



Resandeutveckling efter pandemin

Sammanställning av olika underlag och rapporter
2021:41



Innehållsförteckning

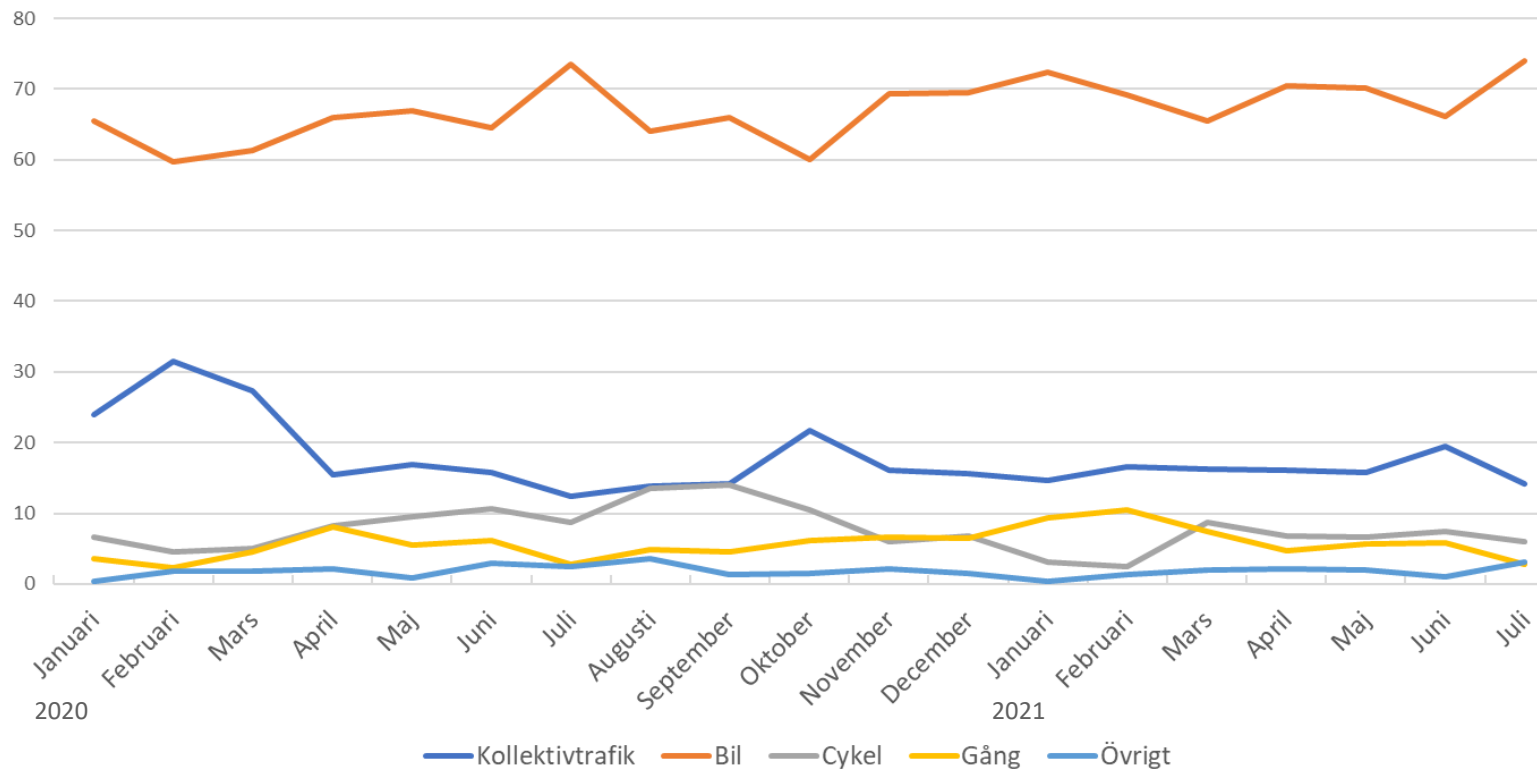
1. Förändringar i resandet under pandemin jämfört med tiden innan. sid 3
2. Invånarna och resenärerna om hur de tänker resa efter pandemin. sid 15
3. Möjlighet till distansarbete. sid 18
4. Förutsättningar för val av resa. sid 21
5. Några rapporter om resandet efter pandemin. sid 32

1. Förändringar i resandet under pandemin jämfört med tiden innan

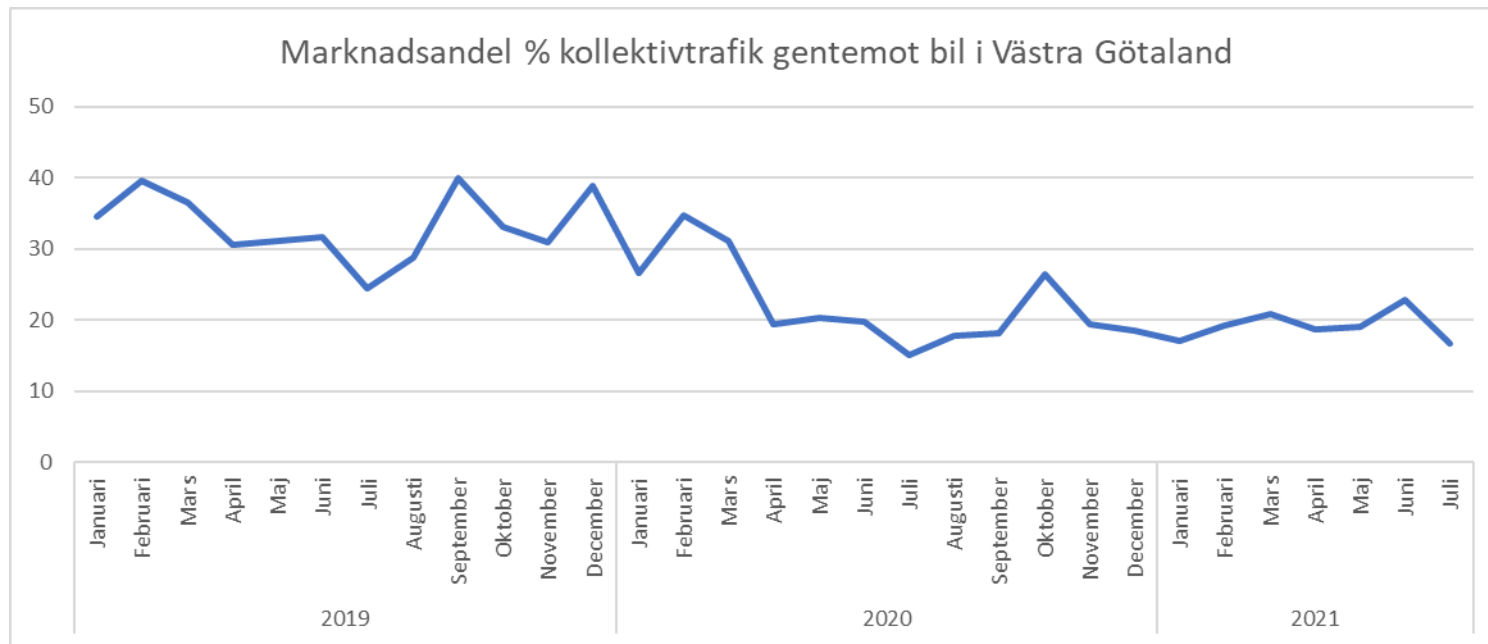
- Generellt har andelen resor med kollektivtrafiken minskat och andelen med bil, cykel och gång ökat.
- I kollektivtrafiken är det framförallt de som reser varje dag som har minskat medan andelen som reser ett par gånger i veckan är ungefär lika som innan pandemin.



Färdmedelsfördelning i Västra Götaland under 2020 och 2021 (jan-juli)
(huvudsakligt färdmedel)



Diagrammet visar hur färdmedelsfördelningen har förändrats från januari 2020 till och med juli 2021. Andelen som åker kollektivtrafik gick ner kraftigt i april 2020. Den ökade något i oktober samma år för att sedan ligga på samma nivå fram till juni 2021 då andelen ökade något. Biltrafiken har ökat över perioden som helhet. Cykel ökade fram till september 2020, minskade därefter och har under 2021 legat på en stabil nivå.

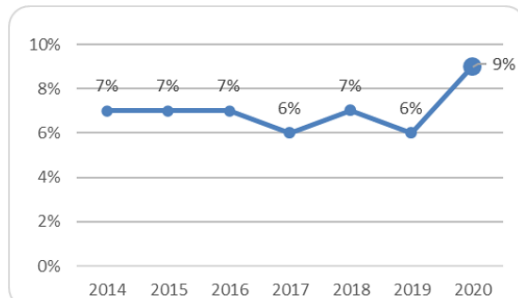


Den motoriserade marknadsandelen har på årsbasis varit 33 %. Månadsvis har den uppvisat större variationer, delvis på grund av att urvalet är lägre per månad. Diagrammet visar tydligt hur andelen från april 2020 och fram till juli 2021 har varit betydligt lägre, runt 20 %. Kvinnor har en betydligt högre marknadsandel med kollektivtrafik än män. Det skillde så pass mycket som 7-8 procentandelar före pandemin och under pandemin har skillnaden förstärkts ytterligare.



+6 procent

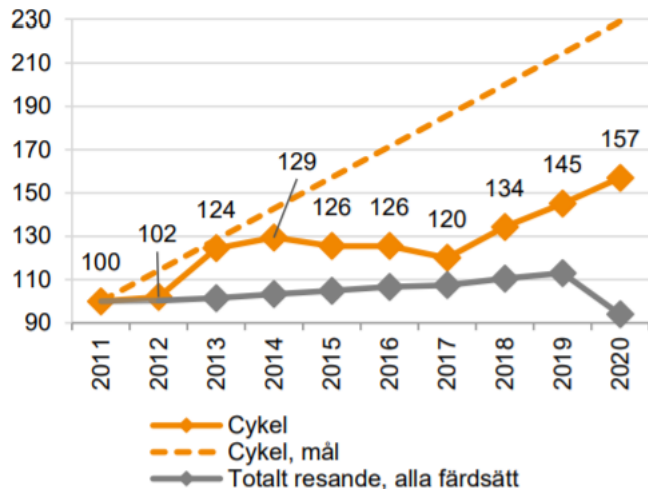
antalet resor med cykel
ökade med
6 procent 2020
jämfört med 2019.



Figur 6 Andel cykelresor av totalt antal genomförda resor
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2020

Under 2020 ökade antalet cykelresor i Sverige med 6 % jämfört med 2019. Cykelresors andel av totalt antal resor ökade till 9 %.

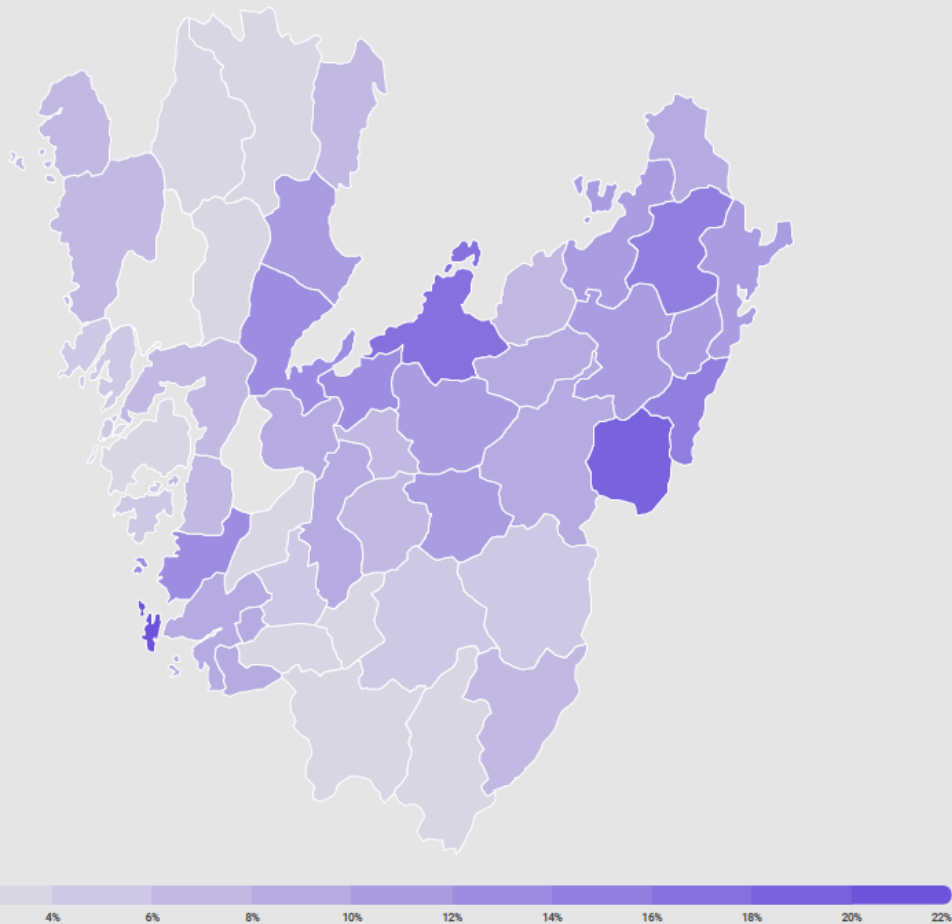
Utveckling och mål för cykel 2011-2020, index 100



Förändring i resande per färdmedel mellan 2019-2020

Färdmedel	Förändring
Till fots	- 24 %
Cykel	+ 8 %
Kollektivtrafik	- 31 %
Bil	- 6 %
Totalt resande	- 16 %

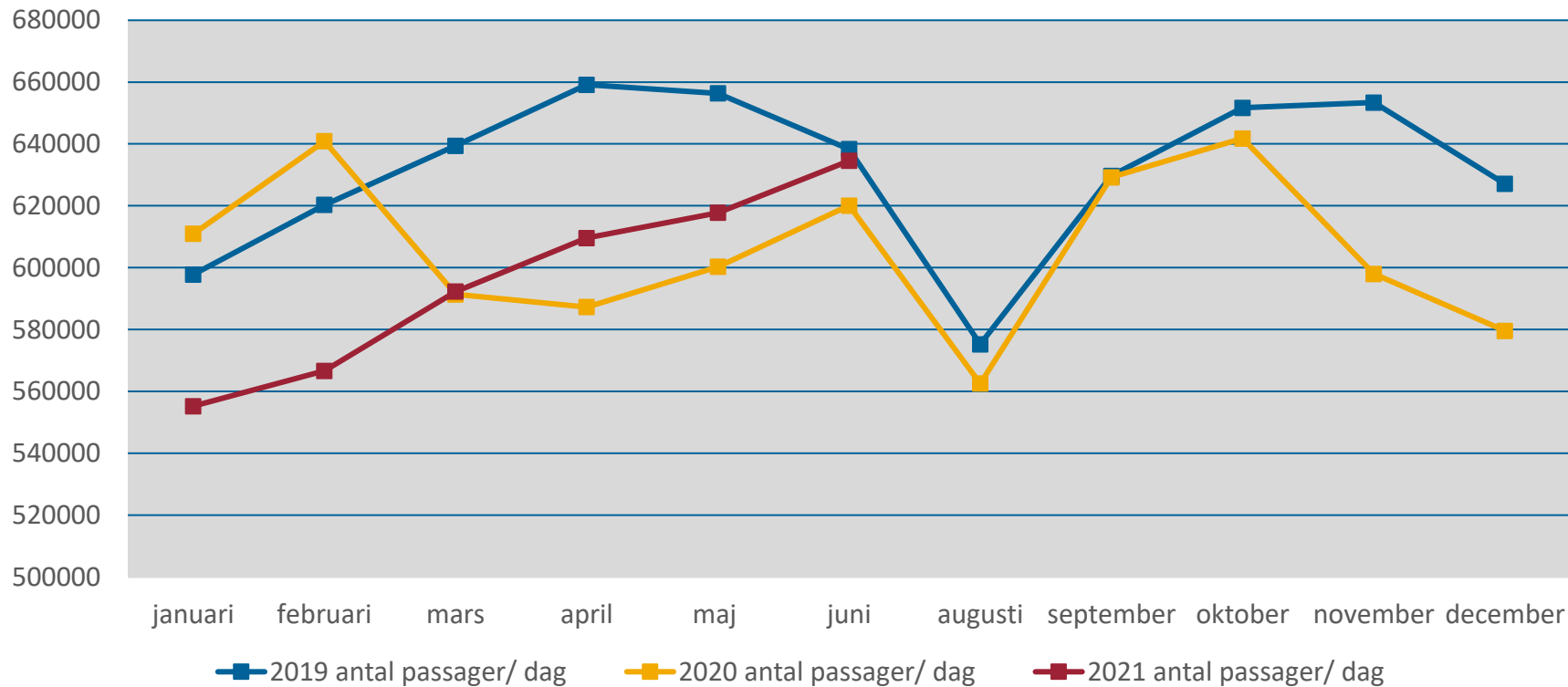
Under de senaste åren har antalet resor med cykel ökat i Göteborg (diagram i orange). Under 2020 ökade antalet cykelresor med 8 % i Göteborg.



8 % av befolkningen i Västra Götaland (16-84 år) cyklar varje dag eller nästan varje dag. Den vanligaste cykelsträckan är 2-5 km.

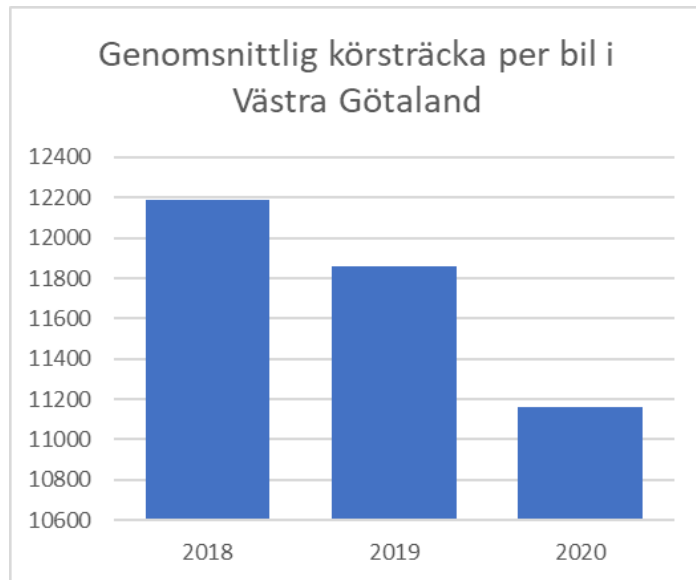
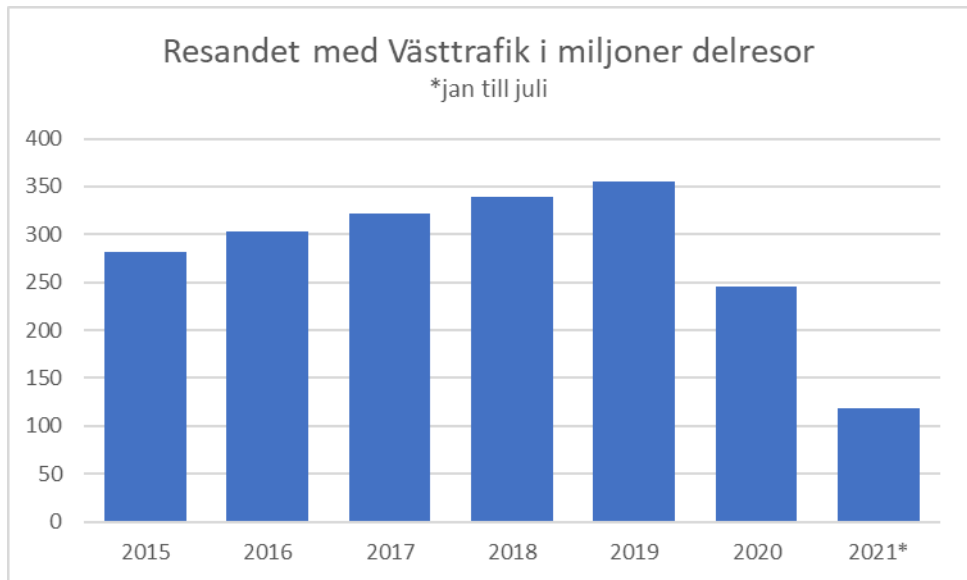
Antalet som cyklar varierar mellan olika kommuner. Flest cyklar regelbundet i Öckerö, Tidaholm och Lidköping.

Antalet trängselskatt-passager per betaldag i Göteborg började minska i mars 2020 i och med pandemin. I början på hösten 2020 var antalet uppe på samma nivå som 2019 för att sedan återigen minska i slutet av året. Under 2021 har antalet passager ökat för varje månad, men har legat under 2019 års nivå till och med maj månad. I juni var antalet passager 2021 uppe på samma nivå som 2019.



Totala antalet resor med kollektivtrafiken har minskat med drygt 30 % mellan 2019 och 2020. Senaste månaderna 2021 har resandet varit högre än motsvarande månader för 2020. Däremot var resandet i januari och februari 2020 innan pandemin betydligt högre än samma månader 2021 (Västtrafik).

Biltrafiken har ökat något under pandemin. Antalet bilar i Västra Götaland har ökat under 2020 med ca 10 000. Däremot körs varje bil kortare total sträcka, en trend som funnits i ett par år. Mellan 2019 och 2020 minskade den genomsnittliga körsträckan per bil med 6 % (Trafikanalys).



Station i kollektivtrafik

-38 %

6 feb till 20 mars

Station i kollektivtrafik

-39 %

21 feb till 4 april

Station i kollektivtrafik

-22 %

13 maj till 24 juni

Google mobility report visar trender i rörelsemönster på platser som till exempel stationer i kollektivtrafiken och parker, torg och öppna platser. Jämförelsen sker med ett så kallat normalvärde från tiden innan pandemin. Rapporterna ger ett underlag om förändringar i rörelsemönster.



Parker

+77 %

6 feb till 20 mars

Parker

+70 %

21 feb till 4 april

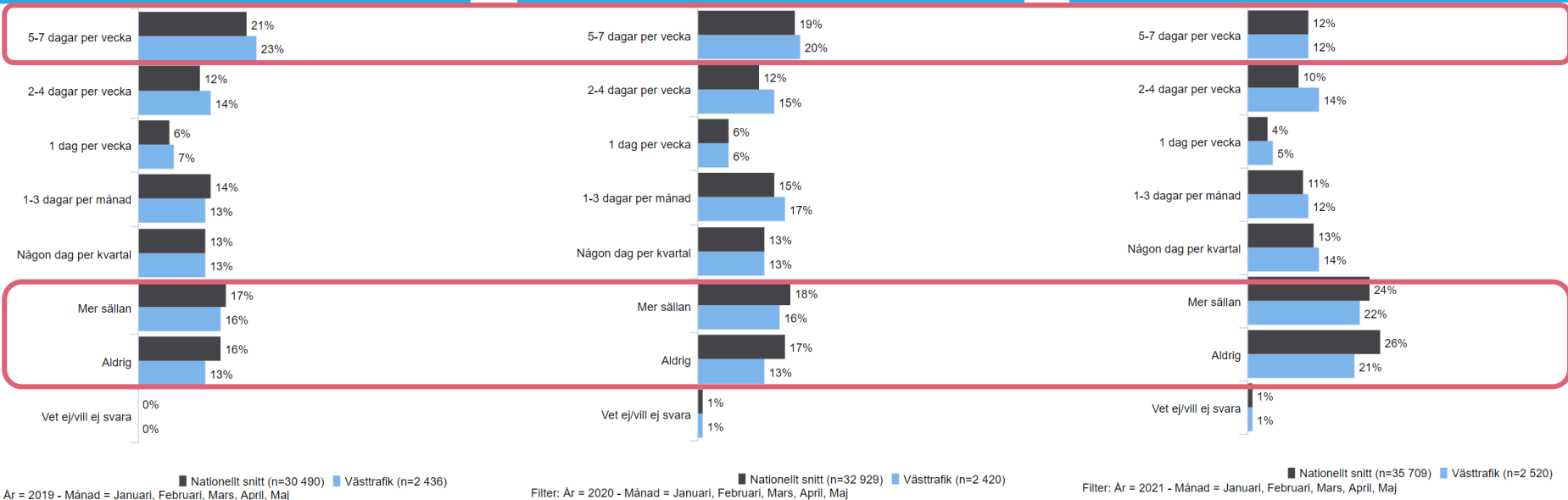
Parker

+333 %

13 maj till 24 juni

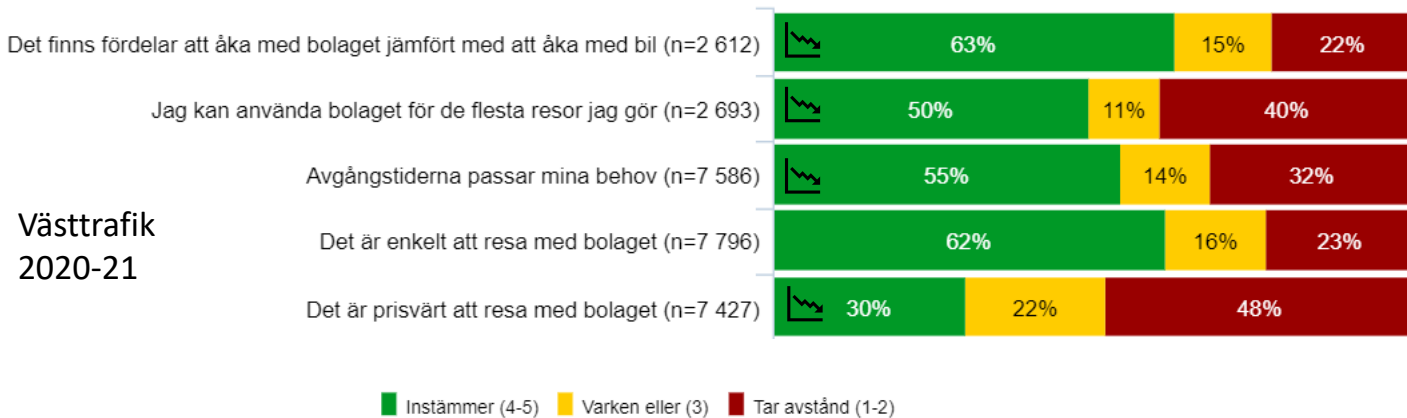


Hur ofta åker du med bolaget?



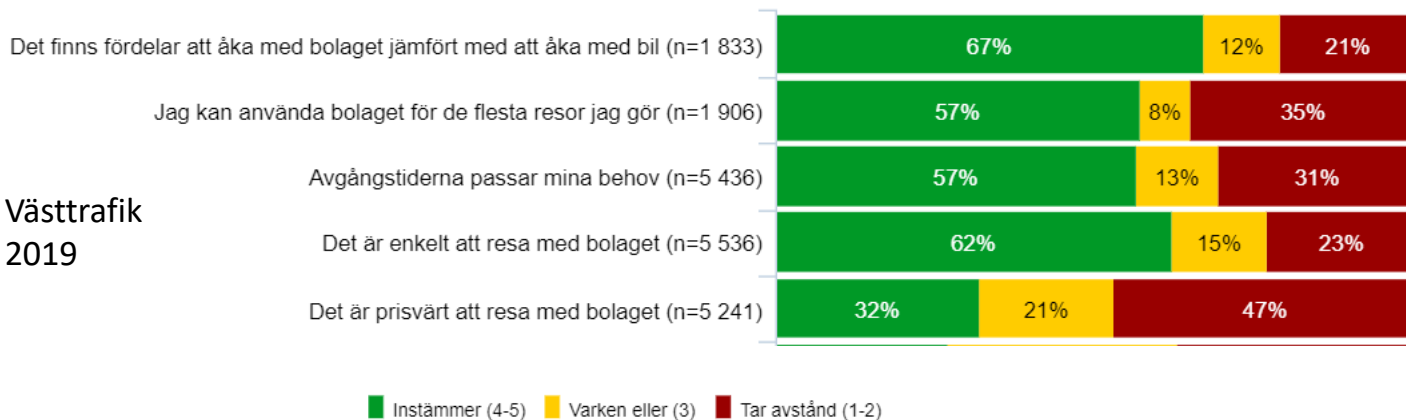
Skillnader i resvanor mellan åren framträder i ovan diagram som visar uppgifter för januari till maj för åren 2019, 2020 och 2021. De som reser med bolaget 5-7 dagar per vecka har minskat från 23 till 12 % i Västtrafik. Däremot är andelen som reser allt ifrån 4 dagar per vecka till någon gång per kvartal ungefär detsamma. Andelen som reser mer sällan än så har ökat från 16 till 22 % och de som aldrig åker har ökat från 13 till 21 %.

Västtrafik 2020-21



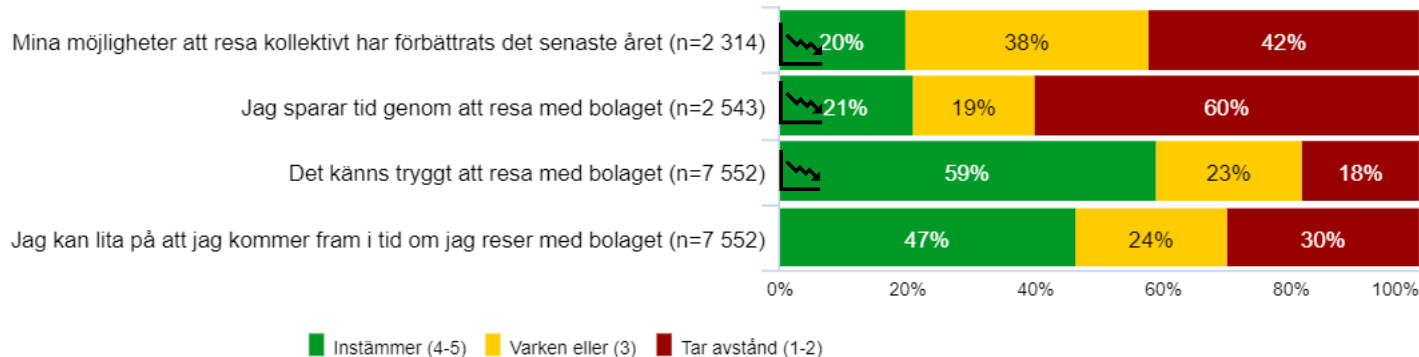
Under 2020-2021 är det färre som ser fördelar att åka kollektivt jämfört med bil jämfört med 2019. Färre anser också att kollektivtrafiken passar för deras resebehov.

Västtrafik 2019



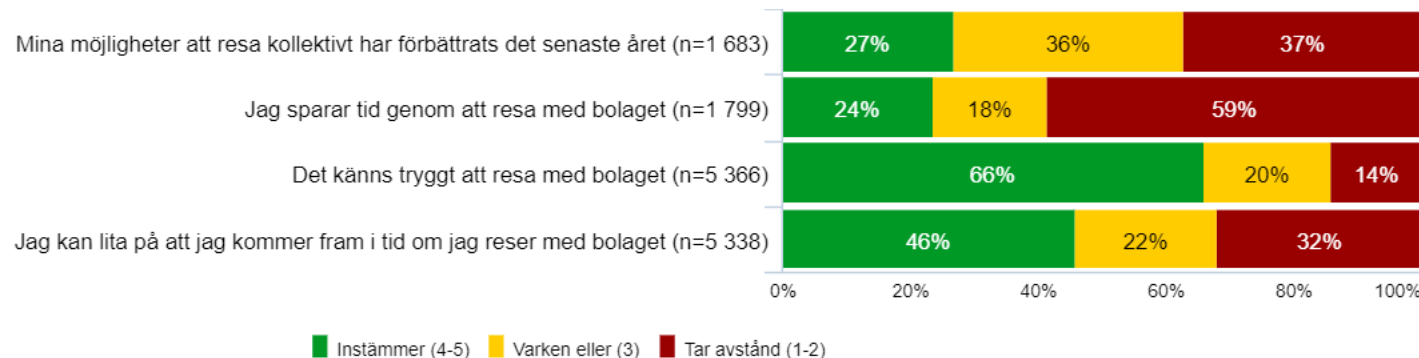
I övrigt är förändringarna marginella jämfört med 2019.

Västtrafik 2020-21



Under 2020-2021 har de som upplever att det är tryggt att resa med kollektivtrafiken minskat kraftigt jämfört med 2019. Främsta skälet är en ökad oro för att bli smittad under resan.

Västtrafik 2019



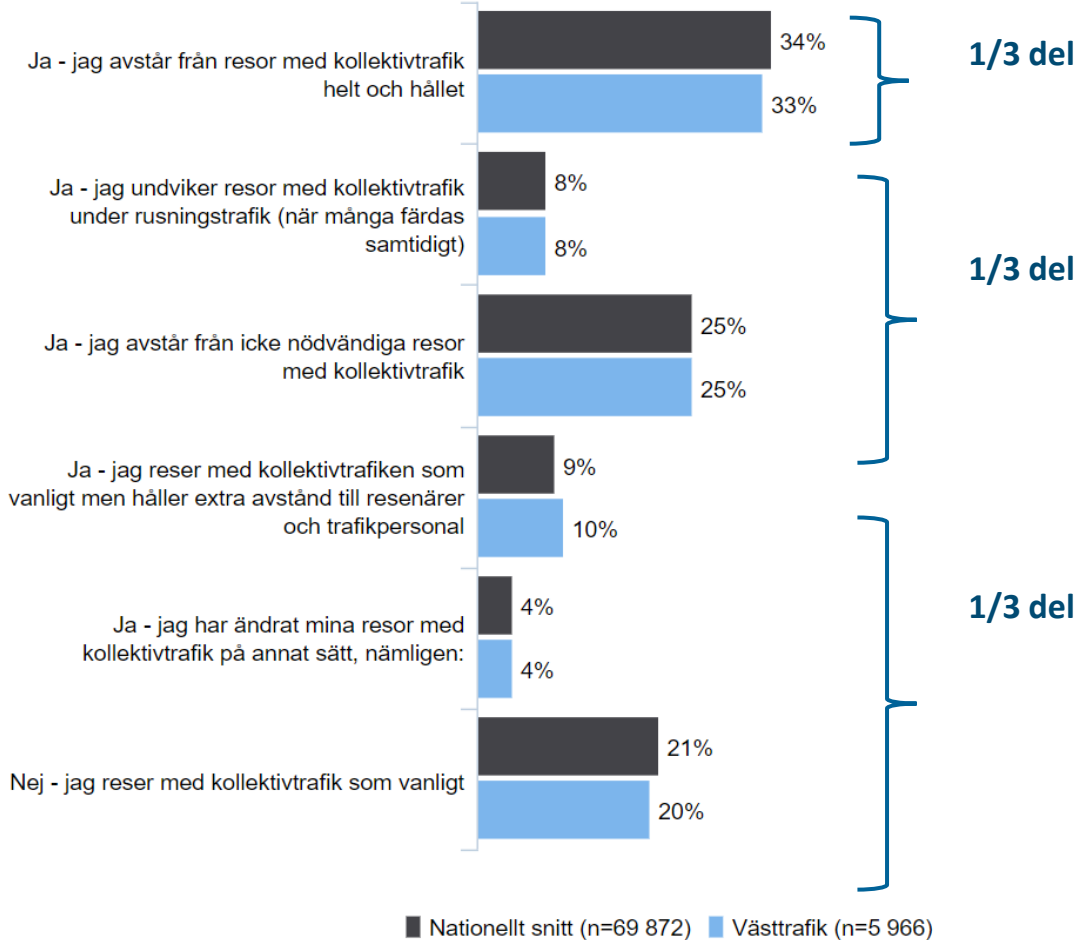
Andelen som uppger att möjligheterna att resa kollektivt har förbättrats minskar också. Troligtvis hänger detta samman med rekommendation att bara resa om nödvändigt.

Har utbrottet av coronaviruset medfört att du ändrat dina resvanor med kollektivtrafiken?

Ungefär en tredjedel uppger att de helt avstår från att resa.

Motsvarande tredjedel undviker delvis eller har förändrat hur de reser med kollektivtrafiken.

En tredjedel uppger att de fortsätter att resa som vanligt men vidtagit vissa åtgärder.



Filter: År = 2021, 2020

2. Invånarna och resenärerna om hur de tänker resa efter pandemin

- Flera undersökningar om resvanor efter pandemin har gjorts senaste året. Sammantaget visar dessa på en vilja att arbeta hemma i högre utsträckning än tidigare. Många anger 2-3 dagar i veckan.
- Det hänger dock inte bara på arbetstagarnas önskemål om var arbetstiden ska förläggas utan även på vad arbetsgivarna anser är acceptabelt efter att restriktionerna har lyfts.



Distansarbete – tre olika undersökningar om framtiden.

Källa: Hemarbete - flexibelt arbete är det nya normala. Netigate 2020



5 miljoner svenskar arbetar

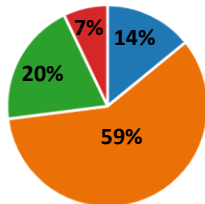
Var tredje har arbetat hemifrån

Två av tre gillar hemarbete

1 miljon jobbar hemifrån efter smittspridningen upphört

När förutsättningarna i framtiden medges kring lättnader i pandemirestriktionerna, hur stor del av din arbetsvecka uppskattar du då att förlägga på kontoret där du har din hemvist?

0-1 dagar	208
2-3 dagar	867
4-5 dagar	293
Annat	105



Källa: Det nästa normala. Koncernkontoret VGR 2021



Källa: Kontorsrapporten. Stockholms handelskammare 2021

Fler rapporter om distansarbete.

- TCO:s rapport om distansarbete "[Distansrevolutionen](#)" från 2021 visar att 58 % av tjänstemännen arbetade på distans i januari 2021 och 68 % av dessa trivdes bra med det. De allra flesta, 93 %, vill fortsätta att arbeta på distans åtminstone någon dag i veckan även efter pandemin.
- Bankkoncernen [Nordea](#) lämnar två kontor i Stockholm och inför också riktlinjer för distansarbete som innebär att detta kommer att bli tillåtet två dagar i veckan när restriktionerna lyfts. De anställda är inte nöjda med denna begränsning.
- Tankesmedjan Futurion gjorde sommaren 2020 en [undersökning](#) som visade att 71 % av de tillfrågade arbetsgivarna svarade att de inte vill att den egna personalen arbetar på distans när coronakrisen är över.
- Hur arbetslivet blir efter att corona-restriktionerna lyfts vet ingen med säkerhet men det verkar finnas viss risk för konflikter mellan arbetsgivare och arbetstagare om var arbetstiden ska förläggas, i hemmet eller på den fysiska arbetsplatsen.

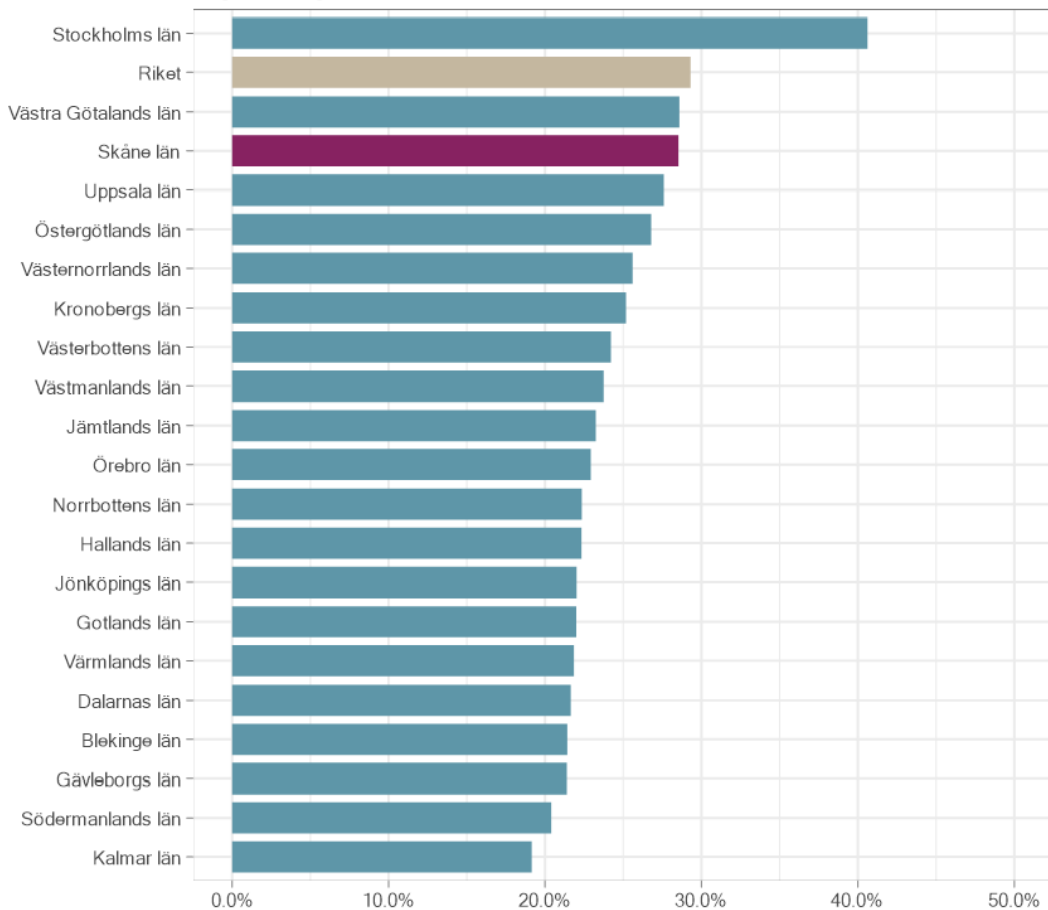
3. Möjlighet till distansarbete

- Utifrån SCBs sysselsättningsstatistik är en rimlig bedömning att andelen som har möjlighet att distansarbete är mellan 25 och 30 % för hela Västra Götaland.
- Det finns ett samband mellan hög utbildningsnivå och möjligheten att arbeta hemma. Det gör att andelen som kan distansarbete är högre i de större städerna.



Andel förvärsarbetande med möjlighet att arbeta från distans

Dagbefolkning 20-64 år, år 2018



Källa: SCB: Stativ

I diagrammet listas länen utifrån andelen förvärsarbetande med möjlighet att arbeta från distans. Stockholms län har den högsta andelen på 40 %. En förklaring är koncentrationen av huvudkontor och den finansiella marknaden där.

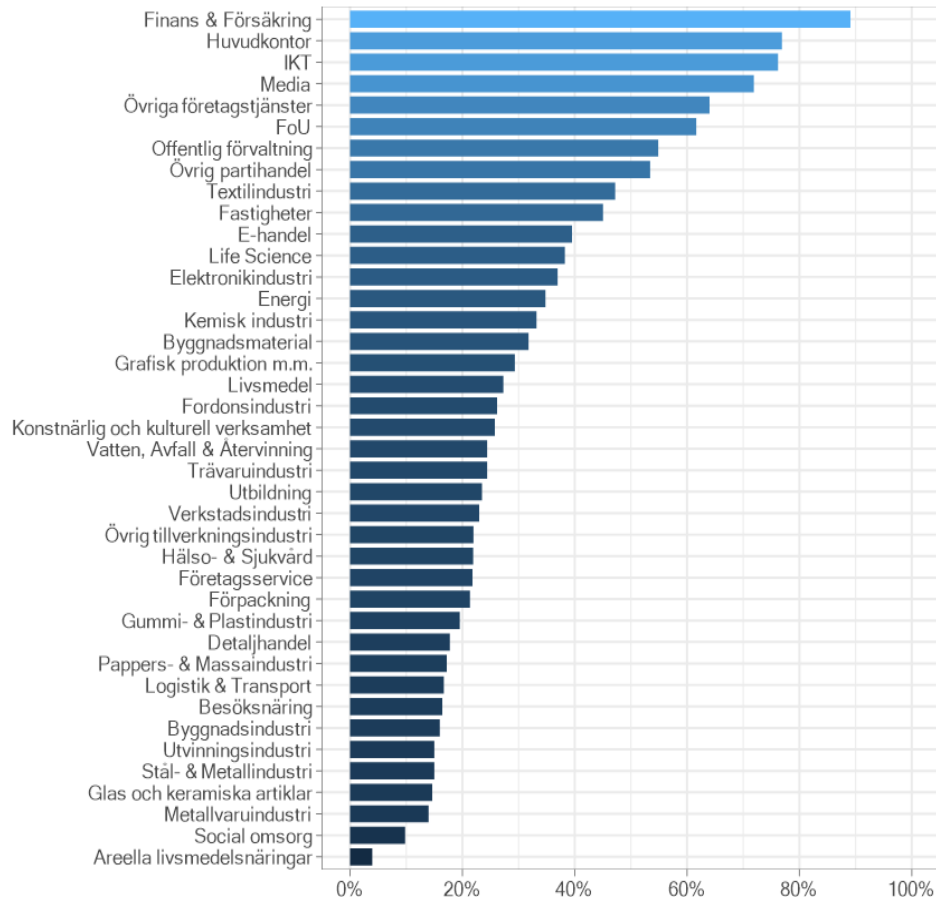
Västra Götaland och Skåne har en andel på 28 procent. Därefter följer länen i en fallande skala ner till Kalmar län som har en andel på 18 %.

Enligt OECD uppskattas mellan 33 – 51 % kunna jobba hemma i Sverige (2018).

Fördelat på delregioner i Västra Götaland är andelen 30 % i Göteborgsregionen och 24 % i Fyrbodal, Sjuhärad och Skaraborg.

Andel förvärsarbetande per bransch med möjlighet att arbeta från distans

Förvärsarbetande 20-64 år, riket år 2018



Källa: SCB: Stativ

I diagrammet listas branscher efter den andel av sysselsatta som bedöms ha möjlighet att distansarbeta.

Högst andel har branscher där flertalet sysselsatta har administrativa arbetsuppgifter kombinerat med hög utbildningsnivå. Till exempel finans och försäkring, huvudkontor, IKT, FOU och företagstjänster. Fordonsindustrin ligger på en andel kring 25 %. Lägst andel har areella livsmedelsnäringar och social omsorg.

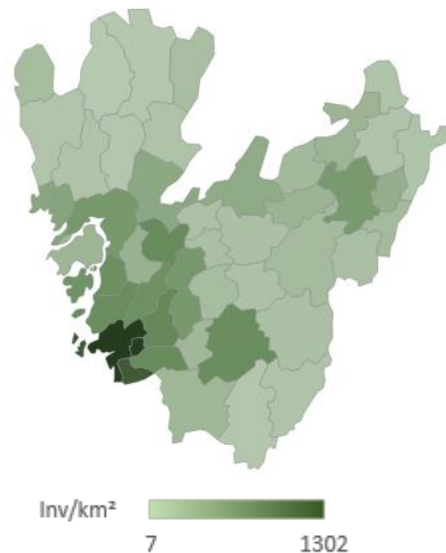
4. Förutsättningar för val av resa

- Det finns olika anledningar till att människor reser på olika sätt, bl a sysselsättning, inkomst, utbildningsnivå, körkort, tillgång till bil och även attityder och värderingar.
- Ett högt bil- och körkortsinnehav i ett område leder ofta till fler bilresor, och ett stort utbud av kollektivtrafik leder till fler kollektivtrafikresor.



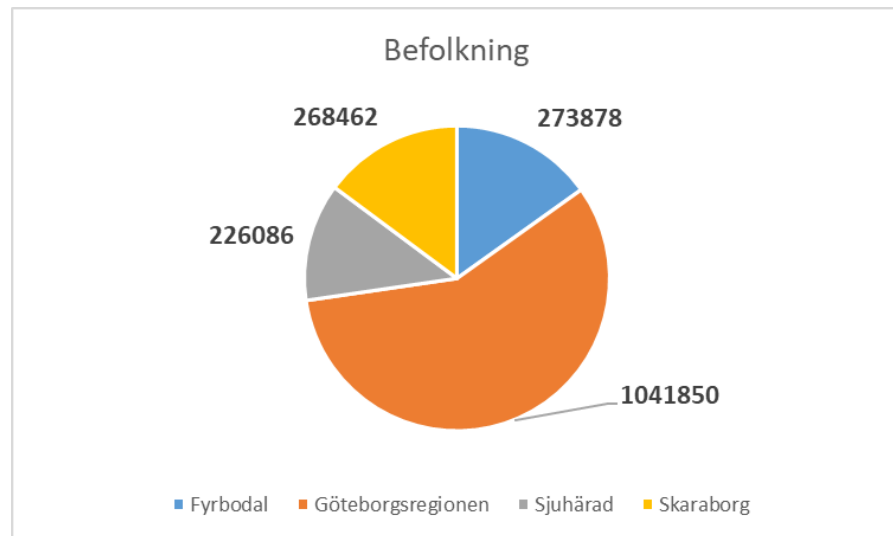
Grundläggande fakta om befolkningen i VG

- Västra Götaland och Kungsbacka (som ingår i Göteborgsregionen) har 1,8 miljoner invånare.
- Befolkningen i Västra Götaland har ökat med drygt 150 000 under de senaste 10 åren och beräknas öka med drygt 80 000 fram till 2030. Kungsbacka ökade under samma tid med 10 000 personer till knappt 85 000 personer och beräknas öka med drygt 6 000 personer fram till år 2030.
- Befolkningstätheten varierar mycket i regionen från 1 302 invånare per kvadratkilometer i Göteborgs kommun till ungefär sju per kvadratkilometer i Dals-Eds kommun. Befolkningstätheten generellt i Västra Götaland är 73 invånare per kvadratkilometer. Detta skapar variationer i förutsättningarna för invånarnas möjligheter att transportera sig.

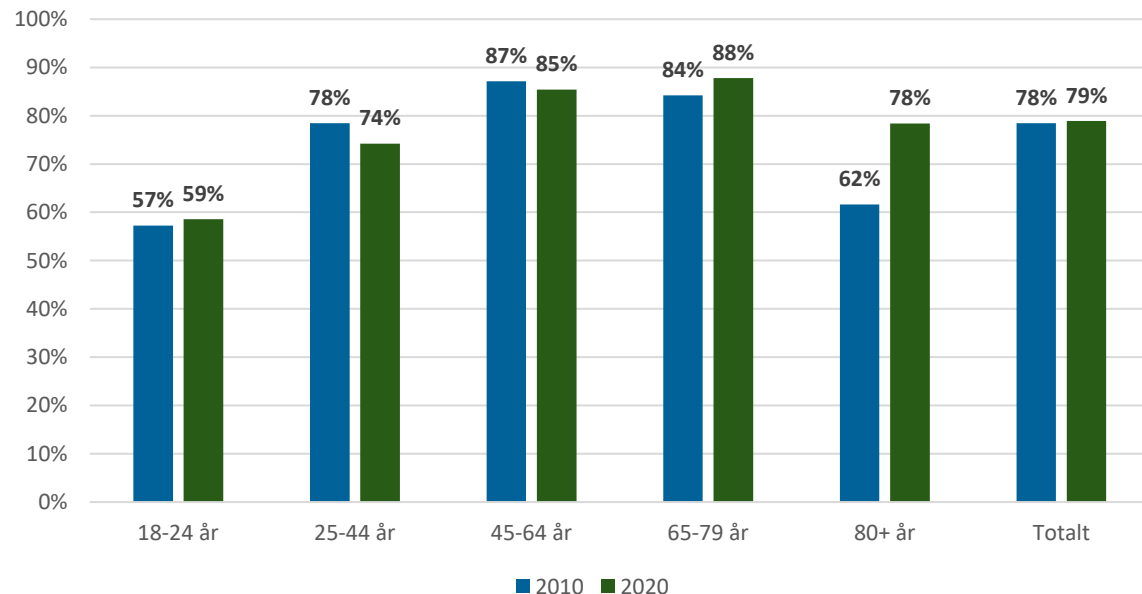


Så sysselsätter sig befolkningen:

- 50 % är förvärvsarbetande (893 300)
- 18 % är barn upp till 15 år (319 200)
- 3 % är gymnasiestuderande (59 200)
- 4 % är högskolestuderande inkl KY (72 800)
- 16 % är 69 år och äldre (278 300)
- 4 % är arbetslösa (66 000)
- 5 % är ej sysselsatta (97 300)

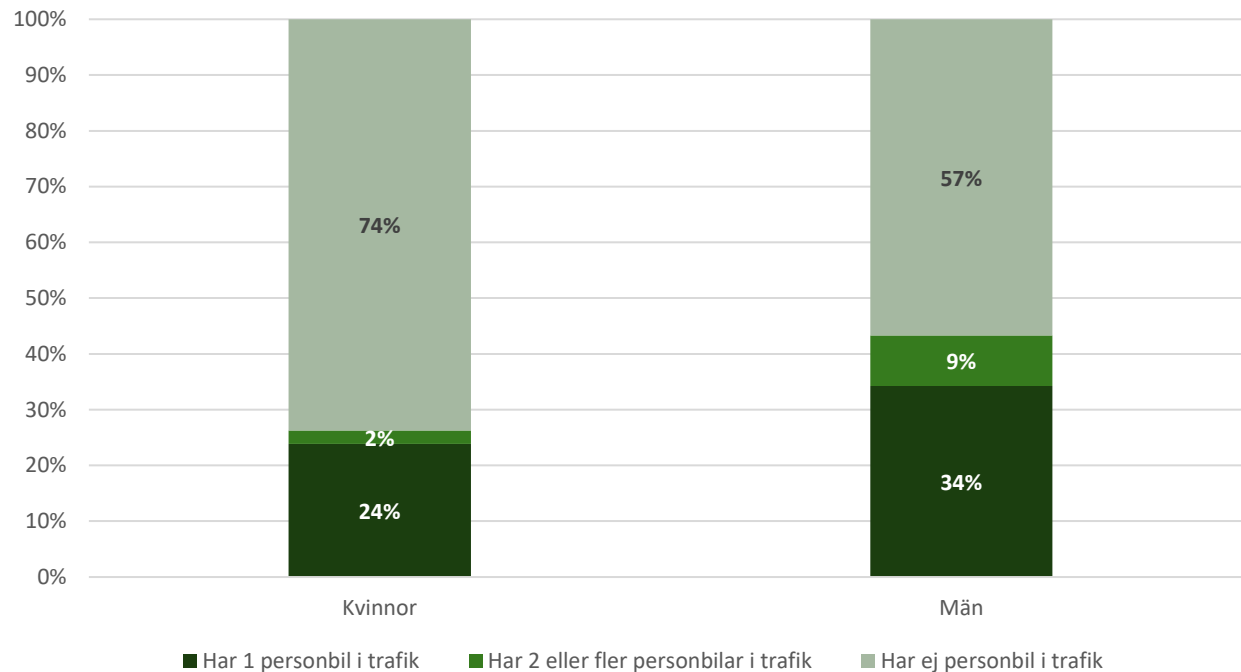


Innehav av körkort klass B andel av befolkningen i VG vid olika åldrar vid slutet av år 2010 och 2020



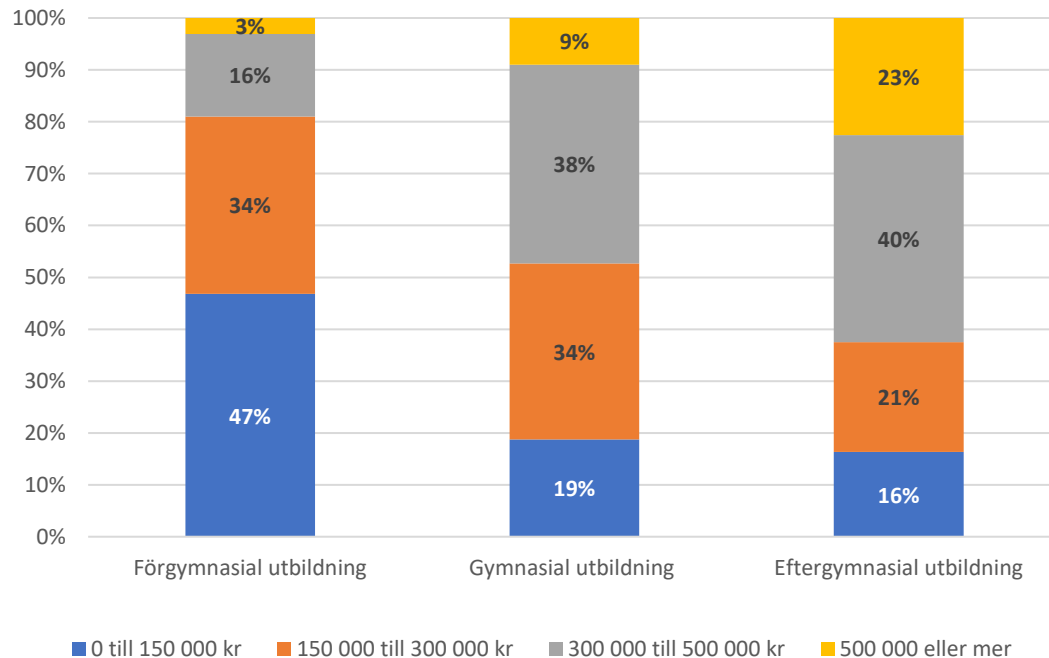
Körkortsinnehavet för klass B (personbil och lätt lastbil) i Västra Götaland har legat ganska konstant under den senaste 10-årsperioden, både totalt och per åldersgrupp. Vad som möjligtvis sticker ut är att andelen över 80 år som har körkort för personbil och lätt lastbil har ökat mycket under perioden.

Bilnehav i VG per kön 2018



I Västra Götaland har betydligt fler män än kvinnor en eller fler personbilar i trafik.

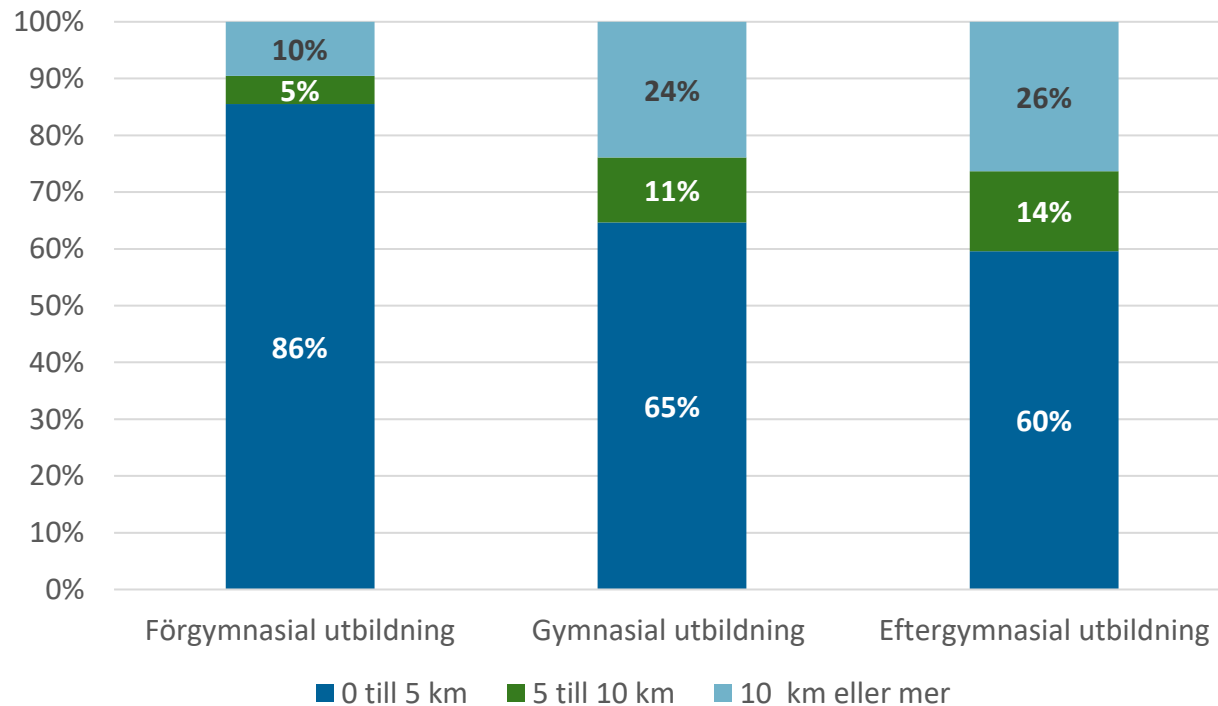
Förvärvsinkomst VG per utbildningsnivå 2018



Här visas hur förvärvsinkomsten hänger samman med utbildningsnivån. 3 % av dem med förgymnasial utbildning tjänar över 500 000 kr per år medan 23 % av dem med eftergymnasial utbildning tjänar lika mycket.

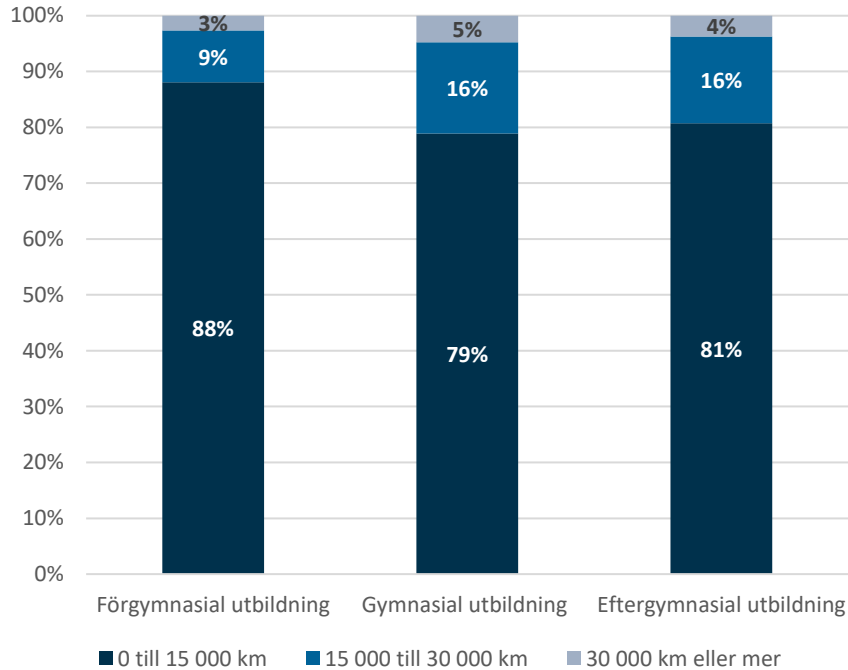
På följande sidor visas sambandet mellan utbildningsnivå och pendlingsintervall, körsträcka samt bilnehav.

Pendlingsintervall i VG per utbildningsnivå 2018



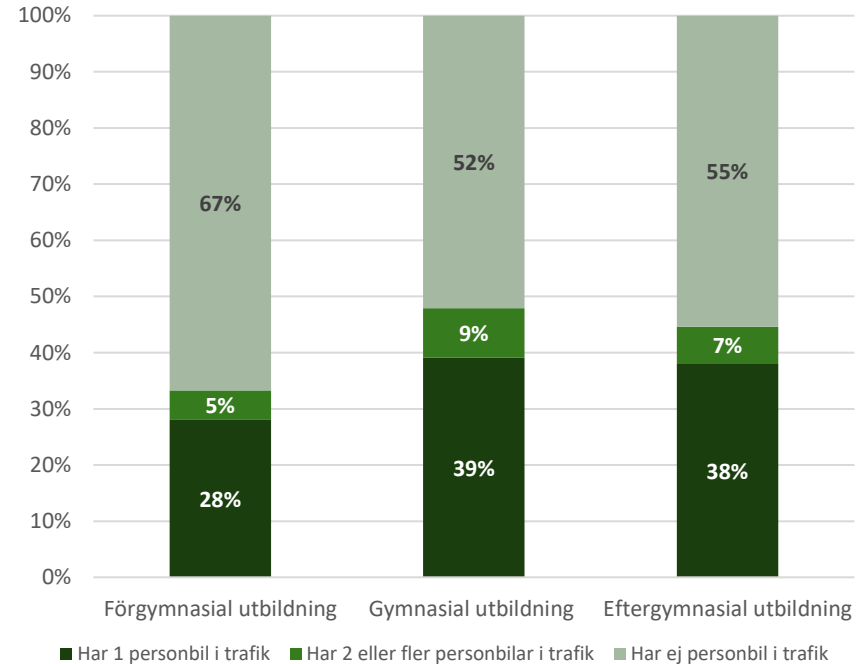
I diagrammet syns hur personer med gymnasial och eftergymnasial utbildning pendlar längre sträckor än personer med förgymnasial utbildning.

Körsträcka i VG per utbildningsnivå 2018



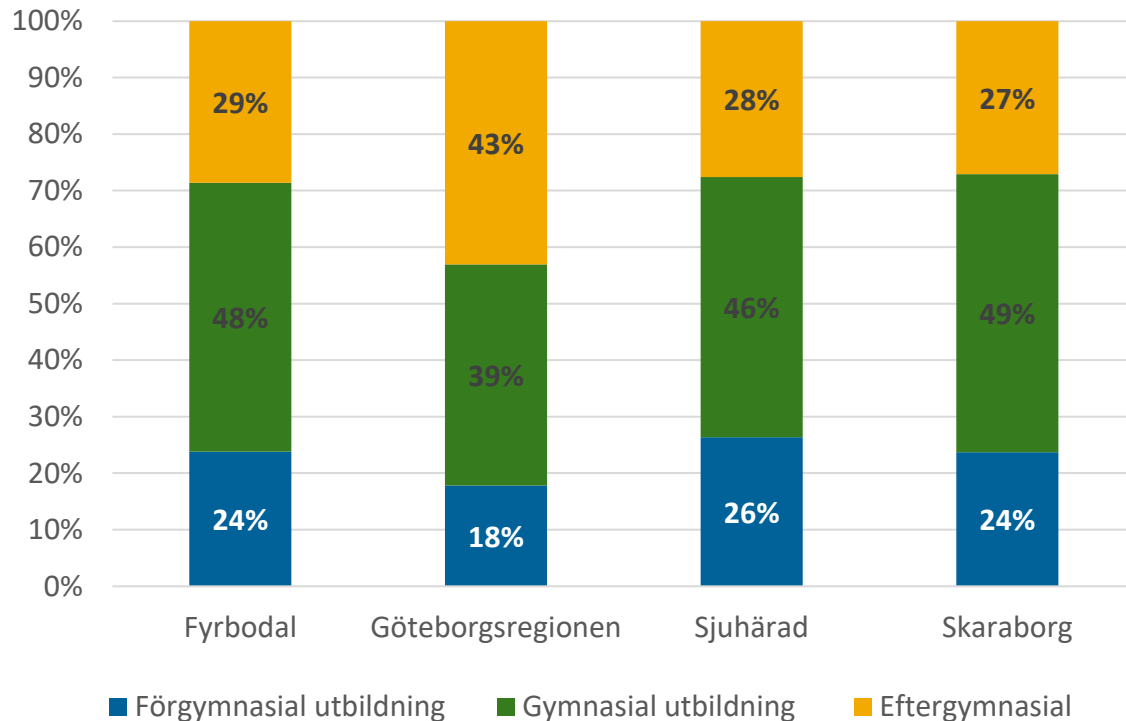
Personer med förgymnasial utbildning kör i högre grad kortare sträckor med sina fordon än personer med gymnasial eller eftergymnasial utbildning.

Bilnehav i VG per utbildningsnivå 2018



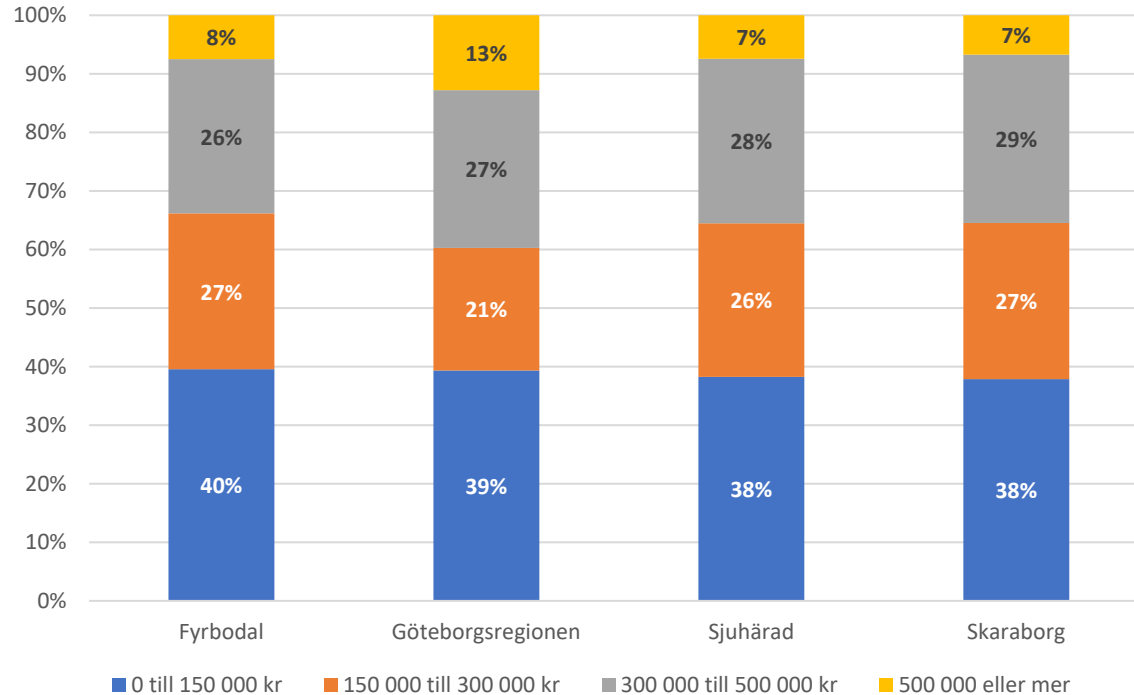
Personer med förgymnasial utbildning saknar i högre grad tillgång till personbil i trafik jämfört med personer med gymnasial eller eftergymnasial utbildning.

Utbildningsnivå per kommunalförbund 2018



Göteborgsregionen skiljer ut sig med en högre andel gymnasieutbildade och eftergymnasialt utbildade. Övriga kommunalförbund har en högre andel förgymnasialt utbildade.

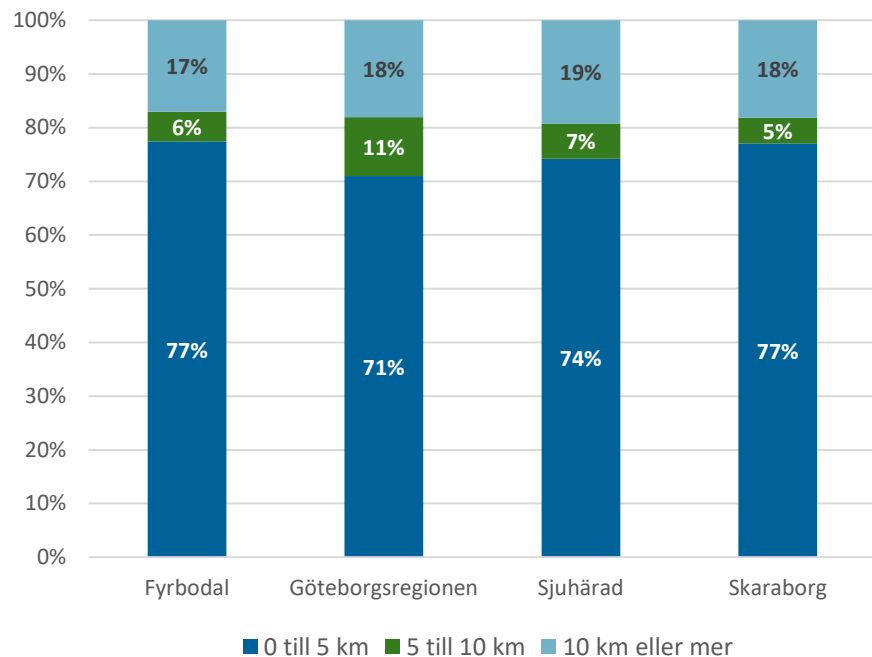
Förvärvsinkomst per kommunalförbund 2018



Tre av kommunalförbunden - Fyrbodalen, Sjuhärad och Skaraborg - är relativt homogena i fördelningen av förvärvsinkomsten.

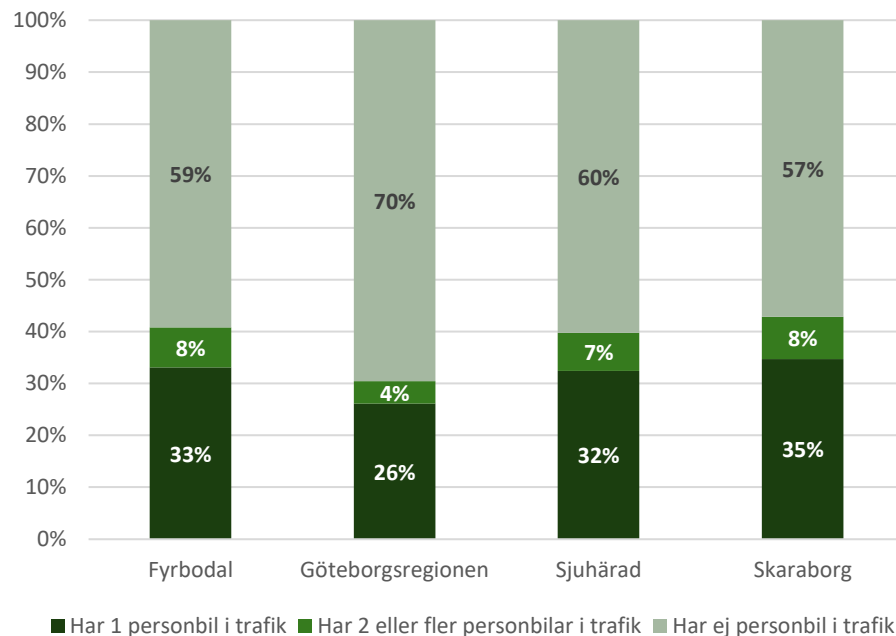
Göteborgsregionen skiljer däremot ut sig med en något högre andel invånare med höga förvärvsinkomster.

Pendlingsintervall per kommunalförbund 2018



Pendlingsintervallen per kommunalförbund skiljer sig inte nämnvärt förutom när det gäller Göteborgsregionen som har något högre andel invånare som pendlar 5-10 km.

Bilnehav per kommunalförbund 2018



Bilnehavet är ganska jämnt fördelat i regionen förutom i Göteborgsregionen som har en betydligt högre andel invånare som saknar personbil i trafik och därmed också en lägre andel invånare med 1 eller fler bilar.

5. Några rapporter om resandet efter pandemin

- Resandet under covid-19 och blickar mot framtiden, VTI
- Hur kommer det kollektiva resandet att se ut efter pandemin? Transdev
- Will we travel less after the pandemic?, Jonas Eliasson, Linköpings universitet
- Omstart för kollektivtrafiken, K2 Centrum



Resandet under covid-19 och blickar mot framtiden, VTI

- Kollektivtrafiken uppfattas till viss del som en högriskmiljö för smittspridning, vilket också fått många att undvika den.
- Det som tidigare krävdes ett resande för, görs nu digitalt. Exempel på detta är arbete, inköp samt vissa andra aktiviteter. Detta är praktiker som högst sannolikt kommer att bestå i någon utsträckning även efter pandemin, och därmed långsiktigt förändra resande och transporter.
- I denna studie framkommer inget som tyder på att människor, på grund av pandemin, börjat tänka väsentligt annorlunda eller fått andra värderingar när det kommer till hållbart resande.
- Troligt med minskad efterfrågan på kollektivtrafik, bland annat på grund av distansarbete, förändrat sätt att vilja betala för resandet. Här kan incitamenten att lösa månads- och årskort minska. En annan utmaning handlar om att återuppbygga attraktiviteten för kollektivtrafiken, och att den uppfattas som säker ur smittohänseende.

Hur kommer det kollektiva resandet att se ut efter pandemin? Transdev

- Risken att smittas i kollektivtrafiken är liten – men oron att bli smittad är hög.
- Permanent minskat antal resenärer riskerar ge minskade intäkter och en negativ spiral med minskat kollektivtrafikutbud.
- Viktigt att återfå förtroendet när pandemin klingar av.
- Förändra utifrån nya vanor – mer mikromobilitet i städerna, kollektivtrafikstråk matar in till större orter/städer, anropsstyrd trafik och flexibla lösningar.
- Se över finansieringsmodellerna, nya finansieringskällor – ex. riktade parkeringsavgifter eller trängselskatt.

Källa: [Transdev_Rapport2021_Trender_covid19.pdf](#)



Will we travel less after the pandemic?

Jonas Eliasson, Linköpings universitet

- Personresande har påverkats betydligt mer under pandemin än godstrafiken som nästan inte påverkats alls. Resor med kollektivtrafik har i stort sett halverats medan biltrafiken har påverkats måttligt. Flygresandet har minskat absolut mest.
- Många har fått nya digitala vanor och en ökad digital mognad under pandemin. Rimligtvis kommer effekterna kvarstå till stor del.
- Troligtvis kommer inte resvanorna påverkas i så hög utsträckning. Enligt Eliasson har möjligheten att ha goda kontakter över långa avstånd snarare ökat efterfrågan på resor och transporter i ett historiskt perspektiv. Sannolikt kommer vi resa minst lika mycket som förut, samtidigt som vi fortsätter med våra digitala aktiviteter.
- Flygtrafiken kan däremot dröja lite längre med innan det återvänder till nivån innan pandemin. Internationella reserestriktioner kommer finnas kvar ett tag till. Flygplatser och flygbolag har påverkats av lägre lönsamhet och sannolikt kommer inte utbudet av lågprisbiljetter att vara lika stort.

K2 antologin "Omstart för kollektivtrafiken"

- Fokus på att dra nytta av nya möjligheter, idéer och perspektiv för en hållbar framtid
- 13 olika artiklar lyfts under tre olika teman
 - En ny vision för kollektivtrafiken
 - Finansiering, styrmedel och teknisk utveckling
 - Jämlika och hälsosamma transporter





VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Kontaktpersoner Regional utveckling

Martin Elofsson, kollektivtrafik och infrastrukturavdelningen

Cecilia Olbin Gard, enheten samhällsanalys

Maria Larsson, enheten samhällsanalys