

**Transportläget – PM  
indikatorer för trafikutvecklingen  
under coronapandemin 2022:4**



**Transportläget – PM  
indikatorer för trafikutvecklingen 2022:4  
under coronapandemin**

**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

Publiceringsdatum: 2022-03-31

# Förord

Coronapandemin fick snabbt en stor påverkan på hela vårt samhälle. Trafikanalys tog tidigt (april 2020) beslutet att publicera snabba indikatorer över utvecklingen i transportsektorn. Denna samling av indikatorer med kortare beskrivningar har vi kallat *Transportläget*. Vi har nu under närmare två års tid uppdaterat *Transportläget* först per vecka, därefter per månad och mot slutet mer sällan. *Transportläget* har innehållit framför allt andra aktörers uppgifter men även snabbare publicering av delar av vår egen statistik.

Trafikanalys har haft ett regeringsuppdrag att särskilt följa trafikutvecklingen med anledning av coronapandemin under 2021. Efter nästan två år av pandemibevakning publicerar vi som en del av regeringsuppdraget denna sammanfattande PM, om pandemins inverkan på transportsektorn. I och med detta avslutar också Trafikanalys den löpande bevakningen i *Transportläget*.

Huvudförfattare till denna PM är Maria Melkersson och Henrik Petterson. Det löpande arbetet med att bevaka och publicera *Transportläget* har involverat flera medarbetare på Trafikanalys. Projektledare har varit Tom Andersson och Maria Melkersson och projektmedarbetare har varit Fredrik Lindberg, Henrik Petterson, Fredrik Söderbaum, Björn Tano samt Mats Wiklund.

Stockholm, mars 2022

Sofie Orrling

Avdelningschef

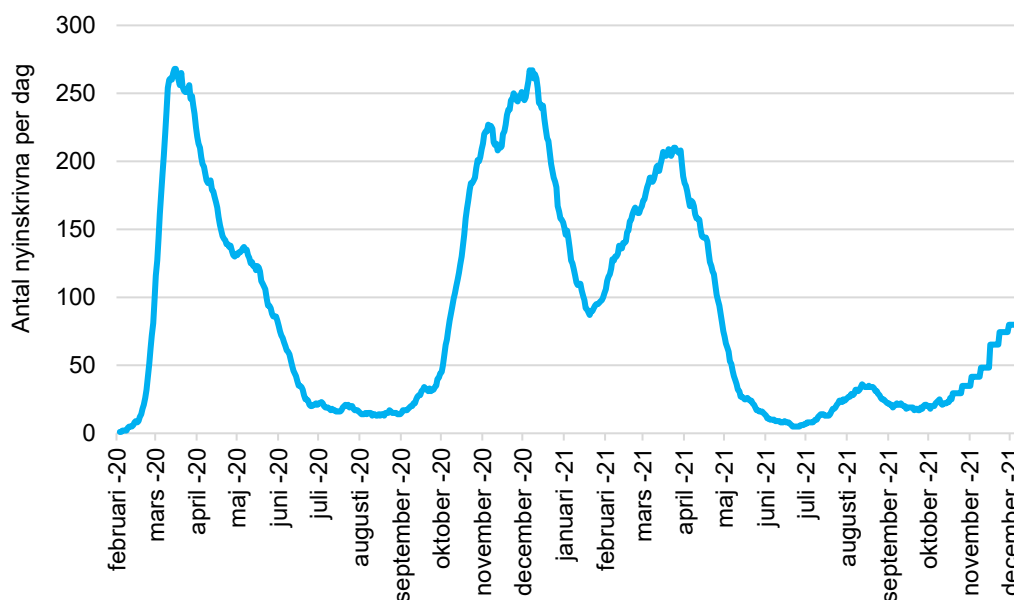
# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>1 En pandemi slog till</b> .....	<b>5</b>
1.1 Att hitta snabba indikatorer för transportsektorn .....	8
<b>2 Vägtrafik</b> .....	<b>13</b>
2.1 Trafikarbete på statligt vägnät.....	13
2.2 Vägtrafik till och från centrala Stockholm och Göteborg .....	14
2.3 Körsträckor.....	18
<b>3 Järnväg</b> .....	<b>21</b>
<b>4 Sjöfart</b> .....	<b>25</b>
<b>5 Flygtrafik</b> .....	<b>29</b>
<b>6 Gränsöverskridande trafik</b> .....	<b>33</b>
<b>7 Andra transportrelaterade indikatorer</b> .....	<b>37</b>
7.1 Omsättningen i transportbranscherna.....	37
7.2 Varsel i transportbranschen .....	38
7.3 Korttidsarbete.....	39
<b>8 Avslutande kommentarer</b> .....	<b>41</b>
<b>Referenser</b> .....	<b>43</b>
<b>Bilaga Källor och definitioner</b> .....	<b>45</b>
Vägtrafik.....	45
Fordon vid trängselskattestationer.....	46
Järnväg .....	47
Flygtrafik .....	48
Gränsöverskridande trafik.....	48
Andra transportrelaterade indikatorer .....	49

# 1 En pandemi slog till

WHO deklarerade den 11 mars 2020 att vi stod inför en pandemi, en coronapandemi (WHO, 2020). Det var tidigt uppenbart att transportsystemet och dess aktörer skulle påverkas av pandemin, frågan var hur. Skulle kollektivtrafiken stängas ned helt? Hur skulle godstransporter över landgränser kunna fortsätta? Redan i mars 2020 minskade trafiken snabbt, på väg, på järnväg och framför allt inom flyget, där trafiken nästan helt upphörde.

Under de nästan två år som följde skulle flera delar av transportsystemet både uppleva återhämtning och även nya stora minskningar i trafik. Antalet sjukvårdade på grund av covid-19 visar tydligt på de två stora vågorna av pandemin, den första vågen i pandemins inledning våren 2020 och den andra vågen runt nyåret och början av 2021. Som mest skrevs drygt 250 personer per dag in på grund av covid-19 (Figur 1.1).



Figur 1.1. Antal nyinskrivna i slutenvården på grund av covid-19 - februari 2020–december 2021.

Källa: Socialstyrelsen.

Anm. Från och med mitten på november 2021 saknas dagsnoteringar för antal nyinskrivna. Från mitten på november till och med december används därför ett genomsnitt per dag baserat på veckonoteringarna från Socialstyrelsen.

De restriktioner och förändringar i beteende som följde av smittspridningen gjorde att transportsystemet påverkades i allra högsta grad. Kort sammanfattat har vi rest mindre under pandemin, framför allt mindre på kollektiva färdmedel och framför allt gjort färre långväga resor. Procentuellt sett har minskningen varit störst inom flyg, sjöfart och långväga tåg. Det har *nyregistrerats* färre nya personbilar under 2020 och 2021, jämfört med 2019. Antal personbilar i trafik ökade något jämfört med 2019 (1–2 procent) men den genomsnittliga körsträckan med personbil minskade 2020 med hela 6 procent (det finns i skrivande stund ännu ingen statistik om körsträckor för 2021).

Hemester, dvs. semester i Sverige, är en företeelse som fick publikt genombrott under pandemin och antalet husbilar ökade både 2020 och 2021, med 4 respektive 10 procent, jämfört med 2019.<sup>1</sup> Antalet motorcyklar ökade inte 2020 men den samlade körsträckan med motorcykel ökade med hela 7 procent.

Cyklandet har ökat under pandemin, efterfrågan på cyklar har varit stor, handeln har haft cykelbrist och högt tryck på cykelreparationer (SVT, 2021). Likaså har efterfrågan varit hög på begagnade bilar med stigande priser som följd. Trafikanalys har i rapportform sammanfattat hur personresandet påverkats av pandemin, både det generella resandet (Trafikanalys, 2022c) och de samhällsviktiga resorna (Trafikanalys, 2022d).

Godstrafiken har förändrats i mindre grad, dock med vissa undantag och med container-obalanser gentemot framför allt Kina och högre fraktpriser. Anpassningar har krävts i logistikuppläggen. Godstågen i Sverige har rullat ungefär som vanligt och godsmängderna på fartyg har varit ungefär på samma nivåer som före pandemin. Dock har gods på passagerarfartyg (exempelvis till Finland och Norge) fått dirigeras om, eftersom vissa färjelinjer periodvis nära nog upphörde. Det har varit mycket färre långflygningar ut från Sverige och därmed begränsad kapacitet att skicka flygfrakt med passagerarplan. Istället har fraktflyget varit högt belastat, vilket resulterat i stora prisökningar för frakt. Mer frakt har gått på lastbil till norra Europa för att - därifrån lastas om till flyg. Mer gods har gått på tåg från Kina, istället för att flygas, i spåren av de stora prisökningarna på flygfrakt (Trafikanalys, 2021b).

Förarbristen för tunga lastbilar har varit tydligare än vanligt, både på grund av problem för utländska chaufförer att åka till Sverige, och på grund av hög sjukfrånvaro hos Sverige-baserade förare. Giltigheten för yrkeskompetensbevis (YKB) förlängdes enligt beslut från regeringen och EU. Detta innebar att man kunde undvika att giltigheten för YKB skulle ha gått ut för flera tusen yrkesförare, samtidigt som de nödvändiga fortbildningsinsatserna var stoppade under pandemin. (Trafikanalys, 2022d) I början av 2022 beslutades om tillfälliga lättnader i regler om kör- och vilotider för att motverka förarbristen.<sup>2</sup>

E-handeln har växt kraftigt under pandemin (Trafikanalys, 2022a). Både vana e-handlare och lite mindre vana kundgrupper, såsom äldre personer, valde att handla on-line i högre grad än tidigare, för att undvika kontakter i butik. E-handeln ökade i omsättning med hela 40 procent mellan 2019 och 2020, och 2021 var ökningen mot året innan 20 procent. Med sådana ökningstal skulle e-handeln nära nog fördubblas vart tredje år. Ökad e-handel har lett till stor efterfrågan på framför allt last-mile leveranser, dvs. den sista sträckan fram till konsumenten.

E-handeln med livsmedel ökade stort i pandemins inledning, men från en låg e-handelsandel<sup>3</sup> från början. Under 2021 köptes ungefär 6 procent av livsmedel via e-handel, mot 2 procent 2019 (Postnord, 2022). Även om livsmedel fortfarande har en relativt blygsam e-handelsandel är livsmedel idag den andra största e-handelsbranschen mätt i omsättning. Samtidigt som e-handeln blomstrat har den fysiska handeln backat. Nedläggningen av butiker, och framför allt färre nystartade butiker, under pandemin har gett tomma butikslokaler i många städer.

Transportsystemet har i högsta grad påverkats av de restriktioner som utfärdats, även om Sverige hört till de europeiska länder med minst tvingande restriktioner och större mått av frivillighet. Minskat långväga resande har följt av avrådan mot utlandsresor, inreseförbud och ökad osäkerhet i omvärlden. Därtill har minskat regionalt kollektivtrafikresande följt av bl.a. ökat distansarbete, arbetslöshet och permitteringar samt distansundervisning i skolorna. En

<sup>1</sup> Avser husbilar i trafik plus avställda; dessa fordon ställs ofta av under vintern.

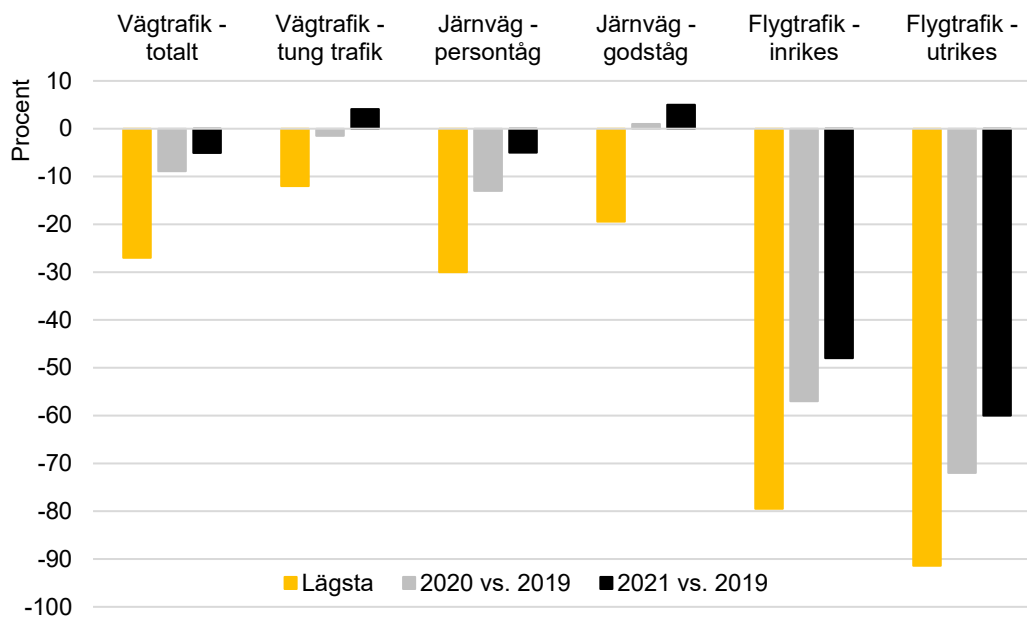
<sup>2</sup> [www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2022/transportstyrelsen-beslutar-om-tillfalliga-lattnader-i-reglerna-for-kor--och-vilotider/](https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2022/transportstyrelsen-beslutar-om-tillfalliga-lattnader-i-reglerna-for-kor--och-vilotider/)

<sup>3</sup> Andel av totala detaljhandelsomsättningen som kommer från e-handelsförsäljning dvs. inte från butik.



tidslinje för pandemin och smittskyddsåtgärder, samt tillfälliga inreseförbud och avrådan från utlandsresor presenteras i bilagorna till Trafikanalys rapport om resmönster under pandemin (Trafikanalys, 2022c).

I Figur 1.2 visas hur trafiken i respektive trafikslag påverkades 2020 respektive 2021, jämfört med prepandemåret 2019, samt den lägsta noteringen som gjordes under 2020.



Figur 1.2. Trafik per trafikslag, förändring av trafikvolym i procent under 2020 respektive 2021, jämfört med 2019, samt "lägsta" som avser den största nedgången under 2020.

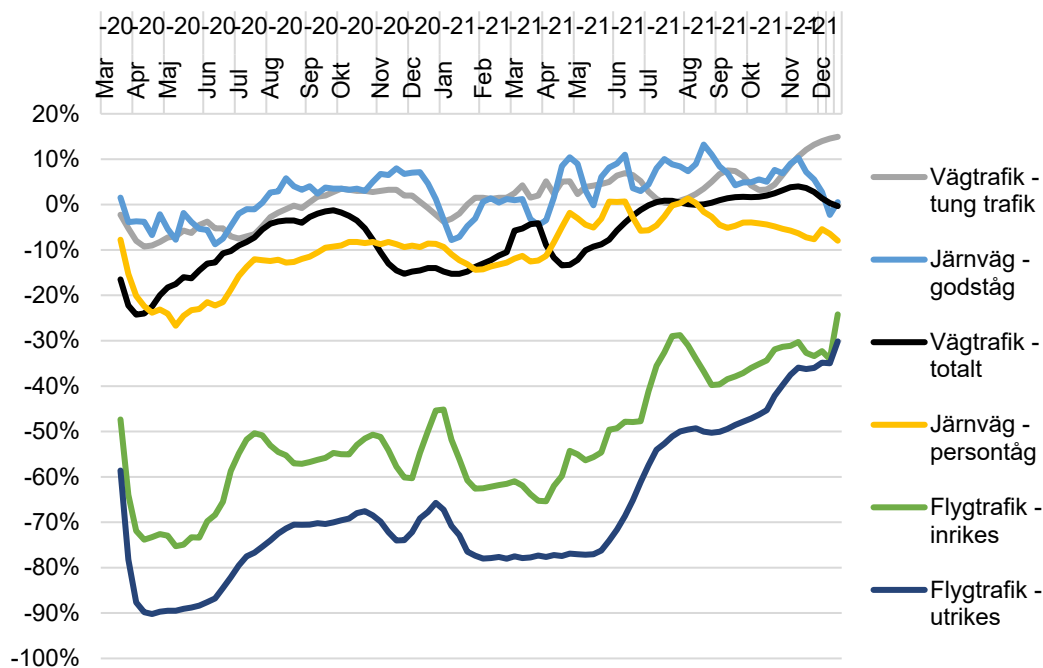
Källa: Se respektive trafikslag i figurer nedan.

Anm: Vägtrafik ovan avser enbart det statliga vägnätet. För sjöfarten saknas vecko- och månadsuppgifter.

De flesta delarna av transportsystemet<sup>4</sup> hade sin lägsta notering för trafiken runt vecka 15, i början av april 2020. Godstrafik på järnväg och tung trafik på väg har under nästan hela perioden varit minst påverkad av pandemin. Flygtrafiken är mest påverkad under hela perioden och är även det trafikslag som fortfarande är längst ifrån de trafiknivåer som rådde innan coronapandemin. Genomgående för alla trafikslag och dess delar är att de var mer påverkade under 2020 än 2021.

Om man tittar på utvecklingen av trafiken vecka för vecka är det många stora fluktuationer för enstaka veckor. I Figur 1.3 visas därför utvecklingen som glidande medelvärden över 4 veckor. Noterbart är att flyget och total vägtrafik uppvisar ungefär samma mönster, även om vägtrafiken hela tiden varit betydligt mindre påverkat. De två vågorna av pandemin avspeglas tydligt både på väg och i luft. Tung trafik på väg (dvs. främst tunga lastbilar) och godstrafiken på järnväg har varit relativt opåverkat av pandemin hela perioden.

<sup>4</sup> Exklusive sjöfart, för vilken vi bara har kvartalsuppgifter (se kapitel 4).



Figur 1.3. Trafik per trafikslag, förändring av trafikvolym i procent under 2020 respektive 2021, jämfört med 2019. 4 veckors glidande medelvärden.

Källa: Se respektive trafikslag i figurer nedan.

Anm: Vägtrafik ovan avser enbart det statliga vägnätet. För sjöfarten saknas vecko- och månadsuppgifter.

## 1.1 Att hitta snabba indikatorer för transportsektorn

Trafikanalys startade redan i pandemins tidiga skede ett arbete för att tillgodose de särskilda informations- och statistikbehov som finns under en kris. Med anledning av coronapandemins stora påverkan på transportsystemet har Trafikanalys löpande publicerat *Transportläget* med aktuella indikatorer för att beskriva utvecklingen. Underlaget är snabbt framtaget och ger inte möjlighet till samma kvalitetssäkring som i den officiella statistiken. Trafikanalys har sonderat en mängd olika datakällor med olika frekvens från Trafikanalys, andra transportmyndigheter, trafikbolag, SCB m.fl.

I valet av lämpliga indikatorer har de kvalitetskriterier som brukar ställas på officiell statistik<sup>5</sup> vägts samman. Framför allt är det avvägningen mellan noggrannhet och aktualitet som kan leda till konflikt. Aktualitet har här varit viktigt och stått i fokus, vilket innebär att det inte gått att ställa samma krav på tillförlitlighet och detaljeringsgrad. Kvalitetsproblem har dykt upp i olika former och omfattning. I bilagan finns mer detaljer om källor och definitioner för de utvalda indikatorerna. Under delar av pandemin gjordes nedslag i data för resvanor för att beskriva hur resandet med kollektivtrafik påverkats. Andra källor för att följa påverkan på mobilitet har övervägts men inte använts, t.ex. mobildata för att följa människors förflyttningar. Dessa data har istället utvärderats som en del i arbetet med att utveckla Trafikanalys resvaneundersökningar i ett längre perspektiv.

<sup>5</sup> Vad som menas med kvalitet i statistiken slås fast i statistiklagen och dess sju kvalitetskriterier, [www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-200199-om-den-officiella-statistiken\\_sfs-2001-99](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-200199-om-den-officiella-statistiken_sfs-2001-99)

Den första utgåvan av *Transportläget* publicerades vecka 20 och avsåg vecka 18. Under oktober 2020 genomfördes en användarstudie (Trafikanalys, 2020a) som underlag för att följa upp och utvärdera arbetet dithills. Den övergripande slutsatsen är att Transportläget har tjänat ett allmänintresse, men att det handlar om kortsiktiga behov. I takt med att pandemin löpte på glesades publiceringarna successivt ut (se vidare nedan).

Förutom de snabba indikatorerna i *Transportläget* har Trafikanalys publicerat omvärldspaningar av politik, åtgärder, forskningsstudier, undersökningar med mera om hur pandemin påverkat transporter och resande. Under en period (16 mars–5 oktober 2020) publicerades en omvärldsbevakning i form av kortare *dagliga* rapporter. Därefter följde en period (12 oktober–14 december 2020) med *veckovisa* omvärldspaningar.<sup>6</sup> Dessutom har Trafikanalys publicerat flera fördjupade rapporter om pandemins påverkan på transporter och resande.<sup>7</sup>

Det blev redan i mars 2020 uppenbart att pandemin skulle påverka transportsektorn och att detta skulle intressera många; andra myndigheter, regeringskansliet, journalister, företag i branschen och allmänheten. Trafikanalys är en statistikansvarig myndighet och vi ansvarar för officiell statistik om transporter.

Det mesta vi publicerar avser år, vissa publikationer avser kvartal och en enda publikation (nyregistrerade vägfordon) kommer ut varje månad. Vanligen är uppmärksamheten för kvartalspublikationerna inte så stor som för årlig statistik, ett kvartal har känts som en kort tid för en uppdatering. Nu stod vi inför en pandemi, där det tidigt började publiceras olika indikatorer på antal smittade och vårdade *per dygn*.

I detta sammanhang föreföll ett kvartalsperspektiv som alltför långsamt. Det var uppenbart att våra ordinarie publikationer inte skulle kunna möta det intresse som fanns för transportsektorns utveckling under pandemin. Några andra länder som var tidigt ute med att publicera indikatorer för transportsektorn var Danmark, England (London), USA och Canada.<sup>8</sup>

Man kan sammanfatta dessa publikationer med ”gräv där du står”, dvs. att man i stort sett var hänvisad till de indikatorer som redan fanns tillgängliga, snarare än att påbörja nya datainsamlingar för att fånga pandemins effekter. Vi förstod att vi var tvungna göra motsvarande för Sverige – leta efter data och indikatorer som redan finns, men som vi hittills inte använt.

I vår jakt på snabba indikatorer började vi se över om någon del av vår egen statistik skulle kunna publiceras snabbare än normalt, och även kartlägga vilka andra potentiella datakällor som fanns. Vi insåg att vår egen resvaneundersökning var möjlig att publicera snabbare än enbart för helår och detta gjordes för att beskriva hur resandet förändrades per kvartal under pandemins första år. Den typ av uppgifter som vi kunde ta fram kvartalsvis visas för hela pandemin i Trafikanalys (2022c).

I mer normala tider är inte kvartalspublicering av resvaneundersökningen intressant; resvanor är trögrörliga och förändras långsamt. Pandemin är förstuds extrem och ledde till relativt stora förändringar och snabba sådana i resmönster, vilket är extraordinärt.

Förutom resvaneundersökningen var vi hänvisade till andra aktörers källor, eftersom vi dessutom helst ville ha indikatorer per vecka. Trafikverket har data som vi kunde använda oss

<sup>6</sup> [www.trafa.se/uppdrag/coronapandemin/corona-omvarld/](http://www.trafa.se/uppdrag/coronapandemin/corona-omvarld/)

<sup>7</sup> [www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/projekt-om-corona-och-transporter-10591/](http://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/projekt-om-corona-och-transporter-10591/)

<sup>8</sup> Danmark: [www.dst.dk/da/Statistik/temaer/covid-19-hurtige-indikatorer#transport](http://www.dst.dk/da/Statistik/temaer/covid-19-hurtige-indikatorer#transport), England: [www.gov.uk/government/statistics/transport-use-during-the-coronavirus-covid-19-pandemic](http://www.gov.uk/government/statistics/transport-use-during-the-coronavirus-covid-19-pandemic), USA: [www7.bts.dot.gov/covid-19/week-in-transportation](http://www7.bts.dot.gov/covid-19/week-in-transportation) Canada: [www150.statcan.gc.ca/n1/en/type/data?subject\\_levels=23](http://www150.statcan.gc.ca/n1/en/type/data?subject_levels=23)

av för att beskriva vägtrafikens utveckling. Trafikverket började publicera utveckling av trafikarbetet på statligt vägnät per vecka, något som normalt publiceras månadsvis. Veckouppgifterna avsåg utvecklingen jämfört med året innan, fr.o.m. vecka 11 2020 t.o.m. vecka 21 2021. Därefter minskade det allmänna intresset och Trafikverket återgick till de normala månadspubliceringarna. Trafikverket har också dagliga uppgifter om tågtrafik (antal avgångar och antal tågkilometer) vilket vi använt per vecka.

Trafikverket gav alltså den veckovisa utvecklingen av trafik på statligt nät, vilket är knappt 70 procent av all vägtrafik. Hur skulle vi kunna säga något om övrigt vägnät, kommunalt och enskilt? Det finns inga kontinuerliga och representativa mätningar av trafik på övrigt vägnät. Den enda källa vi kunde hitta var trängselskattepassager i Stockholm och Göteborg, där vi kunde få uppgifter månadsvis relativt snabbt efter varje månadsslut.

Transportstyrelsen har uppgifter om antal flygningar, antal passagerare och även flygfrakt i ton (endast fr.o.m. 2020) som finns att tillgå per månad. Vanligen publicerar Trafikanalys ungefär samma uppgifter men mer detaljerade uppgifter som officiell statistik och då enbart för helår.

Av trafikslagen var sjötrafiken svårast att hitta indikatorer för. Vi undersökte noga två olika källor men det visade sig att ingen av dem var av tillräckligt hög kvalitet för att kunna beskriva eventuella snabba förändringar. De enda uppgifter för sjöfarten som vi använt i *Transportläget* är därför kvartalsvis sammanställningar från vår egen officiella statistik *Sjötrafik*.

Tidigt under pandemin blev det uppenbart att vi behövde beskriva hur trafik över Sveriges gränser utvecklades. Vi kunde här använda snabba indikatorer om flygrörelser per vecka från Luftfartsverket samt månadsvisa uppgifter om passagerare och frakt från Transportstyrelsen. För sjöfarten var vi beroende av vår egen kvartalsvisa statistik om sjötrafiken.

En ytterligare fråga var gränspassagerna med väg och järnväg som vi vanligen inte publicerar statistik för – hur utvecklades dessa? Trafikverket har uppgifter på antalet tåg via Öresundsbron som entydigt visar trafiken mellan Sverige och Danmark. Öresundskonsortiet har på sin webbplats uppgifter om antalet fordon som passerar Öresundsbron varje vecka, uppdelat på ett antal olika fordonsslag. För den svensk-finska väggränsen rapporterar finska tullen på sin webbplats antalet lätta respektive tunga fordon per månad och per gränsstation. Denna statistik bryts dessutom ned på riktning (till Sverige respektive till Finland) och per gränsstation.<sup>9</sup>

För väggränsen mot Norge mäter svenska Trafikverket på endast en plats<sup>10</sup> och den har vi nämnt i *Transportläget*, men denna enda mätning kan knappast sägas fånga hela den långa gränsen. Norska Vegvesen mäter trafikutvecklingen på 30 olika gränsstationer på norsk-svenska gränsen och presenterar *daglig* förändring i trafiken, jämfört med året innan eller med en "normalperiod". Vi har då använt medianen per vecka för att beskriva vägtrafikens utveckling mellan Sverige och Norge.

För att följa den ekonomiska och sysselsättningsmässiga förändringen i *Transportläget* så har vi följt omsättningen i olika delbranscher inom transportsektorn samt antal varslade personer i desamma. SCB ansvarar för statistik om omsättning och publicerade i pandemins inledning mer disaggregerad statistik än normalt.

Varselstatistik publiceras av Arbetsförmedlingen och finns per månad. Vi övervägde att publicera antalet konkurser och antal anställda uppsagda till följd av konkurser men det visade

---

<sup>9</sup> Det finns sex gränsstationer på den svensk-finska landgränsen.

<sup>10</sup> Punkt 9623 GRÄNS EDA

sig svårt att fånga snabba förlopp med konkursstatistik. *Transportläget* publicerades för varje vecka fr.o.m. vecka 18 2020 (slutet av april) fram till julen 2020.

Efter några inledande veckor med *Transportläget* på enbart svenska, lade vi till en engelsk översättning av texterna och figurer. Första halvåret 2021 gick vi över till månatliga publikationer av *Transportläget* och enbart på svenska. Hösten 2021 hade intresset för bevakningen minskat och vi gjorde en enda publicering, i november. I och med föreliggande rapport avslutas Trafikanalys publicering av snabba coronaindikatorer.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Vid sidan om *Transportläget* publicerade vi också omvärldsbevakningar där vi via mediabevakning beskrev skeendet i transportsektorn i relation till pandemin. Denna omvärldsbevakning gjordes veckovis till en början och gick senare över till mer glesa omvärldsanalyser baserade på intervjuer med nyckelpersoner i transportsektorn.



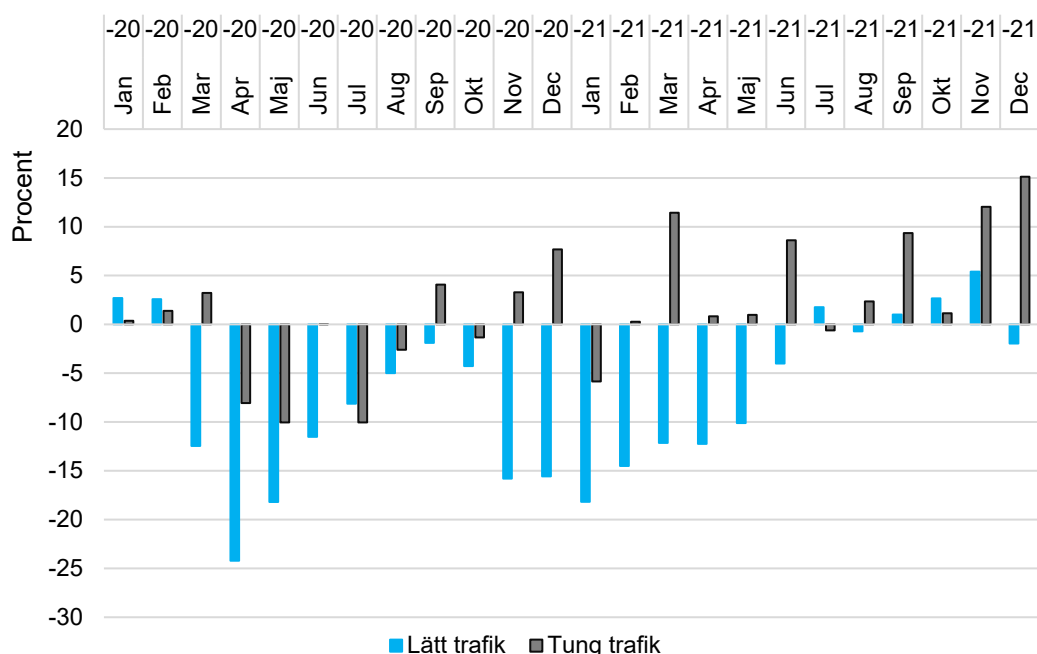
## 2 Vägtrafik

Under pandemin kunde vi följa hur trafiken på det statliga vägnätet utvecklats (avsnitt 2.1). Trafikverket beräknar att knappt 70 procent av allt trafikarbete på väg utförs på det statliga vägnätet. För övriga vägar har vi endast kontinuerlig information för Stockholm och Göteborg, tack vare avläsning av fordon för trängselskatter (avsnitt 2.2). Slutligen kan statistik om körsträckor för vägfordon visa oss vad som hände under pandemin (avsnitt 2.3)

### 2.1 Trafikarbete på statligt vägnät

Trafikverket redovisar löpande hur trafikarbetet (antal fordonskilometer) utvecklas på det *statliga* vägnätet. Varje månad publiceras utvecklingstal som avser dels *lätt* trafik (personbil och andra fordon med totalvikt om max 3,5 ton), dels *tung* trafik (tung lastbil och buss).

Den lätta trafiken minskade snabbt redan i mars 2020 och låg i april hela 24 procent lägre än 2019. Därefter ökade trafiken på det statliga nätet och låg i augusti–september 2020 på i princip samma nivåer som rådde före pandemin. Därefter slog en andra våg av pandemin till och den lätta trafiken minskade återigen kraftigt, ned mot –12 procent under våren 2021 jämfört med 2019. Under senare delen av 2021 har totala trafiken återgått till ungefär samma nivåer som 2019 (Figur 2.1).



Figur 2.1. Trafikarbete på statligt vägnät, för lätt trafik (personbilar och andra lätta fordon) respektive för tung trafik (tung lastbil och buss). Förändring av trafikvolym per månad åren 2020–2021.

Källa: Trafikverket

Anm: Januari–februari 2021 jämförs med motsvarande månad 2020, medan mars–december 2021 jämförs med 2019.

Den tunga trafiken har påverkats betydligt mindre än den lätta trafiken under hela pandemin. Under 2021 har den tunga trafiken flera månader till och med legat över trafiknivåerna under prepandemiåret 2019.

För hela kalenderåret 2020 uppmätte Trafikverket att den lätta trafiken minskade med 10 procent och den tunga trafiken minskade med 2 procent. För kalenderåret 2021, jämfört med prepandemiåret 2019, var förändringen för lätt trafik en minskning med 6 procent och för tung trafik en ökning med 4 procent.

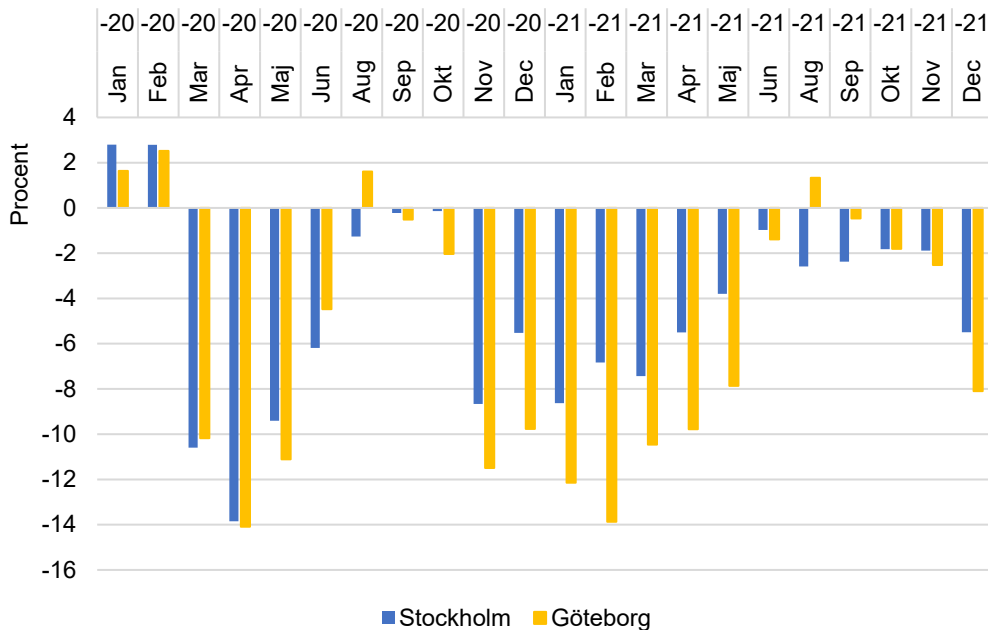
## 2.2 Vägtrafik till och från centrala Stockholm och Göteborg

Under hela året 2019 passerade 90 miljoner fordon trängselskattestationer i Stockholm och 137 miljoner fordon i Göteborg, under skattebelagda tider. Göteborg har betydligt fler fordonspassager för trängselskatter på grund av fler betalstationer, 36 stationer mot Stockholms 20.

Personbilar var det fordonsslag som påverkades först av pandemin: antalet passager med personbilar minskade redan i mars månad 2020 och i båda städerna (Figur 2.2). I april 2020 låg antalet passager så mycket som 14 procent under 2019 års nivå. Därefter ökade passagererna under hela hösten 2020 för att sedan återigen minska avsevärt från november 2020, i både Stockholm och Göteborg, då den andra vågen av pandemin slog till. Under hösten 2021 har det skett en återhämtning till nivåer nära de som rådde under 2019. Mot slutet av 2021 låg dock antalet passager 6 procent under 2019 års nivå i Stockholm, och 8 procent under i Göteborg.

Vad beträffar antalet passager under mars–december 2020 var skillnaden –6 procent i Stockholm jämfört med 2019, och –7 procent i Göteborg. Motsvarande för helåret 2021 var i Stockholm –4 procent jämfört med 2019 och i Göteborg –6 procent.





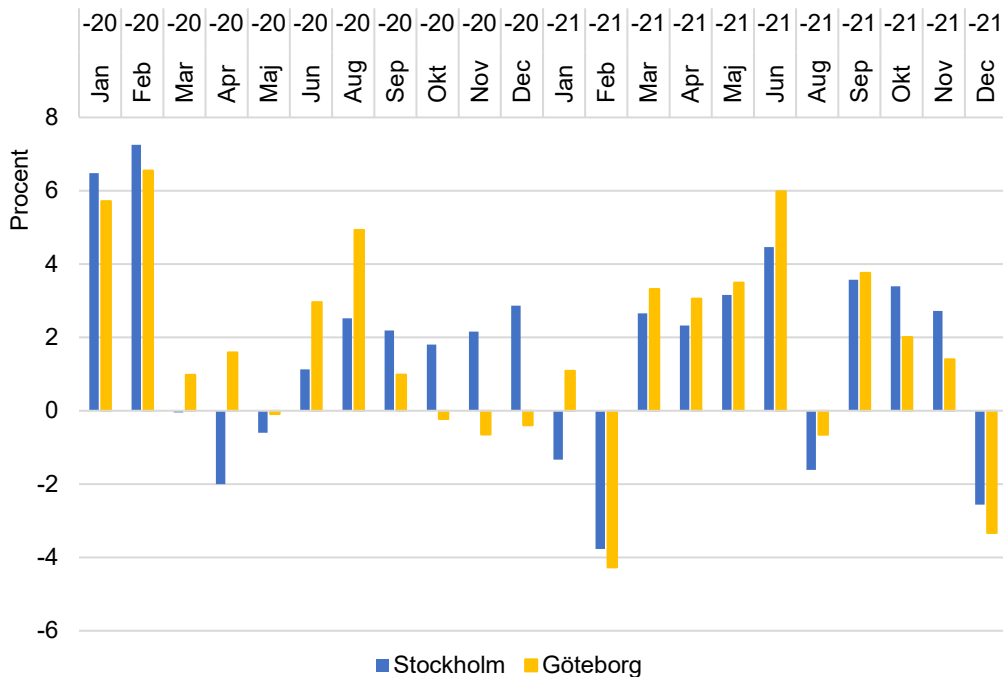
Figur 2.2. Trängselskattepassager med *personbilar* i Stockholm respektive Göteborg, procentuell skillnad mellan åren.

Källa: Transportstyrelsen

Anm: Januari 2020–februari 2021 jämförs med året innan medan mars–december 2021 jämförs med motsvarande månad 2019.

Trafiken med *lätta lastbilar* ökade kraftigt i januari–februari 2020 jämfört med motsvarande period 2019, i både Stockholm och Göteborg. Denna ökning stannade dock helt av när pandemin började påverka vårt samhälle. Med undantag för enstaka månader har dock de lätta lastbilarna rullat ungefär som före pandemin. Fr.o.m. mars 2021 har antalet passager med lätta lastbilar t.o.m. legat långt över prepandemiåret 2019. Det är väl känt att e-handeln ökat mycket under pandemin. Hur stor del e-handeln har i fler lätta lastbilar i Stockholm och Göteborg kan vi tyvärr inte mäta (Figur 2.3).

För antalet passager med lätta lastbilar under mars–december 2020 jämfört med 2019, var skillnaden +1 procent i både Stockholm och Göteborg. Motsvarande för året 2021 jämfört med 2019 var i Stockholm +2 procent och i Göteborg +3 procent.



Figur 2.3. Trängselskattepassager med *lätta lastbilar* i Stockholm respektive Göteborg, procentuell skillnad mellan åren.

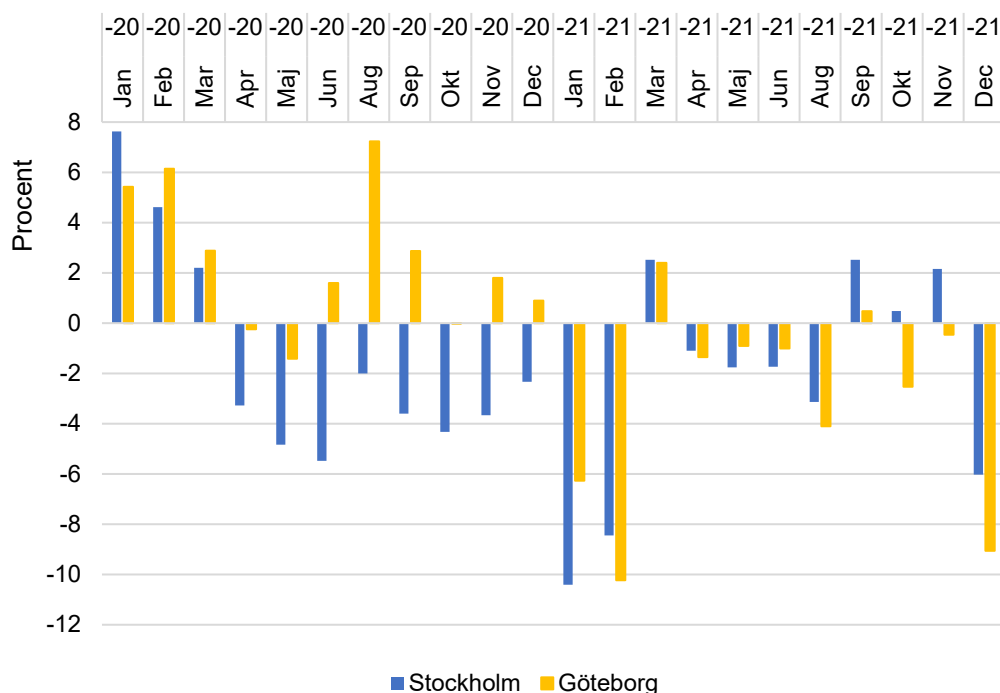
Källa: Transportstyrelsen

Anm: Januari 2020–februari 2021 jämförs med året innan medan mars–december 2021 jämförs med motsvarande månad 2019.

Trafiken med *tunga lastbilar* ökade ganska kraftigt i januari–februari 2020 jämfört med året innan, i både Stockholm och Göteborg. Denna utveckling kom dock av sig helt när pandemin började påverka vårt samhälle. I april 2020 minskade tunga lastbilar sina passager till/från Stockholm. I både Stockholm och Göteborg har passagera med tunga lastbilar många månader under pandemin legat över eller mycket över normala nivåer.

I januari–februari 2021 minskade passagera med tung lastbil avsevärt, i både Stockholm och Göteborg. Observera dock att detta är i jämförelse med motsvarande månader 2020 då trafiken med tunga lastbilar ökade rejält (se ovan) (Figur 2.4).

Under mars–december 2020 var skillnaden för tunga lastbilar –3 procent i Stockholm jämfört med 2019, och +2 procent i Göteborg. Motsvarande för helåret 2021 var i Stockholm –1 procent jämfört med 2019 och i Göteborg –2 procent.



Figur 2.4. Trängselskattepassager med *tunga lastbilar* i Stockholm respektive Göteborg, procentuell skillnad mellan åren.

Källa: Transportstyrelsen

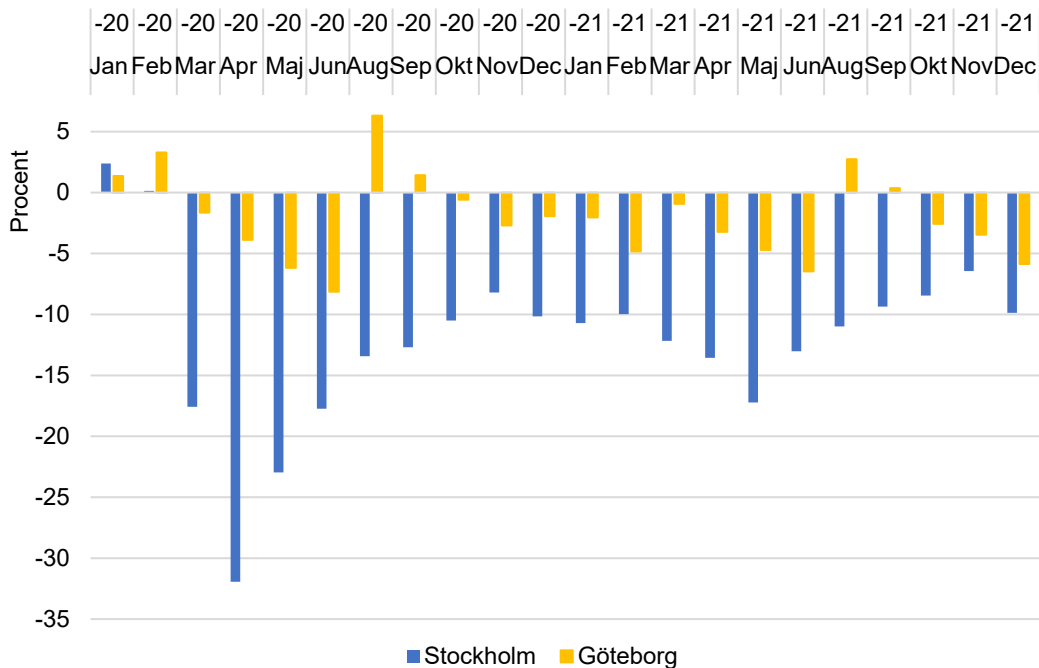
Anm: Januari 2020–februari 2021 jämförs med året innan medan mars–december 2021 jämförs med motsvarande månad 2019.

Antalet *bussar* in och ut ur Göteborg minskade under våren 2020 med några procent, liksom under pandemins andra våg. I Stockholm har antalet bussar legat en bra bit under normala nivåer ända sedan i mars 2020. Skillnaden i Stockholm mot året innan var som störst i april 2020 (–32 procent). Även om antalet busspassager ökat sedan dess är antalet bussar i Stockholm fortfarande betydligt färre än före pandemin (Figur 2.5).

Minskad busstrafik – i liten utsträckning i Göteborg och i betydligt större utsträckning i Stockholm – avser charterbussar, expressbussar och flygbussar. Den subventionerade regionala busstrafiken går främst i de centrala stadsdelarna (dvs. passerar sällan trängselskattestationerna) och denna trafik ligger, enligt tidtabelluppgifter, på ungefär samma nivå som före pandemin.<sup>12</sup>

Under mars–december 2020 var förändringen för bussar –16 procent i Stockholm jämfört med 2019, och –2 procent i Göteborg. Motsvarande för helåret 2021 var i Stockholm –11 procent jämfört med 2019 och i Göteborg –2 procent.

<sup>12</sup> Se vidare Trafikanalys rapport *Resmönster under coronapandemins första halvår* (Figur 1.2) [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport202013-resmonster-under-coronapandemins-forstahalvar.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport202013-resmonster-under-coronapandemins-forstahalvar.pdf)



Figur 2.5. Trängselskattepassager för bussar i Stockholm respektive Göteborg, procentuell skillnad mellan åren.

Källa: Transportstyrelsen

Anm: Januari 2020–februari 2021 jämförs med året innan medan mars–december 2021 jämförs med motsvarande månad 2019.

## 2.3 Körsträckor

Om man vill anpassa sitt bilresande till en ny situation så kan man köpa en ny bil, eller låta bli att köpa en ny bil, man kan sälja sin bil eller man kan ställa av sin bil för att spara kostnader. Det som snabbast går att förändra är dock hur mycket man använder sin bil; man kan anpassa körsträckan. Statistiken om körsträckor är "långsam" som indikator, jämfört med Trafikverkets löpande mätningar på statligt nät (avsnitt 2.1). De körsträckor som mäts upp via mätarställningar fångar kilometer som körts under en period bakåt i tiden. Körsträckestatistiken kommer därför inte att fullt ut visa några snabba förändringar i beteende, och pandemin har orsakat just snabba förändringar i vår användning av fordon.

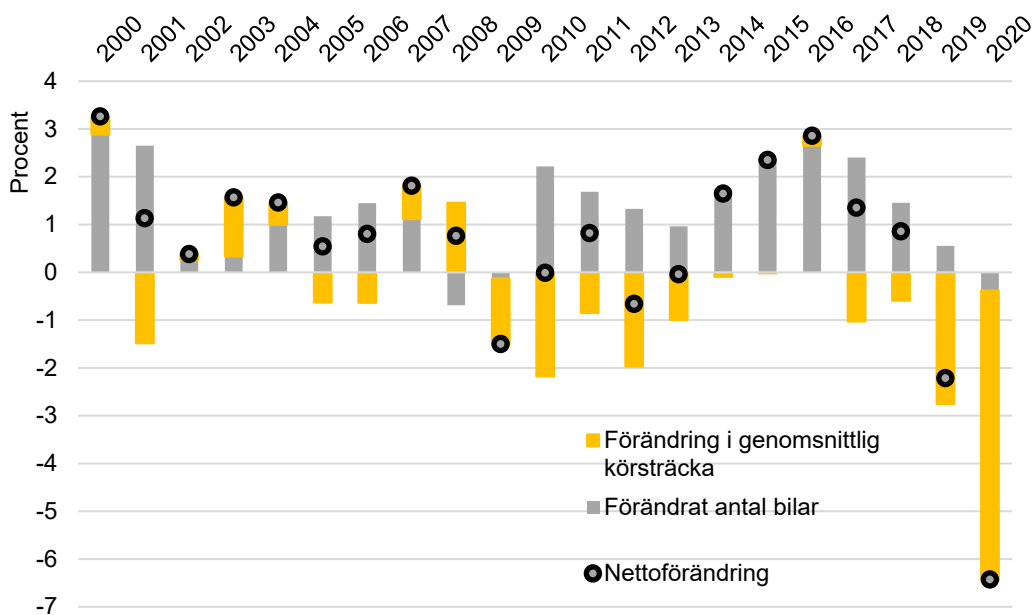
Antalet personbilar som var i trafik någon gång under 2020 förändrades inte alls från 2019, men däremot minskade den genomsnittliga och den totala körsträckan med personbilar med hela 6 procent. Vi har statistik för körsträckor sedan år 1999. Under den tiden har körsträckan gått upp eller ned med någon procent mellan åren, och de största enstaka förändringarna hittills har varit 2–3 procent upp eller ned per år.

Man kan dela upp den totala körsträckans förändring i två komponenter:

- förändring i genomsnittlig körsträcka för befintlig bilpark
- förändrat antal personbilar

Vi har gjort denna uppdelning för personbilar och åren 2000–2020 (Figur 2.6). Man kan se att när den totala körsträckan *ökar* beror det främst på att det blir fler bilar. Men när den totala

körsträckan *minskar* vissa år, är förklaringen främst att de bilar som finns har kört kortare sträckor. Det är också detta som hänt under pandemin: ett något mindre antal bilar har kört avsevärt kortare genomsnittliga körsträckor. Skillnaden mot året innan är den i särklass största under perioden vi har statistik för. Finanskrisåret 2009 minskade total körsträcka tack vare framför allt en minskad genomsnittliga körsträckan.



Figur 2.6. Procentuell nettoförändring av total körsträcka för personbilar, uppdelat på förändring i genomsnittlig körsträcka respektive i förändrat antal bilar. Åren 2000–2020. Källa: Trafikanalys (2021c)

Antalet bussar som var i trafik någon gång under 2020 låg 3 procent över antalet 2019, men deras genomsnittliga körsträcka minskade med hela 12 procent. Vi vet också att den 31 december 2020 var antalet *avställda* bussar hela 35 procent fler än samma datum 2019. Den kommersiella busstrafiken – charterbussar, flygbussar och beställningstrafik – har haft det mycket svårt under pandemin. Att ställa av en buss blir en snabb åtgärd för att spara in vissa kostnader. I slutet av 2021 var antalet avställda bussar 17 procent fler än 2019 (Trafikanalys, 2022b).

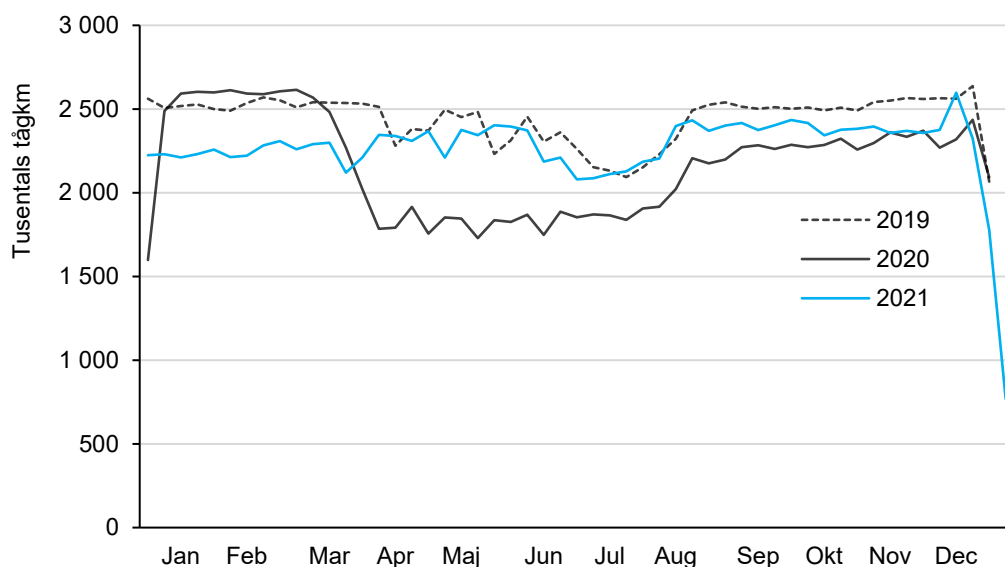
En typ av fordon som verkar ha använts mer under pandemin, kanske under våra "hemstrar", är motorcyklarna. 2020 var det lika många motorcyklar i trafik som 2019, men deras totala körsträcka ökade med hela 7 procent. Lastbilar, både lätta och tunga, hade i princip samma totala körsträckor 2020 och 2021 som under 2019.



### 3 Järnväg

Persontågstrafiken mätt i tågkilometer har sedan 2005 ökat varje år (Trafikanalys, 2021d). Utvecklingen av framförda tågkilometer de inledande elva veckorna 2020 följde samma trend<sup>13</sup> (Figur 3.1). Därefter minskade persontågstrafiken snabbt och under april–juli 2020 var trafiken 2020 långt under nivåerna 2019. Allra störst var skillnaden under vecka 21 (mitten av maj 2020): - 30 procent. Under hösten 2020 till våren 2021 låg persontågstrafiken ganska stabilt på runt 10 - 15 procent under 2019 års trafiknivåer. Därefter har trafiken med persontåg ökat och har sedan sommaren 2021 legat på 2019 års trafiknivåer eller strax under (Figur 3.1).

För antalet tågkilometer i persontågstrafiken under mars–december 2020 jämfört med 2019, var skillnaden -13 procent. Motsvarande för helåret 2021 jämfört med 2019 var -5 procent.



Figur 3.1. Persontågstrafik per vecka år 2019–2021. Tusentals tågkilometer.

Källa: Trafikverket

Anm. Jämförelser mellan veckor påverkas av kalendereffekter, när påsken infaller etc.

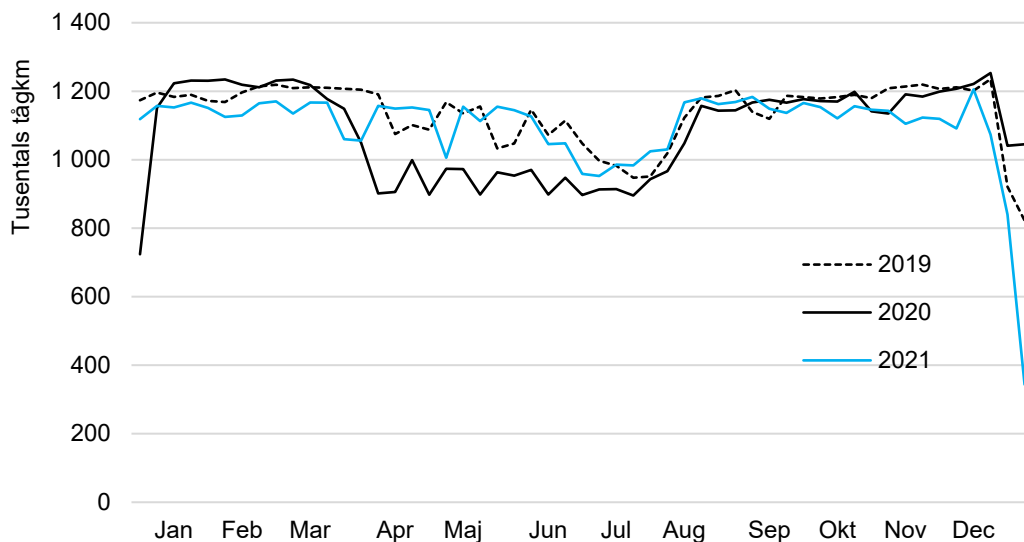
Tågen delas in i tre olika tågsorter: kort-, medel- och långdistanståg. Exempel på kortdistanståg är pendeltågen i Stockholm och Göteborg, medeldistanståg är bland annat regionaltågen Stockholm–Eskilstuna och långdistanståg är bland annat snabbtåg Malmö–Stockholm. Under 2019 fördelades det totala antalet tågkilometer i persontågstrafiken på 47 procent medeldistanståg, 27 procent kortdistanståg och 26 procent långdistanståg. Medeldistanstågen har påverkats *minst* av pandemin, medan långdistanstågen har påverkats *mest*.

Medeldistanstågen är alltså de tåg som påverkats *minst* om vi ser till hela pandemin. Under våren–sommaren 2020 var det betydande minskning i denna trafik. Men redan under

<sup>13</sup> Bortsett från de två första veckorna, som innehöll fler röda dagar 2020 än året innan.

sensommaren–hösten 2020 gick tågen på medeldistanser ungefär som före pandemin, och så har det fortsatt under större delen av 2021 (Figur 3.2).

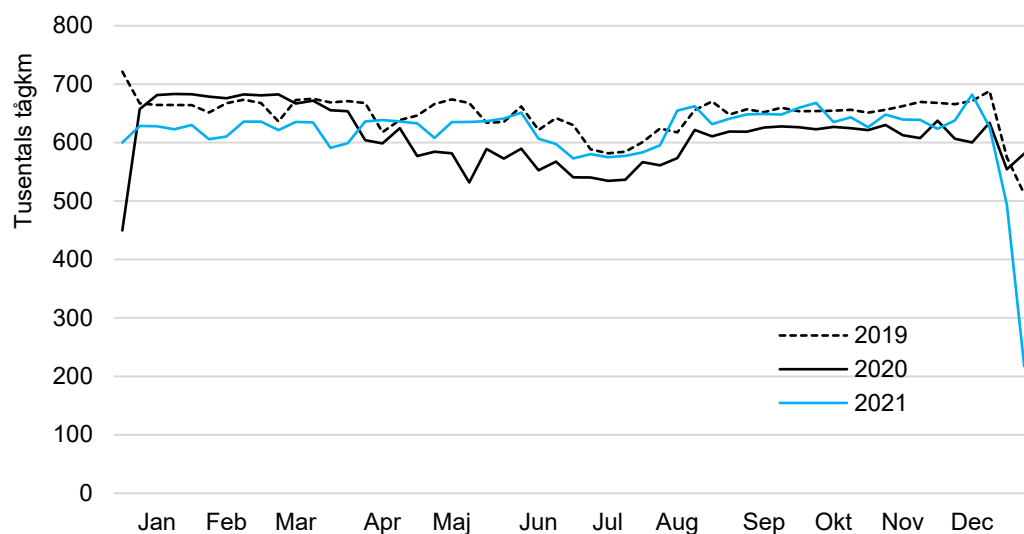
För antal tågkilometer i medeldistanstrafiken under mars–december 2020 jämfört med 2019, var skillnaden –5 procent. Motsvarande för helåret 2021 jämfört med 2019 var –4 procent.



Figur 3.2. Persontågstrafik i form av medeldistanståg, per vecka åren 2019–2021. Tusentals tågkilometer. Källa: Trafikverket

Kortdistanstågen hade också rejäla trafikminskningar under pandemins inledning men hösten 2020 var trafiknivåerna endast några få procent under nivåerna före pandemin. Större delen av 2021 har trafiken varit i nivå med 2019 (Figur 3.3).

För antalet tågkilometer i kortdistanstrafiken under mars–december 2020 jämfört med 2019, var skillnaden –6 procent. Motsvarande för helåret 2021 jämfört med 2019 var –5 procent.

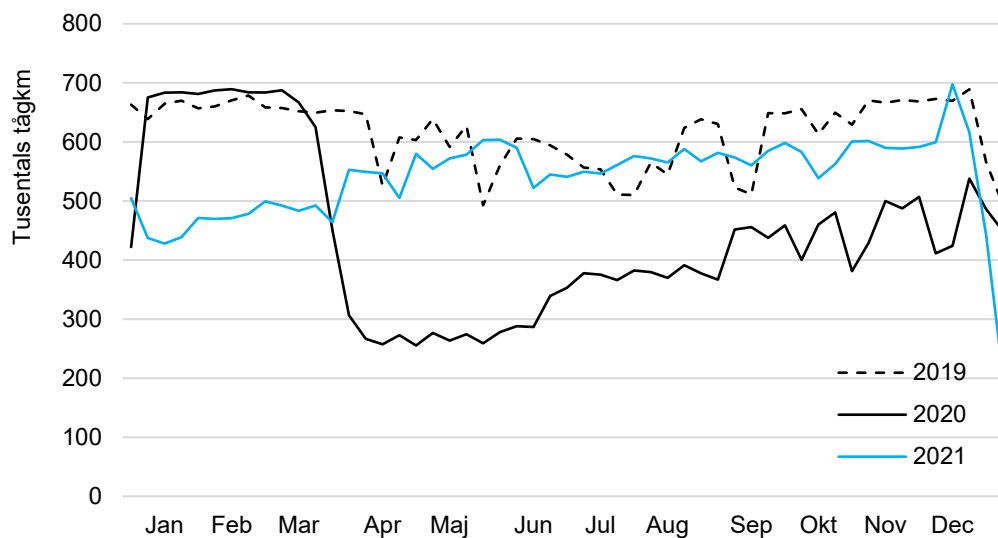


Figur 3.3. Persontågstrafik i form av kortdistanståg, per vecka åren 2019–2021. Tusentals tågkilometer. Källa: Trafikverket



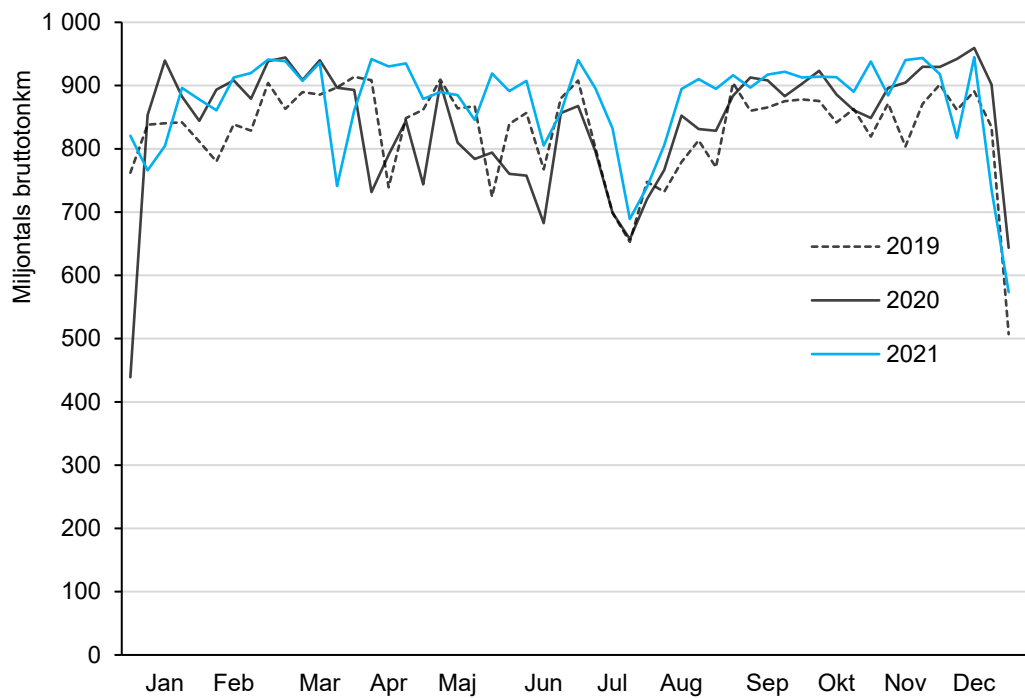
Långdistanstågen har påverkats allra mest av pandemin och är fortfarande i slutet av 2021 längst ifrån de trafikeringsnivåer som rådde före coronapandemin. Under inledningen av 2021 låg långdistanstågen fortfarande långt under mer normala trafiknivåer och hela 30 procent under 2019 års nivåer. Våren 2021 ökade dock trafiken betydligt och ligger under senare delen av 2021 närmare 2019 års trafiknivå (Figur 3.4).

För antalet tågkilometer i långdistanstrafiken under mars–december 2020 jämfört med 2019, var skillnaden –34 procent. Motsvarande för helåret 2021 jämfört med 2019 var –12 procent.



Figur 3.4. Persontågtrafik i form av *långdistanståg*, per vecka åren 2019–2021. Tusentals tågkilometer. Källa: Trafikverket

Godstågstrafiken under 2020–2021 har rullat ungefär som 2019. Det finns betydande variation mellan enskilda veckor men skillnaderna mellan åren är snarast att godstrafiken *ökat* under pandemin (Figur 3.5). För totalt antal bruttotonkilometer i godstågstrafiken under mars–december 2020 jämfört med 2019, var skillnaden +3 procent. Motsvarande för helåret 2021 jämfört med 2019 var +6 procent.



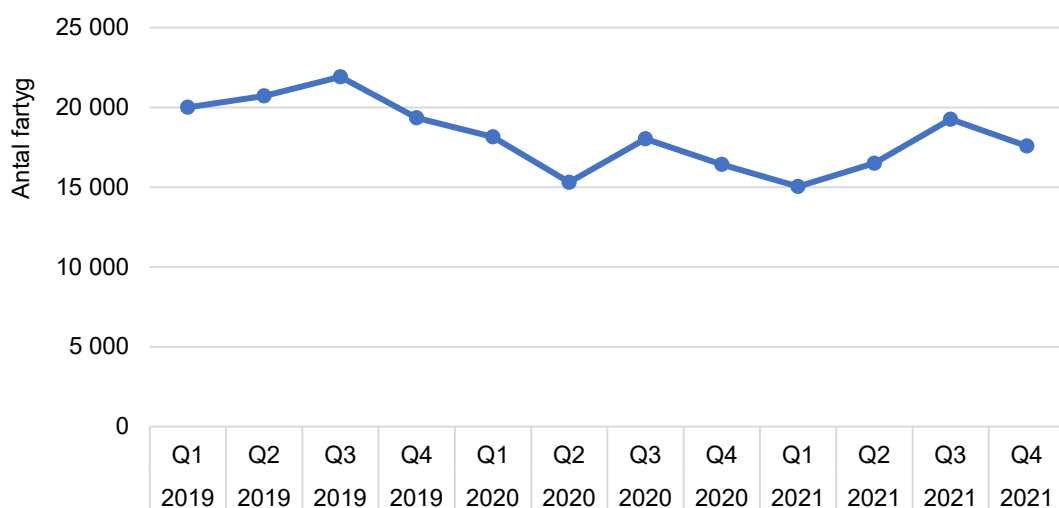
Figur 3.5. Godstågstrafik per vecka år 2019–2021. Miljontals bruttotonkilometer.

Källa: Trafikverket

Anm. Jämförelser mellan veckor påverkas av kalendereffekter som när påsken infaller etc.

## 4 Sjöfart

Antalet fartyg som ankommer till svenska hamnar började minska redan under första kvartalet<sup>1</sup>, 2020, i jämförelse med året innan: –9 procent. Pandemin påverkade dock trafiken endast under tre veckor i slutet av det första kvartalet. Det var först under det andra kvartalet 2020 som minskningen tydligt märktes, den uppnådde då –26 procent (Figur 4.1). Andra och tredje kvartalet 2021 ser vi en återhämtning i antal fartygsanlöp. En ny bottennotering nåddes under andra pandemivågen, första kvartalet 2021. Utvecklingstalen ser liknande ut om vi istället för antal fartygsanlöp räknar fartygskapacitet i form av bruttodräktigheten på fartygen som ankommer till de svenska hamnarna.

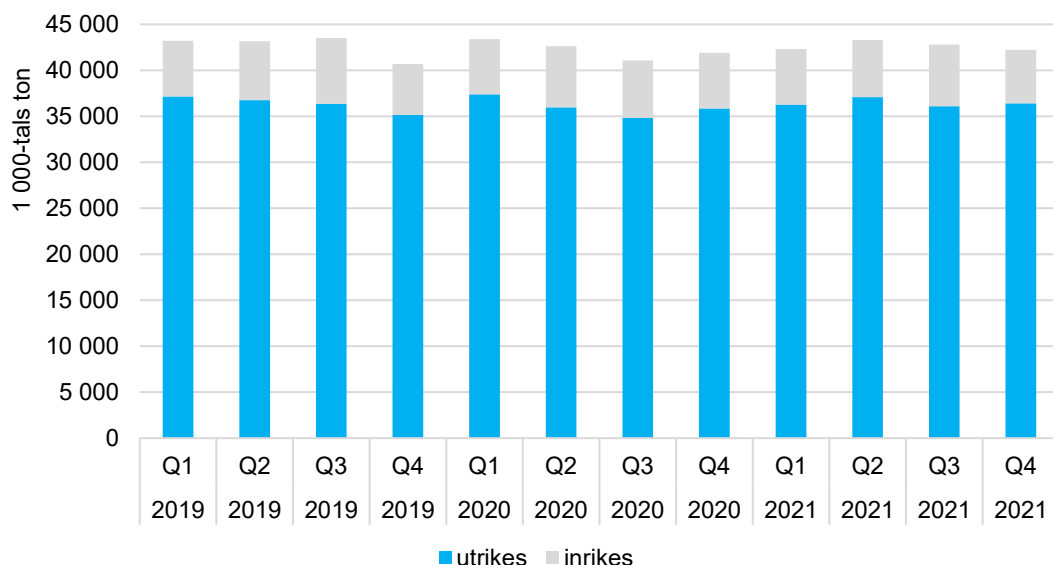


Figur 4.1. Antal fartyg som anlöpt svensk hamn. Per kvartal, åren 2019–2021.  
Källa: Trafikanalys (2022e)

Det är passagerartrafiken som påverkats mest under pandemin, medan godstrafiken till sjöss påverkats i liten utsträckning. Indirekt har godstrafiken med lastbilar och trailers påverkats, då passagerarfartygen med utrymme för last (Ro-Pax) drog ned på trafiken och i vissa fall nära nog upphörde t.ex. till Finland (Trafikanalys, 2022c).

Runt 85 procent av allt gods som hanteras i svenska hamnar (summan av lastat och lossat gods, mätt i ton) är *utrikestransporter* dvs. går mellan en svensk och en utländsk hamn. Denna andel har varit stabil även under pandemin. Mätt i godsvikt är Tyskland största avsändar-/ mottagarland; 2019 gick 16 procent av all godsvikt över svensk hamn i utrikes trafik till eller från tyska hamnar (Trafikanalys, 2020b).

Det var endast små ändringar i hanterad godsmängd under pandemin. Om vi jämför kalenderåret 2020 med 2021 med prepandemiåret 2019 är skillnaderna mellan åren små. Mängden hanterat gods i de svenska hamnarna, för utrikes och inrikes trafik, ligger runt 1 procent lägre än prepandemiåret 2019. Det tredje kvartalet 2020 var det sämsta under pandemin, då den totala mängden gods i svenska hamnar minskade med 6 procent (Figur 4.2).



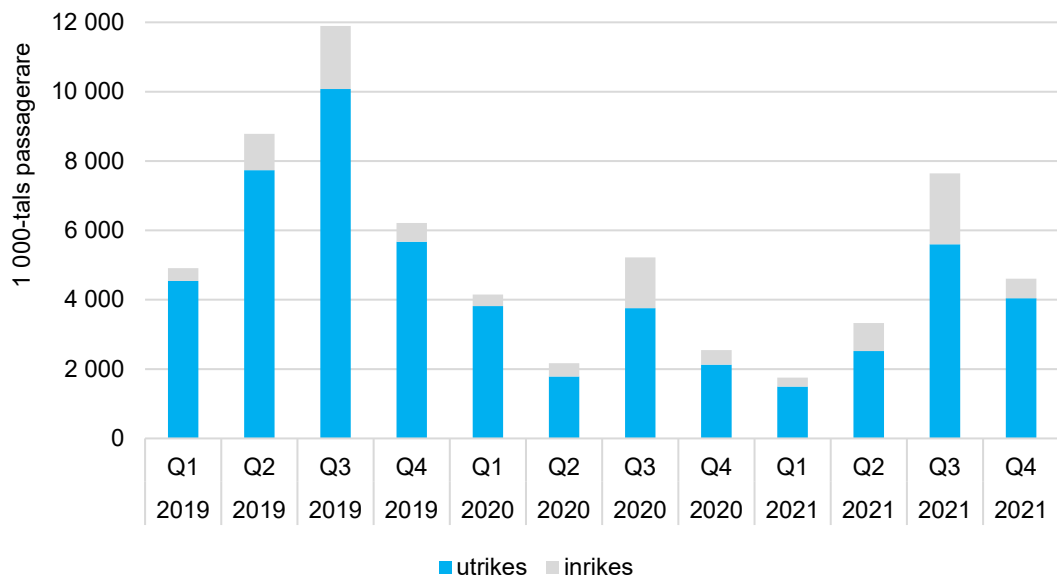
Figur 4.2. Total hanterad godsmängd i svenska hamnar. Tusentals ton, inrikes respektive utrikes. Per kvartal, åren 2019–2021.  
Källa: Trafikanalys (2022e)

Normalt reser 90 procent av alla passagerare i svenska hamnar i utrikestrafik, dvs. till eller från en utländsk hamn, resterande 10 procent går mellan fastlandet och Gotland. Utrikes passagerarfartyg går främst till eller från Danmark och Finland; cirka 70 procent av alla utrikes passagerare besöker dessa två länder. Under pandemin har utrikestrafiken minskat mest. Passagerartrafik med fartyg till och från Norge har upphört helt under delar av pandemin.

Gotlandstrafiken är liksom övrig passagerartrafik till sjöss i stor utsträckning säsongberoende, med en topp under sommarhalvåret. Gotlandstrafiken har däremot inte påverkats lika mycket som de utrikes färjelinjerna, delvis på grund av behovet att säkerställa tillgång till grundläggande kollektivtrafik för boende på ön.<sup>14</sup>

Antalet passagerare i svenska hamnar började minska redan i kvartal 1, 2020 (–15 procent) och sedan följde drastiska nedgångar under kvartal 2 och 3 (–75 respektive –56 procent (Figur 4.3)). Under andra halvåret kvartalet 2021 skedde en viss återhämtning i resandet då flera färjelinjer öppnade under sommaren, men det var fortfarande betydligt lägre nivåer än 2019 (–26 procent kvartal 4, 2021). Om vi jämför hela kalenderåret 2020 med 2019 sjönk antalet passagerare i inrikestrafiken med 31 procent och i utrikestrafiken med 59 procent. För 2021 var utvecklingen något bättre: –3 procent för inrikestrafiken och –51 procent för utrikestrafiken, jämfört med samma period 2019.

<sup>14</sup> I den officiella statistiken *Sjötrafik* ingår endast havsgående fartyg vilket innebär att passagerare i skärgårdstrafiken inte finns med. Den kan istället följas i Trafikanalys statistik *Regional linjetrafik* [www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik/](http://www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik/) respektive *Transportarbete i Sverige* [www.trafa.se/ovrig/transportarbete/](http://www.trafa.se/ovrig/transportarbete/).



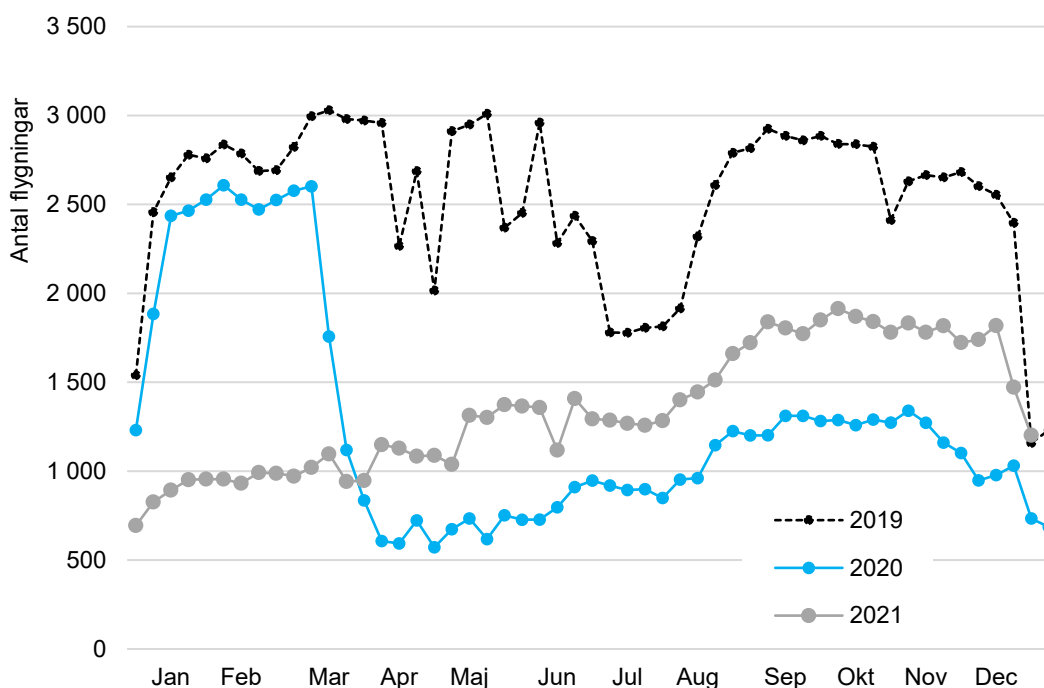
**Figur 4.3. Antal passagerare i svenska hamnar, ankommande och avgående. Tusentals personer, inrikes respektive utrikes. Per kvartal, åren 2019–2021.**  
 Källa: Trafikanalys (2022e)



## 5 Flygtrafik

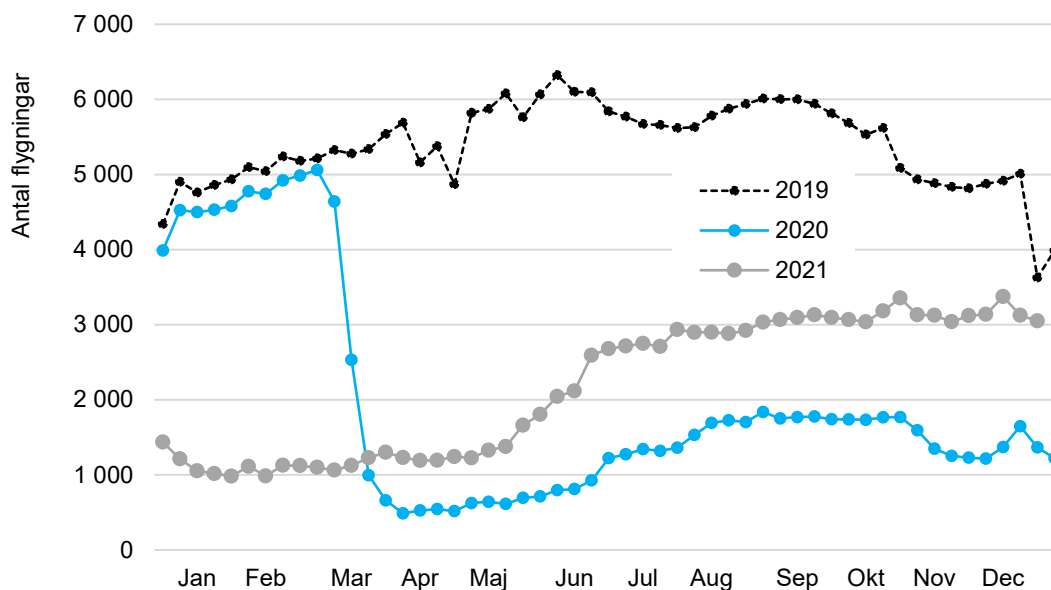
Coronapandemins effekter har synts allra tydligast för flyget. Flyget är också det trafikslag som fortfarande i början av 2022 är längst ifrån "prepandemiska" nivåer på trafik och passagerarantal. Som indikatorer för flygtrafiken har vi använt antalet inrikes landningar respektive antalet utrikes starter och landningar sammantaget, på svenska flygplatser. Detta kallas nedan inrikes respektive utrikes *flygningar*. Av samtliga flygningar 2019 var ungefär 32 procent i inrikesflyget och således 68 procent i utrikesflyget.

Inrikestrafiken har under hela pandemin, sedan mars 2020, legat avsevärt under normala nivåer. Lägsta noteringen var vecka 15, 2020 (april) då antalet flygningar var 79 procent färre än motsvarande vecka 2019 (Figur 5.1).



Figur 5.1. Antal flygningar i inrikes flygtrafik, per vecka åren 2019–2021.  
Källa: LfV (Luftfartsverket)

Utrikestrafiken påverkades ännu mer än inrikestrafiken när länderna stängde ned. Lägsta noteringen för utrikesflyget inträffade även den under vecka 15, 2020 (april), då trafikvolymen var hela 91 procent lägre än motsvarande vecka 2019. Utrikesflyget återhämtade sig delvis under andra halvan av 2021, men ligger fortfarande långt under nivåerna före pandemin (Figur 5.2).



Figur 5.2. Antal flygningar i utrikes flygtrafik, per vecka åren 2019–2021.  
Källa: LfV (Luftfartsverket)

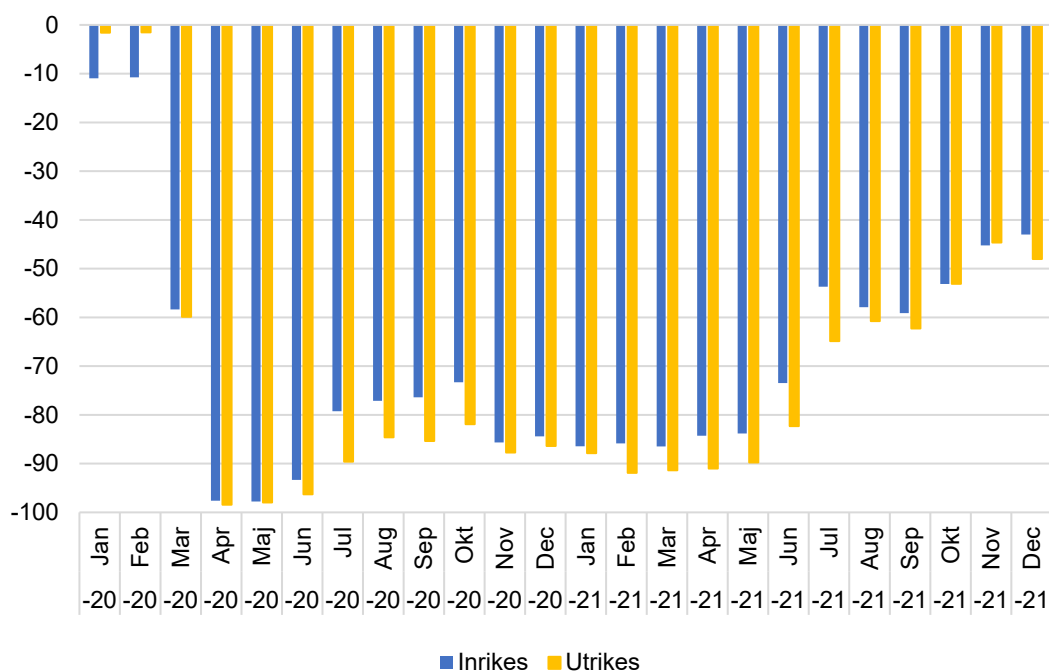
Totalt under 2020 (mars–december) minskade antalet inrikes flygningar med 57 procent och antalet utrikes flygningar med 72 procent, jämfört med 2019. Motsvarande minskningar under kalenderåret 2021 jämfört med 2019 är –48 procent i inrikestrafik, och –60 procent i utrikestrafik.

Antalet passagerare som passerar svenska flygplatser har minskat ännu mer än antalet flygningar, vilket innebär att även kabinfaktorn minskat.<sup>15</sup> Under 2019 passerade ungefär 38 miljoner passagerare svenska flygplatser, varav 18 procent flög inom Sverige, 72 procent flög till eller från Europa och 10 procent till eller från övriga världen. Pandemin stoppade flyget redan i mars 2020, och i april och maj låg i princip passagerartrafiken helt nere. I maj hade antalet passagerare minskat med 98 procent, både inrikes och utrikes. Under andra halvan av 2021 skedde en tydlig återhämtning, men fortfarande under december 2021 var passagerarvolymerna 43 procent lägre än före pandemin i inrikestrafiken, och 48 procent lägre i utrikestrafiken (Figur 5.3).

Totalt antal passagerare i inrikestrafiken under pandemin minskade med 82 procent 2020 (mars–december) jämfört med 2019, och för helåret 2021 med 68 procent, också jämfört med 2019. För utrikestrafiken var motsvarande skillnad mot 2019 hela –87 procent 2020 och –72 procent 2021.

<sup>15</sup> I vår egen officiella statistik *Luftfart 2020* (Trafikanalys, 2021a) kan vi se en tydlig nedgång i kabinfaktorerna 2020 jämfört med 2019.





Figur 5.3. Antal in- och utrikespassagerare som passerade svenska flygplatser. Procentuell skillnad per månad januari 2020–december 2021. T.o.m. februari 2021 görs jämförelsen med samma månad året innan. Fr. o. m. mars 2021 görs jämförelsen med samma månad 2019. Källa: Transportstyrelsen

Den totala mängden frakt som går med flyg uppgick under 2020 till ungefär 132 000 ton, varav 73 procent till/från Europa, och 26 procent till/från övriga världen. Den sista procenten utgörs av inrikes flygfrakt. På grund av rapporteringsproblem finns inga jämförbara uppgifter om hur mycket frakt som gick med flyg under 2019 och tidigare år.<sup>16</sup> Vi jämför därför pandemi-periodens månader med genomsnittet av januari–mars 2020 då fraktmängderna fortfarande var opåverkade av pandemin.

Flygfrakt till och från länder utanför Europa drabbades hårt när pandemin slog till. I april 2020 sjönk fraktad godsmängd med 61 procent i förhållande till genomsnittet januari–mars samma år. Flygfrakten till och från länder utanför Europa har sedan dess långsamt återhämtat sig och låg i slutet på 2021 till och med 30 procent högre än januari–mars 2020 dvs. precis innan pandemin började göra avtryck.

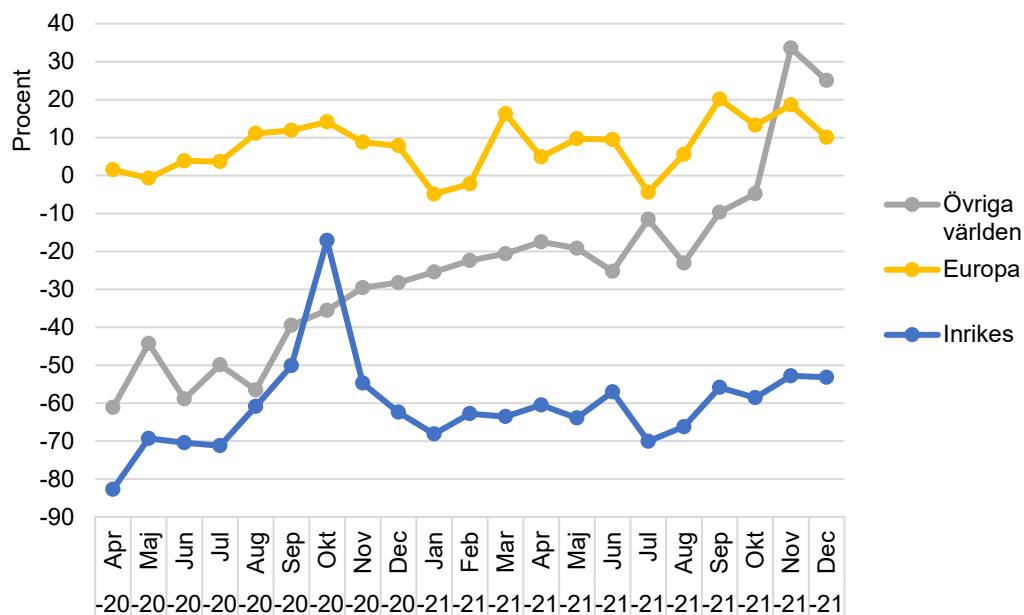
Flygfrakten till och från europeiska flygplatser har, med några undantag enstaka månader, i stället visat en stabil utveckling under pandemin. Om vi jämför perioden under pandemin (april 2020–december 2021) med perioden precis innan pandemin (januari 2020–mars 2020) är fraktad godsmängd till och från europeiska flygplatser i genomsnitt 8 procent *högre* per månad under pandemin.

November 2021 noterades den högsta totala mängden utrikes flygfrakt under pandemin, nästan 15 000 ton flugen frakt.

Inrikes flygfrakt utgör bara en procent av flygfrakten totalt och sjönk med över 80 procent i pandemiens inledning. Inrikes flygfrakt ligger fortfarande i slutet av 2021 hela 50 procent lägre än före pandemin.

<sup>16</sup> [www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik/)

Flygfrakt går antingen med dedikerade fraktflyg eller i så kallad *belly* på passagerarplan. Långa perioder under pandemin har det funnits väldigt få långflygningar med passagerarplan från Sverige och därmed har fraktkapaciteten varit begränsad. Kraftigt minskad passagerartrafik har medfört att andelen flygfrakt som går i passagerarplan sjunkit och en större andel har gått i renodlade fraktflygplan (Trafikanalys, 2021a). Mer gods än vanligt har också gått med lastbil från Sveriges flygplatser till norra Europa, för vidare transport med flyg därifrån.<sup>17</sup>



Figur 5.4. Mängd flygfrakt (ton) på samtliga svenska flygplatser, inrikes respektive till/från Europa och till/från Övriga världen. Procentuell skillnad per månad april 2020–december 2021, jämfört med genomsnittet januari–mars 2020.

Källa: Transportstyrelsen

Anm: Vi har inte tillgång till jämförbara data för 2019, utan kan endast jämföra pandemiperioden med genomsnittet för januari–mars 2020.

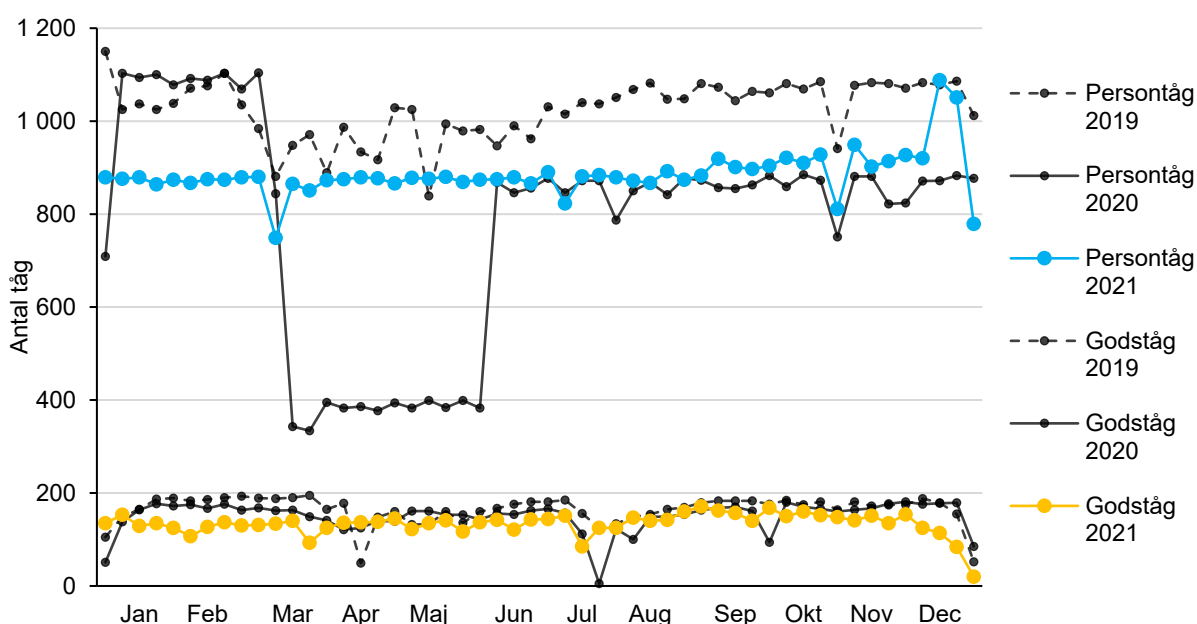
<sup>17</sup> Information från Swedavia. Statistiken från flygplatserna inkluderar inte det gods som går med lastbil ("truckas"), utan enbart det som flygs.

## 6 Gränsöverskridande trafik

Vi har tidigare beskrivit den internationella sjötrafiken (kapitel 4) och flygtrafiken (kapitel 5). Nedan beskrivs gränspassager för järnvägs- och vägtrafiken. Utrikestrafik med persontåg till/från Sverige är även i normalfall av mycket begränsad omfattning. Bara 4 procent av alla resor på järnväg i Sverige 2019 var internationella resor. Däremot går hela 45 procent av godsmängderna på svensk järnväg i utrikestrafik, där en stor del av detta är malm på Malmbanan till och från Narvik (Trafikanalys, 2021d).

Under 2019 passerade ungefär 8 000 persontåg och 54 000 godståg Öresundsbron mellan Sverige och Danmark (båda riktningarna). Persontågstrafiken mellan Sverige och Danmark minskade snabbt under vecka 11 2020, dvs. i mars månad (Figur 6.1). Trots att trafiken ökade markant igen vecka 24 (juni) så var persontågstrafiken över bron betydligt lägre hela 2020 och även – nästan samtliga veckor – under 2021. Godstågstrafiken mellan Sverige och Danmark har varit reducerad under pandemin men inte visat på samma stora variationer som passagerartågen.

Totalt under åren 2020 och 2021 var antalet persontåg 23 respektive 14 procent färre än under 2019. Motsvarande för godstågen var 8 respektive 18 procent färre.



Figur 6.1. Antal tåg mellan Sverige och Danmark (båda riktningarna) via Öresundsbron, per vecka åren 2019–2021.

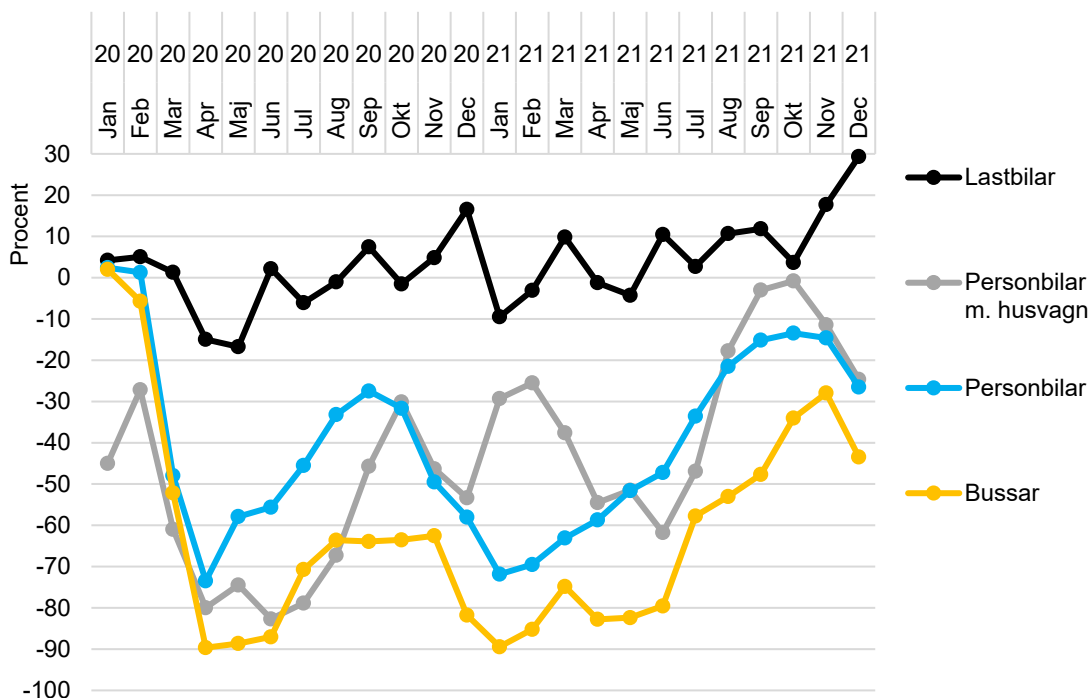
Källa: Trafikverket

Öresundsbron är förstås även en stor gränsövergång för vägfordon. Under hela 2019 passerade knappt 7,5 miljoner fordon Öresundsbron i båda riktningarna, där 91 procent var personbilar, 1 procent personbilar med husvagn (inkl. husbilar och minibussar) och 8 procent lastbilar. Motorcyklar och bussar utgjorde under en procent vardera av alla fordon över bron.

Redan i mars 2020 minskade den totala trafiken över Öresundsbron kraftigt (–43 procent) och nådde i april den största skillnaden jämfört med 2019: –69 procent. Under sommaren och hösten 2020 ökade antalet fordon över Öresundsbron, men sedan kom den andra vågen av pandemin och vintern 2020–2021 nåddes nära nog lika låga trafiknivåer som i pandemins inledning. Under senare delen av 2021 har trafiken över bron ökat men ligger fortfarande en bra bit under prestandeåret 2019.

Lastbilarna (avser lastbilar som är över 6 meter långa, dvs. tunga lastbilar) har varit relativt opåverkade vad gäller passager över Öresundsbron. Enstaka månader har antal lastbilar t.o.m. legat över 2019 års trafiknivå.

Pandemins påverkan på turismen syns tydligt i den stora minskningen av bussar och personbilar med husvagnar (inklusive husbilar). Personbilar med husvagn låg sommaren 2020 runt 80 procent under 2019 års nivå, och sommaren 2021 mellan 20 och 60 procent lägre än 2019. Minskad turism syns också genom mycket färre bussar över Öresundsbron. Sommaren 2020 var bussarna ned mot 80 procent färre än 2019. Sommaren 2021 var busstrafiken runt 60–80 procent lägre än sommaren 2019 (Figur 6.2).



Figur 6.2. Antal fordon som passerar Öresundsbron för fyra olika fordonskategorier, procentuell skillnad mellan åren. Januari 2020–februari 2021 jämförs med året innan, mars–december 2021 jämförs med motsvarande månad 2019.

Källa: Öresundsbrokonsortiet

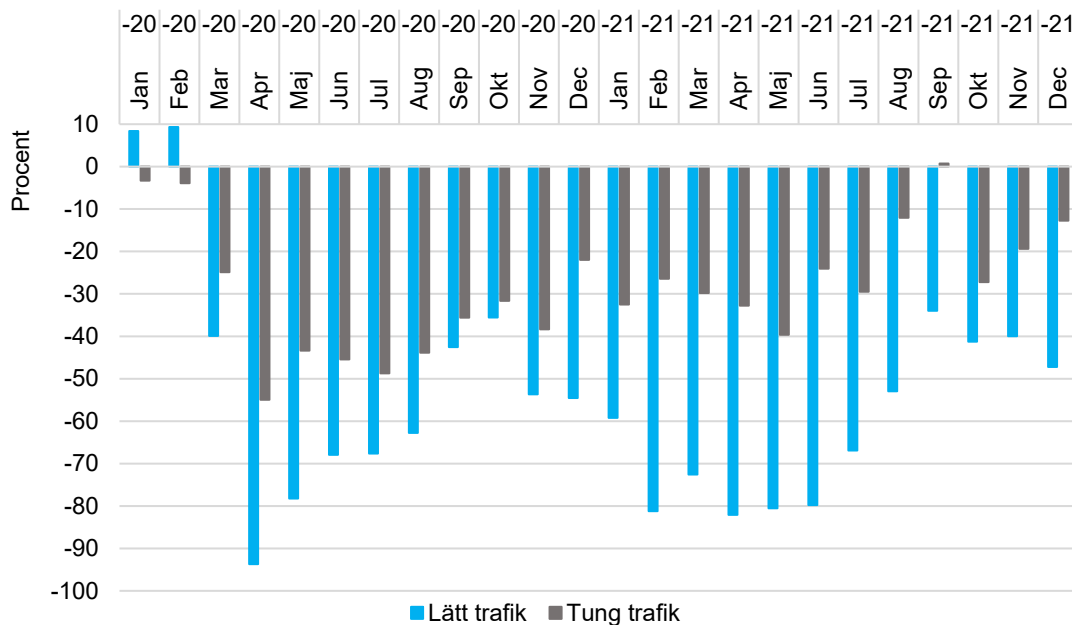
Anm. Personbilar m. husvagn omfattar personbilar med släp, husbilar och minibussar. Motorcyklar visas ej i figuren.

Den svensk-finska landgränsen är nära nog lika trafikerad som Öresundsbron. Under hela 2019 passerade 6,7 miljoner fordon landgränsen Sverige–Finland i båda riktningarna, där den lätta trafiken stod för ungefär 96 procent av alla passerande fordon.

Vägtrafiken mellan Sverige och Finland minskade redan i mars 2020 och än mer i april som blev den lägsta nivån för trafiken jämfört med året innan: för lätt trafik var skillnaden –94

procent och för tung trafik –55 procent. Gränstrafiken ökade under sensommaren och tidiga hösten 2020 för att sedan minska igen under den andra vågen av pandemin. Våren–sommaren 2021 hade nära nog lika låga trafiknivåer som pandemins inledning, för att därefter återhämtas under senare delen av 2021. Genomgående för hela pandemin är att tung trafik varit betydligt mindre påverkad än lätt trafik (Figur 6.3).

Under hela pandemiperioden reducerades den lätta trafiken över finska gränsen, jämfört med 2019, med 59 procent 2020 (mars–december) och med 62 procent året 2021. För den tunga trafiken var skillnaden 2020 jämfört med 2019 (mars–december) –39 procent 2020 och helåret 2021 jämfört med 2019, –24 procent.



Figur 6.3. Antal fordon som passerat gränsen mellan Sverige och Finland. Procentuell skillnad mellan åren. Januari 2020–februari 2021 jämförs med samma månad året innan, mars–december 2021 jämförs med motsvarande månad 2019.

Källa: Finska tullen

Anm. Lätt trafik avser person- och paketbilar medan tung trafik avser lastbilar och bussar.

Norska Statens vegvesen mäter *daglig* vägtrafik över hela sin landgräns mot Sverige vid 30 mätstationer. När trafikflödet över den svensk-norska gränsen var som lägst (i maj 2020) låg det närmare 85 procent lägre än året innan. I slutet av 2021 var medianen av de dagliga förändringarna jämfört med en så kallad normalperiod (2016–2019) runt –20 procent. Det vill säga att trafiken över svensk-norska gränsen var högre än i pandemins början men fortfarande långt ifrån normala nivåer.

Norge har haft väldigt sträng hållning till gränspassager mot Sverige vilket har syns på många olika sätt. Till exempel nära nog upphörde gränshandeln i Sverige i pandemins inledning och utvecklingen har fortsatt med en starkt reducerad omsättning i gränsbutiker, med skillnader på –90 procent eller mer (TT, 2022-01-05).



## 7 Andra transportrelaterade indikatorer

Coronapandemin har både direkta och indirekta effekter på transportsystemet, minskad transportefterfrågan och andra faktorer som påverkar transporterernas omfattning och trafik. Nedan kommenteras några förändringar som vi följt med indikatorer månadsvis:

- omsättningsutvecklingen
- varsel samt
- korttidsarbete.

För ytterligare statistik om arbetsmarknaden hänvisar vi till SCB och Arbetsförmedlingen.<sup>18</sup>

### 7.1 Omsättningen i transportbranscherna

Det överskuggande mönstret för transportbranschen sedan mars 2020 är lägre omsättning än under motsvarande period innan pandemin. Omsättningsutvecklingen mäts här enligt tjänsteproduktionsindex, i fasta priser och justerat för kalendereffekter.<sup>19</sup>

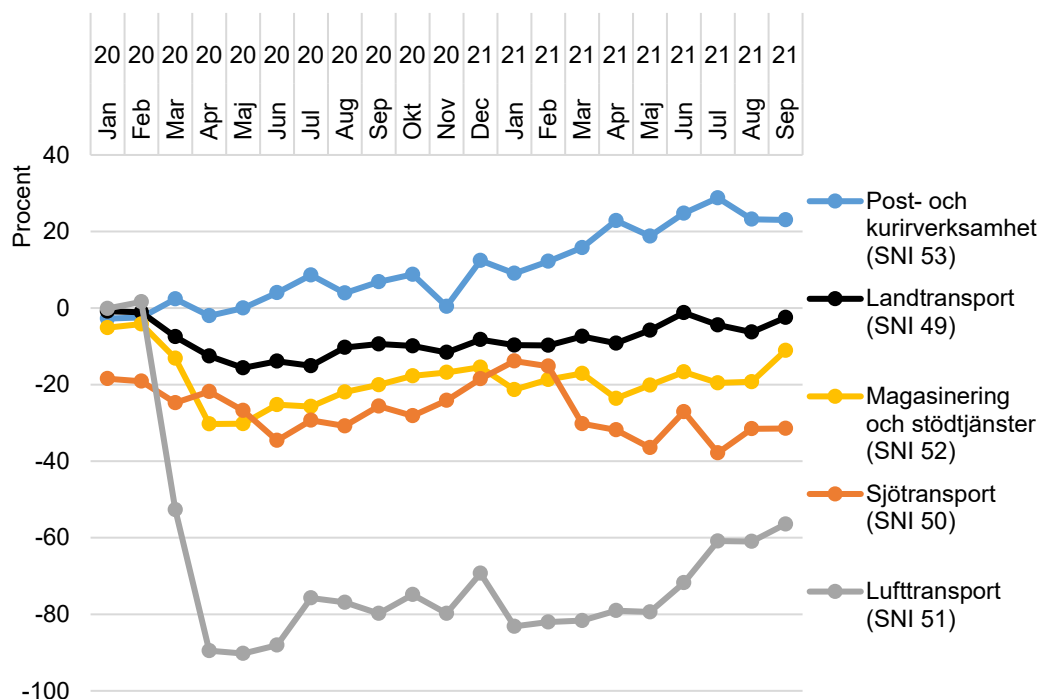
Det är tydligt att branschen lufttransport påverkats allra mest. De svenska luftfartsföretagen har för samtliga månader haft en sämre omsättningsutveckling jämfört med företag inom övriga transportbranscher (Figur 7.1). Omsättningen var som lägst under april och maj 2020 då omsättningen var cirka 90 procent lägre än före pandemin.

Under april till september 2021 har det skett en viss återhämtning. Under september 2021 var svenskt flygs omsättning knappt 60 procent lägre än 2019. Näst mest har sjöfartsföretagen påverkats, även här finns en tydlig koppling till minskad turism. De landbaserade transportererna har i genomsnitt påverkats mindre. De landbaserade transportererna består av en bred mix av allt från kollektivtrafik och taxi till godstransporter med järnväg och lastbil, som var och en påverkats väldigt olika.

Post- och kurirverksamhet, som till och med ökat sin verksamhet under pandemin, är den minst drabbade delbranschen. Post- och kurirverksamhetens positiva utveckling skulle kunna förklaras av den starka tillväxten och den ökade hanteringen av paket inom E-handeln. Under kvartal 2 och 3, 2021 låg omsättningen 20–30 procent *högre* än motsvarande period 2019.

<sup>18</sup> SCB (2022), Arbetsförmedlingen (2022)

<sup>19</sup> <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/handel-med-varor-och-tjanster/inrikeshandel/tjansteproduktionsindex/>



Figur 7.1. Procentuell utveckling av omsättning inom Transporter och magasinering (SNI 49–53) i fasta priser, kalenderkorrigerad under pandemin, mars 2020–september 2021.

Källa: SCB

Anm: T.o.m. februari 2021 gör jämförelsen med samma månad året innan. Fr.o.m. mars 2021 görs jämförelsen med samma månad 2019.

För oktober, november och december 2021 finns endast preliminära siffror för transportbranschen som helhet (SNI 49–53). De preliminära siffrorna visar att transportbranschen haft en stark återhämtning mot slutet av 2021. Under december 2021 hade den ekonomiska aktiviteten återgått till ungefär samma nivå som i december 2019.

## 7.2 Varsel i transportbranschen

En indikator som beskriver risk för neddragning i arbetskraften är *varsel*. Varsel innebär att arbetsgivaren förvarnar sin personal om att de kan komma att bli uppsagda. Arbetsgivaren gör en anmälan både till den fackliga organisationen och till Arbetsförmedlingen. Arbetsförmedlingen publicerar löpande statistik om varsel.<sup>20</sup>

Under coronapandemin (mars 2020–december 2021) har i Sverige totalt 144 568 personer varslats, varav 17 798 personer (12 procent av alla varsel) inom *Transport och magasinering* (SNI 49–53). Transport och magasinering står för knappt 5 procent av sysselsättningen<sup>21</sup> men har alltså haft 12 procent av varslen.

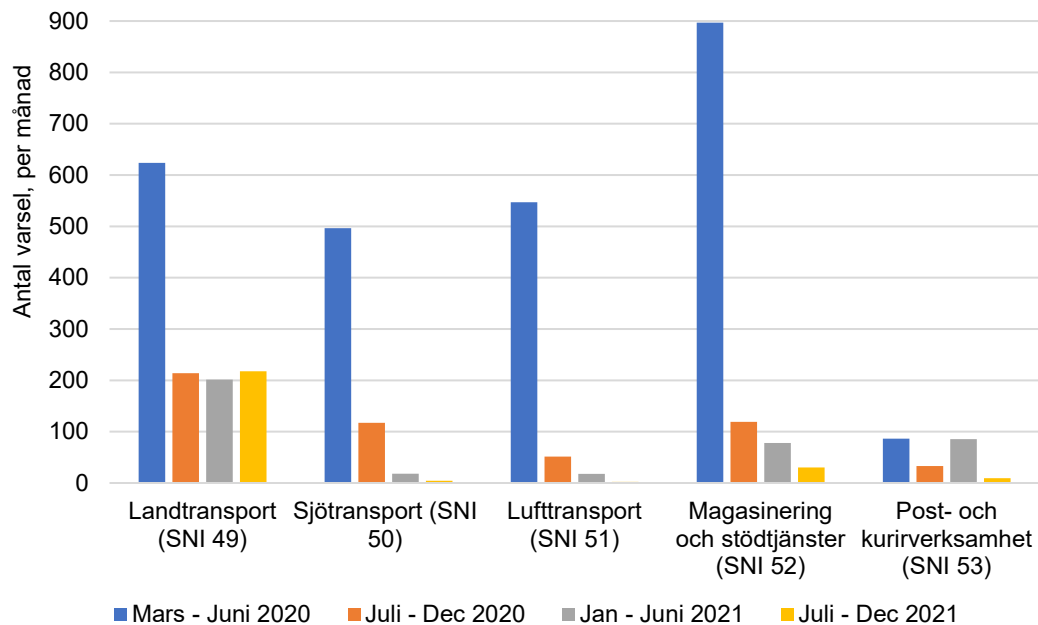
De varsel som skett i transportbranschen kom till största delen tidigt (mars–juni 2020) och drabbade då egentligen alla delbranscher utom post- och kurir. Inom landtransporter kom de flesta varslen under sommaren 2020, främst i juni månad. Sedan juli 2020 har varslen inom

<sup>20</sup> <https://arbetsformedlingen.se/om-oss/statistik-och-analyser/statistik>

<sup>21</sup> Enligt registerbaserad arbetsmarknadsstatistik (RAMS) [www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/)



transportbranscherna varit relativt få. Av alla varsel inom transporter under hela pandemin (mars 2020–december 2021) har flest varit inom *Landtransport* (35 procent) och *Magasinering och stödtjänster till transport* (28 procent) följt av *Sjötransport* (16 procent, Figur 7.2).



Figur 7.2. Antal varslade personer i mars 2020–december 2021, per bransch inom Transport och magasinering (SNI 49–53). Antal personer per månad för fyra perioder.  
Källa: Arbetsförmedlingen

Varsel ger inte en fullödig bild av hur olika branscher klarat och anpassat sig under pandemin. Vi har tidigare konstaterat att flyget är den bransch som drabbats allra hårdast och som fortfarande är längst ifrån mer normala nivåer på trafik och resande. Att luftfart inte haft fler varsel i Sverige beror troligtvis på att personalen till stor del är anställd i andra länder.

## 7.3 Korttidsarbete

Korttidsarbete har varit ett av flera stöd för att kompensera arbetsgivare för minskad efterfrågan under pandemin. Med korttidsarbete har arbetstiden för vissa anställda förkortats med 20, 40 eller 60 procent och staten har stått för en tredjedel av lönekostnaderna, medan den anställde och företaget stått för resten. Det är Tillväxtverket som administrerar stödet för korttidsarbete (Tillväxtverket, 2022).

Under 2020 beviljades totalt 31 miljarder kronor i stöd till korttidsarbete varav drygt 2 miljarder (7 procent) till transportbranscherna. Totalt berördes nästan 600 000 anställda av korttidsarbete under 2020, varav 34 000 anställda i transportbranscherna. Under 2021 hade korttidsarbetet betydligt mindre omfattning och totalt beviljades stöd om 8 mdr kronor, varav runt 600 miljoner (7 procent) till transportbranscherna. Antalet anställda som berördes under 2021 var 120 000, varav 10 000 inom transport. De branscher som främst har fått stöd för korttidsarbete inom transporter är Landtransport (SNI 49) och Magasinering och stödtjänster till transport (SNI 52). Detta är samma branscher som har haft flest varsel (avsnitt 7.2).



## 8 Avslutande kommentarer

Transportsystemet har påverkats avsevärt av pandemin. De två vågorna av pandemins sjukdomsfall avspeglas tydligt i framför allt persontrafiken. De restriktioner som införts och människors påtvingade och frivilliga beteendeförändringar – hemarbete, distansundervisning, färre långväga resor och utlandsturism, nedstängda butiker och restauranger med ökad e-handel etcetera – har avspeglats i transportsektorns utbud, efterfrågan, omsättning och sysselsättning.

Införda restriktioner har lett till anpassningar och nya resmönster. Vi har jobbat hemma i stor utsträckning, både arbets- och tjänsteresor har minskat i omfattning. Tekniken har möjliggjort effektivt distansarbete för många yrkesgrupper. Vilka de långsiktiga effekterna blir av detta vet vi naturligtvis inget om, men när människor har vant sig vid ett mer flexibelt arbetsliv är det troligt att resvanor förändras mer permanent för de grupper som inte behöver utföra sitt arbete på plats. Minskad pendling och färre tjänsteresor, i kombination med ökat intresse för större bostäder och för fritidshus talar för förändrat beteende med kanske färre men längre resor (Trafikanalys, 2022c).

Pandemin har accelererat den redan snabba utvecklingen av E-handeln. När det blivit mer riskfyllt att ta sig till butiker och restauranger har många valt att handla mat och varor på nätet. De företag som transporterat e-handelns paket och livsmedel har därför haft en stark tillväxt (Trafikanalys, 2021b). Det kan vara företag inom Post- och kurirverksamhet samt åkerier.

När pandemin klingar av, är det tänkbart att det långväga resandet med flyg, sjötrafiken till utlandet och till Gotland, och långväga tågresor kommer att närma sig tidigare nivåer. Det långväga resandet kan naturligtvis minska av andra anledningar, såsom klimatproblematik, ökade energikostnader och internationella oroligheter (Trafikanalys, 2022c). Det stora intresset för hemester – semester på hemmaplan – som blommade upp under pandemin kan med andra ord komma att kvarstå av flera olika skäl.

Vi har under arbetet med *Transportläget* lärt oss mycket om att arbeta med nya och alternativa datakällor. Dessa datakällor kan underlätta arbetet med att utveckla data- och statistikförsörjningen i transportsektorn. Det är viktigt att utforma särskilda riktlinjer och kvalitetskrav för hanteringen av alternativa datakällor. Just nu arbetar Trafikanalys med en färdplan för utveckling och introduktion av alternativa datakällor i statistikproduktionen. Vissa data som använts i *Transportläget* skulle vi kunna inkludera i vår löpande statistik. Det gäller inte minst uppgifter om trafiken över landsgräns: person- och godstrafiken över Öresundsbron och lastbilar till och från Finland.

Vi har under arbete med *Transportläget* lärt oss mycket om för- och nackdelar med snabba datakällor. Ibland gör snabbheten att andra kvalitetsaspekter blir lidande, Det gäller tillförlitligheten i data och det faktum att datakällorna inte är lika heltäckande som de som används i den officiella transportstatistiken. Sjöfarten gick till exempel inte att följa veckovis eller ens månadsvis utan vi blev i *Transportläget* hänvisade till vår egen kvartalsstatistik.

Vi insåg också tidigt att antal konkurser och antal anställda som förlorar arbete till följd av konkurser var en alltför osäker indikator för att beskriva snabba förändringar i transportbranschen. Vi har också sett att antalet personer som varslas i transportsektorn inte alltid reflekterar sektorns tillstånd eftersom stora delar av personalen kan vara anställd i annat

land (detta gäller framför allt luftfarten). Sammanfattningsvis har vi genomgående varit beroende av andra aktörers datakällor och deras möjligheter att ta fram statistik mer frekvent än vad de normalt gör. Vill vi som statistikansvarig myndighet säkerställa att det produceras statistik och andra dataunderlag mer frekvent än idag så kan detta i förlängningen medföra ökade kostnader för statistikproduktion.

I pandemins inledning uppdaterades indikatorerna i *Transportläget* varje vecka och det var möjligt att publicera i de flesta indikatorer mycket snabbt. Vi publicerade t.ex. på måndagen vecka 25 indikatorer som avsåg vecka 23 och den snabbheten kunde vi bibehålla i stort sett varje vecka. Vissa indikatorer kunde vi aldrig få mer frekvent än per månad och i något fall per kvartal. Vi gick under 2021 över till enbart månatliga uppdateringar (även om vissa indikatorer fortfarande presenterades på veckonivå) för att mot slutet av 2021 övergå till ännu glesare uppdateringar. Det är naturligtvis endast en extrem samhällsomvälvande kris som kan ge ett intresse för så frekvent statistik. I normaltider är res- och transportmönster inte relevant att presentera så ofta som varje vecka eller ens varje månad då det inte sker några stora förändringar i res- och transportmönster.

Vi har haft relativt korta jämförelseperioder i denna publikation och jämförelser har gjorts med perioden närmast före pandemin, år 2019. Vid framtida analyser är det viktigt att fundera på tidsperspektivet och val av jämförelseperiod. Jämförelser med historiska kriser och konjunktursvängningar kan ge ytterligare perspektiv och slutsatser kring likheter och skillnader i utvecklingen.

Publikationen *Transportläget* med snabba indikatorer och annan bevakning av pandemins påverkan på transportsystemet kan relativt snabbt återupptas, om behov skulle uppstå. Därmed finns en beredskap för nya uppföljningar om nya kriser uppstår i framtiden. Underlagen kan också användas för kommande studier och forskning, exempelvis kopplat till frågor om vad som händer med transportsystemet vid en omfattande kris.

# Referenser

Arbetsförmedlingen (2022). Statistik om bl.a. varsel. Hämtat från [www.arbetsformedlingen.se/om-oss/statistik-och-analyser/statistik](http://www.arbetsformedlingen.se/om-oss/statistik-och-analyser/statistik)

Postnord (2022). E-barometern 2021. Hämtat från [www.postnord.se/foretagslosningar/e-handel/e-handelsrapporter/e-barometern](http://www.postnord.se/foretagslosningar/e-handel/e-handelsrapporter/e-barometern)

SCB (2022). Om arbetskraftsundersökningen. 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/)

SVT (2020-06-22). Försäljningen av cyklar skjuter i höjden under coronapandemin – "jättebrant kurva". Hämtat från [www.svt.se/nyheter/inrikes/forsaljningen-av-cyklar-skjuter-i-hojden-under-coronapandemin-jattebrant-kurva](http://www.svt.se/nyheter/inrikes/forsaljningen-av-cyklar-skjuter-i-hojden-under-coronapandemin-jattebrant-kurva)

SVT (2022-02-08). Nya undantag i kör- och vilotider för yrkesförare. Hämtat från [www.svt.se/nyheter/lokalt/orebro/nya-undantag-i-kor-och-vilotider-for-yrkesforare](http://www.svt.se/nyheter/lokalt/orebro/nya-undantag-i-kor-och-vilotider-for-yrkesforare)

Tillväxtverket (2022). Ordinarie stöd för korttidsarbete. Hämtat från [www.tillvaxtverket.se/vara-tjanster/utlysningar/utlysningar/2021-10-01-ordinarie-stod-for-korttidsarbete.html](http://www.tillvaxtverket.se/vara-tjanster/utlysningar/utlysningar/2021-10-01-ordinarie-stod-for-korttidsarbete.html) 2022-03-17

Trafikanalys (2020a). Transportläget, Användarstudie. Hämtat från [www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/anvandarstudie-av-transportstatistik-och-information-under-pandemin-11271/](http://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/anvandarstudie-av-transportstatistik-och-information-under-pandemin-11271/)

Trafikanalys (2020b). Sjötrafik 2019 (Trafikanalys Statistik 2020:15) Hämtat från [www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik/2020/sjotrafik-2020---2021-09-09.xlsx](http://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik/2020/sjotrafik-2020---2021-09-09.xlsx)

Trafikanalys (2021a). Luftfart 2020. (Trafikanalys Statistik 2021:9). Hämtat från [www.trafa.se/globalassets/statistik/luftfart/2020/luftfart-2020.xlsx](http://www.trafa.se/globalassets/statistik/luftfart/2020/luftfart-2020.xlsx)

Trafikanalys (2021b). Godstransporterna under pandemin- hur klarade den svenska godstransportsektorn en global kris? (Trafikanalys Rapport 2021:9) [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021\\_9-godstransporterna-under-pandemin---hur-klarade-den-svenska-godstransportsektorn-en-global-kris.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_9-godstransporterna-under-pandemin---hur-klarade-den-svenska-godstransportsektorn-en-global-kris.pdf)

Trafikanalys (2021c). Körsträckor 2020. (Trafikanalys Statistik 2021:10) [www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/korstrackor/2020/korstrackor-2020---2021-09-22.xlsx](http://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/korstrackor/2020/korstrackor-2020---2021-09-22.xlsx)

Trafikanalys (2021d). Bantrafik 2020 (Trafikanalys statistik 2021:23). Hämtat från [www.trafa.se/globalassets/statistik/bantrafik/bantrafik/2020/bantrafik-2020.xlsx](http://www.trafa.se/globalassets/statistik/bantrafik/bantrafik/2020/bantrafik-2020.xlsx)

Trafikanalys (2022a) E-handelns effekter på transportsystemet. (Trafikanalys Rapport 2022:4) [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022\\_4-e-handelns-effekter-pa-transportsystemet.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_4-e-handelns-effekter-pa-transportsystemet.pdf)

Trafikanalys (2022b). Fordon 2021 (Trafikanalys Statistik 2022:5). [www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2022/fordon-2021-220303.xlsx](http://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2022/fordon-2021-220303.xlsx)

Trafikanalys (2022c). Resmönster under coronapandemin. (Trafikanalys Rapport 2022:5) [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022\\_5-resmonster-under-coronapandemin-2020-2021.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_5-resmonster-under-coronapandemin-2020-2021.pdf)

Trafikanalys (2022d). Samhällsviktiga resor under coronapandemin. (Trafikanalys Rapport 2022:6) [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022\\_6-samhallsviktiga-resor-under-coronapandemin.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_6-samhallsviktiga-resor-under-coronapandemin.pdf)

Trafikanalys (2022e). Sjötrafik 2021 kvartal 4. (Trafikanalys Statistik 2022:7) Hämtat från [www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik/2021/sjotrafik-2021-kvartal-4.xlsx](http://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik/2021/sjotrafik-2021-kvartal-4.xlsx)

Trafikverket (2013a). Dataproduktspecifikation –Trafikarbetets förändring (TF). Hämtat från [www.trafikverket.se/contentassets/31a67e5c15384536b3888dfbf650f2b8/kvalitetsdeklaration-tf\\_0.9.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/31a67e5c15384536b3888dfbf650f2b8/kvalitetsdeklaration-tf_0.9.pdf)

Trafikverket (2013b). Metodbeskrivning Undersökningen av trafikarbetets förändring. [www.trafikverket.se/contentassets/31a67e5c15384536b3888dfbf650f2b8/metod\\_pm\\_tf\\_13103\\_1\\_3.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/31a67e5c15384536b3888dfbf650f2b8/metod_pm_tf_13103_1_3.pdf)

TT (2022-01-05) Svenska och norska coronaregler slår hårt mot en redan drabbad gränshandel. Hämtat från [via.tt.se/pressmeddelande/svenska-och-norska-coronaregler-slar-hart-mot-en-redan-drabbad-granshandel?publisherId=1718444&releaseId=3313957](http://via.tt.se/pressmeddelande/svenska-och-norska-coronaregler-slar-hart-mot-en-redan-drabbad-granshandel?publisherId=1718444&releaseId=3313957)

WHO (2020-03-11). WHO Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19. Hämtat från [www.who.int/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020](http://www.who.int/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020)

# Bilaga Källor och definitioner

Vi hänvisar till datakällor i texten men de indikatorer som behöver förtydligas beskrivs nedan.

## Vägtrafik

### Trafikarbete på statligt vägnät

Trafikarbetet beskriver hur mycket trafik som totalt går på vägnätet och uttrycks i fordonskilometer. Trafikverket publicerar vanligen månadsvis, under pandemics första år varje vecka, förändring av trafikarbetet på hela det statliga vägnätet, vilket omfattar landsvägar och större genomfartsleder i de större städerna. Varken kommunala eller enskilda vägar ingår i underlaget. Ungefär 3/4 av trafikarbetet på de svenska vägarna utförs normalt på de statliga vägarna. Mätresultat tas fram för trafiken totalt och för tung trafik där tung trafik omfattar tunga lastbilar och bussar. Observera att de procentuella förändringarna som Trafikverket beräknat anges med konfidensintervall på deras webbplats.

Trafikarbetet är summan av alla kilometer som körs med fordon i ett visst vägnät under en given tidsperiod, en vecka i det här fallet. Vägnätet består av vägsträckor. Trafikarbetet, antal körda kilometer, på en vägsträcka är antal fordon (trafikflödet) som passerar sträckan multiplicerat med vägsträckans längd. Trafikarbetet för hela vägnätet får man genom att summera varje delsträckas trafikarbete.

För att bestämma hur trafikarbetet förändras räcker det med att räkna ut hur trafikflödet, dvs. antal passerande fordon, förändras procentuellt. Det beror på att det sker små förändringar av vägnätets sträckning från ett år till ett annat. För att räkna ut hur trafikflödet förändras delas vägsträckorna in i grupper så att de har ungefär samma trafikflöde och så att de är homogena vad gäller egenskaper som kan antas påverka trafikutvecklingen. I varje sådan grupp väljs en plats på måfå och där installerar man en trafikmätstationsstation. För varje sådan trafikmätstationsstation beräknas den relativa förändringen av trafikflödet och dessa vägs samman till en relativ trafikflödesförändring för hela vägnätet. Eftersom vägnätet antas vara ungefär detsamma kommer den relativa trafikflödesförändringen att svara mot den relativa förändringen av trafikarbetet, antal körda kilometer. Det finns drygt 80 trafikmätstationsstationer.

Trafikverket tar hänsyn till kalendereffekter och jämför t.ex. påskveckan 2019 med påskveckan året innan, för direkt jämförbarhet. Detsamma gäller hela vanliga veckan före påsk respektive vecka efter påsk. Julveckan (vecka 52) och nyårsveckan (vecka 53) 2020 jämfördes med motsvarande "konstruerade" jämförbara veckor 2019. För vecka 52 2020 uppmättes en stor *minskning* i tung trafik (-18 procent) och i vecka 53 en stor *ökning* (+13 procent). Vi anser det osannolikt att dessa stora förändringar skulle spegla reella förändringar och väljer därför att presentera ett *genomsnitt* av veckorna 52–53 för båda veckorna: -3 procent. Det förändringstalet är i samma nivå som varit under hela november–december.

För mer om trafikarbetets veckovisa förändring på statliga vägar se Trafikverkets webbplats.<sup>22</sup> För närmare beskrivning av metoden som används se även Trafikverkets dokumentation (Trafikverket 2013a, 2013b).

## Fordon vid trängselskattestationer

För att åka in och ut ur centrala Stockholm och Göteborg med personbil, lastbil eller lättare bussar betalar fordonsägare en trängselskatt vid varje passering. Transportstyrelsen ansvarar för att besluta om trängselskatt när ett fordon passerar vid betalstationer.<sup>23</sup> Vi har fått månatliga uppgifter från Transportstyrelsen om *totalt antal fordon* som fångats av mätstationerna, under skattebelagda tider, även av fordon som är skattebefriade. I Stockholm finns 20 betalstationer och i Göteborg 36 betalstationer. Fordon till/från Stockholm och Göteborg har en likartad fördelning över fordonslagen. Den tydligaste skillnaden mellan städerna är att Stockholm har en något större andel lätta lastbilar och Göteborg en något större andel med tunga lastbilar.

Trängselskatt betalas per passerande fordon under måndag–fredag, alla månader utom juli (fr.o.m. 2020 beskattas dock passerande fordon första veckan i juli i Stockholm). Undantag från skatt är nätter, vissa helgdagar och vissa fordon (utryckningsfordon, bussar med totalvikt om minst 14 ton, diplomatregistrerade fordon, motorcyklar samt militära fordon).

Skattens storlek varierar över dygnet, i Stockholm i intervallet 11–45 kr per passage i högsäsong och i lågsäsong varierar avgiften i intervallet 11–35 kr. Essingeleden har särskilda belopp. I Göteborg är skatten mellan 9 och 22 kr. Det finns en maxtaxa som vid de dyraste passagetiderna motsvarar i Stockholm tre passerande fordon per dygn och i Göteborg knappt tre passerande fordon per dygn.

Göteborg har också en flerpassageregeln som innebär att en bil som passerar flera betalstationer inom 60 minuter bara beskattas en gång. Det belopp som då ska betalas är det högsta beloppet av de genomförda passagerna. Drygt 40 procent av alla passerande fordon i Göteborg omfattas av flerpassageregeln.

Transportstyrelsen ansvarar för att administrera trängselskatterna och mätstationerna mäter samtliga fordon som passerar under skattebelagda tider, även de fordon som inte omfattas av trängselskatt. De antal passerande fordon som vi presenterar i *Transportläget* är passerande fordon som identifierats som personbil, lastbil (lätt eller tung) eller buss. Det sker fler passerande fordon än så, passerande fordon där systemet inte lyckats identifiera och fastställa vilken fordonstyp som gjort en passering inklusive fordonspasseringar där systemet fångat motorcyklar, mopeder etc. (som inte är skattepliktiga).

Samtliga månadsuppgifter för 2020 och 2021 som vi presenterar i *Transportläget* har räknats om till att motsvara samma antal dagar med trängselskatteuttag som gällde under samma månad 2019. Till exempel under mars 2020 var det 22 dagar med trängselskatt mot 21 dagar mars 2019. Därför "korrigeras" antal passerande fordon under mars 2020 ned genom multiplikation med kvoten 21/22. På så sätt blir antal passerande fordon i mars 2020 jämförbart med antalet i mars 2019. I april 2020 hade Göteborg 18 dagar med skatteuttag och

<sup>22</sup> [www.trafikverket.se/tjanster/trafiktjanster/Vagtrafik--och-hastighetsdata/trafikarbetets-forandring-pa-det-statliga-vagnatet-tf/trafikforandringar-under-coronaviruset/](http://www.trafikverket.se/tjanster/trafiktjanster/Vagtrafik--och-hastighetsdata/trafikarbetets-forandring-pa-det-statliga-vagnatet-tf/trafikforandringar-under-coronaviruset/)

<sup>23</sup> Enligt lagen (SFS 2004:629) om trängselskatt beslutar Transportstyrelsen om trängselskatt för beskattningsmyndighetens (Skatteverkets) räkning.



Stockholm 20 dagar på grund av nya regler om utökat skatteuttag fr.o.m. 1 januari 2020.<sup>24</sup> Båda städerna hade 18 dagar med skatteuttag 2019 och 2020 års uppgifter för april för Stockholm "korrigeras" därför ned med kvoten 18/20.

Tidigare har ingen trängselskatt tagits ut under juli månad men i juli 2020 infördes trängselskatt i Stockholm, de fem första vardagarna i juli utom lördag. Eftersom ingen skatt togs ut i juli 2019 finns inget jämförelseår för dessa uppgifter och juli månad utelämnas därför i figurer och text om trängselskatter. För mer information om trängselskatterna se Transportstyrelsens webbplats.<sup>25</sup>

## Järnväg

Källan till uppgifterna om järnväg är Trafikverkets datalager för uppföljning av tågtrafik. Data omfattar trafiken på statens spåransläggningar, Inlandsbanan, Arlandabanan samt svenska delen av Öresundsbron. I *Transportläget* inkluderar vi endast person- och godståg. Andra tåg, exempelvis tjänstetåg som inte avser att transportera gods eller passagerare, är därmed exkluderade. Mindre korrigeringar av uppgifterna i datalagret kan förekomma, vilket beaktas på så sätt att vi använder de senast tillgängliga uppgifterna.

Tre mått används för att beskriva utvecklingen inom järnväg. För beskrivning av persontågstrafiken används *tågkilometer*. En tågkilometer motsvarar ett tåg som framförs en kilometer. För beskrivning av godstrafiken på järnväg används *bruttotonkilometer av tåg* för att få en koppling till mängden gods som transporteras. Bruttotonkilometer av ett tåg beräknas som tågets vikt (inkl. godsets vikt) multiplicerat med sträckan tåget framförs i kilometer.

I avsnittet om gränsöverskridande trafik presenteras även uppgifter om antal persontåg respektive och godståg. Mätpunkterna på den svenska sidan om gränsen ligger inte alltid precis vid övergången mellan Norge och Sverige, vilket innebär att vi inte vet om persontågen färdats över nationsgränsen. För godståg till och från Norge räknas varje gränsövergång som ett tåg. Det gör att transittrafik från Norge till Norge genom Sverige räknas som två tåg.

Tågkilometer och genomsnittlig tåglängd för persontågen presenteras efter tre tågsorter:

**Kortdistanståg:** Persontåg som avser att transportera resenärer lokalt. Tågen annonseras vanligtvis som flyg- eller pendeltåg. Exempel: SL:s pendeltåg i Stockholmsområdet och Västtrafiks tåg i Göteborgsområdet.

**Medeldistanståg:** Persontåg som avser att transportera resenärer regionalt. Tågen annonseras vanligtvis som regionalståg. Exempel: Regionalståg Eskilstuna–Stockholm

**Långdistanståg:** Persontåg som avser att transportera resenärer interregionalt. Tågen annonseras vanligtvis som fjärr-, natt- eller snabbtåg. Exempel: Snabbtåg Stockholm–Malmö.

---

<sup>24</sup> Se [www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/)

<sup>25</sup> Se not ovan.

Klassningen av tågsort bestäms av respektive tågoperatör i samråd med Trafikverket och avser att avspegla såväl tågets transportuppgift som tekniska egenskaper. För cirka en procent av framförda tågakilometer (persontåg) saknas uppgift om tågsort. Tågakilometer utan tågsort inkluderas i mått på total tågtrafik.

Uppgifterna om tågtrafik som presenteras i *Transportläget* är hämtade direkt från Trafikverkets datalager och har inte bearbetats i något kvalitetshöjande syfte. Tidigare studier visar att uppgifter om tågakilometer håller hög kvalitet medan uppgifterna om bruttotonkilometer är mer osäkra, även om kvaliteten blivit bättre över tid. Korrelationen mellan tågakilometer och bruttotonkilometer är över 0,9, dvs. dataserierna följer varandra väldigt nära.

## Flygtrafik

LFV (Luffartsverket) ansvarar för flygtrafikledning i Sverige och tar fram statistik över antal flygrörelser i Sverige. Flygrörelserna kan delas upp på starter respektive landningar, i inrikes- respektive utrikestrafik, till och från olika länder med mera. Därtill är överflygningar i svenskt luftrum också en typ av flygrörelse. Statistiken som LFV tar fram visar antalet flygrörelser per dag och per vecka. Uppgifterna baseras på Eurocontrols databas som omfattar samtliga registrerade flygrörelser, dvs. all trafik som omfattas av flygledning.

I *Transportläget* används antal inrikes landningar respektive antal utrikes starter och landningar sammantaget, på svenska flygplatser, som indikatorer över svensk flygtrafik. Vi kallar dessa i texten för inrikes respektive utrikes *flygningar*.

Transportstyrelsen samlar in uppgifter svenska trafikflygplatser om antal passagerare och mängd frakt med flyg, som bland annat är underlag för Trafikanalys officiella statistik om luftfart. Transportstyrelsen ställer samman underlagen och publicerar uppgifter månadsvis på sin webbplats.<sup>26</sup> Under 2019 var det stora bortfall i redovisade fraktvolymmer och vi väljer därför att endast presentera utvecklingen i flygfrakt 2021 jämfört med 2020. Varubrev som går som vanlig post ingår inte i fraktuppgifterna. Vi väljer att exkludera flygpost i redovisningen då den är obetydlig mätt i ton.

## Gränsöverskridande trafik

Passerande vägfordon på Öresundsbron presenteras månadsvis av Öresundsbrokonsortiet.<sup>27</sup> De benämningar som källan använder och de vi använder i *Transportläget* är enligt nedan:

- Bilar benämns i *Transportläget* Personbilar.
- Personbilar m. släp, husbilar och minibussar benämns i *Transportläget* Personbilar m. husvagn.
- Last- och varubilar från 6 m benämns i *Transportläget* Lastbilar.
- Bussar och motorcyklar benämns på samma sätt.

<sup>26</sup> [www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik/)

<sup>27</sup> [www.oresundsbron.com/sv/traffic-stats](http://www.oresundsbron.com/sv/traffic-stats)

Finska Trafikledsverket publicerar månadsdata över mängden fordonstrafik vid Finlands landsgränsers gränsövergångsställen. Data samlas in via automatiska mätstationer för trafikinformation och för en del gränsövergångsställen erhålls data via Tullens system. Passerande fordon är uppdelade på lätt trafik (person- och paketbilar) respektive tung trafik (lastbilar och bussar).<sup>28</sup>

## Andra transportrelaterade indikatorer

### Tjänsteproduktionsindex

Tjänsteproduktionsindex ingår i Sveriges officiella statistik och mäter månadsvis utvecklingen av den svenska tjänsteproduktionen, dvs. värdet av tillhandahållna tjänster. Undersökningen omfattar branscherna motorhandel, partihandel, hotell och restaurang, landtransport, sjötransport, lufttransport, stödtjänster till transport, post och telekommunikation, fastighetsverksamhet, uthyrningsverksamhet, databehandling, andra företagstjänster, renhållning, kultur och rekreation samt annan serviceverksamhet.<sup>29</sup>

Preliminära uppgifter samlas in månadsvis via en enkät från ett urval av företag som sedan kompletteras och revideras med mer detaljerade uppgifter om nettoomsättning från Skatteverkets momsdeklarationsregister. De preliminära uppgifterna innehåller alltså en betydande osäkerhet. Undersökningen är samordnad med den kvartalsvisa undersökningen "Omsättning inom tjänstesektorn". Statistiken finns fastprisberäknad och kalenderkorrigerad för att kunna mäta volymutvecklingen av tjänsterna.

### Branschkode (SNI-koder)

Företag klassificeras branschvis enligt så kallade SNI-koder. SNI är en standard för svensk näringsgrensindelning. SNI 2007 är den standard som gäller från 2008. För beskrivning av SNI-koder se vidare SCB:s webbplats [www.sni2007.scb.se](http://www.sni2007.scb.se).

**Omsättningsutveckling:** Data omfattar SNI-kod 49–53 som tillsammans enligt SNI-systemet benämns "Transporter och magasinering".

**Varsel:** Data omfattar SNI-kod 49–53 som tillsammans enligt SNI-systemet benämns "Transporter och magasinering". Det är inte möjligt att få mer detaljerad varselstatistik än detta.

---

<sup>28</sup> [www.tulli.fi/sv/statistik/logistikstatistik](http://www.tulli.fi/sv/statistik/logistikstatistik)

<sup>29</sup> För mer information om statistiken, se [www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/handel-med-varor-och-tjanster/inrikeshandel/tjansteproduktionsindex/](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/handel-med-varor-och-tjanster/inrikeshandel/tjansteproduktionsindex/)

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.