

1. Innspills behandling – Sverresborg alle og deler av Gamle Oslovei

1.1. Statlige og fylkeskommunale myndigheter

Det er oppsummert fem innspill fra statlige og fylkeskommunale myndigheter for vestre alternativ.

Avsender	Innspill	Merknad
1. Statsforvalteren i Trøndelag	Merknader:	
	1. Anleggsarbeidene vil komme nært boliger samt skole/skoleveg og kan påvirke trafiksikkerheten. Det må derfor stilles krav om at det skal utarbeides en plan som i tillegg til å sikre krav til støy/støv også må redegjøre for fremkommelighet, samt sikkerhet for myke trafikanter og naboer.	Godkjent plan for anleggsgjennomføring er et krav i reguleringsbestemmelsene.
	2. Hensyn til universell utforming.	Tas til orientering.
	3. Sverresborgruta kan bidra med å oppfylle målet i byvekstavtalen.	Tas til orientering.
	4. For folkehelse og barn og unges interesser er tiltaket positivt.	Tas til orientering.
	5. Viktig å sikre tilstrekkelig skille mellom gående og syklende, slik gangveg oppleves trygt for gående.	Sykkelveg med fortau planlegges etter Statens Vegvesens håndbok N100 - Veg- og gateutforming.
	6. Ved Nyborg skole må trafiksikkerheten i hentesone ivaretas.	Kis'n ride-lommen i Gamle Oslovei, ved Nyborg skole, er forslått regulert til bussholdeplass. Dette medfører at foreldre som kjører barna til skolen, må kjøre gjennom Johan Falkbergets vei/Benaminsveien for å hente barna sine.
2. Trøndelag fylkeskommune	7. Erstatningsareal må vurderes dersom traseen berører arealer som brukes av barn og unge, jf. rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planlegging.	Tas til orientering.
	Merknader:	
	1. Nyere tids kulturminner: Store deler av planen følger traseen til «Den trondhjemske postvei». Postveien som kulturminne omfatter selve veglinjen, men også historiske vegelementer som tørrmurte støttemurer, eventuelle bruer, stabbesteiner (datidens «autovern»), tørrmurte stikkrenner, grensesteiner, opprinnelige grøfter og andre veirelaterte kulturminner.	Tas til orientering.

	a)	Det er startet opp et forprosjektsamarbeid mellom Trøndelag, Møre- og Romsdal og Vestland fylkeskommuner og Statens vegvesen v. Norsk vegmuseum med Den trondhjemske postvei som tema.	Tas til orientering.
	b)	Viktig å bevare den opprinnelige linjeføringen og autentiske historiske vegelementer dokumenteres og bevares.	Tas til orientering.
	c)	Planen må hensynta verneinteressene for de eksisterende og verneverdige kulturmiljøene og enkeltminner. Veiminnene bør kartlegges og dokumenteres under reguleringsplanarbeidet, og inngrep på kulturminnet bør unngås. Påvirkningen av gang- og sykkelvei på kulturminner og kulturmiljøet bør tydeliggjøres i et fagnotat vedlegges planmaterialet.	Tas til følge. Hensynssone i plankart, og bevaring av kulturminnet sikres i planbestemmelsene. Krav til plan for anleggsgjennomføring med fokus på konsekvensreducerende tiltak.
	2.	Det er foreslått ny skole på Hammersborg, langs Sverresborg alle. Det er viktig å ivareta barn og unges sikkerhet langs skoleveg, og ved bruk av skolens anlegg.	Tas til orientering.
	3.	Sykkelvegen må integreres i et urbant sentrum. Hensyn må ivaretas, både til sikkerhet, brukbarhet av sykkelvegen og brukbarhet av sentrumsområdet. Utformingen av sykkelvegen vil gi føringer for bruken og utviklingen av sentrumsområdet.	Tas til orientering.
	4.	En rundkjøring i dette krysset vil ikke umiddelbart gi en god løsning, da mange av kryssingene her er på tvers.	Tas til orientering.
	5.	Deler av arealene mellom Blyberget og Sverresborg alle kan ha et potensial for skjulte automatisk fredete kulturminner. Vi vurderer det derfor som nødvendig å utføre en arkeologisk registrering før vi kan gi endelig uttalelse til planen.	Tas til orientering.
	6.	Som eier og forvalter av fylkesveg har ikke Trøndelag fylkeskommune merknader til varsel om oppstart.	Tas til orientering.
3. Statens Vegvesen, Mail: 06.01.2023	7.	Vi gjør oppmerksom på at planer som ikke ivaretar interesser som fylkeskommunen er satt til å ivareta, kan medføre innsigelse fra fylkeskommunens side. I så tilfelle blir planen behandlet politisk i fylkesutvalget.	Tas til orientering.
	Merknader:		
	1.	Det bør vurderes å utvide plangrensen ved alle endepunkt og spesielt der det ellers er smalt. Dette for å være sikker på å skaffe rom for de nødvendige tiltak, også i anleggsfasen. Det kan se ut til at det blir vanskelig å realisere en ambisjon om sykkelveg med fortau og buffer mot	Tas til orientering. Plangrensen ble utvidet for å kunne regulere inn siktlinjer og nødvendige tiltak ved lyskrysset på Nyborg.

		kjøreveg, noe som ytterligere vanskeliggjøres ved behov for lagringsplass i forbindelse med snørydding.	
	2.	Kryssene mellom Gamle Oslovei/ Sverresborg allé og Breidablikkveien /Fjellseterveien vil være spesielt utfordrende, og det er viktig å vurdere om det er mulig å oppnå bedre sammenhengende sykkelnett uten at det går på bekostning av kollektivtrafikken. Busstoppen ved Sverresborgsenteret gjør det utfordrende, men vi ber om at kryssningen blir viet ekstra oppmerksomhet. Krysningspunktene må ha tilstrekkelig plass slik at alle siktforhold blir ivarettatt.	Tas til orientering. Holdeplassen ved Byåsen butikkssenter blir flyttet til Gamle Oslovei, ved Sverresborg butikkssenter. For å få plass til sykkelvegen blir fortauet lagt gjennom den nye regulerte plattformen.
4. NVE Mail, 10.01.2023	Merknader:		
	1.	Viktig at dere går gjennom NVEs kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.	Tas til orientering.
	2.	Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser. Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.	Tas til orientering.
	3.	Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn.	Tas til orientering.
	4.	I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen.	Tas til følge.
5. Mattilsynet Mail: 06.01.2023	Merknader:		
	1.	Mattilsynet har ingen innspill til planarbeidet.	Tas til orientering.

1.2. Kommunale myndigheter

Det er oppsummert to innspill fra kommunale myndigheter.

Avsender	Innspill	Merknad
1. Trøndelag Brann- og redningstjeneste <i>Mail: 09.01.2023</i>	Merknader:	
	1. Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid.	Tas til følge.
	a) Kjørbar adkomst og oppstillingsplasser for utrykningskjøretøyer.	Tas til følge.
	b) Vannforsyning til brannslukking. Det må ikke forutsettes at tankbil skal dekke brannvesenets behov for slokkevann.	Tas til følge.
	c) Dersom dette i perioder ikke er tilfredsstillende må det etableres kompenserende tiltak som minimum gir tilsvarende sikkerhet.	Tas til følge.
1. AtB	Merknader:	
	1. Det er foreslått i forprosjektet å fjerne muligheten for venstresving inn mot det nye kjøpesenteret ved Byåsen. Dette støtter AtB på grunn av hindring for øvrig trafikk i krysset.	Tas til orientering. Større endringer av holdeplasstruktur, er gjort i samarbeid med AtB og Miljøpakken.
	2. Framtidige endringer i bussruter vil føre til økt bussbevegelse gjennom krysset ved Byåsen butikksenter, der det er planlagt omlegging til rundkjøring. Linje 11 vil gå fra Gamle Oslovei via Breidablikkveien og Byåsveien, mens linje 24 vil erstatte linje 11 fra Ila til Ferista og Skistua. Begge linjene vil være pendellinjer med ny snuplass på Ferista, som er under utredning. Det er ønske om at trafikkmålinger og estimert økt trafikk ved utbygging fremlegges i planforslaget for å vurdere om rundkjøring er det beste alternativet for bussens framkommelighet og svingemønstre.	I forbindelse med tiltaket har det blitt utført en trafikkteknisk vurdering som er grunnlaget for søknaden om å fjerne trafikksignalanlegget ved Byåsen butikksenter i Trondheim. Det trafikktekniske notatet danner også grunnlaget for et drøftingskapittel for valg av løsninger i planbeskrivelsen.
	3. I forprosjektet ble Malmømodellen nevnt som alternativ til opphøyet gangfelt ved rundkjøringen. Men Sveriges håndbok for fartshinder fraråder bruk av Malmøhump der det er mer enn 5 buss/t per retning, og krysset/rundkjøringen har allerede 10-minutters frekvens i rush for linje 13 og 11, samt er en del av ruten til linje 26. Derfor oppfordres det ikke å bruke denne løsningen for opphøyet gangfelt.	Tas til orientering
	4. Ny foreslått holdeplass-struktur legger til rette for omstigning mellom linje 11, 13 og 26, og vi ber om at vestgående holdeplass i Fjellseterveien søkes	Tas ikke til følge pga. knapphet i areal.

		etablert tettere på krysset for bedre lesbarhet, tilgjengelighet og mer effektiv omstigning. Selv om det er knapphet på areal, oppfordrer vi sterkt til å se på løsninger på dette.	
	5.	Vi gjør oppmerksom på at planarbeidet sanerer busslomme på dagens holdeplass Sverresborg 4. For ordinær kjøring er dette uproblematisk, men busslommen er i dag viktig for arrangementskjøring til Sverresborg Folkemuseum og konsertarenaen. Ny holdeplass i Gamle Oslovei retning sør vil da fungere som erstatning. Dette vil være problematisk da holdeplassen blir diagonalt på motsatt side av krysset og vil medføre stor belastning på krysset med myke trafikanter ved arrangementskjøring. Vurderes dette å være en trafiksikker løsning? Vi oppfordrer i planarbeidet å se på muligheter for kantstopp på riktig side av krysset for Sverresborg Folkemuseum ved arrangementskjøring, slik at arrangementsdeltakere i minst mulig grad kommer i konflikt med krysset.	I dialogmøte med Sverresborg museum ble det sagt at museet ikke skulle bruke inngangen i Breidablikkvegen som publikumsinngang framover. Det vil si at folk som tar bussen hit og skal til Sverresborg museum, må bruke holdeplassen i Gamle Oslovei retning sør. Siden fortauets på vestsiden av Sverresborg allé blir betraktelig bedre enn på østsiden, er det grunn til å tro at folk heller vill gå på vestsida og bare krysse over gangfeltet i Fjellseterveien, og senere krysse Sverresborg allé ved museumsinngangen. Prosjektet har forholdt seg til tidligere innspill fra AtB angående plassering av bussholdeplassene i dette området. Dersom man skal legge til rette for en kantstopp i Breidablikkvegen, vil det bli et større arealinngrep, fordi man må etablere en plattform der det nå foreslås en 1,5 m rabatt og sykkelveg. Det vil bli flere kryssende fotgjengere i krysset ved større arrangement, men det ikke bare busspassasjerene som medfører kapasitetsproblemer i krysset i slike situasjoner. I normalsituasjon vil sannsynligvis krysset fungere godt.
	6.	Generelle innspill	

	a)	Mer trafiksikker løsning å sakse holdeplasser riktig vei, det er mer trafiksikkert. Altså at krysningspunktet for et holdeplasspar kommer i bakkant av bussene.	Tas til orientering.
	b)	Helst ikke anlegge fortau gjennom plattform med hensyn til lesbarhet og trafiksikkerhet. Unntak er naturligvis nødvendig i tilfeller der det ikke kan erverves tilstrekkelig areal bak holdeplasser.	Tas til orientering. Fortau gjennom plattform blir anlagt i starten i Gamle Oslovei på grunn av plassmangel.
	c)	Ønskelig med plattform for å sikre universell utforming og separasjon mellom buss og ventende passasjerer. Profilkantstein gjør det lettere for bussjåføren å manøvrere bussen helt inntil plattformen, øker kvaliteten generelt og reduserer/fjerner behovet for å bruke rampe. Dette for at sjåfør kan kjøre så nært inntil kantsteinene som mulig for å unngå et gap mellom bussgulv og plattformkant.	Tas til orientering. Universell utforming blir sikret gjennom planbestemmelsene.
	d)	Holdeplasser bør være belyst av hensyn til trafiksikkerhet, opplevd trygghet og universell utforming. På holdeplasser uten leskur, eller dersom leskur ikke er belyst, er det nødvendig med god gatebelysning som gir lys til informasjon og opphold på holdeplassen.	Tas til orientering.
	e)	For utforming av kollektiv infrastruktur viser vi til Statens vegvesens håndbøker N100 Veg- og gateutforming og V123 Kollektivhåndboka. Dimensjonerende kjøretøy er 15 m buss.	Tas til orientering.
	f)	Ved utforming av kantstopp bør det vurderes å gjøre tiltak for å indre farlige forbikjøringer av buss på holdeplass, eksempelvis skilting om forbikjøring forbudt, etablere fysiske innretninger (vegdelers, etc.) eller trekke dobbel sperrelinje, som sperrer for forbikjøring i begge retninger. Det er samtidig viktig å presisere at utforming av kollektiv infrastruktur ikke må komme i konflikt med fremkommeligheten for nødetater mv.	Tas til orientering.
	g)	Tilrettelegging for sanntidsskjerm. Vi oppfordrer om at prosjektet tilrettelegger for etablering/ videreføring av sanntidsskjerm med trekkør til leskur, hvor det er mulig å trekke kabel med faststrøm fra K-kasse.	Tas til orientering.
	h)	Viktig med nok areal. Stort sett alle busser er 2,55 m bred og har 25 cm spill på hver side. Det gjør at total bredde på bussen blir 3,05 m ekskl. sikkerhetsmargin. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 skal hovednett for kollektivtrafikk skal ha kjørefeltbredde 3,25 m. 6,5 m vegbredde er minimum bredde for bussene.. I tilfeller der vegbredden vurderes innskrenket oppfordrer vi til å sikre areal for forsvarlig framføring av bussen og for at busser samt andre tyngre kjøretøy kan møtes uten utfordringer med framkommelighet.	Tas til orientering.

	i)	Minner om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne.	Tas til følge. Universell utforming sikres i planbestemmelsene.
	j)	Vi har en sterk oppfordring om at det tilrettelegges for trygg adkomst til/fra holdeplass (i begge retninger), trygge krysningspunkt for alle grupper og at dette tas inn i reguleringsplanen.	Tas til orientering.
	k)	Vi oppfordrer til at gangforbindelser utformes universelt så langt dette er mulig, med eget areal for myke trafikanter – fritt for trapper, bratte stigninger og lange omveier.	Tas til følge. Universell utforming sikres i planbestemmelsene.
	l)	Vi ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken i anleggsfasen. Der tiltak påvirker ordinær rutetrafikk, ber vi om at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB. Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.	Tas til orientering.

1.3. Private og offentlige organisasjoner

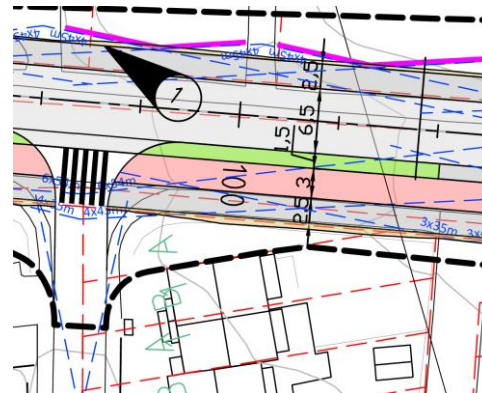
Det er oppsummert to innspill fra private og offentlige organisasjoner.

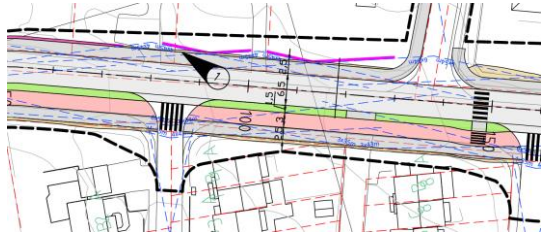
Avsender	Innspill	Merknad
2. Kirkelig fellesråd i Trondheim Mail: 14.12.2022	Merknader:	
	1. Kirkelig fellesråd har tatt over forvaltning av Sverresborg kirkesenter. Ønsker å få tilsendt utsnitt av tiltaket opp mot innkjøring og eiendom for Sverresborg kirkesenter.	Kartutsnitt har blitt sendt på mail.
	2. KFIT vil holdes orientert om tegningsgrunnlag som kan påvirke deres eiendom. Send over når aktuelle tegninger som feks tversnitt over veien, plan, sit.plan foreligger.	Tas til orientering.
3. Tensio	Merknader:	
	1. Eventuelle arbeider på Tensio TS sitt nett bør inngå i anbudsunderlag og kostnaden tas med konkurransen i valg av entreprenør, slik at den samfunnsøkonomisk beste løsningen velges.	Tas til orientering.
	2. Tensio må kontaktes på tidlig i detaljeringsfasen, slik at vi kan delta i dette arbeidet.	Tas til orientering.

1.4. Privatpersoner via Byggesøknaden

Det er oppsummert åtte innspill fra privatpersoner via Byggesøknaden.

Avsender	Innspill	Merknad
1. Marit Ytterland Nygård Rådmann Hammers Vei 1a	Merknader:	
	1. Arbeidet vil komme kliss inntil vår husvegg. Vi vil få dette rett inntil vinduet på badet vårt, det er ubehagelig å tenke på. I dag har vi et gjerde og busker som skjermer oss mot veien, hvis planene blir gjennomført frykter vi at disse forsvinner. Dette vil kraftig forringe vår bokvalitet! Er det noen planer om å skjerme oss? Vi kan ikke godta at en slik sykkelvei «spiser» opp vår skjermende vegetasjon, vår sti og kommer helt inntil vår husvegg. Vi mister stien som forbinder bakside og forside av huset. Barna våre mister muligheten til å gå fra hagen til fremsiden av huset utendørs.	Noe av fortauet og skjæringer vil komme innpå eiendommen 5001-423/5 (se bilde). Tiltaket vil påvirke buskene/trær i rigg- og arbeidsperioden. Midlertidige anleggsområder skal revegeteres til tilsvarende beplantning eller vegetasjon, som frem til annet ikke avtales med grunneier. Tas til orientering.
	2. Det er en strømfordelingsboks mellom vårt hus og Sverresborg alle, hele husrekka vår er koblet på denne.	Tas til orientering.
	3. Biloppstillingsplassen vår kan bli berørt.	Tas tilorientering.
2. HILA DRIFT AS (Hilde Hoemsnes Aarhaug, barnehagen), Sverresborg alle 10A	Merknader:	
	1. Ønsker kontakt med dere angående hvordan dette vil påvirke oss.	Kontakt er opprettet. Se eget vedlegg.
	Merknader:	



3. Sigrid Eggen-Hoel, <i>Rådmann Hammers Vei 5 B</i>	1.	Jeg tar det for gitt at trærne i Sverresborg Allé ikke blir hugget, siden en allé per definisjon er en vei/gate med trær på begge sider. Alléen er en viktig del av karakteren til området!	Tas til orientering. Trealleen i Sverresborg alle blir bevart. En tilstandsvurdering av trærne i Sverresborg allé indikerer at mange av trærne ser ut til å være i klimaksfasen, til tross for sin relativt unge alder på 40-50 år. For å ivareta trærne best mulig, vil det være en 5 meter bred rabatt mellom fortau og sykkelveg.
4. Joachim Mæhlum <i>Sverresborg Alle 5</i>	Merknader:		
	1.	Prosjektet er ikke realistisk eller gjennomførbart slik som det er forespeilet her. Størrelse og kompleksitet bør betraktelig nedjusteres. Slik det fremstår nå så er prosjektet et luftslott og hensiktsmessig (feil prioritert) bruk av offentlige midler.	Tas til orientering.
	2.	Det ikke sykkelvei på strekningen fra toppen av Steinberget til Ila. Risikoen for personskader på fotgjengere, skolebarn og syklist på denne strekningen er stor og bør bli prioritert først. Dersom sykkelvei fra Stavset til Steinberget blir etablert først vil det medføre flere syklist og biler inn på en strekning som ikke er dimensjonert for det.	Tas til orientering.
	3.	Sykkelvei bør bli plassert på østsiden av veien fra Byåsen butikkssenter til toppen av Steinberget. Unngår kryssende syklist i høy hastighet og færre kryssninger av trafikkerte stikkveier.	Tas ikke til følge.
	4.	Det er ikke hensyntatt bussparkering/ lommer på nordside av hovedinngang til Sverresborg museum. Skoleelever som går på interimskolen på Sverresborg blir busset til og fra og busser står da parkert i vei.	Bussparkering og bussholdeplass ved hovedinngangen til Sverresborg folkemuseum forblir slik det er i dag. Tas til orientering.
	5.	Nederst i Sverresborg Alle er det ca. 14 meter mellom tomtegrensene på hver side av veien. Det er planlagt med en vegbredde på 16m hvordan er dette tenkt løst uten ekspropriasjon?	Gateløpet og senterlinjen vil bli forskjøvet østover. Se bilde under. 

	6.	Midlertidig ekspropriasjon bør gjøres til en minimum og jeg tenker det er et misbruk at dere tenker og midlertidige ekspropriasjon på større område i tilfelle.	Tas til orientering.
	7.	Det bør vurderes å gå for en rimeligere og mindre plasskrevende vegløsning hvor gående, syklende og biler blir adskilt med oppheva gang og sykkelfelt alla det som er over Elgeseter bru.	Tverrsnittet er redusert der det er nødvendig. Tas til orientering.
	8.	Det må vurderes tiltak for å senke hastighet på syklende på strekningen.	Tas til orientering.
	9.	Det må vurderes senke hastigheten på strekningen til mindre en 50.	Prosjektet regulerer ikke fartsgrenser. Tas til orientering.
	10.	Det må vurderes fartshumper eller andre fartssenke tiltak i Sverresborg Alle. Enkelte bilister bruker strekningen til og teste både akserasjon på biler.	Tas til orientering.
	11.	Det er i dag utfordring med støy på uteområdene langs hele traseen. En forutsetning for prosjektet her bør være at det etableres støyskjermer mot boligeiendommene. Spesielt fra Byåsen butikkssenter og ned til Steinberget.	Foruten i selve anleggsperioden, genererer ikke tiltaket økt støynivå. Tiltaket vil ikke føre til økt støynivå. Tas ikke til følge.
5. Vigdis Heimly, Per Sivles Veg 41	Merknader:		
	1.	Ber om at dagens østre veikant ikke flyttes østover ved utkjøringen fra Gamle Oslovei 39. En forskyvning østover vil gjøre utkjøringsveien brattere, og det kan bli svært vanskelig å kjøre ut fra eiendommen om vinteren. Utkjøringsveien går over kommunal grunn fordi Gamle Oslovei ble hevet i terrenget og rettet ut på 60-tallet.	Veikanten vil ikke blir flyttet østover. Tas til orientering.
6. Beate Rygg Skomsvold Dalhaugveien 29 B	Merknader:		
	1.	Ønsker ikke rundkjøring i de to eksisterende lyskryssene.	Tas til orientering.
	2.	Fotgjengere går vertikalt over krysset mellom sentrene.	Tas til orientering.
	3.	Bra å få regulert inn- og utkjøring fra Sverresborg senter, det er en flaskehals.	Tas til orientering.
	4.	Krysset Gamle Oslovei/Torshaugveien brukes av veldig mange skolebarn. De går også vertikalt over krysset. Dette er en strekning der det ofte blir høy fart, dette er lyskrysset med å regulere ned. Er redd for at en rundkjøring vil øke farten og det vil bli vanskeligere for barn å krysse veien. Bilist/syklist skal stoppe, men gjør det ikke.	Tas til følge. Krysset vil forbli lysregulert, men med oppstrammet geometri og der sykkelveg med fortau krysser over Torshaugveien. I dette krysset vil det fortsatt være vrimlefasen for fotgjengerne, slik at kryssing på diagonal fortsatt vil være mulig.
	5.	Bussholdeplassen Bukkvollan retning sentrum kan gjerne flyttes til Nyborg skole. Lav befolkningstetthet der den er nå.	Tas til orientering.
	Merknader:		

7. Ketil Arne Espnes, Sameiet Kong Sverre (Leilighetene over Sverresborg butikkssenter. 22 leiligheter) Breidablikveien 140	1.	Høyst nødvendig med en drøfting av konsekvenser av ulike kryssløsninger i krysset der Sverresborg Alle, Fjellseterveien, Breidablikveien og Gamle Oslovei møtes.	Tas til følge. Ulike løsninger er drøftet i planbeskrivelsen.
	2.	Fotgjengertrafikk diagonalt i krysset mellom butikkssentrene. Dersom en rundkjøringsløsning velges bør en fotgjengerløsning med gangbroer eller underganger vurderes for å hindre forverring av både fotgjenger- og biltrafikksituasjonen i krysset.	Tas til orientering.
	3.	På grunn av trafikkstøy fra Breidablikveien, Gamle Oslovei og det angitte krysset er vårt sameie allerede definert til å ligge i støysonen 4. Den nye kryssløsningen må søke å tilrettelegge for en trafikkavvikling som reduserer trafikkstøyen fremfor å øke den.	Foruten i selve anleggsperioden, genererer ikke tiltaket økt støynivå. Tiltaket vil ikke føre til økt støynivå. Tas ikke til følge.
	4.	Under Sverresborg Butikkssenter er det etablert parkeringskjeller i underplan 1 med kundeparkering for næringsvirksomhetene. Å ta hensyn til inn- og utkjøring fra denne parkeringskjelleren er viktig i det videre planarbeidet.	Tas til orientering.
	5.	De to utkjøringene fra sameie og bensinstasjonen ligger tett, og mellom dem er det regulert drosjeholdeplass. Viktig at det tas hensyn til disse servicefunksjonene i det videre planarbeidet.	Tas til orientering.

1.5. Privatpersoner via mail

Det er oppsummert åtte innspill fra privatpersoner via mail.

Avsender	Innspill		Merknad
1. Henrik Snarvold Sletten, Gamle Oslovei 70 Mail, 5.12.2022	Merknader:		
	1.	Planlagt trasé er tegnet over deler av tomten vår i Gamle Oslovei 70. Har dere en detaljert tegning på hvordan arbeidet er planlagt i dette området?	Mail besvart: <i>Vi har akkurat varselet oppstart av planarbeidet. Det betyr at vi ikke har alle svarene på hvordan løsningen blir ennå. Vi har imidlertid sett på ulike alternativer som en innledning til planarbeidet. Så langt, ser det ikke ut til å komme inn på deres eiendom med permanent anlegg. Det vil være behov for å komme til under anleggsperioden. Det kan tenkes eiendommen blir berørt i den sammenheng. Berørte tomter vil i såfall bli istandsatt igjen. For deres, og naboens del, må det også vurderes om avkjørselen skal snevres noe inn.</i> <i>Nedenfor har du et utklipp av foreløpige vurderinger, der dagens linjer ligger på toppen av rød sykkelveg og grått fortau. NB; Disse kan altså bli endret.</i> 
2. Ronny Fiskerstrand, Circle K	Merknader:		
	1.	Har dere noe mer detaljerte planer/skisser rundt vår stasjon på Byåsen? Lokasjon Breidablikveien 136	Mail besvart: <i>Vi er som kunngjort, i oppstarten av plan- og utredningsarbeidet. Med det sier vi også at vi ikke har noen løsninger ennå. Det ligger imidlertid et forprosjekt</i>

			<i>til grunn for planoppstarten. For området som du etterspør vil det bli arbeidet med to alternative kryssløsninger, men ingen av de vil kreve arealavståelse fra dere, eller påvirke atkomsten til bensinstasjonen.</i> <i>Det er meningen å føre sykkelvegen med fortau ned til Victor Baumanns veg, på nordsiden av Breidablikkvegen.</i>
3. Ole Kristian Sporsheim, Forvalter av Byåsen Butikksenter Mail, 08.12.2022	Merknader:		
	1.	Vi må opprettholde dagens innkjøring på baksiden av senteret. Dette synes ivaretatt i foreløpige planskisser og vil sikre god varelevering og renovasjonsløsning. Dette bidrar også til sikker kjøring med tungtransport ved/rundt senteret.	Tas til følge. Dagens innkjøring er ivaretatt.
	2.	Vi tror rundkjøring vil være den mest hensiktsmessige løsningen mhp trafikkavvikling. Evt. framtidige utbygginger ved ferista/bymarka, f.eks kommunalt velferdssenter vil medføre økt trafikkbelastning i Fjellseterveien og trolig kødannelser i krysset ved lysregulering. Det vil trolig også lage tilbakeslagskøer inn på parkeringsområde for handlende og turgåere som i dag parkerer på P-plass ved senteret.	Tas til orientering.
	3.	Dagens regulerte gang- og sykkelvei som er på baksiden av senteret bør flyttes til Fjellseterveien. Dette sikrer trygge omgivelser for syklende og gående.	Tas til orientering. Det er regulert til gang- og sykkelveg langs Fjellseterveien.
	4.	Bussholdeplass i Sverresborg Alle ønskes beholdt for ikke å «tvinge» kollektivbrukere til å krysse vei.	Tas ikke til følge. Relokalisering av bussholdeplasser er gjort i dialog med AtB.
	5.	Vurdere nytten av fortau i Sverresborg Alle, og se på muligheten for å kun etablere en «optimal» trase for Sverresborgruta på vestsiden (utsiden) av BB.	Tas til orientering.
4. Gunnar Leikvam, Mail 15.12.2022	Merknader:		
	1.	Jeg ivaretar eiendomsinteressene til grunneierne på Wullumsgården. I forbindelse med reguleringsoppstart har de mottatt et kart med en planavgrensning som tar med seg hele jorden mellom Hammersborgbanen og gården. Lurer derfor veldig på hva som ligger til grunn for denne avgrensningen. Kan du gi oss en kort redegjørelse?	Mail besvart: <i>Hele jorden mellom Hammerborgbanen og gården er tatt med av ulike grunner. Noen steder vil midlertidig erverv/anleggsarbeid være aktuelt når det er nødvendig med tilgang til deler av grunnen, mens arbeidet pågår, mens den andre grunnen til at hele området er tatt med er for å rydde opp i kommunens reguleringsplaner.</i>

			<i>Vi er ved oppstarten av planarbeidet, er det ingen løsninger som ennå er valgt. Vi har midlertidig gjennomført et forprosjekt for å identifisere utfordringer langs strekningen.</i>
5. Steinar Aalberg, Mail, 19.01.2023	Merknader:		
	1.	Busslomme utenfor Nyborg skole og Nyborg barnehage: Dette er ikke en gammel bussholdeplass slik nevnt i møtet, lommen ble laget i 2005 for å slippe av barn til Nyborg skole og Nyborg barnehage. Plassere bussholdeplass der vil gjøre det ekstra farlig for barn å krysse fotgjengerovergangen rett sør for planlagte busslomme. De vil miste utsikt mot nord og det er ikke sjelden at det står to busser samtidig på en busslomme, da vil trolig bakre buss helt blokkere fotgjengerovergangen. Denne fotgjengerovergangen er i mitt syn skummel nok som den er. Når mine barn var små, fikk de ikke lov til å gå over der, i stedet ta en omvei og benytte lyskrysset.	Trafikksikkerhet er sentralt i planleggingen og vil tas til orientering.
	2.	Krysset Torshaugveien-Gamle Oslovei-Johan Falkbergets vei. Barn helt nede i 6 årsalderen går daglig over dette krysset på vei til barneskolen. Det ble lagt fram alternativt forslag om rundkjøring, dette mener jeg er uforsvarlig. For de minste barna er det mye lettere å forholde seg til «vente på grønn mann», enn å krysse veien uten lysregulering i en eventuell rundkjøring.	Tas til følge. Krysset vil forbli lysregulert, men med oppstrammet geometri og der sykkelveg med fortau krysser over Torshaugveien. I dette krysset vil det fortsatt være vrimlefase for fotgjengerne, slik at kryssing på diagonal fortsatt vil være mulig.
	3.	Området forbi Nyborg skole burde ha 30km/t. Mange kjører fort i dette området, og det ble tatt mange førerkortbeslag når Politiet hadde fartskontroll.	Tas til orientering. Prosjektet regulerer ikke fartsgrenser.
	4.	Appropriasjon av privat tomt er virkelig uønsket! Er bedre med smalere rabatt og/eller gang-sykkelvei, enn at det går på bekostning av privat tomt. Er det problem med manglende lagringssted for snø, vil vi foretrekke å få snø fra vei, gang- og sykkelvei over på vår tomt, enn at rabatt gjøres bred (på bekostning av tomt) for å kunne lagre denne snøen.	Tas til orientering.
	5.	Krysset ved Byåsen Butikksenter: Folk ferdes ofte på kryss. I forslaget om rundkjøring vil gående krysse både sykkelvei og bilvei. Lysregulering vil være beste løsning.	Tas til orientering.
	6.	Generelt om prosjektet.	

	a)	I Gamle Oslovei mellom krysset Johan Falkbergetsvei/ Torshaugveien og utkjøring Havstadveien, er det i mitt syn allerede gode forhold for både gående og syklist.	Tas til orientering.
	b)	Mer detaljerte planer om prosjektet burde vært gjort offentlig tilgjengelig.	Tas til orientering. Dokumenter, og forprosjektet ligger ute offentlig på Miljøpakkens nettsider: https://miljopakken.no/prosjekter/sverresborgruta
	c)	Kartutsnitt som ligger på miljopakken.no er utydelige.	Tas til orientering.
	d)	Det er eldre som bor i området, men jeg så ingen av dem på folkemøtet. Synes det burde vært lagt ut brev i postkassene for å nå de eldre med informasjon.	Planen ble varslet i henhold til lovverk. Tas til orientering.
6. IK Lykke Eiendom AS, Geir Waage Mail, 20.01.2023	Merknader:		
	1.	Eiendommen (Bunnpris) ligger innenfor planavgrensningen og ønskes helt fjernet fra planen. Eiendomsselskapet har meldt oppstart av regulering for sin egen tomt, og ønsker fortsatt dialog med prosjektet for å koordinere planene på en god måte.	Tas delvis til følge. Noe av eiendommen er med fordi arealet vil bli påvirket i rigg og anleggsperioden. Det har vært dialog med IK Lykke Eiendom gjennom planprosessen.
	2.	Byplankontoret har bedt om en beskrivelse av innvirkningen på næringslivet, inkludert tap av parkeringsplasser og endringer i adkomst til byens virksomheter. Hensynet til eksisterende virksomheter ligger sentralt i planen, men hvordan dette vil håndteres er ikke tydeliggjort, og må tydeliggjøres i planbeskrivelsen, bestemmelsene og plankartet.	Tas til orientering.
	3.	En sykkelrute vil forbedre sykkelforbindelsen, men planen vil få store konsekvenser for flere eiendommer, inkludert Bunnpris Gourmet Nyborg. Dette vil føre til tap av kundeparkering mot veien og det ber om en utforming som griper minst mulig inn i eiendommene.	Tas til orientering.
	4.	Forslag 1 – snevre inn total bredde som avsettes.	Tas ikke til følge.
	a)	Det bør i reguleringsplanarbeidet gjøres en avveining mellom hva som er nødvendig å ha som en del av den nye infrastrukturen og hva som hadde vært fint å ha. Det bør derfor gjøres særskilt vurdering av bredden på trafikkdelers/grøntareal og hvorvidt det er behov for areal til snøopplager langs hele ruta.	Prosjektet har mål om så bred rabatt som mulig pga. trafiksikkerhet. Samtidig er det også viktig å gi rom for gatelys, skilt, grønt, overvannshåndtering, snøopplag og bussholdeplasser.
	b)	Tiltaket bør snevres inn langs hele den foreslåtte traseen i form av at trafikkdelers reduseres fra 1,5 til 0,5 meter. I tillegg mener vi det er såpass gode muligheter til snøopplager på grøntområdet nord for Gamle Oslovei 28 at det ikke vil være behov for å sette av areal til	Tas ikke til følge. Trafikkdelers på 1,5 meter er regulert for å opprettholde trafiksikkerheten.

		dette forbi eiendommen. På bakgrunn av dette mener vi totalt areal til ny sykkelvei og fortau kan begrenses med 2,5 meter forbi eiendommen.	
	5.	Forslag to: Flytt bussholdeplass	Tas ikke til følge.
	a)	Flytt bussholdeplass utenfor Valset barnehage noe nordover ved grøntdraget til Sverresborg Menighets parkeringsplass og sideforskyv Gamle Oslovei mot øst, og innsnevering av totalt areal for sykkelvegen. Dette vil medføre at det ikke er behov å ta areal fra Gamle Oslovei 28 for å etablere den nye infrastrukturen.	Tas ikke til følge.
7. Dale Licata Mail, 20.01.2023	Merknader:		
	1.	Sykkelveg fra Sverresborg alle og frem til Kyvannet (ved innsnevring) fungere tilfredsstillende. Enten er det «rød» sykkelfelt eller bredt fortau.	Tas til orientering.
	2.	Syklistene og fotgjengere tar hensyn til hverandre og det er få konflikter. Ved adskilt sykkelfelt og økende antall EL syklist vil hastigheten av syklistene øke og dermed risiko for flere konflikter. I kryssene vil situasjonen oppleves som utrygt for fotgjengere.	Tas til orientering.
	3.	De skisserte løsningene vil ikke fungere etter hensikt om vinteren før snøen og isen er helt bort. Snøbrøyting vil medføre innsnevret gangfelt, spesielt på østsiden av veien hvor den grønne rabatt tenkt eliminert. Spesielt for mindre barn fra skolen/barnehagen vil situasjonen blir atskillige mer utrygt.	Tas til orientering.
	4.	Dersom den grønne rabatten tas bort ved Nyborg vil buskene som beskytte leilighetene mot innsyn og støv ført bli ødelagt fra snø og salt fra veien. (Snøopplag)	Tas til orientering. Tiltaket kan påvirke buskene i rigg- og arbeidsperioden. Midlertidige anleggsområder skal revegeteres til tilsvarende beplantning eller vegetasjon, som frem til annet ikke avtales med grunneier.
	5.	Mange krysser diagonalt mellom sentrene. Rundkjøring vil eliminere naturlig fylt og oppleves som irriterende, unødvendig og gi lengre avstand for mange fotgjengere. Dette er spesielt uheldig for de mange eldre i området.	Tas til orientering.
	6.	Å svinge til venstre inn mot «MENY» fra Breideblikkveien har aldri vært et problem og det er godt flytt på trafikk. Utkjøring fra senter med sving til venstre er mer utfordrende i rush trafikken.	Tas til orientering.
	7.	Mellom Fjellseterveien og frem til rett etter Prix butikken er en bedre løsning ønskelig da fortauet på begge sider er smal og ofte ikke brøytet.	Tas til orientering.

	8.	Byåsen Butikksenter: Heller plasser benker og utearealet på sørsiden av senteret, eller på nord siden hvor det er et par parkeringsplasser. Mindre trafikk, mer sol og mer trivelig.	Tas til orientering.
	9.	Bør bygges fotgjengerovergang over Gamle Oslovei fra øst-vest i grøntareal/sti like sør for kirke.	Tas ikke til følge.
	10.	Bør bygges forgjengerovergang fra Lagmann Lindbøes vei over Fjellseterveien.	Tas ikke til følge.
	11.	Rundkjøring Gamle Osloveien – Johan Falkbergets vei blir en dødsfelle. Biler stopper ikke ved handsignal for voksen i fotgjengerovergang ved Bunnpris og lengre sør mot barnehagen. Lyssignal bør absolutt beholdes.	Tas til følge. Krysset vil forbli lysregulert, men med oppstrammet geometri og der sykkelveg med fortau krysser over Torshaugveien. I dette krysset vil det fortsatt være vrimlefase for fotgjengerne, slik at kryssing på diagonal fortsatt vil være mulig.
	12.	Bussholdeplasser:	
	a)	Kant stopp vil føre til kø og mer utslipp langs veien, en stor ulempe for de som bor langs veien.	Tas til orientering. Kantstopp gir både bedre framkommelighet og bedre komfort for buss og busspassasjerer. Ombygging fra busslomme til kantstopp anbefales der det er egnet - spesielt der det er nødvendig for å få plass til sykkelveg og fortau i bakkant av plattformen. Ombygging til kantsteinsstopp ansees som et framkommelighetsstiltak for bussen, samtidig som det kan fristille areal til mer plass for påstigende passasjerer og gang/sykkelpassasje i bakkant av holdeplassen.
	b)	Plassen tiltenkt for bussholdeplassen ved Nyborg Barnehagen/skole brukes for mindre stopp når foreldre levere eller hente ungene. Å eliminere dette vil medføre mer trafikk i Johan Falkbergetsvei og Benjaminsveien, noe veiene ikke er dimensjonert til (dårlig brøyting og mange skolebarn).	Tas til orientering.
	c)	Bussholdeplassen ved Nyborg Barnehagen vil gjøre det vanskelig og utrygt for barn å krysse Gamle Oslovei og for bilene å oppdage at det er barn som vil krysse.	Trafikksikkerhet er sentralt i planleggingen og vil tas til orientering.
	d)	Bussholdeplassen ved på Breideblikkveien og ved Byåsen butikksenter bør beholdes. Brukes av mange som skal til sentrene.	Tas ikke til følge. Relokalisering av bussholdeplasser har blitt gjort i dialog med AtB.
	e)	Skjønner ikke vitsen med de to bussholdeplassen i Fjellseterveien. Det er en buss som en sjelden gang (ikke som sommeren faktisk) kjører opp til Skistua.	Relokalisering av bussholdeplasser har blitt gjort i dialog med AtB.

	13.	Nattsenking anbefales absolutt ikke! Det er mange som går tur om kvelden og relativt sent på natten. Nattsenking vil oppleves som utrygg. Det virker som det er ikke plass til belysning på øst siden av veien. Det bør bli lys på begge siden av veien.	Tas til følge. Krav til belysning langs sykkelvegen, spesielt i avkjørsler og kryss, sikres i bestemmelsene. Siktlinjer iht. SVV Håndbok N100 gjennom hele året, sikres i plankart og planbestemmelser.
	14.	Det vil forandre områdets karakter ved å ta bort trerekkene. Det er mye trafikk langs veien og støv plagene blir verre for hvert år som går. Å eliminere tre vil gjøre det enda verre. Det ligger grus langs veien fra oktober til juni!	Trerekkene langs Sverresborg alle blir bevart, utenom ett tre som må felles for å kunne etablere bussholdeplass.
8. Erik Stabell <i>Mail, mandag 16. januar 2023</i>	Merknader:		
	1.	Forlengelsen av Sverresborgruta fra Ila til Hammersborg. Roald Amundsens veg, «Vestoppfarten», opp fra Ila er ikke med i planleggingen. Det er svært dårlige forhold for sykling oppover Roald Amundsens veg. Selv om forholdene er dårlige, velger mange å sykle her. Forholdene oppover langs Byåsvegen er enda dårligere.	Tas til orientering.