god planlegging og gjennomføring av istandsetting av berørte naturområder, så vil det være gode muligheter for at det vil kunne etablere seg vegetasjon som tilsvarer dagens situasjon på de store fyllingene. Statens vegvesen mener videre at dersom man lykkes med dette, vil de varige negative virkningene på naturen bli små. Byrådet vurderer, i likhet med Byplankontoret, at det er positivt at det legges til rette for gode avbøtende tiltak for de store naturinngrepene og at Statens vegvesen tar disse hensynene på alvor.

Siden de negative konsekvensene for natur er så store som de er, og er i et område som er svært viktig for naturmangfold (Nidelvkorridoren), anbefaler byrådet at det i tillegg til de foreslåtte avbøtende tiltakene, stilles krav om en naturrestaureringsplan. Naturrestaureringsplanen bør vise hvordan tiltakshaver skal tilbakeføre natur og hvordan skader på naturmangfold kan begrenses. Hvordan «Isdammen» skal ivaretas, kan også inngå i en slik plan.

Trafikk og vegutforming

Utforming av rv. 706:

Byrådet mener det er positivt at det legges til rette for en oppgradering av den siste delstrekningen av rv. 706 som er en viktig del av hovedvegnettet i kommunen. Rv. 706 planlegges som en tofelts veg, noe som er et avvik fra *KDP Sluppen – Stavne* der delstrekningen var kategorisert som en 3-felts vei med midtdeler. Dette vurderes som hensiktsmessig da tilstøtende delstrekninger er utbygd med samme utforming.

Stavnerundkjøringen:

Byplankontoret har stilt spørsmål ved nødvendigheten av en tofelts rundkjøring som er både arealkrevende og trafikkgenererende. Vegnormal N100 kapittel 4.1.2-2 sier at rundkjøringer på tofelts veger kun skal ha ett kjørefelt på tilfarten, i sirkulasjonsarealet og på utfartene, men at det ved kapasitetsproblemer kan vurderes to felt. Kapasitetsberegninger i planforslaget viser ikke entydig at det vil bli kapasitetsproblemer, og viser at det med scenario «Byåstunnelen» vil være uproblematisk med dagens geometri. I scenario «Nydalsbrua» vil det derimot bli kapasitetsproblemer i ettermiddagsrush med dagens geometri.

Statens vegvesen viser til at det er kø i morgen- og ettermiddagsrush ved armene som leder inn til rundkjøringen, og at en utvidet rundkjøring vil føre til bedret sikt, trafiksikkerhet og fremkommelighet. Det vises også til at dagens rundkjøring er såpass smal at større kjøretøy har vanskeligheter med å komme seg gjennom, og at lengre kjøretøy må benytte avvikende kjøremønster for å betjene strekningen. Foreslått utforming av rundkjøringen er i tråd med løsningen som er vist i KDP Sluppen – Stavne.

Dersom Byåstunnelen blir bygd, vil det påvirke trafikksituasjonen langs rv. 706. I dagens situasjon har den aktuelle strekningen av rv. 706 en trafikkmengde på ca. 12 600 kjøretøy per døgn. Trafikkberegninger viser at trafikkmengden langs rv. 706 i 2030 vil være ca. 16 000 kjøretøy per døgn uten Byåstunnelen, mens den vil ligge på ca. 11 200 kjøretøy per døgn dersom Byåstunnelen er bygd. Statens vegvesen mener at selv med en redusert trafikkmengde sammenlignet med dagens situasjon, så vil den være for høy for en ettfelts rundkjøring. Statens vegvesen mener også at de stabiliserende tiltakene blir de samme uansett om man bygger rundkjøringen med ett eller to felt, og at man derfor ikke vil spare naturinngrep ved å redusere løsningen.

Trafiksikkerhet:

Planforslaget vil gjennom økt vegbredde, bedre stoppsikt, oppgradert Stavnerundkjøring og etablering av planfri kryssing for gående og syklende gi forbedringer i trafiksikkerheten innenfor planområdet. Stenging av eksisterende kryss rv. 706/Sivert Dahlens veg samt direkte avkjørsel til Dorthealyst gård, gir også færre konfliktpunkt langs rv. 706. Dette er i tråd med KPA § 13.5 som sier at antall avkjørsler langs fjernveg skal begrenses. Dette er positive tiltak med hensyn til trafiksikkerheten.

Området under jernbanebrua mellom Stavnerundkjøringen og rundkjøringen i Bøckmans veg er i dagens situasjon utfordrende med tanke på trafiksikkerhet. Avstanden mellom rundkjøringene er kort og tverrsnittet er trangt med to kjørefelt, fortau og gangfelt med trafikkøyer. Det er i tillegg dårlig sikt mot gangfeltet både fra rv. 706 og Bøckmans veg. I trafiksikkerhetsvurderingen (kapittel 6.3) er det foreslått en rekke avbøtende tiltak for å bedre situasjonen i dette området. Planforslaget legger til rette for å videreføre eksisterende gangfelt og fortau under og rundt brua. Før sluttbehandling bør det vurderes om det er hensiktsmessig å sikre opparbeidelse av enkelte av de foreslåtte avbøtende tiltakene, som opphøyd gangfelt, økt bredde på trafikkøy eller å bearbeide terrenget og utbedre sikt fra Bøckmans veg. Dette er også tiltak som anbefales av Mobilitets- og samferdselsenheten.

Statens vegvesen vurderer at det i hovedsak er jernbanebrua som står i veien for å finne optimale løsninger i dette området. Det er Bane NOR som har ansvaret for jernbanebrua, og Statens vegvesen har ikke vært villige til å inkludere dette i planen. Dette vurderes i utgangspunktet som uheldig, men å gjennomføre større endringer på brukonstruksjonen ville medført et langt større og mer komplisert prosjekt.

Løsninger for gående og syklende og nullvekstmålet:

I byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2023-2029 er den aktuelle vegstrekningen nevnt i kapittel 2.7 om riksveger. Statens vegvesen har satt nullvekst som ett av fem effektmål for planarbeidet, med delmål om å avlaste Midtbyen, Holtermanns veg, Elgeseter gate og tilstøtende

boligområder for gjennomgangstrafikk, samt å etablere hovedsykkelrute og attraktive løsninger for gående og skolebarn.

Byplankontoret har i fagnotatet likevel stilt spørsmål ved om planforslaget bidrar særlig til å oppnå nullvekstmålet, da det først og fremst legger til rette for økt fremkommelighet for kjørende. Isolert sett er det positivt at trafikk på rv. 706 kan avlaste Holtermanns veg og Elgeseter gate inn mot Midtbyen, men Byplankontoret mener dette ikke nødvendigvis bidrar til å nå nullvekstmålet og reduksjon i kjøretøykilometer. Statens vegvesen viser til at planforslaget kun er en liten strekning av et større sammenhengende omkjøringsystem, at man må komplettere hele systemet for å se effekten for nullvekstmålet, samt at et godt ringveisystem vil flytte trafikk bort fra lokale vegger og gater.

I konsekvensutredningen argumenteres det også for at planforslaget bidrar til nullvekstmålet ved at det forbedrer tilbudet for myke trafikanter med planfri kryssing av rv. 706 i ny kulvert, fortau langs Sivert Dahlsens veg som separerer gående fra bil- og sykkeltrafikk, samt bedre stigningsforhold i Sivert Dahlsens veg som tilfredsstillende krav til universell utforming. Dette er i utgangspunktet positivt.

Byplankontoret har samtidig pekt på at en planfri løsning også gir en omveg for enkelte trafikkstrømmer sammenlignet med dagens situasjon. Dette kan føre til at flere velger å sykle gjennom den utvidede rundkjøringen, og potensielt føre til at enkelte gående vil villkrysse rv. 706, noe som er uheldig med tanke på trafiksikkerheten. Statens vegvesen mener en tofelts rundkjøring ikke vil innby til verken sykling i kjørebanelen eller villkryssing, og sammenligner situasjonen med andre rundkjøringer langs rv. 706 (Nordre avlastningsveg).

Det vil ikke være separering mellom syklende og biltrafikk langs Sivert Dahlsens veg. Her vil lengden med blandet trafikk økes sammenlignet med dagens situasjon der man har gang- og sykkelveg på deler av den aktuelle strekningen. Strekningen langs Sivert Dahlsens veg inngår i hovedsykkelnettet, men det foreslås sykling i blandet trafikk i kjørevegen mellom avkjørsel til Sivert Dahlsens veg 1 og helt opp til Osloveien i nord. Standardløsningen i formingsveilederen for hovedsykkelruter er adskilt sykkelveg med fortau. Dette er imidlertid et bevisst valg da det er lav biltrafikk og fartsgrense 30 km/t på strekningen, samt at det har vært ønskelig å minimere asfaltflatene i dette området og redusere behovet for inngrep i natur- og landbruksarealene. Byplankontoret mener at dette er et akseptabelt fravik fra standardløsningen. Det vurderes at trafiksikkerheten blir tilstrekkelig ivaretatt for syklister. Byrådet er enig i disse vurderingene.

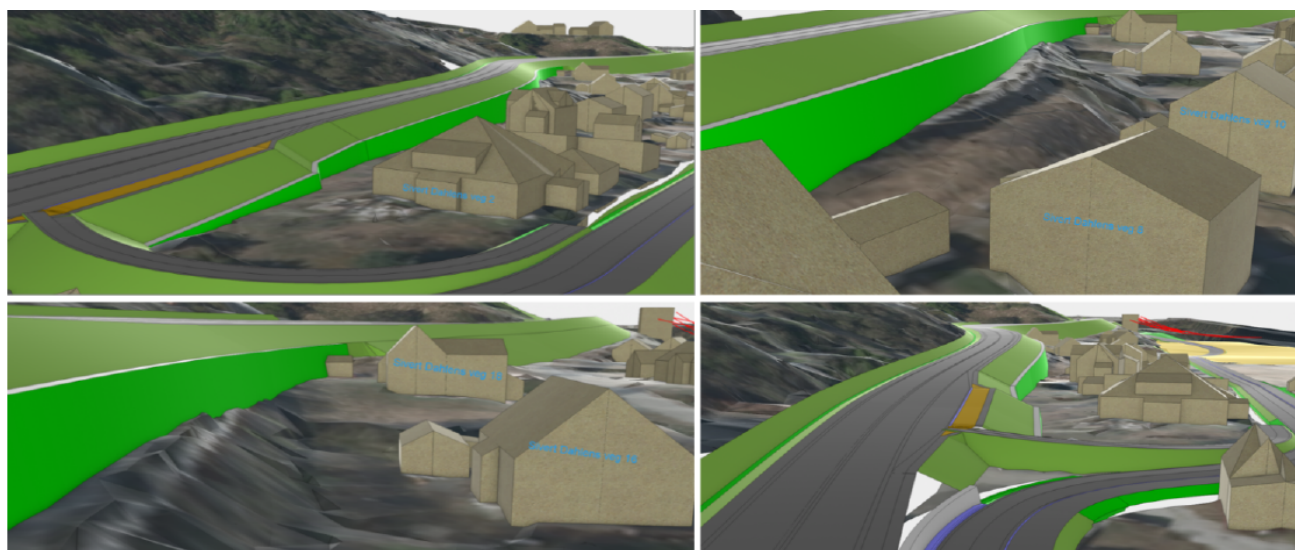
Landskapsbildet

Planforslaget vil sterkt påvirke landskapsbildet gjennom terrengetilpasning, heving av veg og vegfyllinger, støttemurer og motfyllinger. Inngrep i naturområder i byggefasen vil også gi svekket grønn karakter og økt eksponering, inntil områdene blir revegetert (illustrasjonene under viser ikke revegetering). Planforslaget får dermed store virkninger for landskapsbildet med et samferdselsanlegg som får et langt mer dominerende uttrykk enn dagens veg. Illustrasjonene under viser ikke geotekniske tiltak langs vestsiden av rv. 706, og gir ikke en fullstendig fremstilling av planforslagets omfang. Utformingen av disse tiltakene vil også ha innvirkning på det totale visuelle inntrykket.

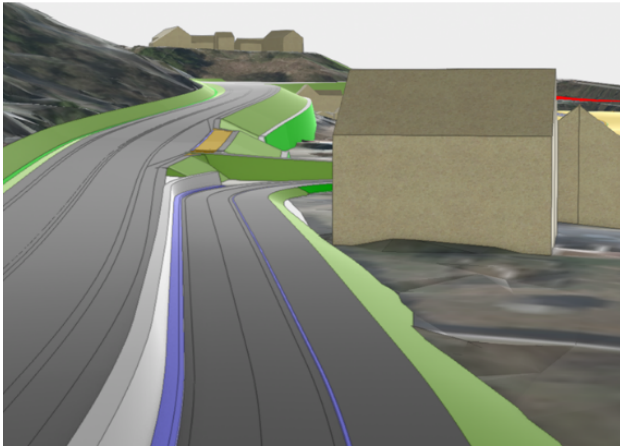


Fjernvirkning sett fra Stavnebrua og Regnbueparken.

Dagens rv. 706 ligger på omtrent samme nivå som boligene i Sivert Dahlsens veg lengst sør i planområdet, men vegen stiger gradvis i terrenget jo lenger nord man kommer. Som følge av de geotekniske sikringstiltakene (vegfyllinger og murer) vil rv. 706 måtte heves i terrenget, og det vil dermed bli en ytterligere forskjell på høyden og barrieren som den nye vegen vil gi med tanke på nærvirkningen for beboerne i Sivert Dahlsens veg. Nærvirkningen for boligene blir stor og uheldig.



Nærvirkning for boliger langs Sivert Dahlsens veg.



Nærvirkning ved Sivert Dahlens veg 1.

Ved Sivert Dahlens veg 1 (Nydalsbruket) vil en mindre fylling på østsiden av sykkelveg med fortau komme tett på husvegg. I dagens situasjon ligger det en støyskjerm relativt tett på samme husvegg. Med planforslaget flyttes støyskjermen ut langs rekkverksrommet til rv. 706. Dette vil både gi en bedret støysituasjon og mer åpenhet rundt bebyggelsen. Sykkelveg med fortau vil imidlertid komme tettere på enn i dagens situasjon, der eksisterende gang- og sykkelveg ligger på utsiden av eksisterende støyskjerm.



Nærvirkning ved Dorthealyst gård.

Høydedraget ved Dorthealyst gård blir ikke berørt i stor grad av ny rv. 706, men adkomstvegen endres med tilhørende vegfylling, og føres gjennom ny kulvert slik som vist i illustrasjonen til venstre.

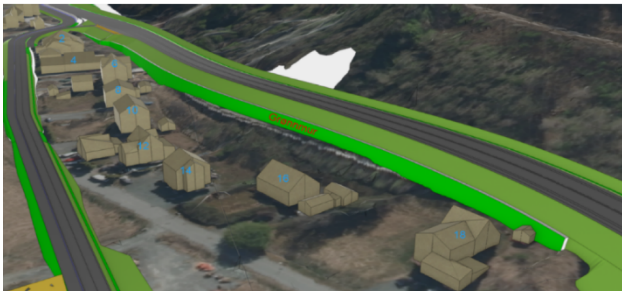
Sivert Dahlens veg flyttes lengre øst fra omtrent midten av boligområdet og videre nordover. Dette gjør også at denne delen av vegen legges lavere i terrenget i dette området sammenlignet med dagens situasjon. Samtidig vil den legges oppå motfyllinger i dette området, noe som medfører at vegen med fylling vil bli mer markant i landskapet sammenlignet med dagens situasjon. Dette påvirker også utsynet fra boligene langs strekningen ned mot Nidelva, noe som Byplankontoret vurderer som en forringelse av dagens kvaliteter. Det vurderes derfor at planforslaget gir negative nærvirkninger på begge sider av flere av eiendommene langs Sivert Dahlens veg.



Fjernvirkning sett fra Valøya, eksisterende situasjon til venstre, planlagt situasjon til høyre.

Det er utarbeidet et notat for landskap og landskapsbilde hvor det foreslås at støttemurene mot bebyggelsen utføres med naturlig vegetasjon, som grønne murer. Det vises til at uttrykket vil oppleves mindre bastant visuelt, og kan innvirke positivt både auditivt og i et biologisk perspektiv. Notatet beskriver videre at det vil bli stor forskjell på høyden og barrieren som den nye plasseringen av vegen vil gi, med tanke på nærvirkningen for beboere i Sivert Dahlens veg. Videre beskriver notatet at det er avgjørende at både muren, oversiden av muren med

overgangen opp mot støyskjermen, og støyskjermen utformes med kvalitet. Flere av boligene har uteoppholdsareal på vestsiden av eiendommen, mot rv. 706.



Utstrekning av vegetasjonskledd mur.

I planbeskrivelsen er stedstilpasset og vegetasjonskledd utforming av murer nevnt som et avbøtende tiltak. Bestemmelsene sikrer at utforming av veganlegg med sideområder skal ha tilsvarende materialbruk som tilstøtende veganlegg, og at det innenfor felt o_AVG9 skal etableres «grønn mur» med beplantning foran muren.

Byrådet støtter Byplankontoret vurdering om at det er positivt at dette sikres som et avbøtende tiltak. Dette er også i tråd med retningslinjen om murer til bestemmelse § 8.7 i KPA.

Høydebegrensning og utstrekning på både murer og støyskjerner er imidlertid ikke sikret i bestemmelsene, og dette bør vurderes før sluttbehandling.



Nærvirkning ved Sivert Dahlens veg 6. Fylling og mur vist med grønt, og støyskjerm med rødt.

Byrådet vil bemerke at planforslaget i liten grad ivaretar mål i arkitekturstrategien, da det medfører store terrenginngrep som påvirker landskapsbildet negativt. Revegetering vil på sikt kunne redusere de negative virkningene.

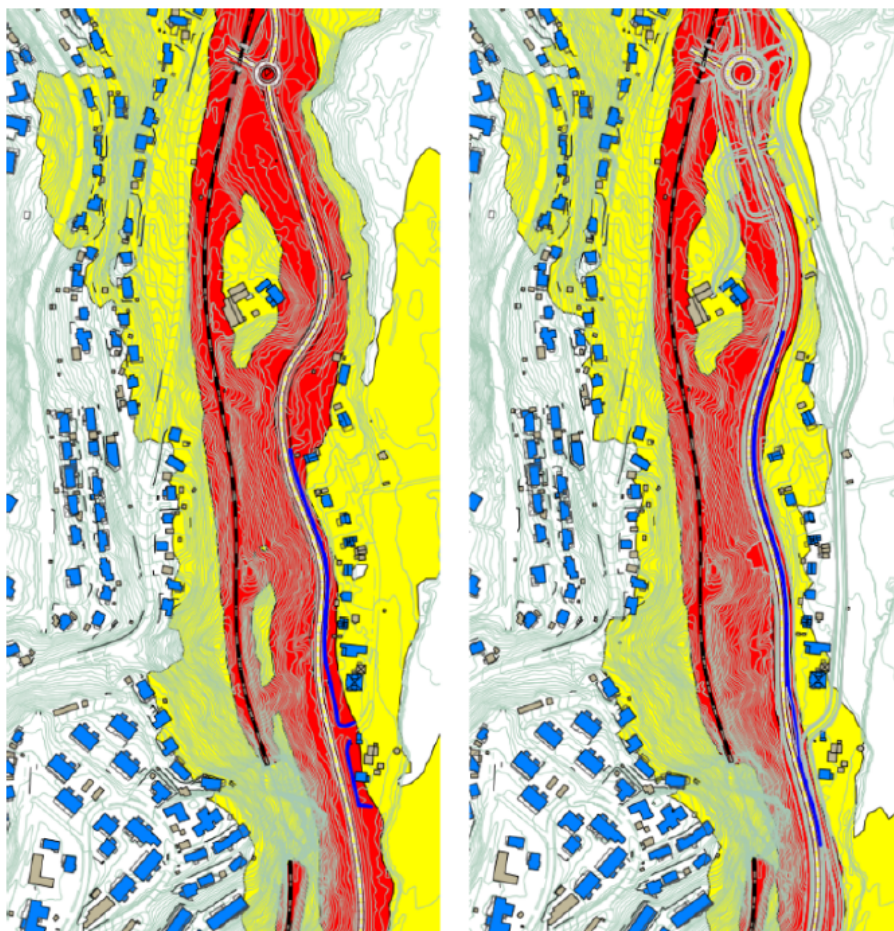
Støy

Støyberegninger viser at den nye vegen vil gi en økning på mer enn 3 dB for mange boliger i området. Støyskjermende tiltak er nødvendig for å tilfredsstillende grenseverdier i retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021). Det er beregnet at en støyskjerm med høyde 0,9-2 meter og lengde 514 meter, plassert i rekkverksrommet ved Sivert Dahlens veg 1 og nordover, vil gi tilfredsstillende lydforhold på en stor del av uteoppholdsarealene på eiendommene langs Sivert Dahlens veg. I tillegg oppnås tilfredsstillende lydforhold på fasadene av de fleste husene, med unntak av Sivert Dahlens veg 1 og 18. Disse får stille side i 1. etasje og tilfredsstillende lydforhold på uteoppholdsareal, men lokale tiltak kan likevel være nødvendig.

Beregningene viser videre at det ikke er mulig å oppnå tilfredsstillende lydforhold ved Osloveien 180 (Dorthealyst gård) med skjerming langs veg. Lokale støyreduserende tiltak må vurderes i neste fase for boliger som ikke kommer utenfor gul støysone etter tiltak. Noen av disse boligene ligger utenfor planområdet, langs Bøckmanns veg og på Hoemshøgda. Støyutredningen og planbeskrivelsen (kapittel 5.10) beskriver hvordan hver enkelt eiendom blir påvirket. Etablering av støyskjermende tiltak er sikret som rekkefølgekrav før vegtiltaket kan tas i bruk.

Byplankontoret er generelt sett negativ til lange støyskjermer, men det er vanskelig å komme utenom dette når boligene langs Sivert Dahlens veg ligger såpass tett på et høyt trafikkert hovedvegnett. KPA § 19.4 sier at nødvendige støyskjermingstiltak skal ha minst mulig visuell og fysisk barrierevirkning og ha god tilpasning til steds karakteren. Barrierevirkning er ikke så aktuelt i denne saken, da det kun er bebyggelse på en side av rv. 706 og det er ingen som skal bevege seg til fots verken på langs eller på tvers av denne vegen. Det bør likevel vurderes å sikre en god utforming av støyskjermen nærmere før sluttbehandling.

Det vurderes som positivt at støysituasjonen bedres for de fleste av naboeiendommene, mange av disse eiendommene berøres i dag av rød støysone.



Sumstøy i dagens situasjon (til venstre) sammenlignet med planforslaget (til høyre).

Landbruk

Flytting og mellomlagring av matjord er et avbøtende tiltak der det ikke kan unngås å påvirke eksisterende matjord. Ved god gjennomføring kan tiltaket gi forbedret arrondering og økt dyrkbart areal, men det forutsetter riktig håndtering for å unngå tap av jordkvalitet. Byrådet vurderer det som positivt at det legges til rette for en økning av dyrkbart areal, men påpeker at det er viktig at det sikres at dette er gjennomførbart.

Friluftsliv

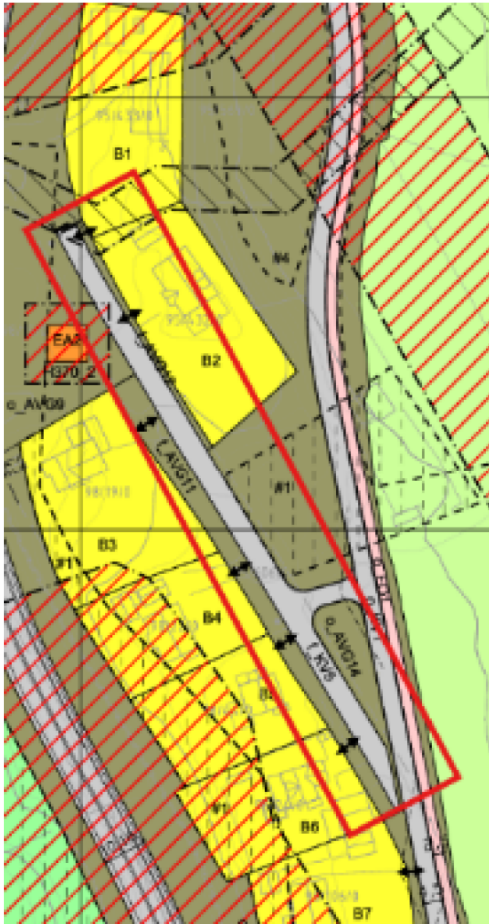
Konsekvensutredning for friluftsliv konkluderer med at konsekvensene av planforslaget vurderes å være ubetydelige for selve vegtiltaket. Konsekvensene av store motfyllinger innenfor Nidelvkorridoren vurderes å gi noe forringet opplevelseskvalitet innenfor delområdet Sivert Dahlens veg og Nidelva med kantsone. Enhet for idrett og friluftsliv mener at vurderingen av virkningen for opplevelseskvalitetene fra motsatt side av Nidelva ikke er tillagt tilstrekkelig vekt, og at deres vurdering er at alle alternativ burde ha konsekvens endret fra «ubetydelig endring» til «noe forringet». Tiltakene vil bli godt synlige fra blant annet Nidelvstien på østsiden av Nidelva. Konsekvensutredningen rangerer alternativ A og A+ som marginalt bedre enn alternativ A÷.

Planforslaget bidrar til et universelt utformet tilbud til gående og syklende langs Sivert Dahlens veg, noe som forbedrer situasjonen for turgåere, syklister og andre som benytter strekningen til mosjon og friluftsliv. Det tillates også etablering av benker innenfor feltene for o_AVG. I tillegg skal områdene revegeteres, noe som er positivt for opplevelseskvaliteten. Dette er foreslått som skadebegrensende tiltak i konsekvensutredningen. Det samme er tilkomst til fiskeplass og kajakkområde ved Nidelva, der det foreslås å sikre allmennheten adkomst via eksisterende landbruksveg fra Sivert Dahlens veg. Dette er ikke sikret spesifikt i planforslaget og vil komme i konflikt med landbruksareal. Byrådet mener, i likhet med Byplankontoret, at dette bør vurderes sikret før sluttbehandling.

Øvrige virkninger for naboer

Planforslaget medfører behov for både permanent erverv av grunn fra private eiendommer, geotekniske sikringstiltak innenfor eiendommene og midlertidige bygge- og anleggsområder. Sivert Dahlens veg 29 (felt B1) får også endret avkjørsel. Det vises til kapittel 5.12 i planbeskrivelsen for oversikt over hvilke eiendommer som berøres og hvilke tiltak som kommer i berøring med hver enkelt eiendom.

Byrådet vurderer det som uheldig at flere boligeiendommer må avstå deler av eiendommene som i dag er attraktivt uteoppholdsareal, men det vurderes samtidig at nødvendige geotekniske sikringstiltak og samfunnssikkerheten må vektles høyere i dette tilfellet.



Del av Sivert Dahlens veg som blir privat markert med rødt.

Som følge av at Sivert Dahlens veg legges om og kobles på Stavnerundkjøringen, foreslås det at deler av vegen (f_KV5) endres fra offentlig til privat. Det betyr at eiendommene i felt B1-6 vil overta drift- og vedlikeholdsansvaret for denne delen av veien. Dette medfører drifts- og vedlikeholdskostnader for huseierne som de ikke har i dag. Byplankontoret vurderer at dette isolert sett er uheldig for berørte naboer, men denne korte strekningen vil ikke lenger ha noen funksjon som tilsier at den trenger å være offentlig.

Boligbebyggelsen i Sivert Dahlens veg skal være småhusbebyggelse, men bestemmelse § 4.1.1 er lite detaljert utover dette. Det bør vurderes om denne skal endres før sluttbehandling for å i større grad gjenspeile KPA § 23.6 om byggesone 4.

Økt områdestabilitet og redusert støy vurderes som positive følger av planforslaget for eiendommene langs Sivert Dahlens veg. Byplankontoret vurderer i fagnotatet at dette likevel ikke veier opp for de negative virkningene, og at samlede virkningene for de tilgrensende eiendommene dermed vil være negativ.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planforslaget har store konsekvenser for klima og ytre miljø, dette er beskrevet tidligere i saken.

Statens vegvesen har i forbindelse med forprosjektet gjennomført klimagassberegninger for tre alternative traseer for tiltaket (alternativ A, B og C). Alternativ A tilsvarer løsningen i planforslaget, mens alternativ B og C er referansegrunnlag for vurdering av klimagassutslipp i prosjektet. Valgt alternativ gir det laveste samlede klimagassutslippet, med en reduksjon på om lag 15-30 % sammenlignet med de andre alternativene. Klimaambisjonen i bestemmelsene er følgelig at planen bør ha et samlet klimagassutslipp som er 15 % lavere enn referanseprosjektet.

Statens vegvesen påpeker at utslippsfri massetransport er et krav hos Statens vegvesen i alle deres anlegg.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

Planforslaget legger til rette for økt fremkommelighet for næringstransport som kan benytte rv. 706 for tilgang til blant annet havneområdene og videre forbindelse til Flakk/Fosen. Dette vurderes som positivt ettersom det kan avlaste Midtbyen for gjennomgående tungtrafikk.

Konsekvenser for landbruk er omtalt i egne avsnitt tidligere i saken.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Mesteparten av samferdselsanleggene i planforslaget eies av Statens vegvesen. Sivert Dahlens veg er imidlertid en kommunal veg som må driftes og vedlikeholdes av kommunen. Eksisterende gang- og sykkelveg nord for Sivert Dahlens veg ligger i dag på Statens vegvesens eiendom og driftes følgelig av dem. Planforslaget medfører at gang- og sykkeløsninger følger den kommunale vegen Sivert Dahlens veg og at kommunen dermed overtar ansvaret for disse.

Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.

Prosjektet er per nå finansiert av statens prosjektutviklingspott, og ligger inntil videre ikke inne i Miljøpakkens handlingsprogram. Det forventes at videre finansiering vil avklares når reguleringsplanen er vedtatt.

Byrådets konklusjon

Planforslaget legger til rette for å styrke 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.

Byrådet er, i likhet med Byplankontoret, kritisk til planforslagets store negative virkninger for verdifulle naturområder, et betydelig endret landskapsbilde og inngrep på private boligeiendommer. Det er krevende å avveie nødvendig samfunnsikkerhet opp mot andre viktige hensyn. Samtidig er det en uakseptabel risiko ved å ikke gjøre nødvendige geotekniske sikringstiltak for å oppfylle krav i NVE's veileder som ikke er ivaretatt i dagens situasjon. Byrådet mener at dette må vektlegges tungt i denne saken.

Byrådet erkjenner at det ikke er mulig å unngå negative virkninger dersom planforslaget skal gjennomføres. Det blir samtidig svært viktig å sikre gode avbøtende tiltak. Byrådet viser til at Byplankontoret i samråd med andre berørte kommunale enheter har gitt mange anbefalinger om avbøtende tiltak som bør sikres i planforslaget, og er kommet til enighet med Statens vegvesen om å sikre mye av dette. Det vurderes derfor at planforslaget legger godt til rette for at de negative virkningene reduseres.

Byplankontoret har i fagnotatet pekt på noen forhold som bør vurderes nærmere før sluttbehandling:

- Om det bør tas inn rekkefølgekrav om reetablering av "Isdammen".
- Om det bør sikres opparbeidelse av enkelte avbøtende tiltak i området under jernbanebrua mellom Stavnerundkjøringen og rundkjøringen i Bøckmans veg, som f.eks. opphøyd gangfelt, økt bredde på trafikkøy eller bearbeiding av terrenget og utbedring av sikt fra Bøckmans veg.
- Om bestemmelsene bør suppleres med krav til utforming av støyskjermen.

- Om det bør sikres adkomst for allmennheten til fiskeplass og kajakkområde ved Nidelva via eksisterende landbruksveg fra Sivert Dahlens veg.
- Om det bør utarbeides mer detaljerte bestemmelser til boligbebyggelsen i Sivert Dahlens veg i tråd med KPA § 23.6 om byggesone 4.

Byrådet er enig i Byplankontorets vurderinger, og mener det i tillegg bør vurderes om det skal stilles krav til en naturrestaureringsplan. Hvordan "Isdammen" skal ivaretas bør inngå i en slik plan.

På bakgrunn av dette anbefaler byrådet at planforslaget legges ut på offentlig ettersyn og høring.

Byrådet i Trondheim, 04.06.2026

Kjetil Ovrud Reinskou
byrådsleder

Trond Grønli Åm
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Fagnotat - Rv 706 Sivert Dahlens veg - Dorthealyst, detaljregulering, offentlig ettersyn
- 2 Planbeskrivelse
- 3 Reguleringskart
- 4 Reguleringsbestemmelser
- 5 ROS-analyse
- 6 Konsekvensutredning samlerapport
- 7 Geoteknisk vurderingsrapport
- 8 Trafikksikkerhetsvurdering av vegalternativer
- 9 Støyutredning
- 10 Illustrasjoner nær- og fjernvirkninger
- 11 Matrise internt samråd med Statens vegvesens kommentarer
- 12 Innspill fra Mobilitets- og samferdselsenheten internt samråd med Statens vegvesens kommentarer