

Corona-situationen og mobilitetsvaner hos befolkningen i **11 europæiske lande**

Notat
December 2020

Forbrugerrådet
Tænk
Passagerpuls

Baggrund

Dette notat præsenterer hovedresultaterne fra en undersøgelse om Covid-19-situationens indflydelse på befolkningernes mobilitet, der blev gennemført i oktober 2020 i 11 europæiske lande: Belgien, Danmark, Holland, Italien, Litauen, Portugal, Slovenien, Spanien, Tjekkiet, Tyskland og Østrig.

Bag undersøgelsen står BEUC¹, som er en paraplyorganisation for 44 uafhængige forbrugerorganisationer i 32 lande, herunder Forbrugerrådet Tænk.

Formålet med undersøgelsen var at undersøge Covid-19-pandemiens indflydelse på befolkningernes mobilitetsvaner, herunder ændringer efter nedlukning, efter genoplukning, på det aktuelle tidspunkt (oktober 2020), samt de forventede effekter på fremtidige vaner.

Fokus i undersøgelsen er blandt andet på hjemmearbejde, rejsevaner og brug af transport med særlig fokus på forventet brug af grønne transportformer såsom cykel og kollektiv transport kontra bil.

Der er indsamlet cirka 1.000 besvarelser i hvert land.

I dette notat har vi samlet nogle af resultaterne fra undersøgelsen, og vi kommer med vores bud på, hvilken læring og eventuelle tiltag Danmark med fordel kan tage med fra undersøgelsen. Notatet kan derfor ses som ét input til politikere, trafikskaber med flere i den proces, der kommer efter Covid-19, for at genrejse den kollektive transport i Danmark.

BEUC's egen undersøgelse kan findes her: <https://www.beuc.eu/publications/people-expect-use-their-bike-or-car-more-after-pandemic-new-snapshot-study-indicates/html>

¹ <https://www.beuc.eu/about-beuc/who-we-are>

Opsummering

Undersøgelsen viser, at Covid-19-krisen har og må forventes at få permanent indflydelse på befolkningernes mobilitetsvaner – både i Danmark og i de andre 10 lande.

Hjemmearbejde

Andelen af lønmodtagere, der har tilladelse til hjemmearbejde i minimum 'en del af arbejdstiden', steg fra 35 procent til 64 procent i alle 11 lande i perioden efter nedlukningen. Efter genoplukningen faldt andelen til 57 procent i oktober 2020.

Efter Covid-19 må brugen af hjemmearbejde forventes at ligge på et højere niveau end før Covid-19. 47 procent svarer, at de forventer, at deres arbejde vil tillade brug af hjemmearbejde efter Covid-19. Tendensen er den samme i alle lande, inklusiv Danmark.

Rejser med kollektiv transport

I de 11 lande under ét er andelen, der rejser med kollektiv transport ugentligt, faldet fra 30 procent til 20 procent, det vil sige, et fald på en tredjedel. I Danmark faldt andelen fra 24 procent til 18 procent.

56 procent af dem, der rejste med kollektiv transport ugentligt før Covid-19, rejste mindre med kollektiv transport i oktober 2020. I denne gruppe rejser 27 procent mere i egen bil, mens 16 procent cykler mere. 38 procent går mindre end tidligere, hvilket kan forklares med, at de i højere grad kører bil eller cykler frem for at bruge kollektiv transport, hvor man jo normalt går til og fra stationen eller stoppestedet. Tendensen er den samme for Danmark, om end andelen, der rejser mere eller mindre med anden transport, er lavere end for gennemsnittet.

Efter Covid-19 må der for alle 11 lande under ét forventes et mindre fald i den samlede brug af kollektiv transport, idet 17 procent forventer at rejse mindre, 12 procent at rejse mere, mens resten vil rejse i samme omfang som før Covid-19.

For Danmarks vedkommende peger resultaterne dog på, at brugen af kollektiv transport må forventes at kunne nå tilbage nogenlunde på niveau med før Covid-19, idet 12 procent forventer at rejse mere end før Covid-19, 12 procent mindre, mens de resterende forventer at rejse i samme omfang som før Covid-19.

Utryghed i den kollektive transport

Covid-19 har haft en betydelig indflydelse på bekymringen for at blive smittet i det offentlige rum. Ser man isoleret på rejser og transport, er tendensen i alle 11 lande under ét, at kollektiv transport generelt anses som mere usikker end andre transportformer og offentlige steder. 68 procent anser således kollektiv transport (i byer) som usikker i forhold til smitterisiko. Det gælder blandt andet sammenlignet med bil, taxi og delemobilitetstjenester, herunder delebiler og samkørsels-tjenester. Tendensen er den samme i Danmark, *men* andelen, der anser kollektiv transport i byer som usikker, er markant lavere (51 %).

Forventninger til rejser i fremtiden

Endelig har Covid-19 betydning for befolkningernes forventninger til det fremtidige rejseomfang i både ind- og udland. Både i Danmark og i de øvrige lande i undersøgelsen må der forventes et

markant fald i såvel ferie- som erhvervsrejser til udlandet. For indenlandske rejser peger resultaterne i retning af en markant stigning i rejseomfang for ferierejser og et mindre fald for erhvervsrejser (i Danmark dog en mindre stigning).

Samlet set viser undersøgelsen, at de 11 lande har en stor opgave foran sig i forhold til at undgå en permanent forøgelse af biltrafikken med deraf følgende øget trængsel og forurening. En af de afgørende udfordringer bliver at genoprette befolkningens tillid til den kollektive transport efter Covid-19 krisen.

Anbefalinger

BEUC's anbefalinger

Ændrede mobilitetsvaner kræver politiske svar. Lad os ikke glemme, at Covid-19 kan få følgevirkninger på langt sigt. Hvis brugen af bilen øges rundt om i Europa, kan dette få negativ indflydelse på bredere mål såsom kampen mod klimaforandringer.

BEUC har tre anbefalinger på baggrund af resultaterne i denne undersøgelse:

Den kollektive transport skal fortsat være attraktiv

Selv om de seneste nyheder giver positive udsigter til en vaccine, er det vigtigt, at transportselskaber i den kollektive transport bliver ved med at opretholde effektive Covid-forholdsregler for at imødegå de negative opfattelser, der måtte være om at bruge kollektiv transport (oplevelsen af smittefare). Brugere skal igen have fuld tillid til den kollektive transport. Myndigheder skal også blive ved med at investere i udbuddet og frekvensen af kollektiv transport for at signalere, at bus og tog har en primære rolle at spille i at skabe mobilitet.

Gang og cykling skal fremmes som alternativer til bilen, hvor det er muligt

Ifølge undersøgelsen vil cykler og biler blive brugt oftere efter Covid-19-krisen. Lokale myndigheder anbefales derfor at analysere behovene for cykelinfrastruktur og videreføre den udvikling indenfor cyklisme, der er opstået under krisen. Hvad angår bilbrug – under anerkendelse af, at mange folk er afhængige af deres bil og har begrænsede eller ingen alternativer – skal myndighederne være opmærksomme på skiftet fra den kollektive transport over i bilen. En stigning i individuel brug af bil vil hverken gavne den trafikale trængsel eller udledningen i emissioner.

Tilliden til langdistancerejser skal genskabes

Gennem Covid-19-perioden har rejsende oplevet betydelige problemer² med at få refunderet aflyste rejser. Undersøgelsen viser, at respondenterne regner med at foretrække indenrigsrejser frem for internationale rejser efter epidemien. For at genskabe tilliden til en ubesværet rejse er det, ud over at sikre gode hygiejneforholdsregler, vigtigt, at passagerrettighederne aldrig kan tilsidesættes, men derimod altid let kan håndhæves. Samtidig kan vi ikke se bort fra behovet for at udvikle lange rejser, så de understøtter klimamålene.³

² <https://www.beuc.eu/covid-19-and-consumer-policy#Consumer%20rights>

³ https://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2020-065_fossil_fuelled_mobility.pdf

Supplerende anbefalinger fra Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk

Udover de anbefalinger, BEUC kommer med i ovenstående, anbefaler Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk også:

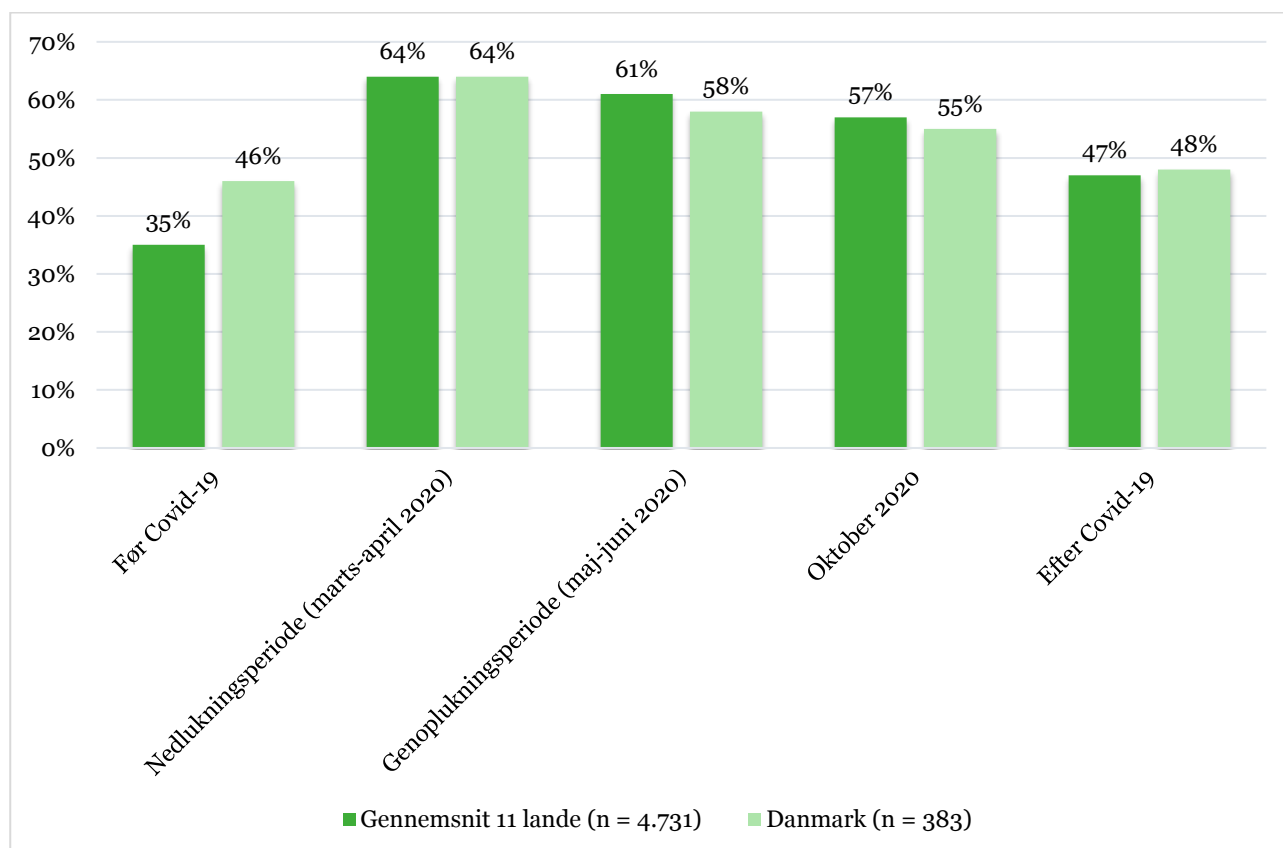
- At politikere og myndigheder fortsat skaber økonomisk sikkerhed for branchen, der gør det muligt både at lave de nødvendige foranstaltninger mod smitte og at opretholde drift og service.
- At selskaberne fortsætter med at gøre det muligt at få refunderet pendlerkort, ungdomskort og lignende i perioder, hvor folk opfordres til at arbejde og studere hjemme.
- At der bliver udviklet pendlerkort og billetprodukter i øvrigt, som er tilpasset et fleksibelt arbejdsmarked, hvor hjemmearbejde spiller en større rolle. Det kan være pendlerkort, hvor pendlerne kun betaler for de dage, de faktisk bruger transporten, og som ikke er bundet til én strækning.
- At der bliver gjort en særlig indsats for, at passagerer i risikogruppen, der har brug for ekstra afstand, kan tage den kollektive transport. Det kan være apps eller hjemmesider, der giver mulighed for at vælge afgang uden for perioder med trængsel. Det kan også være særlige vogne for folk, der har brug for god afstand, og pladsreservationssystemer, der sikrer, at personer med særlige pladsbehov får mulighed for at få opfyldt disse.
- At der - når Covid-19 ebber ud – bliver lavet målrettede indsatser for at få folk tilbage i den kollektive transport, for eksempel via priskampagner, adfærdskampagner og lignende.
- At den kollektive transport fortsat bliver udviklet, så den er et attraktivt og konkurrencedygtigt alternativ til bilen. Den kollektive transport bør spille en væsentlig rolle i den kommende, grønne mobilitetsplan. Se flere anbefalinger fra Passagerpulsens om netop dette i rapporten 'Danskerne, kollektiv transport og grøn omstilling 2020'.⁴

⁴ <https://passagerpulsens.taenk.dk/bliv-klogere/undersogelse-danskerne-kollektiv-transport-og-groen-omstilling>

Udvalgte resultater

Hjemmearbejde før, under og efter Covid-19

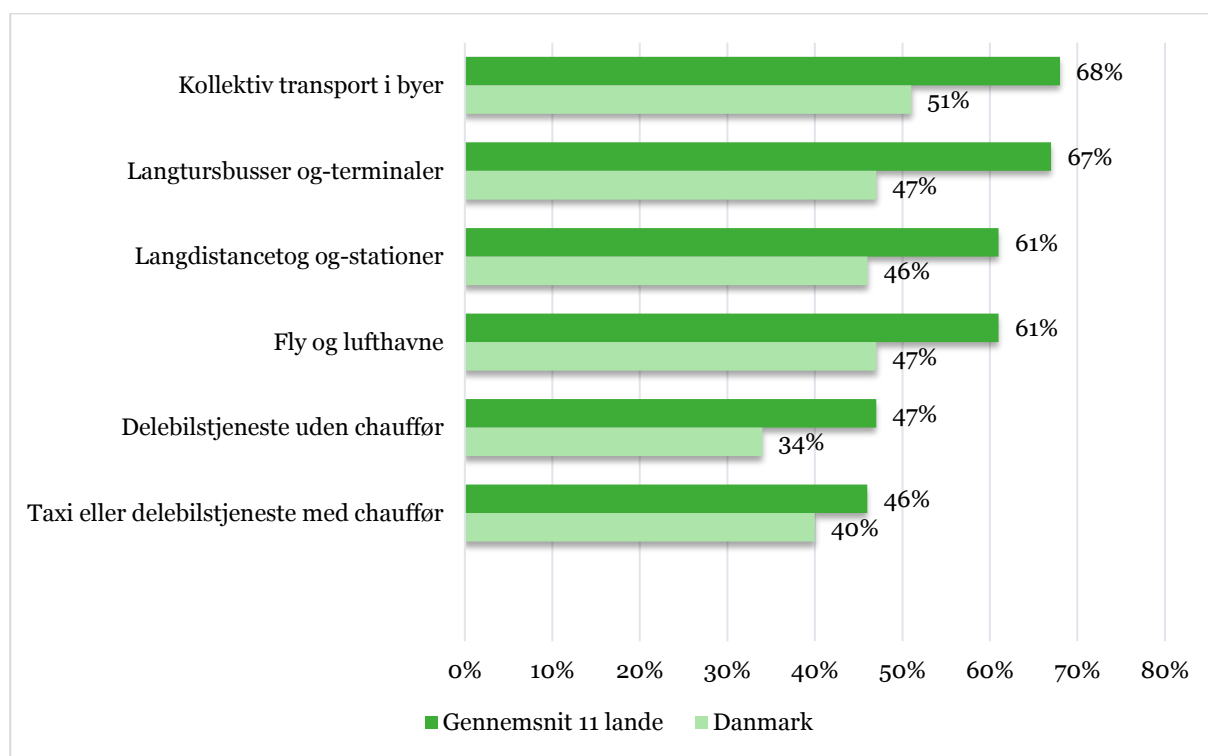
Figur 1: Andel af lønmodtagere med en arbejdsgiver, der tillader hjemmearbejde i minimum en del af arbejdstiden.



Filter: Lønmodtagere

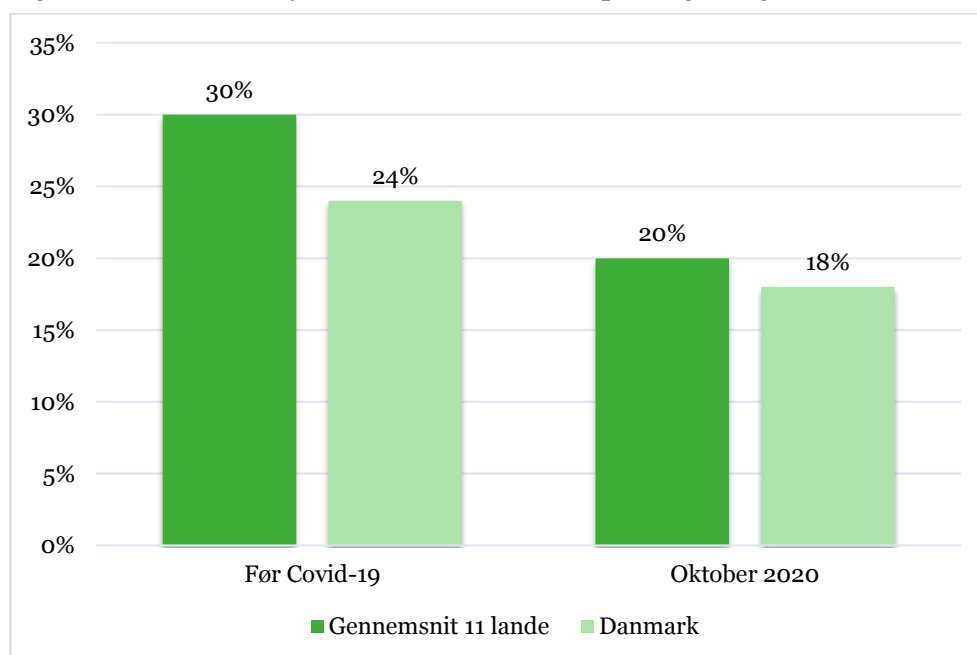
Oplevelse af smitterisiko forskellige offentlige steder i oktober 2020

Figur 2: Andel, der finder [transportformen] 'usikker' eller 'meget usikker' ift. smitterisiko.



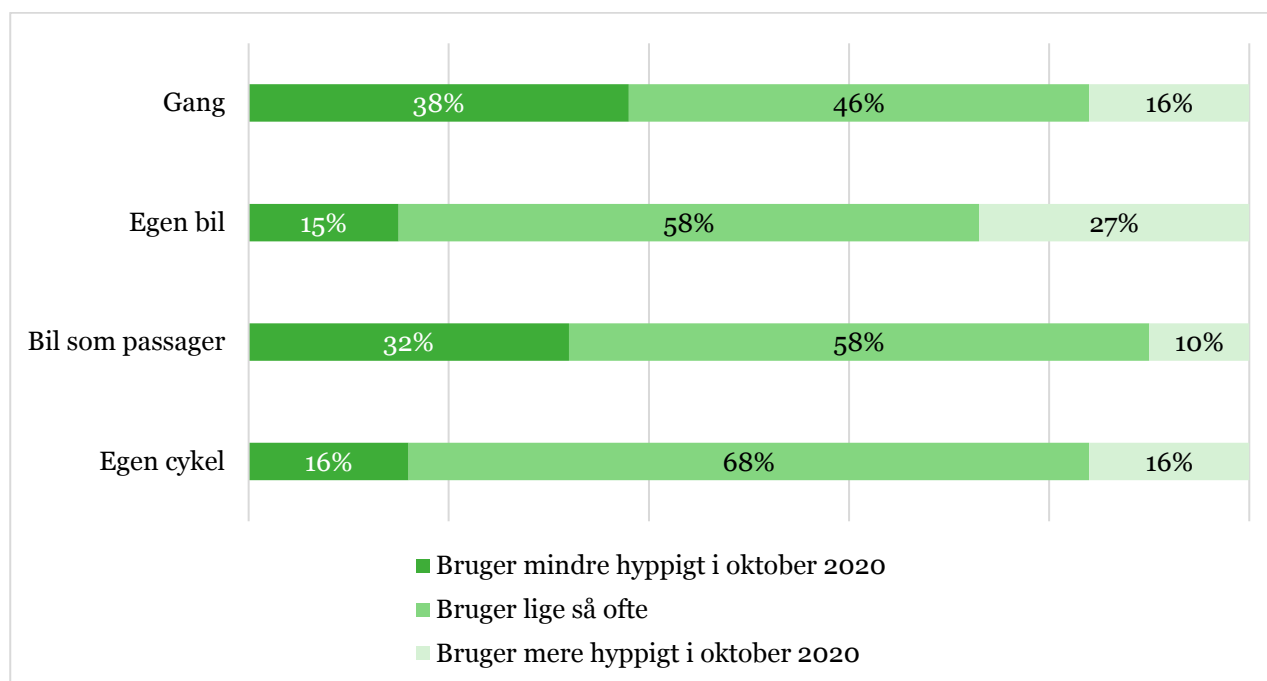
Brug af kollektiv transport før Covid-19 og i oktober 2020

Figur 3: Andel, der rejser med kollektiv transport ugentligt.



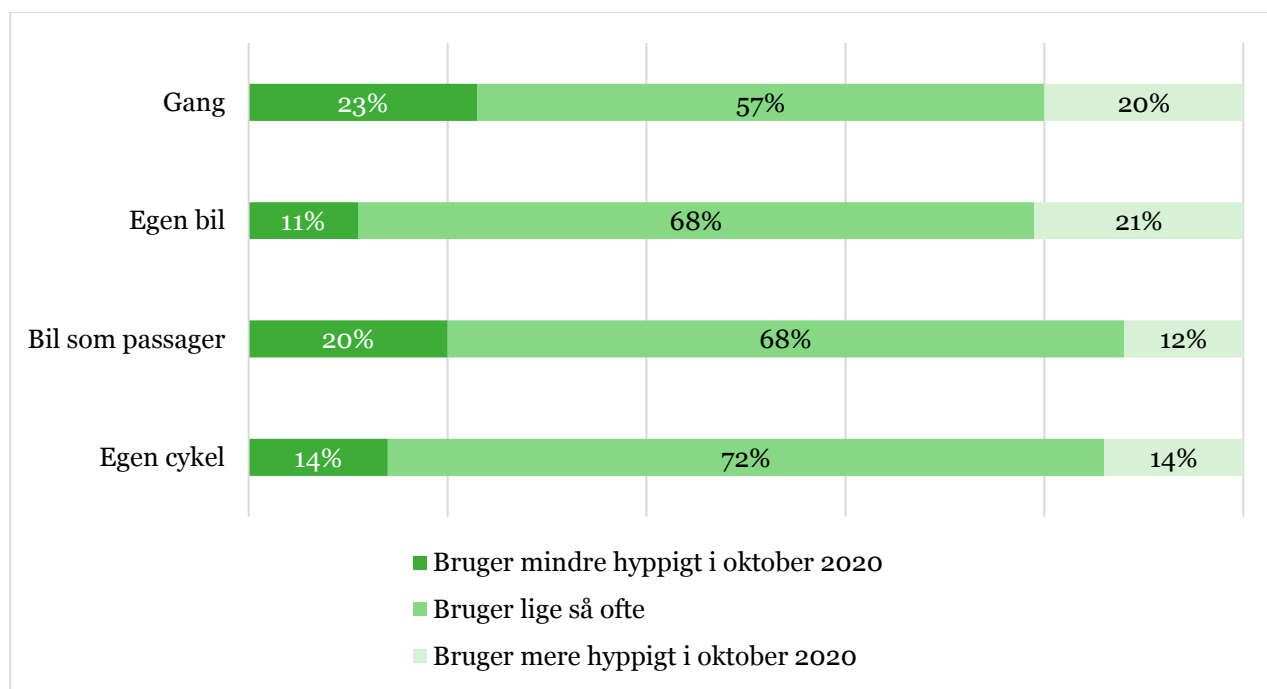
Brug af anden transport end kollektiv transport i oktober 2020

Figur 4: Brug af forskellige transportformer i oktober 2020 blandt dem, der benytter KT mindre end før Covid-19 – gennemsnit af 11 lande.



Filter: De, som rejste ugentligt med kollektiv transport før Covid-19 og rejste mindre i oktober 2019.

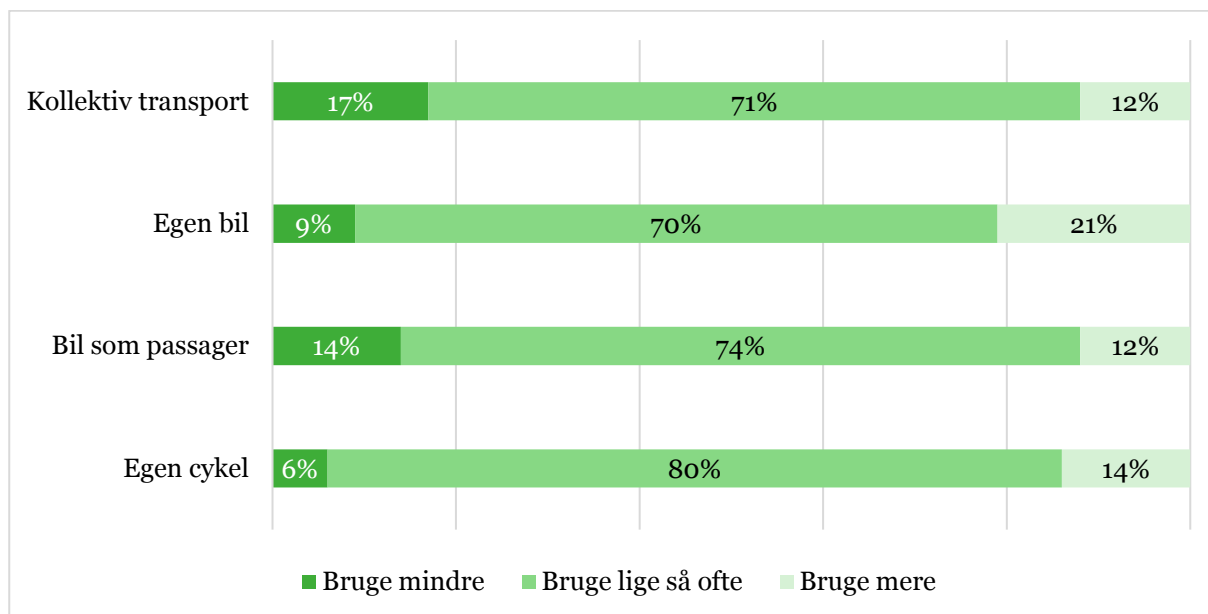
Figur 5: Brug af forskellige transportformer i oktober 2020 blandt dem, der benytter KT mindre end før Covid-19 – Danmark.



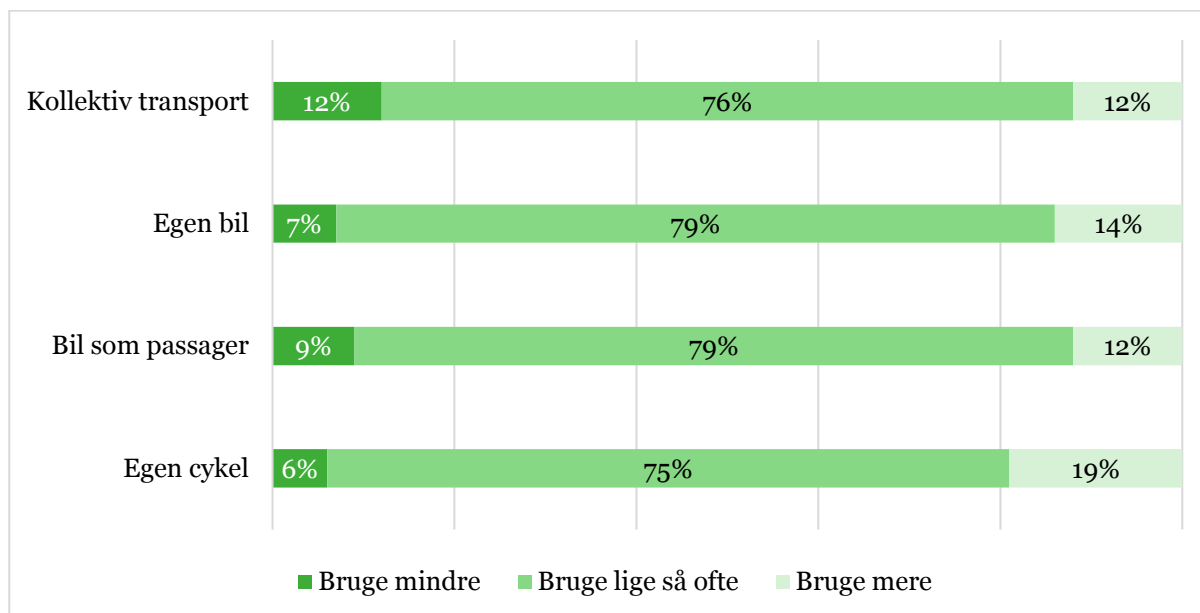
Filter: De, som rejste ugentligt med kollektiv transport før Covid-19 og rejste mindre i oktober 2019.

Forventet brug af kollektiv transport efter Covid-19

Figur 6: Forventet brug af forskellige transportformer efter Covid-19 sammenlignet med før Covid-19 – gennemsnit 11 lande.



Figur 7: Forventet brug af forskellige transportformer efter Covid-19 sammenlignet med før Covid-19 – Danmark.



Forventninger til ferierejser i ind- og udland efter Covid-19

Figur 8: Forventninger til ferierejser i ind- og udland efter Covid-19 – Gennemsnit 11 lande.



Figur 9: Forventninger til ferierejser i ind- og udland efter Covid-19 – Danmark.



Forventninger til erhvervsrejser i ind- og udland efter Covid-19

Figur 10: Forventninger til erhvervsrejser i ind- og udland efter Covid-19 – Gennemsnit 11 lande.














Figur 11: Forventninger til erhvervsrejser i ind- og udland efter Covid-19 – Danmark.



Tabeller med udvalgte resultater fordelt på 11 lande

Hjemmearbejde før, under og efter Covid-19












Tabel 1: Andel af lønmodtagere, som kan arbejde hjemmefra i 'noget af' eller 'hele arbejdstiden'.

												Total
Før Covid-19	35,2%	39,6%	24,9%	46,3%	40,6%	29,3%	43,1%	54,0%	28,5%	26,7%	24,7%	34,9%
Nedlukning (marts-april 2020)	62,3%	64,3%	42,8%	63,9%	61,0%	64,2%	69,6%	79,0%	75,2%	62,5%	66,3%	63,8%
Genoplukning (maj-juni 2020)	57,5%	59,6%	32,4%	58,1%	61,2%	60,5%	53,8%	75,1%	63,9%	40,4%	66,5%	61,3%
Oktober 2020	50,6%	60,9%	41,6%	55,2%	57,8%	56,4%	54,2%	73,9%	53,1%	55,7%	56,5%	57,2%
Efter Covid-19 (forventet)	45,2%	51,1%	27,2%	47,7%	50,4%	42,0%	46,1%	65,8%	37,5%	30,4%	47,5%	47,3%
BASE	441	403	460	383	518	332	503	355	395	454	487	

Filter: Lønmodtagere, som var i arbejde i hver periode eller allerede havde en idé om deres arbejdsgivers politik for hjemmearbejde efter Covid-19.








Oplevelse af smitterisiko forskellige offentlige steder i oktober 2020

Tabel 2: Andel, der finder [transportformen] 'usikker' eller 'meget usikker' ift. smitterisiko.

												Total
Kollektiv transport i byer	46,4%	71,7%	72,0%	51,4%	61,9%	80,2%	64,6%	56,3%	80,1%	70,4%	67,4%	67,7%
Langtursbusser- og terminaler	53,0%	69,2%	69,8%	47,1%	64,5%	75,5%	62,4%	59,1%	76,1%	65,3%	66,9%	67,2%
Langdistancetog- og terminaler	47,3%	63,9%	65,7%	45,6%	58,5%	63,1%	60,3%	59,1%	71,0%	63,3%	61,8%	60,7%
Fly og lufthavne	49,3%	64,2%	64,2%	47,0%	59,5%	60,9%	61,5%	60,3%	64,6%	59,7%	62,9%	60,6%
Delebilstjeneste uden chauffør	28,6%	42,2%	45,4%	34,4%	45,7%	59,0%	34,7%	39,5%	40,9%	35,1%	43,8%	46,7%
Taxi eller delebilstjeneste med chauffør	31,1%	45,0%	57,0%	39,8%	45,8%	48,8%	41,0%	44,4%	52,9%	51,1%	42,1%	45,8%
BASE	957	997	926	987	1.011	949	1.024	1.001	926	986	1.023	












Brug af kollektiv transport før Covid-19 og i oktober 2020

Tabel 3: Andel, der rejser med kollektiv transport ugentligt.

												Total
Før Covid-19	35,9%	29,1%	46,0%	23,9%	27,8%	26,7%	29,9%	23,1%	27,3%	14,7%	37,3%	29,8%
Oktober 2020	29,8%	20,1%	31,1%	17,9%	21,3%	15,4%	24,1%	11,4%	16,1%	10,1%	21,7%	19,6%
BASE	957	997	926	987	1.011	949	1.024	1.001	926	986	1.023	

Brug af anden transport end kollektiv transport i oktober 2020












Tabel 4: Brug af forskellige transportformer i oktober 2020 sammenlignet med før Covid-19.

													Total
Gang	Mindre	29,7%	35,2%	44,3%	22,5%	31,1%	45,6%	39,0%	26,4%	48,6%	37,8%	39,3%	37,8%
	Mere	10,6%	14,3%	9,4%	20,3%	19,0%	15,0%	14,0%	17,9%	7,7%	18,1%	14,7%	15,5%
Egen bil	Mindre	10,4%	10,9%	15,6%	10,8%	13,4%	19,7%	13,1%	13,1%	5,3%	15,4%	15,6%	15,1%
	Mere	20,4%	21,7%	22,7%	21,0%	27,2%	24,7%	22,9%	22,7%	18,5%	18,4%	33,3%	26,8%
Bil som passager	Mindre	14,9%	31,6%	23,1%	20,1%	25,2%	42,6%	24,5%	29,9%	34,3%	32,4%	35,0%	32,3%
	Mere	11,9%	4,1%	7,4%	11,7%	15,1%	10,8%	8,8%	5,8%	7,4%	7,6%	6,6%	9,9%
Egen cykel	Mindre	12,0%	15,2%	16,9%	13,7%	18,9%	14,3%	11,8%	23,6%	6,6%	17,2%	13,2%	15,7%
	Mere	12,1%	9,1%	8,6%	14,4%	19,4%	21,4%	8,9%	12,5%	4,3%	11,1%	11,8%	15,5%
BASE		131	162	237	110	130	164	128	167	151	102	232	

Filter: De, som rejste ugentligt med kollektiv transport før Covid-19 og rejste mindre i oktober 2019.












Forventet brug af forskellige transportformer efter Covid-19

Tabel 5: Forventet brug af forskellige transportformer efter Covid-19 sammenlignet med før Covid-19.

													Total
Kollektiv transport	Mindre	8,7%	22,1%	11,0%	12,0%	13,8%	21,7%	7,8%	14,8%	16,9%	9,0%	21,2%	17,1%
	Mere	14,4%	8,0%	8,6%	11,5%	12,9%	13,2%	9,3%	12,5%	13,9%	8,5%	10,8%	12,1%
Egen bil	Mindre	9,2%	9,9%	6,0%	6,6%	7,8%	11,6%	4,3%	8,7%	8,0%	6,4%	8,2%	8,8%
	Mere	13,4%	19,9%	16,1%	14,0%	19,6%	25,9%	14,7%	18,4%	23,2%	12,9%	22,7%	21,1%
Bil som passager	Mindre	9,2%	18,2%	11,7%	9,3%	11,8%	16,7%	8,3%	11,8%	16,4%	11,0%	15,3%	13,9%
	Mere	11,8%	9,7%	9,4%	11,6%	11,0%	13,6%	11,7%	13,7%	10,1%	9,3%	11,0%	11,7%
Egen cykel	Mindre	4,8%	7,8%	6,7%	6,1%	5,4%	7,5%	4,5%	4,3%	4,4%	6,3%	6,1%	6,0%
	Mere	21,9%	23,3%	16,7%	19,1%	21,8%	28,6%	18,1%	25,3%	20,6%	21,5%	18,2%	22,6%
BASE		957	997	926	987	1.011	949	1.024	1.001	926	986	1.023	

Forventninger til rejser i ind- og udland efter Covid-19

Tabel 6: Forventninger til rejseomfang i ind- og udland efter Covid-19 sammenlignet med før Covid-19.

													Total
Fritidsrejser - indland	Mindre	9,0%	16,6%	9,8%	8,2%	13,8%	17,6%	8,9%	12,9%	14,6%	13,4%	18,2%	15,1%
	Mere	31,3%	22,4%	19,7%	27,8%	23,9%	30,0%	26,0%	21,1%	33,9%	20,3%	24,7%	25,7%
Fritidsrejser - udland	Mindre	23,1%	27,4%	21,4%	23,6%	25,2%	29,7%	22,0%	19,3%	28,6%	19,0%	27,9%	26,2%
	Mere	19,6%	15,6%	15,2%	14,0%	17,1%	17,0%	18,7%	17,2%	19,3%	13,7%	13,4%	16,3%
Erhvervsrejser - indland	Mindre	10,7%	14,7%	11,6%	9,3%	14,2%	13,0%	11,0%	9,4%	15,3%	13,1%	12,8%	13,0%
	Mere	8,5%	8,2%	7,4%	10,2%	9,5%	12,4%	10,8%	9,3%	11,4%	6,4%	11,5%	10,4%
Erhvervsrejser - udland	Mindre	14,7%	14,7%	14,7%	14,9%	13,6%	18,6%	17,5%	10,0%	18,1%	13,7%	18,0%	15,7%
	Mere	6,9%	6,5%	5,4%	6,4%	8,0%	9,8%	8,0%	7,7%	9,0%	5,3%	6,9%	8,0%
BASE		957	997	926	987	1.011	949	1.024	1.001	926	986	1.023	

NOTATET ER UDARBEJDET AF:
Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk

Passagerpulsen hos
Forbrugerrådet Tænk
Fiolstræde 17B
Postboks 2188
1017 København K.

Telefon: +45 77 41 77 41
E-mail: passagerpulsen@fbr.dk
Hjemmeside: www.passagerpulsen.dk

Forbrugerrådet
Tænk
Passagerpulsen

© Forbrugerrådet Tænk
København 2020