



# En hållbar nystart

**Kollektivtrafiken efter covid-19**

Juni | 2021



# Innehåll

## BAKGRUND

Pandemin har visat hur viktig kollektivtrafiken är för samhället	Sida 4
Många prognoser försöker tyda framtidens resande	Sida 4
Distansarbete – främsta förklaringen till prognoserna	Sida 5

## ANALYS

Siffrorna talar sitt eget tydliga språk	Sida 6-7
Vi går på djupet med analysen	Sida 8
Kollektivtrafiken – en självklar och viktig del av samhället	Sida 9

## VAD HAR VI LÄRT OSS?

1. Trygghetsskapande åtgärder	Sida 10
2. Digitalt beteende kräver nya lösningar	Sida 11
3. Tillfälle att skapa en bättre kollektivtrafik för fler	Sida 12
4. Starkt förtroende utgår från kommunikation	Sida 12
5. Chans att tänka nytt och förbättra	Sida 13



# Pandemin har visat hur viktig kollektivtrafiken är för samhället

Vi har nu levt med en pandemi under 12 månader, vaccinationerna är i full gång och vi kan äntligen börja skönja ljuset i tunneln och en återgång mot en ny vardag.

En av våra viktigaste slutsatser från detta år är styrkan och vikten av kollektivtrafiken – trots mycket tuffa restriktioner och rekommendationer från myndigheter att stanna hemma, arbeta hemifrån och att inte använda kollektivtrafiken – så har resandet aldrig minskat mer än 50 procent. Detta visar på hur viktig kollektivtrafiken är för samhället, och vilka nyttor den skapar för alla människor.

Vi har i denna rapport samlat våra viktigaste lärdomar, insikter och slutsatser från pandemiåret, och blickar framåt mot de utmaningar vi kommer möta efter pandemin. Hela samhället kommer behöva tänka om och utvärdera många gamla sanningar, och det gäller inte minst inom kollektivtrafiken. Vi vill med denna rapport skapa en grund för diskussion och analys för alla oss som bygger kollektivtrafiken – kommuner, regioner och trafikoperatörer. Vi är övertygade om att kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen för att möta samhällets stora utmaningar i en hållbar omställning och för växande städer.

**Daniel Mohlin**  
Marknadschef B2C

# Stor resandeminskning under pandemin. Trots det har 70 procent rest med kollektivtrafiken

Att kollektivtrafiken har drabbats hårt av pandemin är ett välkänt faktum. Siffrorna just nu lyser mörkrött. Kollektivtrafikbarometern visar att den totala marknadsandelen har sjunkit med 13 procentenheter – från 32 procent till 21 procent<sup>1</sup>. Inom våra tre stora regionala kollektivtrafikmyndigheter minskade resandet totalt med cirka 30 procent. Baserat på Nobinas samlade data över resandet ser vi hur pandemin slog till i mitten av mars, den första vågen var ett faktum och vi peakade på -46 procent i jämförelse med 2019. I anslutning till förra sommaren minskade smittspridningen och resandet återhämtade sig succesivt.



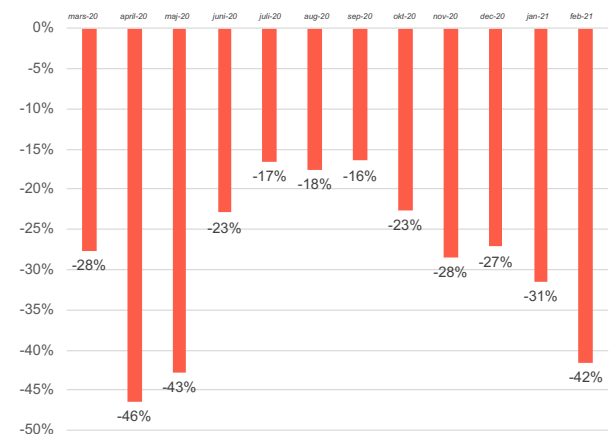
Minskat resande 2020 jämfört med 2019

<b>Västrafik</b>	<b>SL</b>	<b>Skånetrafiken</b>
<b>-31%</b>	<b>-35%</b>	<b>-36%</b>

I samband med att smittspridningen ökade under hösten så minskade resandet återigen och den andra

vågen infann sig i november. I januari stängdes många skolor och det omfattande resandetappet i februari går framförallt att förklara med att många skolelever stannade hemma. Vi har även tittat närmare på sökbe- teenden i appen Res i STHLM, som visar på motsvarande effekter med 27 procent färre sökningar under 2020 jämfört med 2019<sup>2</sup>.

Nobinas resor mot föregående år<sup>3</sup>



## Många prognoser försöker tyda framtidens resande

Under vintern och våren har det publicerats en mängd rapporter där det målas upp en mörk bild av framtidens resande och resvanor.

De makroekonomiska prognoserna som till stor del styr efterfrågan på resor pekar på att arbetslösheten förväntas gå upp till 8,6 procent under 2021 från 6,8 procent 2019<sup>4</sup> medan BNP beräknas sjunka med över tre procent. Vi vet att efterfrågan på resor är starkt förknippad med den ekonomiska aktiviteten i samhället, framförallt sysselsättningsgraden. När det gäller nivån på sysselsättningen kan vi konstatera att prognoserna visar på en återgång redan under 2023<sup>5</sup>.

Ser vi till resandeprogno- ser och förväntningar kring kollektivtrafiken räknar flera regioner och andra trafikföretag med cirka 10-20 procent färre resor efter pandemin<sup>6</sup>. Kollektivtrafikbarometerns covid-rapport visar att 73 procent av resenärerna anser att de kommer

återgå till tidigare resmönster<sup>7</sup>, vilket också bekräftas av Stockholms Handelskammars undersökning där åtta av tio kommer återgå till kollektivt resande efter pandemin<sup>8</sup>. Det finns också åtgärder som gör att vissa grupper kan tänka sig att återkomma snabbare (större avstånd, extra städning, handsprit, munskydd med mera). 12 procent uppger att det inte finns något som kommer att få dem att resa kollektivt på samma sätt som tidigare igen<sup>9</sup>.



Risk att tappa 10-20% av befintliga resenärer i kollektivtrafiken



Av dem som reste kollektivt till arbetet före pandemin uppger att de också efter pandemin kommer göra det

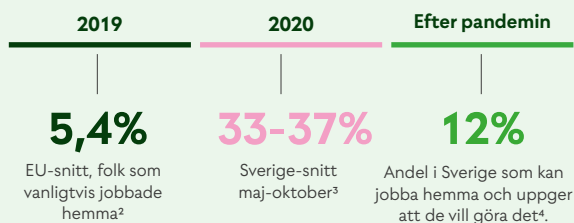
# Distansarbete – främsta förklaringen bakom prognoserna

En av de främsta förklaringarna till prognoserna är att hemarbetet förväntas öka kraftigt. Hela vårt samhälle har tvingats anpassa sig till det digitala arbetslivet, och många människor har hittat nya vanor.

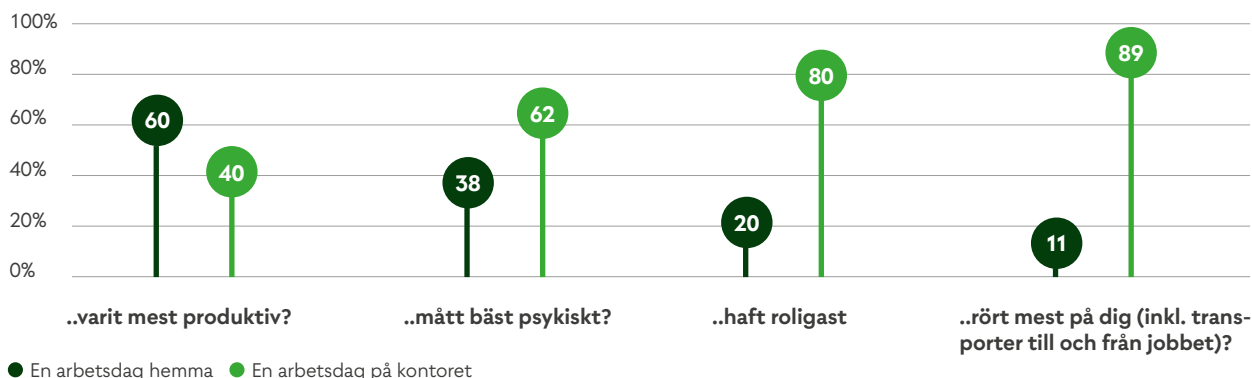
Vi har gått igenom en stor mängd olika forskningsrapporter och undersökningar. Noterbart är att de flesta undersökningar baseras på självskattade svar från arbetstagare, betydligt färre undersökningar har tagit hänsyn till respektive arbetsgivares insikter. Frågan är om alla arbetsgivare kommer tillåta fritt hemarbete, vilket ställer nya krav på arbetsgivaren. Stockholms Handelskammars undersökning visar tydligt på flera negativa effekter av det ökade hemarbetet. Vissa arbetsuppgifter lämpar sig mer eller mindre bra för att uträtta från hemmiljö och på distans<sup>1</sup>.

## Distansarbete

Distansarbete kan röra sig om hemarbete under några få timmar som alterneras med arbete på den faktiska arbetsplatsen till distansarbete som utförs i större utsträckning från hemmet.



### Om du jämför en arbetsdag hemma med en arbetsdag på kontoret vilken av dagarna har du...<sup>5</sup>

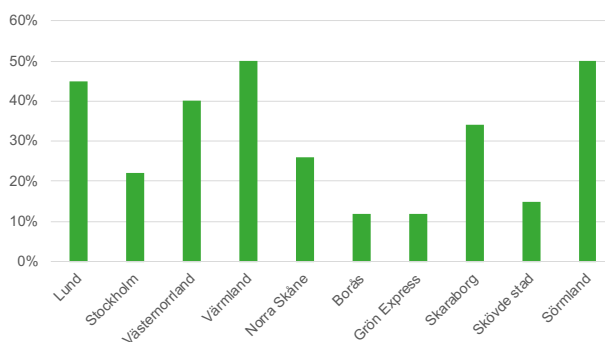


# Siffrorna talar sitt eget tydliga språk

## Skolbarnen kommer att fortsätta åka buss

Hur mycket kommer ett ökat distansarbete att påverka busstrafiken? Om vi börjar med att titta på vår största enskilda resenärsgrupp – skolbarnen – kan vi ganska tryggt konstatera att de kommer fortsätta åka buss även i framtiden. Inom vissa regioner står skolbarnen för cirka 50 procent av alla resor och siffran understiger sällan 20 procent<sup>1</sup>.

### Andel resor skolbarn – Nobinas trafik<sup>2</sup>



## ”9 av 10 medlemmar varken kan eller får arbeta hemifrån”

- LO

### Kollektivtrafiken är fortsatt viktig för LO-medlemmar

Enligt en undersökning från LO kan eller får inte 90 procent av deras medlemmar arbeta hemifrån. Sjuksköterskor, butiksarbetare och bussförare har under pandemin fortsatt resa till sina arbeten och kommer göra så även i framtiden<sup>3</sup>. Även SCB:s arbetskraftsundersökning visar att många människor inte har möjlighet att arbeta hemifrån – 65 procent av Sveriges yrkesverksam-

ma befolkning har inte jobbat hemma mellan juni 2020 till februari 2021. Det är även stora skillnader vad gäller distansarbetets omfattning<sup>4</sup>.

### Ej möjlighet till distansarbete per branch

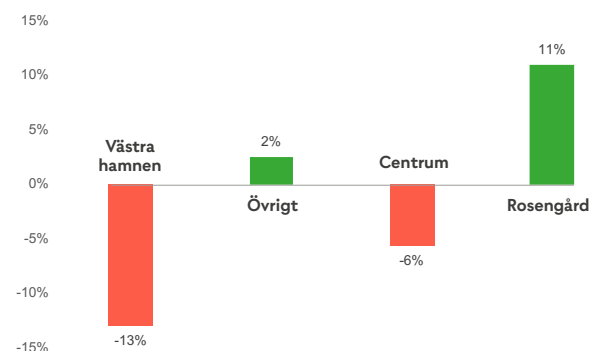
Jordbruk, skogsbruk och fiske	67%
Tillverkning och utvinning, energi och miljö	78%
Bygghverksamhet	85%
Handel	75%
Transport	88%
Hotell och restaurang	93%
Information och kommunikation	23%
Finansiell verksamhet, företagstjänster	52%
Offentlig förvaltning m.m.	56%
Utbildning	71%
Personliga och kulturella tjänster	68%

### Socioekonomiska faktorer har påverkat resandet

En intressant aspekt av pandemins effekter framkommer när vi analyserar resandeförändringarna utifrån olika demografiska faktorer. Här har vi grupperat hållplatser utifrån de vanligaste resenärsgrupporna och jämfört resandeutvecklingen på de enskilda hållplatserna med linjen som helhet.

Linje 5 i Malmö är ett talande exempel. Linjen startar ute i miljonprogramsområdet Rosengård och går via centrum och centralstationen ut till den mer välbärgade stadsdelen Västra hamnen med kontor, högskola och lägenheter med havsutsikt. Två socioekonomiska motsatser.

### Linje 5 – Malmö



Grafen visar skillnad i resande på hållplatserna mot linjen som helhet

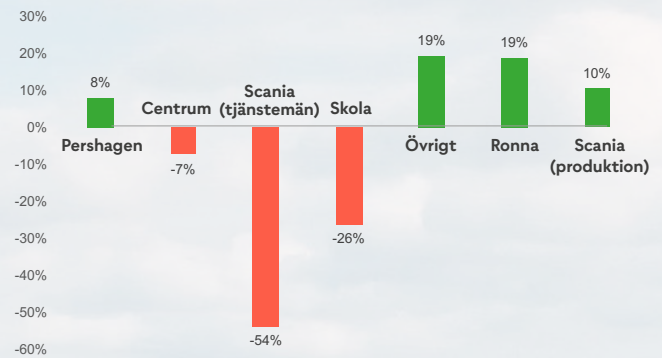
Forts.

Motsvarande analys har vi gjort på Linje 754 i Södertälje som startar i miljonprogramsområdet Ronna och går via centrum, via både Scantias fabriksområde och kontorsområden, och slutar ute i villaområdet Pershagen.

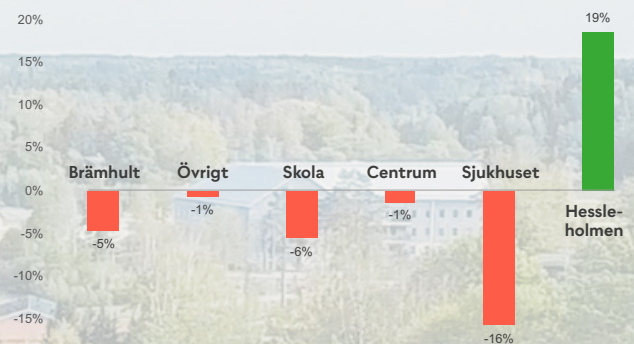
I Borås hittar vi ytterligare en Linje 5 som trafikerar miljonprogramsområdet Hässleholmen, sjukhuset, centrum och slutar i villaområdet Brämhult.

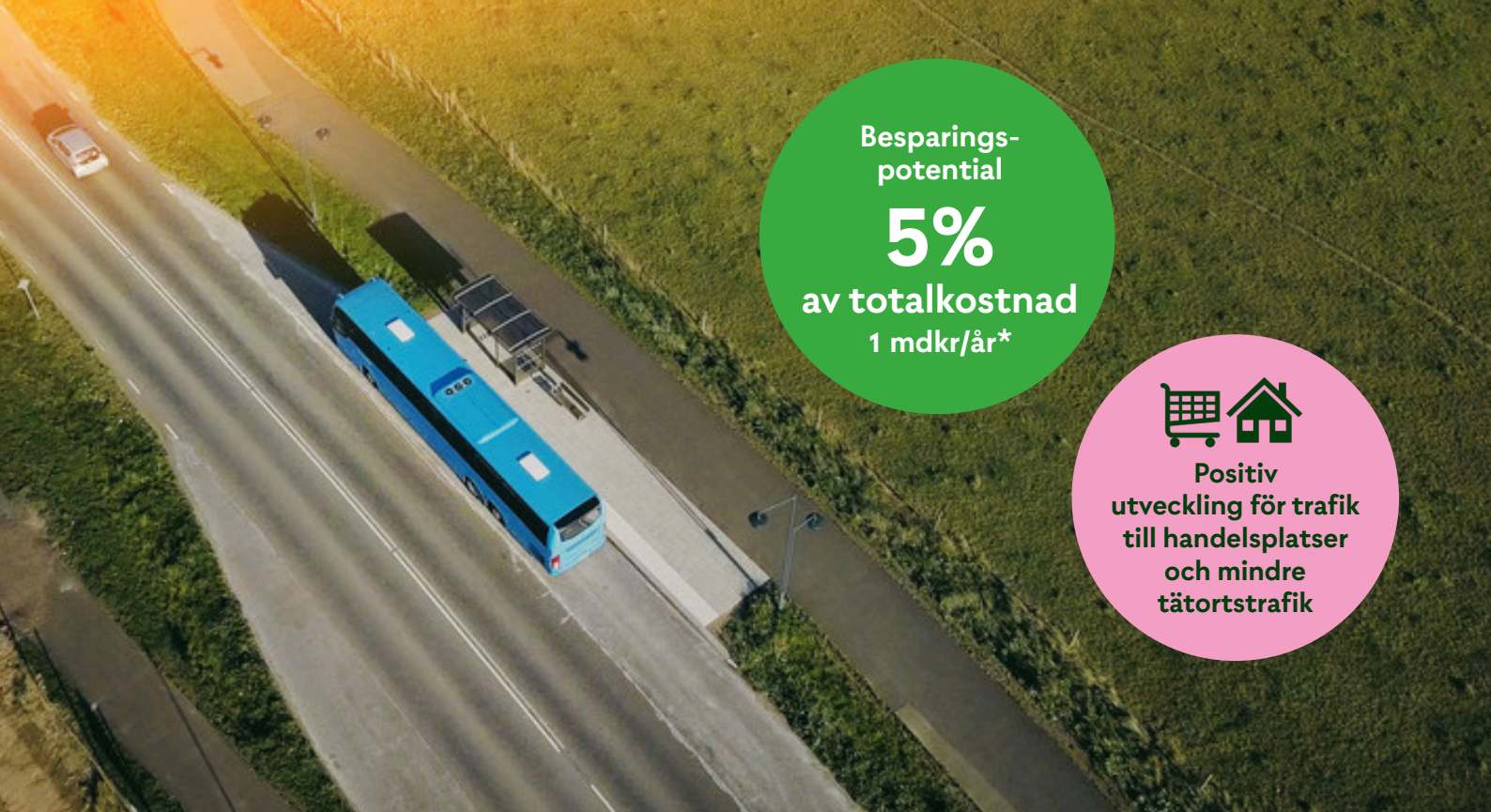
Samma trender syns i alla tre exempel; resandet från socioekonomiskt svagare området sjunker inte alls lika mycket som övriga, effekten vid skolor är tydlig och likaså att Scantias tjänstemän har arbetat på distans samtidigt som medarbetarna vid produktionen varit på plats. I absoluta tal har resandet från miljonprogramsområdena minskat ca 10-20 procent och kontorsarbetare med möjlighet att arbeta hemifrån har minskat sitt resande med cirka 75 procent<sup>1</sup>.

### Linje 754 – Södertälje



### Linje 5 – Borås





Besparingspotential  
**5%**  
 av totalkostnad  
 1 mdkr/år\*

Positiv utveckling för trafik till handelsplatser och mindre tätortstrafik

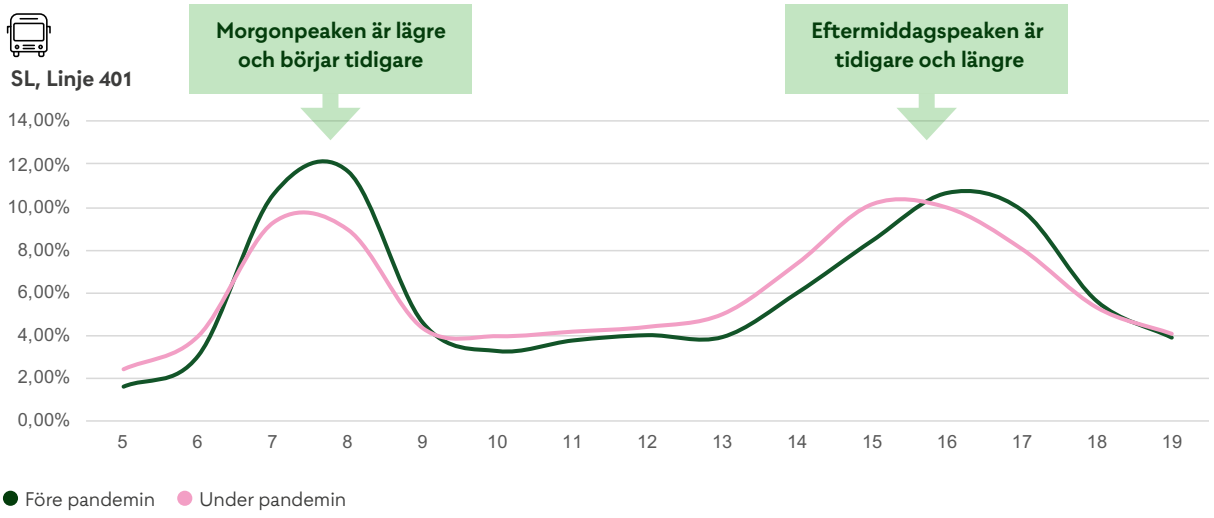
# Vi går på djupet med analysen

Om vi tar resandeanalysen ett steg djupare kan vi konstatera att morgonrusningen har minskat betydligt mer än trafiken mitt på dagen. Resandet mitt på dagen har ökat i andel av hela resandet och eftermiddagens rusning har startat en timme tidigare än före pandemin. Diagrammen visar hur stor andel av resandet som sker varje timme under en vardag under pandemin, jämfört med hur det såg ut före pandemin.

Skillnaden i resande från morgonrusningen till den lägsta noteringen mitt på dagen är ett tydligt mått på trafikens effektivitet. Desto större tapp mitt på dagen, desto lägre effektivitet i trafiksystemet.

Detta är en helt avgörande fråga för kollektivtrafikens finansiering då resandevolymen klockan 07.30 normalt sett är dimensionerande för hela kollektivtrafiksystemets kapacitet. En extra avgång vid denna tid kräver normalt sett nyinvesteringar i fordon och rekrytering av fler förare. Denna tid dimensionerar hela kollektivtrafiksystemet sett till både kapacitet och kostnader.

Att morgonrusningen minskar kraftigt kan förklaras med att kontorsarbetare inom många områden stannar hemma. Klockan 07.30 utgör de en mycket stor andel av det totala resenärsunderlaget, men inte totalt sett över dagen. Förändringen i eftermiddagens resande beror antagligen på att människor har fått ett mer flexibelt sätt att resa på då arbetslivet på hemmakontoret också blivit mer flexibelt. Ytterligare en trend vi kan se är att det lokala resandet inom kommunen och till det lokala köpcentrumet inte alls har tappat lika mycket som resor in till regioncentrum<sup>1</sup>.



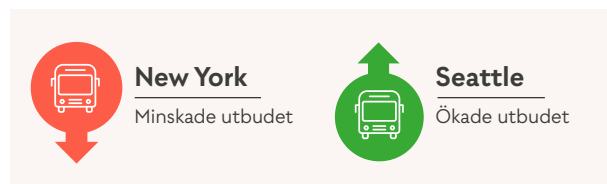
\*Om resmönstret består men återgår till tidigare volym = 1 mdkr/år





## Kollektivtrafiken – en självklar och viktig del av samhället

Under den stora finanskrisen 2008 var det många regioner som tvingades spara pengar och skära i sitt kollektivtrafikutbud. New York minskade sitt utbud med 20 procent och trots att arbetslösheten stadigt minskade efter finanskrisen återhämtade sig inte resandet. Totalt sett minskade resandet med 22 procent under samma tioårsperiod. I Seattle valde man istället att behålla och utveckla sitt utbud vilket ledde till tydliga resandökningar år efter år<sup>1</sup>. Poängen med detta exempel är att visa på de tydliga långsiktiga effekterna.



På kort sikt visar forskning på att man tappar fyra procent resor om man minskar utbudet med tio procent men på lång sikt uppgår resandeminskningen till hela sju procent<sup>2</sup>.

Om vi vill använda det här tillfället till att bygga ett samhälle som utgår från hållbara transportmedel måste vi värdera de nyttor som kollektivtrafiken skapar, innan

vi kortsiktigt väljer att spara pengar. Det är aldrig någon som föreslår minskad undervisning i skolan eller att stänga en bilväg för att spara pengar ett enskilt år. Det är viktigt att komma ihåg att kollektivtrafiken utgör en grundläggande del av samhället och infrastrukturen – den stora mängd resor som har skett med kollektivtrafiken under pandemin är ett tydligt exempel på det.

Istället för att kortsiktigt spara pengar genom neddragningen som även kostar en hel del intäkter så kan satsningar på framkomlighet och ökad medelhastighet förbättra ekonomin genom högre intäkter och högre driftseffektivitet.

**Minskad trafik med 10% ger<sup>3</sup>:**

**-4%** Färre resenärer på kort sikt

**-7%** Färre resenärer på lång sikt

**Minskad turtäthet med 10% ger:**

**-5%** Färre resenärer

## Vad har vi lärt oss?

När vi sammanfattar våra analyser och dataunderlag från ett år präglad av kris och när vi sammanställer den aktuella forskningen kan vi se ett par tydliga återkommande trender som vi kan dra lärdomar av. Det är även därför vi har sammanställt den här rapporten, för att dela med oss av våra erfarenheter och insikter.

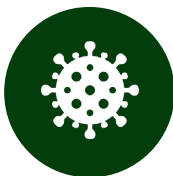
1

## Trygghetsskapande åtgärder

Just nu befinner vi oss i en pandemi, och det skapar mycket oro i samhället. Över tid kommer vi se att oron för pandemins risker kommer att klinga av hos människor, precis som efter SARS/MERS-utbrotten, terrorattackerna vid 9/11 eller London och Tokyos tunnelbanor. Men vi måste agera här och nu för att återställa förtroendet på kort sikt.

Enligt en undersökning från WSP finns det en stor oro för smittspridning inom kollektivtrafiken vilken minskar människors benägenhet att resa<sup>1</sup>. I K2:s antologi som behandlar kollektivtrafikens omstart poängteras vikten

av att kunna erbjuda resenärerna kontroll under resan för att skapa en ökad trygghet<sup>2</sup>. Den upplevda oron måste mötas med konkreta trygghetshöjande åtgärder, och slutligen behöver vi arbeta med kommunikation för att stärka upplevelsen av de trygghetshöjande åtgärder som implementeras. Enligt IPSOS undersökning i Storbritannien var folk mer oroliga för att åka buss än för att gå till puben<sup>3</sup>. Lämpliga åtgärder som framkommer i undersökningarna kan vara att erbjuda handdesinfektion ombord, tydligare synliga städrutiner, trängselvärdar eller digitala funktioner som hjälper resenärer att resa på tider utan trängsel.



Oro för smittspridning



Vikten av kontroll



Säkerhet för resenär och förare



Hellre baren än kollektivtrafiken

### Exempel på åtgärder

- ✓ Handdesinfektion
- ✓ Trängselbevakning
- ✓ Trängselvärdar
- ✓ Städrutiner
- ✓ Förstärkningstrafik
- ✓ Information om när peaken inträffar
- ✓ Ny definition av fullsatt buss, t.ex. 75% beläggning

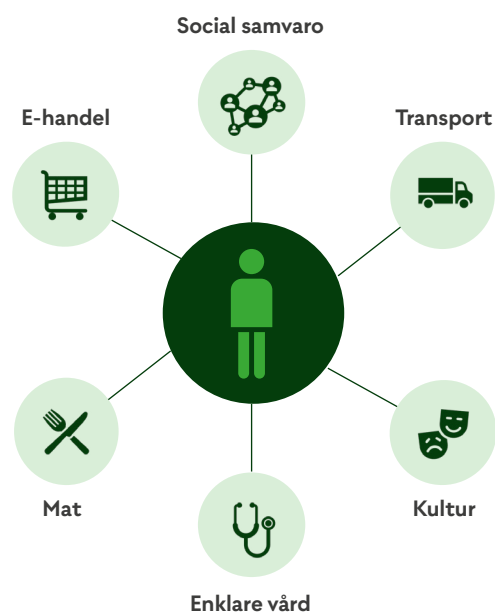


## 2

# Digitalt beteende kräver nya lösningar

Pandemin har medfört att hela samhället snabbt har ställt om till en mer digital tillvaro. Vi beställer maten digitalt, träffar läkaren digitalt, barnen går i skolan via digitala möten med mera. Dessa förändrade beteendemönster kommer självklart få långsiktiga effekter. Det handlar framförallt om att vi kommer ta med oss de saker som varit positiva – att kunna ta det där avstämningsmötet på bussen, att sitta hemma en dag när man behöver koncentrera sig för att nästa dag bege sig till kontoret för att träffa kollegorna. Människors resvanor kommer helt enkelt att bli mer flexibla.

Trenden där gränserna mellan arbetsliv och privatliv suddas ut kommer sannolikt att öka vilket går hand i hand med mer flexibla resvanor för personer som har möjlighet att arbeta hemma. Därför är det viktigt att vi svarar upp med lösningar som möter dessa behov. Det gör vi genom mer flexibla biljettyper, bättre digitala försäljningsställen för kombinerad mobilitet eller mer flexibel utbudsplanering som kan följa nya och föränderliga resmönster.



## 3

## Tillfälle att skapa en bättre kollektivtrafik för fler

De beteendeförändringar som sker i detta nu ställer nya krav och ökar utmaningarna för kollektivtrafiken. Det skapar även en unik möjlighet att se över många gamla sanningar inom kollektivtrafiksystemet. De flesta kollektivtrafiksystem i Sverige är uppbyggda för arbetspendlare som reser fem dagar i veckan mellan klockan 08-17. Linjesträckningar, tidtabeller, biljetter och rabatter är anpassade efter samma resandemönster. Givetvis är det där som efterfrågan är som störst,

och det blir lätt en självuppfyllande profetia. Nu finns det en möjlighet att omvärdera detta.

Är det verkligen den första kollektivtrafikresan för en ny resenär som ska vara den dyraste? Ska det kosta lika mycket för kontorsarbetaren som reser varje dag i rusningstid som för sjuksköterskan som är på jobbet klockan 06 varje morgon, fyra dagar i veckan?

## 4

## Starkt förtroende utgår från kommunikation

Under pandemin har de flesta regionerna avrått sina resenärer från att åka med kollektivtrafiken. Kommunikationen har haft en tydlig effekt och som mest har resenärsunderlaget halverats. Om vi med tydliga kommunikationsinsatser kan "skrämma bort" hälften av resenärerna, tänk då vad vi kan åstadkomma om vi satsar lika mycket på att attrahera nya grupper med resenärer?



De trogna kollektivtrafikresenärerna kommer att fortsätta resa eftersom produktfördelarna är tillräckligt starka jämfört med alternativen. Växlarna, människor som alternerar kollektivtrafiken med primärt bil - är däremot svårare att locka tillbaka med enbart rationella argument. Det främsta argumentet till att växlarna väljer bilen är enligt Kollektivtrafikbarometern baserat på det emotionella valet - "föredrar bilen".

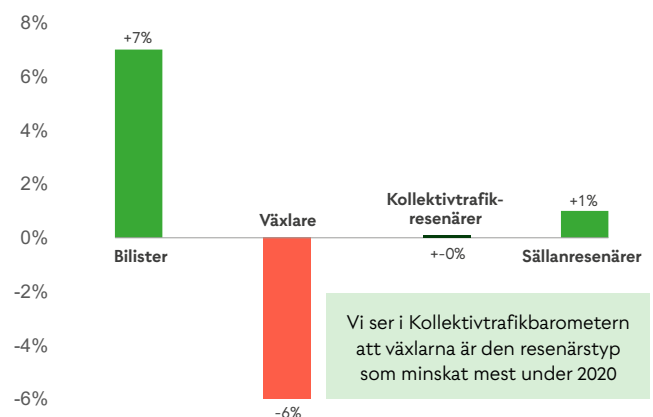
För att locka tillbaka växlarna räcker det inte med att enbart kommunicera rationella argument med koppling till trygghet. Vi behöver även kommunicera mer emotionella budskap som appellerar till målgruppens grundläggande värderingar och uppfattningar<sup>1</sup>.

Årets kollektivtrafikbarometer visar att Nöjd Kund Index hos allmänheten endast uppgår till 53 procent vilket måste anses vara ett underbetyg för hela branschen. NPS\* sjunker till ett negativt värde. De som utmärker sig positivt är Karlstadsbuss och LLT med NPS-siffror på över 25.

### 53% NKI hos allmänheten

Det här visar på behovet av rejäla satsningar på kommunikation - och det krävs ett komplett kommunikationsarbete med varumärkestärkande kampanjer, PR/ media och lokal marknadsföring som lyfter de lokalt relevanta produktfördelarna.

Resenärstyper 2020 jämfört med 2019



\*Net Promoter Score är ett nyckeltal som används i kundundersökningar. Net Promoter Score bygger på frågan: "Hur sannolikt är det att du skulle rekommendera det här företaget till en vän eller kollega?" Frågan besvaras sedan på en elvgradig skala från 0-10

## 5

## Chans att tänka nytt och förbättra!

Sammanfattningsvis ser vi nu en unik möjlighet att flytta fram våra positioner och bidra till positiva förändringar – i våra egna beteenden och hos våra resenärer. Vi vet att våra resenärer är som mest lättpåverkade i samband med stora livsförändringar; en flytt eller nytt jobb etcetera, och just nu pågår en övergripande förändring för hela vårt samhälle och på samtliga plan. Låt oss ta tillvara på den chansen.

Det kan handla om att erbjuda skolorna egna skolbussar mot att de senarelägger lektionsstarterna som minskar dimensioneringen i trafiken, erbjud platsgaranti på alla bussar efter klockan 09 för att locka till resor utanför peaken, passa på att planera om den där linjen som finns kvar av gammal hävd, släpp loss biljettförsäljningen i nya kanaler till nya målgrupper och/eller nya biljettprodukter för att locka fler sällanresenärer att resa oftare.

Oavsett vilket område det handlar om kommer Nobina vara med som partner, och med hjälp av lokala analyser, fakta och kunskap utmana, stötta och bidra under resans gång.

Kollektivtrafiken är fortsatt ett av de viktigaste verktygen för att möta samhällets stora utmaningar. Fler resenärer i kollektivtrafiken är avgörande för att nå klimatmålen och för att möjliggöra hållbart växande städer. Ytterst är det utbudet av resor och mobilitet, liksom korta restider, som avgör om människor kommer att välja bilen eller kollektivtrafiken även i framtiden.

De beslut vi fattar om kollektivtrafiken idag kommer att påverka resandet och vår förmåga att klara av klimatomställningen under många år framöver



Vi förflyttar  
samhället  
varje dag

# Källor

## Sidan 4

- 1: *Kollektivtrafikbarometern (2020)*
- 2,3: *Nobina*
- 4: *SCB Konjunkturuppdatering mars 2021*
- 5: *Konjunkturuppdatering (December 2020)*
- 6: *Resvaneundersökning Transdev, Trafikförsörjningsprogram (2020 2021)*
- 7,9: *Kollektivtrafikbarometerns covid-19-rapport*
- 8: *Stockholms Handelskammare, rapport (2021)*

## Sidan 5

- 1: *Stockholms Handelskammare, rapport (2021)*
- 2: *Eurostat, EU:s statistikbyrå*
- 3: *SCB, <https://www.scb.se/pressmeddelande/en-av-tre-jobbar-hemifran>*
- 4,5: *Stockholms Handelskammare, Förändrade vanor efter pandemin – så påverkas arbetsplatserna och staden*

## Sidan 6

- 1,2,4: *Nobina*
- 3: *LO, Vi som inte jobbade hemma*
- 4: *SCB*

## Sidan 7

- 1: *Nobina*

## Sidan 8

- 1: *Nobina*

## Sidan 9

- 1: *Citylab.com, How U.S. Public Transit Can Survive Coronavirus april (2020)*
- 2,3: *Balcombe, et al. (2004)*

## Sidan 10

- 1: *WSP, Rapport om finansiering och strategier för återhämtning av resandet*
- 2: *K2s antologi, Omstart för kollektivtrafiken*
- 3: *IPSOS, Mori i Storbritannien*

## Sidan 12

- 1: *Kollektivtrafikbarometern (2020)*

