

WSPs stora mobilitets- studie 2021

Tredje vågen och
framtidsscenarier för
pendlingstrafiken

wsp



Resvanor under tredje vågen – rutiner förstärktes

WSP har löpande under pandemin studerat hur trafik och pendling påverkats av restriktioner och nya beteenden. Hur vi reser, pendlar och arbetar har förändrats under årens lopp, i takt med nya resmöjligheter och mål om ökad jämlikhet, mindre utsläpp och bättre framkomlighet. Det vi upplevde i våra större städer under våren 2020 hade dock få kunnat förutse. Förändringen skedde blixtnabbt. Sedan dess har de nya vanorna satt sig och mycket tyder på att de kan komma att bestå även efter pandemin.

I maj 2020 genomfördes WSPs stora mobilitetsstudie för första gången med 1800 svarande från Stockholms, Västra Götalands och Skåne län för att ta reda på hur människor förändrat sina resvanor – och hur de kommer resa när pandemin ebbat ut. Ett år senare genomfördes en uppföljande enkät för att se hur beteenden och attityder förändrats. WSPs stora mobilitetsstudie kombineras med en litteraturstudie och en omvärldsanalys för att förstå vilka förändringar som kommer bestå, vilka effekter de får och hur kommuner och regioner kan agera för att framtidssäkra mobiliteten i Sverige.

Resultaten för resvanorna under tredje vågen följer de trender vi sett i andra mätningar, både i Sverige och runtom i världen. De som bor i storstadsregionerna reser fortsatt mycket mindre än innan pandemin, både när det gäller arbetsresor och privata resor. Exempelvis har andelen som säger att de jobbar hemma på heltid ökat, från 13 procent till 42 procent. Jämfört med 2020 är distansarbetet stabilt lika högt som under första vågen. Dessutom har vi vant oss vid att arbeta digitalt. Många upplever att det fungerar rätt bra, även om många saknar den sociala kontakten.



Björn Öhman, mobilitetsexpert

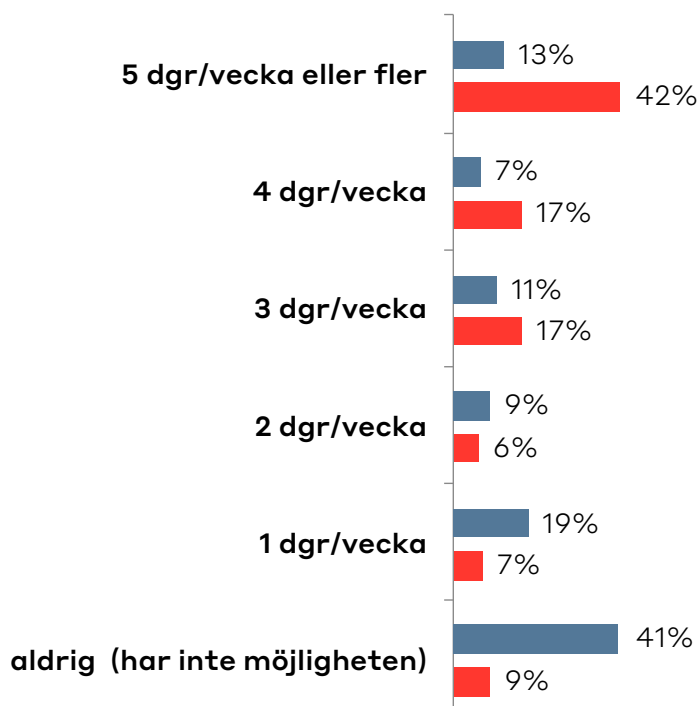
Bjorn.ohman@wsp.com

010 7227297

Hur ofta arbetade/studerade du på distans ...

■ ... innan pandemin?

■ ... nu under pågående pandemi med gällande restriktioner?

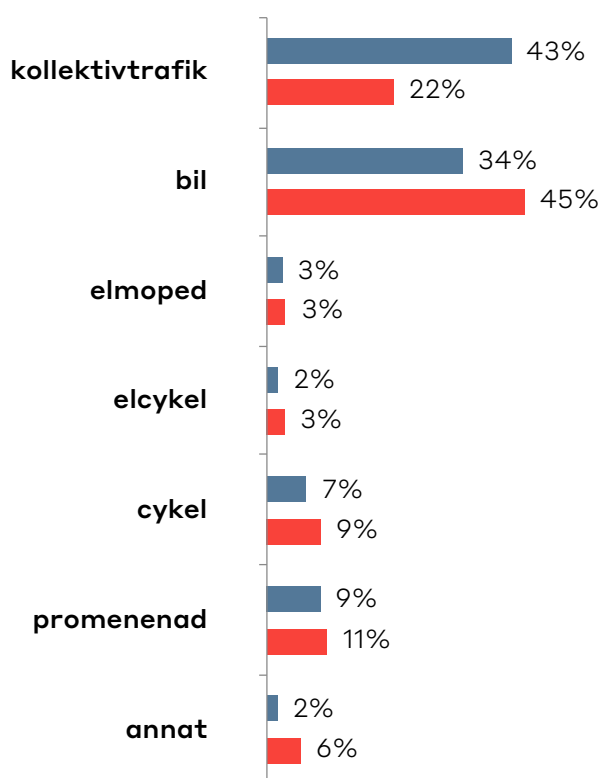


Hur upplever du att de digitala arbetsmötena fungerar vad gäller...

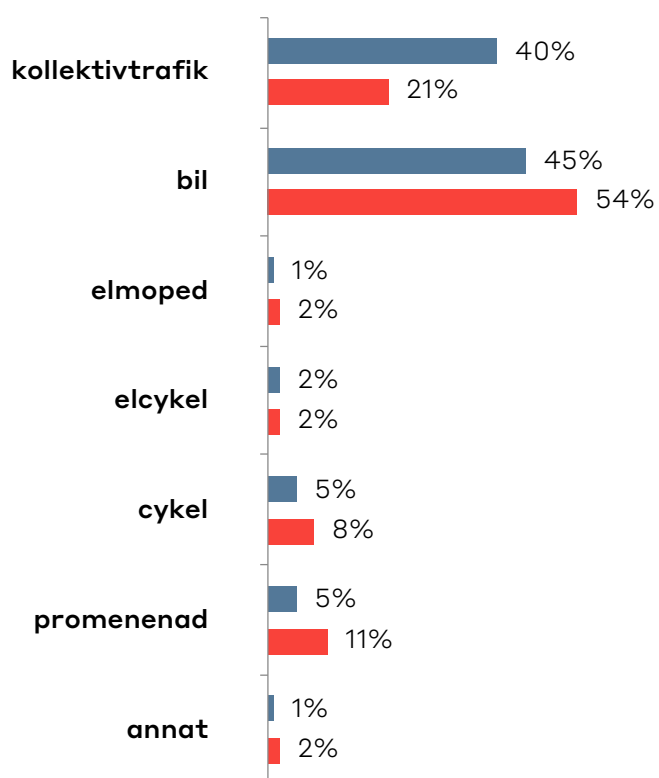


Den kraftiga minskningen i kollektivtrafiken har hållit i sig under pandemins gång. Precis som 2020 uppger varannan kollektivtrafikresenär att resorna sker på andra sätt nu. Resultatet pekar på att cirka hälften har övergått till att åka bil, medan andra hälften börjat cykla eller gå. För privata resor är den stora andelen gående anmärkningsvärd. Dubbelt så många uppger nu promenader som huvudsakligt färdmedel, jämfört med före pandemins utbrott – kanske för att balansera stillasittandet i hemmakontoret?

Ditt vanligaste färdmedel för resa till och från arbete/studier ...



Ditt vanligaste färdmedel för privata resor/ärenden...



■ ... innan pandemin?

■ ... nu under pågående pandemi med gällande restriktioner?

Våra resultat ligger i linje med andra undersökningar som gjorts under pandemin. Både Trafikanalys/SCBs nationella resvaneundersökning och Kollektivtrafikbarometern bekräftar att det totala resandet minskade kraftigt under pandemiåret 2020, framförallt pendlings- och tjänsteresorna. Antalet kollektivtrafikresor minskade mest, med hela 40 till 50 procent jämfört med 2019. Även antalet bilresor sjönk eller stagnerade, trots att deras andel ökade i och med den kraftiga minskningen i totalt antal resor. Cyklingen däremot fick ett uppsving och cykelresorna var de enda som ökade i antal.

Intressant är att förändringen varierar mycket beroende på de svarandes bostadsort och tidigare vanor. Storstadsbor har i lägst grad ersatt kollektivresande med bil och i klart större utsträckning valt att i stället gå och cykla. I pendelorterna runt storstäderna är det tvärtom. Där gick invånarna främst över till bilen. Tidigare resvanor spelar också stor roll. De som brukade resa både med bil och kollektivtrafik uppger att framförallt deras bilresande ökade under pandemin (56%) medan resandet med cykel och gång ökade i mindre grad (20% resp. 18%). Kollektivtrafikresenärer uppger däremot att de främst cyklat och gått mer (28% resp. 30%) medan bilresandet inte ökade mycket (9%).



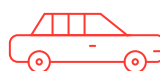
599

miljoner resor till fots.



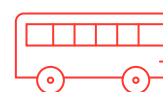
575

miljoner resor med cykel.



2 034

miljoner resor med bil.



460

miljoner resor med kollektiva färdssätt.



-4 %

antalet resor till fots minskade med 4 procent 2020 jämfört med 2019.



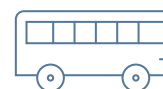
+6 %

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



-7 %

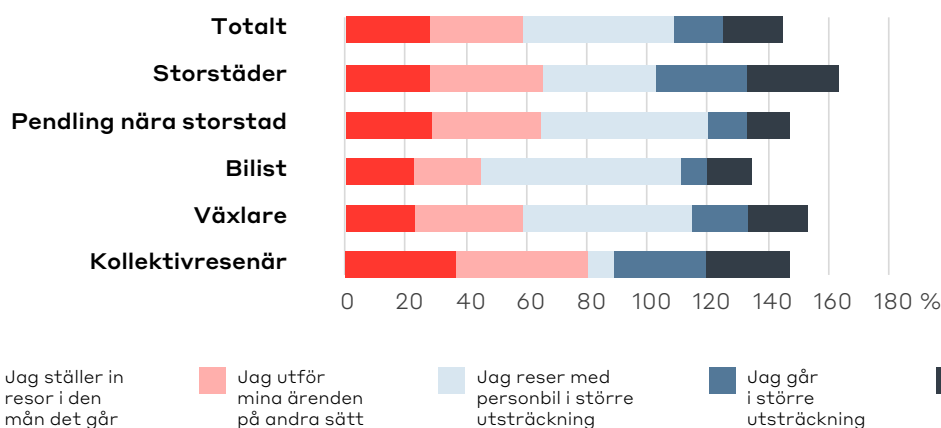
antalet resor med bil minskade med 7 procent 2020 jämfört med 2019.



-42 %

antalet resor med kollektiva färdssätt minskade med 42 procent 2020 jämfört med 2019.

Källa: Trafikanalys / SCB: Resvanor i Sverige 2020 <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2020/resvanor-i-sverige-2020.pdf>



Källa: Svensk Kollektivtrafik: Kollektivtrafikbarometern | Tema 2020 – Coronapandemin <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-temarapport-coronapandemin-2020.pdf>

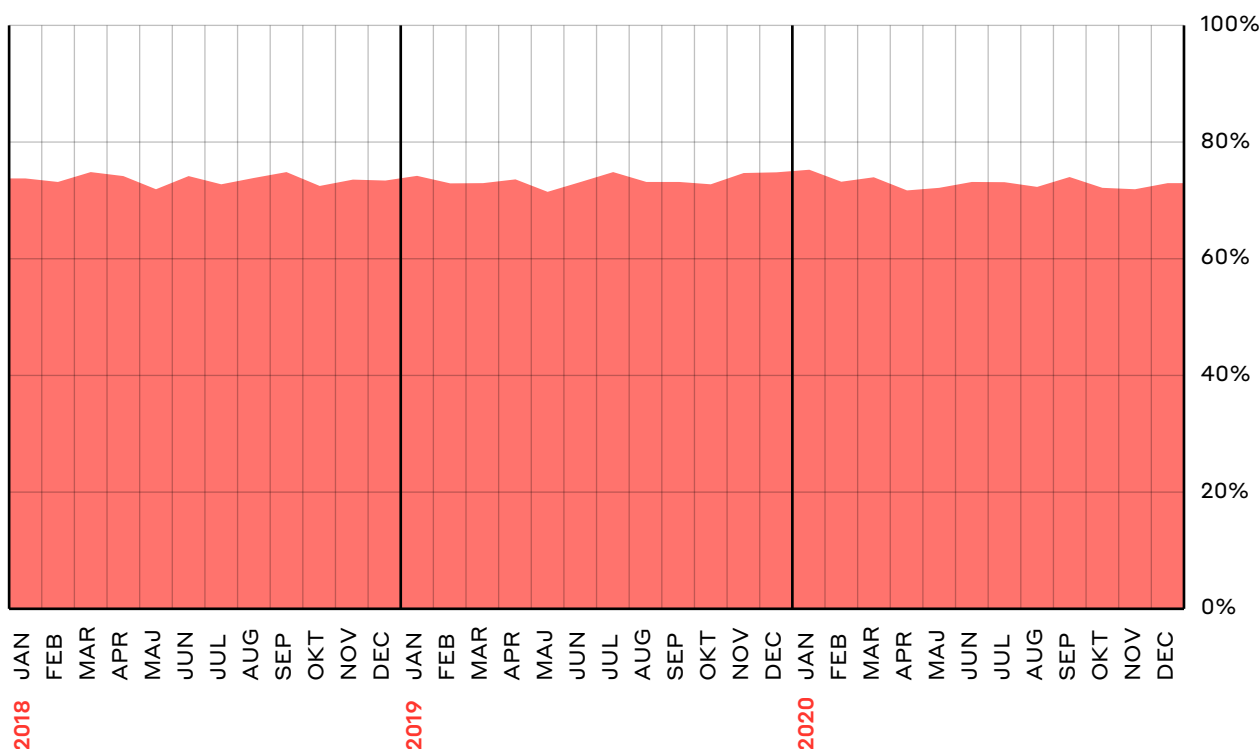
Alla köper coronabil... eller snarare cykel?

En viktig pusselbit för våra framtida resvanor är bilinnehavet. Har biltillgången ökat på grund av intresset för smittsäkert resande? Trots en uppgång på begagnatmarknaden verkar så inte vara fallet. Försäljningen av begagnade personbilar ökade med sex procent under 2020 och fortsätter växa under 2021.¹ Antalet nyregistrerade fordon däremot minskade påtagligt till följd av pandemins ekonomiska nedgång och återhämtningen förväntas bli långsam.² Totalt är antalet "bilar i trafik" ganska stabilt enligt SCB.³ Kollektivtrafikbarometern bekräftar denna bild. Varken andelen personer som äger en bil eller andelen som lånar av vänner eller bekanta har ökat.⁴ Allt pekar på att framförallt personer som redan hade tillgång till bil började använda den mer under pandemin, men att de utan tillgång till bil inte köpte bilar i större utsträckning.

Mot förmodan har intresset för enskilt resande inte heller gynnat biluthyrarna. Uthyrning till privatpersoner har gått bra, särskilt i de större städerna. Eftersom flygplatsverksamheten tappade närmare 90 procent jämfört med 2019 minskade dock både antalet hyror och hyresdygn kraftigt, med 28 procent respektive 19 procent.⁵

Cykelförsäljningen däremot ökade kraftigt under andra och tredje vågen. Landets cykelbutiker ökade sin försäljning med 26 procent under 2020 och uppgången fortsatte även under våren 2021.⁶ Oklart är dock om fler individer har fått tillgång till en cykel, eller om det mest beror på att gamla cyklar har ersatts, eftersom sju av tio i Sverige redan innan hade tillgång till en cykel.⁷

Procent som äger bil



¹<https://www.mrf.se/offarsomraden/bilhandel/statistik/>

²<https://www.trafa.se/vagtrafik/korttidsprognoser-for-vagfordonsflottan-2021-12283/>

³<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/transporter-och-kommunikationer/vagtrafik/fordonsstatistik/pong/tabell-och-diagram/fordonsstatistik/>

⁴<https://www.svensskollektivtrafik.se/globalassets/svensskollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-temarapport-coronapandemin-2020.pdf>, sid 33

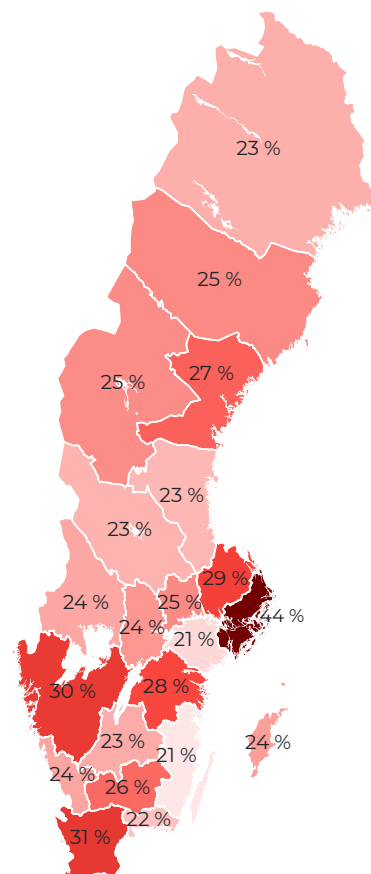
⁵<https://www.biluthyrarna.se/branschstatistik/>

⁶<https://scb.se/hitta-statistik/redaktionellt/cykel--och-husbilsforetag-vaxlar-upp-i-hemestertider/>

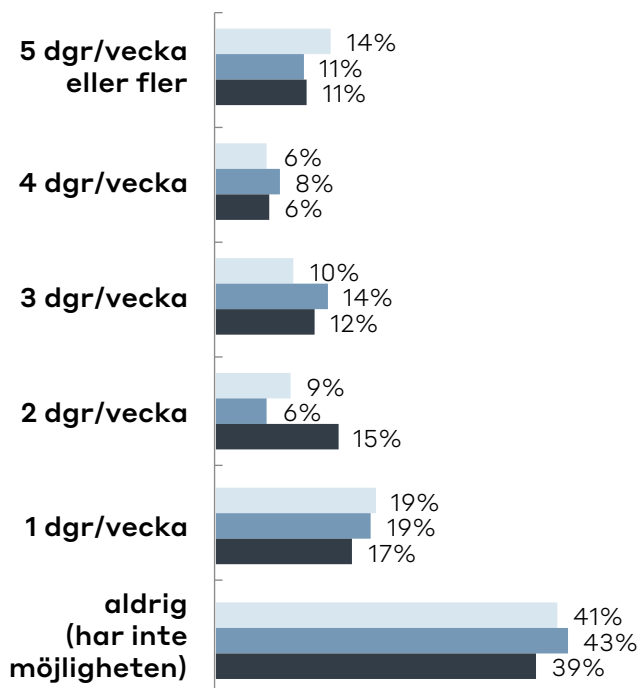
⁷<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1452283/FULLTEXT01.pdf>

Stockholm är huvudstaden för distansarbete

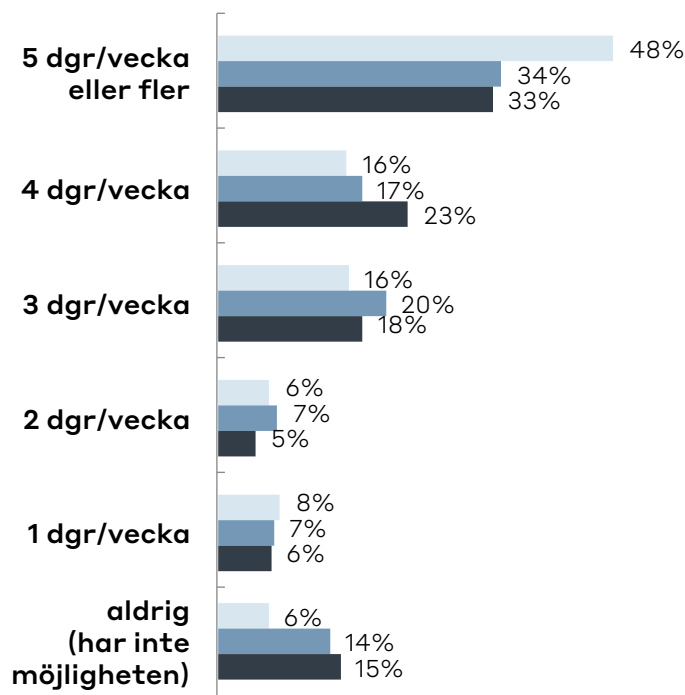
I Stockholm är det störst andel som arbetar helt på distans under pandemin. Nästan hälften av de som har möjlighet att jobba hemma säger att de gör det på heltid, vilket är tydligt mer än i Västra Götaland och Skåne. De flesta andra distansarbetar delar av veckan och bara sex procent uppger att de aldrig jobbar hemifrån. Innan pandemin var skillnaden mellan storstadsregionerna inte lika tydlig. Förmodligen har Stockholms socialstruktur hjälpt staden att ligga steget före i pandemiomställningen. En ny WSP-rapport undersökte andelen arbetstagare i Sverige som har yrken som medger distansarbete. I toppen ligger Stockholm med 44 procent, följt av Skåne och Västra Götaland där nästan var tredje person har ett sådant yrke.⁸



Hur ofta arbetade/studerade du på distans innan pandemin?



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

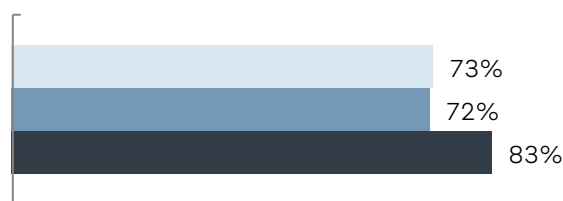


Stockholms län Västra Götalands län Skåne län

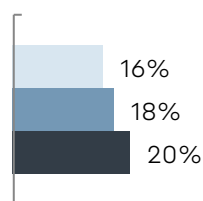
Skåne stärker sin ställning som cykelpionjären

Skåne fortsätter att ligga i topp bland storstadsregionerna när det gäller cykling. Andel svarande som cyklade innan pandemin var högst i södra Sverige, framförallt för privata resor. Cykelandelen i Göteborg och Stockholm ökade visserligen under pandemin men Skåne lyckades behålla sin ledning genom att också öka takten. Hela 12 procent av de svarande uppger att de valde cykeln som huvudsaklig färdmedel för sina resor. Andelen elcykelresor ökade i alla de tre storstadsregionerna, men andelen svarande med tillgång till elcykel är snäppet högre i Skåne.

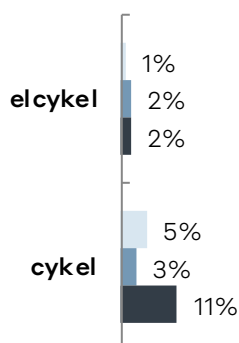
Tillgång till vanlig cykel



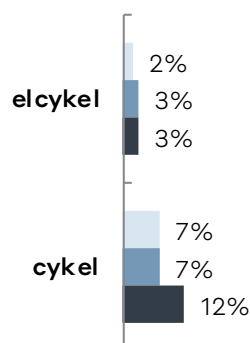
Tillgång till elcykel



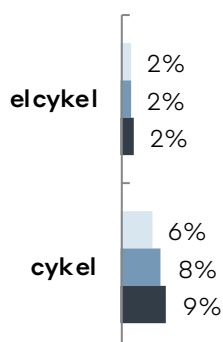
Privata resor innan pandemin



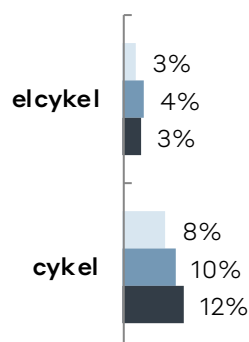
Privata resor under pandemin



Resor till arbete/studier innan pandemin



Resor till arbete/studier under pandemin

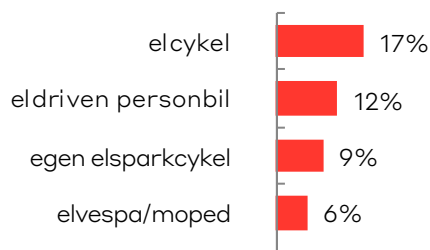


Stockholms län Västra Götalands län Skåne län

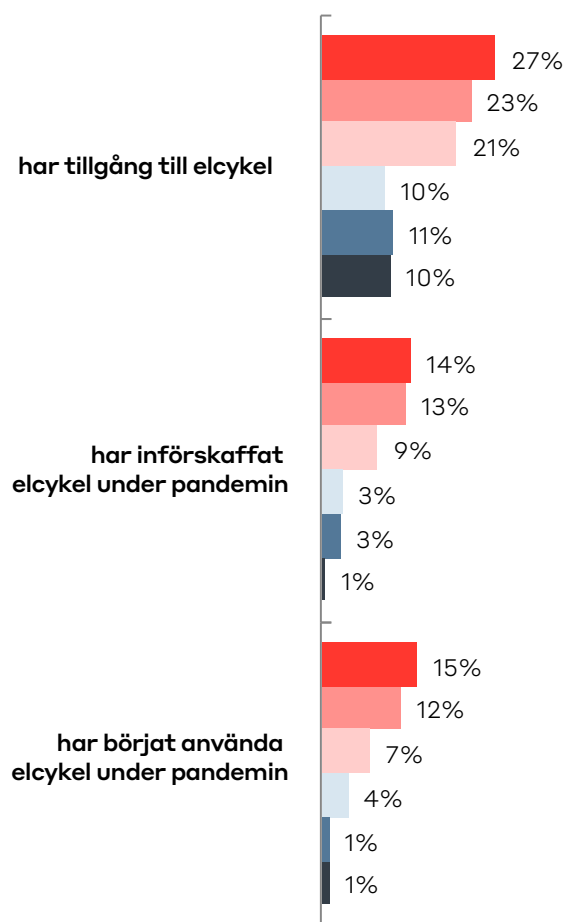
Alla ska med i el-boomen?

El-boomen fortsätter på bred front. Elektrifieringen av transportsystemet pågår med full fart även under pandemin. Trenden leds av elcyklar, vilket nästan var femte svarande har tillgång till. Elbilar, egna elsparkcyklar och eldrivna mopeder blir också allt vanligare i våra storstadsregioner.

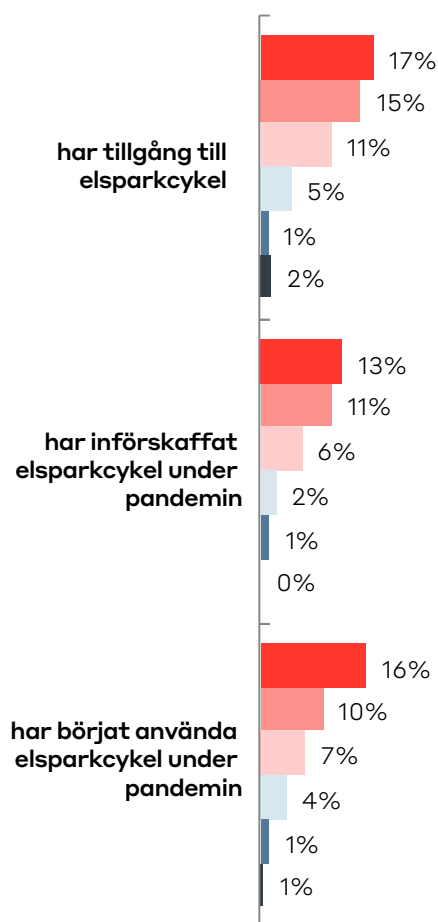
Tillgång till elfordon



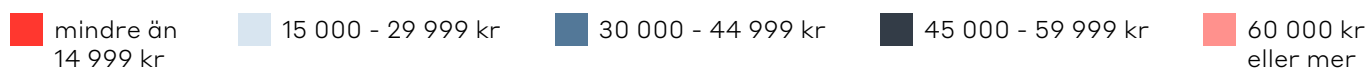
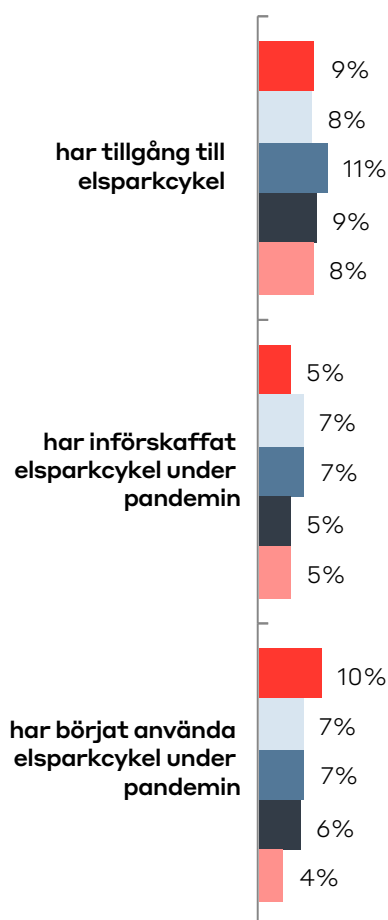
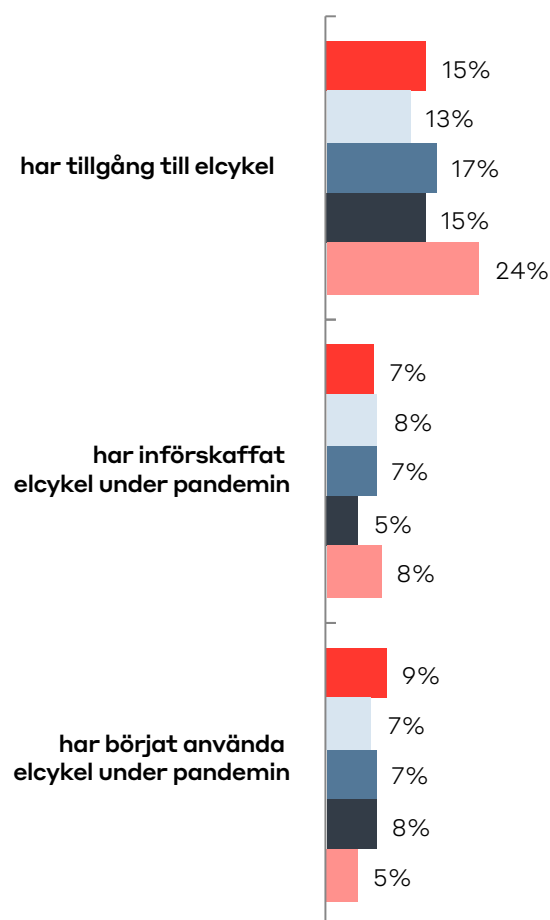
Elcykeln har sedan länge skakat av sig stämpeln som 'pensionärscykel'. Nuförtiden är det framför allt yngre som äger och använder en elcykel – och många införskaffade den eller började använda den under pandemin.



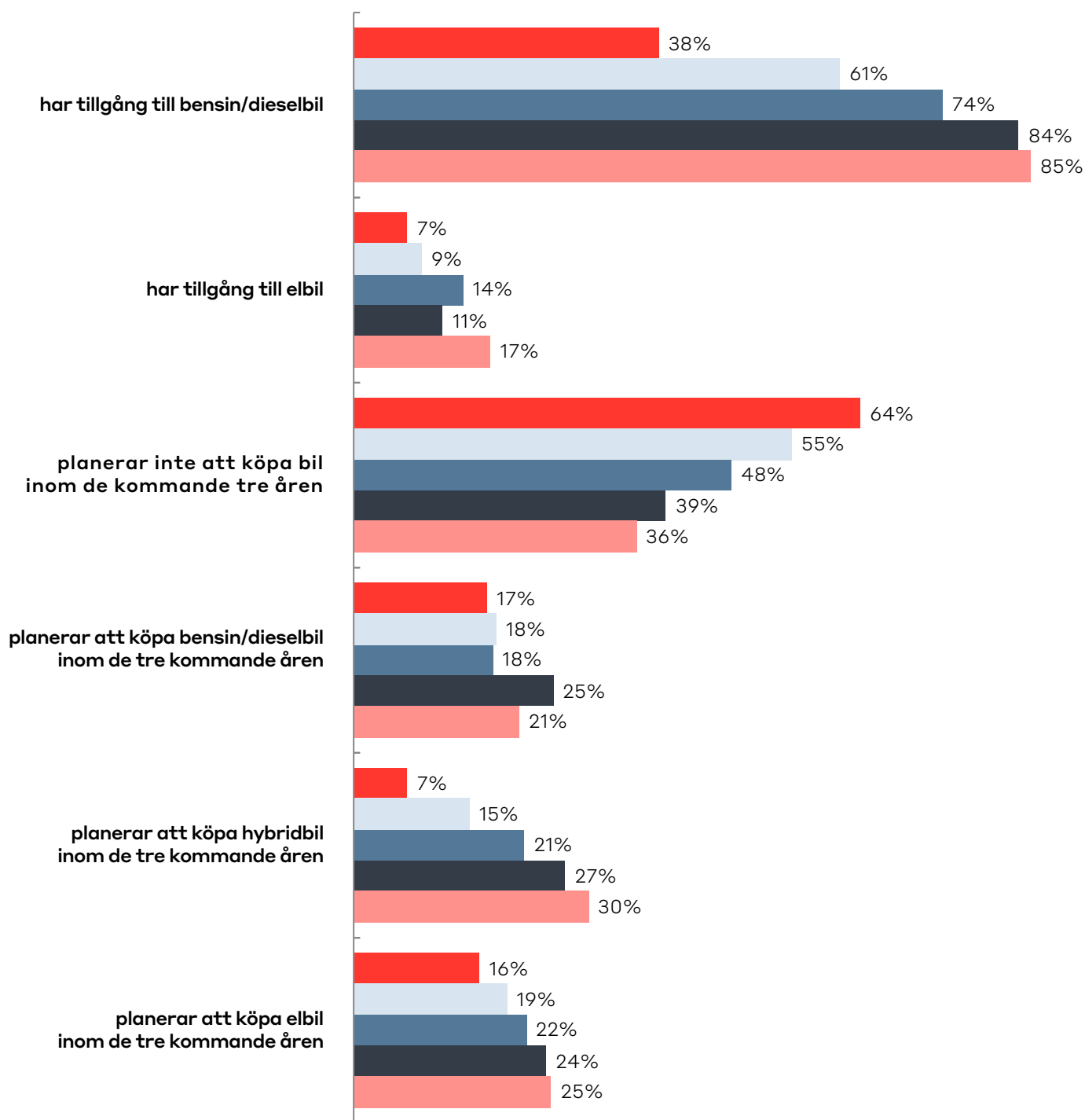
Även elsparkcyklar är mest utbredd bland yngre personer.



Därmed kan konstateras att elcyklar och elsparkcyklar inte bara är intressant för personer med höga inkomster, utan köps och används av alla inkomstgrupper. Yngre personer, som i regel har lägre inkomst, väljer att köpa elcyklar och elsparkcyklar. Detta gäller, om än mindre överraskande, även för vanliga cyklar och mopeder.



Bilismen är däremot tydligt kopplad till inkomst, där både tillgången till och användningen av bil är högre bland samhällsgrupper med hög inkomst. Detta gäller i ännu högre utsträckning för el- och hybridbilar. Situationen är den omvända för kollektivtrafiken, som används i högre utsträckning av personer med lägre inkomst. För att uppnå en social balanserad elektrifiering av transportsystemet bör därför inte bara elbilar främjas ekonomiskt. Kollektivtrafiken, elcyklar och elsparkcyklar spelar en ännu viktigare roll för att uppnå en el-boom där alla kan vara med.



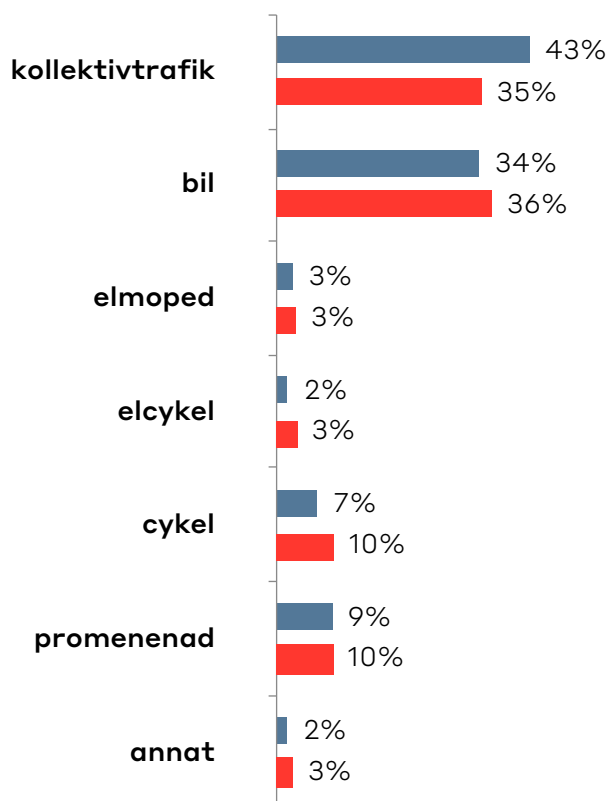
Så kan resmönstren se ut efter pandemin

I vilken utsträckning kommer vi att återgå till ett resande som innan 2020? Vilka förändringar kommer att bestå? Pandemin har framförallt lett till ett större fokus på distansarbete, digitala möten och e-handel. Den långsiktiga effekten på resmönstren är dock svår att bedöma då det är många faktorer som samspelar.

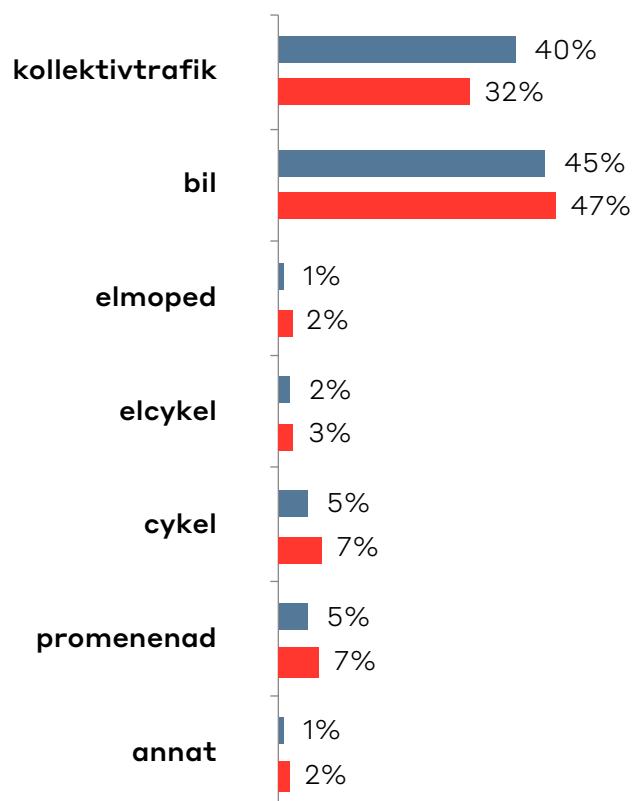
När vi frågar hur människor tänker att deras resor kan se ut efter pandemin ser vi att en del nya resvanor kan komma att kvarstå. Det syns framförallt i en minskad andel resor med kollektivtrafik: från 43 procent till 35 procent för arbetsresor och från 40 procent till 32 procent för privata ärenden. Kollektivtrafiken riskerar alltså att förlora en av fem resenärer i storstadsregionerna jämfört med innan pandemin.

Positivt är att mycket av det som kollektivtrafiken kan tappa går över till andra hållbara trafikslag. Cykel, gång, elcykel och elmoped väljs av cirka tre fjärdedelar av dem som tänker byta färdväg, bilen väljs bara av en fjärdedel. Detta lär dock variera beroende på bostadsort, med ett betydligt starkare uppsving för bilen i pendelorter runt storstäderna.

Ditt vanligaste färdmedel för resa till och från arbete/studier ...



Ditt vanligaste färdmedel för privata resor/ärenden...



■ ... innan pandemin?

■ ... när pandemin ebbat ut och restriktionerna är borttagna?

Förändringen i resvanor är likartad i de tre storstadsregionerna, men regionernas olika trafikstrukturer ger utslag. Stockholms län har en tydlig högre andel kollektivresor och lägre andel bilresor innan pandemin, både för privata resor och pendlingsresor. Skåne å andra sidan har en högre cykelandel. Dessa regionala skillnader kvarstår såväl under som efter pandemin.

Under pandemin halverades kollektivtrafikandelen i alla de tre storstadsregionerna och bara runt hälften av de "förlorade" resenärerna planerar att återvända. Västra Götaland kommer drabbas hårdast procentuellt enligt våra resultat, medan det för Skåne och Stockholm ser lite ljusare ut, även om skillnaderna är inte stora. Stockholmare är också mindre tveksamma inför att åka kollektivt på samma sätt och i samma omfattning igen.

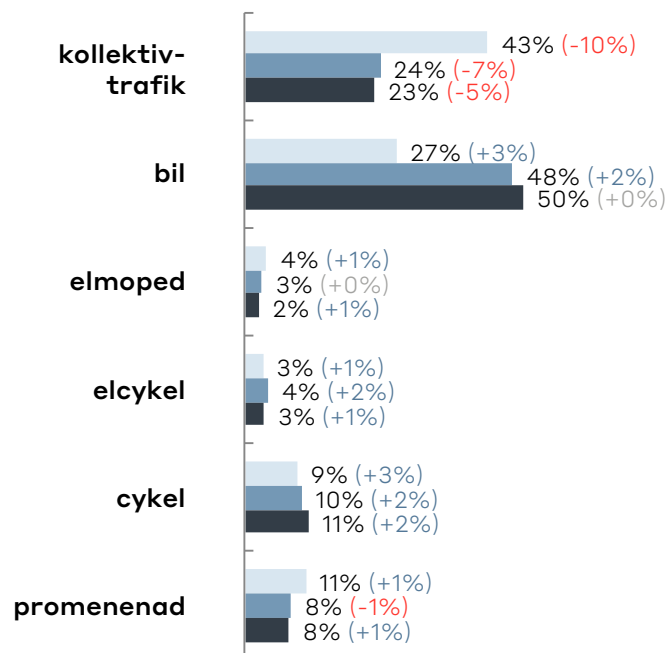
Bilandelen ökade överallt under pandemin, men starkast i Stockholm (12 procentenheter). Förklaringen är förmodligen att där helt enkelt fanns en större andel av befolkningen som valde bort kollektivtrafiken och behövde ett annat färdssätt. Av alla som valde bort

kollektivtrafiken var det i alla tre län cirka hälften som bytte till bilen och hälften som bytte till andra färdmedel – främst cykel och gång men i mindre uträkning även elmoped och elcykel. Positivt är att de allra flesta nya bilister inte planerar att fortsätta ta bilen för privata resor efter pandemin. I Skåne och Västra Götaland förutspås att bilandelen kommer hamna endast 1 procentenhet över nivån innan pandemin. I Stockholms län, där bilökningen var starkast, planerar fler att förbli bilister, men även här anger de flesta att de kommer återgå till andra färdmedel. Bilen verkar ses som en tillfällig lösning som inte kommer behövas efter det att smittorisken är borta.

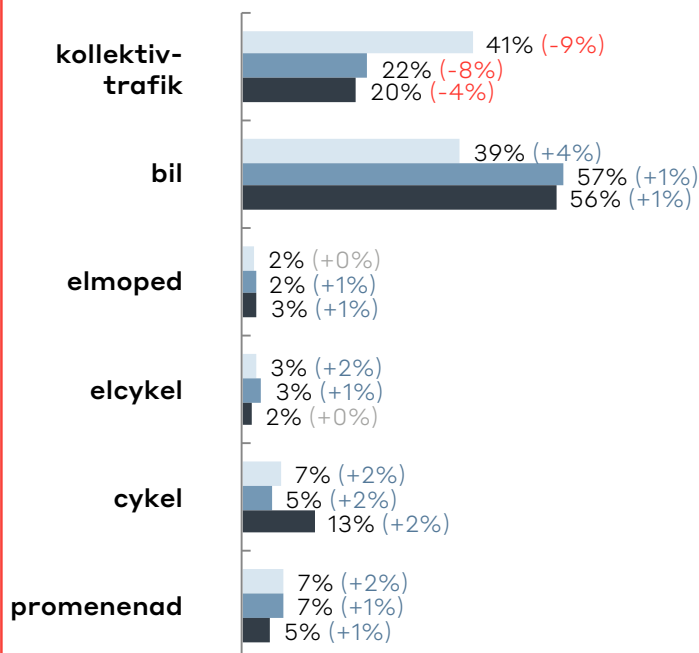
Cykling ökade i alla de tre storstadsregionerna och förutspås till stor del ligga kvar på en ny högre nivå.

Även gångandelen ökade i alla de tre regionerna, då mer för privata resor än för pendling. Den största ökningen ses för privata resor i Stockholm, där gångandelen mer än dubblerades. Den ökade gångaktiviteten förutspås dock inte hålla i sig i lika stor utsträckning efter pandemin.

Resor till och från arbete/studier när pandemin ebbat ut och restriktionerna är borttagna



Resor för privata resor/ärenden när pandemin ebbat ut och restriktionerna är borttagna



Stockholms län Västra Götalands län Skåne län

(Siffror inom parentes anger jämfört med innan pandemin i procentenheter)

Våra resultat ligger i linje med en rad tidigare undersökningar. Enkäter i Sverige tyder på att människor till stor del kommer att återgå till gamla vanor, men att cirka 10 till 20 procent av kollektivresorna kan gå förlorade och att många tänker ändra tidpunkten för sina resor.^{9,10} Även bland internationella undersökningar råder enighet om att kollektivtrafiken kommer att tappa resenärer, till fördel för individuella trafikslag.^{11, 12, 13, 14, 15}

Alla undersökningar är dock baserade på människors egna tankar om hur de kommer att resa i framtiden. Vi vet från tidigare studier att människor är ganska dåliga på att förutspå sina framtida beteenden, men resultaten är ändå en indikation på hur trenden kan komma att bli.

Lärdomen från tidigare trafikkriser, såsom flygtrafikens

nedgång i samband med terroristattacken 9/11 (2001) och den isländska vulkanen Eyjafjallajökulls utbrott (2010), är att människor snabbt återgår till sina gamla vanor om beslutsfaktorer som bekvämlighet, restid och reskostnad inte förändras nämnvärt. Samtidigt är coronapandemin en ny typ av kris som har påtvingat hela samhället förändrade resvanor under mycket längre tid. Forskning kring människors vanor har visat att sannolikheten för en bestående förändring ökar ju längre förändringen pågår.

⁹[Kollektivtrafikbarometern 2020](#)

¹⁰[Transdev 2021](#)

¹¹[WSP 2021](#)

¹²[Deloitte 2021](#)

¹³[BEUC 2020](#)

¹⁴[AD Little 2020](#)

¹⁵[BCG 2020](#)



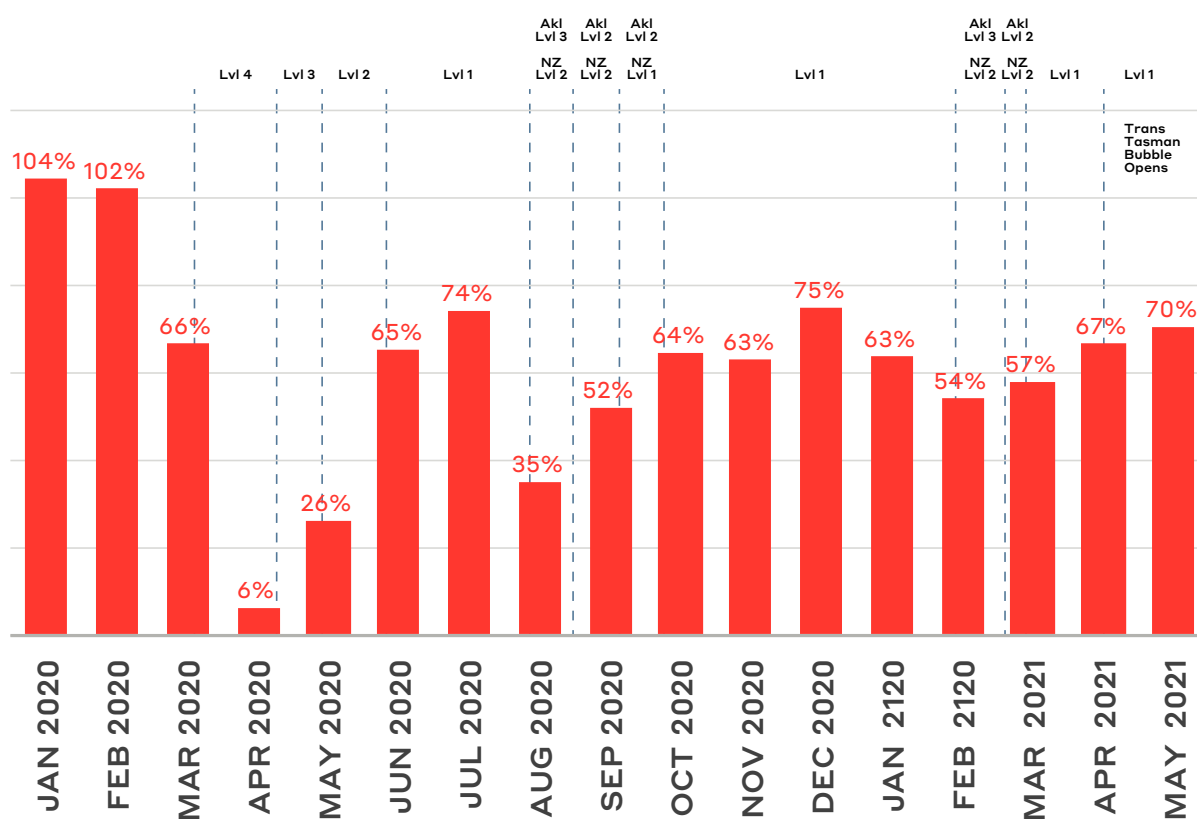
Svår återhämtning för kollektivtrafiken i Nya Zeeland och Australien

Nya Zeeland är ett av få länder som haft en längre sammanhängande period utan restriktioner. Det gjordes bara en nationell 'lockdown' i mars-april 2020 (level 4), och regionala restriktioner infördes i Auckland i augusti 2020 och februari 2021 (level 3). Trots att restriktionerna togs bort relativt snabbt har kollektivtrafiken inte återhämtat sig helt. Antalet kollektivresenärer var fortfarande betydligt lägre än innan pandemin.

Antalet kollektivresenärer i Auckland, landets enda stad med tunnelbana, var i maj 2021 bara 70 procent av antalet i maj 2019. Det syns en uppåtgående trend, men återhämtningen är långsam.¹⁶ Tunnelbanan drabbades hårdare än bussarna, vilket kan tyda på att den främsta orsaken är det minskade antalet pendlare på grund av fortsatt ökat hemarbete.

Utvecklingen i Nya Zeeland kan ses som en indikation på att starka åtgärder behövs för att kollektivtrafiken ska återta sin marknadsandel. Resultaten måste dock tas med en nypa salt, eftersom kollektivtrafiken har en generellt mycket svagare ställning i Nya Zeeland än i Sverige.

Antal kollektivtrafiksresenärer i Auckland – Procent jämfört med samma månad 2019

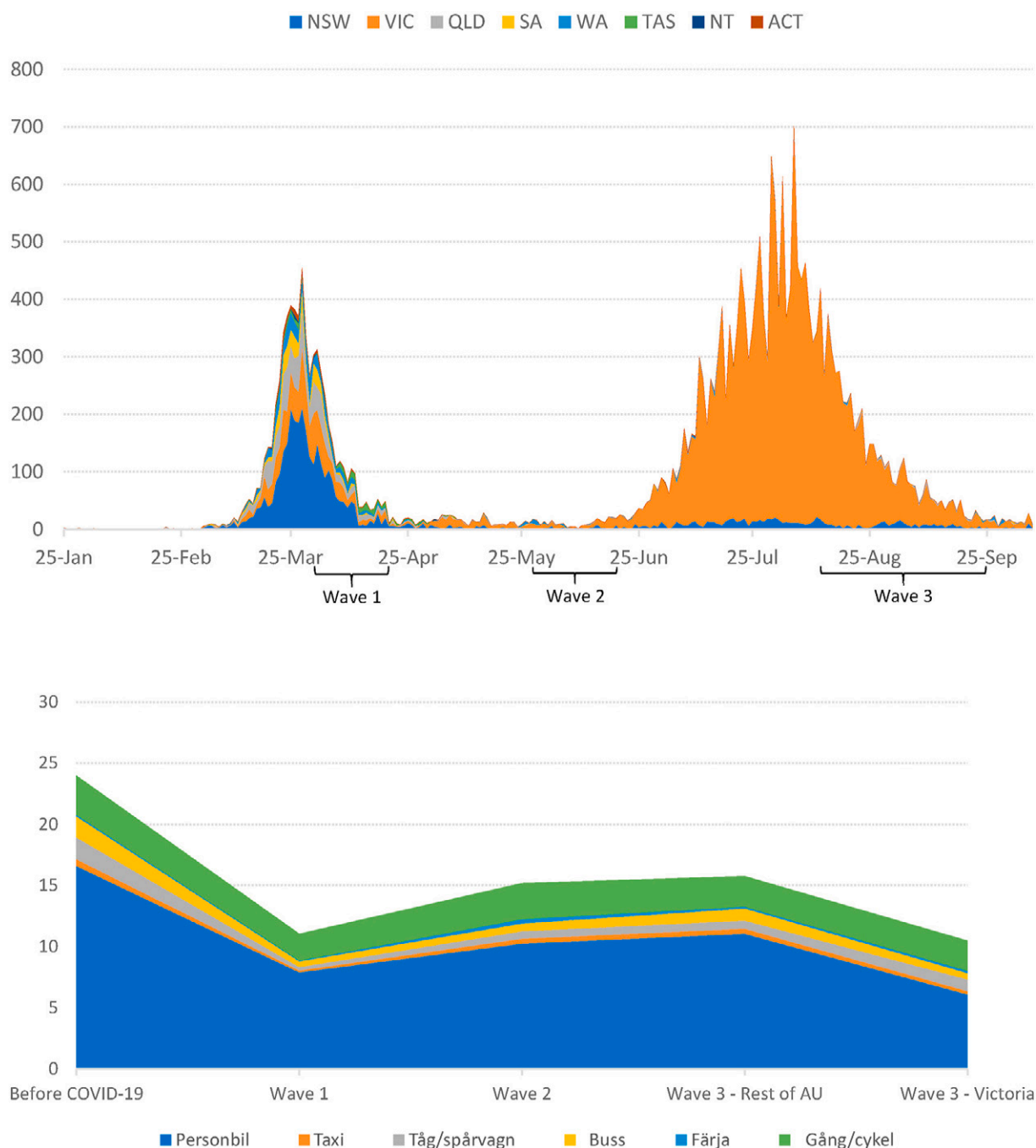


¹⁶Auckland Transport 2021, s. 6

Även Australien lyckades hålla smittan stängd bättre än de flesta andra länder, med undantag för delstaten Victoria. I övriga delar av Australien togs restriktionerna bort redan under sommaren 2020.

Ändå återhämtade sig resmönstren bara långsamt under andra halvåret 2020. Speciellt antalet kollektivresor som ligger kvar på en låg nivå.¹⁷

Även detta resultat måste tolkas med försiktighet, eftersom kollektivtrafiken används i mindre grad i Australien än i Sverige.

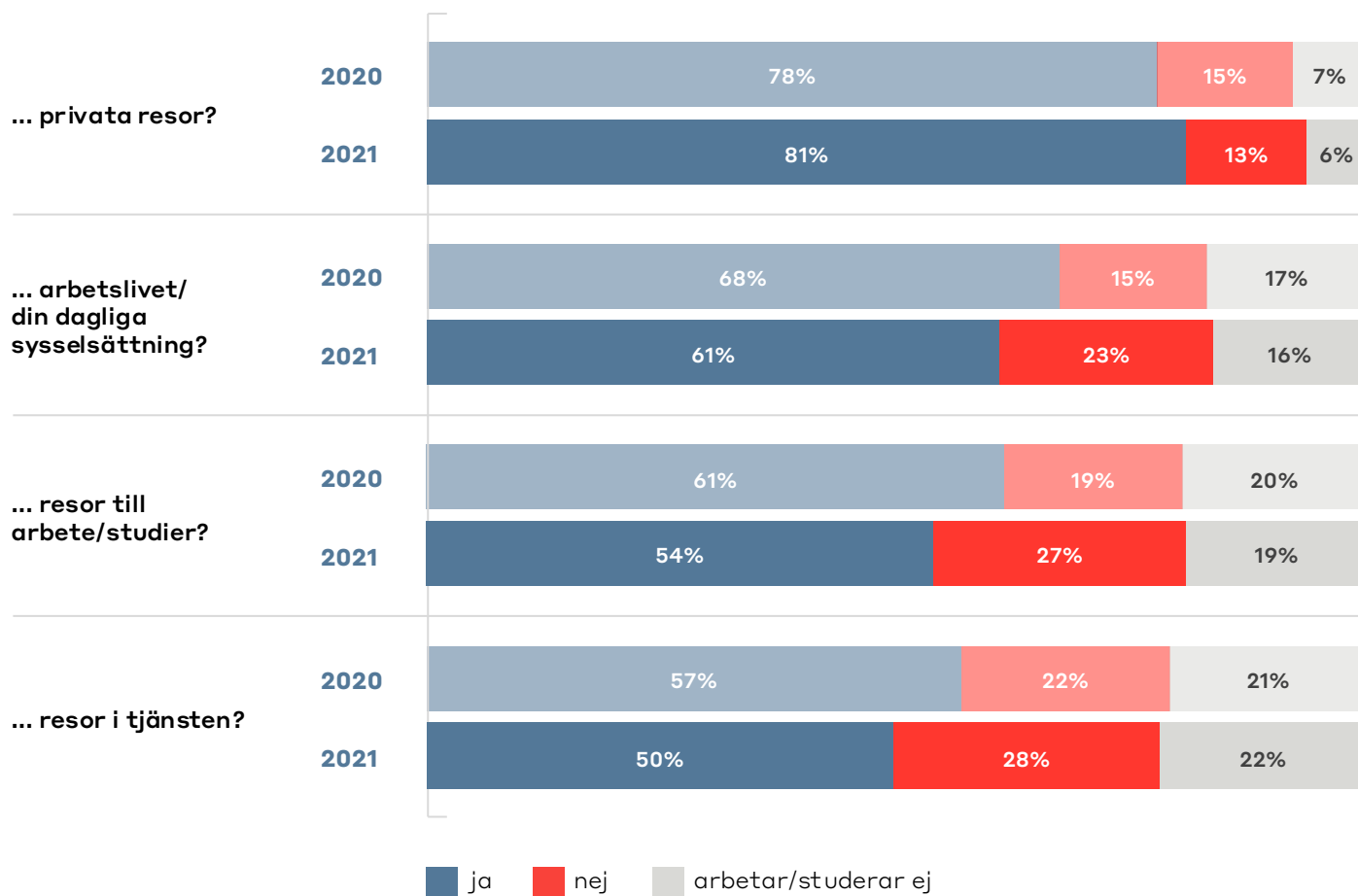


Källa: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X21001876#bib23>

Arbets- och tjänsteresor förändras mer än privata resor

Vad som kan sägas med större säkerhet är att vissa typer av resor kommer förändras mer än andra. Våra resultat tyder på att det är främst privata resmönster som kommer att återgå till hur de var innan. Förändringar i arbets- och tjänsteresor kommer att bestå i högre grad. Fyra av fem vill att allt ska gå tillbaka till hur det var innan pandemin vad gäller privata resor. Resor till arbete/studier och i tjänsten, med daglig pendling och långa tjänsteresor för korta avstämningar, längtar vi däremot inte tillbaka till. Bara runt hälften av de svarande uttrycker denna önskan. I jämförelse med 2020 är skillnaden mellan kategorierna ännu tydligare 2021.

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



Ett mer digitalt arbetsliv

Även om ökningen i biltrafik förmodligen inte blir så stor som befarat kan den vara oroväckande. Storstadsregionerna lider redan idag av buller, luftföroreningar, trafikolyckor och trängsel. Det finns dock en viktig faktor att ta hänsyn till: att fler kanske väljer att fortsätta jobba hemma i större utsträckning.

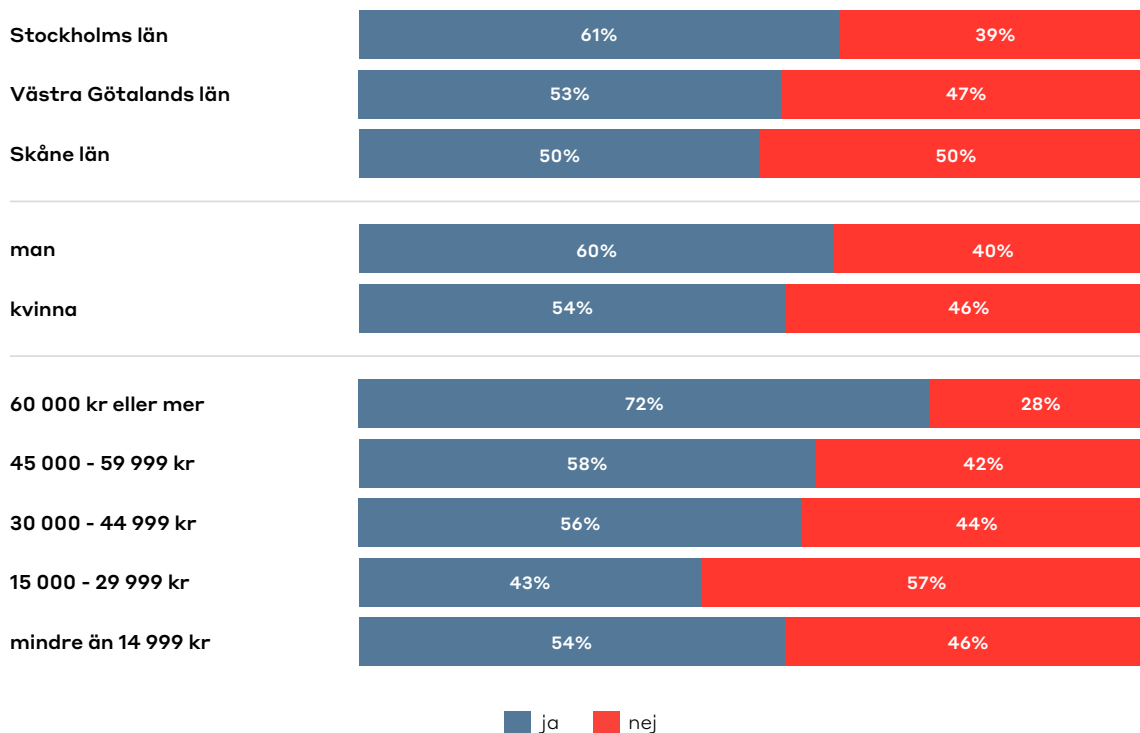
Mycket tyder på att vi kommer se ett fortsatt mer digitalt arbetsliv med en ökad andel hemarbete även efter pandemin. Jämfört med 2020 års enkätresultat syns en ännu tydligare trend till att vilja jobba hemma delar av veckan. Hela 80 procent av de som har möjlighet att jobba på distans tror att de kommer att göra det minst en gång i veckan i framtiden och 52 procent uppger hemarbete minst tre gånger i veckan. I båda fallen motsvarar detta en ökning med runt 20 procentenheter gentemot siffrorna innan pandemin, medan andelen som tror att de kommer jobba på heltid hemifrån går tillbaka till samma nivå som innan.

En liknande bild syns för digitala möten. Bara 43 procent hade digitala arbetsmöten någon gång per vecka innan pandemin. Nu är det hela 77 procent och de allra flesta förväntar sig att de kommer ha det även i framtiden (67 %). Digitala arbetsmöten har blivit en självklar del av arbetsdagen för många och kommer att bestå, speciellt för kortare avstämningar.

Alla har naturligtvis inte möjlighet till hemarbete. En ny WSP-rapport visar dock att cirka 28 procent av Sveriges arbetstagare, runt 1,3 miljoner av totalt 4,6 miljoner, har yrken där distansarbete kommer att vara

ett alternativ. I storstadsregionerna är andelen ännu högre. I topp ligger Stockholms med 44 procent, följt av Skåne och Västra Götaland där nästan var tredje person har ett sådant yrke.¹⁸ Detta bekräftas av våra enkätresultat, där hela 57 procent upplever att de har möjlighet att arbeta på distans. Ökningen är likartad i alla samhällsgrupper, vilket innebär att möjligheten till distansarbete fortfarande varierar med inkomst och kön. Män samt personer i hushåll med högre månadsinkomst kan arbeta hemifrån i tydligt högre utsträckning än kvinnor och personer med lägre inkomst.

Det är inte bara arbetslivet som bedöms ligga kvar på digitala plattformar efter pandemin, det gäller även inköpsvanorna. De svarande tror att de kommer handla mer sällan i närliggande livsmedelsbutiker i fortsättningen, jämfört med under pandemin. Hemleveranser av livsmedel kommer fortsätta att öka, vilket leder till färre inköpsresor men fler distributionsbilar i våra städer.



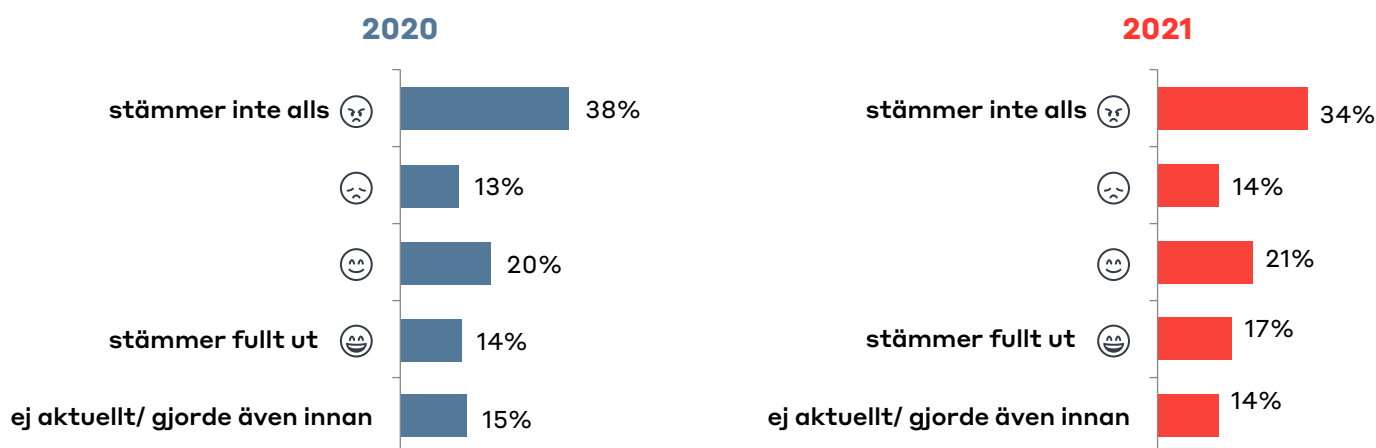
En ny grön våg?

En tredje viktig faktor, vid sidan om färdmedelsval och resefrekvens, är stadsstrukturen. Ökat hemarbete kan medföra att fler väljer att bo utanför staden, längre bort från arbetsplatsen och i mer bilberoende områden. Detta kan vara en utvecklingsfördel för ytterförorterna, men skulle också öka både bilanvändning, reseavstånd och kostnader för att driva kollektivtrafik.

Resultaten ger inget tydligt svar på frågan om fler kommer flytta ut från staden, men i enkäten finns indikationer på att pandemin fått människor att

vilja bo mindre tätbefolkat eller lantligt. Längre pendlingsavstånd kan dessutom kännas mindre avskräckande om resan bara sker två eller tre gånger i veckan. Den tydligaste indikationen är att villapriserna i Sverige stigit med 18,8 procent på 12 månader jämfört med 10,3 procent för bostadsrätter. I Storstockholm och Storgöteborg syns en tydlig skillnad i prisökningen för villor och bostadsrätter på 6 till 14 procentenheter. I Stormalmö däremot ökade priserna för både villor och bostadsrätter med över 20 procent.¹⁹

Pandemin har gjort att jag i framtiden vill bo mindre tätbefolkat/mer lantligt



De förändrade preferenserna under pandemin handlar dock framför allt om hur man vill bo snarare än om var man vill bo, enligt en undersökning som Hemnet gjorde i maj/juni 2021. Främst är det tillgång till trädgård och större boyta som efterfrågas i större utsträckning, inte ett boende längre ut från stadens centrala delar.²⁰ I våra resultat syns dessutom ingen förändring alls i

toleransen för pendlingstid när de svarande jämför livet innan och efter pandemin. Och precis som innan pandemin längtar människor efter typer av service som lättare nås i urbana områden. Restauranger och caféer, teatrar och museer har snarare blivit mer än mindre attraktiva under pandemin och kommer sannolikt att besökas i samma utsträckning som förr.

¹⁹Svensk mäklarstatistik, maj 2021

²⁰Hemnet 2021



73%

har inte möjlighet
att ladda elfordon
nära sin bostad

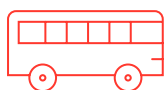


Kommer vi se en trafikinfarkt när fler övergår till bil?

Om fler väljer att ta bilen till jobbet, samtidigt som fler jobbar hemma någon eller några dagar i veckan och vissa bor längre borta från jobbet – 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 trafiken kan landa på ungefär samma nivå som innan pandemin. Det vill säga att ökningen i biltrafik på grund av fler och längre pendlingsresor skulle kunna kompenseras av minskningen i biltrafik som följer av att fler jobbar hemifrån. (Det ska dock påpekas att vi här bortser från eventuella effekter av lågkonjunktur).

Resor till jobbet utgör dock endast cirka 20-30 procent av alla personresor. Den ökade andelen bilresor för privata resor får inte en motvikt av uteblivna privatresor på samma sätt. Detta tyder på att vi kommer se en ökning av biltrafiken totalt sett. Det finns alltså all anledning att stärka de styrmedel som redan finns, framförallt de som är någorlunda flexibla och kan anpassas efter oförutsägbara förändringar, såsom parkeringsavgifter och trängselskatt.

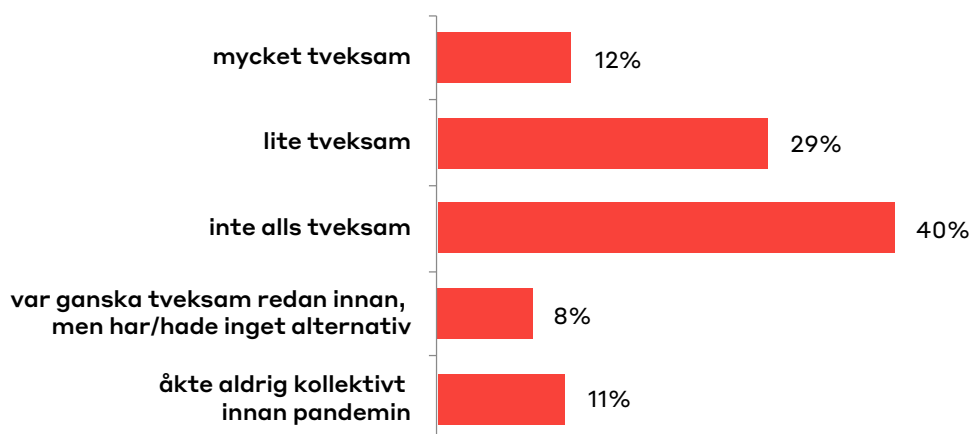
Dessutom har 73 procent av de svarande fortfarande inte möjlighet att ladda elfordon nära sin bostad. För att elbil- och elcykeltrenden ska kunna fortsätta behöver tillräckligt med laddstationer skapas. Vi bör dock vara försiktiga så att inte elbilarna konkurrerar ut kollektivtrafiken, vilket analyser av elbilsföregångslandet Norge har visat kan hända.²¹ Elbilar är en bra lösning för mindre tätbefolkade områden, medan yteffektiva lösningar som kollektivtrafik bör prioriteras i städerna. Elbilar minskar utsläpp men inte trängseln.



Hur får vi kollektivtrafiken på fötter igen?

Det är tydligt att kollektivtrafiken kan tappa en del resenärer, både genom att de byter färd sätt och att de jobbar hemifrån oftare. Denna undersökning tyder på att kollektivtrafiken riskerar att förlora cirka en av fem resenärer i storstadsregionerna. Cirka 13 procent av dem som åkte kollektivt innan pandemin anger att de är mycket tveksamma inför att åka kollektivt i samma utsträckning som tidigare, medan 32 procent anger att de är lite tveksamma.

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



Mer flexibla prismodeller i kollektivtrafiken

Kollektivtrafikbolagen måste hitta nya prismodeller när pendlingen minskar i framtiden. För dem som inte längre åker till jobbet varje dag blir månadskortet mindre attraktivt. Det kommer behövas mer flexibla lösningar som passar dem som till exempel pendlar två eller tre dagar i veckan.²² Ett bra exempel är Skånetrafikens nya pendlarbiljett Flex 10/30 som ger 10 valfria resdagar inom 30 dagar, till cirka 20-50 procent lägre pris än om 24-timmarbiljetter hade köpts för de 10 dagarna.²³

Komfort och enkelhet för resenärer bör stå i centrum. En spännande lösning som kan vara inspirerande för svenska kollektivtrafikbolag är Londons Oysterkort och Bremens BOB-app. Båda väljer automatiskt det betalningsalternativ som är billigast för resenären, baserat på hur många resor som verkligen genomförs under en månad.²⁴ Det är en smidig lösning för personer med oregelbundna kollektivtrafikvanor – en grupp som kan förväntas bli större efter pandemin. I kombination med billigare enkelbiljetter skulle

situationen förbättras även för resenärer med begränsat ekonomiskt utrymme, som idag ofta inte har möjlighet att köpa ett månadskort.²⁵

Kollektivtrafikbolagen bör dessutom stärka sina färdigheter att snabbt anpassa sina tjänster och utveckla utbudet utifrån nya vanor. Resenärers behov och önskemål förändras snabbare än någonsin. Transportplanerare och operatörer måste få tillgång till tillförlitliga data för att bättre förstå förändringarna och snabbare kunna anpassa trafiken till efterfrågan.²⁶ En bra början är att ta tillfället i akt och utveckla kollektivtrafiken utifrån de nya vanor som har etablerats under pandemin, med exempelvis mer mikromobilitet i innerstaden och tung kollektivtrafik på de långa sträckorna som kopplar ihop förorterna och landsbygden med staden. På längre sikt kan flexibla lösningar som anropsstyrd kollektivtrafik och autonoma fordon för första och sista sträckan vara behjälpliga i att matcha resbehoven för fler även utanför städerna.²⁷

²²VTI 20/4/2021

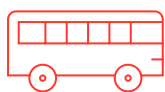
²³Skånetrafiken

²⁴<https://www.vbn.de/tickets/bob>

²⁵VTI 16/11/2020

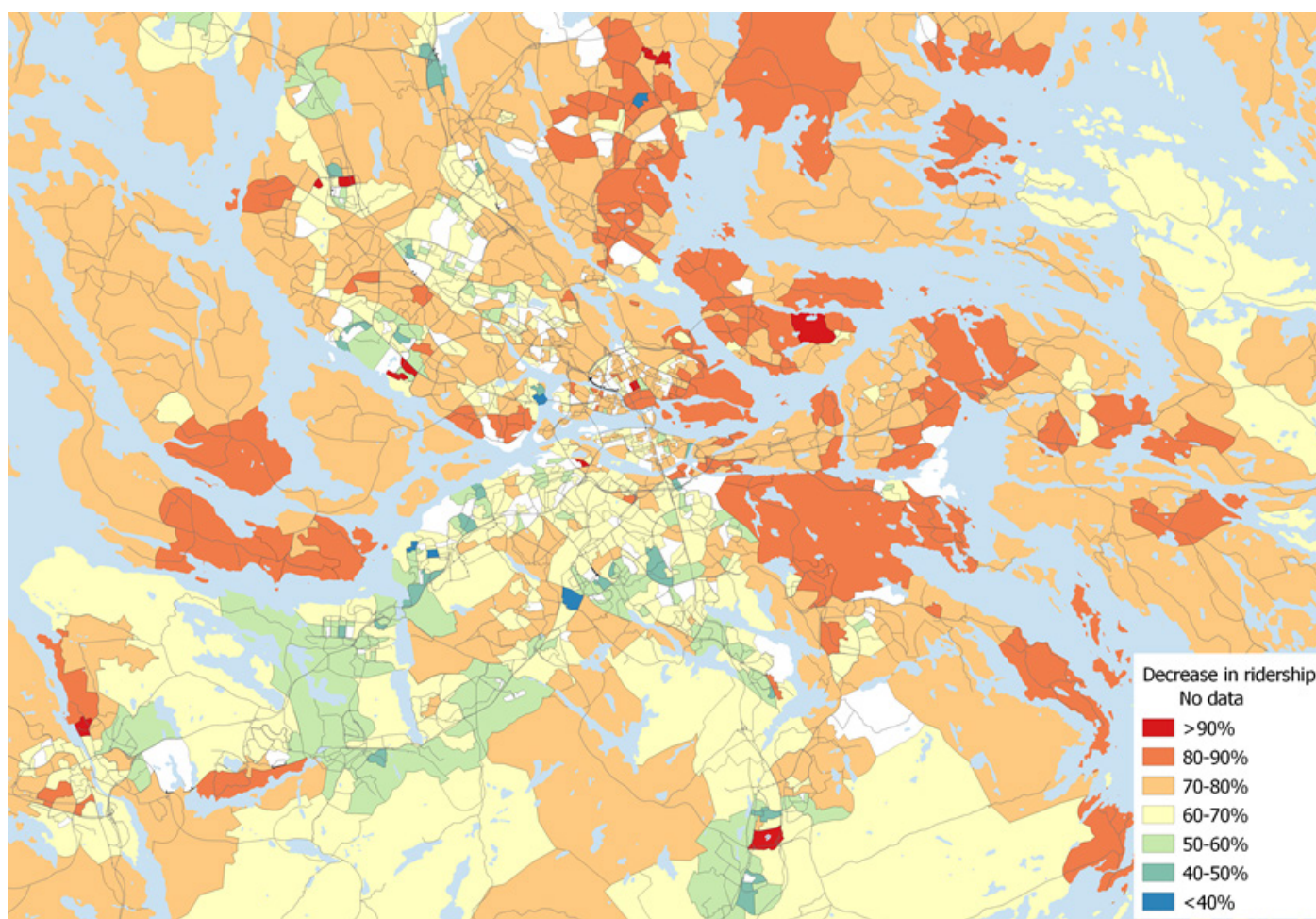
²⁶WSP 9/4/2021

²⁷Transdev 2021

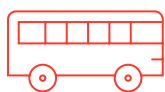


Anpassat kollektivtrafikutbud

En studie från KTH visar att minskningen i kollektivtrafiken under pandemin uppvisade tydliga klasskillnader. Betydligt fler fortsatte att åka kollektivt i resurssvaga områden, i ytterstaden och på landsbygden jämfört med i innerstaden och i villaförorter där både inkomst och utbildningsnivå är högre.²⁸ Den regionala variationen kommer med all sannolikhet bestå efter pandemin. I områden med hög inkomstnivå där fler har möjlighet till hemarbete kommer efterfrågan på kollektivtrafik förbli svagare, medan den återhämtar sig i större utsträckning i områden med lägre inkomsternivå. Kollektivtrafikplaneringen bör därför om möjligt anpassa utbud och utbyggnadsplaner med ett större fokus på resurssvaga områden, för att bättre svara mot den förändrade prognosen.



Karta över Stockholm som visar hur kollektivresandet minskade i olika grad. I mörkröda områden var minskningen störst, i gröna och blå områden minst.
Källa: <https://www.kth.se/aktuellt/nyheter/sa-paverkades-pendlingsvanor-av-pandemin-1.1073251>



Offentligt stöd behövs för att förhindra en negativ spiral

Staten och regionerna bör stötta kollektivtrafiken så att utbudet kan upprätthållas och locka tillbaka så många resenärer som möjligt. Kollektivtrafiken fyller en viktig samhällsfunktion och ska vi klara våra klimatmål för transportsektorn är det avgörande att en negativ spiral – med minskat resande, lägre intäkter och sämre utbud – förhindras. Risken finns, eftersom kostnaderna för exempelvis regional linjetrafik ökade lätt år 2020 medan intäkterna minskade rejält. Offentliga bidrag ökade också starkt, men kunde inte helt täcka intäktsminskningen, med följden att ekonomin gick back och förutsättningarna för framtida investeringar i regional linjetrafik försämrades.²⁹ Västtrafiks beslut att glesa ut trafiken och öka biljettpriserna med i genomsnitt 2,6 procent, med hänvisning till de förlorade intäkterna under pandemin, kan ses som ett varningstecken.³⁰ När biljettpriserna höjs mer än genomsnittslönerna kommer det att bli svårare att locka resenärer tillbaka.

De första åren efter pandemin kommer att vara särskilt kritiska, eftersom kollektivtrafiken under en period kommer att ha lägre passagerarantal och lägre biljettintäkter än före pandemin. Offentliga åtgärder som kan bidra till att säkerställa tillväxt för kollektivtrafiken och undvika en finansieringskris skulle kunna vara att minska parkeringsutbudet och/eller höja parkeringsavgifterna, samt att öppna för att använda intäkterna från trängselskatten i Stockholm och Göteborg för att driva kollektivtrafiken tills passagerarna återvänder.³¹ Långsiktigt skulle nya finansieringskällor vara en möjlighet, såsom höjd trängselskatt, det franska "versement transport" där lokala företag finansierar kollektivtrafiken, eller parkeringssystemet i Schweiz där en del av avgifterna går direkt till kollektivtrafiken.³²

Kollektivtrafikbolagen å sin sida kan sänka sina kostnader genom att undvika extra kapacitet under rusningstid där efterfrågan har minskat. Med ökat hemarbete kan vi förvänta oss att resorna sprids ut mer över dagen och då behövs förmodligen mindre fokus på rusningstidsplanering. Dessutom kan fortsatta ansträngningar att förbättra hygien och renhållning återställa resenärernas förtroende så att kollektivtrafik inte längre förknippas med förhöjda smittorisker.³³



²⁹Trafikanalys 2021

³⁰Expressen 7/5/2021

³¹WSP 2021

³²Transdev 2021

³³WSP 2021



Ett bra tillfälle att lyfta gång och cykel

Våra resultat tyder på att cykeltrafiken kan komma att öka, med både vanliga cyklar och elcyklar. Det minskade resande med cykel på grund av att fler jobbar hemma väger inte upp den ökning som sker till när vissa byter till cykel från ett annat färdmedel, främst kollektivtrafik. Ökningen kan vara allt från några få procent upp till 40 procent.

Nu är således ett bra tillfälle att utnyttja detta momentum och stärka cykel- och gångtrenden. Pandemin har gett oss möjligheten att uppleva städer med mindre biltrafik, städer som är tystare, bättre för utomhusaktiviteter, har renare luft, är mindre trafikfarliga och bättre för klimatet – helt enkelt trevligare! Framförallt har pandemin visat oss möjligheterna till förändring, som vi människor ofta har svårt att se. Forskning visar att stora förändringar i livet – som att flytta eller byta jobb – också är bra tillfälle att påverka människors resval. Pandemin är just ett sådant tillfälle, som vi borde utnyttja för att ändra våra resvanor i en mer hållbar riktning.

För trafikplaneringen betyder det att vi måste höja takten vad gäller cykelfrämjande åtgärder. Ett viktigt

verktyg är att inte fokusera på restiden utan värdera hälsovinster högre, när infrastrukturåtgärder planeras. Detta skulle tydliggöra cyklingens stora samhällsvinster och leda till fler cykelinvesteringar. Enbart i Göteborg har den ökade cyklingen under pandemin genererat en samhällsekonomisk vinst på 130 miljoner kronor, främst på grund av hälsovinster och minskade sjukkostnader. Det finns alltså miljarder kronor att spara varje år om vi lyckas upprätthålla den ökade cyklingen. Det viktigaste för att uppnå detta är en trygg, säker och sammanhängande cykelinfrastruktur. Alla studier visar att om det är enkelt att ta sig från start till mål, då börjar alla samhällsgrupper cykla.³⁴



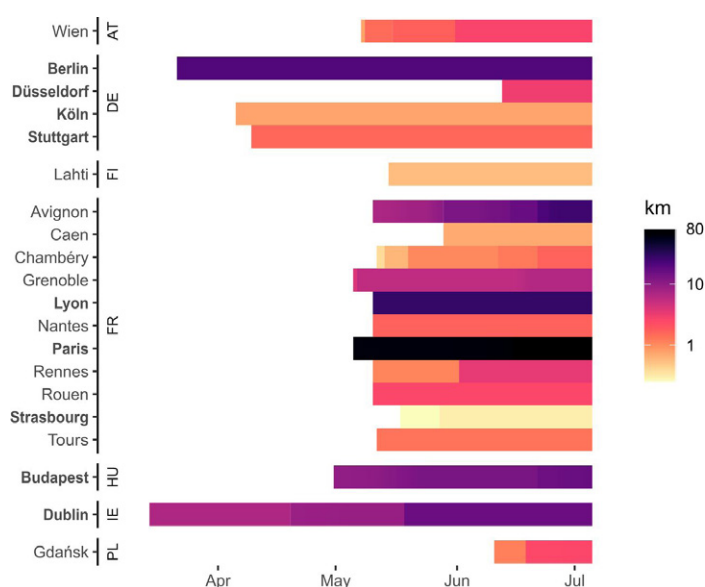
Importera cykel-boomen med pop-up cykelvägar

Detta kommer kräva en omprioritering och omfördelning av gaturummet. Sommarens heta debatt kring elsparkcyklar tyder på samma sak: att mikromobilitet i form av fotgängare, cyklister och elsparkcyklar behöver mer plats i jämförelse med bilinfrastrukturen. Gaturummet måste anpassas till den förändrade verkligheten. Ett bra exempel är Malmös pågående arbete med att omvandla centrala trafikleder (där biltrafikens flöde och hastighet prioriteras) till stadsgator (med mer fokus på vistelsekvaliteten, gående och cyklister).

Erfarenheter från över 100 europeiska städer har visat att en omfördelning av gaturummet för att skapa pop-up cykelvägar leder till snabba resultat. Exempelvis i Paris etablerades 50 kilometer pop-up cykelinfrastruktur år 2020, vilket ökade cyklingen med 65 procent. Även Berlin, London, Barcelona och Rom, liksom många mindre städer i Frankrike och här i Norden tog chansen att skapa fler cykelvägar när pandemin slog till. En övergripande utvärdering av 736 mätstationer i 106 europeiska städer visade att cykeltrafiken ökade med 11 till 48 procent tack vare byggandet av i genomsnitt 11,5 kilometer pop-up cykelvägar per stad under pandemins första fyra månader. Om cyklandet i städerna ligger kvar på denna högre nivå kommer den nya infrastrukturen att generera hälsovinster på mellan en och sju miljarder dollar per år.³⁵

(För en handledning till hur snabba förbättringar kan uppnås, se exempelvis handboken *Making safe space for cycling in 10 days*, baserat på erfarenheterna i Berlin under pandemin: [Mobycon 2020](https://mobycon.org/).)

De svenska storstadsregionerna har inte använt pandemin till att skapa förbättringar på samma strategiska sätt – men det är inte för sent! Även i Stockholm, Göteborg och Malmö har cyklingen ökat och nu är ett bra tillfälle att stärka trenden med strategiska satsningar.



Kilometer byggd cykelväg i olika europeiska städer under pandemin.
Källa: <https://www.pnas.org/content/118/15/e2024399118/tab-figures-data>

³⁵Kraus & Koch 2021

Stärkta grönområden och mötesplatser

Minst lika viktig som trafikinfrastrukturen är ett gång- och cykelvänligt närområde med grönytor, mötesplatser och service. Pandemin har fått oss att inse hur beroende vi är av vårt närområde. Vistelseytor utomhus har visat sig vara mycket viktiga, både för motion men också för att kunna umgås utomhus. I undersökningen svarar hela 59 procent att de blivit medvetna om vikten av parker och grönområden i närmiljön. Hela 62 procent har insett vikten av allmänna platser för social interaktion. Jämfört med 2020 års resultat är detta en lätt ökning, vilket tyder på att grönområden och mötesplatser har blivit ännu viktigare för oss ju längre pandemin har pågått.

Efter ett år med pandemi visar våra resultat också att grönområden tillhör topp tre bland saker man tycker är viktigast att ha i närheten av sin bostad. Slutsatsen man kan dra är att det därför kommer finnas en stor efterfrågan från allmänheten och ett fortsatt högt tryck – och slitage – på den här typen av platser för lång tid framöver. Detta är något kommunerna behöver hörsamma och prioritera om de vill bygga attraktiva områden. Där det inte går att avsätta tillräckligt stor yta för en park kan man ändå komma långt genom aktivt arbete med gröna gatumiljöer. Mer om detta kan läsas i [WSPs rapport om grönområden efter pandemin](#).

Strategier för att utveckla våra stadskärnor

Ett ökat distansarbete kan komma att påverka städer och samhällen i olika riktningar. Flera kommuner och aktörer kommer behöva tänka om när befolkningens rörelsemönster trycks ut från stadskärnor och de större städerna. Detta gäller till exempel storstadskommuner där många kontors- och galleriasatsningar har gjorts. Samtidigt finns det småstadskommuner och förorter som nu vädrar morgonluft och kan räkna med ett uppsving för såväl antal boende som verksamheter i form av handel och restauranger.

En annan viktig fråga är huruvida stadskärnorna därmed kommer att tappa i attraktivitet. Bedömningen är dock att många stadskärnor kommer utsättas för förändringstryck men ändå fortsätta att vara attraktiva. Det kommer finnas ett fortsatt sug efter kreativa mötesplatser.

Det förändringstryck som till exempel stadskärnor och stora kontorsarbetsplatsområden kan komma att utsättas för behöver hanteras om man inte ska tappa i attraktivitet. För att stärka denna typ av platsers fortsatta attraktivitet behöver fler aktörer involveras och nya perspektiv prövas. Platsers attraktivitet är inte bara att det finns lite handel och restauranger i gatuplan utan det gäller att förstå vilka drivkrafter som finns för att mötas. Det kan handla om mer fokus på utbildning, co-working och kultur liksom att öka tillgången till offentliga mötesplatser och grönytor.

För mer om detta, se [WSPs rapport om distansarbete efter pandemin](#).

Så bör kommuner och regioner agera

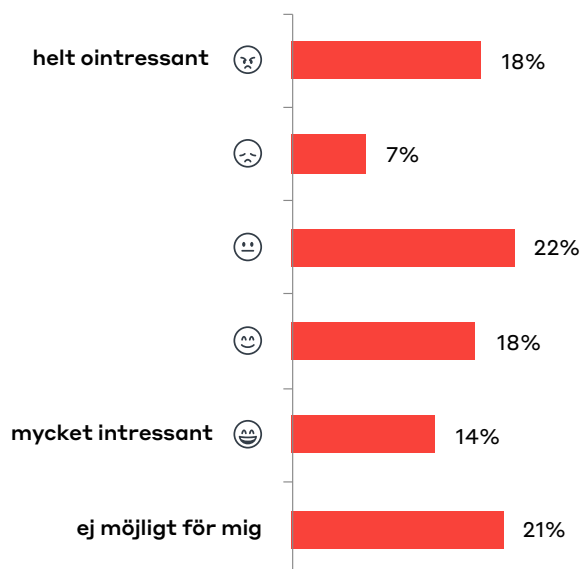
Storstadsregionerna står inför en komplex framtid. Pandemin gör det tydligt hur pass viktigt kollektivtrafiken är för våra storstäder. När många inte kan – eller inte vill – åka kollektivt ökar pressen på väg- och gatunätet. Det finns inga tecken på att biltrafiken minskar, samtidigt som utrymmesbehoven ökar för dem som vill cykla, rulla och gå, eller bara kunna vistas utomhus. Detta är inget nytt – det är en vardag som trafikplanerare och politiker har brottats med i många år – men frågorna har blivit ännu tydligare och prioriteringarna ännu svårare. Utmaningen framöver kommer vara att bibehålla den minskade körsträckan och ökningen bland cyklister och gåendet men samtidigt vinna tillbaka resenärer till kollektivtrafiken. Det är bara på det sättet klimatmålen kan nås.

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 jämlika resalternativ
2. **Använder alla de flexibla verktyg** som finns i verktygslådan, i form av till exempel omfördelning av gatuutrymmet, justering av hastighetsgränser, trafiksignaler, parkeringsavgifter och trängselskatter. Speciellt parkeringen spelar en avgörande roll för att minska andelen bilpendlare. Forskning har visat att gratis parkering hos arbetsgivaren ökar bilandelen rejält, medan avgiftsbelagt eller begränsat parkeringsutbud ökar andelen arbetsresor med kollektivtrafik kraftigt (Olausson & Solvin 2019).
3. **Gör kontinuerliga uppföljningar** så att trafiksystemen kan justeras utifrån människors behov och med hänsyn till uppsatta mål.

Arbetsgivare och skolor kan också spela en stor 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, ett socialt sammanhang) utan nackdelen med pendlingsresan. Vi ser i undersökningen att det finns ett lätt ökat intresse för detta bland medborgarna nu jämfört med 2020.

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





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.com



WSP Sverige AB
121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
T: +46 10-722 50 00
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm

wsp.com