

Forenklet konsekvensutredning

Delområde A - Strandveien		A1: Hovedsykkelruta på østsiden	A2: Hovedsykkelruta på vestsiden	A3: Sharrows (kombinert sykkel- og kjørevei)	A4: Todelt med sharrows i nord, og sykkelveg på østside i sør
Forklaring alternativ		Hovedsykkelruta er plassert på østsiden av Strandveien. Biltrafikken i Strandveien og over til både Båtmannsgata og Maskinistgata kommer ikke i konflikt med hovedsykkelvegen.	Hovedsykkelruta er plassert på vestsiden av Strandveien. Sykkelvegen er nødt til å krysse bilvegen på skrå like før svingen til Båtmannsgata, ved den nye avkjørselen til Strandveien fra Maskinistgata og sнопlassen i nord.	Kombinert sykkel- og kjøreveg er en løsning som kalles sharrows. Sammenlignet med alternativene med adskilt sykkelveg og bilveg vil denne utformingen ha bredere veggsoner og fortau på vestsiden av Strandveien mot bygg BaneNOR, samt areal til jernbaneparken.	Ulik løsning nord og sør for Bislop Grimkjells gate, sharrows i nord og hovedsykkelruta på østsiden i sør. Dette er en kombinasjon av alternativ A1 og A3.
Illustrasjon					
Snitt/sonenndeling					

Rangeres fra 1-4, hvor 1 er best og 4 er dårligst

Tema	Merknad	A1: Hovedsykkelruta på østsiden	A2: Hovedsykkelruta på vestsiden	A3: Sharrows (kombinert sykkel- og kjørevei)	A4: Todelt med sharrows i nord, og sykkelveg på østside i sør
Trafikksikkerhet					
Gående (innkludert alle funksjonsever)	Fortau på Svartlamon prioriteres og vektlegges mest i vektning	Rangering 2 Får syklist tett på fortauet langs delen i nord hvor grunn buffersone mangler	Rangering 1 Får syklist tett på vestsiden fortauet uten buffersone hele veien. Østsiden t	Rangering 4 Risikerer syklist på fortau av de som ikke vil sykle i veien, eller pga bilpø i Strandveien fra krysset over til Maskinistgata	Rangering 3 Buffersone mot syklist i sør, risikerer syklist på fortau i nord
Syklist		Rangering 1 Adskilt fra biler og færrest kryss samt systemskifter	Rangering 4 Adskilt fra biler, men uheldige kryss	Rangering 3 Systemskifte, må dele veien med biler	Rangering 2 Systemskifte, og deling av veien med biler på den ene delen. Kan bli konflikt med biler fra Maskinistgata som skal østover og møter syklist midt i systemskifte
Fremkommelighet					
Gående (innkludert alle funksjonsever)	Fortau på Svartlamon prioriteres og vektlegges mest i vektning	Rangering 3 Blir en bredere vei å krysse, sammenlignet med A3	Rangering 3 Blir en bredere vei å krysse, sammenlignet med A3	Rangering 1 Smaleste veien å krysse, samt noe bredere fortau på vestsiden i sør	Rangering 2 Smaleste veien å krysse i nord likt A3, men bredere igjen i sør likt A1
Syklist	Med fare for kødannelse i rusen for biler ut i Maskinistgata	Rangering 1 Egen sykkelveg med ingen systemskifter, eller hindring av evt. Bilke	Rangering 3 Må krysse bilvegen i svingen til Båtmannsgata, samt bli påvirket og skaper større utfordringer for løsningen av krysset over til Maskinistgata, særlig i rusen	Rangering 4 Vil bli påvirket av kødannelse av biler som skal over til Maskinistgata. Syklistene må ta mer hensyn til bilene i dette krysset sammenlignet med A2	Rangering 2 Utgangspunktet god fremkommelighet med sykkelveg på delen i sør, men systemskifte i et kryss og lesbarhet over til område med sharrows. Usikkert om denne delen vil bli påvirket av kødannelse
Bilist		Rangering 1 Unngår kryssing mellom syklist og kjørende	Rangering 4 Må ta hensyn og stoppe for syklist som kommer fra begge retninger både i svingen til Båtmannsgata og over til Maskinistgata	Rangering 3 Må dele veien med syklist, kan bli flere konflikter rundt vikeplass i kryss	Rangering 2 Biler fra Maskinistgata som skal østover møter syklist midt i systemskifte. Slipper å dele veien med syklist sørover
By-/områdeutvikling					
Overgang over til delområde C/ torgområde øst	Forutsetning/ utgangspunkt for videre utforming og funksjon	Rangering 1 Best plassering på nåværende detaljeringsnivå og nødvendig plassering med høyder og plassering for sykkelkrysset	Rangering 4 Mindre lesbart og krevende å få høyder til å gå opp med de ulike løsningene for delområde C både med/uten sving på sykkelvegen	Rangering 3 Lite lesbar overgang, utfordringer med høyder som må løses og tverrfall på veien kontra sykkelvegen	Rangering 1 Best plassering på nåværende detaljeringsnivå og nødvendig plassering med høyder og plassering for sykkelkrysset
Areal til Jernbaneparken	Utforming rundt sнопlass ikke medregnet	Rangering 3 Minst, parkering inntil parken som vil kunne påvirke utformingsmuligheter av parken	Rangering 3 Minst, og hovedsykkelruta grenser til parken og kan påvirke opplevelsen/utforming av parken	Rangering 1 Smaleste tverrsnittet og vil gi mest plass til park	Rangering 1 Smaleste tverrsnittet og vil gi mest plass til park
Tilbakemelding Svartlamon	Tilbakemeldinger e-post datert 30.09.24	Rangering 4 Mest i strid med våre [Svartlamons] interesser (...)	Rangering 2 Alternativet ivaretar delvis interessene våre [Svartlamons] (...)	Rangering 1 Denne sambruksløsning er akseptabel så lenge den ikke går på bekostning av fortauet på sørsiden [østsiden] (...)	Rangering 3 Alternativet skal forene alternativene A1 og A2[A3], men begge er minst aktuelle for oss. Vi mener i tillegg at løsningen ikke er en faktisk forbedring, fordi ulempene av alternativ A1 dominerer, særlig fordi den er tenkt i områdene som er mest sentrale for nærmiljøet.
Potensial for gateliv på siden mot Nyhavna (nye bygg Bane NOR)	Utgangspunkt i at hovedsykkelruta påvirker mer negativt enn parkerte biler	Rangering 2 Parkering (eller grønt) nærmest etter fortau	Rangering 4 Hovedsykkelruta nærmest etter fortau	Rangering 1 Best med 1 meter mer areal pga mulighet for smalere tverrsnitt av gata, tegnes som utvidet fortau	Rangering 2 Lik som alternativ A1, parkering (eller grønt) nærmest etter fortau
Estetisk gateutforming/vegetasjon	Inkludert mulighet for parkering kan bli byttet ut med grønt	Rangering 1 Tydelig linjeføring gjennom hele gata. Om parkering i vest blir grønt blir gatevernsnittet i vest symmetrisk.	Rangering 2 Vegetasjon og parkering havner inntil hverandre, må krysse grønt fra parkering over til fortau. Om parkering blir grønt gir denne løsningen størst sammenhengende grøntområde sør i gaten utenfor Svartlamon	Rangering 3 Det er ulik bredde på veien nord og sør for avkjørselen til Maskinistgata, og en forskyvning gjør at det ikke blir en gjennomgående linje fra nord til sør i gaten. Om parkering i vest blir grønt blir gatevernsnittet i vest symmetrisk	Rangering 4 Gaten blir oppdelt med ulik utforming og dårlig linjeføring

Temaer som ikke blir vurdert på grunn av detaljeringsgrad/prosjekteringsnivå: Forbindelser med plassering fotgjengeroverganger, og kryssløsninger i overganger til tilgrensende områder som Gregus gate etc.

Antall av hver rangeringer:	Rangering 1 2 Rangering 2 2 Rangering 3 1	5 2 2 1	Rangering 1 1 Rangering 2 2 Rangering 3 3 Rangering 4 4	4 0 4 2	Rangering 1 4 Rangering 2 0 Rangering 3 4 Rangering 4 2	Rangering 1 2 Rangering 2 5 Rangering 3 2 Rangering 4 1	2 5 2 1
Total sum, lavest mulig positivt:		19	30	24		22	

Denne sammenligningen av alternativene er et arbeidsverktøy og en mulighet for å få en oversikt over forskjellen på de ulike alternativene. De ulike temaene har lik vektning uavhengig av betydningsgrad, eksempelvis så fremkommer det at "Tilbakemelding Svartlamon", har like stor betydning som "Potensial for gateliv på siden mot Nyhavna". Rangeringen er gjort med en enkel og konsekvent skala, noe som også begrenser muligheten for å fremvise hvor stor forskjellen er mellom alternativene for hvert tema.

Delområde B - Forbi plattform		B1: Hevet løsning og videre nord	B2: Hevet løsning og videre sør	B3: Senket løsning og videre nord i kulvert
Forklaring alternativ		Hovedsykkelruten går med 5% stigning opp fra Strandveitorget og kommer på høyde med plattform. Hovedsykkelruten fortsetter på skrått nordover, og går i bru over Skippergata på nordsiden av rundkjøringen ved Strindheimtunnelen.	Hovedsykkelruten går med 5% stigning opp fra Strandveitorget og kommer på høyde med plattform. Hovedsykkelruten fortsetter videre vestover parallellt med jernbanen, på sørsiden av rundkjøringen ved Strindheimtunnelen	Hovedsykkelveien går i kulvert, en senket løsning forbi plattformen. Hovedsykkelveien fortsetter på skrått nordover, og går i kulvert under Skippergata på nordsiden av rundkjøringen ved Strindheimtunnelen
Illustrasjon	Ved plattform			
	Hele delområdet			

Rangeres fra 1-3, hvor 1 er best og 3 er dårligst

Tema	Merknad	B1: Hevet løsning og videre nord	B2: Hevet løsning og videre sør	B3: Senket løsning og videre nord i kulvert
Trafikksikkerhet				
For gående	Utgangspunkt til og fra plattform (opplevelse av trygghet eget tema)	Rangering 3 Reisende til og fra plattform må krysse hovedsykkelruta	Rangering 2 Må krysse, men mer oversiktlig vestover, ser lengre at mulig syklist kommer	Rangering 1 Kulvert gjør at konfliktsituasjon uteblir ved plattform, men kryssning av hovedsykkelruta må for noen uansett skje på andre plasser som østover/ved torgområde(delområde C)
For syklende	Flere gående krysser evt. sykkelvegen ved torg vest enn ved plattform	Rangering 1 Må ta hensyn til gående ved plattform (bro gir utsikt og opplevelse, kulvert kan være mer gunstig på vinterdager)	Rangering 1 Må ta hensyn til gående ved plattform (bro gir utsikt og opplevelse, kulvert kan være mer gunstig på vinterdager)	Rangering 3 Må ta hensyn til gående ved torg vest, som er mindre oversiktlig enn oppe ved plattform (bro gir utsikt og opplevelse, kulvert kan være mer gunstig på vinterdager)
Fremkommelighet				
Som hovedsykkelveg	Fokus på funksjon som hovedinnfartsåren mellom øst og Midtbyen	Rangering 2 Må ta hensyn til trafikk til og fra plattform, men ikke trafikk ved Kobbes gate. Forutsetning at det er mer trafikk å ta hensyn til ved torg vest/Kobbes gate, enn ved plattformområdet	Rangering 1 Likt B1, og har noe mer direkte og kortere rute langs med jernbanen til Pirbrua	Rangering 3 Unggår trafikk ved plattformen, men en del av denne trafikken blir istedenfor i konflikt med sykkelvegen ved torg øst og vest, i tillegg til resten av trafikken som må krysses i Kobbes gate
Tilkoblinger til og fra hovedsykkelvegen	Med prioritet videre mot Midtbyen	Rangering 3 Kommer lengst unna Midtbyen og krever rampe ved torg vest for å komme ned til Kobbes gate	Rangering 1 Kommer nærmest forbindelse videre til Midtbyen og med mulig ny bro over Rosenborgbassenget, og eneste alternativ som gjør det mulig å kombinere med løsning over til Dyrø Halses gate. Krever rampe ved torg vest for å komme ned til Kobbes gate	Rangering 2 Kommer lengst unna Midtbyen med tanke på videre forbindelse. Krysser Kobbesgate i plan og får dermed en forbindelse på dette punktet til dagens g-/sykkelveg
Universell utforming - tilgjengeliggjøring plattform	Med vekt på løsning for alle funksjonsevener	Rangering 2 Mer likestilt tilkomst fra øst. Mulig å etablere en rampe ned til Kobbesgate i vest også	Rangering 1 Mer likestilt tilkomst fra øst, også tydelig hvor hovedsykkelvegen går videre, mulig å anta at det å etablere en rampe ned til Kobbes gate er lettere (tar mindre areal) med denne løsningen enn B1	Rangering 3 Avhengig av heis ved ankomst fra både øst og vest, eller gå rundt bygg
By-/områdeutvikling				
Universell utforming - opplevelse av trygghet	I forbindelse med plattformen	Rangering 2 Flere "fluktveier" og folk (sosial trygghet), mindre oversiktlig enn alt. 2	Rangering 1 Flere "fluktveier" og folk (sosial trygghet), oversiktlig og ser langt i retning ve	Rangering 3 Under bakken er sjeldent en attraktiv løsning, færre "fluktveier" både for hovedsykkelvegen og fra plattformen. Mindre sosial trygghet både ved plattform og på hovedsykkelvegen siden færre mennesker vil bevege seg gjennom samme område
Påvirkning på torg i vest og øst		Rangering 3 Sykkelveien i bru påvirker noe mer areal enn alt. 2	Rangering 2 Torg vest blir mindre påvirket av mulig rampe, evt. Får beholde mer areal av det grønne området mot Strindheimtunnelen	Rangering 1 Gjør det lettere med tanke på høydeforskjeller for torg øst, torg vest krysses
Potensial for byrom oppe ved plattform		Rangering 1 Blir et byrom flere besøker om de reiser gjennom eller ikke, lettere å stoppe enn om man sykler i kulvert under.	Rangering 2 Likt alt. 1, men blir ikke like tydelig avgrensing av rommet når det åpnes opp videre vestover	Rangering 3 Dårlige forbindelser over forskjellig plan, vanskeligere å få integrert med livet ellers i område
Vegetasjon	Er for smalt mellom plattform og bygg BaneNOR alt 1 og 2	Rangering 3 Bevarer minst på bakkeplan ved torg vest	Rangering 2 Mister det grønne på taket ved Strindheimtunnelen, men kvaliteten på dette vurderes til lavere enn det på bakkeplan	Rangering 1 Bevarer mest og verdien av det grønne blir mer tydelig siden man beveger seg på bakkeplan ved torg vest. Også mer plass til grønt oppe ved plattform
Påvirkning på landskapsbilde		Rangering 3 En bru kan være et visuelt interessant element i landskapet, men kan også virke dominerende. I denne løsningen vil broen bli mer fremtredende og synlig	Rangering 1 Her vil broen integreres med den allerede fremtredende jernbanen i området, og dermed gjøre minst forskjell på landskapsbilde	Rangering 2 En kulvert vil påvirke tilstøtende områder og legge føringer for terrengutformingen av område
Påvirkning areal Nyhavna og område rundt brannstasjon	(også vertikalkurvatur vil alle alternativene gi tilkobling til Nyhavna borte ved Pirbrua)	Rangering 3 Nyhavna utvikling ser negativt på denne løsningen som påvirker mye utbyggingsareal	Rangering 1 Denne løsningen gir dårligere forbindelse, men påvirker ikke utbyggingsareal	Rangering 2 Nyhavna utbygging ser det som noe lettere å integrere denne løsningen i utbyggingen, men den påvirker utbyggingsareal
Annet				
Kostnad	Vurdert byggekostnader, ikke driftkostnader	Rangering 1 Gir antatt minst lengde med konstruksjon, men krever i tillegg støttemurer på vestsiden av Skippergata for å ta opp skråningsutslag. Anslag: 305 mill. Kr	Rangering 2 Gir ca. 30 meter lengre bru enn B1. Anslag: 316 mill. Kr	Rangering 3 Klart dyrere enn de andre alternativene, krevere mer omfattende tiltak med tanke på drenering og graving i grunnen. Anslag 469 mill. Kr
Anleggsgjennomføring		Rangering 1 1 Trafikk i skippergata må evt. omlegges ved brustøp. Ved bruk av prefabrikkerte løsninger, vil det trolig holde med vegstengning når elementer heises inn	Rangering 3 Svært krevende, påvirke trafikk i rundkjøring og Strindheimtunnelen. Samt jernbane tett på. Etablering av nye brufundamenter tett på dagens Rv.706	Rangering 2 Trafikk i Skippergata må midlertidig omlegges, når byggegrøp for kulvert etableres. En del infrastruktur i bakken som også må legges om. Høy grunnvannstand må også hensyntas
Drift av plattform	Tilgang med driftskjøretøy til plattform	Rangering 1 Kan løses via hovedsykkelvegen	Rangering 1 Kan løses via hovedsykkelvegen	Rangering 3 Må løses via universell adkomst mellom byggene til Bane NOR. Dette legger føringer og krav til areal med blant annet svingradier, noe som setter begrensninger på utformingen av dette område

Temaer som ikke blir vurdert på grunn av detaljeringsgrad/prosjekteringsnivå: Plassering sykkelstativ, utforming av plattform

Antall av hver rangeringer:	Rangering 1 Rangering 2 Rangering 3	4 3 6	Rangering 1 Rangering 2 Rangering 3	8 5 1	Rangering 1 Rangering 2 Rangering 3	3 4 7
Total sum, lavest mulig positivt:		29		21		32

Denne sammenligningen av alternativene er et arbeidsverktøy og en mulighet for å få en oversikt over forskjellen på de ulike alternativene. De ulike temaene har lik vektning uavhengig av betydningsgrad. Rangeringen er gjort med en enkel og konsekvent skala, noe som også begrenser muligheten for å fremvise hvor stor forskjellen er mellom alternativene for hvert tema.

Alternativene er vurdert med utgangspunkt i at hovedsykkelruten ligger på sørsiden av Strandveien adskilt fra biltrafikken, samt at område vest mot plattformen er utformet likt alternativ B1 og B2. Dette vil gi større høydeforskjeller på området enn alternativ B3. Møbleringsalternativer er holdt utenfor alternativene

Delområde C - Strandveitorget		C1: Hovedsykkelruta markert	C2: Hovedsykkelruta ikke markert	C3 - Shared space	C4: Shared space med hovedsykkelruta markert
Forklaring alternativ		Hovedsykkelveien er markert i belegg gjennom plassen. Bilveien er adskilt med eget felt og bilsvingen blir holdt utenfor plassen.	Hovedsykkelruten opphører visuelt, og sammenhengen av belegget signaliserer at område er prioritert gående. Bilveien er adskilt med eget felt og bilsvingen blir holdt utenfor plassen.	Hovedsykkelruten opphører visuelt. Ferdelsområde for gange, syklist og biler er felles, i en shared space løsning. Området utvides med arealet for bilsvingen.	Hovedsykkelruten er markert i belegg gjennom plassen. Ferdelsområde for gange og biler er felles. Området utvides med arealet for bilsvingen.
Illustrasjon					

Rangeres fra 1-4, hvor 1 er best og 4 er dårligst

Tema	Merknad	C1: Hovedsykkelruta markert	C2: Hovedsykkelruta ikke markert	C3 - Shared space	C4: Shared space med hovedsykkelruta markert
Trafikksikkerhet					
For alle trafikanter	Utgangspunkt/ mulighet for færrest alvorlige ulykker	Rangering 1 Tydelige lederlinjer/separering mellom trafikantene bidrar til å unngå konfliktsituasjoner	Rangering 2 Bilveien adskilt, noe som hindrer de skumleste trafikkulykkene	Rangering 4 Uoversiktlig og minst lesbart, fare for ulykker mellom alle trafikantergrupper. Bør være en markering/hindring som hindrer feilkjøring for bilister	Rangering 3 Noe mer lesbart siden sykkelveien er markert, tydeliggjør hensynet til minst en gruppe. Bør være en markering/hindring som hindrer feilkjøring for bilister
Fremkommelighet					
Universell utforming / grupper som bør hensyntas	Eldre, barn, syns- og bevegelses- hemmede	Rangering 1 Tydelig oppdelt som gir et mest mulig lesbart og forståelig trafikkbilde om hvor man kan bevege og hvor trafikken går	Rangering 2 Område blir mer et åpent torg, møblering blir viktig for å gi et lesbart/orienterbart område	Rangering 4 Uoversiktlig og minst lesbart. Krever at alle viser aktsomhet og tar hensyn	Rangering 3 Noe mer lesbart siden sykkelvegen er markert. Overvåkenhet og tydelighet av at område er en del av en hovedsykkelveg fremkommer.
Gående	Med utgangspunkt i at syklist og gående blir prioritert	Rangering 4 Minst areal åpent for fri bevegelse for gående	Rangering 3 Litt mer areal å bevege seg på, men må fortsatt dele det med mange syklist ved "sykkelkrysset"	Rangering 1 Mest åpent for valg av trase/ bevegelsesretninger over område. Mulig det oppleves som en bred vei å krysse i starten på shared space i nord	Rangering 2 Står nest mest fritt i å bevege seg rundt
Syklende	Med utgangspunkt i at syklist fortsatt må ta hensyn til gående	Rangering 2 Tydelig hvor man skal sykle, mulig en del konflikter med gående i sykkelkrysset som er krevende nok fra før	Rangering 4 Område hvor sykkelkrysset ligger et fortsatt smalt, mindre areal for å løse konflikten sammenlignet med alt. 3	Rangering 3 Veldig åpent, mulig for syklist å legge seg mer ut til høyre for å stå friere i trasevalg oppover mot rampe til plattform, og unngår trang kjørsituasjon til alt 1 og 2. Må forholde seg mer til andre trafikkgrupper	Rangering 1 Tydelig hvor man kan sykle, og gående slipper å krysse hovedsykkelruta over sykkelkrysset
Bilister (større kjøretøy)		Rangering 1 Adskilt bilveg	Rangering 1 Adskilt bilveg	Rangering 4 Må dele område med alle de ulike trafikkgruppene	Rangering 3 Mer oversiktlig hvor syklist skal bevege seg, må ta mer hensyn til gående over hele område, kontra ved fotgjengeroverganger
By-/områdeutvikling					
Potensial som byrom/torgområde	I kombinasjon med område med mulig møbleringssone	Rangering 4 Utformet med fokus og rammer for trafikkisituasjon	Rangering 2 Likt et torg, men begrenset med areal, syklist vil komme tett på og "omringe" det som blir møbleringssone	Rangering 1 Mest åpent	Rangering 3 Nest mest åpent, men sykkelveien blir en tydelig avgrensning og setter en tydelig funksjon for rommet

Temaer som ikke blir vurdert på grunn av detaljeringsgrad/prosjekteringsnivå: Vegetasjon, kostnader, anleggsgjennomføring

Tilbakemeldinger e-pt	Antall av hver rangeringer:	Rangering 1 2	Rangering 2 1	Rangering 3 0	Rangering 4 2	Rangering 1 1	Rangering 2 2	Rangering 3 1	Rangering 4 1	Rangering 1 2	Rangering 2 0	Rangering 3 1	Rangering 4 2	Rangering 1 1	Rangering 2 1	Rangering 3 3	Rangering 4 0
Total sum, lavest mulig positivt:		26				28				34							30

Denne sammenligningen av alternativene er et arbeidsverktøy og en mulighet for å få en oversikt over forskjellen på de ulike alternativene. De ulike temaene har lik vektning uavhengig av betydningsgrad. Rangeringen er gjort med en enkel og konsekvent skala, noe som også begrenser muligheten for å fremvise hvor stor forskjellen er mellom alternativene for hvert tema.