

VÄSTSVENSKARS RESVANOR FÖRE OCH UNDER COVID-19

JOHN MAGNUS ROOS

Sammanfattning

Den totala restiden som västsvenskar spenderar till och från olika aktiviteter minskade kraftigt under pandemin. Framför allt minskade resande med kollektivtrafiken. Förutom minskat resande så ersattes kollektivtrafiken av andra färd sätt – mestadels bil och till fots. Kännetecknande för personer som slutade att åka med kollektivtrafiken under pandemin var hög ålder och hög inkomst. Trots att kollektivtrafiken minskat under pandemin så har attityden till kollektivtrafiken blivit något bättre. Det är därför troligt att västsvenskar överlag återgår till kollektivtrafiken i takt med att smittspridning, hemarbete och rekommendationer avtar.

Pandemin slog till på allvar under mars månad 2020 i Sverige. Den 19 mars utfärdade de behöriga myndigheterna en allmän rekommendation om att avstå från icke nödvändiga resor inom landet och alla som kunde arbeta hemifrån skulle göra det. Åtgärderna intensifierades ännu mer när den svenska regeringen förbjöd alla sammankomster med fler än 50 personer från den 29 mars. I maj månad kom ytterligare rekommendationer att äldre personer skulle avstå från sociala kontakter och undvika kollektivtrafiken (Folkhälsomyndigheten, 2021). Samtliga ovan nämnda åtgärder och rekommendationer har troligtvis satt sitt avtryck i folks resevanemönster. Frågan är hur invånarna i Västra Götalandsregionen har använt sig av olika färdmedel före och under pandemin? För att besvara frågan har vi dels använt oss av SOM-institutets västsvenska undersökningar 2019 och 2020 (Falk, Sandelin & Weissenbilder, 2019; Falk, Sandelin & Weissenbilder, 2020), dels av en longitudinell undersökning med före- och eftermätning av samma personer, boende i Göteborgs och Mölndals kommun.

Förändrade färd sätt under pandemin?

Resultaten visar att västsvenskarna har använt kollektivtrafiken i mindre utsträckning under pandemin medan de har kört bil ungefär lika ofta som före pandemin (tabell 1). Det återspeglas i att folk reste mindre frekvent med kollektivtrafiken under 2020 än 2019. Andelen som åkte flera gånger i veckan minskade med åtta procentenheter medan andelen som åkte mindre än en gång i kvartalet ökade med tio procentenheter (tabell 1). Att färre personer använder kollektivtrafiken under

covid-19 stämmer väl överens med andra studier (Trafikanalys, 2020; Svensk Kollektivtrafik, 2020). De effekter som vi har funnit är dock betydligt mindre än de effekter som tidigare har rapporterats (Trafikanalys, 2020; Svensk Kollektivtrafik, 2020). En förklaring till att effekterna är mindre i vår undersökning är förmodligen att respondenterna inkluderat tiden före pandemin. Frågan lyder ”Hur ofta har du under de senaste 12 månaderna använt kollektivtrafik respektive kört bil?” Enkäten distribuerades ungefär sex månader efter att Världshälsoorganisationen WHO konstaterat att covid-19 utvecklats till en global pandemi.

Beträffande bilanvändning har vi inte funnit några statistiskt säkerställda skillnader ($p < .05$) mellan 2019 och 2020, vilket är i linje med tidigare studier (Trafikanalys, 2020).

Tabell 1 Användarfrekvenser av kollektivtrafik och bil före och under covid-19, 2019–2020 (procent)

	Mindre än en gång i kvartalet	En gång i kvartalet	En gång i månaden	En gång i veckan	Flera gångar i veckan	Antal svar
Kollektivtrafik						
Före covid-19	35,1	10,4	16,3	12,3	25,6	2 771
Under covid-19	44,9	11,6	15,0	10,8	17,7	2 869
Bil som förare						
Före covid-19	17,5	2,3	4,5	11,2	64,6	2 779
Under covid-19	16,7	2,0	4,7	12,4	64,2	2 878

Kommentar: Frågorna lyder 'Hur ofta har du under de senaste 12 månaderna gjort följande? Kört bil' 'Hur ofta har du under de senaste 12 månaderna gjort följande? Åkt med kollektivtrafik'. Svartalternativ: 'Ingen gång', 'Någon gång under de senaste 12 månaderna', 'Någon gång i halvåret', 'Någon gång i kvartalet', 'Någon gång i månaden', 'Någon gång i veckan', 'Flera gånger i veckan'. Svartalternativen 'Ingen gång', 'Någon gång under de senaste 12 månaderna' och 'Någon gång i halvåret' har slagits ihop till alternativet 'Mindre än en gång i kvartalet'.

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2019 och 2020.

Respondenterna har angett att de har nyttjat kollektivtrafiken i lägre utsträckning under pandemin jämfört med tidigare, vilket framgår av tabell 2. Jämfört med andra sammanställningar är denna effekt mindre vilket kan sannolikt härledas till att "Hur brukar du ta dig till arbetet/skola?" associerar till tiden före pandemin. Trots marginella öknings är det inte statistiskt säkerställt ($p < .05$) att bil, till fots eller cykel har ökat under pandemin och att "Tåg/pendeltåg" i kategorin övrigt har minskat. Vidare har cykel och till fots lyfts fram som miljömässigt hållbara färdmedel, men också som sätt att minska trängsel i kollektivtrafiken. Om vi slår ihop cykel och till fots så är det statistiskt säkerställt att dessa hållbara transporter

ökat under pandemin⁴. Det tycks alltså som att minskningen i kollektivtrafiken till arbete/skola till viss del har ersatts av cykel och till fots.

Tabell 2 Huvudsakliga färdmedel till arbete/skola, 2019–2020 (procent)

Färdmedel	2019 (N = 1 733)	2020 (N = 1 830)
Bil	54,9	55,5
Kollektivtrafik*	19,8	16,8
Cykel	13,2	15,0
Till fots	6,2	7,9
Övrigt	5,9	4,8

Kommentar: Frågan lyder 'Hur brukar du ta dig till arbete/skola? Om du använder mer än ett färdmedel, ange det huvudsakliga.' Svartaltnativ: 'Arbetar ej/studerar ej/ arbetar hemma'. 'Bil som förare', 'Buss', 'Spårvagn', 'MC/moped', 'Till fots', 'Bil som passagerare', 'Tåg/pendeltåg', 'Båt/färja', 'Cykel/elcykel', 'Annat'. Vi har inte inkluderat personer som svarat 'Arbetar ej/studerar ej/arbetar hemma'. I tabellen har vi kategoriserat svaren enligt följande: Bil inkluderar 'Bil som förare' och 'Bil som passagerare'. Kollektivtrafik inkluderar 'Buss' och 'Spårvagn'. Cykel motsvarar svartaltnativet 'Cykel/elcykel'. Till fots motsvarar svartaltnativet 'Till fots'. Övrigt inkluderar svartaltnativen 'MC/moped', 'Tåg/pendeltåg', 'Båt/färja' och 'Annat'. *p <0,05

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2019 och 2020.

Förändrade västsvenska attityder till kollektivtrafiken?

Attitydmätningarna tyder på att västsvenskarnas nöjsamhet med kollektivtrafiken till och med har ökat under pandemin – en skillnad som var statistiskt signifikant⁵ – trots minskat resande (tabell 3). Däremot är västsvenskarna något mer kritiska till förslaget ”Öka andelen som åker kollektivt”⁶, vilket sannolikt är relaterat till smittspridningen i samhället och till myndigheternas rekommendationer att avstå från att åka kollektivt. Den mycket positiva attityden både före (medelvärde 4,4) och under (medelvärde 4,3) pandemin, indikerar att västsvenskar överlag vill öka andelen som reser kollektivt. Detta är i linje med den pågående hållbarhetsdebatten, då kollektivtrafiken är bättre ur miljösynpunkt än exempelvis bilismen. Under pandemin är det också något färre västsvenskar som uppger att kollektivtrafiken är ett rimligt alternativ i deras vardag, jämfört med tiden före pandemin⁷. Med tanke på att pandemi var i full gång när den andra enkäten besvarades, kan det tyckas märkligt att västsvenskarna inte ändrat uppfattning i större utsträckning. Under pandemin svarade fortfarande en betydande majoritet av respondenterna att de var för förslaget att fler människor skulle åka kollektivt och att kollektivtrafiken utgjorde ett rimligt alternativ i deras vardag.

Tabell 3 Attityder till kollektivtrafiken före och under covid-19, 2019–2020 (medelvärde, standardavvikelse)

	2019			2020		
	m	sd	Antal svar	m	sd	Antal svar
Generell attityd kommun	3,26	1,13	2 314	3,30	1,09	2 197
Generell attityd region**	3,02	1,10	2 514	3,12	1,06	2 534
Attrahera resenärer***	4,40	0,80	2 377	4,28	0,86	2 421
Rimligt alternativ*	2,47	1,27	2 221	2,37	1,26	2 220

Kommentar: Svartalernativet 'Ingen uppfattning' fanns till samtliga frågor, detta alternativ exkluderas i tabellen.⁸ Frågorna lyder, generell attityd kommun: 'Vad anser du om servicen i den kommun där du bor på följande områden – kollektivtrafik?'. Femgradig skala: Mycket missnöjd (1), Ganska missnöjd (2), Varken nöjd eller missnöjd (3), Ganska nöjd (4), Mycket nöjd (5). Generell attityd region: 'Allmänt sett, hur tycker du att Västra Götalandsregionen sköter sin uppgift när det gäller kollektivtrafik?'. Femgradig skala: Mycket dåligt (1), Ganska dåligt (2), Varken bra eller dåligt (3), Ganska bra (4), Mycket bra (5). Attrahera resenärer: 'Vilken är din åsikt om följande förslag? – Öka andelen som åker kollektivt'. Femgradig skala: Mycket dåligt (1), Ganska dåligt (2), Varken bra eller dåligt (3), Ganska bra (4), Mycket bra (5). Rimligt alternativ: 'Vilken är din bedömning av följande när det gäller kollektivtrafiken i Västra Götaland? Kollektivtrafik är inte ett rimligt alternativ för mig i min vardag'. Fyrgradig skala: Helt riktigt (1), Delvis riktigt (2), Delvis felaktigt (3), Helt felaktigt (4). kvartalet. *p <,05; **p <,01; ***p <,001.

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2019 och 2020.

För vilka människor är kollektivtrafiken ett rimligt vardagsalternativ?

Resultaten visar generellt att kollektivtrafiken är ett rimligt alternativ för personer boende i större städer. Övriga faktorer som förklarar huruvida kollektivtrafiken är ett rimligt alternativ i vardagen är i fallande ordning, lägre inkomst, högre utbildning och yngre ålder (tabell 4). Hög inkomst predicerar mindre kollektivtrafiksåkande bättre under pandemin än före pandemin (tabell 4), då individer med högre inkomst också sannolikt har tillgång till bil. Även andra studier visar att höginkomsttagare i större utsträckning än andra har ersatt kollektivtrafiken med egen bil, taxi, digitala möten eller distansarbete (Kollektivtrafik, 2020).

Individer äldre än 70 uppmanades att avstå sociala kontakter och resor under pandemin. Dock framkommer ett mönster där stigande ålder under pandemin har en mindre påverkan på påståendet "kollektivtrafiken är inte ett rimligt alternativ i min vardag" jämfört med före utbrottet av covid-19 (Tabell 4). Liknande slutsatser har tidigare dragits av Trafikanalys (2020, s. 49) "Bland de äldre som reser kan vi dock inte bekräfta ett minskat resande [jämfört med övriga populationen], utan där ser vi bara ett övergående minskat resande".

Tabell 4 Faktorer som påverkar om kollektivtrafiken uppfattas som ett rimligt alternativ, före och under covid-19 (beta)

Variabel	2019 (Före covid-19)			Variabel	2020 (Under covid-19)		
	B	SE B	ß		B	SE B	ß
Ålder**	-0,01	0,00	-0,09	Ålder*	-0,01	0,00	-0,07
Kön	-0,03	0,53	-0,01	Kön	0,02	0,05	0,01
Inkomst**	-0,15	0,02	-0,18	Inkomst**	-0,16	0,02	-0,19
Utbildning**	0,44	0,06	0,17	Utbildning**	0,35	0,06	0,14
Storstad**	0,86	0,05	0,33	Storstad**	0,70	0,05	0,27
R ² **	0,171 ***			R ² **	0,125 ***		
Antal svar	2 127			Antal svar	2 118		

Kommentar: Vi har använt oss av två linjära regressionsanalyser, en före covid-19 och en under covid-19. Frågan för beroende variabeln lyder 'Vilken är din bedömning av följande när det gäller kollektivtrafiken i Västra Götaland? Kollektivtrafik är inte ett rimligt alternativ för mig i min vardag'. Fyrgradig skala: Helt riktigt (1), Delvis riktigt (2), Delvis felaktigt (3), Helt felaktigt (4). De fem oberoende variablerna är kodade enligt följande: Ålder: Kontinuerlig skala 16 - 85. Kön: 0 = Kvinna, 1 = Man. Inkomst (månadsinkomst i SEK): 7-gradig skala 1 = Mindre än 10 000, 2 = 10 000–19 999, 3 = 20 000–29 999, 4 = 30 000–39 999, 5 = 40 000–49 999, 6 = 50 000–59 999, 7 = Mer än 60 000. Utbildning: 0 = Lägre än högskola/universitet, 1 = Högskola/universitet. Storstad: 0 = Annan kommun än Mölndal och Göteborg, 1 = Göteborg kommun och Mölndal kommun. *p <,05; **p <,01; ***p <,001.

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2019 och 2020.

Den longitudinella undersökningen i Göteborg och Mölndal

Under hösten 2019 distribuerades en enkät till 1050 personer boende i Göteborg och Mölndals kommun för att kartlägga mobilitetsmönster och resvanor. Enkäten besvarades av 280 personer. Den 11 juni, exakt tre månader efter att Världshälsoorganisationen (WHO) konstaterat att covid-19 är en global pandemi, distribuerades en enkät med motsvarande frågor till samma personer som besvarat den första enkäten. Totalt besvarades enkäten av 179 personer. Det här ger oss en möjlighet att undersöka om och hur covid-19 har påverkat deltagarnas resvanor.

Den totala restiden har minskat

Resultatet pekar på en minskning av den totala restiden från ungefär 10 timmar till 8,5 timmar per vecka bland Göteborgs- och Mölndalsborna,⁹ vilket bland annat kan förklaras av minskningar i kollektivtrafiken (buss och spårvagn)¹⁰. Andra undersökningar visar att minskningar även har skett inom flyg och tåg (Transportanalys, 2020). I tabell 5 inkluderas flyg och tåg i kategorin övrigt.

Tabell 5 Tid för olika färdmedel före och under covid-19, minuter per vecka, 2019–2020 (medelvärde, standardavvikelse)

Färdmedel	Före covid-19		Under covid-19	
	M	SD	M	SD
Till fots	263	249	278	272
Bil	101	216	112	209
Buss***	82	117	30	55
Spårvagn***	73	91	31	51
Cykel	49	107	64	145
Övrigt	15		6	

Kommentar: Frågorna före covid-19 löd 'Hur mycket tid per vecka lägger du uppskattningsvis på att gå till fots till och från olika aktiviteter (exempelvis jobb/studier, affärer, fritidsaktiviteter etc.)?' och 'Hur mycket tid per vecka spenderar du uppskattningsvis i något fordon (exempelvis cykel, kollektivtrafik, bil) på väg till och från olika aktiviteter (exempelvis jobb/studier, affärer, fritidsaktiviteter)?' följt av öppna svarsalternativ med tid i timmar och minuter. För att beräkna tidsåtgång i olika fordon så ställdes följdfrågan 'Hur stor andel av den totala tiden som du spenderar i något fordon (som du uppgivit i föregående fråga) spenderar du i följande fordon på väg till och från olika aktiviteter (exempelvis jobb/studier, affärer, fritidsaktiviteter etc.)?' följt av öppna svarsalternativ för procentsatser för respektive fordon ('Bil', 'Moped/MC', 'Buss', 'Spårvagn', 'Tåg', 'Cykel', 'Flygplan', 'Övrigt'). Frågorna under covid-19 var identiska förutom att det lades till "Under covid-19" före respektive fråga. 'Moped/mc', 'Tåg' och 'Flygplan' utgör en sådan liten tid att de inkluderats i kategorin 'Övrigt'. Antal svar i båda undersökningarna, före och under covid-19 är 136 personer. Det är samma personer som ingår i båda undersökningarna. *** $p < .001$. M = Medelvärde i minuter. SD = Standardavvikelse i minuter.

Källa: Undersökningarna "Transporter och mobilitetstjänster" och "Resvanor och vardagsliv före och efter Corona".

Resultaten bekräftar tidigare fynd som gjordes med hjälp av SOM-undersökningen ovan där färdmedel såsom cykel, till fots och bil ökade medan övriga färdmedel minskade under pandemin på grund av Folkhälsomyndighetens allmänna råd om att undvika "icke nödvändiga resor", både i tjänsten och på fritiden samt att arbeta hemifrån om så är möjligt (Trafikanalys, 2020). Dock är inte våra longitudinella resultat signifikanta för färdmedel: bil, till fots och cykel. En orsak till dessa avvikande resultat från den tidigare forskningen (Trafikanalys, 2020) kan bero på det låga antalet som svarade på enkäten vid två tillfällen. På så vis kompletterar våra analyser den tidigare forskningen och understryker att kollektivtrafiken har minskat kraftigt, medan några statistiskt säkerställda skillnader inte påträffats beträffande till fots, bil eller cykel.

Antalet resor minskar inom kollektivtrafik, tåg och flyg

I likhet med Trafikanalys (2020) kan vi konstatera att de färdmedel som drabbats hårdast av pandemin beträffande antalet resor är kollektivtrafik, tåg och flyg (tabell

7). Trafikanalys (2020) lyfter det ökade hemarbetet och hemundervisningen som främsta förklaringar till minskat antal resor i kollektivtrafiken. Enligt Trafikanalys (2020) beror minskningen för flyg på internationella restriktioner och rekommendationer att avstå från inrikes resor. De konstaterar också att långa vistelser i tåg och flyg utgör en smittorisk som får människor att avstå (Trafikanalys, 2020). I linje med Trafikanalys (2020) har vi inte statistiskt säkerställt några skillnader i antalet tillfällen som bil och cykel används före och under pandemin¹¹.

Tabell 6 Användarfrekvenser av olika färdmedel före och under covid-19, 2019–2020 (procent)

	Mindre än en gång i kvartalet	En gång i kvartalet	En gång i månaden	En gång i veckan	Flera gångar i veckan	Antal svar
<u>Kollektivtrafik***</u>						
Före covid-19	5,2	5,2	13,2	15,5	60,9	174
Under covid-19	22,4	12,4	21,8	24,7	18,8	170
<u>Bil som förare</u>						
Före covid-19	33,1	9,9	13,4	16,3	27,3	172
Under covid-19	32,7	8,2	9,9	17,0	32,2	171
<u>Cykel</u>						
Före covid-19	45,3	7,1	12,5	10,7	24,4	168
Under covid-19	43,8	6,4	8,8	13,5	27,5	171
<u>Tåg***</u>						
Före covid-19	44,6	28,3	21,4	4,0	1,7	173
Under covid-19	81,1	10,0	6,5	0,6	1,8	170
<u>Flygplan***</u>						
Före covid-19	77,6	17,1	4,1	1,2	0	170
Under covid-19	97,7	1,8	0,6	0	0	171

Kommentar: Frågan före covid-19 lyder 'Hur ofta har du under de senaste 12 månaderna gjort följande?': 'Åkt med kollektivtrafik', 'Kört bil', 'Cyklat', 'Åkt med tåg', 'Rest med flyg'. Svartaltemativ: 'Ingen gång', 'Någon gång under de senaste 12 månaderna', 'Någon gång i halvåret', 'Någon gång i kvartalet', 'Någon gång i månaden', 'Någon gång i veckan', 'Flera gånger i veckan'. Svartaltemativen 'Ingen gång', 'Någon gång under de senaste 12 månaderna' och 'Någon gång i halvåret' har slagits ihop till alternativet 'Mindre än en gång i kvartalet'. Frågan under covid-19 lyder 'Hur ofta har du under det senaste kvartalet (efter Coronabrottet) gjort följande?': 'Åkt med kollektivtrafik', 'Kört bil', 'Cyklat', 'Åkt med tåg', 'Rest med flyg'. Svartaltemativ 'Ingen gång', 'Någon gång i kvartalet', 'Någon gång i månaden', 'Någon gång i veckan', 'Flera gånger i veckan'. ***p < .001.

Källa: Undersökningarna "Transporter och mobilitetstjänster" och "Resvanor och vardagsliv före och efter Corona".

Vem slutar åka kollektivt under pandemin?

Den stora förändringen i vardagsresor gäller främst den kraftiga minskningen av kollektivtrafiken. Under pandemins första kvartal valde 22,4 procent att helt avstå från att resa med kollektivtrafiken (tabell 7). Motsvarande siffra före pandemin var 5,2 procent. Vi har valt att titta närmare på de personer som helt avstått från resande med kollektivtrafiken under pandemins första kvartal, trots att de reste mer eller mindre regelbundet med kollektivtrafik före pandemin bröt ut.¹²

Tabell 7 Jämförelse mellan personer som fortsatte att åka kollektivtrafik och personer som upphörde åka kollektivtrafik under pandemin, 2019–2020 (andel, medelvärde)

	Fortsatte åka kollektivtrafik (N = 121)	Upphörde åka kollektivtrafik (N = 33)
Ålder*	43,3 (17,0)	53,2 (19,8)
Kön (kvinnor)	52,3	54,5
Utbildning (universitet)	69,7	60,6
Inkomst	33 091 (17 226)	35 464 (16 797)
Personlighet		
Öppenhet	3,3 (.88)	3,3 (.89)
Målinriktning	3,9 (.68)	3,8 (.74)
Utåtriktning	3,4 (.1,04)	3,5 (.94)
Välvillighet	3,6 (.79)	3,7 (.58)
Ängslighet	2,6 (.88)	2,7 (.72)

Kommentar: I analysen ingår enbart de personer som före covid-19 besvarade frågan 'Hur ofta har du under de senaste 12 månaderna gjort följande?': 'Åkt med kollektivtrafik' med följande svarsalternativ: 'Någon gång i kvartalet', 'Någon gång i månaden', 'Någon gång i veckan', eller 'Flera gånger i veckan'. I gruppen 'Upphörde åka kollektivtrafik' ingår de som under covid-19 besvarade frågan 'Hur ofta har du under det senaste kvartalet (efter Coronautbrottet) gjort följande?': 'Åkt med kollektivtrafik' med svarsalternativet 'Ingen gång'. Ålder mäts med en öppen fråga 'Hur gammal är du?'. Kön mäts med frågan 'Är du man eller kvinna?' Svarsalternativ 'Kvinna', 'Man', 'Annat/vill inte svara'. Utbildning mäts med frågan 'Vilken är din högsta utbildning?' 'Folkskola, grundskola eller motsvarande', 'Gymnasial utbildning', 'Högskola/universitet'. Inkomst mäts med en öppen fråga 'Ungefär hur stor är din normala månadsinkomst före skatt?' Personlighet mäts med tio påståenden. Den övergripande frågan lyder: 'I vilken utsträckning stämmer följande påståenden in på dig? Jag ser mig själv som någon som:'. Öppenhet är medelvärdet av 'Har livlig fantasi' och omvänd 'Har få konstnärliga intressen'. Målinriktning är medelvärdet av 'Gör ett grundligt jobb' och omvänd 'Tenderar att vara lat'. Utåtriktning är medelvärdet av 'Är utåtriktad, sällskaplig' och omvänd 'Är reserverad'. Välvillighet är medelvärdet av 'Är i allmänhet tillitsfull' och omvänd 'Tenderar att hitta fel hos andra'. Ängslighet är medelvärdet av 'Blir lätt nervös' och 'Är avspänd, hanterar stress väl' Svarsalternativ: Stämmer absolut inte (1), Stämmer ganska dåligt (2), Stämmer varken bra eller dåligt (3), Stämmer ganska bra (4), Stämmer absolut (5). (Rammstedt och John, 2007; Gunnarsson, Holmberg och Weibull, 2014). ***p <,001.

Källa: Undersökningarna "Transporter och mobilitetstjänster" och "Resvanor och vardagsliv före och efter Corona".

I analysen ingår enbart personer som använde kollektivtrafiken före pandemin (åtminstone "En gång i kvartalet", N = 154). Av dessa personer avstod 33 från kollektivtrafiken helt och hållet under pandemins första månader medan 121 personer fortsatte att åka kollektivt i varierande omfattning. Vi har jämfört demografi (ålder och kön), socioekonomisk status (utbildning och inkomst) och personlighet mellan den grupp som slutade åka kollektivt och den grupp som fortsatte att åka kollektivt (tabell 8). För att mäta personlighet har vi utgått från femfaktormodellen, som mäter graden av öppenhet, målinriktning, utåtriktning, välvillighet och ängslighet (Costa & McCrae, 1992). Högre medelålder är den enda skillnad som vi statistiskt kunnat säkerställa mellan de som fortsatte att åka kollektivtrafik och de som upphörde åka kollektivtrafik under pandemin. Vårt att notera är att det rör sig om väldigt små grupper, vilket gör att resultaten bör tolkas med stor försiktighet.

Varför sluta åka kollektivt under pandemin?

Nedan följer en mer beskrivande och kvalitativ bild av några de förklaringar som angavs av de personer som helt avstått från att resa med kollektivtrafiken under pandemins första månader. 27 av de 32 personer som valde att sluta åka kollektivtrafik har angett en förklaring. Förklaringarna har delats upp i tre kategorier¹³:

- *Smittspridning*: 12 personer (44,4 procent) förklarar avståndstagandet till kollektivtrafiken med oro för smittspridning, med betoning på att undvika att själv bli sjuk (men även andras hälsa och att minska smittspridningen i samhället har förekommit). Från några äldre respondenter riktas det även kritik till hur medborgare och Folkhälsomyndigheten hanterar pandemin. En kvinna på 79 år svarar på den öppna frågan varför kollektivtrafiken minskat enligt följande: "Det är trångt på bussar och spårvagnar. Folk accepterar inte att man vill sitta ensam vid ett säte. Social distans finns inte i kollektivtrafiken. Upplever det därmed obehagligt just nu". Och en annan kvinna på 77 år svarar: "Vi som är 70+ ska inte åka kollektivt på grund av smitta. Likaså inte gå i affärer. I stort sett tycker Folkhälsomyndigheten att vi ska hålla oss på avstånd där folk finns". Annars är det vanligare med ett kortare svar, som exempelvis denna man på 37 år: "Jag undviker kollektivtrafiken för att minska smittorisk".
- *Minskat behov*: 8 personer (29,7 procent) förklarar minskningen med att behovet av att åka med kollektivtrafiken har avtagit på grund av hemarbete och uteblivna fritidsaktiviteter. En kvinna på 34 år svarar: "Har inte åkt kollektivt sedan corona kom. Gjorde det förr varje dag till jobbet, nu jobbar jag hemma", och en kvinna på 68 år skriver "corona orsakade att jag inte kan vara med på gympan. Corona orsakade att jag inte kan vara med på mina två köror som jag saknar ofantligt mycket". En man på 32 år svarar: "Jag har jobbat hemma och inte deltagit i sociala aktiviteter".

- *Lyda myndigheter*: 5 personer (18,5 procent) uppger att den främsta anledningen till minskad kollektivtrafik är att de vill följa myndigheters rekommendationer. En kvinna på 69 år svarar ”Jag följer de restriktioner som myndigheter anger”, medan en kvinna på 85 år svarar ”Jag får inte åka kollektivt och accepterar det!”. En man på 34 svarar kort ”Rekommendationer och begränsningar”.

Trafikanalys (2020) har främst förklarat den minskande kollektivtrafiken under pandemins första halvår med mer hemarbete och hemundervisning. Från vår analys ovan framkommer alternativa förklaringar i form av smittspridning och att lyda myndigheter. Det finns alltså olika motiv till att personer valt att avstå från kollektivtrafiken under pandemin.

Kollektivtrafik rimmar dåligt med social distansering

Under covid-19 minskade västsvenskarnas resor med kollektivtrafiken (buss och spårvagn), både beträffande tid med färdställen och antalet tillfällen. Däremot är det inte statistiskt säkerställt att bilåkande, cyklande eller till fots ökade under pandemin. Kollektivtrafiken ersattes alltså primärt inte av andra färdställen, utan minskade framför allt för att boende i Västsverige spenderade mindre tid på att ta sig till och från olika aktiviteter. Trots kraftig minskningen av kollektivtrafiken har attityderna förbättrats något. Västsvenskarna tycker alltså inte överlag att kollektivtrafiken hanterade pandemin felaktigt, utan det var snarare färdstället som sådant som inte lämpat sig under pandemin. Detta torde innebära att kollektivtrafiken kommer att vinna tillbaka sina resenärer i takt med att pandemin lägger sig, förutsatt att västsvenskarna återgår till sina tidigare aktiviteter och arbetsförhållanden. Det kan dock ta tid att återgå till kollektivtrafiken hos de som övergått till bil under pandemin (Gunnarsson-Östling, Robért & Fauré, 2021).

En del metodbrister har diskuterats löpande i detta kapitel. Som synes är effekterna mycket mindre i den första studien på regional nivå än i den andra studien som baserar sig på samma boende i stadskommunerna Göteborg och Mölndal. En förklaring till detta kan vara att frågeformuleringen i den regionala undersökningen inte frågar specifikt om förhållandena här och nu, utan att respondenten tillåts att associera till förhållandena före pandemin. Vi vet alltså inte riktigt hur respondenterna har tolkat frågorna.

Till sist är det viktigt att poängtera att båda undersökningarna här framförallt härrör sig till pandemins början. Enkäten i den regionala studien distribuerades ungefär sex månader in i pandemin och enkäten i studien för enbart Göteborg och Mölndal distribuerades två månader in i pandemin, förutsatt att pandemins startdatum var då Världshälsoorganisationen WHO konstaterade att covid-19 var en pandemi. Detta kapitel behöver kompletteras med ytterligare undersökningar så att vi får en mer heltäckande bild över mobilitetsmönster och resvanor under covid-19.

Författarens tack

Detta kapitel har finansierats av Chalmers Styrkeområde Transport/GU SFO Transport.

Noter

- ¹ Ett oberoende Chi-två test (Yates kontinuitetskorrigerig) indikerar att andelen personer som använder kollektivtrafiken flera gånger i veckan är större 2019 jämfört med 2020, $\chi^2 (1, n = 5\ 640) = 51,21, p <,001, \phi = -,01$.
- ² Ett oberoende Chi-två test (Yates kontinuitetskorrigerig) indikerar att andelen personer som använder kollektivtrafiken mindre än en gång per kvartal är mindre 2019 jämfört med 2020, $\chi^2 (1, n = 5\ 640) = 54,03, p <,001, \phi = -,10$. Enligt Cohen (1988) anses dessa effekter vara små.
- ³ Ett oberoende Chi-två test (Yates kontinuitetskorrigerig) indikerar att andelen personer som använder kollektivtrafiken som främsta transportmedel till arbete/skola är större 2019 jämfört med 2020, $\chi^2 (1, n = 3\ 563) = 5,23, p = ,022, \phi = -,04$. Enligt Cohen (1988) anses effekten vara väldigt liten. För Cohens kriterium är 0,10 = liten effekt, 0,30 = mellan effekt, 0,50 = stor effekt.
- ⁴ Ett oberoende Chi-två test (Yates kontinuitetskorrigerig) indikerar ett statistiskt säkerställt samband mellan mätningarna före och under pandemin om till fots och cykel slås samman till en kategori $\chi^2 (1, n = 3\ 563) = 6,16, p = ,013, \phi = ,04$. Däremot indikerar oberoende Chi-två test (Yates kontinuitetskorrigerig) inga statistiskt säkerställt samband mellan cykel och måttillfälle $\chi^2 (1, n = 3\ 563) = 2,28, p = ,131$, eller mellan till fots och måttillfälle $\chi^2 (1, n = 3\ 563) = 3,38, p = ,066$.
- ⁵ Ett oberoende t-test genomfördes för att jämföra den generella attityden till kollektivtrafiken i Västra Götalandsregionen mellan respondenterna före Covid-19 (2019) och under Covid-19 (2020). Det är statistiskt säkerställt att den generella attityden till kollektivtrafiken var sämre före Covid-19 ($M = 3,02, SD = 1,10$) än under Covid-19 ($M = 3,12, SD = 1,06; t (5\ 046) = -3,20, p = ,001$. (två-delad). $\eta^2 (,002)$ indikerar en väldigt liten effekt. Ett oberoende t-test genomfördes även för att jämföra den generella attityden till kollektivtrafiken i respondenternas boendekommun före Covid-19 (3 019) och under Covid-19 (2020). Det fanns ingen statistiskt säkerställd skillnad före ($M = 3,26, SD = 1,13$) och under Covid-19 ($M = 3,30, SD = 1,09; t (4\ 509) = -1,30, p = ,194$ (två-delad).
- ⁶ Ett oberoende t-test genomfördes för att jämföra respondenternas åsikt till förslaget att öka andelen resenärer med kollektivtrafiken före och under pandemin. Det är statistiskt säkerställt att fler hade en positiv åsikt till förslaget före Covid-19

($M = 4,40$, $SD = ,80$) än under Covid-19 ($M = 4,28$, $SD = ,86$; $t(4\ 776) = 4,83$, $p = ,005$ (två-delad). $\text{Eta}^2(,20)$ indikerar en liten effekt.

- 7 Ett oberoende t-test genomfördes för att jämföra om kollektivtrafiken uppfattades som ett rimligt vardagsalternativ för respondenter före Covid-19 och under Covid-19. Det är statistiskt säkerställt att fler uppfattade kollektivtrafiken som ett rimligt vardagsalternativ före Covid-19 ($M = 2,47$, $SD = 1,27$) än under Covid-19 ($M = 2,37$, $SD = 1,26$; $t(4\ 439) = 2,59$, $p = ,010$. (två-delad). $\text{Eta}^2(,002)$ indikerar en väldigt liten effekt.
- 8 Generellt kan sägas att andelen respondenter som svarade ”Ingen uppfattning” är något större 2020 än 2019. Andelen för respektive år och fråga är enligt följande: Fråga: ”Vad anser du om servicen i den kommun där du bor på följande områden – kollektivtrafik?”. Andel ”Ingen uppfattning”: 16,3% 2019; 21,2% 2020. Fråga: ”Allmänt sett, hur tycker du att Västra Götalandsregionen sköter sin uppgift när det gäller kollektivtrafik?”. Andel ”Ingen uppfattning”: 10,0% 2019 och 11,8% 2020. Fråga: ”Vilken är din åsikt om följande förslag? – Öka andelen som åker kollektivt”. Andel ”Ingen uppfattning”: 13,4% 2019 och 14,5% 2020. Fråga: ”Vilken är din bedömning av följande när det gäller kollektivtrafiken i Västra Götaland? Kollektivtrafik är inte ett rimligt alternativ för mig i min vardag”. Andel ”Ingen uppfattning”: 18,4% 2019 och 20,1% 2020.
- 9 Ett t-test med beroende mätningar genomfördes för att undersöka om tiden som spenderas till och från olika aktiviteter har förändrats under Covid-19. Det är statistiskt säkerställt att tiden i minuter har minskat från mätningen före Covid-19 ($M = 603,72$, $SD = 453,38$) till mätningen under Covid-19 ($M = 517,29$, $SD = 362,76$), $t(139) = -2,00$, $p = ,047$. Medeltiden minskade med 52,10 minuter med ett 95% konfidensintervall som varierar från -171,74 till -1,14. $\text{Eta}^2(,03)$ indikerar en ganska liten effekt. Riktlinjerna för att tolka effektstorlekarna (Eta^2) inom beteendevetenskapliga ämnen är enligt följande: ,01 = liten effekt ,06 = mellan effekt, 0,14 = stor effekt. (Cohen, 1988).
- 10 T-test med beroende mätningar har genomförts för att undersöka om tiden som spenderas i buss respektive spårvagn till och från olika aktiviteter har förändrats under Covid-19. Det är statistiskt säkerställt att människor spenderat mindre tid i buss från mätningen före Covid-19 ($M = 29,63$, $SD = 54,63$) till mätningen under Covid-19 ($M = 81,73$, $SD = 117,44$), $t(135) = -5,75$, $p <,001$ (två-delad). Medeltiden minskade med 52,10 minuter med ett 95% konfidensintervall som varierar från -70,03 till -34,17. $\text{Eta}^2(,20)$ indikerar en väldigt stor effekt. Det är statistiskt säkerställt att människor spenderat mindre tid i spårvagn från mätningen före Covid-19 ($M = 72,62$, $SD = 91,04$) till mätningen under Covid-19 ($M = 30,64$, $SD = 51,15$), $t(135) = -6,34$, $p <,001$ (två-delad). Medeltiden minskade med 41,98 minuter med ett 95%

konfidensintervall som varierar från -55,07 till -28,88. η^2 (.23) indikerar en väldigt stor effekt. Riktlinjerna för att tolka effektstorlekarna (η^2) inom beteendevetenskapliga ämnen är enligt följande: ,01 = liten effekt ,06 = mellan effekt, 0,14 = stor effekt. (Cohen, 1988).

- 11 McNemars test har använts för att statistiskt säkerställa skillnader i användande av följande svarsalternativ före och under Covid-19: ”Kollektivtrafik flera gånger i veckan” (n = 165, p <,001), ”Kollivtrafik mindre än en gång i kvartalet” (n = 165, p <,001), ”Bil som förare flera gånger i veckan” (n = 164, p = ,311), ”Cykel flera gånger i veckan” (n = 161, p = ,392), ”Tåg mindre än en gång i kvartalet” (n = 164, p <,001), ”Flyg mindre än en gång i kvartalet” (n = 162, p <,001).
- 12 Överlag reste personer som upphörde med kollektivtrafiken under pandemin mindre frekvent före pandemin jämfört med de som fortsatte att åka kollektivtrafik under pandemin. De personer som reste mindre frekvent än en gång i kvartalet före pandemin är inte inkluderade i tabellen nedan.

Användande av kollektivtrafik före pandemin hos respondenter som under pandemin fortsatte respektive upphörde åka kollektivtrafik, procent

	En gång i kvartalet	En gång i månaden	En gång i veckan	Flera gånger i veckan	Antal svar
Fortsatte att åka	2,4	11,3	16,9	69,4	124
Upphörde att åka	15,2	24,1	15,2	45,5	33

- 13 2 personer (7.4 procent) valde att åka kollektivtrafik av någon annan anledning som inte direkt kan härledas till pandemin, exempelvis att de flyttat ut på landet.

Referenser

- Cohen, J. W. (1988). *Statistical power analysis for the behavioral sciences* (2nd ed). Hillsdale, NJ. Lawrence Erlbaum Associates.
- Costa, P. T., Jr. & McCrae, R. R. (1992). *Revised NEO Personality Inventory (NEO-PI-R) and NEO Five-Factor Inventory (NEO-FFI): Professional Manual*. Odessa, TX: Psychological Assessment Resources.
- Gunnarsson, M., Holmberg, S. & Weibull, L. (2014). Går det att mäta personlighet? I Henrik Oscarsson och Annika Bergström (red) *Mittfärd & marginal*, Göteborg: SOM-institutet.
- Gunnarsson-Östling, U, Robért, M. & Fauré, E. (2021). Alternativa resepraktiker? Potentiella beteendeförändringar i spåren av COVID-19. Stockholm: Institutionen för hållbar utveckling, miljövetenskap och teknik (SEED), KTH.

- Falk, E., Sandelin, F. & Weissenbilder, M. (2019). *Den västsvenska SOM-undersökningen 2019 – En metodöversikt, SOM-rapport nr 2020:4*, Göteborgs universitet.
- Falk, E., Sandelin, F. & Weissenbilder, M. (2020). *Den västsvenska SOM-undersökningen 2020 – En metodöversikt, SOM-rapport nr 2021:3*, Göteborgs universitet.
- Folkhälsomyndigheten (2021). *Utrikesfödda och covid-19 – Konstaterade fall, IVA-vård och avlidna bland utrikesfödda i Sverige 13 mars 2020–15 februari 2021*. Stockholm.
- Rammstedt, B. & John, O. P. (2007). Measuring personality in one minute or less: A 10-item short version of the Big Five Inventory in English and German. *Journal of Research in personality*, 41, 203-212.
- Trafikanalys (2020). *Resmönster under coronapandemins första halvår*. Rapport 2020:13.
- Svensk Kollektivtrafik (2020b), Kollektivtrafikbarometern – Frågor kopplade till coronapandemin mars-maj 2020.
- Trafikanalys (2021). *Järnvägstransporter*. Publicerad 15 september 2021. Nerladdad 6 oktober 2021, från www.trafa.se/bantrafik/jarnvagstransporter/