



Transportvaner under coronakrisen

Christiansen, Hjalmar

Published in:
Trafik & Veje

Publication date:
2022

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

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):
Christiansen, H. (2022). Transportvaner under coronakrisen. *Trafik & Veje*, 06/07, 34-36.

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.

Transportvaner under coronakrisen

Transportsektoren har igennem 2020 og 2021 været heftigt præget af coronakrisen.



**AF HJALMAR
CHRISTENSEN**
DTU, Center for
Transport Analytics
hjc@transport.dtu.dk

Mange husker Coronakrisen som tiden, hvor der næsten ikke var trængsel på vejene. Det er også logisk at tænke, at de mange hjemsendelser og nedlukninger må have betydet mindre trafik.

Men det samlede transportarbejde på vejene var i 2020 "kun" 8 % lavere end 2019. Det hænger tilsyneladende dårligt sammen med, at trafikken i otte af ti måneder var mere eller mindre påvirket af coronakrisen, at mange arbejdede hjemme osv.

Her skal vi kigge i Transportvaneundersøgelsen for at finde svaret. Vi starter med billedet, før coronakrisen ramte: Befolkningen transporterede sig i 2019 i gennemsnit 39,5 kilometer per person per dag. Heraf var 9,0 kilometer arbejdspendling, 1,5 kilometer var uddannelsespendling, 7,5 kilometer var ærinder, 15,8 kilometer var fritid, og de resterende 5,7 kilometer var med erhvervsmæssige formål.

Pendlingen udgør altså kun en mindre del af den samlede trafik og kan derfor ikke være hovedforklaringen – hverken i coronakrisen eller mere generelt. Meget forenklet kan man sige, at pendling vedrører

cirka halvdelen af befolkningen på cirka halvdelen af årets dage. Dette passer fortryllende med, at pendlingen udgør i omegnen af en fjerdedel af den samlede trafik.

Netop nedgangen i pendlingen forklarer dog effekten på trængslen. Når 40-60-80 % af alle lønmodtagere er hjemsendte, betyder det markant færre pendlere om morgenen. Typisk giver små reduktioner i trafikmængderne en stor reduktion i trængslen. Her var der en stor reduktion i trafikmængden, især i morgenmyldretiden, og dermed en voldsom reduktion i trængslen. Mange husker det derfor som "tiden uden kø om morgenen" – og det er ganske vist.

Fritidstrafikken

Fritid og ærinder udgør tilsammen over halvdelen af den samlede transport på vejene – 59 % i 2019, 62 % i 2020 og 61 % i 2021. Hvis man skal forstå udviklingen, er det altså nødvendigt først at analysere på disse.

Ærinder omfatter ture med blandt andet indkøb, hente/bringe og social/sundhed. Disse formål var, overordnet set, temmelig upåvirket af pandemien, fordi de underliggende behov er ret konstante. Coronatests betød et ændret mønster for ture til social/sundhed, men nogenlunde samme absolutte niveau, idet mange af de øvrige aktiviteter i gruppen var påvirket af nedlukninger.

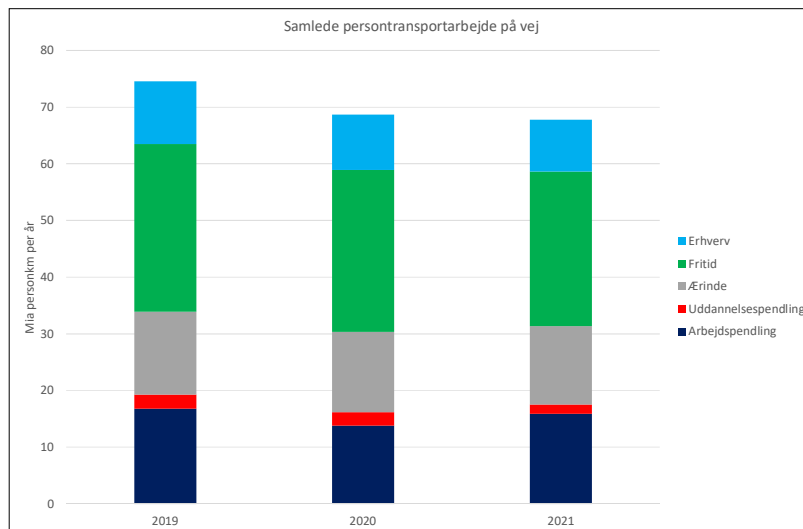
Fritid er med over 40 % af de samlede transportkilometer den klart største formålsgruppe. Under pandemien er antallet af fritidsture steget fra 1,02

TRANSPORTVANEUNDERSØGELSEN

Transportvaneundersøgelsen er Danmarks nationale kortlægning af transportadfærd og -vaner. Undersøgelsen er gennemført samtlige dage siden den 10. maj 2006 og dermed også under hele coronakrisen. Læs mere om undersøgelsen på www.tudata.dk

”

Ærinder omfatter ture med blandt andet indkøb, hente/bringe og social/sundhed. Disse formål var, overordnet set, temmelig upåvirket af pandemien, fordi de underliggende behov er ret konstante.



Figur 1: Formål for vejtransporten.

ture per person per dag i 2019 til 1,25 i 2020, mens transportkilometrene er faldet fra 15,8 til 14,8 kilometer per person per dag. Billedet er altså flere, men kortere fritidsture. Gennemsnitslængden af fritidsturene er lidt længere end for pendlerture og for alle ture under et.

Besøg hos familie/venner var med 6,9 kilometer per person per dag det største enkeltstående fritidsformål i 2019, og 2020 viser nogenlunde det samme antal ture, men færre kilometer. Dette forklares med, 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 %.

Målt som transportkilometer udgjorde "forlystelse" med 3 kilometer per person per dag næsten 8 % af den samlede transport, hvilket i 2020 blev reduceret til 1,4 kilometer per person per dag som gennemsnit. Dette er på ingen måde overraskende, idet forlystelseskategorien blandt andet omfatter barer, diskoteker, natteliv, restauranter, forlystelsesparker mm., som har været omfattet af lange nedlukninger.

Ture hvor turen er sit eget formål

En helt anden udvikling ses blandt de fritidsture, hvor selve turen er 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 fylder disse ture stadig under 5 % af de samlede kilometer.

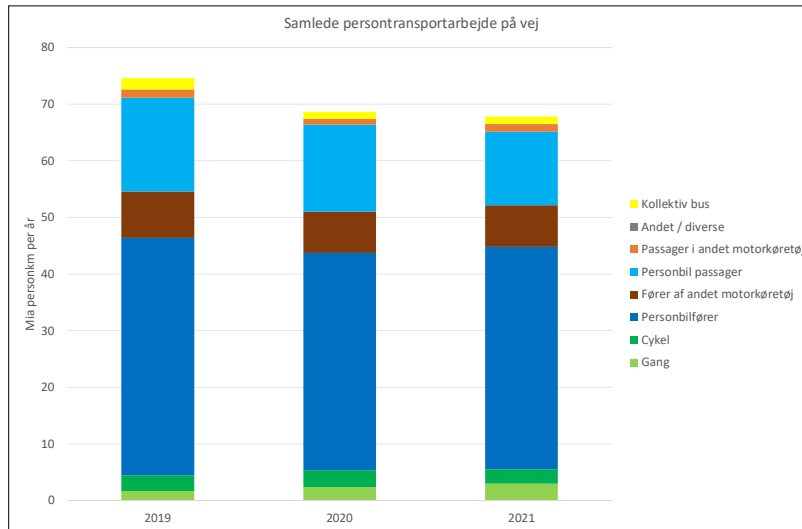
Andre delformål af fritidsturene er sommerhus/kolonihave og ferie/udflugt. Disse formål viser en række mindre stigninger, som dels forklares med, at hjemsendte medarbejdere har bedre tid til sommerhus og småudflugter, og dels ved at flertallet af danskerne i 2020 holdt ferie i Danmark på grund af rejsestriktionerne.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

Cykeltrafikken

Cykeltrafikken har været nogenlunde jævnt faldende siden 2014. Coronakrisen betød et afbræk i dette billede med en stigning på 10 % fra 2019 til 2020 – fulgt af et fald på 16 % fra 2020 til 2021.

Begge dele har baggrund i coronakrisen. I 2020 var den store nedlukningsperiode fra marts til juni, hvor mange benyttede lejligheden til ekstra motionsture – både som gang, løb og på cykel. Men i 2021 var den store nedlukning i vintermånederne, hvor motionscykling ikke har samme appel. Derfor havde den samme krise, på grund af årstiden, to meget forskellige betydninger for cykeltrafikken.

Samtidigt sås i 2020 et billede, hvor cykeltrafikken især steg i de mindre byer, mens cykeltrafikken faldt i København. I de mindre byer var det motionscyklingen, som slog igennem. Men i København har pendlercykling og cykling til eksempelvis forlystelser stor betydning, hvilket slog igennem som faldende cy- >>



Figur 2: Fordeling på transportmidler.

keltrafik – hvilket sammen med åbningen af Metrocityringen manifesterede sig ved en nedgang i cykeltrafikken, som er fortsat i 2021.

Den kollektive trafik

Den kollektive bustrafik blev næsten halveret som årstotal i 2020. Togtrafikken slap lidt billigere med et fald på omkring en tredjedel - også 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. Generelt for den kollektive trafik, både bus, tog og fly, ses, at trafiktallene kun er steget langsomt efter genåbningen. Det skyldes formentlig, dels at mundbindskrav og pladsreservationskrav i tog blev udfaset sent i forhold til øvrige restriktioner, men også at kunderne havde fået nye vaner. Dertil er bilejerskabet steget igennem perioden.

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 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 krisen startede tidligere, og der ligger vigtige, underliggende årsager i en række beslutninger for den kollektive trafik før 2020.

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

Fremtiden for hjemmearbejde?

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

Med 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 hjem-

mearbejde 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 af 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, da 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.

Konklusion

Det bliver spændende at følge udviklingen efter coronakrisen. Samtidig er der en lang række effekter i selve krisen, som slet ikke er udforsket endnu. Vi har data, men spørgsmålene er mange! ●

SYV EFFEKTER AF CORONAKRISEN:

- 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 blandt andet brugte på flere motionsture, hundeluftture og andre ture med formål i sig selv.
- Reduktionen i pendlertrafikken medførte en voldsom stor reduktion i trængslen på vejene.
- Personbiltrafikken faldt, især i myldretiden.
- Stigninger i gangtrafikken og cykeltrafikken.
- Markante fald i den kollektive trafik, der kommer oven i denne sektors løbende tab af markedsandele.