

**Resmönster under  
coronapandemins första halvår**

**Rapport  
2020:13**



**Resmönster under coronapandemins första halvår** **Rapport 2020:13**

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2020-12-17

Reviderad: 2021-01-08

# Förord

Den 11 mars 2020 deklarerade WHO att covid-19 är en pandemi, och världen stannade plötsligt. Trafikanalys beslutade snart därefter att se över vilka "snabba indikatorer" på trafikutvecklingen inom olika trafikslag som gick att producera på kort varsel, vilka har publicerats på vår webbplats sedan dess under rubriken Transportläget. Dessutom beslutades om ett antal projekt för att försöka följa upp resandet och godstrafiken, främst utifrån våra egna statistikinsamlingar.

Detta är resultatet av projektet om hur resandet i Sverige utvecklats under det första halvåret av coronapandemin.

Medarbetare i projektet har varit Andreas Holmström och Mats Wiklund. Projektledare har varit Tom Petersen.

Stockholm i december 2020

Mattias Viklund  
Generaldirektör

# Innehåll

|          |                                               |           |
|----------|-----------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inledning.....</b>                         | <b>1</b>  |
| 1.1      | Bakgrund.....                                 | 1         |
| 1.2      | Metod.....                                    | 3         |
| <b>2</b> | <b>Total volymförändring efter ålder.....</b> | <b>9</b>  |
| 2.1      | Antal resor.....                              | 9         |
| 2.2      | Reslängd.....                                 | 16        |
| <b>3</b> | <b>Förändringar i ärenden.....</b>            | <b>19</b> |
| 3.1      | Ärenden i resvaneundersökningen.....          | 19        |
| 3.2      | I rusningstid.....                            | 20        |
| 3.3      | Reskedjor.....                                | 22        |
| 3.4      | Diskussion.....                               | 23        |
| <b>4</b> | <b>Förändringar i färd sätt.....</b>          | <b>27</b> |
| 4.1      | Färd sätt i resvaneundersökningen.....        | 27        |
| 4.2      | Tågresor.....                                 | 32        |
| 4.3      | Flyg.....                                     | 33        |
| 4.4      | Sjöfart.....                                  | 35        |
| <b>5</b> | <b>Destination.....</b>                       | <b>37</b> |
| 5.1      | Turisters övernattnings i Sverige.....        | 37        |
| 5.2      | Uppehållsmönster inom Sverige.....            | 39        |
| <b>6</b> | <b>Fördelning av effekter.....</b>            | <b>41</b> |
| 6.1      | Personer med funktionsnedsättningar.....      | 41        |
| 6.2      | Socioekonomiska skillnader.....               | 43        |
| <b>7</b> | <b>Slutsatser och diskussion.....</b>         | <b>49</b> |
|          | <b>Referenser.....</b>                        | <b>53</b> |
|          | <b>Bilaga.....</b>                            | <b>57</b> |

# Sammanfattning

Från den 11 mars, då WHO klassade covid-19 som en pandemi och Folkhälsomyndigheten och regeringen införde de första restriktionerna på folksamlingar i Sverige, minskade resandet tvärt. Osäkerheten var stor om smittan, vi uppmanades att hålla avstånd, undvika "onödiga" resor, och arbeta hemifrån om vi kunde. Detta går direkt att läsa av i den nationella resvaneundersökningen, som vi för första gången analyserar innan kalenderåret är slut (tartal 1 och 2). Vi fokuserar på pandemins första halvår, mars–augusti 2020. Vi berör även vissa andra datakällor och studier, som ger samstämmiga resultat. Analyserna ger följande bild:

**Minskat totalt resande:** Alla datakällor tyder på detta, och det är i jämförelse med föregående år en relativt kraftig nedgång på 23 procent i mars–april som minskar till 12 procent i juli–augusti. Genomsnittet för halvåret mars–augusti är –16 procent.

**Påverkan på åldersgrupper – Andel som rest:** I början av pandemin stannade en större andel personer hemma i alla åldersgrupper, men i synnerhet barn och unga under 20 år, samt äldre över 65 år. I dessa grupper stannade en fjärdedel av dem som brukade resa 2019 hemma i mars–april i år. Allteftersom tiden gick ökade andelen som reste minst en gång per dag, och var under juli–augusti tillbaka på samma nivåer som 2019.

**Antal resor bland dem som reste:** Bland dem som reste gick antalet resor per person också ner kraftigt i början bland barn och unga och dem i arbetsför ålder 20–64 år, medan de äldre dröjde till maj–juni med att minska på sitt resande. I juli–augusti var det bara 20–64-åringar som gjorde färre resor än 2019.

**Sammanfattningsvis:** Andelen som reser har efter ett halvår med pandemin endast minskat marginellt, så minskningen i resandet beror på ett minskat antal förflyttningar bland de 20–64-åringar som reser.

**Omfördelning av ärenden:** De resärenden som påverkats mest påtagligt är skolresor, –43 procent, och arbetsresor, –15 procent (mars–augusti). Även fritidsresor har minskat (–18 procent), men ligger ändå inom felmarginalen (95 %). Det minskade antalet arbets- och skolresor har alltså inte resulterat i fler resor i andra ärenden, däremot görs det av naturliga skäl färre ärenden på väg till eller från arbetet eller undervisningen.

**Överflyttning av färdstätt:** De färdstätt som påverkats mest negativt av pandemin är flyget, sjöfarten och kollektivtrafiken inklusive långväga tåg. I absoluta tal, vilket påverkar den totala resandeminskningen mest, är det kollektivtrafiken som stått för den största minskningen. För flyget och sjöfarten beror minskningen framför allt på restriktioner i det internationella resandet, men även inrikes flyg har minskat kraftigt eftersom det avråds ifrån långväga inrikes resande.

**Ändring av destination och färdlängd:** Det stora antalet restriktioner kring utlandsresande och även långväga inrikes resande resulterade i ett kraftigt minskat turistande under vårmånaderna, framför allt i Stockholmsregionen, och i april även Mellersta Norrland på grund av uteblivna skidresor under påsken. Den genomsnittliga reslängden minskade med hälften, beroende på att andelen långa resor minskade.

Personer med funktionsnedsättning, som reser mindre i normala fall, med en stor grupp äldre, har minskat sitt resande i samma grad som den övriga befolkningen. Antalet stationsledsagningar har däremot minskat kraftigt, men de är få i sammanhanget.

Resandet har minskat mer i de övre inkomstskikten, som innan pandemin reste mer än genomsnittet. Gruppen med inkomster under 190 000 kronor per år visar tendenser till att till och med ha ökat sitt resande i genomsnitt. Andra undersökningar än RVU tyder också på att befolkningen i områden med en hög andel låginkomsttagare i högre grad fortsätter att använda kollektivtrafik (i Stockholms län, i Malmö stad och i nordamerikanska städer). Hur olika gruppers fortsatta resande fördelar sig geografiskt kommer därför att vara intressant att fortsätta studera framöver.

Digitaliseringen har fått en rejäl skjuts framåt av pandemin, till exempel i form av distansarbete, distansundervisning, e-handel och videokommunikation. Det kan visa sig få en bestående inverkan på hur vi reser och bosätter oss i framtiden, och ändrar på förutsättningarna för kollektivtrafiken. Vi ser därför anledningar till att återkomma till dessa frågor, till exempel i vår årliga uppföljning av de transportpolitiska målen.



# Summary

Travel decreased abruptly as of 11 March, when WHO classified Covid-19 as a pandemic and the Public Health Agency of Sweden and the Swedish government instituted the first restrictions on public gatherings in Sweden. There was great uncertainty about the contagion, and we were urged to socially distance, avoid “unnecessary” travel, and work from home if we could. This is directly reflected in the National Travel Survey, which we are, for the first time, analysing before the calendar year is out (up to and including August). We are focusing on the first six months of the pandemic, i.e., March–August 2020. We also touch upon certain other data sources and studies that yield concurrent results. The analysis paints the following picture.

**Reduced total travel:** All data sources indicate that total travel fell a relatively severe 23% in March–April, followed by a further 12% decrease in July–August. The average decrease over the six-month period from March to August was therefore –16%.

**Impact on age groups – Proportion that travelled:** Compared with last year, at the start of the pandemic, a larger proportion of people in all age groups stayed home, particularly children and young people under 20 years old and seniors over the age of 65. Among these groups, one-fourth of those who had travelled in 2019 stayed home in March–April of this year. As time went by, the proportion of those who travelled at least once per day increased, and by July–August it was at the same level as in 2019. **Number of trips among those who travelled:** Among those who did travel, the number of trips per person also initially decreased dramatically among children, young people, and those of working age (i.e., age 20–64 years), while seniors delayed reducing their travel until May–June. In July–August, it was only those in the 20–64-year age group who were making fewer trips than in 2019. In summary: After six months of the pandemic, the share of those travelling has decreased only marginally, attributable to fewer movements among those in the 20–64-year group who travel.

**Redistribution of reasons for travel:** The most affected types of travel are school-related trips, –43%, and work-related trips, –15% (March–August). Leisure-related trips also decreased (–18%), although this is still within the margin of error (95% CI). The reduced number of work- and school-related trips did not result in more trips being made for other purposes; on the contrary, for natural reasons, fewer errands were being done on the way to or from work or school.

**Changes in modes of transport:** The modes of transport most negatively affected by the pandemic are air travel, sea travel, and public transport, including long-haul trains. Public transport saw the biggest decline in absolute numbers, affecting the total decrease in travel the most. In the case of air and sea travel, the decrease was attributable primarily to restrictions on international travel, although domestic flights have also decreased dramatically, as long-distance domestic travel has been cautioned against.

**Changes in destination and trip length:** The numerous restrictions on both foreign travel and long-distance domestic travel resulted in severely reduced tourism during the warm months, primarily in the Stockholm region, but also in April in Central Norrland, as a result of unmade ski trips over the Easter holidays. The average trip length decreased by half, as the proportion of long trips declined.

People with functional disabilities, who travel less even in normal circumstances and include a great many seniors, have reduced their travel to the same degree as the rest of the population. However, the number of trips involving station assistance for those with disabilities has decreased dramatically, from a proportion of all trips that was already very small.

Travel has decreased more among members of higher-income groups, who travel more than average in normal circumstances. Those with annual incomes of less than SEK 190,000 have even displayed a tendency towards increased travel on average. Surveys other than the Swedish National Travel Survey also indicate that the populations of areas with a high proportion of low-income earners are continuing to use public transport to a great extent (e.g., in Stockholm County, the City of Malmö, and North American cities). How the continued travel by different groups breaks down geographically will consequently be of interest for further study in the future.

Digitalization has received a real boost from the pandemic, for example, in the form of telecommuting, distance learning, e-commerce, and video communication. This may prove to have a lasting effect on how we travel and where we live in the future, changing the conditions for the provision of public transport. We consequently see reason to revisit these issues, for instance, in our annual follow-ups of the national transport policy objectives.

# 1 Inledning

Det senaste året, 2020, har präglats av restriktioner<sup>1</sup> kring hur vi ska mötas och förflytta oss – till jobbet, till släkt och vänner, i kollektivtrafiken, mellan länder. Vi ska i den här rapporten undersöka hur detta påverkat resfrekvensen, fördelningen av resänder, färdstätt, med mera.

## 1.1 Bakgrund

I december 2019 upptäcktes en ny typ av allvarlig lunginflammation i Wuhan i Kina, och i januari 2020 identifierades ett nytt coronavirus som orsakade den. I januari konstaterades också fall i Thailand, Japan och Sydkorea.<sup>2</sup> Den 11 mars var 114 länder berörda och WHO klassade smittan som en pandemi.<sup>3</sup> I Sverige bekräftades det första fallet den 31 januari 2020 i Jönköping, och inhemsk smittspridning för första gången den 6 mars i Stockholm.

Den 11 mars infördes en restriktion om maximalt 500 personer på allmänna sammankomster och offentliga tillställningar.<sup>4</sup> Den 27 mars utökades restriktionen till maximalt 50 personer.<sup>5</sup>

Den 31 mars utfärdade regeringen nationellt besöksförbud på äldreboenden<sup>6</sup>, och den 1 april utfärdade Folkhälsomyndigheten föreskrifter och allmänna rekommendationer om hemarbete, digitala möten, distansundervisning på lärosäten och gymnasieskolor, att begränsa trängseln i kollektivtrafiken, undvika besök i affärer, skjuta upp möten och idrottstävlingar, att undvika "icke nödvändiga resor", med mera. Redan den 25 mars införde Folkhälsomyndigheten restriktioner om sittande servering på restauranger och kaféer m.m., vilket ersattes med en lag om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen den 1 juli.<sup>7</sup> En del restriktioner har sedan dess hävts eller ändrats, t.ex. återkallades rekommendationen om distansundervisning från 15 juni.<sup>8</sup>

När det gäller det långväga resandet införde UD den 14 mars en avrådan från icke nödvändiga resor till alla länder och den 17 mars beslutade regeringen om ett tillfälligt inreseförbud till Sverige från länder utanför EU.<sup>9</sup> Vilka länder som har omfattats av reseavrådan har ändrats ett stort antal gånger och undantag har införts från inreseförbudet för t.ex. säsongsarbetare inom jord- och skogsbruk. Inför sommaren förtydligades restriktionerna för inrikes resande, som tillät upp till två timmars bilresa från hemorten under "sunt förnuft, en stor portion ansvar och försiktighet".<sup>10</sup>

---

<sup>1</sup> Ordet "restriktioner" används här som samlingsbegrepp för rekommendationer, allmänna råd, föreskrifter, avrådan från utrikesresor, förordningar och lagar, eftersom alla har syftat till att hålla avstånd och begränsa antalet sociala kontakter. Vid några tidpunkter har det även införts "lättnader i restriktionerna".

<sup>2</sup> WHO (2020)

<sup>3</sup> SvD (2020-03-11)

<sup>4</sup> SFS 2020:114, [svenskforfattningssamling.se/doc/2020114.html](https://www.riksdagsbibliotek.se/sfs/2020/114)

<sup>5</sup> SFS 2020:162, [svenskforfattningssamling.se/doc/2020162.html](https://www.riksdagsbibliotek.se/sfs/2020/162) (giltigt från söndag 29 mars).

<sup>6</sup> SFS 2020:163, [svenskforfattningssamling.se/doc/2020163.html](https://www.riksdagsbibliotek.se/sfs/2020/163), har förlängts två gånger till den 30 september.

<sup>7</sup> SFS 2020:526, [svenskforfattningssamling.se/doc/2020526.html](https://www.riksdagsbibliotek.se/sfs/2020/526)

<sup>8</sup> Folkhälsomyndigheten (2020-05-29)

<sup>9</sup> Krisinformation.se (2020)

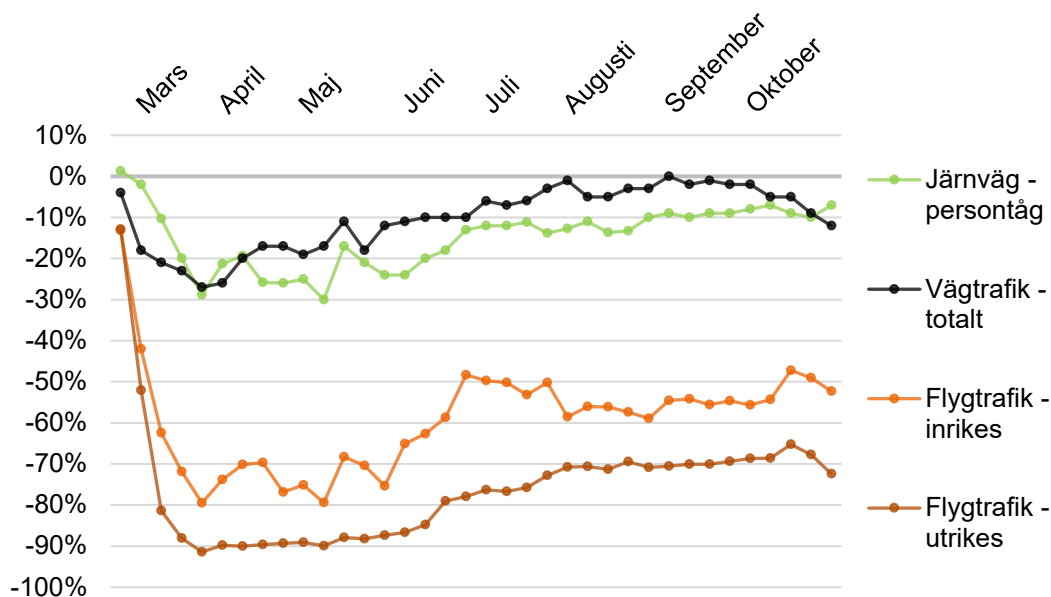
<sup>10</sup> Stefan Löfvén i Aftonbladet (2020-06-04)

Många av dessa restriktioner innebär minskat eller förändrat resande, antingen direkt eller indirekt, både till arbetet, på fritiden och semestern. Syftet har naturligtvis varit att bromsa smittspridningen, och att med "mjuka åtgärder" åstadkomma samma sak som krävt tvång och nedstängning av hela samhällen i andra länder.

I september uttalade Folkhälsomyndighetens generaldirektör Johan Carlson att vi kommer att få leva med smittan i flera år: "Vi kommer aldrig komma tillbaka till tiden före coronapandemin" (Dagens Samhälle 2020-09-02).

Trafikanalys har sedan början av pandemin i mars rapporterat "snabba indikatorer" under etiketten Transportläget<sup>11</sup>, och gjort en daglig Omvärldsbevakning<sup>12</sup> på transportområdet. Som två exempel från Transportläget visas här nedan en summering av trafikens utveckling för olika trafikslag (Figur 1.1.) samt utvecklingen av utbudet av all kollektivtrafik (Figur 1.2).

Trafiken hade i de flesta delarna av transportsystemet sin lägsta notering jämfört med 2019 runt vecka 15, vilket var påskveckan i början av april. Vägtrafiken totalt hade en stor minskning i början av pandemin (som lägst -27 procent) men återgick till det normala i augusti–september. I oktober–november har vägtrafiken större minskningar igen. Under vecka 47 var det totala trafikarbetet på statligt vägnät hela 16 procent lägre än samma vecka 2019, och det är lätta fordon som står för minskningen då lastbilstrafiken knappt har påverkats alls. Flygtrafiken är det trafikslag som påverkats mest under hela perioden och är fortfarande det som är längst ifrån fjolårets nivå.



Figur 1.1. Trafik per trafikslag, förändring av trafikvolym i procent under vecka 11–47 2020, jämfört med motsvarande vecka 2019.

Källa: Se Trafikanalys (2020c). Vägtrafik totalt inkluderar tung trafik (exempelvis lastbilar), men denna har knappast påverkats av pandemin.

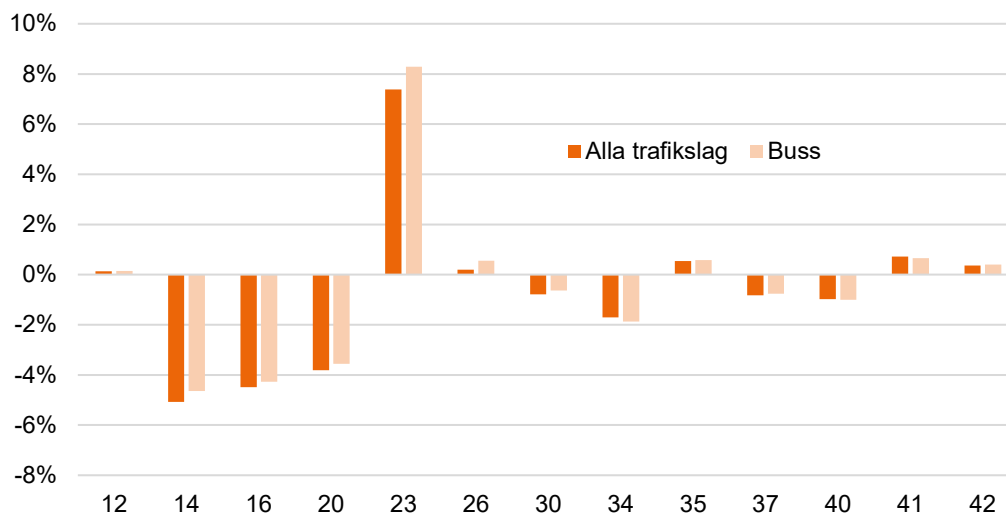
Anm: Vägtrafik avser enbart det statliga vägnätet.

Likaså har under Transportläget publicerats diagram om utbudet av kollektivtrafik, mätt i antal avgångar med tidtabellagd kollektivtrafik (Figur 1.2, endast uppmätta veckor). Utbudet har påverkats i liten grad av pandemin. Som synes dröjde effekten på utbudet flera veckor efter att

<sup>11</sup> [www.trafa.se/sidor/transportlaget/](http://www.trafa.se/sidor/transportlaget/)

<sup>12</sup> [www.trafa.se/sidor/corona-omvard/](http://www.trafa.se/sidor/corona-omvard/). Sedan den 5 oktober ersatt av en Veckospaning.

WHO deklarerade pandemin (vecka 11), vilket kan förklaras av att detta är planerad verksamhet som enligt regelverket ska finnas till hands 21 dagar i förväg.<sup>13</sup> Det är egentligen bara under veckorna 14, 16 och 20 (april–maj) som en nedgång på 4–5 procent har observerats jämfört med motsvarande vecka 2019. Störst var nedgången under vecka 14. Under vecka 23 noteras en stor uppgång, men det är förmodligen en kalendereffekt, som förklaras av att nationaldagen (6 juni) inträffade på torsdagen 2019 medan den var på lördagen 2020. 2019 var det alltså en helgdag mer i vecka 23, och därmed mindre planerad trafik.



**Figur 1.2. Antal avgångar i Sverige med tidtabellagd kollektivtrafik, alla trafikslag samt delmängden buss. Procentuell skillnad per vecka 2020 jämfört med motsvarande vecka 2019.**  
 Källa: Samtrafiken AB, bearbetning av Trafikanalys (2020c, under rubriken *Kollektivtrafik och resvanor*).  
 Anm: Mätningen är en urvalsundersökning av ett antal veckor över året, här visas endast uppmätta veckor. Den 11 mars var i vecka 11.

## 1.2 Metod

Den här undersökningen bygger till största delen på den nationella resvaneundersökningen och annan officiell statistik som Trafikanalys ansvarar för, men vi har även lyft in andra datakällor och studier som vi tycker belyser pandemins effekter på resandet på ett relevant sätt.

Den nationella resvaneundersökningen ger information om befolkningens resmönster: resänderen, färdstätt och resenärens personliga egenskaper. Det är en stickprovsundersökning och resultaten får därmed en viss inneboende statistisk osäkerhet, vilket uttrycks i konfidensintervall.

Datakällor om totala volymer resande med järnväg, fartyg och flyg är hämtade från totalundersökningar av trafikföretag, flygplatser och hamnar. Osäkerheterna i dessa undersökningar härstammar främst från bortfall, dvs. uteblivna svar.

Övriga statistiska undersökningar, som inte är officiell statistik, tas med som komplettering på områden där vi inte har aktuella uppgifter från officiell statistik. Övriga undersökningar använder varierande dataunderlag, har okända osäkerheter och kan också vara svåra att

<sup>13</sup> Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2012:2.

jämföra med officiell statistik och med varandra. I dessa studier förlitar vi oss på forskarsamhällets egenkontroller samt vår egen kvalitetsgranskning, i den mån den varit möjlig.

## Den nationella resvaneundersökningen och annan officiell statistik

Den nationella resvaneundersökningen (RVU) genomförs sedan 2019 med en ny enkät- och webbaserad metod, istället för den tidigare (t.ex. RVU 2011–16) som baserades på telefonintervjuer. Statistiken, som brukar presenteras årligen, tar vi under 2020 ut per tertiäl, för att kunna följa utvecklingen under pandemin. I denna rapport används insamlade uppgifter ur RVU från januari till och med augusti. Annan officiell statistik som finns med finare tidsupplösning än år är Luftfart (månad), Järnvägstransporter och Sjötrafik (båda kvartal). Sjötrafik kan dock med specialbearbetning redovisas på ännu finare intervall, t.ex. per månad vilket vi också gör här. Vi redovisar även officiell statistik om övernattningar från Tillväxtverket.

## Andra data och projekt om resandet

För att ge en kompletterande, och mer aktuell, bild till den officiella statistiken tar vi även med resultat från andra datakällor som presenterats under året. Ingen av dem är dock lika heltäckande nationellt, ärendemässigt eller vad gäller färd sätt, och rekryteringen till dessa undersökningar är inte heller alltid slumpmässig utan gäller bara de specifika grupper de samlar in sina data ifrån. Resandet mäts inte på samma sätt utan definieras olika från undersökning till undersökning. Dessa skillnader är viktiga att komma ihåg när resultaten tolkas och jämförs med varandra.

Studierna använder också olika referenstidpunkter när jämförelser görs före och efter pandemin – en del jämför med någon period i januari eller februari, i vilket fall det inte går att fånga normala säsongsvariationer, medan andra jämför med motsvarande dag eller månad året innan. Vilket det är framgår av beskrivningen under diagrammen.

### Platsdata

För skattningar av det totala resandet finns dels Googles platsdata (Google 2020a), dels Telias data från mobilmaster (Telia 2020a). Dessa datakällor kan inte särskilja på olika färd sätt.

Google samlar in platsdata baserat på GPS och från mobilnätet<sup>14</sup> från mobiltelefoner med operativsystemet Android, i de fall användarna har godkänt det och har platstjänster aktiverade. Google publicerar uppgifter om hur besök eller tillbringad tid har förändrats i några olika, fördefinierade platskategorier, jämfört med referensdagar ("baseline"). Syftet är att begränsa trängsel och smittspridning, och därför har platskategorierna definierats utifrån sådana kriterier: *bostad, arbete, kollektivtrafikstation, inköp och fritid, livsmedel och apotek*.

De underliggande platserna är många olika och inte alltid vad man förväntar sig (Google 2020b).<sup>15</sup>

Referensvärdet ("baseline") är olika för varje veckodag och beräknas som medianen från femveckorsperioden 3 januari–6 februari 2020, i varje regionkategori (riket, län och kommun,

<sup>14</sup> Så kallad Assisted GPS, som är en kombination av GPS (satellitpositionering) med lokalisering via master i det mobila telefonnätet (Internetstiftelsen 2019-04-03).

<sup>15</sup> Om platskategorierna skriver Google: "För att rapporterna ska vara användbara använder vi kategorier för att gruppera några av platserna som har liknande egenskaper när det gäller riktlinjer om social distansering. Varje kategori på hög nivå innehåller flera typer av platser, varav vissa kanske inte är uppenbara. Några av de många platser som ingår i **Stationer i kollektivtrafiken** är: tunnelbanestation, hamn, taxistation, rastplats vid motorväg, biluthyrningsbyrå" (Google 2020b, avsnittet Platskategorier).

om det finns tillräckligt med data). Samma antal besökare två olika veckodagar, eller i olika regioner, resulterar alltså i olika procentuella förändringar (Google 2020b).

### *Mobilmastdata*

Mobilnätsföretagen kan genom att följa vilken mobilmast som varje abonnent är uppkopplad mot på ett grovt sätt beräkna rörelsemönster. I Telias data räknas en resa som en förflyttning från en plats till en annan där telefonen inte haft ett stillastående signaleringsmönster längre än 50 min. Avståndet på förflyttningen varierar beroende på hur många mobilmaster som finns i ett område, i t.ex. tätbefolkade områden handlar det om minst cirka 500 meter, i glesbygd kan det röra sig om flera kilometer (Telia 2020a). Upplösningen blir därför sämre än med GPS. Resultat publiceras kontinuerligt under pandemin, på förändringar av resandet mellan och inom län och inom de största nordiska länderna (Telia 2020b). Dessa data används också av Folkhälsomyndigheten för att studera hur rörelser i befolkningen kopplar till spridningen av covid-19, som underlag för beslut om eventuella åtgärder, och för att utvärdera effekten av redan vidtagna åtgärder (Folkhälsomyndigheten 2020-04-08).

### *Kollektivtrafikbarometern*

Svensk Kollektivtrafiks undersökning Kollektivtrafikbarometern (KOLBAR) mäter kontinuerligt den regionala kollektivtrafikens marknadsandel<sup>16</sup> och nöjdhet åt sina medlemmar, med resfrekvens, ärende och färd sätt samt med bakgrundsuppgifter om resenärerna som t.ex. ålder (Svensk Kollektivtrafik 2020a). Mätningen görs via webben och telefon bland personer 15–85 år, boende i Sverige. 2019 svarade cirka 80 000 personer, varav 39 000 "kunder". "Kunder" definieras som dem som nyttjar kollektivtrafiken minst en gång i månaden. Svensk Kollektivtrafik har under pandemin lagt till några frågor och publicerat två delstudier (Svensk Kollektivtrafik 2020b,c).

### *Enbart kollektivtrafik – reskort, appar*

Om vi begränsar oss till kollektivtrafik, och i vissa geografiskt avgränsade områden, finns det studier på KTH som baseras på reskortvalideringar i Stockholms län, samt ett par internationella mobiltelefonappar: Transit och Citymapper.

KTH har utvecklat en modell för att kunna transformera data från individuella Accesskort, som kunnat följas under lång tid genom Stockholms läns kollektivtrafiksystem och transformera dessa till individuella resedagböcker, under antagande att kortet i de flesta fall följer ägaren (Cats m.fl. 2019). Eftersom korten endast valideras vid påstigning och ej vid avstigning har stationen där nästföljande validering gjorts – efter en tid som är längre än ett normalt byte, men inom en femdagarsperiod – använts som avstigningsstation. Stationen där resorna tillhöriga ett kort vanligtvis startar på morgonen utgör sannolikt bostadsområde, och avstigningsstationen utgör destinationen (i regel området där arbetsplatsen är belägen).

KTH sammanställer resandet på Accesskortsdata på tre olika sätt:

- Antal resor per färd sätt (tunnelbana och pendeltåg).
- Antal resor per biljettyp (rabatter för olika kategorier av resenärer).
- Antal aktiva kort, och resor per aktivt kort.

---

<sup>16</sup> Marknadsandelen är andelen resor med kollektivtrafik av motoriserade färd sätt, som inkluderar taxi och motorcykel, men förstås inte gång eller cykel.

Den relativa förändringen i resandet beräknas som kvoten mellan antal valideringar en dag 2020 och antal valideringar närmast matchande veckodag eller helgdag 2019. Till exempel, söndagen den 1 februari 2020 jämförs med söndagen den 3 februari 2019. På så vis tas hänsyn till normala säsongs- och helgvariationer.

Den 17 mars stängdes bussarnas främre ingång av, varför det inte längre gick att validera bussbiljetter, vilket syns på att kurvan för buss minskar till noll. På spårvagnar slutade ombordpersonal att validera biljetter, så resandet med spårvagn är också underrepresenterat. Vi fokuserar därför på resandet med tunnelbana och pendeltåg, där valideringen fungerat precis som vanligt, både 2019 och 2020.

Egenskaper i bostads- och arbetsplatsområdena används också för att dra slutsatser om hur pandemin påverkat resandet med kollektivtrafik i olika delar av Stockholms län.

Citymapper publicerar ett rörlighetsindex ("mobility index", CMI) för de städer där den finns implementerad. CMI mäter sökningar i appen och jämför med en referensperiod före pandemin (typiskt 6 januari till 2 februari, vecka 2–5, men varierar mellan olika städer). Eftersom appen bara är implementerad i storstäder speglar indexet endast lokalt och regionalt resande. Sökningarna uppges vara korrelerade med aktiva resor.<sup>17</sup>

Transit används i 68 storstäder, varav de flesta i USA och Kanada, men även London och Paris, samt städer i Australien och Nya Zeeland (Transit 2020a,b). Resultaten från Transit använder inte sökningar som aktivitet utan app-öppningar, dvs. varje gång appen öppnas registreras det som en aktivitet. Detta jämförs med aktiviteten ett år tidigare, samma veckodag men taget som genomsnittet av omgivande tre veckor. Förutom aktiviteten per dag redovisar Transit förändringen av aktivitet över dygnets timmar. Eftersom det inte finns några resultat om svenska städer redovisar vi bara en studie de gjort om sina nordamerikanska användare (avsnitt 6.2 Socioekonomiska skillnader).

KTH har även utarbetat en metod för att analysera hur resandeförändringar fördelat sig i olika socioekonomiska grupper (Almlöf m.fl. 2020), och Transit har genomfört en enkät bland sina användare (mestadels i nordamerikanska städer) och gjort en fördelningsanalys. Även Svensk Kollektivtrafik har gjort vissa analyser av fördelningseffekter i KOLBAR.

## Hypoteser om ändrade resvanor

Efter att ha följt den mediala rapporteringen under året och den egna redovisningen i Transportläget uppställdes ett antal hypoteser om hur resandet kan ha påverkats, som vi sedan undersökt med statistiska underlag:

- **Minskat totalt resande:** Enligt Folkhälsomyndighetens allmänna råd ska vi undvika "icke nödvändiga resor", både i tjänsten och på fritiden. De som kan arbeta hemifrån ska göra det i så stor utsträckning som möjligt, och lärosäten och gymnasieskolor rekommenderades bedriva distansundervisning under vårterminen. Det bör ha resulterat i ett minskat resande, i synnerhet under våren och sommaren. Minskningen kan dock yttra sig på olika sätt – genom att andelen personer som genomför en resa minskar, eller genom att de som ändå reser gör färre resor.

<sup>17</sup> Citymapper har även en "GO mode" som hjälper resenären med information längs vägen, med anslutningar, förväntad ankomsttid etc, och uppdaterar resmöjligheterna om det blir förseningar. "GO mode" representerar i så måtto aktiva resor. Appens användare är kollektivtrafikresenärer, men den används även för gång, cykling, lite mikromobilitet och taxi. Den används inte för privata bilresor. Användarnas bakgrundsdata följs inte. Företaget är övertygat om att resultaten visar på en verklig beteendeförändring, men de speglar en allmän rörlighet och inte verkligheten exakt (Citymapper 2020b).



- **Påverkan på åldersgrupper:** Myndigheternas rekommendationer har varierat beroende på framför allt åldersgrupp: elever i förskola<sup>18</sup>, grundskola och gymnasium, respektive personer över 70 år. Grundskoleelevers resande (ungefär 6–15 år) bör ha påverkats i mindre utsträckning eftersom grundskolor uppmanades att fortsätta verksamheten som vanligt. Gymnasieskoleelever (ungefär 16–19 år) däremot uppmanades att stanna hemma i stor utsträckning. Gruppen 70 år och äldre uppmanades att minimera sina sociala kontakter, vilket bör ha lett till ett minskat resande, från en nivå som redan är avsevärt lägre än för yngre delar av befolkningen. På äldreboenden infördes nationellt besöksförbud.
- **Omfördelning av ärenden:** De inställda arbets- och skolresorna kan istället ha ökat antalet inköps- och fritidsresor: inköpsärenden, motion och idrott samt hämtning och lämning av barn, som tidigare ofta gjorts på hemväg från arbetet, kan ha blivit egna ärenden. Att besöka "nära och kära" i åldersgruppen 70+ har inte låtit sig göras. Kultur- och idrottsevenemang ställdes mer eller mindre in under våren, och har under hösten bara kommit tillbaka i liten skala (maximalt 50 personer). Friluftsärenden och rekreation i naturen kan ha ersatt evenemang, besök i stan och köpcentra på helger.
- **Överflyttning av färd sätt:** När många arbetsresor och gymnasieungdomars skolresor försvann minskade resorna i kollektivtrafiken. En del av dessa har ersatts av individuella färd sätt som bil, cykel och gång. Flyg och långväga buss mer eller mindre upphörde initialt. Under sommaren ökade istället trycket på hyrbilar, begagnade bilar, husbilar och husvagnar.
- **Ändring av destination och färdlängd:** Restriktionerna i både utrikes resor och längre inrikes resor har gjort att den genomsnittliga färdlängden bör ha minskat betydligt. Från 13 juni rekommenderades maximalt två timmars resväg med bil från hemorten. Att utrikes resor var svåra eller omöjliga att genomföra under sommaren, kombinerat med inreseförbud från utlandet, bör ha lett till en ökad andel inhemska besökare på turistdestinationer i Sverige. Stockholm och andra större städer bör ha upplevt en minskad turism.

I det avslutande Slutsatskapitlet kommer vi att återknyta till dessa hypoteser för att se vilka vi kunnat belägga med stöd från data.

---

<sup>18</sup> Det saknas uppgifter om barn under 6 år i RVU. Barnen börjar i förskoleklass det kalenderår de fyller 6 år (obligatoriskt sedan 2018).



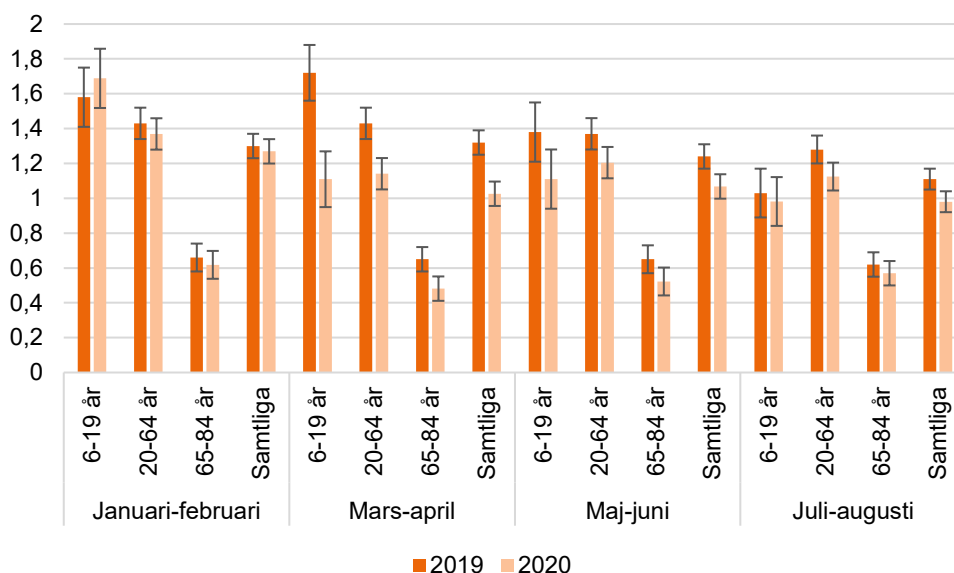
## 2 Total volymförändring efter ålder

Det här kapitlet ägnas åt en analys av hur det totala resandet har förändrats under pandemins första halvår, enligt resvaneundersökningen (RVU 2019–20). Vi delar upp befolkningen i tre åldersgrupper: skolorn 6–19 år<sup>19</sup>, yrkesarbetande 20–64 år samt äldre 65–84 år.

### 2.1 Antal resor

Coronapandemin har haft en kraftig påverkan på hur vi reser, men påverkan har förändrats under tidens gång. Precis i början av pandemin, under perioden mars–april 2020, märks en stor nedgång i alla åldersgrupper jämfört med motsvarande period 2019 (Figur 2.1). Nedgången är –22 procent i mars–april, men minskar till –12 procent i juli–augusti, då resandet också normalt sett är lägre i synnerhet bland skolorn.

Nedgången följer dock olika mönster i olika åldersgrupper, om vi gör en nedbrytning av resandet i andel som reser över huvud taget, och antal resor bland dem som reser.



Figur 2.1. Antal huvudresor per person och dag 2020 jämfört med 2019.

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

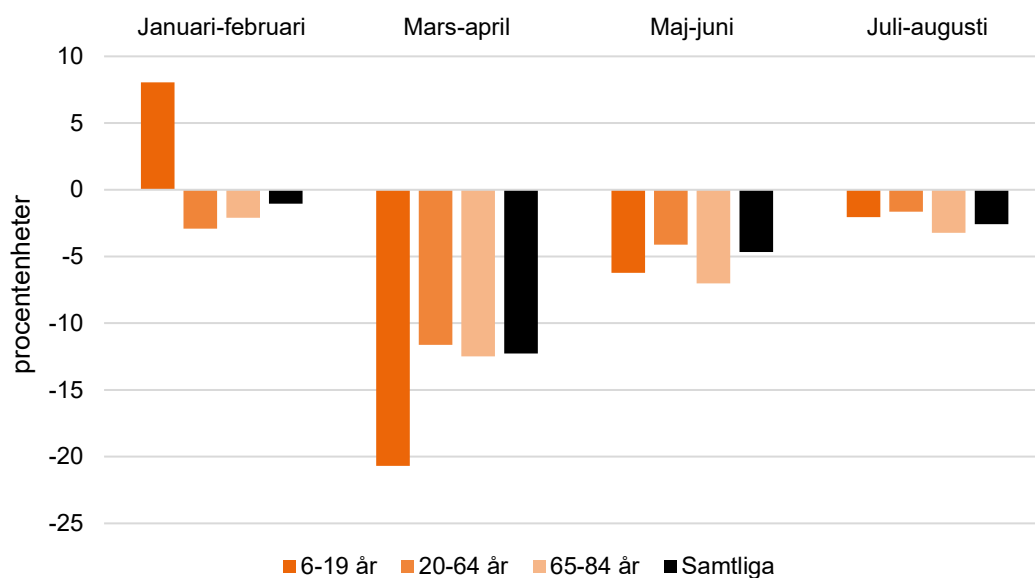
Anm: Siffrorna för 2020 är preliminära. Statistiska osäkerhetsintervall (95 %) är markerade på staplarna.

En förklaring till att resandet minskade under mars–april är att det var en större andel som över huvud taget inte reste under en genomsnittlig dag. I normala fall gör ungefär 70 procent av befolkningen (6–84 år) åtminstone en resa per dag i genomsnitt – andelen är högre bland barn och ungdomar, 80 procent, och i yrkesarbetande åldrar, 75 procent, och lägre bland

<sup>19</sup> Dataunderlaget räcker inte till för att särredovisa gymnasieungdomar.

pensionärer och äldre, 50 procent. Men under mars–april sjönk andelen som reste minst en gång till cirka 60 procent i genomsnitt. Bland barn och ungdomar sjönk andelen som reste med 21 procentenheter, i övriga åldersgrupper samt totalt med 12 procentenheter (Figur 2.2). I relativa termer sjönk andelen som reste mest bland barn och ungdomar och äldre, med en fjärdedel.<sup>20</sup> I yrkesarbetande åldrar sjönk andelen med en sjättedel.

Men den här effekten var övergående, och redan i maj–juni var minskningen av andelen som reste bara 5 procentenheter, och under semestermånaderna juli–augusti var förändringen inom felmarginalen.



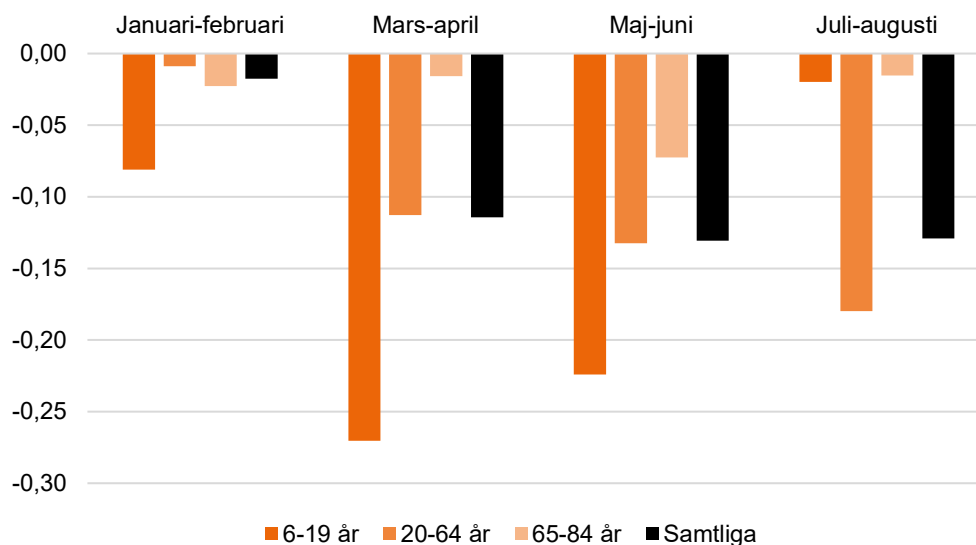
**Figur 2.2. Skillnad i andelen (procentenheter) som gjort minst en förflyttning under en genomsnittlig dag 2020 jämfört med 2019.**

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2020 är preliminära.

Om vi ser på antalet resor bland dem som reste, ser vi ett annat mönster bland åldersgrupperna. I mars–april och maj–juni minskade t.ex. antalet resor mest bland barn och unga, medan de äldre som fortfarande reste inte minskade på sitt antal resor förrän i maj–juni (Figur 2.3). Under juli–augusti gjorde ingen av dessa grupper väsentligt färre resor än vad de gjorde året förut. Om vi däremot tittar på den yrkesarbetande åldersgruppen har dess resande minskat kontinuerligt över alla tre perioderna, och utgör i juli–augusti den enda gruppen som bidrar till den totala resandeminskningen. Minskningen på 0,18 resor per person och dag ska jämföras med 1,77 resor per person och dag som denna grupp gjorde under samma månader 2019, och motsvarar alltså en 10-procentig minskning av antalet resor bland dem som reste.

<sup>20</sup> Samma relativa minskning, eftersom de utgår från olika nivåer. För barn och unga  $-21/80$ , för äldre  $-13/50$ .



**Figur 2.3. Skillnad i genomsnittligt antal huvudresor per person och dag bland personer som gjort minst en resa 2020 jämfört med 2019.**  
 Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.  
 Anm: Siffrorna för 2020 är preliminära.

## Svensk Kollektivtrafik – Kollektivtrafikbarometern

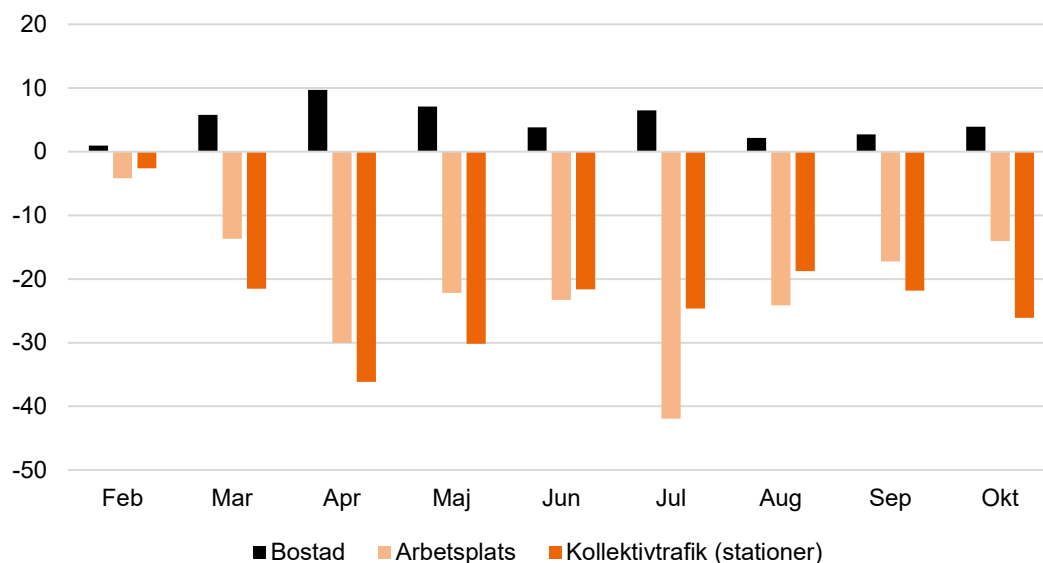
Även enligt Svensk Kollektivtrafik (2020c, diagram s. 3) gick andelen av befolkningen 15–85 år som gjorde en resa på mätdagen ner under våren, som mest i april och maj (cirka 17 procentenheter under andelen 2019). I augusti hade andelen gått tillbaka till samma nivå som 2019. I den nationella resvaneundersökningen (RVU), var skillnaden i andel som mest –12 procentenheter (i mars–april; Figur 2.2). I juli–augusti var skillnaden mellan åren inom felmarginalen (–3 procentenheter).

Enligt Kollektivtrafikbarometern gjorde svenskarna 15–85 år som reste under mätdagen cirka 0,2–0,3 färre resor per person och dag sedan pandemin startade (10–15 procent), jämfört med motsvarande period 2019. Enligt RVU gjordes i genomsnitt 0,11–0,13 färre resor per person som reste i åldern 6–84 år under mars–augusti (6–8 procent; jämför stapeln Samtliga i Figur 2.3).

## Googles platsdata

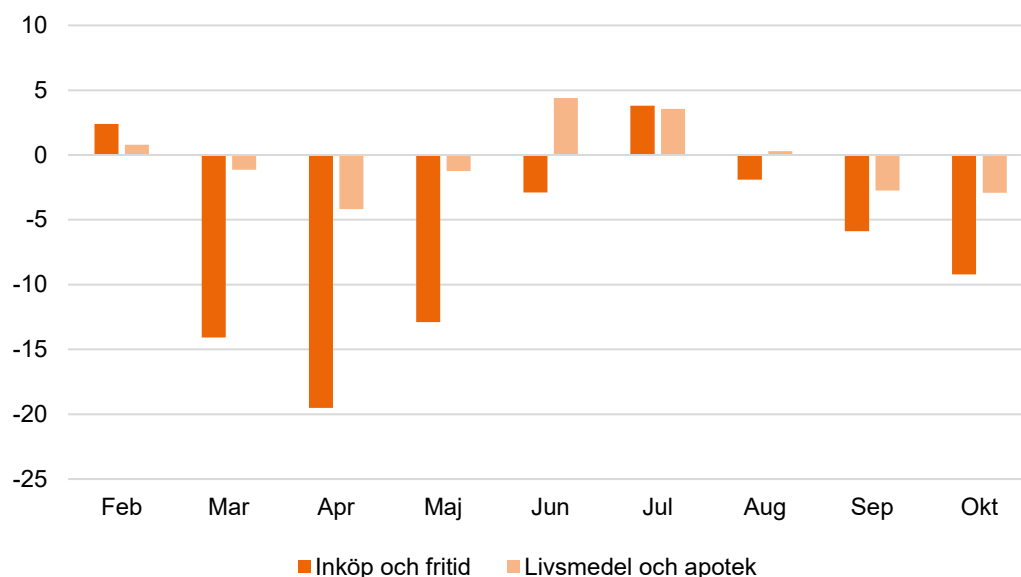
Googles resultat visar att vi under perioden mars–oktober tillbringade 5 procent mer av vår mobilanvändartid i bostaden, 23 procent mindre på arbetsplatsen och 25 procent mindre på kollektivtrafikstationer, jämfört med referensperioden i januari.<sup>21</sup> Att vistelsen i kollektivtrafiken minskar mer än på arbetsplatsen, i synnerhet mars–maj och september–oktober, indikerar ett skifte i färdssätt bort från kollektivtrafik som stämmer väl med minskningen i kollektivtrafikresandet (Figur 2.4; jämför med den nationella resvaneundersökningen i avsnitt 4.1).

<sup>21</sup> Det är således inte skillnaden från föregående år, som i tidigare kapitel. Det innebär att vi här även fångar in säsongsvariationer som t.ex. nedgången på arbetsplatsen under semestermånaden juli. För en mer detaljerad beskrivning av metoden, se avsnitt 1.2.



**Figur 2.4. Medelförändring per månad av besökare (eller tillbringad tid) på kollektivtrafikstationer, arbetsplatser och i bostaden, jämfört med referensdagarna 3 jan–6 feb, procent.**  
Källa: Google (2020).

Tiden för vistelser för "inköp och rekreation" minskar också, med i genomsnitt cirka 8 procent över hela perioden mars–oktober, medan vistelsetiden i "livsmedel och apotek" totalt sett ligger på samma nivå som i januari. Det förekommer dock större variationer under vår och höst: under våren (mars–maj) är vistelse inom "inköp och rekreation" 15 procent lägre än i januari, och i september–oktober 8 procent lägre (Figur 2.5). Inom "livsmedel och apotek" är vistelserna några procent lägre på våren och hösten, vilket dock kompenseras av en motsvarande ökning under sommarmånaderna juni–augusti. Eftersom vi inte känner till säsongsvariationerna kan vi inte säga om dessa variationer är inom det normala.



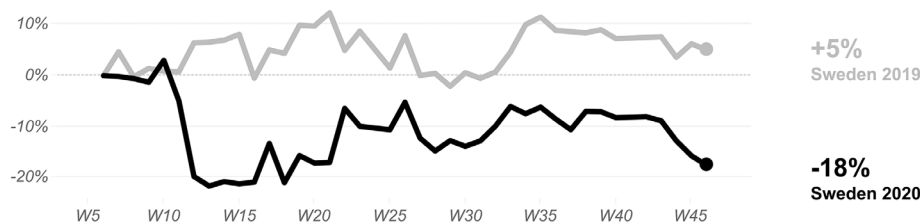
**Figur 2.5. Medelförändring per månad under 2020 av besökare (eller tillbringad tid) i "inköp och rekreation" samt "livsmedelsbutik och apotek", jämfört med baslinjedagarna 3 jan–6 feb, procent.**  
Källa: Google (2020).

## Telias mobilmastdata

En jämförelse mellan nivåerna 2019 och 2020 visar att resandet minskade med 25–30 procent i mars–maj t.o.m. v. 21 (Kristi Himmelsfärd), med 10–15 procent under sommaren och med cirka 20 procent vid skolstart i augusti (från v. 34) (Figur 2.6). Efter skolornas höstlov v. 44 har Folkhälsomyndigheten infört flera regionala restriktioner, och resandet har konstaterats minskat ytterligare efter det.<sup>22</sup>

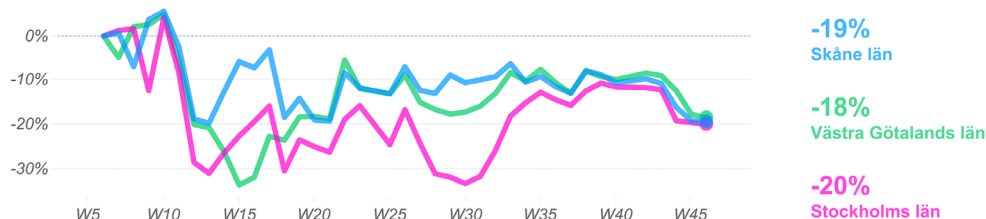
### Change in the number of daily trips within Sweden

Compared to week 6 (3 February - 9 February)



### Change in the number of daily trips to, from and within three major counties

Compared to week 6 (3 February - 9 February)



**Figur 2.6. Förändring i antal förflyttningar enligt Telias mobilmastdata fram till 15 november, med referensperiod 3–9 februari.**

**Övre diagrammet:** resandet i Sverige 2019 i grått och 2020 i svart. Avståndet mellan kurvorna visar alltså skillnaden mot samma vecka föregående år.

**Undre diagrammet:** resandeförändringen jämfört med referensveckan i de tre storstads länen.

Procentsiffrorna till höger anger förändringen den senaste veckan, jämfört med referensperioden.

Källa: Telia (2020a).

Vi har inte tillgång till 2019 års nivåer i respektive storstads län, men om vi antar att de inte avviker alltför mycket från rikets kan vi konstatera att resandet minskade snabbast i Stockholms län där det också förblev mindre under längst tid, 20–30 procent under normal nivå vilket höll i sig över sommaren. I Västra Götaland minskade resandet kraftigt runt påsken, men i Skåne skedde då i stället en återhämtning. I Skåne och Västra Götaland stabiliserade sig resandet på 10–15 procent under, redan efter Kristi Himmelsfärd. Från höstterminens start har nivåerna legat lika långt under i alla tre länen, samma som riket (–20 procent). Telia publicerar även resultat om resandet inom de nordiska länderna (Figur 2.7). Enligt dem var minskningen av resandet i Sverige mindre än i de nordiska grannländerna under mars, men från juni månad har minskningen varit större.

<sup>22</sup> De senaste veckorna som är i november kan vi inte jämföra med några egna resultat.

### Change in the number of trips

Compared to week 6 (3 February - 9 February)

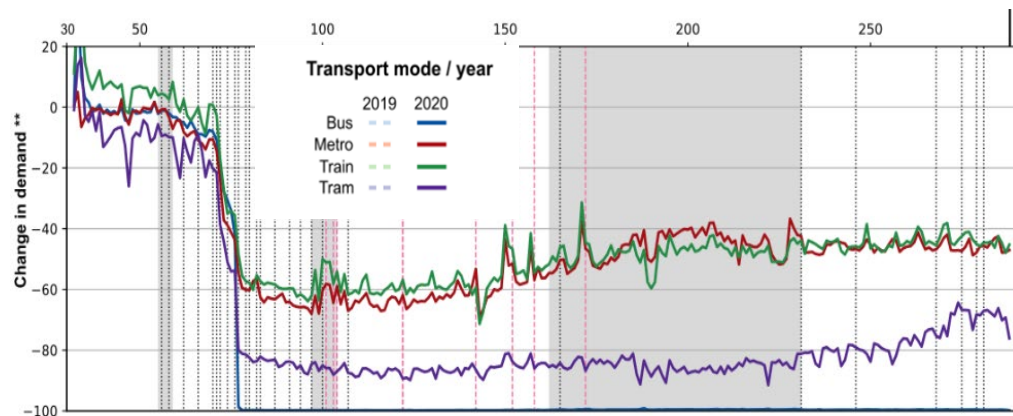


Due to system maintenance, week 24 (all countries) and week 41 (Sweden) have been excluded from the analysis

**Figur 2.7.** Det totala resandets förändring enligt Telias mobilmastdata fram till 15 november 2020, med referensperiod 3–9 februari (W6). Resandet inom Norge, Danmark, Sverige och Finland. Procentsatsen ovanför varje land anger förändringen den sista mätveckan, jämfört med referensperioden. Källa: Telia (2020b).

### Analys av SL:s Accesskort samt Skånetrafiken och Västtrafik

Resandet med tunnelbana och pendeltåg minskade båda med cirka 60 procent från mitten på mars fram till början av juni, precis före sommarlovet (Figur 2.8), den skuggade perioden mellan dag 160 och dag 230). Under sommaren är resandet generellt sett lägre, och skillnaden mot året innan minskade då till cirka –40 procent för tunnelbana och cirka –50 procent för pendeltåg. I augusti ökar resandet igen, men skillnaden på cirka –45 procent mot året innan består.



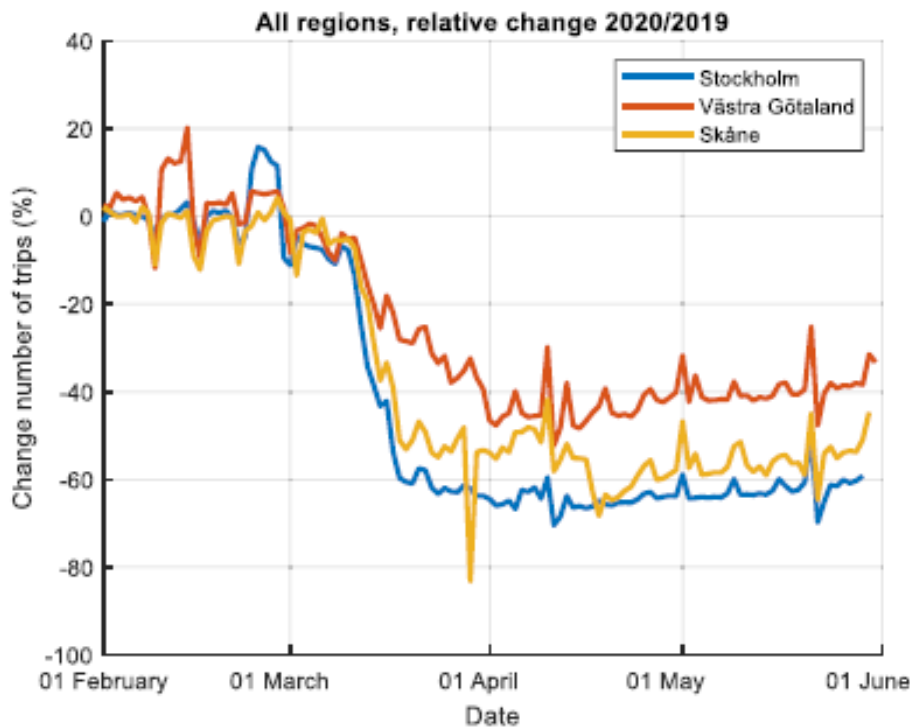
**Figur 2.8.** Förändringen av resandet med kollektivtrafik i Stockholms län fram till 14 oktober, enligt Accesskortsdata, 2020 jämfört med 2019. Procent. Den horisontella skalan är antal dagar från årsskiftet 2019/20. Gråa fält innebär skollov. Vertikala röda streckade linjer är allmänna helgdagar. Gråa streckade linjer avser datum för myndighetsbeslut som påverkar resandet med kollektivtrafik.

Källa: AB Storstockholms Lokaltrafik, bearbetat av KTH, [people.kth.se/~jenelius/corona\\_pt/](https://people.kth.se/~jenelius/corona_pt/).



I Jenelius och Cebecauer (2020) jämförs resandet under coronapandemin i Stockholms län även med resandet i Västra Götalands och Skåne län (Figur 2.9).

I Skånetrafiken användes data endast från bussar och i Västtrafik från bussar, spårvagn och regionaltåg (ej färjor). I Skåne och Västra Götaland användes inte data från valideringar utan från biljettförsäljning samt sensorer för automatisk trafikankräkning (ATR<sup>23</sup>). Diagrammet sträcker sig bara till den 1 juni, så den återhämtning som skedde under sommaren och början av hösten syns inte här.



Figur 2.9. Daglig relativ förändring av resandet i de tre storstadslänen. Resandet omfattar olika många trafikslag och mäts på olika sätt i de tre länen, se löptexten.  
Källa: Jenelius och Cebecauer (2020).

Medan resandet i Stockholms län som sagt minskade med drygt 60 procent, stannade minskningen i Skåne under april och maj på cirka -55 procent (under påsklovet i början av april snarare omkring -50 procent). I Västra Götaland var minskningen runt -40 procent, under påsklovet omkring -45 procent. Dessa skillnader kan delvis spegla att smittspridningen under våren var absolut störst i Stockholm, men också regionala skillnader i näringslivsstruktur och alternativa transportmöjligheter (kollektivtrafikandel).

### *Resor per biljettyp i Storstockholm*

Resandet i Storstockholm minskade i mars med alla biljettyper, men enkelbiljetter och reskassa ökade gradvis igen fram till slutet av juli. De resenärer som fanns kvar bytte från mindre flexibla biljettyper (periodkort) när resandet minskade och osäkerheten ökade. Resor på rabatterade periodbiljetter ökade från maj fram till sommaren, och stannade sedan på en nivå på ungefär 35 procent lägre än 2019.

<sup>23</sup> På engelska APC, Automatic Passenger Count

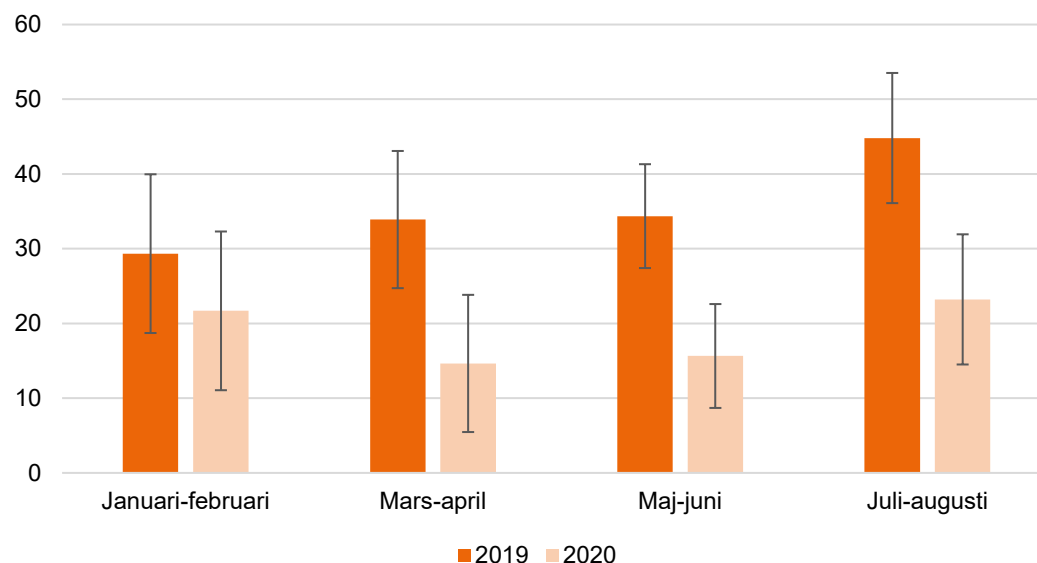
Resandet på korta periodbiljetter (en–sju dagar), som främst används av turister, minskade med 90 procent under våren, men ökade till cirka –80 procent under sommaren och hösten. Resandet på rabatterade korta periodbiljetter ökade något snabbare än resandet till ordinarie pris.

### *Aktiva kort och resor per kort i Storstockholm*

En uppdelning av Accesskortet (periodbiljett och reskassa i Storstockholm) i kort som används minst en gång per dag och kort som inte används, visar att antalet aktiva kort per dag minskade med cirka 60 procent från mitten av mars, ökade något i maj fram till sommarlovet, och ännu mer från skolstarten i slutet av augusti, då antalet aktiva kort var ungefär 45 procent lägre än 2019. Antalet resor per aktivt kort var relativt stabilt på drygt 2 resor per dag, med bara en liten minskning 2020, cirka –5 procent.

## 2.2 Reslängd

För att analysera hur reslängden förändrats använder vi återigen den nationella resvaneundersökningen (RVU). Den genomsnittliga längden för en huvudresa har halverats under pandemin (Figur 2.10).

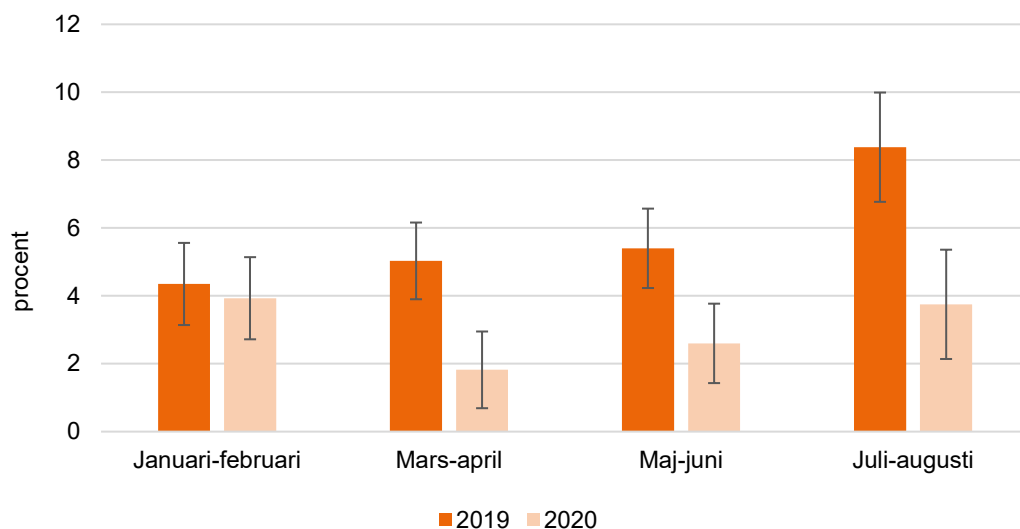


**Figur 2.10. Genomsnittlig längd för huvudresor 2020 jämfört med 2019, kilometer.**

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2020 är preliminära. Statistiska osäkerhetsintervall (95%) är markerade på staplarna.

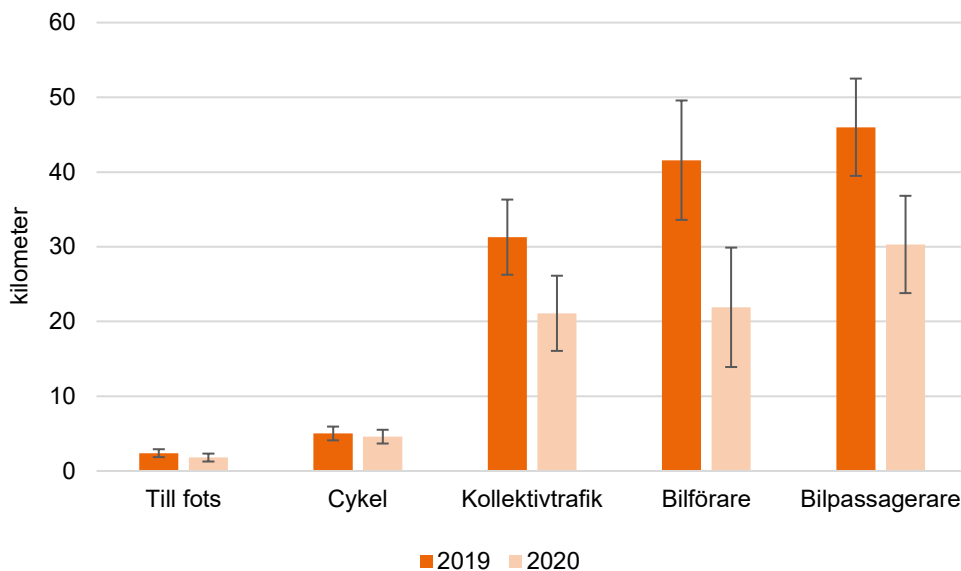
Den sannolikt viktigaste förklaringen är att vi gjort färre riktigt långa resor. En viktig orsak till det är att andelen resor längre än 10 mil har halverats sedan pandemin inleddes (Figur 2.11). Minskningen har bestått under hela den undersökta perioden.



**Figur 2.11. Andel långväga huvudresor (100 km eller längre) 2020 jämfört med 2019, procent.**  
 Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.  
 Anm: Siffrorna för 2020 är preliminära. Statistiska osäkerhetsintervall (95 %) är markerade på staplarna.

Studerar vi hela perioden mars–augusti ser vi att nedgången i reslängd gäller framförallt bil som förare eller passagerare, men även resenärerna med kollektivtrafik har kortare genomsnittlig sträcka (Figur 2.12, kollektivtrafik inkluderar här även långväga kollektivtrafik).

För förflyttningar till fots och med cykel minskar visserligen medelvärdesskattningen en aning, men skillnaden är mindre än den statistiska urvalsosäkerheten. En promenad till fots är alltså cirka 2 kilometer i genomsnitt, och en cykeltur cirka 5 kilometer.<sup>24</sup>



**Figur 2.12. Genomsnittlig längd för huvudresor efter huvudsakligt färdssätt, mars–augusti 2020 jämfört med 2019, kilometer.**  
 Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.  
 Anm: Siffrorna för 2020 är preliminära. Statistiska osäkerhetsintervall (95 %) är markerade på staplarna.

<sup>24</sup> Till osäkerheten i skattningen av just reslängd bidrar förutom att antalet observationer är relativt få även att variationen i reslängd är relativt stor, med många korta förflyttningar och några få mycket långa.

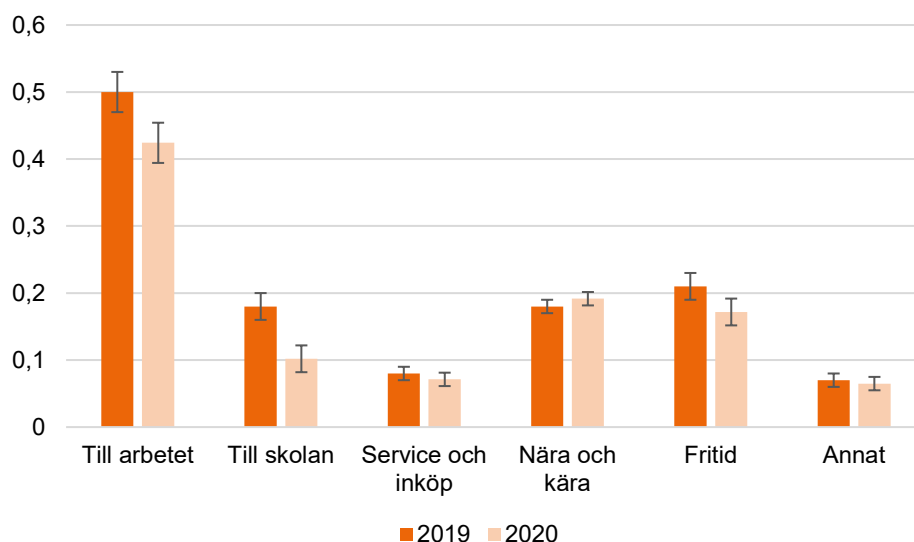


## 3 Förändringar i ärenden

I detta kapitel studerar vi hur fördelningen av resärenden förändrats under pandemin, dels med den nationella resvaneundersökningen, dels med övernattningsstatistik från Tillväxtverket.

### 3.1 Ärenden i resvaneundersökningen

I avsnitt 1.2 presenterades en hypotes om att de inställda arbets- och skolresorna skulle kunna öka antalet inköps- och fritidsresor. Detta eftersom ärenden som tidigare utförts på hemväg från arbetet skulle ha kunnat bli egna ärenden, och för att insparad restid kan utnyttjas till andra ändamål som inkluderar andra resor. I resultaten från RVU ser vi mycket riktigt en minskning av framför allt arbets- och skolresor för månaderna mars–augusti under 2020 jämfört med 2019 (Figur 3.1). Antalet arbetsresor minskade med 15 procent, och resor till skola och utbildning med 43 procent. Dock verkar även fritidsresorna ha minskat något (18 procent, ej signifikant på 95 %-nivå) och det märks heller ingen ökning vad gäller övriga ärenden, utan de håller sig på ungefär samma nivå som 2019. Det minskade arbets- och skolresandet verkar således inte ha inneburit fler resor i andra ärenden. Totalt minskade antalet huvudresor med 16 procent under perioden.



Figur 3.1. Antal huvudresor per person och dag efter huvudsakligt ärende för månaderna mars–augusti 2020 jämfört med 2019.

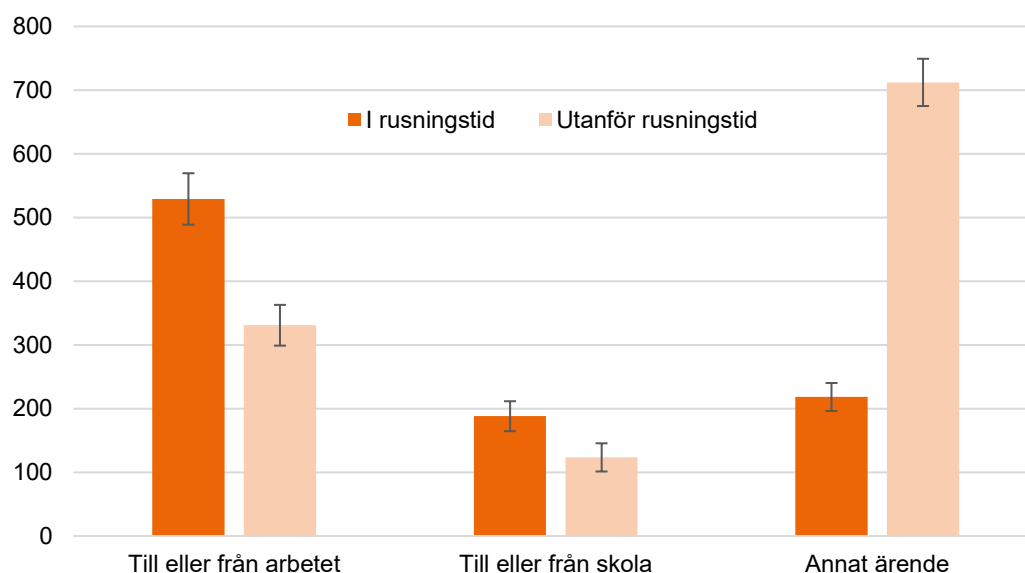
Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2020 är preliminära. Statistiska osäkerhetsintervall (95 %) är markerade på staplarna.

## 3.2 I rusningstid

I detta avsnitt beskrivs förändringar av när i tiden vi genomför resor. Vi definierar rusningstid för resande kl. 6–9 och 15–18 måndag till fredag. Det innebär att 30 av veckans totalt 168 timmar ingår i rusningstid, eller 18 procent av tiden. Vi använder mars–augusti 2019 som referensperiod och redovisar sedan förändringar i motsvarande period 2020.

Under mars–augusti 2019 startade 940 ( $\pm 50$ ) miljoner huvudresor i rusningstid och 1 170 ( $\pm 50$ ) miljoner utanför rusningstid. Det innebär att nästan hälften av alla resor, 46 procent, startade i rusningstid. Resor till eller från arbete respektive skola startade främst i rusningstid, medan resor för andra ärenden främst startade utanför rusningstid (Figur 3.2). Resor till arbete eller utbildning utgör cirka tre fjärdedelar av resorna i rusningstid.

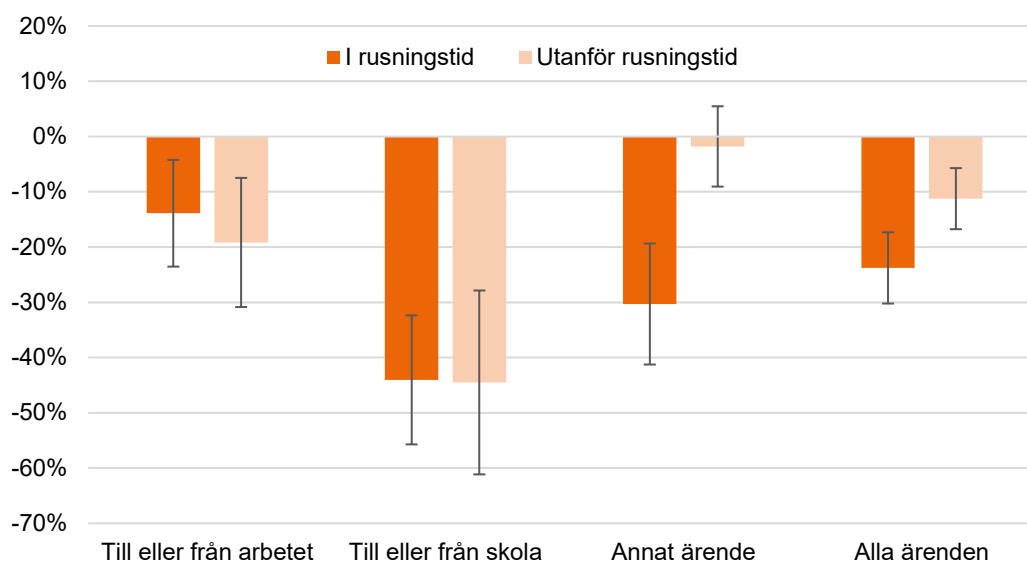


**Figur 3.2.** Antal miljoner huvudresor under mars–augusti under 2019 efter ärendekategori och om resan påbörjas i eller utanför rusningstid. Rusningstid definieras som kl. 6–9 och 15–18 måndag–fredag.

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Statistiska osäkerhetsintervall (95 %) är markerade på staplarna.

Jämfört med mars–augusti 2019 minskade antalet huvudresor i rusningstid med 24 ( $\pm 6$ ) procent och 11 ( $\pm 6$ ) procent utanför rusningstid under motsvarande period 2020. Alltså minskade antalet huvudresor i rusningstid mer än utanför rusningstid under coronapandemin (Figur 3.3).



**Figur 3.3. Antal huvudresor under mars-augusti 2020 jämfört med motsvarande period 2019, efter ärendekategori och om resan påbörjas i eller utanför rusningstid. Rusningstid definieras som kl. 6–9 och 15–18 måndag–fredag.**

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2020 är preliminära. Statistiska osäkerhetsintervall (95 %) är markerade på staplarna.

Det har skett en statistiskt tydlig minskning från 2019 av antalet resor till eller från arbete respektive skola såväl i som utanför rusningstid. Men det finns ingen statistiskt säkerställd skillnad för respektive resående mellan i och utanför rusningstid. När det gäller huvudresor för andra ärenden, däremot, är det en tydlig skillnad mellan förändringarna i och utanför rusningstid. I rusningstid har det skett en tydlig minskning av antalet resor för andra ärenden, men utanför rusningstid finns ingen statistiskt säkerställd minskning från 2019 (Figur 3.3).

Den stora och tydliga minskningen av antal resor till eller från skolor är väntad eftersom många skolor och universitet stängdes en tid och undervisningen istället bedrevs på distans. När det gäller resor till eller från arbetet har minskningen varit mindre, åtminstone i rusningstid. Detta trots permitteringar och uppmaningar att arbeta på distans. Samtidigt är det naturligtvis många som saknar förutsättningar att arbeta på distans, så ur det perspektivet är kanske förändringen rimlig. De som har andra ärenden har minskat sitt resande i just rusningstid.

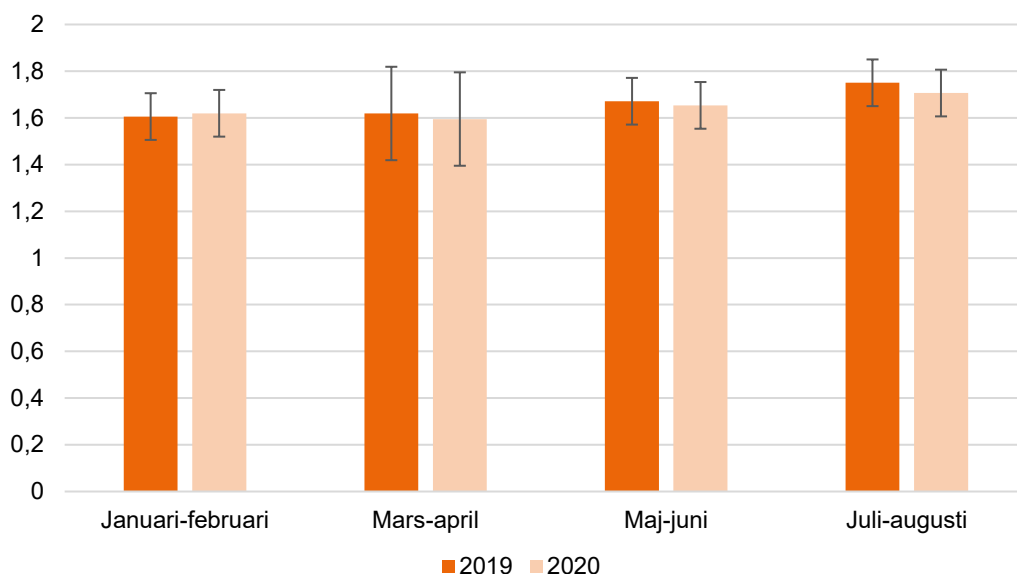
## Svensk Kollektivtrafik – Kollektivtrafikbarometern

Även enligt Kollektivtrafikbarometern minskade antalet skolresor under pandemins inledning, men till skillnad från i Figur 3.1 även att besöka släkt och vänner (som ingår i vad vi kallar *Nära och kära*) (Svensk Kollektivtrafik 2020c). Inte heller kan vi i RVU se att inköpsresor eller resor till fritidsaktiviteter ökat sin andel av resorna. Tvärtom, enligt RVU *minskade* ärendet *Service och inköp* med 37 procent i mars–april för att i senare perioder återgå till samma nivåer som 2019. Sett till hela perioden mars–augusti har andelen skolresor minskat och andelen *Nära och kära* ökat, medan övriga ärendeandelar ligger kvar på tidigare nivåer.

### 3.3 Reskedjor

Reskedjor har studerats på två sätt, dels som antal delresor per huvudresa som presenteras här, dels som andel anslutningsresor med cykel som presenteras nedan under avsnitt 4.1 Färdsätt i resvaneundersökningen.

Delresor räknas mellan två ärenden, medan huvudresor räknas mellan två "huvudresepunkter", dvs. punkter där man normalt sett tillbringar mycket tid som hemmet, fritidshus, arbetsplats, och skola. Under en huvudresa kan flera delresor göras, med olika andra ärenden.<sup>25</sup>



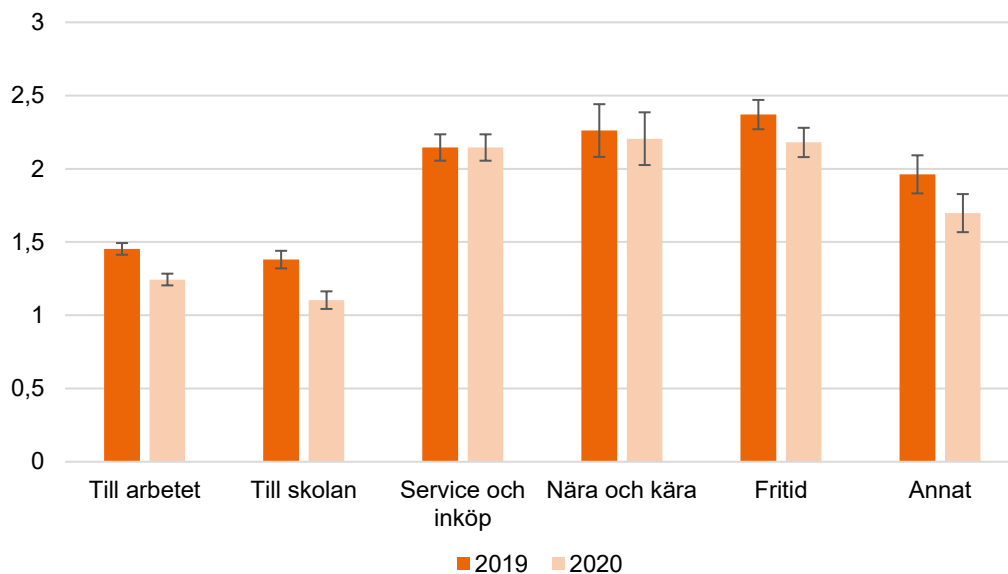
**Figur 3.4. Antal delresor per huvudresa under mars–augusti under 2020 jämfört med 2019.**  
Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.  
Anm: Siffrorna för 2020 är preliminära. Statistiska osäkerhetsintervall (95 %) är markerade på staplarna.

Av Figur 3.4 framgår att antalet delresor per huvudresa är mer eller mindre konstant (möjligen något mindre under semestermånaderna 2020). Fördelar vi huvudresorna efter dess huvudsakliga ärenden ser vi dock skillnader. För hela perioden mars–augusti har antalet delresor vid arbets- och skolresor en statistiskt säkerställd minskning, medan förändringen för övriga ärenden ligger inom felmarginalen (Figur 3.5). Att antalet delresor per huvudresa inte har förändrats på totalnivå under pandemin beror således på en omfördelning av andelen resor i olika ärenden. Enligt Figur 3.1 minskade som bekant framför allt antalet arbets- och skolresor. Eftersom det i normalfallet görs hälften så många delresor vid huvudresor i dessa ärenden än vid resor i övriga ärenden, blir antalet delresor per huvudresa fler när andelen arbets- och skolresor blir mindre.

En slutsats av resultatet är att vi i samband med en arbets- eller skolresa uträttade färre andra ärenden under 2020 än under 2019, t.ex. inköp eller fritidsaktiviteter.

<sup>25</sup> Detta innebär att arbets- och skolresor i normalfallet är en huvudresa med en delresa (ett ärende), medan huvudresor i andra ärenden som *service och inköp* eller *nära och kära* i normalfallet är en huvudresa med två delresor (en tur- och en returresa).





Figur 3.5. Antal delresor per huvudresa under mars–augusti under 2020 jämfört med 2019 efter huvudsakligt ärende. Notera att huvudresor som inte är till arbete eller skola oftast är tur- och returresor, dvs. två delresor, medan huvudresor till arbete eller skola endast är en delresa om det inte görs något annat ärende på vägen. Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen. Anm: Siffrorna för 2020 är preliminära. Statistiska osäkerhetsintervall (95 %) är markerade på staplarna.

## 3.4 Diskussion

Här går vi igenom några av de viktigaste förklaringarna till minskade arbets- och skolresor, med hjälp av andra, delvis externa datakällor.

### Distansarbete, -tjänster, -skolgång

Vi kan ställa minskningen av arbetsresor i relation till andra undersökningar om distansarbete, t.ex. i resvaneundersökningen RVU Sverige 2011–16. Som distansarbete räknas där "arbete som helt eller delvis kan utföras på annan plats än den vanliga arbetsplatsen, t.ex. hemmet". Till distansarbete räknas dock inte att,

- arbeta på väg till eller från jobbet (t.ex. läsa en rapport på bussen),
- ta med sig arbete hem efter jobbet,
- göra ett tjänsteärende samt,
- tillfälligt arbeta hemma p.g.a. sjukt barn eller dylikt. (Trafikanalys 2013)

Där kan man till exempel inhämta att 3,5 procent av de förvärvsarbetande arbetade hemifrån på måtdagen, medan 15,5 procent svarade att de också arbetar hemifrån, men inte just på måtdagen.<sup>26</sup> Vi kan då tolka summan av dessa siffror som den potentiella andelen av de förvärvsarbetande som relativt enkelt kan ställa om till att arbeta hemifrån om nöden kräver. Kanske är det en tillfällighet men siffran stämmer bra överens med minskningen av arbetsresorna under pandemin i Figur 3.1.

<sup>26</sup> RVU Sverige 2011–16. Se även Trafikanalys (2017).

Självklart finns det en större potential att arbeta på distans och mötas på distans om arbetet anpassas därefter på grund av ett yttre tvång, samt om tekniker, programvara och hårdvara för distansarbete och distansmöten sprids mer allmänt. Inte minst behöver människor ställa om sina vanor och beteenden till en tillvaro i ett arbetsrum i hemmet och framför skärmar, vilket är en stor omställning av arbetsmiljön.

Vi har gått igenom samtliga yrkeskategorier enligt SCB:s yrkesklassificering och statistik (SCB 2020c), och gjort en bedömning av potentialen för distansarbete. Yrkesklassificeringen på fyrsiffernivå har 429 yrkeskategorier som klassificerades efter om de,

- inte kan jobba på distans,
- delvis kan jobba på distans, eller
- kan jobba heltid på distans.

Resultatet blev att cirka 13 procent av arbetskraften kunde jobba heltid på distans, och 25 procent delvis, vilket ger en potential någonstans i spannet 13–38 procent.<sup>27</sup> Det maximala värdet är förvisso dubbelt så högt som siffran från RVU, men med rätt teknologi och nya arbetsvanor kan det gå att trimma upp andelen.

Det pågick till exempel redan innan pandemin en utveckling av vård på distans genom mobiltelefonen, och det pågår en digitalisering och sensorisering<sup>28</sup> av i stort sett alla verksamheter.

Undervisning på avstånd har varit mindre vanlig i Sverige på grund av restriktioner i skollagen, men dessa är på grund av pandemin på väg att luckras upp. Det har till exempel införts tydligare bestämmelser i skollagen om möjligheterna till fjärr- och distansundervisning, som kommer att träda i kraft 1 juli 2021.<sup>29</sup>

Allt detta sammantaget gör att pandemin verkar påskyndande på en utveckling där alltfler tjänster och verksamheter kommer att utvecklas, där fysiska avstånd blir av mindre betydelse. Det borde innebära att ekonomin kommer att bli allt mer frikopplad från fysiska transporter, vilket har varit en förutsägelse i många decennier (så kallad fränkoppling), i spåren av klimathot och transporternas negativa påverkan på miljö, hälsa och säkerhet.

## Andra orsaker till minskat antal arbetsresor

Förutom effekten av distansarbete har en stor andel av arbetskraften blivit deltidspmitterad under kortare eller längre perioder, och vissa branscher har även drabbats av arbetslöshet. Under en period i början på pandemin stängde bil- och lastbilstillverkare verksamheten, vilket berörde många. Den verksamheten har senare kommit igång igen, men inom till exempel butikshandel, hotell- och restaurangnäring, transport- och resenäring och kultur, är nedgången i efterfrågan och sysselsättningen mer långvarig (i Figur 3.6 visas Tillväxtverkets statistik över antalet beviljade ansökningar om statligt stöd för korttidsarbeten, per bransch). Totalt omfattas 588 000 anställda av beviljade ansökningar om stöd för korttidsarbeten, motsvarande cirka 12 procent av arbetskraften. Eftersom nedsättningen av arbetstiden varierar mellan 20 och 80

<sup>27</sup> En något mer utförlig beskrivning av klassificeringsmetoden ges i Bilagan. Centrum för epidemiologi och samhällsmedicin (CES) vid Region Stockholm uppskattar andelen yrken enligt SSYK4 som kan vara mindre än 50 % på jobbet till 36 procent, motsvarande 33 procent av de anställda (31 procent om man inkluderar gruppen med okänt yrke bland dem som inte kan jobba på distans; se Bilaga; CES 2020). Korrelationen med vår klassificering "helt eller delvis på distans" är 0,67.

<sup>28</sup> T.ex. installationer av små sensorer och kameror för distansövervakning av system och personer.

<sup>29</sup> Prop. 2019/20:127, bet. 2019/20:UbU23, *Fjärrundervisning, distansundervisning och vissa frågor om entreprenad*

procent, och även hur lång tid som ansökningarna beviljats, är det svårt att exakt räkna om detta till minskat arbetsdagar och minskat arbetsresande. Att det har en betydelse torde dock vara klarlagt.



**Figur 3.6. De största branscherna som omfattas av stöd till korttidsarbete (permittering), mellan 20 och 80 procent av arbetstiden, beviljat fram till 2020-11-09. Diagrammet visar endast det ackumulerade antalet beviljade anställningar, inte omfattning i arbetstid eller antal arbetsdagar.**  
Källa: Tillväxtverket (2020a)

Antalet arbetslösa har stigit under året, vilket också bör ha bidragit till ett minskat arbetsresande. I oktober fanns det 101 000 fler arbetslösa än i oktober 2019 (SCB 2020a) vilket motsvarar en ökning med 1,8 procentenheter till en arbetslöshet på 7,8 procent. Antalet sysselsatta uppgick till 5 062 000, vilket var en minskning med 76 000 personer jämfört med oktober 2019.<sup>30</sup>

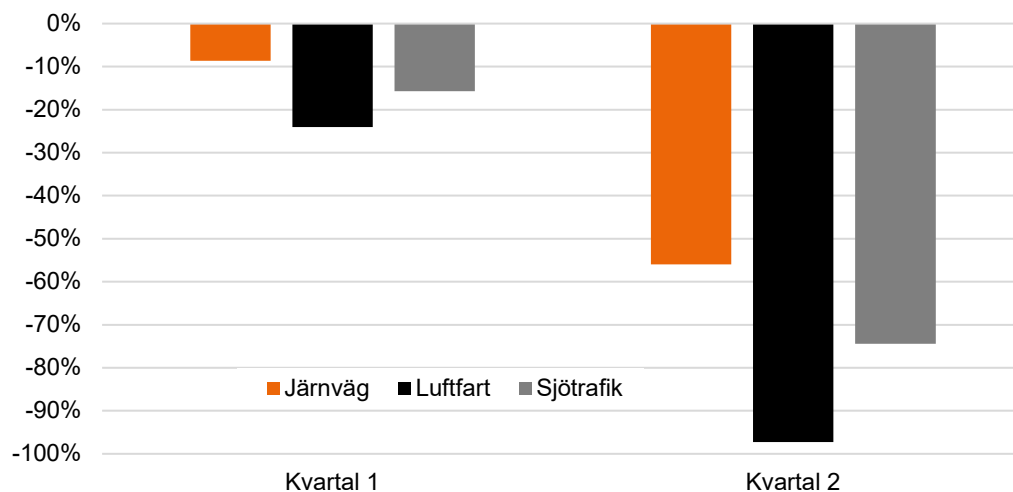
<sup>30</sup> För en förklaring av begreppen *arbetslös* och *sysselsatt*, se Ekonomifakta (2020-07-01).



## 4 Förändringar i färdssätt

Det finns statistik över antal resor, alternativt antal passagerare, per kvartal för trafikslagen järnväg, luftfart och sjötrafik. Det innebär möjligheter att göra jämförelser mellan totalt antal resor eller passagerare med järnväg, luftfart och sjötrafik på kvartalsnivå. Det saknas dock specifik statistik för personresor med vägtrafik på kvartalsnivå.

För järnväg, luftfart och sjötrafik skedde en viss minskning (–9 till –24 procent) av antalet resor (passagerare) första kvartalet 2020 jämfört med första kvartalet 2019. Under andra kvartalet ökade nedgången av antal resor/passagerare kraftigt till –56 procent för järnväg, –97 procent för luftfart och –74 procent för sjötrafik (Figur 4.1).



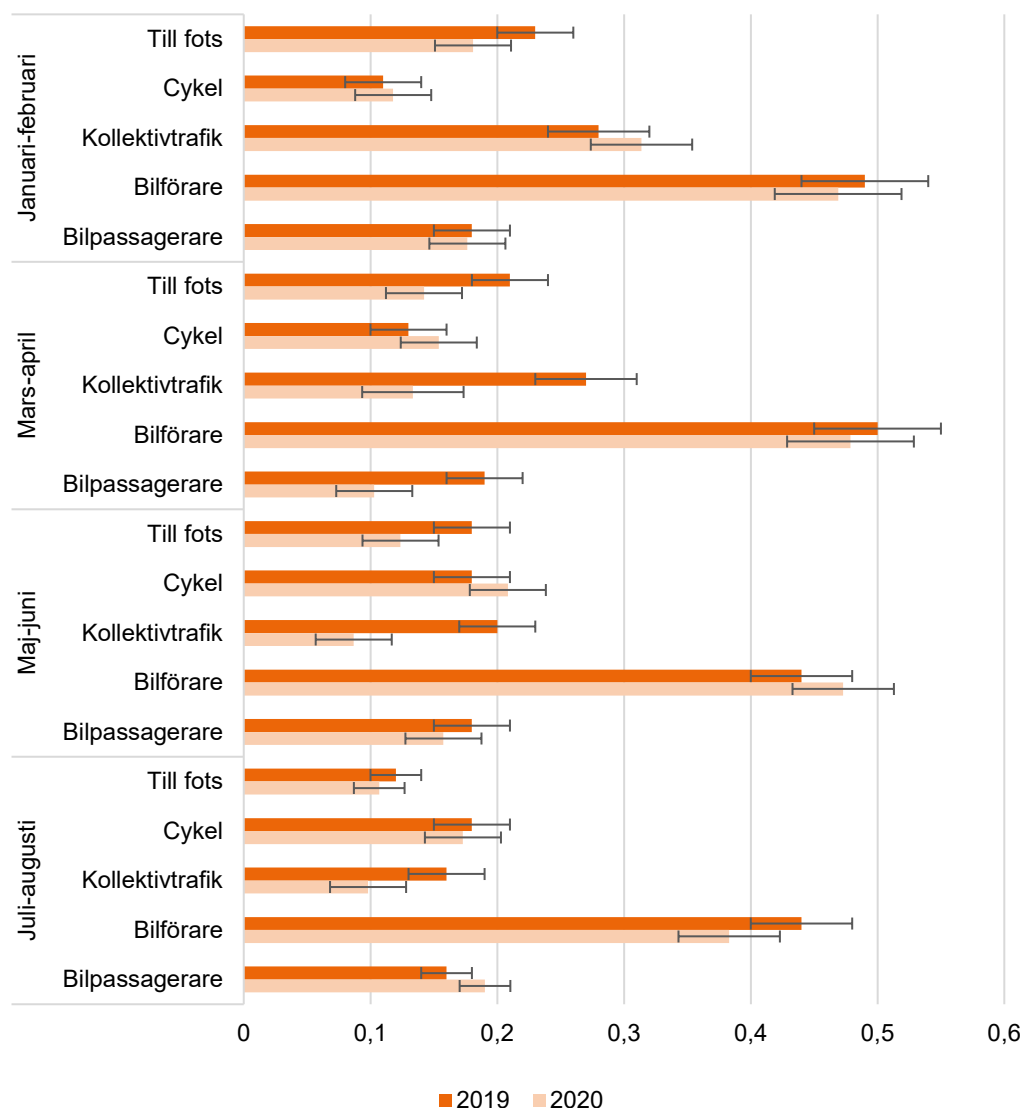
**Figur 4.1. Antal resor/passagerare med järnväg, luftfart och sjötrafik. Procentuell skillnad per kvartal 2020 jämfört med motsvarande kvartal 2019.**  
Källa: Trafikanalys/Transportstyrelsen.

Personresor med järnväg och luftfart har så gott som uteslutande syftet att resa till en given destination. Resor med sjötrafik har dock ofta en helt annan karaktär. Här är det i stor utsträckning upplevelsen ombord som är syftet med resan, medan destinationen har mer underordnad betydelse. Konsekvenserna för personresor med sjötrafikens fartyg torde vara mer jämförbart med hotell- och restaurangnäringen än med övriga trafikslags persontransporter.

### 4.1 Färdssätt i resvaneundersökningen

Vi har försökt undersöka hur användningen av olika färdssätt förändrats under pandemin, trots att den nationella resvaneundersökningen inte riktigt är designad för att kunna bryta ned resultaten på sådan detaljerad nivå. Vi har ändå kunnat få fram vissa resultat om färdssätten genom att samla ihop resultaten i tvåmånadersperioder och även för pandemins första halvår, mars–augusti. Resultaten visar att tre färdssätt minskade kraftigt i pandemins början: gång,

kollektivtrafik och bil som passagerare (Figur 4.2). Medan det gjordes en tredjedel färre förflyttningar till fots per person och dag i mars–april, minskade kollektivtrafikresorna och bil som passagerare med hälften. Minskningarna består både av en minskning av andelen som reser över huvud taget, och av antalet resor bland dem som förflyttar sig minst en gång per dag (jämför med Figur 2.2 och Figur 2.3).



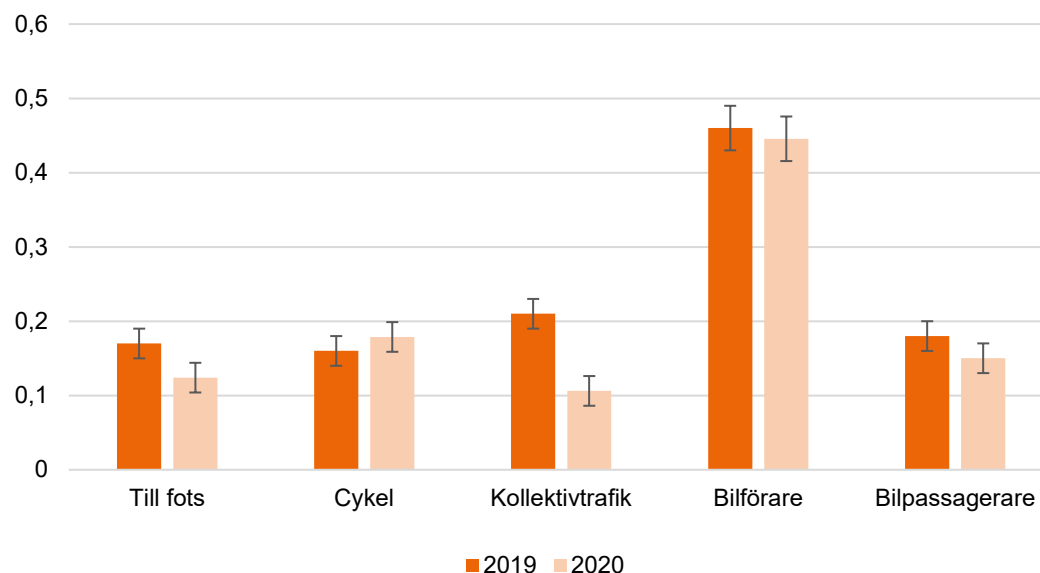
**Figur 4.2. Antal resor i genomsnitt per person och dag (inklusive dem som inte reser) för olika färdssätt under 2019 respektive 2020, efter tvåmånadersperiod.**

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2020 är preliminära. Statistiska osäkerhetsintervall (95 %) är markerade på staplarna.

Redan i nästföljande period, maj–juni, hade dock resandet som bilpassagerare återgått till normala nivåer, förflyttningar till fots gick inte längre att skilja från 2019 års nivå, men kollektivtrafikresandet låg kvar på hälften. Fortfarande i juli–augusti låg kollektivtrafikresandet kvar på en signifikant lägre nivå än 2019. Antalet resor med cykel eller i bil som förare ändrade sig inte signifikant, vare sig mellan dessa tvåmånadersperioder eller vid jämförelse med motsvarande period 2019.

Efter denna inblick i dynamiken av valet av färdssätt över det första halvåret kan vi, för att få säkrare skattningar, slå ihop data från alla månader efter pandemins inträde, mars–augusti, och jämföra med motsvarande period 2019. Då ser vi att förflyttningar till fots minskade med 27 procent, och resandet med kollektivtrafik just halverades över sexmånadersperioden (Figur 4.3). Förflyttningar med cykel, som bilförare och som bilpassagerare ändrades inte tillräckligt markant för att kunna särskiljas från nivåerna 2019.



**Figur 4.3. Förändring av antal resor i genomsnitt per person (inklusive dem som inte reser) för månaderna mars–augusti mellan 2019 och 2020.**

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

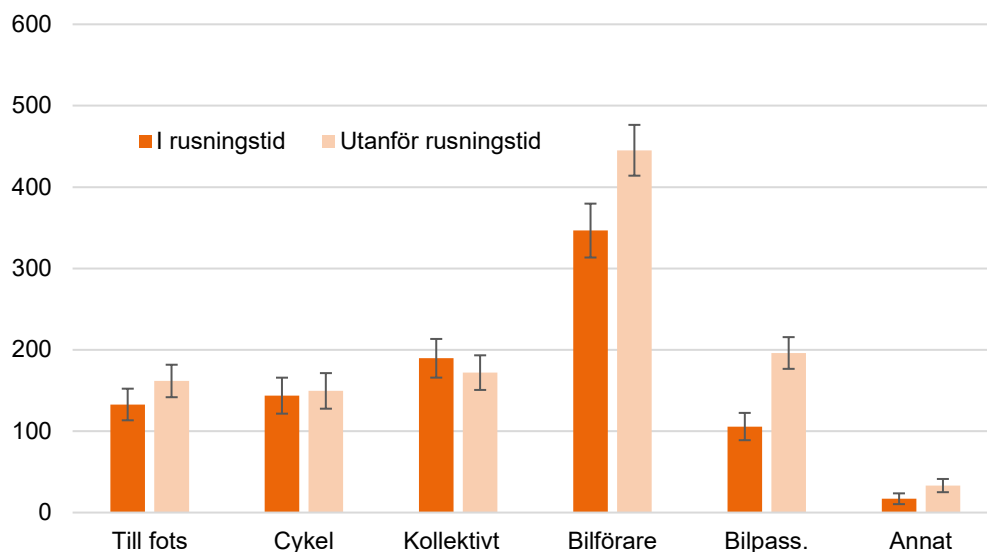
Anm: Siffrorna för 2020 är preliminära. Statistiska osäkerhetsintervall (95 %) är markerade på staplarna.

Det är intressant att se att resultatet för kollektivtrafiken stämmer väl överens med mätningarna från storstadsregionerna i avsnitt 2.1, trots olikheterna i metod och begrepp (Figur 2.8, Figur 2.9). Kollektivtrafikresandet i dessa tre regioner utgör cirka tre fjärdedelar av allt kollektivtrafikresande i Sverige. Även Kollektivtrafikbarometern visar på minskningar av kollektivtrafikresandet på omkring 50–65 procent beroende på månad (Svensk Kollektivtrafik 2020c, s. 3).

## I rusningstid

I avsnitt 3.2 konstaterade vi att under mars–augusti 2019 utfördes 46 procent av huvudresorna i rusningstid. Under denna period påbörjades ungefär lika många huvudresor till fots, med cykel och kollektivtrafik i och utanför rusningstid. Av resorna med bil gjordes tydligt fler utanför än i rusningstid<sup>31</sup> (Figur 4.4).

<sup>31</sup> Dock inte proportionellt mot den längre tiden, som ju även omfattar natt. Rusningstiden motsvarar endast 18 procent av veckans timmar (se även avsnitt 3.2).

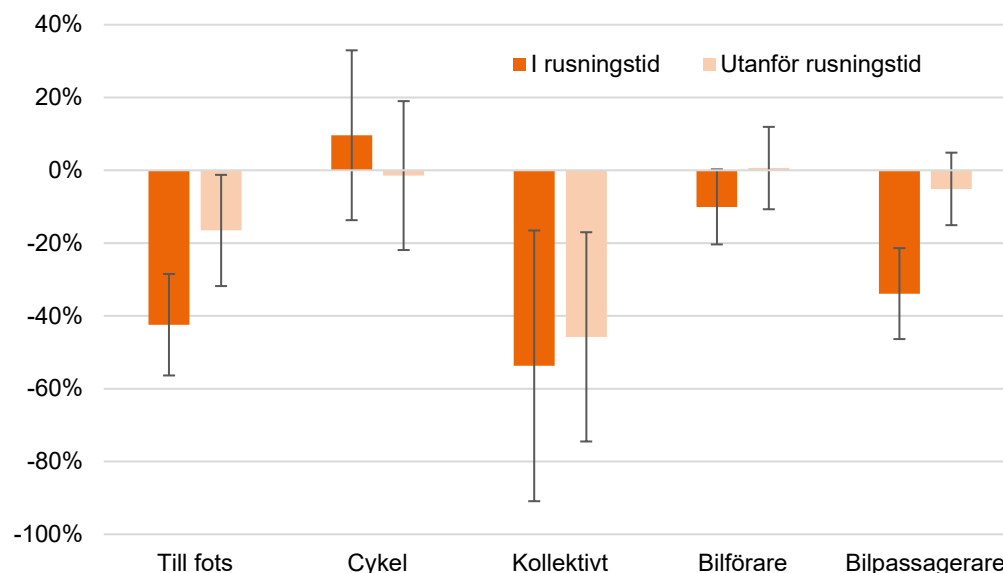


**Figur 4.4.** Antal miljoner huvudresor under mars–augusti 2019 efter färd sätt och om resan påbörjas i eller utanför rusningstid. Rusningstid definieras som kl. 6–9 och 15–18 måndag–fredag.

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Statistiska osäkerhetsintervall (95 %) är markerade på staplarna.

Under 2020 gjordes färre resor både i och utanför rusningstid, i rusningstid var minskningen tydligt större än utanför. När det gäller färd sätten gjordes färre huvudresor med kollektivtrafik och till fots under mars–augusti 2020 jämfört med 2019 och det gäller såväl i som utanför rusningstid. Det finns ingen statistiskt säkerställd förändring av antal resor med cykel eller som bilförare. Däremot finns en tydlig minskning av antal resor som bilpassagerare i rusningstid, medan det inte finns någon statistisk säkerställd förändring utanför rusningstid (Figur 4.5).



**Figur 4.5.** Antal huvudresor under mars–augusti 2020 jämfört med motsvarande period 2019 efter färd sätt och om resan påbörjas i eller utanför rusningstid. Rusningstid definieras som kl. 6–9 och 15–18 måndag–fredag.

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2020 är preliminära. Statistiska osäkerhetsintervall (95%) är markerade på staplarna.

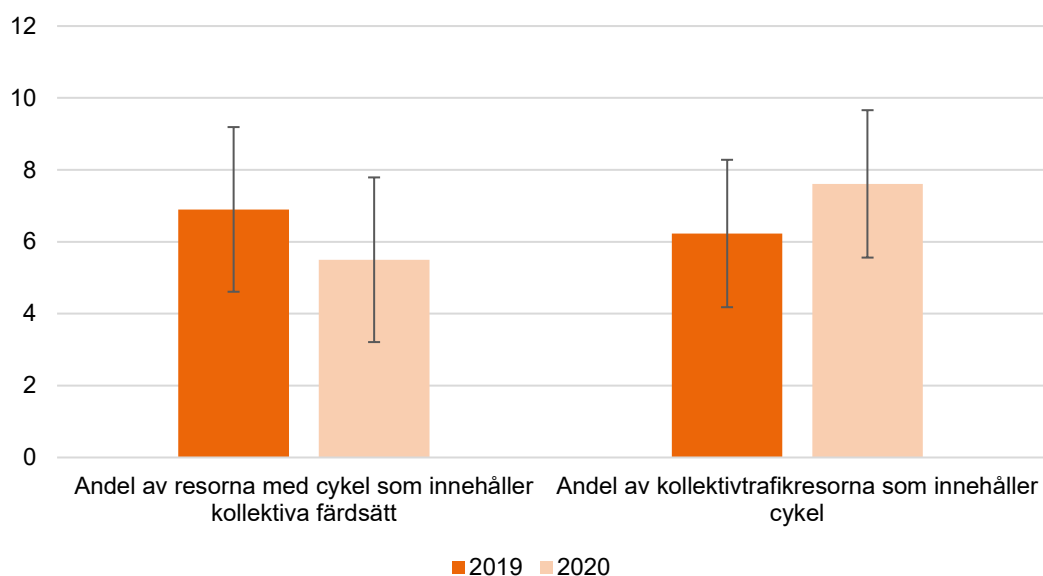


Även den tydliga minskningen av resor med kollektivtrafik var väntad, inte minst eftersom myndigheter gått ut med uppmaningar om att undvika kollektivtrafik. Möjligtvis kunde man väntat sig att minskningen av resor med kollektivtrafik skulle varit mer koncentrerade till rusningstid för att minska trängseln ombord. Utanför rusningstid är det ju sällan trängsel även under mer normala förhållanden. Nedgången i antal bilpassagerare i rusningstid förklaras kanske främst av att skolelever har minskat behov att få skjuts till skolan av sina föräldrar, eller att de tagit sig till skolan på annat sätt. Även minskad samåkning kan ha viss betydelse, då risken för smitta kan ha varit avskräckande. Att vi inte ser någon statistiskt säkerställd förändring i övrigt för bil och även för cykel förklaras nog av att de färdssätten bedöms som "covid-19-säkra". I det perspektivet kan det dock vara förvånande att antalet förflyttningar till fots har minskat tydligt, trots att det färdssättet också bör bedömas som "covid-19-säkert". Möjligen kan det bero på att bil eller cykel är vanliga alternativ till kollektivtrafik, medan gång är ett mer ovanligt alternativ, eller att en stor andel av de inställda arbets- och skolresorna tidigare skedde till fots.

## Anslutningsresor med cykel

Vi har sett att resandet med kollektivtrafik har påverkats starkt negativt, både på grund av minskat arbetsresande och resor till utbildning, samt av rädsla att utsätta sig för smitta. Det avråds också uttryckligen från myndigheterna från resande i den regionala kollektivtrafiken, om det inte är "nödvändigt".

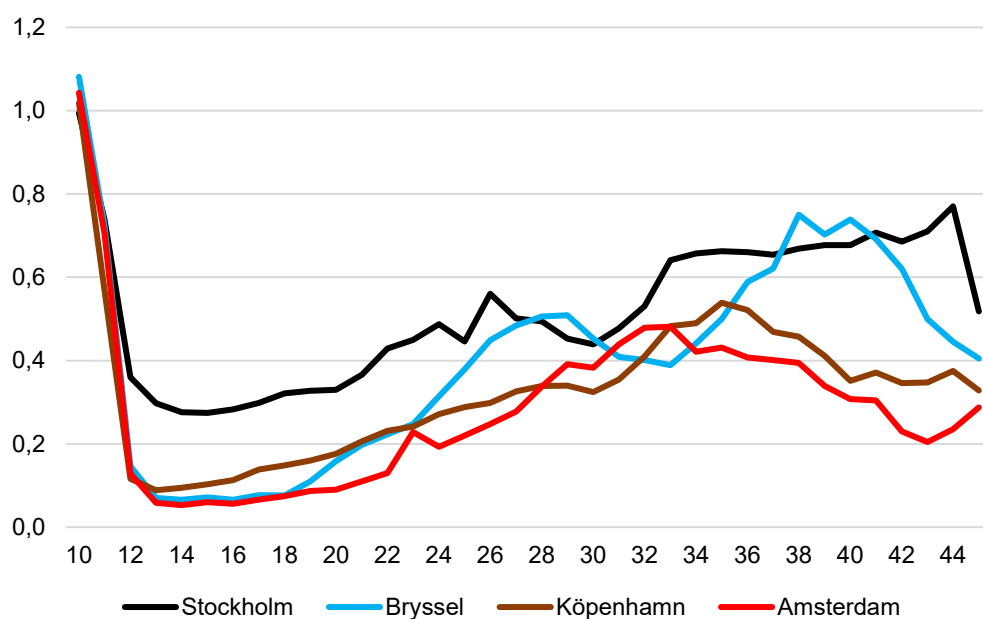
En fråga som infinner sig då är om det minskade kollektivtrafikresandet i stort även påverkat anslutningsresorna, till exempel med cykel? Korta och medellånga sträckor med buss eller tunnelbana kan ersättas med gång upp till ett par kilometer, och med cykel upp till åtminstone en mil. I så fall borde andelen anslutningsresor med cykel också minska. Vi ser dock inga tecken på att så varit fallet så här långt. Andelen kombinerade cykel- och kollektivtrafiksresor är omkring 6 procent, både som andel av cykelresorna och som andel av kollektivtrafikresorna, och har inte förändrats på något avgörande sätt under pandemin (Figur 4.6).



**Figur 4.6. Andelar av resor med kollektivtrafik respektive cykel som är kombinerade med cykel, procent.**  
 Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.  
 Anm: Siffrorna för 2020 är preliminära. Statistiska osäkerhetsintervall (95 %) är markerade på staplarna.

## App-data – endast kollektivtrafik

Två företag med appar för reseplanering i kollektivtrafik har publicerat användardata under pandemin: Citymapper och Transit. Citymappers rörlighetsindex ("mobility index") visar att Stockholm den mesta tiden har legat högt i index bland de 40 ingående städerna, omkring plats 3–6, i betydelsen att rörlighetsindex inte har minskat lika mycket här som i de flesta andra städer. De städer som legat över Stockholm har varit Singapore, Hong Kong, Seoul, Moskva och Sankt Petersburg. Under sommaren blev dock Stockholm omsprunget av stora europeiska städer som Paris, Lyon, Berlin, Hamburg och Wien, och hamnade runt tiondeplatsen. Vi har valt ut fyra europeiska städer i jämförelsen (Figur 4.7).



Figur 4.7. Rörlighetsindex i kollektivtrafiken i fyra europeiska städer, sökningar i Citymapper. Jämförelse med perioden 6 januari–2 februari (vecka 2–5), medelvärden per vecka till 27 oktober 2020 (under höstlovet i Stockholm).  
Källa: Citymapper (2020a,b)

Transit publicerar inga data om några svenska städer, men i avsnitt 6.2 beskriver vi en enkät som Transit gjort i nordamerikanska städer om vissa sociodemografiska skillnader i de resandeförändringar som skett.

## 4.2 Tågresor

I detta avsnitt redovisas resultat från den officiella statistiken Järnvägstransporter (kvartalsvis resande).<sup>32</sup>

Antalet tågresor var 9 procent färre under första kvartalet 2020 jämfört med motsvarande kvartal 2019. Pandemin hade sedan en stor effekt på antalet tågresor under andra kvartalet då de minskade med 56 procent (se Figur 4.1 ovan).

<sup>32</sup> [www.trafa.se/bantrafik/jarnvagstransporter/](http://www.trafa.se/bantrafik/jarnvagstransporter/)

Genomsnittslängden i kilometer för tågresor var ungefär densamma, +3 procent, under första kvartalet 2020 jämfört med motsvarande kvartal 2019. När sedan pandemin fick fullt genomslag under andra kvartalet 2020 minskade genomsnittslängden med 18 procent för tågresor. Det kan tolkas som att många följde rekommendationer om att avstå från längre resor.

Vi kan säga lite mer om hur resmönstren med järnväg har påverkats av pandemin. Under andra kvartalet 2020 gjorde vi 29 miljoner tågresor med en sammanlagd längd på 1 340 miljoner kilometer, vilket ger en genomsnittslängd på 46 kilometer. Det innebär att vi minskade antalet resor med 37 miljoner jämfört med andra kvartalet 2019 och vi minskade den totala reslängden med tåg med 2 352 kilometer. Det innebär att genomsnittslängden för de resor vi avstod från att genomföra var 63 kilometer (Tabell 4.1).

Tabell 4.1. Antal resor och resta kilometer med järnväg under andra kvartalet 2019 och 2020.

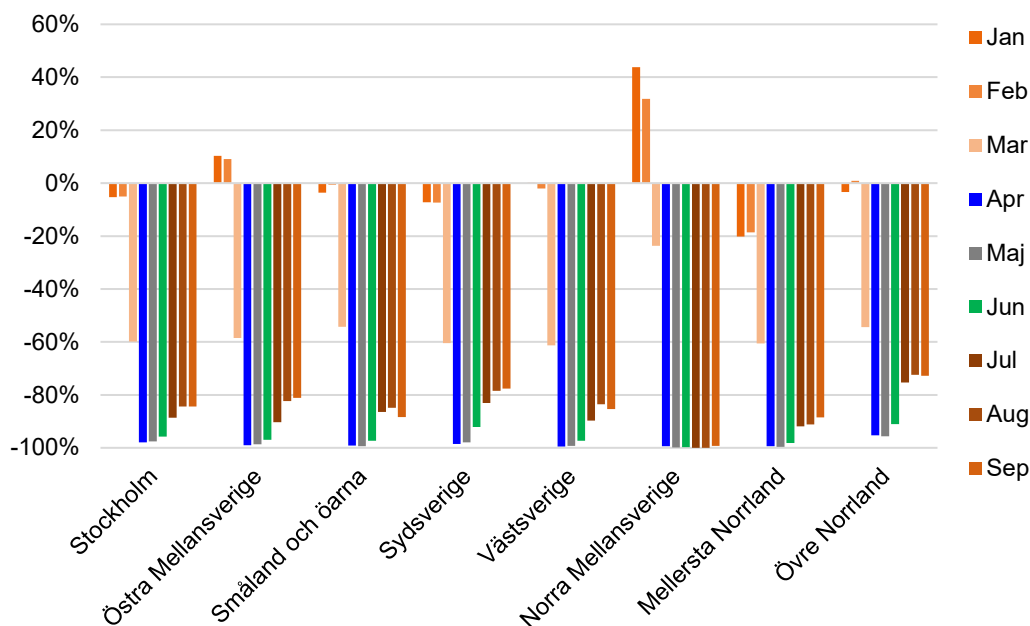
|                            | 2019  | 2020  | Resor som gjordes<br>2019 men inte 2020 |
|----------------------------|-------|-------|-----------------------------------------|
| Antal resor (miljoner)     | 67    | 29    | 37                                      |
| Antal kilometer (miljoner) | 3 692 | 1 340 | 2 352                                   |
| Reslängd i genomsnitt (km) | 59    | 46    | 63                                      |

Källa: Trafikanalys.

## 4.3 Flyg

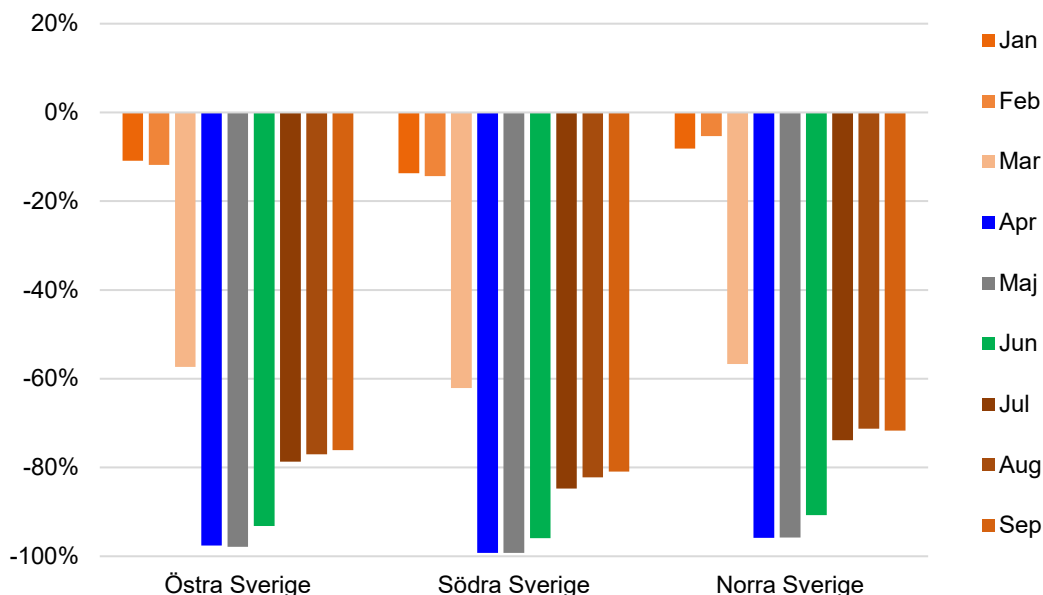
Vårt resande med flyg är det resmönster som påverkats mest av pandemin. Under april och maj minskade antalet flygpassagerare i alla delar av landet med mer än 95 procent jämfört med april och maj 2019. I riksområdet Norra Mellansverige (indelning NUTS 2, se Bilaga) noterades en ökning av antalet passagerare under januari och februari, vilket förklaras av den nyligen etablerade flygplatsen i Sälen.<sup>33</sup> Från april har dock minskningen varit mer än 99 procent i Norra Mellansverige och till skillnad från övriga riksområden har ingen återhämtning skett under juli och augusti (Figur 4.8). I september var det totala inrikes och utrikes flygresandet till och från Sverige 84 procent mindre än i september 2019.

<sup>33</sup> Scandinavian Mountains Airport invigdes 21 december 2019 (SvD 2019-12-21).



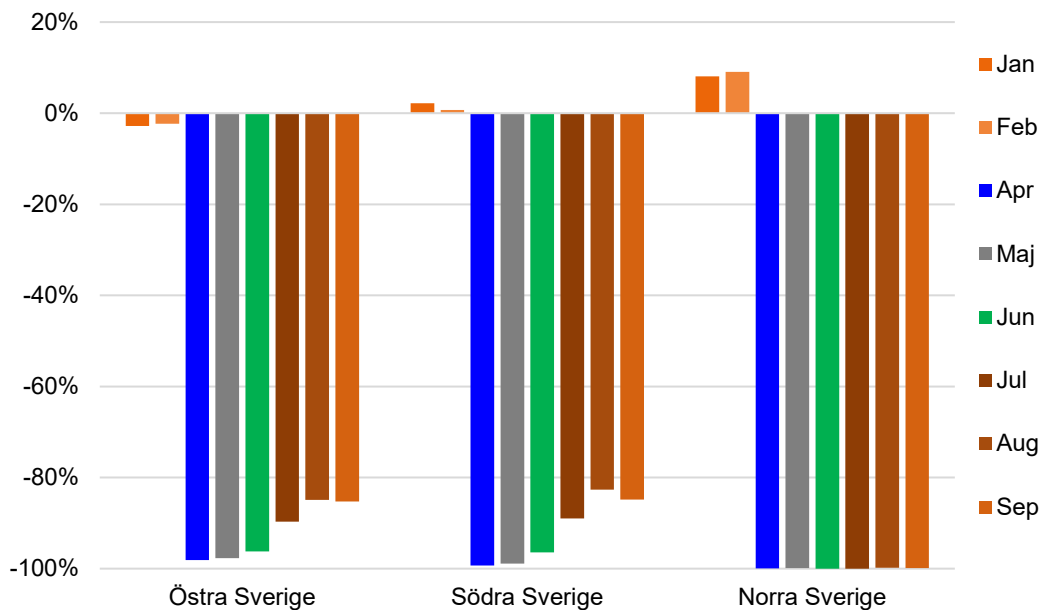
**Figur 4.8. Antal passagerare med flyg per riksområde (NUTS 2). Procentuell skillnad per månad 2020 jämfört med motsvarande månad 2019.**  
Källa: Transportstyrelsen/Trafikanalys.

Från landsdelen Södra Sverige (indelning NUTS 1, se Bilaga) minskade antalet passagerare med inrikesflyg med mer än 99 procent under april och maj. Minskningen i övriga landsdelar var nästan lika stor. Det har därefter skett en viss återhämtning. Nedgången har varit något mindre i Norra Sverige jämfört med övriga landsdelar (Figur 4.9).



**Figur 4.9. Antal avresande inrikespassagerare med flyg per landsdel (NUTS 1). Procentuell skillnad per månad 2020 jämfört med motsvarande månad 2019.**  
Källa: Transportstyrelsen/Trafikanalys.

Som en följd av den nya flygplatsen i Sälén ökade antalet utrikespassagerare i landsdelen Norra Sverige (indelning NUTS 1, se Bilaga) under januari och februari 2020 jämfört med samma månader 2019. Men från april då pandemin slagit till med full kraft har resandet med utrikesflyg från och till flygplatser i Norra Sverige i princip upphört. För flygplatser i Södra och Östra Sverige har det skett en viss återhämtning av antalet passagerare med utrikesflyg från juni och framåt (Figur 4.10).



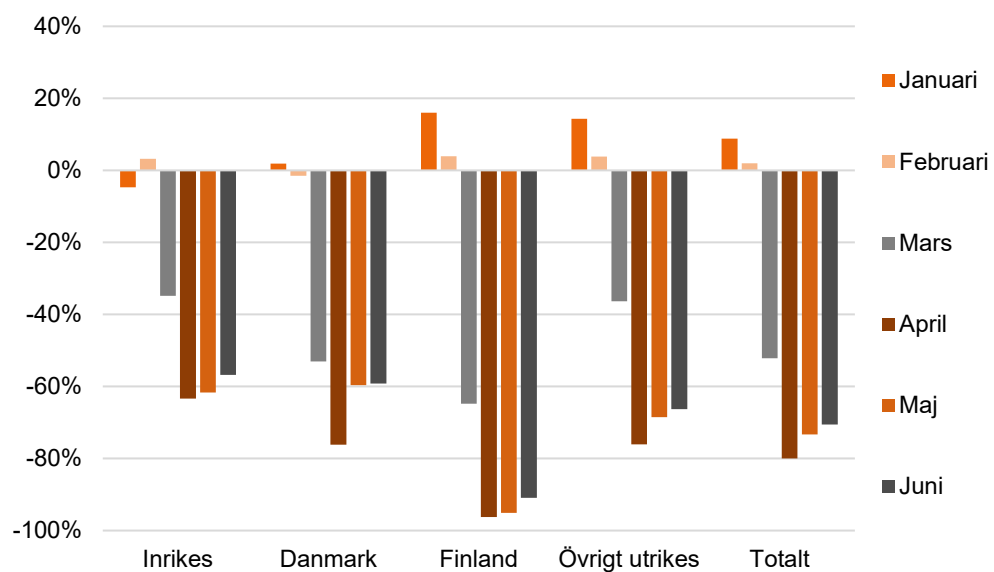
**Figur 4.10. Antal utrikespassagerare med flyg per landsdel (NUTS 1). Procentuell skillnad per månad 2020 jämfört med motsvarande månad 2019.**  
Källa: Transportstyrelsen/Trafikanalys.

## 4.4 Sjöfart

Antalet passagerare med sjötrafik minskade redan under mars 2020 jämfört med mars 2019 (Figur 4.11). Nedgången fortsatte under april och låg sedan kvar på ungefär samma nivå fram till juni. Sjötrafik avser här trafik med större fartyg och färjor i främst internationell trafik. Inrikes sjötrafik avser i princip bara Gotlandstrafiken.<sup>34</sup>

Till och från Finland var minskningen över 90 procent, medan den i övrigt låg mellan 60 och 70 procent. Det totala antalet passagerare i sjöfart, inrikes och utrikes, var 71 procent lägre i juni än i juni 2019.

<sup>34</sup> Statistik om trafik med mindre passagerarfartyg i linjetrafik, exempelvis skärgårdsbåtar, kan inte redovisas här. Den finns med i *Regional linjetrafik*, som publiceras nästa gång i juni 2021, avseende kalenderåret 2020.



**Figur 4.11. Antal avresande inrikespassagerare med sjöfart, antal utrikespassagerare efter utrikeshamnens nationstillhörighet, samt passagerare totalt. Procentuell skillnad per månad 2020 jämfört med motsvarande månad 2019.**

Källa: Trafikanalys.

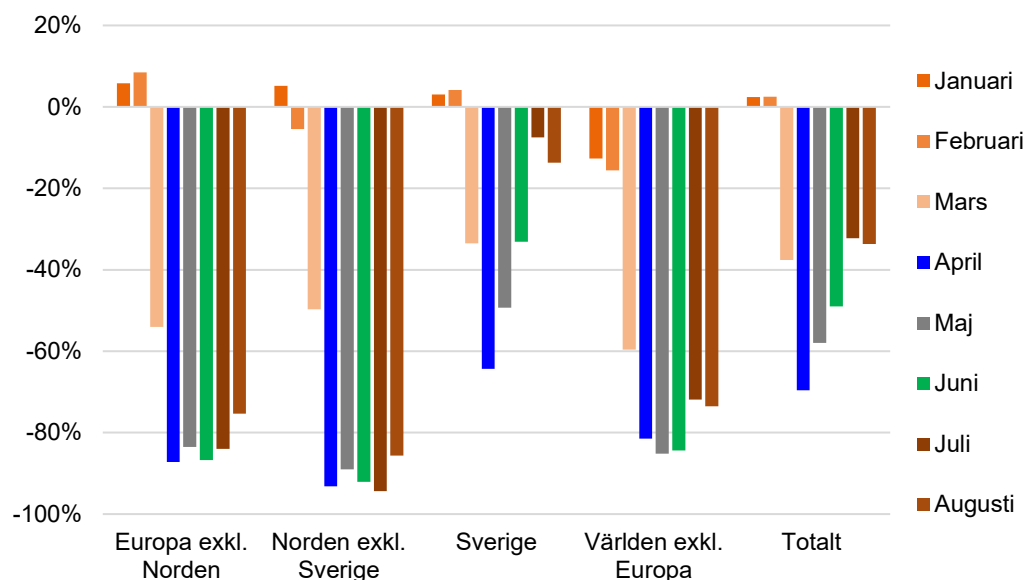
## 5 Destination

I det här kapitlet redovisar vi resultat om våra semesterresor fram till och med sommaren under detta pandemiår.

### 5.1 Turisters övernattningar i Sverige

I det här avsnittet använder vi statistik om gäsnätter från Tillväxtverket. Vi redovisar turism som antal övernattningar i hotell, i stugbyar, i vandrarhem, på campingplatser eller i kommersiellt förmedlade stugor och lägenheter. En turistresa kan förstås motsvaras av flera gäsnätter, men kan också innebära resor lokalt på turistorten.

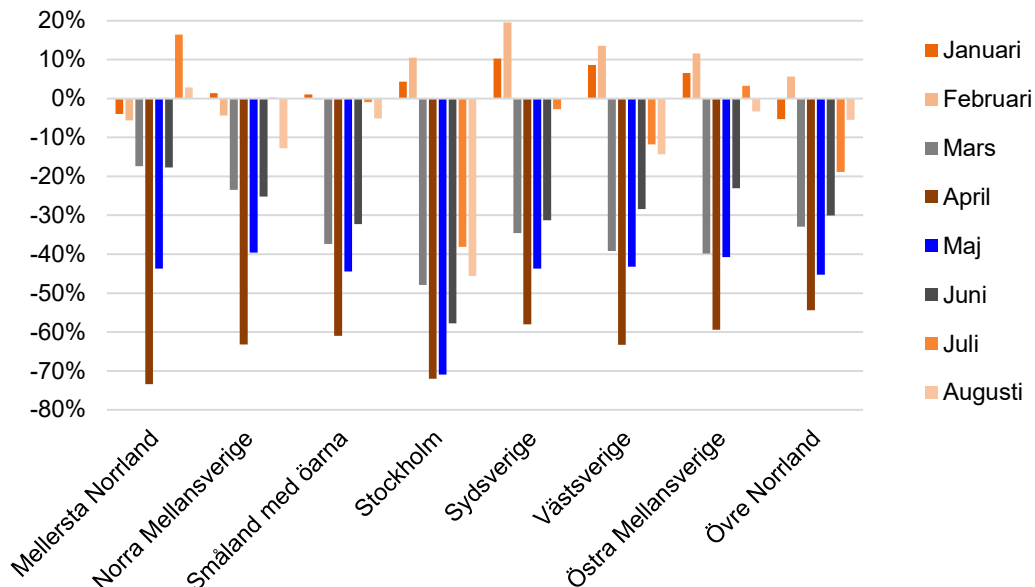
Coronapandemin har påverkat turismen kraftigt. Under april minskade det totala antalet övernattningar med 70 procent jämfört med april 2019. Boende i andra nordiska länder försvann nästan helt under april, då antalet övernattningar minskade med 93 procent. För boende i andra länder var minskningen 85 procent, medan boende i Sverige minskade sina övernattningar med 64 procent. Det skedde sedan en återhämtning under sommaren, så antalet övernattningar under juli var 32 procent färre 2020 jämfört med juli 2019. Det berodde främst på att boende i Sverige kunde turista ungefär som normalt under sommaren, och antalet övernattningar i turistanläggningar för denna grupp minskade då bara med 8 procent. Nedgången av utländska gästers övernattningar var fortsatt stor under juli. Ungefär samma nedgång observeras under augusti (Figur 5.1).



Figur 5.1. Övernattningar i hotell, i stugbyar, i vandrarhem, på campingplatser eller i kommersiellt förmedlade stugor och lägenheter i Sverige efter den övernattandes hemland. Procentuell skillnad per månad 2020 jämfört med motsvarande månad 2019.

Källa: Tillväxtverket.

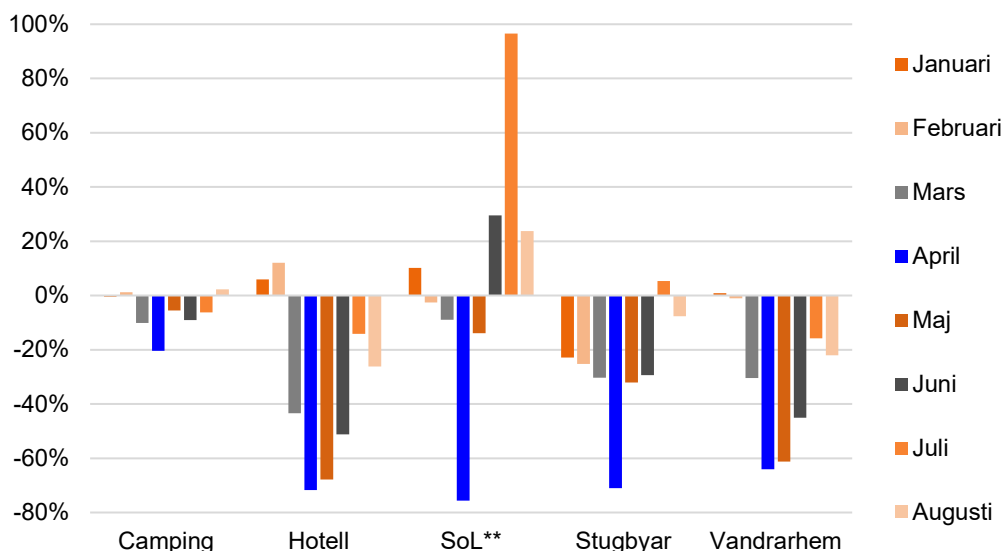
Antalet övernattningsnätter som gjordes av personer från Sverige minskade i hela landet under april till juni. Stockholm har dock drabbats hårdast – där var nedgången drygt 70 procent under april och maj 2020, jämfört med april respektive maj under 2019 (Figur 5.2). Den stora nedgången i Stockholm höll i sig under semestermånaderna juli och augusti, då den låg runt 40 procent. Under semestermånaden juli var Övre Norrland det riksområde som var näst hårdast drabbat efter Stockholm. Nedgången där var 19 procent. Samtidigt ökade svenskarnas antal gästnätter i Mellersta Norrland med 16 procent jämfört med juli 2019.



**Figur 5.2. Svenskars övernattningsnätter i hotell, i stugbyar, i vandrarhem, på campingplatser eller i kommersiellt förmedlade stugor och lägenheter efter riksområde där övernattningsnätterna görs. Procentuell skillnad per månad 2020 jämfört med motsvarande månad 2019.**  
Källa: Tillväxtverket.

Jämfört med övriga anläggningstyper har svenskarnas övernattningsnätter på campingplatser påverkats minst av coronapandemin. Överlag har hotell och vandrarhem drabbats av de största nedgångarna. Under semestermånaderna, juli till augusti, ökade svenskarnas övernattningsnätter i kommersiellt förmedlade stugor och lägenheter i Sverige om man jämför med motsvarande period 2019 (Figur 5.3). Under juli var det i det närmaste en fördubbling. Övernattningsgäster verkar ha föredragit anläggningstyper där de uppfattat att det har varit goda möjligheter till social distansering (stugor och lägenheter), och undvikit dem där de uppfattat att möjligheterna har varit sämre (hotell och vandrarhem).

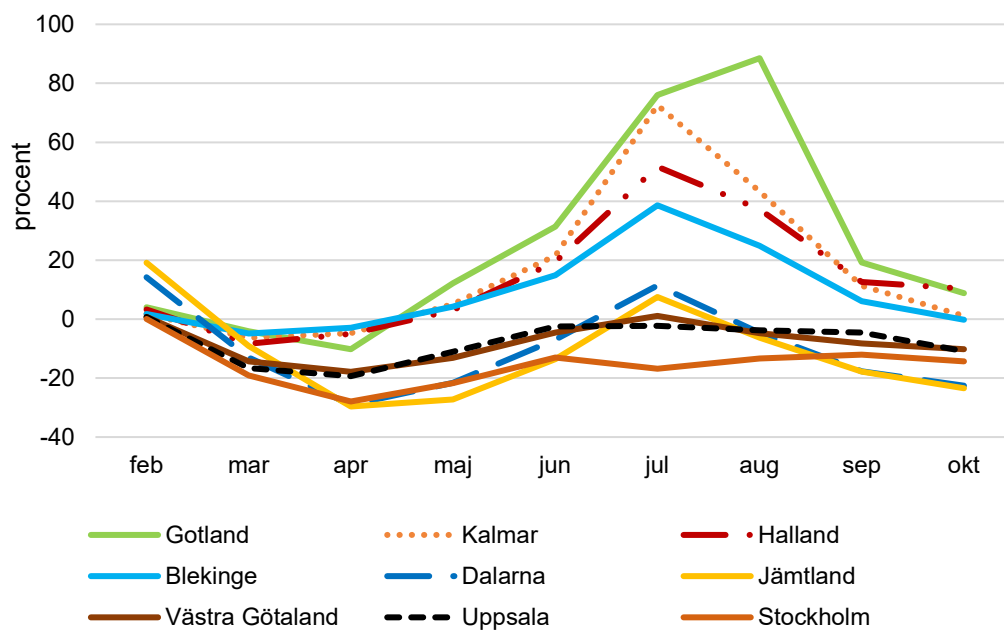




Figur 5.3. Svenskars övernattnings efter anläggningstyp: hotell, vandrarhem, campingplatser, stugbyar samt kommersiellt förmedlade stugor och lägenheter (SoL\*\*). Procentuell skillnad per månad 2020 jämfört med motsvarande månad 2019.  
Källa: Tillväxtverket.

## 5.2 Uppehållsmönster inom Sverige

Som beskrivits i avsnitt 1.2 följer Google mobiltelefoner med påslagna platstjänster och publicerar resultat under pandemin (Google 2020). Resultat i kategorin "inköp och fritid" nedbrutna på län ger en bild av hur restriktioner på det långväga resandet påverkat besöken länsvis. Även här kan vi se att Stockholms län har fått färre besök sett över hela perioden, och likaså Dalarna och Jämtland (Figur 5.4). Om vi enbart tittar på juli månad är det Uppsala och Västra Götalands län som drabbades värst efter Stockholm, medan "turistlänen" Gotlands, Kalmar, Hallands och Blekinge län erfor stora ökningar. Eftersom vi jämför med en period under vintern kan vi tyvärr inte säga om ökningarna är större eller mindre än andra somrar, men bilden stämmer väl överens med att samhällsspridningen av smittan i Sverige startade i Stockholmsregionen och att det inte var storstadssemester som var förstahandsvalet i Sverige sommaren 2020 (jämför Figur 5.2 ovan). Av dem som haft sommarsemester stannade 98 procent i Sverige, och av dessa stannade 58 procent i större utsträckning än vanligt kvar i sitt eget hem (18–79 år) (Landshypotek Bank 2020-09-10; Novus-undersökning i slutet av augusti).



Figur 5.4. Förändring av besök/vistelseid i kategorin "inköp och fritid", i procent sedan referensperioden 3 jan–6 feb 2020.

Källa: Google (2020).

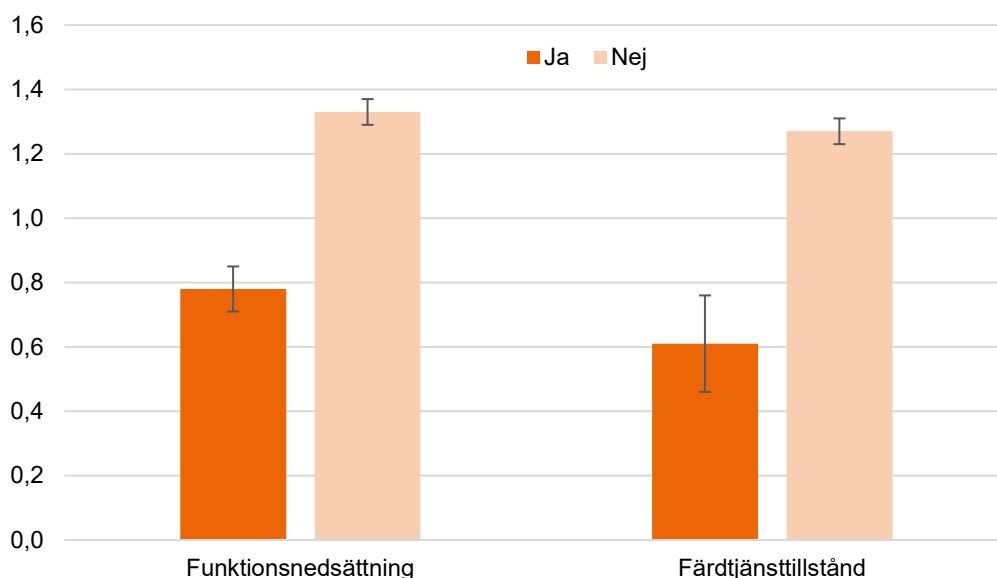
Anm: På grund av att referensperioden är mitt i vintern ingår även naturliga säsongsvariationer i kurvorna.

## 6 Fördelning av effekter

I det här avsnittet redovisar vi hur coronapandemin påverkat resandet i olika grupper i samhället.

### 6.1 Personer med funktionsnedsättningar

I RVU ställs frågor om funktionsnedsättningar på syn, hörsel eller rörelseförmåga, som kan påverka personens förmåga att resa. I den senaste RVU 2019 hade 17 procent någon av dessa funktionsnedsättningar. Ungefär 3 procent av befolkningen har färdtjänstillstånd (Trafikanalys 2020b). Personer med funktionsnedsättningar gör färre resor än övriga. Under mars–augusti 2019 gjorde personer med hörsel-, syn- eller rörelsenedsättning i genomsnitt 0,8 huvudresor per dag medan personer utan någon av funktionsnedsättningarna gjorde 1,3 resor per dag. Ett liknande mönster observeras för de som har, respektive inte har, färdtjänstillstånd. Det finns flera förklaringar till det. Givetvis begränsar funktionsnedsättningen möjligheten att resa, men vidare påverkar den också förvärvssituationen och därmed det direkta behovet att resa (Riksdagen 2013, Trafikanalys 2019). Utöver det har personer med funktionsnedsättningar en annan åldersfördelning än övriga, gruppen omfattar en större andel äldre personer än bland övriga befolkningen (Figur 6.1).



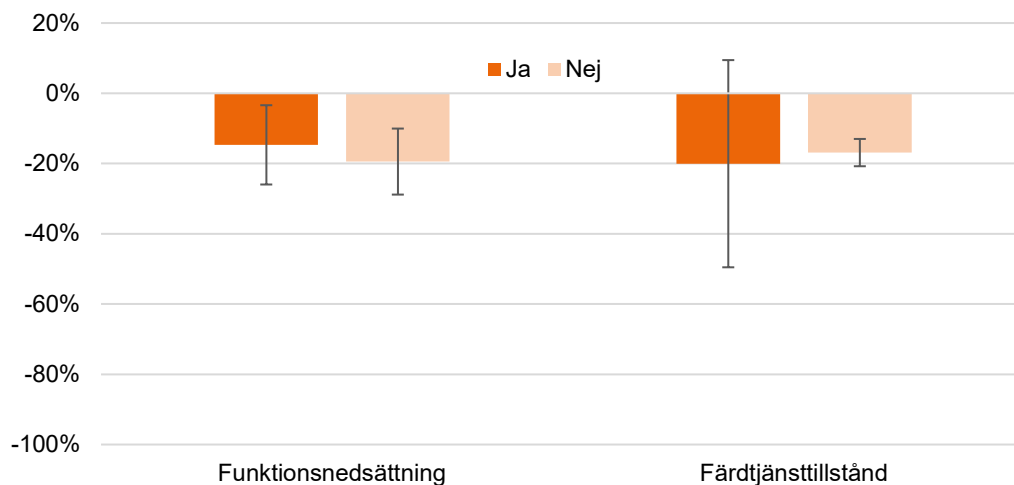
**Figur 6.1.** Antal huvudresor per person och dag, mars–augusti 2019, bland personer med någon funktionsnedsättning (nedsatt syn, hörsel, eller rörelseförmåga), respektive färdtjänstillstånd, jämfört med personer utan. "Ja" innebär någon av dessa funktionsnedsättningar eller innehav av färdtjänstillstånd, "Nej" ingen av dessa funktionsnedsättningar eller inget färdtjänstillstånd.

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Statistiska osäkerhetsintervall (95 %) är markerade på staplarna.

Jämfört med mars–augusti 2019 var det en tydlig minskning av antalet huvudresor under 2020 både för personer med och utan hörsel-, syn- och rörelsenedsättningar. Minskningen var av

ungefär samma storleksordning för bägge grupperna. Även för personer utan färdtjänsttillstånd var det en tydlig minskning. Däremot var det ingen statistiskt säkerställd förändring av antal resor per dag för dem med färdtjänsttillstånd (Figur 6.2).



Figur 6.2. Antal huvudresor per person och dag under mars–augusti 2020 jämfört med motsvarande period 2019 bland personer med funktionsnedsättning (nedsatt syn, hörsel, eller rörelseförmåga), respektive färdtjänsttillstånd, jämfört med personer utan. "Ja" innebär någon av dessa funktionsnedsättningar eller innehav av Färdtjänsttillstånd, "Nej" ingen av dessa funktionsnedsättningar eller inget färdtjänsttillstånd. Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen. Anm: Siffrorna för 2020 är preliminära. Statistiska osäkerhetsintervall (95 %) är markerade på staplarna.

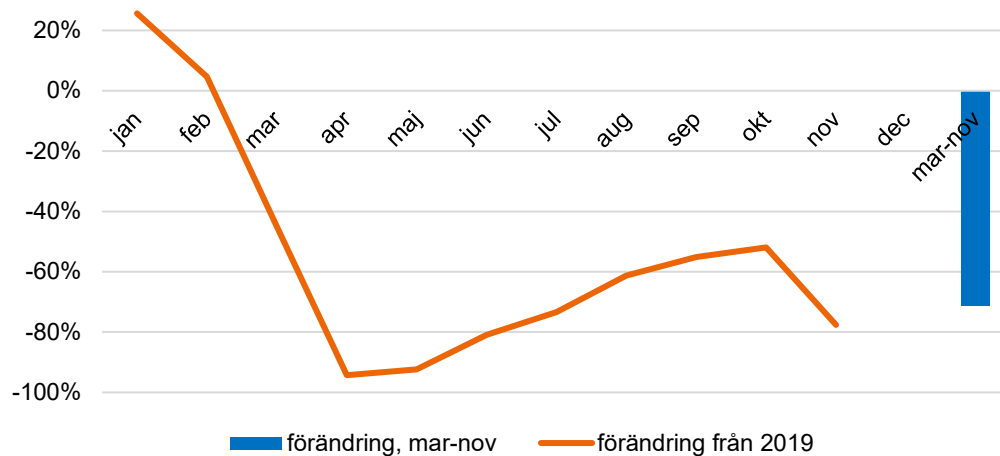
## Stationsledsagning

Trafikverket samverkar tillsammans med åtta av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM), järnvägsoperatörer och vissa terminaler för att möjliggöra ledsagning på stationer för personer med funktionsnedsättning. De RKM som inte ingår i samarbetet tillgodoser behovet själva, eller på annat sätt (till exempel med färdtjänst). Ledsagningen kan ske från och till mötesplats, mellan tåg och även omfatta assistans med bagage (Trafikverket 2020).<sup>35</sup>

Omfattningen är blygsam: ett normalt år sker endast cirka 20 000 stationsledsagningar.<sup>36</sup> Våren 2020 sågs som väntat en kraftig minskning i antalet stationsledsagningar, mer än 90 procent färre i april och maj, men senare under året ökade antalet igen, för att åter minska i november. Från mars till och med november är minskningen 71 procent jämfört med motsvarande period 2019 (Figur 6.3).

<sup>35</sup> Se även [www.stationsledsagning.se/sa-fungerar-ledsagningen/](http://www.stationsledsagning.se/sa-fungerar-ledsagningen/) och [www.stationsledsagning.se/vanliga-fragor/](http://www.stationsledsagning.se/vanliga-fragor/)

<sup>36</sup> Antalet kan jämföras med riksfärdtjänsten: 2019 gjordes cirka 46 000 resor med riksfärdtjänst av 10 300 personer (Trafikanalys 2020b).



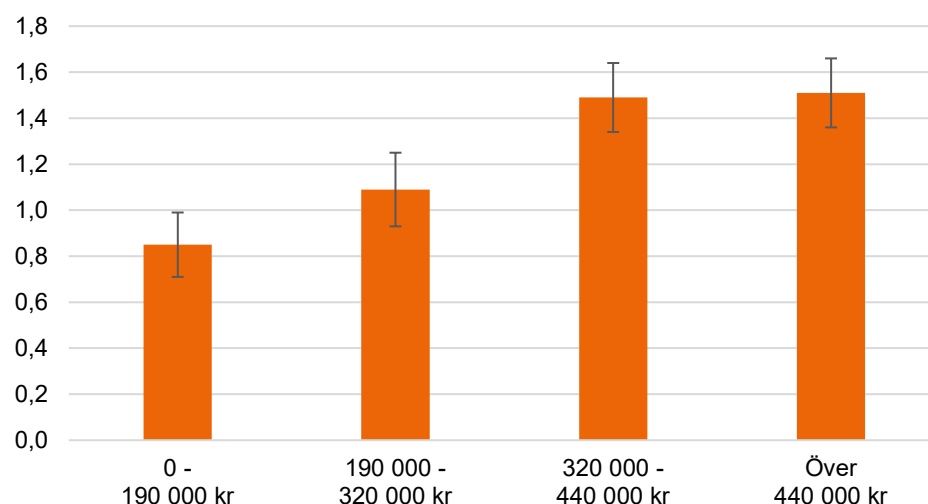
**Figur 6.3. Stationsledsagning, förändring månadsvis 2020 jämfört med 2019 samt ackumulerat mars till och med november.**  
Källa: Trafikverket (2020).

## 6.2 Socioekonomiska skillnader

I detta avsnitt refereras några externa studier om hur pandemin påverkat resandet i olika socioekonomiska grupper i Sverige och utlandet.

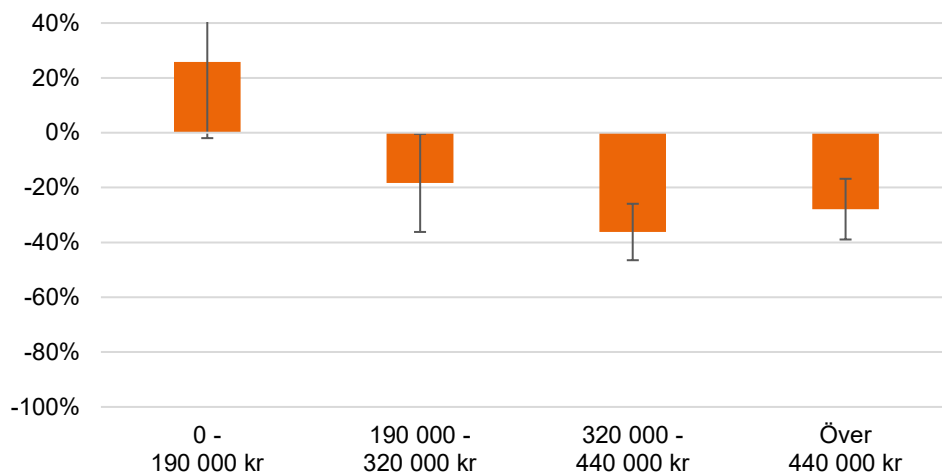
### Inkomst

Det finns ett samband mellan en persons inkomst och hur mycket personen reser – ju högre inkomst, desto fler resor. Det är tydligt att personer med årsinkomst över 320 000 kronor reser mer än de med lägre inkomst (Figur 6.4).



**Figur 6.4. Antal huvudresor per person och dag under mars–april 2019 efter personernas årsinkomst (kvartiler 2019). Enbart personer som fyllt 20 år ingår.**  
Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.  
Anm: Statistiska osäkerhetsintervall (95 %) är markerade på staplarna.

Det har skett en tydlig resandeminskning under pandemin bland personer med årsinkomst över 190 000 kronor och framförallt bland dem med årsinkomst över 320 000 kronor. Det finns ingen statistiskt säkerställd förändring för dem med lägst inkomster (Figur 6.5).



**Figur 6.5. Antal huvudresor per person och dag under mars–april 2020 jämfört med motsvarande period 2019 efter personernas årsinkomst (kvartiler 2019). Enbart personer som fyllt 20 år ingår.**

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2020 är preliminära. Statistiska osäkerhetsintervall (95 %) är markerade på staplarna.

## Svensk Kollektivtrafik – Kollektivtrafikbarometern

Svensk Kollektivtrafik har sedan pandemins början lagt till några frågor som berör pandemin och publicerat två temporära analyser av resultaten, dels under perioden mars–maj, dels under april–augusti (Svensk Kollektivtrafik, 2020b,c).

I den första delanalysen noteras först att kollektivtrafikens marknadsandel minskade till 15 procent i april, eller knappt hälften av nivån 2018–19 som var 31 procent (Svensk Kollektivtrafik, 2020a). Dels berodde minskningen på att resandet per person minskade mer för kollektivtrafik än för andra färdssätt, dels minskade andelen personer som reste över huvud taget (precis som RVU visar, avsnitt 2.1).

Knappt 40 procent uppgav i maj att de helt slutat resa med kollektivtrafik (Svensk Kollektivtrafik, 2020b). Bland personer 65–85 år var siffran cirka 60 procent. Drygt 30 procent reste med kollektivtrafik som vanligt, eller genom att hålla extra avstånd till medpassagerare och personal. Knappt 30 procent anpassade sig genom att undvika "icke nödvändiga resor" eller genom att inte resa i rusningstrafik.

De vanligaste alternativen till att resa kollektivt uppgavs vara att öka resandet i bil (45 procent) följt av arbete på distans (en tredjedel) samt att ställa in resan (knappt 30 procent). Ungefär en sjättedel vardera uppgav att de går eller cyklar i större utsträckning (andelar inte summerbara). De som i störst grad uppgav distansarbete och digitala möten som alternativ var storstadsbor, unga och personer i åldrarna 15–44 år. Samma åldersgrupper är också de som i störst utsträckning uppgett att de cyklar eller går i större utsträckning.

Åldersgruppen 45–64 år och de som hade tjänstebil var de som i störst utsträckning uppgav ökat bilresande som ersättning för uteblivna kollektivtrafikresor (Svensk Kollektivtrafik, 2020b). De som hade tjänstebil var även minst benägna att ersätta sina resor med gång, och de som

ägde bil eller hade tjänstebil var de som i minst utsträckning ersatte kollektivtrafikresor med cykel.

Enligt samma rapport uppger sig en något större andel av höginkomsttagarna<sup>37</sup> än tidigare ha helt slutat åka kollektivt, men en något större andel än tidigare uppger också att de fortsätter resa med kollektivtrafiken utan att ändra beteende. De med lägre inkomster har istället anpassat sig genom att i större utsträckning hålla extra avstånd eller undvika rusning i kollektivtrafiken. Det är främst höginkomsttagare som ersätter kollektivtrafik med egen bil, taxi, digitala möten eller distansarbete, samt en andel av dem med mycket låg inkomst, som troligtvis är studenter. Låginkomsttagare är den grupp som i störst utsträckning avstår från resan eller går till fots. De som väljer att cykla är spridda över inkomstskalan (Svensk Kollektivtrafik, 2020b).

## **I utsatta områden fortsätter många att resa kollektivt**

Almlöf m.fl. (2020) använder reskortdata (Access) från AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) för att undersöka förändringar i resandet med tunnelbana, pendeltåg och spårväg i Stockholms län mellan tre veckor i februari och tre veckor i mars–april 2020 (påskens undantagen). Syftena med studien är att resultaten ska kunna användas i planeringen av kollektivtrafik, både på lång sikt (användas i transportprognosmodeller) och på kort sikt av regionala kollektivtrafikmyndigheten, för att anpassa trafiken till rådande trängselsituation. Data och metod för att sammanställa kortdata till resor är densamma som i Jenelius och Cebecauer (2020) och finns beskriven i Cats m.fl. (2019).

Almlöf m.fl. (2020) skattar en binomial logitmodell för sannolikheten att minska resandet med kollektivtrafik under pandemin, med tidigare resande, hemområde och arbetsplatsområde som förklarande variabler. Hemområdena är Demografiska statistikområden (DeSO) och arbetsplatsområdena så kallade basområden, som båda har härletts från kortanvändningen.

Hemområdena har genom klusteranalys av olika socioekonomiska faktorer samlats i fem typområden:

- Utsatt: låg inkomst och utbildningsnivå, hög arbetslöshet, stora andelar barn och invånare födda utomlands
- Arbetarklass: något högre inkomst, mindre arbetslöshet, färre invånare födda utomlands
- Landsbygd: delar av Stockholms län där invånarna äger sitt eget hem, har många barn och de flesta är födda i Sverige
- Centrala: hög inkomst och utbildningsnivå, och den största andelen i åldrar 30–39 år
- Trädgårdsstad: förorter nära centrum med egna hem och de högsta inkomsterna och utbildningsnivåerna

Arbetsplatsområdena har kategoriserats utifrån storlek (antal anställda) och sektor i sju grupper: Underhållning, Hälsa, Förvaltning, Handel, Utbildning, Hotell och Restauranger, Service.

---

<sup>37</sup> Definieras som en hushållsinkomst över 600 000 kronor per år.

## Resultat

Almlöf m.fl. (2020) finner att förändringen av resandet med kollektivtrafik är ojämnt fördelad. De som rest frekvent med spårburna färdssätt före pandemin har en låg sannolikhet att sluta göra det. Periodkort, i synnerhet korta sådana (mestadels ämnade för turister), reskassa och enkelbiljetter minskar sannolikheten att resa, medan skolbiljetter ökade sannolikheten att fortsätta resa kollektivt.

- Områden med stor andel befolkning med inkomst under medianinkomsten har en ökad sannolikhet att fortsätta resa kollektivt under pandemin.
- Områden med höga andelar av åldersgrupperna 20–29 år, och äldre än 40 år, har en minskad sannolikhet att fortsätta resa.
- En högre andel födda i Sverige ökar sannolikheten för fortsatt resande, givet att modellerna kontrollerar för inkomst och utbildningsnivå. Även en högre andel kvinnor ökar sannolikheten, medan en hög andel arbetslösa minskar den kraftigt.
- Av områdestyperna ses boende i *Trädgårdsstad* ha minst sannolikhet att fortsätta resa, följt av *Centrala områden*, medan kategorierna *Utsatt* och *Landsbygd* inte minskar sitt resande i samma grad. Anledningen antas vara att det i de sistnämnda kategorierna saknas alternativ, och i *Landsbygd* är andelen kollektivtrafik redan låg från början.
- Arbetsplatsområden med stor andel *Service* eller *Hotell och Restaurang* får en minskad sannolikhet för resande under pandemin, medan sannolikheten att resa till områden med många arbetsplatser inom *Hälsa* ökar. Arbetsplatsområden med färre arbetsplatser ökar sannolikheten att fortsätta resa kollektivt.

Studien undergår fortfarande omarbetning och slutsatserna är därför preliminära. I detta utkast görs en del så kallade "ekologiska felslut", dvs. slutsatser om individers beteende trots att data utgår från områdesegenskaper (Robinson, 1950). Om man istället modifierar slutsatser till att handla om områdestyperna, som ovan, blir slutsatserna mer korrekta. Det är också områdesegenskaper som används för att beräkna trafikefterfrågan i prognosmodeller.

## Malmöbors resvanor

I Malmö genomfördes en enkätstudie om resvanor den 8–27 maj av personer rekryterade från sociala medier (Bohman m.fl. 2020). Respondenterna har i en digital enkät själva beskrivit hur de rest före och under pandemin. Respondenterna är något äldre och har något högre inkomst än den genomsnittliga Malmöbon. Fler kvinnor än män har valt att besvara enkäten.

Resultaten visar, som väntat, att resor till arbete och skola påverkats i stor utsträckning. De som sedan tidigare hade möjlighet att arbeta hemifrån har uppgett att de under pandemin arbetar hemifrån i större utsträckning än tidigare. De som inte hade möjlighet att arbeta hemifrån före pandemin har även under pandemin i liten utsträckning möjlighet att göra det.

Vidare uppger kvinnor och boende i områden med lägre medelinkomst i mindre utsträckning att de har möjlighet att arbeta hemifrån än andra, och att denna skillnad ökat under pandemin. Även personer utan tillgång till bil har i mindre utsträckning haft möjlighet att arbeta hemifrån.

Respondenterna uppger också att de under pandemin i större utsträckning än vanligt besökt grönområden och andra platser för rekreation utomhus.



## Appen Transit (USA), enkät

Transit är en app för reseplanering som används i 68 storstäder i sex länder.<sup>38</sup> Städerna ligger främst på den nordamerikanska kontinenten. I Europa ingår bara London och Paris.

Som många andra datadrivna företag publicerar Transit kontinuerligt siffror på resandeminskningen<sup>39</sup> bland sina användare. Användningen minskade med i snitt 77 procent i april jämfört med normala nivåer (Transit 2020c).

Transit genomförde sedan en enkät bland 25 000 av de 23 procent som fortsatte resa i april (Transit 2020c). En del av resultaten jämfördes med en tidigare undersökning av kollektivtrafikresenärer i USA (APTA 2017). Slutsatsen från den var att de som fortsätter resa kollektivt är "essential workers" dvs. personer med traditionella arbetar- och serviceyrken, samt att kvinnor, mörkhyade, latinamerikaner och låginkomsttagare var överrepresenterade.

56 procent av de kvarvarande användarna var kvinnor, vilket var samma nivå som i kollektivtrafiken i USA före pandemin (APTA 2017).

Bland den vita befolkningen minskade användandet av appen till hälften, medan mörkhyade och latinamerikaner nu utgjorde majoriteten av resenärerna. 92 procent av användarna använde den för arbetsresan (ingen jämförelse görs med tiden före pandemin). Cirka 18 procent arbetade inom "food prep" dvs. i livsmedelsbutiker, restaurang och liknande, och 12 procent inom hälsovård. Övriga större yrkesgrupper som fortsatte resa kollektivt var säljare (9 procent), tekniker och bygg och anläggning (7 procent vardera). Grupper med låg representation i kollektivtrafiken var företagsledning, arkitekter och ingenjörer, jurister, verksamma i läkemedelsbranschen och samhällsvetare – alla grupper med högre utbildning.

Endast 5 procent var höginkomsttagare (årlig hushållsinkomst på \$100 000 eller mer<sup>40</sup>) jämfört med 20 procent bland kollektivtrafikresenärer generellt i USA 2017. 36 procent av Transits resenärer i april hade mycket låg hushållsinkomst, under \$15 000 per år, jämfört med 21 procent 2017. Detta kan också jämföras med att mindre än 10 procent av dem med inkomster under \$30 000 har tillgång till bil.

---

<sup>38</sup> USA, Kanada, Storbritannien, Frankrike, Australien och Nya Zeeland

<sup>39</sup> [transitapp.com/coronavirus](https://transitapp.com/coronavirus)

<sup>40</sup> Medelvärdet på en US-dollar var i april 2020 enligt Riksbanken 10,0 svenska kronor, [www.riksbank.se/sv/statistik/sok-rantor--valutakurser/manadsgenomsnitt-valutakurser/?y=2020&m=4&s=Comma&f=m](https://www.riksbank.se/sv/statistik/sok-rantor--valutakurser/manadsgenomsnitt-valutakurser/?y=2020&m=4&s=Comma&f=m)



## 7 Slutsatser och diskussion

Vi kan nu gå igenom de hypoteser som ställdes upp i avsnitt 1.2 och se om vi funnit något stöd för dem eller för att förkasta dem, eller om vi inte ännu kan säga något med tillgängligt datamaterial. Slutsatserna dras främst utifrån RVU och annan officiell statistik. Som framgår av avsnitt 1.2 finns det stora skillnader gentemot andra undersökningar, främst vad gäller populationer och referenstider, men även insamlingsmetoder, vilket gör undersökningarna svåra att jämföra. Fördelen med vissa av dem är att de är mer aktuella än vad officiell statistik någonsin kan vara. De har inkluderats i denna rapport för att befästa samma tendenser som i den officiella statistiken, utan att för den skull reproducera resultaten exakt.

**Minskat totalt resande:** Alla datakällor tyder på detta, och det är en relativt kraftig nedgång på 23 procent i mars–april som minskar till 12 procent i juli–augusti. Skiftande säsong bidrar naturligtvis, vi gör olika saker på sommaren än under våren och gör då även färre resor. Detta skifte tyder på att svenskarna fortsätter arbeta hemifrån i stor utsträckning och att de avstått från en del resor under semestern.

**Påverkan på åldersgrupper:** Vi kan bekräfta hypotesen att det skett olika beteendeförändringar i olika åldersgrupper, men alla förändringar har inte varit bestående i alla åldersgrupper. Andelen som reser minskade i mars–april i alla åldersgrupper och var då den viktigaste orsaken till resandeminskningen. Efter hand blev dock den viktigaste förklaringen ett minskat resande bland de 20–64-åringar som faktiskt reste. I juli–augusti var det ingen skillnad i andel som reste i någon åldersgrupp jämfört med 2019, men antalet resor bland de 20–64-åringar som reste var 10 procent färre. Vi kan också bekräfta att resandet minskade bland 6–19-åringar i mars–april. Vi kan inte i statistiken särskilja på elever i grundskola och gymnasieelever, men eftersom grundskolan i stort sett fungerade som vanligt drar vi slutsatsen att minskningen till stor del bör hänga samman med att gymnasieskolor införde distansundervisning. Även annat resande än till skolan kan dock ha påverkats – här ingår alla resänderen. Bland de äldre som reser kan vi dock inte bekräfta ett minskat resande, utan där ser vi bara ett övergående minskat resande i maj–juni.

**Omfördelning av ärenden:** Antalet inköpsresor har inte ökat, men de görs i större utsträckning som egna ärenden och inte som del i reskedjor till eller från arbetet. Fritidsresorna har snarare minskat än ökat, men det är lite osäkert. De resänderen som påverkats mest påtagligt är skolresor, –43 procent, och arbetsresor, –15 procent. Fördelningen av ärenden är i stort sett densamma, förutom när det gäller skolresor och kategorin *Nära och kära* (bland annat att hälsa på släkt och vänner). Om vi ser till hela perioden mars–augusti har en minskad andel skolresor under terminstiden kompensats av en ökad andel *Nära och kära* under sommaren.

I och med att antalet arbets- och skolresor har minskat har även reskedjorna under de huvudresorna förkortats, det vill säga antalet andra ärenden som tidigare gjordes på vägen till och från arbete och skola har minskat. De ärendena, till exempel *Service och inköp* eller *Nära och kära* (som att hämta eller lämna barn), görs istället i ökad grad som egna ärenden (vilket inte påverkat reskedjorna för de ärendena). Om det tidigare för nästan varannan resa till eller från arbetet gjordes ytterligare ett ärende, så var nu under mars–augusti antalet extra ärenden ett på fem resor till eller från arbetet. Resor med andra ärenden än arbete och skola startar nu också i mindre utsträckning under rusningstid.

**Överflyttning av färdssätt:** De färdssätt som minskat mest under pandemin är flyget, sjöfarten och kollektivtrafiken inklusive tåg. För flyget och sjöfarten beror minskningen framför allt på restriktioner i det internationella resandet, men även inrikes flyg har minskat kraftigt eftersom det även avråds ifrån långväga inrikes resande. I fallet med långväga resor kan vi inte tala om en överflyttning, eftersom själva reseefterfrågan har upphört. När det gäller det lokala och regionala resandet kan vi däremot se en halvering av resandet med kollektivtrafik<sup>41</sup>, och en initial minskning av antalet fotgängare (med en tredjedel) och bilpassagerare (med hälften), som dock återgick till tidigare nivåer redan i maj–juni. Resandet med kollektivtrafik fortsätter att vara lågt, ungefär –40 procent, även i juli–augusti. Minskningen i kollektivtrafiken beror helt säkert på det ökade hemarbetet, hemundervisningen och därmed minskade antal arbets- och skolresor. Minskningen av bilpassagerarna skulle bland annat kunna förklaras med att färre skolelever skjutsas av föräldrarna, färre långa semesterresor i bil eller minskad samåkning på grund av smittorisk. Det har också gjorts lokala observationer i landet kring ökad cykling, men i vår undersökning är ökningen på nationell nivå (+12 procent) ändå för liten för att vara statistiskt säkerställd. Bilresandet som förare är oförändrat.

**Ändring av destination och färdlängd:** Det stora antalet restriktioner kring utlandsresande och även långväga inrikes resande resulterade i ett kraftigt minskat turistande under vårmånaderna, framför allt i Stockholmsregionen och i april även i Mellersta Norrland på grund av uteblivna skidresor under påsken. Under sommaren lättade restriktionerna för inrikes resande, speciellt camping och stugvistelser nämndes som lämpliga.<sup>42</sup> Det gjorde att det inhemska turistandet inte minskade lika mycket då, men Stockholm, Övre Norrland och även Väst-sverige erfor minskade antal besök. I gengäld fick Mellersta Norrland<sup>43</sup> och även Östra Mellansverige<sup>44</sup> en ökning, vilket kan ha att göra med att det är avstånd som för stockholmare är mer nåbara med bil. Övernattningar i hotell och vandrarhem minskade kraftigt, medan antalet bokningar i kommersiella stugor och lägenheter (ej stugbyar) nästan dubblerades under sommaren. Det skedde också en ökad efterfrågan på husvagnar<sup>45</sup>, hyrbilar<sup>46</sup> och begagnade bilar<sup>47</sup> under sommaren. Den genomsnittliga reslängden minskade med hälften, beroende på att andelen långa resor minskade.

Utöver dessa resultat har vi sett att pandemin slår olika på olika yrkes- och inkomstgrupper, där många yrken som kräver fysisk närvaro i arbetet naturligt blir mer utsatta för smitta (Folkhälsomyndigheten 2020). Hushåll med lägre inkomster har också färre alternativ att resa och är ofta hänvisade till kollektivtrafik, att cykla eller gå. Inkomster, utbildningsnivå och arbetslöshet har också en geografisk fördelning, som direkt har bäring på resmöjligheter, utbudet av kollektivtrafik och trängsel. Dessa frågor behöver dock studeras mer ingående framöver.

Coronapandemin har ställt frågan om digital tillgänglighet på sin spets, inte minst för arbete och undervisning, men även för andra ärenden som service, inköp, umgänge med *nära och kära*, med mera. I Trafikanalys årliga måluppföljning<sup>48</sup> finns indikatorn *Kommunikation utan transporter* som sannolikt har utvecklats mycket positivt under året. Det visas till exempel av

<sup>41</sup> Det är framför allt i den regionala kollektivtrafiken som minskningen sker, eftersom den utgör cirka 97 procent av alla resor i kollektivtrafik, om vi inkluderar de långväga.

<sup>42</sup> Folkhälsomyndighetens generaldirektör Johan Carlson i Expressen (2020-06-04).

<sup>43</sup> Jämtlands och Västernorrlands län.

<sup>44</sup> Södermanlands, Östergötlands, Örebro, Västmanlands och Uppsala län.

<sup>45</sup> Nyregistreringar ökade med 5 procent under mars–oktober, efter minskningar både 2018 och 2019 (Trafikanalys 2020a).

<sup>46</sup> Priserna för hyrbilar steg med 68 procent i juli jämfört med 2019 (SCB 2020b).

<sup>47</sup> Försäljningen av begagnade bilar ökade i juni–september med 10 procent jämfört med samma månader 2019 (BCA 2020).

<sup>48</sup> Trafikanalys (2020d).

att andelen som arbetar hemifrån på heltid ökat från 2 till 23 procent, och andelen som arbetar hemifrån minst hälften av tiden från 5 till 29 procent (Internetstiftelsen 2020, kap. 2). Även e-handel, digital mediekonsumtion, användningen av sociala medier och videosamtal har ökat. Pandemin har därmed verkat som en kraftfull katalysator för en utveckling som är önskvärd och bidrar till måluppfyllnad. Beroende på hur långvarig pandemin blir, och på graden och arten av de negativa följdverkningarna (t.ex. på fysisk och psykisk ohälsa), kommer effekterna att bli mer eller mindre bestående. Det kommer vi att följa upp i kommande rapporter.

En annan fråga som förtjänar intresse är hur persontransporter som kan kallas *samhällsviktiga* har fungerat. Det kan till exempel handla om hur anställda i vård-, omsorgs- och transportsektorerna, polis, försvar, personer i ledande befattningar, kunnat ta sig till sina arbeten under pandemin. Andra samhällsviktiga transporter är flyglinjer för att sammanbinda de glesare befolkade delar av landet, när flygmarknaden försvann, för beredskapsändamål och transporter av sjukhuspersonal, sjukvårdsmateriel och mediciner (Regeringen 2020).



# Referenser

- Aftonbladet (2020-06-04), *Klart: Reserestriktioner inom Sverige hävs i sommar*, av A. Westin, O. Svensson och S. Stigfur, [www.aftonbladet.se/nyheter/a/XgrvB7/klart-reserestriktioner-inom-sverige-havs-i-sommar](http://www.aftonbladet.se/nyheter/a/XgrvB7/klart-reserestriktioner-inom-sverige-havs-i-sommar) (2020-12-08)
- Almlöf, E., Rubensson, I., Cebecauer, M. och Jenelius, E. (2020), *Who is still travelling by public transport during COVID-19? Socioeconomic factors explaining travel behaviour in Stockholm 2 based on smart card data*, [ssrn.com/abstract=3689091](https://ssrn.com/abstract=3689091) (preprint)
- APTA (2017), *Who rides public transportation*, American Public Transportation Association, [www.apta.com/research-technical-resources/research-reports/who-rides-public-transportation/](http://www.apta.com/research-technical-resources/research-reports/who-rides-public-transportation/)
- BCA (2020), *Senaste nytt*, nyhetsbrev juli–oktober (grunddata från Vroom/Transportstyrelsen), BCA Vehicle Remarketing AB, [www.mynewsdesk.com/se/bca/latest\\_news](http://www.mynewsdesk.com/se/bca/latest_news) (2020-10-06)
- Bohman, H., Stjernborg, V., Nilsson, D., och Ryan, J. (2020), *Coronapandemins påverkan på Malmöbors resvanor*, artikel om resultat från enkätstudie inom K2-projektet **Betydelsen av förändrad tillgänglighet till kollektivtrafik: Kombinerade metoder i praktiken**, [www.k2centrum.se/artikel/coronapandemins-paverkan-pa-malmobors-resvanor](http://www.k2centrum.se/artikel/coronapandemins-paverkan-pa-malmobors-resvanor) (2020-12-08)
- Cats, O., Rubensson, I., Cebecauer, M., Kholodov, Y., Vermeulen, A., Jenelius, E., och Susilo, Y. (2019), *FairAccess – How fair is the fare? Estimating travel patterns and the impacts of fare schemes for different user groups in Stockholm based on smartcard data*, Final report for Trafik och Region 2018, SLL-KTH research project, November 2019, [people.kth.se/~jenelius/](http://people.kth.se/~jenelius/)
- CES (2020), *Socioekonomiska faktorer och covid-19 i Stockholms län – november 2020*, rapport 2020:10, Centrum för epidemiologi och samhällsmedicin, Region Stockholm, [www.ces.sll.se/var-verksamhet/rapporter-och-faktablad/rapporter-om-covid-19/](http://www.ces.sll.se/var-verksamhet/rapporter-och-faktablad/rapporter-om-covid-19/)
- Citymapper (2020a), *Citymapper mobility index*, [citymapper.com/cmi](http://citymapper.com/cmi) (2020-11-21)
- Citymapper (2020b), *About the data*, [citymapper.com/cmi/about](http://citymapper.com/cmi/about) (2020-11-21)
- Dagens Samhälle (2020-09-02), *Kommer att ta flera år innan pandemin är över*, av E. Pettersson, [www.dagensamhalle.se/nyhet/kommer-att-ta-flera-ar-innan-pandemin-ar-over-33369](http://www.dagensamhalle.se/nyhet/kommer-att-ta-flera-ar-innan-pandemin-ar-over-33369) (2020-12-08)
- Ekonomifakta (2020-07-01), *Arbetslöshet och sysselsättning i statistiken*, [www.ekonomifakta.se/Fakta/Arbetsmarknad/Arbetsmarknadens-uppdelning/Definitioner-pa-arbetsmarknaden/](http://www.ekonomifakta.se/Fakta/Arbetsmarknad/Arbetsmarknadens-uppdelning/Definitioner-pa-arbetsmarknaden/) (2020-12-07)
- Expressen (2020-06-04), *Även 70-plussare får resa i sommar*, av L. Israelsson, [www.expressen.se/nyheter/coronaviruset/aven-70-plussare-far-resa-i-sommar/](http://www.expressen.se/nyheter/coronaviruset/aven-70-plussare-far-resa-i-sommar/) (2020-11-22)
- Folkhälsomyndigheten (2020-04-08), *Folkhälsomyndigheten tar hjälp av mobildata*, [www.folkhalsomyndigheten.se/nyheter-och-press/nyhetsarkiv/2020/april/folkhalsomyndigheten-tar-hjalp-av-mobildata/](http://www.folkhalsomyndigheten.se/nyheter-och-press/nyhetsarkiv/2020/april/folkhalsomyndigheten-tar-hjalp-av-mobildata/) (2020-12-08)
- Folkhälsomyndigheten (2020-05-29), *Gymnasieskolorna kan öppna till höstterminen*, [www.folkhalsomyndigheten.se/nyheter-och-press/nyhetsarkiv/2020/maj/gymnasieskolorna-kan-oppna-till-hostterminen/](http://www.folkhalsomyndigheten.se/nyheter-och-press/nyhetsarkiv/2020/maj/gymnasieskolorna-kan-oppna-till-hostterminen/) (2020-12-08)

Folkhälsomyndigheten (2020), *Förekomst av covid-19 i olika yrkesgrupper. Bekräftade covid-19 fall i Sverige 13 mars–27 maj 2020*, [www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/f/forekomst-av-covid-19-i-olika-yrkesgrupper/](http://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/f/forekomst-av-covid-19-i-olika-yrkesgrupper/)

Google (2020a), *Rapport om människors rörlighet – covid-19*, [www.google.com/covid19/mobility/](http://www.google.com/covid19/mobility/) (2020-10-28)

Google (2020b), *Rapporter om rörelsemönster i samhället Hjälp*, [support.google.com/covid19-mobility/answer/9824897?hl=sv&ref\\_topic=9822927](https://support.google.com/covid19-mobility/answer/9824897?hl=sv&ref_topic=9822927) (2020-11-23)

Internetstiftelsen (2019-04-30), *Så kan apparna spåra dig*, [internetstiftelsen.se/nyheter/sa-kan-apparna-spara-dig/](http://internetstiftelsen.se/nyheter/sa-kan-apparna-spara-dig/) (2020-12-02)

Internetstiftelsen (2020), *Svenskarna och internet 2020*, 2020-12-15, [svenskarnaochinternet.se/rapporter/svenskarna-och-internet-2020/](http://svenskarnaochinternet.se/rapporter/svenskarna-och-internet-2020/)

Jenelius, E. och Cebecauer, M. (2020), *Impacts of COVID-19 on public transport ridership in Sweden: Analysis of ticket validations, sales and passenger counts*, Transportation Research Interdisciplinary Perspectives 8. [doi.org/10.1016/j.trip.2020.100242](https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100242)

Krisinformation.se (2020), *Utrikesresor och att vistas utomlands*, [www.krisinformation.se/detta-kan-handa/handelser-och-storningar/20192/myndigheterna-om-det-nya-coronaviruset/reseinformation-med-anledning-av-det-nya-coronaviruset](http://www.krisinformation.se/detta-kan-handa/handelser-och-storningar/20192/myndigheterna-om-det-nya-coronaviruset/reseinformation-med-anledning-av-det-nya-coronaviruset) (uppdaterad 2 dec 2020 12:38)

Landshypotek Bank (2020-09-10), *Det här tyckte svenskarna var bäst med att semestra hemma*, [www.landshypotek.se/om-landshypotek/Press/nyhetsarkiv/det-har-tyckte-svenskarna-var-bast-med-att-semestra-hemma/](http://www.landshypotek.se/om-landshypotek/Press/nyhetsarkiv/det-har-tyckte-svenskarna-var-bast-med-att-semestra-hemma/) (2020-12-07)

Regeringen (2020), *Regeringen tryggar samhällsviktigt flyg*, 2020-04-06, [www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/04/regeringen-tryggar-samhallsviktigt-flyg](http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/04/regeringen-tryggar-samhallsviktigt-flyg)

Riksdagen (2013), *Hela resan hela året! En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*, Rapport 2013/14:RFR5, Trafikuskottet, Sveriges Riksdag, [www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/rapport-fran-riksdagen/hela-resan-hela-aret--en-uppfoljning-av\\_H10WRFR5](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/rapport-fran-riksdagen/hela-resan-hela-aret--en-uppfoljning-av_H10WRFR5)

Robinson, W.S. (1950), *Ecological correlations and the behavior of individuals*. American Sociological Review, 15, s. 351–357, [academic.oup.com/ije/article/38/2/337/658252](http://academic.oup.com/ije/article/38/2/337/658252).

SCB (2020a), *Arbetskraftsundersökningarna (AKU), oktober 2020*, 2020-11-19, [www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/arbetskraftsundersokningar/arbetskraftsundersokningarna-aku/](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/arbetskraftsundersokningar/arbetskraftsundersokningarna-aku/)

SCB (2020b), *Inflationstakten 0,5 procent i juli 2020*, [scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-konsumtion/konsumentprisindex/konsumentprisindex-kpi/pong/statistiknyhet/konsumentprisindex-kpi-juli-2020/](http://scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-konsumtion/konsumentprisindex/konsumentprisindex-kpi/pong/statistiknyhet/konsumentprisindex-kpi-juli-2020/)

SCB (2020c), *Yrkesregistret med yrkesstatistik*, [www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/yrkesregistret-med-yrkesstatistik/](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/yrkesregistret-med-yrkesstatistik/) (2020-11-02)

SvD (2019-12-21), *Sälens omtvistade flygplats invigs*, av J. Hellekant, Svenska Dagbladet, [www.svd.se/fjallbygd-blir-internationell--salens-flygplats-invigs](http://www.svd.se/fjallbygd-blir-internationell--salens-flygplats-invigs) (2020-12-08)

SvD (2020-03-11), *WHO: Corona en pandemi*, Svenska Dagbladet, [www.svd.se/who-corona-en-pandemi](http://www.svd.se/who-corona-en-pandemi) (2020-12-08)



Svensk Kollektivtrafik (2020a), *Kollektivtrafikbarometern. Årsrapport 2019*, [www.svenskkollektivtrafik.se/verktyg-och-system/kollektivtrafikbarometern/](http://www.svenskkollektivtrafik.se/verktyg-och-system/kollektivtrafikbarometern/)

Svensk Kollektivtrafik (2020b), *Kollektivtrafikbarometern – Frågor kopplade till coronapandemin mars-maj 2020*, [www.svenskkollektivtrafik.se/aktuellt--debatt/rapporter-och-publikationer/](http://www.svenskkollektivtrafik.se/aktuellt--debatt/rapporter-och-publikationer/)

Svensk Kollektivtrafik (2020c), *Kollektivtrafikbarometern – Frågor kopplade till coronapandemin april-augusti 2020*, [www.svenskkollektivtrafik.se/aktuellt--debatt/rapporter-och-publikationer/](http://www.svenskkollektivtrafik.se/aktuellt--debatt/rapporter-och-publikationer/)

Telia (2020a), *Telia covid-19 mobilitetsanalys: svenskarnas resande: vecka 46*, <https://www.telia.se/privat/aktuellt/hemma-i-folknatet/covid-19-mobilitetsanalys> (2020-11-21)

Telia (2020b), *Telia covid-19 mobility analysis*, [www.teliacompany.com/sv/om-foretaget/uppdatering/mobility-analysis/](http://www.teliacompany.com/sv/om-foretaget/uppdatering/mobility-analysis/) (2020-11-21)

Tillväxtverket (2020a), *Statistik om korttidsarbete*, [tillvaxtverket.se/om-tillvaxtverket/information-och-stod-kring-coronakrisen/statistik-om-korttidsarbete.html](http://tillvaxtverket.se/om-tillvaxtverket/information-och-stod-kring-coronakrisen/statistik-om-korttidsarbete.html) (2020-11-09)

Tillväxtverket (2020b), *Om korttidsstatistik*, [tillvaxtverket.se/4.4861e50f174b9d2fc68390ea.html](http://tillvaxtverket.se/4.4861e50f174b9d2fc68390ea.html) (2020-11-09)

Trafikanalys (2013), *RVU Sverige Förenklat formulär*, [www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/underlag/bilaga\\_rvu\\_sverige\\_forenklat\\_formular.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/underlag/bilaga_rvu_sverige_forenklat_formular.pdf)

Trafikanalys (2017), *Förändras våra resmönster av digitaliseringen?*, Rapport 2017:10, [www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/forandras-vara-resvanor-av-digitaliseringen-7230/](http://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/forandras-vara-resvanor-av-digitaliseringen-7230/)

Trafikanalys (2019), *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*, Rapport 2019:3, [www.trafa.se/kollektivtrafik/kartlaggning-av-funktionshinder-i-kollektivtrafiken-7636/](http://www.trafa.se/kollektivtrafik/kartlaggning-av-funktionshinder-i-kollektivtrafiken-7636/)

Trafikanalys (2020a), *Fordon på väg*, [www.trafa.se/vagtrafik/forдон/](http://www.trafa.se/vagtrafik/forдон/) (månadsdata).

Trafikanalys (2020b), *Färdtjänst och riksfärdtjänst 2019*, Statistik 2020:22, [www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst/](http://www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst/)

Trafikanalys (2020c), *Källor och definitioner för Transportläget*, [www.trafa.se/vagtrafik/metod-och-kallor-9316/](http://www.trafa.se/vagtrafik/metod-och-kallor-9316/)

Trafikanalys (2020d), *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020*, Rapport 2020:5, [www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2020-9232/](http://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2020-9232/)

Trafikverket (2020), *Underlag om stationsledsagning 2016–2020*, epost från Niklas Henriksson 2020-12-03–04.

Transit (2020a), *How coronavirus is disrupting public transit*, [transitapp.com/coronavirus](http://transitapp.com/coronavirus) (2020-11-21)

Transit (2020b), *About our COVID-19 data*, [transitapp.com/coronavirus](http://transitapp.com/coronavirus) (2020-11-21)

Transit (2020c), *Who's left riding public transit? A COVID data deep-dive*, 27 april, [medium.com/transit-app/whos-left-riding-public-transit-hint-it-s-not-white-people-d43695b3974a](https://medium.com/transit-app/whos-left-riding-public-transit-hint-it-s-not-white-people-d43695b3974a) (2020-11-18)

WHO (2020), *Novel Coronavirus (2019-nCoV) situation report – 1*, 21 January 2020, Världshälsoorganisationen, [www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/situation-reports/20200121-sitrep-1-2019-ncov.pdf](https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/situation-reports/20200121-sitrep-1-2019-ncov.pdf)

# Bilaga

## Yrkesklassificering distansarbete

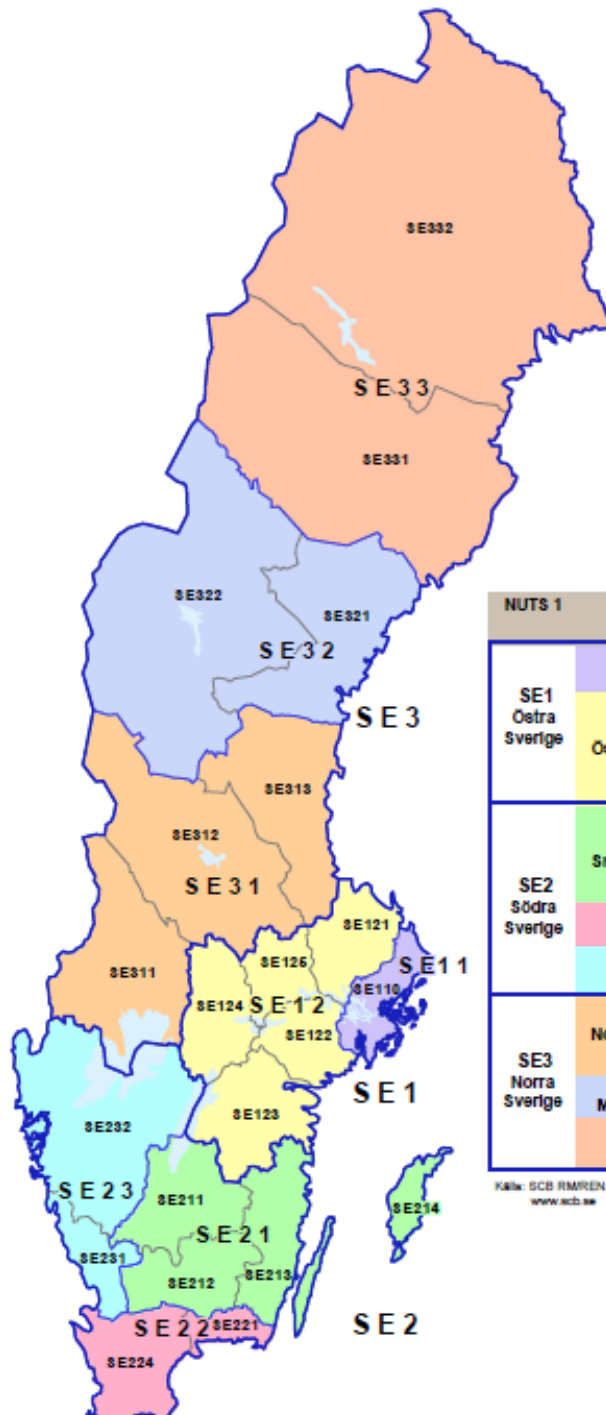
Här följer en beskrivning av metoden för att klassificera yrken till potential för distansarbete.

1. Till att börja med klassificerades de yrken (SSYK4<sup>49</sup>) där det inte finns någon uppenbar distansarbetspotential – t.ex. inom vården, industrijobb, bygg och anläggning, yrkesförare, mekaniker, processtekniker, hantverk, butikshandel, servicejobb, Försvarsmakten, kommunala jobb, förskola, fritidsverksamhet, etc.
2. De stora kategorierna klassificerades först.
3. "Delvis distans" består av både kategorier som innehåller blandade distans- och icke-distansjobb, och yrken där det kan variera från dag till dag – t.ex. ingenjörer, lärare, chefer, akademiker, informatörer och journalister. Samt den relativt stora "yrke okänt", cirka 200 000 personer.
4. Rena distansjobb är IT-jobb, planerare, utredare, analytiker, m.m.
5. Efter en genomgång samlades yrkena ihop på ensiffernivå och harmoniserades, för att motverka vacklande bedömningar.

---

<sup>49</sup> Standard för svensk yrkesklassificering på 4-siffernivå, [www.scb.se/dokumentation/klassifikationer-och-standards/standard-for-svensk-yrkesklassificering-ssyk/](http://www.scb.se/dokumentation/klassifikationer-och-standards/standard-for-svensk-yrkesklassificering-ssyk/)

Karta över  
**NUTS-indelningen**  
 i Sverige (fr.o.m. 2008-01-01)



NUTS är den regionala indelning som används inom EU för statistikredovisning. I Sverige utgöra NUTS 1 av tre landsdelar, NUTS 2 av riksområden och NUTS 3 av län.

Koden för NUTS 3 består av 5 positioner: den inleds med bokstavsförkortning för landet, därefter följer en position för varje nivå.

| NUTS 1                  | NUTS 2                      | NUTS 3 | Län              | Länskod |
|-------------------------|-----------------------------|--------|------------------|---------|
| SE1<br>Östra<br>Sverige | SE11<br>Stockholm           | SE110  | Stockholms       | 01      |
|                         | SE12<br>Östra Mellansverige | SE121  | Uppsala          | 03      |
|                         |                             | SE122  | Södermanlands    | 04      |
|                         |                             | SE123  | Östergötlands    | 05      |
|                         |                             | SE124  | Örebro           | 18      |
| SE2<br>Södra<br>Sverige | SE21<br>Småland med öarna   | SE125  | Västmanlands     | 19      |
|                         |                             | SE211  | Jönköpings       | 06      |
|                         |                             | SE212  | Kronobergs       | 07      |
|                         |                             | SE213  | Kalmar           | 08      |
|                         | SE22<br>Sydsverige          | SE214  | Gotlands         | 09      |
|                         |                             | SE221  | Blekinge         | 10      |
|                         | SE23<br>Västsverige         | SE224  | Skåne            | 12      |
| SE3<br>Norra<br>Sverige | SE31<br>Norra Mellansverige | SE231  | Hallands         | 13      |
|                         |                             | SE232  | Västra Götalands | 14      |
|                         |                             | SE311  | Värmlands        | 17      |
|                         | SE32<br>Mellersta Norrland  | SE312  | Dalarnas         | 20      |
|                         |                             | SE313  | Gävleborgs       | 21      |
|                         | SE33<br>Övre Norrland       | SE321  | Västernorrlands  | 22      |
|                         |                             | SE322  | Jämtlands        | 23      |
|                         |                             | SE331  | Västerbottens    | 24      |
|                         |                             | SE332  | Norrbottens      | 25      |

Källa: SCB RMREN, 2008  
[www.scb.se](http://www.scb.se)



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.