

Implikasjoner av covid-19-pandemien

Vedlegg til Ruters målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet

Covid-19-pandemien traff Norge i slutfasen av arbeidet med Ruters målbilde. Pandemien har hatt svært stor påvirkning på samfunnet, både gjennom dyptinngripende tiltak fra myndighetene og endringer hos hver enkelt innbygger. Ruter har vurdert om pandemien endrer forutsetningene og den strategiske retningen for målbildet før covid-19-utbruddet. Konklusjonen er at innholdet i målbildet forblir gjeldende. Samtidig forsterker pandemien behovet for rask endringstakt.

Introduksjon

Covid-19-pandemien traff verden og Norge under det som opprinnelig var slutfasen av Ruters arbeid med målbildet. I samråd med eierne ble Ruter enige om at målbildearbeidet burde ferdigstilles så snart det lot seg gjøre. Pandemien og dens konsekvenser vil kreve hard prioritering av offentlige midler i tiden framover. Da er det viktig at den overordnede strategiske retningen er avklart, slik at midlene og innsatsen prioriteres rett.

Covid-19-pandemien påvirker bortimot alle aspekter av samfunnet, og har en spesielt sterk påvirkning på mobilitet gjennom myndighetenes klare anbefalinger om redusert kontakt mellom mennesker og dermed mindre reising, mer hjemmekontor osv. Pandemien har krevd fortløpende operative beslutninger for å opprettholde samfunnskritiske funksjoner og et riktig tilbud til befolkningen som ivaretar myndighetenes krav til smittevern. I kombinasjon med dette arbeidet vurderer også Ruter fortløpende hvilke muligheter og risikoelementer pandemien innebærer for tilbudsutviklingen og arbeidet for visjonen bærekraftig bevegelsesfrihet. Som det fremgår i målbiledokumentet er Ruters vurdering at de opprinnelige forutsetningene og konklusjonene om strategisk retning som ble lagt til grunn fortsatt er gjeldende.

Det er neppe kontroversielt å hevde at hverken verden, Norge eller Ruter var godt forberedt på å håndtere en pandemi av covid-19 sin karakter.

Dette på tross av at global pandemi lenge har vært identifisert som en av de utilsiktede hendelsene som kan påvirke Norge med høyest kombinasjon av sannsynlighet og konsekvens¹. Denne analysen har ikke gjort tilstrekkelig inntrykk til at de nødvendige forebyggende grepene har blitt tatt. Vi legger til grunn at dette vil endres. Ikke bare vil ettervirkningene av covid-19-pandemien sette sitt preg på det norske samfunnslivet og reisevaner – planlegging for og forebygging av tilsvarende pandemier i framtiden må også antas å bli tyngre vektlagt i valg av framtidens løsninger.

Endrer covid-19-pandemien forutsetningene for målbildet?

12. mars 2020 innførte regjeringen de strengeste og mest inngripende tiltakene Norge har hatt i fredstid. Covid-19-pandemien spredte seg svært raskt, og ble raskt til en helse-, økonomisk og sikkerhetspolitisk krise. Pandemien påvirket bortimot alle aspekter av hverdagen til mennesker verden over. Menneskers bevegelsesfrihet ble spesielt sterkt påvirket. Kollektivtransportens opprinnelige styrke har vært arealeffektiv transport, og den er med det en av de største møtearenaene for personer. Myndighetenes overordnede råd handlet om personlig hygiene (håndvask m.m.) og i stor grad sosial distansering. Innbyggerne ble derfor oppfordret til å unngå offentlig transport så langt det lot seg gjøre. Ruters egne tall viste fall i bruk av kollektivtransport på opptil 80 prosent i april 2020 sammenlignet med april 2019. Internasjonal reisevirksomhet fikk en effektiv stopp ved at grensene i mange land ble enten stengt eller holdt åpne med strenge restriksjoner.

Dramatiske endringer i menneskers hverdag som følge av pandemien gjorde at selskaper og myndigheter måtte snu seg rundt svært raskt og tilby løsninger som hensyntok de strenge restriksjonene. Utstrakt bruk av hjemmekontor gav ansatte verden over et tvunget lynkurs i digitale hjelpemidler. Medisinsk hjelp uten fysisk nærvær og gjennomføring av rettssaker uten fysisk tilstedeværelse er bare noen eksempler på endringer som skjedde svært raskt. For mange selskaper var situasjonen svært utfordrende, med kunder som forsvant over natten. Store teknologiselskaper bidro med data og teknologi for å bistå myndigheter og enkeltpersoner i å finne løsninger for å begrense skadene av pandemien, på både kort og lang sikt². Teknologiselskapene benytter på mange måter situasjonen til å bygge nye relasjoner til myndigheter og samfunnet³.

Målbiledokumentets formål er å skape en felles referanseramme for en visjon om bærekraftig bevegelsesfrihet og den langsiktige strategiske retningen for transportsystemet i hovedstadsregionen. Et sentralt spørsmål blir da hva som kommer til å bli den nye normalen for menneskers hverdagsliv når pandemien er under kontroll. Tendensen etter tidligere epidemier og pandemier – samt andre større kriser som finanskrisen og store terrorangrep – ser ut til å ha vært at samfunn i etterkant faller tilbake til normalsituasjonen, og at de underliggende trendene som var til stede før krisen inntraff videreføres. Utbruddet av SARS i Asia endret for eksempel ikke de langsiktige trendene for BNP-utvikling eller detaljhandel⁴. Konsumentpreferanser endret seg gjennom de ulike fasene av finanskrisen for så å i stor grad fortsette etter normalisering⁵. Samtidig er covid-19-pandemien dypt inngripende i samfunnet på en helt annen måte enn tidligere kriser.

Endringer i menneskers vaner og atferd må observeres og analyseres, og det langsiktige tilbudet tilpasses deretter. Vedvarende endringer i reisevaner, holdninger og preferanser til hvordan en reise gjennomføres (eller ikke gjennomføres, ved at for eksempel en vare leveres dit kunden er) vil kunne ha store implikasjoner. En stor kostnadsdriver for dagens kollektivløsninger er å sikre kapasitet i døgnetts to kapasitetstopper – morgenrushet og ettermiddagsrushet. Viktige forhold å følge med på er blant annet om den utstrakte bruken av hjemmekontor under covid-19-pandemien vil fortsette, enten i form av hele dager eller ved at man jobber mer fleksible arbeidstimer. Bruk av teknologiske løsninger og villighet til å dele data til utbytte for flere er også sentrale temaer å forstå. Vil reisende være mer tilbakeholdne med å bruke kollektivtransport og bruke bil og/eller sykkel og gange i større grad? Vil det skje endringer i innbyggernes preferanser for hvor og hvordan de ønsker å bo?

¹ https://www.dsb.no/globalassets/dokumenter/rapporter/p1808779_aks_2018.cleaned.pdf

² Et eksempel - <https://www.washingtonpost.com/opinions/2020/04/20/how-data-can-aid-fight-against-covid-19/>

³ <https://www.economist.com/leaders/2020/04/04/big-techs-covid-19-opportunity>

⁴ www.zillow.com/research/pandemic-literature-review-26643/ og [as-sets.kpmg/content/dam/kpmg/cn/pdf/en/2020/02/responding-to-crisis-and-changing-consumer-behaviour.pdf](https://www.kpmg.com/content/dam/kpmg/cn/pdf/en/2020/02/responding-to-crisis-and-changing-consumer-behaviour.pdf)

⁵ hbr.org/2009/07/understanding-the-postrecession-consumer

Smitterisiko og krav eller ønske om avstand mellom personer vil i stor grad kunne påvirke innbyggernes holdninger til dagens høykapasitets kollektivtransport og delte mobilitetsløsninger. I en mellomfase – og kanskje også på lengre sikt – må det tenkes nytt rundt løsninger for hvordan smittevern kan hensyntas på andre måter enn avstand. Et eksempel på det kan være behov for å etablere sosiale klynger der flere reiser sammen, men et sett av de samme personene reiser sammen hver gang. Regjeringens ekspertutvalg for mobilitet⁶ sine råd om å gjøre infrastrukturinvesteringer mest mulig robuste og fleksible for mulige endringer som følge av teknologi eller endringer hos befolkningen er verdt å trekke fram i denne sammenheng.

Klisljéén om at en god krise ikke må kastes bort gjelder i høyeste grad for covid-19-pandemien. Ruter mener viktigheten av å utvikle løsninger som ivaretar de ulike bærekraftsmålene er blitt forsterket av pandemien. Det er selvsagt svært stor usikkerhet knyttet til hvordan covid-19 vil påvirke samfunnet i tiden framover. Ruters vurdering er at de identifiserte samfunnshensyn for vurderingen av framtidens transportløsninger også vil gjøre seg gjeldende i en ny normal-situasjon etter pandemien. Det er ingenting som tyder på at eierskap til kundegrensesnittet ikke fortsatt vil være det sentrale verktøyet for styring av utviklingen av transportsektoren; snarere tvert imot. I den grad covid-19 har endret noen av Ruters pre-pandemiske forutsetninger er det et økt behov for rask endringstakt. Andre aktører beveger seg svært raskt, bygger tillit og kan lettere ta posisjoner som vanskeliggjør demokratisk kontroll over utviklingen av sektoren. Uavhengig av endringer i aktørlandskapet har også covid-19-pandemien muliggjort endringer som raskere vil kunne lede oss mot mer bærekraftig bevegelsesfrihet.

Til tross for at covid-19 på kort sikt utfordrer det grunnleggende konseptet ved arealeffektiv transport, understreker pandemien på lang sikt viktigheten av å ivareta bærekraftsmålene og tilrettelegge for at kundenes atferd kan endres raskt.

⁶ Omtales også i målbildet. Sluttrapport her: https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rappport-teknologiutvalget_web.pdf