

Så påverkas pendlingsvanor av en pandemi

– en mobilitetstudie under unika
förutsättningar



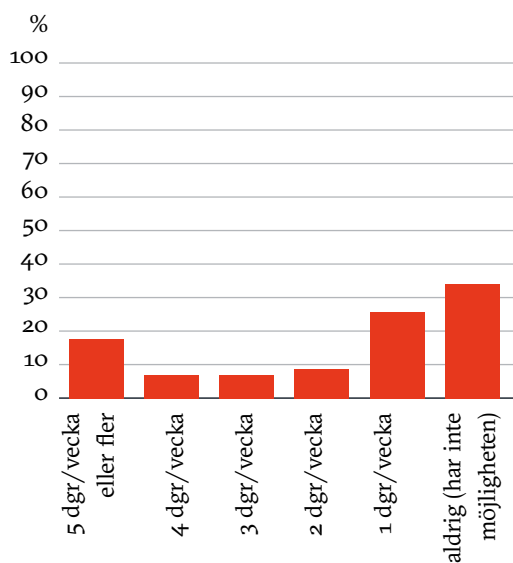
Pendlingsvanor under en pandemi

Hur vi reser, pendlar och arbetar har under många år stått under förändring med nya resmöjligheter, och med mål om ökad jämlikhet, mindre utsläpp och bättre framkomlighet. Men det vi upplevde i våra större städer under våren 2020 hade få kunnat förutse. Förändringen skedde blixtnabbt, nya vanor etablerades och mycket tyder på att en del av dessa vanor kan komma att bestå.

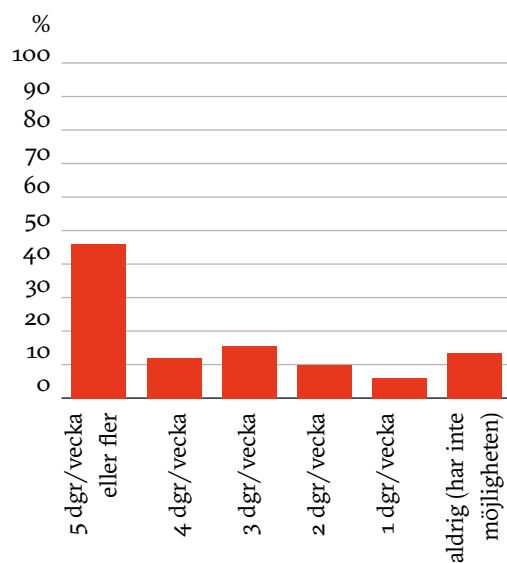
Under månadsskiftet maj/juni 2020 genomförde WSP en enkätundersökning med 1800 svarande från de tre storstadsregionerna för att ta reda på hur människor förändrat sina vanor kopplat till pendling och resande. WSP ställde även frågor kring hur resenärerna trodde att de skulle agera när pandemin ebbat ut.

Resultatet följer de trender vi sett i städernas egna mätningar under pandemin, både i Sverige och runtom i världen. De som bor i storstadsregionerna reser generellt betydligt mindre under pandemin, både när det gäller arbetsresor och privata resor. Andelen som säger att de jobbar hemma på heltid har fördubblats från 18 procent till 47 procent.

Hur ofta arbetade/studerade du på distans innan pandemin?



Hur ofta arbetade/studerade du på distans nu under pågående pandemi med gällande restriktioner?



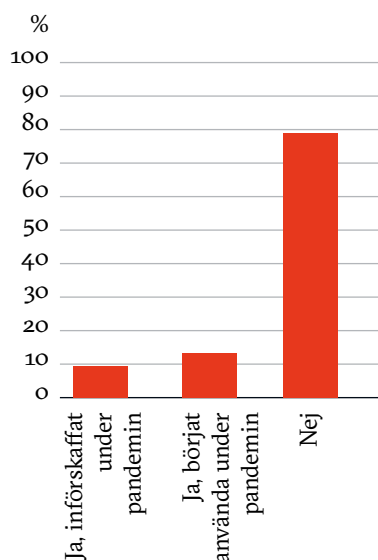
Enkäten skickades via det globala undersökningsföretaget CINT till ett representativt urval av invånare i Stockholms, Västra Götalands och Skånes län i åldern 18-70 år. Datainsamlingen gjordes den sista helgen i maj 2020. Frågebatteriet bestod i huvudsak av frågor kring resor till och från arbete/studier innan Coronapandemin, under pandemin och hur man tror att man kommer att resa när pandemin ebbat ut. Enkäten besvarades av totalt 1800 personer bestående av 1000 invånare i Stockholms län, 500 i Västra Götalands län och 300 i Skåne län.



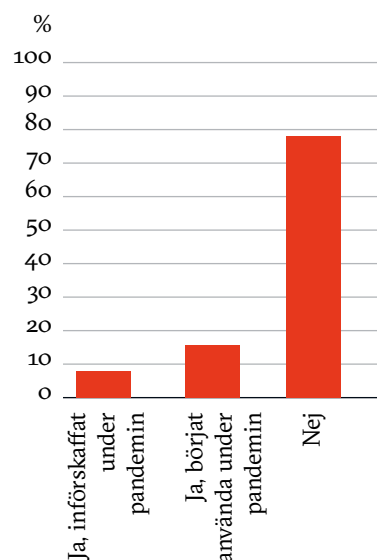
Resultatet pekar också på en kraftig minskning i kollektivtrafiken, något de svarande tror till viss del kommer bestå. Så många som varannan pendlare känner sig tveksam att återgå till kollektivt resande även när pandemin har ebbat ut. Framför allt pekar resultatet på att resenärerna

övergått till att åka bil, cykla eller gå. Nio procent anger att de införskaffat bil under pandemin, ytterligare 12 procent säger att de använder bilen mer. Mer än en av fem säger att de skaffat en cykel och ytterligare 14 procent anger att de cyklar mer än innan.

Under pandemin, har du införskaffat och/eller börjat använda personbil?



Under pandemin, har du införskaffat och/eller börjat använda vanlig cykel?

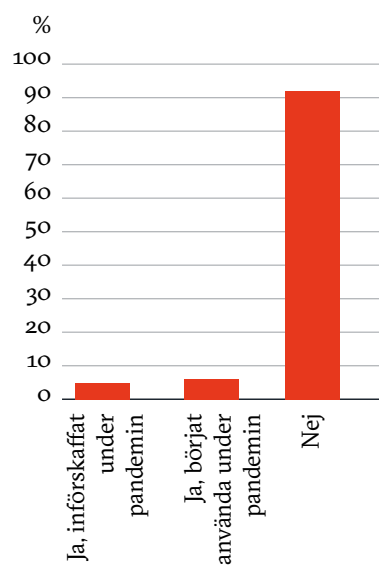




Elsparkcykel är fortfarande ett ganska nytt inslag i trafiksystemet, men det är ändå tio procent som säger att de antingen införskaffat eller börjat använda elsparkcykel under pandemin. Enligt tidigare beräkningar är så kallad delad

mobilitet mindre än 0,1 procent av det totala resandet. Potentialen ur trängselsynpunkt borde dock vara stor, men det återstår att se om vi kommer se än snabbare ökning av användandet än tidigare när samhället återgår till det mer normala

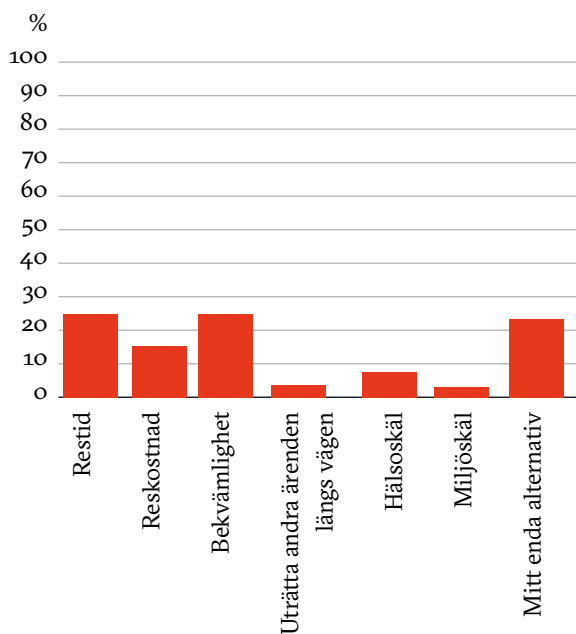
Under pandemin, har du införskaffat och/ eller börjat använda egen elsparkcykel?



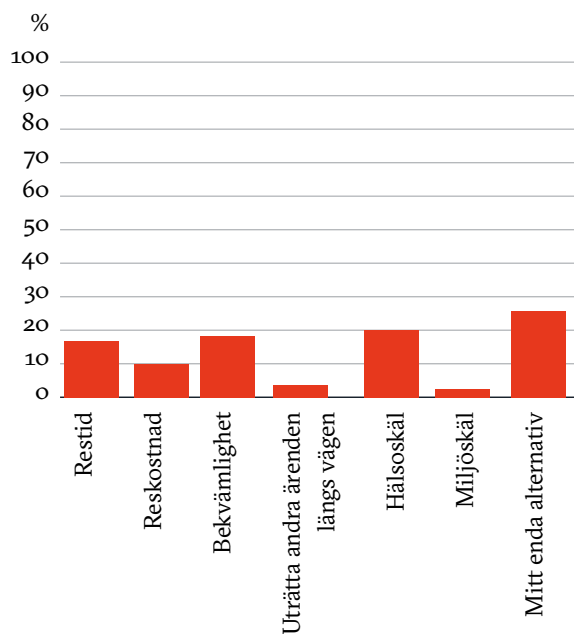
Hälsan verkar spela en roll i människors beslut om resesätt. Åtta procent anger att hälsoskäl var viktigast för deras val av resesätt innan pandemin – framförallt de som valde att cykla eller gå. Under

den pågående pandemin angav mer än 20 procent att hälsoskäl är det viktigaste faktorn i beslutet. En tredjedel av de som åker kollektivt under pandemin anger att de inte har något val.

Vilket är främsta skälet till ditt färdmedelsval för resa till och från arbete/studier innan pandemin?



Vilket är främsta skälet till ditt färdmedelsval för resa till och från arbete/studier nu under pågående pandemi med gällande restriktioner?



Så kan resmönstren se ut efter pandemin

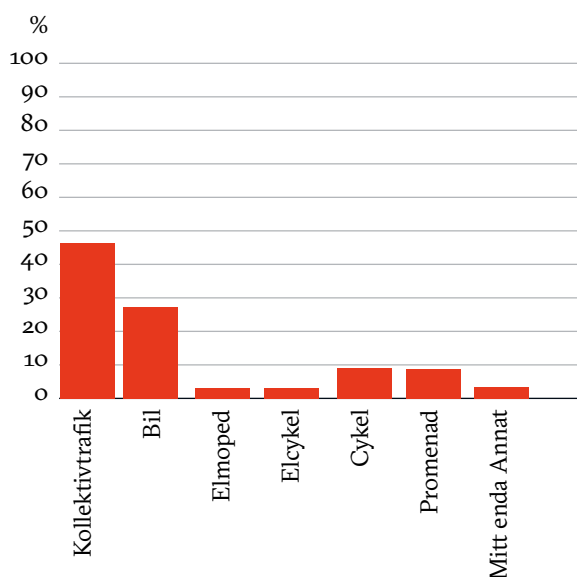
När vi frågar hur människor tänker att deras resor kan se ut efter pandemin ebbat ut ser vi att en del av detta nya resmönster kan komma att kvarstå. Det syns framförallt i en minskad andel resor som kan komma ske med kollektivtrafik: ner från 47 procent till 38 procent för arbetsresor och 42 procent till 32 procent för privata ärenden.

Av dem som säger att de tidigare oftast åkte kollektivtrafik kommer 70-80 procent

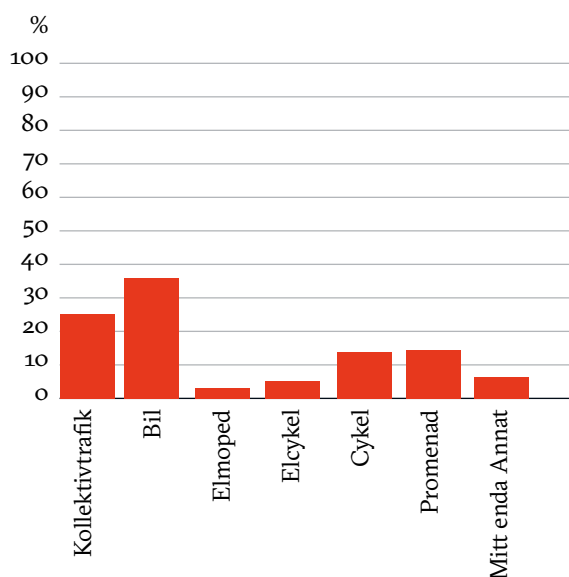
av dem fortsätta att göra så även när pandemin ebbat ut. Av dem som tänker byta färdmedel väljer cirka hälften bil, en fjärdedel cykel och en fjärdedel gång.

Detta är människors egna tankar om hur de kommer resa i framtiden. Vi vet från tidigare studier att vi människor är ganska dåliga på att förutspå hur vi kommer bete oss i framtiden. Trots detta ger resultatet oss en fingervisning om framtiden.

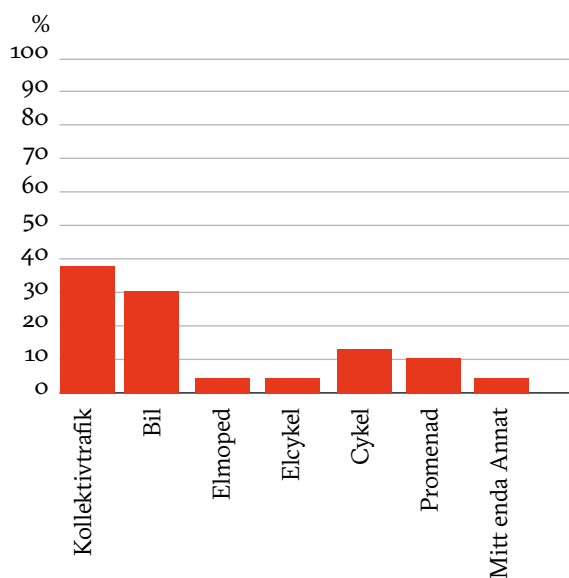
Ditt vanligaste färdmedel för resa till och från arbete/studier innan pandemin?



Ditt vanligaste färdmedel för resa till och från arbete/studier nu under pågående pandemi med gällande restriktioner?



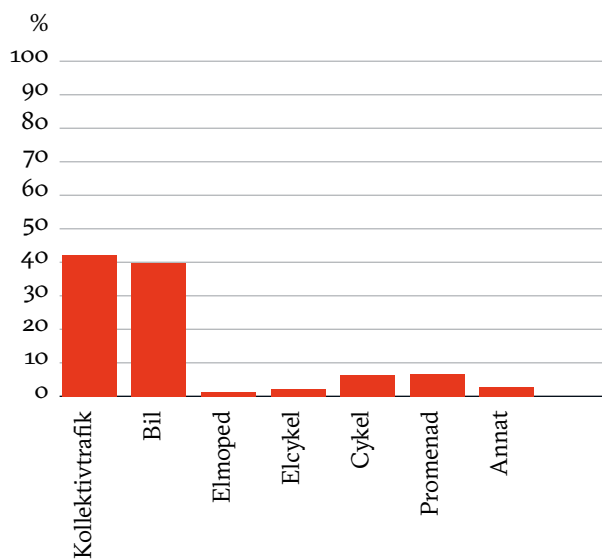
Ditt vanligaste färdmedel för resa till och från arbete/studier när pandemin ebbat ut och Folkhälsomyndigheten hävt restriktionerna?



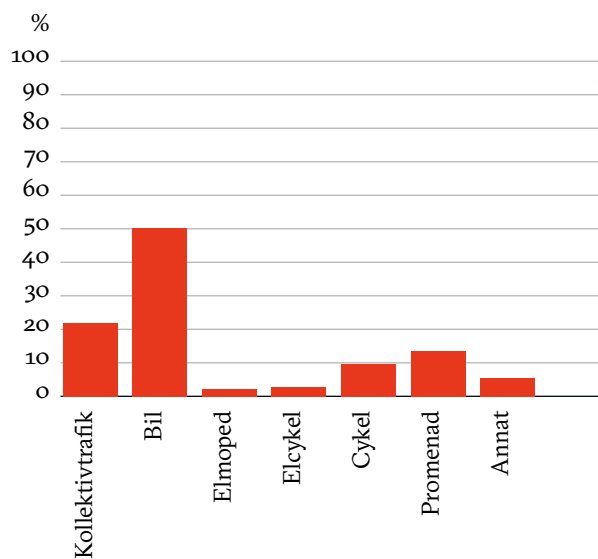
Att fler kan komma att välja bilen kan vara oroväckande för de som bor i storstadsregioner och som redan idag tidvis lider av bilköer och trängsel. Men det

finns en annan viktig faktor att ta hänsyn till: att fler kanske väljer att fortsätta jobba hemma i större utsträckning.

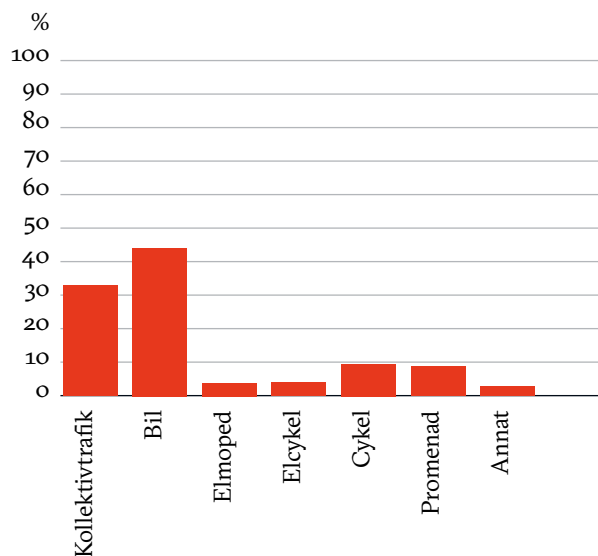
Vilket färdmedel använde du oftast för privata resor/ärenden innan pandemin?



Vilket färdmedel använder du oftast för privata resor/ärenden nu under pågående pandemi med gällande restriktioner?



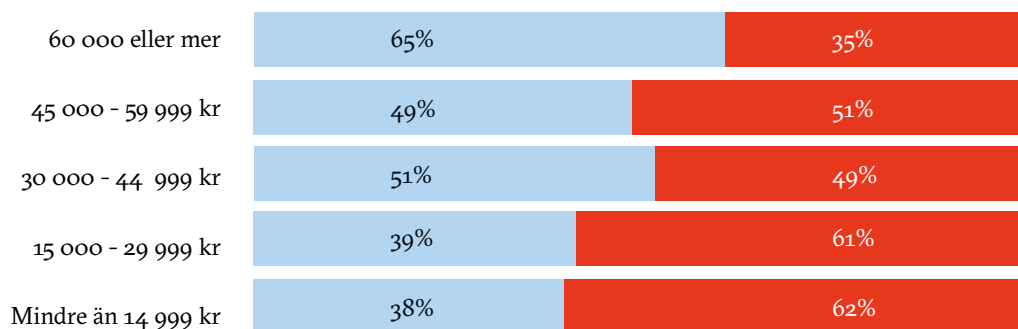
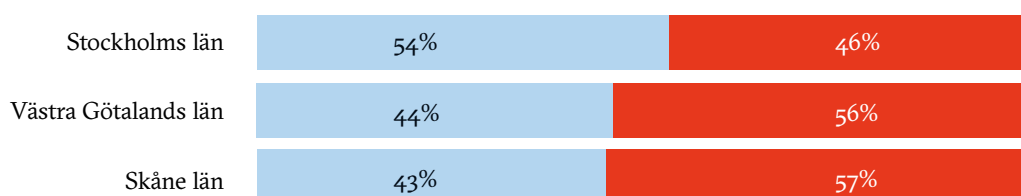
Vilket färdmedel tror du att du oftast kommer använda för privata resor/ärenden när pandemin ebbat ut och Folkhälsomyndigheten hävt restriktionerna?



Inkomst och kön påverkar möjligheten till hemarbete

Lite över 50 procent av de svarande har möjlighet att jobba på distans. Detta är något högre än tidigare uppskattningar innan pandemin, som låg närmare 30-40 procent. Det är lite högre i Stockholmsregionen (cirka 50%) jämfört med Skåne och Västra Götaland (strax över 40%), och vanligare för män än

för kvinnor. Skillnaden är tydligast vad gäller inkomst: bland de som bor i hushåll där månadsinkomsten är under 30,000 kronor i månaden är det cirka 40 procent som har möjlighet att jobba hemma, medan de i hushåll med inkomst över 60 000 kronor i månaden är det nästan 65 procent som kan jobba hemma.

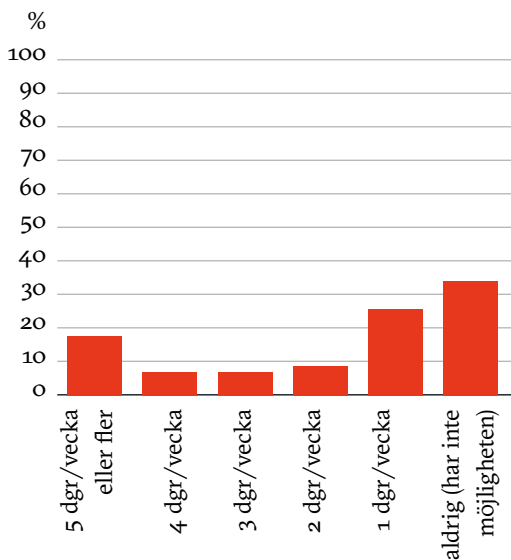


Ja Nej

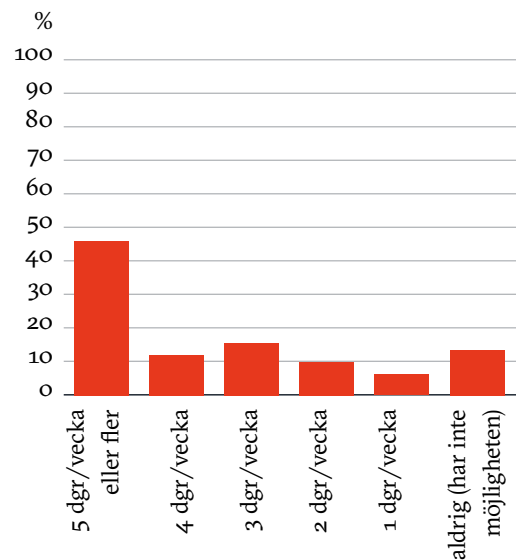
Av de som har möjlighet att jobba hemma anger 65 procent att de gjorde det minst en gång i veckan innan pandemin. Under pandemin uppgår detta till nästan 90 procent – och nästan 50 procent som säger att de jobbar hemma fem dagar i veckan eller fler. Efter pandemin tror 85 procent att de kommer jobba hemma minst en

dag i veckan, men andelen som tror att de jobbar hemma mer än fem dagar i veckan utgör knappt 20 procent. Det vill säga, människor tror att de kommer jobba hemma fler dagar i veckan när pandemin ebbat ut, men andelen som tror att de kommer jobba på heltid hemifrån kan gå tillbaka till samma nivå som innan pandemin

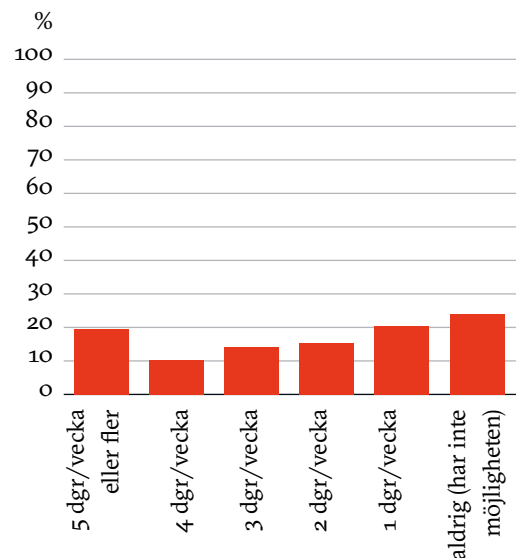
Hur ofta arbetade/studerade du på distans innan pandemin?



Hur ofta arbetade/studerade du på distans nu under pågående pandemi med gällande restriktioner?



Hur ofta tror du att du kommer arbeta/studera på distans när pandemin ebbat ut och Folkhälsomyndigheten hävt restriktionerna?



Kommer vi se en trafikinfarkt när allt fler övergår till bil?

Om en högre andel väljer att ta bilen till jobbet, samtidigt som fler jobbar hemma någon eller några dagar i veckan - kommer biltrafiken då totalt sett att öka eller minska? Det är svårt att dra för långtgående slutsatser från denna undersökning, men om vi tittar på resor till jobbet finns det skäl att tro att det kan landa på ungefär samma nivå som innan pandemin, kanske något högre, kanske något lägre. Det vill säga att den ökning av biltrafik för resor till jobbet skulle kunna motsvaras av den minskning av biltrafiken som blir till följd av att fler jobbar hemifrån. (Det ska dock påpekas att detta bortser från eventuella effekter av lågkonjunktur). Resor till jobbet utgör dock endast cirka 20-30 procent av alla personresor och andelen som tror att de väljer bil för privata resor och andra ärenden efter pandemin ökar ganska mycket.

Detta tyder på att vi kommer se en ökning av biltrafiken totalt sett. Det finns alltså all anledning att ha kvar de styrmedel som redan finns för biltrafiken, och framförallt de som är någorlunda flexibla och kan anpassas efter oförutsägbara förändringar, såsom parkeringsavgifter och trängselskatten.

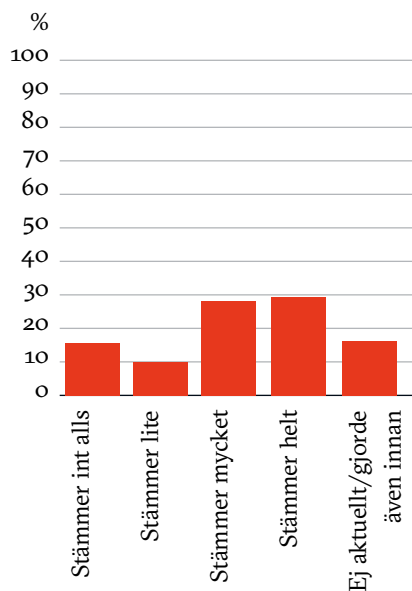
Det är något mer tydlig att cykeltrafiken, med både vanliga cyklar och elcyklar kan komma att öka. Det minskade resande med cykel på grund av att fler jobbar hemma motsvarar inte den ökning till följd av de som byter till cykel från ett annat färdmedel, främst kollektivtrafik. Ökningen kan vara allt från några få procent upp till 40 procent. (Det ska påpekas att undersökningen gjordes i en solig vecka i maj, och vi hade kanske fått ett annat resultat om den gjordes en regnig höstvecka).

Tillfälliga cykelbanor är ett sätt att möta nya vanor

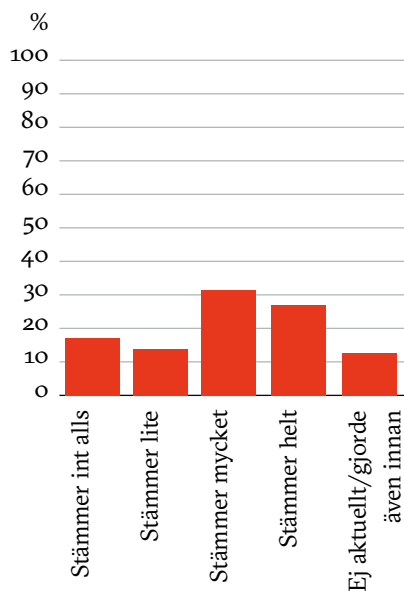
Vi frågade också vad som skulle få fler att välja cykeln för resor till arbete eller studier. Viktigast var fler cykelvägar (28 procent), därefter bredare cykelvägar (25 procent). Det finns nu flera exempel på städer som snabbt bygger ut sitt cykelvägnät för att klara ett ökat antal cyklister och för att avlasta kollektivtrafiken som klarar inte samma kapacitet med den fysiska distanseringen som krävs. London förbereder för en tiodubbling av antalet cyklister och Paris ska bygga 650 kilometer nya cykelvägar. Intresset för elsparkcyklar och andra former av så kallad mikromobilitet kan också påverka hur vi utformar cykelbanor. Vi kommer behöva förbereda för att klara en större bred av mobilitetslösningar.

Det finns tecken på att andelen som promenerar till jobbet kan öka vilket ökar kraven på stadsplaneringen. Vikten av vistelseytor utomhus har visat sig vara mycket viktiga under pandemin, både för motion men också för att kunna umgås utomhus. I undersökningen svarar hela 57 procent att de blivit medvetna om vikten av parker och grönområden samt andra mötesplatser i närmiljön. Utöver tillfälliga cykelvägar satsar städer på mer utrymme för gående samt för att medborgare ska kunna vistas utomhus och på uteserveringar. Vancouver, Kanada har satt som mål att omfördela 11% av gatutrymmet från bilvägar och parkering till förmån för cykel, kollektivtrafik eller offentliga platser. Flera städer har också lättat på krav för att få till fler uteserveringar.

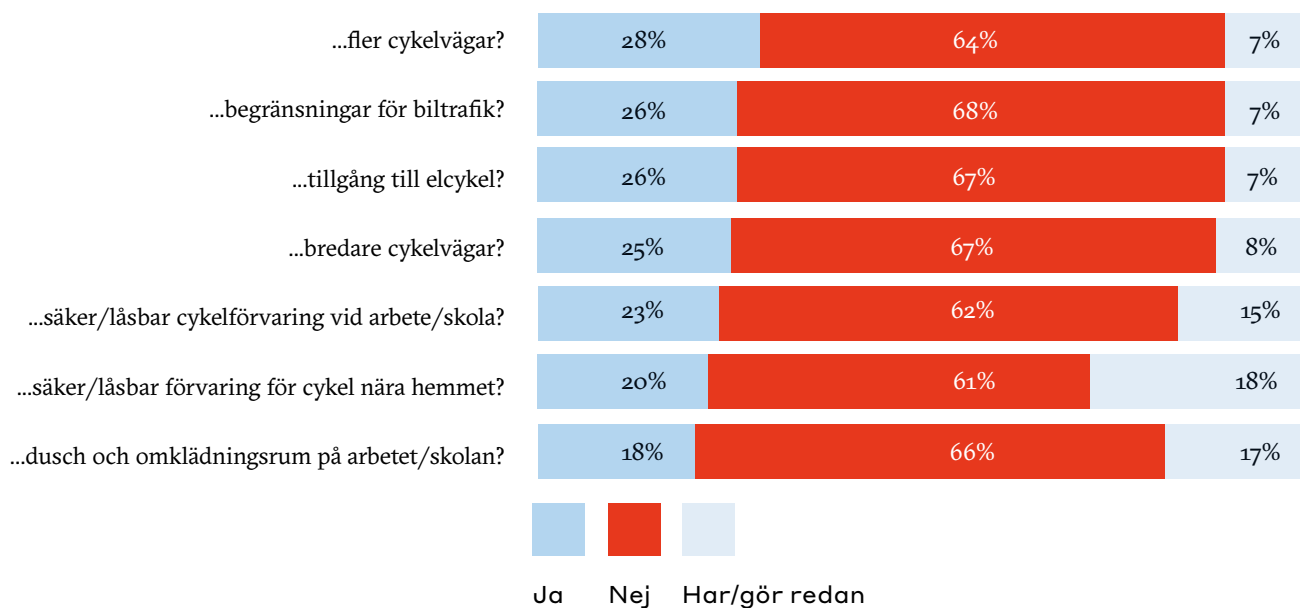
Pandemin har gjort mig medveten om hur viktigt det är med parker och grönområden i min närmiljö



Pandemin har fått mig att inse hur viktigt det är att det finns platser där man kan ses och interagera med andra människor



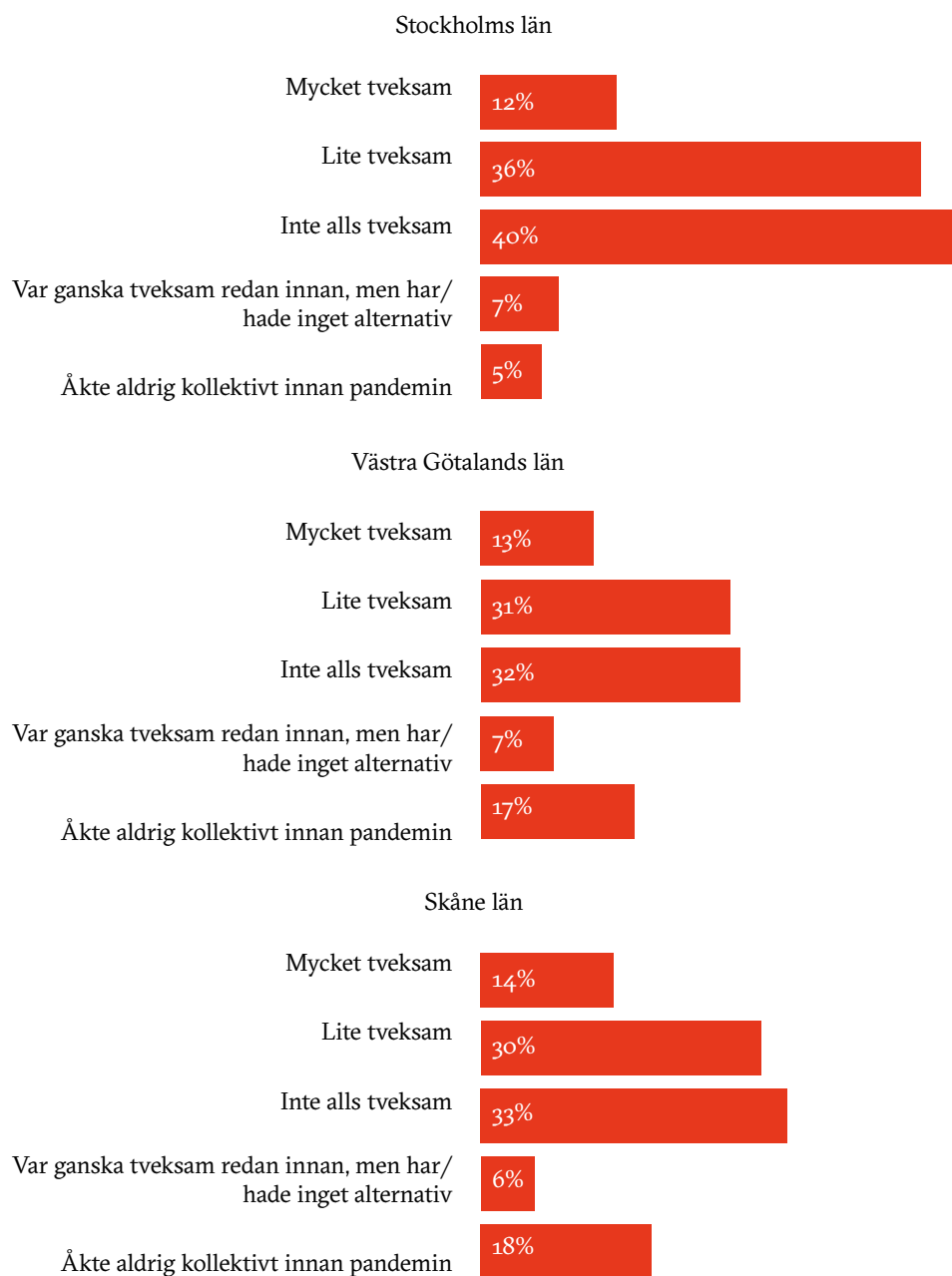
Skulle nedan faktorer göra att du oftare än idag skulle välja att cykla till arbete/studier



Kollektivtrafiken kan tappa cirka en av fem resenärer

Det är tydligt att kollektivtrafiken kan tappa en del resenärer, både genom att resenärer byter färd sätt för både resor till arbetet och andra resor, samt att de som ofta väljer kollektivtrafik jobbar hemma flera dagar i veckan. Denna undersökning tyder på att kollektivtrafiken kan tappa cirka en av fem resenärer i

storstadsregionerna – kanske ännu mer. Mer än 50 procent av de som åkte kollektivtrafik innan pandemin anger att de är lite eller mycket tveksamma inför att åka kollektivt i samma utsträckning som tidigare med tanke på smittorisk. Stockholmare är minst tveksamma, Skåningar mest tveksamma.

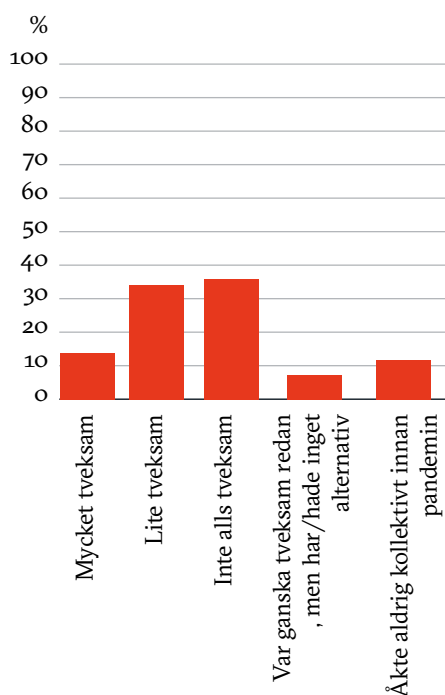




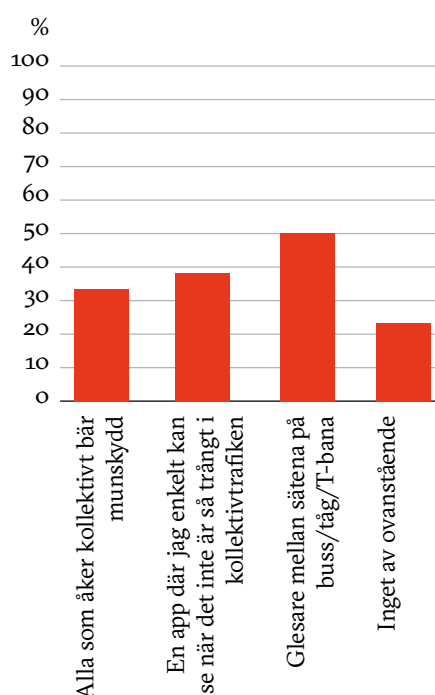
Hälften skulle vara mindre tveksamma inför att resa kollektivt om det vore glesare mellan sittplatserna; 38% skulle vilja ha en app som visar hur trångt det är i vagnar och bussar. Beräkningar gjorda av WSP i Australien <https://www.wsp.com/en-AU/insights/covid-19-and-public-transport-from-response-to-recovery> visar att även med en

ganska lätt nivå av fysisk distansering, skulle kapaciteten i pendeltåg minska med cirka 50 procent, och på bussar och spårvagnar med minst 70 procent. Munskydd – en plikt som införs för kollektivtrafikresenärer i många storstäder runtom i världen – tycker endast var tredje svarande skulle göra dem mindre tveksamma inför kollektivt resande.

När pandemin ebbat ut och mer tanke på smittorisk, hur tveksam är du inför att åka kollektivt på samma sätt och i samma omfattning som innan pandemin?



Med tanke på smittorisk och hälsa, vad av nedanstående skulle göra dig mindre tveksam till att åka kollektivt på det sätt som du gjorde innan pandemin?



Så bör kommuner och regioner agera

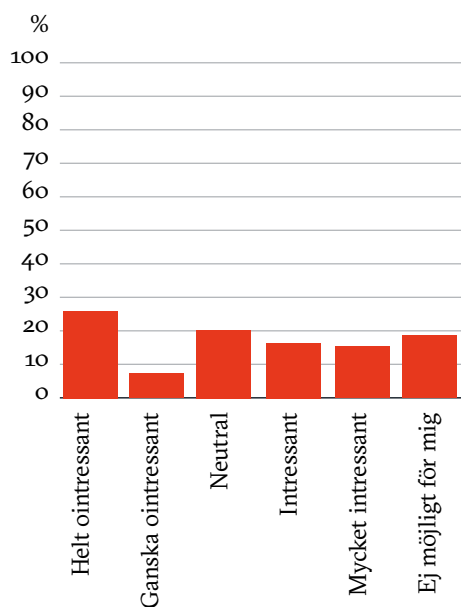
Storstadsregionerna står då inför en komplex framtid. Pandemin gör det tydligt hur pass viktigt kollektivtrafiken är för våra storstäder. När många inte kan – eller inte vill – åka kollektivt ökar pressen på väg och gatunätet. Det finns inga tecken på att biltrafiken minskar. Samtidigt ökar kraven på större utrymmen för dem som vill cykla, rulla och gå, eller bara kunna vistas utomhus. Detta är inget nytt utan det är en vardag som trafikplanerare och politiker brottats med i många år – men frågorna blir nu ännu tydligare och prioriteringarna blir ännu svårare.

I detta läge är det viktigt att kommuner och regioner:

1. Håller fast vid de mål som redan finns, till exempel om mer hållbara och rättvisa resalternativ
2. Använder alla de flexibla verktyg som finns i verktygslådan, i form av till exempel att tillfälligt omfördela gatuutrymmet, justera hastighetsgränser, trafiksignaler, parkeringsavgifter och trängselskatter (förutsatt att dessa kan göras mer flexibla)
3. Gör kontinuerliga uppföljningar så att trafiksystemen kan justeras utifrån människors behov och med hänsyn till målen

Arbetsgivare och skolor kan också ha en roll genom att fortsatt erbjuda möjlighet till distansarbete eller distansstudier samt att införa flexibla start- och sluttider. En modell för en del kan vara ett så kallat hubkontor, som kan ge vissa av kontorets fördelar: bättre tekniska lösningar, ergonomiska möbler samt ett socialt sammanhang, utan nackdelen med pendlingsresan. Vi ser i undersökningen att det finns ett visst intresse för detta bland medborgarna.

Hur intresserad skulle du vara av att ha möjlighet att arbeta från ett hubkontor eller coworking space i ditt närområde?

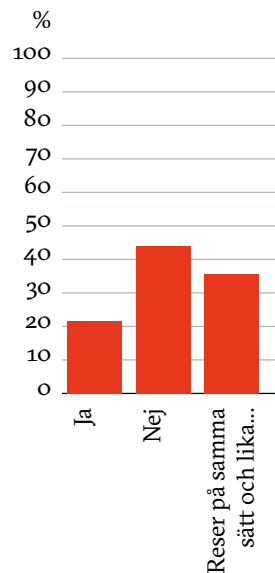


Vi längtar tillbaka – trots en mer stressfri vardag

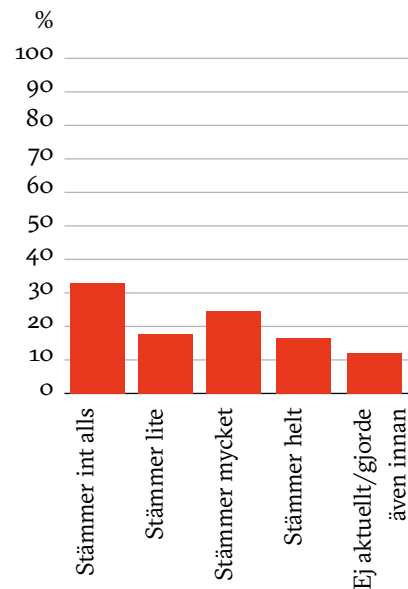
Många – kring tre av fyra – vill att allt ska gå tillbaka till hur det var innan pandemin när gäller arbetslivet och resande. Förvånansvärt många saknar också själva pendlingsresa – en tredjedel av dem som nu inte pendlar lika mycket. Stockholmare saknar resan mest, Skåningarna minst. De som åker bil saknar pendlingen minst, endast en av fyra. Samtidigt är det 40 procent som uppger att de upplever mindre stress

nu än innan pandemin. Vi människor har ofta svårt att se förändringsmöjligheterna, men forskning visar att en stor förändring i livet – som att flytta eller byta jobb – är ett bra tillfälle att påverka människors resval. Det finns ingen garanti att våra resmönster kommer att ändras permanent av pandemin, men det kan vara ett tillfälle att ändra våra resvanor i en mer hållbar riktning.

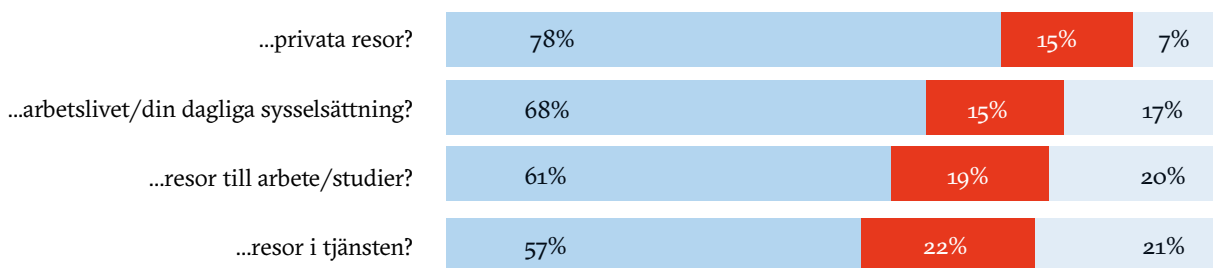
Saknar du själva resan till och från arbete/studier på det sätt som du gjorde innan pandemin?



Jag upplever mindre stress i mitt liv nu än innan pandemin



Skulle du vilja att din vardag återgår till hur det var innan pandemin vad gäller...



Ja Nej Arbetar/studerar ej



WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 50 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.



WSP Sverige AB
121 88 Stockholm-Globen
Arenavägen 7
T 010 722 50 00

wsp.com