



Kollektivtrafikbarometern

Tema Distansarbete

2021



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Förord

Under pandemin blev det omöjliga plötsligt möjligt och distansarbete blev i vissa arbetsgrupper vardag. Anledningen till det ökade hemarbetet har varit att följa rekommendationen att minska smittspridningen av covid-19, men har gett många följd effekter. Svensk Kollektivtrafik har under sex månader (februari-juli 2021) ställt frågor om branscher och distansarbete i attityd- och resvaneundersökningen Kollektivtrafikbarometern för att fånga medborgares och resenärers attityder och vanor i hela landet.

Skillnaderna mellan stad och land, olika näringsgrenar, kön, åldrar går tydligt att identifiera i resultaten. Rapporten är indelad i först en övergripande redovisning kring frekvenser för distansarbetare, därefter redovisningar mot bakgrundsvariabler och resande och slutligen relationen till kollektivtrafiken i resande samt kopplingen till de viktigaste attityd- och nöjdhetsindikatorerna.

Utöver distansarbete kan resandet påverkas av exempelvis distansundervisning och de digitala (beställnings-)tjänster för varor som levereras hem istället för att kunderna uppsöker affärer. Dessa aspekter har vi inte närmare analyserat i denna rapport.

Urvalet i rapporten bygger på enkätsvar från de som svarat att de är anställda eller egenföretagare. I rapporten har vi slagit ihop svaren för de som säger att de distansarbetar mer frekvent, dvs 5-7 dagar i veckan, 2-4 dagar i veckan samt 1 dag i veckan, dessa redovisas som distansarbetare om inget annat sägs i texten. Under pandemin sker sannolikt lejonparten av distansarbetet i hemmet, men frågan är bredare ställd vilket innebär att även de som valt att arbeta från arbetsstugor och caféer inkluderas i resultaten.

Fakta om undersökningen Kollektivtrafikbarometern

Mätperiod för dessa tillägsfrågor var februari-juli 2021. 20 585 slumpmässigt utvalda respondenter har besvarat frågor i Kollektivtrafikbarometern antingen via webb eller telefonintervju.

Kollektivtrafikbarometern är ett samarbete mellan landets regionala kollektivtrafikmyndigheter och samordnas av branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik. Undersökningen sker löpande och har funnits sedan 2001 och täcker hela landet, undantaget Region Södermanland. Årligen besvarar ca 80 000 respondenter i åldern 16–85 år enkäten.

Kontaktperson för undersökningen



Mattias Andersson
Projektledare
Svensk Kollektivtrafik
mattias.andersson@svenskkollektivtrafik.se
Tel 076-526 90 75

Sammanfattning av resultaten

45% av den arbetande befolkningen distansarbetar under mätperioden varje vecka, ytterligare 10% gör det men mindre frekvent. Nästan 2% kan distansarbeta men väljer att inte göra det, ytterligare knappa 2% anser att de kan men inte får distansarbeta och 42% kan inte distansarbeta på grund av arbetets förutsättningar. De yngre åldersgrupperna som arbetar har i mindre utsträckning jobb där det går att distansarbeta.

47% av de anställda/företagare som reste kollektivt hade inte möjlighet till distansarbete.

Bland de som inte kan distansarbete är andelen som inte har körkort tio procentenheter högre än bland övriga anställda/företagare.

Detta tillsammans visar vilken stor betydelse kollektivtrafiken spelat för att möjliggöra för människor att ta sig till arbetet under pandemin.

Av de som distansarbetar åker en större grupp regelbundet med bil, färre åker regelbundet med kollektivtrafiken. Men resandet med bil 5-7 dagar i veckan är lägre hos distansarbetarna än hos alla andra grupper. Fler bland de som inte kan distansarbeta reser regelbundet i kollektivtrafiken.

De som distansarbetar reser så klart mindre till arbetet och har färre resor i snitt, men de gör istället fler resor än andra grupper till nöjen/fritidsaktiviteter, till inköp av dagligvaror och för att hämta/lämna och skjutsa andra.

Distansarbete är vanligast i kommungrupper som storstäder, större städer och dess omland. På landsbygden och i mindre orter är andelarna lägre och istället ökar andelen som inte kan distansarbeta till upp till 61 % för pendlingskommuner nära mindre stad/tätort. I tätorter är det främst män som distansarbetar, på landsbygderna är det istället kvinnorna som gör det. En större andel av de som bor längre bort än en mil från arbetet distansarbetar är bland de som har närmare till jobbet.

Information/kommunikation och finans/försäkring samt kultur/personliga tjänster är de branscher där distansarbetet ger högst påverkan på kollektivtrafikresandet. Det är inte samma branscher som distansarbetet är som störst. Finans/försäkring och utbildning sticker ut som de näringsgrenar där störst andel tycker de kan arbeta på distans men inte får för sin arbetsgivare.

Distansarbetare reser mer sällan än andra grupper med periodkort, men andelen är ändå hög. Men de har också hittat till andra biljettprodukter med högre snittpris per resa än periodkort. Trots detta är de den grupp som tycker kollektivtrafiken är mest prisvärd och tycker det fördelar med att resa kollektivt än med bil.

Distansarbetarna anger i högre utsträckning att det är troligt att de kommer att åka i kollektivtrafiken som före pandemin när pandemin är över. Distansarbetare är överlag mer positiva till kollektivtrafiken än de som inte distansarbetar och de återfinns mer ofta som cyklister eller gående än andra grupper. I kollektivtrafiken är de vanligare i tunnelbanan och på spårvagnen än i de andra färdmedlen. Av de som definieras som kollektivtrafikens kunder (reser kollektivt varje månad) distansarbetar nära 53%.

45%
distansarbetar varje vecka

47%
av de anställda som rest kollektivt
kan inte distansarbeta

54%
av distansarbetarna är bilister

58%
distansarbetar i storstäderna

**Stor andel
distansarbete**
Information/kommunikation,
offentlig förvaltning/försvar
finans/försäkring
företagstjänster

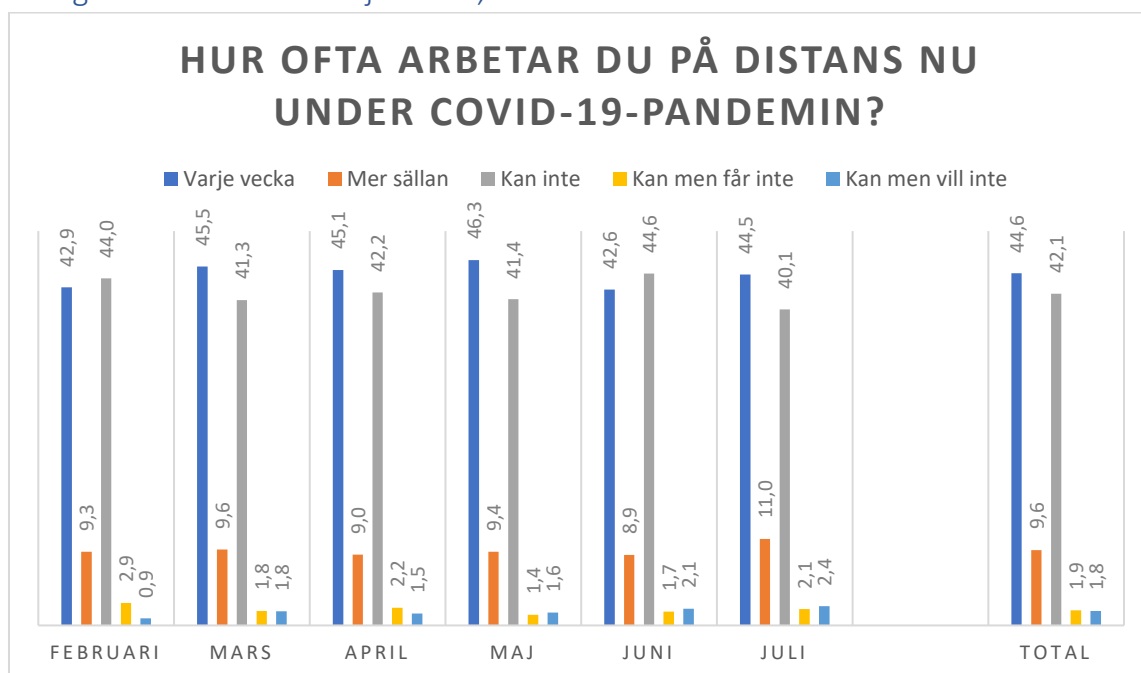
**Liten andel
distansarbete**
Hotell/restaurang,
Transport/magasiner
Vård/omsorg

49%
av distansarbetarna reser med
periodkort

7 av 10
distansarbetare planerar att resa
kollektivt som före pandemin

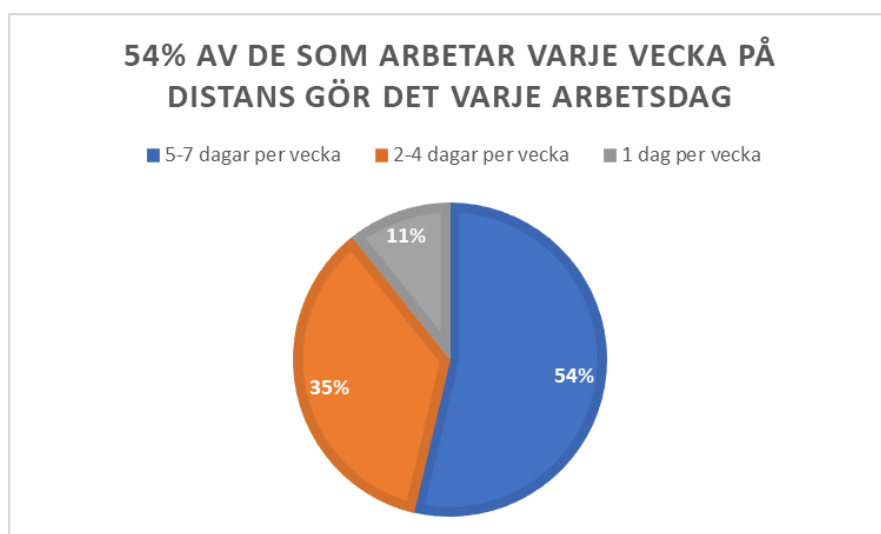
Hur många arbetar på distans?

Många distansarbetar varje vecka, andra inte alls



Andelen som arbetar hemma minst en dag varje vecka ligger på 45% och har varit relativt stabil under mätperioden, det är en större andel än de 42% som inte kan arbeta på distans. Andelen som arbetar hemma mer sällan än varje vecka ligger runt 9,6%. Andelen som bedömer att de kan distansarbeta men inte får för sin arbetsgivare var högst första mätmånaden och ligger i snitt på 1,9%. Den grupp som istället kan och får arbeta hemifrån men inte gör det för att de inte vill är 1,8% över mätperioden, och här har andelen ökat under mätperioden.

Bland de som arbetar hemma minst en dag varje vecka arbetar hela 54% alla sina arbetsdagar på distans, 35% gör det 2-4 dagar i veckan och 11% gör det enbart en dag i veckan. I resten av rapporten redovisas dessa tillsammans som en grupp benämnd "varje vecka" och är de som i löpande text beskrivs som distansarbetare.



Inom vilka näringsgrenar är distansarbete vanligt?

Förutsättningarna att distansarbete skiljer sig åt mellan olika yrken och näringsgrenar. Inom varje näringsgren finns så klart både de som har och de som inte har arbetsuppgifter som möjliggör distansarbete. Arbetar man inom information/kommunikation, offentlig förvaltning/försvar, finans/försäkring och företagstjänster är chansen mycket hög att man har ett arbete som gör att man distansarbetar under pandemin.

I tabellen visas även vilken andel som är kunder i kollektivtrafiken bland de som svarat att deras arbete tillhör en viss näringsgren. Kunderna är uppdelade på kollektivtrafikresenärer, dvs de som reser med kollektivtrafik varje månad men inte med bil varje månad, samt växlare som reser både bil och kollektivtrafik varje månad. Genom att multiplicera andelen kunder med andelen som distansarbetar varje vecka har vi räknat fram ett mått hur distansarbetet per bransch påverkar resandet i kollektivtrafiken, vi kallar måttet kollektivtrafikeffekt. De branscher som har högst påverkan är information/kommunikation samt finans/försäkring samt kultur/personliga tjänster. Branscher som tex energi/miljö och företagstjänster är exempel på branscher där kollektivtrafikeffekten är betydligt lägre än andelen som arbetar på distans, detta då en stor del av distansarbetarna inte är kollektivtrafikkunder i dessa branscher.

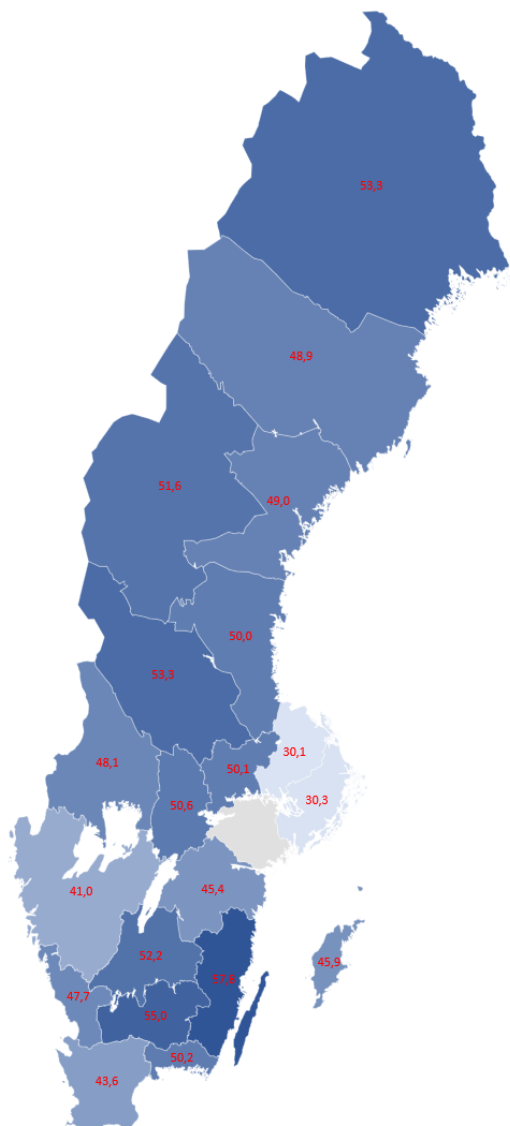
Värt att notera är också att finans/försäkring och utbildning sticker ut som de näringsgrenar där störst andel säger sig ha förutsättningar att arbeta på distans men inte får för sin arbetsgivare. Hotell/restaurang, transport/magasineriering och vård/omsorg är de näringsgrenar där högst andel inte kan distansarbete.

Näringsgren	Hur ofta arbetar du på distans nu under Covid-19-pandemin?			Kollektivtrafiknyttjare		Skattning Kollektivtrafik- effekt
	Varje vecka	Mer sällan	Kan inte	Växlare	Kollektivtrafik- resenärer	
Jordbruk, skogsbruk och fiske	31	14	53	● 8	● 1	○ 289
Tillverkning och utvinning	35	11	50	● 13	● 4	○ 599
Energiförsörjning; miljöverksamhet	63	8	25	● 23	● 5	○ 1796
Byggverksamhet	32	8	57	● 17	● 4	○ 665
Handel	29	7	62	● 26	● 14	○ 1147
Transport och magasineriering	21	6	68	● 20	● 6	○ 555
Hotell- och restaurangverksamhet	21	7	71	● 37	● 14	○ 1055
Information och kommunikation	85	4	7	● 31	● 19	○ 4228
Finans- och försäkringsverksamhet	78	5	11	● 36	● 21	○ 4441
Fastighetsverksamhet	44	12	38	● 21	● 7	○ 1220
Företagstjänster	72	13	11	● 24	● 10	○ 2493
Offentlig förvaltning och försvar	74	7	15	● 31	● 10	○ 2987
Utbildning	40	13	43	● 20	● 13	○ 1332
Vård och omsorg; sociala tjänster	19	10	67	● 25	● 11	○ 697
Kulturella och personliga tjänster m.m.	69	8	22	● 32	● 18	○ 3458
Annan verksamhet	53	9	35	● 21	● 12	○ 1749

Skillnader inom landet?

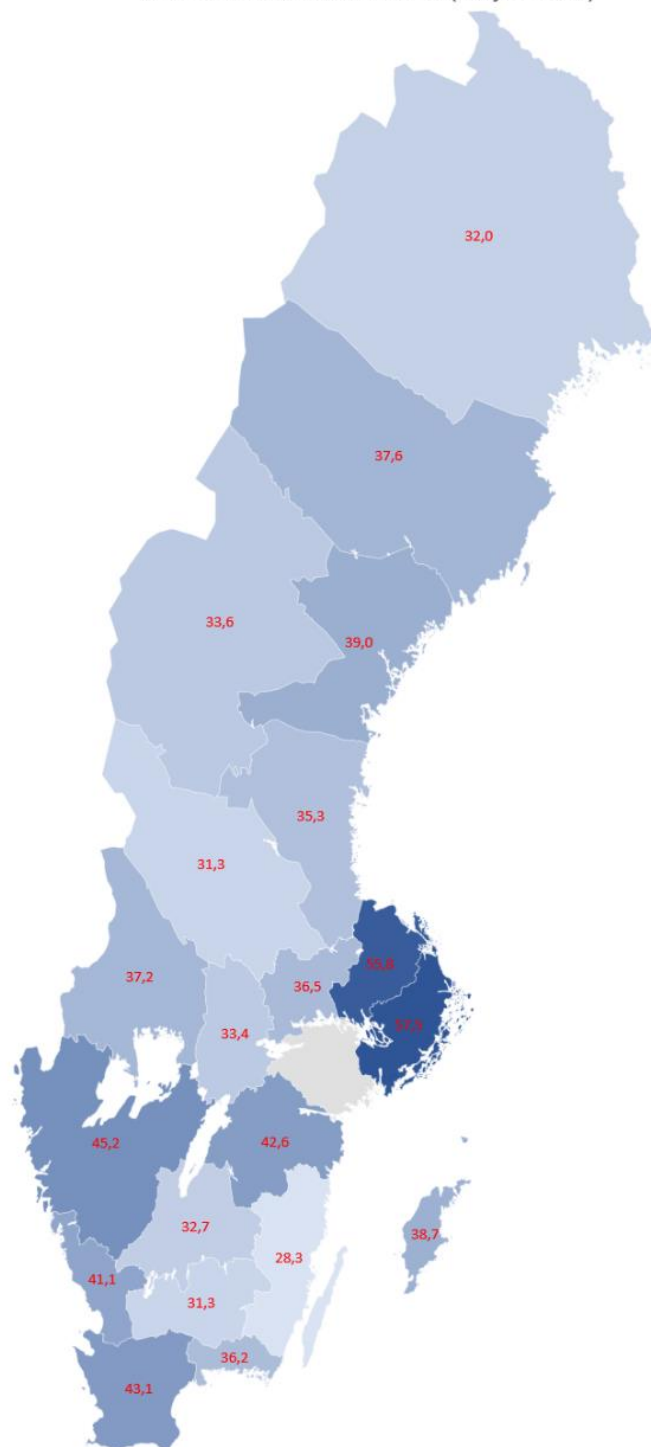
Distansarbetet växlar över olika regioner

Andel som inte kan distansarbete



Andelen som inte kan distansarbete är störst i Kalmar och Jönköpings län samt Dalarna och Norrbotten. Regionerna Stockholm och Uppsala sticker ut som dess motpoler där en betydligt mindre andel inte måste arbeta på sin arbetsplats.

Andel som distansarbetar (varje vecka)

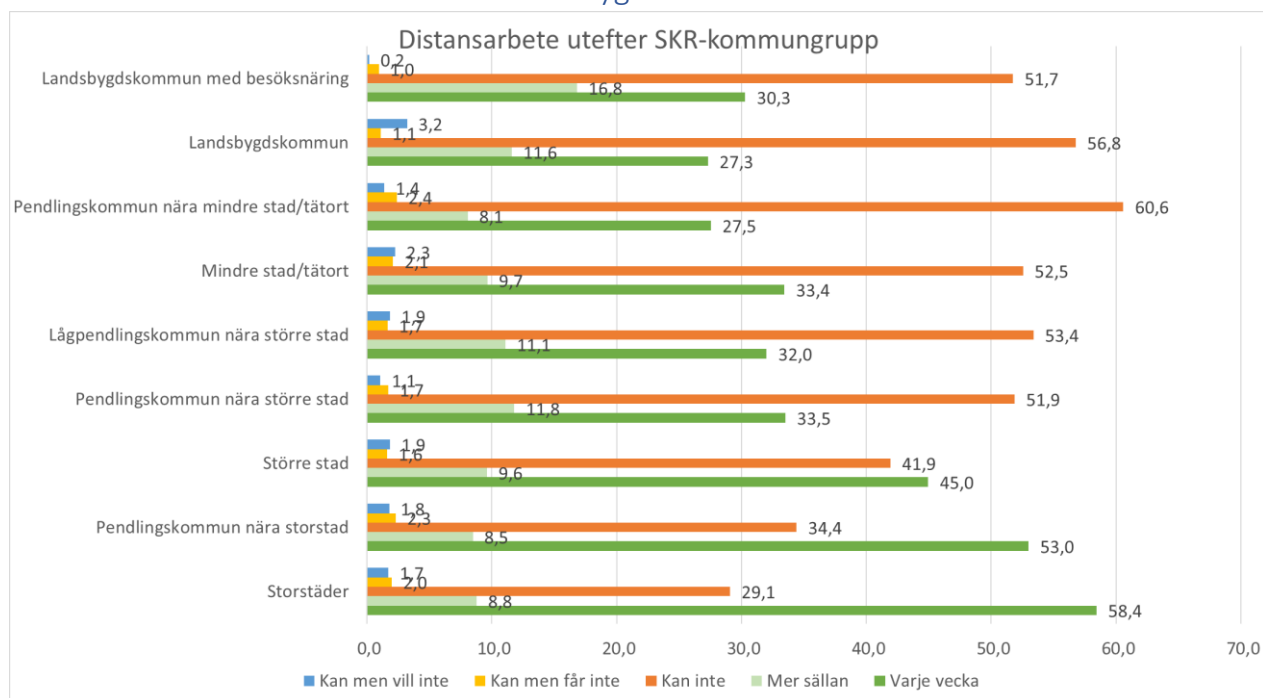


I de flesta av regionerna är det de som bor i tätorterna som drar upp andelen som distansarbetar. Västmanland, Västernorrland och Jämtland/Härjedalen skiljer sig från övriga regioner, där är antingen andelarna lika mellan landsbygd och tätort eller till och med högre på landsbygden.

Boende i tätorter distansarbetar mer

När det gäller boende i tätorter så är det generellt en större andel som distansarbetar varje vecka (46%) jämfört med de som bor utanför tätorterna (35%). På landsbygden kan 51% inte distansarbete, motsvarande andel i tätorterna är 40%. I tätorterna är det en större andel män som distansarbetar, medan det på landsbygden är en större andel kvinnor.

Skillnader finns mellan kommuner i landsbygder och städer



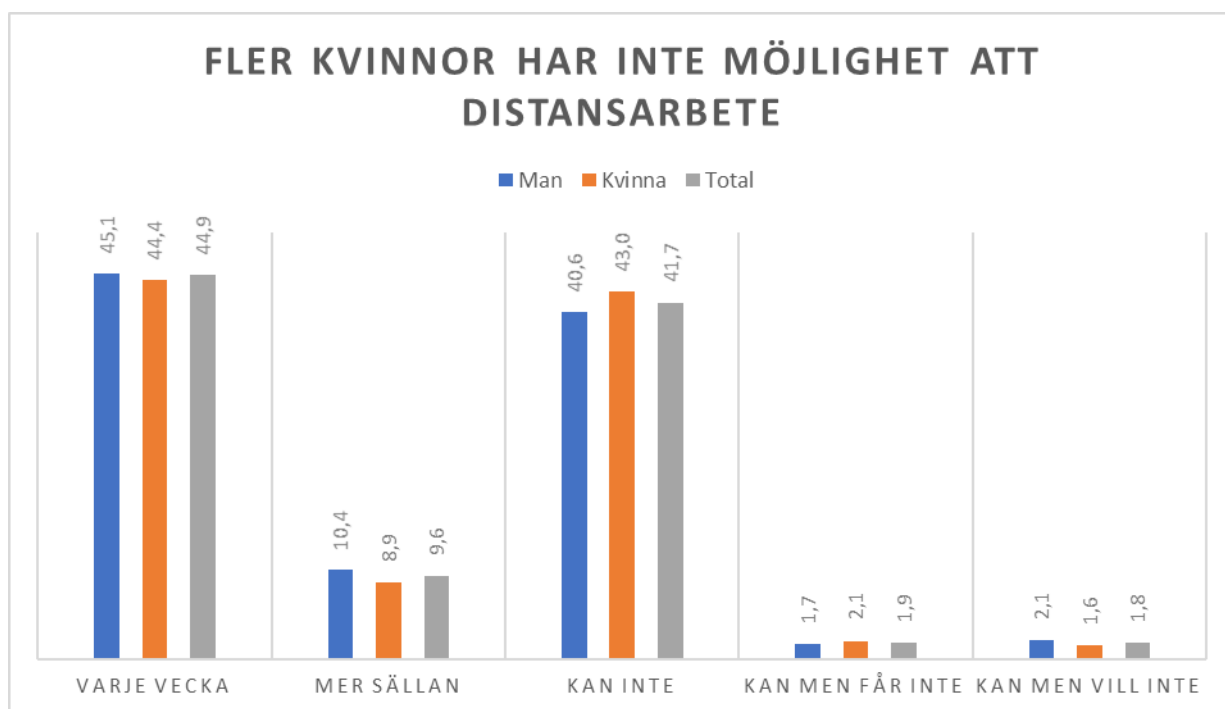
SKR har tagit fram en kommungruppsindelning som delar upp landets kommuner utifrån vissa kriterier.¹ Med den indelningen som filter kan man se att i storstäder, pendlingskommuner nära storstad och i större städer är det en betydande andel som distansarbetar varje vecka (58-45%). Övriga kommungrupper har en andel mellan 26-33%. Gruppen som distansarbetar men mer sällan än varje vecka är störst i landsbygdskommunerna med besöksnäring. Störst andel som inte distansarbetar finns i pendlingskommuner nära mindre städer/tätorter. De som inte vill distansarbeta fast de kan är som störst andel i landsbygdskommuner. Landsbygdskommuner med besöksnäring är mer lika pendlingskommuner nära en större stad i sin fördelning av möjlighet till distansarbete än jämfört med andra landsbygdskommuner.

¹ På SKR:s hemsida finns en förklaring kring hur kommungrupperna är uppbyggda efter tätortsstorlek, närhet till större tätort samt pendlingsmönster.

<https://skr.se/skr/tjanster/kommunerochregioner/faktakommunerochregioner/kommungruppsindelning.2051.html>

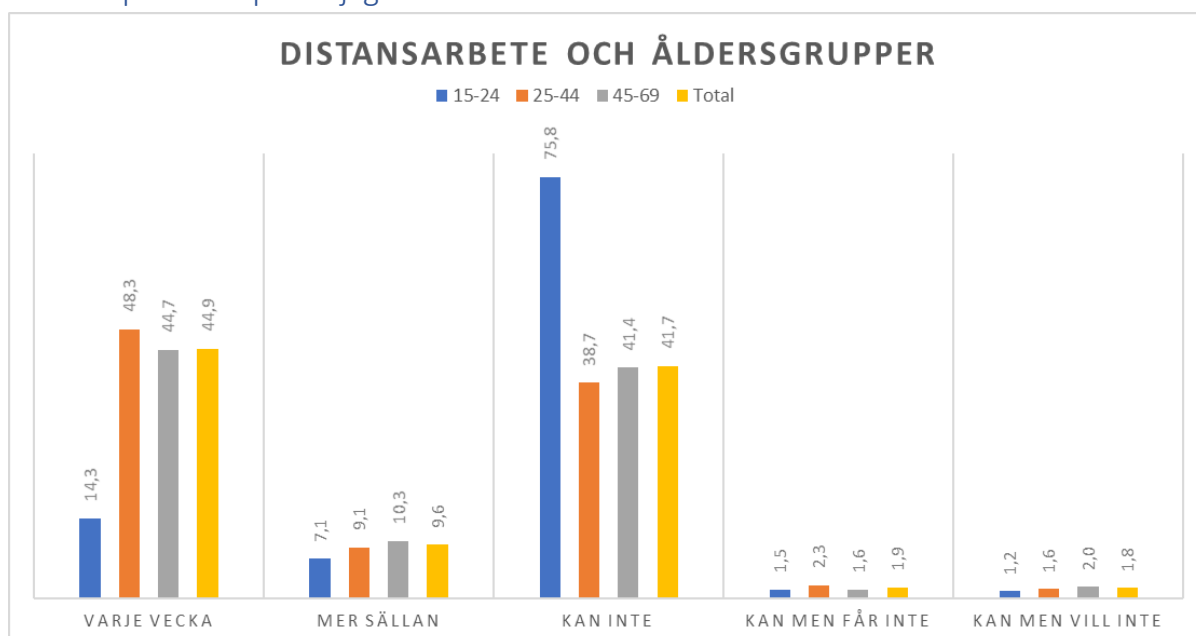
Bakgrundsfaktorernas roll

Skillnader mellan män och kvinnor?



Det är nästan lika stor andel kvinnor som män som distansarbetar varje vecka, dock är det en mindre andel män som har arbeten som gör att de inte kan distansarbete. Det finns en större andel män som kan distansarbete men som väljer att göra det mindre frekvent än varje vecka, bland männen finns också en större andel som kan distansarbete men väljer att inte göra det.

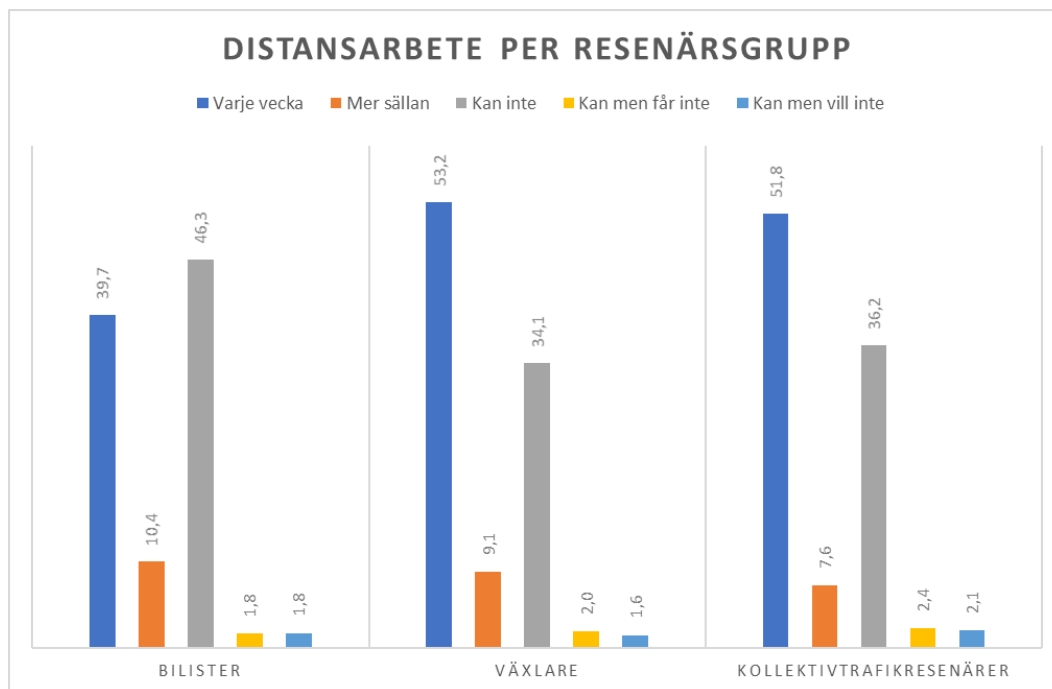
Ålderns påverkar på möjlighet till distansarbete



Tydligt är att åldersgruppen 15-24 år sticker ut, de har i mindre utsträckning möjlighet att distansarbete på sina jobb än övriga åldrar. Möjligheten att distansarbete toppar i medelåldern och är som högst för åldersgruppen 40-44 år om man zoomar in på femårsintervall. Det är i åldersgruppen 25-44 år som störst andel distansarbetar frekvent och det är även i samma

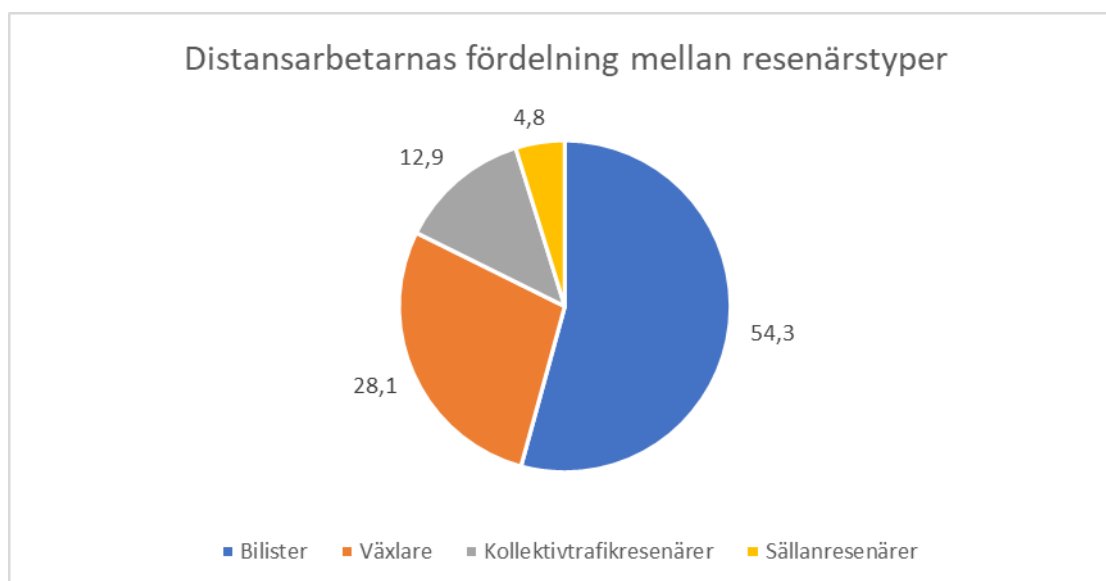
åldersgrupp som störst andel kan arbeta hemifrån men inte får. Däremot är det i åldersgruppen 45-69 år som har den största andelen som kan arbeta hemifrån men inte vill.

Växlarna är mer flexibla och kan distansarbete

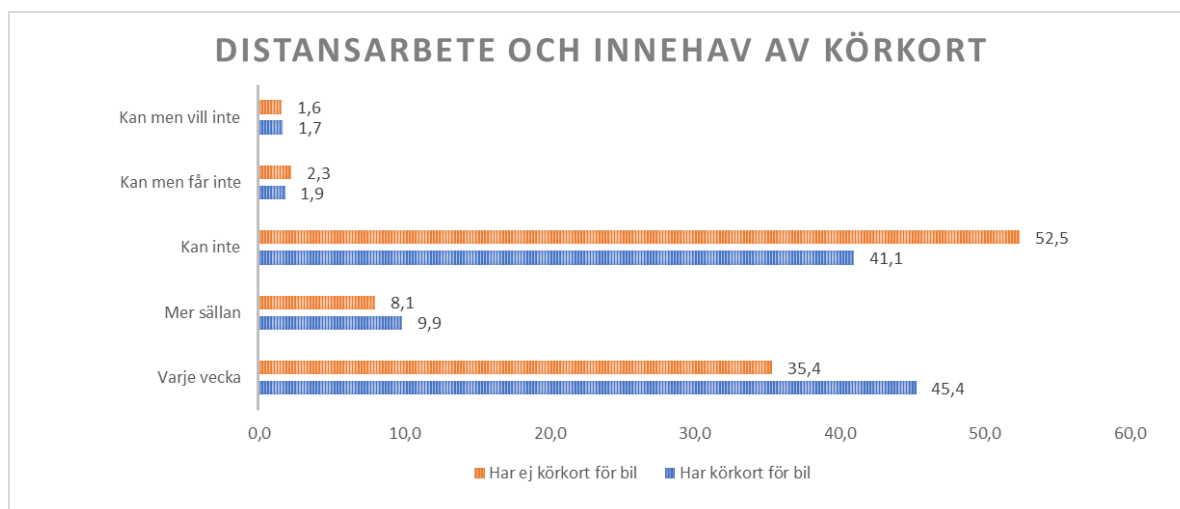


Bland de som varje månad reser både med bil och kollektivtrafik (växlare) finns en större andel som distansarbetar än bland både rena kollektivtrafikresenärer (de som reser kollektivt varje månad, men mer sällan med bil) och bland bilister (de som reser med bil varje månad men mer sällan med kollektivtrafik). Det är också bland växlarna som andelen som inte kan distansarbete är som lägst. De största skillnaderna visar sig alltså mellan de två grupper som båda har tillgång till bil. Den särskiljande bakomliggande faktorn är deras inställning eller möjlighet att använda kollektivtrafiken.

Man kan också vända på axlarna och då ser man att 54% av de som distansarbetar är rena bilister medan de rena kollektivtrafikresenärernas andel är 13% och växlarnas 28%. Det innebär att minskningen i behovet av arbetsresor främst skett i biltrafiken och att fortsatt distansarbete kommer ge framtida effekter både i kollektivtrafiken och i vägtrafikens volymer.

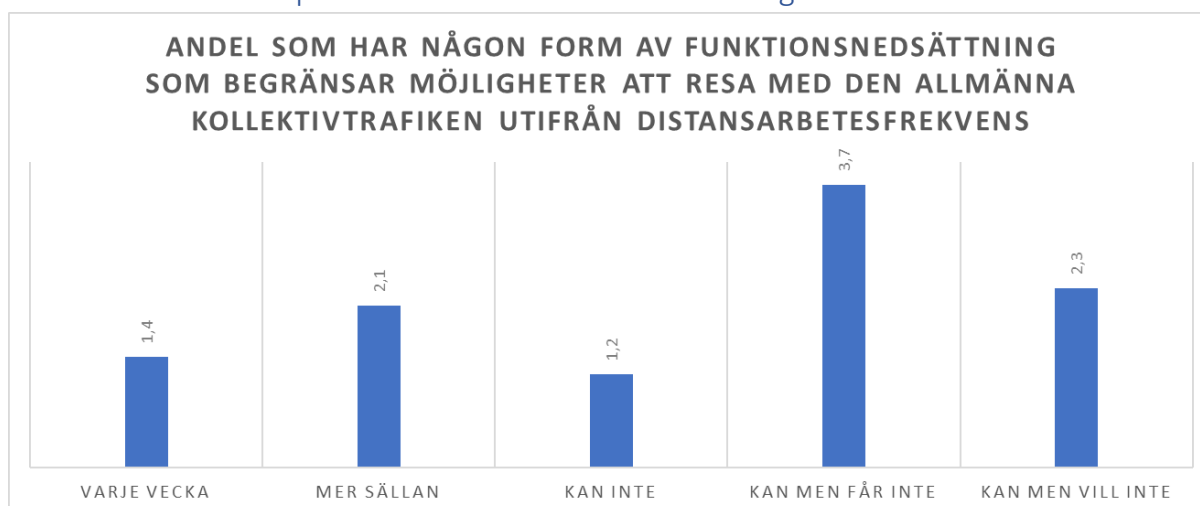


Körkort och distansarbete



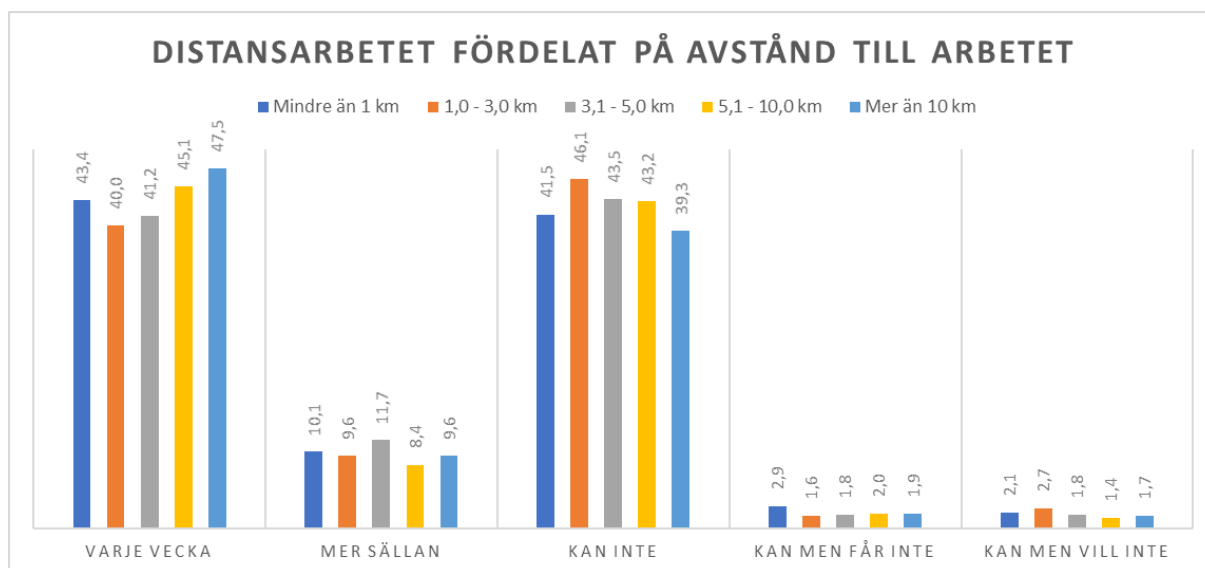
Bland de som inte har körkort är det mer än tio procentenheter fler som inte kan distansarbete än bland de som har körkort. Detta visar tydligt hur viktig kollektivtrafiken varit under pandemin för många för att ta sig till arbetet, då de varken kunnat distansarbete eller ta sig med bil till arbetet.

Distansarbete bland personer med funktionsnedsättning?



Om man fördjupar sig i de funktionsnedsattas situation ser man att andelarna som säger sig ha en funktionsnedsättning som hindrar dem att resa kollektivt är lägre oavsett vilket svarsalternativ kring distansarbete de svarat jämfört med totalen för undersökningen. Totalen är i detta fall hela befolkningen, där ingår pensionärer och personer som har så grava funktionsnedsättningar att de har svårt att arbeta osv. Eftersom urvalet är litet (enbart 226 personer) kan man inte göra djupare analyser, men vi kan konstatera att det är en hög andel av de som anger att de kan men inte får arbeta på distans bland de som anser att de har en funktionsnedsättning som hindrar dem att resa kollektivt.

Avstånd till arbetet

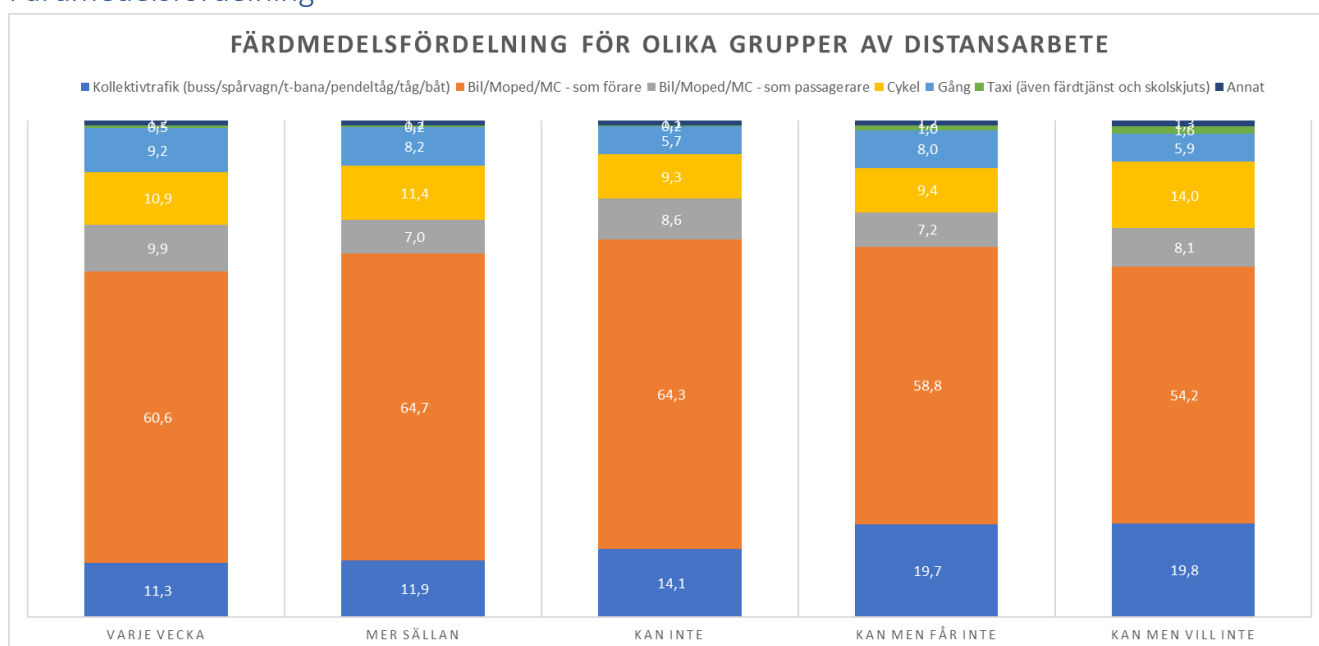


Högst andel av distansarbetare återfinns hos de som har mer än 10 km till arbetet och andelen är ökande med avståndet för de som bor mer än 1 km från arbetet. Sambandet verkar däremot inte finnas bland de som bor upp till en km från arbetet. Omvänt ger detta att de som inte kan distansarbete är färre bland de som bort längre bort från arbetet, samt bland de som bor riktigt nära arbetet.

När de gäller de som bor upp till 1 km från arbetet är andelen distansarbetare betydligt större på landsbygderna än i tätorterna. Medan det är omvänt en större andel distansarbetare bland de som bor i tätorter än i landsbygderna när det gäller de som har mer än 10 km till arbetet.

En större andel av de som har nära till arbetet väljer att inte distansarbete för att de inte vill göra det, fast de får och kan.

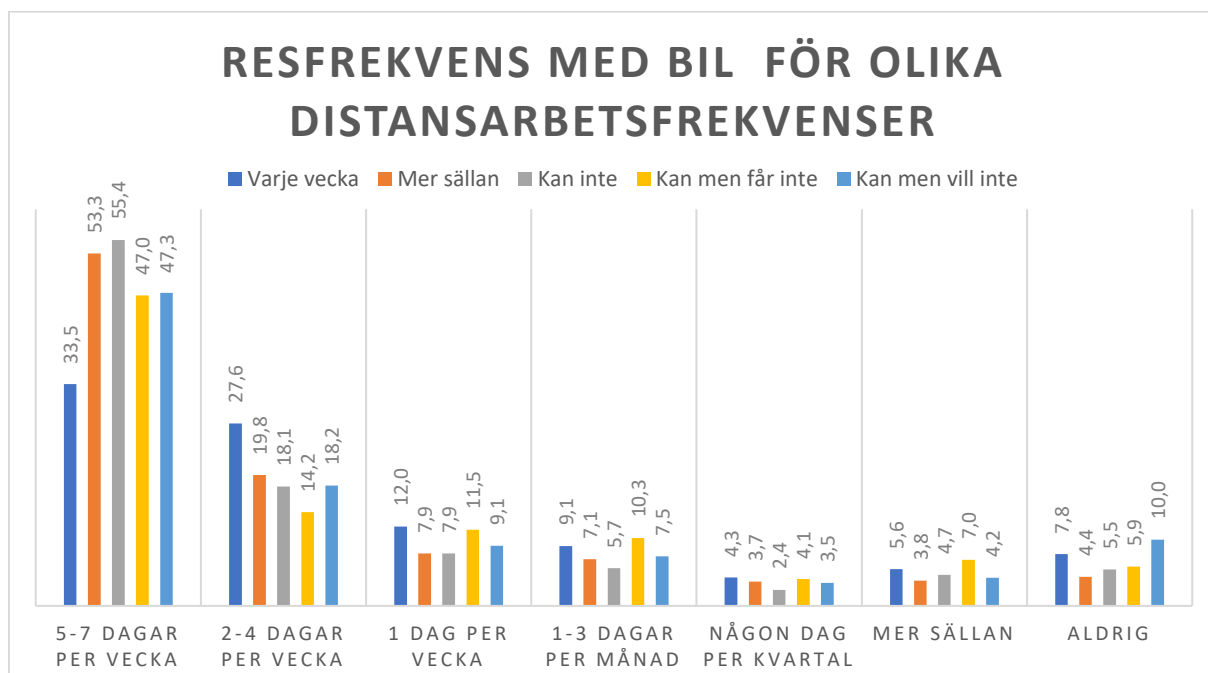
Färdmedelsfördelning



De som distansarbetar framför allt går och även cyklar i större utsträckning än de som inte kan distansarbete, de är även oftare passagerare i bil än de som inte distansarbetare varje vecka.

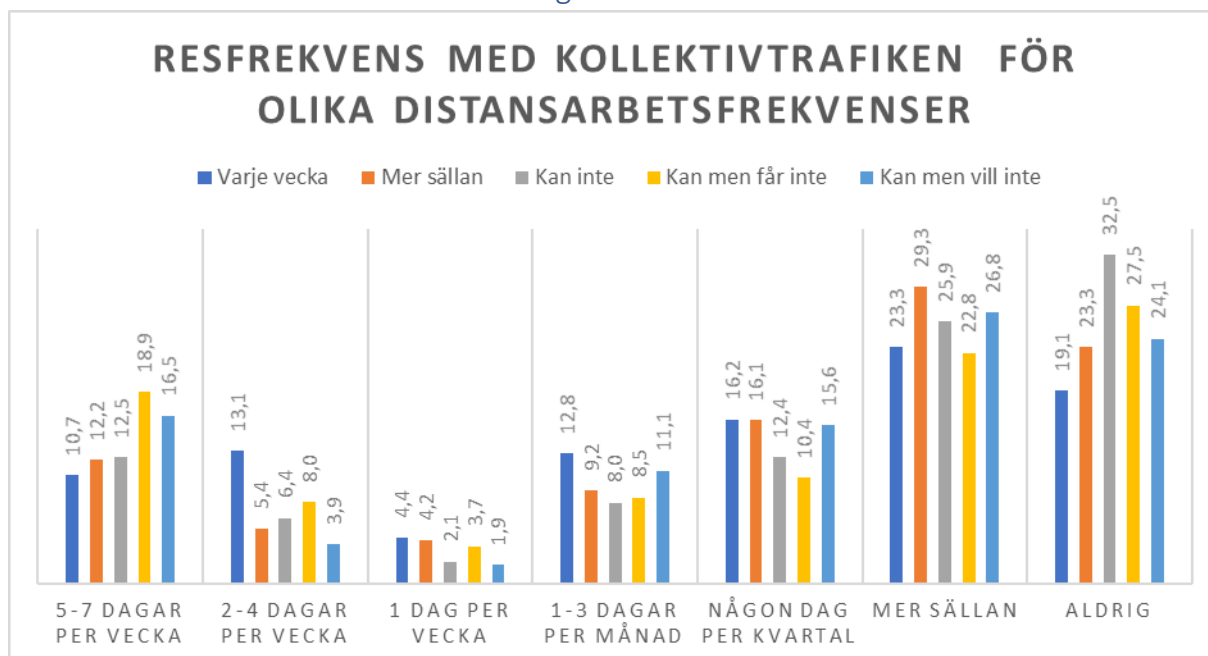
Bilavandningen är som högst bland de som inte kan distansarbete och är som lägst i gruppen de som kan distansarbete men inte vill, men även för gruppen som kan men inte får.

Resefrekvensen med bil



Oavsett hur ofta man distansarbetar så är den största gruppen sådana som reser med bil 5-7 dagar i veckan. Men resandet är lägre hos de som distansarbetar varje vecka än tex de som inte distansarbetar eller gör det mindre frekvent.

Resefrekvensen i kollektivtrafiken är högre hos de som inte får distansarbete

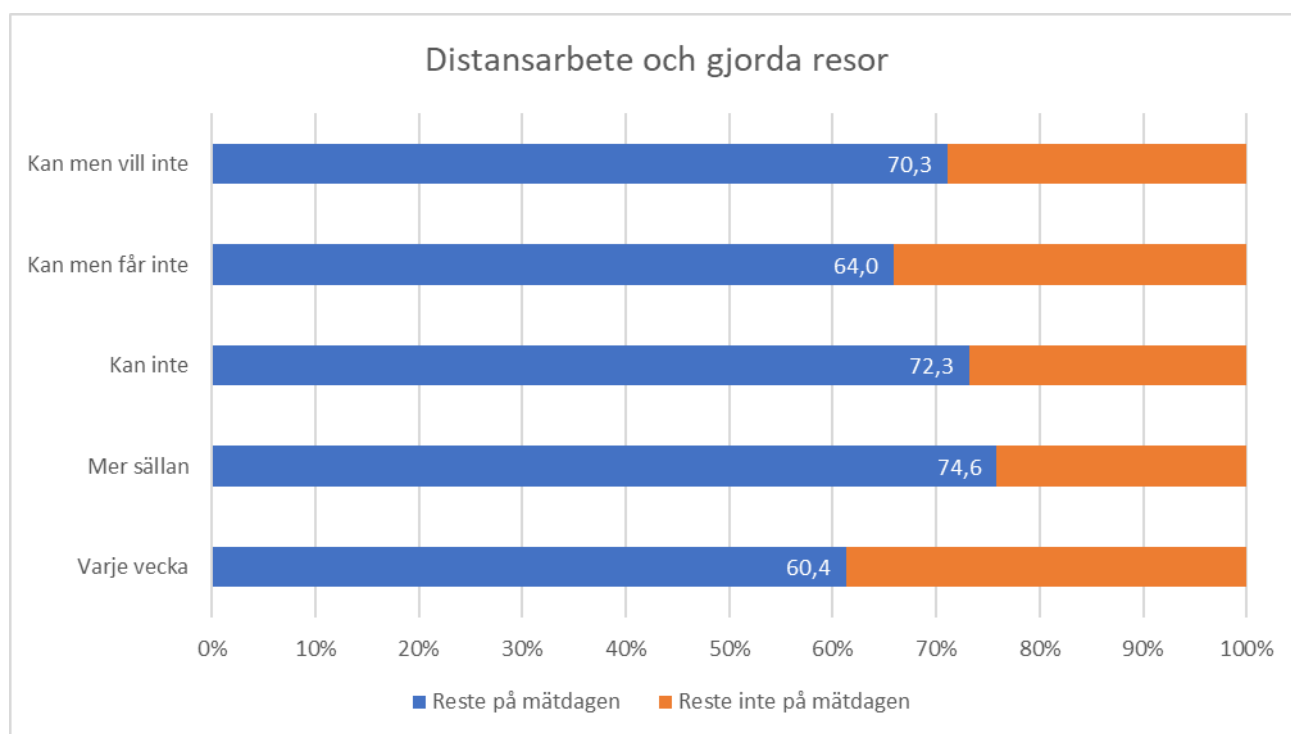


Ett helt annat mönster visar sig för kollektivtrafikresor. Andelen som reser 5-7 dagar med kollektivtrafiken är högst hos de som inte får distansarbete, men den är också högre än snittet hos de som inte vill distansarbete. Hos de som distansarbetar varje vecka sker resorna i kollektivtrafiken 2-4 dagar per vecka men också mer sällan än så.

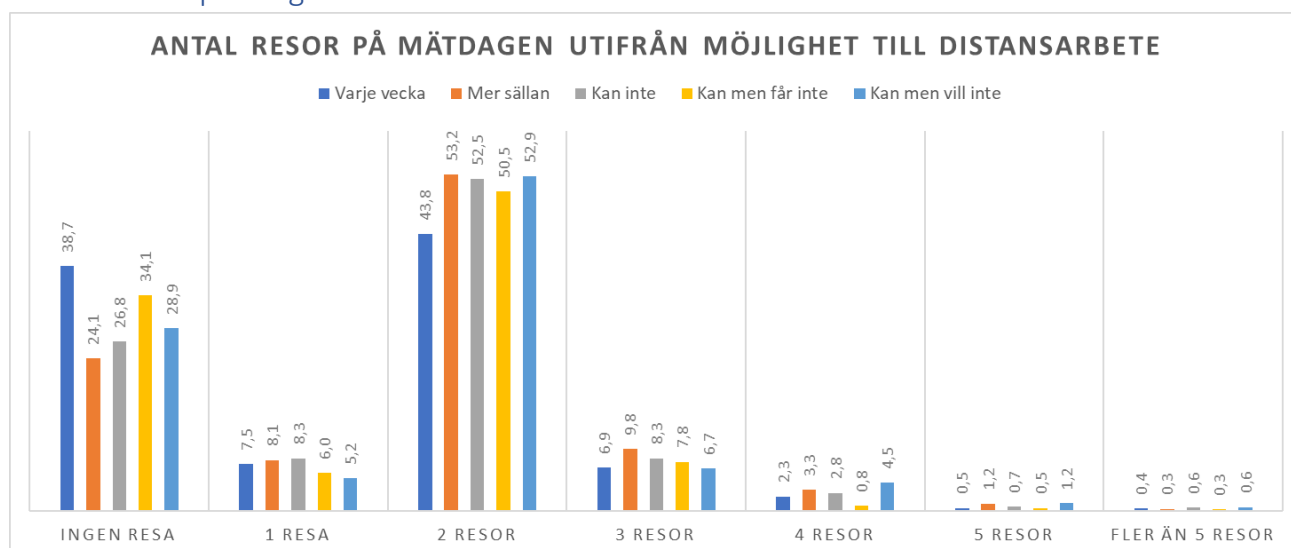
Hos de som inte kan distansarbete hittar man den största andelen som inte reser alls med kollektivtrafiken.

Distansarbetare har mindre anledningar att resa

Av de som distansarbetar var de fler som inte reste alls under mättdagen än bland de som inte distansarbetar. Störst andel som reste var det bland de som distansarbetar fast mer sällan än varje vecka.



Antalet resor per dag varierar



En större andel av de som arbetar på distans gjorde ingen resa alls på mättdagen. I alla grupper är att göra två resor på en dag den vanligaste frekvensen. I snitt gör de som arbetar på distans varje vecka 1,3 resor på en dag. De som kan men inte får arbeta på distans snittar på 1,4 resor. De som arbetar mer sällan på distans, de som inte kan arbeta på distans och de som kan arbeta på distans men väljer att inte göra det har alla ett snitt på 1,6 resor.

Distansarbetarna hinner med andra resor och ärenden

Antal resor i snitt per dag för olika ärenden per distansarbetsgrupp	Varje vecka	Mer sällan	Kan inte	Kan men får inte	Kan men vill inte
Arbete (till jobbet)	0,20	0,49	0,49	0,41	0,45
Studier (till skola/studier)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Tjänsteresa (resa i arbetet)	0,02	0,02	0,02	0,01	0,04
Inköp av dagligvaror	0,14	0,13	0,12	0,13	0,09
Övriga inköp	0,05	0,04	0,04	0,02	0,05
Service (sjukvård, bank, post etc.)	0,03	0,03	0,03	0,02	0,03
Hämta och lämna inom barnomsorgen	0,04	0,03	0,02	0,02	0,01
Skjutsa/följa/hämta annan person	0,06	0,04	0,03	0,01	0,02
Besöka släkt och vänner	0,06	0,06	0,06	0,06	0,05
Egen fritidsaktivitet/nöje/motion	0,14	0,12	0,10	0,09	0,14
Hemresa/till bostaden	0,50	0,63	0,60	0,57	0,63
Annat ärende	0,03	0,03	0,03	0,02	0,06
Antal resor totalt i snitt oavsett ärende	1,28	1,62	1,54	1,34	1,56

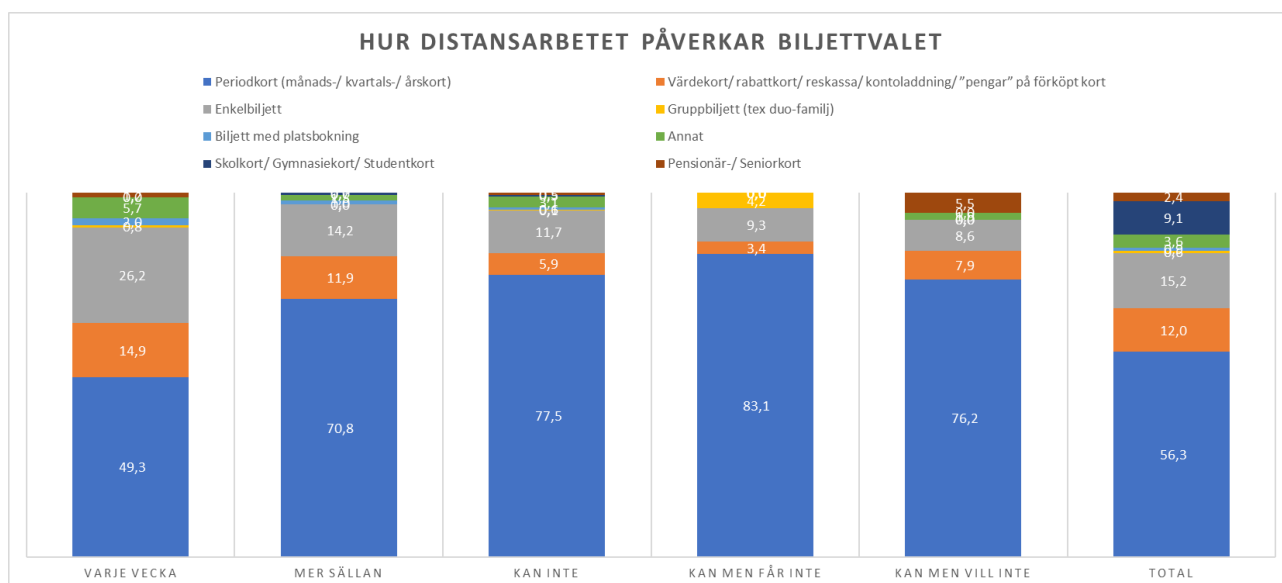
Resor till service, övriga inköp, besöka släkt/vänner och tjänsteresor gör grupperna i lika stor utsträckning, där sticker inte distansarbetarna ut. Distansarbetarna reser däremot betydligt mycket mindre till arbetet (0,2 resor/dag) jämfört med både de som distansarbetar med sällan än varje vecka och de som inte kan distansarbete (0,49 resor/dag).

Jämfört man de som distansarbetar varje vecka med de som inte distansarbetar ser man att distansarbetarna gör fler resor i snitt för vissa ärenden. Det handlar om resor till nöjen/fritidsaktivitet (0,14 resor/dag), hämta och lämna inom barnomsorgen (0,4 resor/dag) samt skjutsa/följa/hämta annan person (0,6 resor/dag), men även inköp av dagligvaror (0,14 resor/dag). Sammanlagt för dessa ärenden är detta 0,9 resor/dag högre bland distansarbetarna än bland de som inte kan distansarbete. Den tid distansarbetaren sparar på att inte åka till och från jobbet verkar onekligen gå åt till att täcka upp i andra delar av livspusslet.

Distansarbete och kollektivtrafik

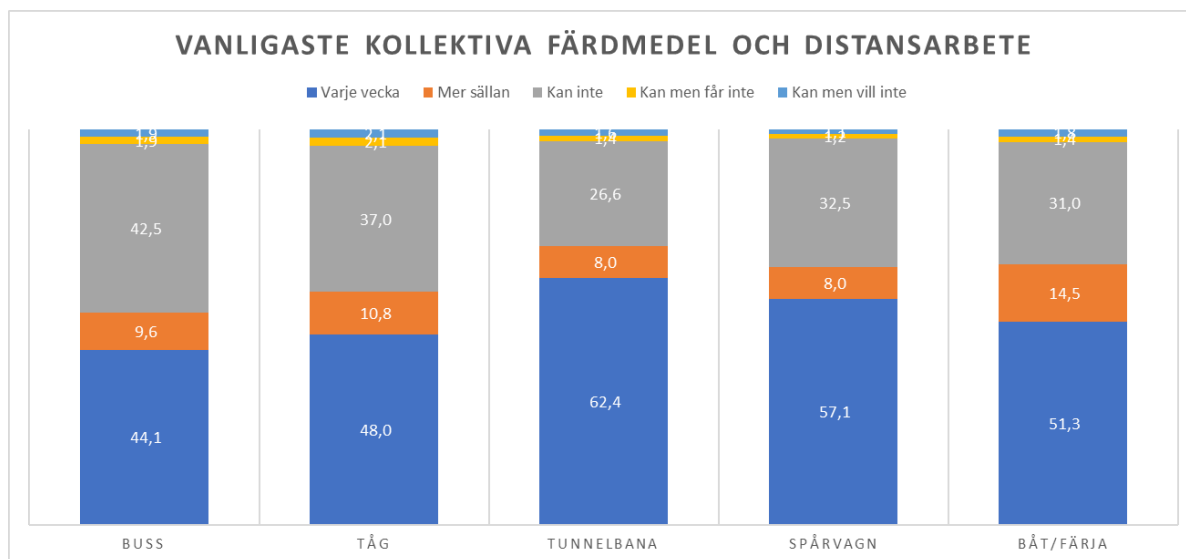
Vilken biljett reser distansarbetaren med?

Frågan har ofta ställts under pandemin om biljettval för distansarbetare. Så vilka biljetter har de som tidigare dagpendlat i kollektivtrafiken och nu arbetar mestadels hemifrån hittat till? Det är fortfarande hela 49% av distansarbetarna som reser med periodkort. Men det är också den grupp som har störst andel som reser med värdekort/reskassa och enkelbiljett. Den största andelen periodkort har de som kan men inte får distansarbete.



Vänder man på det hela så ser man att 27% av de som reser med periodkort distansarbetar. Det man ser är att distansarbetaren i större utsträckning använder främst enkelbiljett men även värdekort/reskassa.

Var i kollektivtrafiken återfinns distansarbetarna?



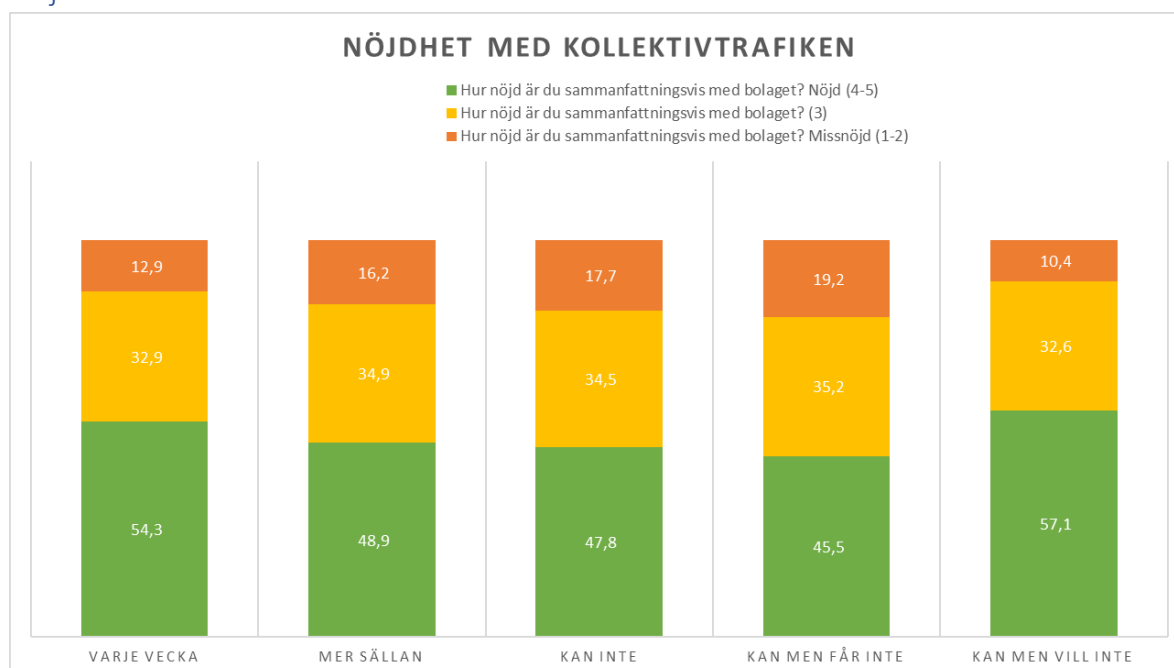
Respondenterna får möjlighet att ange vilket som är det vanligaste kollektiva färdmedlet de reser med. Delar man upp dem på hur respondenternas distansarbete ser man att det är främst på tunnelbana och spårvagn där de största andelarna av resenärerna är distansarbetare. Detta ger en indikation på vilka färdmedel som kommer ha störst variation i beläggning beroende på hur distansarbetet utvecklar sig efter pandemin.

En majoritet av kollektivtrafikens kunder distansarbetar

Av de som är kunder i kollektivtrafiken distansarbetar 53%. Med kunder menar vi de som reser varje månad i kollektivtrafiken. Men om istället tittar på de som reste kollektivt på mättdagen för undersökningen ser man att bara 37% distansarbetar. 47% av de anställda/företagare som reste i kollektivtrafiken en mättdag hade inte möjlighet till distansarbete.

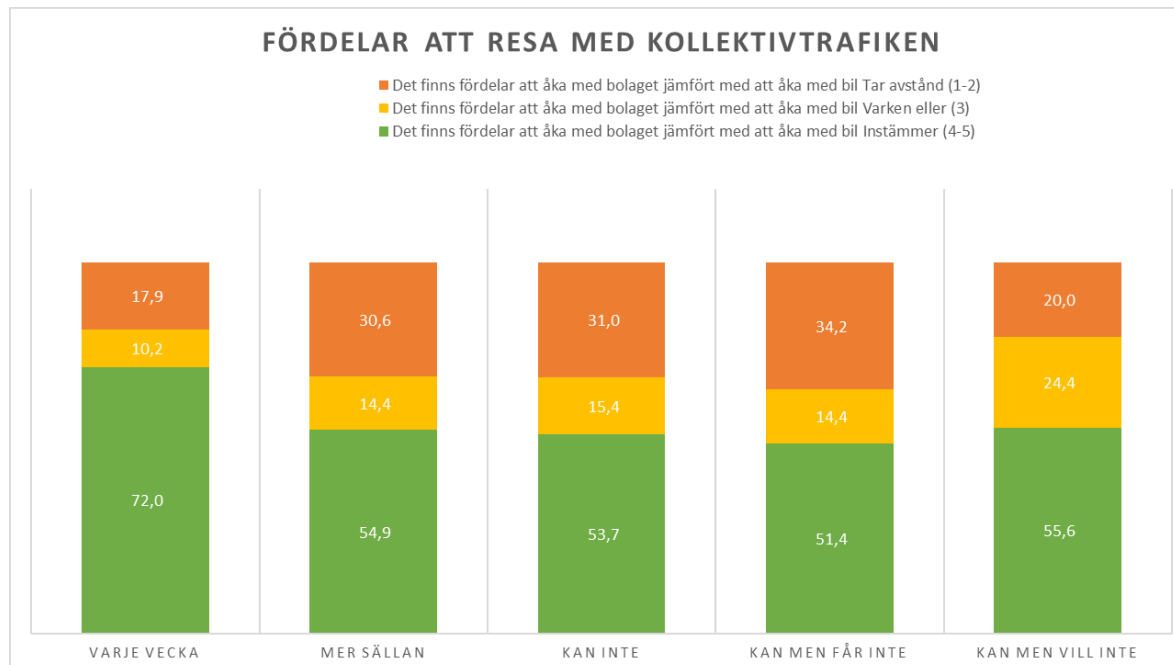
Attityder och nöjdhet kopplat till distansarbetet

Nöjdhet med kollektivtrafiken?



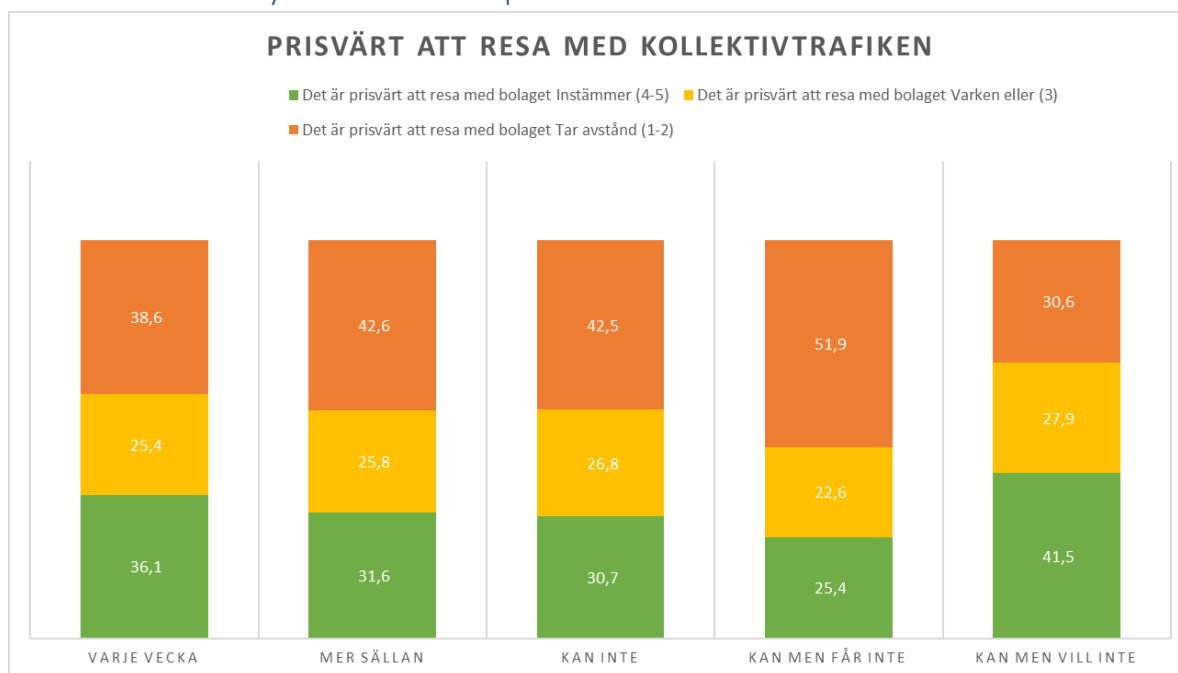
De som distansarbetar är mer nöjda med kollektivtrafiken än de som inte kan distansarbete. Allra nöjdast är gruppen som kan distansarbete men inte gör det för att de inte vill. De som är mest missnöjda är de som säger sig kunna distansarbete men inte får.

Distansarbetare ser fördelar med att resa kollektivt



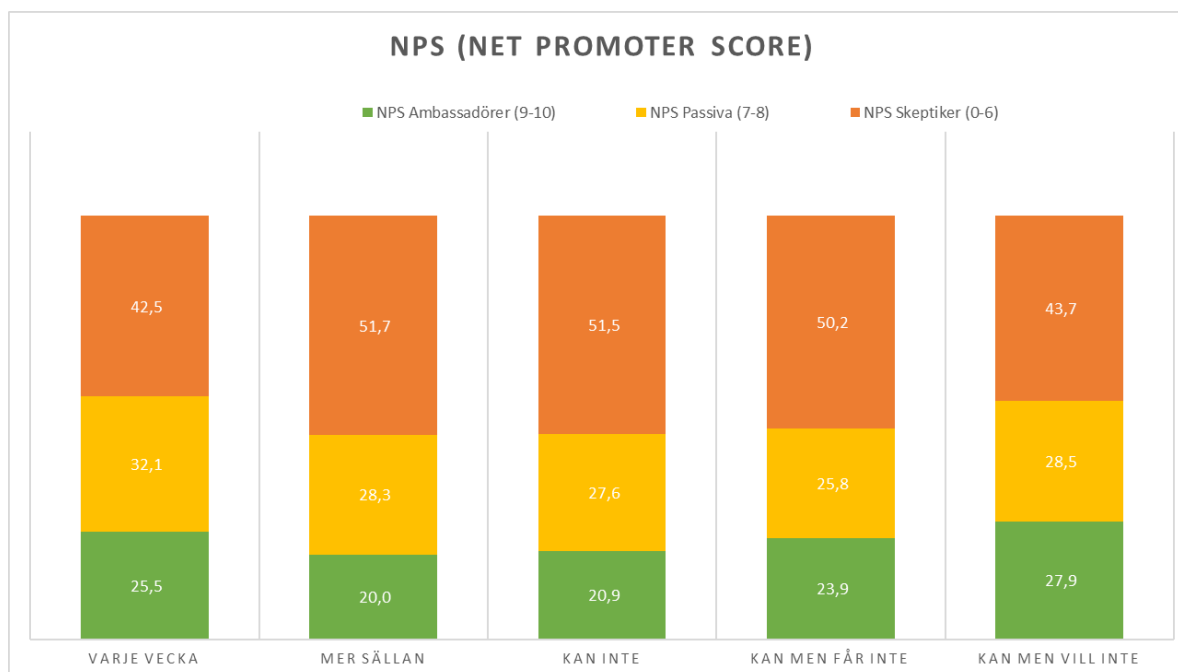
De som distansarbetar varje vecka tycker i betydligt större utsträckning att det finns fördelar med att resa kollektivt jämfört med att resa med bil. De som distansarbetar mindre ofta ser mindre fördelar och bland de som inte kan distansarbete eller kan men inte får, dvs de grupper som inte kan välja om de måste åka till arbetet eller inte är andelen störst som inte ser fördelar med att resa med kollektivtrafiken

Distansarbetaren tycker det är mer prisvärt att resa med kollektivtrafiken



De som distansarbetar varje vecka tycker i större utsträckning än de som inte distansarbetar att det är prisvärt att resa med kollektivtrafiken. Här ska man ha i åtanke att många av de som idag distansarbetar i mycket stor utsträckning tidigare var periodkortsresenärer med låga snittresepriser och nu reser på reskassa/enkelbiljett med relativt högre snittresepriser. De som inte får distansarbete fast de anser att de kan är de som tycker kollektivtrafiken är minst prisvärd.

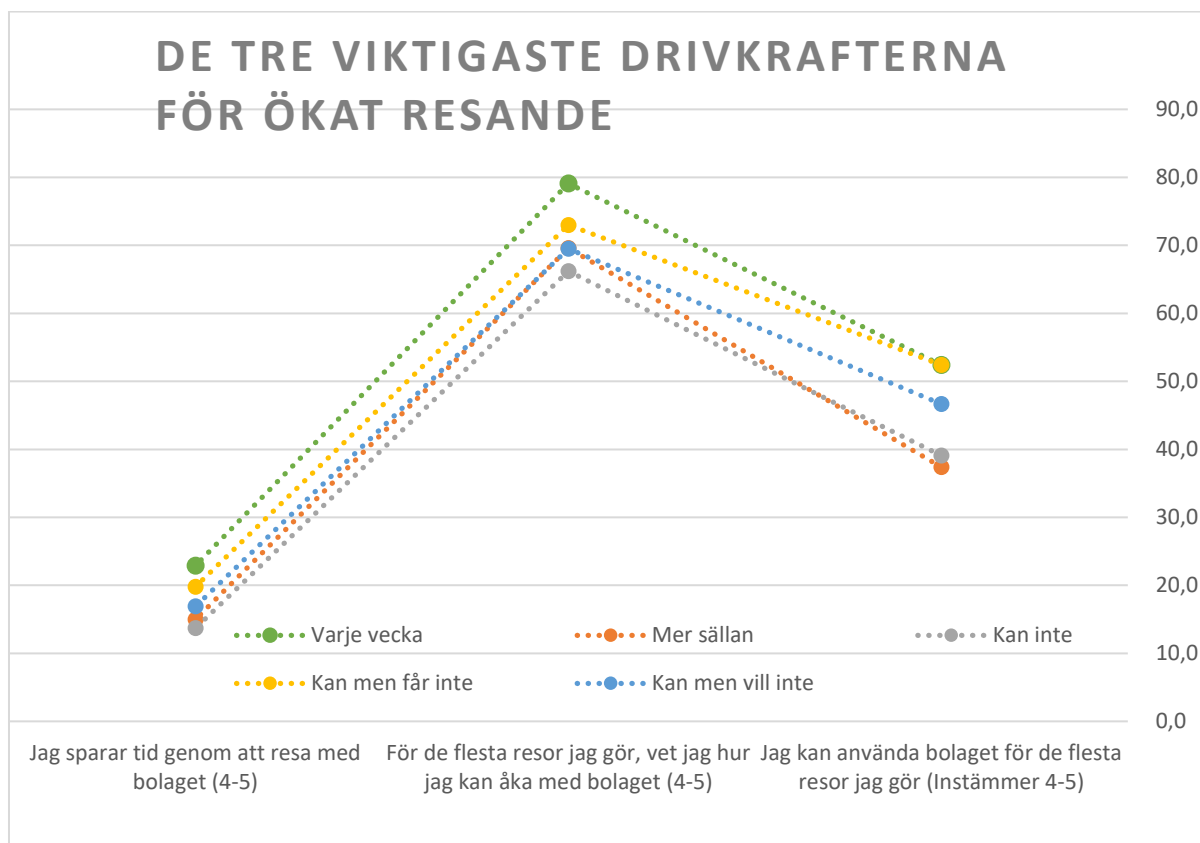
Är distansarbetarna kollektivtrafikens ambassadörer?



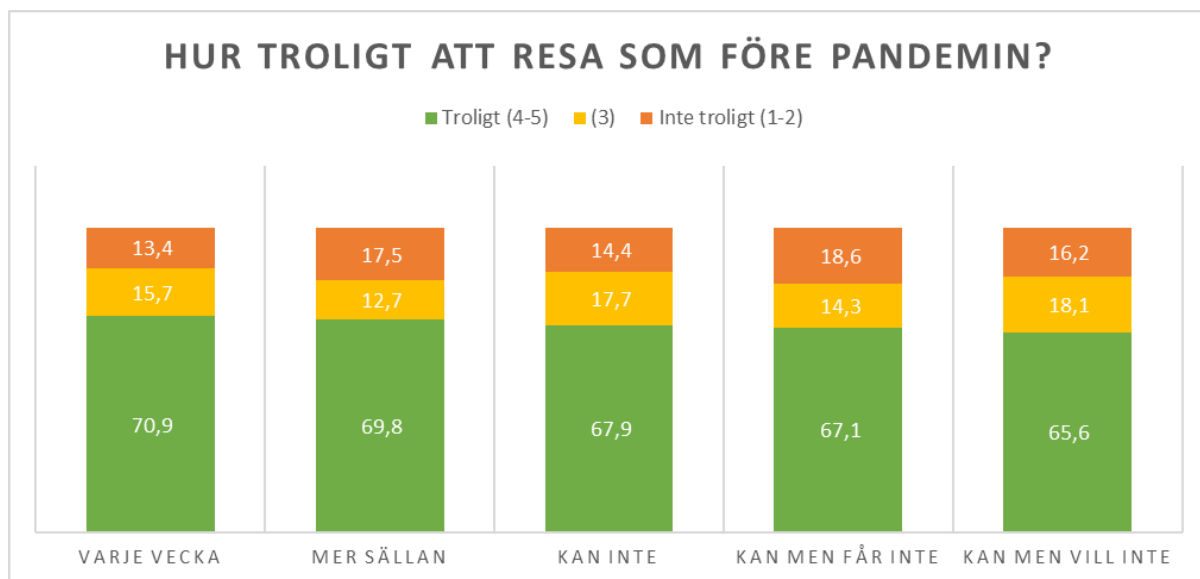
Jämfört man de som är villiga att rekommendera kollektivtrafiken till vänner och bekanta så återfinns en större andel av dem bland de som distansarbetar eller kan distansarbete men väljer att inte göra det. Bland de som distansarbetar med sällan, inte kan eller anser sig kunna men inte få distansarbete är andelarna som är skeptiker betydligt högre.

De viktigaste aspekterna för ökat resande

De tre viktigaste aspekterna för ökat resande är att man upplever att man spar tid när man reser med kollektivtrafiken, att man vet hur man kan åka med kollektivtrafiken för de resor man gör samt att man upplever att man kan resa de flesta resor man gör med kollektivtrafiken. Detta framkommer i de drivkraftsanalyser vi gör i det omfattande dataunderlaget som finns i Kollektivtrafiken med mer än tio års attityd och resvanedata. När det appliceras på respondenternas möjlighet till distansarbete ser vi att alla grupperna värderar de tre aspekterna rätt lika och att det främst är nivåerna som skiljer sig åt. Det man främst ser är att de som arbetar på distans varje vecka är mer positiva än framför allt de som inte kan distansarbete och de som distansarbetar men gör det mer sällan än varje vecka.



Kommer distansarbetarna återvänta till kollektivtrafiken?



Som en delmängd i frågan hur blir det ”nya normala” när pandemin lagt sig ger denna fråga ett viktigt svar. Det man framför allt kan utläsa är att det är en större andel bland de som distansarbete som anser det troligt att de kommer resa som tidigare i kollektivtrafiken. Det finns en högre andel som är tveksamma till påståendet bland de som inte får arbeta på distans och bland de som mer sällan arbetar på distans än varje vecka.

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige.

Årligen görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86% av landets persontågstrafik. Våra medlemmar ansvarar också, helt eller delvis, för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts, beroende på hur primärkommuner och regioner överlåtit ansvaret.

