

Sammenligning alt. 1 - 4

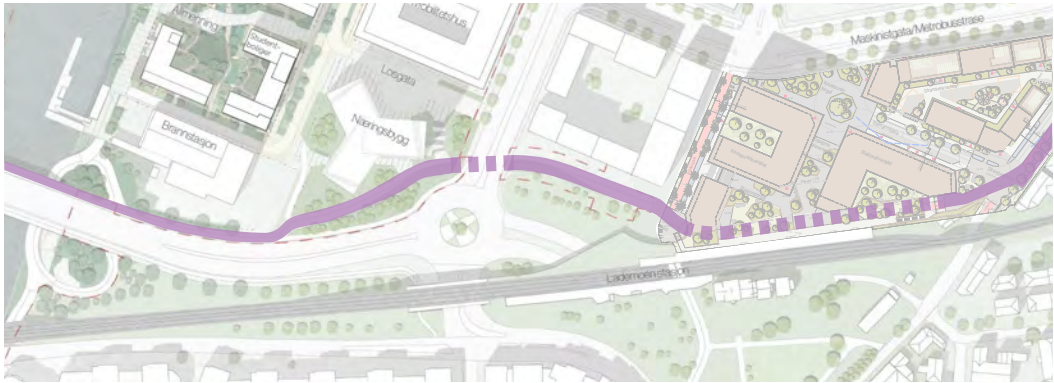
Hovedsykkelvei Pirbrua - Strandveien

Vedlegg til detaljregulering Transittkaia (Nyhavna)

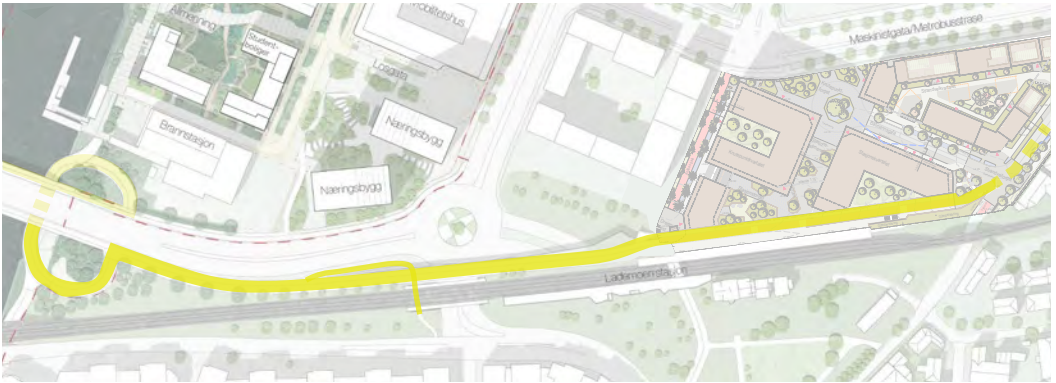
30.01.2026

Innholdsfortegnelse

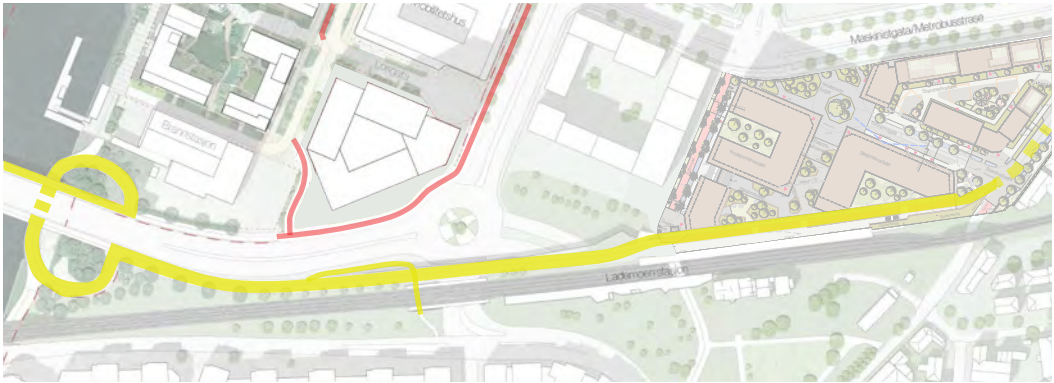
Innledning	3
Kort beskrivelse av traseéne	4 - 5
Oversiktskart - forbindelser og barrierer	6 - 9
Oversikt - temaer og delstrekninger	10
Delstrekning 1	
Tema: fremkommelighet	11
Tema: trafiksikkerhet	14
Tema: opplevelseskvalitet	16
Andre relevante temaer	21
Delstrekning 2	
Tema: fremkommelighet	25
Tema: trafiksikkerhet	28
Tema: opplevelseskvalitet	30
Andre relevante temaer	32
Oppsummering	34



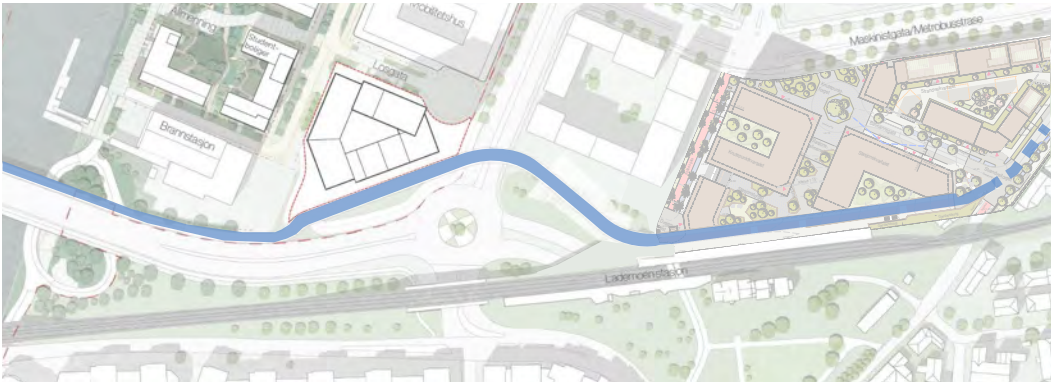
Alternativ 1



Alternativ 2



Alternativ 3



Alternativ 4

Innledning

Dette dokumentet er et vedlegg til planforslaget for Transittkaia, utarbeidet i første kvartal 2026. Dokumentet er tenkt som en del av beslutningsgrunnlaget for valg av hovedsykkelveitrasé etter offentlig ettersyn.

Mål og avgrensning

Dokumentet sammenligner de fire planalternativene i planforslaget med fokus på hovedsykkelveien, og viser sammenhengen på tvers av planforslagene for Transittkaia og Maskinistgata 2, hvor hovedsykkelveien inngår med ulike løsninger. Dokumentet begrenser seg til strekningen mellom Pirbrua i vest og Strandveien i øst. Løsningene i Strandveien er nærmere beskrevet i plansaken for Maskinistgata 2.

Sammenheng mellom alternativene

Alternativene i de to plansakene kombineres til tre ulike traséer:

1. Undergang nord for rv.706 og videre i kulvert under togplattformen
= alternativ 1 for Transittkaia + alternativ 1 for Maskinistgata 2.
2. Bro sør for rv.706 og videre på lokk foran togplattformen
= alternativ 2 og 3 for Transittkaia + alternativ 2 for Maskinistgata 2.
3. Bro nord for rv.706 og videre på lokk foran togplattformen
= alternativ 4 for Transittkaia + alternativ 2 for Maskinistgata 2

Andre kombinasjoner enn de som er nevnt ovenfor (f.eks. kulvert i vest kombinert med lokk foran plattformen i øst) er ikke mulige på grunn av for store høydeforskjeller. I Byplankontorets fagnotat for Maskinistgata 2 (Q4 - 2025) anbefales en fjerde løsning med hovedsykkelvei integrert i metrobusstraséen. Løsningen er ikke nærmere utredet og inngår ikke i dette sammenstillingsdokumentet.

Dokumentets innhold

Side 4 og 5 inneholder en kort beskrivelse av de ulike traseéne.

Side 6 t.o.m. 9 viser hovedsykkelveitraséene i en større sammenheng, og planlagte forbindelser og barrierer for myke trafikanter.

Heretter vurderes konsekvensene ved de ulike alternativene temavis, fordelt på to delstrekninger, som vist på side 10. Oppsummerende tabell finnes på side 34.

Bakgrunn og prosess hittil

Hovedsykkelvei over Nyhavna reguleres av kommunedelplan for Nyhavna (KDP), vedtatt 28.04.2016, med prinsipplassering i Strandveien og videre langs toglinjen sør for rv.706. Kvalitetsprogram for Nyhavna (vedtatt 19.05.2022) tar ikke nærmere stilling til traséen, og hovedsykkelveien er ikke vist i det tilhørende illustrasjonsmaterialet.

Gjennom vedtak i Miljøpakken har Statens Vegvesen v/Multiconsult utført innledende studier for strekningen Pirbrua-Strandveien med to ulike traséer.

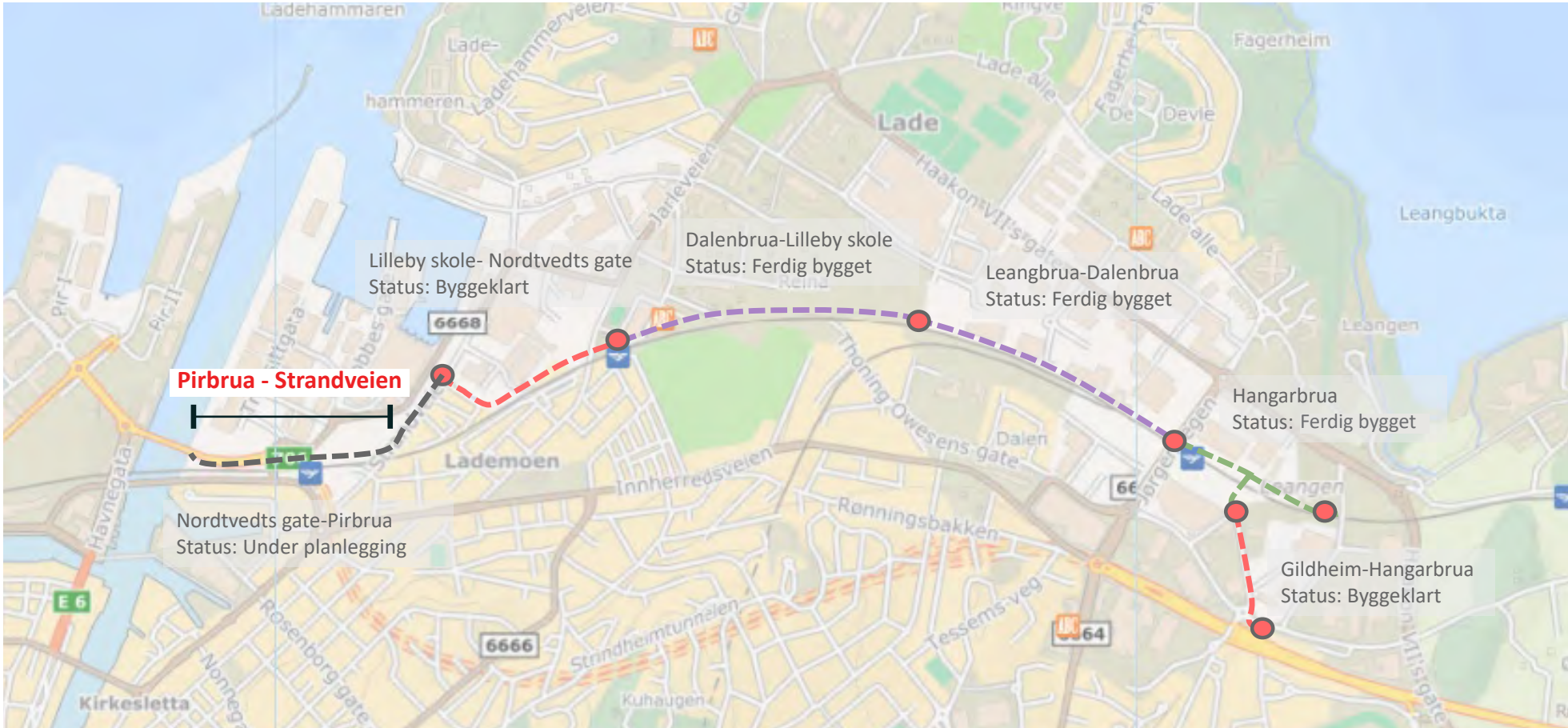
Etter nærmere dialog med Trondheim kommune, Nyhavna Utvikling og Bane Nor Eiendom ble dette utvidet til tre ulike traséer, som inngår i dette dokumentet. Løsningene er innarbeidet i planforslagene for Transittkaia og Maskinistgata 2 som ulike planalternativer til offentlig ettersyn.

Planalternativ 3 er Byplankontorets alternativ for Transittkaia.

Alternativet har den samme hovedsykkelveiløsningen som alternativ 2, men endrer noen lokale gang/sykkelforbindelser på Transittkaia, markert med røde linjer på side 5, og med rød tekst i diagram på side 13.

Løsningene som vises for hovedsykkelveien i de ulike alternativene er basert på tegninger fra Statens Vegvesen, kombinert med innspill fra Byplankontoret, samt planforslagene for Transittkaia og Maskinistgata 2.

Forbindelsene vist på side 6 og 7 (alternativ 1 og 2) er basert på fylkeskommunens planalternativ for metrobusstraséen, mens forbindelsene vist på side 8 og 9 (alternativ 3 og 4) er basert på Byplankontorets planalternativ for metrobusstraséen.



kilde: Statens Vegvesen (med påtegning)

Fire alternativer - tre traseér for hovedsykkelveien (Pirbrua - Strandveien)

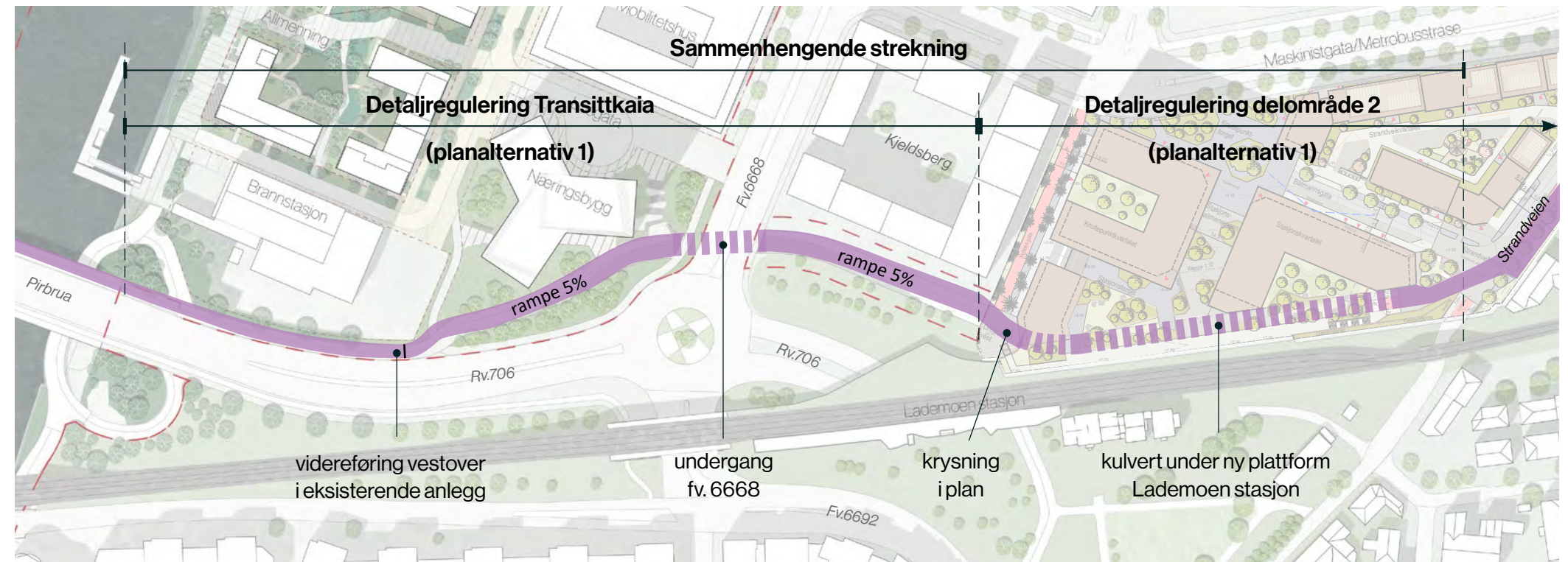
Planalternativ 1: kulvert

Transittkaia:

- Plassering nord for rv.706 i kulvert under Skippergata (fv.6668).
- Åpne ramper i terrenget, med grønne sideareal øst og vest for kulverten., kontakt med næringsbygget i vest.

Delområde 2:

- Lukket kulvert under ny plattform ved Lademoen stasjon.
- Krysning i plan i møte med eksisterende underganger ved Lademoen stasjon (Dreipunkt vest) og Strandveien.



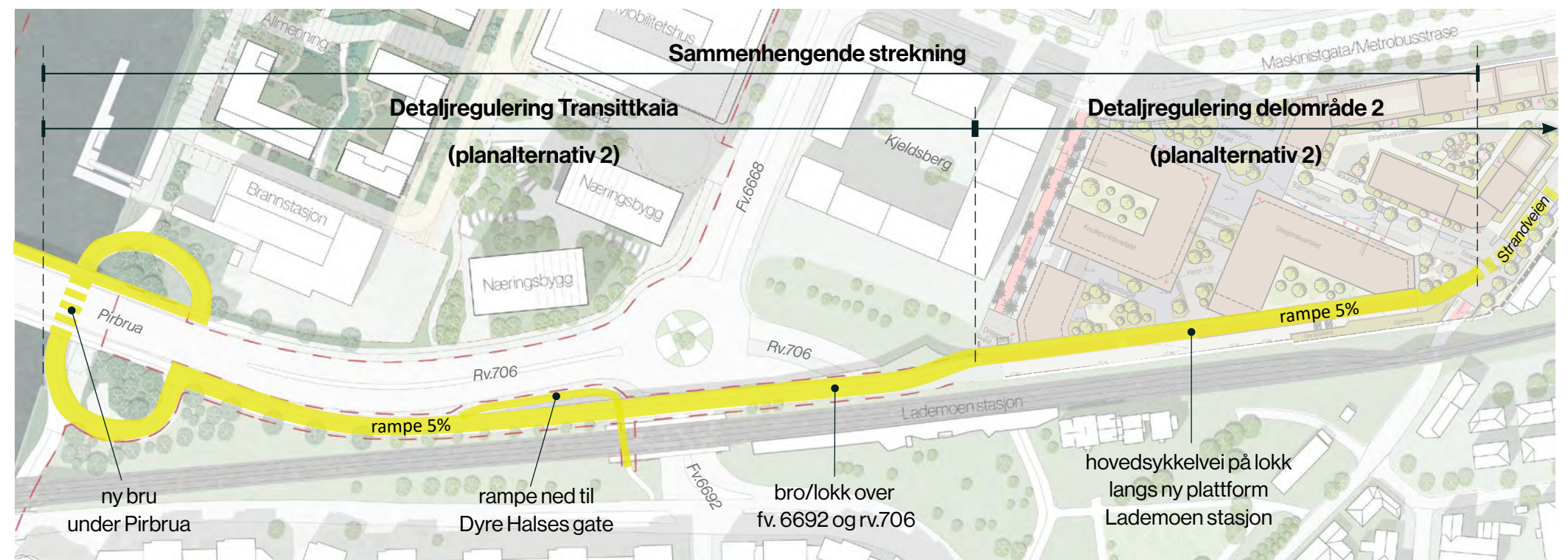
Planalternativ 2: bro i sør

Transittkaia:

- Plassering sør for rv.706 i bro/lokk langs jernbanen. Krysser over fv.6692 og rv.706 ved tunnelmunningen.
- Strekning vest for fv.6692 erstatter dagens anlegg på bakken med kobling sørover via rampe. Ny bru under Pirbrua inngår i hovedsykkelveien.

Delområde 2:

- Hovedsykkelvei på lokk langs framtidig plattform Lademoen stasjon. Rampe opp fra Strandveien.
- Krysser over eks. anlegg ved undergangen v/Lademoen stasjon (Dreipunkt vest).



Fire alternativer - tre traseér for hovedsykkelveien (Pirbrua - Strandveien)

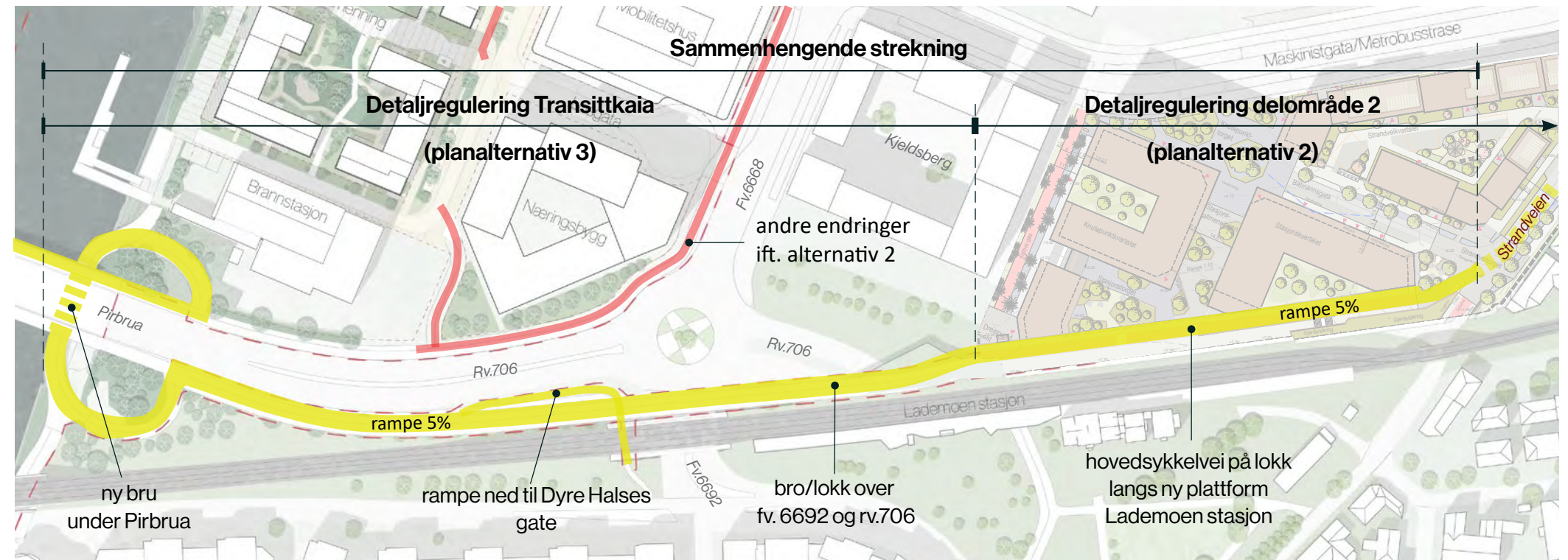
Planalternativ 3: bro i sør

Transittkaia:

- Hovedsykkelveiløsningen er lik planalternativ 2.
- Større bredde på gang-/sykkelanlegg nord for rv.706 og egen sykkelsti i Transittgata vest for mobilitetshuset enn i de øvrige alternativene (avvikende strekninger sammenlignet med alternativ 2 er markert med rød strek).

Delområde 2:

- Hovedsykkelvei på lokk langs framtidig plattform Lademoen stasjon. Rampe opp fra Strandveien.
- Krysser over eks. anlegg ved undergangen v/Lademoen stasjon (Dreiepunkt vest).



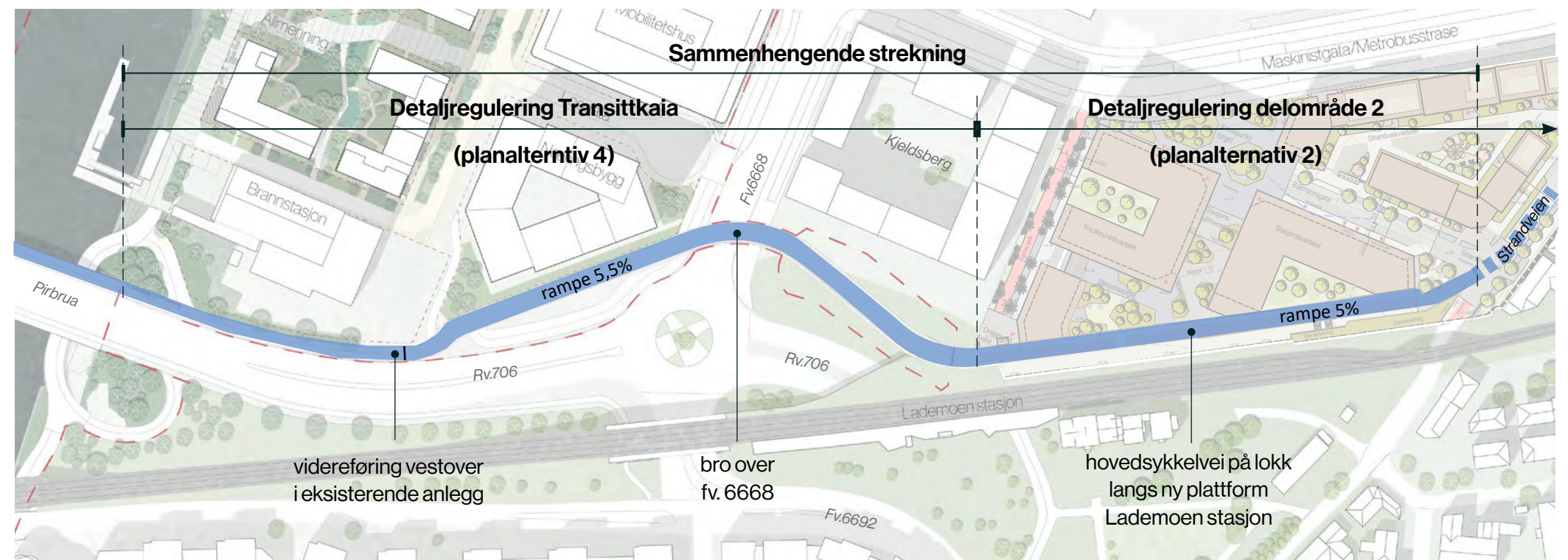
Planalternativ 4: bro i nord

Transittkaia:

- Plassering nord for rv.706 i bro over fv.6668 (Skippergata).
- Rampe foran bygget i vest med 5m avstand til bygget.
- Sykkelvei sør for Kjeldsbergtomten over bakkenivå (delvis på fylling).

Delområde 2:

- Hovedsykkelvei på lokk langs framtidig plattform Lademoen stasjon. Rampe opp fra Strandveien.
- Krysser over eks. anlegg ved undergang v/Lademoen stasjon (Dreiepunkt vest).

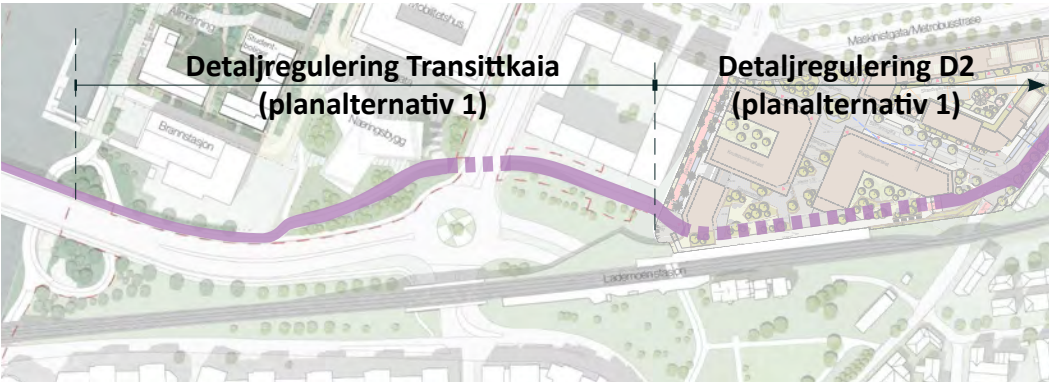


Forbindelser og barrierer for myke trafikanter

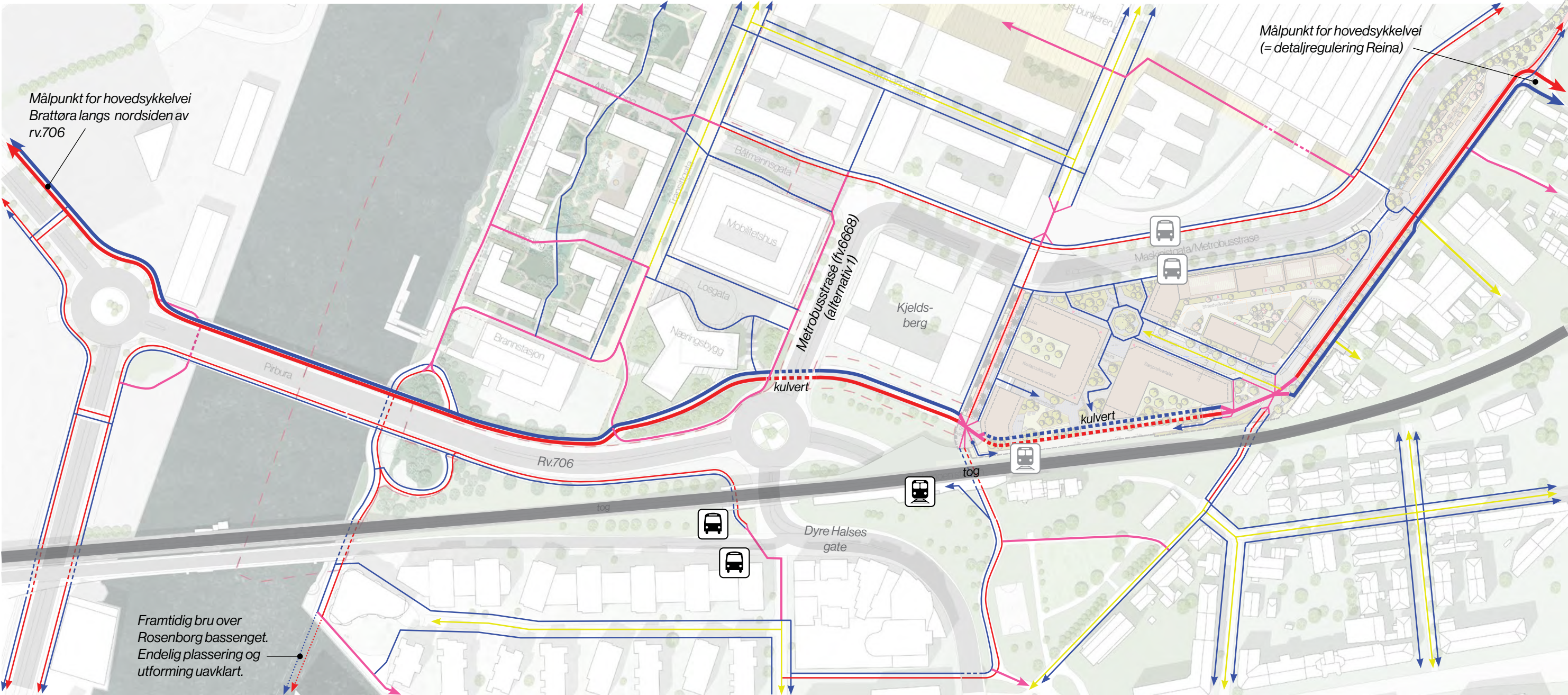
Planalternativ 1 - kulvert

Forbindelser innenfor delområde 2 (Maskinistgata 2) er basert på Bane NOR Eiendoms planalternativ 1 datert 11.09.2025.

Forbindelsene vist på og langs metrobusstraseén på dette kartet er basert på Trondheim fylkeskommunens planalternativ 1 for metrobusstraseén, datert 18.10.2024.



- bussholdeplass nåværende / framtidig
- togplattform nåværende / framtidig
- hovedvei - ferdsel ikke tillatt
- togspor - ferdsel ikke tillatt
- hovedsykkelvei - gående
- hovedsykkelvei - syklist
- gående
- kun sykling
- kombinert gang/sykel
- sykling i blandet trafikk

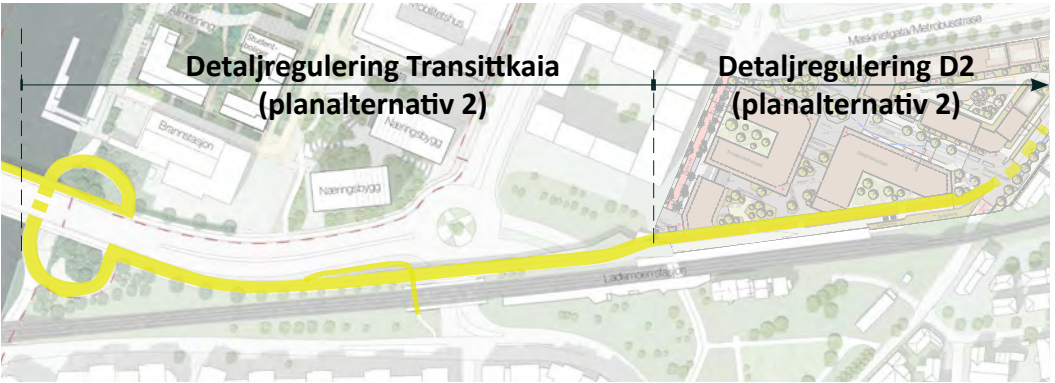


Forbindelser og barrierer for myke trafikanter

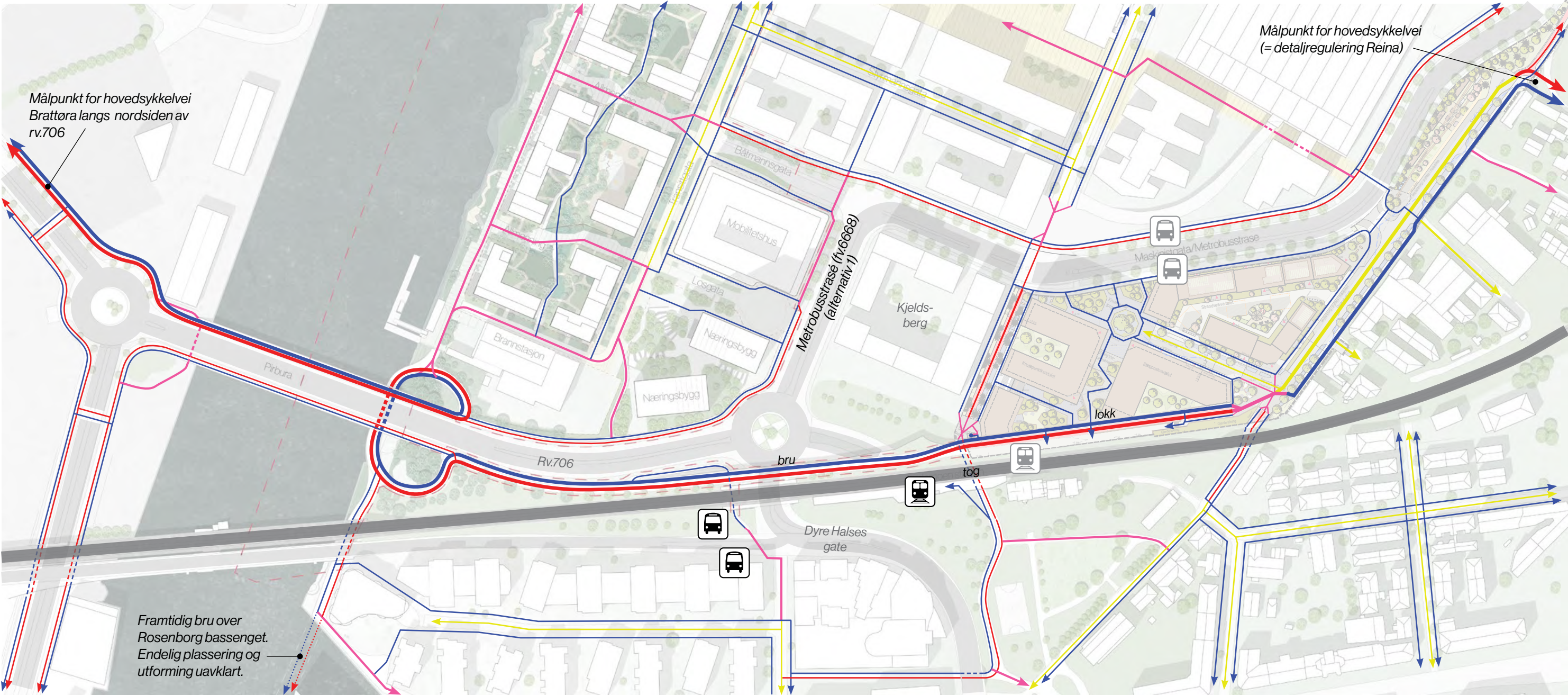
Planalternativ 2 - bro sør

Forbindelser innenfor delområde 2 (Maskinistgata 2) er basert på Bane NOR Eiendoms planalternativ 2, datert 11.09.2025.

Forbindelsene vist på og langs metrobusstraseén på dette kartet er basert på Trondheim Fylkeskommunens planalternativ 1 for metrobusstraseén, datert 18.10.2024.



-  bussholdeplass
nåværende / framtidig
-  togplattform
nåværende / framtidig
-  hovedvei - ferdsel ikke tillatt
 togspor - ferdsel ikke tillatt
-  hovedsykkelvei - gående
 hovedsykkelvei - syklist
-  gående
 kun sykling
-  kombinert gang/sykkel
 sykling i blandet trafikk

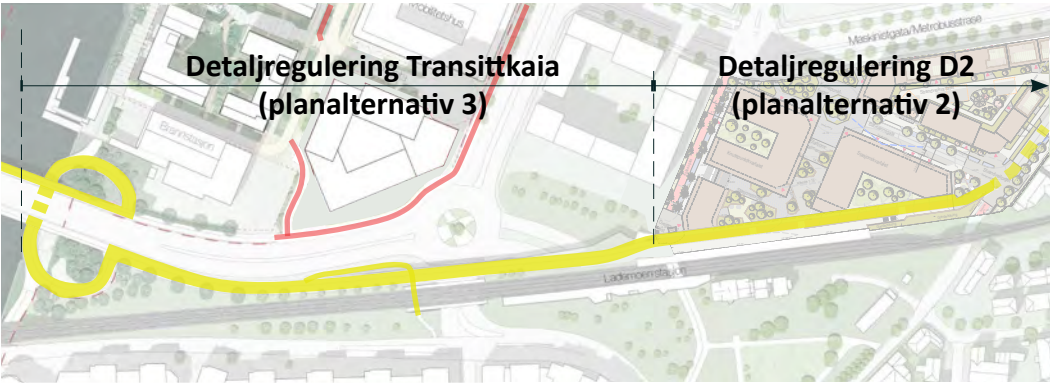


Forbindelser og barrierer for myke trafikanter

Planalternativ 3 - bro sør

Forbindelser innenfor delområde 2 (Maskinistgata 2) er basert på Bane NOR Eiendoms planalternativ 2, datert 11.09.2025.

Forbindelsene vist på og langs metrobusstraséen på dette kartet er basert på Trondheim kommunens planalternativ2 for metrobusstraseén, datert 28.11.2025



- 

bussholdeplass
nåværende / framtidig
- 

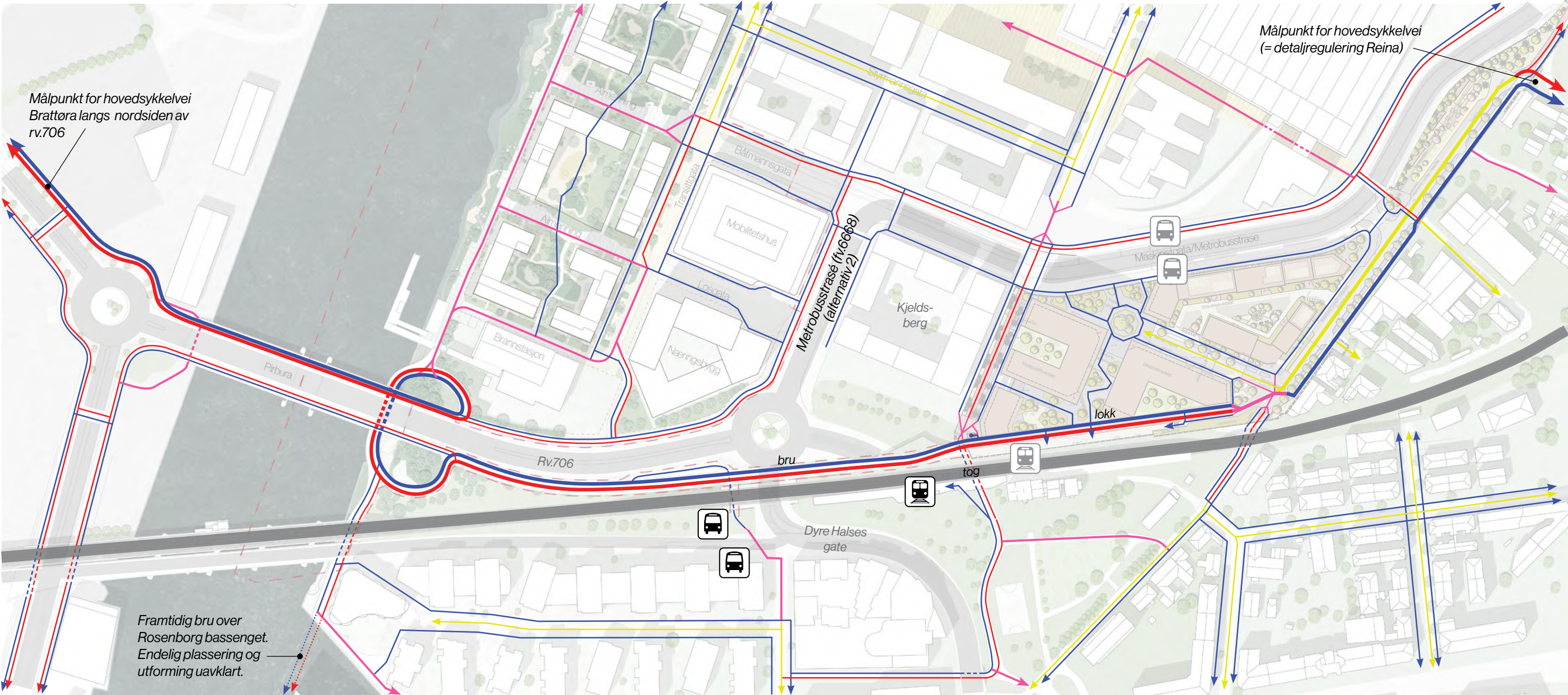
togplattform
nåværende / framtidig
- 

hovedvei - ferdsel ikke tillatt
togspor - ferdsel ikke tillatt
- 

hovedsykkelvei - gående
hovedsykkelvei - syklist
- 

gående
kun sykling
- 

kombinert gang/sykkel
sykling i blandet trafikk

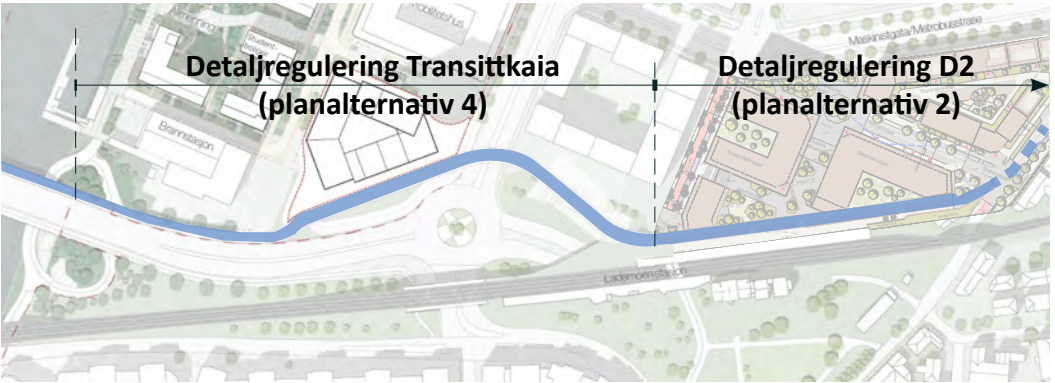


Forbindelser og barrierer for myke trafikanter

Planalternativ 4 - bro nord

Forbindelser innenfor delområde 2 (Maskinistgata 2) er basert på Bane NOR Eiendoms planalternativ 2, datert 11.09.2025.

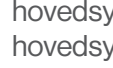
Forbindelsene vist på og langs metrobusstraséen på dette kartet er basert på Trondheim kommunens planalternativ2 for metrobusstraseén, datert 28.11.2025

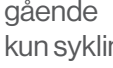


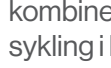
- 

bussholdeplass
nåværende / framtidig
- 

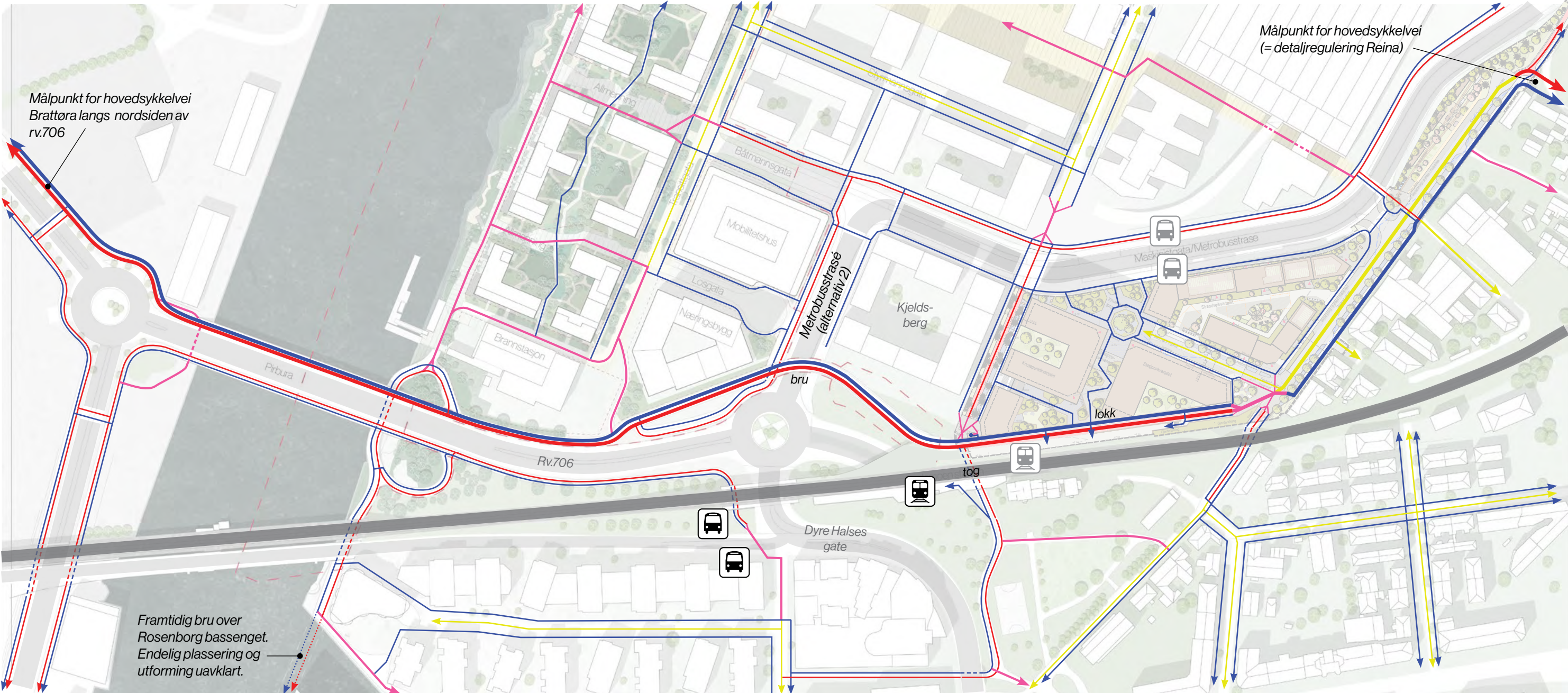
togplattform
nåværende / framtidig
- 

hovedvei - ferdsel ikke tillatt
togspor - ferdsel ikke tillatt
- 

hovedsykkelvei - gående
hovedsykkelvei - syklist
- 

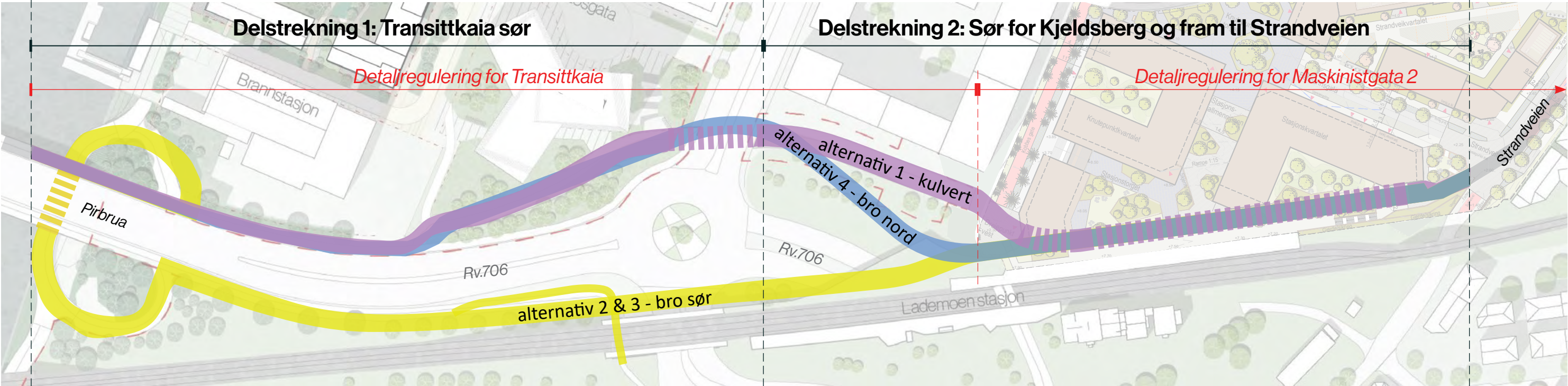
gående
kun sykling
- 

kombinert gang/sykkel
sykling i blandet trafikk



Vurderingstemaer per delstrekning

OBS! Delstrekningene følger ikke avgrensning til detaljreguleringene (markert rødt). Strekningen øst for Skippergata (sør for Kjeldsberg) vurderes sammen med løsninger på Maskinistgata 2 fram til Strandveien.



Delstrekning 1: Transittkaia sør

Tema: framkommelighet	side
• Framkommelighet som hovedsykkelvei	11
• Koblinger til og fra hovedsykkelveien	12 - 13
• Universell utforming / stigning hovedsykkelvei	12 - 13
Tema: trafiksikkerhet	
• Trafiksikkerhet - sykkel	14 - 15
• Trafiksikkerhet - gående	4 - 15
Tema: opplevelseskvalitet	
• Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse på traséen	16 - 17
• Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse i sidearealer	16 - 17
• Påvirkning landskapsbildet / barierrevirkning	18 - 20
Andre relevante temaer for delstrekningen	
• Reduksjon av utbyggingsareal regulert til sentrumsformål	21
• Spesialtransport	22
• Drift & vedlikehold	23
• Anleggsgjennomføring	24

Delstrekning 2: Sør for Kjeldsberg og fram til Strandveien

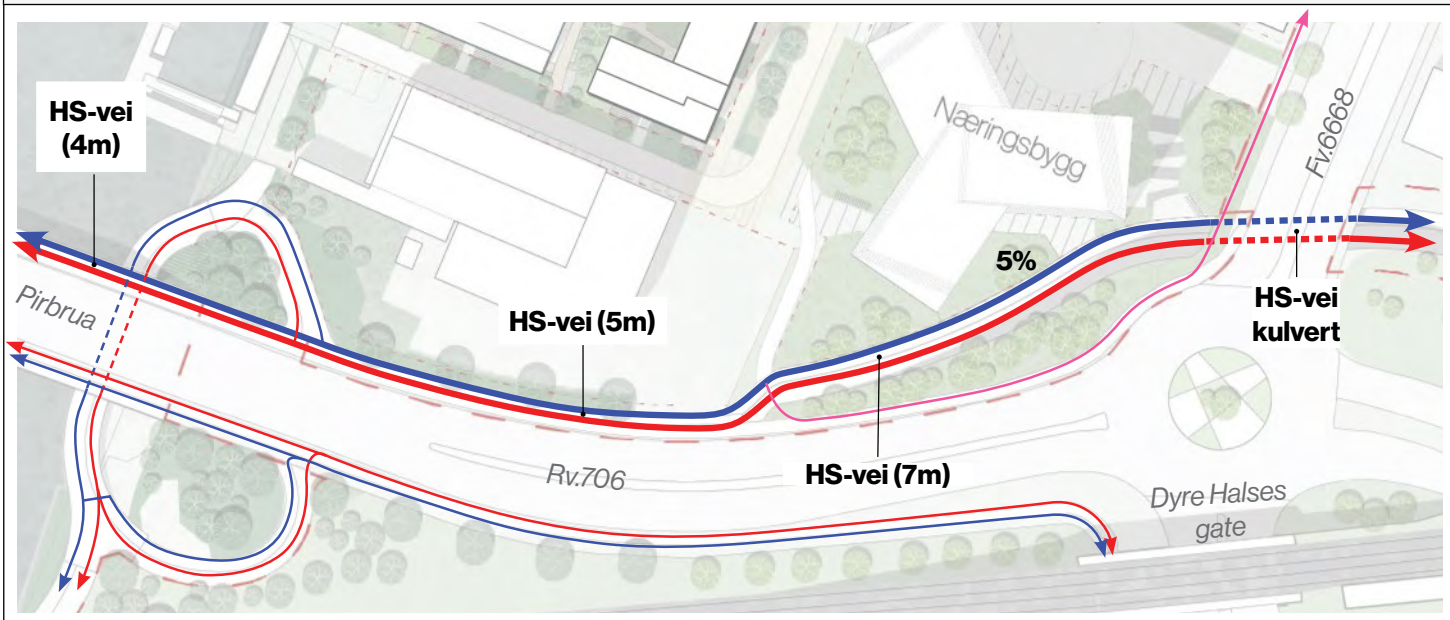
Tema: framkommelighet	side
• Framkommelighet som hovedsykkelvei	25
• Koblinger til og fra hovedsykkelveien	26 - 27
• Universell utforming / tilgjengeliggjøring plattform	26 - 27
Tema: trafiksikkerhet	
• Trafiksikkerhet - sykkel	28 - 29
• Trafiksikkerhet - gående	28 - 29
Tema: opplevelseskvalitet	
• Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse på traséen	30 - 31
• Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse i sidearealer	30 - 31
Andre relevante temaer for delstrekningen	
• Drift & vedlikehold	32
• Anleggsgjennomføring	33

Delstrekning 1: Transittkaia sør

Tema: framkommelighet

- negativ o nøytral + positiv

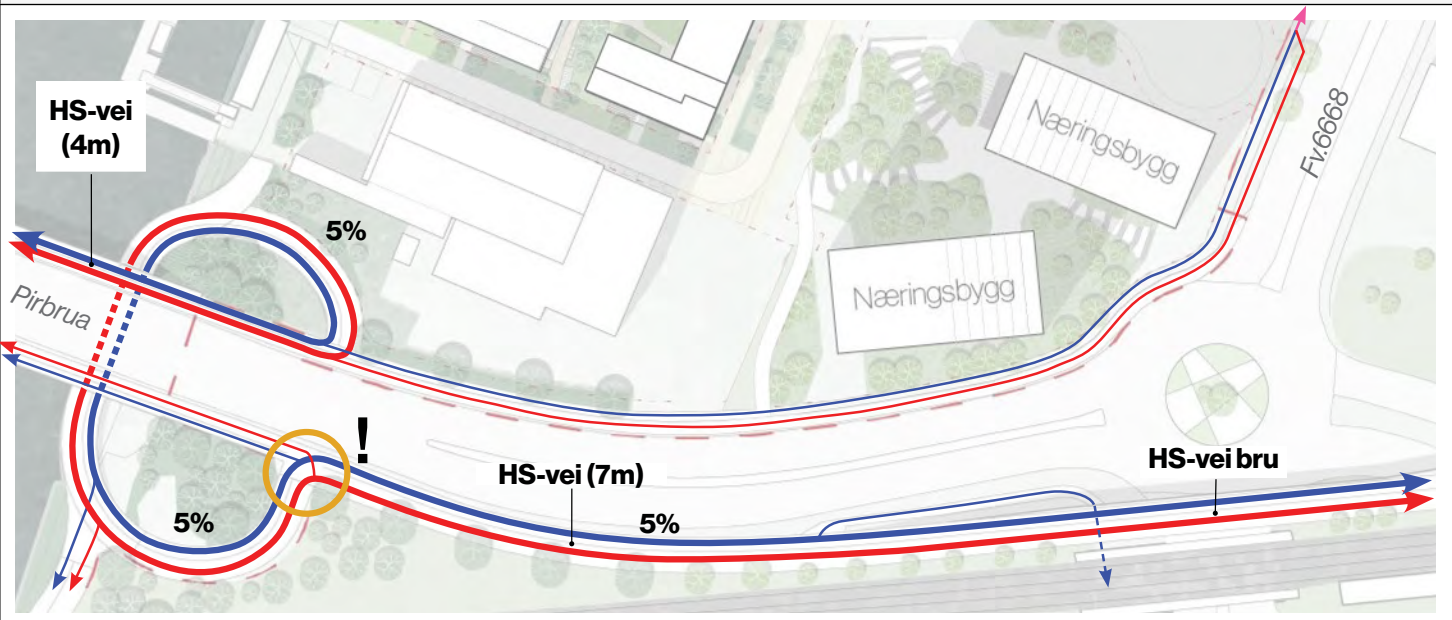
Alternativ 1 - kulvert



o Framkommelighet som hovedsykkelvei

- Positiv:** Muliggjør uavbrutt sykling langs nordsiden av rv.706. Entydig løsning, få krysningspunkter, tydelig hierarki.
- Negativ:** Behov for knekk og innsnevring (fra 7 til 5m) i krysset ved brannstasjonen.

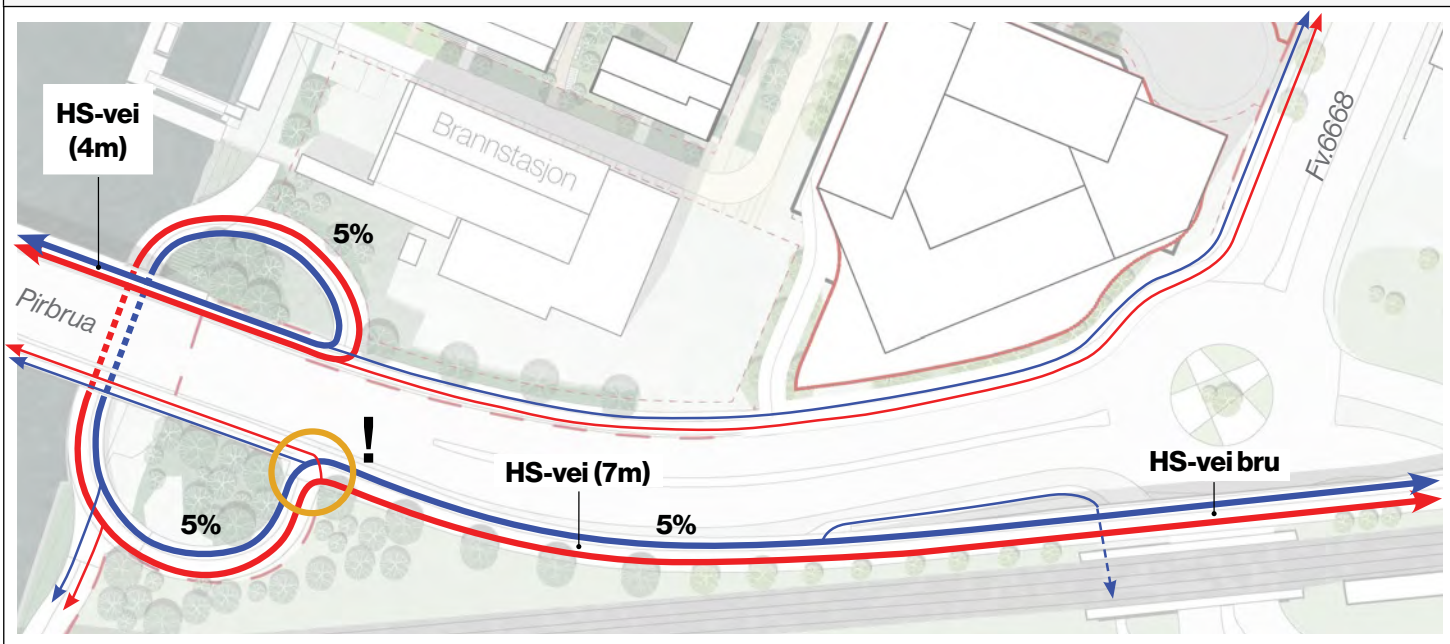
Alternativ 2 - bro sør



- Framkommelighet som hovedsykkelvei

- Positiv:** Muliggjør uavbrutt sykling i nytt trase (bredde 7m) fram til Pirbrua uten behov for innsnevring.
- Negativ:** Traséen bytter side ved Pirbrua. Mindre lesbar og direkte rute som øker sannsynligheten for at syklister fortsetter på samme side av veien og havner utenfor traseen. Bru under Pirbrua inngår i hovedsykkelveien.

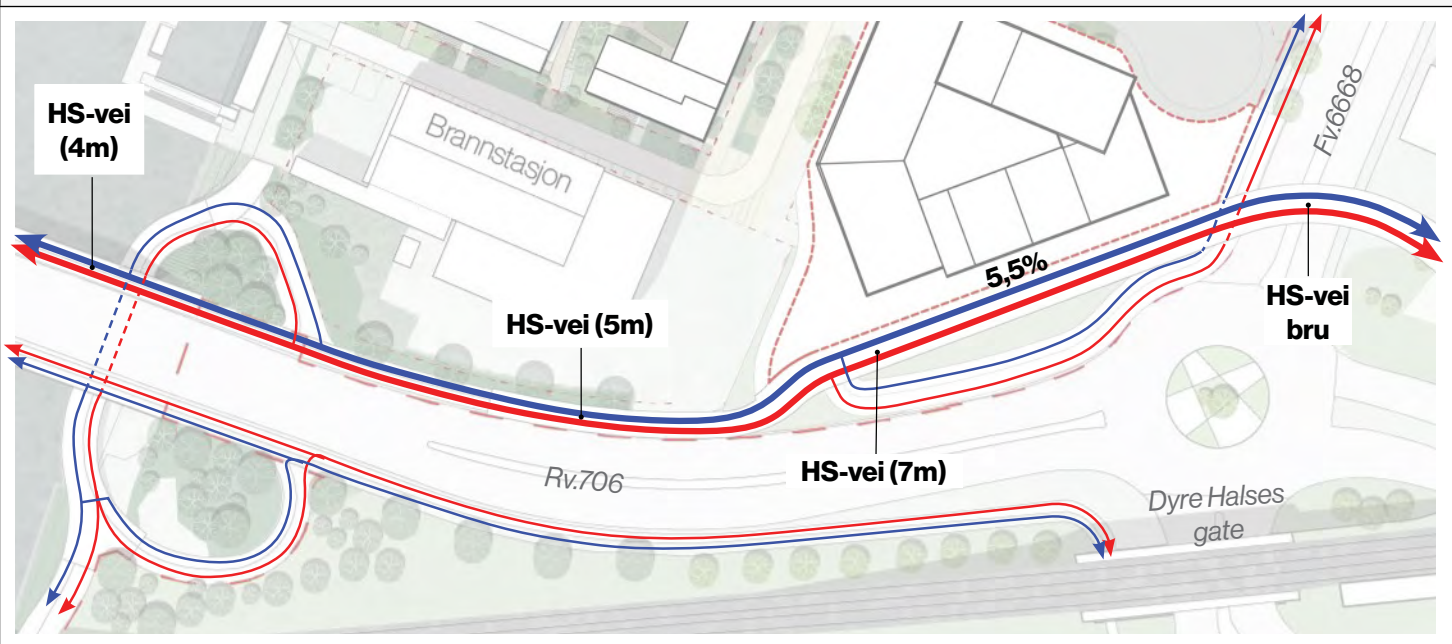
Alternativ 3 - bro sør



- Framkommelighet som hovedsykkelvei

- Positiv:** Muliggjør uavbrutt sykling i ny trase (bredde 7m) fram til Pirbrua uten behov for innsnevring.
- Negativ:** Traséen bytter side ved Pirbrua. Mindre lesbar og direkte rute som øker sannsynligheten for at syklister fortsetter på samme side av veien og havner utenfor traseen. Bru under Pirbrua inngår i hovedsykkelveien.

Alternativ 4 - bro nord



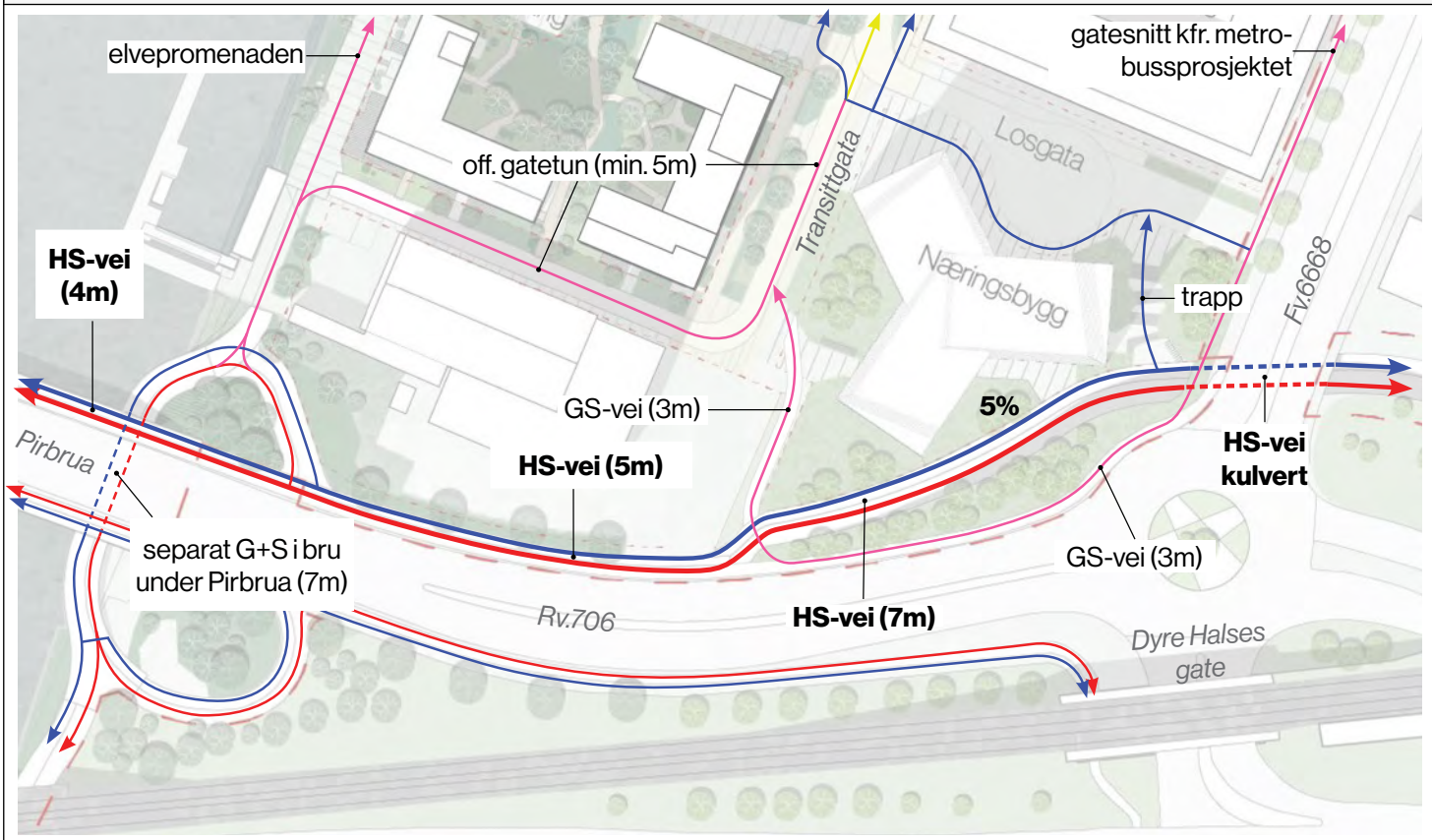
o Framkommelighet som hovedsykkelvei

- Positiv:** Muliggjør uavbrutt sykling på nordsiden av rv.706. Entydig løsning, få krysningspunkter, tydelig hierarki.
- Negativ:** Behov for knekk og innsnevring (fra 7 til 5m) i kryss ved brannstasjonen.

Delstrekning 1: Transittkaia sør

Tema: framkommelighet

Alternativ 1 - kulvert



+ Koblinger til og fra hovedsykkelveien

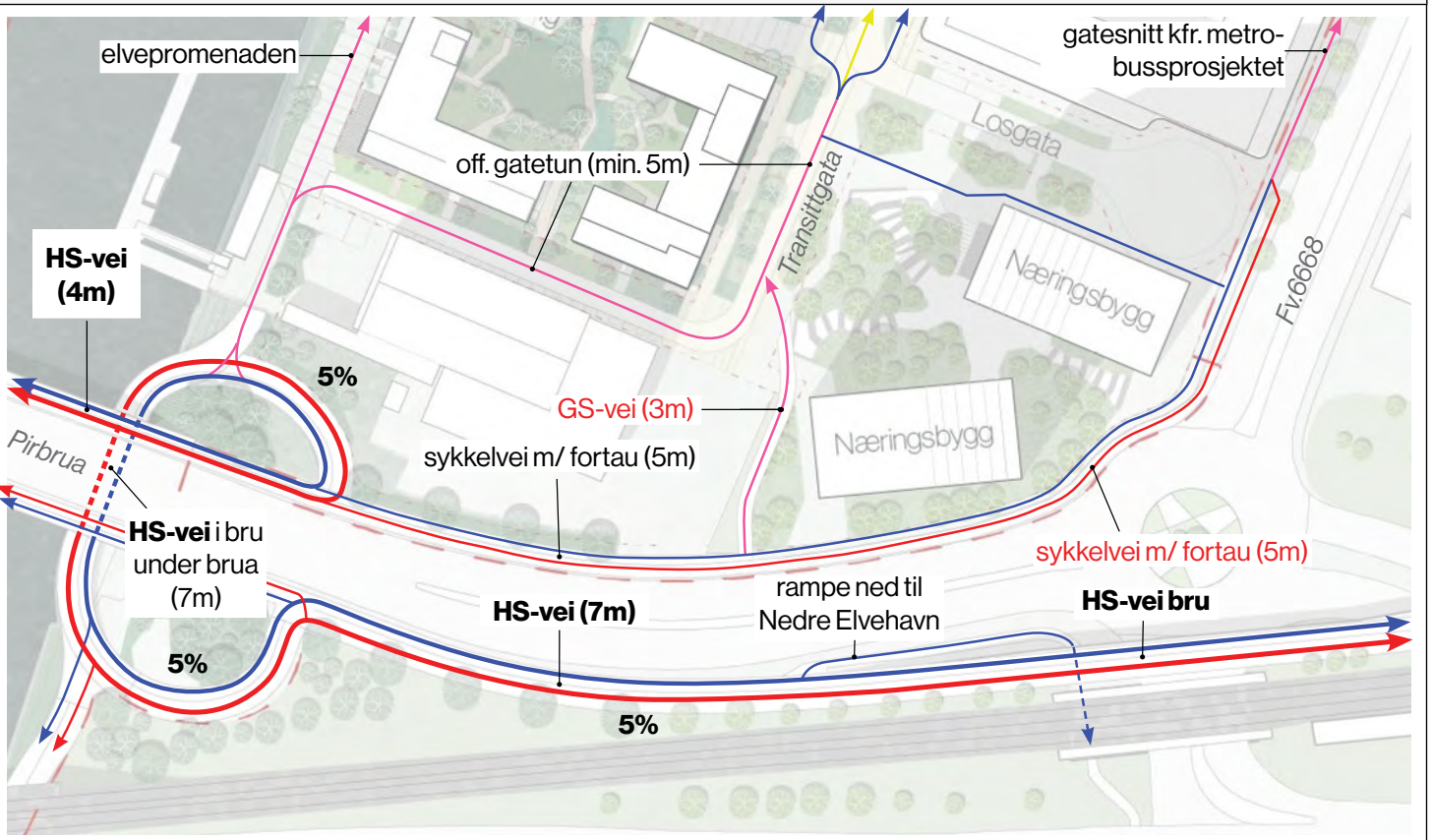
Positiv: Kulvert under fv. 6668 gir direkte kobling mellom Transittkaia sør og Lademoen stasjon. Flere direkte koblinger fra hovedsykkelveien til Transittgata sør: Transittgata (via 3m GS-vei), Losgata (via terrengtrapp på næringstomten) og elvepromenaden. Fra elvepromenaden går det separat gang-/sykkel vei sørover til/fra Rosenborgbassenget. Kobling til metrobusstraseen (fv.6668) via GS-vei (3m) langs rv.706.

Negativ: Ingen direkte kobling til Dyre Halses gate.

+ Universell utforming / stigning hovedsykkelvei

Positiv: Stigning på rampen ned til kulverten er 5% i tråd med standardkrav. Øvrige koblinger med unntak av trap-pen er UU, og gir gode og direkte adkomstmuligheter til Transittkaia sør for funksjonshemmede.

Alternativ 2 - bro sør



- Koblinger til og fra hovedsykkelveien

Positiv: Direkte kobling til elvepromenaden og framtidig bru over Rosenborgbassenget. Kobling til metrobusstraseen langs riksveien via sykkelvei med fortau. Herfra direkte kobling til Transittgata og Losgata. Direkte kobling fra hovedsykkelveien ned til Dyre Halsesgate via rampe for gående.

Negativ: Ingen direkte kobling mellom Transittkaia sør og delområde 2 eller dagens undergang v/Lademoen stasjon. Lang (om)vei til/fra næringsbygget via kryss i Båtsmannsgata eller under Pirbrua. Løsningen nedprioriterer gående under Pirbrua og utgjør en barriere langs elvepromenaden.

o Universell utforming / stigning hovedsykkelvei

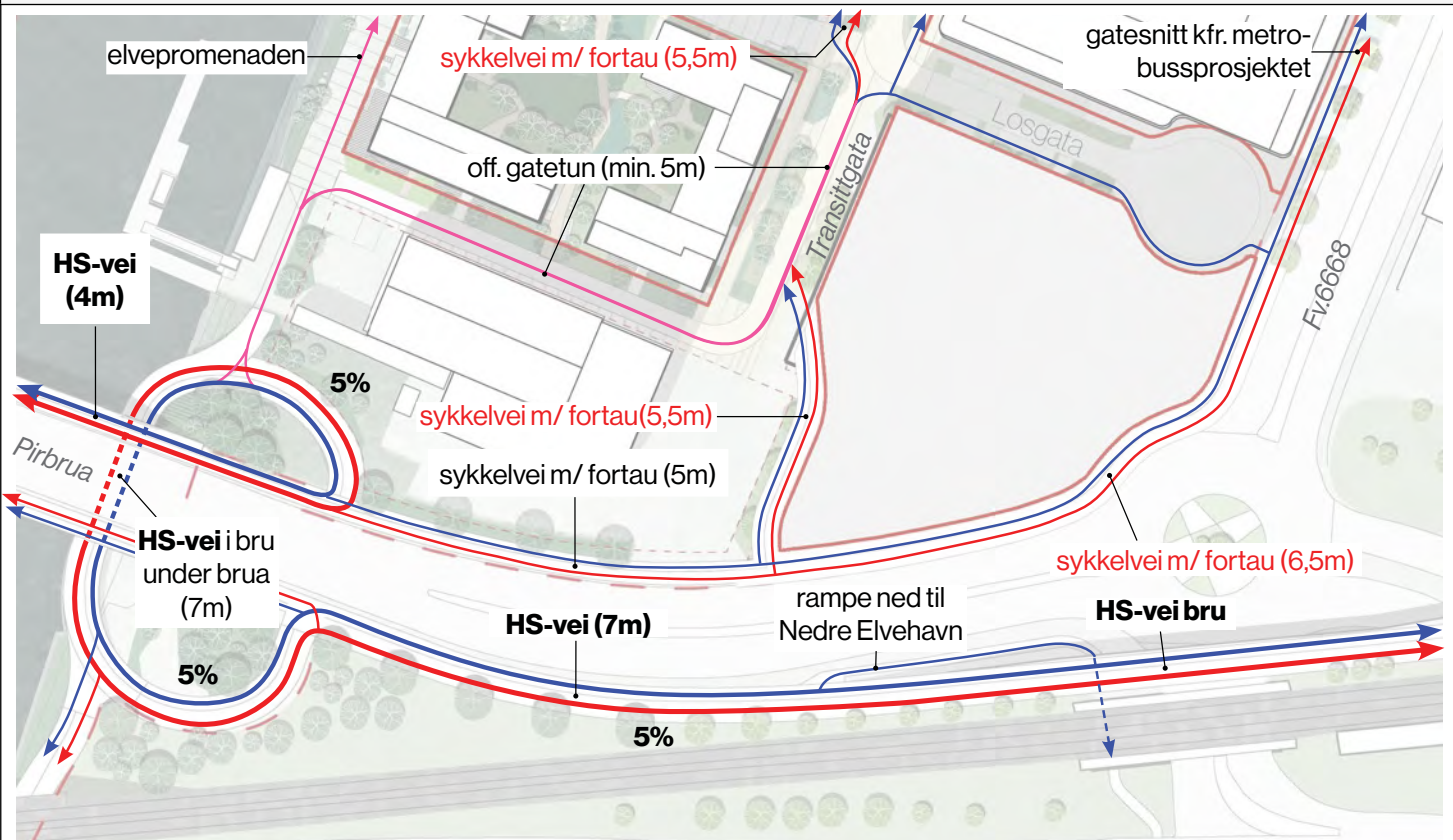
Positiv: Stigning på rampen opp til bru over Dyre Halses gate er 5%, i tråd med standardkrav. Ramper ned til bru under Pirbrua antas å være 5%. Hovedsykkelveistrekningen har flere ramper enn løsningen i nord.

- gående
- kun sykling
- kombinert gang/sykkel
- sykling i blandet trafikk
- hovedsykkelvei - gående
- hovedsykkelvei - syklist
- stigning på rampe

Delstrekning 1: Transittkaia sør

Tema: framkommelighet

Alternativ 3 - bro sør



- Koblinger til og fra hovedsykkelveien

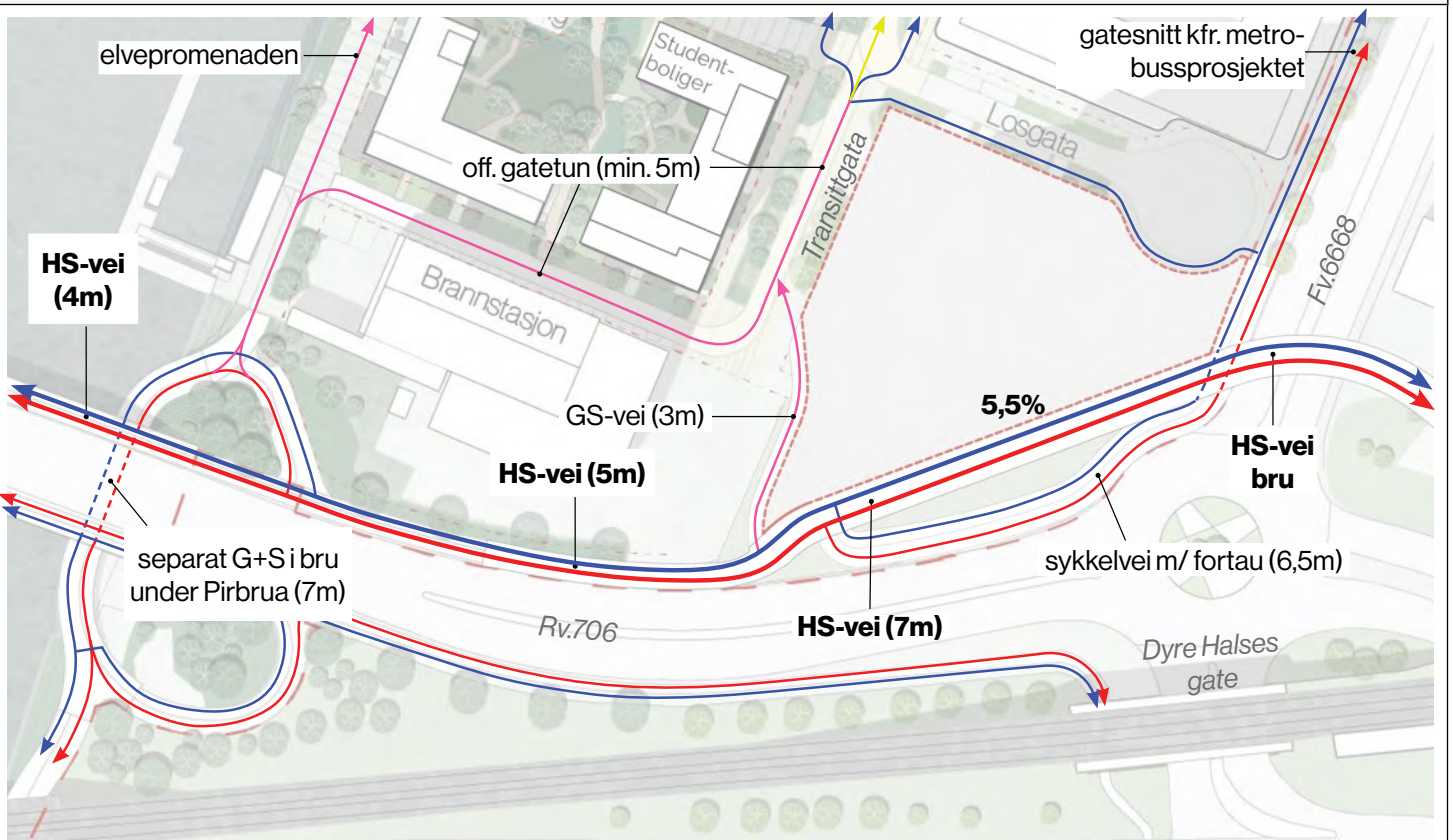
Positiv: Direkte kobling til elvepromenaden og til framtidig bru over Rosenborgbassenget. Kobling til metrobusstraseen langs riksveien via sykkelvei med fortau. Herfra direkte kobling til Transittgata og Losgata. Direkte kobling fra hovedsykkelvei ned til Dyre Halsesgate via rampe for gående.

Negativ: Ingen direkte kobling mellom Transittkaia sør og delområde 2 eller dagens undergang v/Lademoen stasjon. Lang (om)vei til/fra næringsbygget via kryss i Båtsmannsgata eller under Pirbrua. Løsningen nedprioriterer gående under Pirbrua og utgjør en barriere langs elvepromenaden.

o Universell utforming / stigning hovedsykkelvei

Positiv: Stigning på rampen opp til bru over Dyre Halses gate er 5%, i tråd med standardkrav. Ramper ned til bru under Pirbrua antas å være 5%. Alternativet har flere ramper på delstrekningen enn løsningene i nord.

Alternativ 4 - bro nord



o Koblinger til og fra hovedsykkelveien

Positiv: Bru over fv. 6668 gir direkte kobling mellom Transittkaia sør og Lademoen stasjon. Flere direkte koblinger fra hovedsykkelveien til Transittgata sør: Transittgata (via 3m GS-vei) og elvepromenaden. Fra elvepromenaden går det separat gang-/sykkel vei sørover til/fra Rosenborgbassenget. Kobling til metrobusstraseen (fv.6668) i opphøyet T-kryss via sykkelvei m/fortau (6,5m) langs rv.706.

Negativ: Ingen direkte kobling til Dyre Halses gate eller Losgata.

- Universell utforming / stigning hovedsykkelvei

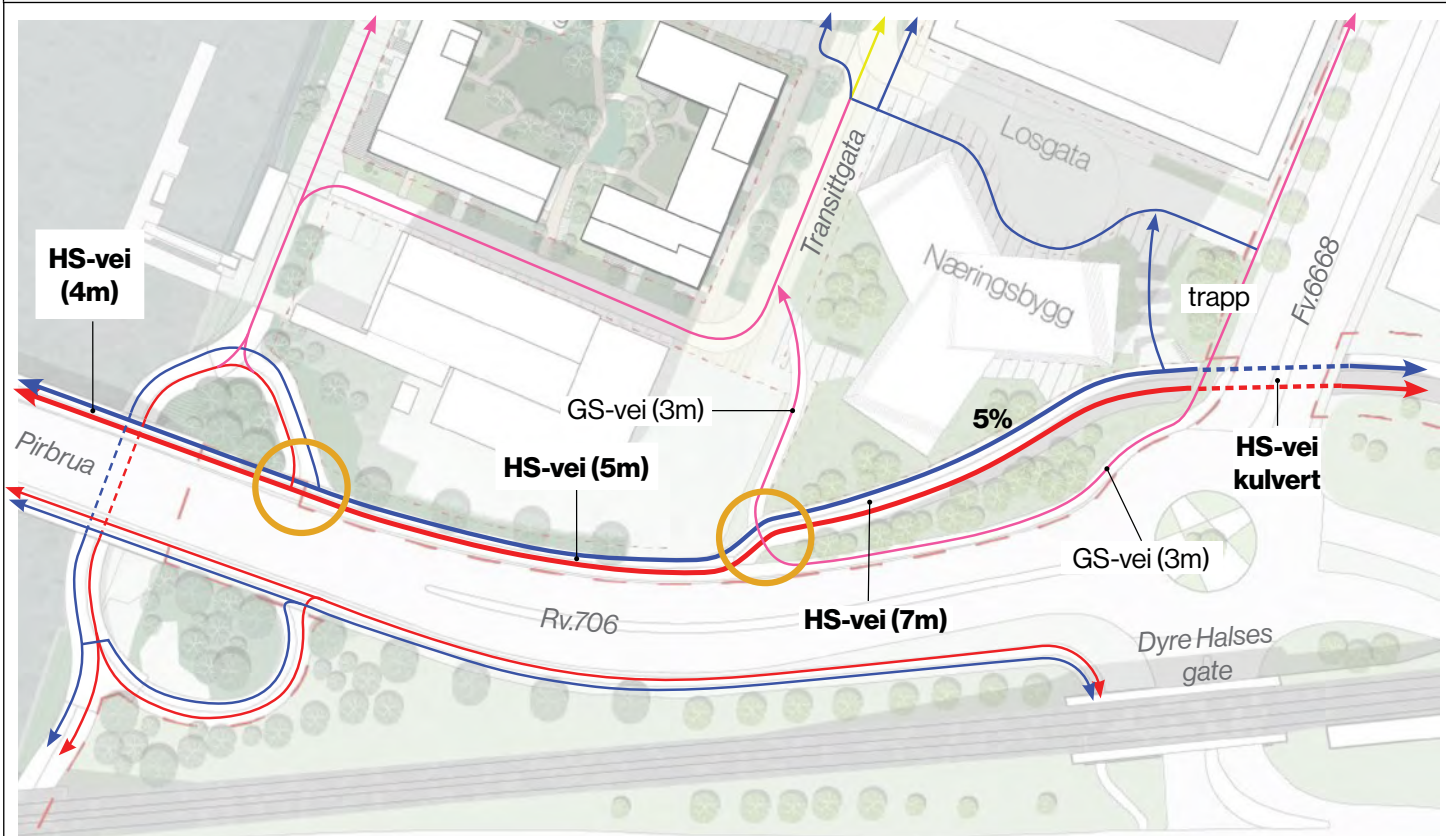
Negativ: Stigning på rampen opp til bru over fv.6668 er 5,5%. Dette overstiger maks.krav for universell utforming. Øvrige koblinger unntatt trappen er UU, men krysset ved næringstomten er opphøyet med ramper i alle retninger.

- gående
- kun sykling
- kombinert gang/sykkel
- sykling i blandet trafikk
- hovedsykkelvei - gående
- hovedsykkelvei - syklist
- stigning på rampe

Delstrekning 1: Transittkaia sør

Tema: trafikksikkerhet

Alternativ 1 - kulvert



o Trafikksikkerhet: sykkel

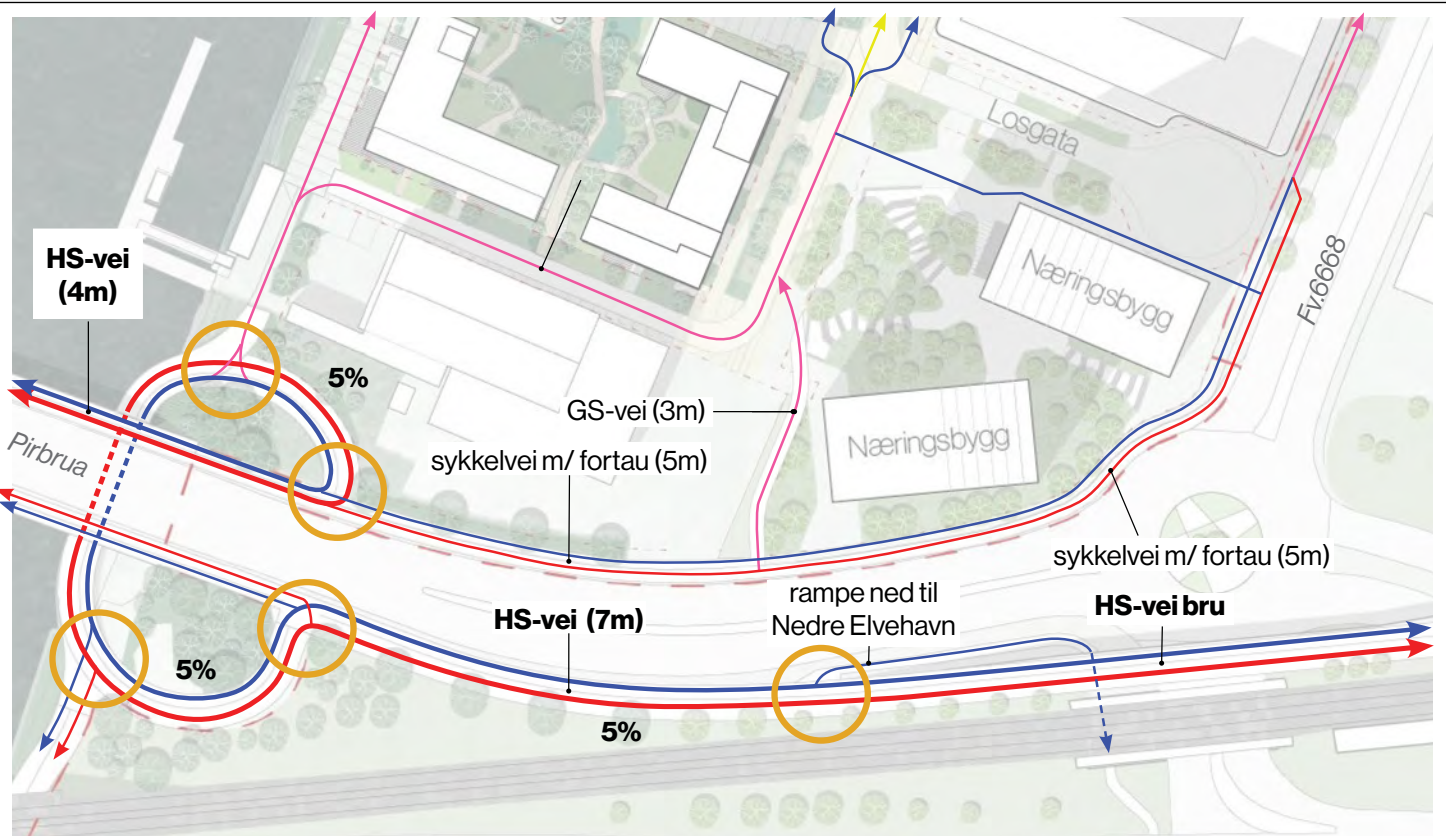
Positiv: Oversiktlig strekning med få krysningpunkter og tydelig hierarki i kryss. Krysset sørøst for brannstasjonen ligger i enden av en oppadgående rampe. Dette gir lavere fart for syklister som kommer fra øst. Frisikt må ivaretas ved beplantning og terrengutforming. Trappen er kun for gående og krever ikke krysning av sykkelanlegg.

Negativ: Redusert bredde forbi brannstasjonen og østover til 5m gir mindre plass til gående og syklende. Tilgjengelig bredde på Pirbrua er uansett kun 4m, dette er likt i alle varianter.

+ Trafikksikkerhet: gående

Positiv: På hovedsykkelveiruta er det kun ett sted der gående og syklende krysser, sørøst for brannstasjonen. Krysset ligger i enden av en oppadgående rampe som medfører lav fart for syklister som kommer fra øst. Trygg krysning ivaretas med fotgjengerfelt. Frisikt må ivaretas ved beplantning og terrengutforming. Trappen i øst krever ikke krysning av sykkelanlegg.

Alternativ 2 - bro sør



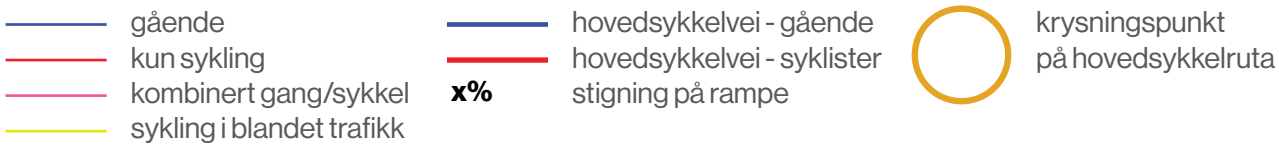
o Trafikksikkerhet: sykkel

Positiv: Ingen behov for forsmalninger av hovedtraséen før Pirbrua. Dette gir god plass til syklende og reduserer risiko for ulykker.

Negativ: Traséen har flere krysningpunkter med andre ruter ved Pirbrua. Samtlige ligger i tilknytting ramper, og kan medføre høyere fart i kryss som øker risiko for ulykker. Rampe ned mot Nedre Elvehavn er dimensjonert for fotgjengere på grunn av tilgjengelig plass, men det vil være naturlig å sykle her. Gir i så fall et ekstra krysningpunkt på hovedsykkeltraséen.

- Trafikksikkerhet: gående

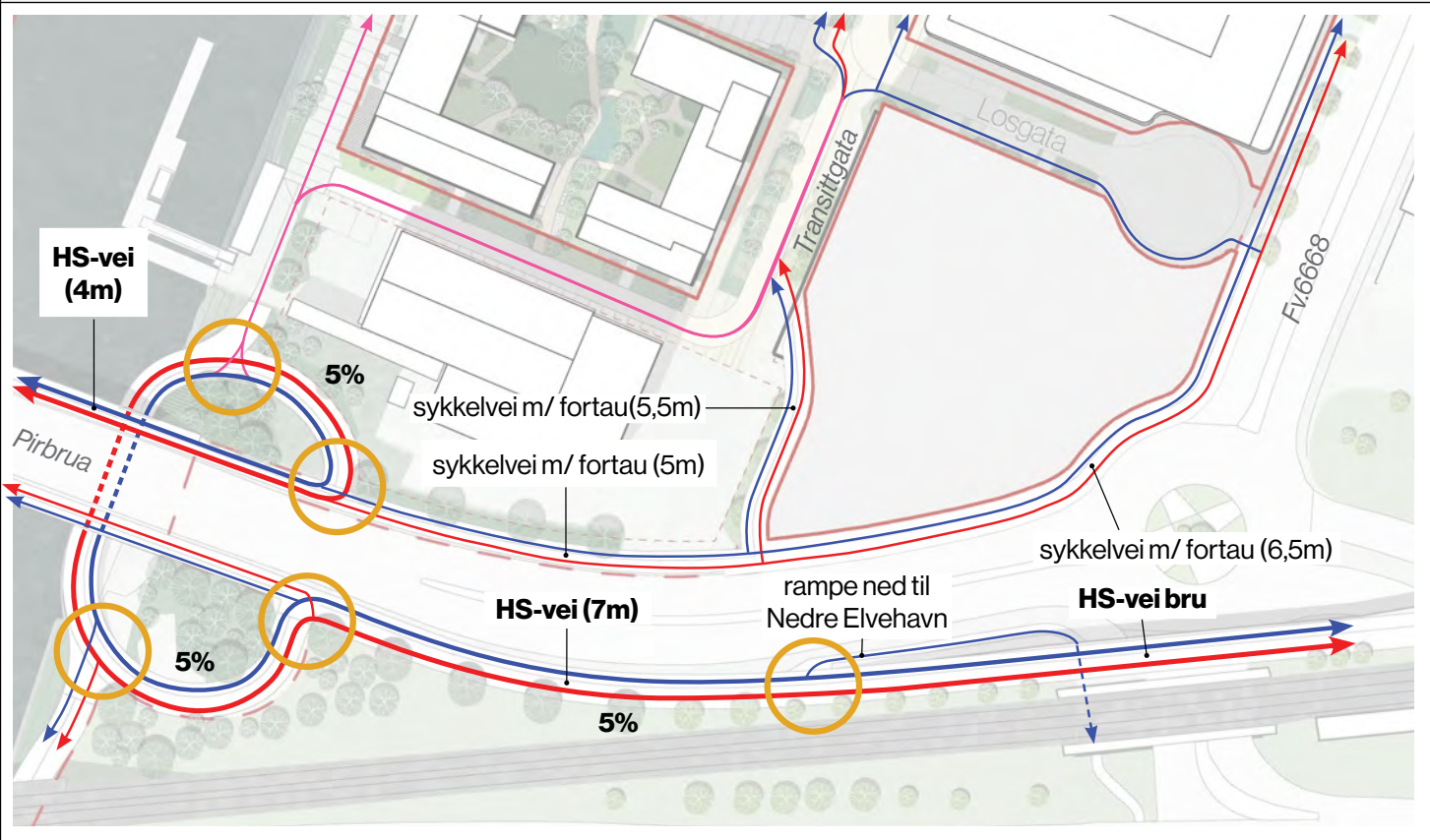
Negativ: Traséen har flere krysningpunkter hvor fortau og sykkelvei krysser hverandre. Flere av disse ligger i tilknytting til ramper i sving der høyere fart på sykkel kan øke risiko for ulykker. Krysningpunkter i sving er også mindre oversiktlige. Rampe ned mot Nedre Elvehavn er dimensjonert for fotgjengere, men det kan være fristende å sykle. Dette kan gi farlige situasjoner i enden av rampen.



Delstrekning 1: Transittkaia sør

Tema: trafikksikkerhet

Alternativ 3 - bro sør



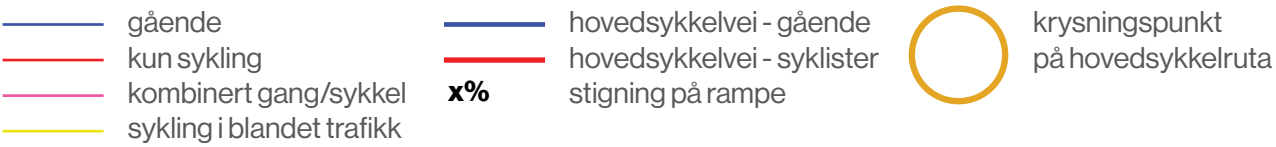
o Trafikksikkerhet: sykkel

Positiv: Ingen behov for innsmalninger av hovedsykkeltraséen før Pirbrua. Dette gir god plass til syklende og reduserer risikoen for ulykker.

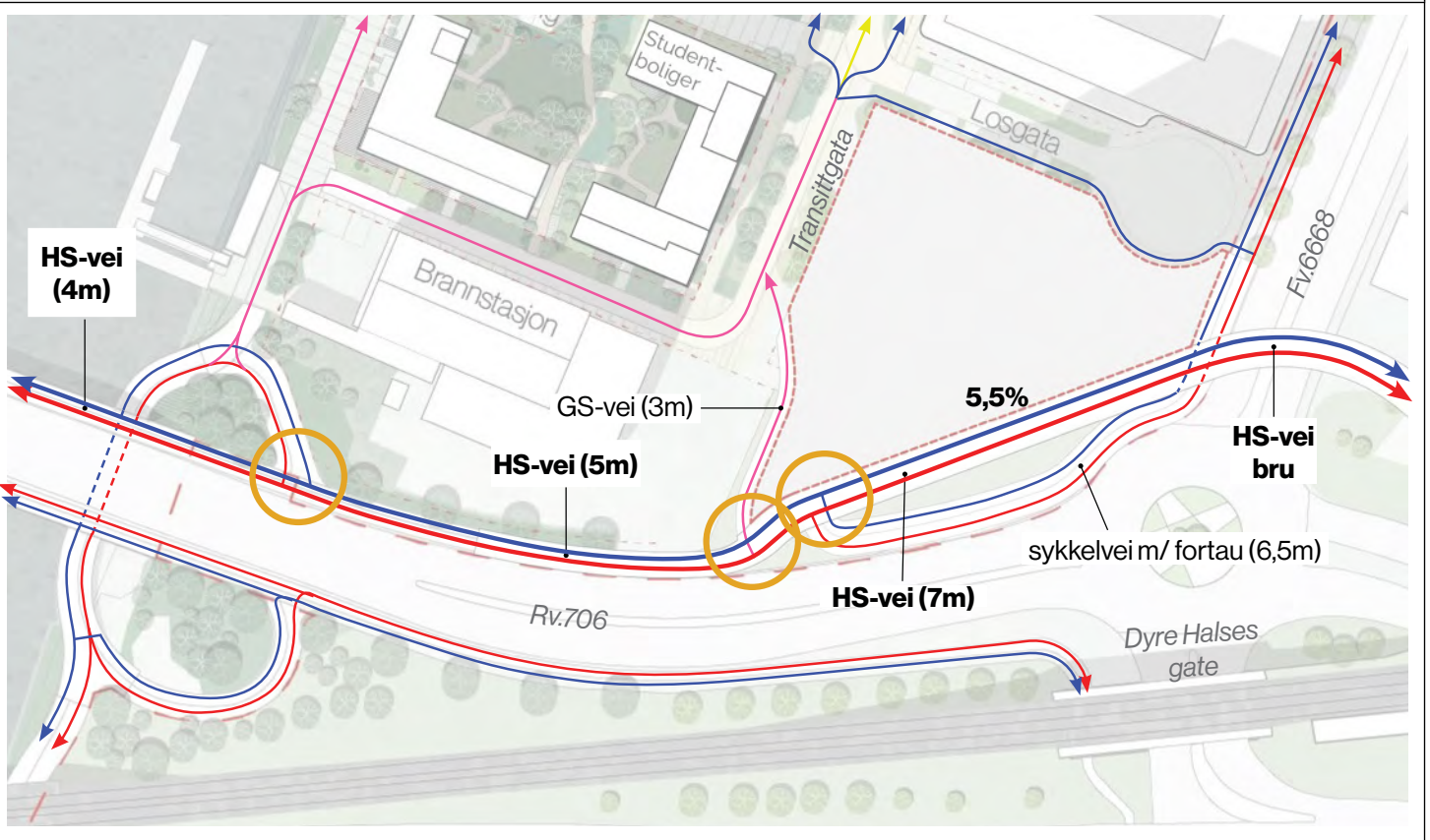
Negativ: Traséen har flere krysningspunkter med andre ruter ved Pirbrua. Samtlige ligger i tilknytning til ramper, og kan medføre høyere fart i kryss som øker risikoen for ulykker. Rampen ned mot Nedre Elvehavn er dimensjonert for fotgjengere på grunn av tilgjengelig areal, men det vil være naturlig å sykle her. Gir i så fall et ekstra krysningspunkt på hovedsykkeltraséen.

- Trafikksikkerhet: gående

Negativ: Traséen har flere krysningspunkter hvor fortau og sykkelvei krysser hverandre. Flere av disse ligger i tilknytning til ramper i sving der høyere fart på sykkel kan øke risikoen for ulykker. Krysningspunkter i sving er også mindre oversiktlige. Rampen ned mot Nedre Elvehavn er dimensjonert for fotgjengere, men det kan være fristende å sykle. Dette kan gi farlige situasjoner i enden av rampen.



Alternativ 4 - bro nord



- Trafikksikkerhet: sykkel

Positiv: Relativt oversiktlig strekning med få krysningspunkter.

Negativ: Krysningspunktene sørøst for brannstasjonen ligger i enden av en nedadgående rampe. Dette gir høy fart for syklister som kommer fra øst. Krysningene ligger forhøyet ca. 0,5-1m over omkringliggende terreng, med ramper i flere retninger, dette kan redusere oversiktligheten i krysset. Høydespranget utløser krav om rekkverk. Frisikt må ivaretas ved utforming av rekkverk, beplantning og terrengutforming. Redusert bredde forbi brannstasjonen gir mindre plass til gående og syklende, og øker risikoen for ulykker ved stor trafikkmengde. Tilgjengelig bredde på Pirbrua er 4m, dette er likt i alle alternativer.

- Trafikksikkerhet: gående

Positiv: Relativt oversiktlig strekning med få krysningspunkter.

Negativ: Krysningspunktene sørøst for brannstasjonen ligger i enden av en nedadgående rampe. Dette gir høy fart for syklister. Krysningene ligger forhøyet ca. 0,5-1m over omkringliggende terreng, med ramper i flere retninger, dette kan redusere oversiktligheten i krysset. Høydespranget utløser krav om rekkverk. Frisikt må ivaretas ved utforming av rekkverk, beplantning og terrengutforming, og trygg kryssing ifb. fotgjengerfelt.

Delstrekning 1: Transittkaia sør

Tema: opplevelseskvalitet

Alternativ 1 - kulvert

Pirbrua (uendret) rekkverk begge sider

eksist. anlegg på terreng grønne sidearealer rekkverk mot rv.706

åpen rampe i terreng grønne sidearealer kontakt med bygget

kulvert

5% støttemur h>1m

Brannstasjon

Næringsbygg

o Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse på traséen

Positiv: Store deler av strekningen ligger på terreng. Rampen ned til kulverten har oversiktlige grønne sidearealer og mulighet for kontakt med bygget i nederste del av rampen. Terrengtrappen gir en ekstra vei ut fra kulverten. Få og korte strekninger med rekkverk eller støttemur på begge sider av traséen. Kort lengde på kulverten (23 m).

Negativ: Å være nede i en kulvert oppfattes normalt mer negativt enn å være på en bru. En bevisst utforming uten uoversiktlige hjørner, god belysning, åpning i tak mellom veibanene i tak og god farge- og materialbruk, kan virke kompenserende.

+ Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse i sidearealer

Positiv: Unntatt ved Pirbrua ligger hele strekningen på terreng. Grønne og oversiktlige sidearealer og kontakt med bygget gir god opplevelseskvalitet rundt næringsbygget. Løsningen introduserer ingen nye barrierer og medfører ingen uoversiktlige eller udefinerte restarealer.

Alternativ 2 - bro sør

Pirbrua (uendret) rekkverk begge sider

anlegg på terreng rekkverk mot rv.706

rampe med rekkverk på begge sider tett under

bru med rekkverk på begge sider åpent under

5% støttemur h>1m

Brannstasjon

Næringsbygg

o Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse på traséen

Positiv: Oversiktlig utforming med god bredde fram til Pirbrua. Oversiktlige siktforhold på hovedtraséen og ingen behov for kulvert. Å være oppå en bru oppfattes normalt mer positivt enn å være nede i en kulvert.

Negativ: Store deler av strekningen har rekkverk på begge sider og er uten bakkekontakt. Plassering tett på jernbanen medfører behov for ekstra høy gjerde mot sør.

o Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse i sidearealer

Positiv: Grønne og oversiktlige sidearealer ved Pirbrua.

Negativ: Hovedtraséen erstatter dagens gang/sykkelanlegg sør for Rv.706 mellom Pirbrua og Dyre Halses gate. Ny rampe ned til Dyre Halses gate er smal og lite oversikkelig i svingen.

- eksist. anlegg på Pirbrua (4m)

eksist. anlegg på terreng (5m)

nytt anlegg, på terreng (7m)

nytt anlegg, bru eller kulvert (7m)

rekkverk / gjerde

støttemur over 1m høy

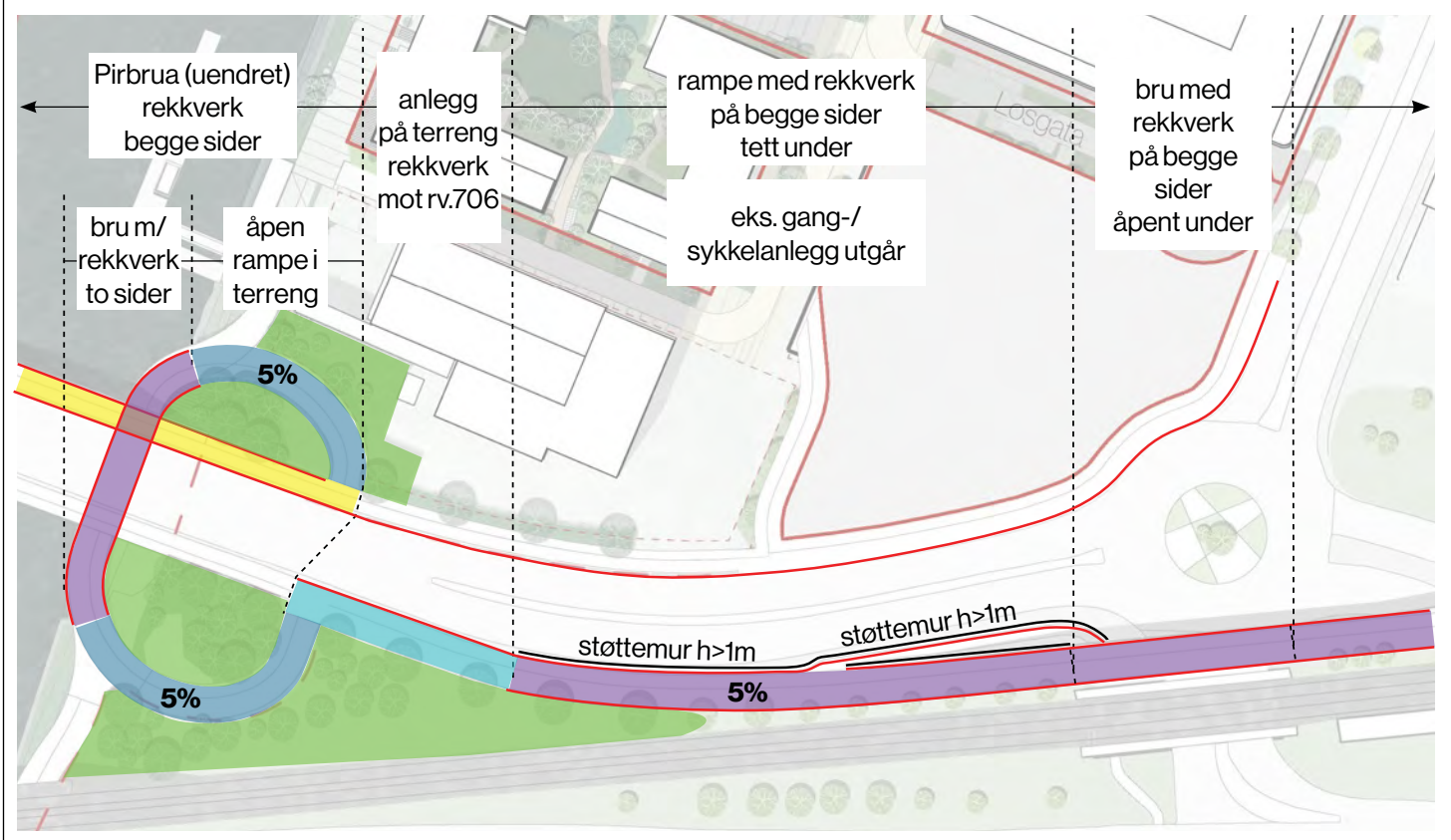
grønne sidearealer

mulige innganger næringsbygg i ca. samme nivå som hovedtrase

Delstrekning 1: Transittkaia sør

Tema: opplevelseskvalitet

Alternativ 3 - bro sør



o Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse på traséen

Positiv: Oversiktlig utforming med god bredde fram til Pirbrua. Oversiktlig siktforhold på hovedsykkeltraseen og ingen behov for kulvert. Å være på en bru oppfattes normalt mer positivt enn å være i en kulvert.

Negativ: Store deler av strekningen har rekkverk på begge sider og er uten bakkekontakt. Plassering tett på jernbanen medfører behov for ekstra høyt gjerde mot sør.

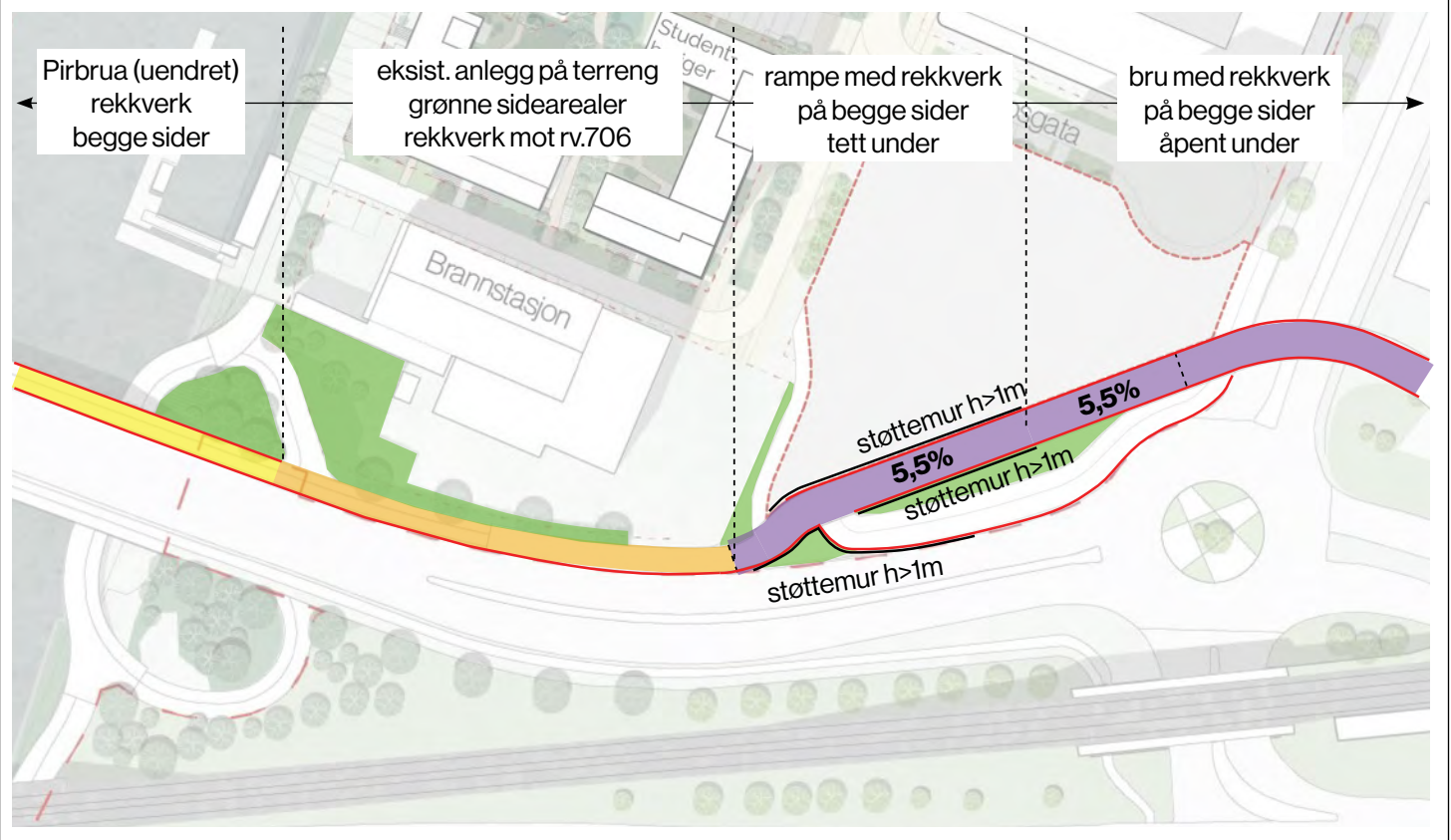
Rampen ned til Dyre Halses gate er noe trang og uoversiktlig i svingen.

o Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse i sidearealer

Positiv: Grønne og oversiktlig sidearealer ved Pirbrua.

Negativ: Hovedsykkeltraseen erstatter dagens gang-/sykkelanlegg sør for rv.706 mellom Pirbrua og Dyre Halses gate. Ny rampe ned til Dyre Halses gate er smal og lite oversiktlig i svingen.

Alternativ 4 - bro nord



o Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse på traséen

Positiv: Å være oppå en bru oppfattes normalt mer positivt enn å være i en kulvert.

Negativ: Store deler av strekningen har rekkverk på begge sider og er uten bakkekontakt.

- Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse i sidearealer

Negativ: Brua skaper flere udefinerte og lite oversiktlig restarealer på bakkeplan, både under og ved siden av brua. Løsningen krever flere høye støttemurer.



Delstrekning 1: Transittkaia sør

Tema: opplevelseskvalitet

Alternativ 1 - kulvert



- o **Påvirkning landskapsbildet (barrierrevirkning)**
Løsningen m/kulvert påvirker ikke landskapsbildet negativt, skaper ikke ytterligere barrierrevirkning. Direkte kobling mellom Transittkaia sør og delområde 2 reduserer hovedveinettets barrierrevirkning i retning øst-vest.

Alternativ 2 - bro sør



- o **Påvirkning landskapsbildet (barrierrevirkning)**
Løsning m/bro i sør ligger mellom eksisterende barrierer (riksveien og jernbanen). Den eksisterende visuelle barrieren forsterkes, men det skapes ikke flere barrierer. Den negative påvirkningen er derfor begrenset.

Alternativ 3 - bro sør



- o **Påvirkning landskapsbildet (barrierrevirkning)**
Løsning med bro i sør ligger mellom eksisterende barrierer (riksveien og jernbanen). Den eksisterende visuelle barrieren forsterkes, men det skapes ikke flere barrierer. Den negative påvirkningen er derfor begrenset.

Alternativ 4 - bro nord

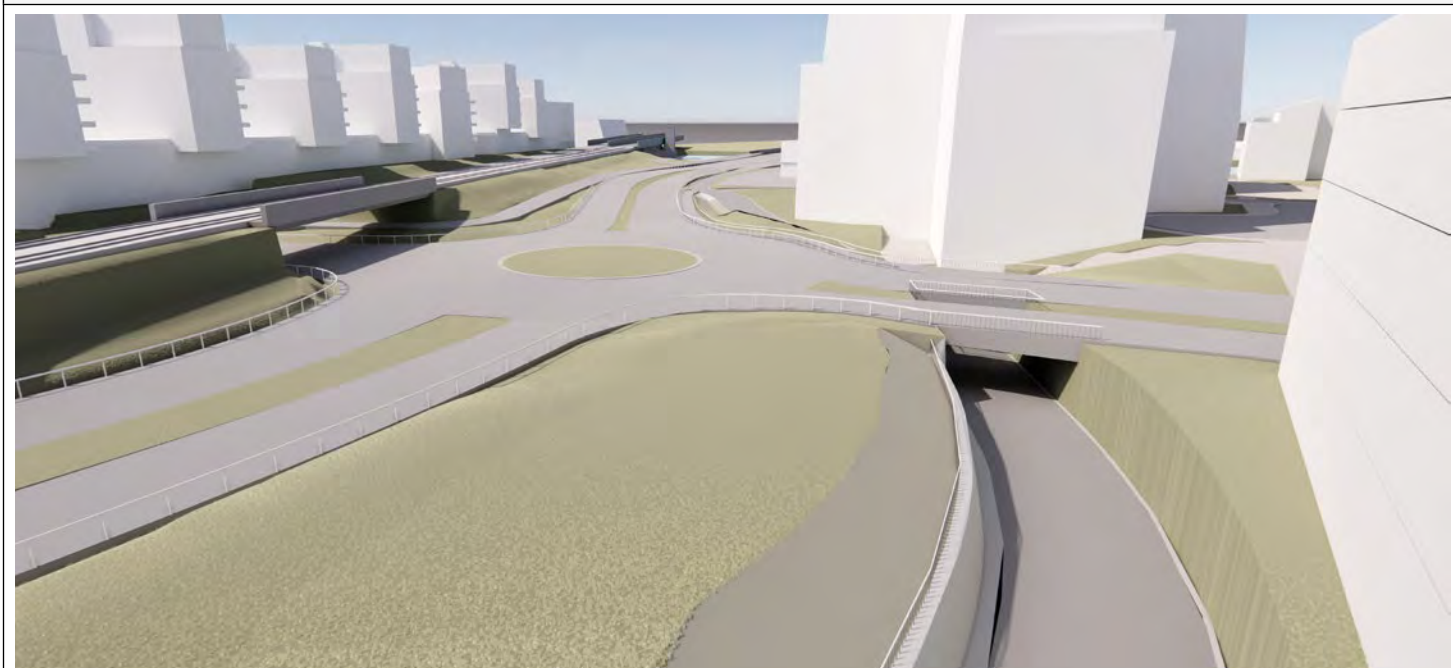


- **Påvirkning landskapsbildet (barrierrevirkning)**
Løsning med bro i nord skaper en ny visuell barriere på nordside av riksveien. Kobling mellom Transittkaia sør og delområde 2 er mindre direkte, reduserer ikke hovedveinettets barrierrevirkning i retning øst-vest vesentlig.

Delstrekning 1: Transittkaia sør

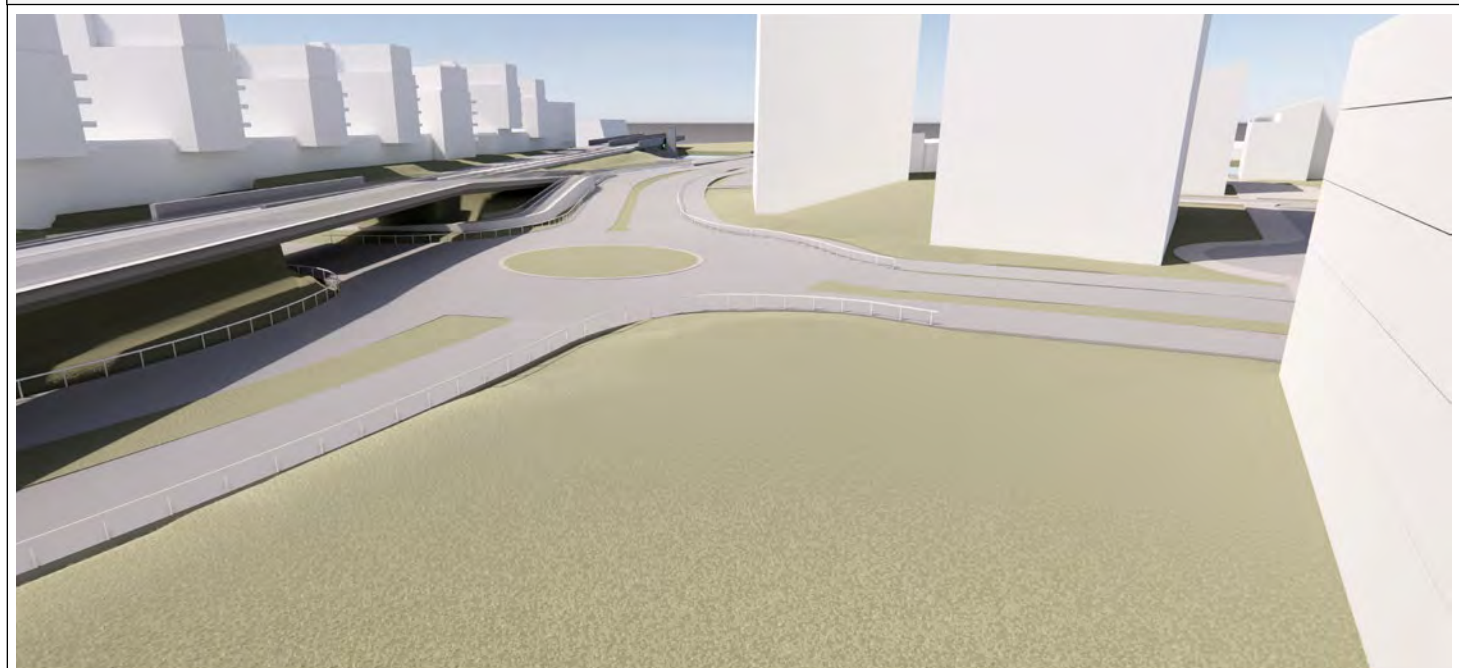
Tema: opplevelseskvalitet

Alternativ 1 - kulvert



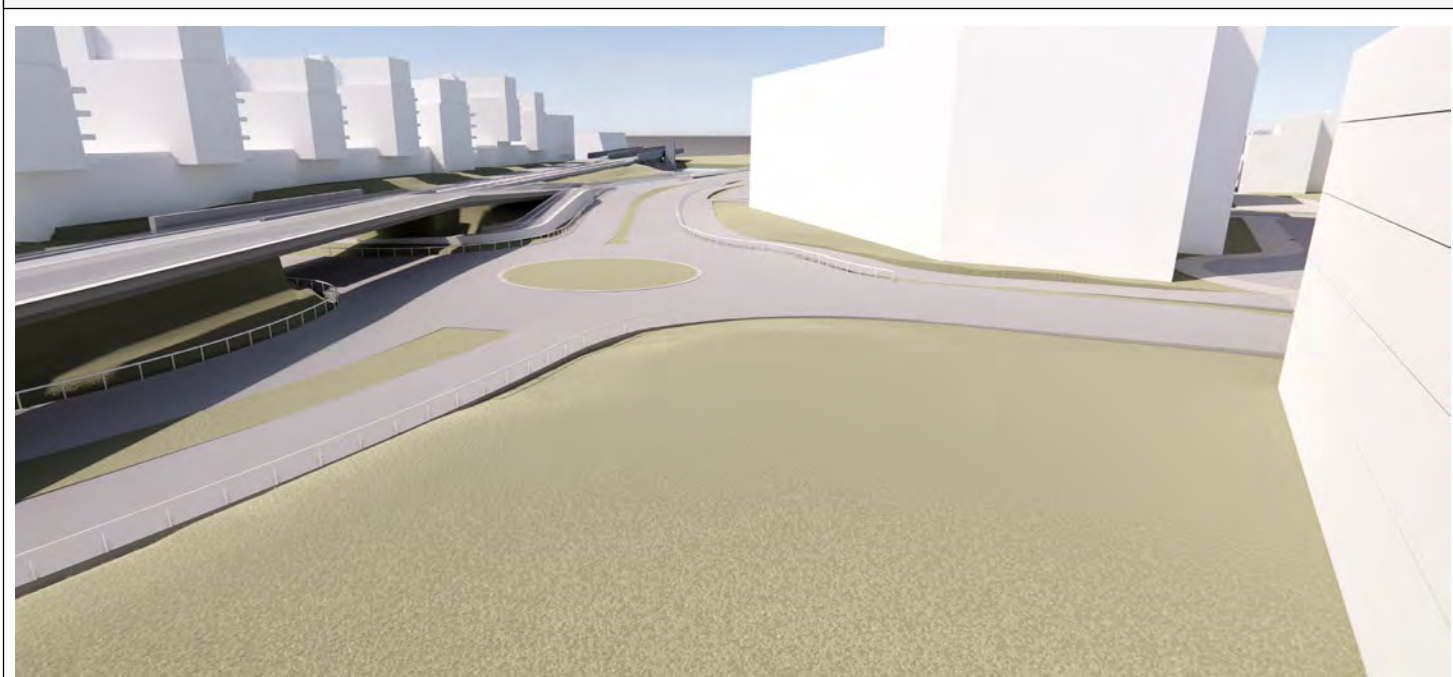
- o **Påvirkning landskapsbildet (barrierrevirkning)**
Løsningen m/kulvert påvirker ikke landskapsbildet negativt, skaper ikke ytterligere barrierrevirkning. Direkte kobling mellom Transittkaia sør og delområde 2 reduserer hovedveinettets barrierrevirkning i retning øst-vest.

Alternativ 2 - bro sør



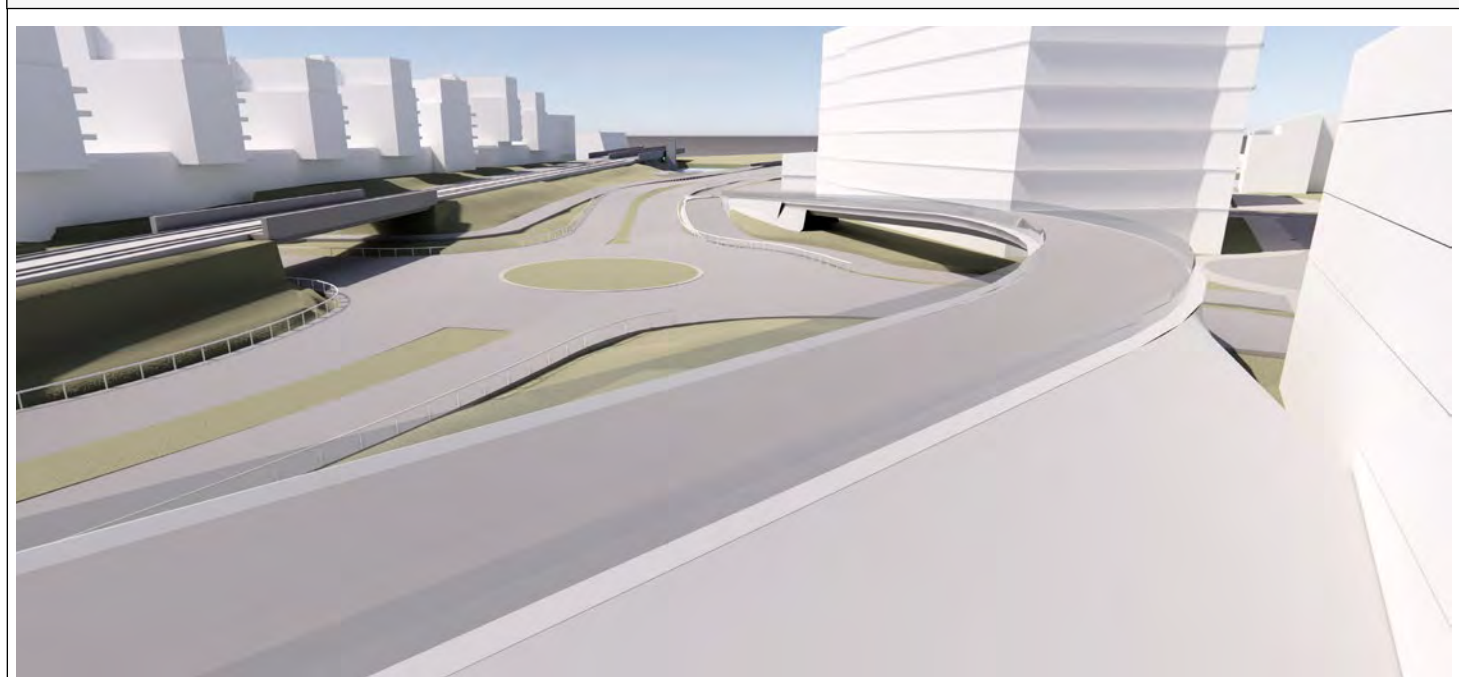
- o **Påvirkning landskapsbildet (barrierrevirkning)**
Løsning med bro i sør ligger mellom eksisterende barrierer (riksveien og jernbanen). Den eksisterende visuelle barrieren forsterkes, men det skapes ikke flere barrierer. Den negative påvirkningen er derfor begrenset.

Alternativ 3 - bro sør



- o **Påvirkning landskapsbildet (barrierrevirkning)**
Løsning med bro i sør ligger mellom eksisterende barrierer (riksveien og jernbanen). Den eksisterende visuelle barrieren forsterkes, men det skapes ikke flere barrierer. Den negative påvirkningen er derfor begrenset.

Alternativ 4 - bro nord



- **Påvirkning landskapsbildet (barrierrevirkning)**
Løsning med bro i nord skaper en ny visuell barriere på nordside av riksveien. Kobling mellom Transittkaia sør og delområde 2 er mindre direkte, reduserer ikke hovedveinettets barrierrevirkning i retning øst-vest vesentlig.

Delstrekning 1: Transittkaia sør

Tema: opplevelseskvalitet

Alternativ 1 - kulvert



o Påvirkning landskapsbildet (barrierrevirkning)

Løsningen m/kulvert påvirker ikke landskapsbildet negativt, skaper ikke flere visuelle barrierer. Direkte kobling mellom Transittkaia sør og delområde 2 reduserer hovedveinettets barrierrevirkning i retning øst-vest.

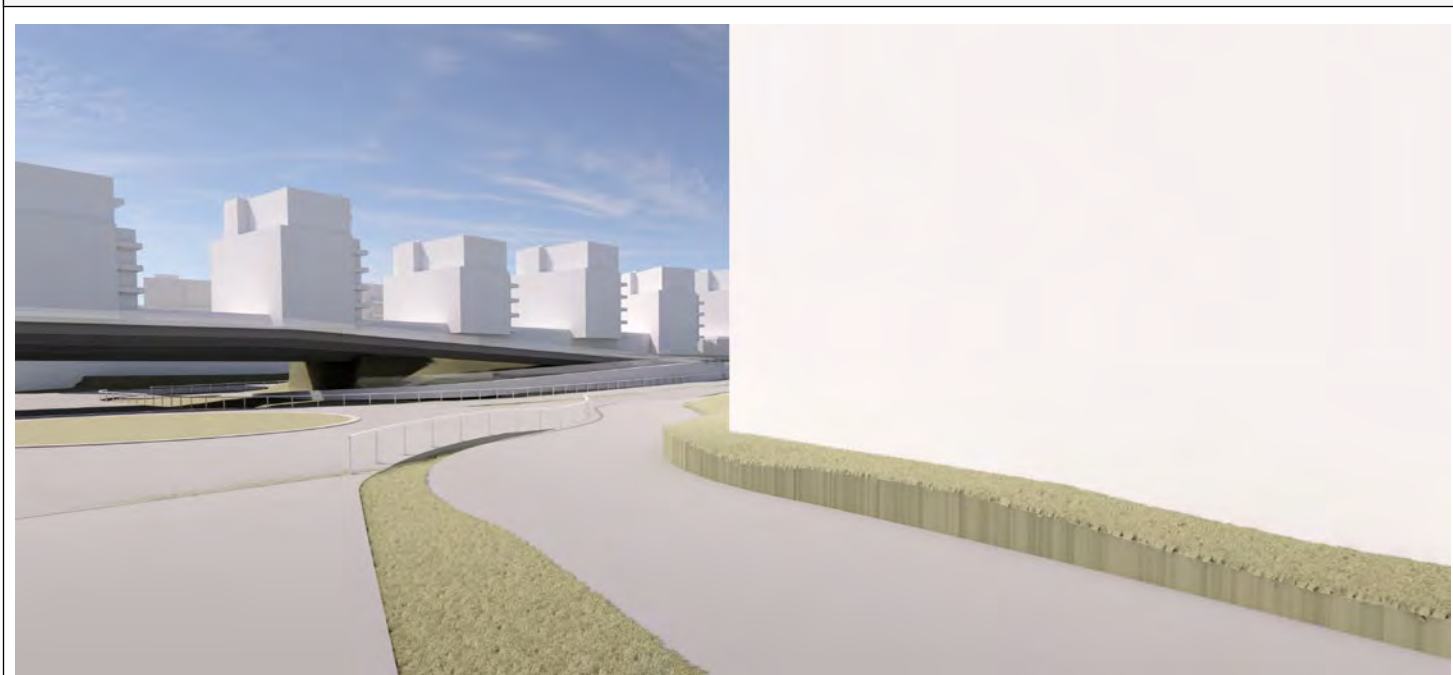
Alternativ 2 - bro sør



o Påvirkning landskapsbildet (barrierrevirkning)

Løsning med bro i sør ligger mellom eksisterende barrierer (riksveien og jernbanen). Den eksisterende visuelle barrieren forsterkes, men det lages ikke flere barrierer. Den negative påvirkningen er derfor begrenset.

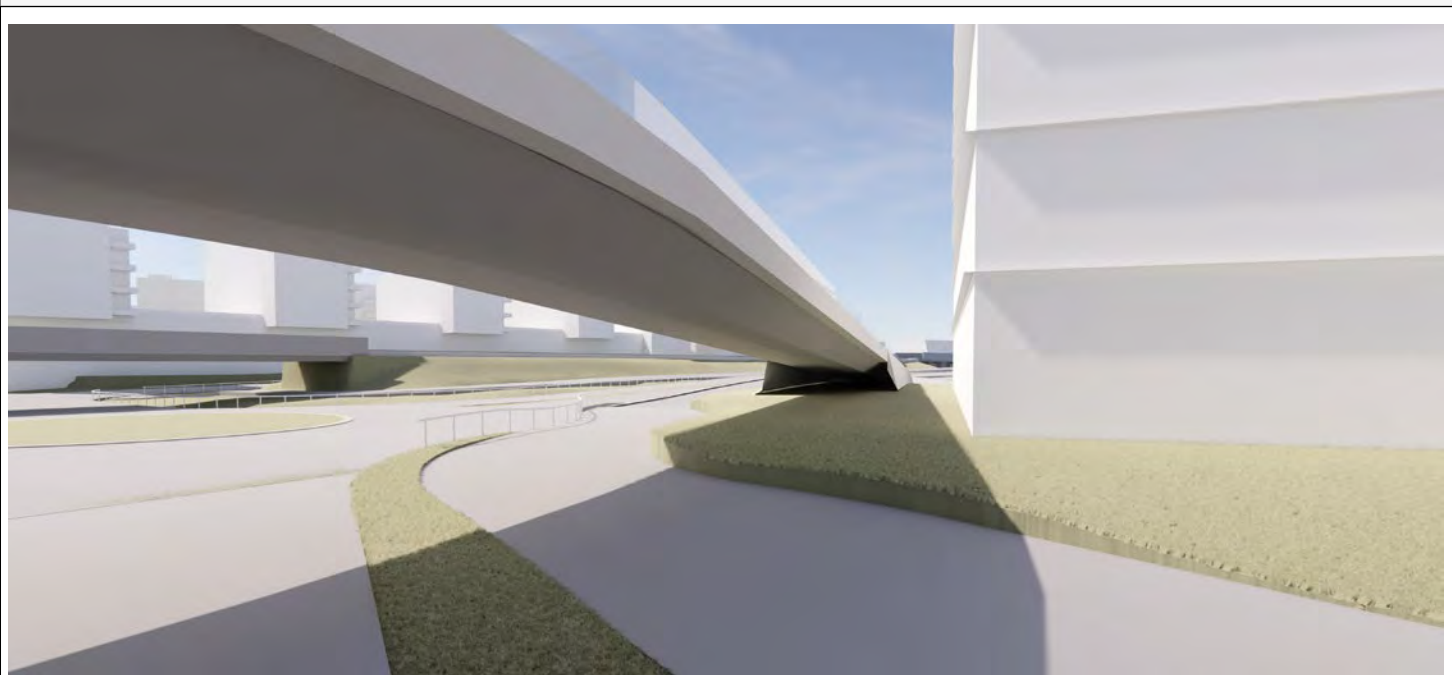
Alternativ 3 - bro sør



o Påvirkning landskapsbildet (barrierrevirkning)

Løsning med bro i sør ligger mellom eksisterende barrierer (riksveien og jernbanen). Den eksisterende visuelle barrieren forsterkes, men det lages ikke flere barrierer. Den negative påvirkningen er derfor begrenset.

Alternativ 4 - bro nord



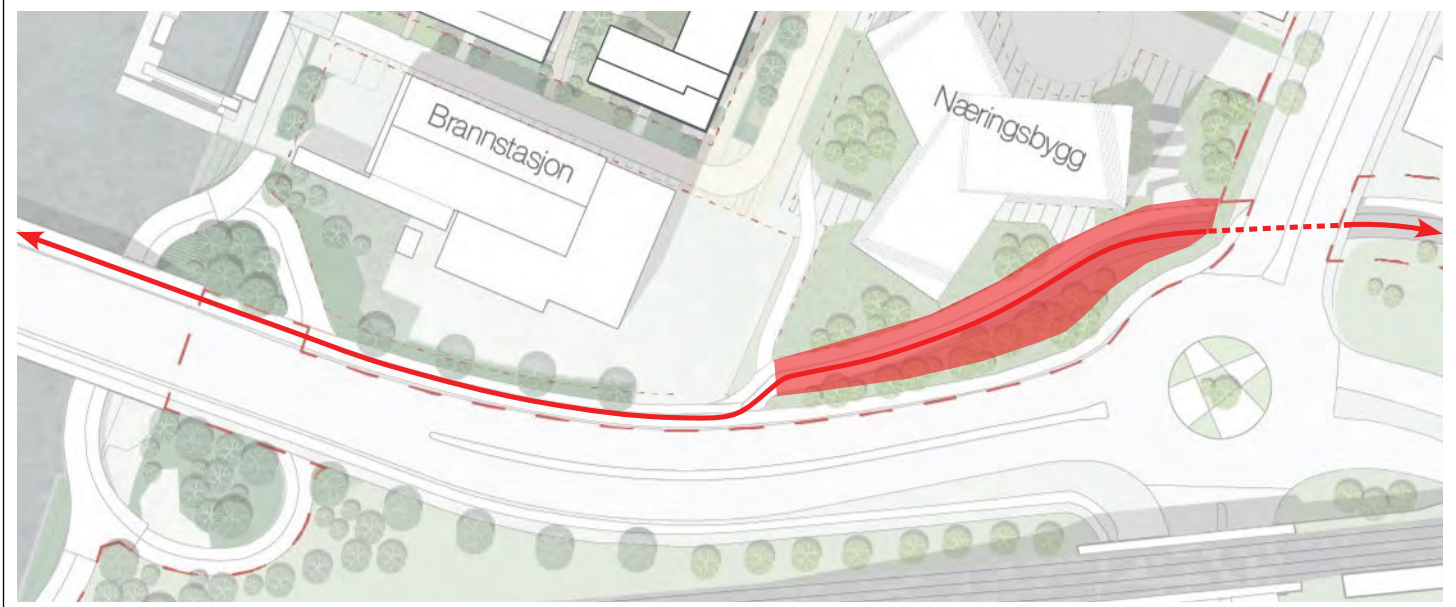
- Påvirkning landskapsbildet (barrierrevirkning)

Løsning med bro i nord skaper en ny visuell barriere på nordside av riksveien. Kobling mellom Transittkaia sør og delområde 2 er mindre direkte, reduserer ikke hovedveinettets barrierrevirkning i retning øst-vest vesentlig.

Delstrekning 1: Transittkaia sør

Andre relevante temaer

Alternativ 1 - kulvert

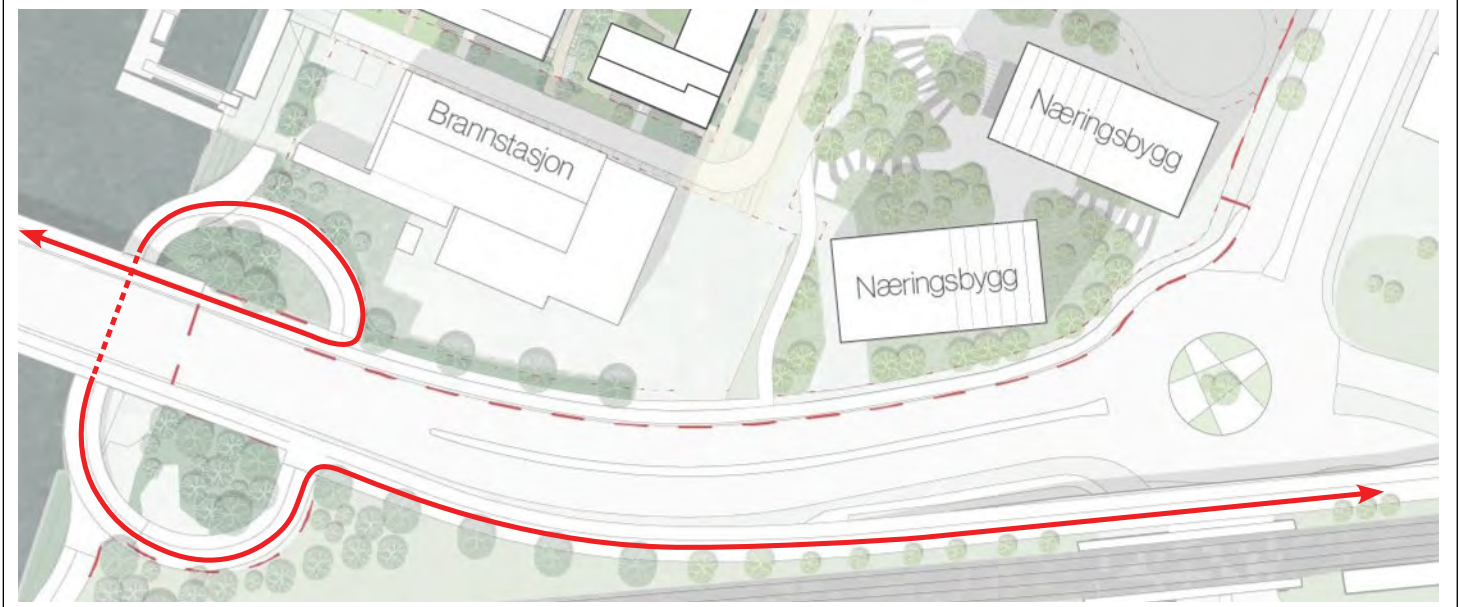


o

Reduksjon av utbyggingsareal regulert til sentrumsformål

Trase nord for riksveien medfører reduksjon av areal regulert til utbygging i KDP Nyhavna og kvalitetsprogram for Nyhavna. Byggbar del av næringstomt (felt KBA) blir redusert med **1087 m² (ca. 22%)**

Alternativ 2 - bro sør

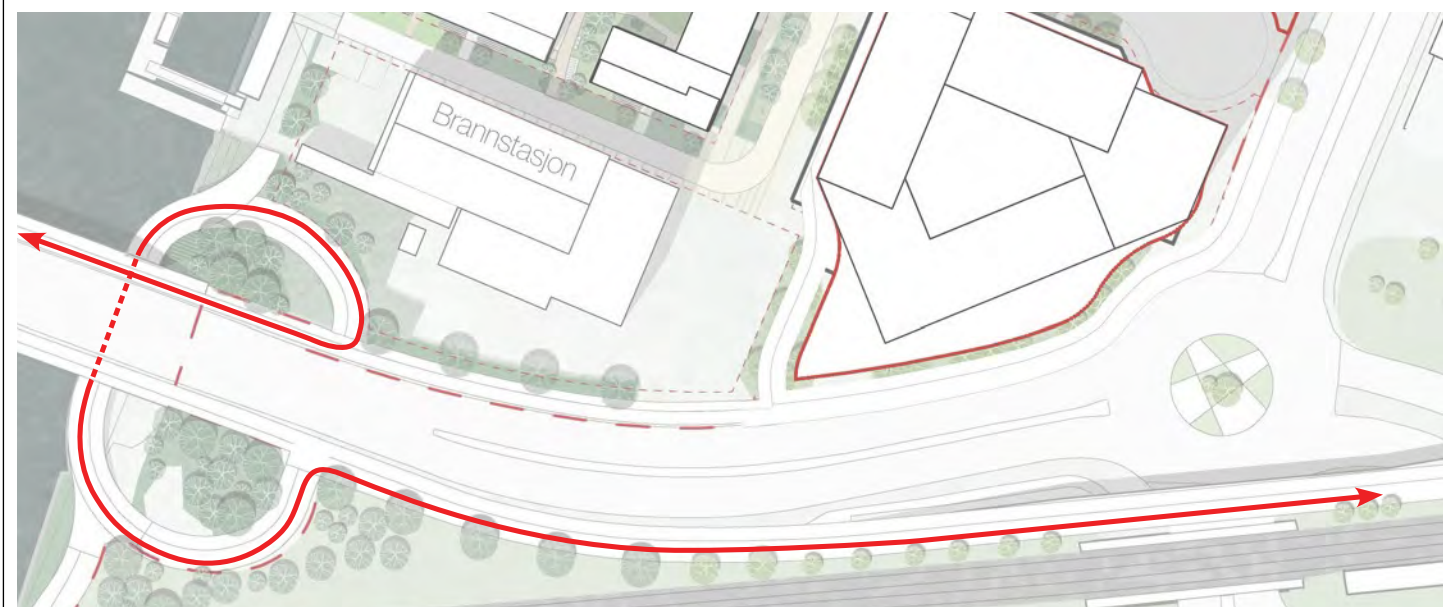


+

Reduksjon av utbyggingsareal regulert til sentrumsformål

Trase sør for riksveien ligger på arealer som allerede er avsatt til infrastruktur/veigrønt, og medfører ingen reduksjon av utbyggingsareal på nordsiden.

Alternativ 3 - bro sør

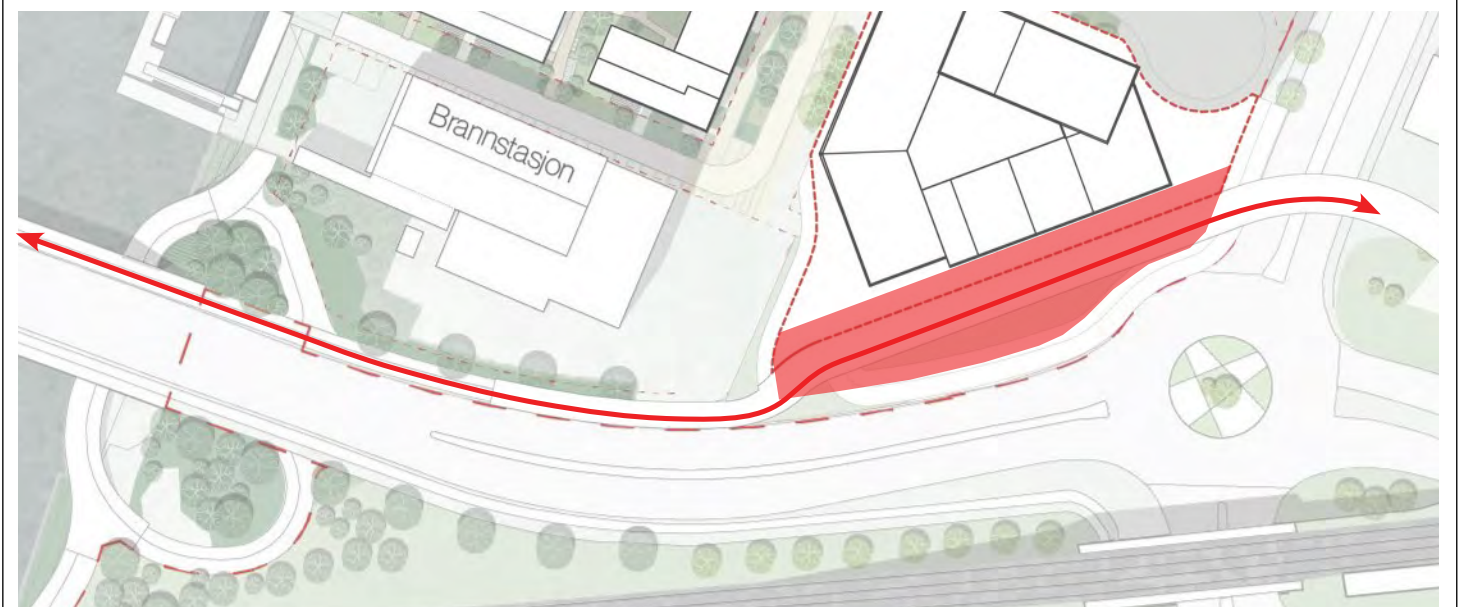


+

Reduksjon av utbyggingsareal regulert til sentrumsformål

Trase sør for riksveien ligger på arealer som allerede er avsatt til infrastruktur/veigrønt, og medfører ingen reduksjon av utbyggingsareal på nordsiden.

Alternativ 4 - bro nord



-

Reduksjon av utbyggingsareal regulert til sentrumsformål

Trase nord for riksveien medfører reduksjon av areal regulert til utbygging i KDP Nyhavna og kvalitetsprogram for Nyhavna. Byggbar del av næringstomten (felt KBA - 5m minsteavstand) blir redusert med **1614 m² (ca. 31,7%)**.

Delstrekning 1: Transittkaia sør

Andre relevante temaer

Alternativ 1 - kulvert

o

Fremkommelighet - spesialtransport

Løsningen kommer ikke i veien for spesialtransport til/fra Transittgata. Spesialtransport setter premisser for utforming av kulvert (bæreevne og + eventuelle åpninger mellom veibanene) og startpunkt på rampe ned til kulvert.

Alternativ 2 - bro sør

+

Fremkommelighet - spesialtransport

Løsningen kommer ikke i veien for spesialtransport inn- og ut av Transittgata.

Alternativ 3 - bro sør

+

Fremkommelighet - spesialtransport

Løsningen kommer ikke i veien for spesialtransport inn- og ut av Transittgata.

Alternativ 4 - bro nord

-

Fremkommelighet - spesialtransport

Løsningen kommer ikke i veien for spesialtransport til/fra Transittgata. Spesialtransport setter premisser for utforming av brua (frihøyde+ bærepunkter) og startpunkt på rampe opp til brua som gir brattere stigning enn 5%.

Delstrekning 1: Transittkaia sør

Andre relevante temaer

Alternativ 1 - kulvert

o Drift og vedlikehold

Positiv: Store deler av strekningen ligger på terreng, lett å drifte og krever lite vedlikehold. Mulighet for snøopplag i sideareal. **Negativ:** Kulverten er laveste punkt og krever pumpe for å unngå oppsamling av overvann. Den laveste delen ligger under grunnvannsnivå og krever vanntett konstruksjon. Grønne sidearealer krever stell.

Alternativ 2 - bro sør

o Drift og vedlikehold

Positiv: God bredde på hele strekningen. Mulighet for snøopplag i grøntareal sør for riksveien. **Negativ:** Store deler av strekningen er i bru eller rampe over terreng, dette øker vedlikeholdsbehovet (flere rekkverk og murer mm.) Plassering nært togsporet medfører ekstra hensyn ved utførelse av arbeid.

Alternativ 3 - bro sør

o Drift og vedlikehold

Positiv: God bredde på hele strekningen. Mulighet for snøopplag i grøntareal sør for riksveien. **Negativ:** Store deler av strekningen er i bru eller rampe over terreng, dette øker vedlikeholdsbehovet (flere rekkverk og murer mm.) Plassering nært togsporet medfører ekstra hensyn ved utførelse av arbeid.

Alternativ 4 - bro nord

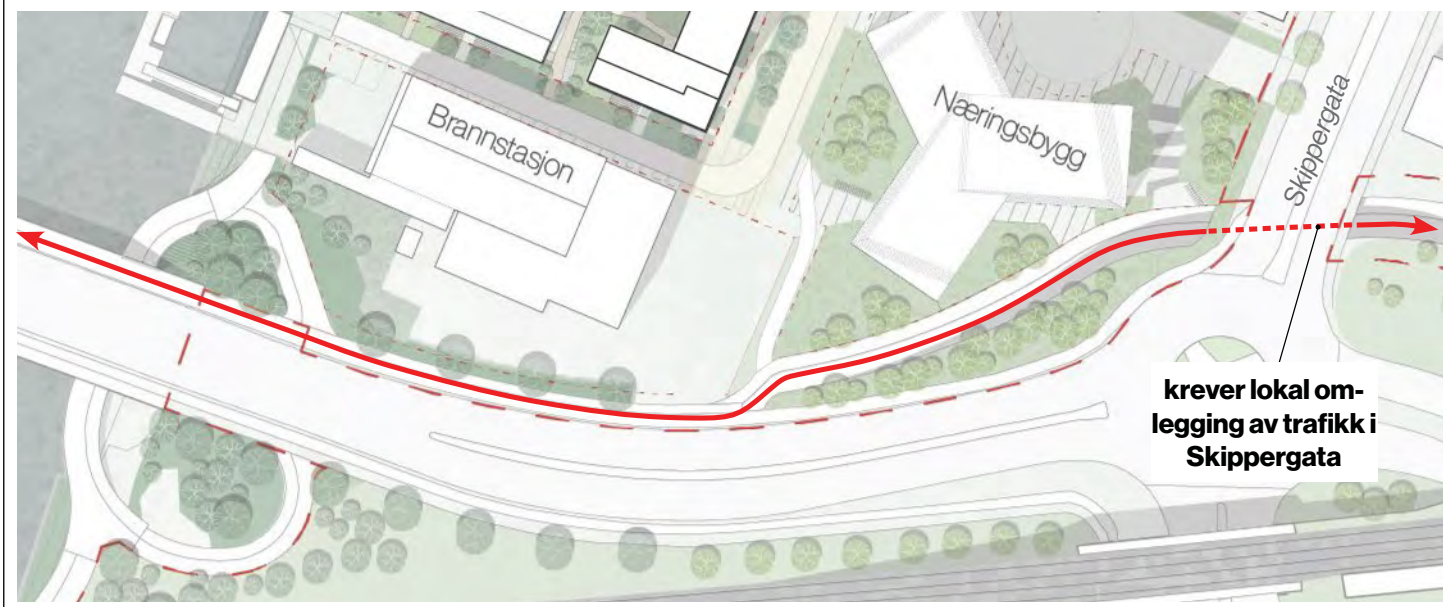
o Drift og vedlikehold

Negativ: Store deler av strekningen er i bru eller rampe over terreng, dette øker vedlikeholdsbehovet (flere rekkverk og murer mm.) Lite plass til snøopplag.

Delstrekning 1: Transittkaia sør

Andre relevante temaer

Alternativ 1 - kulvert

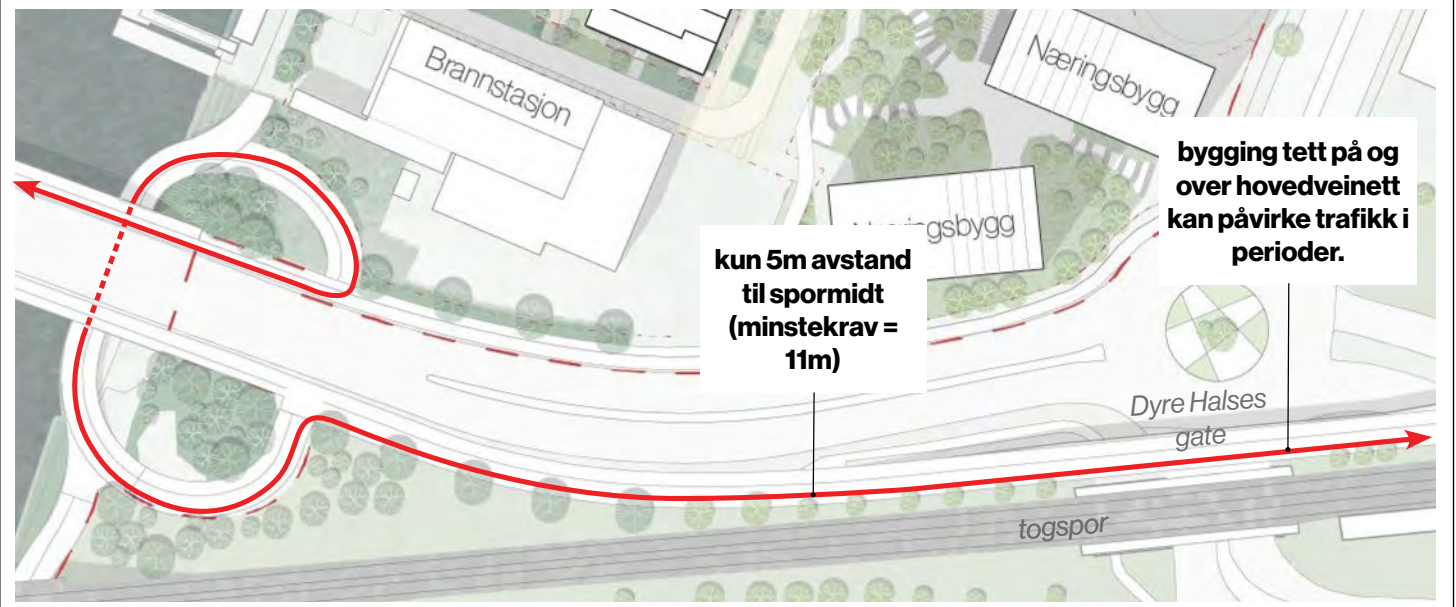


krever lokal omlegging av trafikk i Skippergata

Anleggsgjennomføring

Kan bygges trinnvis uten store konsekvenser for trafikken i hovedveisystemet. Vil kreve lokal omlegging av trafikk ved etablering av kulvert under Skippergata. Kan kombineres med etablering av nytt gatesnitt i Skippergata.

Alternativ 2 - bro sør



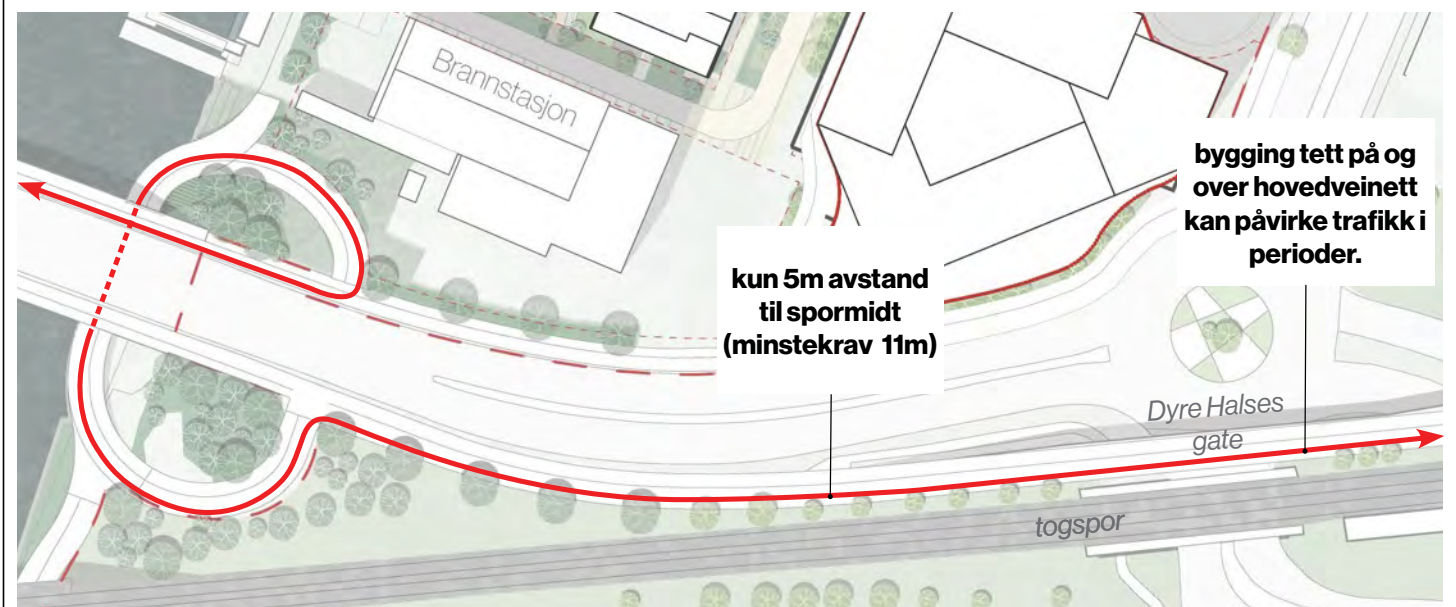
kun 5m avstand til spormidt (minstekrav = 11m)

bygging tett på og over hovedveinett kan påvirke trafikk i perioder.

Anleggsgjennomføring

Krevende på grunn av bygging mellom hovedveinett og togsporet. Stor sannsynlighet for at trafikk i hovedveinettet blir påvirket og byggearbeid tett på sporet krever særskilte hensyn. Avstand fra hovedsykkelvei til spormidt er ca. 5m. Dette er vesentlig mindre enn minstekravet fra Bane NOR på 11m.

Alternativ 3 - bro sør



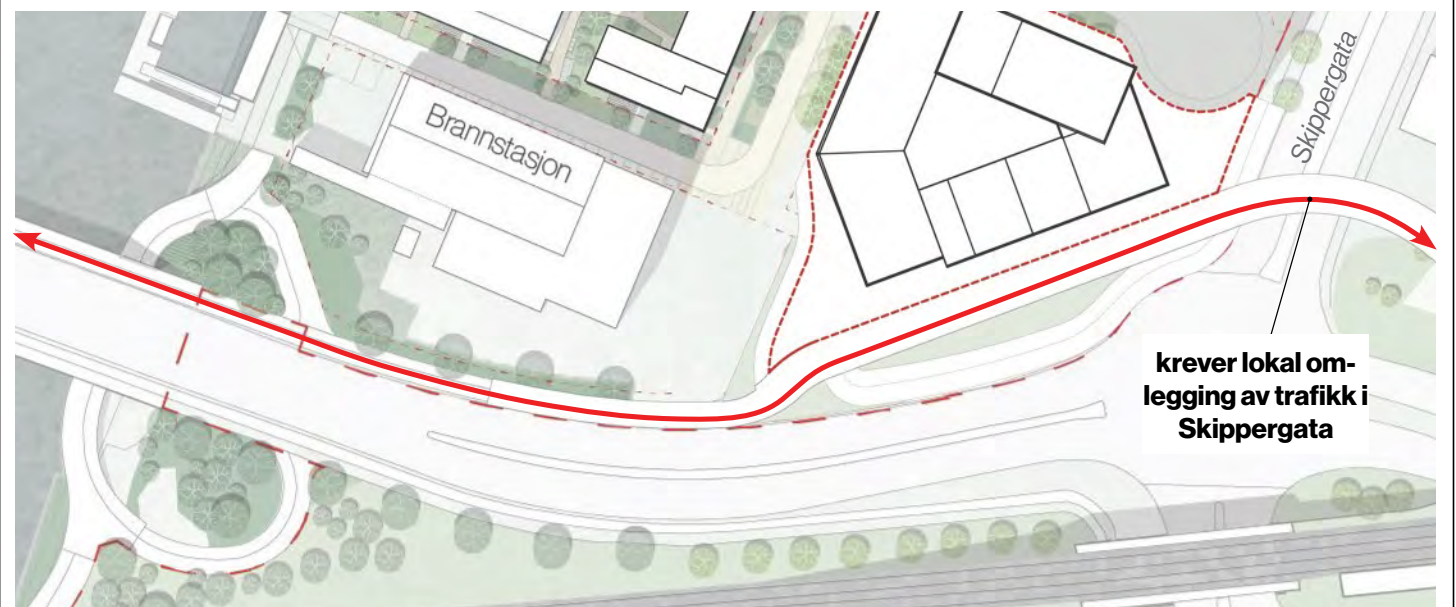
kun 5m avstand til spormidt (minstekrav 11m)

bygging tett på og over hovedveinett kan påvirke trafikk i perioder.

Anleggsgjennomføring

Krevende på grunn av bygging mellom hovedveinett og togsporet. Stor sannsynlighet for at trafikk i hovedveinettet blir påvirket og byggearbeid tett på sporet krever særskilte hensyn. Avstand fra hovedsykkelvei til spormidt er ca. 5m. Dette er vesentlig mindre enn minstekravet fra Bane NOR på 11m.

Alternativ 4 - bro nord



krever lokal omlegging av trafikk i Skippergata

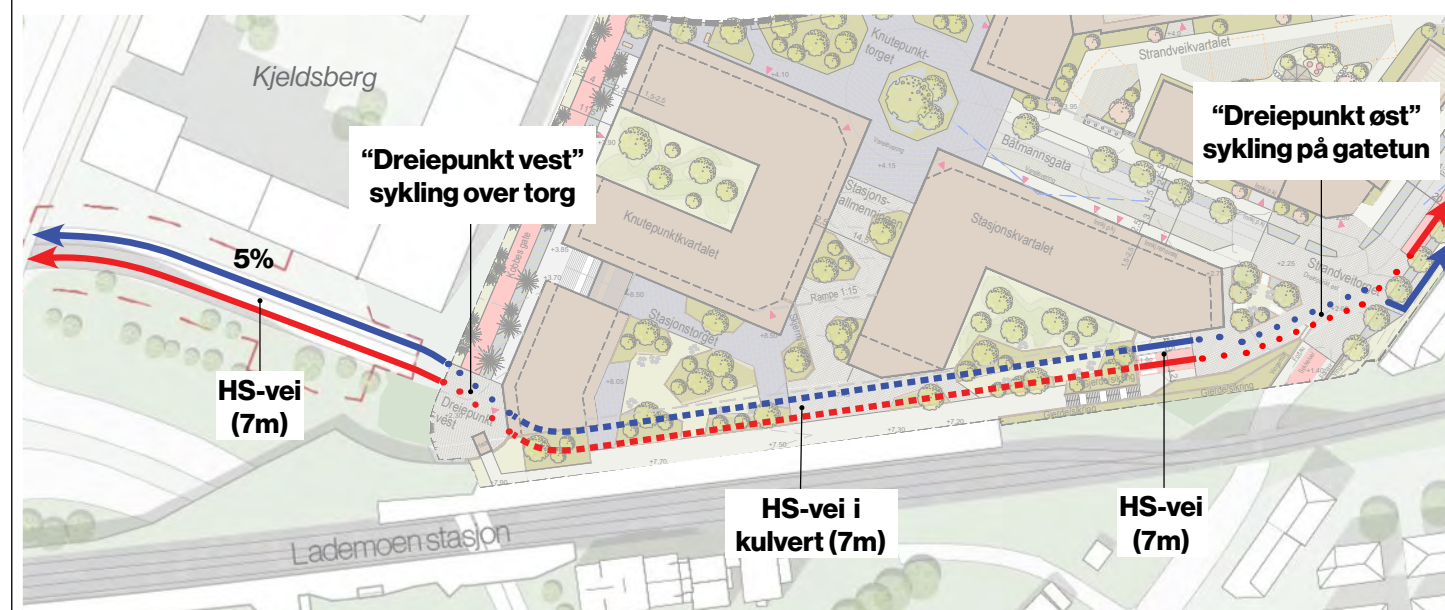
Anleggsgjennomføring

Kan bygges trinnvis uten store konsekvenser for trafikken i hovedveisystemet. Kan kreve omlegging av trafikk ved etablering av bru over Skippergata. Kan kombineres med etablering av nytt gatesnitt i Skippergata.

Delstrekning 2: Sør for Kjeldsberg og fram til Strandveien

Tema: framkommelighet

Alternativ 1 - kulvert

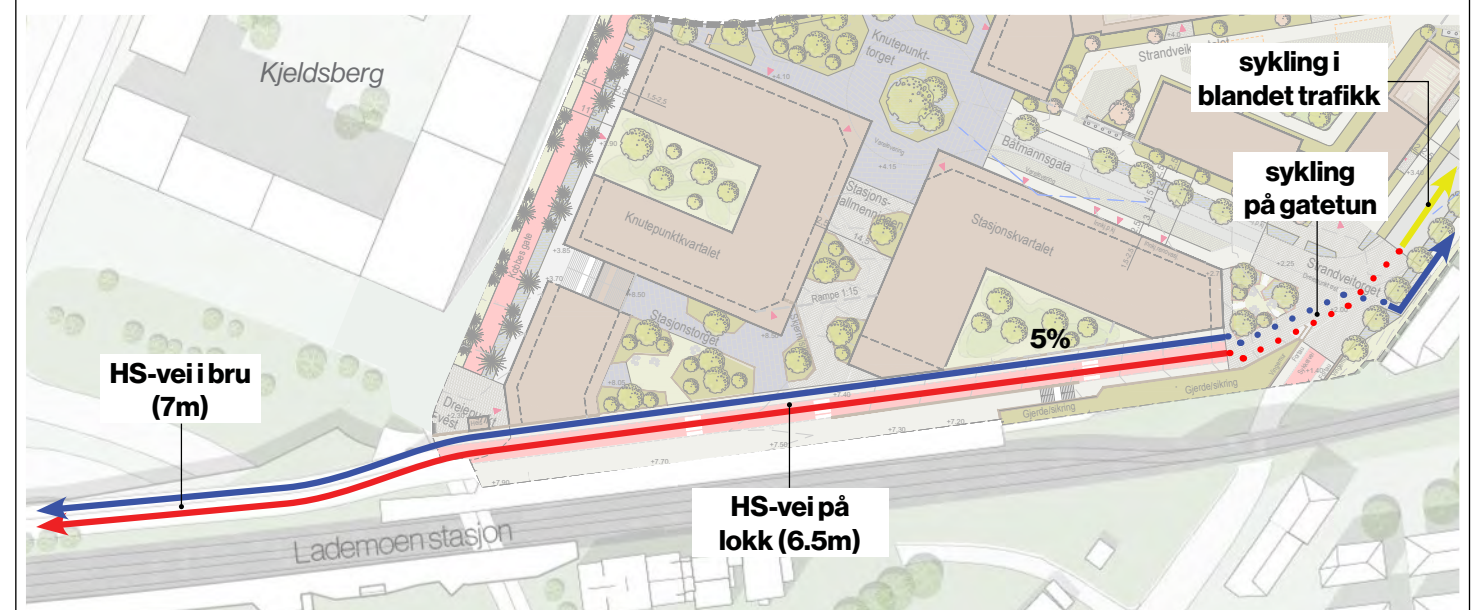


- **Framkommelighet som hovedsykkelvei**

Positiv: Løsningen unngår kryssende trafikk langs togplattformen.

Negativ: Hovedsykkelveien oppløses ved "Dreiepunkt vest" pga. sykling over torg og "Dreiepunkt øst" pga. sykling på gatetun.

Alternativ 2 - bro sør

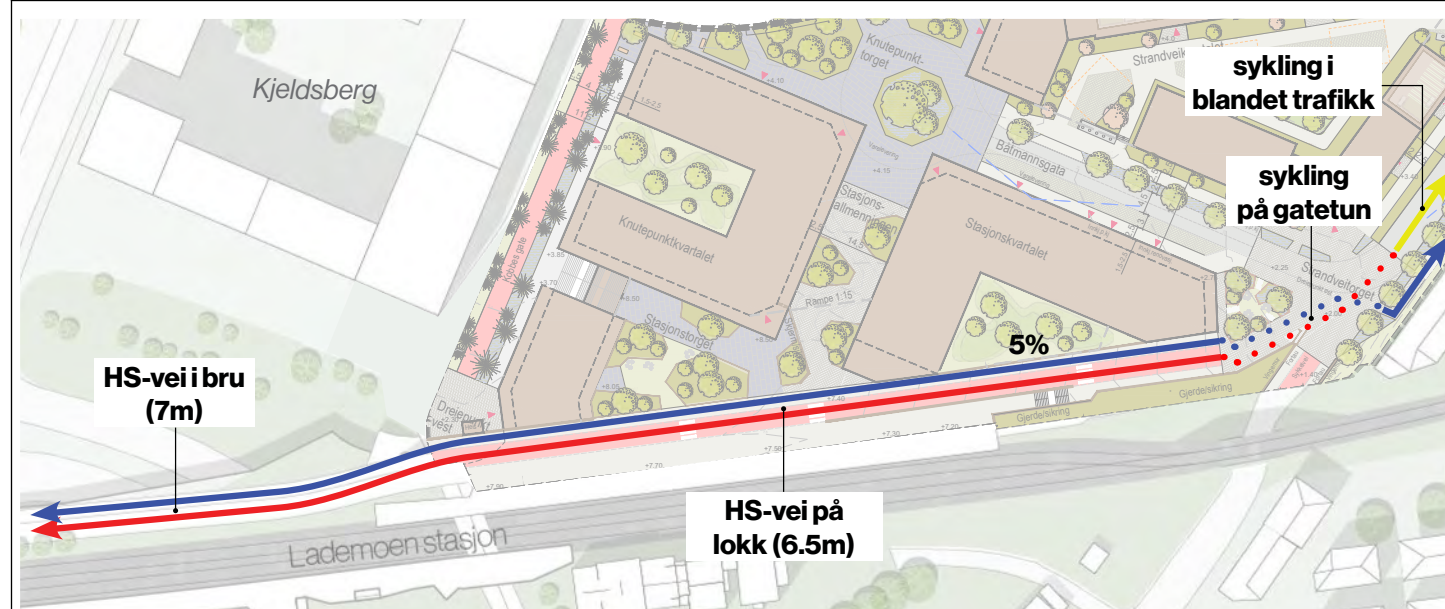


- **Framkommelighet som hovedsykkelvei**

Positiv: Sammenhengende rute med sykkelsti og fortau fra “Dreiepunkt øst” og vestover.

Negativ: Må ta hensyn til trafikk til og fra togplattformen. Ved "Dreiepunkt øst" oppløses hovedsykkelveien pga. sykling på gatetun. Sykling i Strandveien foregår i blandet trafikk.

Alternativ 3 - bro sør

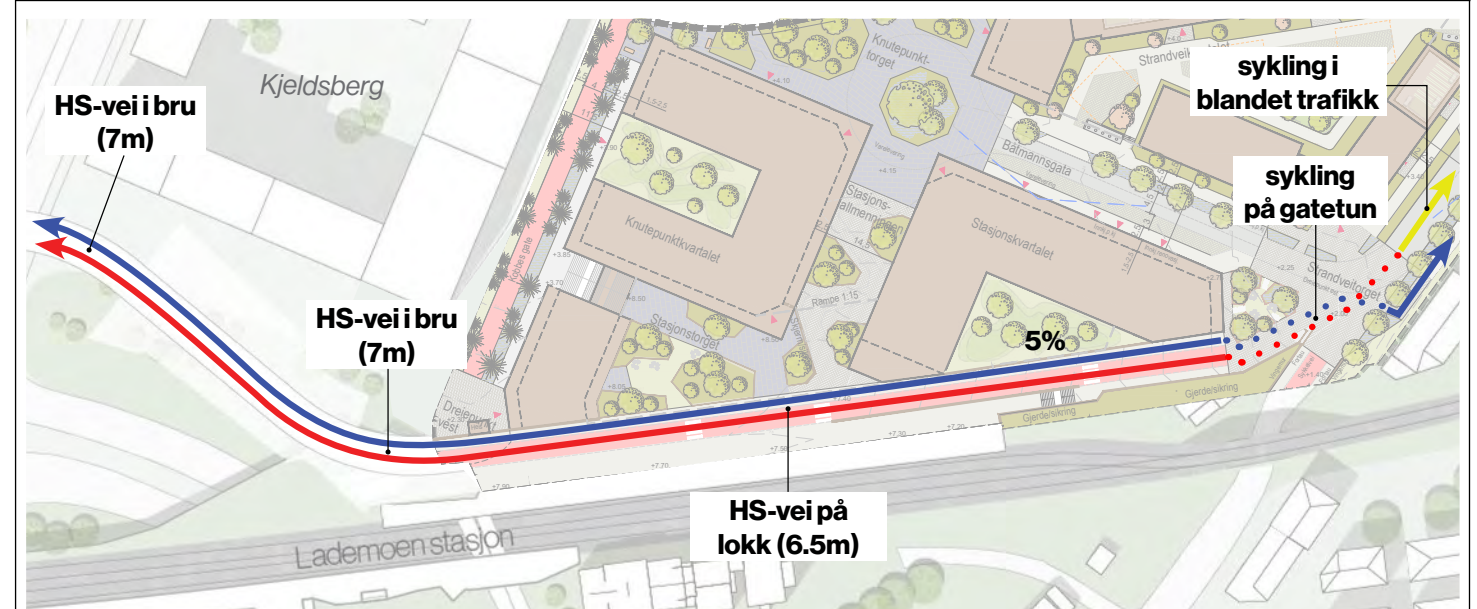


- Framkommelighet som hovedsykkelvei

Positiv: Sammenhengende rute med sykkelsti og fortau fra “Dreiepunkt øst” og vestover.

Negativ: Må ta hensyn til trafikk til og fra togplattformen. Ved “Dreipunkt øst” oppløses hovedsykkelveien, her er det sykling på gatetun. Sykling i Strandveien foregår i blandet trafikk.

Alternativ 4 - bro nord



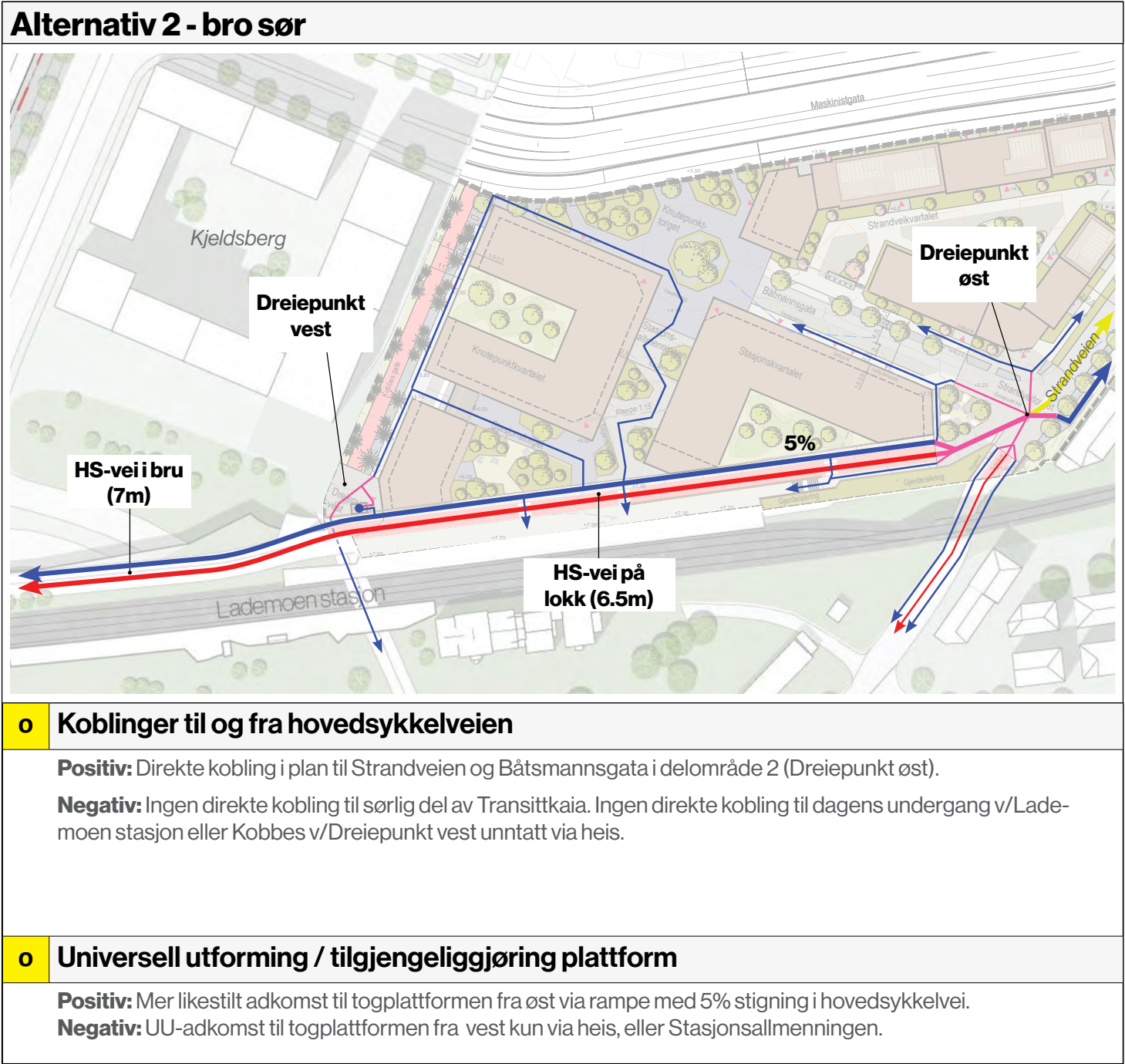
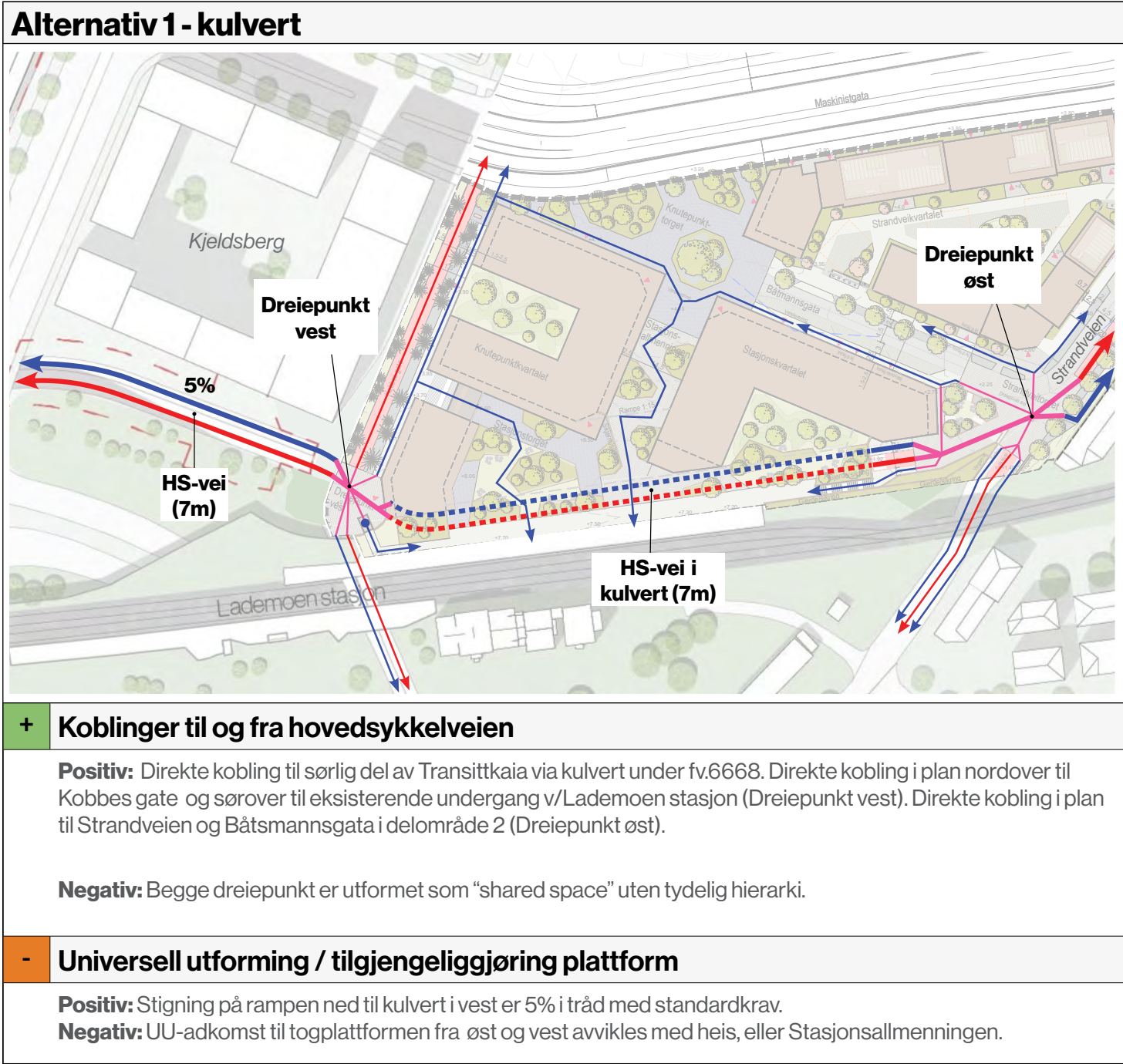
- Framkommelighet som hovedsykkelvei

Positiv: Sammenhengende rute med sykkelsti og fortau fra "Dreiepunkt øst" og vestover.

Negativ: Må ta hensyn til trafikk til og fra togplattformen. Ved "Dreiepunkt øst" oppløses hovedsykkelveien, her er det sykling på gatetun. Sykling i Strandveien foregår i blandet trafikk.

Delstrekning 2: Sør for Kjeldsberg og fram til Strandveien

Tema: framkommelighet



- gående

kun sykling

kombinert gang/sykkel

sykling i blandet trafikk

hovedsykkelvei - gående

hovedsykkelvei - syklist

x%

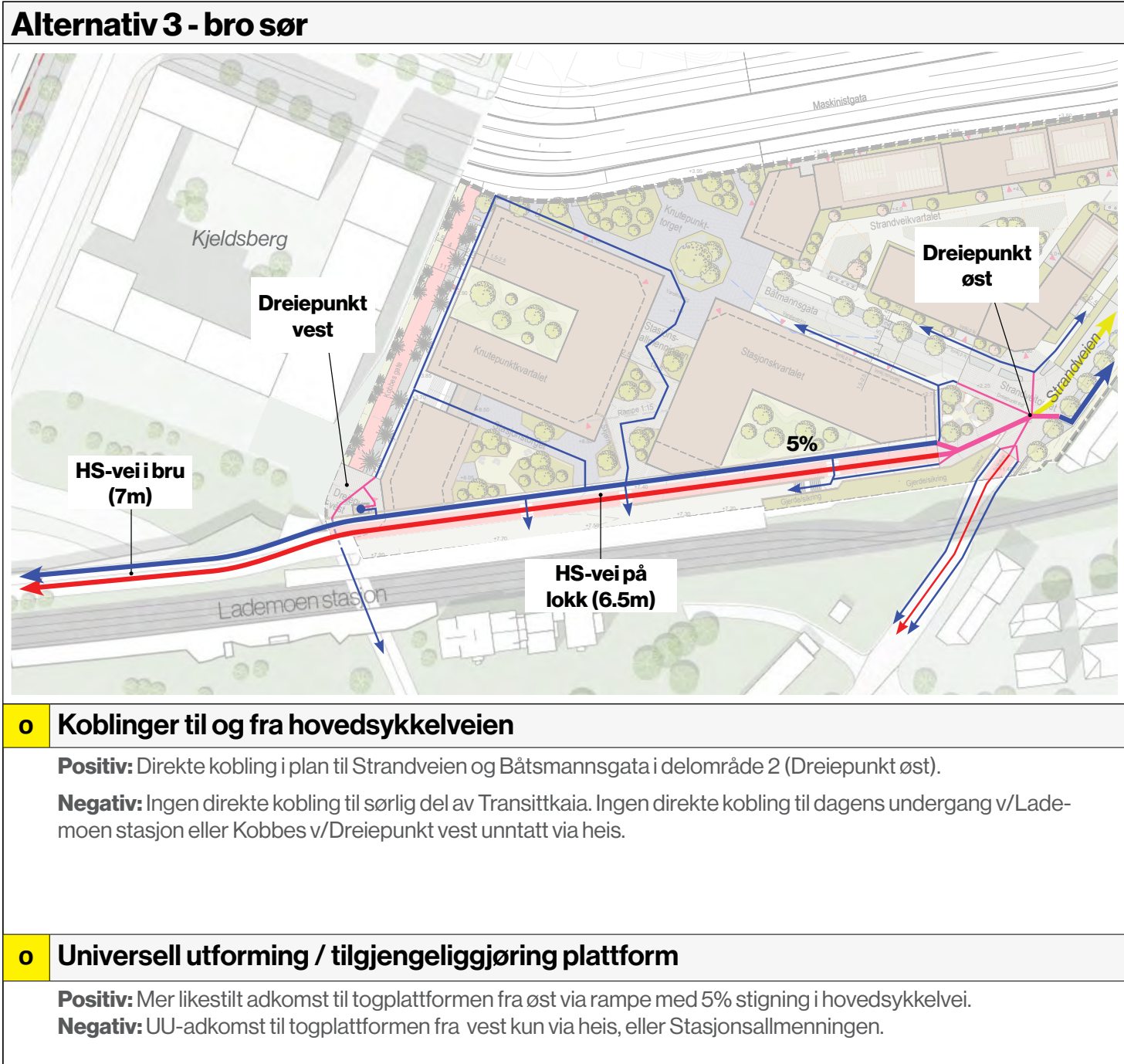
stigning på rampe

•

heis til/fra plattform

Delstrekning 2: Sør for Kjeldsberg og fram til Strandveien

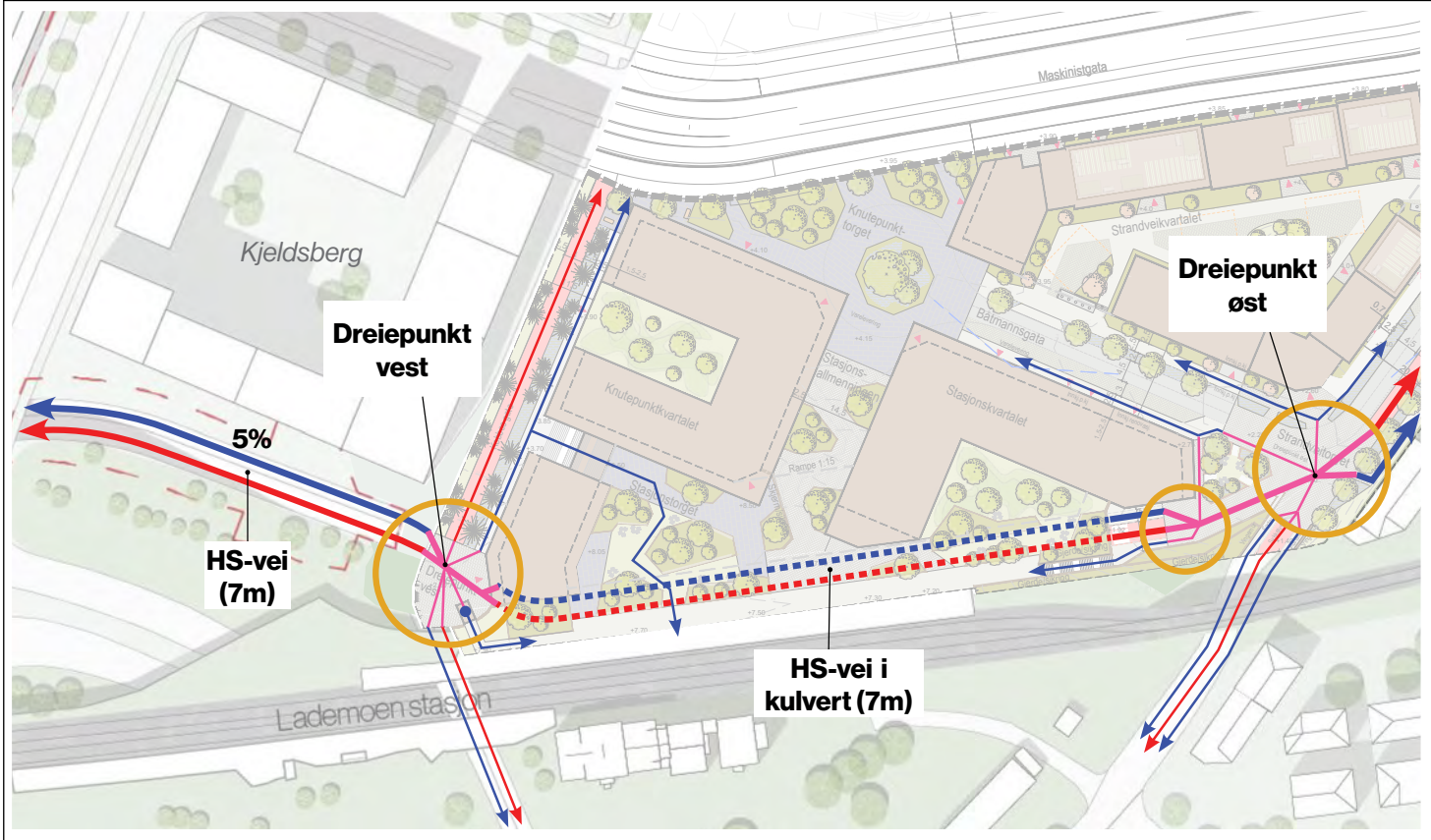
Tema: framkommelighet



Delstrekning 2: Sør for Kjeldsberg og fram til Strandveien

Tema: trafikksikkerhet

Alternativ 1 - kulvert



- Trafikksikkerhet: sykkel

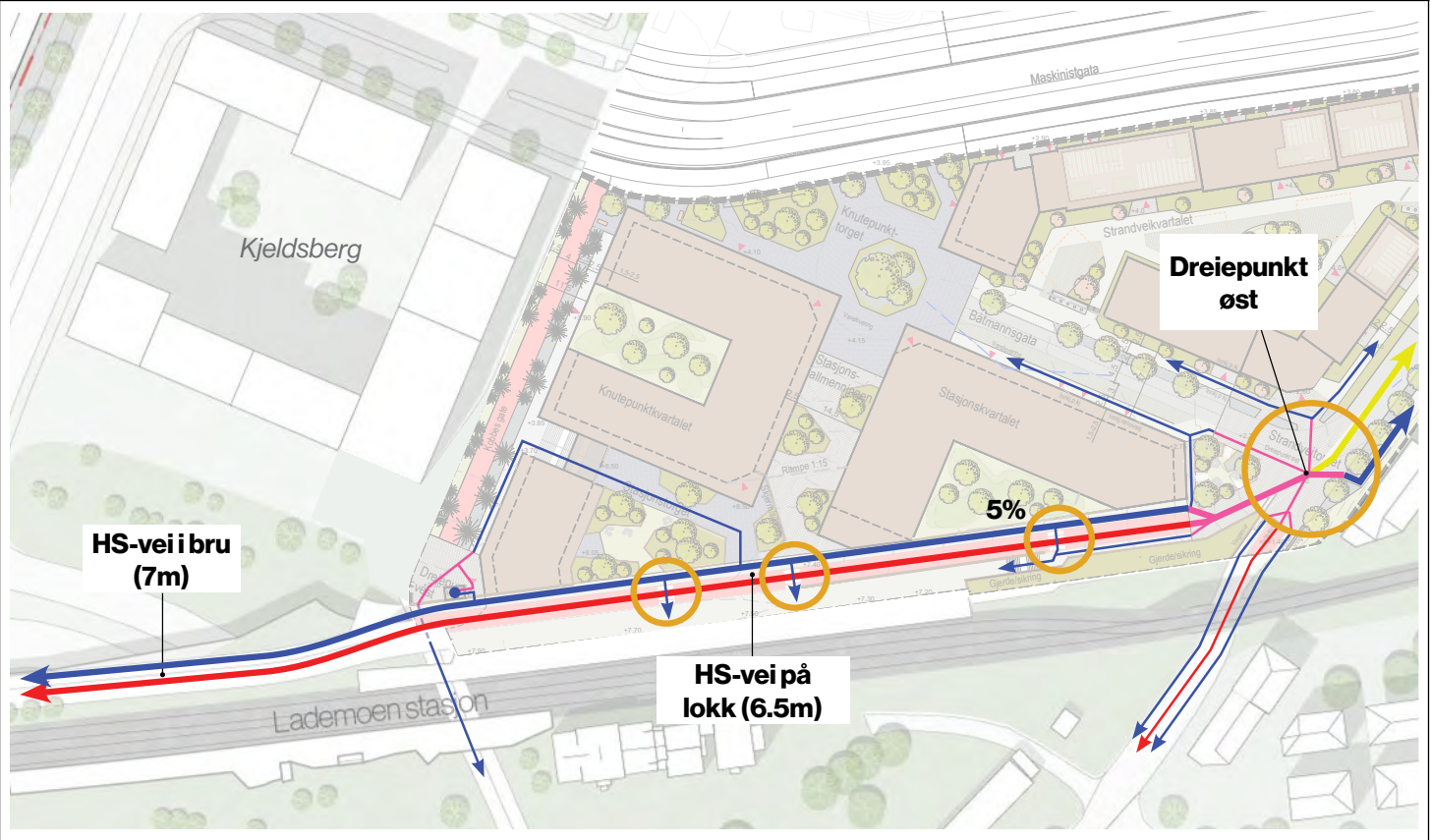
Negativ: Samtlige krysningspunkter ligger i shared space (torg eller gatetun). Hovedsykkelveien forutsetter høy fart, og oppløses stedsvis i byrom der trafikkstrømmer fra flere retninger møtes uten tydelig hieraki eller plassering. Forbindelsene fra sør møter hovedsykkelveien i vinkler som gir lite oversikt. Plassering av heisen i "Dreiepunkt vest" begrenser friskt og øker risiko for sammenstøt. En tydeligere utforming av "Dreiepunktene" som kryss (ikke torg/gatetun) vil kunne bidra til bedre trafikksikkerhet.

- Trafikksikkerhet: gående

Positiv: Unngår konflikt mellom gående og syklende ved togplattformen.

Negativ: En hovedsykkelvei forutsetter sykling i høy fart i et tydelig avgrenset anlegg der gående og syklende har tydelig definert plassering. Samtlige krysningspunkter på denne delstrekningen er utformet som "shared space" (torg eller gatetun) og forutsetter at syklistene holder lav fart og hensyntar andre trafikanter. Utformingen samsvarer ikke med de forutsetningene man har for en hovedsykkelvei, og gir redusert trafikksikkerhet for gående i disse punktene. En tydeligere utforming av "Dreiepunktene" som kryss (ikke torg/gatetun) vil kunne bidra til bedre trafikksikkerhet.

Alternativ 2 - bro sør



o Trafikksikkerhet: sykkel

Positiv: Unngår konflikter i Dreiepunkt vest.

Negativ: Krysningspunktet i øst ligger i shared space (gatetun). Hovedsykkelveien forutsetter høy fart, og oppløses stedsvis i byrom der trafikkstrømmer fra flere retninger møtes uten tydelig hieraki eller plassering. Forbindelsene fra sør møter hovedsykkelveien i vinkler som gir lite oversikt.

o Trafikksikkerhet: gående

Positiv: Unngår konflikter i Dreiepunkt vest.

Negativ: Reisende til og fra plattformen må krysse hovedsykkelveien. Løses med tydelig definerte krysningspunkter.

- gående

kun sykling

kombinert gang/sykkel

sykling i blandet trafikk

hovedsykkelvei - gående

hovedsykkelvei - syklist

stigning på rampe

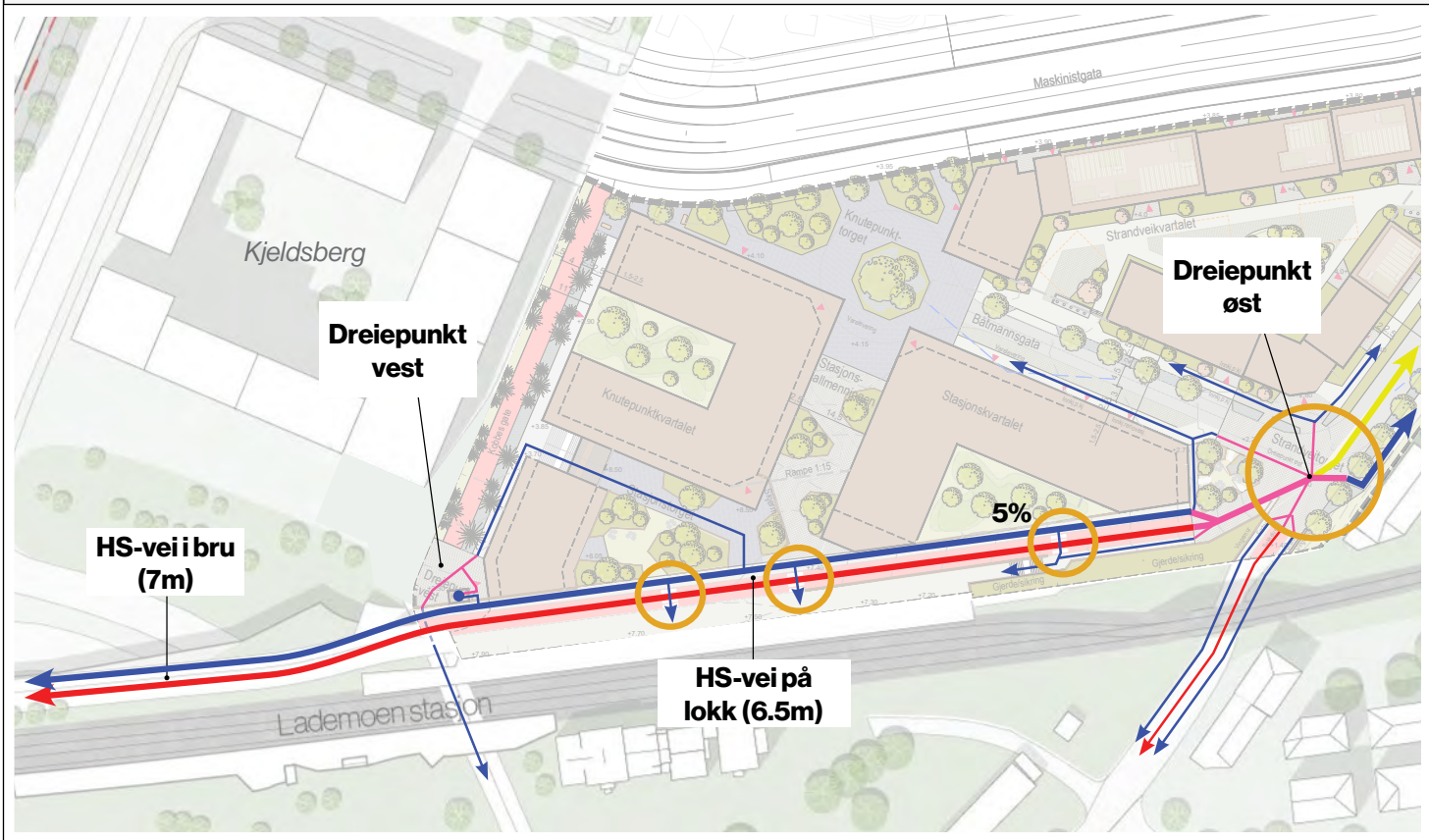
heis til plattform

krysningspunkt på hovedsykkelvei
- 28
- Transittkaia - Sammenligning hovedsykkelvei alternativ 1-4 - 30.01.2026

Delstrekning 2: Sør for Kjeldsberg og fram til Strandveien

Tema: trafikksikkerhet

Alternativ 3 - bro sør



o Trafikksikkerhet: sykkel

Positiv: Unngår konflikter i Dreiepunkt vest.

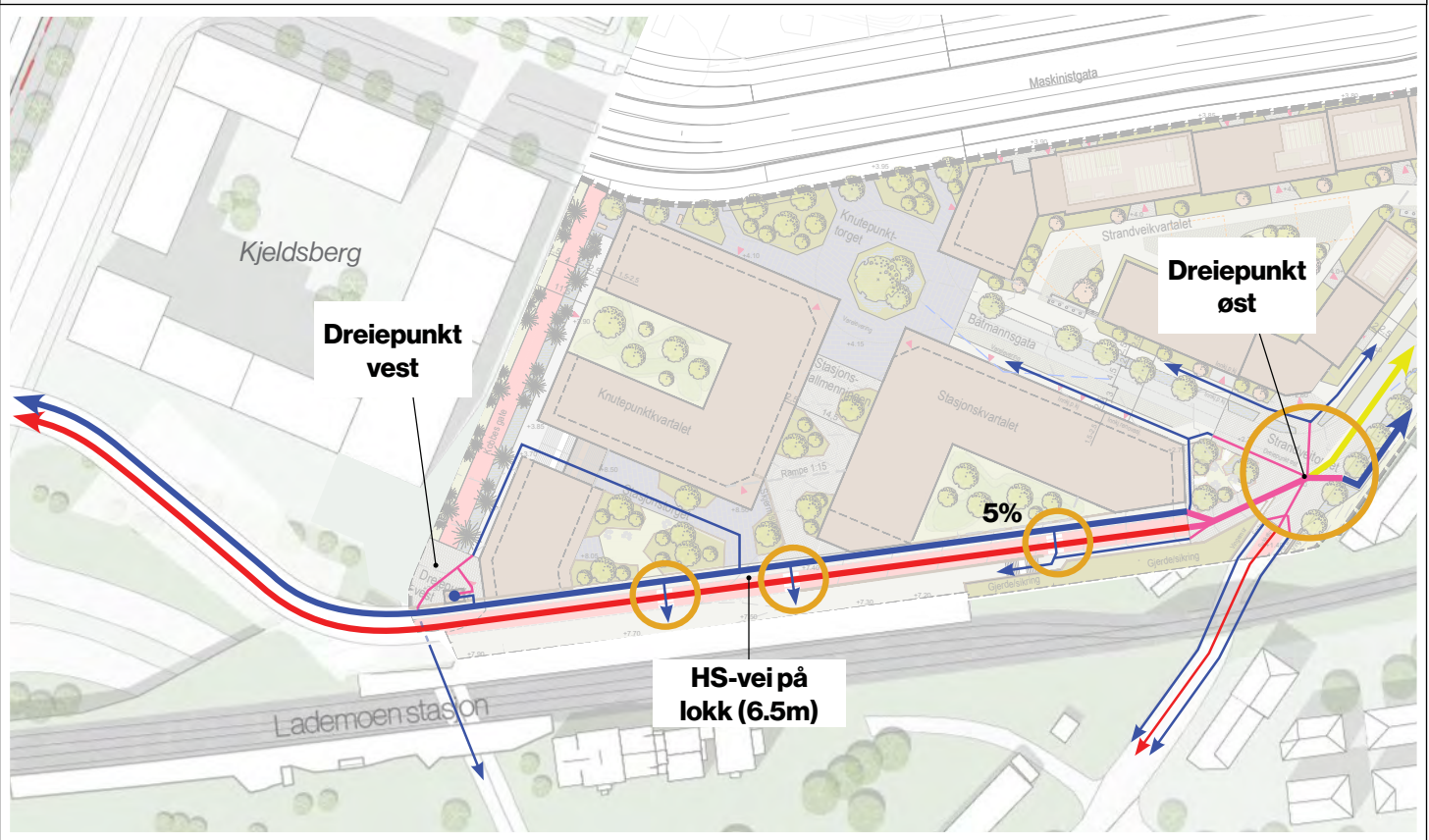
Negativ: Krysningsspunktet i øst ligger i shared space (gatetun). Hovedsykkelveien forutsetter høy fart ,og oppløses stedsvis i byrom der trafikkstrømmer fra flere retninger møtes uten tydelig hieraki eller plassering. Forbindelsene fra sør møter hovedsykkelveien i vinkler som gir lite oversikt.

o Trafikksikkerhet: gående

Positiv: Unngår konflikter i Dreiepunkt vest.

Negativ: Reisende til og fra plattformen må krysse hovedsykkelveien. Løses med tydelig definerte krysningsspunkter.

Alternativ 4 - bro nord



o Trafikksikkerhet: sykkel

Positiv: Unngår konflikter i Dreiepunkt vest.

Negativ: Krysningsspunktet i øst ligger i shared space (gatetun). Hovedsykkelveien forutsetter høy fart ,og oppløses stedsvis i byrom der trafikkstrømmer fra flere retninger møtes uten tydelig hieraki eller plassering. Forbindelsene fra sør møter hovedsykkelveien i vinkler som gir lite oversikt.

o Trafikksikkerhet: gående

Positiv: Unngår konflikter i Dreiepunkt vest.

Negativ: Reisende til og fra plattformen må krysse hovedsykkelveien. Løses med tydelig definerte krysningsspunkter.

- gående

kun sykling

kombinert gang/sykkel

sykling i blandet trafikk

hovedsykkelvei - gående

hovedsykkelvei - syklist

x%

stigning på rampe

•

heis til plattform

krysningsspunkt på hovedsykkellruta

Delstrekning 2: Sør for Kjeldsberg og fram til Strandveien

Tema: opplevelseskvalitet

Alternativ 1 - kulvert

-

Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse på traséen

Positiv: Hele strekningen ligger på terreng. Krysning i plan ved Dreiepunkt vest øker trygghetsfølelsen.

Negativ: En vesentlig del av strekningen er overdekket i kulvert under plattformområdet. Å være i en kulvert oppfattes lett som negativt. Lengden på kulverten er ca. 130m, og krever derfor særskilte tiltak som øker trygghetsfølelsen. Stor fokus på utforming av fluktveier, belysning og utsmykning, kontakt med bygningene og flere dagslysåpninger i taket er tiltak som kan bidra positivt. Driftstid på natta kan også begrenses som f.eks. v/Fyllingsdalsstunnellen i Bergen som er stengt mellom kl. 23:30 - 5:30.

o

Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse i sidearealer

Positiv: Grønne og oversiktlige sidearealer sør for Kjeldsberg og i byrommet foran plattformen (over kulverten).

Negativ: Løsninger med sykling i kulvert og et adskilt byrom over sprer folk over to plan, og kan være negativt for trygghetsfølelsen på begge plan.

Alternativ 2 - bro sør

o

Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse på traséen

Positiv: Oversiktlig strekning. Kombinerer byrom og sykkelvei på samme plan, flere folk på ett sted gir økt trygghetsfølelse, men bidrar også til økt konflikt.

Negativ: Fra Dreiepunkt vest og vestover ligger strekningen over terreng, med rekkverk på begge sider, tett inntil togsporet uten bakkekontakt. Plassering tett på jernbanen medfører behov for ekstra høyt gjerde mot sør. En stor del av strekningen mellom bebyggelse og plattform er rampe og medfører lokale høydeforskjeller / støttemurer.

o

Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse i sidearealer

Positiv: Grønne og oversiktlige sidearealer i byrom på lokk foran plattformen. Kombinerer byrom og sykkelvei på samme plan, flere folk på ett sted gir økt trygghetsfølelse, men bidrar også til økt konflikt.

Negativ: Ingen kontakt med bakkeplan i Dreiepunkt vest og videre vestover. Løsningen forlenger eksisterende kulvert under Lademoen stasjon.

- sykling i blandet trafikk + fortau

nytt anlegg, på terreng (6,5m)

rekkerk / gjerde

grønne sidearealer

shared space (torg/gatetun)

nytt anlegg, bru eller kulvert (7m)

støttemur over 1m høy

Delstrekning 2: Sør for Kjeldsberg og fram til Strandveien

Tema: opplevelseskvalitet

Alternativ 3 - bro sør

o

Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse på traséen

Positiv: Oversiktlig strekning. Kombinerer byrom og sykkelvei på samme plan, flere folk på ett sted gir økt trygghetsfølelse, men bidrar også til økt konflikt.

Negativ: Fra Dreiepunkt vest og vestover ligger strekningen over terreng, med rekkverk på begge sider, tett inntil togsporet uten bakkekontakt. Plassering tett på jernbanen medfører behov for ekstra høyt gjerde mot sør. En stor del av strekningen mellom bebyggelse og plattform er rampe og medfører lokale høydeforskjeller / støttemurer.

o

Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse i sidearealer

Positiv: Grønne og oversiktlige sidearealer i byrom på lokk foran plattformen. Kombinerer byrom og sykkelvei på samme plan, flere folk på ett sted gir økt trygghetsfølelse, men bidrar også til økt konflikt.

Negativ: Ingen kontakt med bakkeplan i Dreiepunkt vest og videre vestover. Løsningen forlenger eksisterende kulvert under Lademoen stasjon.

Alternativ 4 - bro nord

o

Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse på traséen

Positiv: Oversiktlig strekning. Kombinerer byrom og sykkelvei på samme plan, flere folk på ett sted gir økt trygghetsfølelse, men bidrar også til økt konflikt.

Negativ: Fra Dreiepunkt vest og vestover ligger strekningen over terreng, med rekkverk på begge sider uten bakkekontakt. Ingen fluktveier mellom krysset ved brannstasjonen i vest (delstrekning 1) og Dreiepunkt vest.

-

Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse i sidearealer

Positiv: Grønne og oversiktlige sidearealer i byrom på lokk foran plattformen. Oversiktlig strekning. Kombinerer byrom og sykkelvei på samme plan, flere folk på ett sted gir økt trygghetsfølelse, men bidrar også til økt konflikt.

Negativ: Ingen kontakt med bakkeplan i Dreiepunkt vest og videre vestover. Løsningen forlenger eksisterende kulvert under Lademoen stasjon. Hevet løsning sør for Kjeldsberg skaper restarealer under og ved siden av traséen som er lite bymessig og har lav kvalitet.

- sykling i blandet trafikk + fortau
- nytt anlegg, på terreng (7m)
- rekkverk / gjerde

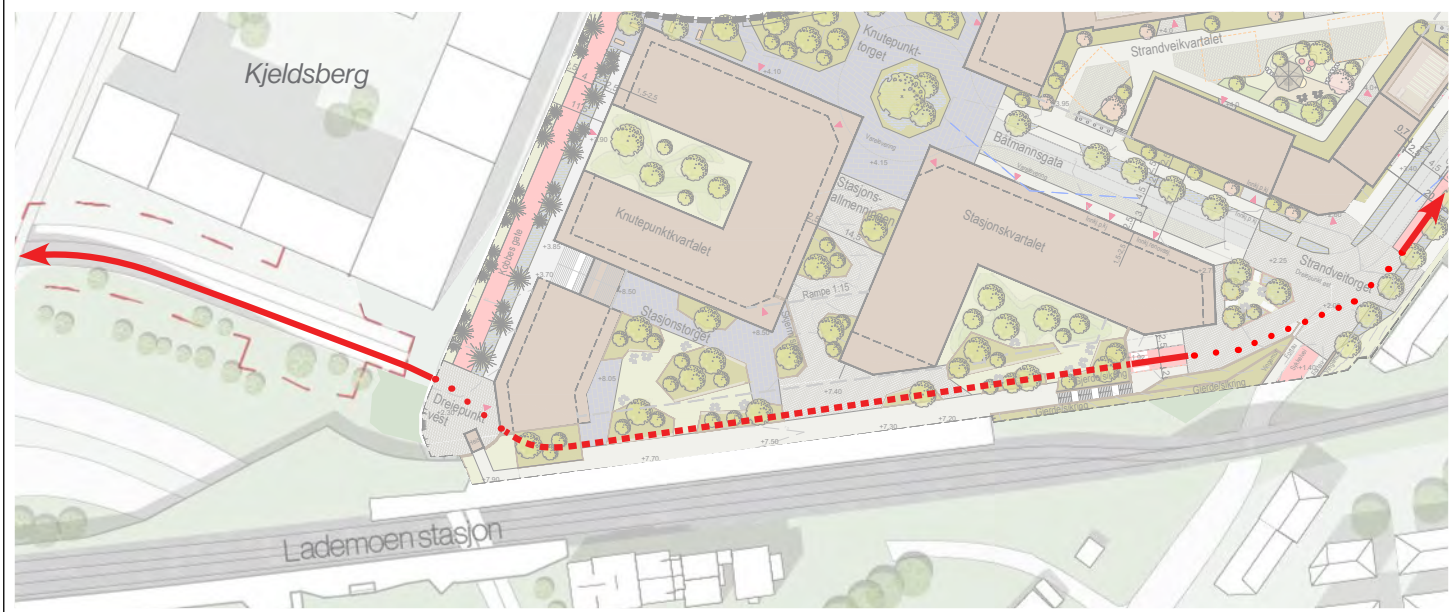
shared space (torg/gatetun)nytt anlegg, bru eller kulvert (7m)støttemur over 1m høy

grønne sidearealer

Delstrekning 2: Sør for Kjeldsberg og fram til Strandveien

Tema: drift & vedlikehold

Alternativ 1 - kulvert



o Drift og vedlikehold

Positiv: Store deler av strekningen ligger på terreng, lett å drifte og krever lite vedlikehold. Mulighet for snøopplag i sidearealer. Kulvert vil være snøfri. **Negativ:** Adkomst til plattformen må løses via universell utformet adkomst mellom bygningene til Bane NOR, dette medfører begrensninger. Kulvert kan være gjenstand for tagging mm.

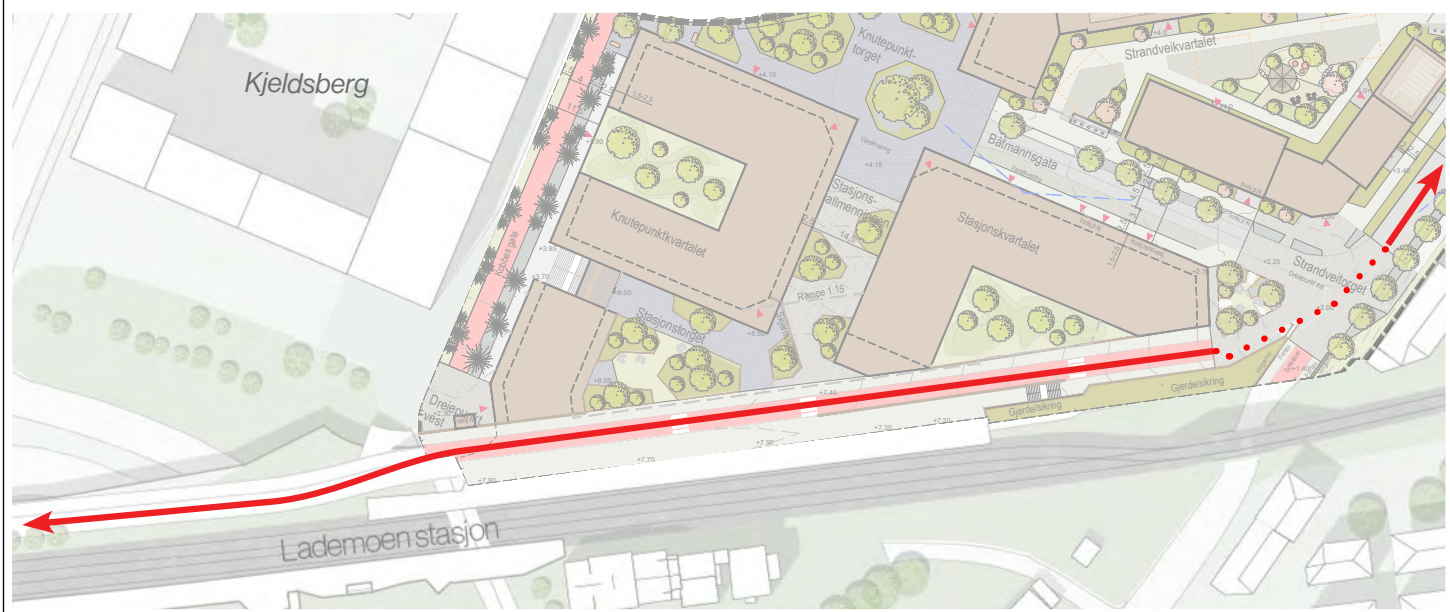
Alternativ 2 - bro sør



o Drift og vedlikehold

Positiv: God bredde på hele strekningen. Mulighet for snøopplag i sidearealer. Adkomst til plattform fra hovedsykkelvei. **Negativ:** En stor del av strekningen er i bru over terreng langs jernbanen. Dette øker vedlikeholdsbehovet (flere rekkverk og murer mm.). Plassering nært togsporet medfører ekstra hensyn ved utførelse av arbeid.

Alternativ 3 - bro sør



o Drift og vedlikehold

Positiv: God bredde på hele strekningen. Mulighet for snøopplag i sidearealer. Adkomst til plattform fra hovedsykkelvei. **Negativ:** En stor del av strekningen er i bru over terreng langs jernbanen. Dette øker vedlikeholdsbehovet (flere rekkverk og murer mm.). Plassering nært togsporet medfører ekstra hensyn ved utførelse av arbeid.

Alternativ 4 - bro nord



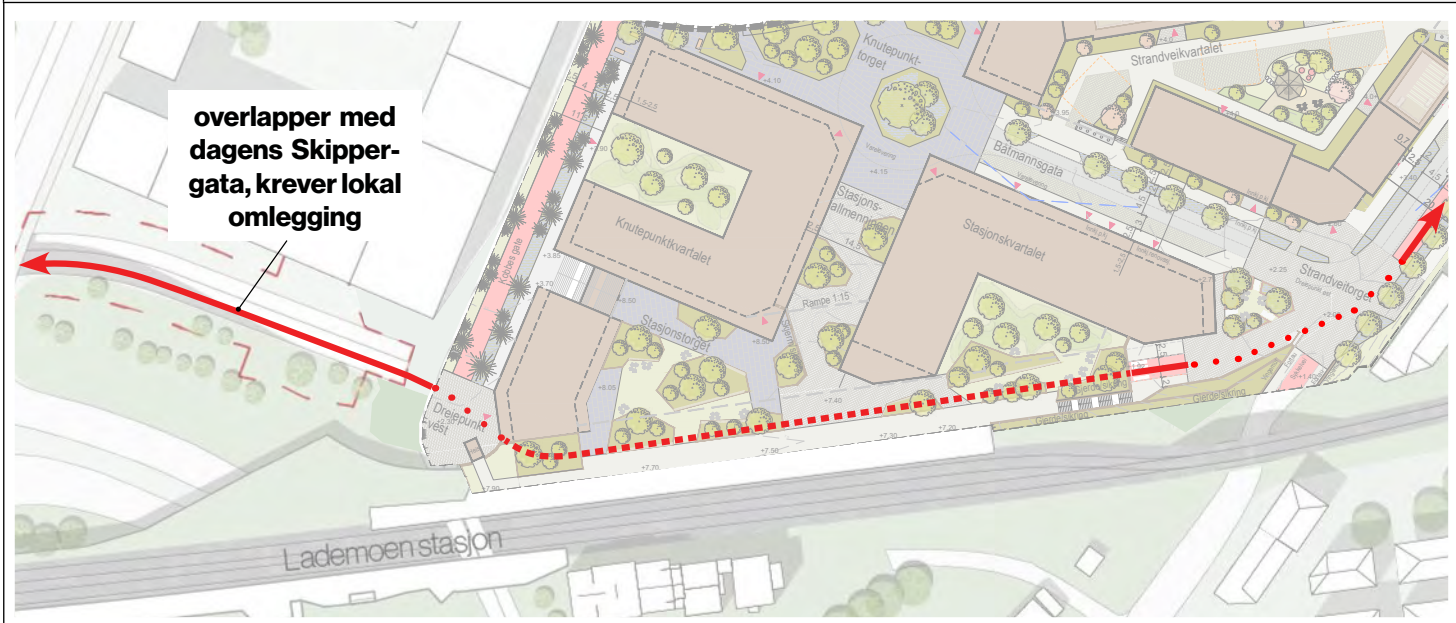
o Drift og vedlikehold

Positiv: God bredde på hele strekningen. Adkomst til plattform fra hovedsykkelvei. **Negativ:** Strekningen sør for Kjeldsberg ligger over terreng uten bakkekontakt. Dette gir økt vedlikeholdsbehovet (flere rekkverk og murer mm.) og gir mer krevende drift enn en løsning på terreng.

Delstrekning 2: Sør for Kjeldsberg og fram til Strandveien

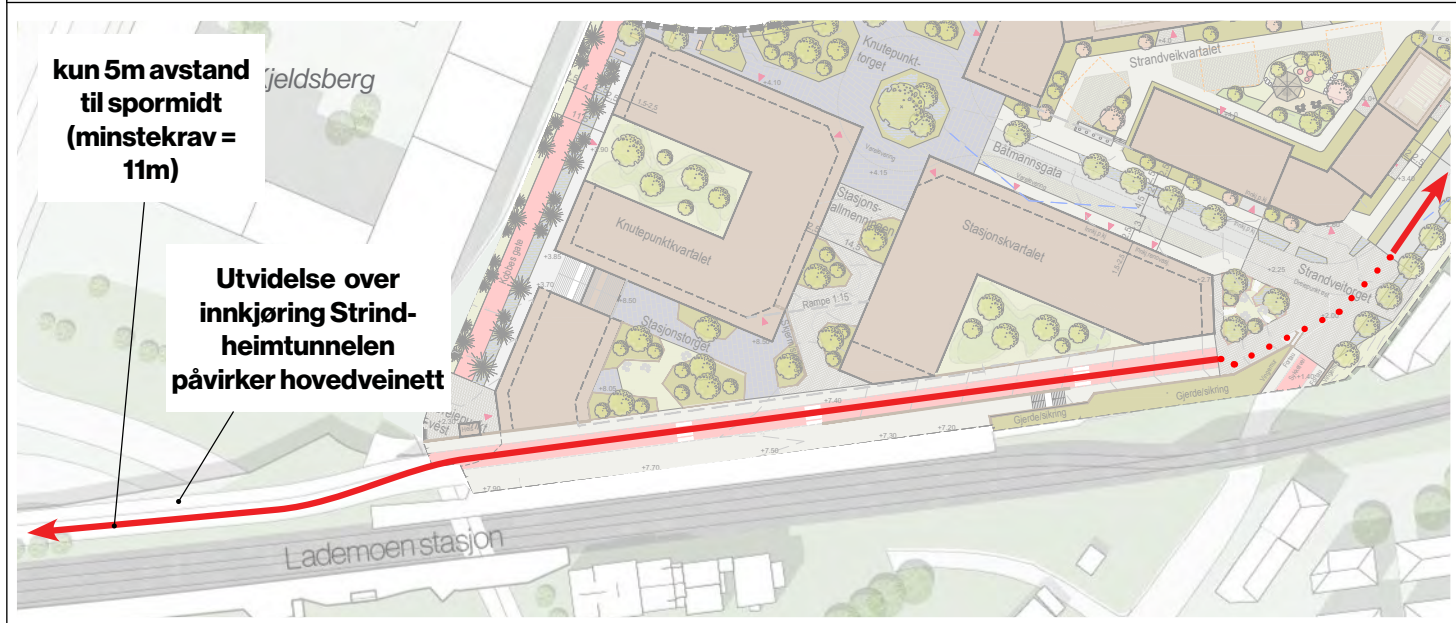
Tema: Anleggsgjennomføring

Alternativ 1 - kulvert



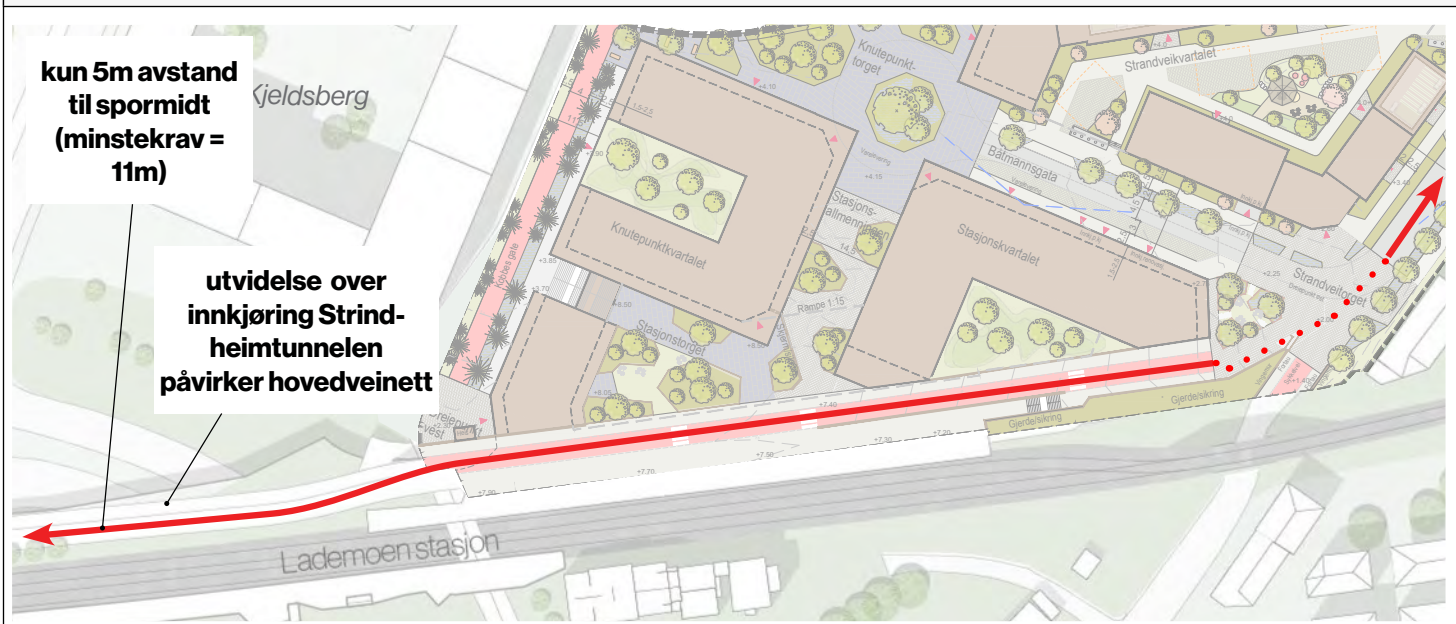
- Anleggsgjennomføring**
Kan bygges trinnvis uten store konsekvenser for trafikken i hovedveisystemet. Strekning sør for Kjeldsberg overlapper med dagens Skippergata og krever lokal omlegging av trafikk. Kan kombineres med etablering av nytt gatesnitt i Skippergata. Krever koordinering med utbygging av plattformen.

Alternativ 2 - bro sør



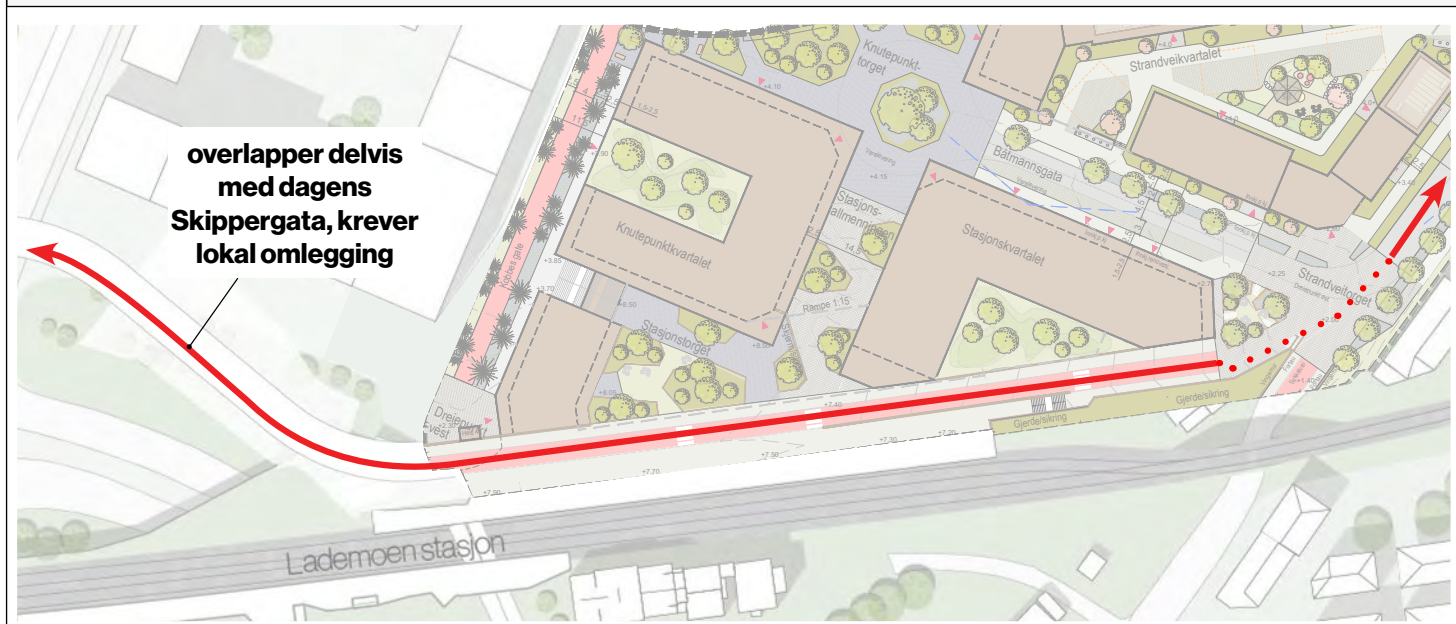
- Anleggsgjennomføring**
Krevende på grunn av bygging over innkjøring til Strindheimtunnelen, og generelt bygging tett på rv.706. Vil påvirke trafikk i hovedveinettet. Vest for Dreiepunkt vest forutsettes en avstand fra hovedsykkelvei til spormidt på ca. 5m. Dette er vesentlig mindre enn minstekravet til Bane NOR på 11m.

Alternativ 3 - bro sør



- Anleggsgjennomføring**
Krevende på grunn av bygging over innkjøring til Strindheimtunnelen, og generelt bygging tett på rv.706. Vil påvirke trafikk på hovedveinettet. Vest for Dreiepunkt vest forutsettes en avstand fra hovedsykkelvei til spormidt på ca. 5m. Dette er vesentlig mindre enn minstekravet til Bane NOR på 11m.

Alternativ 4 - bro nord



- Anleggsgjennomføring**
Kan bygges trinnvis uten store konsekvenser for trafikken i hovedveisystemet. Strekning sør for Kjeldsberg overlapper delvis med dagens Skippergata og krever lokal omlegging av trafikk. Kan kombineres med etablering av nytt gatesnitt i Skippergata.

Oppsummering

	Alternativ 1 - kulvert		Alternativ 2 - bro i sør		Alternativ 3 - bro i sør		Alternativ 4 - bro i nord	
	Delstrekning 1	Delstrekning 2	Delstrekning 1	Delstrekning 2	Delstrekning 1	Delstrekning 2	Delstrekning 1	Delstrekning 2
Tema: framkommelighet								
Framkommelighet som hovedsykkelvei	0	-	-	-	-	-	0	-
Koblinger til og fra hovedsykkelveien	+	+	-	0	-	0	0	0
Universell utforming / stigning hovedsykkelvei	+	ikke vurdert	0	ikke vurdert	0	ikke vurdert	-	ikke vurdert
Universell utforming / tilgjengeliggjøring plattform	ikke relevant	-	ikke relevant	0	ikke relevant	0	ikke relevant	0
Tema: trafikksikkerhet								
Trafikksikkerhet - sykkel	0	-	0	0	0	0	-	0
Trafikksikkerhet - gående	+	-	-	0	-	0	-	0
Tema: opplevelseskvalitet								
Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse på traséen	0	-	0	0	0	0	0	0
Opplevelseskvalitet / trygghetsfølelse i sidearealer	+	0	0	0	0	0	-	-
Påvirkning landskapsbilde / barrierevirkning	0	ikke relevant	0	ikke relevant	0	ikke relevant	-	ikke relevant
Andre relevante temaer								
Reduksjon av utbyggingsareal regulert til sentrumsformål	0	ikke relevant	+	ikke relevant	+	ikke relevant	-	ikke relevant
Spesialtransport	0	ikke relevant	+	ikke relevant	+	ikke relevant	-	ikke relevant
Drift & vedlikehold	0	0	0	0	0	0	0	0
Anleggsgjennomføring	0	0	-	-	-	-	0	0

Samtlige alternativer har fordeler og ulemper, og ingen av løsningene kan klassifiseres som optimal.

Alternativ 1 (kulvert) gir den mest direkte koblingen mellom den søndre delen av Nyhavna (delområde 1 og 2), og muliggjør gode forbindelser til/ fra omkringliggende områder langs strekningen. Alternativet vurderes som den beste løsningen for delstrekning 1 (Transittkaia), til tross for at den opptar betydelig utbyggingsareal. Den visuelle barrierevirkningen er begrenset, og kulverten vurderes å ha tilfredsstillende opplevelseskvalitet. På delstrekning 2 (Maskinistgata 2) er vurderingen mer blandet, krysningspunktene “Dreiepunkt øst” og Dreiepunkt vest” gir gode koblinger til omkringliggende områder, men er utformet som torg og gatetun uten tydelig hierarki eller inndeling. Dette gir utfordringer med trafikksikkerheten for gående og syklende som krysser i ulike

hastigheter. Opplevelseskvaliteten i kulverten vurderes også som lavere enn løsningen på lokk (alternativ 2 og 3) pga. manglende (fysisk og visuell) kontakt med omgivelsene.

Alternativ 2 og 3 (bro i sør) erstatter dagens gang-/sykkelanlegg langs sørsiden av riksveien med et nytt broanlegg med nedslag nær Pirbrua i vest. Kontakten med Dyre Halses gate avvikles med rampe. Løsningen muliggjør ikke kryssing over Maskinistgata/Skippergata, og har liten betydning for den vestre delen av Nyhavna (delstrekning 1). Utvidelse av lokket over tunnelmunningen til Strindheimtunnelen og nærheten til togsporet er utfordrende for prosess og gjennomføring. Det oppstår også flere konfliktpunkter mellom gående og syklende i møtet mellom elvepromenaden og hovedsykkelanlegget pga. sidebytte av gående og syklende, samt mulig konflikt mellom syklende og togreisende ved

Lademoen stasjon. Samtidig har løsningen ingen betydning for utbyggingsarealet på Transittkaia (delstrekning 1), begrenset barrierevirkning i landskapet, og bedre opplevelseskvalitet ved Lademoen stasjon enn alternativ 1 (kulvert).

Alternativ 4 (bro i nord) vurderes som den verste løsningen for delstrekning 1 da den skaper en ny barriere i et allerede utfordrende bylandskap, reduserer utbyggingsarealet vesentlig, og nødvendiggjør et utfordrende krysningspunkt i møtet med øvrige forbindelser. Løsningen medfører også sidearealer uten oppholdskvalitet med lav bymessighet langs hele strekningen. Alternativet er likt alternativ 2 og 3 for delstrekning 2 med bedre opplevelseskvalitet ved Lademoen stasjon enn kulvert, og mulig konflikt mellom syklende og togreisende.