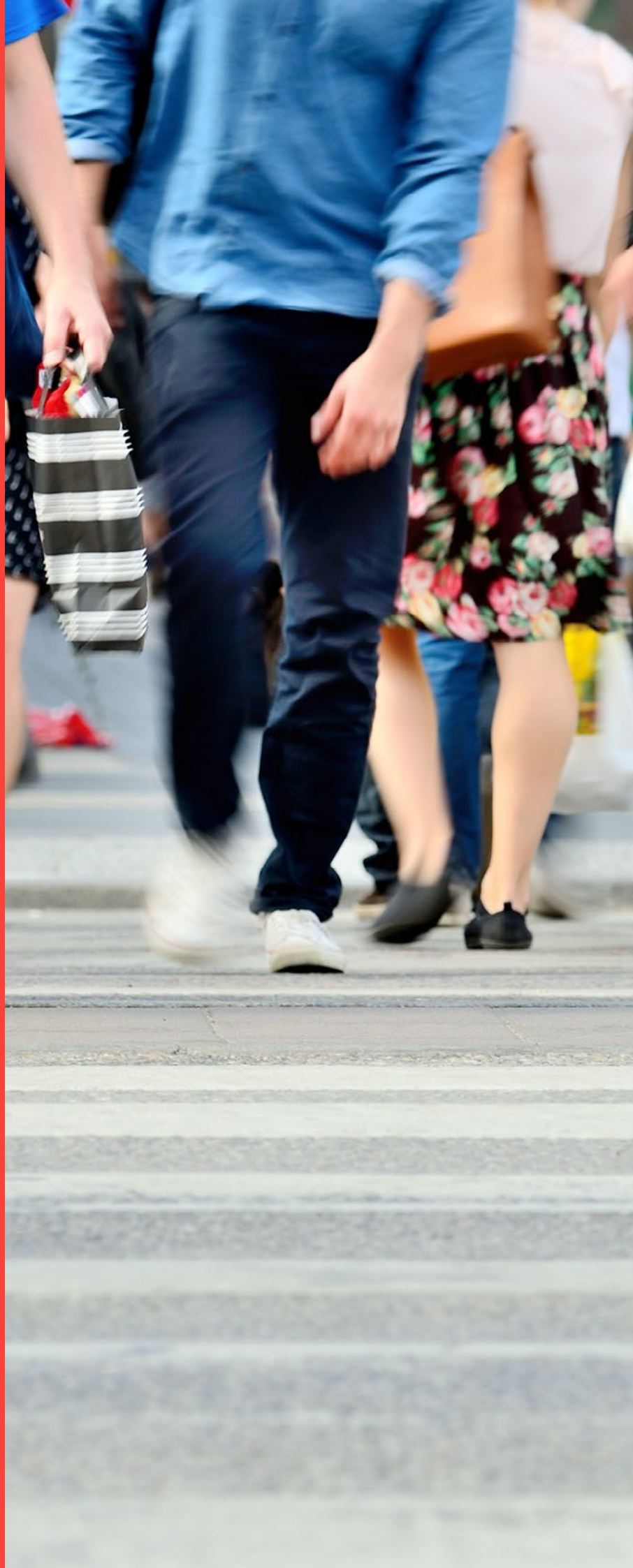


# WSPs mobilitets- studie 2024

Resvanor och  
pendlingstrafik  
i kostnadskrisen







## Kostnadskrisens påverkan, distansarbetets omfattning, elektrifieringens inbromsning och stora lokala skillnader

För fjärde gången har vi på WSP genomfört vår omfattande mobilitetsstudie, och årets rapport bjuder på flera nyheter och insikter. Undersökningen genomfördes i maj/juni 2024 och ger oss en tydlig bild av hur resvanor i våra fyra största svenska städer påverkas av den senaste tidens kostnadskris. Den belyser även utvecklingen av distansarbete och takten i elektrifieringens framfart samt unika lokala jämförelser.

Resultatet visar att de senaste årens inflation påverkat både hur vi transporterar oss och hur ofta vi gör det. Vår studie visar att nästan varannan person har bytt pendlingsvanor med anledning av den senaste tidens kostnadsökningar, antingen genom en förändring av transportmedel eller hur ofta man åker till sin arbetsplats.

Vår studie visar att distansarbete kan vara på väg att öka igen. Nivåerna ligger relativt stabilt sedan pandemins slut men fler har i dag möjligheten att arbeta på distans och frågan fortsätter att engagera både arbetstagare och arbetsgivare. Nästan 40 procent anger att de vill öka sitt distansarbete och ungefär en tredjedel anger att deras arbetsgivare har intagit en mer generös inställning till möjligheten det senaste året.

Vidare visar årets mobilitetsstudie att takten på elektrifieringen tydligt har saktat ned. Andelen som har tillgång till elbil ökar långsammare än tidigare och tillgången till eldrivna fordon är fortsatt tydligt koncentrerad till personer med högre inkomster.

Vår studie visar också på stora skillnader mellan de undersökta stadsregionerna och intressanta lokala mobilitetsmönster. Stockholm har överlägset störst andel kollektivtrafikanter men kämpar med sviktande siffror, göteborgarna är mer nöjda med sin pendling än huvudstadsborna medan Malmö och Uppsala vinner i varsin cykelliga.



**Lasse Brand,**  
mobilitetsexpert, WSP  
[lasse.brand@wsp.com](mailto:lasse.brand@wsp.com)

## Så framtidssäkrar vi Sveriges transportssystem

Det är med stor glädje och stolthet som vi på WSP presenterar Mobilitetsstudien 2024. Denna rapport är en fortsättning på de tre tidigare mobilitetsstudier vi gjorde under pandemin, och den erbjuder en omfattande analys av mobilitetsmönster och trender i Sverige. Jämförelsen mellan våra storstadsregioner är unik i sitt slag och jag är glad att vi i år inkluderar även Uppsala i undersökningen, tillsammans med Stockholm, Göteborg och Malmö.

Mobilitet är en central del av vårt samhälle som påverkar både vår vardag och den långsiktiga utvecklingen av våra städer och vår omvärld. Genom att förstå hur människor förflyttar sig, vilka faktorer som påverkar våra val av transportmedel

och jämföra resultaten mellan flera regioner kan vi arbeta för att skapa mer effektiva, attraktiva och klimat- och miljövänliga transportlösningar.

Vårt mål är att förse beslutsfattare, yrkesverksamma och allmänheten med värdefulla insikter och data som kan bidra till att forma framtidens hållbara transportsystem. Vi hoppas att Mobilitetsstudien 2024 kommer att vara en resurs för alla som vill utveckla och förbättra Sveriges transportsystem.

**Anna-Lena Öberg-Högsta**  
VD, WSP Sverige och Norden





# Kostnadskrisen får oss att stanna hemma och byta färdmedel

De senaste årens kraftiga kostnadsökningar och minskade reallöner har drastiskt förändrat svenskarnas vardagsliv. Media har rapporterat mycket om hur detta påverkat bostadsmarknaden, matinköp och semesterresor. Vi har nu undersökt hur det påverkar vår mobilitet i vardagen.

Vår studie visar att nästan hälften av invånarna i städerna, 48 procent, har ändrat sina färdmedel för arbetspendling eller pendlar mer sällan till följd av de ökade kostnaderna. Ännu fler, 54 procent, har justerat sina privata resvanor, antingen genom att byta färdmedel eller resa mindre frekvent. Effekten är omfattande i samtliga städer men stockholmarna är de som i högst grad ändrat sina pendlingsvanor, där särskilt bytet av färdmedel utmärker sig.

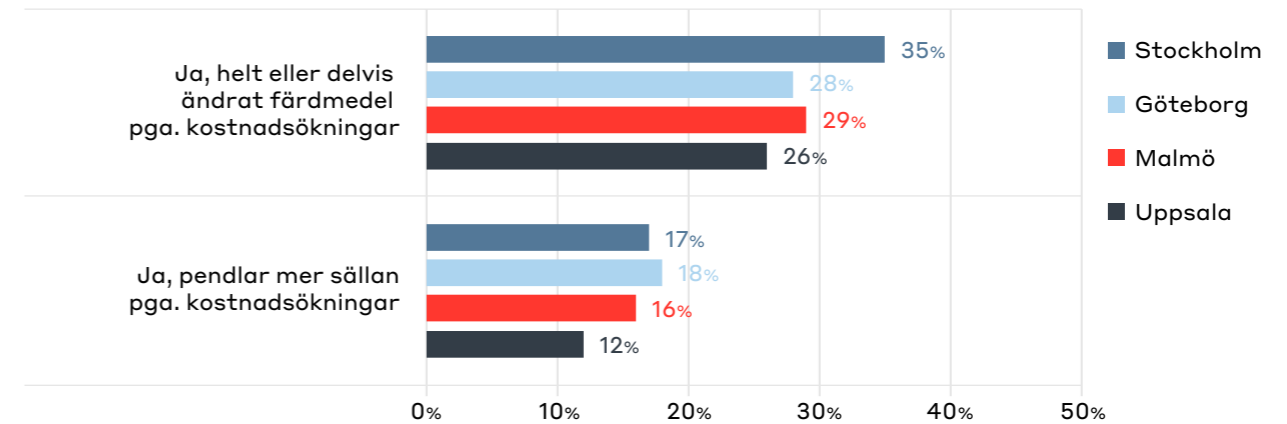


Resultaten i vår studie pekar på att bilen är den största förloraren i denna ekonomiska anpassning. Bland dem som helt eller delvis bytt färdmedel är nettoeffekten för bilen minus 21 procent för arbetspendling och motsvarande siffra för privata resor är minus 20 procent. Istället är cykeln och promenader vinnarna.

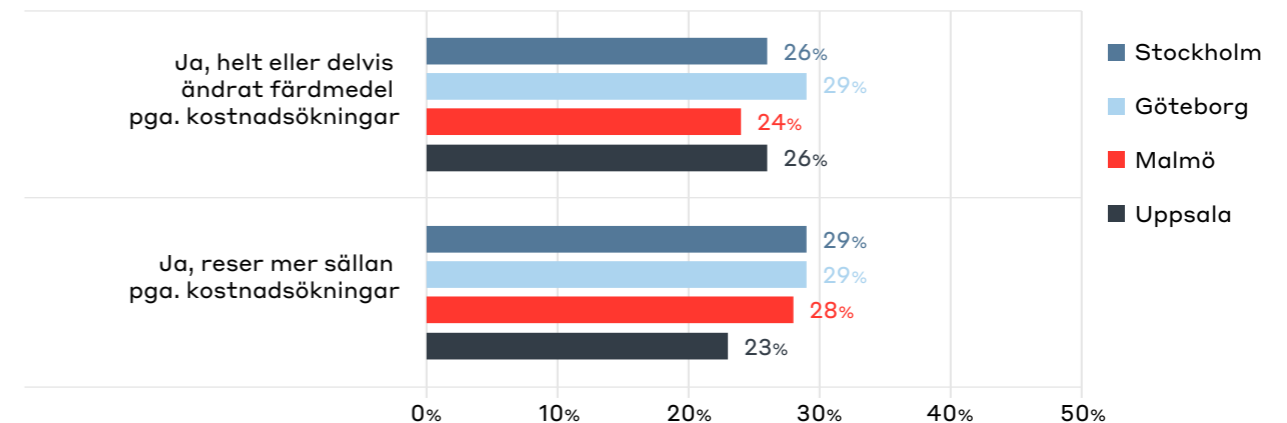
Kostnadsökningarna har påverkat olika samhällsgruppers mobilitet i varierande grad. Det finns ett tydligt samband mellan inkomst och förändrad mobilitet, där låginkomsttagare oftare har anpassat sitt resande. Personer med barn under 18 år har i större utsträckning bytt färdmedel eller minskat sitt resande, både för pendling och privata resor. Sambandet med ålder är särskilt framträdande, där yngre personer i högre grad förändrat sin mobilitet, främst genom att välja andra färdmedel. Gemensamt för dessa grupper är att de ofta har mindre ekonomiska marginaler, vilket gör dem mer känsliga för prisökningar.

Hur varaktiga de förändringar som orsakats av kostnadsökningarna blir återstår att se. Nu när inflationen sjunker, räntorna sänks och reallönerna åter stiger, kommer köpkraften tillbaka och med den kanske även de tidigare mobilitetsvanorna. Våra data visar dock tydligt att en stor del av stadsborna har anpassat sitt resande som en följd av ökade priser och en försämrad hushållsekonomi. Detta ger trafikplanerare en viktig lärdom inför framtida ekonomiska nedgångar. Att distansarbete dessutom använts som en strategi för att spara pengar belyser ytterligare en klyfta mellan de som måste vara fysiskt på jobbet och de som har möjligheten att arbeta hemifrån.

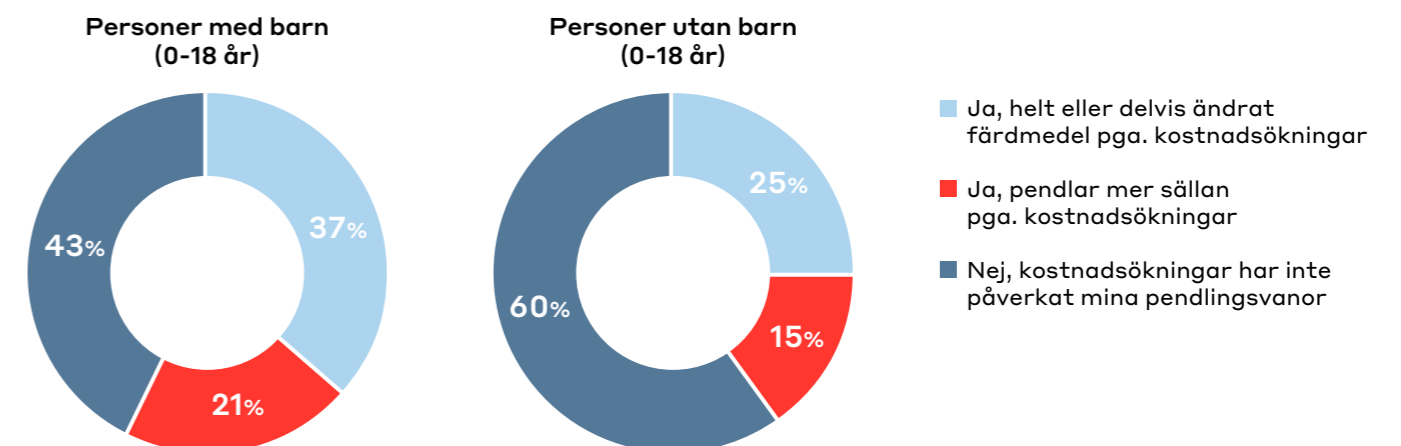
## Har de senaste årens ökade kostnader påverkat hur du pendlar till och från arbete/studier?



## Har de senaste årens ökade kostnader påverkat hur du reser för att uträtta privata ärenden?



## Har de senaste årens ökade kostnader påverkat hur du pendlar?



# Rör vi oss mot mer distansarbete igen?



Frågan om distansarbetets framtid och omfattning, samt vad som är det nya normalläget, fortsätter att skapa debatt. Vår undersökning visar att andelen som anger att de har möjlighet att arbeta hemifrån har ökat jämfört med 2022. Bland de som har ett arbete som kan utföras på distans ser vi samtidigt att fördelningen av distansarbetsdagar har jämnats ut. Vår data indikerar att andelen som aldrig arbetar på distans, liksom de som arbetade hemifrån hela veckan, har minskat lite grand sedan 2022. Idag är det vanligast att arbeta en eller två dagar på distans, följt av tre dagar i veckan. Vår studie visar också att den hybrida arbetsnormen verkar ha spridit sig även till äldre delar av arbetskraften och att det nu är ungefär lika vanligt att arbeta delar av veckan på distans i samtliga åldersgrupper.

Distansarbete är fortsatt populärt, och 38 procent vill öka tiden de arbetar på distans. Föräldrar med hemmavarande barn är överrepresenterade i denna grupp och även yngre personer visar en större vilja att arbeta mer på distans än äldre, med undantag för 18-24-åringar som kanske tröttnade under pandemins påtvingade hemstudier. Vidare uppger 33 procent att deras arbetsgivare blivit mer generösa kring distansarbete det senaste året, medan endast 18 procent uppger att arbetsgivaren blivit mindre generös.

Sammantaget tyder vår studie på att distansarbete kan komma att öka i omfattning framöver. Kombinationen av att fler får möjlighet till distansarbete, att arbetsgivarna blir mer generösa med möjligheten och att anställda önskar än mer distansarbete pekar i den riktningen. För trafikplanerare och kollektivtrafikbolag innebär det fortsatta utmaningar och mer svårförutsägbara resmönster men också en möjlighet att minska rusningstrafikstopporna om rätt verktyg används.

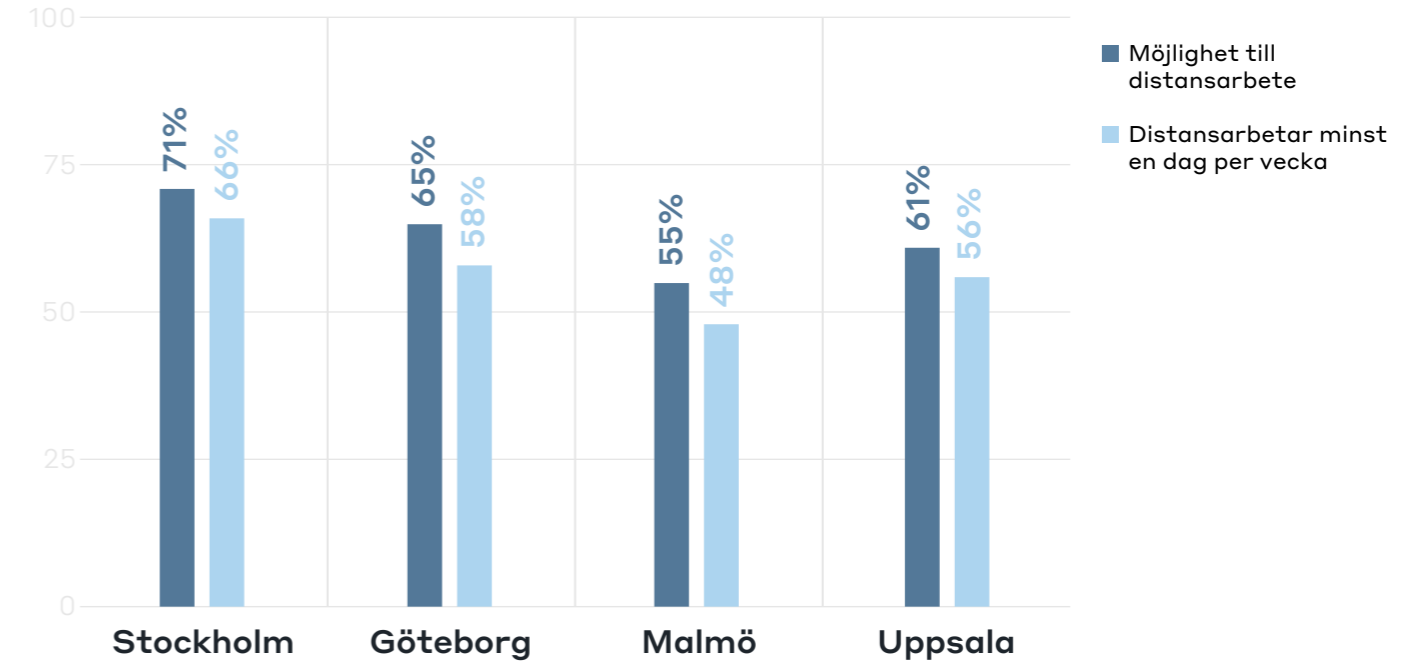
## Önskat omfattning av distansarbete



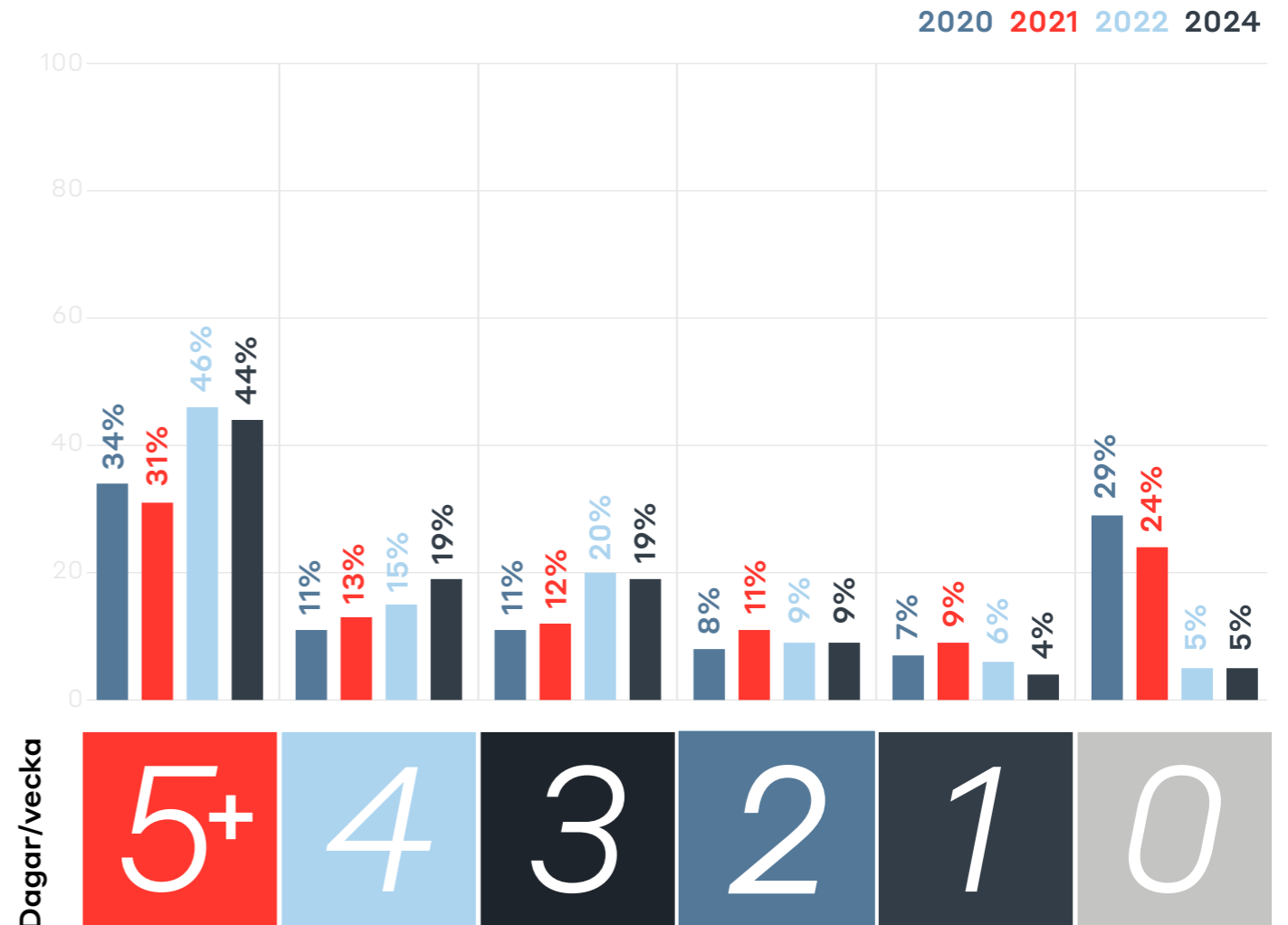
## Ändring i arbetsgivarens inställning senaste året



## Möjlighet att arbeta på distans och hur stor andel som gör det



## Hur ofta reser du till och från arbete/studier?





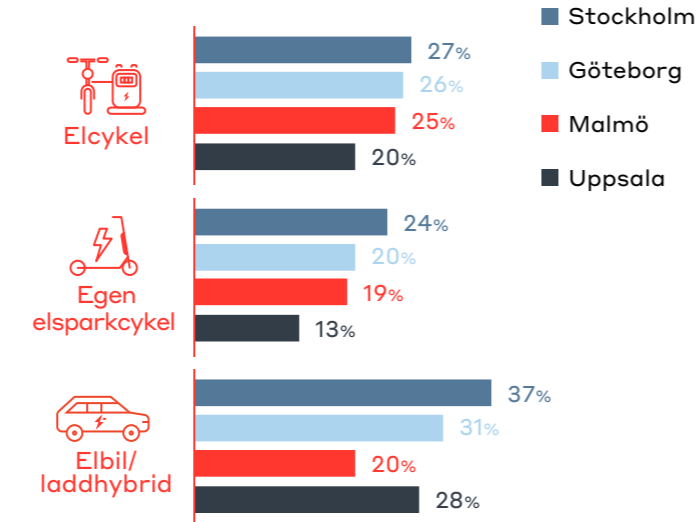
# Takten avtar i elektrifieringen

Mobilitetens energikällor spelar en avgörande roll för klimatpåverkan från motoriserade transporter. Årets mobilitetsstudie visar att elektrifieringen fortsätter att utvecklas, men takten har avtagit i förhållande till tidigare år. En ökning av eldrivna fordon som elbilar, elmopeder, elsparkcyklar och elcyklar kan observeras, men tillväxten sker i en långsammare takt. Även utbyggnaden av laddinfrastrukturen följer denna trend.

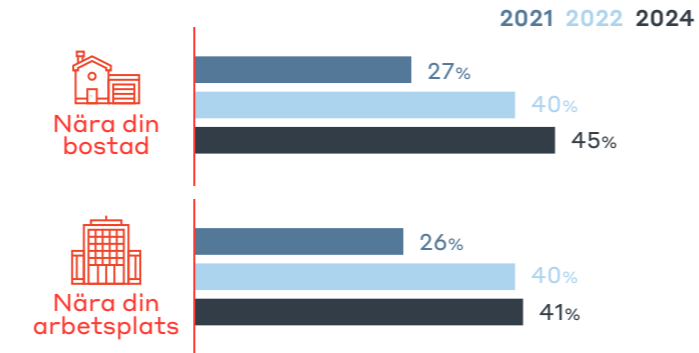
Privatägda elsparkcyklar har ökat i popularitet de senaste åren. Årets studie visar att användningen av egna elsparkcyklar nu är ungefär lika vanlig som användningen av hyrda. I båda fallen uppger nästan en femtedel av de tillfrågade att de använt elsparkcykel under den senaste månaden. Trots denna tillväxt utgör elsparkcyklar fortfarande bara en liten del av det totala transportsystemet. När det kommer till pendling eller privata resor är det endast tre procent som anger att elsparkcykeln är deras främsta färdmedel.

**"Egna och hyrda elsparkcyklar är nu lika vanliga"**

## Tillgång till eldrivna fordon



## Tillgång till att ladda elfordon

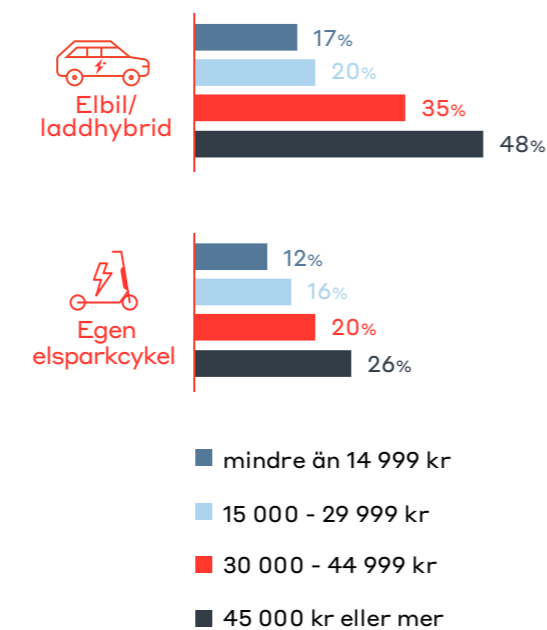


# Ojämlig tillgång till elfordon

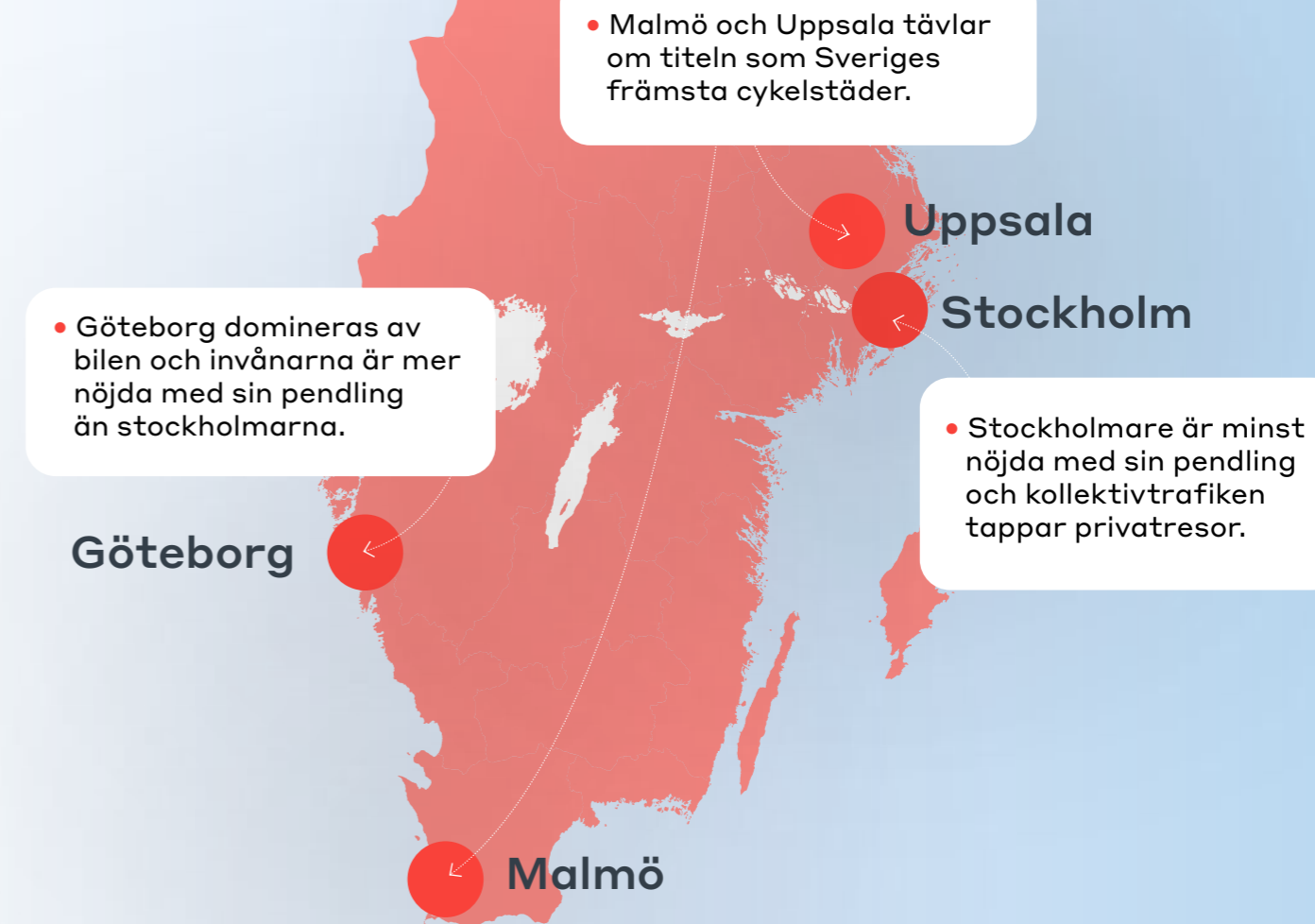
Klimatomställningens sociala dimension är ett ämne som ofta lyfts fram i debatten – hur alla samhällsgrupper kan delta i omställningen mot en grönare framtid. Våra resultat bekräftar att elektrifieringen i hög grad är en fråga om klass. Personer med lägre inkomster har betydligt mindre tillgång till eldrivna fordon jämfört med höginkomsttagare. Sambandet med inkomst är störst vad gäller elbilar men även användning av elcykel eller elsparkcykel är dubbelt så vanligt bland höginkomsttagare som låginkomsttagare. Det är dock viktigt att understryka att tillgången till elfordon har ökat inom alla inkomstgrupper jämfört med tidigare rapporter.

Ytterligare en intressant aspekt är hur ålder påverkar tillgången till elfordon. Studien visar att yngre personer, trots lägre inkomster, oftare har tillgång till och använder eldrivna fordon än äldre. Samtidigt tenderar äldre att i större utsträckning ha bensindrivna bilar och traditionella cyklar, vilket antyder att eldrivna transportmedel har en särskild dragningskraft på yngre generationer.

## Andel som använt elfordon senaste månaden (fördelat på inkomst per månad)



# Jämförelser mellan stadsregioner







# Stockholm

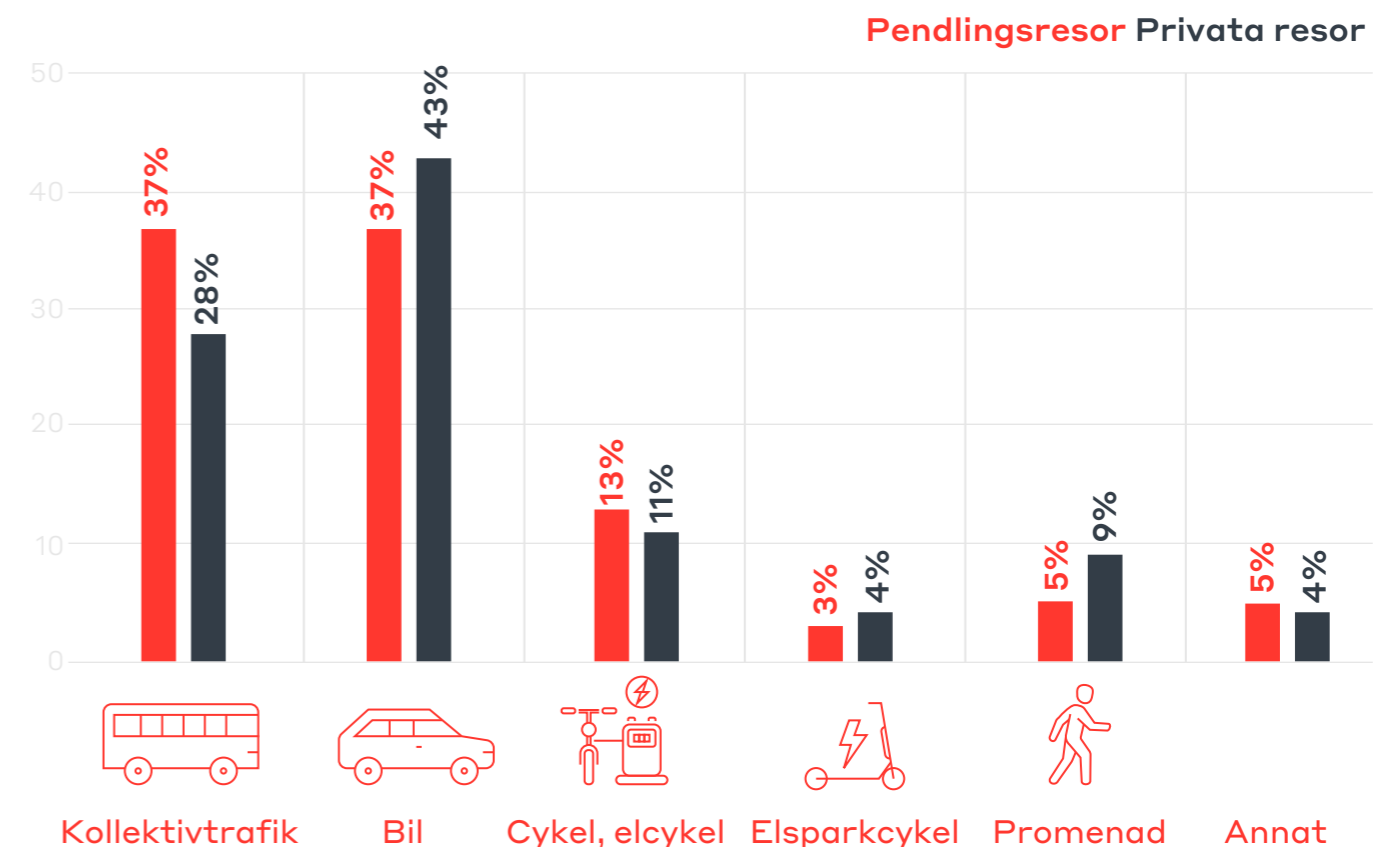
## Fortsatt tufft för kollektivtrafiken – privatresorna tappar

Stockholm är fortsatt Sveriges främsta kollektivtrafikstad. Av alla undersökta storstadsregioner är det bara i Stockholm som kollektivtrafiken ens kan mäta sig med bilen. Här uppger lika många, 37 procent, att de pendlar med kollektivtrafik respektive bil som huvudsakligt transportmedel.

Det är dock tydligt att Stockholms kollektivtrafik har stora problem. Andelen svarande i Stockholms län som huvudsakligen pendlar med kollektivtrafiken har stagnerat jämfört med WSPs senaste mobilitetsstudie 2022 och blir kvar på nivåer långt under tiden före pandemin. Utvecklingen för privata resor är än mer negativ då vår studie visar på ytterligare tapp jämfört med 2022, med endast 28 procent som anger det som sitt vanligaste transportmedel. Våra resultat förstärker därmed bilden av att Stockholms kollektivtrafik står inför omfattande utmaningar.

## "Stockholms kollektivtrafik står inför omfattande utmaningar"

### Huvudsakliga färdmedlet i Stockholm





# Stockholm

## Pendlare stockholmare tittar helst ner i mobilen – och är minst nöjda

Som en följd av den höga användningen av kollektivtrafiken är det många stockholmare som tar fram mobiltelefonen under sin pendling. Mer än var tredje stockholmare använder sociala medier för att fördriva tid på väg till och från studier eller jobb – väsentligt fler än i andra städer.

Stockholmarna är också de som ger sin vanliga veckovisa pendlingsupplevelse lägst betyg. Allra sämst betyg till sin pendling ger de som har kollektivtrafiken som sitt huvudsakliga färdmedel. På frågan vad stockholmarna irriterar sig mest på under sin pendling hamnar köer, trafikstopp och förseningar högst upp. 21 procent, tätt följt av 20 procent som anger trängsel och på tredje plats kommer otrevliga medresenärer, 13 procent.

## Andel som sysselsätter sig med sociala medier under pendlingen



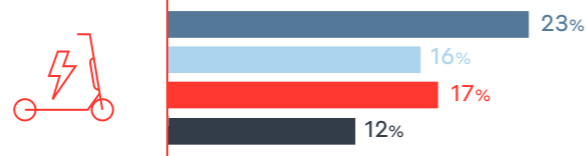
## Andel som använt cykelpool/hyrcykelsystem senaste månaden



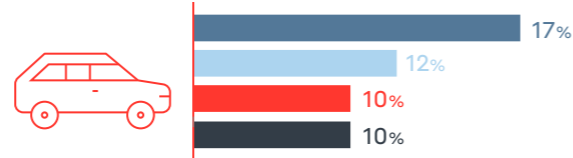
## Stockholmarna hakar snabbast på nya trender

Samtidigt är stockholmarna snabbast att anamma nya transportmedel och haka på nya mobilitetstrender. Allt fler äger nu en egen elsparkcykel, och här sticker Stockholm ut tydligt jämfört med de andra städerna i studien. Stockholm har även den högsta andelen användare av cykelpooler och hyrcykelsystem – de tidigare utmaningarna med upphandlingar av hyrelcykel verkar inte ha avskräckt användarna i särskilt hög utsträckning. Också bilpoolanvändandet är högre i huvudstaden.

## Andel som använt egen elsparkcykel senaste månaden



## Andel som använt bilpool senaste månaden



- Stockholm
- Göteborg
- Malmö
- Uppsala

När det kommer till pendlingsvanor är stockholmarna trendkänsliga – men missnöjda.



# Göteborg

## Göteborgarna väljer bort cykeln

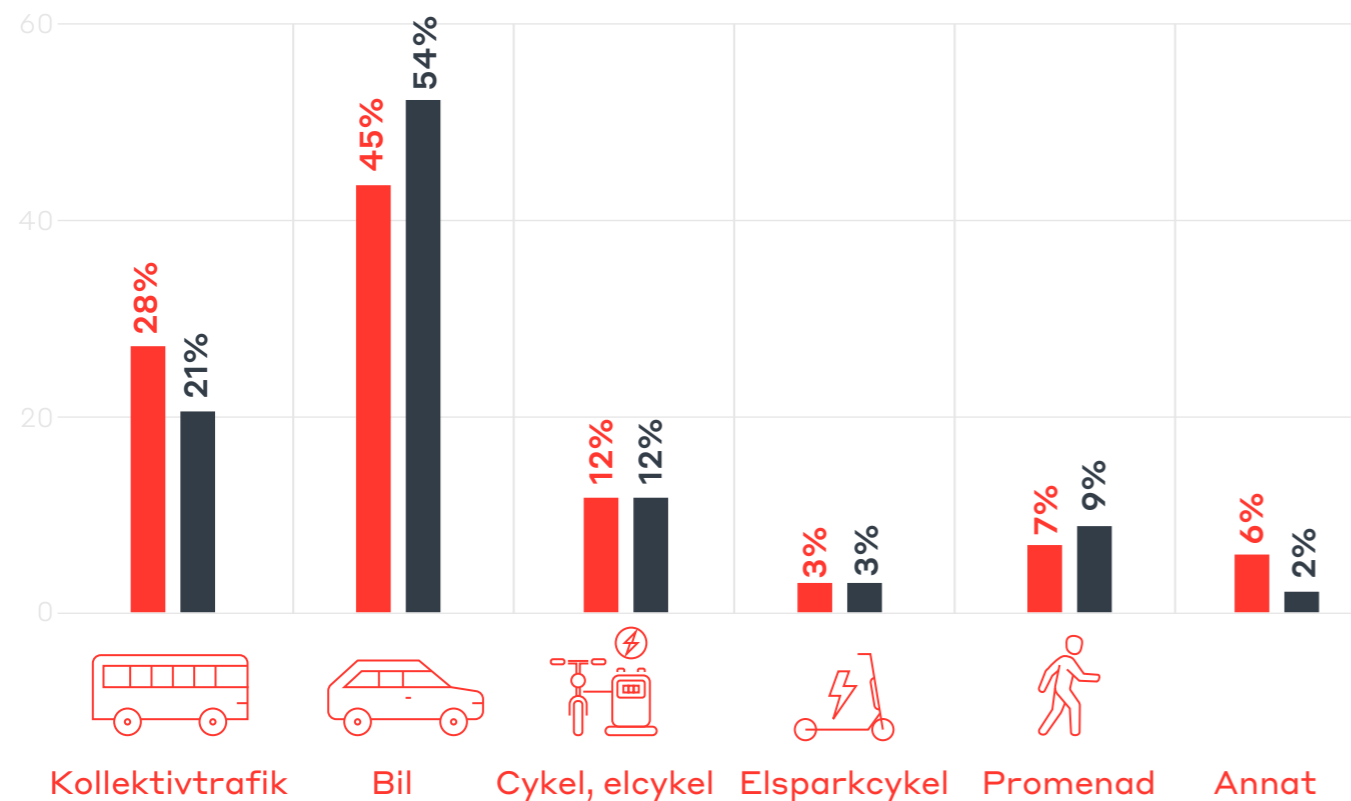
Bilen har fortsatt ett starkt grepp om Storgöteborg – den är det överlägset vanligaste färdmedlet för såväl pendlingsresor som privata resor. Göteborg är den storstadsregion där lägst andel uppger att de använt en vanlig cykel den senaste månaden. Samtidigt hamnar Göteborg, tillsammans med Stockholm, långt efter Uppsala och Malmö vad gäller cykelpendling till arbete eller studier. Man hade kunnat tänka sig att stadens kuperade terräng skulle gynna elcykelanvändningen istället, men det är ingen tendens vi ser i undersökningen.

## Göteborgarna mer nöjda med sin pendling än Stockholmare

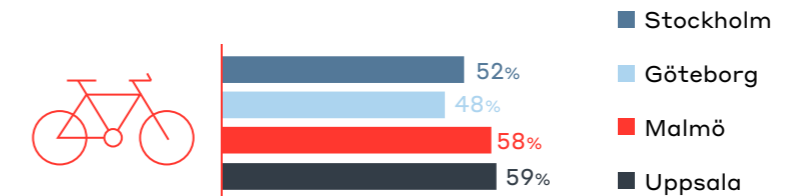
Allra nöjdast med sin pendling är göteborgarna. Fotgängare tillhör de som är mest tillfreds med att ta sig fram i trafiken, medan de som åker kollektivt är minst nöjda. Mellan jämförda regioner är skillnaden i nöjdhet som störst mellan Göteborg och Stockholm, där kollektivtrafiksresenärerna är de som drar ned huvudstadens snitt – något som är talande för samtliga städer. På frågan vad göteborgarna stör sig mest på under sin pendling ligger köer, trafikstopp och förseningar i toppen. Tätt därefter tillhör trängsel och störande medtrafikanter de mest irriterande momenten.

## Huvudsakliga färdmedlet i Göteborg

Pendlingsresor Privata resor



## Andel som använt vanlig cykel senaste månaden





# Malmö

## Malmö i topp som cykelregion – men utvecklingen har stannat av

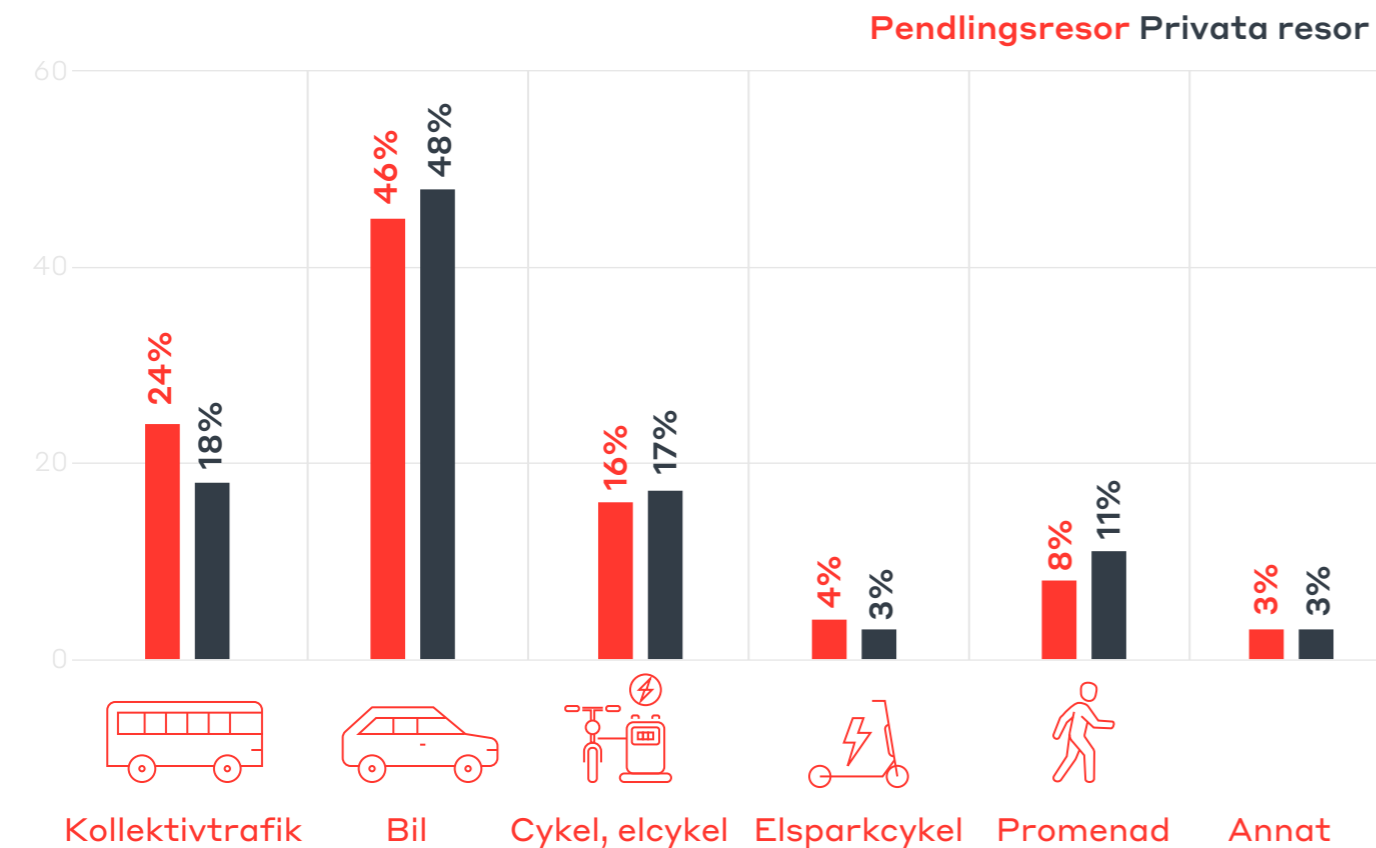
Malmö utmärker sig som en cykelregion och toppar ligan när det gäller att ta cykeln för privata resor. Den ökning av cykling som vi sett i tidigare års studier ser dock ut att ha avtagit, och trots sin starka position som cykelregion är bilen fortsatt det vanligaste färdmedlet för de allra flesta. Andelen som pendlar med kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel är lägst i Malmöregionen, 24 procent, men Malmö har å andra sidan en högre andel pendlare som promenerar till arbete eller studier.

## Malmöborna stör sig mest av alla på vädret

Pendlingen i Malmö verkar upplevas som mindre stressig än i Stockholm och Göteborg. Färre stör sig på trängsel i trafiken och mer än var femte person (23 %) har inget att klaga på. Stör man sig på något verkar det vara köer och förseningar eller sina medresenärer. Malmö utmärker sig även som den region som klagar mest av alla på vädret – kanske som en följd av att många cyklar i motvind?

## "Andelen som pendlar med kollektivtrafik är lägst i Malmöregionen"

### Huvudsakliga färdmedlet i Malmö





# Uppsala

## Storstadsmobilitet i småstaden

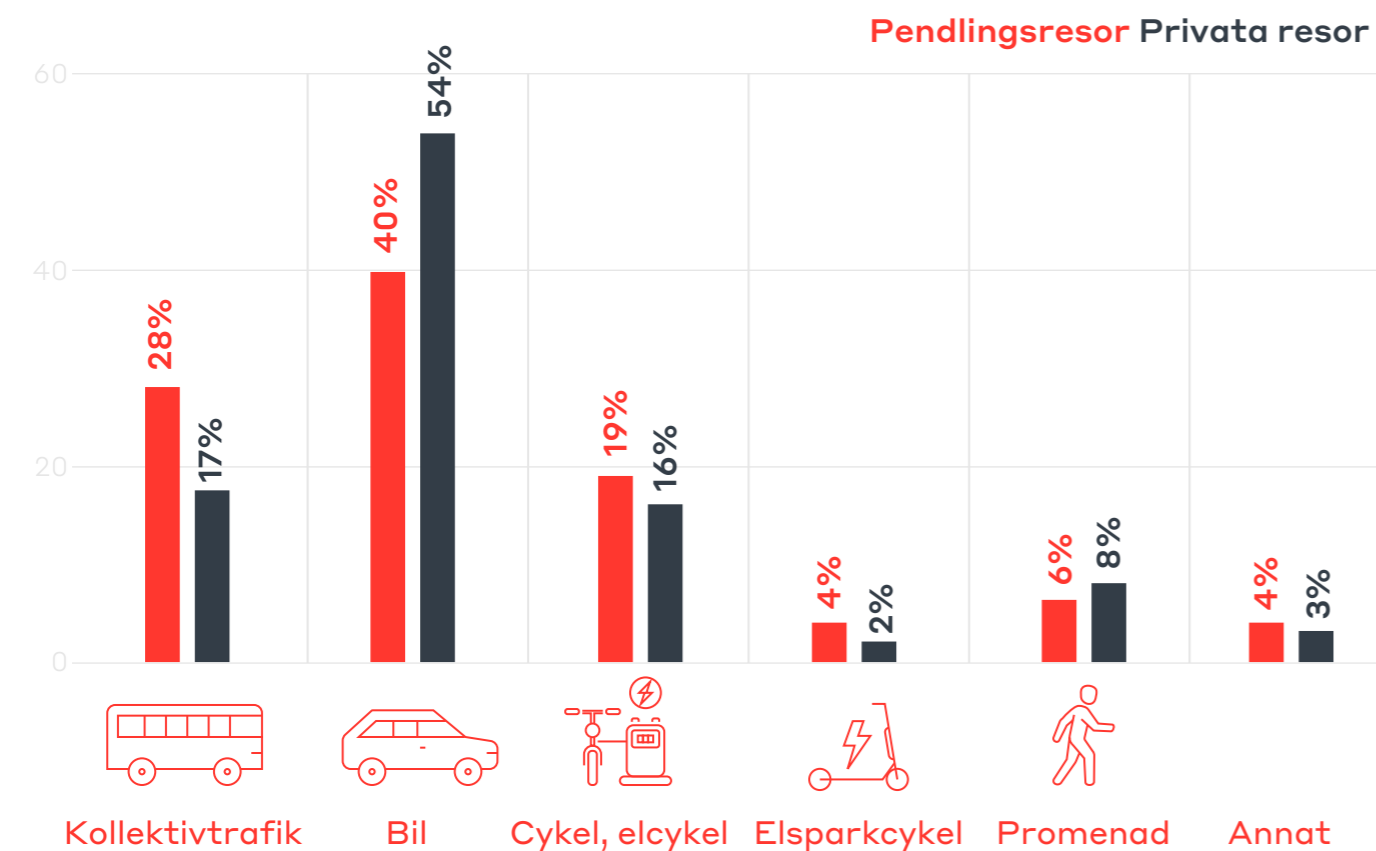
För första gången inkluderas Uppsala som en av de undersökta stadsregionerna i WSPs mobilitetsstudie. Uppsala överraskar positivt – trots sin mindre storlek och lägre befolkningstäthet håller Uppsala jämna steg med både Malmö och Göteborg vad gäller kollektivtrafikens andel av pendlingen. Studentstaden utmärker sig som den ledande cykelpendlarregionen i vår studie. Nära var femte uppsalabo, 19 procent, använder cykel eller elcykel som sitt primära färdmedel vid pendling till arbete eller studier. Men även i Uppsalaregionen är bilen favoriten – trots cykelns starka ställning är bilen det vanligaste huvudsakliga transportmedlet, både för pendling och privata resor.

Uppsala är en stad i stark tillväxt, och med planerna på utbyggnad av spårväg står staden inför spännande förändringar. Det kommer att bli intressant att följa hur investeringen i kollektivtrafik påverkar regionens mobilitetsmönster och hållbarhet i framtiden.

## Uppsalaborna stör sig på förseningar och sina medresenärer

Uppsalaborna är ungefär lika nöjda – eller missnöjda – med sina pendelresor som invånarna i storstadsregionerna. I likhet med andra svenskar irriterar sig många på köer och förseningar, 29 procent, något som i det här fallet möjligtvis kan kopplas till senaste årets problem i tågtrafiken och med Uppsalapendeln. Hela 15 procent uppger även att de stör sig på sina medresenärer, när de till exempel bryter mot reglerna eller betar sig otrevligt, vilket är högre än i någon annan region i undersökningen.

## Huvudsakliga färdmedlet i Uppsala





# Om WSP:s mobilitetsstudie 2024

## Metod

- Enkät via CINT\* med ett representativt urval i åldern 18–70 år
- Datainsamling maj-juni 2024
- Ca 2900 svarande i Sveriges fyra största stadsregioner

## Geografiskt urval

- 1300 svarande i Stockholmsregionen (Stockholms län)
- 600 svarande i Göteborgsregionen (Storgöteborg)
- 600 svarande i Malmöregionen (gamla Malmöhus län)
- 400 svarande i Uppsalaregionen (del av Uppsala län\*\*)

\*CINT är en marknadsplats för olika paneler. Panelerna i CINT's följer ESOMAR's (European Society for Opinion and Market Research) regler för panelhantering. De flesta panelerna ägs av marknadsundersökningsföretag, mediabolag och idrottsföreningar men det existerar även andra typer av panelägare. Panelmedlemmarna i de olika panelerna rekryteras via olika metoder, t.ex via hemsidor, nyhetsbrev, telefonundersökningar, postala undersökningar samt personliga undersökningar. Panelmedlemmar ges ersättning för att delta i undersökningar och ersättningsmetoder som de olika panelägarna erbjuder inkluderar presentkort, lotter, välgörenhet, surfdata/sms samt pengar (via PayPal och liknande tjänster).

\*\* Kommuner: Uppsala, Knivsta, Håbo, Habo och Enköping



Vi står bakom allt du tar för givet. Och framtiden du hoppas på.

Som strategiska rådgivare och teknik konsulter har vi kunskapen att förstå och kraften att kunna förändra. Med över 70 000 medarbetare i 40 länder använder vi vår globala expertis för att hitta de smartaste lokala lösningarna.

wsp.com



WSP Sverige AB  
121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7  
T: +46 10-722 50 00  
Org nr: 556057-4880  
Styrelsens säte: Stockholm

wsp.com



wsp