

Covid-19-pandemins påverkan på transportmarknaden

© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfart
Väg och järnväg

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2021-355

Författare Henrik Sandén, Jonathan Sundin
Månad År Februari 2021

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

När den här rapporten färdigställs i februari 2021 försöker världen fortfarande hantera verkningarna av ett virus som fick pandemisk spridning för snart ett år sedan. Hur lång tid återhämtningen kommer att ta och hur den kommer att se ut är fortfarande oklart. Nedstängningar av länder och viss verksamhet, krav på social distansering och hygienåtgärder har lett till att resor och transporter har ersatts med distansarbete, e-handel och hemleveranser med en minskad efterfrågan på persontransporter som följd. Det är sannolikt att världen i allmänhet och transportsystemet i synnerhet på sikt kommer att förändras till följd av pandemin.

I den här rapporten lyfter Transportstyrelsen vissa övergripande områden där transportsystemet långsiktigt kan påverkas och förändras av pandemin. Rapporten är ett resultat av ett samarbete mellan myndighetens marknadsövervakande funktioner vid Sjö- och luftfart respektive Väg och järnväg.

Borlänge och Norrköping, februari 2021

Lena Vidin
Sektionschef Strategisk analys

Karin Fransson
Sektionschef Strategisk
utveckling och marknad

Sammanfattning

Covid-19-pandemin har överskuggat stora delar av samhällets utveckling under året och fört med sig allvarliga sociala, ekonomiska och politiska konsekvenser. Ur samhällskriser sägs det att möjligheter till förändring har potential att födas - detta då vi tvingas att tänka till, tänka om och tänka nytt. Därför är det troligt att pandemin, även när den ebbat ut, i viss mån kommer att prägla samhället i allmänhet och transportsystem i synnerhet. Mot bakgrund av detta har Transportstyrelsen sett det som relevant att fråga sig om, hur och i vilken omfattning pandemin kan tänkas att förändra transportsystemet.

I rapporten behandlas dessa frågeställningar utifrån i ett antal trender som präglat transportsystemet det senaste årtiondena. Med utgångspunkt i relevant forskning diskuteras hur dessa trender påverkats av pandemin – har de accelererat, bromsat in eller har de upphört helt? Trenderna vi tittat närmre på är utvecklingen mot ett långsiktigt hållbart transportsystem, ett mer digitaliserat transportsystem samt en ökad andel kollektivt resande. I spåren av pandemin framkommer att arbetet för ett mer hållbart transportsystem får förnyad kraft, att digitaliseringen av transportsystemet accelereras ytterligare, men även att människors minskade benägenhet att resa kollektivt riskerar att bromsa in utvecklingen mot en ökad andel kollektivt resande.

I dagsläget är det vanskligt att spekulera kring i vilken omfattning pandemin kommer att påverka transportsystemet. Det är dock troligt, oavsett hur den framtida smittspridningen ter sig, att man kommer att tala om ett ”före” och ett ”efter” pandemin när det kommer till transportsystemet och dess utveckling.

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
INNEHÅLL	5
1 INLEDNING	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Syfte och frågeställningar	7
1.3 Uppdraget	7
1.4 Metod och avgränsningar	7
1.5 Disposition	8
2 TRANSPORTSYSTEMET FÖRE PANDEMIN	9
2.1 Ökad efterfrågan på transporter	9
2.2 Fler väljer att resa med kollektiva färdmedel	10
3 TRANSPORTSYSTEMET UNDER PANDEMIN	13
3.1 Trafikutveckling under 2020.....	13
3.1.1 Järnväg.....	13
3.1.2 Väg	16
3.1.3 Luftfart	18
3.1.4 Sjöfart	19
3.2 Statsstöd och forskning	20
4 TRANSPORTSYSTEMET EFTER PANDEMIN	22
4.1 Hållbarhet inom transportsystemet växlar upp	22
4.2 Teknikutvecklingen påskyndas ytterligare	24
4.3 Ett nytt sätt att resa?	25
4.3.1 Hur resvanorna ändrats under pandemin	26
4.3.2 Kan de nya resvanorna bestå?	29
5 AVSLUTANDE DISKUSSION	31
5.1 Utplåning eller kreativ förstörelse?	31
5.2 När kommer återhämtningen (om den kommer)?	32
5.3 Ett långsiktigt minskat resande påverkar planering och reglering	33
REFERENSER	34

1 Inledning

Coronapandemin har på kort tid fört med sig allvarliga sociala, ekonomiska och politiska konsekvenser. Pandemins efterverkningar kommer troligen prägla vårt samhälle en lång tid framöver. Större samhällskriser brukar kunna skapa förutsättningar till förändring när samhället i stort och smått tvingas att tänka till, tänka om och tänka nytt. Mot denna bakgrund är det relevant att fråga sig om, hur och i vilken omfattning pandemin kan tänkas att förändra transportsystemet.

1.1 Bakgrund

Under våren 2020 spred sig det nya coronaviruset i snabb takt i stora delar av världen. Ett par månader efter det första fallet bekräftades kunde WHO konstatera en global smittspridning varpå covid-19 definierades som en pandemi. I hopp om att begränsa smittspridningen infördes en rad olika restriktioner, bland annat stängda gränser, förbud mot vissa verksamheter och mot större offentliga sammankomster. I Sverige gav Folkhälsomyndigheten bland annat rekommendationer om att människor ska begränsa sina sociala kontakter, exempelvis genom distansarbete, och personer i riskgrupper uppmanades att stanna hemma. I skrivande stund har snart ett år passerat sedan det första fallet av covid-19 bekräftades i Sverige. Sedan dess har över en halv miljon bekräftats smittade, varav cirka 10 000 har avlidit till följd av sjukdomen.¹ På global nivå fortsätter de dagliga dödsfallen att stiga.

Vid sidan om att orsaka mänskligt lidande har pandemin medfört allvarliga ekonomiska konsekvenser. På grund av de restriktioner som infördes, men även människors rädsla att smittas, drabbades den globala ekonomin av en kraftig nedgång i efterfrågan. Detta medförde att företag gick omkull, människor blev uppsagda från sina jobb och att konjunkturen föll.² Pandemin är en hälsokris, men även en ekonomisk kris.

En marknad som varit särskilt ansatt är den för persontransporter. När det inte längre finns aktiviteter att resa till så upphör också efterfrågan på transporten till och från aktiviteten. Därutöver har hemarbete, distansundervisning och hemleveranser i hög utsträckning kommit till att ersätta resor till och från jobb, skola och affären. Samtidigt som restriktioner har ansetts nödvändiga för att begränsa smittspridningen har de även bidragit till att stora delar av efterfrågan på resor och transporter utraderats.

I spåren av pandemin har människor tvingats ändra sina beteende. Enligt Folkhälsomyndigheten är det sannolikt att vissa av dagens restriktioner

¹ Folkhälsomyndigheten Bekräftade fall i Sverige – daglig uppdatering www.folkhalsomyndigheten.se/smittskyddsbereidskap/utbrott/aktuella-utbrott/covid-19/statistik-och-analyser/bekraftade-fall-i-sverige/Hämtad 11 januari 2021

² Konjunkturinstitutet 2020 Konjunkturläget december 2020

kommer att ligga kvar en lång tid framöver.³ Därför är det troligt att människors beteenden kommer att anpassas även framöver. Även om det är svårt att bedöma i vilken omfattning beteendeförändringarna består är det sannolikt att vi får ett ”före” och ett ”efter” pandemin att förhålla oss till.

1.2 Syfte och frågeställningar

I rapporten diskuteras pandemins påverkan på persontransportsystemet. I föreliggande situation är traditionella trendanalyser av begränsat värde. Det är sannolikt att vissa trender accelererar till följd av pandemin, medan andra bromsar in.

Syftet med rapporten är att ge en trafikslagsövergripande analys av hur persontransportsystemet påverkats av pandemins följder och hur detta kan komma att forma framtidens persontransporter. Frågeställningarna är följande:

- Hur utvecklades marknaden för persontransporter före pandemin?
- På vilket sätt och i vilken omfattningen har pandemin och dess följdeffekter påverkat persontransportsystemet under 2020?
- Hur kan pandemin komma att omforma marknaden för persontransporter framöver?

1.3 Uppdraget

Transportstyrelsen verkar för att de transportpolitiska målen nås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Vidare har Transportstyrelsen enligt instruktionen ansvar för frågor som berör villkoren för marknadstillträde, konkurrens och transportköpare inom de olika transportmarknaderna.⁴ Myndighetens marknadsövervakning svarar mot denna uppgift. Föreliggande rapport görs inom ramen för myndighetens marknadsövervakningsuppdrag. Utredningen är ett samarbete mellan marknadsövervakningsfunktionerna på avdelningarna för Sjö och luftfart samt Väg och järnväg.

1.4 Metod och avgränsningar

Rapporten baseras i huvudsak på litteraturstudier av rapporter och artiklar. Författare till dessa är såväl offentliga aktörer som bransch och media. Fördjupande statistik har hämtats från Transportstyrelsens egna databaser, andra myndigheter eller branschorganisationer.

³ Dagens Industri Folkhälsomyndigheten: Vi får leva pandemin flera år till www.di.se/nyheter/folkhalsomyndigheten-vi-far-leva-pandemin-i-flera-ar-till/ Hämtad 23 november 2020

⁴ Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

Rapporten har framställts efter följande avgränsningar:

- I analysen läggs fokus på persontransporter. Följderna av pandemin har framförallt inneburit påverkan på persontransporter, medan godstransporter har påverkats i mindre omfattning.
- Utredningen innehåller inte några djupgående analyser för enskilda trafikslag. Istället läggs fokus på den totala påverkan på persontransportmarknaden. Transportstyrelsens trafikslagsvisa analyser står att finna på myndighetens hemsida.

1.5 Disposition

I rapporten har vi utgått från tre faser: *före*, *under* och *efter* pandemin. I kapitel 2 ges en övergripande beskrivning av transportsystemet, så som det utvecklades före pandemin. I kapitel 3 beskrivs hur transportsystemet utvecklats under pandemin. I det efterföljande kapitel 4 avhandlas hur transportsystemet kan komma att påverkas på sikt. Slutligen i kapitel 5 knyts rapportens tidigare kapitel samman i en diskussion om morgondagens transportsystem.

2 Transportsystemet före pandemin

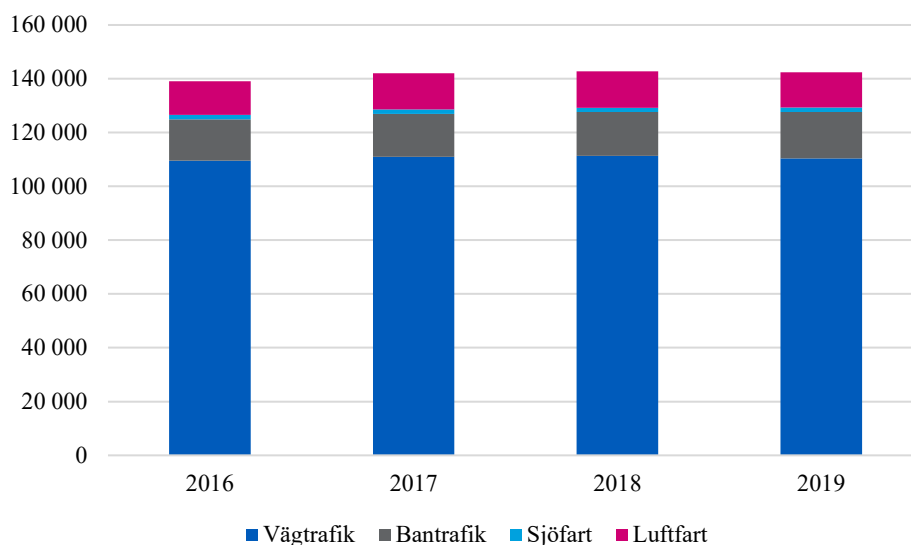
För att bättre förstå var vi befinner oss är det nödvändigt att blicka tillbaka på hur transportmarknaderna såg ut innan pandemin blev påtaglig för Sverige och världen.

Transportsystemet före pandemin brottades med trängsel i vissa trafiksektorer, allmän miljö- och klimatpåverkan men lovade också framtida effektiviseringar genom teknikutveckling. Som helhet såg efterfrågan på transporter ut att öka framöver, vilket avspeglades i ett flertal prognoser och bedömningar.

2.1 Ökad efterfrågan på transporter

Figuren nedan visar utvecklingen av efterfrågan på persontransporter, mätt som transportarbete, mellan 2016 och 2019. Värt att nämna är att vägtrafik utgörs av personbil, buss, MC, cykel, moped samt gång och att bantrafik utgörs av järnväg, tunnelbana samt spårväg.

Figur 1: Transportarbete per trafikslag 2016-2019



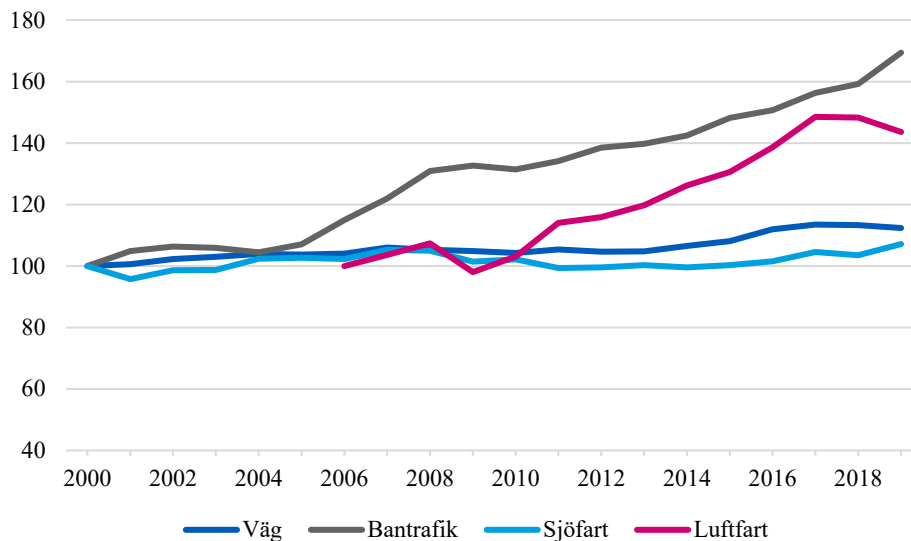
Källa: Trafikanalys

2019 uppgick det sammanlagda transportarbetet till 142 miljarder personkilometer. Formulrat med andra ord innebär det att varje invånare i genomsnitt reste cirka 1 380 mil, varav 910 mil med bil, 140 mil med tåg och 130 mil med flyg. De senaste åren har transportarbetet befunnit sig på relativt konstanta nivåer. Mellan 2016 och 2019 skedde en ökning med knappa två procent. Då befolkningen ökade mer än så under samma period har transportarbetet per invånare har minskat. Av figuren framgår att majoriteten av transportarbetet utfördes på väg. 2019 stod vägtrafiken för 78

procent av det sammanlagda transportarbetet. I övrigt stod järnvägen för 11 procent, luftfarten för nio procent och sjöfarten för 0,1 procent. Vidare framgår att fördelningen mellan trafikslagen inte förändrats mer än marginellt de senaste fyra åren.

För att tydliggöra den relativa utvecklingen mellan trafikslagen visas nedan den indexerade utvecklingen av transportarbetet.

Figur 2: Indexerad utveckling av transportarbete per trafikslag, 2000-2019



Källa: Trafikanalys

Av figuren framgår att transportarbetet ökat inom samtliga trafikslag. Sedan 2000 har bantrafiken ökat med 70 procent, luftfarten med 40 procent, vägtrafiken med 12 procent och sjöfarten med 7 procent. För luftfarten finns enbart siffror från och med 2006. Ifall vi jämför trafikslagets utveckling sedan dess observeras att luftfart och bantrafik har en likartad tillväxttakt. Värt att nämna är att invånarantalet ökat snabbare än transportarbetet på såväl väg som sjöfart varför efterfrågan på vägtrafik och sjöfart räknat per invånare minskat sedan 2000. Med utgångspunkt i siffrorna ovan tycks transportmarknaden de senaste två decennierna utmärkas av ett ökat resande i allmänhet och ett ökat flyg- och tågresande i synnerhet. Samtidigt har vägtrafiken nästintill stagnerat, vilket lett till att andelen av det sammanlagda transportarbetet som utförs på väg minskat jämfört med övriga trafikslag.

2.2 Fler väljer att resa med kollektiva färdmedel

Bantrafiken drivs främst av en tilltagande efterfrågan på inhemska järnvägsresor, och då i synnerhet regionala resor. Sedan 2000 har den regionala tågtrafiken ökat med cirka 150 procent. Den stora ökningen kan bland annat förklaras av att investeringar i infrastruktur och snabbare tåg skapat bättre

förutsättningar för arbetspendling. Inom den långväga trafiken uppgår motsvarande utveckling till 35 procent. Detta har medfört att andelen av järnvägstrafiken som utgörs av regionaltrafik ökat från 37 procent till 52 procent. Över tid tycks resandet på järnväg således ha ändrat karaktär: från att främst utgöras av långväga trafik till att i allt större utsträckning utgöras av regionaltrafik.

Den ökning som observeras på vägsidan följer framförallt av att personbilstrafiken tilltagit, men även busstrafiken har bidragit till utvecklingen. Relativt sett har kategorierna MC, gång och cykel ökat kraftigt, men då tillväxten skett från låga nivåer får det marginell inverkan på helheten. Sett per invånare har dock personbilstrafiken minskat över tid. Mellan 2000 och 2019 har personbilstrafiken per invånare minskat med cirka fyra procent. Med tanke på att majoriteten av transportarbetet på väg produceras av personbilstrafiken har det medfört att vägtrafiken per invånare minskat.

I slutet av 2019 spådde den internationella flygbolagsorganisationen IATA en tillväxt på 4,1 procent i den globala efterfrågan på flygtrafik under 2020 och att flygplansflottan kommer att växa med 5,5 procent.⁵ I Sverige drivs utvecklingen av efterfrågan på flygresor av ett ökat resande till och från utlandet. Sedan 2000 har inrikesflyget minskat med åtta procent medan utrikesflyget nästintill har dubblats. Mellan 2018 och 2019 har det emellertid skett en nedgång även i utrikesresor. Det finns ett flertal möjliga förklaringar till detta. Dels kan nedgången vara kopplat till den konjunkturförsvagning som under 2019 blev allt tydligare, dels en ökad medvetenhet bland resenärer om flygets negativa inverkan på klimatet. Därtill har en skatt på flygresor införts, som sannolikt bidragit till att efterfrågan minskat. Enligt en uppskattning av Järnvägsgruppen på KTH har flygskatten bidragit till att flygresandet minskat med 0,9 procent.⁶

Före 2020 hade rederierna skäl att se på framtiden med tillförsikt. Den internationella turismen växte med 4 procent och prognoser gav vid handen att tillväxten skulle bli lika stark under 2020, trots brexit, sociala och geopolitiska spänningar och stapplande konjunktur.⁷ Den globala kryssningsmarknaden var den snabbast växande sektorn inom reseindustrin med en efterfrågan som de senaste fem åren ökat med 20,5 procent.⁸ 2019 innebar kryssningsrekord i Stockholm, med en stadig tillväxt av såväl antal anlöp som antal passagerare.⁹ I Sverige uppgick det totala antalet avgående och

⁵ IATA 2020 Economic Performance of the Airline Industri

⁶ Transportstyrelsen 2021 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2020 (kommande publikation).

⁷ Tohology Global travel numbers 2020: UNWTO recorded 1.5 billion international tourist arrivals in 2019 www.tohology.com/en/hospitality/industry/international-tourist-arrivals-unwto/ Hämtad 4 december 2020

⁸ KPMG Covid-19 Impacts on global cruise industry home.kpmg/xx/en/blogs/home/posts/2020/07/covid-19-impacts-on-global-cruise-industry.html Hämtad 4 december 2020

⁹ Sjöfartstidningen Kryssningsrekord i Stockholm www.sjofartstidningen.se/kryssningsrekord-i-stockholm-3/ Hämtad 4 december

ankommande passagerare med passagerarfartyg, färjor och kryssningar till 30,5 miljoner under 2019, vilket innebar en ökning med 2 procent från 2018.¹⁰

Sedan 2000 har transportarbetet producerat av sjöfarten ökat med sju procent. Sett per invånare innebär det en minskning med cirka åtta procent. Majoriteten av transportarbetet utgörs av sjöfart till och från utlandet. De senaste fem åren har däremot trafiken inom landet ökat i snabbare takt än utrikestrafiken. Detta är framförallt en följd av kraftigt uppsving av skärgårds- trafik. Medan inrikestrafiken har ökat med 30 procent har utrikestrafiken enbart ökat två procent.

¹⁰ Trafikanalys 2020 Sjötrafik 2019 Statistik 2020:15

3 Transportsystemet under pandemin

Under våren 2020 lamslog det nya coronaviruset stora delar av världen. I hopp om att begränsa smittspridningen vidtogs en rad olika åtgärder. Rekommendationer utfärdades om att medborgare skulle begränsa sina sociala kontakter, exempelvis genom distansarbete. Folkhälsomyndigheten uppmanade också medborgare att inte resa i onödan. Vidare uppmanades de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att arbeta för att trängsel i kollektivtrafiken ska kunna undvikas, exempelvis genom att upprätthålla antalet turer och begränsa antalet passagerare per fordon.¹¹

3.1 Trafikutveckling under 2020

Pandemin har överskuggat praktiskt taget hela samhällets utveckling under större delar av 2020. I Sverige började effekterna märkas av i mars och under en period skedde mycket på kort tid. Transportbranschen var en av de näringsgrenar som drabbades allra hårdast av restriktioner och rekommendationer kring bland annat hemarbete, att hålla avstånd och inte minst att undvika resor. När 2020 summerades observerades för första gången på lång tid ett transportarbete som var lägre än det som noterades året innan. Faktum är att vi får gå tillbaka till 2008 innan vi hittar ett transportarbete som understiger 2020 års nivåer.

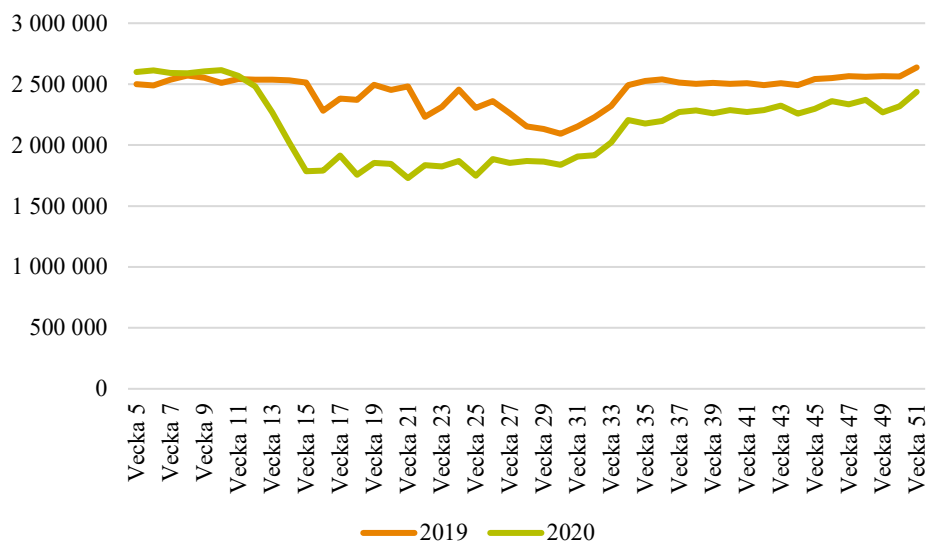
I avsnitten nedan följer, med utgångspunkt i tillgänglig statistik, en genomgång av trafikutvecklingen under 2020. Det görs inte några direkta jämförelser mellan trafiklagen eftersom det saknas jämförbara siffror.

3.1.1 Järnväg

Figuren nedan visar trafikutvecklingen på järnväg mätt i tågkilometer. Beakta att figuren enbart visar utbudets utveckling.

¹¹ Folkhälsomyndigheten Skydda dig och andra från smitta www.folkhalsomyndigheten.se/smittskyddsbereadskap/utbrott/aktuella-utbrott/covid-19/skydda-dig-och-andra/ Hämtad 14 december 2020

Figur 3: Utförda tågkilometer per vecka, 2020 och 2019



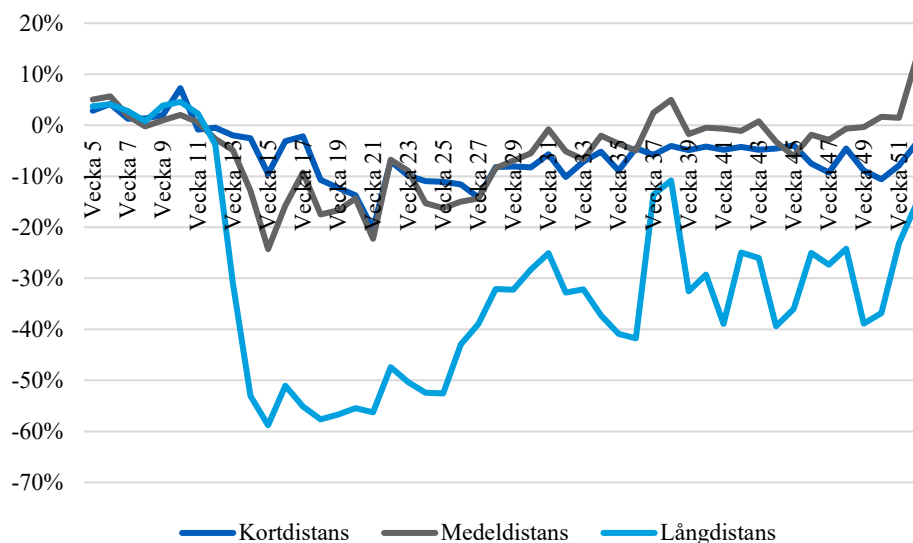
Källa: Trafikverket

I samband med att smittspridningen tilltog i mitten av mars skedde en kraftig nedgång av utförda tågkilometer. På bara ett par veckor minskade den utförda trafiken med 35 procent jämfört med 2019 års nivåer. När smittspridningen avtog och reserestriktioner hävdes ökade trafikvolymerna för att så småningom stabilisera sig på nivåer motsvarande 90 procent av 2019 års trafik. Vad gäller efterfrågan visar statistik från Trafikanalys att antalet resor med kommersiella tåg var 60 procent lägre under det andra kvartalet 2020 än motsvarande kvartal 2019. Under det tredje kvartalet tilltog den kommersiella tågtrafiken, vilket minskade differensen mellan åren till 40 procent.¹² För en mer sentida trafikutveckling saknas officiell statistik. Resultat från resvaneundersökningar ger dock indikationer på att resandeutvecklingen är nära knuten till smittspridningen (och därigenom graden av restriktioner i samhället) varför det finns anledning att tro att resandet återigen minskat under senare delen av året.

Figuren nedan visar tågtrafiken uppdelad på kortdistans-, medeldistans- och långdistanståg.

¹² Trafikanalys 2020 Jämvägstransporter 2020 kvartal 3 Statistik 2020:34

Figur 4: Procentuell förändring av utförda tågkilometer per vecka, 2020 jämfört med 2019



Källa: Trafikverket

Av figuren blir det tydligt att den långväga trafiken drabbats i högre utsträckning än kortväga. I och med att långväga trafik framförallt bedrivs av operatörerna själva på kommersiella villkor har det funnits större möjligheter att anpassa utbudet med hänsyn till den minskade efterfrågan. För att begränsa förlusterna valde många operatörer att dra ner på antalet avgångar. Ett exempel är SJ, som för att parera den negativa resandeutvecklingen under det andra kvartalet halverade antalet avgångar under våren för sin kommersiella trafik.¹³ Ett annat exempel är Inlandståget som tvingades ställa in sin sommartrafik på grund av kraftigt minskad efterfrågan.¹⁴

Samtidigt tydliggör figuren att den upphandlade trafiken inte alls påverkats i samma omfattning. Som mest observeras en nedgång på cirka 20 procent jämfört med 2019 års nivåer. Sedan nedgången i samband med pandemins utbrott har trafikarbetet däremot ökat successivt, och numera är det i paritet med normala nivåer. Under pandemin har det funnits ett värde av att upprätthålla utbudet av kollektivtrafik på någorlunda normala nivåer. Detta för att dels kunna erbjuda en tillgänglighet till de som fortsatt behöver resa med kollektivtrafiken, dels för att minska trängseln ombord på tågen. Även om utbudet är på liknande nivåer som tidigare år har efterfrågan minskat kraftigt. Bland annat minskade Stockholms Lokaltrafik (SL) försäljningen av 30-dagarsbiljetter under vecka 13 och 14 med cirka 60 procent jämfört

¹³ SJ 2020 Rapport för det andra kvartalet 2020

¹⁴ Inlandståget 24 juni 2020 Pressmeddelande Sommartrafiken på Inlandsbanan inställd

2019.¹⁵ I samband med att smittspridningen avtog under sommaren och restriktioner som distansundervisning för gymnasielever upphörde ökade resandet med kollektivtrafiken. Resvaneundersökningar indikerar att resandet uppgick till normala nivåer vid slutet av sommaren.¹⁶ Under den senare delen av hösten har dock resandevolymer återigen minskat sedan smittspridningen fått ny fart och skärpta regionala riktlinjer införts.

Att upprätthålla utbudet till en halverad efterfrågan har fått ekonomiska konsekvenser för regionerna. Enligt Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) kommer regionerna under året ha gått miste om 7,5 miljarder kronor i uteblivna biljettintäkter.¹⁷ På sikt är detta en ohållbar situation som kan leda till ett minskat utbud, höjda biljettpriser och att personal sägs upp. Ett antal regioner, däribland Skåne, har också flaggat för att utbudet för kommande år kan behöva justeras. För att undvika att en sådan situation uppstår har regeringen föreslagit att ett villkor för att regionerna ska kunna tilldelas statligt stöd är att trafikvolymerna upprätthålls.¹⁸

3.1.2 Väg

I figuren nedan presenteras hur trafikarbetet på det statliga vägnätet (som svarar för cirka 90 procent av utfört trafikarbete) utvecklats under 2020 jämfört med 2019. Siffrorna inkluderar all trafik. Således kan person- och godstrafik inte urskiljas. Därtill bör man beakta att siffrorna är skattningar och att det därför finns vissa osäkerheter kring den faktiska differensen. På Trafikverkets hemsida har respektive differens angetts med 95-procentiga konfidensintervall.¹⁹

¹⁵ Jernelius 2020 Så har Covid-19 påverkat kollektivtrafikresandet i Sverige

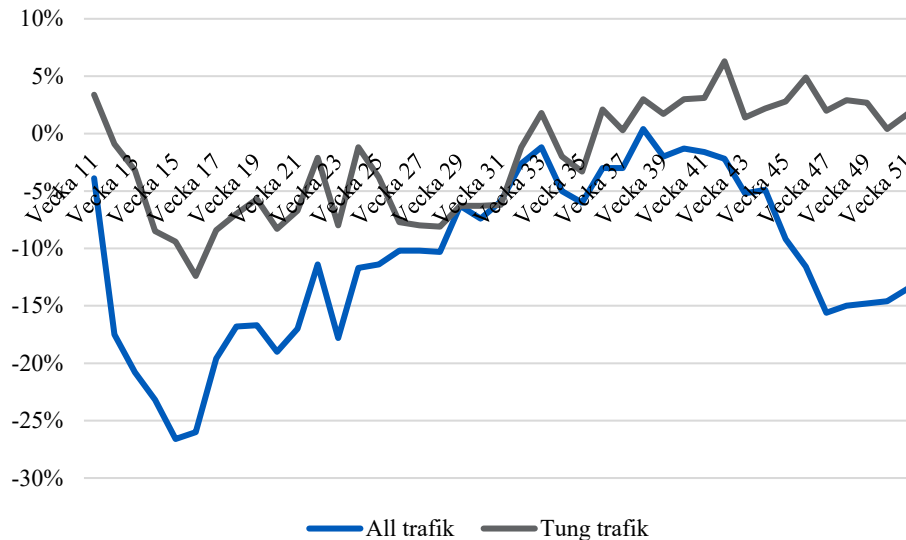
¹⁶ Trivector 2020 Resvanor under corona www.trivector.se/konsulttjanster/hallbara-transporter/framtids-transporter/resvanor-under-corona/ Hämtad 25 november 2020

¹⁷ Sveriges Kommuner och Regioner 2020 Inkomstbortfall på grund av coronaviruset www.skr.se/covid19ochdetnya-coronaviruset/kollektivtrafikochhallmannafardmedel/inkomstbortfallpagrundavcoronaviruset.34480.html Hämtad 4 december 2020

¹⁸ Regeringen Pressmeddelande 18 december 2020 Regeringen föreslår skärpta krav när coronastöd till kollektivtrafiken ska tilldelas

¹⁹ Trafikverket 2020 Trafikförändringar per vecka på det statliga vägnätet www.trafikverket.se/tjanster/trafiktjanster/Vagtrafik--och-hastighetsdata/trafikarbetets-forandring-pa-det-statliga-vagnatet-tf/trafikforandringar-under-coronaviruset/ Hämtad 11 januari 2021

Figur 5: Procentuell förändring av trafikarbetet på det statliga vägnätet per vecka, 2020 jämfört med 2019



Källa: Trafikverket.

Jämfört med 2019 är nedgången tydligast vid pandemins inledning. Som störst är differensen vecka 17, då den uppskattas till drygt 25 procent. Därefter tilltar trafikarbetet successivt. Under augusti, september och oktober är trafikarbetet tillbaka på normala nivåer. Under senhösten tilltar smittspridningen återigen, vilket också reflekteras i trafikarbetet, då nedgångar åter observeras. Mellan vecka 45 och vecka 52 erhålls statistiskt säkerställda nedgångar jämfört med 2019. Vidare kan man av Trafikverkets flödesmätningar utläsa att trafikarbetet minskat mer på Europa- och riksvägar än på länsvägar, vilket ger indikationer om att det långväga bilresandet minskat mer än det kortväga.²⁰

Av figuren framgår också att den tunga trafiken inte har påverkats i samma omfattning som trafiken överlag. För den tunga trafiken är skillnaden jämfört med 2019 inte högre än 12 procent. Faktum är att statistiskt säkerställda ökningarna har observerats i slutet av året. Det är sannolikt att lastbilstrafiken på totalen har påverkats positivt av ökad e-handel och hemleveranser i spåren av pandemin.

Vad gäller yrkestrafik på väg har taxi- och busstrafiken påverkats i särskilt hög omfattning. Siffror från Swedbank visar att de dagliga korttransaktionerna för taxiresor har minskat med cirka 80 procent jämfört med 2019 års nivåer.²¹ Bland annat anses den avstannade flygtrafiken och den ökade

²⁰ Trafikverket Flödesmätningar på det statliga vägnätet

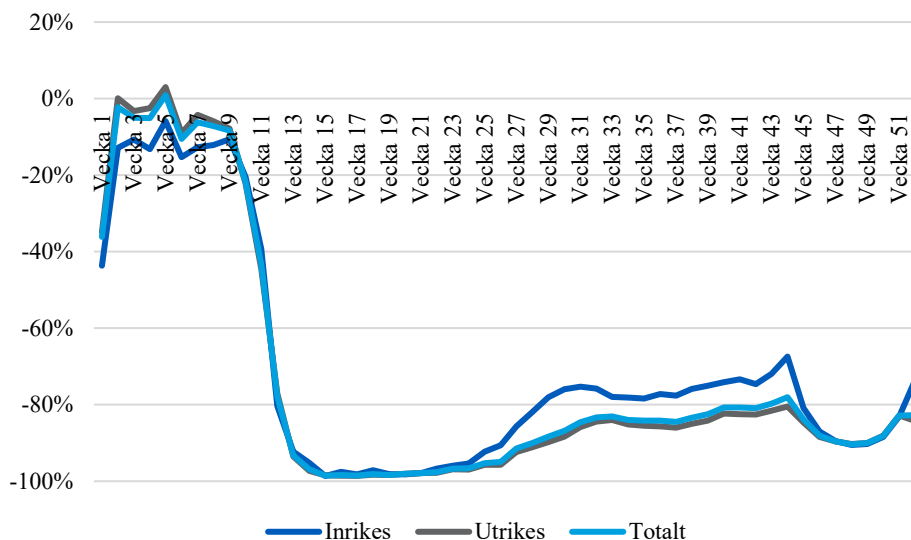
²¹ Swedbank 2020 Macro Research Consumer Spending Observer

mängden hemarbete bidragit till att efterfrågan härledd från flyg- och tjänsteresenärer minskat. Bland bussföretagen är det framförallt företag med inriktning på turist- och chartertrafik samt kommersiell linjetrafik som drabbats. Sveriges Bussföretag uppskattar att turist- och chartertrafiken tappat cirka 90 procent av beställningarna jämfört med 2019.²² Det handlar exempelvis om bussbolag med kontrakt hos flygbolag, och som därför drabbas av att flygtrafiken upphört. Det handlar också om bussbolag som kör till särskilda evenemang, och som därför drabbats när inga större evenemang längre är tillåtna. Genom att studera hur utbudet av busstrafik på landets fyra största fjärrelationer utvecklats under året går det att få en uppfattning om hur den kommersiella fjärtrafiken drabbats. I oktober 2019 gick 23 turer per dag och riktning. I december 2020 uppgick motsvarande siffra till fem.²³ Följaktligen kördes endast 22 procent av 2019 års utbud.

3.1.3 Luffart

Flyget har drabbats hårt av pandemin. När landsgränserna stängdes ner så närmast raderades flygresandet i jämförelse med föregående år, såväl i Sverige som internationellt. I mitten av juni kunde en svag återhämtning skönjas på den svenska flygmarknaden, framför allt inom utrikestrafiken, men den stagnerade i mitten av augusti. I början av november inleddes ett nytt kraftigt fall.

Figur 6: Procentuell förändring av antal passagerare i Sverige per vecka, 2020 jämfört med 2019



Källa: Transportstyrelsen

²² Aktuell hållbarhet 2020 Debattartikel 25 november 2020 Klimatsmartresande efter pandemin kräver åtgärder nu

²³ Transportstyrelsen Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2020

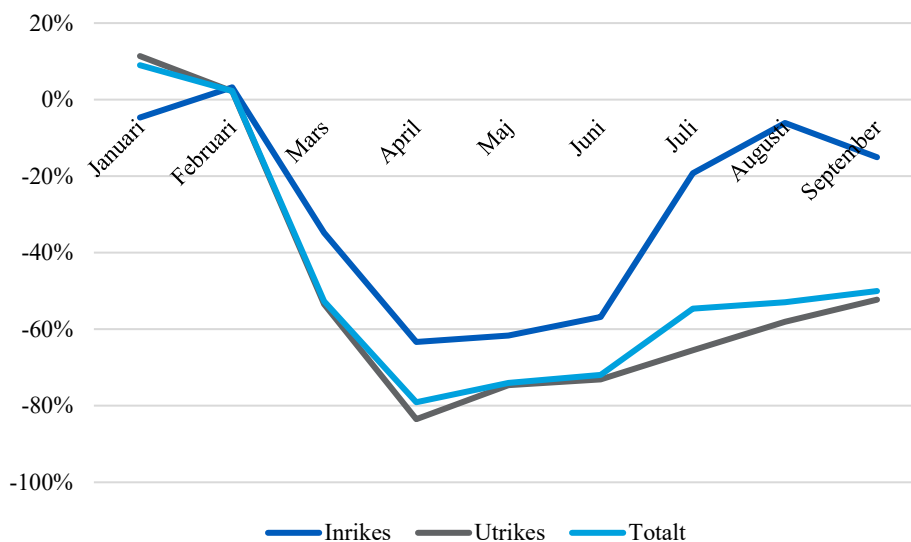
Flera utländska flygbolag beslutade under året att helt lämna den svenska marknaden medan andra bolag minskade antalet frekvenser kraftigt. En del har ställt om från passagerartrafik till att flyga frakt, eftersom den marknaden har påverkats i mindre omfattning. Flygplatser och annan flygrelaterad verksamhet har drabbats lika hårt som flygbolagen. Flygplatser med stor andel regionaltrafik har klarat sig något bättre än de som huvudsakligen bedriver internationell trafik.

Även om efterfrågan och därmed intäkterna har minskat kraftigt så har även kostnaderna minskat. I Europa har kostnaderna för bränsle under andra kvartalet 2020 minskat med 91 procent medan kostnaderna för personal och underhåll har minskat med 50 respektive 60 procent i jämförelse med samma kvartal föregående år.²⁴

3.1.4 Sjöfart

Preliminär statistik från Trafikanalys visar att antalet passagerare i svenska hamnar minskade med 74 procent under årets andra kvartal jämfört med samma kvartal 2019. Utrikestrafiken stod för den största minskningen, 1,8 miljoner andra kvartalet 2020 i jämförelse med 7,2 miljoner passagerare samma period 2019. Detta motsvarar ett tapp på 75 procent. Förklaringen till raset är de mellanstatliga reserestriktionerna och förändrade resmönster som följde av pandemin. En viss återhämtning kunde skönjas under sommarmånaderna men trafikutvecklingen vände sedan åter ner.

Figur 7: Procentuell förändring av antalet passagerare i svenska hamnar per månad, 2020 jämfört med 2019



Källa: Trafikanalys

²⁴ IATA 2020 Airlines Financial Monitor July-August 2020

Pandemin har slagit hårt mot turist- och besöksnäringen. Små och stora tillställningar har tvingats ställa in och många affärs- och privatresor har avbokats. I juli 2020 meddelade Birka Cruises att rederiet lägger ner efter 49 år på Östersjön. Kryssningsbolaget hade haft trafiken inställd sedan 7 april och beslutet drabbade drygt 500 anställda.²⁵

Branschorganisationen Svensk Sjöfart rapporterade ett kraftigt fall av den internationella passagerartrafiken och att den i princip upphörde helt under april och maj. De viktiga semestermånaderna juni och juli innebar ett tapp på mellan 70-80 procent. Sedan dess har en viss återhämtning skett på några linjer. Under september uppgick minskningen för alla linjer som utgår från Stockholms sjötrafikområde (kustavsnittet Grisslehamn-Stockholm) till omkring 80 procent jämfört med motsvarande period föregående år. Under samma period upplevde Göteborg en minskning på 70 procent och Helsingborg en minskning på 50 procent. Svensk Sjöfart konstaterar att situationen för branschen varierar efter vilken typ av resenärer som reser och vilka restriktioner som olika stater har haft i kraft. Branschorganisationen skattar att tappet för helåret 2020 kommer att uppgå till ca 20 miljoner passagerare.²⁶

3.2 Statsstöd och forskning

Pandemin har tvingat många passagerarföretag att strama åt sin verksamhet för att överleva. De som har haft möjlighet har styrt om transporterna mot att frakta gods eftersom denna marknad generellt sett klarat krisen betydligt bättre. Men för många har de förlorade intäkterna blivit för stora att hantera utan svåra konsekvenser. Statliga insatser, såsom korttidsarbete, omsättningsstöd och statlig lånegaranti till små och medelstora företag, har erbjudits för att rädda företag och minska antalet uppsägningar i branschen.

Många insatser har varit direkt riktade mot specifika transportsektorer som till exempel kollektivtrafik, flyg- och sjöfart. I syfte att upprätthålla utbudet har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tilldelats tre miljarder kronor i bidrag 2020. Ytterligare två miljarder kronor ska betalas ut 2021.²⁷

För att underlätta för sjöfarten har Sjöfartsverket och Transportstyrelsen beslutat om att förlänga betalningsvillkoren för sina avgifter. Regeringen har beslutat att förlänga beslutet om förlängd giltighetstid för certifikat för sjömän och fartyg till 9 månader. Regeringen har även fattat beslut om ett tillfälligt anpassat sjöfartsstöd som gäller retroaktivt från den 13 mars till och med som längst utgången av 2020. Det utökade stödet innebär att ersättning kommer ges för fartyg som tagits ut för trafik i samband med pandemin.

²⁵ Birka Cruises Pressmeddelande 3 juli Vi slutar kryssa – Tack för oss!

²⁶ Svensk sjöfart Nyhet 10 oktober 2020 Svensk sjöfarts medlemmar i akut situation – förlängning av korttidspermitteringar krävs.

²⁷ Regeringen Pressmeddelande 14 september 2020 Två miljarder till kollektivtrafiken.

Stödet kommer nu även att gälla sjömän anställda på passagerarfärjor som tagits ut ur trafik.

Regeringen har även föreslagit ett kapitaltillskott på fem miljarder kronor till flygbolaget SAS.²⁸ Därtill har statligt ägda Swedavia erbjudits stöd om 3,1 miljarder kronor.²⁹ Flygplatshållaren Swedavia har under året varslat 800 anställda.³⁰ Trafikverket fick i juni 2020 i uppdrag av regeringen att fördela 100 miljoner kronor i tillfälligt driftstöd till regionala flygplatser med anledning krisen.³¹ I april varslade Luftfartsverket 500 tjänster om uppsägning, men kunde efter kostnadsbesparingar och ett statligt stöd på 900 miljoner kronor dra tillbaka varslat.³²

Persontrafiken på järnväg har inte tilldelats några branschspecifika stöd. På godstransportsidan finns däremot ett antal exempel på specifika åtgärder. Bland dessa återfinns att systemet med miljökompensationer förlängts av regeringen. Mellan 2021 och 2025 ska 400 miljoner per år fördelas mellan operatörer av godstrafik på järnväg.³³ Detta för att möjliggöra en grön återstart när pandemin ebbat ut och stimulera överflyttning till järnväg. Därtill har regeringen föreslagit ett kapitaltillskott till statligt ägda Green Cargo på 1,4 miljarder kronor, då företagets finansiella ställning bedöms ha försvagats ytterligare av pandemin.³⁴

Pandemins påverkan på resandet och transportsystemet har även mobiliserat forskarsamhället. Vid exempelvis Statens väg- och transportforskningsinstitut VTI har en rad projekt inletts för att kartlägga och skapa förståelse kring hur människors sätt att använda transporter har förändrats under covid-19, och hur resandet kan komma att förändras efter pandemin. Flera av dessa projekt behandlar konsekvenser för kollektivtrafiken.³⁵

²⁸ Regeringen Pressmeddelande 15 juni 2020 Bemyndigande att delta i rekapitaliseringen av SAS AB.

²⁹ Swedavia Pressmeddelande 15 juni 2020 Swedavias finansiella ställning stärks genom ett ägartillskott på 3 150 miljoner kronor

³⁰ SVT Nyheter Swedavia hårt drabbade av corona – tappat 87 procent av resenärerna Hämtad 27 november 2020 www.svt.se/nyheter/swedavia-har-tappat-87-procent-av-resenarerna-i-juli

³¹ Trafikverket Nyhet 20 oktober 2020 Fördelning av tillfälligt krisstöd till regionala flygplatser

³² Luftfartsverket Nyhet 16 december 2020 LFV drar tillbaka varsel men läget fortsatt allvarligt

³³ Regeringen Pressmeddelande 14 september 2020 Storsatsning för fler godstransporter på järnväg

³⁴ Regeringen Pressmeddelande 14 september 2020 Regeringen föreslår ett kapitaltillskott om högst 1 400 miljarder kronor

³⁵ VTI Nyhet 9 oktober 2020 Pandemin leder till ny forskning inom transportområdet

4 Transportsystemet efter pandemin

I Transportstyrelsens Omvärldsrapport 2020, som huvudsakligen togs fram före pandemin, identifierades åtta trendområden. Dessa lyfter bland annat fram hållbarhet, teknikutveckling och information/digitalisering.³⁶ I Trafikverkets Omvärldsanalys 2018 identifierade myndigheten motsvarande trender. Trafikverket bedömde även att befolkningsökning, ekonomisk utveckling och urbanisering, tillsammans med ökad välfärd och global handel kommer att bidra till ett ökat tryck på transportsystemet.³⁷ I detta avsnitt diskuteras hur en del av dessa bedömningar står sig i relation till den nya verkligheten.

4.1 Hållbarhet inom transportsystemet växlar upp

Ett ökat politiskt fokus på ekologisk hållbarhet har sedan flera år blivit alltmer accentuerat. Politiska initiativ på såväl nationell som internationell nivå lyfter hållbarhet som en viktig del i samhällsutvecklingen. I Sverige lämnade regeringen propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan i december 2019, några månader innan pandemin och dess konsekvenser var kända. Handlingsplanen utgår i huvudsak från Sveriges långsiktiga klimatmål och regeringens ambition om att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland.³⁸ Pandemin har därefter inneburit en stark påfrestning för flera av samhällets institutioner, framförallt för sjukvården. De verksamheter som på olika sätt är involverade i persontransporter har också drabbats hårt, med utslagningar som följd. Men på transportområdet kan även kraftigt minskat resande innebära en paus, en möjlighet till reflektion och omstart. Pandemin har inneburit en global minskning av transportrelaterad trängsel, luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser från transporter. Siffror från SCB visar att transportbranschens utsläpp av växthusgaser minskade med 45 procent under det andra kvartalet 2020 jämfört med motsvarande kvartal 2019.³⁹

Före pandemin lades stora transportpolitiska insatser på att hantera efterfrågan, utveckla ”smarta” lösningar och att utveckla ett klimatneutralt transportsystem. Detta fokus kvarstår, men har skärpts och samtidigt breddats. Pandemin och medföljande samhällskris kan därför komma att snabba på en politisk utveckling som inleddes tidigare.

Inom EU pågår just nu planeringen för att reparera de ekonomiska och sociala skador som pandemin medfört. Europeiska rådet hade redan före pandemin antagit en plan för återhämtning som ska lägga grunden för ett mer modernt och hållbart Europa. En strategi är En europeisk grön giv (A Green

³⁶ Transportstyrelsens Omvärldsrapport 2020, Inspiration och underlag för verksamhetsplan 2021-2023.

³⁷ Trafikverket 2018 Trender i transportsystemet – Trafikverkets omvärldsanalys 2018

³⁸ Regeringen 2019 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan Prop. 2019/20:65

³⁹ SCB 2020 Miljöräkenskaper – Utsläpp till luft andra kvartalet 2020

Deal). EU:s gröna giv omfattar en handlingsplan som ska främja ett effektivt utnyttjande av resurser genom omställning till en ren, cirkulär ekonomi, samt återställa förlorad biologisk mångfald och minska föroreningarna. En rad åtgärder berör transportområdet, exempelvis investeringar i ny och miljövänlig teknik, stöd till innovativ industri, samt renare, billigare och hälsosammare former av privata och offentliga transporter.⁴⁰

I samband med att stödpaket rullas ut ställs ibland krav på att dessa stöd ska villkoras genom klimatanpassningar. Sådana klimatkrav har emellertid inte varit aktuella för Sveriges del. Infrastrukturminister Tomas Eneroth har deklarerat en klimatsmart återstart för transportsektorn efter pandemin men med andra medel än villkorade kreditgarantier.⁴¹ I regeringens budgetproposition för 2021 beskrivs hur krisen också innebär en möjlighet att skynda på omställningen till en mer cirkulär och biobaserad ekonomi.⁴² Regeringen föreslår satsningar för att det ska bli enklare för både privatpersoner och företag att minska utsläppen. Bland annat föreslås att omställningen till en fossilfri fordonsflotta stärks genom förändringar av bonus–malus-systemet. Reduktionsplikten skärps så att mer förnybara drivmedel blandas in i bensin och diesel, och så att långsiktiga förutsättningar skapas för produktion av svenska biodrivmedel. Det görs även en satsning på järnvägen genom ökat underhåll. Ledorden är en grön återhämtning.⁴³

Medan hållbarhet i allmänhet och klimat i synnerhet blivit mer accentuerat på politisk nivå, har trenden också stärkts av rena företagsekonomiska beslut. Flera flygbolag, däribland Lufthansa och British Airways, har pensionerat de största och mest bränsleslukande flygplanen. Följden blir en nyare och mer bränsleeffektiv flygplansflotta.⁴⁴

För transportsystemet har säkerhet länge varit en central faktor; transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Luftfarten drabbades av ett hårt slag vid terrorattentaten den 11 september 2001 och det blev därmed uppenbart att fokus på säkerhet i än högre grad måste betona luftfartsskydd, eller "security". Denna säkerhet handlar om åtgärder som syftar till att förhindra olagliga handlingar riktade mot flyget. Ökade säkerhetskontroller och skärpta rutiner blev det nya normala för flygpassagerare.

⁴⁰ Europeiska kommissionen 2019 Den europeiska gröna given

⁴¹ Travelnews 4 maj 2020 Inte aktuellt med klimatkrav för statsstöd www.travelnews.se/sverige/flyg/eneroth-inte-aktuellt-med-klimatkrav-for-statsstod/

⁴² Regeringen Artikel 14 september 2020 Industrins gröna omställning i höstbudgeten

⁴³ Regeringen Pressmeddelande 14 september 2020 Grön återhämtning ska ta Sverige ur dubbla kriser

⁴⁴ Wall Street Journal, British Airways Retires Boeing 747 Early Amid Coronavirus, <https://www.wsj.com/articles/british-airways-retires-entire-fleet-of-iconic-boeing-747s-11594985724>, Hämtad 15 januari 2021.

Pandemin har medfört att säkerhet nu kompletteras med begreppet hälsa. Hälsa har blivit en betydande faktor i transportsystemet, främst vad gäller luftfart och kollektivtrafik. Dessa transporter är till sin form beroende av passagerardensitet för att vara effektiva. Det är rimligt att förmoda att dessa transporter kommer att påverkas på liknande sätt som luftfarten gjorde efter 11 september-attackerna. Inom ramen för hållbarhet är hälsa ett av FN:s 17 globala hållbarhetsmål.

Oavsett om resandet kommer att rekylera till tidigare nivåer så är det mycket sannolikt att själva resan kommer att se något annorlunda ut när såväl säkerhet som hälsa blir avgörande faktorer. Säkerhetskontroller bör i framtiden kompletteras med omfattande insatser för att sanera resemiljöerna. Terminaler och vänthallar lär utrustas med teknik som medger en automatiserad och beröringsfri resa utan köer.

Detta leder osökt vidare till de konsekvenser pandemin kan komma att få på teknikutvecklingen inom transportområdet.

4.2 Teknikutvecklingen påskyndas ytterligare

På många platser i transportsystemet möter resenären moment där denne kontrolleras eller på annat sätt stannar upp. Sådana situationer kan vara biljettkontroll, incheckning av väska, pass- och säkerhetskontroll, väntan på ombordstigning och liknande. Detta är särskilt uppenbart för flygresenärer. Vid samtliga dessa moment skapas risk för kontakt och smitta mellan människor. Transportsystemet behöver därför utvecklas mot mer effektivitet i hanteringen av passagerarflöden. Köer måste motverkas och kontaktlösa system utvecklas.

Det kan finnas ett behov att etablera en global plattform för smittspårning för att snabbt och effektivt kunna hitta och isolera smittade personer som rört sig i transportsystemet. Detta kommer att fordra omfattande samarbete mellan bransch och myndigheter, men ställer samtidigt frågor om hur integriteten ska skyddas.

Vissa bedömare menar att pandemin banat vägen för blockkedjans definitiva inträde på transportscenen. Blockkedjan utgör en teknik för att dela och validera information och kan därmed vara ett effektivt verktyg för samarbete mellan flygbolag, flygplatser, stater och hälsomyndigheter. Istället för att en central part samlar information från olika parter kan en blockkedja möjliggöra för alla parter att se all information och alla transaktioner, samtidigt som det skyddas med hjälp av avancerad kryptografi. Med hjälp av tekniken kan resenärer ges ett unikt digitalt ID som också utgör ett hälso-pass. I blockkedjan kan information sparas om resenärens hälsotillstånd och var denne befunnit sig före resan, vilket gör smittspårning lättare. Organisationen för flygtransportkommunikation och informationsteknik (SITA)

menar att utvecklingen går mot att resenären med hjälp av sin mobil själv kommer att kunna hantera processerna på flygplatsen i ett sömlöst och kontaktlöst flöde utan stress. Automatisering av denna process fordrar ökad digitalisering. En sådan utveckling bör även vara relevant för resenärer i kryssningstrafik och på järnvägen.⁴⁵

Redan idag finns lösningar som innebär steg på vägen mot en effektivare hantering av resenärer med hjälp av digitalisering. På Heathrow i Storbritannien provas världens första passteknologi anpassad för covid-19. Appen CommonPass är ett digitalt hälsopass som innehåller data om en persons vaccin- och covid-19-status. Målet är att tillåta människor resa runt jorden utan risk för att fastna i karantän. CommonPass ska i framtiden visa om en person har vaccinerats på ett sätt som är utformat för att uppfylla olika regeringars respektive regler. Appen avser även att ersätta nuvarande papperslösningar som idag består av diverse hälsodokument och resepass tillverkade av papper.⁴⁶

I samma riktning har regeringen nyligen gett Myndigheten för digital förvaltning (Digg) i uppdrag att projektleda ett arbete med en förvaltningsgemensam digital infrastruktur för vaccinationsintyg. Samtidigt får Folkhälsomyndigheten och E-hälsomyndigheten i uppdrag att samordna det svenska deltagandet kring digitala vaccinationsintyg i Världshälsoorganisationen (WHO) samt på EU-nivå.⁴⁷

Det är sannolikt att artificiell intelligens och maskininlärning kommer att användas inom kollektivtrafiken i större utsträckning framöver än idag. Tekniken kan visa sig vara värdefull när det finns anledning att minska kontakter mellan människor. Sensorer och digitala instrument kan användas för att kontrollera kroppstemperaturen på ombordstigande resenärer och för att reglera antalet passagerare.⁴⁸ Samtidigt kan teknikutveckling och digitalisering ha påverkan på människors integritet. Stora mängder av personuppgifter kan komma att hanteras i olika aktörers IT-system, varför det blir avgörande att tillse att dataintrång och missbruk av personuppgifter inte förekommer.

4.3 Ett nytt sätt att resa?

För att ett mer hållbart transportsystem ska uppnås anses det bland annat vara nödvändigt att andelen kollektivt resande ökar, och att den gör det på

⁴⁵ Phocuswire New reality ...Barbara Dalibard of SITA www.phocuswire.com/New-reality-interview-Barbara-Dalibard-SITA Hämtad 13 november 2020

⁴⁶ Newsvoice Världens första digitala resepass anpassade för covid-19 och vaccinstatus [testas/newsvoice.se/2020/10/varldens-forsta-digitala-resepass-anpassade-for-covid-19-och-vaccinstatus-testas/](https://testas.newsvoice.se/2020/10/varldens-forsta-digitala-resepass-anpassade-for-covid-19-och-vaccinstatus-testas/) Hämtad 13 november 2020

⁴⁷ Regeringen Pressmeddelande 4 februari 2021 Vaccinationsintyg blir digitala

⁴⁸ Eltis Covid-19 impacts on mobility trends <https://www.eltis.org/in-brief/news/covid-19-impacts-2020s-mobility-trends> Hämtad 13 november 2020

bekostnad av det individuella resandet.⁴⁹ Över tid har en sådan utveckling också observerats. Mellan 2000 och 2019 har transportarbetet producerat av kollektiva trafikslag ökat med 30 procent, vilket medfört att andelen kollektivt resande ökat med fyra procentenheter. Detta till trots utgör privatbilismen fortsatt en stor majoritet av det sammanlagda transportarbetet. Enligt regeringens etappmål ska utsläppen från inrikes transporter minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 års nivåer.⁵⁰ För att detta ska kunna förverkligas behöver därför (bland många andra åtgärder) det kollektiva resandet öka ytterligare.

Transportsystemet har således utmärkts av en strävan att öka det kollektiva resande. I och med pandemin har dock denna ambition plötsligt ställts på ända. För att begränsa smittspridningen har det under året vidtagits en rad olika åtgärder i form av olika restriktioner, råd och rekommendationer. Detta har bidragit till att ändra människors beteenden, exempelvis avseende hur vi möts, handlar och arbetar. Men även med avseende på hur vi reser. Exempelvis menar Svensk Kollektivtrafik att tre av fyra kollektivtrafikresenärer ändrat sina resvanor till följd av pandemin.⁵¹ Med tanke på att vi sannolikt får förhålla oss till pandemin ytterligare en tid framöver är det relevant att, med utgångspunkt i enkätundersökningar om resvanor, försöka komma till insikt kring hur människors regionala resmönster förändrats och huruvida detta kan innebära mer långsiktiga förändringar i transportsystemet.

4.3.1 Hur resvanorna ändrats under pandemin

Under året har det genomförts en rad olika enkätundersökningar i syfte att kartlägga hur, i vilken omfattning och varför människors resmönster förändrats under pandemin. Sammanfattningsvis tydliggör dessa att vi i genomsnitt reser mindre, på andra sätt och av andra anledningar än vad vi gjorde innan pandemin.

Trafikanalys har analyserat människors resmönster under pandemins första halvår. I uppföljningen konstaterar myndigheten att resandet generellt sett har minskat. Jämfört med 2019 har antalet förflyttningar minskat 16 procent, varav barn, ungdomar och studenter stått för den största förändringen. Som störst var nedgången under pandemins inledning, då differensen uppgick till 23 procent. Samtidigt konstaterar myndigheten att

⁴⁹ Naturvårdsverket Etappmålen www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Etappmal/ Hämtad 17 november 2020

⁵⁰ Naturvårdsverket Etappmålen www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Etappmal/ Hämtad 17 november 2020

⁵¹ Svensk kollektivtrafik 2020 Kollektivtrafikbarometern Frågor kopplade till coronapandemin april-augusti 2020

antalet aktiva resenärer bara minskat marginellt, varför nedgången framförallt kan sägas vara produkten av att respektive resenär i genomsnitt reser mindre än vad de gjorde förr.⁵²

Även Trivector, som via mobilappen TravelVu följt regionala resvanor, konstaterar ett minskat resande bland befolkningen.⁵³ Likt Trafikanalys kan Trivector observera en nedgång som är störst vid den inledande mätningen. För varje undersökning därefter har resandet sedan ökat successivt. Vid sensommarens mätning hade resandet nästintill återgått till nivåerna som rådde innan virusutbrottet. Den senaste mätningen vi har att förhålla oss till släpptes i slutet av november. Jämfört med referensperioden observerades då ett enbart marginellt lägre resande. Under senhösten har smittspridningen återigen tilltagit varpå restriktionerna i samhället skärpts. Detta har sannolikt lett till att resandet återigen minskat. Enligt mobiloperatören Tre, som analyserat mobildata i Stockholmsregionen, minskade antalet kollektivtrafikresor tydligt i samband med detta.⁵⁴ Även mobildata från Telia visar att antalet resor minskade kraftigt under slutskedet av året. Faktum är att resandet vid de senaste veckornas mätningar understigit de nivåer som uppmättes vid pandemins början.⁵⁵

Undersökningarna gör det även tydligt att de resor som fortfarande görs, görs på ett annorlunda sätt än tidigare. Den initiala nedgången drabbade samtliga trafikslag. Kollektivtrafiken drabbades dock i särskilt hög utsträckning. Allt medan övriga trafikslag tilltog stod kollektivtrafiken kvar och stampade på konstant låga nivåer. De låga resandevolymer bestod fram till och med sensommaren, då fler arbets- och skolresor gjorde att kollektivtrafikresandet återigen kunde öka.

Att kollektivtrafikresandet minskat mer än resandet överlag innebär att andra trafikslag står för en större del av den utförda trafiken än vad de gjorde före pandemin. Enligt resultat från Kollektivtrafikbarometern har mer än 50 procent av resenärerna ersatt sina kollektivtrafikresor med bilresor.⁵⁶ Därtill tycks andelen cykel och gång ha ökat. Det ger bland annat undersökningar av Kollektivtrafikbarometern, Trivector och Trafikanalys indikationer om. Enkätundersökningarna ger således indikationer om en förskjutning, från ett kollektivt till ett individuellt resande.

⁵² Trafikanalys 2020 Resmönster under coronapandemins första halvår Rapport 2020:13

⁵³ Trivector Resvanor under corona www.trivector.se/konsultjanster/hallbara-transporter/framtidens-transporter/resvanor-under-corona/ Hämtad 26 november 2020

⁵⁴ Dagens infrastruktur 19 november 2020 Ny mobildata nära lägstanivåer i kollektivtrafiken www.dagensinfrastruktur.se/2020/11/19/ny-mobildata-nara-lagstani-vaer-i-kollektivtrafiken/ Hämtad 26 november 2020

⁵⁵ Telia 2021 Telia Covid-19 Mobility Analysis www.teliacompany.com/sv/om-foretaget/uppdatering/mobility-analysis/ Hämtad 4 januari 2021

⁵⁶ Svensk kollektivtrafik 2020 Kollektivtrafikbarometern Frågor kopplade till coronapandemin april-augusti 2020

Kollektivtrafikens nedgång kan naturligtvis i stor utsträckning av att vi under pandemin rekommenderats att inte resa med densamma. Det är dock långtifrån alla kollektivtrafikresor som varit nödvändiga att ersätta med andra former av resande. Som vi redan nämnt har pandemin bidragit till att påskynda digitaliseringen. Det har bidragit till möjligheterna att ersätta resor med olika digitala lösningar, exempelvis digitala möten, hemleveranser och distansundervisning, förbättrats. I en enkätundersökning Novus genomförd bland svenska företag konstaterar man att pandemin påskyndat de deltagande företagens digitaliseringsarbete.⁵⁷ Vidare konstateras i Kollektivtrafikbarometern att 35 procent av kollektivtrafikresenärerna kunnat ersätta sina kollektivtrafikresor med olika digitala lösningar.⁵⁸ Således tycks det minskade kollektivtrafikresandet också kunna förklaras av de möjligheter olika digitala lösningar skapat.

Ytterligare en orsak till varför resenärers resmönster förändrats kan härledas till att vi reser av andra anledningar under pandemin än vad vi gjorde innan pandemin. 2019 gjordes cirka 4,3 miljarder huvudresor, varav hälften utgjordes av resor till och från jobb eller skola, en femtedel till och från affären samt en sjundedel till och från olika fritidsaktiviteter.⁵⁹ Beroende på resans syfte används olika trafikslag i olika utsträckning. Exempelvis används kollektivtrafiken framförallt vid arbets- och skolresor. Uppskattningsvis utgörs 80 procent av samtliga kollektivtrafikresor av arbetsresor, medan enbart 12 procent utgörs av fritidsresor.⁶⁰ Om anledningarna till varför vi reser ändras får det följaktligen också konsekvenser för hur vi väljer att resa.

När pandemin bröt ut minskade alla former av resande, oavsett ärende. Relativt var dock nedgången av just arbets- och skolresor särskilt stor. Trafikanalys gör bedömningen att antalet arbetsresor minskade med cirka 15 procent under pandemins första halvår, och att antalet skolresor minskade med 43 procent. Med tanke på att en hög andel av arbets- och skolresorna görs med kollektivtrafiken går det också att argumentera för att det bidragit till ett stort resenärstapp.⁶¹ Som konstaterats har allt fler arbetat hemifrån under pandemin, vilket lett till att behovet av att resa till och från jobbet minskat. I en undersökning WSP genomförd bland resenärer i storstadsregionerna konstateras att andelen som arbetat på distans åtminstone en gång i veckan ökat från 65 procent till 90 procent.⁶² Under våren gjordes en undersökning bland fem svenska myndigheter för att ta

⁵⁷ Trivector Resvanor under corona www.trivector.se/konsultjanster/hallbara-transporter/framtidens-transporter/resvanor-under-corona/ Hämtad 26 november 2020

⁵⁸ Svensk kollektivtrafik 2020 Kollektivtrafikbarometern Frågor kopplade till coronapandemin april-augusti 2020

⁵⁹ Trafikanalys 2020 Resvanor i Sverige 2019 Statistik 2020:17

⁶⁰ Trafikanalys 2020 Resvanor i Sverige 2019 Statistik 2020:17

⁶¹ Trivector Resvanor under corona www.trivector.se/konsultjanster/hallbara-transporter/framtidens-transporter/resvanor-under-corona/ Hämtad 26 november 2020

⁶² WSP 2020 Så påverkas pendlingsvanor under en pandemi – en mobilitetsstudie under unika förutsättningar

reda på hur pendlingsmönster förändrats under pandemin. I undersökningen fastställs att 72 procent av myndigheternas anställda arbetade hemifrån fem dagar i veckan under pandemin, vilket var en kraftig ökning jämfört med hur det såg ut före pandemin.⁶³ Även Trafikanalys konstaterar att andelen som arbetar hemifrån på heltid ökat kraftigt under pandemin.⁶⁴ Utöver att arbetsresorna minskat tycks de också utföras på andra sätt, då samma undersökningar konstaterar att andelen arbetsresor som antingen utförs med bil, cykel eller till fots ökat.

Ytterligare en faktor som bidragit till andra resmönster är att pandemin bidragit till att andra faktorer prioriteras av resenärerna vid val av färdmedel. Under pandemin har resenärerna nämligen placerat allt större vikt på den upplevda risken att smittas av viruset. Då resenärerna tycks uppleva att risken, relativt andra former av resande, är särskilt hög vid kollektivtrafikresor kan det antas ha lett till att efterfrågan minskat. I en undersökning gjord bland amerikanska resenärer har man konstaterat att enbart sju procent upplever att kollektivtrafiken är säker ur ett hälsoperspektiv. Samtidigt upplever 81 procent att den privata bilen är ett säkert alternativ. För cykeln är motsvarande siffra cirka 55 procent.⁶⁵ Liknande resultat har erhållits i nationella undersökningar. Enligt WSP har andelen resenärer som uppger att hälsoskäl är den enskilt viktigaste faktorn vid val av trafikslag ökat från åtta till 20 procent.⁶⁶ Vidare har Kollektivtrafikbarometern konstaterat att 60 procent av respondenterna känner en oro att smittas av viruset vid kollektivtrafikresor.⁶⁷ Reseindustrin har också agerat för att försöka få tillbaka en del av sina resenärer genom att signalera ansvarstagande och trygghet. International Air Transport Association (IATA) är exempelvis noga med att påpeka att risken för att smittas av viruset vid flygresor är minimal.⁶⁸

4.3.2 Kan de nya resvanorna bestå?

Att resvanorna ändrats under pandemin är föga förvånande. En mer svårbesvarad fråga är huruvida de nya resvanorna består när pandemin ebbat ut. Ett antal undersökningar pekar här på att tappet för kollektivtrafiken riskerar att bli permanent. I en undersökning av Novus uppger hälften av respondenterna att de även när pandemin är förbi ser sig själva ha andra resvanor, bland annat genom att inte resa lika ofta och inte lika långt som

⁶³ Winslott Hiselius och Arnfalk 2020 Coronas effekt på svenska myndigheters arbets- och resmönster – nu och i framtiden

⁶⁴ Trafikanalys 2020 Resmönster under coronapandemins första halvår Rapport 2020:13

⁶⁵ McKinsey 2020 Why shared mobility is poised to make a comeback after the crisis www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/why-shared-mobility-is-poised-to-make-a-comeback-after-the-crisis

⁶⁶ WSP 2020 Så påverkas pendlingsvanor under en pandemi – en mobilitetsstudie under unika förutsättningar

⁶⁷ Svensk kollektivtrafik 2020 Kollektivtrafikbarometern Frågor kopplade till coronapandemin april-augusti 2020

⁶⁸ SRF Pressmeddelande 27 oktober 2020 Minimal risk att av corona vid utlandsresa

förr.⁶⁹ WSP menar att kollektivtrafiken i storstadsregionerna kan tappa en av fem resenärer till andra färdstätt, framförallt bil, cykel och gång. Detta är i linje med en undersökning från Sifo, vilken pekar på att inställningen till det kollektiva resandet ändrats och att det finns en vilja bland resenärerna att komma bort från den trängsel resor med kollektiva färdmedel kan innebära.⁷⁰ Med rätt åtgärder är det däremot möjligt för kollektivtrafiken att återupprätta delar av det förlorade förtroendet. Enligt YouGov är 80 procent respondenterna villiga att återgå till kollektivtrafiken när pandemin är förbi – men bara om vissa försiktighetsåtgärder vidtas. Här handlar det bland annat om hygienåtgärder, som att hålla fordonen rena, men även utökade möjligheter att komplettera kollektivtrafik med olika mobilitetstjänster nämns.⁷¹

En aspekt som tros få långsiktiga effekter på framtidens resandeflöden är i vilken utsträckning hemarbete kommer att tillämpas. På totalen har ungefär en tredjedel av den arbetsföra befolkningen arbetat hemifrån under pandemin.⁷² Både bland företag och anställda har det uttryckts ett intresse av att i någon grad fortsätta med hemarbete när restriktionerna släppts. I undersökningen av Novus, som tidigare hänvisats till, konstateras att en övervägande majoritet av de tillfrågade företagen har planer på minska antalet tjänsteresor och fysiska möten som en följd av de möjligheter digitaliseringen skapat.⁷³ Vidare tror en majoritet av respondenterna i undersökningen som gjorts bland svenska myndigheter på en ökad digital samverkan framöver. I en undersökning som Västtrafik gjort konstateras att varannan respondent vill fortsätta arbeta eller studera hemifrån när pandemin klingat ut. Bland de som saknar förutsättningar att arbeta hemifrån pekar resultaten mot att en ökad andel av arbetsresorna kommer att ske med bil, cykel och gång.⁷⁴

Sammanfattningsvis tycks vi inte resa lika ofta, lika långt eller av samma anledningar som vi gjorde förr. Särskilt två förändringar är tydliga: dels att resandet minskat, dels har kollektivtrafiken minskat till förmån för bil, cykel och gång. Således har det skett en överflytt från kollektivt resande till ett individuellt resande. Detta är något som, på olika sätt, kan tänkas påverka transportsektorns möjligheter att förverkliga etappmålet om minskade växthusgasutsläpp. Å ena sidan kan en ökad andel biltrafik på bekostnad av kollektivtrafik leda till att utvecklingen tar en negativ riktning. Å andra

⁶⁹ Novus 2020 Om svenskarnas resvanor: Efter corona

⁷⁰ Sifo Pressmeddelande 1 oktober 2020 Så förändras våra resvanor efter corona

⁷¹ Politico 2020 Life after COVID: Europeans want to keep their cities car-free <https://www.politico.eu/article/life-after-covid-europeans-want-to-keep-their-cities-car-free/> Hämtad 26 november

⁷² SCB 26 november 2020 Pressmeddelande En av tre jobbar hemifrån www.scb.se/om-scb/nyheter-och-perspektiv/pressmeddelanden/en-tre-av-jobbar-hemifran/ Hämtad 28 november 2020

⁷³ Digital Strategi 2020 Så påskyndar krisen digitaliseringen av svenska företag

⁷⁴ Västtrafik Hållplats 2020 En undersökning om morgondagens hållbara resande

sidan kan detta kompenseras av ett minskat resbehov samt en ökad andel gång och cykel.

Därutöver anses pandemin ha potential att utgöra en katalysator för framväxten av den kombinerade mobiliteten, och därigenom på sikt leda till ett mer effektivt transportsystem. Argument som förs är, bland annat, att en utökad kombinerad mobilitet kan öka transportsystemets robusthet, något som pandemin tydliggjort att det finns behov av. Genom att samordna den traditionella kollektivtrafiken med nya mobilitetstjänster blir det möjligt att avlasta kollektivtrafiken, exempelvis vid trafiktoppar, för att förhindra trängsel ombord på fordonen. En utvecklad kombinerad mobilitet skulle också skapa förutsättningar för resenärerna att forma resan efter egna behov och preferenser, exempelvis med avseende på olika fordons beläggning. Som vi tidigare nämnt har detta också identifierats som en viktig aspekt för att så småningom få resenärer att vilja återgå till kollektivtrafiken.

Vi befinner oss för närvarande mitt i pandemin. Därför kan det vara vanskligt att spekulera kring dess långsiktiga effekter på människors resvanor. Trots att undersökningar pekar mot att vissa förändringar kan komma att bestå är det värt att betona att majoriteten av resenärerna tycks vilja återgå till sina gamla resvanor när pandemin är förbi.⁷⁵

5 Avslutande diskussion

Pandemin har inneburit ett hårt uppvaknande för samhället och drabbat stora delar av transportsystemet med stor kraft. Som en jämförelse kan nämnas att när 2020 summeras väntas det producerade transportarbetet motsvara 2008 års nivåer. För järnvägen respektive luftfarten väntas transportarbetet motsvara 2000 respektive 1978 års nivåer. Den tidigare självklara föreställningen att efterfrågan på transporter kommer att fortsätta att öka kan nu ifrågasättas. Samtidigt har andra transportrelaterade trender stärkts under pandemin. Hållbarhet, digitalisering och hälsa är några inriktningar som fått ökad kraft.

5.1 Utplåning eller kreativ förstörelse?

Den pandemi som nu spridit sig över världen har inte bara burit med sig död och svåra umbäranden, den har också påverkat vårt sätt att leva, vårt sätt att konsumera och vårt sätt att resa. För transportbranschen gäller det nu att övervintra inför en nystart, att utveckla affärsmodeller som är anpassade för det nya landskapet och att skapa en långsiktighet i verksamheten för att klara även nya samhällskriser. Företag i branschen har i allmänhet försökt möta den minskade efterfrågan med kraftiga besparingar, bland annat i form

⁷⁵ WSP 2020 Så påverkas pendlingsvanor under en pandemi – en mobilitetsstudie under unika förutsättningar

av uppsägningar och minskad service. I en del fall har det inneburit nedmontering av viss verksamhet, i andra fall har det saknats motståndskraft och konkurs blivit den enda utvägen.

Frågan är om denna kris föröder transportsystemet eller om den bidrar till att sortera bort företag och verksamhet som inte håller måttet, till förmån för mer innovativa företag? Inom nationalekonomin är ”kreativ förstörelse” ett centralt begrepp. Begreppet beskriver hur återkommande vågor påfrestningar på ekonomin bryter ned befintliga marknadsstrukturer och skapar nya. För att företag ska överleva tvingas de anpassa sig efter marknadens föränderliga förutsättningar, vilket leder till att obsoleta företag slås ut och innovativa företag vinner marknadsandelar. Om företagsstöd inte medför att konkurrenssvaga företag överlever är frågan om dagens kris utgöra en katalysator för en sådan process på transportmarknaderna och underlätta för innovation och framsteg? Frågorna har inga självklara svar, men sannolikt beror detta på hur länge pandemin kommer att plåga samhället.

5.2 När kommer återhämtningen (om den kommer)?

Pandemin är förvisso den största kris som drabbat transportsystemet men den är inte den första. Vid tidigare samhällsstörningar, såsom terrorattentaten i USA 2001, SARS 2003 och tsunamin 2004, påverkades affärs- och privatresandet endast kortsiktigt. När den omedelbara krisen blivit hanterad och restriktioner lyftes återgick resandet till tidigare nivåer. Med ett fungerande vaccin på plats är det därför möjligt att vi ser en snabb ekonomisk återhämtning som också innebär ett stegvist ökat resande. I exempelvis Kina tangerar inrikesflyget redan de nivåer som gällde 2019.⁷⁶

Men om spridningen av viruset inte kommer under snar kontroll finns det stor risk att många såväl stora som små verksamheter kommer att slås ut. För vissa kan ett långsiktigt branschstöd vara räddningen. En utdragen pandemi, med fortsatta nedstängningar och karantänsbestämmelser, kommer att få stor negativ påverkan på ekonomin och kommer att minska efterfrågan på transporter. I så fall bör resandet som helhet vara fortsatt lågt under en längre tid. Långväga resor kommer i viss mån att ersättas med kortväga resor, lokalt eller inom Sverige.

⁷⁶Nasdaq 2020 Chinas domestic flight numbers top pre-covid-19 levels in sept
<https://www.nasdaq.com/articles/chinas-domestic-flight-numbers-top-pre-covid-19-levels-in-sept-2020-10-15>
Hämtad 15 december

För transportsystemet bör en ekonomisk avmattning innebära att efterfrågan på transporter sjunker. Återhämtningen bör bli långsam för framförallt långväga persontransporter. Transportstyrelsens egen passagerarprognos för luftfarten förutspår exempelvis ingen fullständig återhämtning före 2027.⁷⁷

Oavsett de störningar som drabbar transporterna, och den förödelse som en starkt begränsad marknad innebär för branschen, bör transportsystemet som helhet återhämta sig på lång sikt. Genom bland annat teknikutveckling och innovation bör transportsystemet stå bättre rustat framöver. Samtidigt finns möjligheten att en utdragen pandemi skapar ett ändrat resmönster när synen på resande förändrats i grunden. Studier av bland andra OECD pekar på att de goda erfarenheterna av distansarbete, bland annat i form av ökad produktivitet, kan få människor att fortsätta arbeta hemifrån även när pandemin har klingat av.⁷⁸ Affärsresenärernas nödtvungna digitala möten kan komma att permanentas, medan långresor och kryssningar blir mer ovanliga inslag till förmån för lokalt resande.

5.3 Ett långsiktigt minskat resande påverkar planering och reglering

Det är inte omöjligt att pandemin, tillsammans med digitalisering, fokus på hållbarhet och distansarbete leder till bestående beteendeförändringar som i vissa delar avlastar transportsystemet. Ett minskat resande drabbar inte enbart transportbranschen utan bör på längre sikt påverka även transportmyndigheterna. Det är fullt möjligt att myndigheternas prognoser inte längre stämmer med verkligheten när följderna av pandemin skapar ett nytt landskap. Planerade långsiktiga satsningar riskerar att träffa fel.

Flera transportmyndigheter kan komma att behöva hantera en ny situation vad gäller finansieringen. För Transportstyrelsens del skulle ett långsiktigt minskat resande troligen leda till ett minskat behov av tillståndsgivning med tillhörande tillsyn. Detta skulle i sin tur påverka myndighetens avgiftspost negativt. Om detta adderas till ett minskat skatteanslag på grund av en lågkonjunktur kan det på sikt få ekonomiska konsekvenser för Transportstyrelsen.

Pandemin är ännu inte över och det är vanskligt att ha en klar uppfattning om vilka långsiktiga effekter pandemin kommer att få på transportsystemet. Men samhällskrisen kan innebära en gynnsam möjlighet till omformning och omstart av transportsystemet i en mer långsiktigt hållbar riktning, med minskad trängsel, större flexibilitet och med större fokus på hälsa.

⁷⁷ Transportstyrelsen 2020 Passagerarprognos 2021-2026 Trafikprognos för svensk luftfart TSL 2020-683

⁷⁸ OECD 2020 Productivity gains from teleworking in the post COVID-19 era: How can public policies make it happen?

Referenser

Aktuell hållbarhet 2020 Debattartikel 25 november 2020
Klimatsmartresande efter pandemin kräver åtgärder nu Tillgänglig:
www.aktuellhallbarhet.se/alla-nyheter/debatt/klimatsmart-resande-efter-pandemin-kraver-atgarder-nu/

Birka Cruises Pressmeddelande 3 juli Vi slutar kryssa – Tack för oss! Tillgänglig: <https://birka.se/aktuell-information-angaende-coronavirus/>

Dagens industri 2020 Kombinerad mobilitet kan lindra effekter av corona Tillgänglig: www.di.se/nyheter/kombinerad-mobilitet-kan-lindra-effekten-av-framtida-kriser/

Dagens infrastruktur 19 november 2020 Ny mobildata nära lagstanivåer i kollektivtrafiken Tillgänglig:
www.dagensinfrastruktur.se/2020/11/19/ny-mobildata-nara-lagstanivaer-i-kollektivtrafiken/

Digital Strategi 2020 Så påskyndar krisen digitaliseringen av svenska företag

Eltis 2020 Covid-19 impacts on mobility trends Tillgänglig:
<https://www.eltis.org/in-brief/news/covid-19-impacts-2020s-mobility-trends>

Europeiska kommissionen 2019 Den europeiska gröna given
Tillgänglig: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_sv

Folkhälsomyndigheten 2020 Skydda dig och andra från smitta
Tillgänglig: www.folkhalsomyndigheten.se/smittskydd-beredskap/utbrott/aktuella-utbrott/covid-19/skydda-dig-och-andra/

Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

IATA 2020 Airlines Financial Monitor July-August 2020

IATA 2020 Economic Performance of the Airline Industri

Jernelius 2020 Så har Covid-19 påverkat kollektivtrafikresandet i Sverige

KPMG 2020 Covid-19 Impacts on global cruise industry

Luftfartsverket 2020 LFV drar tillbaka varsel men läget fortsatt allvarligt Tillgänglig: www.lfv.se/nyheter/nyheter-2020/varsl-et-dras-tillbaka-men-laget-fortsatt-allvarligt

McKinsey 2020 Why shared mobility is poised to make a comeback after the crisis

Nasdaq 2020 Chinas domestic flight numbers top pre-covid-19-levels in Sept Tillgänglig: www.nasdaq.com/articles/chinas-domestic-flight-numbers-top-pre-covid-19-levels-in-sept-2020-10-15

Naturvårdsverket 2020 Etappmålen Tillgänglig: www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Etappmal/

Newsvoice 2020 Världens första digitala respass anpassade för covid-19 och vaccinstatus testas Tillgänglig: newsvoice.se/2020/10/varldens-forsta-digitala-resepass-anpassade-for-covid-19-och-vaccinstatus-testas/

Novus 2020 Om svenskarnas resvanor: Efter corona

OECD 2020 Productivity gains from teleworking in the post COVID-19 era: How can public policies make it happen?

Phocuswire 2020 New reality ...Barbara Dalibard of SITA Tillgänglig: www.phocuswire.com/New-reality-interview-Barbara-Dalibard-SITA

Regeringen 2019 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan Prop. 2019/20:65 Tillgänglig: www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2019/12/prop.-20192065/

Regeringen 2020 Bemyndigande att delta i rekapitaliseringen av SAS AB Tillgänglig: www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/06/bemyndigande-att-delta-i-rekapitaliseringen-av-sas-ab/

Regeringen 2020 Grön återhämtning ska ta Sverige ur dubbla kriser Tillgänglig:

www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/09/gron-aterhamtning-ska-ta-sverige-ur-dubbla-kriser/

Regeringen 2020 Industrins gröna omställning i höstbudgeten
Tillgänglig: www.regeringen.se/artiklar/2020/09/industrins-grona-omstallning-i-hostbudgeten/

Regeringen 2020 Regeringen föreslår ett kapitaltillskott om högst 1 400 miljarder kronor
Tillgänglig: www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/09/regeringen-foreslar-ett-kapitaltillskott-om-hogst-1-400-miljoner-kronor-till-green-cargo/

Regeringen 2020 Regeringen föreslår miljonsatsning för att fler ska cykla
Tillgänglig: www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/09/regeringen-foreslar-miljonsatsning-for-att-fler-ska-cykla/

Regeringen 2020 Storsatsning för fler godstransporter på järnväg
Tillgänglig:
www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/09/storsatsning-for-fler-godstransporter-pa-jarnvag/

Regeringen 2020 Två miljarder till kollektivtrafiken
Tillgänglig:
www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/09/tva-miljarder-till-kollektivtrafiken/

Regeringen 2021, Vaccinationsintyg blir digitala
www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/02/vaccinationsintyg-blir-digitala/

Sifo 2020 Så förändras våra resvanor efter corona
Tillgänglig:
<https://www.mynewsdesk.com/se/kvd/pressreleases/sifo-saa-foeraendras-vaara-resvanor-efter-corona-3039119>

SJ 2020 Rapport för det andra kvartalet 2020

SJ 2020 Rapport för det tredje kvartalet 2020

Sjöfartstidningen 2019 Kryssningsrekord i Stockholm
Tillgänglig:
www.sjofartstidningen.se/kryssningsrekord-i-stockholm-3/

SRF 2020 Minimal risk att av corona vid utlandsresa
Tillgänglig:
<https://via.tt.se/pressmeddelande/minimal-risk-att-smittas-av-corona-vid-utlandsresa?publisherId=3235979&releaseId=3285730>

Swedavia 2020 Swedavias finansiella ställning stärks genom ett ägartillskott på 3 150 miljoner kronor Tillgänglig: www.mynewsdesk.com/se/swedavia/pressreleases/swedavias-finansiella-staellning-staerks-genom-aegartillskott-paa-3-dot-150-mkr-3012403

Swedbank 2020 Macro Research Consumer Spending Observer Tillgänglig: www.swedbank.se/privat/spara-och-placera/analyser-marknad-omvarld/swedbank-insikt/makro/makrofokus.html

Svensk kollektivtrafik 2020 Delad mobilitet idag och i framtiden

Svensk kollektivtrafik 2020 Kollektivtrafikbarometern Frågor kopplade till coronapandemin april-augusti 2020

Svensk sjöfart 2020 Svensk sjöfarts medlemmar i akut situation – förlängning av korttidspermitteringar krävs Tillgänglig: www.mynewsdesk.com/se/foreningen-svensk-sjofart/news/svensk-sjoefarts-medlemmar-i-akut-situation-foerlaengning-av-korttidspermittering-kraevs-414103

Sveriges Kommuner och Regioner 2020 Inkomstbortfall på grund av coronaviruset Tillgänglig: www.skr.se/co-vid19ochdetnyacoronaviruset/kollektivtrafikochhallmannafardmedel/inkomstbortfallpagrundavcoronaviruset.34480.html

SVT Nyheter 2020 Swedavia hårt drabbade av corona – tappat 87 procent av resenärerna Tillgänglig: www.svt.se/nyheter/swedavia-har-tappat-87-procent-av-resenarerna-i-juli

Tohology Global travel numbers 2020: UNWTO recorded 1.5 billion international tourist arrivals in 2019 Tillgänglig: www.tohology.com/en/hospitality/industry/international-tourist-arrivals-unwto/ Hämtad 4 december 2020

Trafikanalys 2020 Resmönster under coronapandemins första halvår Rapport 2020:13

Trafikanalys 2020 Resvanor i Sverige 2019 Statistik 2020:17

Trafikanalys 2020 Sjötrafik 2019 Statistik 2020:15

Trafikverket 2018 Trender i transportsystemet – Trafikverkets omvärldsanalys 2018

Trafikverket Nyhet 20 oktober 2020 Fördelning av tillfälligt krisstöd till regionala flygplatser Tillgänglig: www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2020-10/fordelning-av-tillfalligt-krisstod-till-regionala-flygplatser/

Transportstyrelsen 2020 Passagerarprognos 2021-2026
Trafikprognos för svensk luftfart

Transportstyrelsen 2021 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2020

Transportstyrelsens Omvärldsrapport 2020, Inspiration och underlag för verksamhetsplan 2021-2023.

Travelnews 2020 Inte aktuellt med klimatkrav för statsstöd
Tillgänglig: www.travelnews.se/sverige/flyg/eneroth-inte-aktuellt-med-klimatkrav-for-statsstod/

Trivector 2020 Resvanor under corona Tillgänglig:
www.trivector.se/konsulttjanster/hallbara-transporter/framtids-transporter/resvanor-under-corona/

Wall Street Journal, British Airways Retires Boeing 747 Early Amid Coronavirus, www.wsj.com/articles/british-airways-retires-entire-fleet-of-iconic-boeing-747s-11594985724

Winslott Hiselius och Arnfalk 2020 Coronas effekt på svenska myndigheters arbets- och resmönster – nu och i framtiden

WSP 2020 Så påverkas pendlingsvanor under en pandemi – en mobilitetsstudie under unika förutsättningar

VTI 2020 Pandemin leder till ny forskning inom transportområdet
Tillgänglig: www.vti.se/arkiv/nyhetsarkiv/nyheter/2020-10-09-pandemin-leder-till-ny-forskning-inom-transportområdet

Västtrafik Hållplats 2020 En undersökning om morgondagens hållbara resande



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503