



Miljøpakken

– bedre by



Trøndelag fylkeskommune



TRONDHEIM KOMMUNE



Statens vegvesen



Jernbane-
direktoratet



Alternativsvurdering Elgeseter gate, sammenstillingsrapport

Utredning av midtstilt og parallellført kollektivgate i Elgeseter gate



Miljøpakken
– bedre by



Trøndelag fylkeskommune



TRONDHEIM KOMMUNE



Statens vegvesen



Jernbane-
direktoratet

Innhold

Innledning	3
Bakgrunn	3
Mål	3
Avgrensning	3
Geografisk avgrensning	3
Faglig avgrensning	4
Fremgangsmåte	5
Metode	5
Innhenting av data	6
Verktøy	7
Rapportens oppbygging	7
Alternativsvurdering	8
Oppsummering	8
Sammenligning	9
Kritisk vurdering av resultat	14

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Bymiljøavtalen som ble inngått 12. februar 2016 legger opp til at fire sentrale gater inn mot Trondheim sentrum skal bygges om for å legge til rette for metrobusslinjene som innføres i august 2019. De tre metrobusslinjene er ryggraden i den nye rutestrukturen for buss. De fire gateprosjektene i Kongens gate, Olav Tryggvasons gate, Innherredsveien og Elgeseter gate skal ferdigstilles i 2023.

Elgeseter gate er den viktigste adkomsten til Midtbyen fra sør og har vært planlagt oppgradert siden midten 1900-tallet. Over flere tiår har det blitt arbeidet med planer for tiltak som kan redusere miljøproblemene. Det er utredet mange alternative løsninger uten at man til nå har fått på plass en helhetlig løsning som er gjennomført.

12. april 2018 ble det fremmet interpellasjon om valg av permanent løsning for Elgeseter gate, hvor bystyret fattet vedtak om å utrede et nytt alternativ. Vedtaket ber om at parallellført bussgate mot vest skal vurderes opp mot midtstilte kollektivfelt. I vedtaket legger bystyret vekt på at alternativene skal legge til rette for gående og syklende, gateliv, handelsvirksomhet inkludert varelevering, og at historiske verdier i bybildet skal søkes ivaretatt.

1.2 Mål

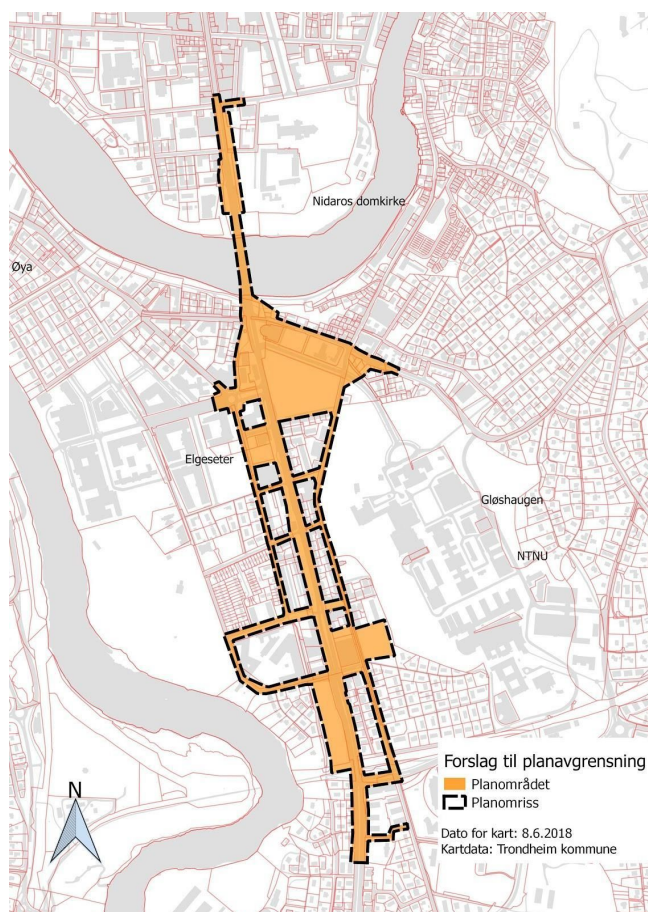
Målet for alternativsvurderingen for Elgeseter gate er:

- Utrede to alternativ for kollektivløsning i Elgeseter gate: parallellført bussgate mot vest og midtstilte kollektivfelt, i samsvar med vedtak i Bystyret 18.04.2018.
- Begge kollektivløsninger blir vurdert som alternativ med og uten riving av bevaringsverdige bygg

1.3 Avgrensning

1.3.1 Geografisk avgrensning

Området som blir sett på i alternativsvurderingen er Elgeseter gate/Prinsens gate i nord, fra og med kryss ved Bispegata til Holtermannsvegen, mellom Valøyvegen og Strindvegen i sør, se figur 1.



Figur 1: Forslag til planavgrensning slik den er vist i planprogram for Elgeseter gate

1.3.2 Faglig avgrensning

Utredningen begrenser seg til å vurdere parallellført bussgate mot midtstilt bussgate. Alternativsvurderingen fokuserer på forskjellene mellom løsningene og går ikke inn på detaljerte løsninger. Det er derfor tatt forutsetning om at tilgrensende gatenett er lik for de ulike alternativene.

Sammenligningen er gjort mellom to alternativ som har forskjellige kunnskapsgrunnlag. Det finnes et stort kunnskapsgrunnlag om det midtstilte alternativet som ble utredet i tidligere faser i prosjektet, mens det parallellførte alternativet er relativt nytt. På grunn av begrenset tid har det ikke vært mulig å få utredet det parallellførte alternativet til samme detaljeringsnivå som det midtstilte.

Arbeidet har ikke hatt som ambisjon å være en fullverdig konsekvensutredning av alternativene. Det er fokusert på beslutningsrelevante temaer som gjenspeiler områdene som nevnes i bestillingen.

Sammenligningen mellom de to utformningsalternativene er gjort for en strekning på 1,7 km, som er for kort til å kunne vise konsekvenser for et helhetlig, sammenhengende system. Det har innenfor tilgjengelig tidsramme heller ikke vært mulig å vurdere konsekvensene av valg av løsning i Elgeseter gate for øvrig veg- og gatenett i Trondheim.

2 Fremgangsmåte

2.1 Metode

Metoden er utarbeidet i et samarbeid mellom involverte fagressurser fra byplankontoret, Miljøpakken og Statens Vegvesen gjennom prosjektgruppa for Elgeseter gate.

Arbeidsgruppen har valgt å vurdere alternativene mot hverandre ved hjelp av tematisk sammenligning som metode. For å kunne gjøre en sammenligning har arbeidsgruppen definert følgende:

a) Sammenligningsalternativene

Arbeidsgruppen har valgt å sammenligne midtstilt alternativ mot parallellført alternativ. Dette samsvarer med bestillingen (bystyrevedtak 18.04.2018) og ble vurdert som metodisk sett riktig siden det ikke er beskrevet et nullalternativ i tidligere arbeid. Arbeidet skulle samtidig gi en anbefaling for bevaring eller riving av bygg. Arbeidsgruppen har valgt å definere 4 alternativ og håndtere de som 4 uavhengige alternativ.

Sammenligningsalternativ

	Midtstilt	Parallellført
Riving av bygg	1A	2A
Bevaring av bygg (Elgeseter gate 4,6 og 30b)	1B	2B

b) Utvalg av faktorer

Faktorer gjør komplekse saker målbare. Ved hjelp av velvalgte faktorer kan forskjellene mellom alternativene synliggjøres for de områdene som er nevnt i bestillingen. Arbeidsgruppen har i stor grad benyttet kategorier og faktorer som ble benyttet i tidligere arbeidsfaser.

Utvalgte faktorer og kategoriseringen som ble brukt i vurderingsprosess:

Kategori	Faktorer
Konsekvenser for trafikk, trafikkavvikling og trafikksikkerhet	
	Framkommelighet for buss, for gående, for syklende, for biltrafikk, trafikksikkerhet, drift, utrykningskjøretøy
Konsekvenser for kulturminner	
	Kulturminner før 1537, nyere kulturminner
Konsekvenser for bymiljø	
	Støy i gaterom, støv
Konsekvenser for byrom	
	Byrom og nærmiljø, landskapsrom, arealbehov utover dagens vegareal
Konsekvenser for næringslivet	
	Tilgjengelighet for vareleveranser
Konsekvenser for befolkningen	

	Universell utforming
BRT standard	
	BRT score
Naturrisiko	
	Grunnforhold, Overvannshåndtering
Kostnader	

c) Vurderingsmetode

De utvalgte kategoriene må vurderes på ulike måter. Noen faktorer er eksakte med målbare, kvantitative enheter (eksempelvis areal, støy), mens andre er kvalitative (som eksempelvis byliv eller trafiksikkerhet). For en nøyaktig sammenligning trengs en "enhet" der alle verdier kan beregnes til og en "skala" som viser de relative forskjellene mellom alternativene. På grunn av arbeidets tidsrammer var det ikke mulig å utarbeide en slik skala.

Arbeidsgruppen har valgt å bruke karaktersetning for å vise forskjellen mellom de fire alternativene. Nummereringen er basert på tilgjengelige tellinger eller beregningsresultat ved kvantitative faktorer og faglig vurdering ved kvalitative faktorer.

Nummerering 1-4 hvor 1 er beste alternativ.

d) Sammenstilling

Resultatet fra alternativsvurderingen er sammenstilt i en tabell. I tabellen er "scoren" for de ulike utredningstemaer summert per hovedtema, for å gi et mer oversiktlig bilde av hvilket alternativ som vurderes som best av de fire utredningsalternativene. Resultatene er visualisert med fargekode der beste alternativ av de fire vurderte alternativ har mørkeste farge (les: mørkest er "best").

Valgt form av sammenstilling

		Alt 1A	Alt 1B	Alt 2A	Alt 2B
Navn på kategori					
Navn på faktorer	Kort forklaring av nummerering	Nummer 1-4	Nummer 1-4	Nummer 1-4	Nummer 1-4

e) Presentasjon av resultat

Sammenstillingstabellen viser resultatet per kategori, men ikke noe relasjon mellom kategoriene. Arbeidsgruppen valgte kategorier som gjenspeiler viktige mål som kan komme i strid med hverandre. Sluttresultatet kan ikke være en objektiv "absolutt vinner" fordi vekten mellom kategoriene varierer.

2.2 Innhenting av data

Arbeidet er basert på følgende kilder:

- Kulturminneutredningen er basert på digitale kilder til kulturminnedata, bl.a. Byantikvarens aktsomhetskart og fotoarkiv, Riksantikvarens nasjonale kulturminnedatabase, Digitalt museum, historisk litteratur, og befarings i Elgesetergate

16.05.2018. Ved befaringen ble bygningene i Elgesetergate 4, 6 og 30B besiktiget utvendig og innvendig.

- Trafikkutredningen er gjort av engasjert konsulent som brukte data hentet fra AIMSUN modell utarbeidet i en tidligere fase i prosjektet
- Kunnskapsbase – utredninger som ble gjort i tidligere arbeidsfaser
 - 2010 - Mulighetsstudie, Metrobuss i Trondheim (Asplan Viak)
 - 2011 - Konsekvenser av midtstilt busstrasé (Multiconsult)
 - 2013 - Superbussutredning - Utvikling av Superbusskonsept i Trondheim (Miljøpakken)
 - 2013 - Forprosjekt Gatebruksplan for Innherredsveien (Statens vegvesen)
 - 2015 - Detaljregulering av Elgeseter gate (Trondheim kommune)
 - 2017 - Stasjonsprinsipp i Kollektivbuen (Miljøpakken)

2.3 Verktøy

Arbeidsgruppen har ikke brukt noen spesielle verktøy for sammenstillingen og i vurderingsarbeidet. Flere verktøy ble brukt av konsulentene under utredningsarbeidet for å beregne effektene (eksempelvis støy, trafikkavvikling) eller visualisere effektene. Disse verktøyene beskrives på en enkel måte i faktagrunnlag sammen med resultatene som ble produsert av verktøyene. Eventuelle begrensninger som påvirker sammenligningen diskuteres i Kapittel 4 (Kritisk vurdering av resultat).

2.4 Rapportens oppbygging

I foreliggende sammenstillingsrapport presenteres vurderinger og tolkning av resultatene fra ulike kilder og beregninger som er gjennomført i utredningsprosessen. Rapporten er således ikke en sammenstilling av faktagrunnlag. Metoden som ble brukt beskrives i Kapittel 2 (Fremgangsmåte). Resultat av alternativsvurdering vises i Kapittel 3 (Alternativsvurdering). Detaljer knyttet til vurderingsarbeidet nærmere beskrevet i vedlegg 1-3.

3 Alternativsvurdering

3.1 Oppsummering

Tabellen nedenfor sammenstiller resultatet fra alternativsvurderingen. Arbeidsgruppen har valgt å legge sammen score for hvert undertema i tabellen i kap. 3.2, og alternativet som har fått lavest samlet score per utredningstema har blitt rangert "best" og høyest score er rangert "lavest". Resultatene er visualisert med fargekode der beste alternativ har mørkeste farge (les: mørkest er "best").

Fargeskala			
Best			

Som tabellen viser er det ingen alternativ som er klart bedre enn de andre alternativene. Forskjellene mellom alternativene er videre små for de fleste utredningstemaer. Selv om et alternativ kommer ut som dårligst på et av utredningstemaene, betyr dette kun at den er dårligere enn de andre. Også det dårligste alternativet kan ha akseptable konsekvenser for det aktuelle temaet. Det er ingen alternativ som utpeker seg som et alternativ som anbefales forkastet på bakgrunn av utredningen.

*B = bevaring av bygningene Elgeseter gate 4, 6 og 30b

	Utredningsalternativene			
	Midtstilt		Parallellført	
Utredningstemaer	1A	1B*	2A	2B*
Framkommelighet for buss				
Framkommelighet for gående og syklende				
Framkommelighet for biltrafikk				
Trafikksikkerhet				
Drift og utrykningskjøretøy				
Konsekvenser for kulturminner				
Konsekvenser for bymiljø				
Konsekvenser for byrom				
Konsekvenser for næringslivet				
Konsekvenser for befolkningen				
BRT standard				
Naturrisiko				
Kostnader				

3.2 Sammenstilling

I samarbeid mellom fagpersoner hos Norconsult og prosjektgruppen er konsekvensene av de 4 utredningsalternativene sammenstilt i tabellform, hvor 1 er beste alternativ og 4 er alternativet som er rangert lavest.

*B = bevaring av bygningene Elgeseter gate 4, 6 og 30 b

** Bedre forhold når trafikkmengden går ned

Sammenligning		Midtstilt		Parallellført	
		1A	1B*	2A	2B*
Konsekvenser for trafikk, trafikkavvikling og trafiksikkerhet					
Framkommelighet for buss	Alternativene er relativt like, med en viss fordel for alternativ 2A og 2B, da bussen i større grad kan kjøre upåvirket av biltrafikk gjennom enkelte av kryssene. God framkommelighet for gjennomgående busser, men redusert framkommelighet fra sideveier grunnet biltrafikk som danner kø.	2	2	1	1
Framkommelighet for gående** (Sammenlignes med midlertidige stasjoner)	Kryssingene ved Samfundet, Magnus den Godes gate og Abels gate er spesielt tilrettelagt gående og syklende. Det er fortausløsninger med varierende bredde langs hele gaten som i dag. Alternativene er relativt like, men med en liten fordel for alternativ 2A og 2B, hvor fotgjengere kun må forholde seg å krysse 2 typer "gater" istedenfor 3 i 1-alternativene. Alternativene med riving av bygningene har et noe bredere gangareal på del av strekningen og scorer derfor bedre enn bevaringsalternativene.	3	4	1	2
Framkommelighet for syklende**	Når det gjelder syklistene som beveger seg langs gaten er alternativene relativt like. Positivt er at sykkelveg med fortau er trukket frem til Håkon Jarls gate. Negativt er at sykkelveg på vestsiden er fjernet mellom Arkitekt Christies gate og Schirmers gate. Det ligger potensiale i alternativene ift å forlenge sykkelveg med fortau på østsiden nærmere Klostergata, og på vestsiden mellom Arkitekt Christies gate og Schirmers gate. Når det gjelder kryssing av gaten er det noen små forskjeller mellom alternativene som beskrevet under "gående".	3	4	1	2
Framkommelighet for biltrafikk	Utførte kapasitetsberegninger viser at det vil mest sannsynlig oppstå vesentlige problemer knyttet til trafikkavvikling for biltrafikk i framtiden dersom trafikknivået langs Elgeseter gate og sideveier forblir på samme nivå som i dag. Følsomhetsberegninger viser at alternativ 1B vil ha behov for den største trafikkreduksjon for å oppnå akseptable avviklingsforhold for personbil i morgenrushet. Alternativ 1A er det mest robuste alternativet når det gjelder trafikkavvikling for biltrafikk.	1	4	2	3
Trafiksikkerhet	Systemskiftene i hver ende innebærer avbøying for trafikken, noe som gir risiko for frontkollisjon og, ved	1	3	2	4

Alternativsvurdering

Vår referanse

Vår dato

Elgeseter gate

18/17301

02.07.2018

	driftstans, utfordrende trafikkisikker avvikling. Parallellført løsning er noe mer utfordrende enn midtstilt på grunn av antall felt som skal krysses. Ved parallellført løsning kan bilister opplever blending av lys fra biler som møtes på "feil" side og en traktfølelse ved møting av store kjøretøy på begge sider. Generelt har alle alternativ bedre løsninger enn i dag når det gjelder antall kjørefelt som gående skal krysses, forlengelse av sykkelløsning og fjerning av avkjørsler direkte ut i veien. B-alternativene vektet lavere enn A-alternativene på grunn av stor sidevegs forskyvning av gateløp ved kryss med Olav Kyrres gate.				
Drift	Det inngår grøntrabatter i begge alternativene. Det er en ekstra rabatt/mer vegetasjon og vedlikehold med midtstilt løsning, noe som gjør det vanskeligere å brøyte.	3	4	1	2
Utrykningskjøretøy	Utrykningskjøretøy vil ha lettere for å skifte mellom kollektivfelt og felt for øvrig trafikk i alternativ med midtstilt kollektivgate enn i parallellført kollektivgate. Alternativene med riving gir bedre oversikt over trafikkbildet og bedre sikt ut fra Olav Kyrres gate enn alternativene med bevaring. Alternativ 1B har saksede stasjoner ved Samfundet som gjør det enklere for utrykningskjøretøy å komme frem enn øvrige alternativ.	1	1	3	4
Konsekvenser for kulturminner					
Kulturminner – før 1537	Alle alternativer medfører inngrep i freda middelalderbygrunn langs Prinsens gate, samt inngrep i grønnsstruktur i Nidarosdomens og Erkebispesgårdens omgivelser. Inngrepet i 2-alternativene er noe smalere enn i 1-alternativene, men alle alternativer berører nytt areal utover dagens veg på øst- og vestsiden av Prinsens gate. Det legges til grunn at 2-alternativer gir noe større rom for optimalisering mht bevaring av grønnsstruktur langs Prinsens gate. Inngrep i freda bygrunn krever dispensasjon fra kulturminneloven. Hvis dispensasjon innvilges, settes vanligvis vilkår for denne, f.eks. arkeologisk utgravning/overvåkning.	2	2	1	1
Kulturminner – nyere tids	A-alternativene medfører riving av 3 jugendbygårder. B-alternativer bevarer bygningene, men gir inngrep i grønnsstruktur sør for Samfundet, inkludert noe inngrep i fredet allé. Inngrep i fredet allé krever dispensasjon fra kulturminneloven. Hvis dispensasjon innvilges, kan det stilles vilkår for denne, f.eks. kompenserende/ avbøtende tiltak.	2	1	2	1
Konsekvenser for bymiljø					
Støy i gaterom** (Støy på fasader er ikke vurdert)	Det vil være mye hyppige bilpasseringer tett på fortau med midtstilt løsning. Parallellført løsning er noe bedre enn midtstilt om man oppholder seg på vestsiden av	2	4	1	3

Alternativsvurdering

Vår referanse

Vår dato

Elgeseter gate

18/17301

02.07.2018

	gata, da avstanden til den mer trafikkerte østsiden av gata er større i dette alternativet. Total trafikkmengde vil være som i dag, men dess større avstand mellom bygningsfasadene dess bedre vil det være på grunn av refleksjon fra bygningene. Riving av bygningene kan ha betydning for støyreduksjon.				
Støv**	Om trafikkmengden blir lik så er det ingen særlig forskjell fra dagens situasjon. Ved lave hastigheter kan utslipp av partikler bli noe høyere, men dette er mer fremtredende for store kjøretøy. Ettersom en større andel av store kjøretøy vil representeres av bussene vil disse troligvis ikke bidra til større utslipp av partikler fordi de vil ha bedre fremkommelighet. I tillegg vil bussene gå på el, biogass og biodiesel fra 2019 og derfor minske bidrag til utslipp av partikler sammenlignet med dagens situasjon. Bedre fremkommelighet for busser går imidlertid på bekostning av andre trafikanter som får lavere gjennomsnittlig hastighet og dermed bidrar til større utslipp av partikler.	0	0	0	0
Konsekvenser for byrom					
Byrom og nærmiljø	Midtstilt løsning krever mere kjøreareal/-bredde langs hele Elgeseter gate enn parallellført løsning. Gatemiljøet i Elgeseter kan tenkes brukt som en forlengelse av Midtbyen. Det er mindre mulighet å få til dette med midtstilt ettersom fortauene blir smalere, men midtstilt gir en jevnere fordeling av gangstrømmer på begge sider av gata. Bevaring av jugendgårdene ivaretar en viktig historie, variasjon og områdets identitet, og kan gi rom for spennende løsninger i byrommet. Rivning av bygninger gir mulighet for nyetableringer, likevel vektes bevaringsalternativene høyere på grunn av bygningenes identitetsskapende funksjon. Ved tap av sunne og friske gatetrær mister gaten verdifulle kvaliteter. Jo større arealbruk, jo større sjanse for tap av trær. Et lite minus for midtstilt framfor parallellført løsning da midtstilt har et noe bredere tverrsnitt. Midtstilt løsning med to rabatter i kjørefeltene gir mere grønt og mindre barrierevirkning. Gata vil i større grad oppleves som en helhet.	4	2	3	1
Landskapsrom	Hvis bygninger og trær fjernes, forsvinner "vegger" i gaten og en mister viktige deler av det langstrakte klare landskapsrommet i Elgeseter gate. Dette vil være likt uavhengig om det er midtstilt eller parallellført, forskjellen er med og uten rivning av bygningene. To rabatter med planting av trær forsterker aksene og det formklare landskapsrommet. Dette gir en liten fordel for midtstilt løsning. Noe større inngrep i sideareal med trær for midtstilt løsning gjør at midtstilt og sidestilt scorer likt.	2	1	2	1

Arealbehov utover dagens vegareal	Alle alternativene krever mer plass enn dagens veg. Parallellført løsning er 2m smalere fordi den har kun en grønttrabatt. Alternativene uten riving er smalere enn med riving. Fordeling av areal mellom trafikantgruppene vises mer i detalj i neste fase.	4	2	3	1
Konsekvenser for næringslivet					
Tilgjengelighet, vareleveranser	Midtstilt kommer litt bedre ut enn parallellført på grunn av at løsningen har lommer på sidene som gjør den mer fleksibel. Man kan ikke stoppe på fortauskanten ved parallellført. Varelevering må uansett skje fra sidegatene og de fleste virksomhetene har vareleveranse på egen tomt.	1	1	2	2
Konsekvenser for befolkningen					
Universell utforming (Sammenlignes med midlertidige stasjoner)	Begge alternativ har fordeler og ulemper. Midtstilt har som fordel at trafikksituasjonen man møter ved ankomst til stasjon vil være likt fra begge sider. I tillegg er det kortere å krysse over til stasjon fra fortau. Det er enklere å orientere seg ved parallellført trase, ved å høre forskjell på lydmiljø ved busstrase vs. biltrase. Det er en fordel med kun to overgangsfelt ved kryssing av Elgeseter gate. Det er ingen vesentlig forskjell mellom riving og bevaring når det gjelder universell utforming.	0	0	0	0
Park og friluftsliv	Alle alternativene krever mer plass enn dagens veg. Alternativene med bevaring går inn i Elgeseter park og vil dermed redusere det tilgjengelige arealet for uteopphold og aktivitet i parken. Midtstilt alternativ beslaglegger mer areal ved Kongsgårdsplassen og parken ved St. Olav Domkirke enn parallellført.	1	3	1	2
BRT-standard					
I hvor stor grad tilfredsstilles BRT-standard?	Det er utført en vurdering av alternativene i forhold til BRT-standard. Alternativ 1A får 66,4 poeng, alternativ 2A får 67,1 poeng. Bevaring av husene gir omtrent 1,5 poeng i trekk på begge. Dette er fordi det mangler fysisk skille mellom busser og biler på kortere strekk.	2	4	1	3
Naturrisiko					
Grunnforhold	Det er ingen store geotekniske utfordringer ved graving ca. 1 m dypt i Elgeseter gate, bortsett fra om man må grave helt inntil fundamentet for bygg uten kjeller. Dette gjelder alle alternativ.	0	0	0	0

Alternativsvurdering

Vår referanse

Vår dato

Elgeseter gate

18/17301

02.07.2018

Overvanns- håndtering	Midtstilt vil medføre mer ledningsarbeid enn parallellført på grunn av flere rabatter og har flere oppsamlings-/driftspunkter. Parallellført løsning er en fordel for håndtering av overvann.	2	2	1	1
Kostnader					
Utbyggingskostnader	Ingen vesentlige forskjeller mellom alternativene	0	0	0	0

4 Kritisk vurdering av resultat

Før anbefalingen ønsker arbeidsgruppen å samle svake punktene ved utredningen for å synliggjøre usikkerheten utredningen baseres på.

De viktigste usikkerhetene er følgende:

- Mangel av nullalternativ - Alternativene er vurdert mot hverandre. Dette gjør at vurderingen bare viser forskjell mellom alternativene. For å kunne vise absolutte effekter av et alternativ må det vurderes mot dagens situasjon, et "nullalternativ".
- Mangel av enhetlig grunndatabase – Vurderingen er basert på tidligere utredninger og faglige vurderinger. Premissene av datainnsamling og den faglige diskusjonen var svært forskjellige.
- Manglende helhetlig systemtenkning - Det er kun vurdert trafiksikkerhet på strekningen og ikke gjort en vurdering av trafiksikkerheten ved å ha skiftende systemer i kollektivbuen. Dette er en grovt forenklet måte å vurdere trafiksikkerhet på.
- Mangel på pålitelig og oppdatert trafikkdata - Trafikkdata som er lagt til grunn for estimering av trafikkavvikling for bil og buss (kødannelse, reisetid) er basert på reisedata fra 2012, da det ikke var tid innhente mer oppdaterte trafikkdata. Arbeidsgruppen ser utfordringen ved å vise resultat som basert på gammel trafikkdata når arbeidet har som mål å endre reisevaner
- Usikkerhet i vurdering - Bakgrunnen for sammenligningen er en grov skisse. Optimalisering i neste planfase kan gi bedre løsninger for de ulike situasjonene i gata.