

**Resmönster under
coronapandemin 2020–2021**

**Rapport
2022:5**

Resmönster under coronapandemin 2020–2021 **Rapport 2022:5**

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2022-02-10

Förord

Det är nu snart två år sedan coronapandemin förklarades som en pandemi av Världshälsoorganisationen. Trafikanalys har sedan dess publicerat indikatorer på trafikutvecklingen inom de olika trafik- och transportslagen, vilka har publicerats på vår webbplats under rubriken Transportläget.

Dessutom har ett antal projekt lanserats för att försöka följa upp resandet och godstrafiken, främst utifrån våra egna statistikinsamlingar. En rapport om de förändrade resmönstren under coronapandemins första halvår publicerades till exempel i december 2020 (Trafikanalys 2020).¹

Den här redovisade studien visar hur resandet i Sverige utvecklats under den fortsatta tiden av pandemin fram till augusti 2021. Projektet ingår i Trafikanalys regeringsuppdrag att redovisa "Trafikutveckling med anledning av covid-19-pandemin".² En parallell studie om "samhällsviktiga resor" publiceras ungefär samtidigt som föreliggande rapport.

Medarbetare i projektet har varit Andreas Holmström, Mats Wiklund, Florian Stamm, Tom Buurman och Sofia Grape. Projektledare har varit Tom Petersen och Per-Åke Vikman, avdelningschef.

Stockholm i februari 2022

Mattias Viklund

Generaldirektör

¹ Övriga studier på temat finns publicerade på Trafikanalys webbplats:

www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/projekt-om-corona-och-transporter-10591

² Regleringsbrev för budgetåret 2021, www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?rbid=21513

Innehåll

Sammanfattning	5
Summary	7
1 Inledning	9
1.1 Syfte och bakgrund	9
1.2 Metod	11
1.3 Disposition	13
2 Total volym och reslängd	15
2.1 Regionala resor	20
2.2 Långväga resor	27
2.3 Resor inom Sverige enligt Telia	34
3 Förändringar i färdssätt	37
3.1 Reskedjor	38
3.2 Restider/rusning	40
3.3 Stad och landsbygd	43
4 Förändringar i ärenden	45
4.1 Uppehållsmönster enligt Google	46
5 Fördelning av effekter	49
5.1 Jämställdhet	49
5.2 Personer med funktionsnedsättningar	50
5.3 Socioekonomiska skillnader	53
6 Slutsatser och diskussion	57
Bilaga A – tidslinje för pandemin och smittskyddsåtgärder	65
Bilaga B – tillfälligt inreseförbud	72
Bilaga C – avrådan från utlandsresor	74

Sammanfattning

De långvariga restriktionerna i resande, inte minst till och från utlandet, mot folksamlingar och trängsel i butiker, restauranger och vanliga nöjesevenemang, har medfört stora minskningar i resandet sedan mars 2020. De största absoluta minskningarna har varit i regional kollektivtrafik i rusningstid, vilket beror på ett kraftigt ökat arbete hemifrån och distansundervisning. Även bilresorna har minskat i rusningstid. Restriktioner i inrikesresande minskade antalet semester- och tjänsteresor, eller förkortade dem, vilket minskade antalet (och andelen) långa tåg- och bilresor. Inreseförbud och avrådan från resor utomlands har påverkat flyg och utrikes sjöfart kraftigt negativt.

Förändrade resmönster

Som helhet minskade svenskarnas resor med 13 procent under pandemiperioden mars 2020–augusti 2021, jämfört med 2019. Bland äldre (65–84 år) minskade resandet något mer, med 18 procent per invånare.

I relativa termer är det främst resor till skola som minskat (–26 procent), tillsammans med resor till arbete (–18 procent). Den enda typen av resärende som ser ut att ha ökat är service- och inköpsresor, +15 procent. Den förändringen kan förklaras av att sådana ärenden tidigare utfördes som del av en huvudresa till eller från arbete eller skola, och nu har blivit omklassad till en resa där service och inköp var huvudändamål. Antalet fritidsresor har i stället minskat med 15 procent, vilket sannolikt har att göra med att många fritidsändamål har varit stängda eller omgärdade med restriktioner. Resor med besök hos ”nära och kära” har inte förändrats i antal.

Det är framför allt regional kollektivtrafik, och långväga resor med alla färdmedel, som svarar för resandeminskningarna. Kollektivtrafiken har fått erfara en halverad efterfrågan, vilket har gjort att dess andel av huvudresorna minskat från 19 till 10 procent. Förutom kollektivtrafiken har förändringarna inom andra färd sätt varit inom fel marginalen. På grund av det minskade kollektivtrafikresandet har *andelen* cykelresor ökat med 3 procentenheter till 17 procent, och *andelen* resor som bilförare med 5 procentenheter till 43 procent. Övriga färd sätt – gång, bilpassagerare, och annat – har behållit sina andelar.

Det är i huvudsak resandet i rusningstrafik som har minskat, vilket är gynnsamt för samhälls-ekonomin på grund av minskad trängsel på vägarna. Kollektivtrafiken har minskat i de kommungrupper där den vanligtvis också har en stor betydelse, det vill säga i Storstadskommuner och i Blandade kommuner.³ Ett annat resultat är att resandet som bilpassagerare minskat mer än som bilförare i rusningstid, och därmed har samåkning och beläggning minskat något vilket är negativt för transporteffektiviteten.

Transportarbetet i persontrafik⁴ minskade med 17 procent mellan 2019 och 2020. Vägtrafiken, som före pandemin stod för nästan fyra femtedelar av persontransportarbetet, har endast minskat med 5 procent, medan bantrafiken minskade med 43 procent, luftfarten med 64 procent, och sjöfarten med 74 procent. Det kan förklaras av att pandemin främst drabbat

³ Enligt Tillväxtanalys kommunindelning och Tillväxtverkets kommungruppsbeteckningar (Tillväxtverket, 2021b).

⁴ Den totala sträcka som befolkningen och besökare sammantaget förflyttar sig på svenskt territorium. Uttrycks i personkilometer.

långväga resor, utlandsresor och turism, som ingår i den här statistiken. Vägtransportarbetets andel på svenskt territorium har därmed ökat från 78 till 88 procent. Inom vägtrafik har transportarbetet med cykel, moped och motorcykel ökat, medan transportarbetet från gående till fots, med buss och personbil minskat.

Fördelningseffekter

Många av resultaten, framför allt när det gäller fördelning på ärende och färdstätt, reslängd, inkomst och funktionsnedsättning, är baserade på den nationella resvaneundersökningen. När vi tolkar resultaten från den är det bra att tänka på att den avser alla bosatta i Sverige 6–84 år, och därför omfattar såväl barn och unga som många pensionärer, vilket många andra resvaneundersökningar inte gör.

Kvinnor och män ser ut att ha ändrat sina resmönster på likartade sätt. Män och kvinnor har minskat sina arbetsresor i samma grad, och även sina fritidsresor. En närmare studie av resornas ärende visar att antalet service- och inköpsresor ökat med en femtedel bland kvinnor, men inte bland män. En möjlig förklaring är att kvinnor i större utsträckning än män ersatt arbetsresor med service- och inköpsresor. Det stämmer också med tidigare undersökningar att kvinnor gör sådana ärenden ungefär 50 procent fler gånger än män. Resor med "annat ärende" (cirka fem procent av resorna) har minskat bland kvinnor med två femtedelar, medan de inte förändrats bland män.

Det omfattande hemarbetandet i vissa grupper visar sig främst höra ihop med personer i det högsta inkomstintervallet (fjärde kvartilen): där har arbetsresorna minskat med 30 procent i antal, medan de inte förändrats så mycket i befolkningen med lägre inkomster.⁵ I fråga om resor med andra ärenden än arbete är det pensionärer som står för den största minskningen, med inkomster under medianen.

Resandet bland personer med funktionsnedsättning är liksom bland pensionärer i normalfallet mindre än i andra grupper, men har ändå minskat med 16 procent. Antalet resor med färdtjänst har minskat med mer än dubbelt så mycket, 38 procent. Resandet med riksferdtjänst, som är mer långväga resor, minskade med 62 procent.

⁵ Befolkningen i arbetsför ålder, 20–64 år. I den parallella studien *Samhällsviktiga resor under coronapandemin* (Trafikanalys, 2022b) utvecklar vi fler fördelningsmässiga aspekter av pandemins konsekvenser, när det gäller några stora yrkesgrupper som är särskilt betydelsefulla under pandemin.

Summary

Long-term travel restrictions, especially across borders, along with restrictions on public gatherings and crowding in shops, restaurants and regular entertainment events, have greatly reduced travel since March 2020. In absolute terms, the greatest reductions have been in regional public transportation during rush hour, due to the sharp increase in people teleworking from home and distance education. Travel by car during rush hour has also declined. Restrictions on domestic travel decreased the number of vacation and business trips, or shortened them, which reduced the number (and percentage) of long-distance trips by train and car. The entry ban into the country and recommendations against travel abroad have had a strong negative impact on travel by air and sea.

Changed travel patterns

As a whole, Swedes reduced their travel by 13 per cent during the pandemic period of March 2020–August 2021, compared with 2019. Travel among older individuals (65–84 years) decreased somewhat more, by 18 per cent per resident.

In relative terms, it is mainly travel to and from school (–26 per cent) and work (–18 per cent) that has decreased. The only category that appears to have increased is travel related to services and shopping, up 15 per cent. The explanation may be that such errands were previously conducted as part of a general trip to or from work or school but have now been reclassified as travel specifically for the purpose of services and shopping. In contrast, leisure travel has declined by 15 per cent, which can likely be attributed to closure or restrictions relating to many leisure activities and tourist destinations. Meanwhile, travel to visit friends and family has remained unchanged.

Regional public transportation, and long-distance travel using all modes of transportation, primarily account for the cutbacks in travel. Demand for public transportation has declined by about 50 per cent, which means that its share is now 10 per cent of general travel, down from 19 per cent. Changes in all other modes of transportation, outside public transportation, fall within the margin of error. The reduction in travel by public transportation is also associated with an increase in the share of trips by bicycle, up 3 percentage points to 17 per cent, while the share of trips as a car driver is up 5 percentage points to 43 per cent. Other modes of travel – by foot, as a car passenger and other – remain unchanged.

Rush-hour traffic in particular has decreased, which benefits the economy through reduced congestion on the roads. Public transportation has decreased in those municipal groups where it normally plays a major role: in Metropolitan municipalities and in Mixed municipalities.⁶ Another result is that travel as a car passenger has decreased more than as a car driver during rush hour, reflecting some decline in carpooling and occupancy, which has a negative impact on transportation efficiency.

The total distance travelled in passenger traffic⁷ declined by 17 per cent between 2019 and 2020. Road traffic, which before the pandemic accounted for almost four-fifths of the distance

⁶ According to the categorization of municipalities by Tillväxtanalys (Swedish Agency for Growth Policy Analysis) and Tillväxtverket (Swedish Agency for Economic and Regional Growth) (Tillväxtverket, 2021b).

⁷ The total distance that the population and visitors, in total, move on Swedish territory. Expressed in person kilometres.

travelled, only declined by 5 per cent, while rail traffic declined by 43 per cent, air traffic by 64 per cent, and maritime traffic by 74 per cent. The explanation lies in the impact of the pandemic on long-distance travel, travel abroad and tourism, which are all included in these statistics. The share of distance travelled on Swedish roads has thereby increased from 78 to 88 per cent. Within road traffic, distance travelled by bicycles, mopeds and motorcycles has increased, while distance travelled by pedestrians, buses and private cars has declined.

Distribution effects

Many of the results, especially with respect to distribution of trip purpose and travel mode, trip length, income and disability, are based on the Swedish National Travel Survey. When we interpret its results, it should be kept in mind that it relates to people residing in Sweden, aged 6–84 years. Thereby it includes children, young people and retired seniors, who are not included in many other travel behaviour surveys.

Women and men appear to have changed their travel patterns in a similar manner. Men and women have reduced their work-related travel to the same extent, as well as their leisure travel. Closer examination of the purpose of trips shows that the number of trips related to services and purchasing increased by one fifth among women, but not among men. One possible explanation is that women to a greater extent than men replaced work-related travel with travel related to services and purchasing, which is also in line with the finding in previous studies that women take care of such errands about 50 per cent more often than men. Travel for “other purposes” (about five per cent of trips) decreased among women by two fifths, while such travel remained unchanged among men.

Extensive teleworking from home in some groups is mainly associated with people in the highest income group (fourth quartile): for them, the number of work-related trips decreased by 30 per cent, while such travel has not changed as much in the lower-income population.⁸ Regarding trip purposes other than work, retired people account for the largest reduction, with incomes below the median.

Travel among people with disabilities, as well as among pensioners, is usually less than in other groups, but has nevertheless decreased by 16 per cent. The number of trips using special transportation services for people with disabilities has decreased by more than twice as much, 38 per cent. Travel using long-distance special transportation services declined by 62 per cent.

⁸ Working-age population, 20–64 years. In the parallel study, *Essential travel during the coronavirus pandemic* (Trafikanalys, 2022b), we focus more on the impact of the distribution-related aspects of the pandemic, with regard to some large occupational groups that are considered to be essential during the pandemic.

1 Inledning

Coronapandemin har när detta skrivs pågått i över ett och ett halvt år och Sverige tycks vara på väg in i en fjärde våg av smitta, liksom flera andra länder i Europa.

Under våren och sommaren 2021 har det pågått ett intensivt arbete med att vaccinera befolkningen, vilket anses som det främsta medlet för att undkomma pandemin och normalisera våra rörelsemönster. I början var det de äldsta och personer i riskgrupper, sedan allt yngre generationer. I oktober 2021 började den äldsta gruppen få sin tredje dos, men fortfarande är cirka 1,3 miljoner (15 procent) av befolkningen över 16 år helt ovaccinerade.⁹ En del av dessa kan inte vaccinera sig av olika skäl, men det förekommer också en skepsis i vissa grupper mot vaccinering över huvud taget. Det finns också grupper som inte är tillräckligt informerade, det har tidvis varit svårt att få tider, eller de kanske inte haft möjlighet att komma ifrån arbetet. Olika undersökningar under 2020 och 2021 har indikerat att uppåt 35–40 procent av befolkningen varit tveksamma till vaccination.¹⁰ I vissa samhällsgrupper och bostadsområden har det därför gått långsammare att få genomslag för vaccineringsprogrammet, vilket ibland föranlett sjukvården att förstärka sin närvaro och myndigheterna att bedriva kampanj på många olika språk.

Den här rapporten fortsätter uppföljningen från 2020¹¹ genom att med hjälp av olika statistik-källor försöka fånga upp vad som hänt med persontransporterna under pandemin i termer av resor, färdstätt och ärenden, samt studera vissa fördelningsmässiga aspekter.

1.1 Syfte och bakgrund

När det inträffar en så stor samhällsstörning som en pandemi, med alla de åtgärder och restriktioner som har följt, vill vi kunna följa utvecklingen av våra resmönster och få den bekräftad med kvantitativa data. Målet för undersökningen är att:

Belysa på vilka sätt som smittspridningen och vidtagna åtgärder har påverkat det totala resandet, regionalt och långväga, fördelning på ärende och färdstätt, och om det förekommit några skillnader i effekter på resmönstret i olika befolkningsgrupper. På längre sikt vill vi kunna se de kvardröjande, långsiktiga konsekvenserna för exempelvis regional kollektivtrafik, bilism, cykelresande och flyg.

Redan i den förra rapporten konstaterade vi att det totala resandet minskade väsentligt, vilket naturligtvis kan hänföras dels till den inledande osäkerheten, dels till ökade restriktioner. Det gällde rekommendationer om hemarbete och hemundervisning, att undvika kollektivtrafik, drastiskt minskade möjligheter till utlandsresor och att även begränsa inrikesresandet under semestern. Vi ger här en kort resumé av resultaten för perioden mars–augusti 2020.

⁹ Folkhälsomyndigheten (2021a)

¹⁰ Stiernstedt m.fl. (2020-10-04)

¹¹ Trafikanalys (2020)

Statistiken visade att resandet minskade kraftigast i mars–maj men delvis återgick under sommaren. Minskningen landade på –16 procent för hela det första halvåret. De resänder som påverkades mest påtagligt var skolresor, –43 procent, och arbetsresor, –15 procent.

I början av pandemin var det många barn och unga under 20 år, samt äldre över 65 år, som stannade hemma i större utsträckning än vanligt. Under den första sommaren var det ett minskat antal resor per person bland de 20–64-åringar som faktiskt reste, som utgjorde den huvudsakliga resandeminskningen.

De färdssätt som påverkades mest negativt av pandemin var flyget, sjöfarten och kollektivtrafiken inklusive långväga tåg. I absoluta tal var det kollektivtrafiken som stod för den största minskningen, vilket alltså påverkade den totala resandeminskningen mest.

För flyget och sjöfarten berodde minskningen på restriktioner i det internationella resandet, men även inrikes flyg minskade kraftigt eftersom myndigheterna avrådde ifrån långväga inrikes resande. De kraftiga restriktionerna resulterade även i ett kraftigt minskat turistande, framför allt i Stockholmsregionen och Mellersta Norrland. Den genomsnittliga reslängden minskade kraftigt, beroende på att andelen långa resor minskade.

Personer med funktionsnedsättning och äldre, som även i normala fall reser mindre, minskade sitt resande i ungefär samma grad som resten av befolkningen.

Resandet minskade mer i de övre inkomstskikten, som innan pandemin reste mer än genomsnittet.

Digitaliseringen fick sig en rejäl skjuts framåt av pandemin, i form av distansarbete, distansundervisning, e-handel och videokommunikation.

Trafikanalys ”Transportläget”

Med anledning av coronapandemins stora påverkan på transportsystemet har Trafikanalys löpande publicerat aktuella indikatorer för att beskriva utvecklingen, mestadels avseende trafiken. För att tydliggöra utvecklingen under pandemin jämförs där i möjligaste mån mätveckor eller mätmånader med motsvarande vecka eller månad före pandemin, med en brytpunkt i mars eller april (beroende på källa).¹²

För den senaste tillgängliga veckan¹³ kan vi notera följande skillnader i trafiken jämfört med motsvarande vecka/månad före pandemin:

- För vägtrafiken på det statliga vägnätet låg den lätta trafiken 9 procent under nivån 2019, medan den tunga trafiken låg 3 procent över.
- På järnvägarna var persontågstrafiken 6 procent mindre och godstågstrafiken 9 procent större.
- Antal utrikes flygningar till och från Sverige var 45 procent mindre, och antal inrikes flygningar 34 procent mindre.

De flesta trafikslagen hade sin lägsta notering vecka 15 eller 16, 2020 (påskveckan i början av april), men för persontågen dröjde det till Kristi Himmelfärdsveckan (v. 21) och för lastfartyg till

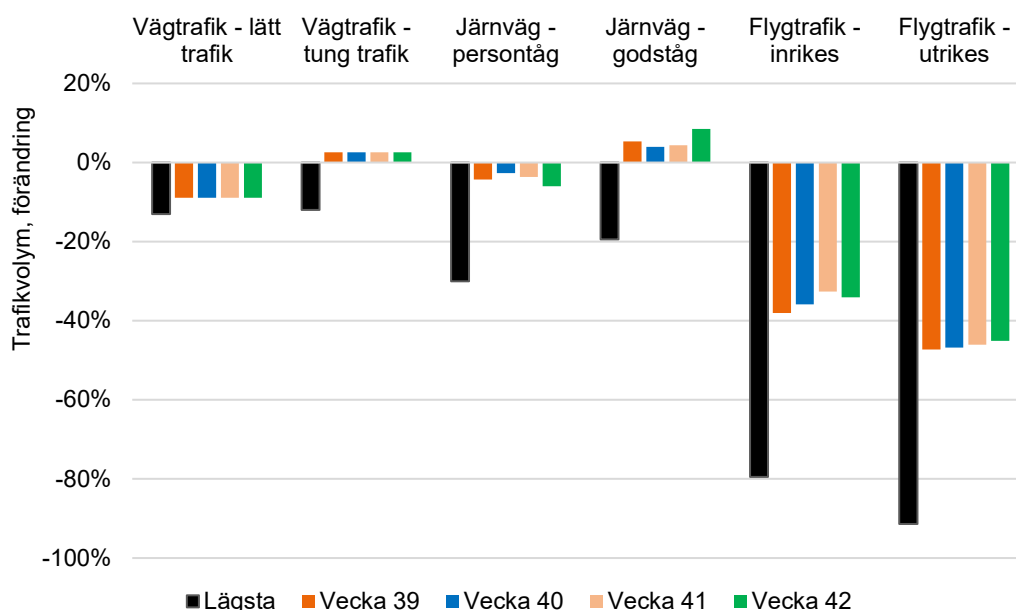
¹² Efter brytpunkten jämförs såväl 2020 som 2021 med motsvarande vecka/månad 2019. Januari–februari 2021 jämförs med januari–februari 2020.

¹³ Trafikanalys (2021c), uppdaterad 12 november 2021. Senaste uppgifter är vecka 42 2021 för flyg- och järnvägstrafik, september månad för vägtrafiken.

andra veckan i juli (v. 28). Sedan dess har trafik- och transportslagen återhämtat sig, fast i olika grad.

Flygtrafiken är det trafikslag som är mest påverkat under hela perioden, och även det som fortfarande i slutet av 2021 är längst ifrån de trafiknivåer som rådde innan coronapandemin.

Godstrafik på järnväg och tung trafik på väg har under nästan hela perioden varit minst påverkad av pandemin. Tung trafik på väg har under flera veckor under hösten 2020 och även under 2021 överträffat trafiknivåerna innan pandemin.



Figur 1.1. Förändring av trafikvolym i procent under de fyra senaste veckorna 2021, jämfört med motsvarande vecka 2019, efter trafikslag. Veckan med benämningen "lägsta" avser den vecka under våren 2020 då nedgången var som störst jämfört med motsvarande vecka 2019 – se brödtexten.
 Källa: Trafikanalys, Transportläget (uppdaterat 12 nov 2021).
 Anm: Vägtrafik ovan avser enbart trafik på det statliga vägnätet. I sjöfart saknas passagerartrafik i statistiken p.g.a. kvalitetsbrister.

Trafikanalys planerar att publicera en rapport i mars 2022 som sammanfattar utvecklingen enligt "Transportläget" under pandemins första två år, 2020–2021.

1.2 Metod

För att analysera vad som hänt med våra resvanor har vi analyserat tillgängliga statistikällor, och för att förklara skeenden har vi bedrivit omvärldsbevakning via medier och internet. Utvecklingen för trafiken i stort har kunnat följas i Trafikanalys "Transportläget" (se ovan), och i flera rapporter om utvecklingen på godsmarknaden.¹⁴ En grov sammanfattning av händelserna sedan pandemins början och reserestriktioner finns i bilaga A–C.

Den huvudsakliga källan för våra analyser är den nationella resvaneundersökningen, dels för 2019–2020, dels för 2021 som vi delvis har kunnat få i förväg (dvs. innan ordinarie leverans till

¹⁴ www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/projekt-om-corona-och-transporter-10591/

årlig statistik). I denna rapport analyserar vi underlag till och med andra tertialet 2021, dvs. till och med augusti, och omfattar därför inte de lättnader som infördes under hösten, eller den senaste, fjärde vågen av smittspridning.

Den nationella resvaneundersökningen är en urvalsundersökning som samlas in via pappers-enkät och webb bland alla 6–84-åringar som är bosatta i Sverige. Den omfattar därför både barn, unga och många pensionärer, vilket är en skillnad mot andra resvaneundersökningar som görs i Sverige. Det kan vara bra att ha i åtanke när resultaten tolkas, eftersom olika åldersgrupper påverkats olika av pandemin, hemarbete, smittrisker och så vidare.

I den nationella resvaneundersökningen tilldelas varje utvald respondent en mättag då den ska redovisa alla sina förflyttningar, färdstätt, ärende, reslängd med mera. Mättagarna är utspridda över alla dagar, hela året. Eftersom urvalet till undersökningen dras från folkbokföringsregistret kan mycket bakgrundsdata om respondenterna koda på i efterhand av SCB. Det mått vi följer är främst huvudresor. Definitionen av en huvudresa utgår ifrån synsättet att en resa påbörjas och avslutas på platser där vi har en förhållandevis lång vistelsetid. För att definitionen ska bli enkel och tydlig används bostad, arbetsplats, skola och annan övernattningsplats som huvudresepunkter. En ny huvudresa påbörjas när respondenten når en av dessa huvudresepunkter. I undersökningen delas huvudresor in i delresor, som är resor mellan ärenden.

En viktig skillnad mellan huvudresor och delresor, när man jämför fördelningar mellan olika ärenden, är att arbets- och skolresor genererar två huvudresor och två delresor – det vill säga lika många delresor som huvudresor – men när det gäller andra ärenden såsom inköp, fritid, besök hos nära och kära och så vidare, genereras fortfarande två delresor men däremot endast en huvudresa. Därför kan det i diagrammen se ut som att ärendefördelningen väger över på arbets- och skolresor när vi studerar antal huvudresor, medan om vi i stället skulle redovisa delresor skulle fördelningen se jämnare ut. Att vi i rapporten valt att fokusera på huvudresor beror på att det framför allt är resans huvudsakliga ärende som är drivande för resan.

På flera ställen i rapporten, där resvaneundersökningen ligger till grund, jämförs resandet 2019 med ett skattat "pandemiår" som bygger på uppgifter från perioden mars 2020–augusti 2021 och normaliserats till årssiffror. Detta har gjorts för att få säkrare statistiska skattningar än vad som är möjligt med kortare tidsintervall.¹⁵ För att ta fram detta pandemiår har uppgifter om resandet under januari och februari hämtats från 2021. För månaderna mars–augusti har ett genomsnitt för 2020 och 2021 använts och för september–december används 2020. För analys av resande och inkomst jämförs underlag från mars–december 2020 med samma period 2019.¹⁶ Eftersom aggregerade resultat döljer förändringar under tiden, såsom pandemi-vågor och perioder av restriktioner och lättnader, presenterar vi även vissa resultat på två-månadersperioder.

Övriga statistikällor är officiell statistik, baserat på resandet med respektive färdmedel, med mera: flyg, sjöfart, tåg, kollektivtrafik, färdtjänst etc. En del är kvartalsbaserad och redovisas fram till andra kvartalet 2021, en del månadsbaserad och redovisas fram till augusti 2021, och den årsbaserade statistiken redovisas till och med 2020. Statistiken för transportarbete för väg, järnväg, sjö och luft, som bygger på en mångfald av ansatser och metoder, redovisas också fram till och med 2020.

¹⁵ I den förra rapporten, om pandemins första halvår, gjordes skattningar för tvåmånadersperioder (Trafikanalys, 2020).

¹⁶ Uppgifter om inkomst läggs till från SCB:s register först när helårsstatistiken tas fram.

Vi redovisar även en bearbetning av inkvarteringsstatistik från Tillväxtverket¹⁷, vilken är månadsbaserad.

En tredje typ av källa, som inte är heltäckande men i stället mer aktuell och med en högre tidsupplösning (veckor eller dagar), är mobilitetsdata från söktjänst och teleoperatörer. Vi har därför även tagit med vissa resultat från resandemätningar från mobilteleoperatören Telia och platsdata från sökmotorn Google.

Vi har också haft tillgång till resultat från delprojektet om samhällsviktiga resor: intervjuer och publicerad statistik från myndigheter och intresseorganisationer, analys av en mediedatabas, publicerade underlag från analys- och forskningsinstitut.¹⁸

1.3 Disposition

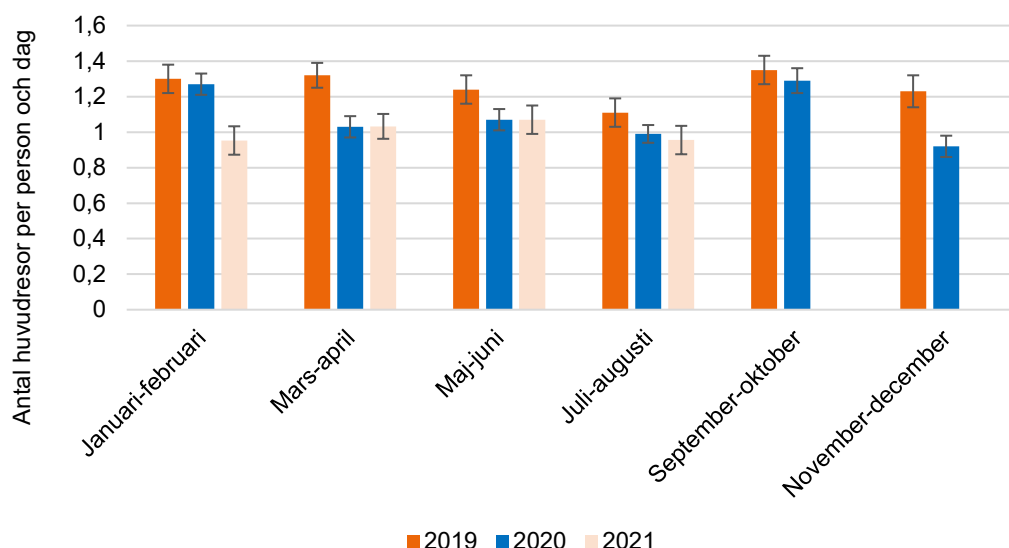
Rapporten är upplagd enligt frågeställningarna i avsnitt 1.1. Vi börjar med det totala resandet i nästa kapitel, där vi även bryter ned resultaten på regionala och långväga resor och kompletterande datakällor. I nästföljande kapitel bryter vi ned resandet på färd sätt, ärende, restidpunkt, veckodag, rusningstid, kommungrupper, med mera. Efter det kommer ett kapitel där vi redovisar hur effekterna har fördelat sig bland personer med funktionsnedsättning och i olika inkomstgrupper. Rapporten avslutas med slutsatser och en kort diskussion.

¹⁷ Tillväxtverket (2021a)

¹⁸ Trafikanalys (2022b)

2 Total volym och reslängd

Svenskarnas resande har minskat i och med coronapandemin. Minskningarna var kraftig i början: i mars–april 2020 gick resandet ned med 22 procent. Under sommarmånaderna och hösten 2020 då smittspridningen och antalet döda i covid-19 var lågt närmade sig dock resandet nivåerna under 2019, och under perioden september–oktober var nedgången endast 4 procent. I slutet av 2020, då smittspridningen tog ny fart, syntes återigen stora minskningar i resandet: under vintermånaderna november 2020–februari 2021 var minskningen omkring en fjärdedel. Under perioden mars–augusti 2021 såg resandet ut ungefär som motsvarande månader året innan (Figur 2.1).

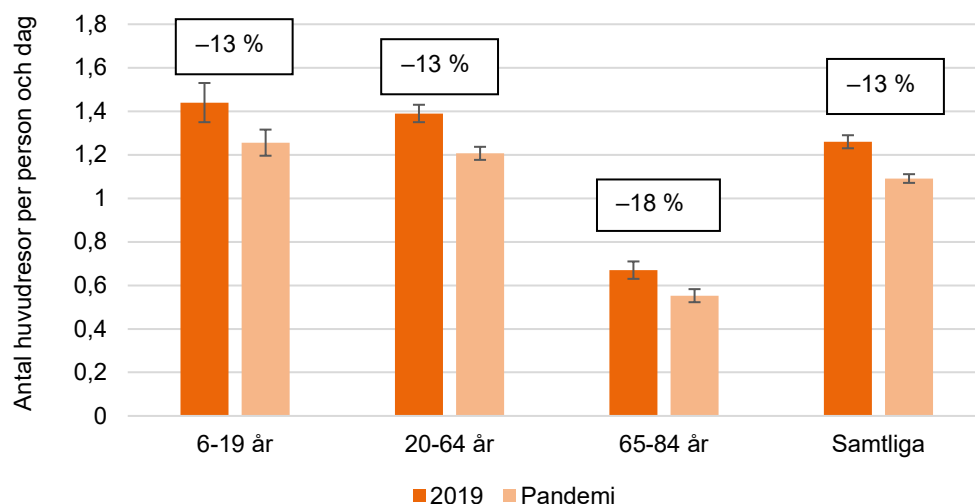


Figur 2.1. Antal huvudresor per person (6–84 år) och dag 2019, 2020 och januari–augusti 2021.

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Antalet resor minskade i samtliga åldersgrupper under pandemin jämfört med 2019, men minskningen var störst bland de äldre: 18 procent mindre. Bland barn, unga och personer i arbetsför befolkning, liksom för populationen totalt, var minskningen 13 procent (Figur 2.2).

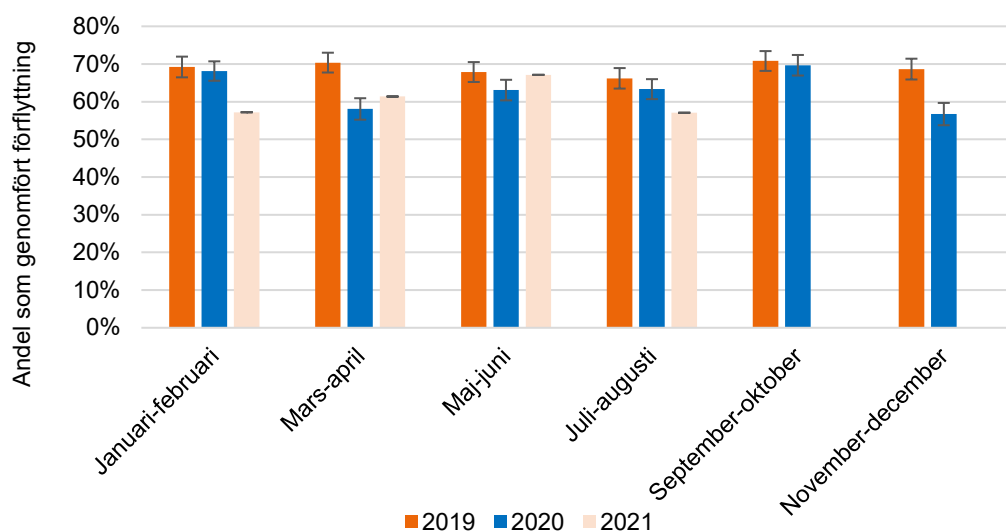


Figur 2.2. Antal huvudresor per person (6–84 år) och dag, efter ålder, år 2019 och under pandemin (beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021).

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Att resandet minskade berodde under vissa perioder på att färre personer var ute och reste. Det gäller till exempel i mars–april både 2020 och 2021, och november 2020–februari 2021. Även i juli–augusti 2021 märks en minskad andel personer som reste. Dessa perioder präglades antingen av stor osäkerhet, stor smittspridning eller minskat antal semesterresor (Figur 2.3).

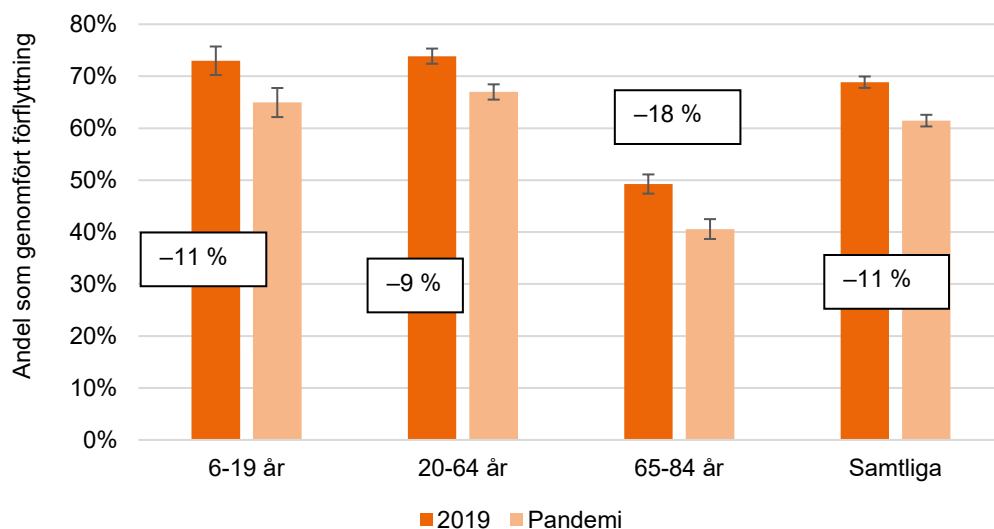


Figur 2.3. Andel av befolkningen (6–84 år; %) som gjort minst en förflyttning under en genomsnittlig dag 2019, 2020 och januari–augusti 2021.

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära.

Om vi studerar hur olika åldersgrupper reagerat ser vi att den äldre generationen har stannat hemma i större utsträckning än barn och unga och personer i arbetsför befolkning. Minskningen bland de äldre är 18 procent, medan minskningen i övriga åldersgrupper (liksom totalt) stannar på omkring en tiondel (Figur 2.4).

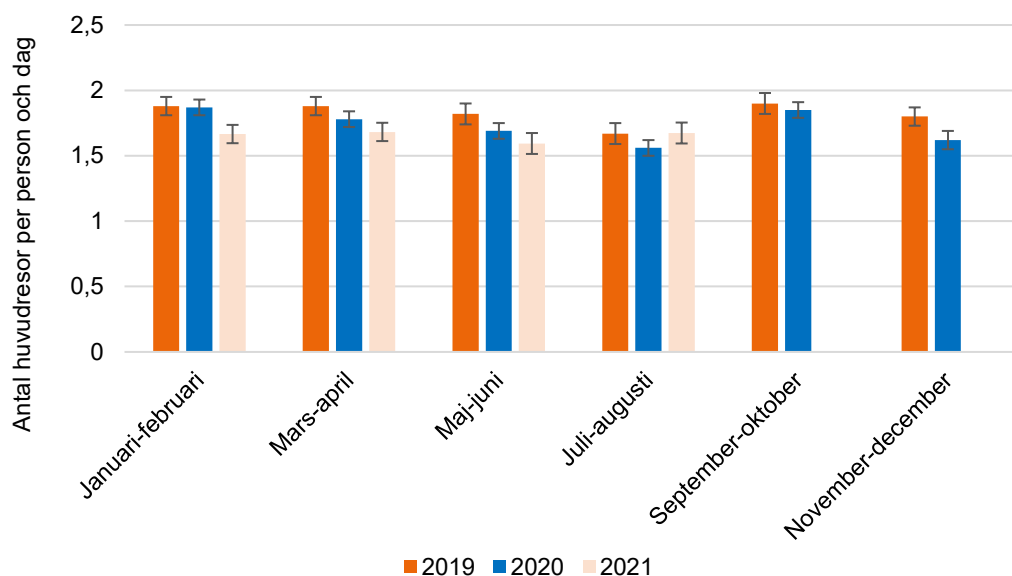


Figur 2.4. Andel av befolkningen (6–84 år; %) som gjort minst en förflyttning under en genomsnittlig dag år 2019 och under pandemin (beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021).

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Som nämnts ovan berodde en del av minskningen på att färre personer var ute och reste i vissa perioder. Men de som faktiskt reste gjorde också färre resor (Figur 2.5). Under 2020 var det först i samband med den andra smittovågen, från november 2020, och fram till sommaren (juni) 2021 som de som faktiskt reste drog ned på antalet resor. Under sommaren 2021 tycks resandeminskningen enbart ha berott på ett minskat antal resenärer (jämför med Figur 2.3, juli–augusti).



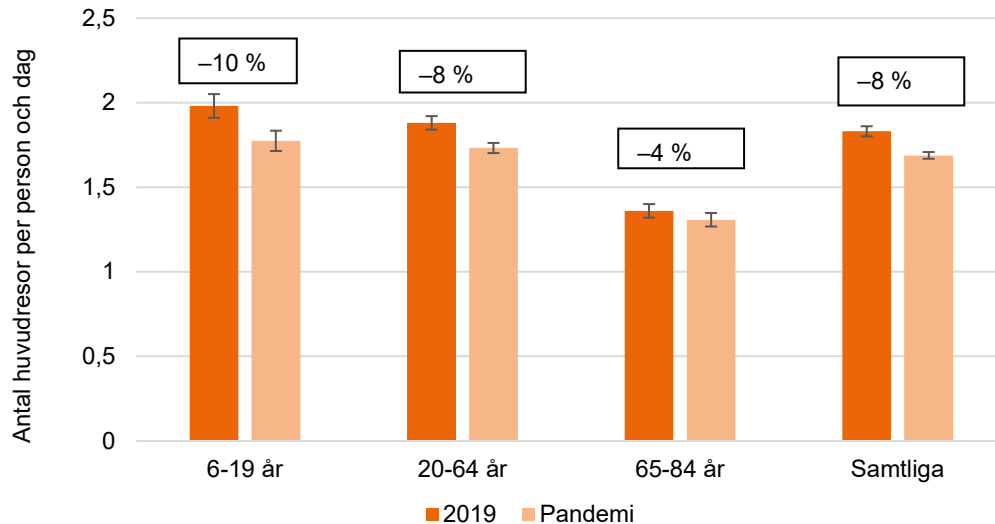
Figur 2.5. Antal huvudresor per person och dag bland dem som gjort minst en resa 2019, 2020 och januari-augusti 2021.

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Om vi ser på åldersfördelningen av antal resor per person som faktiskt reste, ser vi att det är enbart i de lägre åldrarna som det dragits ned på antalet resor, med 8–10 procent. I den äldre

åldersgruppen, där resandet är på en lägre nivå redan från början¹⁹, ser vi ingen förändring. Totalt är minskningen 8 procent färre resor per "resande person" under pandemin (Figur 2.6).



Figur 2.6. Antal huvudresor per person och dag bland dem som gjort minst en resa, efter ålder, år 2019 och under pandemin (beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021).

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

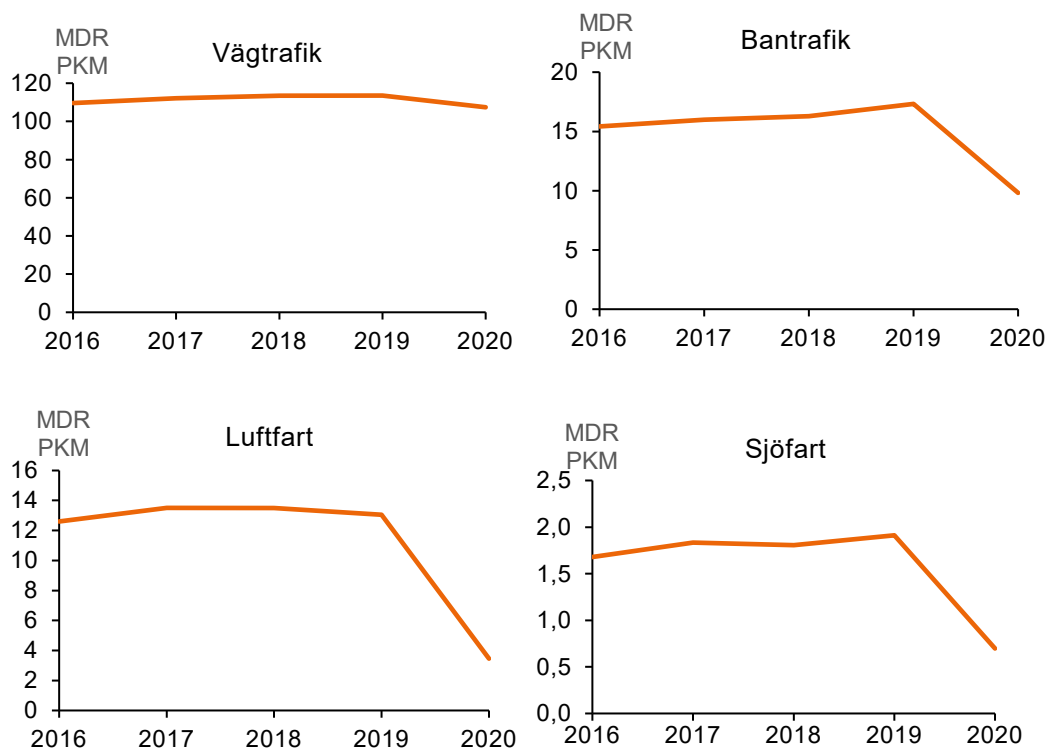
Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Transportarbete och reslängd

Transportarbetet (för personer) i de fyra trafikslagen har påverkats olika mycket av pandemin, och ligger från början förstås också på väldigt olika nivåer.²⁰ Vägtrafiken, som stod för nästan fyra femtedelar av persontransportarbetet före pandemin, har endast minskat med 5 procent, medan bantrafiken minskade med 43 procent, luftfarten med 64 procent, och sjöfarten med 74 procent (Figur 2.7). Det innebär att vägtransportarbetets andel har ökat från 78 till 88 procent. Totalt har transportarbetet minskat med 17 procent.

¹⁹ Man skulle därmed kunna tolka de äldres resande som mer "nödvändigt" än övriga åldersgrupper.

²⁰ Transportarbetet inkluderar utrikes resande, bland annat. Se beskrivning under figuren och dokumentation på www.trafa.se/ovrig/transportarbete.



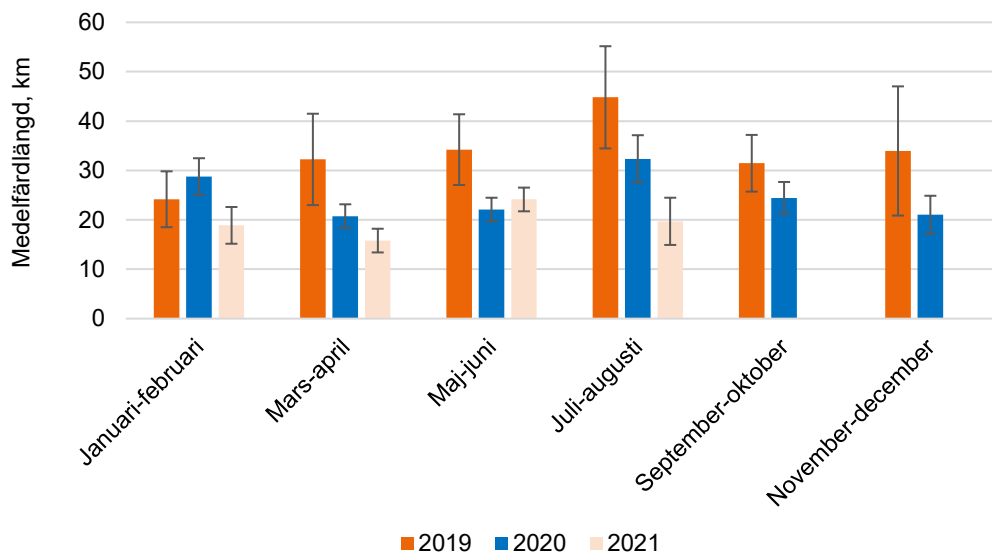
Figur 2.7. Transportarbetet på väg, bana (järnväg, tunnelbana och spårväg), i luften och till sjöss, 2016–2020, miljarder personkilometer.

Källa: Trafikanalys, Transportarbete.

Anm: Inkluderar utrikes resande och kryssningar. Luftfart inkluderar inte överflygningar.

Inom vägtrafiken var det stora variationer: medan transportarbetet minskade med personbil (–6 procent), buss (–11 procent) och till fots (–12 procent) mellan 2019 och 2020, ökade det med cykel (+21 procent), motorcykel (+5 procent) och moped (+1 procent).

Det är tydligt att reslängden minskar när pandemin och reserestriktioner slår till: från mars–april 2020 är den genomsnittliga reslängden cirka en tredjedel kortare än 2019 (Figur 2.8). Sommaren 2020 går den upp igen tillfälligt, men sommaren 2021 är den halverad jämfört med reslängden sommaren före pandemin. Även vintermånaderna och våren 2021 reser vi kortare än normalt.



Figur 2.8. Genomsnittlig färdlängd per huvudresa 2019, 2020 och januari–augusti 2021.
 Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.
 Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

2.1 Regionala resor

Regionala resor²¹ utgör huvuddelen av allt resande, då cirka 97 procent av alla delresor²² sker inom 10 mils radie. En minskning av antalet regionala resor ger därför störst utslag på det totala antalet resor, medan en minskning av antalet långväga resor inte gör det.

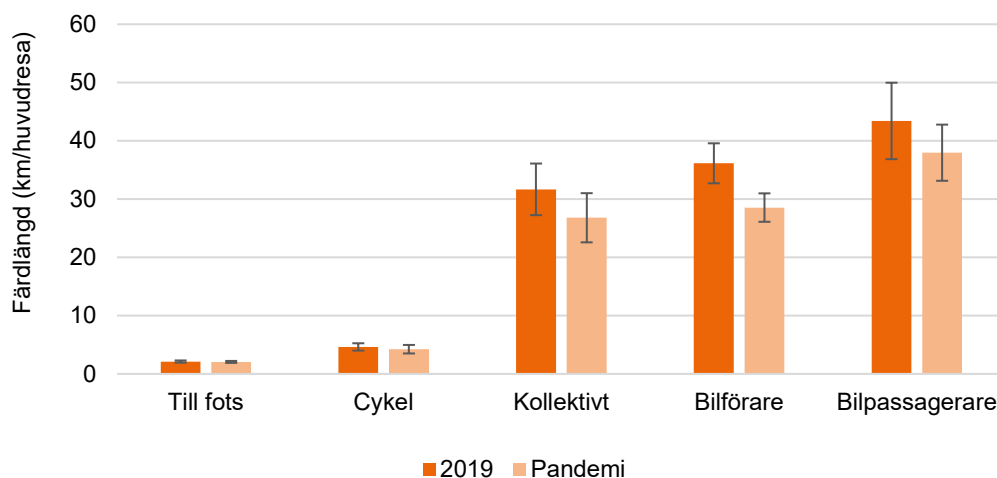
När det gäller reslängd och transportarbete, däremot, har de långväga resorna en betydligt större andel, omkring hälften. En minskning av antalet långväga resor har därför stor inverkan på det totala transportarbetet. Vi tittar närmare på långväga resor i nästa avsnitt.

Vi har sett ovan att resandet minskade under pandemin. Den tydligaste förändringen är att resandet med kollektivtrafik har minskat kraftigt, vilket vi återkommer till i kapitel 3. Det vi vill uppmärksamma här är det regionala resandet, där kollektivtrafiken spelar en viktig roll.

Trots att antalet resor med kollektivtrafik minskat, gäller det inte reslängden i samma grad (Figur 2.10). De regionala resor som fortfarande genomförts har alltså varit ungefär lika långa som tidigare. Av alla trafikslag är det bara bilresorna som blivit kortare i genomsnitt, vilket förklaras av att andelen långväga bilresor minskat (se vidare avsnitt 2.2).

²¹ Det finns olika definitioner av regionala resor. Här använder vi gränsen 10 mil mellan regionala och långväga resor enkel väg.

²² Resor mellan ärenden

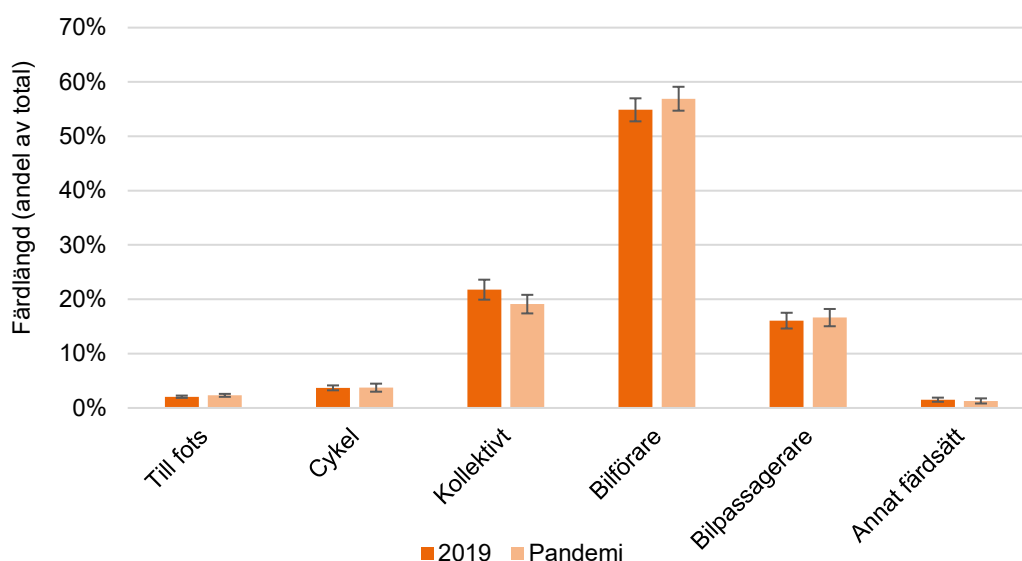


Figur 2.9. Genomsnittlig reslängd, 2019 och under pandemin (årssiffror, beräknat på perioden mars 2020–augusti 2021).

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Trots att fördelningen av antal resor har förändrats, har fördelningen av transportarbetet för regionala resor (kortare än 10 mil) förblivit relativt konstant under pandemin (Figur 2.11). Det beror bland annat på att de långväga bilresor som försvunnit inte ingår här, och på att regional kollektivtrafik och i synnerhet cykelresorna är för korta för att påverka helhetsbilden.



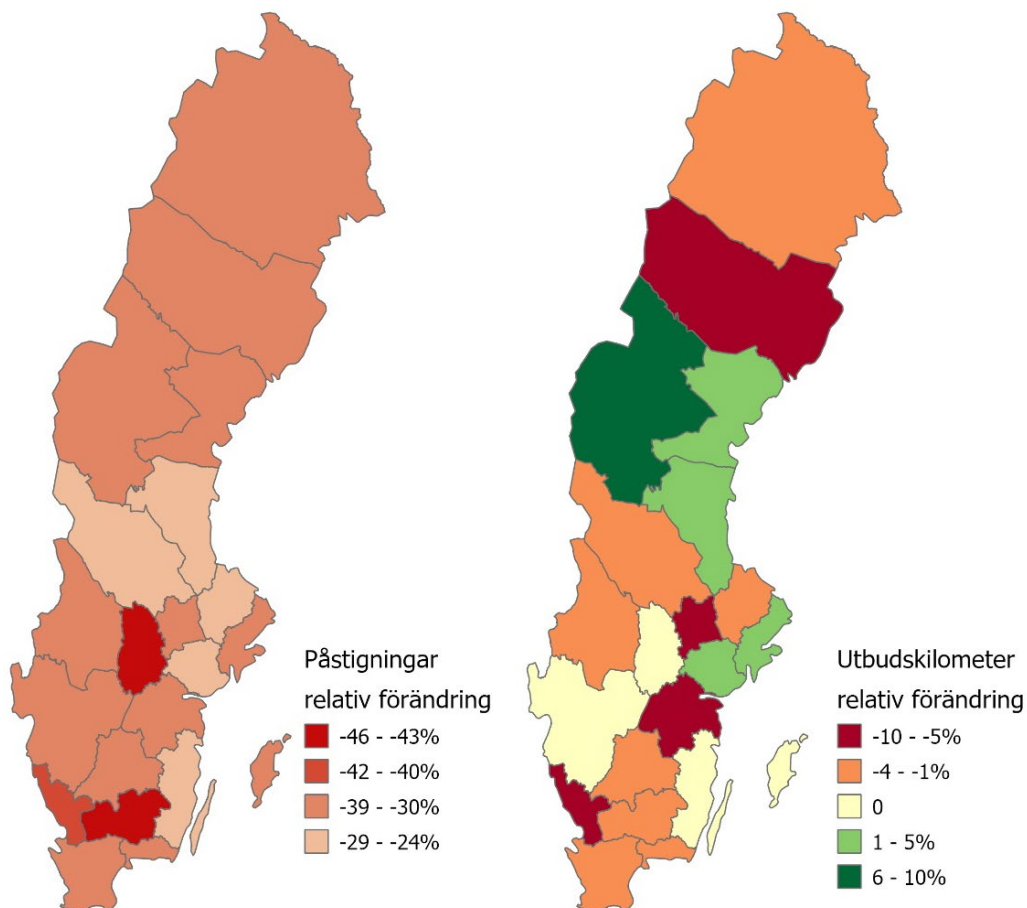
Figur 2.10. Andel av den resta sträckan som respektive färdstätt har av resor 10 mil eller kortare år 2019 och under pandemin (beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021).

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Regional kollektivtrafik²³

Antalet påstigningar²⁴ i den regionala kollektivtrafiken minskade med en tredjedel i riket under 2020 jämfört med året innan. I länen varierade nedgången med mellan 24 och 46 procent. Mildast drabbades Kalmar, Dalarnas och Gävleborgs län, medan Kronobergs, Örebro och Hallands län drabbades av störst nedgångar.



Figur 2.11. Förändringar av antal påstigningar (t.v.) och utbudskilometer (t.h.) mellan 2019 och 2020, efter län.
Källa: Trafikanalys, Regional linjetrafik.

Anm: Utbudskilometer är detsamma som fordonskilometer i busstrafiken och vagnkilometer i spårtrafik.

Transportarbetet med regional kollektivtrafik följde samma mönster, men ännu mer markerat. Det minskade med mellan 18 och 62 procent i länen. Den minsta minskningen hade Dalarnas län, och den största hade Värmlands och Västerbottens län. I riket minskade transportarbetet med regional kollektivtrafik med 36 procent.

²³ Här använder vi, i motsats till i ovanstående avsnitt, följande definition av regional kollektivtrafik: "kollektivtrafik som bedrivs av regionala kollektivtrafikmyndigheter", vilket innebär resor huvudsakligen inom ett län.

²⁴ Resandet i regional kollektivtrafik mäts i antal påstigningar, inte i resor från start till mål. En resa omfattar ofta mer än en påstigning, i synnerhet i de tre storstadslänen. I övriga län är påstigningar en mer tillförlitlig indikator på resandet. Förändringar i antal påstigningar är dock jämförbara mellan länen, som indikator på förändrat resande.

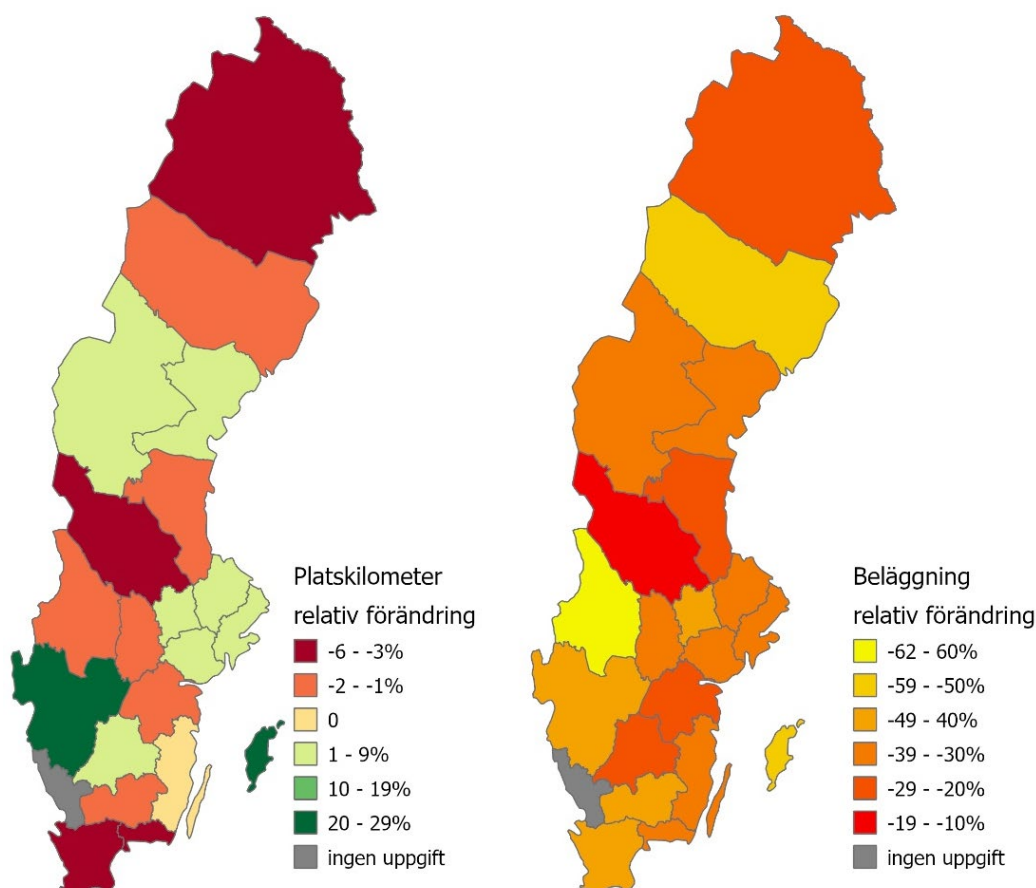
Utbud och beläggning

Folkhälsomyndigheten utfärdade i april 2020 allmänna råd om fortsatt kollektivtrafik för att undvika trängsel, vilket i stort har följts av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna trots stora kostnader. Utbudet har i vissa regioner till och med utökats, enligt den statistik de själva rapporterat till Trafikanalys (Figur 2.11, högra kartan, och Figur 2.12, vänstra kartan).

I vissa län tycks platsutbudet ha utökats med hjälp av större fordon – det gäller i synnerhet Gotlands län (+28 procent fler platser per fordon, i genomsnitt). Även Västra Götalands (+23 procent) och Västmanlands län (+14 procent) har utnyttjat större fordon. I Västmanlands och Uppsala län har särskilt fordonens sittplatskapacitet utökats, och i Västra Götalands och Gotlands län har främst ståplatserna utökats.

Det har även skett utbudsminskningar i vissa län, som mest i Skåne, –5 procent, och i Norrbotten, –4 procent räknat i totala platskilometer. I riket som helhet ökade utbudet med 4,4 procent.

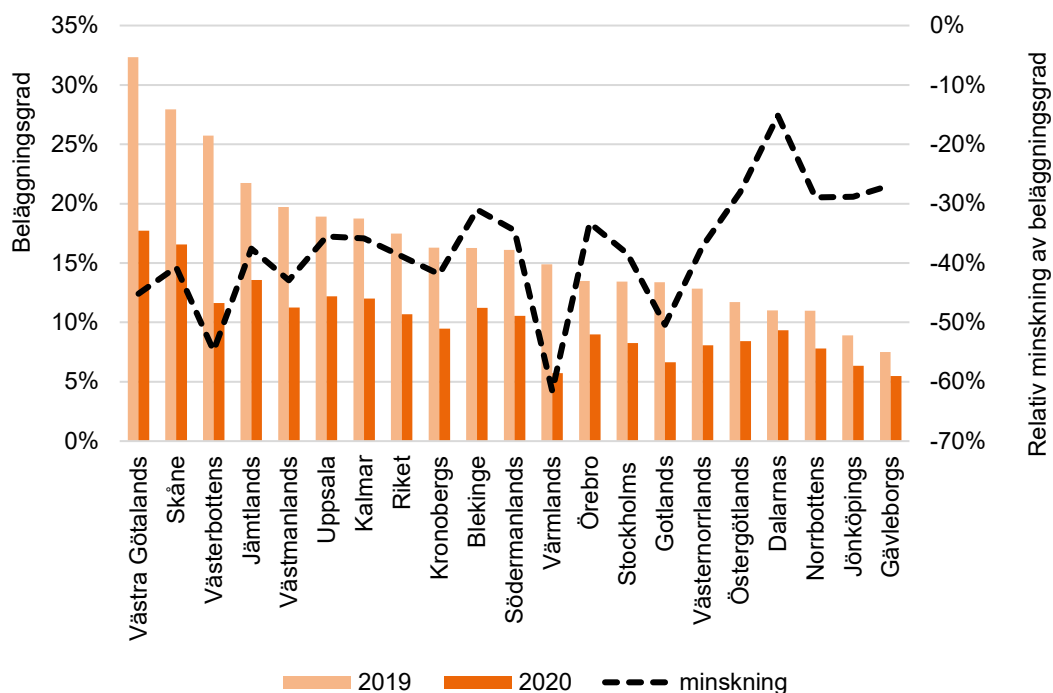
Dessa genomsnittssiffror döljer förstås stora variationer mellan linjer och inom respektive län, och kan även dölja att utbudet omfördelats mellan exempelvis lågbelagda och högbelagda linjer, eller mellan lågtrafik och rusningstrafik.



Figur 2.12. Förändringar av platskilometer och beläggning mellan 2019 och 2020, efter län.
Källa: Trafikanalys, Regional linjetrafik.

För att få sig tilldelat det statliga coronastödet för 2021²⁵ var regionerna skyldiga att rapportera sitt utbud mätt som platskilometer, första halvåret 2021 samt första halvåret 2019 som jämförelse. Trots vissa skillnader i rapporteringen jämfört med den officiella statistiken kan man konstatera att även i våras utmärkte sig Gotlands och Uppsala län av stora utbudsökningar.²⁶ Även då minskade några län utbudet av platskilometer, främst Örebro (–2,8 procent), Skåne (–2,0 procent) och Kalmar län (–1,7 procent). Som helhet ökade utbudet i riket med 3,2 procent.

Som en följd av ovanstående har beläggingsgraden i regional kollektivtrafik minskat i riket, som myndigheterna önskat, från 17 till 11 procent.²⁷ Före pandemin (2019) hade Västra Götaland, Skåne och Västerbottens län högst beläggingsgrad (32, 28 och 26 procent), medan Gävleborgs och Jönköpings län har lägst (8 respektive 9 procent). Under det första pandemiåret 2020 sjönk beläggingsgraden mest i Värmlands (–62 procent), Västerbottens (–55 procent) och Gotlands län (–50 procent), och minst i Dalarnas län (–15 procent) (Figur 2.13).



Figur 2.13. Beläggingsgrad i regional kollektivtrafik, alla trafikslag, efter län 2019 och 2020, samt relativ minskning mellan dessa år (streckad linje, höger skala).

Källa: Trafikanalys, Regional linjetrafik.

Anm: Hallands län saknas då de inte lämnat uppgift om platskilometer.

²⁵ Statens riktade stöd för intäktsbortfall till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har uppgått till 2,926 miljarder 2020 och 3,074 miljarder 2021. För 2022 är budgeterat 1,000 miljard. (Prop. 2021/22:1, utgiftsområde 22, tabell 2.1). För länsvisa resultat av stöden, se: www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2020-12/trafikverket-har-beslutat-om-ersattningar-till-kollektivtrafiken-om-tre-miljarder/ och www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om-ersattning-till-kollektivtrafik-under-utbrottet-av-covid-19/

²⁶ E-post från Jenny Aminoff, Trafikverket (2021-11-02).

²⁷ Beläggingsgrad beräknas som antalet personkilometer delat med antal platskilometer, och uttrycks som en procentsats. Det är ett genomsnitt över hela sträckan, alla trafikslag och linjer, alla tider på alla dagar (i respektive län). Som väl känt är det stora skillnader i beläggingsgraden mellan centrala och perifera delar av linjenätet, olika trafikslag och linjer, i rusningstrafik och utanför rusning, samt mellan vardag och helgdag.

Fördelning av regional kollektivtrafik på trafikslag

I årsstatistiken *Regional linjetrafik* kan vi också följa förändringar i respektive trafikslag. Vi ser att medan resandet minskat relativt jämnt mellan trafikslagen så har det skett vissa förändringar i utbudet mellan 2019 och 2020 (Tabell 2.1). Utdudet i tunnelbana och järnväg, som tillsammans utgör mer än hälften av allt utbud, har ökat med upp till 5 procent fler platskilometer, medan utbudet i busstrafik och spårväg inte riktigt tycks ha upprätthållits under 2020. I sjötrafik har antalet platskilometer ökat med drygt 50 procent, men den är av mycket liten omfattning.

Tabell 2.1. Förändringar av resande (påstigningar) och utbud (utbudskm, platskm och sittplatskm) i regional linjetrafik, 2019 till 2020. I kolumnen längst till höger står trafikslagets andel av utbudet i riket, räknat i platskm.

Trafikslag	Påstigningar	Utbudskm	Platskm	Sittplatskm	Platskm, andel av riket 2020
Väg (buss)	–31%	–1%	0%	–1%	41%
Tunnelbana	–39%	2%	2%	2%	15%
Spårväg	–33%	–2%	–3%*	–2%*	4,0%
Järnväg	–35%	–1%	5%	4%	39%
Sjötrafik	–32%	44%	53%	53%	0,6%
Totalt	–33%	–1%	4%	2%	100%

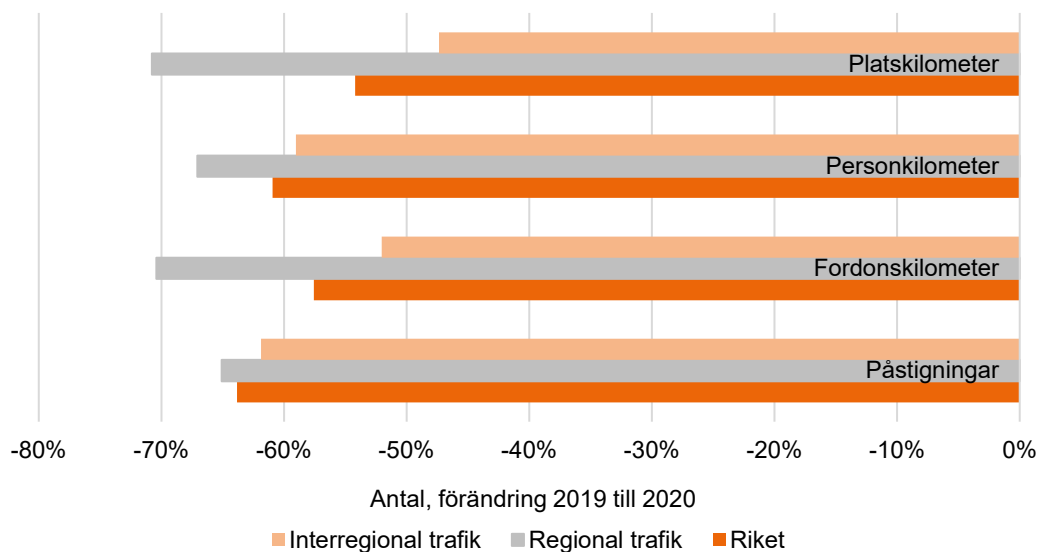
Källa: Trafikanalys, Regional linjetrafik, utom *) Källa: Bantrafik 2019 och 2020.

Anm: Utbudskilometer är den totala sträcka som alla fordon, vagnar och fartyg tillryggalägger.

* Insamlingen av uppgifter om spårväg och tunnelbana ändrades till 2020, och ersattes då med samma uppgifter från Bantrafik, vilket påverkar jämförbarheten mellan åren.

Kommersiell linjetrafik med buss

Den kommersiella linjetrafiken på väg står för en mindre andel av kollektivtrafiken, mindre än 1 procent. 2020 stod den för 2,1 miljoner påstigningar, vilket var en minskning med 64 procent från 2019 då siffran var 5,8 miljoner. Omkring 60 procent av resorna är inomregionala. Minskningen var något större i den inomregionala trafiken än i den interregionala (Figur 2.14).



Figur 2.14. Minskning i resandet och utbudet av kommersiell linjetrafik mellan 2019 och 2020: inom regionen, interregionalt och totalt i riket.

Källa: Trafikanalys, Kommersiell linjetrafik på väg.

Eftersom en stor andel av den kommersiella linjetrafiken är flygbussar, och flygtrafiken har sjunkit avsevärt under pandemin (se avsnitt 2.2 under Flyg), drogs många sådana avgångar in. Det resulterade i att utbudet i den regionala kommersiella linjetrafiken minskade mer än i den interregionala (Figur 2.14). Resefterfrågan har tydligen inte minskat i samma grad, så resultatet har blivit en ökad belägningsgrad i den regionala trafiken (Tabell 2.2).²⁸

Den genomsnittliga reslängden har förlängts med 8 procent, vilket främst förklaras av en större andel längre resor i interregional trafik. I regional trafik har medelreslängden sjunkit med 4 procent.

Tabell 2.2. Belägningsgrad och reslängd i kommersiell linjetrafik på väg, 2019 och 2020.

	Belägningsgrad, %		Genomsnittlig reslängd, km	
	2019	2020	2019	2020
Regional trafik	30	34	45	43
Interregional trafik	41	32	229	246
Riket	38	32	117	127

Källa: Trafikanalys, Kommersiell linjetrafik på väg.

²⁸ Belägningsgraden är beräknad som antal personkilometer dividerat med antal platskilometer, och anges i procent.

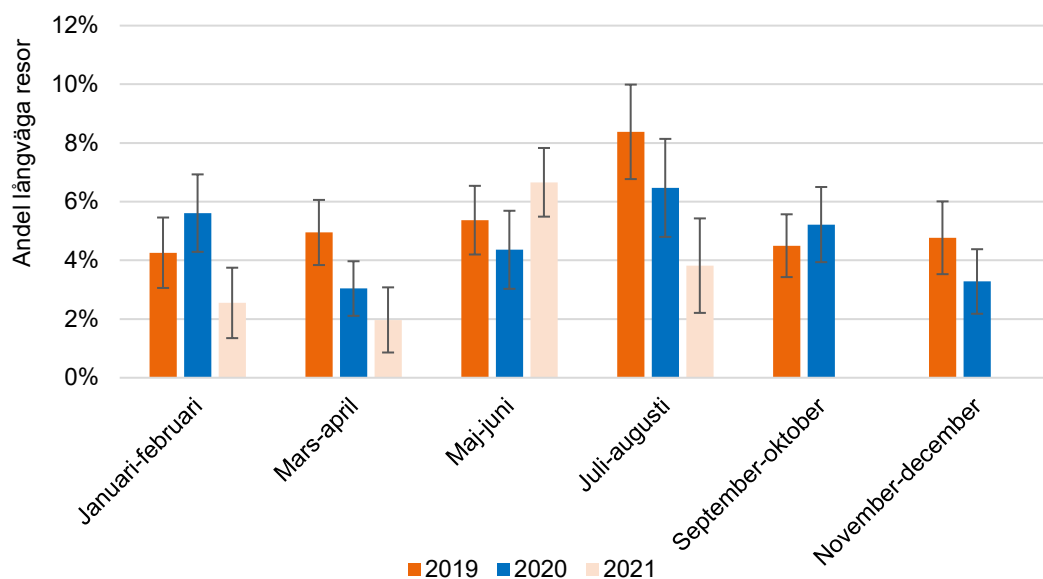
2.2 Långväga resor

Den 14 mars 2020 införde UD en avrådan från icke nödvändiga resor till alla världens länder till följd av coronapandemin. Icke nödvändiga resor innebär turist- och besöksresor. Det var första gången någonsin ett avrådansbeslut omfattade hela världen.²⁹ Den 19 mars 2020 infördes ett tillfälligt inreseförbud som avser icke nödvändiga resor till Sverige från länder utanför EES-området och Schweiz. Eftersom det enbart gäller icke nödvändiga resor finns det en rad undantag även från inreseförbudet, se bilaga B. Syftet med både avrådan och inreseförbud är att hindra spridningen av coronaviruset.

I takt med att läget förbättrats har UD hävt avrådan från resor till en rad länder, framför allt inom Europa. Den 1 oktober 2021 hävdes den pandemirelaterade avrådan för resterande länder (bilaga C).³⁰ Inreseförbudet har förlängts ett antal gånger. För närvarande gäller inreseförbudet till och med den 31 januari 2022.

Inför sommaren 2020 förtydligades restriktionerna för inrikes resande inför sommarens semesterperiod. Nu tilläts upp till två timmars bilresa från hemorten under "sunt förnuft, en stor portion ansvar och försiktighet".³¹

Andelen långväga resor gick framför allt ned under 2021, januari–april, som vi kan konstatera (Figur 2.15).



Figur 2.15. Andel huvudresor längre än 10 mil, 2019, 2020 och januari–augusti 2021.

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Från annan statistik, som presenteras i nästa avsnitt, vet vi dock att de långväga resorna med flyg, järnväg och sjöfart minskade redan under 2020. Inte minst var det utrikes resor som

²⁹ Regeringen (2021-09-24)

³⁰ Avrådan som beror på säkerhetsläget eller annat i länderna påverkas inte. När UD avråder från resor har ekonomiska och juridiska konsekvenser för paket- och charterresor. Om UD utfärdar en avrådan och researrangören ställer in resan finns möjlighet för resenären att få tillbaka beloppet. Vanliga reseförsäkringar gäller inte vid avrådan.

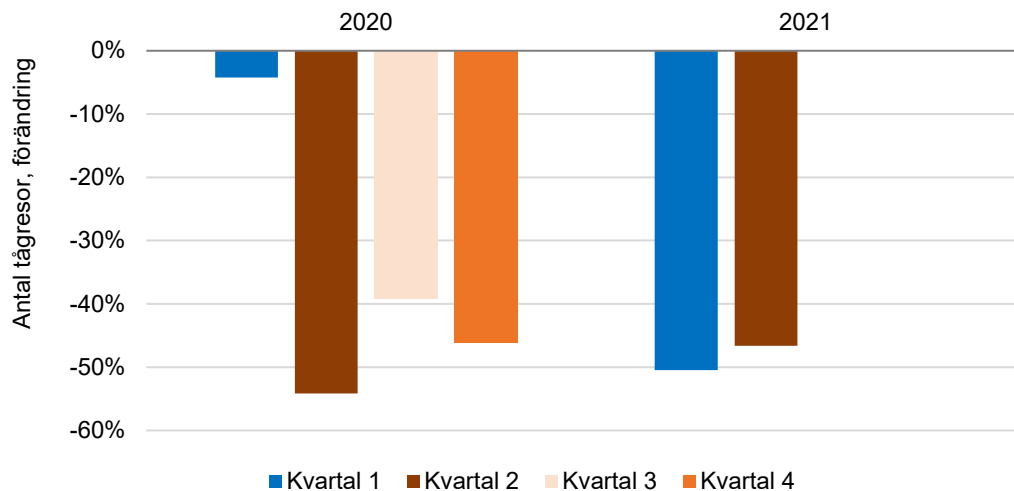
³¹ Statsminister Stefan Löfven i Aftonbladet (Westin m.fl., 2020-06-04)

minskade på grund av restriktioner, både de inhemska och "hårda" nedstängningar i andra länder (*lock-down*).

Tåg

Som vi såg ovan har resandet med alla trafikslag utom väg minskat rejält under pandemin, vilket till stor del har sin grund i restriktioner för långväga och utrikes resande. Av tågresandet görs drygt nio av tio resor i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas tåg.³² Det är dock inte där som den största minskningen av resandet har skett, utan i den kommersiella tågtrafiken. Mellan 2019 och 2020 minskade resandet i den kommersiella tågtrafiken med mer än hälften, medan det regionala, offentligtsubventionerade resandet endast minskade med en tredjedel.

På kvartalsbasis har tågresandet minskat med mellan 39 och 54 procent, jämfört med 2019. Den minsta nedgången hittills skedde under kvartal 3 (juli–september) 2020, då det gjordes vissa lättnader i reserestriktionerna (Figur 2.16).



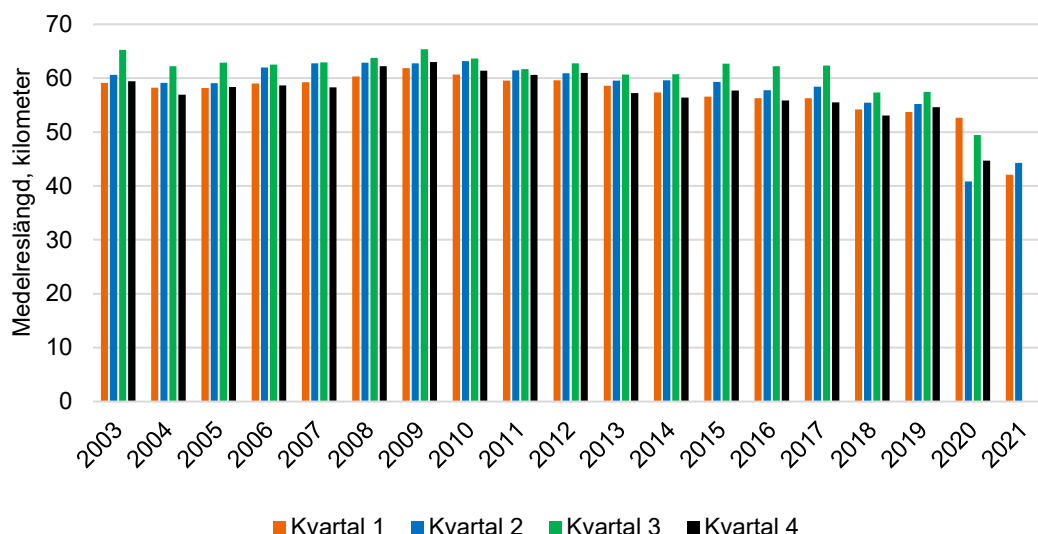
Figur 2.16. Förändring av antal tågresor, kvartalsvis, jämfört med motsvarande kvartal året innan – utom kvartal 2 2021, som jämförs med Kvartal 2 2019.

Källa: Trafikanalys, Järnvägstransporter.

Anm: Inkluderar både regionala och långväga resor.

Medelreslängden med tåg har minskat trendmässigt sedan 2009, då den var 63 kilometer. Orsaken är utbyggnaden av den regionala järnvägstrafiken, som ökat andelen kortare tågresor. Pandemin har inneburit att de långväga tågresorna minskat i större utsträckning än de regionala, varför medelreslängden har minskat till rekordlåga 44 kilometer (kvartal 2, 2021). Under sommaren (kvartal 3) är i regel reslängden längre, och den har inte heller minskat lika snabbt som under övriga kvartal och årsmedel (Figur 2.17).

³² Trafikanalys (2021a)



Figur 2.17. Medelreslängd för tågresor, kilometer, kvartalsvis; kvartal 1 2003–kvartal 2 2021. Källa: Trafikanalys, Järnvägstransporter.

Sjöfart

I Transportstyrelsens rapport *Sjöfartsmarknadens utmaningar* från februari 2021 utmålas följande dystra bild:

Passagerartrafiken har i princip stått still under 2020, rederier gör kraftiga förluster och många ombordanställda har varslats eller blivit arbetslösa. Allt detta kan komma att påverka sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag framöver. Sjöfartens aktörer kan exempelvis komma att behöva höja sina priser både för att betala tillbaka lån och för att kompensera sina förluster i samband med pandemin.³³

Transportstyrelsen spår att den tuffa ekonomiska situation som råder kan komma att påverka både sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag och konkurrensen mellan olika segment inom sjöfartsmarknaden, och antalet aktörer kan komma att minska. Konsolidering av rederier hade börjat redan innan pandemin för att kunna nyttja skalfördelar i en redan pressad bransch.

Vid en granskning av statistiken finner vi inget stöd för att passagerartrafiken skulle stått helt still under 2020, men antalet passagerare med maritim sjöfart har förstås varit avsevärt färre under coronapandemin än under 2019. När resandet till Finland (inklusive Åland) var som minst var det nere i endast 4–5 procent (april–maj 2020) av nivån året innan (Figur 2.18). I genomsnitt under perioden mars 2020–juni 2021 har resandet till Finland endast varit en sjättedel av tidigare nivåer.³⁴ Resandet till Danmark och övriga utrikes destinationer har minskat med drygt hälften. Resandet till Gotland, slutligen, har minskat med 27 procent i genomsnitt (Figur 2.18).³⁵ Som helhet minskade resandet med 61 procent.

En viss återhämtning av antalet inrikespassagerare skedde under sommaren 2020. När sedan pandemins andra våg slog till under hösten 2020 minskade antalet passagerare igen, jämfört

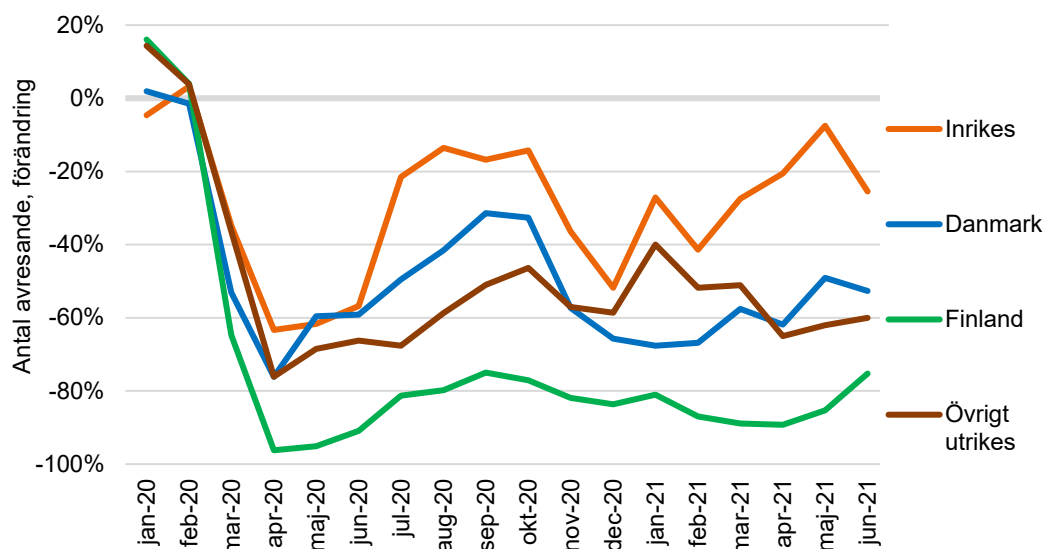
³³ Transportstyrelsen (2021)

³⁴ Jämfört med genomsnittet januari 2019–februari 2020.

³⁵ Sjötrafik avser här trafik med större fartyg och färjor i främst internationell trafik. Inrikes sjötrafik domineras av Gotlandstrafiken.

med 2019. För Finlandstrafiken var dock nedgången under juni 2021 fortfarande 75 procent, och Gotlandstrafiken låg en fjärdedel under 2019 års värde.

Nio av tio inrikes resor till sjöss sker genom regionala kollektivtrafikmyndigheters försorg, i skärgårdstrafik och hamntrafik.³⁶ De är inte inkluderade i Figur 2.18, men enligt Tabell 2.1 (s. 25) minskade de lite mer än Gotlandstrafiken under pandemins första år, med en tredjedel mellan helåren 2019 och 2020.

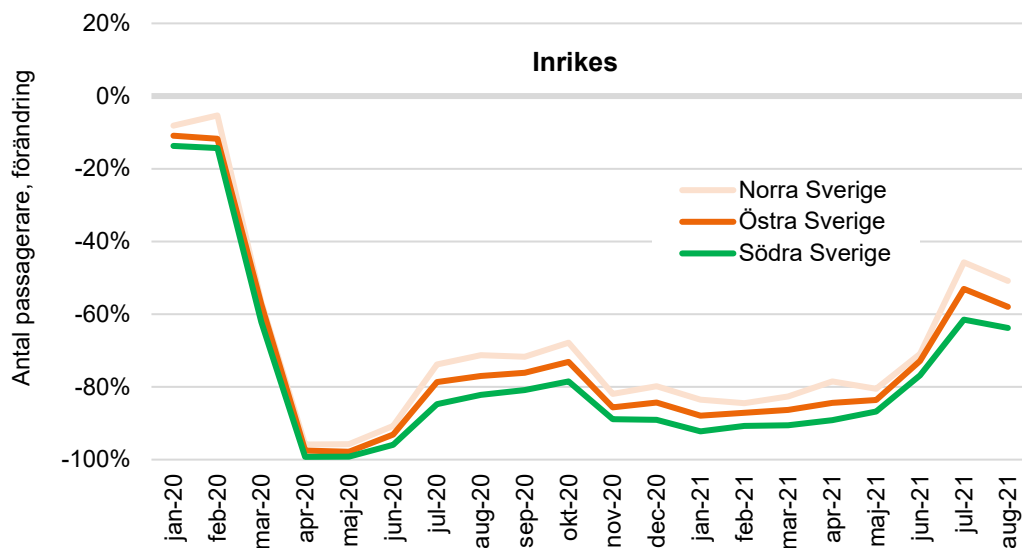


Figur 2.18. Förändring av antal avresande inrikespassagerare med sjöfart och antal utrikespassagerare efter utrikeshamnens nationstillhörighet, månadsvis (januari 2020–augusti 2021), relativt motsvarande månad 2019. Källa: Trafikanalys.
Anm: Sjötrafiken i regionala kollektivtrafikmyndigheters regi är inte inkluderad i inrikes sjötrafik.

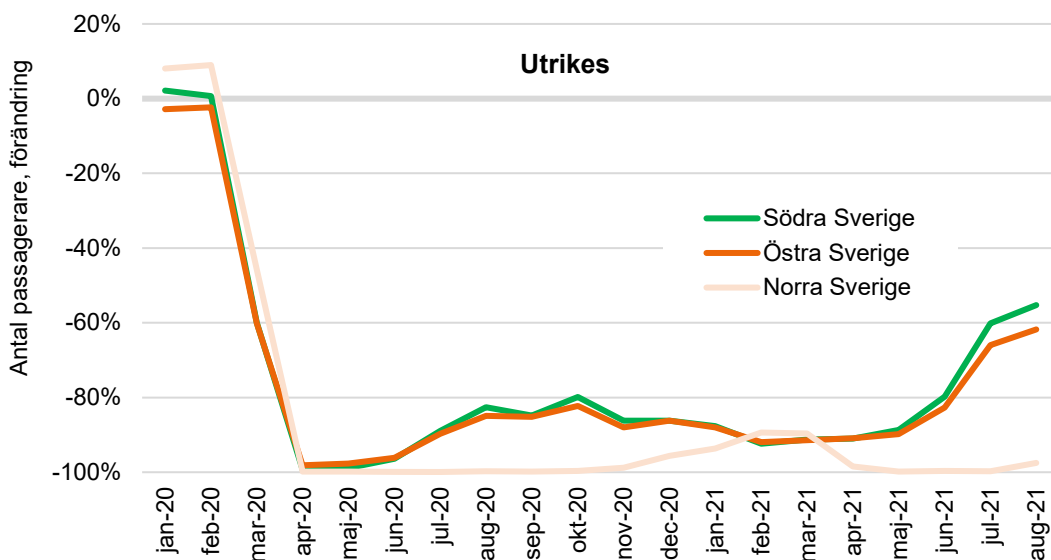
Flyg

Coronapandemin har haft en stor inverkan på antalet passagerare med flyg. Under coronapandemins första fas, april–maj 2020, minskade antalet passagerare med nästan 100 procent jämfört med 2019. Under sommaren 2020 skedde en viss återhämtning. Den återhämtningen var något större för inrikesflyg jämfört med utrikes. När sedan coronapandemins andra våg slog till under hösten 2020 ökade nedgången, men den blev aldrig lika dramatisk som under april–maj 2020. Under sommaren 2021 har det skett en återhämtning, men fortfarande i augusti 2021 är antalet passagerare med flyg färre än hälften jämfört med augusti 2019. Speciellt gäller att nedgången för utrikes passagerare i norra Sverige fortfarande i augusti 2021 är nästan 100 procent, med undantag för en liten uppgång vårvintern 2021 (Figur 2.19 och Figur 2.20). Den genomsnittliga minskningen av antalet passagerare med flyg under perioden mars 2020–augusti 2021 är 80 procent för inrikesflyget och 83 procent för utrikesflyget (jämfört med genomsnittet januari 2019–februari 2020).

³⁶ Statistik om trafik med mindre passagerarfartyg i linjetrafik finns i *Regional linjetrafik* och redovisas under Regionala resor i avsnitt 2.1 ovan. I skärgårdstrafik finns även en del kommersiell trafik.



Figur 2.19. Förändring av antal inrikes passagerare på svenska trafikflygplatser månadsvis (januari 2020–augusti 2021), relativt motsvarande månad 2019, efter landsdel (NUTS 1) där flygplatsen ligger. Källa: Transportstyrelsen, egen bearbetning.

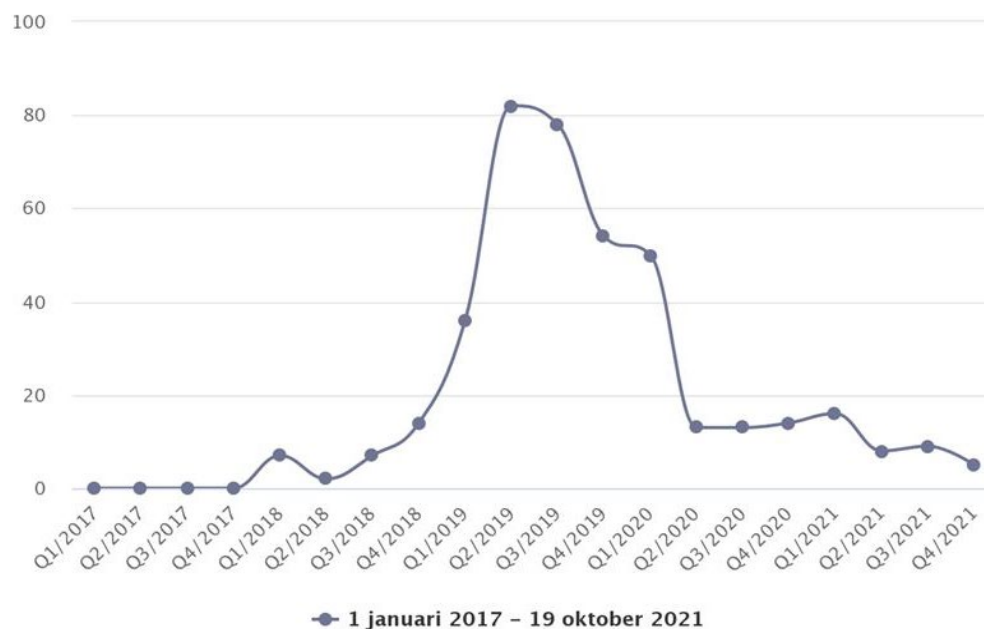


Figur 2.20. Förändring av antal utrikes passagerare på svenska trafikflygplatser månadsvis (januari 2020–augusti 2021) relativt motsvarande månad 2019, efter landsdel (NUTS 1) där flygplatsen ligger. Källa: Transportstyrelsen, egen bearbetning.

Det är svårt att veta hur antalet passagerare med flyg kommer att utvecklas efter coronapandemin. Begreppet "flygskam" fick genomslag redan före coronapandemin, med anledning av flygets klimatpåverkan (Figur 2.21). Från kvartal 2, 2020, minskade antalet artiklar med ordet "flygskam" radikalt, då flygandet i stort sett upphörde. Under pandemin har nyheterna om elflyg och vätgasflyg kommit allt tätare. Hur dessa nya tekniker utvecklar sig, och deras inverkan på flygmarknaden, får framtiden utvisa.

Redan sommaren 2019, alltså före pandemin, gjordes en enkätundersökning bland svenskar som slutat eller kraftigt minskat sitt flygande.³⁷ Den fråga som undersöktes var vilka skäl som låg bakom deras beteendeförändring. Det skäl som oftast angavs var ökad kunskap och insikt, egna erfarenheter av klimatförändringar, i kombination med ansvars känsla inför barnen, dvs kommande generationer – att inte tillåta sig friheter på andras bekostnad. Det var också utgångspunkten för varför de liberala tankesmedjorna var intresserade av frågan: motsättningen mellan den grundläggande tanken om rörelsefrihet, inte minst inom Europa, och den klimatomfattiga kostnad som därmed överförs på andra. Själva ordet "flygskam" användes för övrigt knappast av respondenterna.

Större moraliska betänkligheter kring flygande, i kombination med den starka utvecklingen av olika former av online-möten som har skett under pandemin, kan möjligen medföra en mer stadigvarande nedgång i antal flygpassagerare även efter pandemin, speciellt när det gäller tjänsteresande. Till personliga ställningstaganden kommer även ändrade policyer kring tjänsteresande bland svenska storföretag, med kontor som ligger utspridda i världen.

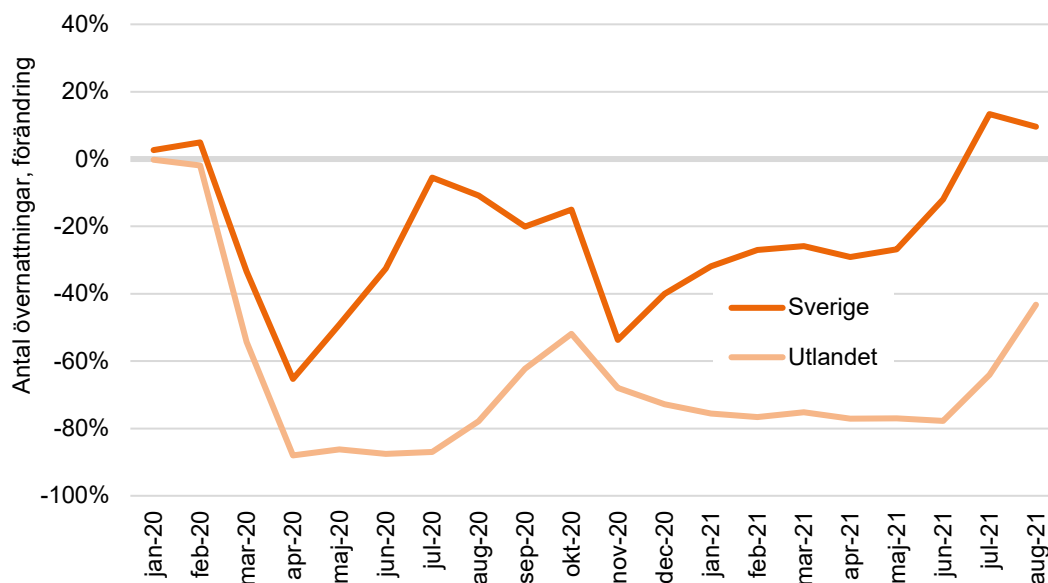


Figur 2.21. Antal artiklar där "flygskam" förekommer i SVD, DN, Aftonbladet, GP, Sydsvenskan; per kvartal. Källa: Mediearkivet, egen bearbetning.

Turisters övernattningar i Sverige

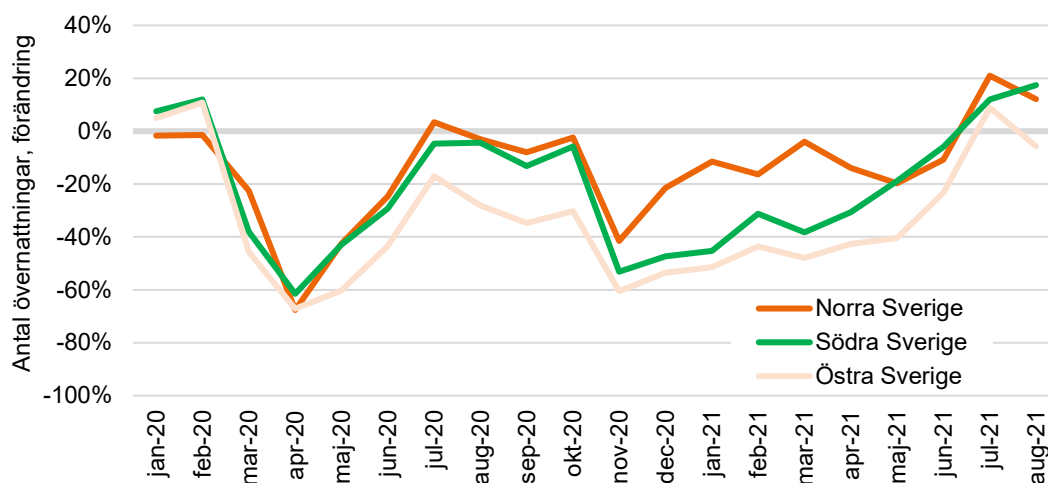
Antalet turistövernattningar har varit färre under coronapandemin. Det gäller för gäster boende i Sverige, men den relativa minskningen har varit ännu större för gäster från utlandet. Under sensommaren och tidig höst 2020 skedde en viss återhämtning, men det föll sedan tillbaka när pandemins andra våg slog till senare under hösten. Även under juli och augusti 2021 inträffade en återhämtning, så att antalet besökare med sin fasta bostad i Sverige till och med var något fler jämfört med 2019 (Figur 2.22).

³⁷ Söderberg och Wormbs (2019). Rapportförfattarna betonar att enkäten inte är representativ för befolkningen i stort.



Figur 2.22. Förändring i antal övernattningsplatser på turistanläggningar i Sverige månadsvis (januari 2020–augusti 2021), relativt motsvarande månad 2019, efter om den övernattande gästen bor i Sverige eller i utlandet.
Källa: Tillväxtverket (2021a) och SCB.

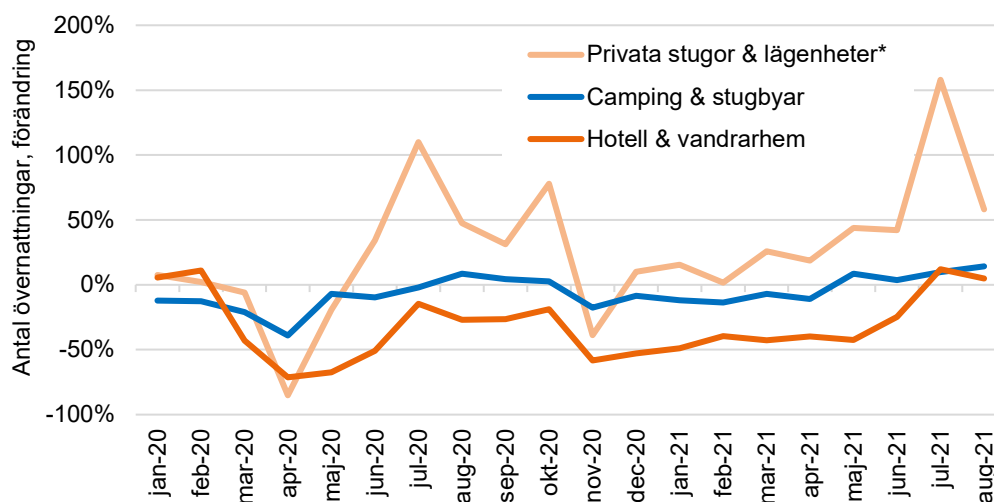
Nedgången av svenskars³⁸ övernattningsplatser på turistanläggningar inträffade i alla delar av Sverige, men mest i Östra Sverige (NUTS 1) med Stockholm som den stora turistmagneten. Viss återhämtning noterades under sommaren och tidiga hösten 2020, i Södra och Norra Sverige nådda svenskarnas övernattningsplatser ungefär samma nivå som under 2019. När pandemins andra våg slog till under hösten föll svenskarnas övernattningsplatser kraftigt. Under den följande vintern och våren 2021 skedde sedan en viss återhämtning, framför allt i Norra Sverige. Svenskarna gjorde faktiskt fler övernattningsplatser i Norra och Södra Sverige jämfört med 2019 och i Östra Sverige gjordes ungefär lika många som 2019 (Figur 2.23).



Figur 2.23. Förändringar av svenskars övernattningsplatser på turistanläggningar, månadsvis (januari 2020–augusti 2021), relativt motsvarande månad 2019, efter vilken landsdel (NUTS 1) som övernattningsplatserna skedde i.
Källa: Tillväxtverket (2021a) och SCB.

³⁸ Med gästens hemland avses det land där gästen, oavsett medborgarskap, är stadigvarande bosatt (mer än 12 månader). En svensk medborgare bosatt utomlands ska alltså redovisas som en gäst från bosättningslandet (SCB 2021).

När det gäller typ av anläggningar där turister från Sverige övernattar har det skett en dramatisk ökning av kommersiellt förmedlade privata stugor och lägenheter. Vissa månader har det varit mer än en fördubbling jämfört med före coronapandemin, 2019. Stugbyar och camping har små förändringar jämfört med 2019. Svenska turister har övernattnat i mindre utsträckning på hotell och vandrarhem.



Figur 2.24. Förändring av svensks övernattningar på turistanläggningar, månadsvis (januari 2020–augusti 2021) relativt motsvarande månad 2019, efter vilken typ av anläggning som övernattningen skedde i. Källa: Tillväxtverket (2021a) och SCB.

* Kommersiellt förmedlade.

2.3 Resor inom Sverige enligt Telia

Telia följer varje vecka upp sina kunders förflyttningar utifrån vilken mobilmast som telefonerna är uppkopplade mot. Datamodellens detaljer är okända, men den geografiska upplösningen är inte särskilt stor och dessutom varierande, beroende på hur tätt masterna står (vilket följer befolkningstätheten).³⁹ Resultaten är uppräknade så att de ska motsvara hela befolkningens rörelsemönster. Folkhälsomyndigheten använder dessa data för att veckovis följa upp våra rörelsemönster och bedöma behoven av insatser.⁴⁰

Telia presenterar endast resultat på totalt resande (Figur 2.25). Det övre diagrammet kan jämföras med andra datakällor som använder tiden strax före pandemin som referens, som inte är rensade från normala säsongsvariationer, exempelvis Google (se avsnitt 4.1 nedan). Det nedre diagrammet kan jämföras med Trafikanalys egna insamlingar i den här rapporten, men är naturligtvis mer finfördelat i tiden.⁴¹

Vi ser att under perioder av strängare restriktioner är det totala resandet enligt Telia drygt 20 procent lägre än motsvarande vecka före pandemin, och under perioder av lättnader – till exempel under sommaren och början på hösten 2020 – är minskningen drygt 10 procent.

³⁹ En resa definieras 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 tätbefolkade områden handlar det om minst cirka 500 meter, i glesbygd kan det röra sig om flera kilometer (Telia, 2021).

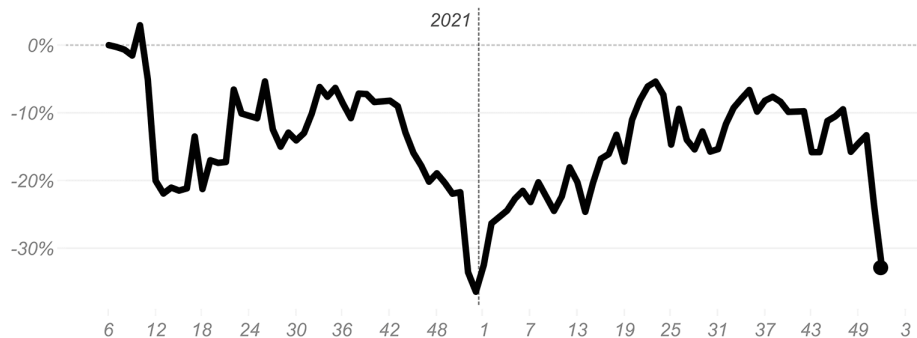
⁴⁰ Folkhälsomyndigheten (2021b)

⁴¹ Det innebär att det också uppstår kalendereffekter då vissa storhelger uppträder vid olika tider olika år.

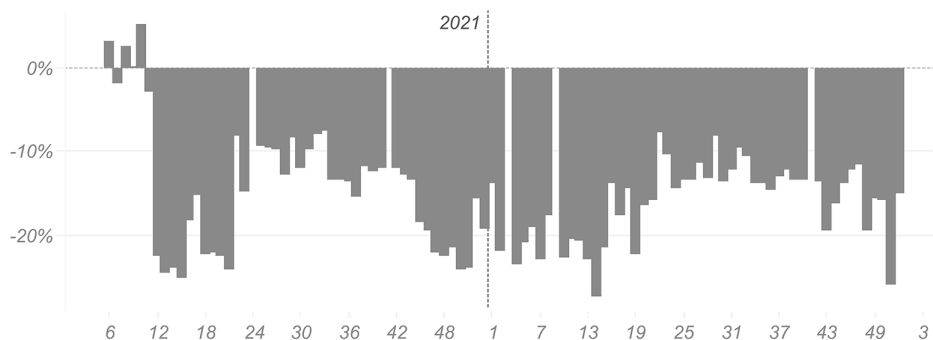
Under sommaren 2021 synes resandet ha gått ner mer än 2020, cirka 15 procent. Effekterna av den fjärde pandemivågen syns längst till höger i diagrammen.

Change in the number of daily trips within Sweden

Compared to week 6 2020 (3 February - 9 February)



Compared to the same week of 2019

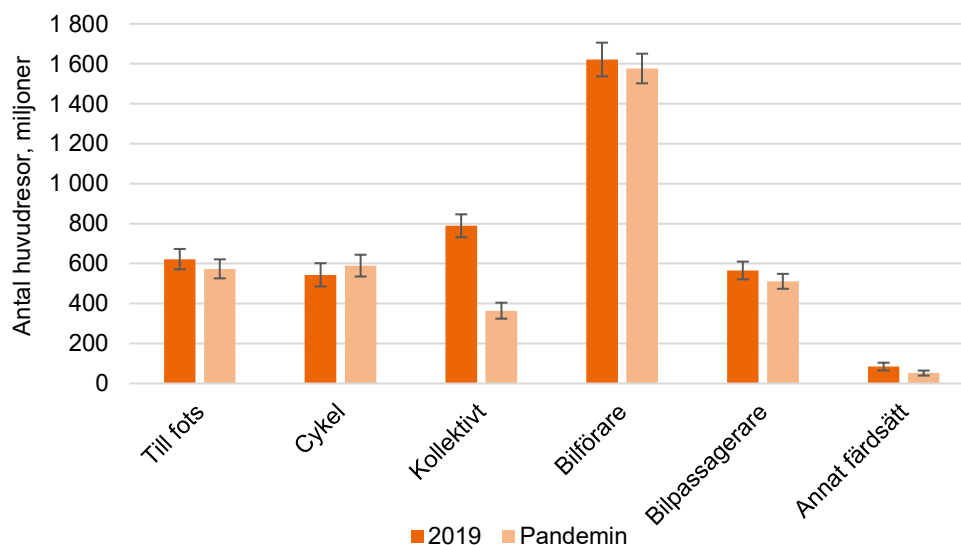


Figur 2.25. Resandets utveckling inom Sverige under pandemin, enligt Telia. Till och med v. 52, 2021 (2 jan 2022). Diagrammet överst visar resandet relativt referensveckan i februari 2020, strax innan pandemin, och nederst visas resandet relativt motsvarande vecka 2019.

Källa: Telia (2022)

3 Förändringar i färdssätt

Den stora minskningen i antal resor under pandemin har skett i de kollektiva färdssätten, där efterfrågan har halverats (–54 procent). Det är också den enda förändring som är statistiskt säkerställd (Figur 3.1).

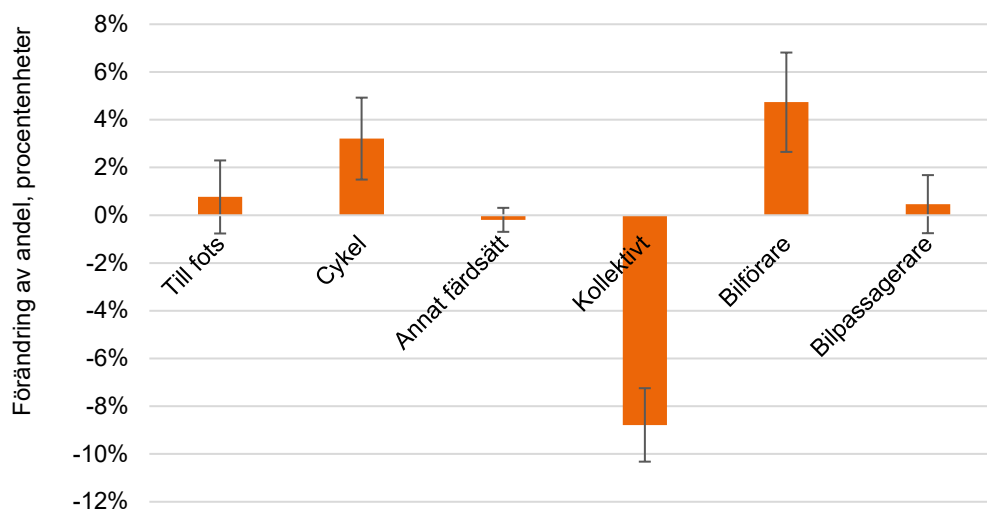


Figur 3.1. Antal huvudresor (miljoner) per år 2019 och under pandemin (på årsbasis, beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021).

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Det minskade resandet totalt, och kollektivtrafikresandet i synnerhet, har medfört förändringar i fördelningen mellan färdssätten, vilket förklaras av att resandet i trafikslagen har minskat i olika grad. Medan kollektivtrafikandelen har minskat med 9 procentenheter till 10 procent, har andelen resor med cykel ökat med 3 procentenheter till 17 procent, och andelen resor som bilförare ökade med 5 procentenheter till 43 procent (Figur 3.2).

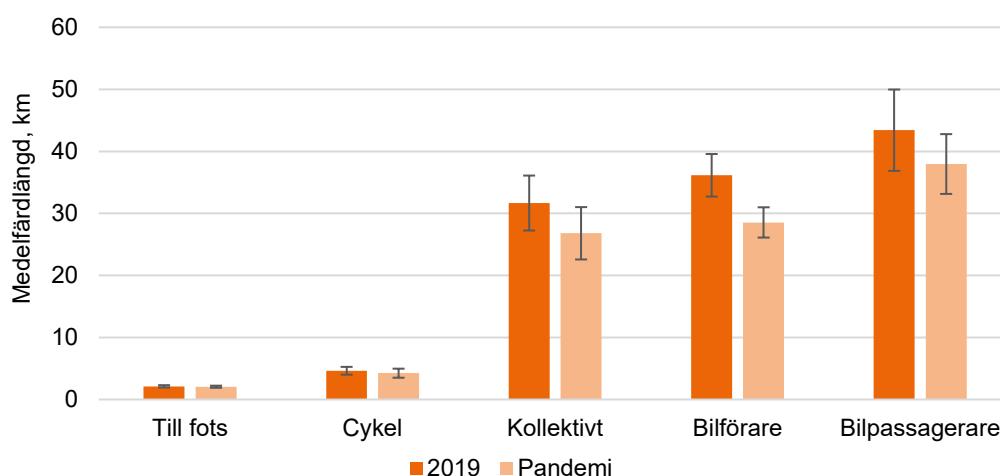


Figur 3.2. Förändringar i andel av antal huvudresor per färdstätt, procentenheter, under pandemin (beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021) jämfört med 2019.

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Även om vi inte kan se någon större minskning av antalet bilresor ovan, kan vi konstatera att bilresorna i genomsnitt har blivit ungefär en femtedel kortare (Figur 3.3).



Figur 3.3. Genomsnittlig färdlängd (km) per huvudresa år 2019 och under pandemin (beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021).

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

3.1 Reskedjor

När vi diskuterar resmönster finns det ett intresse av om våra resor blivit mer eller mindre komplexa eller fragmentiserade. När antalet ärenden minskar under dagen, som då vi arbetar hemifrån, faller också en eller flera delresor bort, så som vi räknar resandet. Som nämnts i

avsnitt 1.2 ovan (Metod) är huvudresor resor mellan hem och arbetsplats eller skola, medan delresor är resor mellan ärenden.

Delresor per huvudresa

Om vi bara reser fram och tillbaka till arbetsplatsen eller skolan en dag genererar det två huvudresor och två delresor, men om ärenden utförs på vägen – såsom inköp eller att hämta/lämna i skola eller förskola – kan det generera både tre och flera delresor, men fortfarande endast två huvudresor. Om däremot hemmet är utgångspunkten för inköp eller hämtning/lämning genereras endast en huvudresa, men fortfarande två delresor. Ett minskat antal arbets- och skolresor påverkar alltså kvoten mellan delresor och huvudresor både i täljaren och nämnaren, på så sätt att kvoten i de flesta fall ökar.

Några exempel gör det hela tydligare:

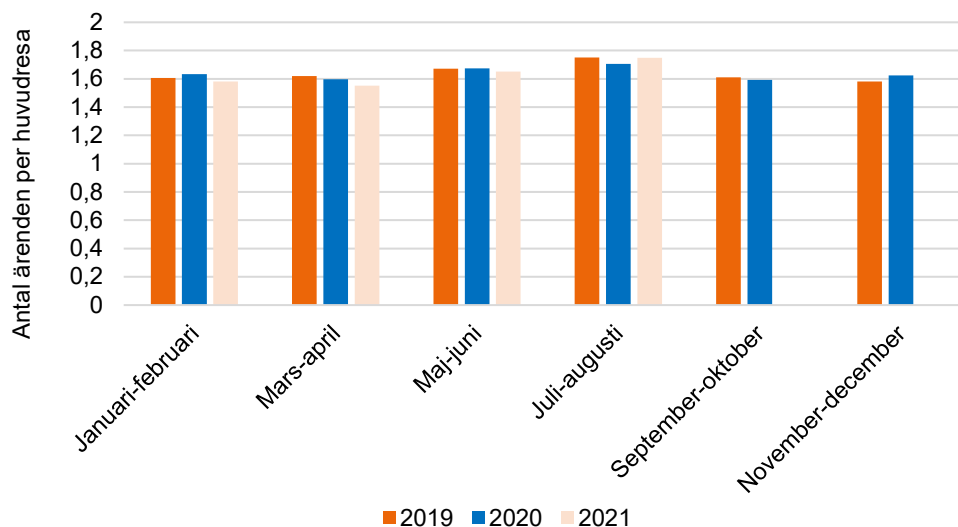
- En resa till och från arbetet före pandemin, utan ärenden däremellan, genererar två delresor och två huvudresor, dvs kvoten $2/2 = 1$. Dessa resor försvinner helt vid arbete eller studier hemifrån.
- En arbetsresa med ett ärende på vägen hem, exempelvis hämtning på förskola, genererar kvoten $3/2 = 1,5$ (tre delresor och två huvudresor). Samma exempel vid arbete hemifrån genererar kvoten $2/1 = 2$ (två delresor och en huvudresa), vilket är större än 1,5.
- Vid två ärenden på vägen blir skillnaden $4/2 = 2$ före pandemin mot $3/1 = 3$ när den pågår, vilket också är en ökning.

Om en tillräckligt stor andel av arbetskraften och skolungdomen är baserad hemma – och inte utför färre andra ärenden under dagen – kan vi alltså förvänta oss att antalet delresor per huvudresa skulle öka under pandemin.^{42 43}

Som vi kan se i Figur 3.3 har dock inte kvoten delresor/huvudresa förändrats något nämnvärt under pandemiåren 2020 och 2021, jämfört med 2019. Att det inte skett några förändringar kan ha flera orsaker som vi tyvärr endast kan spekulera om. Det är till exempel inte orimligt att anta att antalet fritidsärenden i anslutning till arbetsresor minskat, eller att vi valt att prioritera de viktigaste inköpsresorna och därför inte besöker andra affärer i lika stor utsträckning när vi till exempel handlar dagligvaror.

⁴² Om däremot, i fallet med två ärenden på vägen till eller från arbete/skola, dessa två ärenden utförs vid två tillfällen med utgångspunkt från hemmet, resulterar även det i 4 delresor och 2 huvudresor. Då förändras alltså inte kvoten. Med ännu fler ärenden till eller från arbete/skola kommer dock kvoten att öka även i det fallet, men inte lika mycket som om alla ärenden gjordes under samma huvudresa.

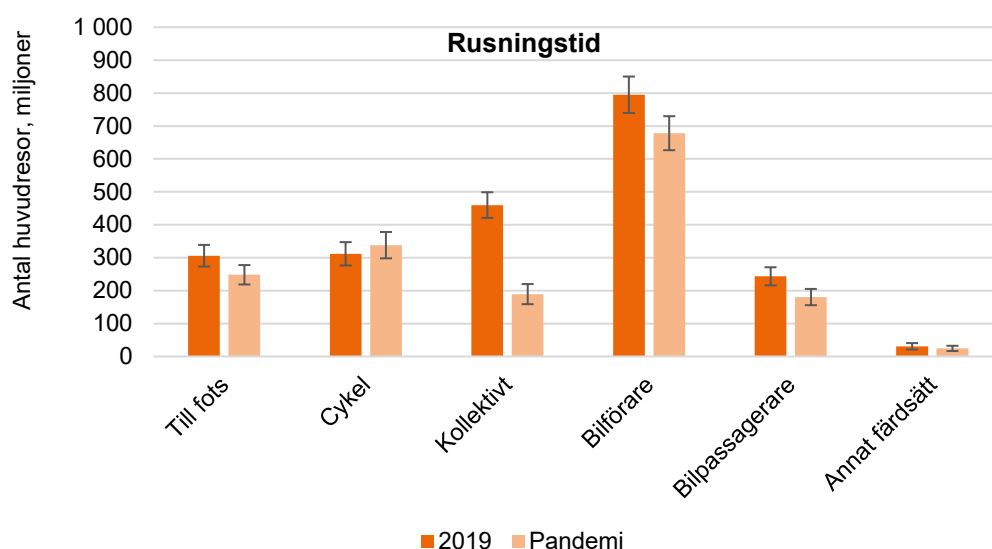
⁴³ Som vi ska se i kapitel 4 har antalet inköpsresor ökat, och antalet fritidsresor minskat. Totalt sett har inte antalet resor med annat ärende än arbete eller skola förändrats.



Figur 3.4. Antal delresor (ärenden) per huvudresa.
 Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.
 Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära.

3.2 Restider/rusning

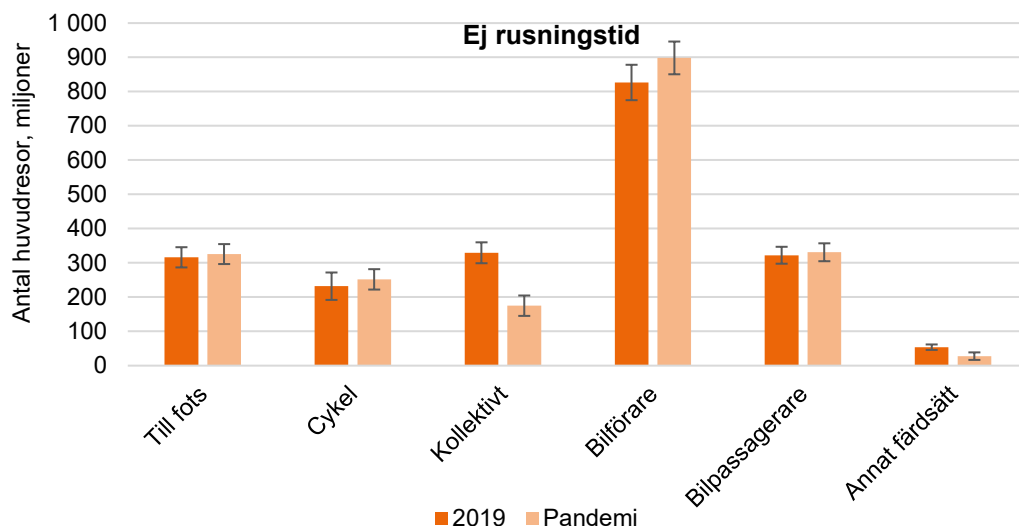
Under rusningstid är det inte oväntat kollektiva resor som visar en stor nedgång under pandemin: antalet huvudresor har minskat med 59 procent. Men även antalet bilresor har minskat betydligt: som bilförare med 15 procent och som bilpassagerare med 26 procent (Figur 3.5). Sammanlagt har bilresandet i rusningstid minskat med 17 procent.



Figur 3.5. Antal huvudresor (miljoner) under rusningstid per år 2019 och under pandemin (beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021). Rusningstid är vardagar kl. 6–9 och kl. 15–19.
 Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.
 Anm: Precis som i figur 4.2 och 4.3 är siffrorna för 2021 preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna

Att resandet som bilpassagerare minskat mer än bilförare tyder på att samåkningen och beläggningen i bilarna har minskat i rusningstid.

Utanför rusningstid är skillnaderna inte så stora för de flesta färdsätt under pandemin jämfört med innan, utom för resor med kollektiva färdsätt där antalet huvudresor är 47 procent färre på årsbasis jämfört med 2019, och Annat färdsätt med en lika stor relativ minskning (men från en mycket lägre nivå) (Figur 3.6).



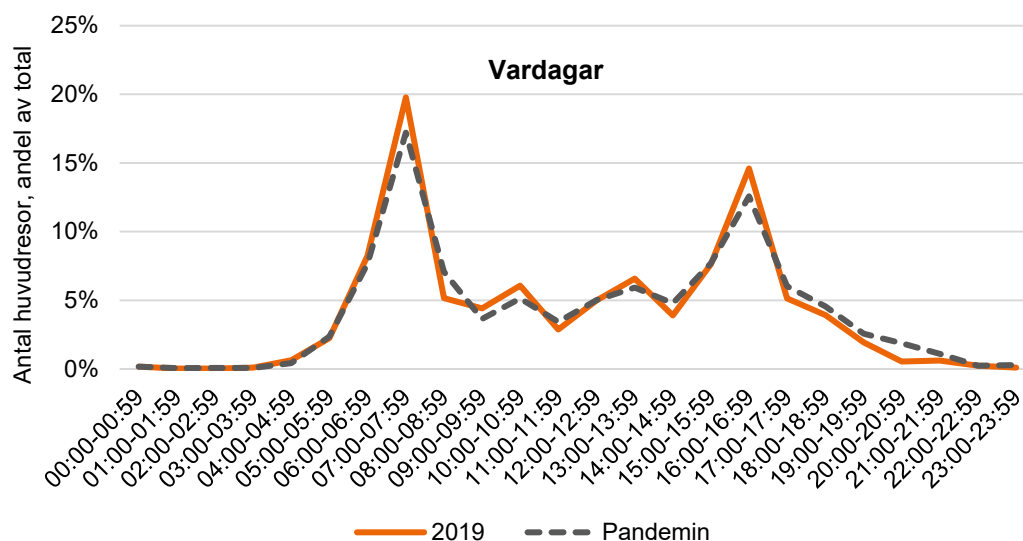
Figur 3.6. Antal huvudresor (miljoner) utanför rusningstid per år 2019 och under pandemin (beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021). Rusningstid är vardagar kl. 6–9 och kl. 15–19.
 Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.
 Anm: Precis som i figur 4.2 och 4.3 är siffrorna för 2021 preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Man kan också fråga sig om *fördelningen* av resandet mellan rusningstrafik och övriga tider har förändrats i och med de stora förändringarna i resefterfrågan. Med en ökad andel hemarbete, samt för att undvika trängsel, kan man tänka sig att en del resenärer valt andra tidpunkter för sina resor än under rusningstid – för de resor som fortfarande genomförts. På sikt skulle det vara gynnsamt för både planeringen av kollektivtrafik och samhällsekonomi i stort om det gick att minska på morgon- och eftermiddagstrafiken.⁴⁴ Vi kan därför studera om beteendet i rusningstid har förändrats, dvs om fördelningen av efterfrågan ändrat sig över dygnet, till exempel i form av mer "utplattade" efterfrågetoppar.

Eftersom den totala resefterfrågan har minskat har vi "normaliserat" kurvan så att den visar procentuell fördelning över dygnets alla timmar. Under vardagar är det svårt att se några större förändringar i fördelningen, om man även tar hänsyn till att det finns ett konfidensintervall omkring kurvorna (ej markerat i figuren). Tendensen är dock något lägre toppar under rusningstimmarna, vilket är logiskt med tanke på övriga resultat av minskade antal arbets- och skolresor (se kapitel 4 nedan). Minskningen under morgonrusningen är från 20 till 17 procent

⁴⁴ Framkomligheten i gaturummet är ett allmänt problem för kollektivtrafiken i städer, som påverkar punktlighet och regularitet. Med punktlighet avses avvikelser från tidtabellen, medan regularitet avser hur intervallen mellan fordonen varierar. När turintervallet är långt är punktligheten viktigast, vid korta turintervall är regulariteten mest intressant (Holmberg, 2013). Det har under pandemin funnits exempel på busslinjer med trängsel, där det inte gått att utöka turtätheten på grund av begränsad framkomlighet. Det finns även andra faktorer som har begränsat kapaciteten, såsom fordons- och förarbrist.

och under kvällsrusningen från 15 till 13 procent. Minskningarna motsvaras av en något större andel resor under kvällen (Figur 3.7).



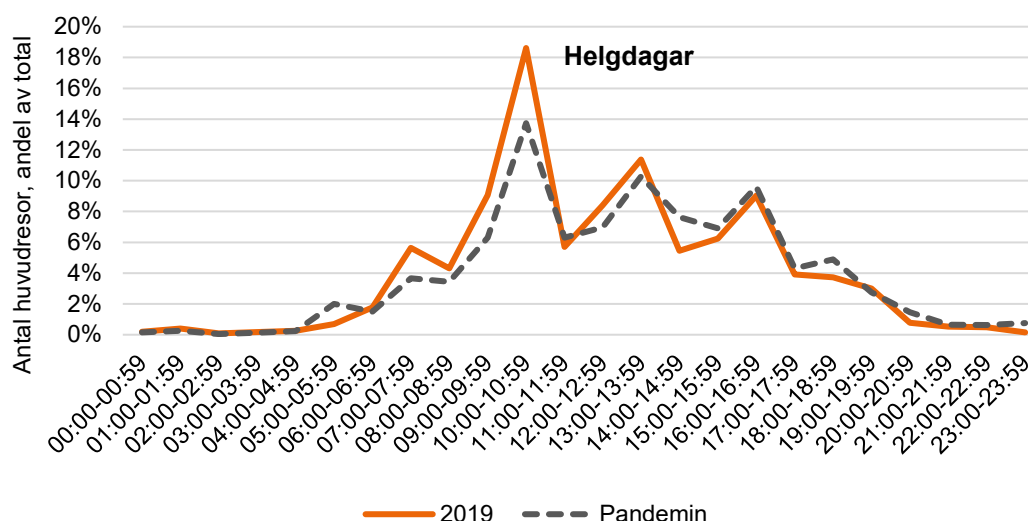
Figur 3.7. Procentuell fördelning av antal huvudresor över dygnets timmar på vardagar, efter starttid, år 2019 och under pandemin (beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021).

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära.

Under helgdagar syns en tydligare tendens av en minskad efterfrågetopp mellan kl. 10 och 11, från 19 till 14 procent, men här är också konfidensintervallen större än under vardagar på grund av ett mindre dataunderlag (inte markerat i figuren) (Figur 3.8).

För att kunna dra några säkra slutsatser om dygnsfördelningen av resefterfrågan behöver vi vänta tills vi får mer data.



Figur 3.8. Procentuell fördelning av antal huvudresor över dygnets timmar på helgdagar, efter starttid, år 2019 och under pandemin (beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021).

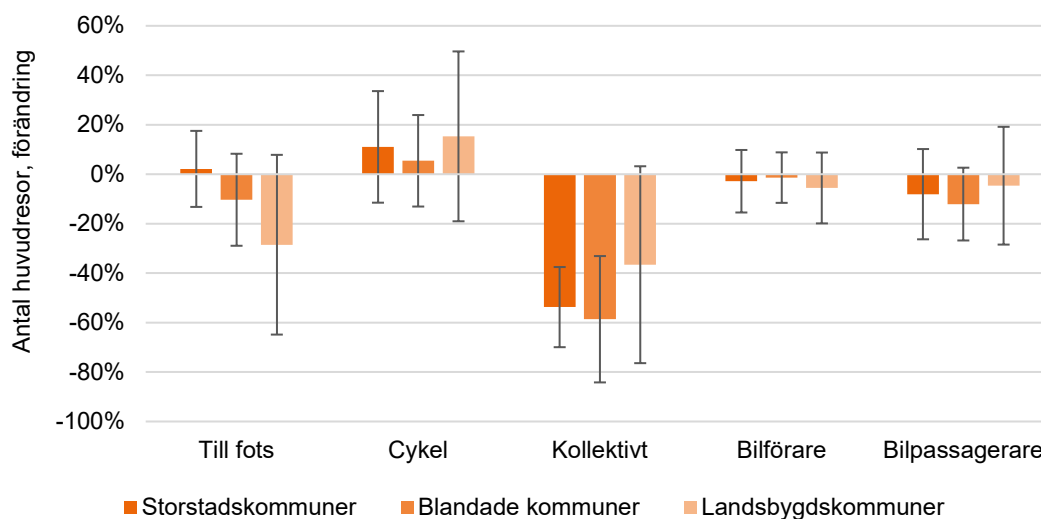
Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära.

3.3 Stad och landsbygd

Då vi sett att det främst är kollektivtrafiken som drabbats av ett minskat antal resor, och kollektivtrafiken dominerar i stora och mellanstora städer, kan det vara intressant att se om det finns några regionala skillnader. Det är även intressant att studera om förflyttningar till fots och med cykel påverkats olika mycket i olika kommuntyper, eftersom även dessa färdssätt har olika förutsättningar beroende på omgivningar. Vi har därför delat upp resultaten enligt Tillväxtanalys kommungruppsindelning i tre grupper.⁴⁵

Det vi ser då är att det är just i storstadskommuner och blandade kommuner, där kollektivtrafiken har betydande andelar av resandet, som den också har minskat relativt sett. Övriga förändringar är inte statistiskt säkerställda (Figur 3.9).



Figur 3.9. Procentuell förändring av antal huvudresor under pandemin (beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021) jämfört med 2019. Kommunindelning enligt Tillväxtanalys.

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

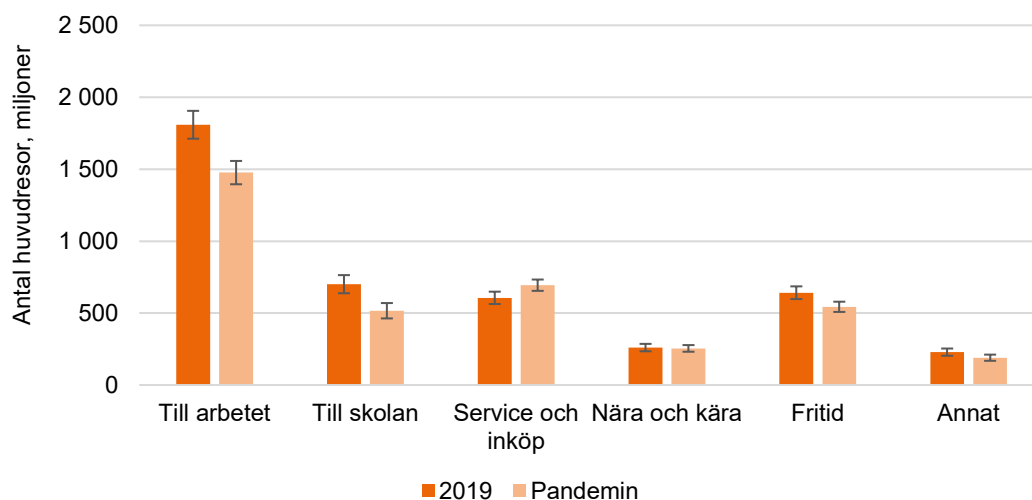
Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

⁴⁵ Uppdaterad i augusti 2021 (Tillväxtverket, 2021b).

4 Förändringar i ärenden

Minskningarna i antalet resor har framför allt skett vad gäller resor till och från *Skolan* (–26 procent), därefter *Arbetet* (–18 procent) men även *Fritid* (–15 procent) visar på en minskning (Figur 4.1). Samtliga dessa minskningar är statistiskt säkerställda. Resor för *Service och inköp* har ökat med lika mycket som *Fritid* minskat. Resor till *Nära och kära* och *Annat* är oförändrade.

Ökningen av *Service och inköp* kan förklaras av att många sådana ärenden tidigare utfördes som del av en huvudresa till eller från arbete eller skola, och nu har blivit omklassade till en resa där service och inköp var huvudändamål (se vidare avsnitt 5.1 nedan). Ökningen behöver alltså inte innebära något ökat antal ärenden av de slagen.



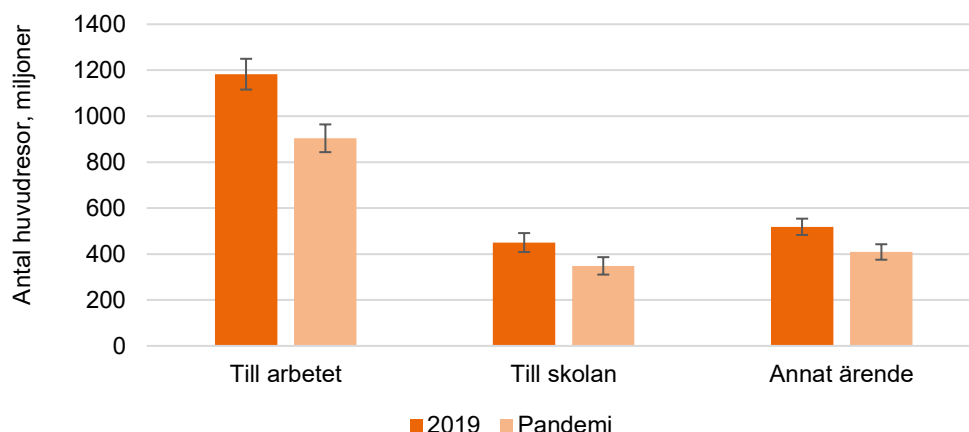
Figur 4.1. Antal huvudresor (miljoner) per år 2019 och under pandemin (beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021).

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna. Ärendena arbete och skola genererar två huvudresor, medan övriga resärenden genererar en huvudresa.

Med tanke på intresset under pandemin för trängseln i kollektivtrafiken är det intressant att studera resandeförändringar i och utanför rusningstid.⁴⁶ Det visar sig också att det är just i rusningstid som resandet minskat (Figur 4.2). Minskningen i rusningstid är drygt 20 procent för alla tre ärendetyperna.

⁴⁶ Rusningstid definieras här som vardagar mellan kl. 6.00 och 9.00 och mellan kl. 15.00 och 19.00.

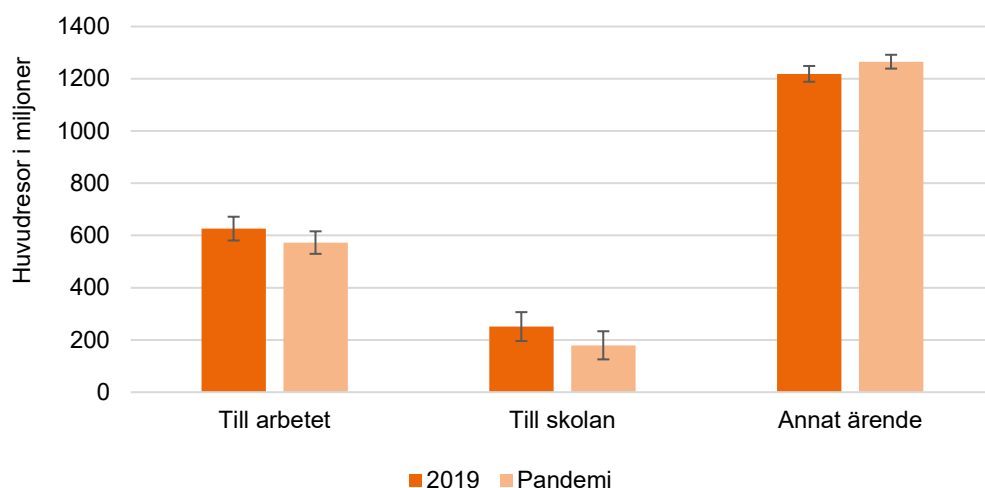


Figur 4.2. Antal huvudresor (miljoner) under rusningstid per år 2019 och under pandemin (beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021).

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Rusningstid är vardagar kl. 6–9 och kl. 15–19. Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Utanför rusningstiderna kan vi inte konstatera några förändringar i resärenden (Figur 4.3).



Figur 4.3. Antal miljoner huvudresor utanför rusningstid per år 2019 och under pandemin (beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021).

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Rusningstid är vardagar kl. 6–9 och kl. 15–19. Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

4.1 Uppehållsmönster enligt Google

Google mäter via androidtelefoners platsdata skillnaden i uppehållsmönster jämfört med en referensperiod i jan–feb före pandemins globala utbrott. Det innebär att resultaten inte är rensade för säsongsvariationer. Inte heller är de nödvändigtvis representativa för befolkningen

i stort.⁴⁷ Vi redovisar dem ändå, för de platstyper där besöksmönstren kan antas vara rimligt stabila över året (Tabell 4.1).⁴⁸ Resultaten motsäger inte andra resultat, utan berättar även de om ett kraftigt minskat resande i kollektivtrafik, minskad närvaro på vissa arbetsplatser, samt ökat hemarbete eller hemmavistelse.

Det resultat som möjligen skulle kunna skilja sig något från RVU här ovan är att *Handel*⁴⁹ och *fritid* minskat betydligt enligt Google, samtidigt som vistelser vid *Livsmedel och apotek* legat still. Det är dock svårt att jämföra resultaten, eftersom dessa kategorier skär resärendena på ett annat sätt än RVU, där resor för *Service och inköp* ökat, *Fritidsresor* minskat och *Nära och kära* legat kvar på samma nivå (se Figur 4.1 ovan).

Tabell 4.1. Genomsnittlig skillnad i antal besök (för Bostäder: vistelsetid) i Sverige på Googles fem definierade platstyper jämfört med referensen, 12 mars 2020–16 nov 2021, procent.

Platser	Relativ förändring, %
Kollektivtrafiknoder	–31
Arbetsplatser	–24
Handel och fritid	–10
Livsmedel och apotek	0
Bostäder	+6

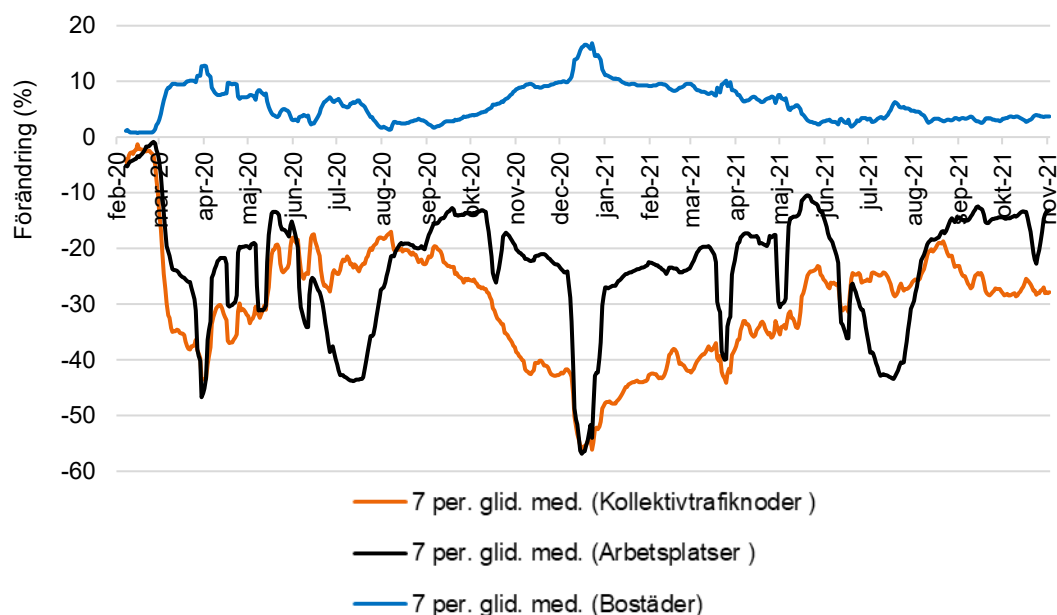
Källa: Google (2021-11-19).

Anm: Referensen är medianvärden för varje veckodag under femveckorsperioden 3 jan–6 feb 2020, för respektive platskategori och region. Den 11 mars 2020 proklamerades covid-19 som en pandemi av WHO. Kategorin Bostäder visar en förändring i varaktighet. De andra kategorierna mäter en förändring av det totala antalet besökare. Eftersom människor redan tillbringar stora delar av dagen i bostaden (även på arbetsdagar) är förändringskapaciteten inte så stor. Förändringen i Bostäder bör inte jämföras med andra kategorier eftersom de har olika måttenheter (Google, 2022-02-03).

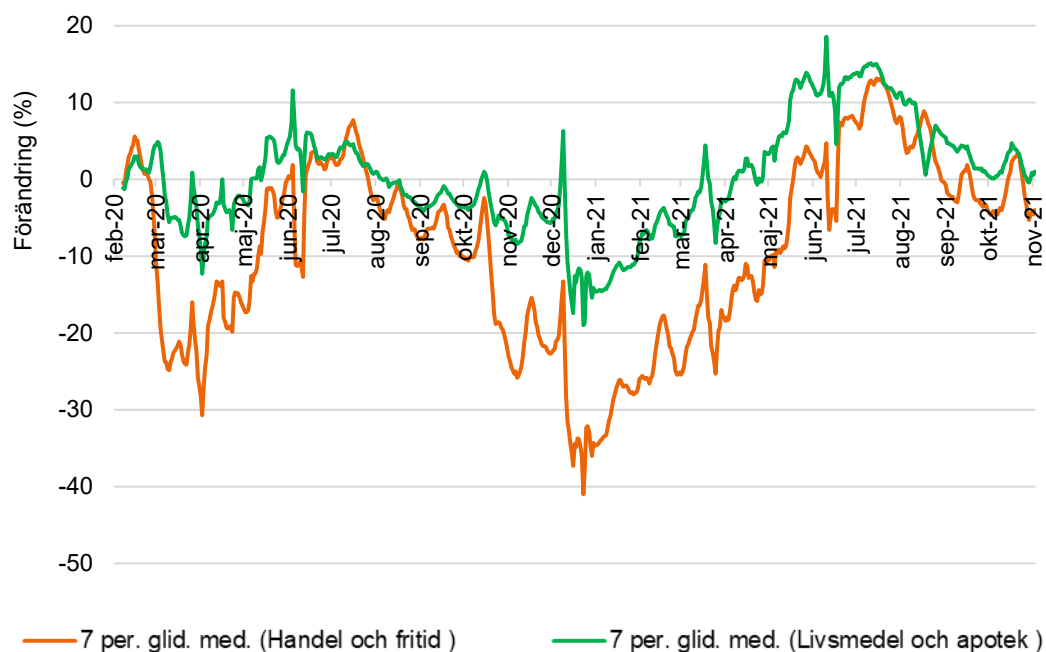
⁴⁷ Även Apple publicerar vissa "mobilitetsdata", för gång, bil och kollektivtrafik. Det är dock vägbeskrivningsförfrågningar och inte verkliga förflyttningar, så de bedöms vara mindre intressanta. Referensen där är den 13 januari 2020, och inte heller de är säsongsrensade. Förfrågningarna hade 2021-11-21 i genomsnitt ökat med 24 procent för kollektivtrafik, 29 procent för bil och 30 procent för gång, jämfört med referensdagen (Apple, 2022-02-03).

⁴⁸ Observera att Googles platstypsdefinitioner kan skilja sig från andras.

⁴⁹ Tolkat som sällanköpshandel, inte dagligvaruhandel som ingår i *Livsmedel och apotek*.



Figur 4.4. Relativ skillnad (%) i antal besök (för *Bostäder*: vistelsetid) i Sverige på *Kollektivtrafiknoder*, *Arbetsplatser* och i *Bostäder* jämfört med referensen, 15 feb 2020–16 nov 2021. 7 dagars glidande medelvärden. Källa: Google (2021-11-19).
 Anm: Referensen är medianvärden för varje veckodag under femveckorsperioden 3 jan–6 feb 2020, för respektive platskategori och region. Kategorin *Bostäder* visar en förändring i varaktighet. De andra kategorierna mäter en förändring av det totala antalet besökare. Förändringen i *Bostäder* bör inte jämföras med andra kategorier eftersom de har olika måttenheter (Google, 2022-02-03).



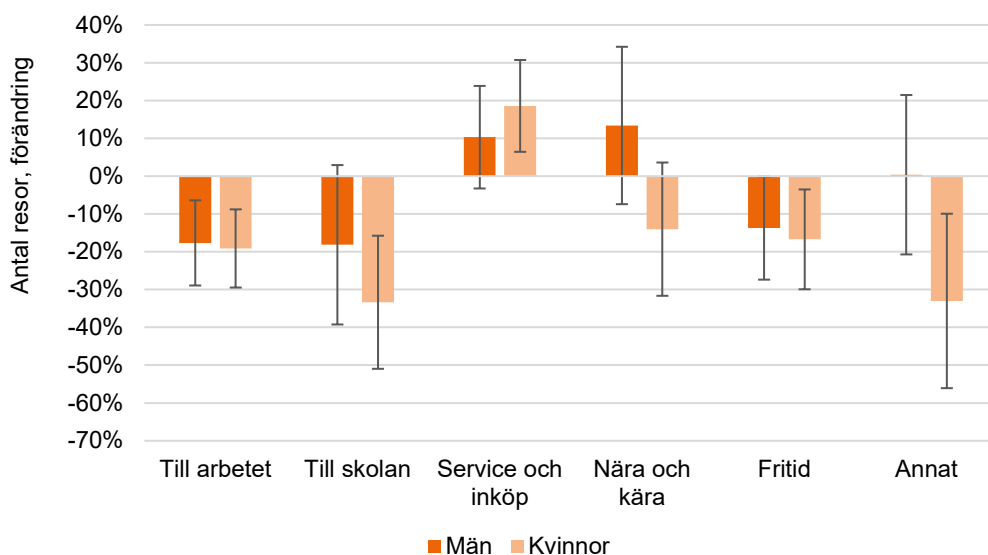
Figur 4.5. Relativ förändring (%) av antal besök i Sverige inom *Handel och fritid* samt *Livsmedel och apotek* jämfört med referensen, 15 feb 2020–11 nov 2021. 7 dagars glidande medelvärden. Källa: Google (2021-11-19).
 Anm: Referensen är medianvärden för varje veckodag under femveckorsperioden 3 jan–6 feb 2020, för respektive platskategori och region (Google, 2022-02-03).

5 Fördelning av effekter

Förutom förändringarna i det totala resandet är det intressant att studera om det går att se några skillnader mellan befolkningsgrupper i hur resandet anpassats. I avsnitt 3.3 ovan undersökte vi om det fanns skillnader i färd sätt mellan kommuntyper. I det här kapitlet redovisar vi skillnader mellan personer med och utan funktionsnedsättning (nedsatt hörsel, rörelseförmåga eller syn), i färdtjänsten, samt mellan inkomstgrupper.

5.1 Jämställdhet

Resmönstren uppdelat på kön visar att det är stora likheter mellan män och kvinnor med avseende på hur resandet ändrats, men också några intressanta skillnader. Vad gäller ärendena arbete och fritid har båda könen minskat sitt resande ungefär lika mycket (Figur 5.1). Något mer förvånande är att kvinnor/flickor tycks ha minskat sina resor till skolan mer än män/pojkar. Vid en närmare granskning av bakomliggande siffror beror detta på att kvinnor reste fler gånger till skolan 2019, medan antalet resor under pandemin är mer lika mellan könen. Varför det är en skillnad i antalet resor mellan könen 2019 är oklart, men den skillnaden är i sig inte statistiskt säkerställd, så vi kan inte riktigt fastställa om det här är en verklig skillnad i beteendeförändring mellan könen. Det förefaller osannolikt, eftersom könsrepresentationen i skolan inte skiljer sig så mycket åt.



Figur 5.1. Förändring av resandet för män respektive kvinnor mellan 2019 och under pandemin (årssiffror beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021). Procentuell förändring för respektive resärende.

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

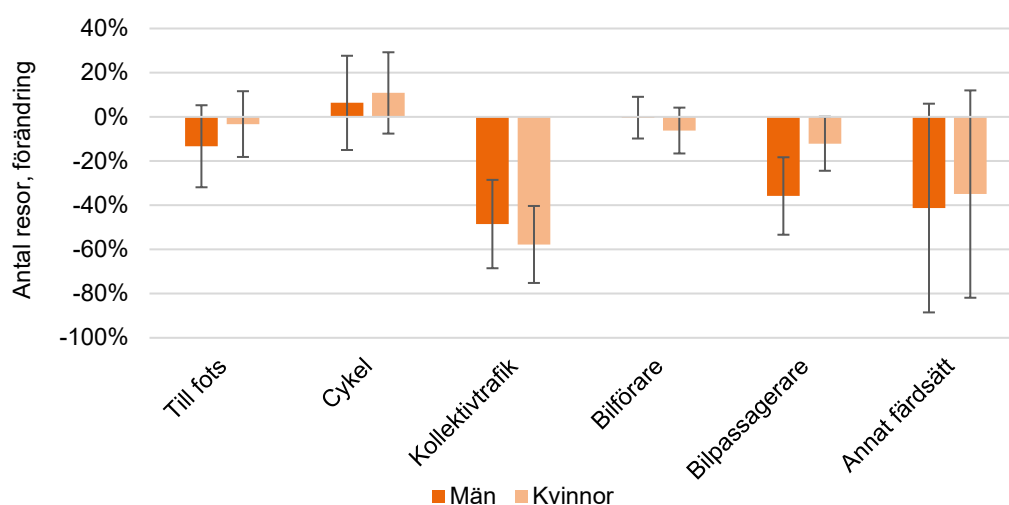
Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Men det finns också skillnader i service- och inköpsresorna och "annat ärende". Att service- och inköpsresor ser ut att ha ökat bland kvinnor kan ha att göra med en ren omklassificering av huvudsakligt ärende (se kapitel 4 ovan). Det behöver inte betyda att antalet service- och

inköpsärenden som kvinnor utför faktiskt har ökat, utan bara att de nu i högre grad har utgjort ett eget ärende.⁵⁰ En förklaring till ökningen skulle alltså kunna vara att kvinnor i högre utsträckning gjorde dessa ärenden i samband med arbetsresor redan innan pandemin, och fortsatt göra det under pandemin. Det får också stöd i tidigare resvaneundersökningar att kvinnor gör cirka 50 procent fler inköpsresor i samband med arbetsresor än män.⁵¹

En annan skillnad mellan könen är att kvinnor minskat på resor med "annat ärende" med en tredjedel, vilket inte har någon motsvarighet bland männen.⁵²

Män och kvinnor har i ungefär samma utsträckning minskat sitt kollektivtrafikresande, men vi kan även konstatera att män har minskat på sina resor som bilpassagerare, vilket inte är tydligt gällande kvinnor. I övrigt ser vi inga skillnader i förändring av färdssätt mellan könen (Figur 5.2).



Figur 5.2. Förändring av resandet för män respektive kvinnor mellan 2019 och under pandemin (årssiffror beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021). Procentuell förändring för respektive färdssätt. Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen. Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

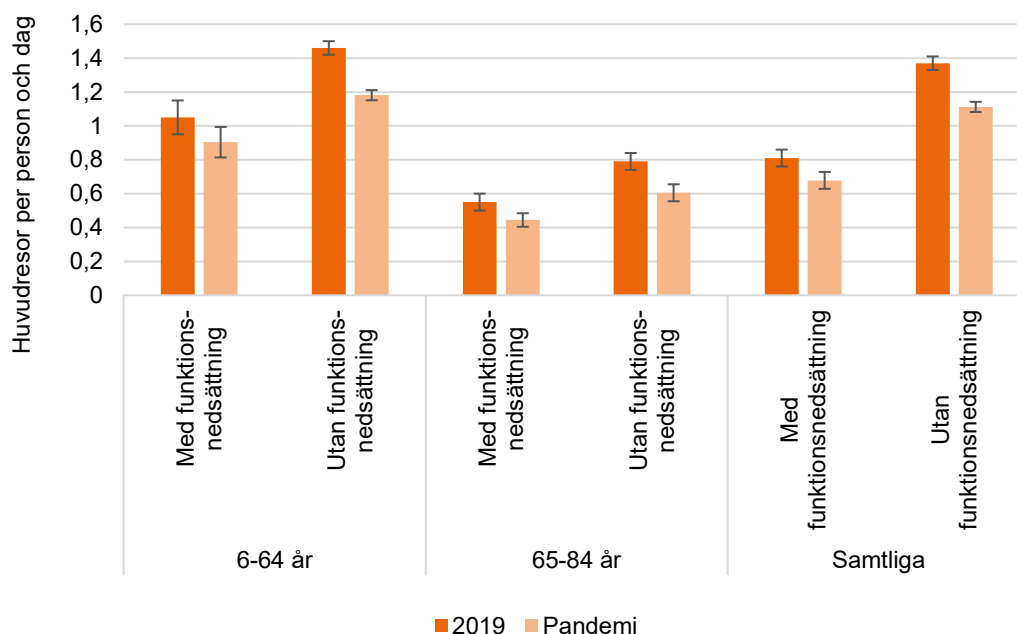
5.2 Personer med funktionsnedsättningar

Medan resandet (antalet resor per person) gick ned med omkring en femtedel i gruppen utan någon funktionsnedsättning under pandemin, ändrades det något mindre i gruppen med någon funktionsnedsättning, med ungefär en sjättedel (Figur 5.3, längst till höger). Skillnaden är särskilt tydlig bland personer under 65 år. Det kan ha att göra med att resor bland personer med funktionsnedsättning och pensionärer i högre grad är "nödvändiga resor", då de är betydligt färre från början.

⁵⁰ För att undersöka det behöver vi undersöka delresor, vilket får bli en uppgift för kommande undersökningar.

⁵¹ 48 procent fler i RES 2005/2006 och 53 procent fler i RVU 2011–2016.

⁵² 2019 utgjorde service- och inköpsresor cirka en sjundedel av alla huvudresor, medan "annat ärende" utgjorde cirka en tjugondel. Under pandemin ökade andelen service- och inköpsresor till cirka en femtedel, men andelen "annat ärende" har knappt förändrats.



Figur 5.3. Antal resor per person och dag, efter ålder samt med och utan funktionsnedsättning (nedsättning i rörelseförmåga, syn eller hörsel), 2019 och under pandemin (beräknat utifrån mars 2020–augusti 2021).
 Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Färdtjänst

Inom färdtjänsten har det också varit stora förändringar under coronapandemin – resandet har minskat dubbelt så mycket som bland övriga personer med funktionsnedsättning.

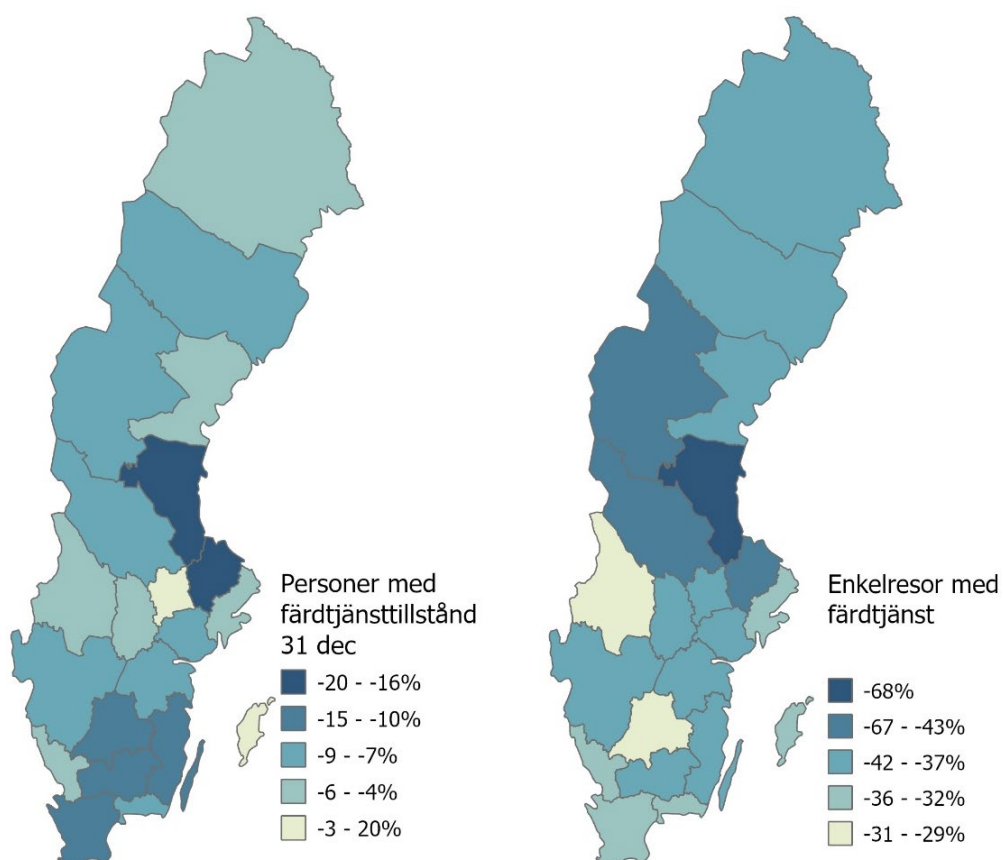
Taxibranschen har också påverkats som helhet, med en mycket stor smittspridning bland taxi-chaufförer⁵³ och en radikalt minskad efterfrågan som hänger ihop med att flygresor, tjänstresor och utelivet nästan försvann. Detta påverkade taxi i storstäderna mest. Mycket av taxis verksamhet, åtminstone på landsbygden, hölls uppe av samhällsbetalda resor som färdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Dessutom tillkom hemkörning av tester för covid-19. I många kommuner och regioner slutade färdtjänsten att samordna färdtjänstresorna för resenärer och tillät ensamåkning, vilket dämpade minskningen av taxikörningar. Detta pågick fram till sommaren–hösten 2021, men i Stockholms län har det fortsatt efter det.

I riket minskade antalet personer med färdtjänstillstånd⁵⁴ 2020 med 6 procent jämfört med 2019. Några län sticker ut genom ett ökat antal personer med färdtjänstillstånd: Jönköping (+25 procent), Västmanland (+20 procent) och Gotland (+18 procent) (Figur 5.2, vänster karta). I Gävleborg minskade antalet personer med tillstånd mest, –20 procent.

Inte i något län uppvisades dock någon ökning i antal enkelresor med färdtjänst, vilka minskade med 38 procent i riket. Störst var minskningen i Gävleborgs län (–68 procent) och minst i Värmlands (–29 procent) (Figur 5.4, höger karta).

⁵³ "Den högsta relativa förekomsten av covid-19 återfanns bland yrkesgruppen *taxiförare m.fl.*, 4.8 gånger högre i jämförelse med övriga yrkesgrupper". *Buss- och spårvagnsförare* hörde också till dem med högst relativ förekomst av dem som diagnosticerades 13 mars–27 maj 2020 (Folkhälsomyndigheten, 2020).

⁵⁴ Räknas per den 31 december varje år.



Figur 5.4. Förändring i antal personer med färdtjänsttillstånd (till vänster) och antal enkelresor med färdtjänst (till höger), 2019–2020.

Källa: Trafikanalys, Färdtjänst och riksfärdtjänst.

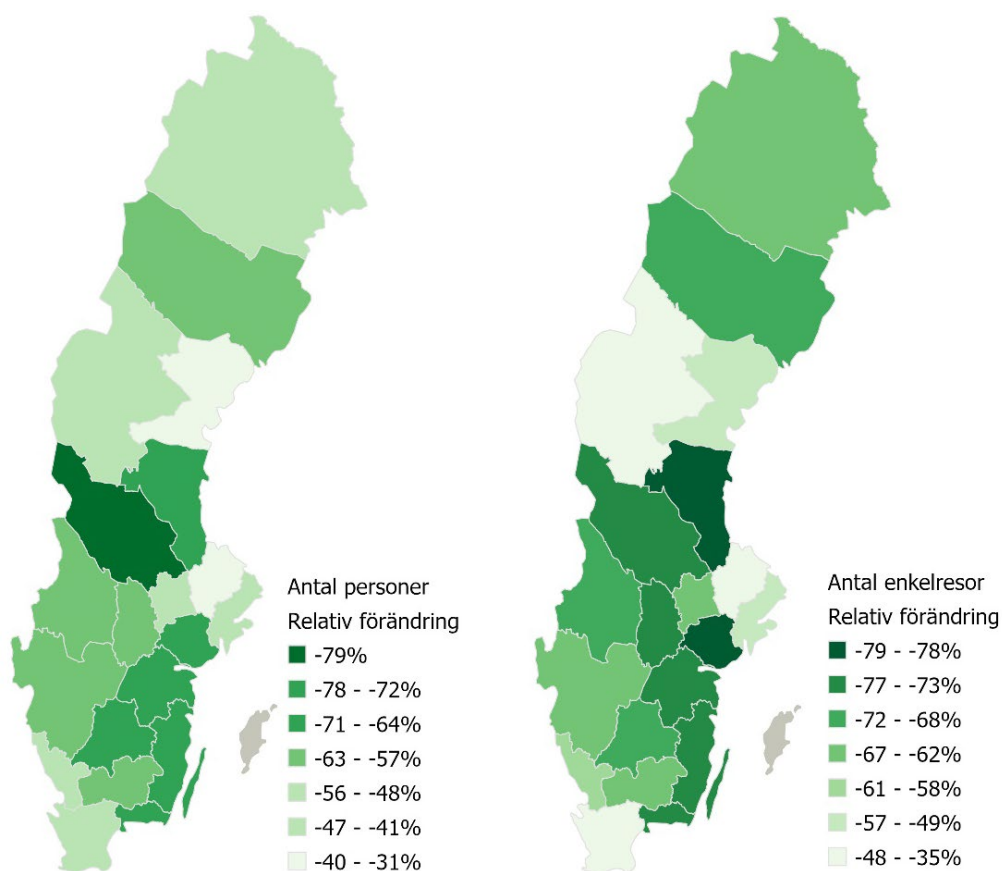
I de län där antalet tillstånd ökat anges som ett troligt skäl att vissa linjer dragits in under pandemin, vilket gjort att regionen tillfälligt blivit mer generös med tillstånden. Samtidigt har utnyttjandet av tillstånden i form av resor minskat i samma grad som i övriga regioner (Figur 5.4, höger karta).

Riksfärdtjänst

Riksfärdtjänst påverkades ännu mer än färdtjänsten, vilket är naturligt eftersom de långa resorna påverkades mer av restriktionerna under 2020. I riket minskade antalet personer som nyttjade riksfärdtjänst med 56 procent och antalet enkelresor med 62 procent.

Om man undantar Gotland minskade antalet personer som nyttjade riksfärdtjänst med mellan –31 procent (Västernorrland) och –79 procent (Dalarna), och antalet resor med mellan –35 procent (Jämtland) och –79 procent (Gävleborg) (Figur 5.5). Den kraftiga *relativa* ökningen på Gotland utgörs i absoluta tal av endast tio personer och 20 enkelresor.

I storstadsregionerna minskade antalet enkelresor med mellan 39 procent (Skåne) och 62 procent (Västra Götaland).



Figur 5.5. Antal personer som nyttjade riksfärdtjänst (t v) och antal resor med riksfärdtjänst (t h), förändring 2019–2020.

Källa: Trafikanalys, Färdtjänst och riksfärdtjänst 2019 och 2020.

Anm: Region Gotland har utelämnats i kartorna på grund av den stora relativa ökningen: 250 procent. I absoluta tal är den mer blygsam: från 4 till 14 personer, och från 8 till 28 resor.

5.3 Socioekonomiska skillnader

I flera studier har det konstaterats att konsekvenserna av pandemin har slagit olika hårt i olika delar av samhället. De beror delvis på bostadsområde och boendesituation, men även på sysselsättning och tillgång till alternativ, exempelvis hemarbete eller bil. Segregationen i särskilt urbana miljöer har därmed blivit än mer tydlig. I Delmi (2021) identifieras tre typer av bostadsområden:

- innerstadsområden*: många hushåll per kvadratkilometer, men få personer per hushåll
- radhus- och villaområden*: få hushåll per kvadratkilometer men många personer per hushåll
- miljonprogramsområden*: många hushåll per kvadratkilometer, och många personer per hushåll⁵⁵

⁵⁵ I Stockholmsområdet identifierades även nybyggda områden av typen c), men de hade betydligt högre medelinkomster

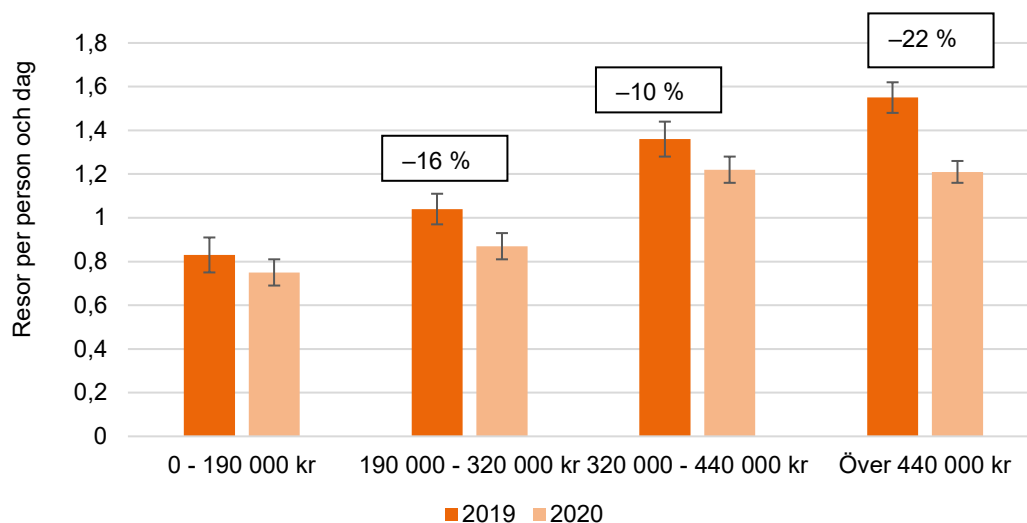
Konsekvenserna av pandemin delades upp i

- 1) smittspridningen i sig,
- 2) myndigheternas restriktioner,
- 3) de egna förutsättningarna att följa restriktioner och hindra smittspridning.

Delmi drar följande slutsatser från studien: Fynden av att trångboddhet, hög befolkningstäthet, arbete utanför hemmet och beroende av kollektivtrafik samvarierar, visar på sociala strukturer i det svenska samhället som gör det sårbart för smittsamma infektionssjukdomar liknande covid-19. I delar av samhället kan omfattande smittspridning inte på samma sätt som i andra delar förhindras genom råd om social distansering, hemarbete och undvikande av kollektivtrafik, eftersom detta inte är möjliga alternativ för individerna som bor och arbetar där. I rapporten *Samhällsviktiga resor under coronapandemin* (Trafikanalys, 2022b) ser vi närmare på pandemins konsekvenser för vissa yrkesgrupper som både är utsatta och samhällsviktiga.

Inkomster och resor

I resvanestatistiken finner vi stöd för att låginkomsttagare inte har minskat sitt resande i samma utsträckning som personer med högre inkomster. I alla de tre övre inkomstkvartilerna har resandet minskat med mellan 10 och 22 procent (Figur 5.6). Observera att figurens underlag även omfattar pensionärer.



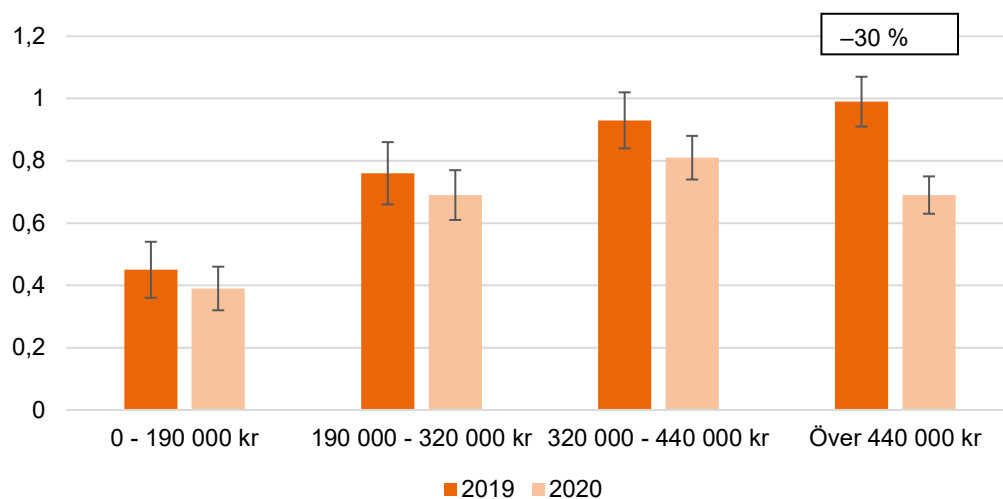
Figur 5.6. Resor per person (20–84 år) och dag efter individers årsinkomst (ungefärliga kvartiler), beräknat under perioden mars–december 2019 och pandemi-perioden mars–december 2020. Siffrorna anger relativ förändring mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Arbetsresor

Om vi begränsar analysen till arbetsresor och personer i arbetsför ålder framträder en tydligare bild av arbetsresorna. Det framgår då att endast personer i den högsta inkomstkvartilen har minskat antalet arbetsresor så mycket att förändringen är mätbar (statistiskt signifikant). Minskningen är cirka 30 procent (Figur 5.7).



Figur 5.7. Arbetsresor per person i arbetsför ålder (20–64 år) och dag, efter individinkomst (ungefärliga kvartiler), beräknat under perioden mars–december 2019 och pandemiperioden mars–december 2020. Siffrorna anger relativ förändring mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Andra resärenden

När vi på motsvarande sätt renodlar resandet med andra ärenden än arbete ser vi att minskningen av de resorna främst går att hänföra till gruppen pensionärer (65–84 år), och inkomstgruppen 190 000–320 000 kronor per år (andra kvartilen). I arbetsför ålder minskar inte antalet sådana resor i någon inkomstgrupp. I hela populationen 20–84 år, däremot, alltså inklusive pensionärer, minskar antalet resor med annat ärende med 22 procent i andra inkomstkvarteren, men inte i övriga inkomstgrupper.

6 Slutsatser och diskussion

Mycket har förändrats i vårt resande under pandemin. Mest påtagligt är minskningen av de långväga resorna samt det minskade resandet totalt, främst på grund av ökat hemarbete och distansundervisning, men även temporära effekter av högre arbetslöshet och permitteringar (korttidsarbete), särskilt under pandemins första år.

Det finns tydliga tecken på att förändringarna i människors beteende på många sätt har följt smittspridning och myndigheternas restriktioner, när man tittar på data under kortare tidsintervaller. Förutom resultat om det totala resandet per person, långväga resande med tåg, flyg, sjöfart, turism, samt från mobil- och platsdata, har vi i denna rapport fokuserat på genomsnittliga resultat under hela pandemiperioden från mars 2020 till augusti 2021. Mer tidsupplösta resultat om resandet finns i den förra rapporten från pandemins första halvår, samt om trafiken finns i Trafikanalys "Transportläget".⁵⁶

Det minskade resandet i regional kollektivtrafik har inneburit en förändrad färdmedelsfördelning, på så sätt att cykelns och bilens *andelar* har ökat. Vi ser dock ingen ökning i absoluta tal av resandet med något färdmedel.

Det är i huvudsak resandet i rusningstrafik som har minskat. Det är fördelaktigt för den regionala kollektivtrafikens resursbehov, och i förlängningen kostnader och samhällsekonomi, om beläggningstopparna jämnas ut över dygnet. Även resandet som bilförare och bilpassagerare har minskat under rusningstid, men beläggningen och därmed transporteffektiviteten i bilarna har till synes minskat något. Om det minskade bilresandet i rusningstrafik består, och innebär en förbättrad framkomlighet i städerna, innebär det positiva effekter för kollektivtrafiken.

Både ökade kostnader för utökat utbud/minskad trängsel, och minskade intäkter på grund av minskat resande kommer att vara utmaningar för den regionala kollektivtrafiken så länge smittan pågår. När de ekonomiska stimulanserna från centralt håll fasas ut och ekonomin går in i ett normalläge kommer det att bli svårare för kollektivtrafiken att upprätthålla sitt utbud, och särskilt svårt blir det utanför storstadsregionerna. I storstäderna finns det stora yrkesgrupper inom exempelvis vård och omsorg, som inte bor centralt och som fortsatt kommer att vara beroende av kollektivtrafik för sina arbetsresor.⁵⁷

En observation om andra resärenden än arbete och skola är att antalet inköpsresor ökat, och antalet fritidsresor minskat i ungefär samma grad. Antalet besök hos "nära och kära" har inte förändrats. Att antalet service- och inköpsresor ökat kan vara en effekt av en omklassning av resor från arbete eller skola till just service och inköp – eftersom det med ett minskat antal arbets- och skolresor givits mindre möjligheter att göra sådana ärenden på vägen.

Att ökningen av inköpsärendena till största delen faller på kvinnor kan bero på olika saker, men tidigare undersökningar ger stöd för att kvinnor i större utsträckning än män gör service- och inköpsärenden på väg till eller från arbetet. När nu arbetsresor minskat i samma grad under pandemin bland kvinnor och män är det rimligt att anta att mönstret för inköpsärendena fortsatt på samma sätt, fast nu som ett enskilt ärende. En annan förklaring skulle kunna vara

⁵⁶ Trafikanalys (2020, 2021c), och en kommande rapport som sammanfattar "Transportläget" under 2020–2021 (planerad till mars 2022).

⁵⁷ Se referenser i rapporten *Samhällsviktiga resor under coronapandemin* (Trafikanalys, 2022b).

att kvinnor under pandemin tagit en större andel av inköpsärendena än tidigare, men det skulle vara mer långsökt att anta att det skett en sådan beteendeförändring.

I mer än tre fjärdedelar av ensamhushållen med barn är föräldern kvinna, vilket också kan förklara en del av skillnaden.⁵⁸ Mäns och kvinnors köpbeteende kan också vara olika i genomsnitt, till exempel så att det ena könet storhandlar mer, eller e-handlar livsmedel mer, och av den anledningen gör färre inköpsresor vid en given mängd inköp.⁵⁹

Ett ökat hemarbete hos båda könen skulle tvärtom innebära att den gängse förklaringen till att kvinnor i parförhållanden tar ett större ansvar för hushållet – nämligen att män i genomsnitt arbetar längre bort från hemmet än kvinnor – har försvunnit när båda arbetar hemma. Det skulle tala för att skillnaden mellan könen i det här avseendet skulle ha förutsättningar att utjämnas under pandemin, i parförhållanden där mannen kan arbeta hemifrån.

Våra studier av resandeminskningarna i olika inkomstgrupper visar att det är arbetande i de övre inkomstskikten som främst har kunnat minska sitt resande. Dels har det att göra med att resor är en "normal vara" i betydelsen att efterfrågan ökar med inkomsten, då snabbare färd sätt med längre räckvidd kan efterfrågas. Under pandemin har dock fler resor av till exempel semester-, fritids- och nöjeskaraktär inte gått att genomföra av andra skäl än de rent ekonomiska. Dels är det bland välavlönade tjänstemän som det funnits störst möjligheter att arbeta hemifrån, vilket har reducerat behovet av arbets- och tjänsteresor.

Låginkomsttagare, pensionärer och personer med funktionsnedsättning, som i normala fall har ett lägre resande, har inte minskat sitt resande i samma utsträckning under pandemin. Det kan tolkas som att resandet i dessa grupper är mer "nödvändigt" och därmed svårare att avstå ifrån.

Kvarstående effekter?

Av de tendenser som syns under pandemin kan vissa förväntas bli bestående, åtminstone till en grad, medan andra sannolikt kommer att återhämta sig till nivåer före pandemin. Av de bestående tendenserna kan det tänkas att arbetslivets pendling och tjänsteresor kommer att bli mer flexibla, nu när en del av arbetskraften och arbetsgivarna i högre grad har lärt sig tekniker för att mötas och arbeta på distans. Flexibiliteten kan tänkas omfatta både antal resor till arbetsplatsen, tid för avfärd och även på sikt destinationen eftersom arbetet då kan utföras även på andra orter än hemadressen. Även skolan skulle kunna bli mer flexibel med mer undervisning på distans, vilket skulle kunna spara kostnader framför allt på landsbygden.⁶⁰

Minskningen av resefterfrågan i städer och i rusningstid kan ge kraftigt förändrade förutsättningar för kollektivtrafiken, med både positiva och negativa konsekvenser. Stora yrkesgrupper, som är väsentliga för vårt välfärdssamhälle, med relativt låga inkomster och boende i storstädernas utkanter, är och kommer fortsatt att vara beroende av kollektivtrafik för sina arbetsresor.

I Trafikanalys analys av trender och mottrender i transportsektorn från mars 2021 görs bedömningen att antalet tjänsteresor, arbetsresor och långväga fritidsresor kommer att stabiliseras på en lägre nivå, i tidsspannet 2–5 år. Dock anser utredningen det mer osäkert

⁵⁸ SCB (2021-06-10)

⁵⁹ Resonemanget gäller detaljhandelsinköp, då de gör störst avtryck i antalet resor.

⁶⁰ Sedan 1 juli 2021 tillåts fjärr- och distansundervisning i större utsträckning än tidigare, på grund av pandemin (SKR, 2021-11-21).

hur fördelningen kommer att bli mellan kollektivt och individuellt resande, kollektivtrafikens omfattning och utformning, samt dess ekonomiska överkomlighet för resenärer.⁶¹

När hotet från smittan avtar, är det tänkbart att det långväga resandet med flyg, sjötrafiken till utlandet och till Gotland, och långväga tågresor kommer att närma sig tidigare nivåer. Det långväga resandet kan naturligtvis minska av andra anledningar, såsom klimatproblematik, ökade energikostnader och internationella oroligheter. Vi kan se på mer högupplöst data (månader eller veckor) att resandet gått upp tydligt under perioder av minskade restriktioner. Historiskt har vårt resande hängt mycket samman med vår välfärds- och teknikutveckling.⁶² Det ökade intresset för större bostäder och fritidshus under pandemin skulle också kunna innebära att ett flexiblare arbetsliv leder till färre men längre resor. Kanske kommer arbetsliv och fritid fortsätta suddas ut, så att vi kommer att få se fler långväga resor som kombinerar tjänsteresor med semester? Det gäller naturligtvis enbart sådana arbeten som inte behöver utföras på plats, men den tekniska utvecklingen innebär också att allt fler arbeten kan utföras på distans.⁶³ En sådan utveckling kommer också att utmana våra insamlingsmetoder för resvanestatistik.

⁶¹ Trafikanalys (2021b). Tidsspannet räknas från utredningens datum, och motsvarar alltså åren 2023–2026.

⁶² Eliasson (2021)

⁶³ T.ex. vårdbesök, diagnostik och kirurgi på distans, genteknik, artificiell intelligens, 3D-skrivare, automatisering, robotisering, 5G-uppkoppling, m.m.

Referenser

Apple, *Mobilitetstrendrapporter. Om dessa data*, <https://covid19.apple.com/mobility> (2022-02-03),

Delmi (2021), *Miljonprogram, migranter och utsatthet för covid-19*, Delegationen för migrationsstudier, Policy Brief 2021:2, www.delmi.se/publikationer/policy-brief-2021-2-miljonprogram-migranter-och-utsatthet-for-covid-19/

Eliasson, J. (2021), *Kommer vi resa mindre efter pandemin?*, kap 8 i Eliasson, J. och Unemo, L. (red.), "I en tid av pandemi – en ESO-antologi med samhällsvetenskapliga reflektioner", Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, 2021:1, https://eso.expertgrupp.se/rapporter/2021_1-i-en-tid-av-pandemi/

Folkhälsomyndigheten (2020). *Förekomst av covid-19 i olika yrkesgrupper (delrapport 1) – 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/ (2022-01-21)

Folkhälsomyndigheten (2021a), *Statistik för vaccination mot covid-19*, www.folkhalsomyndigheten.se/folkhalsorapportering-statistik/statistikdatabaser-och-visualisering/vaccinationsstatistik/statistik-for-vaccination-mot-covid-19/ (senaste data från 2021-11-19)

Folkhälsomyndigheten (2021b), *Rapport om rörelse- och resemått*, www.folkhalsomyndigheten.se/smittskydd-beredskap/utbrott/aktuella-utbrott/covid-19/statistik-och-analyser/analys-och-prognoser/rapport-om-rorelse--och-resematt/ (senast uppdaterad 2022-12-17)

Folkhälsomyndigheten (2021c), *Krav på intyg för utländska medborgare som reser in i Sverige*, www.folkhalsomyndigheten.se/smittskydd-beredskap/utbrott/aktuella-utbrott/covid-19/skydda-dig-och-andra/om-du-planerar-att-resa/krav-pa-negativt-covid-19-test/ (2021-12-01)

Google (2021-11-19), *Rapport om människors rörlighet – covid-19*, www.google.com/covid19/mobility/

Google, *Rapport om människors rörlighet i samhället Hjälp: Tolka informationen*, https://support.google.com/covid19-mobility/answer/9825414?hl=sv&ref_topic=9822927 (2022-02-03)

Holmberg, B. (2013). *Ökad andel kollektivtrafik - hur?: en kunskapssammanställning*, Bulletin 286, Lunds universitet, LTH, Institutionen för teknik och samhälle, Trafik och väg, <https://lucris.lub.lu.se/ws/files/3019027/4173385.pdf>

Krisinformation (2020-01-26), *UD avråder från icke nödvändiga resor till Hubeiprovinzen i Kina*, www.krisinformation.se/nyheter/2020/januari/ud-avrader-fran-icke-nodvandiga-resor-till-hubeiprovinzen-i-kina (2022-01-24)

Krisinformation (2020-02-11), *UD avråder från alla resor till Hubei-provinsen*, www.krisinformation.se/nyheter/2020/februari/ud-avrader-fran-alla-resor-till-hubei-provinsen (2022-01-24)

Krisinformation (2020-03-14), *UD avråder från utlandsresor till alla länder*, www.krisinformation.se/nyheter/2020/mars/ud-avrader-fran-utlandsresor-till-alla-lander (2022-01-24)

Krisinformation (2020-09-14), *UD häver reseavrådan för Storbritannien*, www.krisinformation.se/nyheter/2020/september/ud-haver-reseavradan-for-storbritannien (2022-01-24)

Regeringen (2020-06-17), *UD förlänger avrådan till 31 augusti för länder utanför EU, EES och Schengen, samt häver avrådan för ett antal länder inom EU, EES och Schengen från och med den 30 juni*, pressmeddelande, Utrikesdepartementet, www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/06/ud-avradan/ (2022-01-24)

Regeringen (2021-05-24), *UD förlänger reseavrådan med anledning av pandemin - men fler länder undantas*, pressmeddelande, Utrikesdepartementet, www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/05/avradan/ (2022-01-24)

Regeringen (2021-05-28), *Förlängt inreseförbud för resande till Sverige men inreserestriktionerna från de nordiska länderna upphävs*, pressmeddelande, Justitiedepartementet, www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/05/forlangt-inreseforbud-for-resande-till-sverige-men-inreserestriktionerna-fran-de-nordiska-landerna-upphavs/ (2022-01-24)

Regeringen (2021-06-24), *Reseavrådan med anledning av pandemin förlängs till den 1 september men ytterligare undantag görs*, pressmeddelande, Utrikesdepartementet, www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/06/reseavradan-med-anledning-av-pandemin-forlangs-till-den-1-september-men-ytterligare-undantag-gors/ (2022-01-24)

Regeringen (2021-09-24), *UD lyfter den pandemirelaterade reseavrådan*, pressmeddelande, Utrikesdepartementet, www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/09/ud-lyfter-den-pandemirelaterade-reseavradan/ (2022-01-24)

SCB (2021), *Kvalitetsdeklaration – Inkvarteringsstatistik*, www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/naringsverksamhet/inkvartering/inkvarteringsstatistik/

SCB (2021-06-10), *Barn- och familjestatistik: Familjetyp för hemmaboende barn och unga 0-21 år, antal efter kön, ålder, familjetyp, utländsk/svensk bakgrund, föräldrarnas utbildningsnivå och år*, www.statistikdatabasen.scb.se/sq/120620 (avser 2020)

SKR (2021-11-21), *Fjärr- och distansundervisning*, <https://skr.se/skr/skolakulturfritid/forskolagrundochgymnasieskola/skrssatsningarutvecklaskola/n/fjarrochdistansundervisning.9551.html>

Stiernstedt, F., Jakobsson, P. och A. Kaun (2020-10-04), *Studie undersöker hur vår tillit ändras under coronakrisen*, www.sh.se/nyheter/forskning/2020-06-26-studie-undersoker-hur-var-tillit-andras-under-coronakrisen

Sveriges ambassad, Moskva, Ryssland (2021), www.swedenabroad.se/sv/utlandsmyndigheter/ryssland-moskva/aktuellt/nyheter/tillf%C3%A4lligt-inresef%C3%B6rbud-till-sverige-och-%C3%A4ndrade-rutiner-f%C3%B6r-viseringsans%C3%B6kningar-p%C3%A5-grund-av-inresef%C3%B6rbudet/ (2021-12-01)

Söderberg, M.W och N. Wormbs (2019), *Grounded – beyond flygskam*, ELF/Fores, <https://fores.se/publikation/grounded-beyond-flygskam/>

Telia (2022), *Telia covid-19 mobilitetsanalys: Svenskarnas resande: vecka 52*, www.telia.se/privat/aktuellt/hemma-i-folkknatet/covid-19-mobilitetsanalys (2022-01-21)

Tillväxtverket (2021a), *Inkvarteringsstatistik*, <https://tillvaxtverket.se/statistik/turism/inkvarteringsstatistik.html>

Tillväxtverket (2021b), *Regionala indelningar: Städer och landsbygder*, <https://tillvaxtverket.se/statistik/regional-utveckling/regionala-indelningar/stader-och-landsbygder.html> (definitioner, presentationsfil och kalkylblad)

Trafikanalys (2020), *Resmönster under coronapandemins första halvår*, Rapport 2020:13, www.trafa.se/kommunikationsvanor/resmonster-under-coronapandemins-forsta-halvar-11832/

Trafikanalys (2021a), *Bantrafik 2020*, Statistik 2021:23, www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/

Trafikanalys (2021b), *Transporter och resande i en postpandemisk värld – trender och mottrender*, PM 2021:4, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/projekt-om-corona-och-transporter-10591/

Trafikanalys (2021c), *Transportläget*, www.trafa.se/uppdrag/coronapandemin/transportlaget/ (2021-12-13)

Trafikanalys, *Den nationella resvaneundersökningen*, www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/

Trafikanalys, *Järnvägstransporter*, www.trafa.se/bantrafik/jarnvagstransporter/

Trafikanalys, *Sjötrafik*, www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/

Trafikanalys (2022a), *E-handels effekter på transportsystemet*, Rapport 2022:4, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/e-handels-effekter-pa-transportsystemet-12798/

Trafikanalys (2022b), *Samhällsviktiga resor under coronapandemin*, Rapport 2022:6, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/projekt-om-corona-och-transporter-10591/

Transportstyrelsen (2021), *Sjöfartsmarknadens utmaningar*, februari 2021, Dnr TSS 2021-1025, <https://transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/sjofart/sjofartsmarknadens-utmaningar---en-rapport-om-effekter-av-pandemin-covid-19/> (2021-12-01)

Westin, A., Svensson, O. och S. Stigfur (2020-06-04), *Klart: Reserestriktioner inom Sverige hävs i sommar*, i Aftonbladet: www.aftonbladet.se/nyheter/a/XgrvB7/klart-reserestriktioner-inom-sverige-havs-i-sommar (2022-02-03)

Bilaga A – tidslinje för pandemin och smittskyddsåtgärder

År, månad	Händelser
2020	
Februari	Myndigheter Covid-19 klassificeras som en allmän- och samhällsfarlig sjukdom, vilket ger tillgång till fler smittskyddsåtgärder enligt smittskyddslagen.
Mars	Allmänt - WHO deklarerar covid-19 som en pandemi. - Samhällsspridning bekräftas i Sverige. - Första dödsfallet. Myndigheter - UD avråder från icke-nödvändiga resor till först Tyrolen och norra Italien, senare hela världen. - Förbud på alla offentliga tillställningar och allmänna sammankomster för över först 500, sedan 50 personer. - Alla som har symtom på coronavirus eller förkylning ska stanna hemma och begränsa sina sociala kontakter tills symptomfri i minst två dagar. - Rekommendation att arbeta hemifrån. - Stanna hemma om du känner dig sjuk. - Jobba hemifrån om du kan. - Undvik kollektivtrafik. - Statsministern betonar det individuella ansvaret att bidra till att begränsa spridningen av coronaviruset. Kollektivtrafik - Stockholms län: ingång genom bakdörrarna på bussar. - Reducerade tidtabeller i slutet av månaden. Utbildning - Rekommendation om distansutbildning för gymnasiet. - Universiteten stänger till förmån för distansutbildning.

År, månad	Händelser
April	Allmänt - Alla kommersiella flygningar mellan Sverige och Storbritannien är inställda. Myndigheter - Tillfälligt besöksförbud införs på särskilda boenden för äldre. - Inreseförbud för resor till EU via Sverige förlängs med ytterligare 30 dagar. Svenska medborgare, invånare och personer med viktiga skäl att komma till Sverige kan fortfarande resa hit. Kollektivtrafik - Stockholm: Stanna hemma. Res bara om du verkligen måste; utbudet återgick till full kapacitet för att undvika trängsel.
Maj	Myndigheter Regeringen presenterar stöd på 3 miljarder till kollektivtrafiken, som kompensation för förlorade biljettintäkter under mars–juni 2020.
Juni	Myndigheter - Restriktionerna för inrikesresor tas bort, vilket gör att personer utan symtom kan resa inom landet i sommar. <i>Statsministern rekommenderar gräns på max två timmars bilresväg under semestern.</i>
Juli	Myndigheter Lag om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen ("serveringslagen") träder i kraft.
Augusti	Utbildning Gymnasieskolor och universitet återstartar med fysiska klasser.
September	Myndigheter <i>Statsministern uppmanar människor att bli bättre på att följa Folkhälsomyndighetens rekommendationer, för att bromsa den ökande smittspridningen i Sverige.</i>
Oktober	Allmänt - Några regioner ser en tydlig ökning av nya coronavirusinfektioner, inklusive Stockholm (andra vågen). Myndigheter - Personer som bor i samma hushåll som någon som är smittad av coronavirus kan beordras att stanna hemma. - Rekommendation att arbeta hemifrån till åtminstone slutet av 2020.

År, månad	Händelser
	- Till de tidigare allmänna råden läggs en möjlighet att införa lokala allmänna råd. Skärpta allmänna råd i Uppsala, Stockholms, Västra Götalands, Östergötlands och Skåne län. - Tillfälligt besöksförbud på äldreboenden upphörde 30 september. - Familjekarantän: hushållskontakter till en smittad ska ges förhållningsregler om karantän i hemmet.
November	Allmänt - Smittspridningen bedöms nå sin kulmen i december. Myndigheter - Offentliga tillställningar och allmänna sammankomster förbjuds för fler än åtta personer. - Endast grupper om åtta personer eller färre tillåts på restauranger. - Begränsning av nära kontakter till de i samma hushåll, eller om de bor ensamma, till en eller två personer, och att hålla fysiskt avstånd till varandra. - Stockholms stad inför besöksförbud i äldreboenden och närliggande museer, gallerier, gym och simhallar för att bromsa smittspridningen.
December	Allmänt - Stockholm rapporterar att 99 procent av intensivvårdsplatserna är upptagna, både av covid-19-patienter och andra. - Sverige registrerade fler dödsfall i november än något annat år på mer än 100 år, vilket gör den till den dödligaste november sedan spanska sjukan bröt ut. - De första personerna vaccinerar sig. Myndigheter - Regeringen tillkännager de nationella rekommendationerna under julen. Nyckelbudskapet är att träffa så få människor som möjligt, stanna hemma, hålla sig inom en "bubbla" på inte mer än åtta personer totalt. - Nya nationella riktlinjer träder i kraft, inklusive rekommendationer om att umgås med så få människor som möjligt, "människor du bor med eller bara några vänner och släktingar utanför ditt hushåll". - Regeringen ger de statliga myndigheterna i uppdrag att möjliggöra att så många anställda som möjligt kan arbeta hemifrån. - Högst fyra personer tillåts per grupp på restauranger. - Inreseförbudet till Sverige från länder utanför EES och Schweiz förlängs till den 31 januari. - Inreseförbud för personer som reser från Storbritannien och Danmark på grund av den nya varianten av SARS-Cov-2-viruset.

År, månad	Händelser
	• Avrådan från icke-nödvändiga resor till Storbritannien. Kollektivtrafik • Olika arrangemang införs på bussar för att möjliggöra ombordstigning genom framdörrarna. Utbildning • Symtomfria barn ska stanna hemma från skolan om någon i deras hushåll testar positivt. • Gymnasieskolorna ska vara stängda till den 6 januari. • 13- till 15-åriga skolbarn ska gå över till distansundervisning. • Gymnasieskolor kommer att fortsätta distansundervisningen fram till åtminstone den 24 januari.
2021	
Januari	Allmänt • Omkring 300 000 personer har fått vaccin mot coronaviruset i Sverige i slutet av månaden. Myndigheter • En tillfällig pandemilag och begränsningsförordning beslutas, som innebär rättsligt bindande regler på högst en person per tio kvadratmeter för gym- och sportanläggningar, badhus, butiker och gallerior samt platser för privata sammankomster från och med den 10 januari. Länsstyrelserna har tillsynsansvaret för att se till att dessa regler följs. Om bestämmelserna inte följs kan länsstyrelserna besluta om förelägganden som får förenas med vite. Det kan bli tal om stängning för dem som inte följer reglerna. Folkhälsomyndigheten ska ge vägledning kring hur tillsynsarbetet ska bedrivas. • Begränsning på åtta personer för privata evenemang som anordnas i kommersiellt anlitade lokaler, för att täppa till ett kryphål i gränsen för offentliga evenemang. Gäller inte privata sammankomster – att träffa folk hemma. • Inreseförbud för resor från Danmark och Storbritannien till den 31 januari. Kollektivtrafik • Enligt Folkhälsomyndigheten bör resenärer från och med den 7 januari använda ansiktsmask vid resa med kollektivtrafik i rusningstid där sittande biljett inte erbjuds (vardagar kl. 7–9 och kl. 16–18) och förlängs "för resten av våren".

År, månad	Händelser
	- Kollektivtrafik ska fortfarande bara användas om det är "nödvändigt". Utbildning - Rekommendationen för gymnasieskolor att gå över till distansundervisning förlängs till 1 april, men anpassas så att skolor kan ha vissa delar med personlig undervisning, i kombination med distansundervisning.
Februari	Allmänt - Omkring 700 000 personer har fått minst en dos vaccin i slutet av månaden. Myndigheter - Utländska medborgare som inte bor i Sverige måste uppvisa ett negativt covid-19-test för att komma in i landet. - Skärpta lokala allmänna råd i Stockholms län om ytterligare åtgärder: ansiktsmask i kollektivtrafiken hela tiden och i nära kontaktsituationer, till exempel på arbetsplatsen, livsmedelsbutiken, apoteket eller frisören. Kollektivtrafik - Krav införs på smittskyddsåtgärder i långväga kollektivtrafik, dvs. på linjer längre än 150 km.
Mars	Allmänt - Stockholms hälso- och sjukvårdschef varnar för att den tredje vågen drabbar huvudstadsregionen. - Mer än en miljon (8,4 procent av befolkningen) vaccinationer har genomförts.
April	Allmänt - Fler covid-19-patienter vårdas för närvarande på intensivvården i Sverige än vid någon annan tidpunkt 2021. - Mer än två miljoner (24,6 procent av målgruppen) har fått minst en dos vaccin. - Fyra fall av en variant av coronavirus som först upptäcktes i Indien (delta-varianten) har bekräftats i Stockholmsområdet. Myndigheter - Nationell rekommendation om distansundervisning för gymnasieskolor hävs.

År, månad	Händelser
Maj	Allmänt Mer än tre miljoner (36,9 %) har fått minst en dos vaccin.
Juni	Myndigheter - Regeringen antar en avvecklingsplan i fyra steg av pandemirestriktionerna. - De nordiska länderna (Danmark, Finland, Island och Norge) undantas från tillfälligt inreseförbud. - Nöjes- och djurparker kan öppna igen med ett begränsat antal besökare, en person per 20 kvadratmeter. Upp till 50 personer kommer att tillåtas på biografer, teatrar och andra sittande inomhusevenemang. Upp till 500 åskådare är tillåtna på sportevenemang som kan erbjuda anvisade sittplatser. På mindre arenor eller stående evenemang är max 100 åskådare. - Rekommendationer förlängdes idag till åtminstone 30 september: krav på att stanna hemma vid symtom, att arbeta hemifrån i den utsträckning det är möjligt, att hålla avstånd till andra människor och begränsa sina nya kontakter, samt att undvika miljöer där det finns risk för trängsel.
Juli	Allmänt - Nästan 5 miljoner människor har fått minst en dos vaccin och 3,2 miljoner har fått två doser. Det motsvarar 61 respektive 39 procent av Sveriges vuxna befolkning. - Smittspridningen verkar öka i Stockholms län. Myndigheter - Upp till 300 personer tillåts vid sittande inomhusevenemang och upp till 3 000 för utomhusevenemang. För evenemang utan särskilda sittplatser kommer gränserna att vara upp till 50 personer inomhus, 600 utomhus och 900 vid löparevenemang och lopp utomhus. Dessa gränser kommer också att omfattas av regler för social distansering, vilket innebär att de kan vara lägre beroende på individuella förutsättningar. Kollektivtrafik - I Stockholms län fungerar nu biljettvalideringen i bussarna. - Krav på smittskyddsåtgärder i långväga kollektivtrafik tas bort.

År, månad	Händelser
Augusti	Allmänt • Smittspridningen fortsätter att öka i stora delar av Sverige. • Totalt har 6,7 miljoner personer över 18 år fått minst en dos vaccinet och 5,7 miljoner två doser. Det motsvarar 82 respektive 69 procent av Sveriges vuxna befolkning. Utbildning • Skolor och gymnasieskolor återvänder från distansundervisning.
September	Myndigheter • Steg 4 i regeringens avvecklingsplan deltagartaken och kvarvarande restriktioner för serveringsställen tas bort (29 sep). Rekommendationen om att arbeta hemifrån tas bort. Den som har symtom bör fortsatt stanna hemma och testa sig, och arbetsgivare bör då underlätta för hemarbete. • Det tillfälliga inreseförbudet förlängs till och med januari 2022 (utom för de nordiska länderna)
Oktober	Myndigheter • UD häver den generella avrådan från resor till hela världen.

Bilaga B – tillfälligt inreseförbud⁶⁴

Det tillfälliga inreseförbudet började gälla den 19 mars 2020 och avser icke nödvändiga resor till Sverige från länder utanför EES-området och Schweiz. Inreseförbudet gällde i början en månad i taget, och har förlängts ett antal gånger. För närvarande gäller inreseförbudet till och med den 31 januari 2022. De nordiska länderna Danmark, Finland, Island och Norge undantogs från inreseförbudet från den 31 maj 2021.⁶⁵

Från den 28 juni 2021 är följande personer undantagna inreseförbudet:

Svenska medborgare;

- EES-medborgare (inklusive medborgare i Andorra, Vatikanen, San Marino och Monaco) och medborgare i Schweiz;
- Person som har ställning som varaktig bosatt i Sverige eller annan EU-stat;
- Person med uppehållstillstånd i Sverige eller en annan EES-stat, Andorra, Monaco, San Marino, Schweiz eller Vatikanstaten;
- Person som har nationell visering i Sverige eller nationell visering för längre tid än tre månader i en annan EES-stat, Andorra, Monaco, San Marino, Schweiz eller Vatikanstaten;
- Personer som har familjeanknytning till ovan nämnda kategorier.

Inreseförbudet omfattar heller inte personer som har särskilt angelägna behov eller som ska utföra nödvändiga funktioner i Sverige. Till exempel kan detta vara fallet för:

- hälso- och sjukvårdspersonal, forskare inom hälso- och sjukvård och personal inom äldreomsorgen;
- gränsarbetare;
- säsongarbetare inom jordbruk, skogsbruk och trädgårdsnäring
- personal som transporterar gods och annan personal inom transportsektorn;
- diplomatiska tjänstemän och avlönade konsulära tjänstemän samt deras familjer och anställda; personer som i särskild ordning bjudits in av Regeringskansliet
- främmande staters kurirer;
- personer som arbetar i internationella organisationer eller som är inbjudna av sådana organisationer och vilkas närvaro behövs för organisationernas verksamhet, militär personal, hjälparbetare och personal inom det civila försvaret
- transitpassagerare, om de inte går igenom en passkontroll;
- personer med trängande familjeskäl;
- sjömän;

⁶⁴ Sveriges ambassad, Moskva, Ryssland (2021-12-01)

⁶⁵ Regeringen (2021-05-28)

- personer som är i behov av internationellt skydd eller som har andra humanitära skäl;
- personer som reser i syfte att studera, och
- personer som reser i syfte att utföra högkvalificerat arbete, om deras arbetsinsats är nödvändig ur ett ekonomiskt perspektiv och arbetet inte kan skjutas upp eller utföras på distans, däribland personer som ska delta i eller utföra nödvändiga arbetsuppgifter vid internationella elitidrottstävlingar.

En utländsk medborgare som omfattas av ett undantag måste kunna uppvisa ett negativt covid-19-test vid inresa inte äldre än 72 timmar⁶⁶, eller EU:s covid-intyg eller motsvarande vid inresa från andra länder. Folkhälsomyndigheten anger att följande intyg godtas:⁶⁷

- vaccinationsintyg mot covid-19,
- intyg på negativt provsvar från testning för pågående covid-19-infektion
- intyg om tillfrisknande från covid-19.

Beslut om inresa tas i varje enskilt fall av polismyndigheten, som ansvarar för gränskontrollen. Det är också polismyndigheten som ansvarar för uppdaterad information om inreseförbudet till Sverige och vilka undantag som gäller.

⁶⁶ Från början, den 31 maj, gällde att det negativa covid-testet inte fick vara äldre än 48 timmar

⁶⁷ Folkhälsomyndigheten (2021c)

Bilaga C – avrådan från utlandsresor

26 januari 2020: UD avråder från icke nödvändiga resor till Hubeiprovinzen i Kina.⁶⁸

11 februari 2020: UD avråder från alla resor till Hubeiprovinzen i Kina, men också från icke nödvändiga resor till Zhejiang-provinsen.⁶⁹

14 mars 2020: UD avråder från icke nödvändiga resor till alla länder.⁷⁰ Beslutet gäller för en månad i taget vilket sedan förlängs två gånger.

30 juni 2020: avrådan hävs för tio länder: Belgien, Frankrike, Grekland, Island, Italien, Kroatien, Luxemburg, Portugal, Schweiz och Spanien. Detta gäller även Monaco, San Marino och Vatikanstaten. För övriga länder inom EU, EES och Schengen gäller avrådan för icke-nödvändiga resor till den 15 juli.⁷¹ Då hävdes alltså avrådan för t.ex. Danmark, Norge och Finland och de baltiska staterna.

14 sep 2020: UD häver reseavrådan för Storbritannien.⁷²

1 juni 2021: avrådan hävs för Australien, Israel, Nya Zeeland, Rwanda, Singapore, Sydkorea och Thailand.⁷³

24 juni 2021: avrådan hävs för Albanien, Libanon, Nordmakedonien, Serbien, USA samt Hongkong, Macao och Taiwan.⁷⁴

1 oktober 2021: den pandemirelaterade avrådan för resterande länder hävs.⁷⁵

⁶⁸ Krisinformation (2020-01-26)

⁶⁹ Krisinformation (2020-02-11)

⁷⁰ Krisinformation (2020-03-14)

⁷¹ Regeringen (2020-06-17)

⁷² Krisinformation (2020-09-14)

⁷³ Regeringen (2021-05-24)

⁷⁴ Regeringen (2021-06-24)

⁷⁵ Regeringen (2021-09-24)

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.