



## Sådan har corona forskudt vores transportadfærd

Nielsen, Otto Anker; Christiansen, Hjalmar

*Published in:*  
Refleksioner fra en pandemi

*Publication date:*  
2022

*Document Version*  
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

*Citation (APA):*  
Nielsen, O. A., & Christiansen, H. (2022). Sådan har corona forskudt vores transportadfærd. In *Refleksioner fra en pandemi: En essaysamling om bymiljøer, bygninger og livskvalitet i lyset af COVID-19* (pp. 102-114) <https://realdania.dk/publikationer/faglige-publikationer/refleksioner-fra-en-pandemi>

---

### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

# Sådan har corona forskudt vores transportadfærd

2020 og 2021 var på mange måder præget af pandemien med nedlukninger af og restriktioner for kollektiv trafik. Samtidigt og delvis som konsekvens heraf har perioden i større og mindre omfang været præget af hjemmearbejde, begrænsede muligheder for fritidsaktiviteter, meget færre udlandsrejser end normalt og en lang række andre forskydninger af hverdags- og arbejdslivet samt ferie og fritid.

Fra DTU følger vi udviklingen gennem Transportvaneundersøgelsen (TU), som løbende kortlægger befolkningens transportadfærd. Transportvaneundersøgelsen er gennemført hver eneste dag siden den 10. maj 2006 og dermed også kontinuert igennem hele pandemien. Samlet indeholder undersøgelsen knap 200.000 interviews siden 2006 og cirka 450.000 interviews siden den første runde i 1975.

Set herfra var den første og største konsekvens af pandemien, at svarraten steg pludseligt og kraftigt i marts 2020. Formentlig fordi flere havde tid til at besvare undersøgelsen, og fordi det har været nemmere at kontakte respondenter på telefon, både i dagtimerne og om aftenen. Det betyder, at vi har flere interviews end normalt og derfor et bedre og mere sikkert billede for 2020.

## **Det overordnede billede af danskernes transport**

Den gennemsnitlige dansker transporterede sig i 2019 per dag 39,5 km, fordelt på 3,0 ture, og med en samlet varighed på 55 minutter. I 2020 var de samme tal 36,1 km, 3,2 ture og 57 minutter. Alt sammen målt på gennemsnitbefolkningen over seks år, alle årets dage og over hele landet.

Coronaåret 2020 adskiller sig altså fra året før, ved at befolkningen transporterede sig færre kilometer, men havde flere ture og brugte mere tid på transport – hvordan hænger det sammen?

Lad os først lige se på, hvordan normalbilledet egentlig ser ud. De 39,5 km i 2019 fordelte sig som 9,0 km arbejdspendling, 1,5 km uddannelsespendling, 7,5 km ærinder, 15,8 km fritid og de resterende 5,7 km i forbindelse med erhvervsmæssige formål.

Fritidssamfundet er kort sagt en realitet ifølge befolkningens transportvaner. Fritids-ture udgjorde 40 procent af den samlede transport før pandemien – og 41 procent i 2020. Lad os derfor se på, hvordan billedet var for hver formålsgruppe.

### **Pendling**

Pendlingen oplevede – som man nok kunne forvente – den største og mest indlysende konsekvens af nedlukningerne. Hjemsendte medarbejdere og elever/studerende giver færre pendlerture, uanset om der arbejdes hjemme eller ej. Som gennemsnit af hele året og hele befolkningen stod pendling til arbejde og uddannelse for 8,9 km per person per dag i 2020 mod 10,5 km i 2019.

Pendlingen er hoveddrivkraften bag trængslen i myldretiderne. Derfor ser vi tilbage på et 2020, hvor de normale trafikpropper i myldretiderne var forsvundet – de fleste steder og en stor del af året. "De fleste" og "en stor del" er vigtige forbehold, fordi hjemsendelserne ramte meget uens – generelt var der flest hjemsendte i det offentlige, kontorhverv, barer/restauranter/forlystelser og storbyer – mens der generelt var færrest hjemsendte i den private sektor og i produktionserhvervene. Oven i dette varierede omfanget fra at udgøre en meget stor andel i marts/april, til at der kun var ganske få hjemsendte i september/oktober.

De store byer har generelt mest trængsel, især København, men samtidig også flest hjemsendte. Derfor havde nedlukningerne større betydning for trængslen her, end hvad der umiddelbart kan aflæses af de nationale totaltal. Selv 10 procents nedgang i trafikmængderne opleves af trafikanterne som en markant forbedring i form af færre [ingen!] kødannelser og hurtigere rejsetid. Det er derfor ikke forkert, hvis pandemien bliver husket som "tiden uden kø om morgenen". Det skyldes, at kødannelse først opstår, når man er meget tæt på kapacitetsgrænsen, så blot en lille reduktion af trafikken leder til en stor reduktion af trængsel. På en del strækninger har der tilmed været reduktioner på 30 til 80 procent af trafikken, hvilket har givet en markant reduktion af trængslen.

Eftermiddagsmyldretiden indeholder normalt et betydeligt element af fritids- og ærinde-trafik – derfor vendte trængslen om eftermiddagen hurtigere tilbage end trængslen om morgenen.

## **Ærinder**

Ærindeturene, som udgør cirka 20 procent af den samlede trafik, er en betydelig, men ofte overset del af trafikken. Ærinder omfatter ture med bl.a. indkøb, hente/bringe og social/sundhed. Disse formål var, overordnet set, temmelig upåvirkede af pandemien, fordi de underliggende behov er ret konstante.

Indkøb udgør næsten halvdelen af ærindeturene. Nedlukningerne påvirkede indkøbsturene meget direkte på den måde, at dele af detailhandelen var lukket. Nedlukningen omfattede primært butikcentre og udvalgsvarebutikker, mens enkeltstående dagligvareforretninger holdt åbent i stort set normalt omfang. Virkningen var således, at trafikken gik til enkeltstående, typisk mindre, butikker. I transportperspektiv ses dette som flere, men kortere indkøbsture. Flere ture, fordi når man ikke kan handle i flere butikker i samme storcenter, vil man ofte have behov for at besøge flere butikker for at foretage de samme indkøb. Over en periode var alle butikker, der var større end 5.000 m<sup>2</sup>, lukket [stormagasiner, Bilka mv]. Det medførte kortere ture, fordi mindre butikker ofte er lokale butikker. Samtidigt har hjemsendte eller hjemmearbejdende mere tid til at gøre småindkøb i løbet af dagen. Samlet viser 2020 derfor en stigning i antallet af indkøbsture, selvom mange butikker var lukket i især den første nedlukning!

Hente-/bringe-ture viser en lille stigning, som dækker over et meget komplekst mønster. Børn, som er hjemsendt fra skole/institution, skal ikke hentes/bringes. Omvendt vil en hjemsendt forælder med børn efter skolernes genåbning ofte have: hjem-skole-hjem-skole-hjem = 4 hente/bringe-ture, i stedet for normalt hjem-skole-arbejde-skole-hjem = 2 hente-/bringe-ture og 2 pendlerture. Her blev pendlerture altså i mange tilfælde konverteret til hente-/bringe-ture. Oven i dette gav forholdene ved den kollektive trafik anledning til en række forskydninger i ture med at hente fra/bringe til bus og tog.

Ture til social/sundhed omfattede en stigning i form af ture til coronatest, som nogenlunde udlignes af et tilsvarende fald afledt af aflyste behandlinger og lukkede jobcentre mv.

Samlet var ærindeturene dermed nogenlunde uberørt af pandemien, men totalerne dækker alligevel over en række forskydninger.

## **Fritidsturene**

Fritid er med over 40 procent af de samlede transportkilometer den klart største formålsgruppe. Tilsammen udgør ærinder og fritid over halvdelen af al trafik i Danmark og har dermed større betydning for totaltallene end pendlingen. Groft sagt skyldes det, at pendling udføres af halvdelen af befolkningen på halvdelen af dagene. Mens

ærinder og fritid omfatter hele befolkningen og i princippet alle dage. Gennemsnitslængden for pendlerture og fritidsture er omtrent den samme.

Under pandemien er antallet af fritidsture steget fra 1,02 ture per person per dag i 2019 til 1,25 i 2020, mens transportkilometerne er faldet fra 15,8 til 14,8 km per person per dag. Billedet er altså flere, men kortere fritidsture.

Besøg hos familie/venner var med 6,9 km per person per dag det største enkeltstående fritidsformål i 2019, og 2020 viser nogenlunde det samme antal ture, men færre kilometer. Forklaringen er, at lange besøgsture til familie mv. i andre landsdele i et vist omfang blev aflyst under nedlukningerne. Gennemsnitslængden af besøgsturene er således faldet med cirka 10 procent.

Målt som transportkilometer udgjorde forlystelser med 3 km per person per dag næsten 8 procent af den samlede transport, hvilket i 2020 blev reduceret til 1,4 km per person per dag i gennemsnit. Dette er på ingen måde overraskende, idet forlystelseskategorien bl.a. omfatter barer, diskoteker, natteliv, restauranter, forlystelsesparker m.m., som har været omfattet af lange nedlukninger.

### **Ture, hvor turen er sit eget formål**

En helt anden udvikling ses blandt de ture, hvor selve turen udgør sit eget formål. Det er motionsture, hundeluftning mv. Omfanget af disse ture er mere end fordoblet fra 2019 til 2020, både målt som kilometer, tid og antal ture. Hvis vi kun ser på den hårdeste nedlukningsperiode i marts-april-maj er der nærmere tale om en firedobling. Billedet bekræftes af rekordstore besøgstal i landets parker, skove og andre naturområder. I transportperspektiv står disse ture stadig for under 5 procent af de samlede kilometer; men stigningen udgør mere end 5 minutter per person per dag og er dermed hovedforklaringen på, at den samlede rejsetid steg fra 54,8 minutter i 2019 til 56,3 minutter i 2020.

Andre delformål af fritidsturene er kategorierne sommerhus/kolonihave og ferie/udflugt. Disse formål viser en række mindre stigninger, som forklares dels med, at hjemsendte medarbejdere har bedre tid til at være i sommerhus og småudflugter, dels med, at flertallet af danskerne i 2020 holdt ferie i Danmark på grund af rejserestriktionerne. Eftersom Transportvaneundersøgelsen opgør transportadfærden inden for Danmarks grænser, medfører rejserestriktioner alt andet lige et større antal ferier i Danmark og dermed stigninger i disse formålsgrupper. Forklaringen er altså dels selve adfærden, dels opgørelsesmetoden. Trafiktællinger fra bl.a. Storebæltsbroen bekræfter dog en usædvanlig stor national rejseaktivitet i ferietiden i 2020.

## **Erhverv**

Erhvervsture og erhvervstransport udgør tilsammen 10-15 procent af den samlede trafik og viser overordnet set kun små afvigelser fra 2019 til 2020. Dette skyldes primært, at de udkørende erhvervsformål stort set har været undtaget fra restriktioner og nedlukninger.

Kørsel til møder/konferencer og kunde/klientbesøg viser dog betydelige fald i de samlede kilometertal, men at antallet af ture er nogenlunde uændret. Dette forklares ved, at konferencer og kundebesøg i andre landsdele i stort omfang var aflyste eller erstattet af onlineaktiviteter under nedlukningerne. Set i transportperspektiv betyder dette et bortfald af den længste del af disse ture, mens mange af de mere lokale aktiviteter blev gennemført mere upåvirket.

## **Flere ture og små fald og stigninger i transportformål**

Pandemien påvirkede de enkelte transportformål meget forskelligt. Det samlede antal ture steg fra 2019 til 2020, fordi stigningen i fritids- og indkøbsture mere end opvejer faldet i antal pendlerture. For selve transportkilometerne ses små eller store fald for alle grupper, bortset fra visse delformål inden for især fritidsformålene samt godstransport.

## **Danskerne transport opdelt efter transportmidler**

Udviklingen for de enkelte transportmidler fra 2019 til 2020 viser et meget forskelligartet billede, alt efter hvilket transportmiddel vi ser på. Den samlede transport faldt fra 38,2 km per person per dag i 2019 til 34,6 km i 2020, hvilket er den mindste tilbagelagte afstand per person i mere end 15 år.

Imidlertid påvirkede pandemien de forskellige transportmidler meget forskelligt.

### **Gang og cykel**

Cykeltrafikken er samlet set steget med knap 10 procent fra 2019 til 2020, gangtrafikken med knap 50 procent som årsgennemsnit. Opgjort kun for nedlukningsperioderne er stigningen i gang- og cykeltrafikken mange steder mere end en fordobling!

Årsagen er primært stigningen i fritids-/motionsturene. Men derudover kan der spores en tendens til, at cyklen vinder markedsandele fra den kollektive trafik, især efter at mundbindskravet blev indført i august 2020.

Geografisk set ses de største relative stigninger i cykeltrafikken uden for de store byer – på steder, som normalt ikke har stor cykeltrafik. Omvendt gav pandemien et

direkte fald i cykeltrafikken i København. Forklaringen er, at hjemsendte medarbejdere naturligvis ikke cykler på arbejde. Og eftersom op mod halvdelen af pendlingen i København sker på cykel, havde hjemsendelserne stor betydning for cykeltrafikken der. Stigningen i fritidsture på cykel er dog også mindre udpræget i København, idet københavnernes normalt i stor stil cykler til restauranter, forlystelser mv., som jo var lukket.

### **Kollektiv trafik**

Den kollektive bustrafik står sammen med flytrafikken for de største fald i trafikmængderne. Flytrafikken blev reduceret til nærmest 0 i 2020, mens den kollektive bustrafik blev næsten halveret, som årstotal. Togtrafikken slap lidt billigere med et fald på omkring en tredjedel, som samlet årstotal.

Tallene dækker over endnu større fald i de hårdeste nedlukningsuger. Især da store dele af den kollektive trafik var lukket i starten fra marts 2020. Dertil har regeringen ved flere lejligheder frarådet brug af kollektiv trafik. Oven i dette kom der krav om mundbind og pladsreservation i regional- og fjerntog, herunder også på pendlerstrækninger som Kystbanen. Det var alt sammen stærke virkemidler, som betød, at den kollektive trafik i 2020 mange steder blev mere end halveret i forhold til 2019.

Generelt for den kollektive trafik, både bus, tog og fly, ses, at trafiktallene kun steg langsomt efter genåbningen. Det skyldes formentlig, at mundbindskrav og pladsreservationskrav i tog blev udfaset sent i forhold til øvrige restriktioner, og at kunderne havde fået nye vaner. Bilejerskabet steg i perioden – og mange havde vænnet sig til at cykle.

Alt dette kommer oveni den kollektive trafiks almindelige krise, hvor vi igennem det seneste årti har set en jævnt faldende markedsandel, på trods af at en række demografiske faktorer – som urbanisering og et stigende antal unge og ældre – burde have givet en stigning, og på trods af store investeringer i sektoren.

Nedgangen i den kollektive trafik blev således fremskyndet og forstærket af pandemien, men kan ikke kun forklares med pandemien, idet trenden startede tidligere, og der ligger vigtige, underliggende årsager til grund for en række beslutninger for den kollektive trafik før 2020. Det drejer sig bl.a. om prispolitik og store forsinkelser på mange linjer, som følge af signalprogrammets udrolning, problemer med IC4-tog og desværre også en række andre årsager. Særligt prispolitikken kan man stille spørgsmål ved, idet pendlerkort ikke er aktuelle ved delvist hjemmearbejde, hvorved de marginale omkostninger for pendlere er højere per tur. Dette gør den kollektive

trafik mindre konkurrencedygtig under en pandemi såvel som i andre scenarier, hvor medarbejdere en gang imellem arbejder hjemmefra.

Det bliver spændende at følge, i hvilket omfang og hvor hurtigt den kollektive trafik kan komme tilbage. Der er dog indikationer på, at sektoren har taget varig skade, på grund af at kunderne har vænnet sig til alternativerne. Samtidig er der en række af sektorens underliggende problemer, som henstår uløste.

### **Biltrafikken**

Den samlede biltrafik faldt med 9 procent fra 2019 til 2020. Faldet består af to komponenter: Antallet af bilture faldt med 5 procent, og gennemsnitslængden af bilturene faldt fra 17,7 km til 16,9 km, svarende til minus 4 procent. Samlet set består faldet dermed i høj grad af færre lange ture, hvor antallet af bilture over 100 km er faldet med mere end 20 procent.

"En væsentlig konklusion er, at mange fritidsture kunne foretages lokalt med cykel og gang. Dette kan fremadrettet understøttes af en byudvikling, der muliggør dette, samt arealplanlægning, der er fokuseret mod aktive transportmidler." [s. 110]

Personbiler står for cirka 75 procent af alle tilbagelagte kilometer i Danmark. Derfor indgår alt ovenstående som forklaring for udviklingen i biltrafikken. Fritidsformål udgør cirka 45 procent af kilometerne i bil og har derfor den største betydning.

Som ovenfor fortalt betød de mange hjemsendte medarbejdere en markant reduktion i trafikken og trængslen i myldretiden. Færre lange ture betød også generelt mindre trafik på motorvejsnettet.

I et normalår er trafikken i juli markant mindre end de øvrige måneder. Dette mønster genfindes ikke i 2020. Forklaringen skal formentlig søges i, at danskere på hjemmeferie fyldte mere, end hvad tilrejsende udlændinge plejer at gøre. Særligt sås i sommeren 2020 en række trafikrekorder på Storebæltsbroen, hvor de fire juli-lørdage topper listen over alle dage siden broens åbning.

Da Danmark lukkede helt op igen, var biltrafikken tilbage på niveauet før pandemien. Vejdirektoratets Trafikindeks for september 2020 var 131,6 mod 132,2 i september 2019 og 131,0 i september 2018. Omkring Storkøbenhavn var tallet noget højere på grund af mindre kollektiv trafik efter genåbningen.



## **Fremtiden for hjemmearbejde?**

Hjemmearbejde var en markant konsekvens af pandemien og en vigtig drivkraft i forhold til, at trængslen i myldretiden forsvandt. Det rejser spørgsmålet: Kan man mere generelt løse trafikproblemer med mere hjemmearbejde?

Ud fra Transportvaneundersøgelsen kan vi sige, at før pandemien havde lønmodtagere med meget hjemmearbejde (som gennemsnit) længere til arbejde end andre og samtidig både flere og længere erhvervsture. Samt mindst lige så meget transport i fritiden som andre. Alene produktet med antal pendlerdage gange daglig afstand viser en stigning med stigende hjemmearbejde, fordi afstanden stiger mere, end antallet af pendlerdage falder.

Samlet har vi altså et billede, hvor hjemmearbejde statistisk set er knyttet til mere transport. Muligvis gælder det ikke marginalt for den enkelte, og muligvis gælder det ikke, hvis andre grupper begynder at arbejde hjemme. Men det gælder som gennemsnit for hjemmearbejdende før 2020: Hjemmearbejde er korreleret til mere transport og dermed større klimabelastning.

Konklusionen er umiddelbart, at hvis hjemmearbejde giver frihed til at bo længere fra arbejdspladsen, er der givetvis en samfundsmæssig gevinst ved dette for individet og arbejdsmarkedet. Men i forhold til transportsektoren er den forventede konsekvens mere trafik, mere trængsel og større klimabelastning.

## **Opsummering om pandemien**

Vi kan nu opsummere sammenligningen af 2020 i forhold til 2019 med følgende punkter:

- Samlet steg antallet af ture, på trods af at pendlerturene faldt i antal. Pandemien gav dermed ikke anledning til færre ture, men andre ture.
- Antallet af transportkilometer faldt for alle hovedgrupper, hvilket dog dækker over markante stigninger for visse fritidsformål.
- Nedlukningerne frigav en masse tid, som befolkningen bl.a. brugte på flere motionsture, hundelufteture og andre ture, hvor turen var et formål i sig selv.
- Reduktionen i pendlertrafikken medførte en stor reduktion i trængslen på vejene
- Personbiltrafikken faldt, især i myldretiden.
- Stigninger i gangtrafikken og cykeltrafikken og dermed en mere sund og miljørigtig livsstil i forhold til transport.
- Markante fald i den kollektive trafik, der kommer oven i denne sektors løbende tab af markedsandele.

På mange måder har nedlukningerne bekræftet, hvad vi allerede ved – eller har antaget – om transportens sammensætning. I økonomiske termer kan man betragte pandemien som et stort naturligt eksperiment, hvor vi har fået mere viden om transportadfærd og -vaner.

Vi ser i mange sammenhænge, at cyklen og den kollektive trafik er hinandens nærmeste konkurrenter. Derfor er og var den umiddelbare virkning af udfordringerne med den kollektive trafik et skift til cykel, hvilket på kort sigt er en drivkraft for stigende cykeltrafik. Under genåbningerne viste det sig, at en del af befolkningen havde ændret vaner, idet den kollektive trafik kun delvist genvandt markedsandele.

Den mere langsigtede effekt er derimod forventeligt mere biltrafik, hvilket vi allerede har set i efteråret 2021 med høje biltrafiktal, som mange steder ligger over tallene for trafikken fra 2018 og 2019, mens den kollektive trafik stadig lider.

Danskerne cyklede og løb sig igennem krisen og valgte derefter bilen frem for bussen eller toget.

### **Fremadrettede perspektiver**

Pandemien viser, at det er muligt at ændre hverdags- og arbejdsliv ganske markant. Mange ændringer var af nød. Men der er også indsigt, der kan pege på mulige mere bæredygtige løsninger i transportsektoren, der underbygger en sundere livsstil, giver mindre trængsel og reducerer sektorens CO<sub>2</sub>-udledning.

En væsentlig konklusion er, at mange fritidsture kunne foretages lokalt med cykel og gang. Dette kan fremadrettet understøttes af en byudvikling, der muliggør dette, samt arealplanlægning, der er fokuseret mod aktive transportmidler.

Kollektiv trafik faldt yderligere under og efter pandemien, og befolkningen havde en endnu større fokusering mod individualiseret transport – gang, cykel og bil. Pandemien har således øget den kollektive trafiks krise, og der er behov for nytænkning! Vi har tidligere peget på, at der er behov for en takstreform, så kortere ture – der konkurrerer med cyklen – bliver dyrere, og lange ture – der konkurrerer med bilen – bliver billigere. Forskning peger også på, at der er et behov for mere kundefokuseret planlægning af den kollektive trafik, så den bedre betjener relevante rejsestrømme. Stationsnær byudvikling, bedre adgangsveje til/fra den kollektive transport og samspil med cykel/gang kan medvirke til at vende udviklingen. Dertil er det et spørgsmål, om den kollektive trafik kan indrettes mere kundevenligt, så det i højere grad er muligt at benytte tiden konstruktivt undervejs.

De relativt store muligheder for hjemmearbejde og fald i biltrafikken under pandemien viser, at det er muligt at regulere biltrafikken. Dette underbygger resultater af tidligere eksperimenter med trængselsafgifter (roadpricing). Men med den stærke trend mod mere biltrafik vil det nok kræve bedre alternativer for at blive accepteret i den brede befolkning.

### **Datagrundlaget for transportvaneundersøgelsen**

DTU's Transportvaneundersøgelse tegner et trafikalt-statistisk portræt af Danmark, uden Færøerne og Grønland. I dette essay er der taget data med fra årsrapporter fra 2019 og 2020.

Generelt gælder det, at det samlede kilometertal har været stigende over en længere årrække, uanset om det opgøres totalt eller per person. Året 2019 er valgt som året før COVID-19-pandemien.

### **Begrebet transportkilometer**

Transportkilometer er den samlede tilbagelagte afstand, per person eller totalt – målt over en dag eller en længere periode.

# Referencer

**Transportvaneundersøgelsen**, DTU 2006-2021.  
[www.tudata.dk](http://www.tudata.dk)

**Transportvaneundersøgelsen**, TU Årsrapport  
2019. [www.tudata.dk](http://www.tudata.dk)

**Transportvaneundersøgelsen**, TU Årsrapport  
2020. [www.tudata.dk](http://www.tudata.dk)

**Diverse trafiktællinger** fra blandt andet  
Vejdirektoratet/Mastra og Storebæltsforbindelsen.