

**Samhällsviktiga resor    Rapport  
under coronapandemin    2022:6**



**Samhällsviktiga resor**   **Rapport**  
**under coronapandemin**   **2022:6**

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

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

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

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2022-02-02

Reviderad: 2022-02-08

# Förord

Det är nu snart två år sedan coronasmittan förklarades som en pandemi av Världshälsorganisationen. 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 (Rapport 2020:13).<sup>1</sup>

Den här redovisade studien behandlar "samhällsviktiga resor" under pandemin. Projektet ingår i Trafikanalys regeringsuppdrag att redovisa "Trafikutveckling med anledning av covid-19-pandemin".<sup>2</sup> En parallell studie som visar hur resandet i Sverige utvecklats fram till augusti 2021 publiceras ungefär samtidigt.<sup>3</sup>

Rapporten har författats av Tom Buurman och Tom Petersen. Projektet har bedrivits i samarbete med Sofia Grape, Andreas Holmström och Mats Wiklund. Projektledare har varit Tom Petersen och ansvarig avdelningschef Per-Åke Vikman.

Vi vill rikta ett stort tack till alla deltagare i intervjuer och möten.

Stockholm i februari 2022.

Mattias Viklund  
Generaldirektör

---

<sup>1</sup> Övriga studier på temat finns publicerade på Trafikanalys webbplats:

[www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/projekt-om-corona-och-transporter-10591](http://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/projekt-om-corona-och-transporter-10591)

<sup>2</sup> Regleringsbrev för budgetåret 2021, [www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?rbid=21513](http://www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?rbid=21513)

<sup>3</sup> Trafikanalys (2022)

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>Summary .....</b>	<b>7</b>
<b>1 Inledning och bakgrund .....</b>	<b>9</b>
1.1 Samhällsviktig verksamhet.....	10
1.2 Utredningens upplägg .....	12
1.3 Disposition.....	14
<b>2 Förhållanden och förutsättningar under pandemin.....</b>	<b>15</b>
2.1 Yrke och utsatthet .....	15
2.2 Trängsel i kollektivtrafiken.....	20
2.3 Möjligheten att ändra resvanor.....	22
2.4 Summering.....	27
<b>3 Åtgärder för att underlätta säkert resande .....</b>	<b>29</b>
3.1 Fortsatt kollektivtrafik .....	29
3.2 Avskaffad förmånsbeskattning m.m. ....	30
3.3 Arbetsgivares åtgärder.....	31
3.4 Taxi och färdtjänst som alternativ .....	32
3.5 Övriga åtgärder .....	33
3.6 Summering.....	34
<b>4 Slutsatser .....</b>	<b>35</b>
4.1 Ojämlika konsekvenser.....	35
4.2 Att resa under pandemin är en extra påfrestning för vårdpersonal.....	36
4.3 Ansvarsförhållanden .....	36
4.4 Vikten av samordning och flexibilitet.....	37
4.5 Normalläge visavi krisläge .....	37
4.6 Vikten av kontinuitetshantering .....	37
4.7 Kunskapsbrist.....	38
4.8 Diskussion och lärdomar.....	38
<b>Referenser .....</b>	<b>41</b>
<b>Bilaga – Intervjuguide .....</b>	<b>48</b>
<b>Bilaga – Åtgärder.....</b>	<b>50</b>

# Sammanfattning

Coronapandemin innebär stora omvälvningar för samhället i stort och för våra resvanor i synnerhet. Syftet med utredningen är att öka förståelsen av "samhällsviktiga resor" under pandemin och således generera kunskap för att bidra till att stärka samhällets förmåga att förebygga och hantera framtida pandemier och andra samhällskriser. Utredningen fokuserar på tre större yrkesgrupper som utför samhällsviktigt arbete och har begränsade möjligheter att jobba på distans: vårdpersonal, omsorgspersonal och trafikpersonal. Vi belyser ämnet från två perspektiv: nedifrån, från den enskilde yrkesarbetaren och resenären, och uppifrån, från myndigheter och arbetsgivare. Analysen bygger på intervjuer och möten samt medie-rapportering och befintliga rapporter, statistik och andra relevanta dokument.

Underifrånperspektivet tydliggör att pandemin har varit påfrestande för de studerade yrkesgrupperna och att utmaningarna med resorna kommit ovanpå detta, även om många verksamheter har löpt på "som vanligt".

Trängseln i kollektivtrafiken har varit i fokus för utmaningarna kring arbets- och tjänsteresor. Många anställda som inte kan arbeta på distans upplever oro vid resor, och har velat undvika kollektivtrafiken i enlighet med Folkhälsomyndighetens rekommendationer. Vårdpersonal har känt ett särskilt ansvar vid valet av färd sätt till arbetet, då man varit direkt påverkad i sin yrkesroll av ökad smittspridning. Trafikpersonal har främst varit utsatta i sin yrkesroll, vilket är en arbetsmiljöfråga. Avstängningen av bussarnas framdörrar har dock lett till ökad trängsel i bakdörrarna, vilket har haft betydelse för resenärernas komfort, men kan även ha påverkat smittspridning och därmed känslan av trygghet.

Yrkesgrupper har olika goda förutsättningar att kunna ändra resvanor, vilket bland annat är kopplat till inkomst, tillgång till bil, födelse land och bostadsområde. Den geografiska fördelningen av yrkesgrupper – i synnerhet korrelationen mellan inkomst, bostadskostnad och avstånd till centrum i storstadsområden – tycks förstärka beroendet av kollektivtrafik för arbetsresor till samhällsviktiga arbetsplatser i de folkrika urbana miljöerna.

Ovanifrånperspektivet visar att det har gjorts många ansatser att undvika resor i kollektivtrafik och att gynna ett individuellt resande. En del åtgärder har genomförts, och det har också förekommit många förslag som inte kunnat genomföras av olika skäl.

Regeringen har bidragit med finansiering och i viss mån lättnader i regelverk, medan mer specifika åtgärder har gjorts på regional, kommunal och arbetsgivarnivå, och även i form av frivilliga initiativ från näringsliv och civilsamhället. Den centrala rekommendationen att upprätthålla kollektivtrafikens turtäthet för att undvika trängsel i regional kollektivtrafik är den mest betydelsefulla åtgärden för grupper som har begränsade möjligheter att anpassa sina resvanor. Det har dock medfört stora kostnader för regionerna och för rent kommersiella operatörer, som också har drabbats ekonomiskt av reserestriktioner och en dramatiskt minskad långväga turism. Till viss del har dessa förluster kompenseras av staten, men de långsiktiga konsekvenserna återstår att se, och även hur aktörerna kommer att anpassa sig till dem.

I skärningspunkten mellan ovanifrån- och underifrånperspektiven kastar utredningen ljus på den ojämna fördelningen av pandemins konsekvenser i olika yrkes- och samhällsgrupper. Otydligheter i ansvarsförhållandena riskerar att leda till att viktiga frågor hamnar mellan

stolarna, till exempel: mellan verksamhetsutövare och personal, mellan myndigheter på olika nivåer och även på samma nivå, mellan myndigheter och upphandlade verksamheter, och inte minst mellan myndigheter och enskilda medborgare. I intervjuer och möten framgår det att samordning och flexibilitet samt goda myndighetsdialoger är viktiga förutsättningar för att få bukt med pandemins utmaningar och kunna nyttja oanvända resurser.

Förmånsbeskattningen och andra regleringar har visat sig utgöra hinder mot frivilliga insatser i krissituationer, både från myndigheter och från civilt håll. Det visade sig efter skogsbränderna i Värmland 2018, och det har också visat sig under pandemin när det till exempel gällt att ge personal tillgång till fri parkering, taxi eller andra tjänster från civilsamhället. Därför efterfrågar vissa aktörer undantagsreglering i dessa delar, i krissituationer.

I slutänden ökas krisberedskapen genom att berörda aktörer förutser och agerar innan en störning inträffar. Genom att planera för en kris skapas bättre förutsättningar för att hantera de långsiktiga effekterna av olika typer av åtgärder. Med detta i åtanke tydliggör utredningen att det finns goda skäl att utreda mer specifikt vilka åtgärder för arbets- och tjänsteresor som är särskilt lämpliga för att öka samhällets resiliens vid en framtida störning.



# Summary

The coronavirus pandemic has been accompanied by major upheavals for society at large and for our travel habits in particular. The purpose of this investigation is to increase our understanding of “essential travel” during the pandemic and, through this process, learn how to help strengthen society’s ability to prevent and manage future pandemics and other societal crises. The investigation focuses on three major occupational groups that provide essential services for society, and how they are limited in their ability to work remotely: people in health care, social services and traffic-related occupations. We highlight this topic from two different viewpoints: bottom-up, from the perspective of the individual worker and traveller, and top-down, from the perspective of authorities and employers. The analysis is based on interviews and meetings, as well as media reporting and existing reports, statistics and other relevant documents.

The bottom-up perspective makes it clear that the pandemic has been stressful for the occupational groups in question, and further amplified by the challenges associated with travel, even though many services have continued with a “business as usual” approach.

Congestion in public transportation has been one area of focus, given the challenges associated with work-related and business travel. Many employees who are unable to work remotely experience anxiety regarding travel and have wished to avoid public transportation in accordance with Swedish Public Health Agency recommendations. Healthcare workers have felt a responsibility to be extra careful when choosing their mode of transportation to work, since they are directly affected in their professional role by the increased spread of infection. Transport personnel have been especially vulnerable in their occupational role, which is a work environment issue. Closing off the front doors of buses, however, has resulted in increased crowding at the rear doors, which has impacted passenger comfort, and may even have affected the spread of infection and thereby passengers’ sense of security.

The prospects for occupational groups to change their travel habits may vary based on factors such as income, access to a car, country of birth and neighbourhood. The geographical distribution of occupational groups — especially in correlation to income, housing costs and distance to metropolitan centres — seems to amplify dependence on public transportation for work-related travel to essential workplaces in populous urban environments.

The top-down perspective shows that many measures have been taken to avoid travel by public transportation in favour of individual travel. Although certain measures have been implemented, many proposals never came to fruition for various reasons.

The government has contributed funding and to some extent eased regulations, while more specific measures have been implemented at the regional, municipal and employer levels; the business community and civil society have also contributed through voluntary initiatives. The central recommendation to maintain the frequency of the public transportation schedule in order to avoid congestion in regional public transportation is the most significant measure for groups that have limited opportunities to adapt their travel habits. However, this measure has entailed major costs for the regions and for purely commercial operators, which have also experienced a negative financial impact from travel restrictions and a dramatic drop in long-distance tourism. To some extent, the state has compensated for these losses, although the

long-term consequences remain to be seen, as well as how the stakeholders will adapt to them.

At the interface between the top-down and bottom-up perspectives, the investigation sheds light on the inequality of the consequences of the pandemic concerning different occupational and social groups. Ambiguities concerning areas of responsibility are at risk of causing important issues to fall between the cracks; for example, responsibilities pertaining to issues between operators and staff, between authorities at different levels and even at the same level, between authorities and purchased services, and not least between authorities and individual citizens. Interviews and meetings reveal that coordination and flexibility, along with good communication with the authorities, are fundamentally important for overcoming the challenges of the pandemic and taking advantage of unused resources.

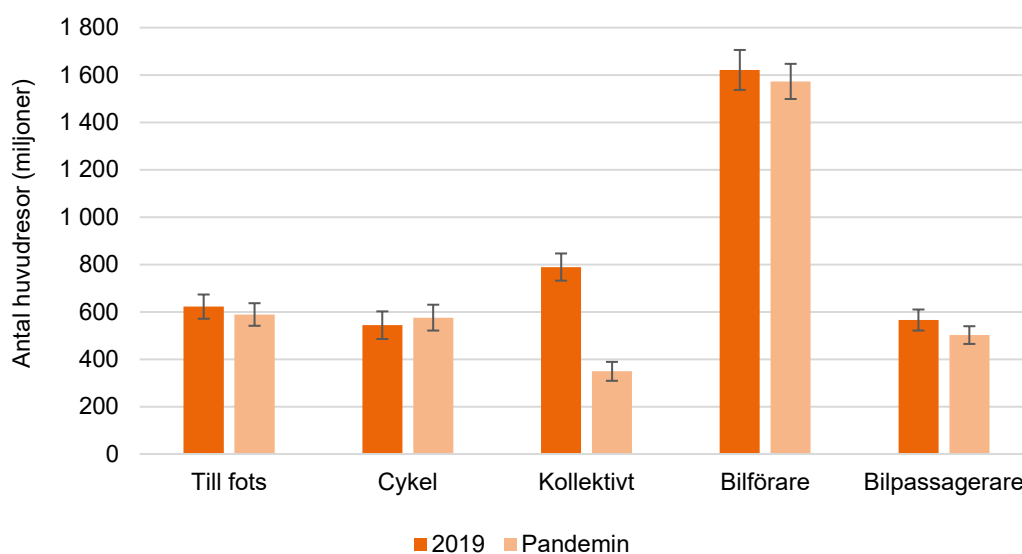
Taxation of benefits and other regulations have been shown to impose barriers that interfere with voluntary efforts in crisis situations, from the perspective of both the authorities and civil society. This was shown to be the case following the 2018 Värmland forest fires and has also become manifest during the pandemic in relation to providing personnel with free parking, taxi rides or other services from civil society. For this reason, some actors are requesting exemptions from regulations with respect to such issues during crisis situations.

Ultimately, crisis preparedness can be improved when the relevant parties anticipate and take proactive action before a disruption becomes a problem. Planning for a crisis improves the prospects for managing the long-term effects of various types of measures. With this in mind, the investigation makes it clear that there is good reason to explore what specific measures pertaining to work-related and business travel are particularly suitable for improving the resilience of society in cases of future disruptions.

# 1 Inledning och bakgrund

Coronapandemin innebär stora omvälvningar för samhället i stort och för våra resvanor i synnerhet. Vi har haft restriktioner<sup>4</sup> för att minska smittspridningen kring hur vi ska mötas och förflytta oss – till jobbet, till släkt och vänner, i kollektivtrafiken och mellan länder. I början av pandemin infördes inreseförbud och förbud mot alla allmänna sammankomster med fler än 50 personer. Det utfärdades också föreskrifter och allmänna rekommendationer om hemarbete, digitala möten, distansundervisning på lärosäten och gymnasieskolor, att begränsa trängseln i kollektivtrafiken, undvika besök i affärer, skjuta upp möten och idrottstävlingar, att avstå från "icke nödvändiga resor", med mera. En tillfällig pandemilag infördes i januari 2021, som gav regeringen mer befogenheter. Nästan alla restriktionerna slopades i slutet av september 2021, men det tog inte lång tid innan nya restriktioner infördes på grund av ökad smittspridning.<sup>5</sup>

Många av dessa restriktioner innebär minskat eller förändrat resande, antingen direkt eller indirekt, både till arbetet, på fritiden och semestern. Det är framför allt i de kollektiva färdställen som den stora minskningen av antalet resor har skett under pandemin (Figur 1.1).



Figur 1.1. Miljontals huvudresor per år 2019 och under pandemin (beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021).

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Resandet avser folkbokförda i Sverige, 6–84 år.

Förutom att det totala resandet minskat, är det inte orimligt att anta att vissa resor som innan pandemin skulle ha skett med kollektiva färdställe nu genomförs med annat färdställe. Enligt Svensk Kollektivtrafiks Kollektivtrafikbarometer (KOLBAR) löser hälften av dem som ändrat sina resvanor under 2020 sina resebehov delvis genom att resa med personbil.<sup>6</sup> Vi har dock

<sup>4</sup> Ordet "restriktioner" används här som samlingsbegrepp för förbud i förordningar och lagar; rekommendationer, allmänna råd, föreskrifter, avrådan från utrikesresor, m.m. eftersom alla har syftat till att hålla avstånd och begränsa antalet sociala kontakter. Vid några tidpunkter har det även införts "lättnader i restriktionerna".

<sup>5</sup> Se tidslinje för pandemin och smittskyddsåtgärder, bilaga A i Trafikanalys (2022).

<sup>6</sup> Svensk Kollektivtrafik (2021), s. 12. Fler svar kunde ges på frågan, även att ställa in sin resa.

inga belägg för någon omfattande överflyttning mellan färdstätt. För en mer detaljerad bild av hur resandet i Sverige har utvecklats fram till augusti 2021 hänvisar vi till rapporten *Resmönster under coronapandemin 2020–2021*.<sup>7</sup>

Resor har olika syften och vissa resor är viktigare än andra. Medan vi totalt sett reser mindre under pandemin, är vissa resor mer nödvändiga än andra. Vad som är viktigt och "nödvändigt" varierar beroende på perspektiv, kontext och en mängd både personliga och samhällsrelaterade faktorer, vilket vi utvecklar i nästa avsnitt. Även tidsperspektivet är relevant: det som inte tycks nödvändigt på kort sikt kan bli kritiskt på längre sikt. Under hela pandemin har det överlåtits åt enskilda att avgöra vilka resor som är nödvändiga och inte, vilket ser ut att ha resulterat i lika många slutsatser om detta som det finns människor.

Rekommendationen att arbeta hemifrån i möjligaste mån har ökat distansarbetet markant i de grupper som har den möjligheten och i statliga myndigheter har det också varit ett krav från regeringen. Många samhällsbärande yrken har dock inte den möjligheten, utan måste befinna sig på plats för att upprätthålla viktiga samhällsfunktioner.

Pandemin har fått oss att fundera på resans betydelse på ett nytt sätt. För att öka förståelsen av fenomenet samhällsviktiga resor fördjupar vi oss i denna promemoria i hur yrkesgrupper som utför samhällsviktigt arbete reser till och från arbetet och i tjänsten under pandemin, samt hur samhället har svarat för att underlätta situationen. Vi fokuserar på personal inom vård, omsorg och persontransporter.

## 1.1 Samhällsviktig verksamhet

I vårt resonemang om samhällsviktiga resor knyter vi an till Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) arbete med samhällsviktig verksamhet. MSB ansvarar för arbetet med samhällsviktig verksamhet i Sverige som fokuserar på att stödja offentliga och privata aktörer med att identifiera och upprätthålla samhällsviktig verksamhet. MSB:s definition av samhällsviktig verksamhet lyder:

*Med samhällsviktig verksamhet avses verksamhet, tjänst eller infrastruktur som upprätthåller eller säkerställer samhällsfunktioner som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet.*<sup>8</sup>

Den grundläggande principen är att vissa verksamheter är viktigare än andra vid samhällsstörningar för att de upprätthåller viktiga samhällsfunktioner. Varje sådan funktion ingår i en eller flera samhällssektorer och upprätthålls av en eller flera samhällsviktiga verksamheter (Figur 1.2).

Vad som är samhällsviktigt är inte hugget i sten. Det är inte heller möjligt att identifiera alla samhällsviktiga verksamheter en gång för alla, eftersom varje kris är unik. Alla delar av samhället, och i förlängningen varje medborgare, har sina roller. Det krävs ett kontinuerligt och systematiskt arbete som ger kunskap om vad som är viktigt och behöver upprätthållas och säkerställas.

<sup>7</sup> Trafikanalys (2022); Se även Trafikanalys (2020c) om tiden fram till augusti 2020.

<sup>8</sup> Denna definition började användas i oktober 2020. Innan dess användes en annan definition, som var mer inriktad på bortfall av samhällsfunktioner vid störningar. Den gamla definitionen lever fortfarande kvar i MSB:s föreskrifter.

Identifieringen av vad som är samhällsviktigt och i vilka situationer är med andra ord en förutsättning för arbetet med att bygga ett motståndskraftigt samhälle (så kallad resiliens).<sup>9</sup>



Figur 1.2. MSB:s modell över viktiga samhällsfunktioner och samhällsviktiga verksamheter.  
Källa: MSB (2021b)  
Anm: Figuren är bearbetad.

Det finns därmed ingen utpekad myndighet i Sverige som ansvarar för att sammanställa vad som är samhällsviktig verksamhet i Sverige. Kommuner, regioner och län ska inom sina geografiska ansvarsområden identifiera vilka verksamheter som är samhällsviktiga. På nationell nivå identifierar bevakningsansvariga myndigheter vad som är samhällsviktigt nationellt. MSB rekommenderar vidare att alla andra organisationer, företag och myndigheter identifierar vilka delar av den verksamhet de bedriver som är samhällsviktig.

I början av pandemin uppstod ett behov av att tydliggöra och klassificera vad som skulle anses vara samhällsviktig verksamhet. Det som utlöste behovet var i första hand om en eventuell stängning av skola, förskola, fritidshem eller annan pedagogisk verksamhet, på grund av ökad smittspridning, skulle inverka negativt på vårdnadshavarens möjligheter att utföra samhällsviktiga jobb. En lagändring skulle möjliggöra att de med samhällsviktigt arbete under vissa förutsättningar skulle kunna erbjudas barnomsorg, så att samhällets funktionalitet skulle kunna upprätthållas om beslut om stängning skulle tas. Som utbildningsminister Anna Ekström uttryckte sig i Dagens Nyheter:

*Om vi hamnar i ett sådant läge måste samtidigt omsorgen till barn till föräldrar som jobbar inom sjukvården, äldreomsorgen och andra livsviktiga yrken säkras. Föräldrar med samhällsviktiga funktioner måste kunna gå till jobbet.*<sup>10</sup>

I samband med detta fastställdes tolv samhällssektorer som samhällsviktiga, varav transporter är en.<sup>11</sup> MSB har sedan utfärdat allmänna råd med mer detaljerade beskrivningar av dessa

<sup>9</sup> MSBFS 2020:3

<sup>10</sup> Rosén och Olsson (2020-03-17)

<sup>11</sup> Energiförsörjning, finansiella tjänster, handel och industri, hälso- och sjukvård samt omsorg, information och kommunikation, kommunalteknisk försörjning, livsmedel, militärt försvar, offentlig förvaltning, skydd och säkerhet, socialförsäkringar, och transporter. Se 17 § förordning om utbildning på skolområdet och annan pedagogisk verksamhet vid spridning av viss smitta (SFS 2020:115).

sektorer, där transporter definieras som "person- och godstrafik med samtliga transportslag (luft, sjö, järnväg och väg) som behövs för att upprätthålla övrig samhällsviktig verksamhet".<sup>12</sup> Exempel på samhällsviktig verksamhet inom samhällssektorn transporter är:

- statlig och kommunal infrastruktur,
- trafikledning, sjötrafikinformationstjänst, lotsning, isbrytning, underhåll, farledsservice,
- kollektivtrafikens fordon, förare, uppställning/uppläggningsplats, trafikledning etc.
- särskilda persontransporter, färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Dessutom finns det en rad stödfunktioner som all samhällsviktig verksamhet är beroende av, exempelvis ledningsfunktioner, IT-support, kommunikation, fastighets- och lokalservice, säkerhetsfunktioner, tillstånds- och tillsynsverksamhet, med mera.

Inom var och en av dessa verksamheter finns det funktioner och personal som det är upp till verksamhetsutövaren själv att identifiera som samhällsviktiga. Detta arbete bör ingå i verksamhetens ständiga *kontinuitetshantering*. Kontinuitetshantering handlar om att planera för att upprätthålla verksamheter på en tolerabel nivå vid kriser och störningar.<sup>13</sup>

Utredningen utgår från MSB:s definition av samhällsviktig verksamhet, vilket betyder att vi definierar samhällsviktiga resor som de resor som krävs för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner. Det innebär också att identifiering av samhällsviktiga resor inte görs på nationell nivå, utan måste göras i anknytning till identifieringen av samhällsviktig verksamhet, ytterst av verksamheterna själva.

## 1.2 Utredningens upplägg

Syftet med utredningen är att öka förståelsen av "samhällsviktiga resor" och således generera kunskap för att bidra till att stärka samhällets förmåga att förebygga och hantera framtida pandemier och andra samhällskriser. Det ovan presenterade perspektivet öppnar för att betrakta många typer av resor som samhällsviktiga. I denna utredning begränsar vi oss dock till arbets- och tjänsteresor för vård- och omsorgspersonal samt trafikpersonal i kollektivtrafik och taxi. Vi bortser alltså från gods- och varutransporter och den personal som är verksam där, även om de också är nödvändiga för att upprätthålla dessa verksamheter.

Vi belyser ämnet utifrån två perspektiv: nedifrån, från den enskilde yrkesarbetaren och resenären, och uppifrån, från myndigheter och arbetsgivare.

Utredningen avser att besvara följande frågeställningar:

- 1) Vilka förutsättningar och förhållanden spelar in i vård-, omsorgs- och trafikpersonalens resande under pandemin?
- 2) Hur har olika aktörer agerat och vilka åtgärder har använts för att tillgodose resebehovet?
- 3) Vilka lärdomar kan dras för att stärka samhällets förmåga att hantera kriser?

Vi använder oss av en blandning av kvantitativa och kvalitativa datakällor för att svara på frågeställningarna. De kvantitativa underlagen används mestadels för att peka på samband

---

<sup>12</sup> MSBFS 2020:3; MSBFS 2020:4

<sup>13</sup> MSB (2021c)

och förstärka den generella bilden av samhällsviktiga resor under pandemin. De kvalitativa underlagen, framför allt intervjuerna och mötena, bidrar med mer specifika insikter om hur utmaningarna kring samhällsviktiga resor har upplevts och hanterats i olika kontexter.

Det är viktigt att påpeka att utredningens tillvägagångssätt är *utforskande*<sup>14</sup> och att vi med hjälp av dessa datakällor försöker att utveckla en sammanhängande och nyanserad kunskapsbild av ett fenomen som är svårfångat och som präglas av en brist på underlag och dokumentation. Studien ska därmed betraktas som ett första steg i att ringa in fenomenet samhällsviktiga resor under coronapandemin.

## Medierapportering

I uppstartsfasen av projektet gjordes en medieanalys, med hjälp av Retrievers databas Mediearkivet<sup>15</sup>, vilken syftade till att utforska debatten och diskussionen kring samhällsviktig verksamhet och hitta relevanta ledtrådar. Vi har utforskat medierapporteringen i dagstidningarna Aftonbladet, Svenska Dagbladet, Dagens Nyheter, Göteborgs-Posten och Sydsvenskan. Vi har under projektets gång även gjort specifika sökningar i Mediearkivet och Google Search för att fördjupa oss i olika relevanta tema.

## Intervjuer och möten

Vi har genomfört 27 kvalitativa intervjuer och möten under hösten 2021<sup>16</sup> med olika berörda aktörer. Dessa intervjuer och möten har försett oss med insikter om upplevelser och utmaningarna kring samhällsviktiga resor. Vi har pratat med nyckelpersoner inom statliga myndigheter, regioner, kommuner, arbetsgivare, branschorganisationer och olika fackförbund. I Bilaga A redovisas hur intervjuer och möten har genomförts, hur urvalet gått till samt en specificering av respondenterna.

## Rapporter, dokument och statistik

Vi har studerat relevanta rapporter och dokument utifrån utredningens syfte. Dessa har försett oss med ledtrådar att utforska samt mer specifika insikter om hur grupper har påverkats och olika åtgärder. Vi har också använt tillgängliga statistikällor för att skapa en bild av förhållanden och förutsättningar som har betydelse för gruppernas resande under pandemin.

## Avgränsningar

Utredningen är utforskande, vilket innebär att vi inte har ambitionen att skaffa oss en generaliserbar bild av samhällsviktiga arbets- och tjänsteresor under coronapandemin. I detta sammanhang är det också viktigt att påpeka att vi har fokuserat på några relativt stora yrkesgrupper som utför samhällsviktigt arbete vilka vi anser har påverkats mycket, kanske mest, av pandemin. De har medverkat direkt i bekämpandet av sjukdom och arbetat för minskad trängsel (och därmed smittspridning), samtidigt som de inte själva haft möjlighet att jobba på distans. Vi konstaterar att det finns många andra yrkesgrupper som har nyckelroller i det komplexa nätverk som utgör vårt samhälle.

Vi har vidare inget primärt fokus på yrkesresor i utredningen, även om vi oundvikligen har berört denna typ av resor under utredningens gång i samband med trafikpersonalens resande.

---

<sup>14</sup> Att utforska innebär att söka ledtrådar som avslöjar innebörden av fenomenet och att utredare måste vara flexibla, öppna, och ständigt undra vad som ligger under ytan (Stebbins, 2001).

<sup>15</sup> Retriever (2021)

<sup>16</sup> Den första intervjun genomfördes den 13:e september och den sista genomfördes den 9:e december.

Vi utelämnar även resor till skola och gymnasium, som trots att de är viktiga för barns och ungdomars utveckling inte bedömts ha haft något direkt inflytande på viktiga samhällsfunktioner på kort sikt. Samma bedömning har vi gjort när det gäller färdtjänst och riksfärdtjänst och andra särskilda persontransporter, som även de kan vara livsviktiga för individen. Däremot berör vi taxis roll i andra sammanhang och även framtida möjligheter.

Utredningen har vidare ett starkt fokus på den första fasen av pandemin, då behovet av ändrade resvanor blev mest konkret. Under pandemins senare faser har det uppstått något av ett nytt normalläge för många med anpassade rutiner, och problematiken kring samhällsviktiga resor har blivit något mer diffus. I analysen har vi tagit hänsyn till händelser och debatten kring resandet till och med december 2021.

## 1.3 Disposition

Rapporten är upplagd enligt frågeställningarna i föregående avsnitt. Vi börjar i kapitel 2 med att belysa förhållanden och förutsättningar under pandemin utifrån yrkesarbetarens perspektiv. I kapitel 3 diskuterar vi åtgärderna som har använts på myndighets- och arbetsgivarnivå för att tillgodose resebehovet. I kapitel 4, till slut, drar vi slutsatser och lyfter lärdomar som kan stärka samhällets förmåga att hantera framtida kriser.



## 2 Förhållanden och förutsättningar under pandemin

I detta kapitel belyser vi förhållanden och förutsättningar som har haft betydelse för arbets- och tjänsteresor under pandemin utifrån yrkesarbetarens perspektiv. Vi har ringat in tre områden: kopplingen mellan yrke och utsatthet, trängsel i kollektivtrafiken, samt möjligheten att ändra resvanor.

### 2.1 Yrke och utsatthet

I allmänhet ökar risken att smitta och smittas vid aktiviteter och situationer i vardagen utanför hemmet som involverar trängsel eller nära kontakt med många människor, i synnerhet långvarig kontakt. Dessutom spelar socioekonomiska faktorer in, som boendeförhållanden, inkomst och utbildning. Yrkesroller är i olika grad förknippade med dessa faktorer, varför det är svårt att dra några generella slutsatser om yrke och smittspridning, i synnerhet i termer av resvanor.

Det kan dock vara relevant att peka på samband mellan yrken och utsatthet, för att ge en bild av hur påfrestande pandemin är för de grupper vi fokuserar på i denna studie. Här nedan gör vi det via statistik om distansarbete, sjukfrånvaro, anmälningar om bristande arbetsmiljö, sjukförsäkringsärenden, och risk för allvarlig sjukdom eller död.

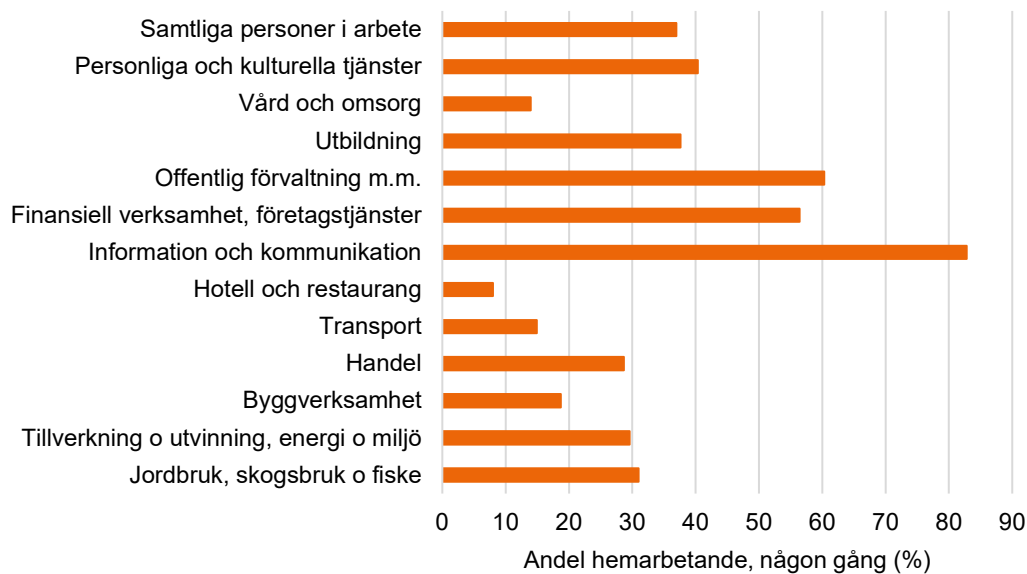
#### Distansarbete

Som noterats i inledningen har de yrkesgrupper vi studerat begränsade möjligheter att jobba på distans. SCB:s arbetskraftsundersökningar (AKU) visar att anställda inom vård, omsorg och transport inte har jobbat hemma i samma utsträckning som anställda i andra näringsgrenar, bara 14–15 procent (Figur 2.1). Andelen är särskilt låg för omsorgspersonal (4,9 procent) och föräryrken (4,2 procent).<sup>17</sup>

Detta ska jämföras med riksgenomsnittet på 37 procent, och vissa näringar med stora andelar kontorsjobb som når 56–83 procent.

---

<sup>17</sup> Föräryrken innehåller transport- och maskinförare i SCB:s uppdelning. Frågorna om arbete hemifrån introducerades i maj 2020 (SCB, 2021-09-28).



Figur 2.1. Andel personer i arbete i åldern 15–74 år som arbetat hemifrån någon gång under referensveckan, inklusive dem som brukar göra det, efter näringsgren. Undersöktes månadsvis i perioden september 2020 till och med juni 2021. Tabellen visar medelvärde i procent.

Källa: SCB:s arbetskraftsundersökningar (AKU).

Anm: Figuren illustrerar näringsgrenar, inte yrkesgrupper.

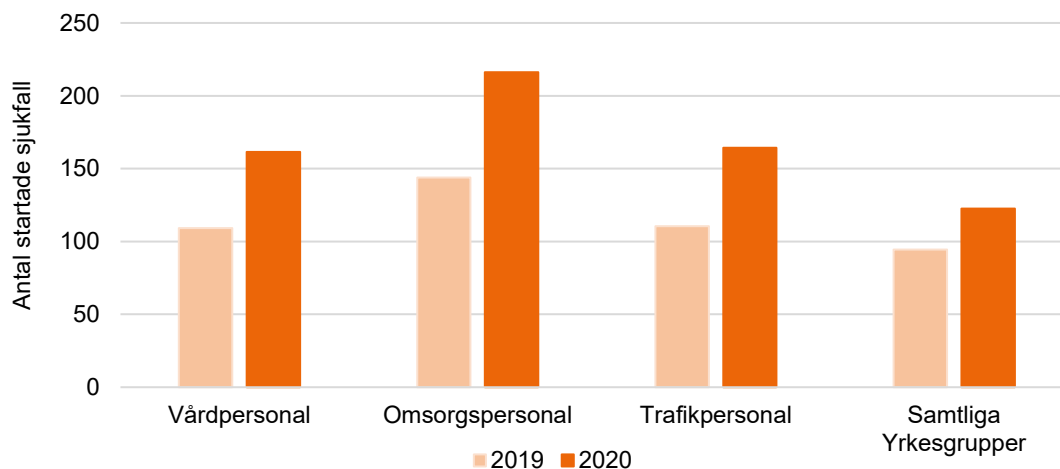
## Sjukfrånvaro

Statistik om sjukfrånvaro ger en fingervisning om yrkesgruppernas förhållanden under pandemin, inte minst för att man har behövt stanna hemma vid minsta symptom för att minska smittspridningen.

Statistik från Försäkringskassan visar att det har skett en relativt kraftig ökning av antalet startade sjukfall helåret 2020 jämfört med 2019 bland vård-, omsorgs- och trafikpersonal. Medan ökningen av sjukskrivningar för alla yrkesgrupper är 30 procent i genomsnitt, har de för vård-, omsorgs- och trafikpersonal ökat med omkring 50 procent (Figur 2.2).

Undersköterskor står med 293 startade sjukfall per 1 000 förvärvsarbetande<sup>18</sup> för den högsta sjukskrivningsintensiteten av samtliga yrken under 2020. Detta ska jämföras med 2019 års siffra som var 189 – en ökning med 55 procent.

<sup>18</sup> För män var siffran 199 per 1 000, för kvinnor 302 per 1 000.



Figur 2.2. Antal startade sjukfall per 1 000 förvärvsarbetande, 2019 och 2020.

Källa: Försäkringskassan (2021a).

Anm: Uppdelningen är en kategorisering<sup>19</sup> som vi har gjort utifrån de yrken som Försäkringskassan redovisar statistik för. Figuren visar medelvärden för varje kategori.

## Coronarelaterade anmälningar till Arbetsmiljöverket

Arbetsmiljöverket har till och med december 2021 fått in över 43 500 anmälningar från arbetsgivare om allvarliga tillbud kopplade till coronaviruset.<sup>20</sup> Drygt 12 000, eller 28 procent av dessa anmälningar, kommer från arbetsplatser inom branschgruppen "vård och omsorg eller sociala tjänster".

Den största andelen anmälningar har kommit från särskilda boenden för äldre (3 200), specialiserad slutenvård (2 900) och öppna sociala insatser för äldre (1 600). Från samma branschgrupp har dessutom närmare 60 begäran om åtgärder från skyddsombud<sup>21</sup> kopplade till coronaviruset kommit in, vilket motsvarar 19 procent av alla begäran om åtgärder. Branschen stod också för den högsta andelen direkta skyddsstopp, 56 av 134 (42 procent) – främst i särskilda boenden och sociala insatser för äldre.<sup>22</sup>

Branschgruppen "transport och magasinering" stod endast för drygt 700 (1,6 procent) av alla 43 500 anmälningar om allvarliga tillbud från arbetsgivare. Samtidigt stod denna branschgrupp för den största andelen begäran om åtgärder, 127 stycken (40 procent; främst inom linjebuss och taxi), och näst störst andel av skyddsstoppen, 32 av 134 (24 procent).<sup>23</sup>

Att branscherna placerar sig så högt i relativa termer visar att de har varit särskilt utsatta under coronapandemin. I transportbranschen kan vi dessutom konstatera att arbetsgivarna inte uppmärksammat faran tillnärmelsevis i lika stor utsträckning som skyddsombuden.

<sup>19</sup> **Vårdpersonal:** läkare, sjuksköterskor, tandläkare, tandskötare, tandhygienister, psykologer och psykoterapeuter, biomedicinska analytiker, tandtekniker och laboratorieingenjörer m.fl., naprapater, sjukgymnaster och arbetsterapeuter m.fl., andra specialister inom hälso- och sjukvård. **Omsorgspersonal:** undersköterskor, vårdbiträden, skötare, vårdare och personliga assistenter m.fl., barnskötare och elevassistenter m.fl. **Trafikpersonal:** bil-, motorcykel och cykelförare, lastbils- och bussförare, kabinpersonal, tågmästare och guider m.fl., lokförare och bangårdspersonal.

<sup>20</sup> 3 kap 3a § Arbetsmiljölagen (AML) (SFS 1977:1160). En arbetsgivare ska utan dröjsmål underrätta Arbetsmiljöverket om dödsfall eller skador i samband med arbetet, och om tillbud som inneburit allvarlig fara för liv och hälsa (Arbetsmiljöverket, 2022-01-03).

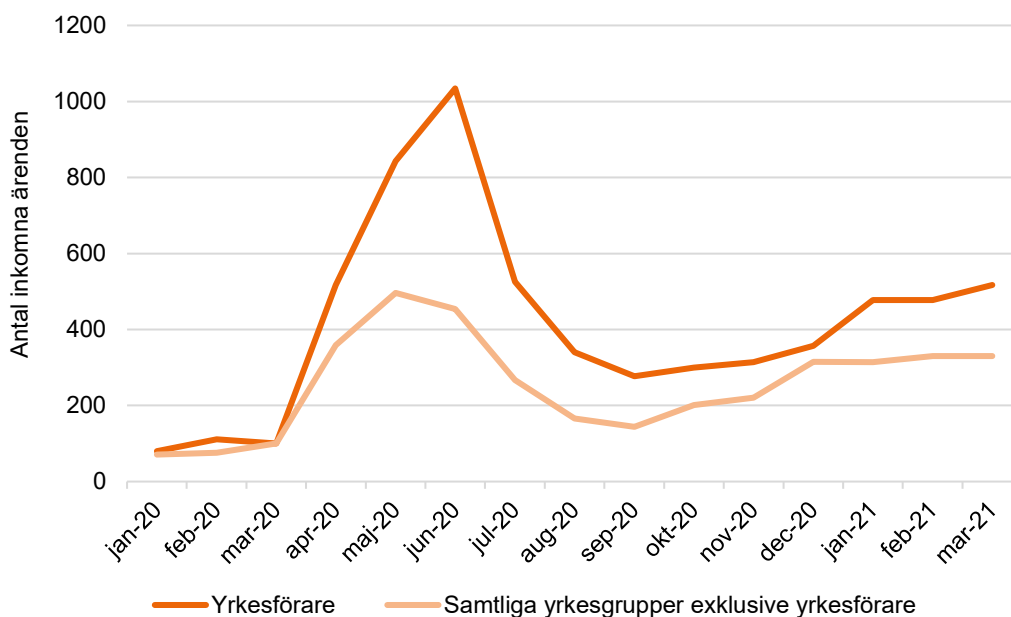
<sup>21</sup> 6 kap 6a § AML. Om inte arbetsgivaren agerar kan skyddsombudet begära åtgärder från Arbetsmiljöverket.

<sup>22</sup> 6 kap 7 § AML. Om det finns en omedelbar och allvarlig fara för arbetstagares liv eller hälsa har skyddsombud rätt att avbryta arbetet i avvaktan på ställningstagande av Arbetsmiljöverket.

<sup>23</sup> Se även Rogberg (2020-05-08), TT (2020-09-20) och Kommunal (2021-06-01).

## Sjukförsäkringsärenden

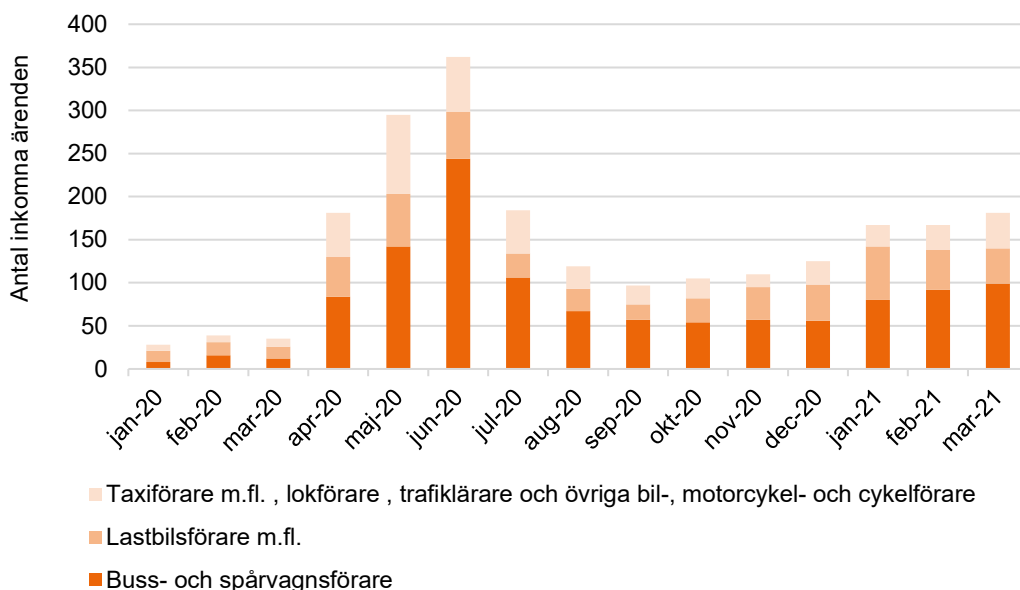
Utsattheten uttrycker sig också i statistiken för covidrelaterade sjukförsäkringsärenden hos försäkringsbolag. Statistik från Afa Försäkring visar exempelvis att privatanställda yrkesförore är den yrkeskategori där inflödet av ärenden ökade mest under 2020 och har ett högt genomgående värde i jämförelse med övriga yrkeskategorier (Figur 2.3). Det finns ingen jämförbar statistik för vård- och omsorgspersonal.



Figur 2.3. Inkomna ärenden till Avtalsgruppsjukförsäkringen<sup>24</sup> per månad 2020 och 2021, index 100 = 2020-03-01, kvinnor och män. Diagnoskapitel med covidrelaterade sjukförsäkringsärenden för yrkesförore respektive samtliga yrkesgrupper exklusive yrkesförore. Privata arbetstagare.  
Källa: Afa Försäkring (2021)

Den största ökningen av covidrelaterade sjukförsäkringsärenden bland buss- och spårvagnsförore observerades från mars till juni 2020. Ärenden för "lastbilsförore m.fl." ökade från september 2020 till februari 2021, för att sedan avta (Figur 2.4).

<sup>24</sup> Avtalsgruppsjukförsäkring, eller AGS, ger ersättning till arbetare som är sjukskrivna längre än 14 dagar. Den försäkrade måste själv ansöka om ersättningen hos Afa Försäkring och den betalas ut som dag ersättning.



Figur 2.4. Inkomna covidrelaterade sjukförsäkringsärenden inom tre kategorier yrkesförare, månadsvis januari 2020 till mars 2021. Privata arbetstagare.  
Källa: Afa Försäkring (2021)

## Risken att bli allvarligt sjuk eller dö

De första studierna på hur olika yrkesgrupper drabbats av covid-19 visade att bland annat buss- och taxiförare hörde till de yrkesgrupper som hade störst andel smittade.<sup>25</sup> När det gäller dödlighet med covid-19 visar senare studier, som även tagit hänsyn till individuella bakgrundsfaktorer, att det inte finns någon förhöjd risk för dödlighet eller allvarlig sjukdom bland dessa yrkesgrupper.<sup>26</sup> I stället är det "traditionella socioekonomiska riskfaktorer", såsom inkomst, som bäst förklarar variationen. Dödligheten var även högre bland äldre som levde ihop med personer som inte hade möjlighet att jobba hemifrån eller som jobbade inom leverans eller postservice.

I en studie från Stockholms län, som förutom individuella bakgrundsfaktorer även inkluderar områdesfaktorer, visas att det även finns en oberoende effekt av bostadsområdets socioekonomiska status.<sup>27</sup> Den studien visar också på förhöjda risker för allvarlig sjukdom i yrken inom vård och äldreomsorg samt lärare – yrkesgrupper som inte uteslutande kunnat arbeta på distans.<sup>28</sup> Men det fanns också en ökad risk bland arbetslösa, heltidsstuderande, sjuka m.fl. som inte arbetar. Risken att dö med covid-19 var fördubblad i femtedelen med lägst inkomst jämfört med femtedelen med högst inkomst – även efter kontroll för kön, ålder, födelseland, bostadsområde, utbildning och yrke.

<sup>25</sup> Folkhälsomyndigheten (2020-06-25, 2021-02-11)

<sup>26</sup> Billingsley m.fl. (2021)

<sup>27</sup> Lager m.fl. (2021)

<sup>28</sup> Lärare i grundskolan hade något förhöjd risk att slutenvårdas (t.o.m. mars 2021). Gymnasielärare hade låg relativ risk att slutenvårdas i första vågen, när undervisningen bedrevs helt på distans, men i andra och tredje vågen, när mycket av undervisningen genomfördes på plats, var den däremot något förhöjd. För vård- och omsorgspersonal var risken högre under första vågen, då det bl.a. rapporterats om brist på rutiner och skyddsutrustning (Lager m.fl., 2021, tabell 2, s.13).

Flera studier visar hur socioekonomiska riskfaktorer fördelar sig geografiskt. Den geografiska fördelningen av yrken och inkomst spelar roll för beroendet av kollektivtrafik för att resa till arbetet.<sup>29</sup>

Det finns alltså stora skillnader i grupper och geografiska områdens utsatthet, som samvarierar med många andra riskfaktorer för sämre hälsa som låg inkomst, trångboddhet, låg hälsolitteracitet<sup>30</sup>, kronisk sjuklighet, med mera. Vi återkommer till detta i avsnitt 2.3 där vi diskuterar gruppernas möjligheter att ändra resvanor.

## Sammantaget

Pandemin är påfrestande för de yrkesgrupper vi fokuserar på i denna undersökning, även om många verksamheter har löpt på "som vanligt". Bilden bekräftas i de intervjuer och möten vi genomfört med aktörer inom olika branscher. Vård- och omsorgspersonalens arbetsbelastning och stress har varit hög under pandemin. Trafikpersonal jobbar i kontakt med många människor och denna grupp har en hög andel individer som tillhör riskgrupper. För taxi-chaufförer har inte minst den ekonomiska stressen på grund av minskad efterfrågan varit påfrestande.

Även om detta inte är synligt vid första anblick, kommer utmaningarna med arbets- och tjänsteresor ovanpå detta. Utsatthet ska därmed också betraktas som mer än risken för att bli smittad, allvarligt sjuk, eller att dö i covid-19. Det rör också stress, oro, otrygghet och andra svårfångade upplevelsemässiga påfrestringar i vardagslivet som pandemin utgör.

## 2.2 Trängsel i kollektivtrafiken

Tittar vi närmare på resor kan vi konstatera att trängsel i kollektivtrafiken är en nyckelfråga under pandemin och i synnerhet för de som är vana att åka kollektivt. Majoriteten av Sveriges regioner har i olika grad upplevt trängsel i kollektivtrafiken under pandemin.<sup>31</sup> Samtidigt har många regioner dragit ned på turtätheten under vissa perioder. När SL beslutade att minska turtätheten, medan befolkningen uppmanades att undvika trängsel, skapade detta frustration och upprördhet bland resenärer i Stockholm. I en debattartikel i Dagens Nyheter<sup>32</sup> skriver en resenär att SL stod:

*...bakom den kanske sämsta nyheten av alla i dagar då vi uppmanas hålla avstånd och ta situationen på fullaste allvar – man hade beslutat att från och med nu skulle busstrafiken begränsas och tidtabellerna glesas ut. Följden blev överbelamrade bussar i rusningstid – bussar där människor tvingades packa ihop sig på ett rent hälsovådligt och riskabelt sätt.*

Det återstår mycket forskning om hur mycket smittspridning som faktiskt sker i kollektivtrafiken<sup>33</sup>, men mot bakgrund av Folkhälsomyndighetens rekommendation att undvika trängsel i kollektivtrafiken har många resenärer ändå uppfattat den som en miljö för potentiell smittspridning.<sup>34</sup>

<sup>29</sup> Delmi (2021), Region Stockholm (2020), Region Skåne (2020), Trafikanalys (2020c) och Trafikanalys (2022).

<sup>30</sup> CES (2020); hälsolitteracitet – "förmågan att förvärva, förstå och använda information om hälsa".

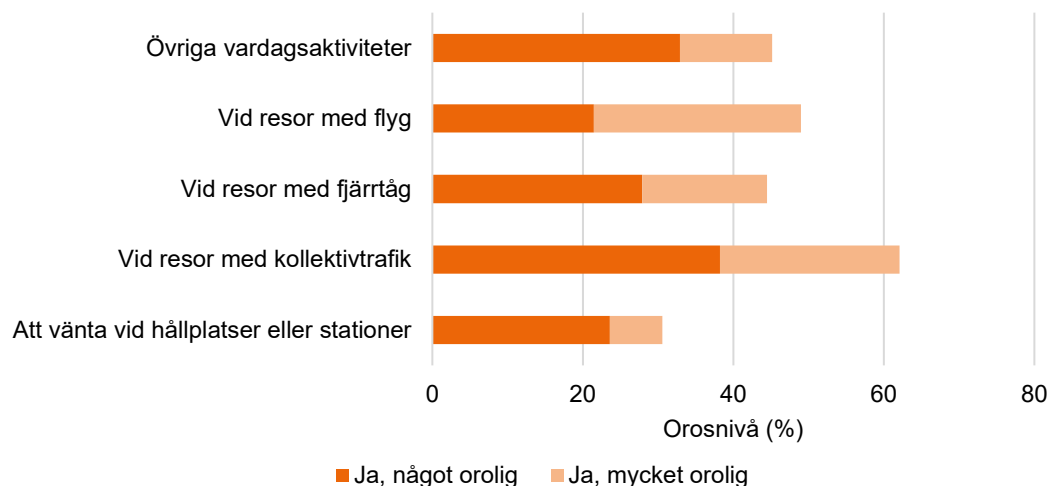
<sup>31</sup> Sadikovic (2020-07-20)

<sup>32</sup> Fagerlund (2020-03-24)

<sup>33</sup> WSP (2021); se även Hagström (2020-12-30).

<sup>34</sup> Ihlström och Nuruzzaman (2021)

Svensk Kollektivtrafiks KOLBAR visar att de som brukar resa kollektivt har upplevt oro för att bli smittade vid resor med kollektiva färdssätt (Figur 2.5). Totalt 63 procent av respondenterna är mycket eller något oroliga vid resor med kollektivtrafik enligt undersökningen.



**Figur 2.5. Orosnivån, andelen något eller mycket oroliga, för att bli smittade med coronaviruset när man reser, januari 2020 till september 2021.**

**Källa: Svensk Kollektivtrafik (2021)**

**Anm: Statistiken gäller dem som reser med sitt regionala kollektivtrafikbolag i någon utsträckning.**

Även i våra intervjuer framkommer att det finns mycket oro vid resor med kollektivtrafiken. De flesta som vi har pratat med anger att det framför allt i början av pandemin har varit ett ämne bland personal. Det var då många reflekterade över och anpassade sina resvanor. De uttrycker sig exempelvis på följande sätt:

*Medarbetare var vana att åka kollektivt. De blev oroliga och försiktiga, både personal i covid-relaterade vården och övrig vård. (Ett fackförbund)*

I intervjuerna poängteras det också att oron inte enbart handlar om risken att själv bli smittad och att smitta familjemedlemmar eller patienter. Det handlar också om en bredare oro för smittspridningen i samhället och belastningen på vården till följd av trängsel.

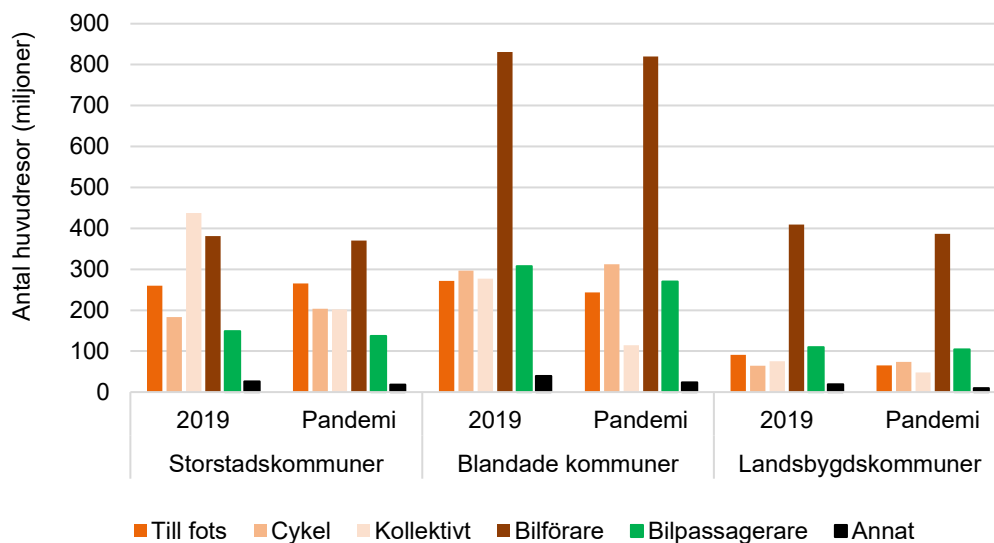
Trängsel i kollektivtrafiken utgör en viktig katalysator för förändringar i resvanor. De allra flesta vi har pratat med upplever att personal reser mindre med kollektivtrafiken och har ökat sin användning av individuella färdssätt som personbil eller cykel, eller har gått till fots. Det finns en särskild preferens för bil ur smittsynpunkt, som exempelvis uttrycks på följande sätt under intervjuerna:

*De som kan har jobbat hemma. Övriga som har patientkontakt har varit på klinikerna. De flesta har kört bil för att minska risken för smitta. Alla har varit ganska rädda för att bli sjuka. (Aktör inom privatvården)*

Andelen personal som har ändrat beteende varierar dock, eftersom det finns olika förutsättningar och behov. Busschaufförer har exempelvis begränsade möjligheter att ta sig till och från arbete med kollektivtrafik. En medarbetare från en branschorganisation säger att:

*Depån där bussarna står ligger i regel utanför city (undantag finns i Stockholm). Utanför samhället. De har alltid haft ett sätt att ta sig till jobbet 5:30. Det har inte ändrats. Bil, cykel, eller samåka. (Branschorganisation inom transport och trafik)*

Det finns också betydande skillnader mellan stad och landsbygd (Figur 2.6). I storstadskommuner är det fler som åker med kollektivtrafiken och fler som har ändrat sina resvanor eller dragit in på resor. Storstadskommuner och Blandade kommuner har med andra ord upplevt större förändringar än Landsbygdskommuner. En förklaring är att man redan åker bil i större utsträckning i Landsbygdskommuner. Att smittspridningen generellt är högre i tätbefolkade områden kan också spela en roll. I linje med detta anser många intervjupersoner att utmaningarna med arbets- och tjänsteresor under pandemin mestadels är ett storstadsfenomen.



Figur 2.6. Antal huvudresor<sup>35</sup> i miljoner, efter kommuntyp per år 2019 och under pandemin (beräknat från perioden mars 2020–augusti 2021). Kommunindelning enligt Tillväxtverkets uppdaterade indelning 2021<sup>36</sup>. Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen.

Enligt KOLBAR finns liknande mönster med avseende på städer och landsbygd: Storstadsbor uppger i lägst grad att de ersatt kollektivtrafikresande med bil och i större utsträckning att de gått eller cyklat. Cykel uppges även vara en vanligare lösning i Större städer. De som vanligtvis reser med region-/landsbygdsbuss, pendeltåg eller regiontåg uppger i högst grad att de ersätter de kollektiva resorna med bil. Cykel och gång uppges oftare som ersättning för stadstrafik såsom tunnelbana, spårvagn och stads-/ tätortsbuss. Tågresenärerna uppger i något högre grad att de ställer in resorna i den mån det går.<sup>37</sup>

## 2.3 Möjligheten att ändra resvanor

Att vissa resor med kollektiva färdssätt genomförs med annat färdssätt såsom bil, cykel eller till fots, utgör den stora förändringen i resvanor. Olika grupper har dock olika förutsättningar att kunna ändra sina resvanor på ett tillfredsställande sätt.

<sup>35</sup> En huvudresa är en följd av förflyttningar med ett eller flera färdssätt, där ett eller flera ärenden uträttas, och som slutar när vi når vår arbetsplats, skola, bostad eller annan övernattningsplats.

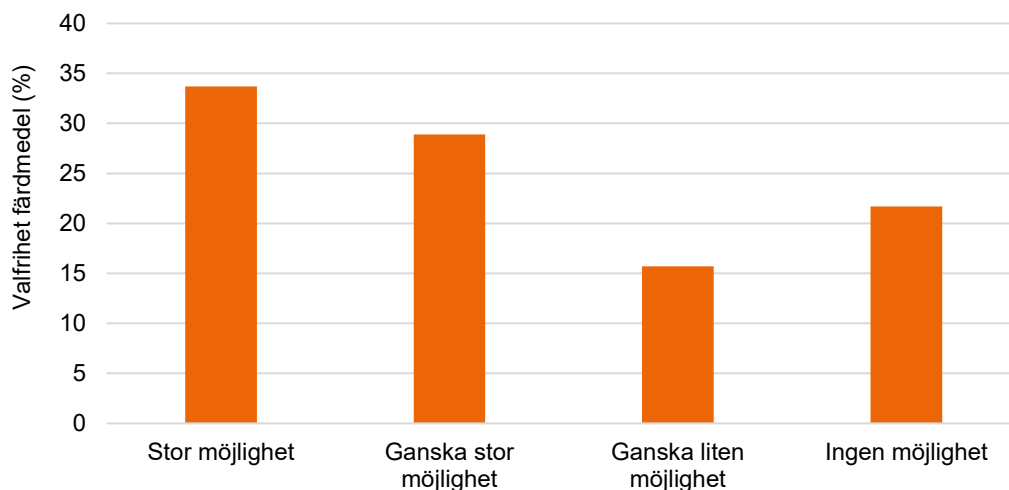
<sup>36</sup> Tillväxtverket (2021)

<sup>37</sup> Svensk Kollektivtrafik (2021)



VTI genomförde i juni 2020 en enkätstudie som visade att 63 procent av respondenterna upplever att de hade stor eller ganska stor möjlighet att ändra resvanor, medan 37 procent upplevde att de hade liten eller ingen möjlighet (Figur 2.7).<sup>38</sup>

Detta gäller resvanor i stort. 18 procent anger att de behövde använda sig av kollektivtrafik för att ta sig till arbete eller utbildning.



Figur 2.7. Upplevd möjlighet att välja färdmedel till arbete eller utbildning (n=1004). Enkätfråga: "I vilken utsträckning anser du att du har möjlighet att påverka dina transportvanor som du önskar under coronapandemin?"<sup>39</sup>

Källa: Ihlström och Nuruzzaman (2021)

Möjligheten att kunna anpassa sina färsätt och resvanor är starkt korrelerade till socioekonomiska faktorer. Coronakommissionen skriver i sitt delbetänkande att rekommendationer om att "jobba hemifrån eller stanna hemma om du känner dig sjuk" kan vara svårare att följa för grupper med en lägre socioekonomisk status.<sup>40</sup> Boende i områden med mindre resurser arbetar i större utsträckning i yrken som inte medger hemarbete eller innebär nära kontakt med andra människor såsom omsorgen, och dessa är belägna i mer perifera delar av storstadsregionerna vilket gör befolkningen mer beroende av kollektivtrafik.<sup>41</sup>

En studie från KTH om Stockholms län visar att det är främst i områden med hög socioekonomisk status<sup>42</sup> som kollektivtrafikresandet har minskat.<sup>43</sup> I områden som klassats som "landsbygd" och "utsatta"<sup>44</sup> minskade resandet i kollektivtrafiken i mindre utsträckning än i andra områden.<sup>45</sup>

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 2.8). Observera att figurens underlag även omfattar pensionärer.

<sup>38</sup> Ihlström och Nuruzzaman (2021)

<sup>39</sup> Urvalet (n=1004) matchar i stort Sveriges befolkning med avseende på kön, ålder, och geografi.

<sup>40</sup> SOU 2021:89, s. 563–564.

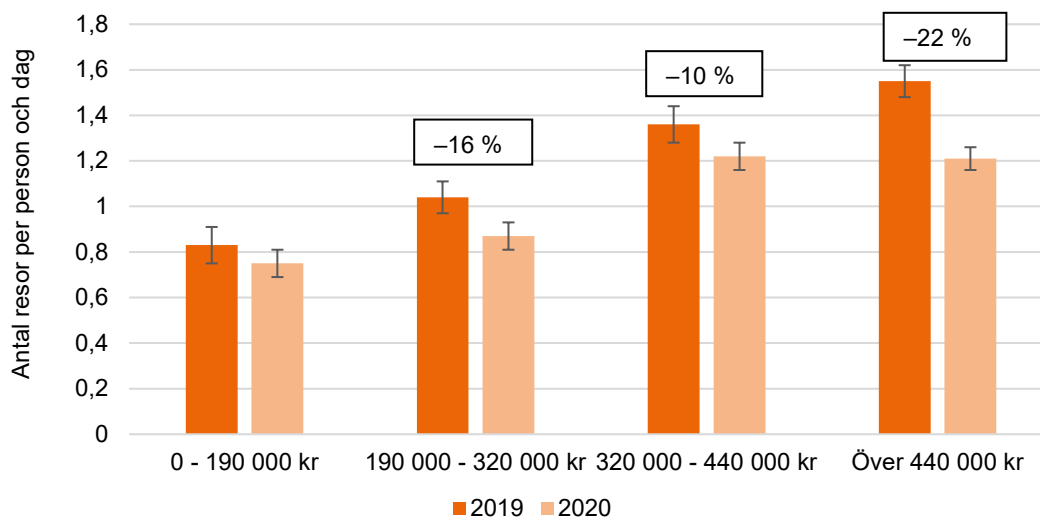
<sup>41</sup> Region Stockholm (2020); Region Skåne (2020)

<sup>42</sup> Dvs. med höga inkomster, stor andel äganderätt bland bostäderna, och hög sysselsättningsgrad

<sup>43</sup> Almlöf m.fl. (2021)

<sup>44</sup> "Landsbygd": områden med stor andel äganderätt, fler barn och flertalet födda i Sverige, medelhöga inkomster men lägre utbildning än genomsnittet i länet. "Utsatt": områden med låg inkomst och utbildning, höga arbetslöshetstal och höga andelar utlandsfödda, hög andel hyresrättslägenheter.

<sup>45</sup> De tre andra områdesklasserna var "Arbetarklass", "Trädgårdsförort", och "Centralt".

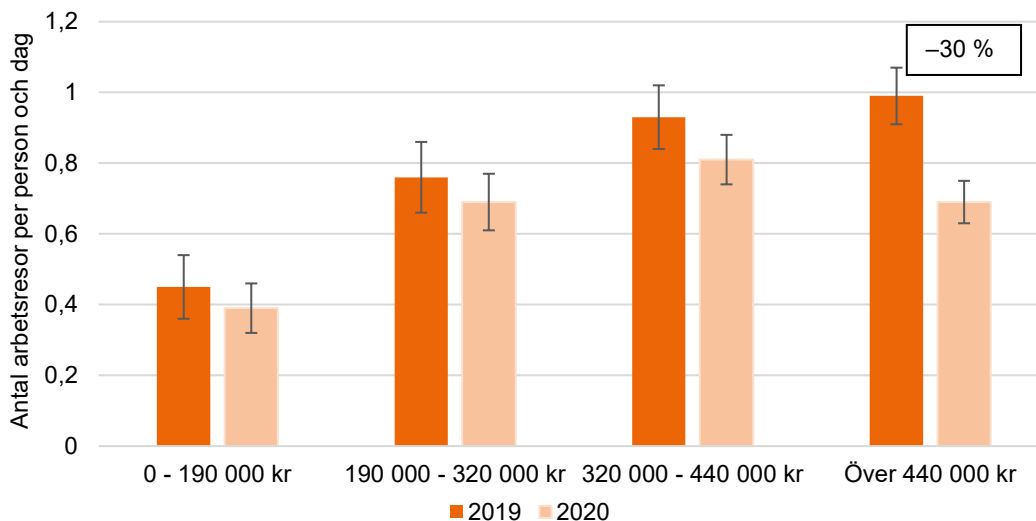


Figur 2.8. Resor per person (20–84 år) och dag efter individinkomst (kvartiler), beräknat under perioden mars–december 2019 och pandemiperioden mars–december 2020. Siffrorna anger relativ förändring mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen

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

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 statistiskt signifikant. Minskningen är 30 procent (Figur 2.9).



Figur 2.9. Arbetsresor per person i arbetsför ålder (20–64 år) och dag efter individinkomst (kvartiler), beräknat under perioden mars–december 2019 och pandemiperioden mars–december 2020. Siffrorna anger relativ förändring mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys, den nationella resvaneundersökningen

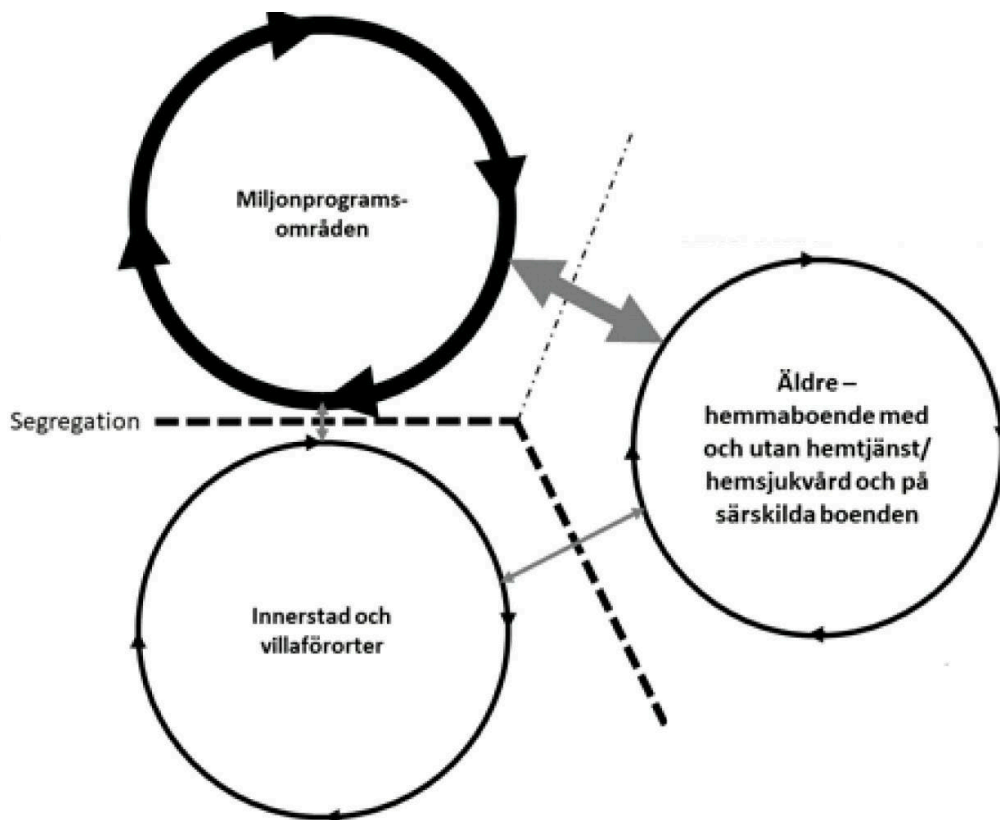
Anm: Siffrorna för 2021 är preliminära. Statistiskt osäkerhetsintervall (95 procent) är markerat på staplarna.

Studien av Delegationen för migrationsstudier (Delmi) visar vidare att personer i miljonprogramsområden i alla storstadsregioner, men tydligast i Stockholm, har relativt liten tillgång

till bil och samtidigt långa pendlingsavstånd.<sup>46</sup> I dessa områden samverkar flera negativa faktorer som gynnar smittspridning:

- Trångboddhet och tätbebyggt
- Låg andel som kan arbeta hemifrån
- Långa pendlingsavstånd och stort beroende av kollektivtrafik
- Hög andel i omsorgsyrken
  - Bristande skyddsutrustning
  - Timanställningar
  - Bristande kunskap om smittskydd på många nivåer i organisationen
- Flergenerationsboende
- Omvårdnad sköts oftare av anhöriga.

Studien menar att segregation spelar en stor roll i smittspridning i svensk urban miljö (Figur 2.10).



Figur 2.10. Förklaringsmodell över smittspridning i svensk urban miljö under rekommendationer om social distansering.

Källa: Delmi (2021)

Anm: Tjockleken på pilarna indikerar på ett schematiskt vis frekvensen i kontakter, och därmed potentiell smittspridning inom (cirklar), respektive mellan (raka pilar), geografiska områden. Tjockleken på de streckade barriärerna indikerar grad av segregering eller kontakthinder mellan områden.

<sup>46</sup> Delmi (2021)

I linje med detta har också en tidigare studie från VTI visat att utlandsfödda i Sverige har sämre möjligheter till bilresor eftersom andelen körkortsinnehavare, såväl som andelen fordonsinnehavare, är lägre i denna del av befolkningen.<sup>47</sup>

Den ojämna fördelningen av möjligheten för att anpassa sina resvanor uttrycks även i vår studie. Det är flera intervjupersoner som lyfter fram körkortsinnehav, tillgång till bil och avstånd till jobbet som viktiga faktorer. En medarbetare från ett fackförbund uttrycker sig exempelvis på följande sätt:

*Det är många visstidsanställda med otrygga anställningar som jobbar inom vården och framför allt omsorgen. Det är också många utlandsfödda som jobbar i äldreomsorgen. De har oftast ingen bil eller körkort och långa resvägar. Man kanske bor i Södertälje och börjar arbetsdagen i Upplands Väsby. Tjänsteresor ingår oftast i jobbet och man använder sitt månadskort för det. (Ett fackförbund)*

Att kunna ändra resvanor är en fråga om socioekonomi och knyter an till debatten om att pandemin fördjupar ojämlikheter i det svenska samhället.<sup>48</sup> Genom restriktionerna läggs ett ansvar hos individer, men alla har inte samma förutsättningar och möjligheter att bidra till dämpad smittspridning. Detta framkommer tydligast i relation till låginkomsttagare i storstäder såsom undersköterskor och vårdbiträden, yrken som utför samhällsviktigt arbete under pandemin.<sup>49</sup>

Undersköterskor i hemtjänst och äldreomsorg är den vanligaste yrkesgruppen i Sverige. Vårdbiträden, sjuksköterskor (ej specialister) och undersköterskor placerar sig också bland de 30 vanligaste yrkena i Sverige – sammanlagt närmare 300 000 anställda (Tabell 2.1).<sup>50</sup>

**Tabell 2.1. Förvärvsarbetande anställda 16–64 år i de fyra vanligaste vårddyren, som inte arbetar med barn eller med personer med funktionsnedsättning.**

Rank, vanligast	Yrkesgrupp	Antal anställda
1	Undersköterskor, hemtjänst, hemsjukvård och äldreboende	132 307
9	Vårdbiträden	78 582
19	Grundutbildade sjuksköterskor	48 407
25	Undersköterskor, vård- och specialavdelning	37 551
	Summa	296 847

**Källa: SCB**  
**Anm: 2019 års statistik.**

Medellönen för vårdbiträden är 25 700 kronor i månaden, och för undersköterskor i hemtjänst, äldreomsorg och på avdelning 29 500 kronor i månaden.<sup>51</sup> Som jämförelse är medellönen i Sverige 36 100 kronor i månaden.<sup>52</sup> Det kan alltså med visst fog sägas att valfriheten, åtminstone med pekuniära mått, för huvuddelen av vårdanställda är mindre än för arbetstagare i

<sup>47</sup> Lewin m.fl. (2006)

<sup>48</sup> Se exempelvis Suhonen m.fl. (2021-01-23), Stanfors (2020-04-19) och Kugelberg (2020-06-29).

<sup>49</sup> Delmi (2021)

<sup>50</sup> SCB (2021-03-04), 2019 års siffror.

<sup>51</sup> SCB (2021), 2020 års lönestatistik.

<sup>52</sup> SCB (2021-10-13)

genomsnitt. Inkomsterna avgör i stor utsträckning var man har råd att bo, och hur man transporterar sig. Den sjättedel av de ovan angivna anställda som utgörs av grundutbildade sjuksköterskor har dock i genomsnitt 38 700 kronor i månaden, vilket är mer än medellönen.

Det är inte bara lönen som avgör de anställdas valfrihet, utan också anställningsförhållanden. Enligt en sammanställning av SCB-statistik har de mest otrygga anställningsformerna ökat kraftigt sedan 2005, och vård och omsorg är bland de branscher där de mest otrygga anställningsformerna är vanligast. Kvinnor, utlandsfödda och unga arbetstagare är överrepresenterade bland dem med otrygga anställningar.<sup>53</sup>

## 2.4 Summering

I detta kapitel har vi beskrivit förhållanden och förutsättningar som har betydelse för yrkesarbetarens resande under pandemin. Vi har fått insyn i yrkesgruppernas utsatthet genom att redovisa statistik om distansarbete, sjukfrånvaro, anmälningar till Arbetsmiljöverket, sjukförsäkringsärenden samt om risken att bli allvarligt sjuk eller dö. Utsatthet rör också stress, oro, otrygghet och andra upplevelsemässiga påfrestningar i vardagslivet som pandemin utgör, inte minst det individuella ansvaret att bidra till dämpad smittspridning bland vårdpersonal.

Vi har konstaterat att kombinationen av trångboddhet, arbeten som måste utföras på plats, beroende av kollektivtrafik samt bristande biltillgång utgör några av de kritiska faktorerna för kopplingen mellan smittspridning och samhällsviktiga arbets- och tjänsteresor – faktorer som är särskilt uttalade i storstäderna och dess omgivningar.

Många har upplevt oro vid resor med kollektivtrafiken, de som haft möjlighet har försökt undvika dem, men vissa grupper som vi kan identifiera har begränsade möjligheter att anpassa sina resvanor. De flesta vi har pratat med upplever att deras personal har ökat sin användning av individuella färdssätt som personbil eller cykel, eller har gått till fots. Ett minskat resande med kollektivtrafik och minskad samåkning i bil stöds också av resvanestatistiken.

Vi kan vidare konstatera att för de yrkesförare vi studerat, buss- och taxiförare, har problemen snarare varit smittan i sig och i yrkesutövningen, än resor till arbetet eller tjänsteresor. I begynnelsen av pandemin ledde smittan och smittorisken i åtminstone Stockholms län till att bussförare sjukskrev sig, varvid det skulle ha kunnat bli en brist på förare.<sup>54</sup> Många bussförare tillhör riskgruppen för allvarlig sjukdom i covid-19.

Det genomfördes en tillfällig neddragning av delar av busstrafiken i Stockholm, vilket under en kortare period medförde trängselproblem.<sup>55</sup> Bakgrunden till den tillfälliga trafikjusteringen (som enbart berörde delar av busstrafiken) var sjukskrivningsläget och den beredningsplan för att möta ett snabbt förvärrat scenario som upprättats av bland andra MSB.<sup>56</sup> Om pandemin sprider sig mer bland yrkesförarna skulle det kunna bli problem att upprätthålla trafikutbudet och undvika trängsel, då det redan är svårt att rekrytera yrkesförare i Sverige.

Slutligen har vi diskuterat att det finns varierande förutsättningar att kunna ändra resvanor på ett tillfredsställande sätt, trots att det är ett individuellt ansvar både att ta sig till arbetet och, enligt den svenska smittskyddsstrategin, att motverka smittspridning. Bland annat yrke (möjlighet att arbeta på distans), inkomst, biltillgång, och geografisk segregation bidrar till att

<sup>53</sup> Bender och Wingborg (2019); Lindholm (2020-11-19); LO (2021-03-03)

<sup>54</sup> Att det skulle föreligga förarbrist ifrågasattes dock av facket (Holm, 2020-03-23).

<sup>55</sup> Rogvall m.fl. (2020-03-24)

<sup>56</sup> Region Stockholm, e-post (2022-02-02) diariefört i Utr 2021/53.

möjligheterna att ändra färdväg och minska smittspridningen också blir ojämnt fördelad. Även om det saknas yrkesspecifik resvanestatistik tyder mycket på att omsorgspersonal, exempelvis undersköterskor och vårdbiträden, är särskilt utsatta i detta avseende.

## 3 Åtgärder för att underlätta säkert resande

I detta kapitel redovisas åtgärder som har genomförts eller föreslagits under pandemin. Det finns givetvis mängder av åtgärder på alla samhällsnivåer som på något sätt, direkt eller indirekt, bidragit till att underlätta smittsäkert resande (och även transporter) under pandemin. Vi begränsar oss till strukturella åtgärder på politisk, myndighets- och arbetsgivarnivå, som på ett tydligt sätt underlättat arbets- och tjänsteresor för personal som utför samhällsviktigt arbete. De åtgärder vi fokuserar på är fortsatt kollektivtrafik, avskaffad förmånsbeskattning, arbetsgivares åtgärder, taxi och färdtjänst som alternativ, och övriga åtgärder från stat och kommuner. Framställningen avser att ge en generell bild av genomförda åtgärder, men gör ingen systematisk utvärdering av deras effektivitet. I Bilaga B finns en mer detaljerad tabell över genomförda och föreslagna åtgärder.

### 3.1 Fortsatt kollektivtrafik

Folkhälsomyndigheten utfärdade i april 2020 allmänna råd om att kollektivtrafiken ska begränsa antalet passagerare och upprätthålla ett utbud som motverkar trängsel<sup>57</sup>, vilket trots ekonomiska förluster har följts av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Tillsammans med uppmaningen att jobba hemifrån och att gymnasieskolorna ska bedriva distansundervisning är detta en av de mest omfattande och betydelsefulla åtgärder som har genomförts för att minska trängsel, och som underlättar för personal med samhällsviktiga arbeten och som är beroende av kollektivtrafiken för att ta sig till jobbet.

I den regionala kollektivtrafiken har utbudet till och med ökat i vissa regioner under pandemin, enligt statistik de själva lämnat in till Trafikanalys. Det gäller i synnerhet Gotlands och Västra Götalands län, men även Stockholms, Uppsala, Södermanlands och Västmanlands län. Platsutbudet tycks ha utökats bland annat med hjälp av större fordon. Det har även skett utbudsminskningar i vissa län, som störst i Skåne, -5 procent, och i Norrbotten, -4 procent.<sup>58</sup> I intervjuerna framgår det också att regioner har gjort riktade anpassningar, såsom att öka turtätheten, för att minska trängsel på vissa platser och linjer.

Som en följd av minskat resande sjönk intäkterna i kollektivtrafiken kraftigt under 2020. I riket sjönk trafikintäkterna från 22,8 miljarder kronor 2019 till 15,5 miljarder kronor 2020, en tredjedel mindre. Trafikeringskostnaderna ökade i stället marginellt från 38,8 till 39,5 miljarder kronor (knappt 2 procent). Statens bidrag ökade från 0,5 till 3,2 miljarder, vilket endast täckte 44 procent av underskottet från trafikintäkterna.<sup>59</sup>

Det återstår att se vad de långsiktiga konsekvenserna blir för kollektivtrafiken. Förutom att det redan finns ett ackumulerat underskott för 2020–2021 kommer förlusterna sannolikt att

<sup>57</sup> HSLF-FS 2020:12 (Folkhälsomyndigheten); se även Ds. S2021/01286 (Socialdepartementet)

<sup>58</sup> Trafikanalys (2022)

<sup>59</sup> Ibid. Det riktade statsbidraget p.g.a. pandemin var 3,0 miljarder 2020, varav 2,926 miljarder utbetalades (s. 23).

fortsätta även 2022. De långsiktiga beteendeförändringarna är dock ännu osäkra. Det är en reell möjlighet att något fler kommer att jobba på distans efter pandemin, vilket enligt internationella bedömningar kan leda till resandeminskningar på 10–20 procent.<sup>60</sup> Det är troligt att kollektivtrafiken kommer att dras med lägre biljettintäkter en tid framöver, beroende på i vilken utsträckning resandet återgår. Det är ännu oklart huruvida resenärer kommer att fortsätta använda sig av de färdstätt, såsom bil, som de har använt under pandemin i stället för kollektivtrafiken. Samhällets klimatmål spelar också in i denna komplexa fråga.

## 3.2 Avskaffad förmånsbeskattning m.m.

När det allmänna rådet att undvika kollektivtrafik infördes började olika förmåner föreslås, för att främja användningen av alternativa färdstätt, eller på annat sätt underlätta för eller uppmuntra personalen. I detta sammanhang har även frågor om förmånsbeskattningen aktualiserats.

Under de omfattande skogsbränderna sommaren 2018 i Värmland blev insatspersonalen förmånsbeskattad för fri kost och logi, vilket orsakade stor besvikelse och upprördhet, trots att förmånerna i det fallet var avdragsgilla.<sup>61</sup> Dessa händelser medverkade säkert till att det under våren 2020 infördes en tillfällig skattefrihet för parkeringsförmån i anslutning till arbetsplatsen, plus en skattefrihet för gåvor upp till ett värde på 1 000 kronor per anställd, exempelvis för att möjliggöra fria luncher eller andra bonusar till personal.<sup>62</sup> Den tillfälliga lagen har förlängts två gånger och upphör den 31 december 2022.<sup>63</sup>

Syftet med parkeringsförmånerna är att underlätta för dem som arbetar på stora arbetsplatser, bland annat i vården, att undvika resor i kollektivtrafik. I samband med regeringsbeslutet slopade Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Västmanland parkeringsavgifterna vid sina sjukhus.<sup>64</sup>

Ett av fackförbunden vi har pratat med har drivit frågan om att parkering inte skulle förmånsbeskattas. De betonar att deras medlemmar välkomnade beslutet – inte minst för sitt symboliska värde:

*Pandemin var demoraliserande [...] och förmånsbeskattningen hjälpte att ge en boost till moralen. Det gav ett erkännande för de stora insatser som de gör.* (Ett fackförbund)

Redan långt före pandemin utreddes och debatterades frågan i vissa regioner om subventionerad parkering för sjukhusanställda.<sup>65</sup> För cirka 20 år sedan diskuterades en strängare uppföljning av parkeringsförmåner som ett effektivt och billigt alternativ till trängselskatter i storstäder.<sup>66</sup> Men trots att subventionerad parkering egentligen alltid har varit skattepliktig<sup>67</sup>, har detta inte ansetts som en prioriterad fråga att följa upp.<sup>68</sup> Det kanske bidrog till att detta var en relativt enkel åtgärd att införa.

---

<sup>60</sup> Steriu (2021-12-20)

<sup>61</sup> Silverberg (2018-10-23)

<sup>62</sup> Ds. Fi2021/00799; Finansdepartementet (2021-12-07)

<sup>63</sup> Ibid.

<sup>64</sup> APCOA Parking (2021); Västra Götalandsregionen (2021-12-07); Tejre (2020-06-02)

<sup>65</sup> Heimer (2019-10-14)

<sup>66</sup> Wendt (2003-03-07); Sundström (2003-05-06)

<sup>67</sup> För personer med förmånsbil ingår dock fri parkering i den förmånen och ska inte beskattas ytterligare.

<sup>68</sup> Kadhammar (2005-02-15)



I Stockholms stad kan vårdpersonal även ansöka om en särskild dispens för att parkera på parkeringsplatser på gatumark och på gator med parkeringsförbud utan att betala avgift. Syftet är att ge vårdpersonal snabb och enkel tillgång till parkering, och därmed kunna undvika kollektivtrafik och begränsa vistelsen i offentliga miljöer. Dispensen omfattar sjukvårdspersonal, hemtjänst, äldreboende, socialjour och anställda på bostad med särskild service för vuxna (LSS-boende) i Stockholm.<sup>69</sup>

I samband med uppmaningen att undvika kollektivtrafiken utlöstes en diskussion om trängselskatten.<sup>70</sup> Oppositionspolitiker har vid flera tillfällen krävt att trängselskatten pausas i Göteborg och Stockholm.<sup>71</sup> Detta skulle underlätta för dem som har möjlighet att välja bilen i stället för kollektiva färdssätt. Regeringen beslutade dock att trängselskatten inte skulle pausas. Det bakomliggande argumentet är att många på olika sätt har fått ökade arbetskostnader i olika delar av landet. Det kan handla om att personer som vanligtvis åker kollektivt har behövt åka långa sträckor till jobbet med bil. Det kan också handla om att införskaffa en ny datorskärm eller snabbare bredband för att klara av att jobba på distans. I stället föreslog därför regeringen en tillfällig skattereduktion för arbetsinkomster för att hantera ökade arbetskostnader till följd av coronapandemin.<sup>72</sup> Skattesänkningen gäller för dem som har låga till medelhöga arbetsinkomster<sup>73</sup> och uppgår som högst till 2 250 kronor per år, för beskattningsåren 2021 respektive 2022. Riksdagen fattade beslut i enlighet med förslaget.<sup>74</sup>

### 3.3 Arbetsgivares åtgärder

I intervjuerna framkommer en rad olika åtgärder som arbetsgivare har gjort för att tillgodose behov i samband med arbets- och tjänsteresor.

- Vissa arbetsgivare har främjat samåkningen av personal med hjälp av interna kommunikationsmedel som mejl eller intranät.
- Många arbetsgivare har jobbat med schemaläggning och differentierade arbetstider så att personal kunnat åka kollektivt utanför rusningstider.
- Vissa arbetsgivare har släppt på riktlinjen att använda sig av kollektivtrafik för tjänsteresor och tillåtit användning av tjänstebil, hyrbil eller taxi i större utsträckning.
- Det finns exempel på arbetsgivare som i särskilda fall har tillåtit personal att ta tjänstebilen hem, exempelvis när man nästa arbetsdag ska besöka en brukare eller kund.
- När det gäller långväga resor med tåg har vissa arbetsgivare tillåtit köp av förstaklassbiljetter för att undvika trängsel.
- Utöver de regioner som har erbjudit gratis parkering vid sjukhus, finns det exempel på privata arbetsgivare som har erbjudit gratis parkering vid arbetsplatsen till sina anställda. En arbetsgivare har även erbjudit körersättning för sina anställda.

---

<sup>69</sup> Stockholms stad (2021)

<sup>70</sup> Exempelvis Sandén (2020-07-01), Andersson (2020-05-29) och Olsson, L. (2020-04-02).

<sup>71</sup> Skriftlig fråga 2020/21:532 (2020-11-17); interpellation 2020/21:684 (2021-04-26)

<sup>72</sup> Ds. Fi2020/05197

<sup>73</sup> Mellan 60 000 och 500 000 kronor per år.

<sup>74</sup> Betänkande 2021/22:SKU2

- Vissa regioner har låtit vårdpersonal övernatta på hotell för att minska på icke-nödvändiga resor.
- En del arbetsgivare har tagit extra hänsyn till pendlingsavstånd vid omplacering av personal.
- Det finns exempel på kommuner som har leasat bilar och införskaffat fler cyklar och regnkläder för att underlätta hembesök.
- När det gäller trafikpersonal har olika arbetsgivare sett till att man inte samåker mellan passen och i vissa fall tillsatt extra fordon för att underlätta detta.

Det finns betydande skillnader i hur arbetsgivare har hanterat frågan om arbets- och tjänsteresor. Behovet av åtgärder har utkristalliserats i dialog mellan arbetsgivare och arbetstagare, och medan det varit viktigt på vissa arbetsplatser har det på många arbetsplatser inte varit aktuellt.

Det finns alltså skillnader mellan olika platser, framför allt mellan stad och landsbygd, och mellan olika arbetsgivare. Det är framför allt de med begränsade möjligheter att anpassa sitt resande som har haft ett behov av riktade åtgärder (se kap 2.3). För övrigt handlar det också om hur mycket man reser i tjänsten, om arbetsgivarens resurser och ansvarstagande.

### 3.4 Taxi och färdtjänst som alternativ

Under pandemin har taxi fått uppleva en dramatisk nedgång i efterfrågan. Orsaken är framför allt minskat flyg- och tjänsteresande och även minskat ute- och nöjesliv. De samhällsbetalda taxiresorna har påverkats både positivt och negativt: resandet med färdtjänst har exempelvis minskat på grund av smittspridning och minskat antal aktiviteter i samhället, men å andra sidan har även samåkningen som normalt sett eftersträvas minskat, och det har blivit vanligare med ensamåkning i många kommuner.<sup>75</sup>

En annan mildrande faktor har varit att taxi använts för att utföra vissa nya typer av samhällstjänster. Det handlar bland annat om att hämta och lämna covid-tester, skyddsmaterial och mat. Taxi har också använts för vissa arbets- och tjänsteresor som vanligtvis görs med kollektivtrafik. I linje med detta har det kommit förslag på lagändringar som tillåter en strukturell användning av redan upphandlade resurser, framför allt taxi, för andra samhällsviktiga ändamål. SKR konkretiserade förslaget i en hemställan:

*Resandet med taxi har minskat drastiskt till följd av Coronaviruset. Minskningen av taxiresor beror till stor del på att resor med färdtjänst, sjukresor och även skolskjuts inte utförs. Genom att utöka färdtjänstlagens omfattning ges möjlighet att använda de i nuläget lediga, redan upphandlade, resurserna med framför allt taxi (även andra typer av fordon förekommer) på annat sätt för samhällsviktiga ändamål. Personer med samhällsviktiga arbeten kan på så sätt erbjudas möjlighet att resa på ett säkrare sätt, samt att taxibranschen ges förutsättningar att upprätthålla verksamhet.*<sup>76</sup>

Även om förslaget att utvidga färdtjänstlagen aldrig genomfördes, är det flera intervjupersoner som betonar att det hade varit ett lämpligt sätt att tillgodose resebehovet för personal med

<sup>75</sup> Även skolskjuts och sjukresor har sannolikt minskat i omfattning, men det saknas det statistiskt underlag för att bedöma. De samhällsbetalda resorna har störst betydelse för taxinäringen i landsbygdskommuner.

<sup>76</sup> SKR (2020)

samhällsviktiga arbeten. Många intervjupersoner anser att taxiflottan varit en underutnyttjad resurs under pandemin. Det är dock viktigt att påpeka att det under pandemin betraktats som mycket smittfarligt att resa tillsammans med någon annan i en personbil – till fara för både förare och resenär. Under lång tid har det av den anledningen inte varit tillåtet med framsättespassagerare i många kommuner och regioner, bland annat efter ingripande av Arbetsmiljöverket.<sup>77</sup> Det är först med förbättrad tillgång till munskydd, utveckling av skyddsbarriärer och ökad kunskap om smittrisker, som användningen av taxiflottan för samhällsviktiga resor kan bli en möjlighet. Vi återkommer till förslag för att använda resurser såsom taxi i nästa kapitel.

### 3.5 Övriga åtgärder

Hittills har vi diskuterat åtgärder som är riktade till, eller tydligt gynnar, de yrkesgrupper inom samhällsviktig verksamhet som vi har fokuserat på. I detta avsnitt redovisar vi några av de övriga åtgärder som vi har stött på men som ligger något utanför avgränsningen för utredningen.

Regeringen beslutade tidigt under pandemin att temporära beredskapsflygplatser<sup>78</sup> ska upprätthållas så att samhällsviktiga transporter med flyg ska kunna starta och landa i hela landet.<sup>79</sup> Trafikverket fick under pandemin i uppdrag att förhandla och ingå tidsbegränsade överenskommelser med flygplatser, men redan i flera regeringsuppdrag de senaste åren har Trafikverket föreslagit att utöka antalet permanenta beredskapsflygplatser med 9–12 stycken, till totalt 22.<sup>80</sup> Att vara beredskapsflygplats innebär bland annat att flygplatserna dygnet runt ska hålla en beredskap att ta emot flygtransporter som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter för hälso- och sjukvården.

Regeringen har vidare beslutat om en temporär allmän trafikplikt på ett antal flyglinjer till och från Norrland och Gotland, till följd av försämrade kommersiella förutsättningar för flygbolagen under pandemin.<sup>81</sup> Syftet med trafikplikten är att med hjälp av offentlig finansiering säkerställa en grundläggande tillgänglighet för transporter av personer och gods för samhällsviktiga ändamål i landet.

Transportstyrelsen införde 2020 tillfälliga åtgärder för att mildra effekterna av pandemin. Det var bland annat ett tillfälligt stopp av fakturautskick och förlängning av förfallodatumet på utskickade fakturor, för alla trafikslag.<sup>82</sup> Transportstyrelsen beslutade även om 30 dagars undantag från förordningen om kör- och vilotider<sup>83</sup>, samt förlängning av inställetiden för kontrollbesiktning i sju månader.<sup>84</sup>

Regeringen och EU har beslutat om förlängning av giltigheten för yrkeskompetensbevis (YKB), vilket innebar att en situation kunde undvikas där giltigheten för YKB skulle gått ut för

<sup>77</sup> Färdtjänsten i Region Stockholm; Länstrafiken Örebro (2021-09-02); Region Gotland (2021-07-14)

<sup>78</sup> Det avser följande flygplatser: Kiruna flygplats, Lycksele flygplats, Skellefteå flygplats, Örnsköldsviks flygplats, Mora-Siljan flygplats, Borlänge flygplats, Karlstads flygplats, Örebro flygplats, Eskilstuna flygplats, Skövde flygplats, Trollhättan-Vänersborgs flygplats, Norrköping-Kungsängens flygplats, Linköping-Saab flygplats, Jönköpings flygplats, Växjö-Kronobergs flygplats, Kalmar flygplats och Kristianstad-Österlens flygplats.

<sup>79</sup> Regeringsbeslut I2021/01464

<sup>80</sup> Trafikverket (2021-11-11)

<sup>81</sup> Infrastrukturdepartementet (2020-05-06)

<sup>82</sup> Transportstyrelsen (2020-06-22)

<sup>83</sup> Transportstyrelsen (2020-03-26)

<sup>84</sup> Transportstyrelsen (2021-08-04)

många tusen yrkesförare, samtidigt som de nödvändiga fortbildningsinsatserna var stoppade under pandemin.<sup>85</sup>

För övrigt har det diskuterats olika åtgärder för att minska trängsel i kollektivtrafiken. Det gäller exempelvis kommunikationsverktyg såsom skyltning och realtidsinformation, men även utökning av cykelparkeringar och (vinter-)underhåll på gång- och cykelvägar.<sup>86</sup> SKR har genomfört informationsinsatser till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om hur de kan arbeta med att jämna ut efterfrågan under dagen, det vill säga minska på skillnaderna mellan rusningstrafiken och övrig tid, för att hantera trängselproblematiken. Det är även i normala fall en samhällsekonomiskt lönsam affär att jämna ut efterfrågan över dagen. Redan 2019 publicerade SKR en rapport med konkreta förslag, som har använts i informationsarbetet.<sup>87</sup>

## 3.6 Summering

I detta kapitel har vi redovisat åtgärder som vi har stött på i utredningen på politisk, myndighets- och arbetsgivarnivå. Det har genomförts en rad åtgärder för att tillgodose behovet av resor för personal inom samhällsviktig verksamhet. De beslut som har tagits på nationell nivå gäller hela samhället och gynnar särskilt grupper som utför samhällsviktigt arbete. På regional, kommunal och arbetsgivarnivå har mer specifika åtgärder gjorts för att underlätta för de som utför samhällsviktigt arbete.

Redovisningen ska inte betraktas som uttömmande. Utan tvivel har åtgärder gjorts på flera nivåer som vi inte har fångat i undersökningen. Det är också viktigt att komma ihåg att en stor del av utmaningarna har lösts av individerna själva. Exempelvis har försäljningen av begagnade bilar ökat kraftigt, i synnerhet bland kvinnor.<sup>88</sup> Andra har antagligen fortsatt att åka kollektivt, med eller utan munskydd. Det har uppstått ett nytt normalläge – dvs. anpassade rutiner och vanor – utifrån de förutsättningar som varje individ har.

---

<sup>85</sup> Transportstyrelsen (2021-01-28)

<sup>86</sup> Samverkan Stockholmsregionen (2021); Region Skåne (2021-02-03)

<sup>87</sup> SKR (2019)

<sup>88</sup> KVD (2021)

## 4 Slutsatser

I detta kapitel diskuteras lärdomar som har framkommit i analysen och utredningsprocessen generellt, som kan bidra till att långsiktigt stärka samhällets förmåga att hantera kriser. För att kunna dra rätt slutsatser bör vi se på åtgärder och konsekvenser både från ett underifrån-perspektiv – individer, anställda, resenärer – och ett ovanifrån-perspektiv – arbetsgivare, myndigheter på olika nivåer.

### 4.1 Ojämliga konsekvenser

Coronapandemins konsekvenser fördelas ojämnt i samhället. Individer med en lägre socio-ekonomisk status följer inte myndigheternas rekommendationer i samma utsträckning som andra. Det framkommer även svårigheter att få genomslag i förorter som kännetecknas av hög befolkningstäthet, trångboddhet, servicearbeten, långa pendlingsavstånd och högt nyttjande av kollektivtrafik. Det finns sociala strukturer i Sverige som gör det svårare att bryta smittspridningen i vissa delar av samhället än i andra.

Samtidigt som individer i dessa områden har en mer utsatt situation under pandemin än andra, jobbar de även i större utsträckning i samhällsviktiga verksamheter i vård och omsorg. Detta utgör en sårbarhet för samhället när det gäller smittspridning, som kan drabba riskgrupper i äldreboenden och personalförsörjningen inom vården i stort. Att kollektivtrafiken har fortsatt att köra trafiken som vanligt för att inte öka trängseln har i detta sammanhang varit viktigt. Samtidigt bidrar den geografiska segregationen av yrken till att kapacitetsbristerna i kollektivtrafiken drabbat områden ojämnt.<sup>89</sup> Trängseln riskerar att öka smittspridningen i de här områdena, som även karaktäriseras av fler riskfaktorer.<sup>90</sup> Det väcker frågan om det borde ha gjorts fler riktade åtgärder för att minska riskerna för grupper i storstädernas förorter.

Rekommendationen om munskydd i kollektivtrafiken hade kunnat vara en åtgärd som kunde gynnat grupper som utför samhällsviktigt arbete och som är beroende av kollektivtrafiken, om den hade varit allmänt genomförd och efterföljts. Vissa regioner har tillfälligtvis delat ut munskydd till allmänheten<sup>91</sup> eller bekostat munskydd för vårdanställda.<sup>92</sup> Det fanns dock ingen rekommendation från Folkhälsomyndigheten om munskydd i kollektivtrafiken förrän under den andra och tredje vågen (januari 2021), och då bara om det inte gick att undvika trängsel. Bland annat Coronakommissionen har kritiserat denna omsvängning, eftersom den skapade förvirring hos människor och knappast har bidragit till en högre grad av efterlevnad.<sup>93</sup> Ett problem i början av pandemin var dock bristen på munskydd, att de behövdes bättre i den ordinarie vården, och att nyttan då bedömdes som osäker.<sup>94</sup>

<sup>89</sup> Se t.ex. Region Stockholm (2020), Almlöf m.fl. (2021)

<sup>90</sup> Delmi (2021)

<sup>91</sup> Värmlandstrafik (2021-01-07)

<sup>92</sup> Zetterblom (2021-01-07)

<sup>93</sup> SOU 2021:89, s. 719–720.

<sup>94</sup> Dahl och Lund (2020-05-06); Stockholms stad (2020-10-28).

## 4.2 Att resa under pandemin är en extra påfrestning för vårdpersonal

Pandemin har varit påfrestande för de yrkesgrupper vi fokuserar på i utredningen, i synnerhet inom vård och omsorg. Inom vården för att de anställda blir direkt drabbade av konsekvenserna av ökad smittspridning. Inom omsorgen har ett stressmoment varit brist på materiel och styrning i början av pandemin. Trafikpersonal i kollektivtrafiken har däremot i många fall fått en enklare tillvaro, med färre interaktioner med resenärer, mindre trängsel ombord och bättre punktlighet, vilket främst är arbetsmiljöfrågor och inte är kopplade till arbets- eller tjänsteresor. Taxichaufförer har lidit mest av ekonomisk stress, främst i storstäder där inte färdtjänstuppdrag kunnat kompensera för uteblivna privata uppdrag på samma sätt som i landsbygds-kommuner.

För vård- och omsorgspersonal är resorna en del av påfrestningen, inte minst om de har begränsade möjligheter att ändra sina resvanor på grund av små resurser, ingen tillgång till bil eller långa reseavstånd. Att individer som utför samhällsviktiga arbeten kan resa på ett smittsäkert sätt skulle innebära en minskning av den totala påfrestningen på dessa grupper. Men hur individen tar sig till jobbet är också en angelägenhet för arbetsgivaren. Dels utsätts personalen för smittorisk under resan och kan bli frånvarande av det skälet, dels innebär det individuella ansvaret en ökad risk att personal uteblir av rädsla att bli smittad, om den inte kan hitta alternativa sätt att ta sig till arbetet.

## 4.3 Ansvarsförhållanden

I skärningspunkten mellan ovanifrån- och underifrånperspektiven belyser utredningen otydligheter i ansvarsförhållanden, till exempel:

- mellan verksamhetsutövare och personal
- mellan myndigheter på olika nivåer och även på samma nivå
- mellan myndigheter och upphandlade verksamheter
- mellan myndigheter och enskilda medborgare.

Sådana otydligheter i ansvarsförhållandena riskerar att leda till att viktiga frågor hamnar mellan stolarna.

I flera intervjuer påpekas exempelvis att det är personalens ansvar att ta sig till jobbet. Hur det ska gå till är upp till individen. Samtidigt har verksamhetsutövaren för en samhällsviktig verksamhet ett påtagligt behov av att personalen tar sig till jobbet, på ett smittsäkert sätt. Sådana gråzoner skapar en variation i vilka åtgärder som arbetsgivare eller andra intressenter vidtar.

Detta visar i sin tur på vikten av generella insatser, som förbättrar de grundläggande förutsättningarna i samhället för att kunna ta sig till jobbet på ett smittsäkert sätt. Det kan handla om mer frekvent städning och avtorkning av ytor, eller att erbjuda lättillgängliga munskydd eller handsprit. Det kan vara problematiskt att ge särskilda förmåner till grupper som utför samhällsviktigt arbete. Ett skäl till det är att det är en svårdefinierad grupp, som också varierar med typen av samhällsstörning. Ett annat problem är att även tillfälliga förmåner blir skattepliktiga, och även om de är avdragsgilla leder de till onödig administration. Åtgärder behöver

ta hänsyn till demokratiska principer och behandla medborgarna likvärdigt. Samtidigt bör det inte finnas hinder för goda privata initiativ, såsom rigida förmånsskatteregler.

## 4.4 Vikten av samordning och flexibilitet

I anknytning till frågan om ansvarsförhållanden har det i intervjuerna framkommit att det har skett en särskild samordning mellan myndigheter på flera nivåer för att få bukt med pandemins utmaningar. Många intervjupersoner betonar att samordning mellan olika intressenter och myndigheter, lyhördhet och kontinuerliga dialoger är viktiga förutsättningar för att hitta effektiva åtgärder under en pandemi – att få upp problem på bordet och att hitta lösningar. I kriser krävs öppenhet och flexibilitet i relation till befintliga ansvarsområden och regelverk. Påtalade brister med potentiellt stora konsekvenser behöver tas om hand skyndsamt. Flera intervjupersoner uttrycker en frustration kring vissa myndigheter och beslutsfattare som saknat pragmatism och i stället hållit fast i befintliga strukturer, men i andra fall har samarbetena fungerat smidigt.

## 4.5 Normalläge visavi krisläge

Pandemin påminner oss om samhällets sårbarhet. Många samhällsverksamheter, inte minst regional kollektivtrafik, planerar långsiktigt utifrån ett normalläge. Flera intervjupersoner betonar i detta sammanhang att det finns begränsat utrymme för redundans och flexibilitet i planeringsarbetet, eftersom upphandlingar görs med ibland mycket långa löptider. Det är därför viktigt att se till att upphandlare tar stöd av redan befintliga riktlinjer för upphandling av samhällsviktig verksamhet.<sup>95</sup> Det behöver i upphandlingskontrakt finnas en balans i ansvarsfördelningen mellan köpande och säljande part och mellan säljaren och dess underleverantörer, så att riskerna hanteras hos den part som bäst kan hantera dem. Det finns en uppenbar risk att riskhanteringen inte beaktas tillräckligt, om för stor vikt läggs på kostnadseffektivitet.

Pandemin visar även att det finns potential att öka flexibilitet och samordning kring outnyttjade, i vissa fall redan upphandlade, resurser. Det finns goda exempel på hur till exempel taxi har använts för att utföra nya samhällsviktiga funktioner, när det blivit kapacitet över. Det kan därför finnas skäl att utreda dessa möjligheter mer i detalj för exempelvis färdtjänst. Bilpooler och hyrbilar är också resurser som kan ingå i en sådan utredning.

## 4.6 Vikten av kontinuitetshantering

Flera intervjupersoner anser att resandet bör vara mer i fokus i arbetet med krisberedskap. Krisberedskapen ökar främst genom att aktörer agerar *innan* en störning inträffar, det vill säga att krisberedskap utgör en del av den ordinarie verksamheten. Det krävs planering med olika scenarier för att kunna förbereda sig för att vara tillräckligt flexibel och kunna upprätthålla verksamheter vid en störning. Denna utredning lyfter fram vikten av att arbetsgivare inkluderar arbets- och tjänsteresor i arbetet med kontinuitetshantering utifrån MSB:s riktlinjer.<sup>96</sup> I många

---

<sup>95</sup> Upphandlingsmyndigheten (2021)

<sup>96</sup> MSB (2021c)

verksamheter är det kanske bara ett fåtal nyckelpositioner som kan betraktas som samhällskritiska, men i vård- och omsorgssektorerna är verkligen personalen den huvudsakliga resursen. Genom att identifiera beroenden av resurser, föra dialog med interna och externa aktörer samt eventuellt stresstesta olika scenarier, kommer man att snabbare hitta lösningar till problem innan de uppstår.

## 4.7 Kunskapsbrist

Utredningens tillvägagångssätt är utforskande och den ska betraktas som ett första steg i att ringa in fenomenet *samhällsviktiga resor*, i det här fallet under en pandemi. En sak som har präglat utredningsprocessen är att det finns en brist på yrkesspecifik resvanestatistik. Det gör det svårare att dra slutsatser kring gruppernas resande under pandemin. Intervjuerna med arbetsgivare har inte heller försett oss med mer än en generell bild av personalens (anpassade) resvanor. Vidare utredningar och arbetet med att öka samhällets resiliens skulle därmed gynnas av resvanestudier med koppling till yrke.

## 4.8 Diskussion och lärdomar

Åtgärder för att tillgodose resbehov har gjorts på alla nivåer i samhället, från såväl officiellt som privat håll. Det tyder på att resandet har varit en viktig fråga, men också på att samhället i stora delar har fungerat under den här störningen. Styrkan i den svenska förvaltningsmodellen, med decentraliserat ansvar och styrning, är att det görs många parallella experiment och att alla kan lära av varandra genom samverkan och kunskapsutbyte. En förutsättning är förstås att detta kunskapsutbyte fungerar, och att det finns lokala resurser att tillvarata det. Det kan finnas skäl att närmare undersöka konsekvenserna av det distribuerade ansvaret mellan myndigheter, arbetsgivare, personal och företag med samhällsviktiga verksamheter i tider av kris, och ansvaret och planeringen för personalens resor i den.

Pandemin är särskilt påfrestande för vårdpersonal som behöver vara på plats på jobbet, och för omsorgspersonal som är i nära kontakt med andra (sköra) människor. Arbets- och tjänstresandet utgör en ytterligare påfrestning för dessa grupper, som i många fall är beroende av kollektivtrafik och har begränsade möjligheter att ändra resvanor. Personalens hem- och familjeförhållanden behöver också beaktas ur smittsynpunkt. De utsatta yrkesgruppernas arbets- och tjänsteresor belyser komplexa frågor såsom jämställdhet och segregation i det svenska samhället.

Bland trafikpersonal har taxiförare<sup>97</sup> haft en svår situation både ekonomiskt och ur smittsynpunkt, och även ombordpersonal i långväga tåg har varit utsatta. Under pandemins fjärde våg har sjukdom och familjekarantän bidragit till svårigheter att upprätthålla utbudet på järnväg, både hos den största operatören SJ och på Trafikverkets trafikledningscentral.<sup>98</sup>

Det finns skillnader i problembilden mellan stad och landsbygd, mellan branscher, mellan arbetsgivare och mellan arbetstagare. Vissa intressenter har inte sett resandet som något problem, vilket kan tyda på att det har funnits en nödvändig flexibilitet där det har behövts. Det

<sup>97</sup> Gäller även färdtjänst och annan upphandlad taxitrafik.

<sup>98</sup> Mossige-Norheim (2021-12-20); Trafikverket (2021-01-28)



är dock möjligt att all problematik inte har fångats upp av vårt urval. Variationen i åtgärder kan också förklaras av gråzoner i ansvarsfördelningen.

Vid upphandlingar behöver myndigheter ställa krav på förmågan att stå emot och hantera eventuella framtida störningar, i synnerhet vid kontrakt med långa löptider som i regional kollektivtrafik. Det återstår att se hur kollektivtrafiken hanterar den ekonomiska chock den utsatts för under pandemin, men utfallet kommer säkerligen att påverka människors möjligheter att resa till arbetet.

Det har funnits outnyttjade och redan upphandlade resurser som skulle kunna utnyttjas mer effektivt för samhällsviktig personal, såsom taxi, hyrbilar, och hotell. De lättnader kring parkering som genomförts har förutsatt egen tillgång till bil. Som alternativ kan elcyklar erbjudas, och i många städer finns det stadscyklar och elskotrar för kortare resor. Vid värre utbrott kanske personal kan utnyttja tomma hotell i närheten av arbetsplatsen, som alternativ till att resa hem varje dag.

Förmåner till arbetstagare ska normalt sett beläggas med skatt, varför det kan vara värdefullt att undersöka om det går att införa mer generella undantag i förmånsbeskattningen i kristider. Naturligtvis behöver det göras konsekvensbeskrivningar av olika scenarier: t.ex. hur många arbetstagare som taxi och hotell kan betjäna, hur många fler bilar som gatunätet kan härbärgera, kostnader för detta, etc.

För att förbättra våra kunskaper om samhällsviktiga resor finns det också behov av resvane-studier med koppling till specifika yrken.



# Referenser

- Afa Försäkring. (2021). *Yrkesförare – allvarliga arbetsskador och långvarig sjukfrånvaro*. Hämtat från [www.afaforsakring.se/nyhetsrum/seminarier/seminarier-2021/yrkesforare--allvarliga-arbets-skador-och-langvarig-sjukfranvaro/](http://www.afaforsakring.se/nyhetsrum/seminarier/seminarier-2021/yrkesforare--allvarliga-arbets-skador-och-langvarig-sjukfranvaro/) 2022-01-18
- Almlöf, E., Rubensson, I., Cebecauer, M., & Jenelius, E. (2021). *Who Continued Traveling by Public Transport During COVID-19? Socioeconomic Factors Explaining Travel Behaviour in Stockholm 2020 Based on Smart Card Data*. doi:<https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3689091>
- Andersson, J. (2020-05-29). *Stockholm kovänder – slopad trängselskatt inte intressant*. Hämtat från Mitti Stockholm: [www.mitti.se/nyheter/stockholm-kovander-slopad-trangselskatt-inte-intressant/lmteCI8650819/](http://www.mitti.se/nyheter/stockholm-kovander-slopad-trangselskatt-inte-intressant/lmteCI8650819/) 2022-01-18
- APCOA Parking. (2021). *Vårdpersonal parkerar gratis med APCOA FLOW*. Hämtat från [www.apcoa.se/service/kundtjanst/gratis-parkering-foer-vaara-vaardhjaeltar/](http://www.apcoa.se/service/kundtjanst/gratis-parkering-foer-vaara-vaardhjaeltar/) 2021-12-22
- Arbetsmiljöverket. (2022-01-03). *Sammanställningar av coronarelaterade anmälningar och ärenden till Arbetsmiljöverket*. Hämtat från [www.av.se/om-oss/press/jobblaterade-coronaanmalningar-2022-01-17](http://www.av.se/om-oss/press/jobblaterade-coronaanmalningar-2022-01-17)
- Bender, G., & Wingborg, M. (2019). *Allt fler otrygga jobb på svensk arbetsmarknad*. Stockholm: Arena Idé. Hämtat från <https://arenaide.se/allt-fler-otrygga-jobb-pa-svensk-arbetsmarknad/> 2022-01-12
- Betänkande 2021/22:SkU2. (u.d.). *Tillfällig skattereduktion för arbetsinkomster för att hantera ökade arbetskostnader till följd av pandemin*. Riksdagen, Skatteutskottet. Hämtat från [www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/tillfallig-skattereduktion-for-arbetsinkomster\\_H901SkU2](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/tillfallig-skattereduktion-for-arbetsinkomster_H901SkU2) 2022-01-18
- Billingsley, S., Brandén, M., Aradhya, S., Drefahl, S., Andersson, G., & Mussino, E. (2021). COVID-19 mortality across occupations and secondary risks for elderly individuals in the household: A population register-based stud. *Scandinavian Journal of Work, Environment & Health*. doi:<https://doi.org/10.5271/sjweh.3992>
- CES. (apr 2020). *Coronapandemin och socioekonomiska skillnader. En prognos om kort- och långsiktiga effekter*. Region Stockholm, Centrum för epidemiologi och samhällsmedicin. Hämtat från [www.ces.regionstockholm.se/var-verksamhet/rapporter-och-faktablad/rapporter-om-covid-19/](http://www.ces.regionstockholm.se/var-verksamhet/rapporter-och-faktablad/rapporter-om-covid-19/) 2022-01-18
- Dahl, A., & Lund, L. (2020-05-06). *Brist på munskydd på flera apotek – trots osäker nytta*. Hämtat från Dagens Nyheter: [www.dn.se/nyheter/sverige/brist-pa-munskydd-pa-flera-apotek-trots-osaker-nytta/](http://www.dn.se/nyheter/sverige/brist-pa-munskydd-pa-flera-apotek-trots-osaker-nytta/)
- Dahlberg, M., Edin, P.-A., Grönqvist, E., Lyhagen, J., Östh, J., Siretskiy, A., & Toger, M. (2020). Effects of the COVID-19 Pandemic on Population Mobility under Mild Policies: Causal Evidence from Sweden. *arXiv preprint*. Hämtat från <https://arxiv.org/abs/2004.09087>
- Delmi. (2021). *Miljonprogram, migranter och utsatthet för covid-19*. Policy Brief 2021:2, Delegationen för Migrationsstudier. Hämtat från [www.delmi.se/publikationer/policy-brief-2021-2-miljonprogram-migranter-och-utsatthet-for-covid-19/](http://www.delmi.se/publikationer/policy-brief-2021-2-miljonprogram-migranter-och-utsatthet-for-covid-19/) 2022-01-18
- Ds. Fi2020/05197. (u.d.). *Tillfällig skattereduktion för arbetsinkomster för att hantera ökade arbetskostnader till följd av pandemin*. Finansdepartementet. Hämtat från [www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2020/12/tillfallig-skattereduktion-for-arbetsinkomster-for-att-hantera-okade-arbetskostnader-till-foljd-av-pandemin/](http://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2020/12/tillfallig-skattereduktion-for-arbetsinkomster-for-att-hantera-okade-arbetskostnader-till-foljd-av-pandemin/) 2022-01-18
- Ds. Fi2021/00799. (u.d.). *Förlängd skatte- och avgiftsfrihet för förmån av fri parkering och gåva till anställda*. Finansdepartementet. Hämtat från [www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2021/02/forlangd-skatte--och-avgiftsfrihet-for-forman-av-fri-parkering-och-gava-till-anstallda/](http://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2021/02/forlangd-skatte--och-avgiftsfrihet-for-forman-av-fri-parkering-och-gava-till-anstallda/) 2022-01-18
- Ds. S2021/01286. (u.d.). *Tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik – ändringar i begränsningsförelörden*. Socialdepartementet. Hämtat från

- www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2021/02/tillfalliga-smittskyddsatgarder-for-langvaga-kollektivtrafik--andringar-i-begransningsforordningen/ 2022-01-18
- Fagerlund, J. (2020-03-24). *Insändare: "Ödesdigert beslut av SL att minska turtätheten"*. Hämtat från Dagens Nyheter: [www.dn.se/asikt/odesdigert-beslut-av-sl-att-minska-turtatheten](http://www.dn.se/asikt/odesdigert-beslut-av-sl-att-minska-turtatheten) 2021-12-22
- Finansdepartementet. (2021-12-07). *Regeringen presenterar åtgärdsplan för införande av fler smittskyddsåtgärder från och med 8 december 2021*. Hämtat från [www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/12/regeringen-presenterar-atgardsplan-for-inforande-av-fler-smittskyddsatgarder-fran-och-med-8-december-2021/](http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/12/regeringen-presenterar-atgardsplan-for-inforande-av-fler-smittskyddsatgarder-fran-och-med-8-december-2021/) 2022-01-19
- Folkhälsomyndigheten. (2020-06-25). *Förekomst av covid-19 i olika yrkesgrupper (delrapport 1) – Bekräftade covid-19 fall i Sverige 13 mars–27 maj 2020*. Hämtat från [www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/f/forekomst-av-covid-19-i-olika-yrkesgrupper/](http://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/f/forekomst-av-covid-19-i-olika-yrkesgrupper/) 2022-01-18
- Folkhälsomyndigheten. (2021-02-11). *Förekomst av covid-19 i olika yrkeskategorier (delrapport 2) – Bekräftade covid-19 fall i Sverige 13 mars–15 december 2020*. Hämtat från [www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/f/forekomst-av-covid-19-i-olika-yrkeskategorier--delrapport-2/](http://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/f/forekomst-av-covid-19-i-olika-yrkeskategorier--delrapport-2/) 2022-01-18
- Färdtjänsten i Region Stockholm. (u.d.). *Frågor och svar om resor*. Hämtat från <https://fardtjansten.regionstockholm.se/sv/info/kundservice/om-corona/fragor-och-svar-om-corona/> 2022-01-20
- Försäkringskassan. (2021a). *Statistik och Analys*. Hämtat från [www.forsakringskassan.se/statistik](http://www.forsakringskassan.se/statistik)
- Hagström, A. (2020-12-30). *Norsk studie: Fler smittade bland de som åker kollektivt*. Hämtat från Göteborgs-Posten: [www.gp.se/nyheter/v%C3%A4rlden/norsk-studie-fler-smittade-bland-de-som-%C3%A5ker-kollektivt-1.39293205](http://www.gp.se/nyheter/v%C3%A4rlden/norsk-studie-fler-smittade-bland-de-som-%C3%A5ker-kollektivt-1.39293205) 2022-01-18
- Heimer, J. (2019-10-14). *Region Uppsala kan begå skattebrott*. Hämtat från Upsala Nya Tidning: <https://unt.se/artikel/wl600vzl> 2022-01-19
- Holm, G. (2020-03-23). *Facket om SL-kaoset: Någon som har tänkt fel*. Hämtat från Expressen: [www.expressen.se/nyheter/coronaviruset/facket-om-sl-kaoset-nagon-som-har-tankt-fel/](http://www.expressen.se/nyheter/coronaviruset/facket-om-sl-kaoset-nagon-som-har-tankt-fel/) 2021-12-22
- HSLF-FS 2020:12. (u.d.). *Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd om allas ansvar att förhindra smitta av covid-19 m.m. (författning upphävd)*. Folkhälsomyndigheten. Hämtat från [www.folkhalsomyndigheten.se/nyheter-och-press/nyhetsarkiv/2020/april/nya-allmanna-rad-hall-avstand-och-ta-personligt-ansvar/](http://www.folkhalsomyndigheten.se/nyheter-och-press/nyhetsarkiv/2020/april/nya-allmanna-rad-hall-avstand-och-ta-personligt-ansvar/) 2022-01-18
- Ihlström, J., & Nuruzzaman, R. (2021). *Resande under covid-19 och blickar mot framtiden. En enkät- och intervjustudie*. VTI Rapport 1080. Hämtat från <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-16126> 2022-01-18
- Infrastrukturdepartementet. (2020-05-06). *Regeringen tryggar samhällsviktigt flyg*. Hämtat från [www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/04/regeringen-tryggar-samhallsviktigt-flyg/](http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/04/regeringen-tryggar-samhallsviktigt-flyg/) 2022-01-18
- Interpellation 2020/21:684. (2021-04-26). *Trängselskatt och smittspridning i kollektivtrafiken*. Till finansminister Magdalena Andersson. Riksdagen. Hämtat från [www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/interpellation/trangselskatt-och-smittspridning-i\\_H810684](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/interpellation/trangselskatt-och-smittspridning-i_H810684) 2022-01-18
- Kadhammar, P. (2005-02-15). *Struntfrågan som blev lag*. Hämtat från Aftonbladet: [www.aftonbladet.se/nyheter/a/zLA5vO/struntfragan-som-blev-lag](http://www.aftonbladet.se/nyheter/a/zLA5vO/struntfragan-som-blev-lag) 2022-01-19
- Kommunal. (2021-06-01). *Facklig framgång: Framdörrarna på bussar stängs*. Hämtat från Svenska Kommunalarbetareförbundet: [www.kommunal.se/nyhet/facklig-framgang-framdorrarna-pa-bussar-stangs](http://www.kommunal.se/nyhet/facklig-framgang-framdorrarna-pa-bussar-stangs)
- Kugelberg, E. (2020-06-29). *Den svenska coronastrategin är till för medelklassen*. Hämtat från Dagens Nyheter: [www.dn.se/ledare/elsa-kugelberg-den-svenska-coronastrategin-ar-till-for-medelklassen/](http://www.dn.se/ledare/elsa-kugelberg-den-svenska-coronastrategin-ar-till-for-medelklassen/) 2022-01-18
- KVD. (2021). *Kvinnor bakom trendbrott för begagnade bilar*. Hämtat från KVD: [www.kvd.se/nyheter/kvinnor-bakom-trendbrott-for-begagnade-bilar](http://www.kvd.se/nyheter/kvinnor-bakom-trendbrott-for-begagnade-bilar) 2021-12-22

- Lager, A., Bartelink, V., Gebreslassie, M., Zhou, M., Hergens, M., Nederby Öhd, J., . . . de Leon, A. (2021). *Covid-19 i Stockholms län till och med mars 2021 – sociodemografiska faktorer på individ- och områdesnivå*. Rapport 2021:6, Region Stockholm, Centrum för epidemiologi och samhällsmedicin. Hämtat från [www.ces.regionstockholm.se/var-verksamhet/rapporter-och-faktablad/rapporter-om-covid-19/](http://www.ces.regionstockholm.se/var-verksamhet/rapporter-och-faktablad/rapporter-om-covid-19/) 2022-01-18
- Lewin, C., Gustafsson, S., & Nyberg, J. (2006). *Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö*. VTI rapport 546. Hämtat från <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-6403>
- Lindholm, S. (2020-11-19). *Väntan på jobb-sms styr hennes liv*. Hämtat från Kommunalarbetaren: <https://ka.se/2020/11/19/vantan-pa-jobb-sms-styr-hennes-liv/> 2022-01-18
- LO. (2021-03-03). *DN Debatt. "Kvinnor i LO-yrken hårt drabbade av pandemin"*. Hämtat från Dagens Nyheter: [www.dn.se/debatt/kvinnor-i-lo-yrken-hart-drabbade-av-pandemin/](http://www.dn.se/debatt/kvinnor-i-lo-yrken-hart-drabbade-av-pandemin/) 2022-01-20
- Länstrafiken Örebro. (2021-09-02). *Barriärskydd stoppar framsättesplacering vid resor med Serviceresor*. Hämtat från <https://via.tt.se/pressmeddelande/barriarskydd-stoppar-framsatesplacering-vid-resor-med-serviceresor?publisherId=3235656&releaseld=3305360> 2022-01-20
- Mossige-Norheim, T. (2021-12-20). *SJ ställer in 30 avgångar per dag*. Hämtat från Expressen: [www.expressen.se/nyheter/just-nu-sj-staller-in--30-avgangar-per-dag/](http://www.expressen.se/nyheter/just-nu-sj-staller-in--30-avgangar-per-dag/) 2022-01-31
- MSB. (2021a). *Identifiering av samhällsviktig verksamhet: metod*. MSB1408. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Hämtat från [www.msb.se/sv/publikationer/vagledning-for-identifiering-av-samhallsviktig-verksamhet2/](http://www.msb.se/sv/publikationer/vagledning-for-identifiering-av-samhallsviktig-verksamhet2/) 2022-01-18
- MSB. (2021b). *Introduktion till samhällsviktig verksamhet*. Bildspel, MSB1515. Hämtat från [www.msb.se/sv/publikationer/introduktion-till-samhallsviktig-verksamhet/](http://www.msb.se/sv/publikationer/introduktion-till-samhallsviktig-verksamhet/) 2022-01-18
- MSB. (2021c). *Kontinuitetshantering*. Hämtat från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap: [www.msb.se/kontinuitetshantering](http://www.msb.se/kontinuitetshantering) 2022-01-18
- MSB. (2021d). *Vad är samhällsviktig verksamhet?* Hämtat från [www.msb.se/sv/amnesomraden/krisberedskap--civilt-forsvar/samhallsviktig-verksamhet/vad-ar-samhallsviktig-verksamhet/](http://www.msb.se/sv/amnesomraden/krisberedskap--civilt-forsvar/samhallsviktig-verksamhet/vad-ar-samhallsviktig-verksamhet/) den 22 12 2021
- MSBFS 2020:3. (2020-03-26). *Föreskrift om omsorg för barn med vårdnadshavare i samhällsviktig verksamhet*. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Hämtat från [www.msb.se/sv/regler/gallande-regler/krisberedskap-och-informationssakerhet/msbfs-20203/](http://www.msb.se/sv/regler/gallande-regler/krisberedskap-och-informationssakerhet/msbfs-20203/)
- MSBFS 2020:4. (2020-03-26). *Allmänna råd om omsorg för barn med vårdnadshavare i samhällsviktig verksamhet*. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Hämtat från [www.msb.se/sv/regler/gallande-regler/krisberedskap-och-informationssakerhet/20204/](http://www.msb.se/sv/regler/gallande-regler/krisberedskap-och-informationssakerhet/20204/)
- Olsson, L. (2020-04-02). *SD vill ha paus för trängselskatten*. Hämtat från Sveriges Radio: <https://sverigesradio.se/artikel/7444586> 2022-01-18
- Olsson, P. (2021-07-16). *Stockholm: Stängs bussarnas framdörrar igen?* Hämtat från Offensiv: [www.socialisterna.org/stockholm-stangs-bussarnas-framdorrrar-igen/](http://www.socialisterna.org/stockholm-stangs-bussarnas-framdorrrar-igen/) 2022-01-18
- Regeringsbeslut I2021/01464. (2021-05-17). Uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser fortsatt ska vara temporära beredskapsflygplatser. Hämtat från [www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2021/05/uppdrag-att-forhandla-och-inga-overenskommelser-om-att-flygplatser-fortsatt-ska-vara-temporara-beredskapsflygplatser/](http://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2021/05/uppdrag-att-forhandla-och-inga-overenskommelser-om-att-flygplatser-fortsatt-ska-vara-temporara-beredskapsflygplatser/) 2022-01-18
- Region Gotland. (2021-07-14). *Restriktioner i färdtjänst och sjukresor*. Hämtat från [www.gotland.se/111552](http://www.gotland.se/111552) 2022-01-20
- Region Skåne. (2021-02-03). *Ny tjänst visar lediga platser*. Hämtat från [www.skanetrafiken.se/nyhetsarkiv/lediga-platser-tjanst/](http://www.skanetrafiken.se/nyhetsarkiv/lediga-platser-tjanst/) 2022-01-20
- Region Skåne. (aug 2020). *Skåneanalysen: Hur många kan potentiellt jobba på distans?* Hämtat från <https://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/skaneanalysen-hur-manga-kan-potentiellt-jobba-pa-distans/> 2022-01-18
- Region Stockholm. (2020). *Stockholmsregionens utveckling i spåren av Covid-19. Risker och möjligheter för länets näringsliv, kompetensförsörjning och trafikmönster*. TRN 2020–

- 0148, Tillväxt- och regionplanenämnden. Hämtat från [www.regionstockholm.se/globalassets/5.-politik/politiska-organ/tillvaxt-och-regionplanenamnden/2020/2020-12-14/18.-trn-2020-0148-en-framtidsanalys.pdf](http://www.regionstockholm.se/globalassets/5.-politik/politiska-organ/tillvaxt-och-regionplanenamnden/2020/2020-12-14/18.-trn-2020-0148-en-framtidsanalys.pdf)
- Retriever. (2021). *Mediearkivet*. Hämtat från [www.retrievergroup.com/sv/product-mediearkivet](http://www.retrievergroup.com/sv/product-mediearkivet) 2021-10-05
- Rogberg, S. (2020-05-08). *1000 allvarliga coronatillbud – flera inom Sekos branscher*. Hämtat från Sekotidningen: <https://sekotidningen.se/nyhet/1000-allvarliga-coronatillbud-flera-inom-sekos-branscher/> 2021-12-22
- Rogvall, F., Ekström, A., & Mossige-Norheim, T. (2020-03-24). *Nytt trängselkaos i Stockholmstrafiken*. Hämtat från Expressen: [www.expressen.se/nyheter/efter-kaoset-trangt-pa-sl-buss-pa-nytt/](http://www.expressen.se/nyheter/efter-kaoset-trangt-pa-sl-buss-pa-nytt/) 2022-01-18
- Rosén, H., & Olsson, H. (2020-03-17). *Så förbereder regeringen för att stänga alla skolor*. Hämtat från Dagens Nyheter: [www.dn.se/nyheter/sverige/sa-forbereder-regeringen-for-att-stanga-alla-skolor/](http://www.dn.se/nyheter/sverige/sa-forbereder-regeringen-for-att-stanga-alla-skolor/) 2022-01-18
- Sadikovic, A. (2020-07-20). *Trängsel i kollektivtrafiken i de flesta regioner*. Hämtat från Sveriges Radio: <https://sverigesradio.se/artikel/7517310> 2022-01-18
- Samverkan Stockholmsregionen. (2021). *Regional inriktning – åtgärder för minskad trängsel i kollektivtrafiken 2020-21*.
- Sandén, T. (2020-07-01). *Pausad trängselskatt i juli*. Hämtat från Göteborgs-Posten: [www.gp.se/ekonomi/pausad-tr%C3%A4ngselskatt-i-juli-1.30633140](http://www.gp.se/ekonomi/pausad-tr%C3%A4ngselskatt-i-juli-1.30633140) 2022-01-18
- SCB. (2021). *Arbetskraftsundersökningar (AKU)*. Hämtat från [www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/arbetskraftsundersokningar/arbetskraftsundersokningarna-aku/](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/arbetskraftsundersokningar/arbetskraftsundersokningarna-aku/)
- SCB. (2021). *Lönesök*. Hämtat från Statistiska centralbyrån: [www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/lonesok/](http://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/lonesok/) 2022-01-12
- SCB. (2021-03-04). *30 vanligaste yrkena*. Hämtat från Statistiska centralbyrån: [www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/yrkesregistret-med-yrkesstatistik/pong/tabell-och-diagram/30-vanligaste-yrkena/](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/yrkesregistret-med-yrkesstatistik/pong/tabell-och-diagram/30-vanligaste-yrkena/)
- SCB. (2021-09-28). *Ny statistik: Så många har jobbat hemifrån under pandemin*. Hämtat från Statistiska centralbyrån: [www.scb.se/pressmeddelande/ny-statistik-sa-manga-har-jobbat-hemifran-under-pandemin/](http://www.scb.se/pressmeddelande/ny-statistik-sa-manga-har-jobbat-hemifran-under-pandemin/) 2022-01-18
- SCB. (2021-10-13). *Medellöner i Sverige*. Hämtat från Statistiska centralbyrån: [www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/utbildning-jobb-och-pengar/medelloner-i-sverige/](http://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/utbildning-jobb-och-pengar/medelloner-i-sverige/)
- SFS 1977:1160. (u.d.). *Arbetsmiljölagen (AML)*. Hämtat från [www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/arbetsmiljolag-19771160\\_sfs-1977-1160](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/arbetsmiljolag-19771160_sfs-1977-1160) 2022-01-18
- SFS 2020:115. (u.d.). *Förordning om utbildning på skolområdet och annan pedagogisk verksamhet vid spridning av viss smitta*. Utbildningsdepartementet. Hämtat från [www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2020115-om-utbildning-i-vissa\\_sfs-2020-115\\_t.o.m.SFS-2021-810](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2020115-om-utbildning-i-vissa_sfs-2020-115_t.o.m.SFS-2021-810)
- Silverberg, J. (2018-10-23). *MSB: "Vi följer bara skattelagstiftningen"*. Hämtat från Aftonbladet: [www.aftonbladet.se/nyheter/a/wE2n8G/msb-vi-foljer-bara-skattelagstiftningen](http://www.aftonbladet.se/nyheter/a/wE2n8G/msb-vi-foljer-bara-skattelagstiftningen) 2022-01-18
- SKR. (2019). *Peaktider i kollektivtrafiken*. Sveriges kommuner och regioner. Hämtat från <https://webbutik.skr.se/sv/artiklar/peaktider-i-kollektivtrafiken.html> 2022-01-18
- SKR. (2020). *Hemställen om tillfällig utökning av färdtjänstlagen samt om ensamåkning i färdtjänst och vid sjukresa, Dnr 20/00474*.
- Skriftlig fråga 2020/21:532. (2020-11-17). *Trängselavgift under coronapandemin*. Fråga till finansminister Magdalena Andersson. Riksdagen. Hämtat från [www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/skriftlig-fraga/trangselavgift-under-coronapandemin\\_H811532](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/skriftlig-fraga/trangselavgift-under-coronapandemin_H811532) 2022-01-18
- SOU 2021:89. (u.d.). *Sverige under pandemin Volym 1 och 2*. Socialdepartementet. Hämtat från [www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2021/10/sou-202189/](http://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2021/10/sou-202189/)
- Stanfors, M. (2020-04-19). *Opinion. "Förhoppningsvis går vård- och omsorgssektorn starkt ur covid-19-krisen. Personalen måste få de arbetsvillkor de förtjänar."*. Hämtat från

- Sydsvenskan: [www.sydsvenskan.se/2020-04-19/forhoppningsvis-gar-vard--och-omsorgssektorn-starkt-ur-covid-19-krisen-personalen-maste-fa-de-arbetsvillkor-de-fortjanar](http://www.sydsvenskan.se/2020-04-19/forhoppningsvis-gar-vard--och-omsorgssektorn-starkt-ur-covid-19-krisen-personalen-maste-fa-de-arbetsvillkor-de-fortjanar) 2022-01-18
- Stebbins, R. A. (2001). *Exploratory Research in the Social Sciences*. Sage.
- Steriu, M. (2021-12-20). *COVID-19 Impact on public transport ridership*. UITP, Presentation vid K2-seminariet Rådslaget. Hämtat från [www.radslaget.se/tidigare-event](http://www.radslaget.se/tidigare-event) 2022-01-19
- Stockholms stad. (2020-10-28). *Svår tid i äldreomsorgen förvärrades av motstridiga riktlinjer*. Hämtat från <https://start.stockholm/aktuellt/nyheter/2020/10/svar-tid-i-aldreomsorgen-forvarrades-av-motstridiga-riktlinjer/> 2022-01-20
- Stockholms stad. (2021-12-17). *Ansök om dispens för vårdpersonal*. Hämtat från <https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/parkering/ansok-om-dispens-for-vardpersonal/> 2022-01-18
- Suhonen, D., Therborn, G., Weithz, J., & flera. (2021-01-23). *DN Debatt. "Ojämligheten fördjupas i det svenska klassamhället"*. Hämtat från Dagens Nyheter: [www.dn.se/debatt/ojamlikheten-fordjupas-i-det-svenska-klassamhallet/](http://www.dn.se/debatt/ojamlikheten-fordjupas-i-det-svenska-klassamhallet/) 2021-12-22
- Sundström, A. (2003-05-06). *Fri p-plats kan bli dyr*. Hämtat från Dagens Nyheter: [www.dn.se/sthlm/fri-p-plats-kan-bli-dyr/](http://www.dn.se/sthlm/fri-p-plats-kan-bli-dyr/)
- Svensk Kollektivtrafik. (2021). *Kollektivtrafikbarometern - Tema 2020 - Coronapandemin*. Hämtat från [www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-temarapport-coronapandemin-2020.pdf](http://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-temarapport-coronapandemin-2020.pdf) 2022-01-18
- Tejre, S. (2020-06-02). *Fri parkering för vårdpersonal på sjukhusområdet*. Hämtat från Västerås Tidning: [www.vasterastidning.se/vasteras/fri-parkering-for-vardpersonal-pa-sjukhusområdet/reptfb!3yAAMYhbjs0IKY31zsoAA/](http://www.vasterastidning.se/vasteras/fri-parkering-for-vardpersonal-pa-sjukhusområdet/reptfb!3yAAMYhbjs0IKY31zsoAA/) 2021-12-22
- Tillväxtverket. (2021-12-02). *Regionala indelningar: Städer och landsbygder*. Hämtat från <https://tillvaxtverket.se/statistik/regional-utveckling/regionala-indelningar/stader-och-landsbygder.html> 2022-01-18
- Trafikanalys. (2020a). *Förvärvsarbetande och deras arbetsresor*. PM 2020:6. Hämtat från [www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/forvarvsarbetande-och-deras-arbetsresor-9910/](http://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/forvarvsarbetande-och-deras-arbetsresor-9910/) 2022-01-18
- Trafikanalys. (2020b). *Vägfordonstflottans utveckling till år 2030*. PM 2020:7. Hämtat från [www.trafa.se/vagtrafik/sa-utvecklas-flottan-av-vagfordon-till-ar-2030-9684/](http://www.trafa.se/vagtrafik/sa-utvecklas-flottan-av-vagfordon-till-ar-2030-9684/) 2022-01-18
- Trafikanalys. (2020c). *Resmönster under coronapandemins första halvår*. Rapport 2020:13. Hämtat från [www.trafa.se/kommunikationsvanor/resmonster-under-coronapandemins-forsta-halvar-11832/](http://www.trafa.se/kommunikationsvanor/resmonster-under-coronapandemins-forsta-halvar-11832/) 2022-01-18
- Trafikanalys. (2022). *Resmönster under coronapandemin 2020–2021*. Rapport 2022:5. Hämtat från [www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/projekt-om-corona-och-transporter-10591/](http://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/projekt-om-corona-och-transporter-10591/)
- Trafikverket. (2021-11-11). *Fortsatt viktigt med beredskapsflygplatser*. Hämtat från [www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2021-11/fortsatt-viktigt-med-beredskapsflygplatser/](http://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2021-11/fortsatt-viktigt-med-beredskapsflygplatser/) 2021-12-22
- Trafikverket. (2022-01-28). *Tåg ställs in i Stockholm - stort sjukdomsbortfall*. Hämtat från [www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2022-01/tag-stalls-in-i-stockholm--stort-sjukdomsbortfall/](http://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2022-01/tag-stalls-in-i-stockholm--stort-sjukdomsbortfall/) 2022-01-31
- Transportstyrelsen. (2020-03-26). *Transportstyrelsen beslutar om undantag från förordningen om kör- och vilotider med anledning av covid-19 pandemin*. Hämtat från <https://transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2020/transportstyrelsen-beslutar-om-undantag-fran-forordningen-om-kor--och-vilotider-med-anledning-av-covid-19-pandemin/> 2021-12-22
- Transportstyrelsen. (2020-06-22). *Transportstyrelsen återupptar fakturautskick*. Hämtat från <https://transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2020/transportstyrelsen-aterupptar-fakturautskick/> 2021-12-22
- Transportstyrelsen. (2021-01-28). *Undantag från krav på yrkeskompetensbevis*. Hämtat från [www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Gods-och-buss/Yrkesforarkompetens/Undantag/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Gods-och-buss/Yrkesforarkompetens/Undantag/) 2021-12-22

- Transportstyrelsen. (2021-08-04). *Ingen förlängd inställelsetid för kontrollbesiktning*. Hämtat från [www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/fordonsbesiktning/forlangd-installelsetid-for-kontrollbesiktning/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/fordonsbesiktning/forlangd-installelsetid-for-kontrollbesiktning/) 2021-12-22
- TT. (2020-09-20). *Stängda framdörrar på bussar i ett år till*. Hämtat från Aftonbladet: [www.aftonbladet.se/nyheter/a/Vqb4x4/stangda-framdorrrar-pa-bussar-i-ett-ar-till-2022-01-18](http://www.aftonbladet.se/nyheter/a/Vqb4x4/stangda-framdorrrar-pa-bussar-i-ett-ar-till-2022-01-18)
- Upphandlingsmyndigheten. (2021). *Upphandla till samhällsviktig verksamhet*. Hämtat från [www.upphandlingsmyndigheten.se/upphandla-till-samhallsviktig-verksamhet/](http://www.upphandlingsmyndigheten.se/upphandla-till-samhallsviktig-verksamhet/) 2021-12-22
- Värmlandstrafik. (2021-01-07). *Start för munskydd i trafiken*. Hämtat från [www.varmlandstrafik.se/start-for-munskydd-i-trafiken/](http://www.varmlandstrafik.se/start-for-munskydd-i-trafiken/) 2022-01-04
- Västra Götalandsregionen. (2021-12-07). *Kostnadsfri parkering för personal vid sjukhus i Västra Götalandsregionen*. Hämtat från [www.vgregion.se/aktuellt/nyhetslista/kostnadsfri-parkering-for-personal-vid-sjukhus-i-vastra-gotalandsregionen/](http://www.vgregion.se/aktuellt/nyhetslista/kostnadsfri-parkering-for-personal-vid-sjukhus-i-vastra-gotalandsregionen/) 2022-01-18
- Wendt, C. (2003-03-07). *P-skatt lösning på trafikchaos*. Hämtat från Svenska Dagbladet: [www.svd.se/p-skatt-losning-pa-trafikchaos](http://www.svd.se/p-skatt-losning-pa-trafikchaos) 2022-01-19
- WSP. (2021). *Global ingredients of the post-pandemic recovery recipe for public transportation*. Hämtat från [www.wsp.com/sv-SE/nyheter/2021/vi-kan-behova-vanja-oss-med-nya-inslag-i-kollektivtrafiken](http://www.wsp.com/sv-SE/nyheter/2021/vi-kan-behova-vanja-oss-med-nya-inslag-i-kollektivtrafiken)
- Zetterblom, M. (2021-01-07). *Munskydd på väg till jobbet – detta gäller*. Hämtat från Arbetsliv: [www2.prevent.se/arbetsliv/ovrigt/20202/munskydd-pa-vag-till-jobbet--detta-galler/](http://www2.prevent.se/arbetsliv/ovrigt/20202/munskydd-pa-vag-till-jobbet--detta-galler/) 2022-01-18



# Bilaga – Intervjuguide

Vi har genomfört intervjuer och möten med nyckelpersoner inom statliga myndigheter, regioner, kommuner, arbetsgivare, branschorganisationer och olika fackförbund. Urvalet (se listan nedan) avser att återspegla en stor bredd av aktörer som ger insikt i samhällsviktiga resor och hur de har, eller borde ha, hanterats under pandemin.

I de flesta fall har vi genomfört semistrukturerade intervjuer som vi har valt att anonymisera för att ge mer utrymme för att diskutera olika åsikter och perspektiv. I vissa fall har vi haft möten för att få indata som vi sedan har använt för att tolka resultat och kontextualisera resultatbeskrivningen. Vi har utgått från ett antal förbestämda teman och frågor (se intervjuguide nedan) i våra samtal.

## *Urval*

Vi har genomfört intervjuer och möten med följande aktörer. Vissa aktörer har behandlats anonymt för att tillåta personen att uttrycka sig kring känsliga frågor.

- Fyra branschorganisationer inom transport och trafik
- Tio representanter från fyra olika regioner som jobbar med vård eller trafik.
- Fem statliga myndigheter
- Två fackförbund
- Ett transportföretag
- En aktör inom privatvården som har samlat in upplevelser från olika enheter runt om i landet.
- Fem kommuner
- En arbetsgivarorganisation

## *Intervjuguide*

Vi har utgått från följande teman och frågor under intervjuer och möten.

- Spontana tankar
  - Vad kommer upp i dina tankar när du tänker på "samhällsviktiga resor" – resor till arbete och resor i tjänsten för samhällsviktig personal?
  - Vilka yrkesgrupper rör problematiken kring samhällsviktiga resor?
- Det som har skett
  - I vilken mån har det varit ett tema inom ert arbete?
  - På vilket sätt är samhällsviktiga resor ett tema i din organisations verksamhet?
  - Vad har samverkan och samordning spelat för roller?

- Utblick mot framtiden
  - Vilka lärdomar kan dras?
  - Vilka faktorer eller förutsättningar skulle underlätta för er i en krissituation?

## Bilaga – Åtgärder

I tabellen ges en översikt av genomförda och föreslagna åtgärder som vi har identifierat i utredningen. Vi skiljer mellan *direkta* åtgärder, riktade mot yrkesgrupper inom samhällsviktig verksamhet, och *indirekta* åtgärder, som syftar till att påverka allmänhetens resvanor eller stödja transportbranschen.

Kategori	Åtgärd	Restyp	Åtgärdstyp	Beslutsfattare/källa
Parkering	Tillfällig skattefrihet för förmån av fri och subventionerad parkering i anslutning till arbetsplatsen	Arbetsresa	Direkt	Regeringsbeslut
	Gratis parkering vid sjukhus	Arbetsresa	Direkt	Region Stockholm, Västra Götalandsregionen, Region Västmanland
	Gratis parkering på parkeringsplatser på gatumark	Flera	Direkt	Stockholms Stad
Trafikplikt	Trafikplikt på vissa linjer	Flera	Direkt	Regeringsbeslut
Kör- och vilotider för chaufförer	Lättnader i reglerna för kör- och vilotider	Flera	Indirekt (transportföretag)	Transportstyrelsen
Kommunikation	Reseplanerare med info om trängsel samt alternativa resvägar	Flera	Indirekt	Förslag inom Samverkan Storstockholm
	Skyltning och realtidsinformation	Flera	Indirekt	Region Skåne; Förslag inom Samverkan Storstockholm
Cykel och gång	Utöka cykelparkeringar	Flera	Indirekt	Förslag inom Samverkan Storstockholm
	Ökat (vinter)underhåll på gång- och cykelvägar	Flera	Indirekt	Förslag inom Samverkan Storstockholm
	Köpa in cyklar och regnkläder vid behov	Tjänstresa	Direkt	Örebro Kommun

Kategori	Åtgärd	Restyp	Åtgärdstyp	Beslutsfattare/källa
Leasingbilar	Leasa bilar för hembesök när inte cykel varit möjligt och kollektivtrafik inte har varit ett alternativ	Tjänstere	Direkt	Örebro Kommun
Tjänstebil	Att åka hem med tjänstebilen när man inte har tillgång till bil	Arbetsresa	Direkt	Västerås kommun
	Tillåta användning av tjänstebil i stället för kollektivtrafik	Tjänstere	Direkt	Region Skåne
Differentierade arbetstider	Differentierade arbetstider för att minska trängsel	Flera	Indirekt	Flera
	Differentierade arbetstider för samhällsviktig personal i syfte att minska smittrisk (t.ex. via schemaläggning)	Flera	Direkt	Flera
Handla online (brukare)	Handla mat online med stöd av personal i stället för att man går till mataffären tillsammans med brukaren	Tjänstere	Direkt	Örebro kommun
Samåkning	Tillgodose behovet av samåkning genom intern kommunikation	Arbetsresa	Direkt	Olika arbetsgivare
Övernattning	Använda upphandlade övernattningsmöjligheter för vårdpersonal	Flera	Direkt	Regioner
Långväga kollektivtrafik	Begränsning av passagerarantal i långväga kollektivtrafik	Flera	Indirekt	Regeringsbeslut

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.