

Pandemins påverkan på trafiken under 2020

Denna pm sammanfattar hur trafiken under 2020 bedöms ha påverkats av Covid-19. Kontoret återkommer även med ett ärende till nämnden som svar på budgetuppdraget: ”*utreda hur effekter av ändrade resmönster uppkomna under pandemin med Covid-19 utvecklas över tid och analysera hur detta påverkar nämndens verksamhet*”. Den avrapporteringen görs när antingen pandemin är över eller hela 2021 har gått.

Kartläggningen av de olika trafikslagens utveckling under 2020 i Stockholms stad och i Stockholmsregionen bygger på stadens egen data, data från regionala samarbetspartners samt från externa aktörer. Det är främst personresor som belyses. Frågan om överflyttning mellan olika färd sätt under 2020 diskuteras. Promemorian avslutas med en diskussion om ifall de iakttagna förändringarna kan tänkas kvarstå eller återgå till läget innan pandemin samt hur de kan påverka Stockholms transportsystem.

1. Minska resandet en central åtgärd mot smittspridningen

För att bromsa smittspridningen av Covid-19 var under 2020 en av de viktigaste åtgärderna över hela världen att minska människors aktiviteter och mobilitet för att få ner antalet fysiska kontakter. Detta skedde med hjälp av rekommendationer och restriktioner. Så var även fallet i Stockholm.

Det har skett en generell minskning av resandet och en förändring av var och när resor görs, på grund av förändrade aktivitetsmönster. Valet av färdmedel har också påverkats av att många försökt undvika trängsel i främst kollektivtrafiken.

Aktiviteter vid olika målpunkter i Stockholms stad 2020

Jämfört med en basperiod i januari/februari 2020 visar aktivitetsdata från Google för olika målpunkter i Stockholms stad:

- Förändringarna av resandet speglar pandemins förlopp. Minskningarna vid bytespunkter, arbetsplatser och sällanvaruhandeln är störst vid toppar i smittspridningen.
- Minskningarna av aktiviteter i Stockholms stad på vardagar har varit störst på arbetsplatser och vid bytespunkter för kollektivtrafiken.

- Vistelse i parker har ökat under våren, sommaren samt tidig höst med en generellt större ökning på vardagar.
- Tiden som människor är i hemmet har ökat.

Generella resvanor och hemarbete/arbetspendling

- Antalet resor har minskat. Andelen av Stockholmsregionens befolkning som gör minst en resa per dag har minskat tydligt under den första och andra vågen.
- En dryg tredjedel av stockholmarna uppger att de oftare arbetar hemifrån på grund av Covid-19.
- En dryg tredjedel uppger att de inte har förändrat sina arbetsresor, varken genom ökat hemarbete eller byte av färdmedel.
- Jämfört med boende i de mer centrala delarna av staden har boende i de yttre delarna i mindre utsträckning förändrat sina arbetsresor. Det är också färre i dessa stadsdelar som oftare arbetar hemifrån.
- Fyra av tio stockholmare köpte hösten 2020 större delen av hushållets sällanköpsvaror på nätet.
- Långa fritidsresor har främst gjorts inom landet. Under 2020 har nästan tre fjärdedelar av stockholmarna gjort sin längsta fritidsresa inom Sverige, att jämföra med en tredjedel året innan.

2. Summering av trafikutvecklingen 2020

- Minskningen av resandet ser olika ut för de olika trafikslagen. Kollektivtrafiken har haft den starkaste nedgången.
- Det finns geografiska skillnader i minskningarna av kollektivtrafikresandet och motortrafiken.
- Trafikslagets utveckling följer de olika vågorna av pandemin. Det gäller dock inte cykeltrafiken som i Stockholms stad har ökat under hela perioden, med störst öknings på helger.
- Utvecklingen av gångresor i Stockholm skiljer sig mellan inner- och ytterstaden med större minskningar i innerstaden (fasta mätstationer).
- Fördelningen av resor över vardagsdygnet kvarstår under 2020. Det är fortfarande rusning på morgonen och eftermiddagen, men på lägre nivåer.

3. Överflyttning mellan trafikslag under 2020

Förändring av huvudsakliga färdssätt för stockholmarnas arbetsresor mellan februari och september 2020

- Andelen som inte arbetspendlade i september 2020 var nästan dubbelt så hög som i februari.
- Andelen arbetspendlare som huvudsakligen använde kollektivtrafiken för sina arbetsresor sjönk. Från mer än hälften i februari till en tredjedel i september 2020.
- Andelen arbetspendlare som huvudsakligen cyklade till arbete/studier fördubblades, från 12 till 24%, mellan februari och september 2020.
- Andelen arbetspendlare som huvudsakligen tog bilen till arbete/studier ökade, från 20 till 25%, mellan februari och september 2020.
- Många av de som har fortsatt att arbetspendla som huvudsakligen pendlade kollektivt i februari 2020 har bytt färdmedel. 20% cyklar huvudsakligen till arbete/studier, 11% väljer huvudsakligen bilen och 7% har börjat gå.
- Bland de som bor centralt svarade en större andel att de går eller cyklar oftare till/från arbetet/studier än bland boende i de yttre stadsdelarna.

4. Bestående eller tillfällig? Summering kring överflyttningseffekter

De flesta överflyttningar av resor till andra färdssätt under pandemin har skett från kollektivtrafiken.

Det är till viss del andra resenärer som kör bil under pandemin. Ett skäl är att undvika kollektivtrafikresor och ett annat är generellt frigjord kapacitet i vägnätet när andra grupper har ställt in sina bilresor, exempelvis på grund av hemarbete. Före pandemin, det vill säga i ett mer belastat vägsystem, har dessa grupper förmodligen valt andra transportsätt eller inte haft tillgång till bil. När de under pandemin "försvunna" grupperna till viss del eller helt återvänder finns det en hög sannolikhet att i alla fall delar av de "nya pandemirelaterade bilresorna" trängs bort igen. Många samband kring ändrade vanor behöver undersökas vidare.

Många har testat cykeln som alternativt färdssätt till framförallt den mer trängselutsatta kollektivtrafiken. Förutom tidigare kollektivtrafikresenärer består cykeltrafikens ökning troligen också av en ökad cykling som aktivitet i sig för att ersätta inställda

aktiviteter. Det är troligt att en del av de nya cyklisterna kommer att hålla fast vid sina nya vanor, dock kan nya och gamla cyklisters beteende påverkas av en rad andra faktorer. Det gäller exempelvis hur mycket de ”gamla” cyklisterna kommer att arbeta hemifrån eller hur människor väljer att ordna sin fritid efter pandemin.

För innerstaden är det sannolikt att gångtrafiken återgår till mer normala nivåer när risken för smitta minskar. Dock påverkas återhämtningen också av faktorer som utvecklingen av turistströmmar och hemarbetsvanor. När restriktioner lättar är det troligt att en del av gångresorna i ytterstaden försvinner samtidigt som andra typer av gångresor som till exempel till kollektivtrafiken kommer att öka igen.

En stor del av de tidigare kollektivtrafikresorna har ställts in eller ersatts med andra färdsätt. Samtidigt syns tydliga geografiska skillnader bland arbetspendlande stockholmare i hur stor andel som har förändrat sitt pendlande med kollektivtrafiken, med högre andelar i de mer centrala delarna av staden.

Det är oklart i vilken utsträckning folk framöver kommer att undvika kollektivtrafik på grund av risk för trängsel. Det är dock troligt att kollektivtrafikresandet i en stor stad som Stockholm vars transportsystem i många delar bygger på kollektivtrafiken, kommer att se en återhämtning så snart risken att smittas minskar kraftigt och aktivitetsmöjligheterna återgår mer till det ”normala” igen. Nivåerna och tidshorisonten för återhämtningen är dock svåra att bedöma i dagsläget.

Förändringen av resvanorna under pandemin skedde för de flesta inte på frivillig bas och förmodligen ser inte alla sina ”pandemivanor” som förstahandsval. Många har också behövt anpassa när och var de gjort sina aktiviteter. Det är troligt att de till viss del kommer att vilja återuppta sina tidigare vanor i den takt som smittorisk, restriktioner och rekommendationer lättar. Men det är också troligt att vissa nya vanor bedöms som ”bättre” än de som man hade innan pandemin så att man kommer att bibehålla dessa. En av dessa är troligen hemarbetet, som med stor sannolikhet kommer vara vanligare efter än innan pandemin.

Generellt är det viktigt att ta hänsyn till att olika delar av befolkningen har olika förutsättningar, beroende på var man bor, vad man arbetar med, vilka resurser man har tillgängliga och hur man vill leva sitt liv. För möjligheten att jobba hemifrån eller kunna

välja ett annat färd sätt finns det exempelvis stora skillnader i förutsättningarna bland olika befolkningsgrupper.

5. Vad händer med Stockholms transportsystem?

Pandemin har inte minskat behovet av att fortsätta utveckla den hållbara staden med ett hållbart transportsystem. Den har snarare bekräftat att staden är på rätt väg och att det är fortsatt viktigt att bygga ett robust system som klarar kriser och kan tillgodose så många behov som möjligt. Det krävs att det långsiktiga arbetet som består av många pusselbitar fortsätter för att leda staden mot de högt uppsatta klimat- och miljömålen.