



# TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Statens vegvesen

N-

Vår saksbehandler  
Andreas Berggren Kjønsvik

Vår referanse  
22/8562-13 (137157/22) L12  
oppgis ved alle henvendelser

Deres referanse

Dato  
25.10.2022

## Rv 706 Sivert Dahlens veg - Dorthealyst, detaljregulering

### Anbefaling om oppstart av privat reguleringsplanarbeid

#### Bakgrunn

Vi viser til materiale mottatt 14.07.2022 og til møte med kommunen 20.09.2022. Planarbeidet gjelder detaljregulering av Osloveien (Rv 706) på strekningen sør for Sivert Dahlens veg og til rundkjøringen nord for Dorthealyst.



*Foreløpig planavgrensning*

Postadresse:  
TRONDHEIM KOMMUNE  
Byplankontoret  
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:  
Erling Skakkes gate 14

Telefon:  
+47 72542500

Organisasjonsnummer:  
NO 989 091 409

E-postadresse: [byplan.postmottak@trondheim.kommune.no](mailto:byplan.postmottak@trondheim.kommune.no)

Internettadresse:

Planens navn er Rv 706 Sivert Dahlens veg - Dorthealyst.  
Planident skal være r20220044.

Forslagsstiller er Statens vegvesen, ved:  
Ekaterina Lukina - [ekaterina.lukina@vegvesen.no](mailto:ekaterina.lukina@vegvesen.no), 46 95 03 19, og  
Torstein Ryeng - [torstein.ryeng@vegvesen.no](mailto:torstein.ryeng@vegvesen.no), 48 19 80 56.

Kontaktpersoner på Byplankontoret er:  
Andreas Berggren Kjønsvik - [andreas.kjonsvik@trondheim.kommune.no](mailto:andreas.kjonsvik@trondheim.kommune.no), 47 50 85 83, og  
Thea Bruun-Olsen Cegla - [thea.cegla@trondheim.kommune.no](mailto:thea.cegla@trondheim.kommune.no), 95 72 32 37.

### Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å utbedre veistrekningen til tilsvarende standard som på tilstøtende deler av Rv 706 nord og sør for planområdet. Strekningen har i dag krapp kurvatur, dårlig bæreevne og er ulykkesutsatt. Det er også høye vedlikeholdskostnader. Fremkommelighet for næringstransport skal ivaretas, samtidig som prosjektet skal bidra til å avlaste Midtbyen for gjennomgående trafikk. I tillegg skal det tilrettelegges for gående og syklende ettersom parsellen inngår i hovedsykkelrute-nettet. Dagens tilbud for gående og syklende preges av lite separering mellom ulike trafikantgrupper og med flere systemskifter.



Alternative veitraseer (vist skjematisk)

Det foreligger tre alternative veitraseer, der hvert alternativ i varierende grad berører natur- og/eller kulturverdier og landskapsbildet.

Følgende er felles for alle alternativ:

- Veibredde på 9 meter.
- Rundkjøring i nord utvides til to sirkulasjonsfelt og til minimum 40 meter radius.
- Rundkjøringen flyttes noe sørøst for å få lengre avstand til rundkjøringen i Bøckmans veg i vest og til tunnelåpningen i nord.
- Sivert Dahlens veg kobles på rundkjøringen og dagens kryss med Osloveien stenges.
- Sivert Dahlens veg utformes som adkomstvei/sykkelgate med fortau, mens sykkelvei med fortau etableres på tilstøtende strekninger.
- Dagens gangfelt sør for rundkjøringen erstattes med en undergang.
- Støyskjerm etableres langs Osloveien.

### Forholdet til overordnet plan

Planforslaget er til en viss grad i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan.

Planområdet er i kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA) avsatt til eksisterende fjernveg, LNFR og grønnstruktur. Planforslagets alternativ A vil i stor grad følge eksisterende fjernvegtrasé, mens alternativ B og C vil ligge hhv. øst eller vest for eksisterende trasé og avviker dermed noe fra KPA. Planområdet ligger også innenfor bestemmelsesområde for Nidelvkorridoren. Innenfor Nidelvkorridoren skal det tas særskilt hensyn til natur, landskap, kulturminner og friluftssinteresser (KPA § 42.1). Tiltak etter plan- og bygningsloven § 20-1 I (anlegg av veg) er ikke tillatt inntil 100 meter fra normal strandlinje (KPA § 42.2). Planforslaget er i mindre grad i samsvar med dette.

I kommunedelplan og konsekvensutredning for Sluppen-Stavne (KDP) fra 2011 er Osloveien (Rv 706) kategorisert som 3-feltsveg med midtdeler. Planforslaget legger i stedet til grunn 2-felts vei på strekningen. Planforslaget er i samsvar med KDP der Sivert Dahlens er kategorisert som 2-felts kombinert adkomstvei og sykkelvei som kobles direkte på rundkjøringen nord i planområdet, mens dagens direkte avkjørsel til Osloveien stenges, samt at rundkjøringen i nord er utformes som en 2-felts rundkjøring.

KDP ble utarbeidet som en strategisk plan uten juridiske bestemmelser. Gjennom arbeidet med konsekvensutredningen ble det fremkommet en rekke forhold som må ivaretas i den videre planleggingen og prosjekteringen av det nye veianlegget. Kapittel 7 i KDP lister opp 35 krav til videre planlegging og prosjektering som må innarbeides i bestemmelser og førende dokument i den videre planprosessen. Byplankontoret forutsetter at det videre planarbeidet forholder seg til de punktene som er relevante for den aktuelle strekningen.

### Viktige utfordringer i planområdet

- Naturverdier- og ressurser
  - Dyrka mark med svært god jordkvalitet
  - Gråor-heggeskog og flommarkskog som viktige og svært viktige naturtyper
  - Rødlista arter, truede arter og arter av særlig stor forvaltningsinteresse
  - Hensyn til Nidelvkorridoren
- Grunnforhold og stabilitet
  - Nærhet til kvikkleireområder
  - Forurenset grunn
- Kulturverdier
  - Dorthealyst med antikvarisk verdi B og C
  - Nydalsbruket med antikvarisk verdi C
  - Automatisk fredet gravminne helt nord i planområdet
  - Området utgjør en del av et større kulturlandskap langsmed Nidelvkorridoren
- Støy
  - Bebyggelse i rød støysone

### Råd for oppstart av arbeid med reguleringsplan

Byplankontoret anbefaler at det settes i gang arbeid med reguleringsplan for planområdet. Følgende råd kan gis på dette stadiet i planarbeidet:

#### Behov

Byplankontoret savner en nærmere redegjørelse av behovet for tiltaket. Dette gjelder spesielt:

- Utbedring av selve veien
- Kapasitetsutvidelse av rundkjøringen og flytting av denne
- Undergang

- Stenging/omlegging av avkjørsler/kryss

Det må komme tydelig frem hva som er utfordringen i dagens situasjon og hva som er gevinsten med å gjennomføre tiltaket. De negative konsekvensene for natur, landskap og kulturmiljø fremstår som store, så det er viktig at også positive konsekvenser kommer godt frem av saks materialet.

Finansiering av Byåstunnelen ble vedtatt i bystyret 22.09.2022, noe som ifølge planinitiativet vil bety mindre fremskrevet trafikk på denne strekningen sammenlignet med en fremskrivelse av dagens situasjon (når Nydalsbrua og veisystemet i tilknytning er ferdigstilt). Dette må også ses i sammenheng med det over.

#### Trafikale forhold

##### *Udergang:*

En undergang som erstatning for dagens kryssing i plan sør for rundkjøringen bør utformes slik at det i liten grad oppleves som en omvei for gående og syklende, skarpe svinger, dårlig sikt og store høydeforskjeller. Stigningen bør være maksimalt 1:15, og det bør være jevn belysning både i og utenfor undergangen.

##### *Øvrige planer og prosjekter i området:*

Det finnes flere andre planer og prosjekter i området i regi av både kommunen og fylkeskommunen. Dette gjelder sykkelløsninger i Bøckmans veg, Breidablikveien og en mulig tilkobling til sykkelforbindelsen mellom Hallset og Tempe med bruløsning i området rundt rundkjøringen over mot Stavnebrua. Det oppfordres derfor til at de ulike prosjektene i området har dialog i det videre planarbeidet, og at planforslaget ikke hindrer eller vanskeliggjør gjennomføringen av de øvrige prosjektene.

##### *Løsning for gående og syklende under jernbanen:*

Det mest utfordrende punktet i dette området med hensyn til fremkommelighet for gående og syklende, er strekningen mellom de to rundkjøringene i nord under jernbanebrua. Dette er et viktig knutepunkt der gang- og sykkeltrafikk fra flere ulike retninger møtes, men det virker ikke som om noen av prosjektene i området ser på en bedre løsning på denne situasjonen. Dette i påvente av Bane NOR sine planer for utvikling av jernbanen.

Byplankontoret mener det er svært uheldig dersom denne strekningen forblir et problemområde også i fremtiden etter at de aktuelle prosjektene blir ferdigstilt, og mer sykkeltrafikk sluses inn i området. Reguleringsplanen for Rv 706 er først ut av disse prosjektene, og det må ses på løsninger her i samråd med kommunen, fylkeskommunen og Bane NOR.

##### *Fremkommelighet for renovasjon:*

Det må opprettholdes en snuplass for store kjøretøy i Sivert Dahlens veg. Det er også viktig at renovasjonsbilen får tilgang til boligene i anleggsperioden.

#### Naturmiljø

Det er store naturverdier i området. Flere av traséalternativene vil i stor grad påvirke naturverdiene både gjennom veiføringen og de motfyllingene som vil trenge for å stabilisere terrenget. Der det gjøres midlertidige inngrep i naturområder, må det stilles krav i bestemmelsene til istandsetting etter tiltaket er ferdigstilt. Ved behov for store, permanente inngrep i

naturområder, må det vurderes hvilke avbøtende tiltak som kan gjøres innenfor planområdet. I workshopen 22.08.2022 ble restaurering av den tidligere vanndammen på jordbruksarealet foreslått som et slikt avbøtende tiltak.

I bestemmelsene til reguleringsplanen for Sverresdalsbekken (r1211a) tillates det ikke i fysiske inngrep i område S2 av hensyn til biologisk mangfold. Inntegnede trær i denne planen skal også bevares. Det ble, som Statens vegvesen påpekte i oppstartsmøtet, etablert en anleggsvei i dette området i forbindelse med kommunens prosjekt med Regnbueparken for å føre et overvannsrør fra skateparken og ned til Sverresdalsbekken. Omfanget av anleggsveien og inngrepet i området er større enn det som ble forespeilet i forkant. Byplankontoret mener, uavhengig av dette, at eventuelle nye inngrep (permanent eller midlertidig) i området bør begrenses. Området er et av få bynære økosystem som er uforstyrret, og er et viktig refugium for vilt og fugl.

Det har vært mange inngrep langs Nidelvkorridoren i forbindelse med Nydalsbruprojektet, det er derfor viktig å se på sumvirkningen som den aktuelle planen bidrar til og at det bevares tilstrekkelig med områder som kan videreføres som økologiske leveområder.

#### Dyrka mark

Det aktuelle arealet er klassifisert som fulldyrka jord (24,6 daa) og innmarksbeite (26 daa). I dag foregår det grasproduksjon der, men jorda har god kvalitet og mye av den har potensiale for matproduksjon. Det bør planlegges for at minst mulig av arealet blir berørt av vei eller motfyllinger. Hvis mulig, er det best å unngå flytting og eventuelt tilbakeføring av jord siden dette vil gi lavere jordkvalitet og produksjonsevne. Hvis jorda må flyttes, må det utarbeides en matjordplan for arealet iht. Trondheim kommunes krav til innhold i matjordplaner og Statens vegvesens vegnormal N200 (kap. 1.2.4). I tillegg må adkomst til det dyrka arealet sikres gjennom reguleringsplanen.

#### Kulturverdier

Alternativ B og C berører de to eiendommene med bebyggelse med antikvarisk verdi, mens alternativ A ivaretar bebyggelsen på begge eiendommene. Dorthealyst har ett bygg med antikvarisk verdi B, og tre bygg med verdi C. Nydalsbruket har fire bygg med antikvarisk verdi C. Dorthealyst ligger på en høyde langs vestsiden av dagens veitrasé med en fremtredende plassering i landskapsbildet, der alternativ C vil få store negative konsekvenser for både bebyggelse og landskap. Det bør tas hensyn til bebyggelse med antikvarisk verdi innenfor planområdet så langt det lar seg gjøre. I workshopen 22.08.2022 ble det foreslått å se på et mellomalternativ av alternativ A og C som potensielt vil kunne være mer skånsomt for både bebyggelse og landskap, dersom det er gjennomførbart.

Det må også tas hensyn til et automatisk fredet kulturminne helt nord i planområdet.

#### Geoteknikk

Krav til geoteknisk prosjektering før anleggsstart må sikres i bestemmelsene, og det må presiseres at prosjekteringen skal ta hensyn til konklusjonene fra den geotekniske vurderingen. Eventuelle nødvendige stabiliserende tiltak må være utført før anleggsstart.

Dersom geoteknisk gjennomførbarhet forutsetter tiltak utenfor planområdet (nedplanering, fylling etc.), må planområdet utvides til å omfatte nødvendig areal.

I følge planinitiativet er det bestilt geotekniske vurderinger fra Multiconsult av alle tre alternativ.. Vurdering av sikkerhet mot kvikkleireskred, etter NVE 1/2019, må kvalitetssikres av et uavhengig foretak før høring.

Det ble i oppstartsmøtet stilt spørsmål ved formuleringen av innspillene om geoteknikk over. Dersom Statens vegvesen har et annet forslag til hvordan dette bør håndteres, så kan vi se nærmere på dette i det videre arbeidet.

I workshopen 22.08.2022 ble det foreslått å se på alternative måter for å stabilisere skråningene i området på i stedet for motfyllinger i stort omfang. Det ble nevnt spunt, lette masser eller kalksementstabilisering. I oppstartsmøtet informerte Statens vegvesen at det jobbes med å utrede alternative løsninger. Det er positivt at det vurderes tiltak/løsninger som reduserer behovet for inngrep og negative konsekvenser for naturområdene.

#### Massehåndtering

Det må beskrives hvordan overskuddsmasser skal håndteres, og om noe av massene kan benyttes i tiltakene som skal gjøres.

#### Støy og luftkvalitet

Det må utarbeides både støyutredning og luftkvalitetsutredning med hensyn til boligene i Sivert Dahlens veg og på Dorthealyst. Det anbefales støydemper med absorberende utforming nærmest støykilden.

#### Høyspentkabel

Det bør ses på muligheten for å legge eksisterende høyspentkabel i lufta under bakken. Den må uansett angis med hensynssone i plankartet med tilhørende bestemmelse.

#### Klima

Klimagassutslipp som følge av arealbruksendring bør beregnes og tas med i vurderingen av virkninger på klimapåvirkning. Miljødirektoratet har et [verktøy](#) som kan brukes til dette.

I planinitiativets effektmål 5 står det at planen skal ivareta krav til klima og miljø. Det bør presiseres hvilke krav som inkluderes i dette.

Ved fjerning av vegetasjon må det også vurderes hvordan dette påvirker risiko for erosjon.

#### Vann og avløp

Innspill fra kommunalteknikk VA ligger vedlagt dette tilbakemeldingsbrevet.

#### **Krav til komplett planmateriale**

Dette er en offentlig plan som ikke følger det samme løpet som private planer med tanke på innsending av komplett planmateriale og utleggelse til offentlig ettersyn, men det er likevel ønskelig at det tas utgangspunkt i komplett reguleringsforslag i samsvar med Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker.

Med komplett planmateriale skal det alltid følge plankart i digital form. Plankartet må være utformet i tråd med kart- og planforskriften, kapittel 3.

## Planprogram og konsekvensutredning

Det er enighet om at Statens vegvesen varsler oppstart av planarbeid samtidig som planprogram med silingsrapport sendes på høring. Silingsrapporten skal vurdere de tre alternativene opp mot måloppnåelse, ikke-prissatte konsekvenser, klimagassutslipp og kostnader. Etter at planprogrammet har vært på høring, vil det vurderes om det er ett eller to alternativer som foreslås til videre regulering. Planprogrammet stadfestes politisk til slutt. Det gjøres en vurdering om planen skal konsekvensutredes etter høring av planprogrammet og valg av alternativ.

## Planbeskrivelsen

Trondheim kommunes mal for planbeskrivelse skal brukes ved utarbeidelsen av planen.

Nullvekstmålet for personbiltransport må svares ut, spesielt når planforslaget legger til rette for utbedring av vei og kapasitetsutvidelse av rundkjøring for å bedre ivareta trafikkavvikling og fremkommelighet for kjøretøy på strekningen.

Gi en kort begrunnelse for prioritering av ulike hensyn til konsekvenser for klima, samfunn og miljø, herunder folkehelseperspektivet.

Det må redegjøres for anleggsperioden, inkludert trafikk, trygg skolevei for boligene i området, fremkommelighet for gående og syklende, støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt m.m.

Ved regulering av veier skal det utredes hvor mye areal som trengs til skråning/fylling og midlertidig anleggsområde. Dette må sikres i planen.

## Risiko- og sårbarhetsanalyse

Reguleringsforslaget skal inneholde en risiko- og sårbarhetsanalyse. Det er enighet om at analysen skal omfatte følgende tema som beskrevet i mottatt materiale:

- Støy
- Grunnforhold/kvikkleireskred
- Ulykker i anleggsfase
- Forurenset grunn
- Lekkasje av miljøfarlig innhold i anleggsfase
- Flom
- Omkjøringsmuligheter
- Kabler og ledninger

I tillegg bør også ekstrem nedbør og overvann inkluderes i ROS-analysen.

Risiko- og sårbarhetsanalyse skal inneholde kilder og begrunnelse for konklusjoner i analysen.

## Illustrasjoner

Planforslaget skal illustreres i tråd med Trondheim kommunes [illustrasjonsveileder for plansaker](#). Byplankontoret mener følgende bør illustreres:

- Veitegninger
- Lett forståelige illustrasjoner som viser behov for motfyllinger.
- Fjernvirkninger ved endring av landskapsbildet.
- Nytt gatebilde langs Sivert Dahlens veg med sykkelgate og fortau.

**Annet**

Beskrivelsen av planforslaget og illustrasjoner må være i samsvar med det som sikres i plan og bestemmelser.

Det oppfordres til å bruke et klart og brukervennlig språk, jf. prinsippene i Trondheim kommunes språkprofil.

Dersom det er stillstand i prosessen med å utarbeide plan i mer enn ett år, vil saken bli avsluttet og planomrisset som ligger i kommunens kartløsning bli fjernet. Det vil bli gitt skriftlig beskjed før saken avsluttes. Eventuell ny henvendelse i saken etter dette vil da bli registrert som ny sak.

**Samarbeid**

Byplankontoret skal ha tilsendt kopi av varsel om oppstart av planarbeid med planomriss tegnet inn på kart. Byplankontoret ønsker at planmaterialet oversendes for gjennomgang før det legges ut til offentlig ettersyn. Vi deltar gjerne i møter underveis i arbeidet med planforslaget.

Berørte offentlige organer og andre interesserte skal varsles når planarbeidet igangsettes, jamfør vedlagte adresseliste. Grunneiere/festere og naboer skal, når de blir direkte berørt, også varsles om igangsetting av planarbeid. Nabolister må bestilles via Infoland.

Dersom det går lang tid mellom varsel om oppstart av planarbeidet og utleggelse til offentlig ettersyn, må det vurderes om det er behov for å varsle grunneiere/festere og naboer på nytt eller orientere om status for planarbeidet.

Byplankontoret støtter Statens vegvesens planer om å holde et åpent informasjonsmøte med grunneiere og andre berørte i området. Møtet bør fortrinnsvis annonseres samtidig med varsel om igangsatt detaljplanlegging.

**Behandlingsfrist**

Dette er en offentlig plan der 12-ukers fristen ikke gjelder. Det er enighet om at Statens vegvesen selv legger planprogram og planforslaget ut til offentlig ettersyn.

**Gebyr**

Det er ikke gebyr for offentlige planer. Det ble i oppstartsmøtet likevel avtalt at Statens vegvesen undersøker muligheten for å utarbeide en avtale om fakturering per time, slik at byplankontoret kan sette av ressurser til saken. Byplankontoret ber om en snarlig tilbakemelding på dette.

Med hilsen  
TRONDHEIM KOMMUNE

Ragna Fagerli  
byplansjef

Andreas Berggren Kjønsvik  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*



TRONDHEIM KOMMUNE  
Byplankontoret

Vår referanse  
22/8562

Vår dato  
25.10.2022

---

Vedlegg:

Planinitiativ

Planomriss

Adresseliste for samrådsparter

Innspill fra Kommunalteknikk VA

Kopi:

Trøndelag Fylkeskommune

Statsforvalteren I Trøndelag