

Sammendrag

BYTRANS: Effekter og konsekvenser av kapasitetsreduksjon i Brynstunnelen. Sluttrapport

TØI rapport 1754/2020

*Forfattere: Aud Tennøy, Elise Caspersen, Oddrun Helen Hagen, Iratxe Landa Mata, Susanne Nordbakke, Kåre H. Skollerud, Anders Tonnesen, Tale Ørving, Jørgen Aarhaug
Oslo 2020 21 sider*

Kapasiteten i Brynstunnelen i Oslo var redusert fra fire til to felt fra februar 2016 til april 2017, på grunn av rehabiliteringsarbeider. Trafikantene tilpasset seg kapasitetsreduksjonen på måter som gjorde at trafikkmengdene i tunnelen ble redusert med 23 - 34 prosent i rushtimene og 20-23 prosent over døgnet. Hastighetene på veilenken Teisen-Ryen (som inkluderer Brynstunnelen) ble likevel vesentlig redusert i rushtiden, fra så godt som friflyt (60 - 70 km/t) i førsituasjonen til 30 - 40 km/t da kapasiteten var redusert. I ettermiddags-rush sørover ble hastighetene redusert fra ca. 30 km/t i førsituasjonen til ca. 20 km/t da kapasiteten var redusert. Gjennomsnittshastighetene ble også redusert i timene inntil rush.

Vi fant økning i trafikkmengder på to alternative lenker på hovedveisystemet, som indikerer at en del av trafikken valgte disse som alternativer til Brynstunnelen. Vi fant kun mindre endringer i trafikkmengder på lokale veier, og ingen økning i antall lange kjøretøy. I andre deler av veisystemet finner vi også kun mindre endringer i trafikkmengder og hastigheter. Det ser ut til at trafikken totalt i veisystemet gikk ned da kapasiteten i Brynstunnelen ble redusert. Da tunnelen igjen fikk normal kapasitet økte trafikkmengder og hastigheter, men trafikken økte ikke til samme nivå som i førsituasjonen.

Informasjonen om endringene nådde ut til trafikantene. En del av de ansatte i virksomheter i Brynsområdet oppga at de tilpasset seg situasjonen, ved at de endret reisetidspunkt, rute eller transportmiddel på arbeidsreisen, eller ved hyppigere bruk av hjemmekontor.

Godstransporten tilpasset seg i mindre grad ved å unngå Brynstunnelen enn annen trafikk. Den tilpasset seg hovedsakelig ved å endre tidspunkt for kjøring, ruteopplegg og ruter. Drosjetrafikken så ikke behov for tilpasning.

De viktigste effektene av kapasitetsreduksjonen var økte forsinkelser og redusert forutsigbarhet i Brynstunnelen, på tilstøtende veilenker og en kryssende lenke. Vi har ikke klart å spore store negative konsekvenser for trafikantene. Lokale luftforurensingsmålinger viste lavere konsentrasjoner under kapasitetsreduksjonen enn i førsituasjonen. Gitt at den totale trafikken i veisystemet gikk ned under kapasitetsreduksjonen, ble også klimagassutslippene redusert.

Et hovedfunn er dermed at dette gikk ganske bra, og bedre enn forventet – halvering av kapasiteten på en av Norges tyngste veilenker skapte ikke krise eller kaos. Dette er i tråd med funn i undersøkelser av andre lignende tilfeller i Norge og andre steder.

Undersøkelsen og resultatene åpner for nye tankesett og muligheter i arbeidet med å utvikle fremtidens mer effektive og miljøvennlige byer og bytransportssystemer målene ved at de:

- Kan bidra til å utvide forståelsen av hvilke endringer som er mulige og relevante i utvikling av mer effektive og miljøvennlige byer og bytransportssystemer

- Gir innspill til pågående diskusjoner om forutsetninger og metoder som brukes i analyser av endringer av i transportsystemene, og som kan ha stor betydning for utviklingen av fremtidens bytransportsystemer
- Illustrerer at det ikke nødvendigvis må bygges erstatningskapasitet dersom man av ulike grunner vil reallokere veikapasitet til annen bruk
- Kan bidra til at det ikke investeres i økt veikapasitet i byområder der man ønsker nullvekst eller reduksjon i biltrafikken
- Dokumenterer behovet for å vurdere tiltak som kan redusere forsinkelser, stress og andre ulemper for godstransport og varelevering
- Gir myndighetene et bedre kunnskapsgrunnlag for å redusere effekter og konsekvenser av fremtidige rehabiliteringer av veier og tunneler i byområder