

Denne oppsummeringen gjelder vurdering av de 2 gjeldende alternativene.

Alternativ 1 og 2 vektet opp mot hverandre.

Her er en oppsummering av vurderinger og vektinger prosjektet har gjennomført for de to alternative vegtraseene.

Fra rundkjøringen på Rv 706 og frem til Dora følger begge samme trasé som i vedtatt kommunedelplan for Nyhavna. Videre trasé mellom Dora og Jarleveien er delt inn i to alternativer. Alternativ 1 som går ut på å bruke dagens vegtrasé for både kollektiv og biltrafikk, og alternativ 2 som splitter kollektiv- og biltrasé. Kollektiv legges i dagens vegtrasé og biltrafikk i ny vegtrasé over Reina-området.

Alternativ 1: Dagens vegtrasé Fv 6668 som fremtidig felles trasé for kollektiv- og biltrafikk.

Alternativ 2: Dagens vegtrasé mellom rundkjøring Rv 706 i sør-vest og Dora som felles vegtrasé. Fra Dora til Jarleveien i øst går kollektivtraséen i dagens vegtrasé Fv 6668 og biltrasé i ny vegtrase over Reina. Se figur 2.

Vurderingene belyser hvert av traséalternativenes kvaliteter, og sammenlikning mellom dem.

Tema	Alternativ 1	Alternativ 2	Kommentar
Stasjons- plasseringer	+ Sikrer kollektivreisende til/fra Nyhavna maks 5 min. gange til/fra nærmeste stasjon.	+ Sikrer kollektivreisende til/fra Nyhavna maks 5 min. gange til/fra nærmeste stasjon.	Samme plassering i begge alternativer.
Traséens komfort- kvalitet kollektiv- reisende	+ 2 knappe svinger/kurver hvorav 1 av de kan slakes ut og ligger rett ved holdeplass = lav fart. + Traséen kan utformes med slake kurver/svinger som mellom Maskinistgata og Strandveien. + Kan utformes med 3 T-kryss og 3-4 avkjøringer	- 3 knappe svinger/kurver. 2 kan slakes ut. - Et ekstra kryss, der ny vegtrasé over Reina svinger av fra dagens vegtrasé. Totalt antall kryss vil avhenge av videre planlegging av utbyggingsområdene lange med traséen. - Trenger minst 4 T-kryss i traséen.	Nytt kryss med ny vegtrasé vil medføre at kollektiv må svinge av hovedvegtrasé. Skal hovedvegtrasé svinge av kollektivtraséen vil det medføre kødannelser på hovedvegtrasé.
Fremkommelighet kollektiv	+ 1 mindre kryss å passere. + Forbedrer fremkommelighet over hele traséen med bruk av kollektivfelt i flaskehals, inn mot belastede kryss. + Prioritering i lyskryss. Antall felt?	- Nytt kryss der ny vegtrasé skilles ut fra dagens vegtrasé. + Forbedre fremkommelighet over hele traséen med bruk av kollektivfelt i flaskehals, inn mot belastede kryss. + Prioritering i lyskryss	Alternativ 2 vil medføre mindre trafikk i Stiklestadvegen, men med kollektivfelt i alternativ 1, vil ikke dette medføre ulemper for kollektiv.

Fremkomm elighet biltrafikk	- Bilene vil få litt mer «motstand» til fri flyt med at de må stoppe bak bussene ved begge holdeplassene og prioriteres bak bussene i lyskryss med Jarlevegen	+ Bilene kan kjøre tilnærmet uhindret i første halvdel av traséen, trasé mellom Jarlevegen og Strandvegen ved Dora 1.	
Trafikksikke rhet Gående og syklende	+ Fysisk deler mellom sykkelveg og bilveg. + Færre kryss å passere.	- Ikke plass til fysisk deler på ny trasé ved jernbanen.	De konkrete tiltakene for trafikksikkerhet som utforming av krysningpunkt kommer i neste fase.
Støy	Dagens vegtrasé er tilpasset støynivået som hovedvegen for bil og kollektiv fører med seg. Gatene er omgitt av betongbygg og nye bygg som settes opp i Stiklestadveien bygges i henhold til rød støysone.	Ny vegtrasé over Reina vil medføre reduksjon i støy i Stiklestadvegen og deler av Strandvegen foran bygget til EC Dahls, men økning i støy for eksisterende bebyggelse på Svartlamoen og tilføre Reinaområdet en ny støysone.	
Urban mobilitet, kollektivreis ende, gående og syklende	+Brederer fortau + Uendrede antall barrierer i området. + Færre barrierer enn alternativ 2 +Flere traséer uten trafikk.	- Færre traséer uten motorisert trafikk. - flere barrierer Brede fortau vanskelig på grunn av eksisterende bygg og jernbanen.	

<p>Motorisert mobilitet</p>	<p>Trafikken vil gå tilnærmet som i dag, foruten i lyskrysset med Jarlevegen der kollektiv kan gis prioritet. Bilene må stoppe bak bussene ved holdeplassene i nord-øst og sør-vest som ellers i byen ved de nye Metrobusstasjonene.</p>	<p>Trafikken til/fra sør-vest for Nyhavna vil ikke kunne kjøre til Ladehammeren eller Nyhavna øvre uten å kjøre via Jarlevegen og Stiklestadvegen. Mer trafikk i kryss med Jarlevegen x Stiklestadveien. For biltrafikk som skal kjøre gjennom Nyhavna vil det være en fordel, med kortere gjennomkjøring og mindre hinder i ny trasé over Reina</p>	
<p>Usikkerhet</p>	<p>+ Liten usikkerhet</p>	<p>- Stor usikkerhet for gjennomføring og kostnad. Uklart om eksisterende kontorblokk på Reina må erverves og rives grunnet liten plass til ny vegtrasé og fremtidig dobbeltspor.</p>	<p>Ref. møter med Bane NOR kan de ikke si når tosporsutredningen skal gjennomføres. Flyttes sporene nærmere kontorbygg, er det ikke plass til ny veg og planlagte ekspressykkelveg.</p>