

## Sammendrag

# BYTRANS: Informasjonsarbeid ved rehabilitering av Østensjøbanen, Smestad- og Brynstunnelene

TØI rapport 1694/2019

Forfattere: Anders Tønnesen, Oddrun Helen Hagen, Jan Usterud Hanssen, Aud Tennøy, Nils Fearnley, Eva-Gurine Skartland  
Oslo 2019 37 sider

*I denne rapporten analyseres tre informasjonskampanjer som ble iverksatt ved rehabilitering av Østensjøbanen, Smestadtunnelen og Brynstunnelen. For Østensjøbanen innebar rehabiliteringen stenging og bruk av buss for bane. For de to tunnelene innebar rehabiliteringen lengre perioder med kapasitetsreduksjon, med stenging av ett tunnellop. Vi fant at det hadde blitt iverksatt mangefasetterte informasjonskampanjer for å nå de reisende og at det var klare forskjeller mellom de tre kampanjene. Informasjon om de tre rehabiliteringsprosjektene og konsekvensene for reisende synes i stor grad å ha nådd ut, og da særlig til arbeidsreisende. Særlig for Smestadtunnelen synes effekten av informasjonskampanjen å være tydelig. Her førte varslingen om mulighet for kø og kaos til en sterk, men kortvarig, nedgang i trafikkmengde. Dette illustrerer betydningen av informasjonsarbeid, ikke bare i forbindelse med håndtering av midlertidige avvikssituasjoner, men også i håndtering av transport i byområder.*

I perioden 2015-2020 gjennomføres en rekke oppgraderinger på transportsystemet i Osloområdet. Blant annet oppgraderes 10 tunneler og T-banenettet utbedres. Dette medfører at trafikantene må tilpasse seg nye, midlertidige reisemønstre, redusert kapasitet og lengre reisetid.

For å forberede trafikantene på endringene og senere informere og veilede mens arbeidene pågikk, ble det iverksatt et omfattende informasjonsarbeid. Med utgangspunkt i rehabiliteringen av Smestad- og Brynstunnelene, samt Østensjøbanen, er dette informasjonsarbeidet tema for denne rapporten. For Østensjøbanen innebar utbedringene ett års stenging, mens for Smestadtunnelen (i underkant av et år) og Brynstunnelen (i overkant av et år) innebar det stenging av ett tunnellop med toveis trafikk i det andre.

Studien er gjennomført som del av det større forskningsprosjektet, BYTRANS. I rapporten fokuserer vi på, 1) i hvilken grad informasjon om rehabiliteringsprosjektene og deres konsekvenser for transportsystemet nådde relevante grupper reisende, og 2) hvordan offentlig informasjon ble brukt for å avbøte de trafikale konsekvensene i rehabiliteringsperioden.

Vi fant at det hadde blitt iverksatt mangefasetterte informasjonskampanjer for å nå reisende. Det var klare forskjeller mellom de tre kampanjene. For Østensjøbanen, gitt den kollektive reiseformen, var informasjonskampanjen i stor grad rettet mot reisende om bord eller på perronger på forhånd. For tunnelrehabiliteringene ble et bredere spekter av kanaler og virkemidler tatt i bruk ved Brynstunnelen, sammenlignet med Smestadtunnelen. Mens store oppslag i riksdekkende presse kjennetegnet informasjon om rehabiliteringen av Smestadtunnelen, var Brynstunnelen kjennetegnet av annonsering på digitale flater, involvering av et marketingbyrå og bruk av sosiale medier.

Informasjon om de tre rehabiliteringsprosjektene og konsekvensene for reisende synes i stor grad å ha nådd ut, og da særlig til arbeidsreisende. Mens redaksjonell dekning og forskjellige former for annonsering i media var sentrale kilder til informasjon for tunnelrehabiliteringene, synes plakater om bord på buss/trikk og T-bane å være viktigst ved

rehabiliteringen av Østensjøbanen. Informantenes mindre vektleggingen av redaksjonell medieomtale som kilde til informasjon om Østensjøbanen kan også ha sammenheng med den vesentlig lavere dekningen denne hadde i lokal- og rikspresse sammenlignet med Smestad- og Brynstunnelene. Det er altså en tydelig forskjell i dekningen av kollektiv- og biltransport i forbindelse med de tre rehabiliteringsprosjektene.

Når vi kombinerer tre forskjellige data; mediedekning, trafikkhastighet og trafikkvolum, ser vi at de store oppslagene om mulig kø og kaos når Smestadtunnelen skulle rehabiliteres bidro til en sterk reduksjon av biltrafikken. Effekten ble imidlertid kortvarig - når kø-kaoset uteble, returnerte biltrafikken raskt til samme nivå. I Brynstunnelen vedvarte reduksjonen i trafikkvolum, hvilket knyttes mer til forsinkelser (som var større her sammenlignet med Smestad) enn medieoppslag. Et spørsmål er likevel om ikke forsinkelsene på Bryn hadde vært enda større om det ikke hadde blitt iverksatt et omfattende informasjonsarbeid for å informere og veilede reisende. Blant konklusjonene i rapporten er at godt gjennomførte informasjonskampanjer kan påvirke trafikkmengder og at disse er svært viktige ved gjennomføring av rehabilitering på sentral transportinfrastruktur.