

nr	Kommentar fra MoS	Kommentar fra Svv/MC 30.01.2026
	Forhold knyttet til myke trafikanter er ikke tilstrekkelig utredet	
2	Myke trafikanter beveger seg gjennom området i alle retninger: Bøckmans veg X Stavne bru X Breidablikkveien X Osloveien.	Gang- og sykkeltrafikk mellom Stavnerundkjøringen og Bøckmans veg/Breidablikkveien er beskrevet i kapittel 6 I 10240128-RIT-NOT-002 Trafikksikkerhetsvurdering av vegalternativer . Ser ikke hva som må utredes mer her
3	Planarbeidet bør inkludere fylkets ambisjoner for Bøckmans veg (trafikalt for motorvogn, syklende, gående).	Det har vært flere arbeidsmøter og workshop med fylket angående utforming av hele trafikksystemet ved Stavne. Løsning som er foreslått vil ikke påvirke fylket sine planer ved Bøckmanns vegen
4	Ikke utredet forbedringer i undergangen under jernbanen (tryggere kryssing for myke trafikanter) (plankartet viser ikke dagens gangfelt). Det anbefales at planforslaget innarbeider trafikkøy med minimum bredde 2 meter for gangfeltet under jernbanen.	Eksisterende gangfelt tas inn i plankartet. Dagens jernbanebru er utenfor planavgrensning og utbedringer her er ikke en del av Rv.706 prosjektet. Lysåpning under dagens bru er for smal for å få til ønskede fortaubredder
5	Reell trafikksikkerhet for myke trafikanter. Det stilles spørsmål ved foreslått løsning med undergang. Det vurderes som sannsynlig at en betydelig andel gående og syklende vil oppleve løsningen med planskilt kryssing som en for lang og lite attraktiv omvei, og at konsekvensen blir villkryssing av Rv706, samt sykling i rundkjøringen. Dette gjelder også for gående til holdeplass. Det vurderes som sannsynlig at snarveier med kryssing av Rv706 vil oppstå.	En tofelt rundkjøring med ÅDT ca 12000 vil være lite innbydene for gående og syklende. Villkryssere sparer bare ca 130m på å krysse over rundkjøringen. Rundkjøringen blir tilnærmet lik andre rundkjøringer på Nordre avlastningsveg. Eks. Ved Brattøra. Her er det lite villkryssing og gående/syklende velger tilrettelagte kryningspunkt. Selvefelig kan man ikke garantere at enkelte foretar villkryssing, men det er viktig å kunne tilby et trygt tilbud for størstparten av brukerne.
6	Muligheter for bedre utforming for gående og syklende ved å ha nedsatt hastighet på deler av strekningen. Det bør vurderes skiltet lavere hastighet i området med rundkjøringen, og tilrettelegging for gående og syklende i plan.	Dette er definert som riksveg utenfor sentrumområder og skal ha samme hastighet som tilstøtende vegger. Plankryssing er vurdert i A- alternativet og er forkastet både av hensyn til trafikksikkerhet og i vegnormalkrav.
7	Grunnforhold kan og bør utredes bedre, for å redusere ukjente størrelser og skille alternativene bedre.	Det er gjort enormt med arbeid på geoteknikk (ca 3500 timer). Det som går igjen og svart ut tidligere, for geoteknikk er det lite forskjell mellom de forskjellige alternativene. Det er dagens stabilitet i området som er utfordrende. Det kreves store motfyllinger i bunn av skråning, uavhengig av vegløsning
8	Anbefaler mer utredning.	Omtimalisering av løsninger skjer i neste fase.
9	Utredning kan gjøre det lettere å skille A-, A og A+ mht. prissatte og ikke-prissatte faktorer.	Dette er utredet godt nok. Og foreslått vegsystem gir totalt den beste løsningen
10	Behovet for 2-felts rundkjøring synes å være mangelfullt begrunnet, og ulempene lite utredet	2-felt rundkjøring er iht. N100, vegklasse og ÅDT. Det har vært planlagt 2-felt rundkjøring her i lengre tid. Dagens Stavnetunnel er bygd med utvidelse for fremtidig 2-felts rundkjøring
11	Gevinstene ved 1-felts rundkjøring flyttet noe mot øst bør utredes bedre (alternativ A- men også i A og A+).	Pga. Geometri fra Stavnetunnelen og jernbanebrua, siktlinjer rundt konstruksjoner er veggeometri rimelig fastlåst for rundkjøringen og gir lite åpning for justeringer.
13	TS-vurderingen er ikke overbevisende - syklende vil også i fremtiden benytte kjørebane (gjelder syklende som vil unngå kulverten).	se pkt 5
14	Syklende i rundkjøringen taler mot 2-felts rundkjøring.	se pkt 5
15	Anbefaler 1-feltsrundkjøring på generelt grunnlag, og spesielt med tanke på tohjulinger i rundkjøringen.	Det er lite fordeler å finne med 1-felts rundkjøring. Ønsker ikke å legge til rette for tohjulinger i rundkjøring på riksvegnettet. Se trafikkrapport og konsekvenser for tilstøtende vegnett.
	Kulverten KV3	
17	Har ikke fortau, det bør den ha.	Det skal være fortau gjennom kulverten. Dette er ikke vist på formtegnning for kulverten, som baserer seg på konstruksjonstegnet. Innvendig bredde er 7,5m som sikrer 4,5m kjørebane og 3m fortau
18	(Detalj mangler: overgang mellom KV3 og privat veg til Dortealyst er ikke vist)	Plankart justeres
19	Muligheten for god vinterdrift GS2 - KV3 er ikke utredet, og detaljering er mangelfull.	Ser ikke behov for å utrede noe ekstra for vinterdrift. Dette er utenfor sentrumsområder. Det er regulert med veggrofter og videre annen veggrunn, som gir god plass til snøbrøyting
20	Vist løsning sannsynliggjør ikke at dette kan være kommunal vei med tanke på drift og vedlikehold. Det undergraver argumentet om løsningen som svar på sikker skolevei.	Veglinje gjennom kulvert vil driftes av fylket eller Svv
21	Alternativ A- (uten kulvert) kan utredes mer - mulighetsrommet er der	Ser ikke behov for mer utredning for A-. Den er tegnet ut, konsekvenser vurdert og fordeler/ulempes vurdert
22	Lavere hastighet kan legges til grunn ifm. rundkjøringen.	Dette er riksveg utenfor sentrumsområde. Fartsnivå skal være som veglenker før og etter. Det vil naturlig bli redusert fartsnivå inn/ut av rundkjøringen
23	lysregulert gangfelt sør for rundkjøringen kan vurderes	Dette er vurdert ifl. A- alternativet, krever fravik fra N100 og ikke anbefalt av trafikksikkerhetsrevisor
24	Direkte avkjørsel til Rv706 for Dortealyst bør vurderes framfor kulvert. En redusert fartsgrense på strekningen anbefales for å muliggjøre dette.	Dette er riksveg utenfor sentrumsområde. Iht. Vegklasse og ÅDT skat det ikke være avkjørster direkte fra hovedveg. Ved stor ÅDT vil avkjørsler gi en betydelig større risiko for ulykker.
25	NB: Pågående revisjon av håndbok N300 bør legges til grunn for planforslaget. Høringsutkastet legger 0-visjonen til grunn, og stiller krav til tilrettelegging og fartsreducerende tiltak for kryssing der det er mange gående og syklende i tettbygd strøk. Selve planforslaget ligger ikke i tettbygd strøk, men det er høy trafikk av gående og syklende (som om planområdet også lå i tettbygd strøk). Anbefalingene i høringsutkastet bør legges til grunn for utformingen av området nærmest Stavne bru og Bøckmans veg.	Gjeldende Håndbøker som legges til grunn
26	Planmaterialet bør justeres for å ta hensyn til N300-revisjonen.	Gjeldende Håndbøker som legges til grunn
	Andre innspill og kommentarer	
27	o_GS5 er fortauet til den tilhørende sykkelvegen (sykkelveg med fortau) og bør derfor reguleres som fortau (o_F) ikke G/S-veg.	For å få sammenheng mellom planer er det brukt samme koding som for reg.plan videre nord/øst mot Stavne. Her er også kjøreveg med fortauløsning
28	Stiller spørsmål til at o_GS1 er G/S-veg og ikke fortau. Er utformet som fortau i plankartet. Sykling i blandet trafikk i Sivert Dahls veg funker.	Regelverk sjekkes ut på nytt
29	Stiller spørsmål ved at prosjektet hjelper på nullvekstmålet, da det gir mye bedre fremkommelighet for bil. Hjelper dog til å fullføre et eksisterende vegsystem, og øke trafikksikkerheten på strekningen.	Dette er en liten strekning av et større sammenhengende omkjøringssystem. Man må komplettere hele ringvegssystemet for å se effekten for nullvekstmålet. Et godt ringvegssystem vil flytte trafikk bort fra lokale vegger og gater. Rv.706 skal avlaste Holtermannsveg, Elgsetergate og bolig-gater. Utbedring av hovedsykkelruta vil i tillegg virke dempende på trafikkveksten gjennom å få flere til å sykle og gå.
30	Lesbarheten for myke trafikanter blir vanskelig med omveger. Viktig med god skilting av ruter.	Skiltplan vil bli utarbeidet i neste fase.
31	Savner siktlinjer fra avkjørster i plankartet.	Tas inn i plankartet.
32	Overgangen mellom o_KV1 og sykkelvei videre er ikke tilfredsstillende løst. Her bør det sikres areal til å etablere en sykkelpassasje, og hindre uønsket kjøring på sykkelveien. Snumulighet for renovasjon må ivaretas på en måte som gir trygge forhold for gående og syklende.	Detalj på overgangen her kommer i neste fase. Løsning må sikre at ikke biltrafikk går videre inn på sykkelvegen. Videre må driftskjøretøy sikres adkomst. En løsning vil være driftsbom, som gir god passasje for syklist, men reduserer vegbredden slik at biler ikke kommer gjennom. det forutsettes god belysning.
33	Løsning i kryss med Sivert Dahls veg må utvikles med siktforhold, her kan linjeføring for sykkelveien og fortauet justeres, slik at linjeføring i forhold til eksisterende bebyggelse og avkjørsel gir bedre siktforhold for kjørende og syklende.	Det er høydeforskjell mellom ny og gammel veg, hvor det er tilstrevet 3% stigning inn mot kryss. Krysset er lagt der veglinjene har tilnærmet lik høyde. Flyttes kryss lengre nord, blir det brattere og vil kreve mer inngrep.
34	Plankart viser ikke støyskjerm. Er det satt av tilstrekkelig plass?	Ja, det er planlagt å bruke betongrekkverk med skjerm oppå. Ønsker ikke å vise støyskjerm i plankartet. I bestemmelsene er det beskrevet at støyskjermer kan settes i annen veggrunn
35	Hva er EA2 på plankartet?	Energianlegg. Er ny plassering av trafo, som i dag står litt lengre nord, men kommer i konflikt med nytt veganlegg
36	Veganlegget blir dominerende, og fjernvirkning av tiltaket sett fra østsida er uheldig. Det bør stilles krav om tiltak som gjør veganlegget så lite dominerende som mulig, bl.a. vegetasjon, og det bør legges mer innsats i å minimere fyllinger så mye som mulig.	Det er tilstrevet å finne løsninger for å få fotavtrykket til veganlegget minst mulig. Bl.a kombinert sykkel og bilveg i Sivert Dahls veg, istedet for enda en veglinje gjennom planområdet. Det innarbeides krav om beplantning av trær iht. Iht. andre innspill. Se følgenotat om landskap og landskapsbilde.
37	o_GS2 bør være 4 meter.	For å ikke påvirke stabilitet til jernbanen ønsker man ikke å grave ut høyst mer enn nødvendig her. G/S-veg under jernbanebrua er bare 2m bred, som g/s-vegen skal koble seg til. Ved å bruke 4m blir det enda et systemskifte. 2,5m er iht. HB N100.