

Forslagsstillers oppsummering av bemerkninger med forslagsstillers og Plan- og bygningsetatens kommentarer fra offentlig ettersyn sommeren 2023 og begrenset høring vinteren 2024.

Offentlig ettersyn

Planforslaget for Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass lå ute til offentlig ettersyn fra 02.05.2023 til 13.06.2023. Det kom inn 40 bemerkninger ved offentlig ettersyn.

Liste over bemerkninger

Bydelen:

1. Sagene bydel

Kommunale etater og interkommunale samarbeid

2. Byantikvaren
3. Eiendoms- og byfornyelsesetaten
4. Utdanningsetaten
5. Vann- og avløpsetaten
6. Norges vassdrags- og energidirektorat
7. Statsforvalteren for Oslo og Viken

Kommunale foretak

8. Ruter
9. Elvia AS

Organisasjoner, foreninger og selskap

10. Sekretariatet for bytrafikk, SNB

11. Syklistenes landsforening, SLF
12. Dnamo Boligsameie v/Runar Liu Olstad
13. Voldsløkka Park Sameie
14. Sameiet Lisa Kristoffersens plass v/ Eivind Olav Molde
15. FAU Margarinfabrikken barne

Private

16. June Elisabeth Baltzersen
17. Kari Furu
18. Øyvind Torbjørnsen Øygarden
19. Maren Holm Olsen
20. Ole-kristian Nygård Øvrum
21. Mads Bigum Johansen
22. Berit Marie Frydenlund
23. Arnhild Fink
24. Vibeke Johnsen
25. Andreas Sundby
26. Sverre Colbjørnsen
27. Margrete Roa-Borgen
28. Mona Kristin Mathisen
29. Rune Vandvik
30. Kristhine Elise Solberg
31. Selma Grøttjord Berg
32. Henning Fladland
33. Ellen Sofie Iversen
34. Maren Simonsen
35. Lars Jøran Kjerpeseth
36. Aleksander Vognild Burkow
37. Sigbjørn Windingstad

38. Einar Våge Hetland

39. Karina Nummedal Shandiz

40. Håvard Eikeseth

Navn	Forslagsstillers tilsva	PBEs kommentarer
1. Bydel Sagene		
Bydelsutvalget mener at det er positivt at det legges opp til en kiosk på plassen som også bør kunne fungere som kafé med en eventuell liten uteservering.	Tas til orientering. Bruken av torget vil bli detaljert i byggeplanfasen i en medvirkningsprosess. Etablering av kiosk er ikke en del av planen og heller ikke del av bestemmelsene. Bydel Sagene vil bli invitert til å delta i medvirkningsprosessen.	Plan- og bygningsetaten tar bydelsutvalgets kommentar og forslagsstiller tilsva til orientering.
Bydelsutvalget peker på at plassen i dag er belastet med trafikkstøy og utformingen av nytt kryss må finne løsninger som vil dempe/absorbere støy for å redusere belastning på torg og boliger. Rikelig og riktig vegetasjon på torget vil kunne bidra til støydemping, og det bør vurderes om asfalt er bedre enn brostein for støyreduksjon.	Tas til orientering. Vegetasjon har en begrenset reell støydempende effekt, men kan likevel for enkelte oppleves som å være støydempende. Utforming med vegetasjon på torget vil bli vurdert og konkludert i byggeplanfasen i forbindelse med planlagt medvirkningsprosess. Dette omfatter også regnbed for lokal overvannshåndtering på torget. Asfalt er planlagt i kjørebanelen. Kjøring på asfalt generer mindre dekkstøy sammenliknet med brosteinsbelegg.	Plan- og bygningsetaten tar bydelsutvalgets kommentar og forslagsstiller tilsva til orientering.
Bydelsutvalget ber om at det utføres flere tiltak rettet mot den betydelige trafikkmengden over plassen for å skape et	BYM forstår uttalelsen slik at det vises til trafikken i Bergensgata og Stavangergata ved Lisa Kristoffersens plass.	Plan- og bygningsetaten tar bydelsutvalgets kommentar og forslagsstiller tilsva til orientering.

trivelig torg. Belastningen fra busstraséen må vurderes i denne sammenhengen.	Tas delvis til følge. Fjerning av gateparkering og ombygging fra rundkjøring til signalregulert x-kryss kan ha trafikkreduserende effekt. Bussens trasé vil i foreslått løsning være strakere/mer rettfrem enn i dagens situasjon, og vil slik sett belaste området i noe mindre grad. Men bussrutenes frekvens er ikke noe som ikke håndteres i reguleringsplanen, og som Ruter vurderer med utgangspunkt i innbyggernes behov etc.	
Bydelsutvalget poengterer at det er positivt at endelig utforming av torget vil bli bestemt i en medvirkningsprosess, og bydelen ønsker å ha en sentral rolle i prosessen	Tas til orientering.	Plan- og bygningsetaten forutsetter at Bymiljøetaten følger opp bydelens forespørsel om deltakelse i medvirkningsprosessen.
Bydelsutvalget ber om at det avklares om det er bydelen eller BYM som vil få forvaltningsansvaret.	Tas til følge. Forvaltningsansvaret ble diskutert med administrasjonen i bydel Sagene, i møte 15.10.21. Bydelstorg driftes normalt av bydelen, og det ble i møte avtalt å ha tett dialog med drift i bydelen i forbindelse med utforming av plassen i byggeplanfasen. Dette for å sikre at driftsbehovet (tid og penger) for nytt torg samsvarer med tilgjengelige ressurser i bydelen.	Plan- og bygningsetaten tar bydelsutvalgets kommentar og forslagsstillers tilsvar til orientering.
Bydelsutvalget mener at det må på plass fartsdempendetiltak.	Tas til orientering. Fartsdempende tiltak er ikke detaljert i reguleringsplanen. Bergensgata er buss- og	Fartsreduserende tiltak kan etableres uavhengig av reguleringsplanen. Plan- og bygningsetaten tar for øvrig bydelsutvalgets

	utrykningstrasé og fartshumper er derfor ikke et egnet tiltak.	kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
Bydelsutvalget anser det som positivt at det legges opp til opphøyde sykkelfelt og brede fortau i Stavangergata for å utbedre trafikksikkerhet for myke trafikanter.	Tas til orientering.	Plan- og bygningsetaten tar bydelsutvalgets kommentar til orientering.
Bydelsutvalget anser at det er positivt at barn- og unges trafikksikkerhet prioriteres, og at sone for av- og påstigning sikres for Margarinfabrikken barnehage - i tråd med bydelens tidligere uttalelser.	Tas til orientering.	Plan- og bygningsetaten tar bydelsutvalgets kommentar til orientering.
Bydelsutvalget stiller spørsmålstegn ved nødvendigheten av å flytte midtrabatt i østlig del av Stavangergata, et grep som fremstår som lite kostnadseffektivt og svært uheldig for trærne som må felles.	Tas til orientering. Byggeplanen vil vise om det er hensiktsmessig og mulig å videreføre eksisterende trær i midtrabatten der rabatten skal breddeutvides. Tilstanden til eksisterende trær i midtrabatten er vurdert av arborist i forbindelse med prosjektet. Bjerketrærne har dårlige vekstkår i den smale midtrabatten, og flere har måttet felles de siste årene. I tillegg er Bjerketrær allergifremkallende og derfor noe som også må vurderes mot krav til universell utforming. Det kan også være behov for å justere høydene i kjørebanelen for å sikre at veivann kan ledes til midtrabatten og fungere som lokal overvannshåndtering/fordrøyning. I og med	Midtrabatten foran den eldre delen av Margarinfabrikken barnehage og frem til Lisa Kristoffersens plass opprettholdes. Plan- og bygningsetaten tar for øvrig bydelsutvalgets kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.

	klimaendringer antas også perioder med tørke øke, og tilførsel av vann til trærne er derfor viktig. Slike forhold vil bli vurdert i byggeplanfasen.	
Bydelsutvalget er kjent med at det planlegges for gateopprustning av Bergensgata og ber om at de to prosjektene ses i sammenheng. Dette for å unngås at strekningen blir stengt for gjennomkjøring i lange perioder, og ev. midlertidig endring av busstraseene, på grunn av byggearbeider som ikke er koordinerte. Det bes også om at prosjektene samkjøres med fremtidig oppgradering av Advokat Dehlis plass.	Tas til orientering. Mulig koordinering ved gjennomføring vil bli vurdert, men andre avhengigheter i prosjektene kan gjøre at det ikke er hensiktsmessig med samkjørt utførelse. Koordinerings med Vann- og avløpsetaten, som er aktuelt for prosjektet i Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass, vil også sette føringer for å sikre hensiktsmessig gjennomføring. Behovet for avvikstrafikk vil bli vurdert i forbindelse med utarbeidelse av byggeplanen og detaljert planlegging av anleggsgjennomføringen.	Plan- og bygningsetaten tar bydelsutvalgets kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Bydelsutvalget mener at det bør utredes om buss 37 eller 54 bør kjøre gjennom Bjølsen/Sagene via Stavangergata for å bedre kollektivtilbudet til Voldsløkkas vestre område der dagens skatepark og framtidig skole med kulturscene og flerbrukshall vil være et betydelig anlegg for store deler av byen.	Tas ikke til følge. Bussruter blir ikke detaljert i reguleringsplanen. Bussrutene til kollektivtrafikken besluttet av Ruter. Stavangergata er under vurdering av Ruter og kan være aktuell som busstrasé, men eventuelle endrede traseer er ennå ikke konkludert og det har derfor ikke vært mulig å hensynta eventuelle endringer av bussrutene i reguleringsplanen.	Plan- og bygningsetaten tar bydelsutvalgets kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.

Bydelsutvalget ber om at muligheten for å etablere gjennomgående fortau og sykkelfelt i «hovedkryss» i Bergensgata og Stavangergata blir vurdert for å sikre prioritet for gående og syklende.	Tas til orientering. BYM forstår det som at det som omtales som «hovedkryss» er krysset Bergens gata x Stavangergata. Gjennomgående sykkelfelt i krysset vil bli vurdert i byggeplanen og er ikke noe som detaljeres i reguleringsplanen. Gjennomgående fortau opprettes ved avkjørsler slik vist i planen.	Plan- og bygningsetaten tar bydelsutvalgets kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Bydelsutvalget foreslår at fartsgrensen i Stavangergata reduseres fra 40 km/t til 30 km/t for å hensynta Margarinfabrikken barnehage.	Tas til orientering. Fartsgrenser er ikke et tiltak som reguleres inn. Fartsgrenser følger Statens vegvesens kriterier for fartsgrenser. Vurderingene er basert på kunnskap om sammenhengen mellom fart, risiko og ulykker.	Fartsgrenser kan endres uavhengig av reguleringsplanen. Plan- og bygningsetaten tar for øvrig bydelsutvalgets kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Bydelsutvalget gjør oppmerksom på at under punkt 1. "Hovedtrekk i planforslaget, 1.1 Sammendrag, Konsekvenser" (side 4) er "vestre" og "østre" byttet om: "Deler av den grønne midtrabatten vest i Stavangergata må fjernes" tolkes som øst av bydelen og "En adskilt adkomst til bygårdene og parkeringskjeller sikres over den østre delen av torgarealet" tolkes som vest av bydelen. Bydelsutvalget bes at dette rettes opp.	Tas til følge. Feilen er rettet opp.	Feilen i kapittel 1 i saksfremstillingen er rettet opp.
2. Byantikvaren		

Byantikvaren anbefaler at den historiske midtrabatten opprettholdes, i det minste på strekningen utenfor Margarinfabrikken.	Tas til følge. BYM har vurdert konsekvensene av å flytte av og påstigningsplassene foran barnehagen og konkludert at dette samlet sett vil være en god løsning. Planforslaget er endret i tråd med forslag fra BYA. En konsekvens av forlengelse av midtrabatten utenfor Margarinfabrikken er at antall av- og påstigningsplasser flyttes vestover. Dette reduserer arealet til regnbed, men kompenseres av opparbeidelse av midtrabatt i en bredde som er vurdert å være av nok bredde at det kan sikres tilstrekkelig areal (bredde) for levedyktige trær. I tillegg vil det for halvparten av av- og påstigningsplassene bli lenger avstand mellom avstigningsplass og entré til barnehagen. Samtidig vil avstanden mellom ulike aktiviteter ved Sagene IF og avstigningsplass reduseres.	Plan- og bygningsetaten tar Byantikvarens kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
Byantikvaren er fornøyd med at torget på Lisa Kristoffersens plass er tenkt gitt en brosteinsbelegning, trikkespor og form som bidrar til at plassen gis en historisk referanse som vendesløyfe. Kvalitetene som vises i illustrasjonsmaterialet bør i større grad sikres i reguleringsbestemmelsen knyttet til torget.	Tas delvis til følge. Reguleringsbestemmelsenene er oppdatert med følgende: «<i>Trasé for tidligere vendesløyfe skal markeres i dekket med avvikende belegg som et historisk spor.</i>» Utover dette vil utformingen på Lisa Kristoffersens plass vil bli detaljert i en medvirkningsprosess ved utarbeidelse til byggeplan. Byantikvaren vil bli invitert til å delta i prosessen.	Plan- og bygningsetaten tar Byantikvarens kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.

Byantikvaren stiller ikke krav om arkeologisk registrering, jf. lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 9.	Tas til orientering.	Plan- og bygningsetaten tar Byantikvarens kommentar til orientering.
Byantikvaren er positive til at det foreslås å restaurere noen av de eldre lysmastene i Stavangergata nærmest Lisa Kristoffersens plass.	Tas til orientering.	Plan- og bygningsetaten tar Byantikvarens kommentar til orientering.
3. Eiendoms- og byfornyelsesetaten		
EBY er positive til tiltakene, og har ingen merknader til planforslaget.	Tas til orientering	Plan- og bygningsetaten tar Eiendoms- og byfornyelsesetatens kommentar til orientering.
4. Utdanningsetaten		
Utdanningsetaten støtter planforslaget og vurderer at løsningene vil bidra til å trygge skoleveien for elevene etter planens hensikt.	Tas til orientering	Plan- og bygningsetaten tar Utdanningsetatens kommentar til orientering.
Utdanningsetaten ber om at Voldsløkka skole nevnes blant målpunktene og at hensynet til trygg skolevei vurderes ifm. konsekvenser.	Tatt til følge.	Saksfremstillingens konsekvenskapittel er oppdatert i tråd med uttalelsen.
5. Vann- og avløpsetaten (VAV)		
VAV bemerker at det i planforslaget henvises til overvannsveilederen fra Vann- og avløpsetaten. Den er erstattet av ny veileder utarbeidet av PBE i et bredt samarbeid. Planforslagets overvannsnotat må oppdateres i tråd med ny veileder (gleder tekst om trinn 2 og gjentaksintervall).	Tas til følge. Dette er rettet opp av forslagsstiller.	Plan- og bygningsetaten tar Vann- og avløpsetatens kommentar og forslagsstillers tilsvarende til orientering.

6. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)		
Ingen merknader.	Tas til orientering.	Plan- og bygningsetaten tar Norges vassdrags- og energidirektorat sin kommentar til orientering.
7. Statsforvalteren for Oslo og Viken		
Statsforvalteren har ingen merknader. De ber om å få tilsendt vedtaket i saken og eventuelt godkjent reguleringsplan.	Tas til følge.	Plan- og bygningsetaten tar Statsforvalterens kommentar til orientering.
8. Ruter		
Ruter anmoder om en bestemmelse som sikrer at Stavangergata på sikt kan være aktuell som en kollektivtrasé, med en eventuell holdeplass burde ligge ved Margarinfabrikken v/Holmestrandsgata.	Anmodningen tas ikke til følge. Siden det ikke er avklart om/hvor en eventuell bussholdeplass skal ligge er det ikke mulig å sikre et bestemmelsesområde for dette i gjeldende detaljeringsnivå av reguleringsplanen. En bussholdeplass vil også medføre reduksjon av enten sykkelfelt eller fortau på strekning med eventuell bussholdeplass.	Plan- og bygningsetaten tar Ruter sin kommentar til orientering og slutter seg til forslagsstillers tilsvare. En bussholdeplass vil ha konsekvenser for andre funksjoner/kvaliteter i gateløpet, og plassering må derfor vurderes spesielt i en egen prosess.
9. Elvia AS		
Elvia opplyser om at Sagene transformatorstasjon er plassert nær planområdet.	Forslagsstiller informerer om at avkjørselen til transformatorstasjonene videreføres som i dagens situasjon.	Plan- og bygningsetaten tar Elvia sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Elvia ber om å bli kontaktet ifm. eventuelle rystende arbeider nær trafo.	Tas til følge.	Plan- og bygningsetaten tar Elvia sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.

Elvia orienterer om to nettstasjoner som må sikres adkomst til i ny situasjon.	Tas til følge.	Plan- og bygningsetaten tar Elvia sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Elvia bemerker at det finnes høyspenningskabler i grunnen, disse har krav til nærføring og krav til adkomst.	Tas til følge.	Plan- og bygningsetaten tar Elvia sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
10. Sekretariatet for bytrafikk (SNB)		
SNB mener de to brosteinsbelagte rundkjøringene på Bjølsen utgjør en helhet og ikke må fjernes, men rehabiliteres med brosteinsdekke. Vi ber om at det utarbeides en alternativ løsning for Lisa Kristoffersens plass som bygger videre på prinsippet med rundkjøring og som rehabiliterer brosteinsdekket. Gatenormal for Oslo beskriver tilrettelegging for syklist gjennom rundkjøring.	Tas ikke til følge. Lokalt torg og møteplass ligger i kommuneplanens kommunedelplan 17. Dette kan ikke kombineres med videreføring av eksisterende rundkjøring som er arealkrevende.	Plan- og bygningsetaten tar Sekretariatet for bytrafikk sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
11. Syklistenes landsforening (SLF)		
SLF er negative til at planforslaget i Stavangergata i østgående retning ikke har sykkelfelt igjennom kryssene.	Tas delvis til følge. Stavangergata er planlagt søkt godkjent som forkjørregulert gate til Statens vegvesen. Gjennomgående sykkelfelt kan da detaljeres i byggeplanfasen, men det er ikke behov for å reguleres inn dette.	Plan- og bygningsetaten tar Syklistenes landsforening sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
SLF mener sykkelfeltet i Sarpsborggata (retning nord) kunne sluttet enda litt nærmere krysset.	Tas ikke til følge. Det er toveis trafikk i Sarpsborggata fra Stavangergata og frem til avkjørselen.	Plan- og bygningsetaten tar Syklistenes landsforening sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.

	Gatebredden gir ikke rom for sykkelfelt på denne strekningen.	
SLF ønsker at det skal være mulig å sykle rett inn i rundkjøringen i kryss med Uelands gate fra sykkelfeltet i Stavangergata, uten først å bli tvunget ut i veibanen som man blir i dag.	Tas ikke til følge. Kryss med Uelands gate er utenfor reguleringsplanen, og dagens tilrettelegging videreføres. Fletting før rundkjøring er en mer trafiksikker løsning som sikrer at syklistene er godt synlig for bilister kjørende i samme retning. Utfordringen er at denne utformingen oppleves som utrygt for noen syklistene. Krysset Uelands gate x Stavangergata omfattes av en kommende reguleringsplan for Uelands gate fra Ring 2 til Stavangergata.	Plan- og bygningsetaten tar Syklistenes landsforening sin kommentar og forslagsstillers tilsvarende til orientering.
SLF mener de med mengden areal tilgjengelig burde det være mulig å få på plass et kryss med gjennomgående sykkelfelt, ala 7.3.4 fra Oslos gatenormal, "Signalregulert kryss med adskilt anlegg for syklende". Et slikt kryss ville holdt syklistene atskilt fra annen trafikk og bør på plass skal man ha håp om at flere skal sykle. Det ville også gjort det mulig for syklende som kommer nordfra i Bergensgata å svinge til høyre inn i Stavangergata uten å vente på en lysfase.	Tas ikke til følge. Disponering av tilgjengelig areal på Lisa Kristoffersens plass er en avveining mellom areal til torg, tilrettelegging for fotgjengere og syklistene, fremkommeligheten for bussen langs Bergens gata og sporingskurver til store kjøretøy. Symmetrien til eksisterende fasader i Moldegata og Bergensgata gir heller ikke rom for høystandard kryssløsning i signalregulert kryss som vist i Gatenormalen.	Plan- og bygningsetaten tar Syklistenes landsforening sin kommentar og forslagsstillers tilsvarende til orientering.

SLF mener mange syklist vil oppleve det som utrygt å bevege seg gjennom kryss sammen med biltrafikk. Høyresvingulykker bør søkes motvirket ved oppmerking av sykkelfelt. Eks. nordover langs Bergensgata gjennom kryss med Stavangergata hvor høyresvingende kjøretøy skal inn Moldegata.	Tas til orientering. Oppmerking er ikke tiltak som reguleres inn i reguleringsplanen. Oppmerking gjøres gjennom krysset dersom gata er forkjørsregulert.	Plan- og bygningsetaten tar Syklistenes landsforening sin kommentar og forslagsstillers tilsvarende til orientering.
SLF bemerker at det i krysset Stavangergata x Bergensgata, for syklende langs Bergensgata sørøst gjennom krysset ikke er beskrevet noe om lysfasene. Om syklist og bilist som skal rett frem får grønt samtidig, kan det bli veldig trangt i det man når sørsiden av Bergensgata.	Tas til orientering. Signalfaser er ikke detaljert i reguleringsplanen. Foreløpig faseplan gir syklist egen fase fra nord i Bergensgata og vil derfor ikke være i konflikt med bilist i samme fase.	Plan- og bygningsetaten tar Syklistenes landsforening sin kommentar og forslagsstillers tilsvarende til orientering.
SLF mener mottaksfeltet for syklist i Bergensgata sør for kryss med Stavangergata ligger altfor langt etter krysset.	Tas til følge. Foreslått regulering gir rom for å trekke sykkelfeltet nærmere kryss med Stavangergata. Dette vil bli detaljert i byggeplanen.	Plan- og bygningsetaten tar Syklistenes landsforening sin kommentar og forslagsstillers tilsvarende til orientering.
SLF ønsker at det skal være egen signalfase for høyresvingende syklist fra Bergensgata inn Stavangergata samtidig med høyresvingende bilist.	Tas til orientering. Signalfaser er ikke detaljert i reguleringsplanen. Endelig signalregulering må godkjennes av Statens vegvesen i en prosess som er uavhengig reguleringsplanen. Egen fase for syklist gjelder både for syklist som skal rett frem i Bergensgata og for syklist som skal videre inn	Plan- og bygningsetaten tar Syklistenes landsforening sin kommentar og forslagsstillers tilsvarende til orientering.

	Stavangergata. Syklister som skal rett frem er i konflikt med høyresvingende bilister inn Stavangergata, og derfor kan syklistene ikke få grønt samtidig som disse bilene. I tilfelle måtte det sørgående sykkelfeltet i Bergensgata nord for kryss med Stavangergata deles i to med trafikkøy med eget signal for syklister rett frem og eget signalhode for høyresvingende syklister. Dette er konkludert å være en altfor arealkrevende løsning som ville gått på bekostning av areal til fotgjengere og areal til torget.	
SLF mener det burde være oppmalt sykkelfelt gjennom svingen inn Stavangergata.	Tas til orientering. Oppmerking blir ikke regulert inn. Oppmerking av svingen kan være aktuelt dersom det blir aktuelt å forskjørsregulere gjennom svingen. Dette vil bli nærmere vurdert i byggeplanen.	Plan- og bygningsetaten tar Syklistenes landsforening sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
SLF påpeker at det opphøyde sykkelfeltet i Bergensgata er tegnet som at det senkes over 50 meter før krysset når man kommer nordfra. De kan ikke se noen grunn til at sykkelfeltet ikke skulle forbli opphøyd helt inn mot krysset. Da det i dagens situasjon en utfordring med at sykkelfeltene i Bergensgata brukes som parkeringsplass og til varelevering av lastebiler.	Tas delvis til følge. Det er behov for et separat høyresvingerfelt fra Bergensgata nord for krysset inn Stavangergata for å sikre fremkommeligheten til busser langs Bergensgata. Krav om 3 meter bredt fortau gjør at bredden på sykkelfeltet må reduseres og er foreløpig ikke opphøyd (men dette detaljeres ikke i reguleringsplanen). Løsningen vil bli detaljert i byggeplanfasen, og innspill om risiko for parkering i sykkelfeltet vil vurderes. En	Plan- og bygningsetaten tar Syklistenes landsforening sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.

	løsning for å ivareta varelevering til Kiwi i kombinasjon med høyresvingerfelt vil bli vurdert ved utarbeidelse av byggeplanen. Opphøyd sykkelfelt inn mot kryss med Stavangergata vil også bli vurdert i byggeplanen.	
SLF ber om at Oslo kommunes "Veileder for arbeidsvarsling i Oslo, Sykkel og gange" blir fulgt under byggeprosessen.	Tas til følge.	Plan- og bygningsetaten tar Syklistenes landsforening sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
12. Dnamo Boligsameie		
Dnamo Boligsameie er positive til planene, men ber om at det innføres fartsdempende tiltak.	Tas til orientering. Fartsdempende tiltak er ikke del av reguleringsplanen og kan utføres uavhengig denne. Behov for fartsdempende tiltak vurderes regelmessig av Bymiljøetaten. Bergensgata er en busstrasé og en utrykningstrasé. Dette setter begrensninger for å etablere fartsdempere i Bergensgata.	Plan- og bygningsetaten tar Dnamo Boligsameie sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
13. Voldsløkka Park Sameie		
Voldsløkka Park Sameie er positive til planene, men foreslår at fartsgrensen i Bergensgata blir redusert til 20 eller 30 km/t. Viser til trafikknotat og støynotat som begrunnelse.	Tas til orientering. Fartsgrenser er ikke et tiltak som reguleres inn. Det er utfordringer med rystelser lang Bergensgata, i tillegg til at Bergensgata er en busstrasé og en utrykningstrasé. Dette setter begrensninger for å etablere fartsdempere i Bergensgata.	Fartsgrenser kan justeres uavhengig av reguleringsplanen. Plan- og bygningsetaten tar for øvrig Voldsløkka Park Sameie sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.

Voldsløkka Park Sameie stiller spørsmål om det er utført en trafikk telling av antall gående i forbindelse med utarbeidelse av trafikkanalysene av rundkjøringen på Lisa Kristoffersens plass.	Tas til orientering. Det er ikke blitt utført en fotgjengertelling for prosjektet. Fotgjengere er øverst i trafikkhierarkiet i Oslo kommune og fokus for prosjektet har vært å sikre hensiktsmessig plassering av krysningspunkter (gangfelt) og kort krysningslengde ved disse. Det er målsetning om flere gående uavhengig dagens trafikk tall for antall fotgjengere i området. Kommunedelplan 17 for torg og møteplasser setter også føringer for å sikre gode oppholdsareal på plassen.	Plan- og bygningsetaten tar Voldsløkka Park Sameie sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
Voldsløkka Park Sameie stiller spørsmål ved om risikoen for villkryssinger er vurdert nord for krysset. Dette i og med ventetid for fotgjengere ved planlagt signalregulering i krysset Stavangergata x Bergensgata.	Tas til orientering. Signalreguleringen vil optimaliseres for å sikre kortest mulig ventetid for alle trafikanter. Likevel vil det alltid være risiko for at fotgjengere velger å gå på rød mann.	Plan- og bygningsetaten tar Voldsløkka Park Sameie sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
Voldsløkka Park Sameie stiller spørsmål til ruter for sykebil, og om det er tenkt at disse skal gå i andre traseer.	Tas til orientering. Helsevesenet er kontaktet i forbindelse med utarbeidelse av prosjektet. Tilbakemeldingen er at de kjører dit de må, og bruker de hensiktsmessige rutene for dette. Foreslått løsning er ordinær og er vurdert å ivareta behovene til helsevesenet.	Plan- og bygningsetaten tar Voldsløkka Park Sameie sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
Voldsløkka Park Sameie stiller spørsmål til plassering av varelevering til Kiwibutikken når det gjelder trafiksikkerhet for gående og syklende og støy (ved trilling av varetraller).	Tas til orientering. Foreslått løsning viser varelevering i lomme langs Bergens gate. Dette er en normert løsning fra Oslo Gatenormal og ivaretar	Plan- og bygningsetaten tar Voldsløkka Park Sameie sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.

Dette særlig med tanke på leiligheter med soverom ut mot Bergensgata.	trafikksikkerheten til gående og syklende på en god måte. Plasseringen medfører en noe lang strekning for å trille varer til mottaket. En alternativ løsning med kombinert høyresvingerfelt for kjørende og varelevering vil derfor bli vurdert og eventuelt tilpasset i byggeplanen. Løsningen vil innebære mulighet for stans nærmere varemottaket.	
Voldsløkka Park Sameie påpeker at de ikke kan se at konsekvensene for blindveien til sameiets parkeringsanlegg er tilstrekkelig vurdert ved etablering av et lysregulert kryss.	Tas til orientering. Funksjonen til blindveien til parkeringsgarasjet er ivaretatt i planforslaget med en kjørevei over torget adskilt fra øvrig torgareal med 6 cm kansteinsvis.	Plan- og bygningsetaten tar Voldsløkka Park Sameie sin kommentar og forslagsstillers tilsvar til orientering.
Voldsløkka Park Sameie stiller spørsmål ved om det er vurdert å gjennomføre en prøveordning med signalregulert kryss før ombygging av krysset.	Tas til orientering. Signalregulert x-kryss er en ordinær trafikal løsning og det er ikke vurdert å være behov for å teste løsningen før ombygging. Det ville også være krevende og kostbart å gjennomføre en slik test og samtidig sikre en trafikksikker løsning dersom ikke fortau sikres med kantstein. Signalregulert kryss muliggjør prioritering av kollektivtrafikken, og er en løsning som fører til kortere krysningspunkter for fotgjengere og en mer trafikksikker løsning for syklister.	Plan- og bygningsetaten tar Voldsløkka Park Sameie sin kommentar og forslagsstillers tilsvar til orientering.
14. Sameiet Lisa Kristoffersens plass (SLKP)		

SLKP bemerker at de vurderer det som positivt at syklistene vil kunne passere Lisa Kristoffersens plass i sammenhengende sykkelfelt.	Tas til orientering.	Plan- og bygningsetaten tar Sameiet Lisa Kristoffersens Plass sin kommentar til orientering.
SLKP ytrer bekymring for konsekvensene av å bygge rundkjøringen om til et lyskryss pga. kapasitet, trafikkflyt, støy, utslipp og hastighet.	Tas til orientering. Det er fordeler og ulemper med både rundkjøring og signalregulert x-kryss. Samlet vurdering, og basert på politiske føringer og føringer i kommunedelplanen for møteplasser og torg, er bakgrunnen for at løsning med signalregulering er valgt. Kapasitet og trafikkflyt er vurdert i gjennomført trafikkanalyse, og det er konkludert at et signalregulert kryss vil fremme kollektivtrafikkens fremkommelighet. Det er også vurdert at fjerning av parkeringsplasser og bedre tilrettelegging for kollektivtrafikken, fotgjengere og syklistene samlet sett vil føre til reduserte utslipp. Utforming med rundkjøring kan føre til jevnere flyt for biltrafikken enn det blir med signalregulert kryss. På bakgrunn av en helhetsvurdering av fordeler og ulemper er det likevel konkludert med løsning med signalregulert kryss. Det er gjennomført en støyvurdering som konkluderer at planforslaget ikke gir en	Plan- og bygningsetaten tar Sameiet Lisa Kristoffersens Plass sin kommentar og forslagsstillers tilsvarende svar til orientering.

	økning i støynivå fra veitrafikken for bygninger i planområdet. Samlet sett er det målsetning om at ved å legge bedre til rette for kollektivreisende, fotgjengere og syklistene vil bilbruken reduseres. Dette i tråd med politiske føringer. Dette vil i sin tur kunne føre til redusert støv og luftforurensing.	
SLKP påpeker at lysregulering vil gi ventetider for gående.	Tas til orientering. Det stemmer at det med lysregulering blir mer ventetid for fotgjengere enn med rundkjøring. Det er gjort en totalvurdering av fordeling av grøntid i krysset, der målet er å gi prioritering samtidig som å unngå for lang ventetid. Det gis derfor ikke automatisk grønn mann i alle gangfeltene. Det kan medføre unødvendig lang ventetid for fotgjengere i andre gangfelt dersom det gis automatisk grønn mann i et gangfelt uten fotgjengere («bortkastet grøntid»).	Plan- og bygningsetaten tar Sameiet Lisa Kristoffersens Plass sin kommentar og forslagsstillers tilsvarende til orientering
SLKP ber om at det vurderes å etablere fartsdempende tiltak ved krysset.	Tas til orientering. Fartsdempende tiltak er ikke et tiltak som blir regulert inn, men som kan vurderes uavhengig av reguleringsplanen. I Bergensgata er muligheten for å etablere fartsdumper begrenset av at det er både buss- og utrykningstrasee. Sør for krysset er det i tillegg utfordringer med rystelser i bygningene langs Bergensgata noe som kan forverres ved etablering av fartsdumper.	Plan- og bygningsetaten tar Sameiet Lisa Kristoffersens Plass sin kommentar og forslagsstillers tilsvarende til orientering.

SLKP støtter at ladestasjonen flyttes, både av hensyn til trafikk og støy.	Tas til orientering.	Plan- og bygningsetaten tar Sameiet Lisa Kristoffersens Plass sin kommentar til orientering.
SLKP viser til at blindgaten omtales i forslaget som «først og fremst en adkomst for Stavangergata 46», «blindveien til Stavangergata 46» og «avkjørselen til parkeringsanlegg i Stavangergata 46». SLKP mener det er upresist. Denne gaten er adkomst til hovedinngangen til Stavangergata 46 A, Stavangergata 46 B, Bergensgata 26-38 og til et garasjeanlegg med plass til 79 biler. Den benyttes også av fotgjengere og syklistene som skal inn på Voldsløkka. Gaten må ha kapasitet til å håndtere adkomst til disse eiendommene, inkludert forsvarlig adkomst for brannbiler, ambulanser, renovasjonsbiler, flyttebiler, budbiler og biler tilhørende håndverkere. Planlagt innsnevring til 5 meter kan skape problemer for dette.	Tas delvis til følge. Planbeskrivelsen er oppdatert med presisering om hvilke eiendommer som har adkomst via blindveien. Til tross for mange behov for eiendommene vurderes trafikken likevel å være begrenset, og det er vurdert at 4 meter bred kjørevei vil være tilstrekkelig for forventet trafikkmengde. Det er mulig å snu innerst i blindveien mot Stavangergata 46 og Bergensgata 26-38. Planforslaget er supplert med sporingskurver som illustrerer dette.	Planavgrensningen er justert i etterkant av offentlig ettersyn slik at det kun er atkomsten over selve torgarealet som snevres inn. Resterende del av blindveien, fra Kiwi-butikken og inn, opprettholdes med dagens bredder. Plan- og bygningsetaten tar for øvrig Sameiet Lisa Kristoffersens Plass sin kommentar og forslagsstillers tilsvarende til orientering.
SLKP uttrykker bekymring for at biler som ikke kan snu innerst i blindgaten vil måtte rygge ut og at det vil oppstå kø i avkjørselen i	Tas til orientering.	Plan- og bygningsetaten tar Sameiet Lisa Kristoffersens Plass sin kommentar og forslagsstillers tilsvarende til orientering.

rushtiden, med risiko for fortplanting til signalregulert kryss Stavangergata x Bergensgata.	Planbeskrivelsen er supplert med sporinger som viser at det er mulig å snu innerst i blindveien. Samlet vurdering av trafikkmengde ligger bak foreslått løsning, og vi deler ikke bekymring om tilbakeblokkering fra avkjørselen til kryss med Bergensgata.	
SLKP påpeker at det for beboere uten egen parkeringsplass vil være et problem at beboer-/gateparkeringsplasser fjernes. SLKP er bekymret for at det vil resultere i "letekjøring" og ulovlig parkering.	Tas til orientering. Det er politisk flertall om at gående, syklende og kollektiv skal prioriteres, og at biltrafikk skal reduseres i Oslo. Det er viktig å få på plass et sammenhengende sykkelveinett for at flere skal oppleve sykkel som et trygt og enkelt alternativ, og i 2018 ble Plan for sykkelveinettet i Oslo vedtatt i Oslo bystyre. For å få frigjøre plass til tilrettelegging for sykkel vil det ikke lenger være mulig å parkere i gaten. Men det blir lagt opp til mulighet til kortere stans i Bergensgata ved Kiwibutikken slik det er i dagens situasjon. Oslo har i lang tid blitt utviklet på bilens premisser, samtidig som de fleste reiser i Oslo skjer til fots, med sykkel eller kollektivtransport. Reguleringsplanen for Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass omfatter derfor grep for å legge bedre til rette for disse trafikantene slik at det blir enda enklere å velge et alternativ til bilen.	Plan- og bygningsetaten tar Sameiet Lisa Kristoffersens Plass sin kommentar og forslagsstillers tilsvarende til orientering.
15. FAU Margarinfabrikken barnehage		

FAU Margarinfabrikken Barnehage Gamlebygget stiller seg generelt positiv til oppgraderingsforslaget for Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass. FAU Margarinfabrikken Barnehage tror det vil ha stor positiv påvirkning på trafikkbildet rundt barnehage.	Tas til orientering	Plan- og bygningsetaten tar FAU Margarinfabrikken barnehage sin kommentar til orientering.
Er spesielt opptatt av at barnas sikkerhet på vei til barnehagen ivaretas. Stiller spørsmålstegn ved at fartsgrensen på 40km/t videreføres. Det er veldig mange barn og voksne som krysser Stavangergata hver dag, både for å komme seg inn i Margarinfabrikken og for å komme seg til Voldsløkka. I mangel av fartshumper, er det ønskelig å sette ned fartsgrensen til 30km/t, da det vil redusere risikoen for at barn blir påkjørt. Denne gata bør ha minst mulig trafikk som går så sakte som mulig.	Tas til orientering. Fartsgrenser er ikke et tiltak som reguleres inn. Fartsgrenser følger Statens vegvesens kriterier for fartsgrenser. Vurderingene er basert på kunnskap om sammenhengen mellom fart, risiko og ulykker.	Plan- og bygningsetaten tar FAU Margarinfabrikken barnehage sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Ønsker at sykkelveien øverst i Stavangergata (v/ Margarinfabrikken) merkes med "Vis hensyn" e.l i begge retninger. Opplever ofte at syklistene ikke viser hensyn til barn som skal krysse veien for å komme til/fra barnehagen. På generell basis, synes vi at Oslo kommune gjør veldig mye bra for å erstatte bilisme med sykling samtidig som det gjøres veldig lite eller ingenting for å få syklistene til å følge normer og regler i trafikken.	Tas til orientering. Fartsdempere blir ikke detaljert i reguleringsplanen og kan etableres uavhengig denne. Vi vil vurdere TS-tiltak videre i byggeplanfasen og følge opp løsningen i etterkant.	Plan- og bygningsetaten tar FAU Margarinfabrikken barnehage sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.

Er fornøyd med at korttidsparkering for henting og levering til Margarinfabrikken videreføres. Mener likevel at ordningen for parkering må bli tydeligere enn den er i dag. I dagens ordning har barnehagen uformelt "fått lov" å bruke parkering rett utenfor barnehagen for levering og henting. Foreldre opplever likevel å få parkeringsbøter her. Bedre merking og formell avklaring er derfor ønskelig. Er samtidig opptatt av at det er viktig å insentivere foreldre (som ikke må bruke bil) til å bruke andre transportmidler ved levering og henting.	Tas til orientering. Det legges til rette for av- og påstigningsplasser ved barnehagen i ny situasjon. Dette skiltes med skilt 372 "parkering forbudt". Det er ikke lovlig å ha underskilt til dette skiltet som presiserer at dette gjelder spesifikt for levering til barnehagen.	Plan- og bygningsetaten tar FAU Margarinfabrikken barnehage sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
16. June Elisabeth Baltzersen		
June Elisabeth Baltzersen ber om at det etableres fartsdempende tiltak i Bergensgata da rundkjøringen skal erstattes med et lysregulert X-kryss. Det er bekymring for at den naturlige nedbremsingen bilene foretar grunnet rundkjøringen vil bortfalle, og at farten og støyen på bilene vil øke ved grønt lys. Støy- og fartsregulerende tiltak er derfor ønskelig og nødvendig.	Tas til orientering. Fartsdempende tiltak er tiltak som ikke reguleres inn i reguleringsplanen, og kan derfor bli etablert uavhengig gjeldende regulering. Bergensgata er både buss- og utrykningstrasé og dette begrenser muligheten for å etablere fartsdempende tiltak. Det er gjennomført en støyvurdering som konkluderer at planforslaget ikke gir en økning i støynivå fra veitrafikken for bygninger i planområdet. Det er derfor ikke aktuelt å utføre støyregulerende tiltak.	Plan- og bygningsetaten tar June Elisabeth Baltzersen sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.

June Elisabeth Baltzersen stiller spørsmål til at det ikke er foretatt støymålinger, men at det i støyrapporten kun vises til støyberegninger.	Tas til orientering. Som dokumentasjon av veitrafikkstøy brukes anerkjente beregningsmetoder fremfor støymålinger. Føringer for dette er gitt i Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021), samt i retningslinjens veileder M-2061. Støymålinger kan brukes for å supplere beregninger, men er mest vanlig ved andre støykilder der forhold som impulslyd, eller kortvarig støyende aktivitet, bør belyses i tillegg til støyberegningene. Dette anses som nødvendig for veitrafikkstøy.	Plan- og bygningsetaten tar June Elisabeth Baltzersen sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
17. Kari Furu		
Kari Furu støtter ikke planen herunder fjerning av gateparkering. Hun mener gaten er fin som den er og at en ombygging vil medføre unødige kostnader og veiarbeid med tilhørende midlertidige ulemper.	Tas til orientering. Det er politisk flertall om at gående, syklende og kollektiv skal prioriteres, og at biltrafikk skal reduseres i Oslo. Det er viktig å få på plass et sammenhengende sykkelveinett for at flere skal oppleve sykkel som et trygt og enkelt alternativ, og i 2018 ble Plan for sykkelveinettet i Oslo vedtatt i Oslo bystyre. For å få frigjøre plass til tilrettelegging for sykkel er det derfor behov for å prioritere sykkeltilrettelegging fremfor gateparkering. Oslo har i lang tid blitt utviklet på bilens premisser, samtidig som de fleste reiser i Oslo skjer til fots, med sykkel eller	Plan- og bygningsetaten tar Kari Furu sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.

	kollektivtransport. Reguleringsplanen for Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass omfatter derfor grep for å legge bedre til rette for disse trafikantene slik at det blir enda enklere å velge et alternativ til bilen.	
18. Øyvind Torbjørnsen Øygarden		
Øyvind Torbjørnsen Øygarden er positiv til planene og til omfordeling av arealbruk fra rundkjøring og kjøreareal til oppholdsareal.	Tas til orientering	Plan- og bygningsetaten tar Øyvind Torbjørnsen Øygarden sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
19. Maren Holm Olsen		
Maren Holm Olsen er positiv til planer om torgareal på Lisa Kristoffersens plass med gode solforhold og mulighet for annen type bruk enn på Voldsløkka.	Tas til orientering	Plan- og bygningsetaten tar Maren Holm Olsen sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
20. Ole-Kristian Nygård Øvrums		
Ole-Kristian Nygård Øvrums bemerker at det er et fantastisk forslag som utelukkende løfter området.	Tas til orientering	Plan- og bygningsetaten tar Ole-Kristian Nygård Øvrums sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
21. Mads Bigum Johansen		
Mads Bigum Johansen uttrykker ønske om beplantning/trær langs fortauet langs Bergensgata.	Tas ikke til følge. Det er ikke tilstrekkelig areal til vegetasjon langs fortauet langs Bergensgata, men utforming med vegetasjon på torget vil bli konkludert i byggeplanfasen i forbindelse med planlagt medvirkningsprosess.	Plan- og bygningsetaten tar Mads Bigum Johansen sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
22. Berit Marie Frydenlund		

Berit Marie Frydenlund bemerker at hun ikke ser hensikten med å anlegge en park rett foran en Kiwi butikk med ca. 100 meters avstand til Voldsløkka.	Tas til orientering. Forslaget følger opp kommunedel plan for torg og møteplasser hvor Lisa Kristoffersens plass er utpekt som lokalt torg.	Plan- og bygningsetaten tar Berit Marie Frydenlund sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
Berit Marie Frydenlund påpeker at det er fysioterapeuter som har virksomhet langs Stavangergata, der besøkende kan ha behov for å bruke bil.	Tas til orientering. Eksisterende HC-plasser utenfor fysioterapeutklinikken videreføres i reguleringsplanen.	Plan- og bygningsetaten tar Berit Marie Frydenlund sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
Berit Marie Frydenlund påpeker at Voldsløkka og kolonihagen (109 hytter) på motsatt side av Stavangergata kan medføre behov for bilkjøring og parkering.	Tas til orientering. Reguleringsplanen muliggjør kjøring til Voldsløkka, og vareleveringslommen ved Margarinfabrikken kan brukes til kortere stans. Det er forståelse for at tiltak vil føre til ulemper for enkelte. Det er imidlertid politisk flertall for at myke trafikanter og kollektivreisende skal prioriteres foran bil.	Plan- og bygningsetaten tar Berit Marie Frydenlund sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.

Berit Marie Frydenlund uttrykker bekymring for de trafikale konsekvensene som følge av ombygging av rundkjøringen til kryss.	Tas til orientering. Rundkjøringen ved Lisa Kristoffersens plass har lenge stått på listen over behov og ønske om rehabilitering i Bymiljøetaten. Bergensgata er en viktig kollektivtrasé og har opp gjennom årene fått stor slitasje i underlaget og på toppdekket som er av brostein. Den er så ødelagt at løpende vedlikehold som utføres, lapping og asfaltering av hull/dumper er utfordrende å få gjort på en god måte. I forslaget til reguleringsplanen omgjøres rundkjøringen til et ordinært signalregulert kryss. Dette er mindre arealkrevende, og det blir plass til å oppgradere Lisa Kristoffersens plass til et lokalt torg/møteplass i tråd med Kommunedelplan for møteplasser og torg.	Det er gjennomført en trafikkanalyse som følger som vedlegg til planforslaget. Plan- og bygningsetaten tar for øvrig Berit Marie Frydenlund sin kommentar og forslagsstillers tilsvar til orientering.
Berit Marie Frydenlund ber om at det utføres en trafikkvurdering før gjennomføring.	Tas til orientering. Det er gjennomført en trafikkanalyse for omlegging fra rundkjøringen til kryss. Som følge av dette er det lagt inn høyresvingefelt i Bergensgata nord for kryss for å ivare ta fremkommelighet for kollektivtrafikken best mulig.	Plan- og bygningsetaten tar Berit Marie Frydenlund sin kommentar og forslagsstillers tilsvar til orientering.

Berit Marie Frydenlund uttrykker bekymring for konsekvensene for næringslivsaktører i området.	Tas til orientering. Dette er en sammensatt problemstilling, som blant annet diskutert i rapporten "Hva betyr gateparkering for handelen?" (Statens vegvesen). Den viser blant annet til at flere undersøkelser viser at butikkinnehavere har en tendens til å overvurdere hvor mange kunder som faktisk kommer med bil. Butikkinnehaverne overvurderte også hvor langt kundene reiste for å handle. Videre fremgår det i rapporten at bilister ofte blir regnet som de beste kundene, fordi de gjerne legger igjen større beløp per handletur. Samtidig viser en rekke undersøkelser at bilistene kommer sjeldnere tilbake. Syklister og fotgjengere handler for mindre per tur, men handler til gjengjeld oftere enn bilistene. Bilistene legger dermed igjen mindre penger i butikkene per uke eller år, sammenlignet med gående, syklende og kollektivreisende.	Plan- og bygningsetaten tar Berit Marie Frydenlund sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Berit Marie Frydenlund ytrer bekymring for tilgang på beboerparkering.	Tas til orientering. Det er politisk flertall om at myke trafikanter og kollektivreisende skal prioriteres foran bil for å løse utfordringene knyttet til befolkningsvekst, transportbehov, luftkvalitet og arealbruk i Oslo. Det er fortsatt mulig å parkere i nærliggende gater, selv om det vil være noe lenger å gå for enkelte.	Plan- og bygningsetaten tar Berit Marie Frydenlund sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.

Berit Marie Frydenlund bemerker at det muligens er et behov for lommer andre steder enn ved Margarinfabrikken.	Tas til orientering. Ved på og avstigning til aktiviteter på Voldsløkka kan planlagt plasser ved Margarinfabrikken brukes.	Plan- og bygningsetaten tar Berit Marie Frydenlund sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
23. Arnhild Fink		
Arnhild Fink heier på forslaget og påpeker behovet for parker i Sagene bydel/Oslo.	Tas til orientering	Plan- og bygningsetaten tar Arnhild Fink sin kommentar til orientering.
24. Vibeke Johnsen	Tas til orientering.	
Vibeke Johnsen etterlyser en mer detaljert utforming av torget, herunder møblering.	Torget vil bli ytterlig detaljert gjennom medvirkningsprosess i byggeplanen.	Plan- og bygningsetaten tar Vibeke Johnsen sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
Vibeke Johnsen ytrer bekymring for økt støy som følge av ombygging av rundkjøringen til kryss.	Tas til orientering. Støy fra akselerasjon kan medføre noe mer støy lokalt ved krysset som følge av lysregulert kryss. Imidlertid fører lysregulert kryss til lavere gjennomsnittsfart som igjen gir litt redusert gjennomsnittsstøy på strekningen. I tillegg venter vi at utskiftning fra brostein til asfalt vil gi reduksjon i støynivå. Det er gjennomført en støyanalyse for planforslaget som viser at det ikke bli noen økning i støy fra veitrafikk som følge av prosjektet.	Plan- og bygningsetaten tar Vibeke Johnsen sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
Vibeke Johnsen ytrer bekymring for konflikt mellom syklende og gående, særlig barn som krysser gaten ifm. idrettsaktiviteter.	Tas til orientering.	Plan- og bygningsetaten tar Vibeke Johnsen sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.

	Tilrettelagde adskilte arealer for gående og syklistar fører erfaringsmessig til økt trafikkssikkerhet for begge grupper.	
Vibeke Johnsen ytrer bekymring for at fjerning av gateparkering vil medføre sykling i høyere hastighet.	Tas til orientering. Det er politisk flertall for å legge bedre til rette for syklistar og gående.	Plan- og bygningsetaten tar Vibeke Johnsen sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
25. Andreas Sundby		
Andreas Sundby bemerker at dagens situasjon kun er tilpasset motorisert trafikk og at det er farlig å ferdes i disse gatene for myke trafikanter. Mener det er mye støy i dagens situasjon, og stiller seg positiv til mer beplantning.	Tas til orientering.	Plan- og bygningsetaten tar Andreas Sundby sin kommentar til orientering.
26. Sverre Colbjørnsen		
Sverre Colbjørnsen mener eksisterende rundkjøring er en lite effektiv arealbruk, og stiller seg positiv til fjerning av gateparkering.	Tas til orientering	Plan- og bygningsetaten tar Sverre Colbjørnsen sin kommentar til orientering.
27. Margrete Roa-Borgen		
Margrete Roa-Borgen er positiv innstilt til forslaget. Hun mener det vil redusere bilstøy og feilparkeringer samt bedre luftkvaliteten.	Tas til orientering	Plan- og bygningsetaten tar Margrete Roa-Borgen sin kommentar til orientering.
28. Mona Kristin Mathisen		
Mona Kristin Mathisen ser ikke behovet for egen sykkelinfrastruktur.	Stavangergata er en del av Plan for sykkelveinettet i Oslo. For å få plass til sykkelfelt og annen nødvendig infrastruktur har vi ganske lite spillerom og det er dessverre ikke mulig å gjøre alle fornøyd.	Plan- og bygningsetaten tar Mona Kristin Mathisen sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.

	Sykkelfeltene etableres etter den nye Oslostandarden for sykkeltilrettelegging vedtatt 23.5.2018. Standarden innebærer opphøyde sykkelfelt i begge retninger. Selv om noen mener at Stavangergata er bred og fin, og at det er ikke et reelt behov for sykkelfelt. Tilrettelegging for sykkel handler om å etablere et attraktivt tilbud for brukergrupper som ikke nødvendigvis sykler på strekningene slik de fremstår i dag, og for grupper som ikke benytter sykkel som fremkomstmiddel i det hele tatt på grunn av manglende tilrettelegging. Rundkjøringen ved Lisa Kristoffersens plass har lenge stått på listen over behov og ønske om rehabilitering i Bymiljøetaten. Bergensgata er en viktig kollektivtrasé og har opp gjennom årene fått stor slitasje i underlaget og på toppdekket som er av brostein. Den er så ødelagt at løpende vedlikehold som utføres, lapping og asfaltering av hull/dumper er vanskelig. I forslaget til reguleringsplanen omgjøres rundkjøringen til et ordinært signalregulert kryss. Dette er mindre arealkrevende, og det blir da plass til å oppgradere resten av Lisa Kristoffersens plass til et lokalt torg/møteplass i tråd med Kommunedelplan for møteplasser og torg.	
--	---	--

Mona Kristin Mathisen ber om at den grønne midtrabatten settes i stand, og at plassen/krysset nedenfor Margarinfabrikken gjøres penere.	Tas til følge. Midtrabatten i de to østre kvartalene i Stavangergata vil bli reetablert med en bredere midtrabatt med bedre vekstkår for trærne enn i dagens situasjon. Ved krysset Stavangergata x Sarpsborggata vil det bli etablert flere trær og et sidestilt regnbed langs Stavangergata.	Plan- og bygningsetaten tar Mona Kristin Mathisen sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
Mona Kristin Mathisen ber om at eksisterende brosteinsbelagte rundkjøring i Lisa Kristoffersens plass opprettholdes og settes i stand herunder beplantes i ytterkant.	Tas til ikke til følge. Planlagt signalregulert lyskryss er i tråd med KDP 17 – kommunedelplan for torg og møteplasser. Løsningen gir også mulighet å prioritere fremkommeligheten til bussen langs Bergensgata, en mer trafiksikker løsning for syklistene og mer areal og kortere krysningspunkt for fotgjengere i området.	Plan- og bygningsetaten tar Mona Kristin Mathisen sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
Mona Kristin Mathisen påpeker at et lyskryss vil gi mye forstyrrelser for beboere.	Tas til orientering. Det er gjennomført en støyvurdering som konkluderer at planforslaget ikke gir en økning i støy nivå fra veitrafikken for bygninger i planområdet. Det er fordeler og ulemper med både rundkjøring og signalregulert x-kryss, men samlet sett, og med gjeldende føringer, er foreslått løsning anbefalt.	Plan- og bygningsetaten tar Mona Kristin Mathisen sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
29. Rune Vandvik		

Rune Vandvik ber om at det tilrettelegges for parkering ifm. flytting til og fra Stavangergata 46.	Tas til orientering. Stavangergata 46 vil ha adkomst over torget, og det vil være mulig med stans ved inngangspartiet til Stavangergata 46. Prosjektet legger også opp til vareleveringslomme i Bergensgata.	Plan- og bygningsetaten Rund Vandvik sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
30. Kristhine Elise Solberg		
Kristhine Elise Solberg ønsker at det etableres gangfelt over Bergensgata nord for eksisterende rundkjøring.	Tas til orientering. Lisa Kristoffersens plass er i tråd med KDP 17 – kommunedelplan for torg og møteplasser, foreslått ombygget fra rundkjøring til torg og signalregulert x-kryss. El-ladestasjonen vil bli reetablert i Moldegata og kjørebanel mellom Kiwi og dagens el-ladestasjon vi bli snevret inn og bli mer oversiktlig ved kryssing.	Gangfelt tegnes ikke inn på plankart, og kan derfor etableres uavhengig av reguleringsplanen. Plan- og bygningsetaten tar for øvrig Kristhine Elise Solberg sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
Kristhine Elise Solberg ønsker asfaltering av kjørebanel og mer grønt.	Tas til orientering. Det er planlagt asfalt i kjørebanel i signalregulert kryss mellom Stavangergata, Moldegata og Bergensgata.	Plan- og bygningsetaten tar Kristhine Elise Solberg sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
31. Selma Grøttjord Berg		
Selma Grøttjord Berg ber om at det etableres fartshumper ifm. nytt kryss.	Tas til orientering Fartsdempere blir ikke detaljert i reguleringsplanen og kan etableres uavhengig denne. Bergensgata er en buss- og utrykningstrasé og dette setter begrensninger for muligheten å etablere fartshumper i gata.	Plan- og bygningsetaten tar Selma Grøttjord Berg sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
32. Henning Fladland		

Henning Fladland ber om at det etableres fartsreducerende tiltak og etterlyser informasjon om dette i planen.	Tas til orientering. Fartsdempere er ikke en del av reguleringsplanen og kan etableres uavhengig denne. Til orientering ble det høsten 2022 gjennomført en hastighetsmåling av trafikken i Stavangergata. Resultatet viste at 85 % av trafikken kjører under fartsgrense og konklusjonen fra Trafikksikkerhetsseksjonen i Bymiljøetaten er derfor at det ikke er behov for tiltak. Bergensgata fungerer som både buss- og utrykningskjøretøytrasé, og muligheten for å etablere fartsdempere her er derfor begrenset. Det er riktig at en av fordelene med rundkjøringer er at de generelt reduserer hastigheten til kjøretøy. Samlet sett, med føringer i KDP 17 - kommunedelplan for torg og møteplasser og torg der Lisa Kristoffersens plass skal opparbeides som et lokalt torg, er det vurdert at et signalregulert X-kryss er en bedre løsning enn dagens rundkjøring.	Plan- og bygningsetaten tar Henning Fladland sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
33. Ellen Sofie Iversen		
Ellen Sofie Iversen ber om at det etableres fartsreducerende tiltak frykter lyskryss kan resultere i høyere hastighet.	Tas til orientering. Det stemmer at signalregulering kan føre til slik akselerasjon. Det er likevel vurdert at et	Plan- og bygningsetaten Ellen Sofie Iversen sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.

	signalregulert x-kryss har flere fordeler og er i tråd med gjeldende føringer så som KDP 17 – kommunedelplan for torg og møteplasser. Bergensgata er både buss- og utrykningskjøretøytrasé og muligheten for å etablere fartsdempere der er derfor begrenset.	
34. Maren Simonsen		
Maren Simonsen stiller spørsmål ved om det er utført fotgjengertellinger/analyse. Bekymret for fremkommeligheten og trafiksikkerheten til gående ved signalregulering. Herunder plassering av gangfelt sett opp mot målpunkt og faren for kryssing utenfor gangfelt og grønt signal.	Tas til orientering. Det er ikke blitt utført en fotgjengertelling for prosjektet. Fokus for prosjektet har vært å sikre korte krysningspunkt, og hensiktsmessig plassering av krysningspunkter i tillegg til å sikre et størst mulig areal til torg med gode solforhold. Signalregulert x-kryss er en ordinær trafikal løsning. Signalregulert kryss muliggjør prioritering av kollektivtrafikken, og er en løsning som fører til kortere krysningspunkter for fotgjengere og en mer trafiksikker løsning for syklister.	Plan- og bygningsetaten tar Maren Simonsen sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
Maren Simonsen stiller spørsmål ved om utrykningstraseene endres og ytrer bekymring vedrørende ambulansers fremkommelighet.	Tas til orientering. Utrykningstraseene blir ikke endret som følge av planforslaget. Helsevesenet er kontaktet i forbindelse med utarbeidelse av prosjektet. Tilbakemeldingen er at de kjører dit de må, og bruker hensiktsmessige ruter for dette. Foreslått løsning er ordinær og er vurdert å ivareta behovene til både helsevesenet og andre utrykningskjøretøy.	Plan- og bygningsetaten tar Maren Simonsen sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.

Maren Simonsen påpeker behovet for håndtering av varelevering til Kiwi, og bekymring rund trafiksikkerhet, støy og ulemper dette kan medføre for beboerne i området.	Tas til orientering. Foreslått løsning for varelevering til Kiwibutikken er utenfor reguleringsplanen, men vil bli detaljert i forbindelse med byggeplanen. En alternativ løsning enn den som er vist på tegning vil da bli vurdert. Denne innebærer kortere strekning fra varebil til mottak og dette vil kunne begrense støy fra trallene.	Plan- og bygningsetaten tar Maren Simonsen sin kommentar og forslagsstillers tilsva til orientering.
Maren Simonsen viser til ut og innkjøring til parkeringskjeller i Bergensgata 26, og stiller spørsmål ved om fremkommelighet og trafiksikkerhet blir ivaretatt ved lysregulering og muligens mer kø som følge av dette.	Tas til orientering. Det er gjennomført trafikkanalyse av foreslått løsning, og det er ikke vurdert at trafikken til og fra garasjekjeller vil føre til store problemer.	Plan- og bygningsetaten tar Maren Simonsen sin kommentar og forslagsstillers tilsva til orientering.
Maren Simonsen etterlyser testing av en løsning med signalregulert kryss.	Tas til orientering. Det er gjennomført trafikkanalyse, og det er ikke vurdert å være behov for å teste løsningen før ombygging. I tillegg ville det vært svært utfordrende og kostbart å gjennomføre en slik prøveordning på en trafiksikker måte da dette ville kreve midlertidig ombygging av eksisterende utforming.	Plan- og bygningsetaten tar Maren Simonsen sin kommentar og forslagsstillers tilsva til orientering.

	Foreslått løsning er vurdert å være en trafiksikker og trygg løsning for fotgjengere i området. Areal for gående blir utvidet, og krysningspunkter blir kortere.	
35. Lars Jøran Kjerpeseth		
Lars Jøran Kjerpeseth ber om at fortau og sykkelfelt føres gjennom kryss der sidegatene kobler seg til Stavangergata. Samt at sykkelfelt merkes gjennom hele krysset på Lisa Kristoffersens plass i tråd med Oslostandarden.	Tas til orientering. Stavangergata er planlagt søkt som forkjørregulert gate til Statens vegvesen. Gjennomgående sykkelfelt kan da detaljeres i byggeplanfasen, men trenger ikke å reguleres inn.	Plan- og bygningsetaten tar Lars Jøran Kjerpeseth sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Lars Jøran Kjerpeseth ber om at syklist og fotgjenger får egne signalfaser som ikke er i konflikt med andre trafikanter.	Tas til orientering. Lysfaser for signalregulering er ikke et tiltak som blir regulert inn i reguleringsplanen. Det gjøres en totalvurdering av fordeling av grøntid i krysset, der målet er å gi prioritering samtidig som å unngå for lang ventetid for alle trafikanter. Signalregulering med sekundærkonflikter i signalregulerte kryss er en ordinær løsning i Oslo. Hvordan fordelingen av grønt lys blir, avhenger bl.a. av kollektivprioritering, kryssingsavstander og trafikkmengde, og dette er noe vi kan justere underveis dersom vi ser at det er behov for det.	Plan- og bygningsetaten tar Lars Jøran Kjerpeseth sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
36. Aleksander Vognild Burkow		

Aleksander Vognild Burkow ber om at fortau og sykkel felt føres gjennom kryss der sidegatene kobler seg til Stavangergata.	Tas til orientering. Det er rom for dette i reguleringsplanen og innspillet vil bli vurdert ved utarbeidelse av byggeplanen. Stavangergata er planlagt forkjørsregulert, og gjennomgående sykkel felt i kryss er da en mulig løsning.	Plan- og bygningsetaten tar Aleksander Vognild Burkow sin kommentar og forslagsstillers tilsva r til orientering.
Aleksander Vognild Burkow ber om at krysset Stavangergata x Sarpsborggata får en løsning som ikke legger opp til konflikt mellom syklist er og bilister som skal nordover.	Tas til orientering. Stavangergata er planlagt forkjørsregulert og dette vil muliggjøre oppmerking gjennom kryss med Sarpsborggata. Geometrien i kryss med Sarpsborggata er valgt for å ivareta sporingskurver for lastebiler.	Plan- og bygningsetaten tar Aleksander Vognild Burkow sin kommentar og forslagsstillers tilsva r til orientering.
Aleksander Vognild Burkow mener Lisa Kristoffersens plass burde bygges som et beskyttet kryss etter Oslos gatenormal.	Tas ikke til følge. Bredde mellom fasadene i Bergensgata sør for krysset og i Moldegata setter begrensinger for beskyttet løsning i tråd med Oslo gatenormal.	Plan- og bygningsetaten tar Aleksander Vognild Burkow sin kommentar og forslagsstillers tilsva r til orientering.
Aleksander Vognild Burkow foreslår å forkjørsregulere krysset i retning Stavangergata/Bergensgata, samt å fjerne svingfelt for biler inn i Stavangergata for å frigjøre plass til bedre sykkeltilrettelegging.	Tas til ikke til følge. Forkjørsregulering reguleres ikke inn i reguleringsplanen. Stavangergata er planlagt forkjørsregulert, og Bergensgata er forkjørsregulert nord for kryss med Stavangergata.	Plan- og bygningsetaten tar Aleksander Vognild Burkow sin kommentar og forslagsstillers tilsva r til orientering.

	Trafikkanalyser viser at det er behov for et høyresvingerfelt i Bergensgata for å sikre fremkommeligheten til kollektivtrafikken langs Bergensgata. Det er derfor ikke aktuelt å fjerne dette.	
37. Sigbjørn Windingstad		
Sigbjørn Windingstad mener trafikkavviklingen gjennom krysset (Stavangergata x Bergensgata) blir tregere ved ombygging til lyskryss.	Tas til orientering. Trafikkavviklingen vil fungere bedre for fotgjengere, syklistene og kollektivtrafikken med foreslått løsning. Disse trafikantergruppene er prioritert i Oslo, i tillegg til at valgt løsning er i tråd med KDP 17 – kommunedelplan for torg og møteplasser.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Sigbjørn Windingstad påpeker at lysregulering gir ventetider for gående gjennom hele døgnet.	Tas til orientering. Sammenlignet med rundkjøring vil det kunne bli lenger ventetid for fotgjengere i et signalregulert kryss siden alle trafikantergrupper ikke kan få grønt lys samtidig. Det gjøres en totalvurdering av fordeling av grøntid i krysset, der målet er å gi prioritering samtidig som å unngå for lang ventetid for alle trafikantergrupper.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Sigbjørn Windingstad bemerker at hastigheten for bilene kan gå opp, for å rekke et grønt lys.	Tas til orientering. Det er riktig at hastigheter ved signalregulerte kryss kan gå opp sammenliknet med rundkjøringer. Samlet sett er det likevel vurdert at et signalregulert x-kryss er den beste utformingen gitt føringene for reguleringsplanen.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.

Sigbjørn Windingstad mener krysset vil oppleves som risikabelt for syklende som skal til venstre.	Tas til orientering. Krysset vil bli lagt til rette for stor venstresving. Dette innebærer at svingen foretas under to signalreguleringsfaser. Dette er testet og forsket på for kryss langs ring 2.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Sigbjørn Windingstad viser til at det vil oppstå lange køer til og fra Ring 3 i rushtiden noe som vil gi forsinkelser for bussen.	Tas til orientering. Det er gjennomført trafikkanalyser som viser at med et høyresvingerfelt for sørgående trafikk i Bergensgata i kryss med Stavangergata vil kollektivtrafikken ha en tilfredsstillende fremkommelighet langs Bergensgata. Et signalregulert kryss gir i tillegg mulighet at i større grad prioritere busstrafikken enn det som er mulig i dagens rundkjøring.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Sigbjørn Windingstad påpeker at utenom rushtiden blir biler stående og vente.	Tas til orientering. Signalanlegget vil være trafikkstyrt, noe som vil si at trafikken detekteres (med deteksjonskamera), og dersom det kommer en bil inn mot rødt lys vil den registreres og det sendes varsel til signalanlegget om at det ønskes grønt lys. Dersom trafikkavvikling er det primære målet vil rundkjøring være en god løsning, men her er flere andre behov vektlagt høyre og foreslått løsning er derfor signalregulert x-kryss.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.

Sigbjørn Windingstad påpeker at ventende biler øker belastningen for de som bor nær plassen.	Tas til orientering. Et signalregulert kryss vil kunne være tregere for trafikken, men løsningen er likevel valgt da den gir mulighet for å prioritere kollektivtrafikken. I tillegg fungerer et signalregulert x-kryss generelt bedre enn rundkjøring for fotgjengere og syklister.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvarende til orientering.
Sigbjørn Windingstad opplyser om at han ikke opplever trafikken over plassen som stor og at den har god flyt, men han ønsker fartsreducerende tiltak i Bergensgata for å redusere konflikten mellom ulike trafikanter.	Tas til orientering. Fartsdempende tiltak omfattes ikke av reguleringsplanen, men kan etableres uavhengig denne. Bergensgata er buss- og utrykningskjøretøytrasé og dette begrenser mulighetene for å etablere fartsdempende tiltak.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvarende til orientering.
Sigbjørn Windingstad mener at rundkjøring bør beholdes, men med bedre vedlikehold av dekket.	Tas ikke til følge. Ifølge KDP 17 - kommunedelplan for torg og møteplasser torg skal Lisa Kristoffersens plass skal opparbeides som et lokalt torg. For å muliggjøre dette er det behov for en mindre arealkrevende kryssløsning. Fordeler og ulemper med en mindre rundkjøring, og et signalregulert kryss er vurdert, og det er konkludert at samlet sett vil et signalregulert X-kryss være en bedre løsning enn en rundkjøring.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvarende til orientering.
Sigbjørn Windingstad påpeker at krysset må utformes slik at det tåler midlertidige	Tas til følge. Foreslått geometri ivaretar svingebevegelsene til buss.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvarende til orientering.

omlegginger av buss 37 og 54 via Stavangergata.		
Sigbjørn Windingstad opplever at hastigheten i Stavangergata kan være høy ved lite trafikk. Ønsker derfor fartsreducerende tiltak, gjerne i form av innsnevring som kan åpne for å beholde gateparkering.	Tas til orientering. Fartsgrenser og fartsdempende tiltak er ikke en del av reguleringsplanen, og kan derfor endres og etableres uavhengig denne. Til orientering ble det utført en fartsmåling utenfor Margarinfabrikken Barnehage i Stavangergata i begge retninger. På bakgrunn av resultatet, at 85 % av trafikken kjører under fartsgrense, har Bymiljøetatens trafiksikkerhetsseksjon foreløpig vurdert at det ikke er behov for tiltak.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Sigbjørn Windingstad stiller spørsmål ved etablering av grøfter/regnbed i Stavangergata. Han mener vannet heller bør ledes til Voldsløkka da grøfter/regnbed er vanskelig å krysse og frykter at søppel kan samle seg der.	Tas til orientering. Reguleringsplanen forholder seg til Oslo kommunes strategi for overvann. Regnbed i Stavangergata er foreslått etablert for å infiltrere og fordrøye overvann. Det er store utfordringer med overvann ved kraftig regnvær nedstrøms, for eksempel i krysset ved Uelands gate og ring 2 og det er derfor krav om å legge til rette for lokal overvannshåndtering, for eksempel i form av regnbed.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.

Sigbjørn Windingstad mener grøfter/regnbed bryter med lovpålagte krav til universell utforming.	Tas til orientering. Det settes ikke krav til universell utforming av grøfter. Reguleringsplanen ivaretar universelt utformede fortau og gangfelt.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Sigbjørn Windingstad stiller spørsmål ved snumulighetene for renovasjon i enden av Blindveien inn til Stavangergata 46 og Bergensgata 26.	Tas til orientering. Det er lagt ved sporingskurver til planbeskrivelsen som viser at det er mulig å snu renovasjonsbil i enden av blindveien til Stavangergata 46 og Bergensgata 26.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Sigbjørn Windingstad er bekymret for konsekvenser av at parkeringsplasser i området blir fjernet. Blindveien inn til Stavangergata 46 og Bergensgata 26 betjener mange boenheter med tilhørende parkeringshus, og tror at det kan oppstå tilfeller der trafikken i blindveien kan bli sperret av hensatte kjøretøy.	Tas til orientering. For å unngå risiko for hensetning av kjøretøy i avkjørselen skal bredden på avkjørselen reduseres til 4 meters bredde. Det er politisk flertall for å legge bedre til rette for syklist og gående, også når konsekvensen er at parkeringsplasser må fjernes.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Sigbjørn Windingstad er kritisk til torget slik det blir fremstilt i planskissen.	Tas til orientering. Planbeskrivelsen viser kun en mulig utforming av torget, og er ikke førende for endelig utforming. I forbindelse med utarbeidelse av byggeplan vil utforming av torget bli utarbeidet i en medvirkningsprosess.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Sigbjørn Windingstad ber om at plassen utformes på en måte som forhindrer kjøring og parkering.	Tas til orientering. Torgarealet vil bli avgrenset av fortau og sykkelfelt. Avkjørselen over torget vil være	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.

	avgrenset med 6 cm kantsteinsvis. Kjøring over torget vil være ulovlig.	
Sigbjørn Windingstad ber om at plassen utformes på en måte som forhindrer hensetning av sparkesykler og mener dekket er nøkkelen.	Tas til orientering. I forbindelse med utarbeidelse av byggeplan vil utforming av torget bli utarbeidet i en medvirkningsprosess. Her vil det også bli mulig å gi innspill til belegg.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
38. Einar Våge Hetland		
Einar Våge Hetland er positiv til plangrepet, men mener kryssløsningen ikke er ambisiøs nok når det gjelder sykkel. Han etterlyser en separering av biler og syklende.	Tas til orientering. Selv om Lisa Kristoffersens plass er et stort areal er det smalere tverrsnitt i Bergensgata sør for krysset og i Moldegata der det ikke er plass til løsningen du viser til. I tillegg er det gjort en avveining mellom Kommunedelplan for torg og møteplasser som gir føringer om et torg på Lisa Kristoffersens plass, og tilgjengelig areal til mulig sykkeltilrettelegging. Dette ligger til grunn for valgt løsning.	Plan- og bygningsetaten tar Einar Våge Hetland sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Einar Våge Hetland viser til eksempler fra Nederland hvor syklende og biler har grønt samtidig, med markert vikeplikt for biler som skal til høyre. Dette er åpenbart tryggere, og oppleves tryggere enn den Norske løsningen vi finner i Oslo.	Tas til orientering. Oppmerking slik den du nevner er noe som ikke blir regulert inn, og kan bli etablert uavhengig reguleringsplanen. Oppmerking gjennom krysset kan bli aktuelt dersom Bergensgata blir forkjørsregulert. Dette vil bli vurdert i byggeplanfasen i samarbeid med Statens vegvesen som fatter vedtak om forkjørsregulering.	Plan- og bygningsetaten tar Einar Våge Hetland sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.

39. Karina Nummedal Shandiz		
Karina Nummedal Shandiz er positiv til å bygge om rundkjøringen og fjerne de parkerte bilene i Bergensgata (mot Voldsløkka).	Tas til orientering	Plan- og bygningsetaten tar Karina Nummedal Shandiz sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.
40. Håvard Eikeseth		
Håvard Eikeseth stiller spørsmål ved konklusjonen i støynotatet om at støynivået ikke vil øke. Etterlyser støymålinger ved fasadene til Bergensgata 41-43 og Moldegata 2-4.	Tas til orientering. Det er riktig at fasademålinger ikke fremkommer på Moldegata 2-4 og Bergensgata 41-43. Det vises til figur som viser forskjell mellom eksisterende og ny støysituasjon her fremkommer det at ikke er noen endring for dette området. Som dokumentasjon av veitrafikkstøy brukes anerkjente beregningsmetoder fremfor støymålinger. Føringer for dette er gitt i Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021), samt i retningslinjens veileder M-2061. Støymålinger kan brukes for å supplere beregninger, men er mest vanlig ved andre støykilder der forhold som impulslyd, eller kortvarig støyende aktivitet, bør belyses i tillegg til støyberegningene. Dette anses som nødvendig for veitrafikkstøy. Støyutredningene anses derfor som tilstrekkelige.	Plan- og bygningsetaten tar Håvard Eikeseth sin kommentar og forslagsstillers tilsvaer til orientering.

Håvard Eikeseth mener endret kjøremåte som følge av ombygging av rundkjøring til lyskryss vil resultere i økt støy.	Tas til orientering. Det er gjennomført en støyvurdering som konkluderer at planforslaget ikke gir en økning i støynivå fra veitrafikken for bygninger i planområdet.	Plan- og bygningsetaten tar Håvard Eikeseth sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Håvard Eikeseth etterlyser støy og fartsreduserende tiltak.	Tas til orientering. Basert på resultat fra støyrapporten er det ikke aktuelt med støytiltak. Fartsdumper, fotobokser eller liknende tiltak er tiltak ikke som reguleres inn og kan bli vurdert uavhengig reguleringsplanen.	Plan- og bygningsetaten tar Håvard Eikeseth sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.

Begrenset høring

Noe revidert planforslag for Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass lå ute til begrenset høring fra 09.02.2024 til 11.03.2024. Det kom inn 7 bemerkninger ved begrenset høring.

Liste over bemerkninger

Bydelen:

1. Bydel Sagene

Kommunale etater og interkommunale samarbeid

2. Byantikvaren
3. Eiendoms- og byfornyelsesetaten
4. Utdanningsetaten
5. Vann- og avløpsetaten
6. Oslobygg KF

Organisasjoner, foreninger og selskap

7. Bergensgata 26 garasjesameie

Private

8. Sigbjørn Windingstad

Navn	Forslagsstillers tilsvare	PBEs kommentarer
1. Bydel Sagene		
Sagene bydelsutvalg tar saken til orientering.	Tas til orientering.	Plan- og bygningsetaten tar Bydelens kommentar til orientering.
2. Byantikvaren		
Byantikvaren er positive til at deres innspill til offentlig ettersyn er hensyntatt i	Tas til orientering.	Plan- og bygningsetaten tar Bydelens kommentar til orientering.

planforslaget. Byantikvaren er positive til endringene i planforslaget.		
3. Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY)		
EBY har ingen merknader til endringene.	Tas til orientering	Plan- og bygningsetaten tar Eiendoms- og byfornyelsesetatens kommentar til orientering.
4. Utdanningsetaten		
Utdanningsetaten støtter foreslåtte endringer i planforslaget og vurderer at løsningene vil bidra til å trygge skoleveien for elevene etter planens hensikt.	Tas til orientering	Plan- og bygningsetaten tar Utdanningsetaten kommentar til orientering.
Utdanningsetaten støtter Plan- og bygningsetatens vurderingen om at endringen bidrar til å styrke kvalitetene til torgarealet.	Tas til orientering	Plan- og bygningsetaten tar Utdanningsetaten kommentar til orientering.
5. Vann- og avløpsetaten (VAV)		
Vann- og avløpsetaten minner om at vi har anbefalt at et nytt overvannsnotat utarbeides i samsvar med kommunens nye veileder og at formuleringer i planforslaget oppdateres slik at de to dokumentene blir konsistente.	Er tatt til følge	Plan- og bygningsetaten tar Vann- og avløpsetaten kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Vann- og avløpsetaten har planer for oppgradering av VA i gatestrekningen, og er godt koordinert med forslagsstiller her.	Tas til orientering	Plan- og bygningsetaten tar Vann- og avløpsetatens kommentar til orientering.
6. Oslobygg KF		

Oslobygg vurderer at behovene til Margarinfabrikken barnehage er ivaretatt i revidert planforslag.	Tas til orientering.	Plan- og bygningsetaten tar Oslobygg sin kommentar til orientering.
Oslobygg ønsker å holdes informert om det videre arbeidet med planen og en ev. gjennomføring av planene for Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass.	Tas til følge.	Plan- og bygningsetaten tar Oslobygg sin kommentar til orientering.
Oslobygg oppfordrer til løpende dialog med barnehagen, både i forkant av og underveis i anleggsperioden for best mulig koordinering, og løpende evaluert sikkerhetsaspektet.	Tas til følge.	Plan- og bygningsetaten tar Oslobygg sin kommentar til orientering og forutsetter at BYM følger opp Oslobygg sin forespørsel i det videre arbeidet med gjennomføringen av tiltaket.
7. Bergensgata 26 Garasjesameie		
Bergensgata 26 Garasjesameie viser til at de har nedkjørsel til garasje innerst i blindveien ved Lisa Kristoffersens plass. De viser til at det har oppstått slitasje på nedkjøringsrampen og ønsker klarhet i hvem som har ansvaret for dette.	Reguleringsplanen endrer ikke på muligheten for å snu innerst i Blindveien. Når det gjelder skader på nedkjørselrampen er dette et privatrettslig forhold og avklares ikke gjennom reguleringsplan. Reguleringsplanen legger opp til at brann og redning kan komme inn til fasadene med nødvendig redsøk om de må benytte seg av fortau for å snu i en nød- og unntakstilstand er dette i orden ut fra et trafiksikkerhetsperspektiv.	Plan- og bygningsetaten tar Bergensgata 26 Garasjesameie sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Garasjesameiet ønsker at blindveien skal være offentlig driftet.	Blindveien er allerede i dag privat vei på offentlig grunn, og skal være driftet privat. Kommune legger ikke opp til at den skal være offentlig driftet.	Plan- og bygningsetaten tar Bergensgata 26 Garasjesameie sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
8. Sigbjørn Windingstad		

Sigbjørn Windingstad er bekymret for trafikksikkerheten når renovasjon skal snu innerst i blindgaten og ønsker alternativ plassering av renovasjon på torget.	Våre beregninger viser at det vil være mulig å snu for renovasjon innerst i blindveien med mindre tilpasninger. Vi vurderer dette som mer trafikksikkert enn at renovasjon skal rygge over nytt torg. Det er ikke aktuelt at søppelbeholdere for privatbruk plasseres på offentlig plass.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.
Videre er Windingstad bekymret for at det vil bli omfattende parkering innerst i blindveien.	Dersom det vil bli problematisk med parkering innerst i blindveien kan dette håndheves med private skilt.	Plan- og bygningsetaten tar Sigbjørn Windingstad sin kommentar og forslagsstillers tilsvare til orientering.