



ETT RÄTTVIST TRANSPORTSYSTEM

MOBILITETSSTUDIEN 2025

ÅRETS MOBILITETSSTUDIE

För femte gången gör WSP sin årliga mobilitetsstudie, där vi identifierar intressanta utvecklingstrender i transportsystemet och analyserar hur människor påverkas av dem. Denna gång har vi med hjälp av forskningsresultat samt nationell och regional statistik djupdykt i de senaste årens utveckling av elektrifiering och kollektivtrafikresande. Vi har varit särskilt intresserade av att undersöka hur dessa fenomen samverkar för att motverka eller gynna ett rättvist transportsystem.

Ett rättvist transportsystem innebär att alla människor, oavsett ålder, kön, inkomst eller funktionsförmåga, har lika möjligheter att resa säkert, bekvämt och hållbart. Transport är en grundläggande förutsättning för tillgänglighet till arbete, utbildning och socialt liv – därför måste systemet utformas så att ingen lämnas utanför.

INLEDNING

I årets mobilitetsstudie granskas utvecklingen av elbilsinnehavet samt förändringen i kollektivtrafikens utbud och pris ur ett rättviseperspektiv, det vill säga hur olika grupper i samhället påverkas av utvecklingen av transportsystemet.

Resultaten visar på att elektrifieringstakten har minskat något från förra året. Den nya skrotningspremien, som innebär att pengar betalas ut till den som skrotar en fossilbil och köper eller leasar en ny elbil, har inte fått det genomslag regeringen hoppades på och gynnar främst den grupp i samhället som faktiskt har råd att köpa en ny elbil. Elbil uppfattas fortfarande som ett för dyrt inköp för många, även om drivmedelskostnaderna kan vara lägre jämfört med fossila alternativ. I årets studie lyfter vi också frågan om elbilister har ett körbeteende som kan leda till mer biltrafik och trängsel i framtiden.

Kollektivtrafiken har haft många utmaningar sedan pandemin, som fortsatt minskat resande, ökade omkostnader och brist på förare. Årets studie visar dessutom att biljettpriserna i kollektivtrafiken har

ökat i hela landet. Biljettpriserna har även fått hårdare konkurrens från både elbilens låga driftkostnader och distansarbetets möjligheter till färre resdagar, vilket har gjort att kollektivtrafiken har allt svårare att erbjuda biljettalternativ som passar människors förändrade res- och aktivitetsmönster. I årets studie har vi analyserat biljettpriset och utbud i alla Sveriges regioner i syfte att se skillnaden dem emellan.

Rapporten pekar på att ett alltför ensidigt fokus på elbilen riskerar att exkludera stora grupper från framtidens transportsystem. Att istället öka möjligheterna för gång, cykel och kollektivtrafik är avgörande för en rättvis och hållbar mobilitet.

David Lindelöw, doktor i trafikplanering, WSP



SKROTNINGS- PREMIEN – INEFFEKTIV OCH MISSRIKTAD

I förra årets mobilitetsstudie konstaterades att elektrifieringstakten inom transportsektorn hade avtagit. Trenden håller i sig även i år. Under 2024 och hittills under 2025, fram till september, har andelen elbilar av nyregistrerade personbilar legat relativt stabilt på 34 %, jämfört med 38 % 2023.¹

För att påskynda omställningen lanserade regeringen 2024 en skrotningspremie. Premien gäller för dem som skrotar en bil med förbränningsmotor i samband med köp eller leasing av en elbil. Summan om 10 000 kr höjdes i maj 2025 till 25 000 kr efter att intresset för att använda premien varit svalt, endast 3 000 personer har nyttjat möjligheten. Mindre än 20 procent av de medel som regeringen budgeterade för satsningen har använts.^{2, 19}

Att äga en elbil är en fråga om samhällsklass, då elbilsinnehavet är markant större hos höginkomsttagare. Enkätundersökningar genomförda av företaget Infostat visar att det främsta skälet till att inte köpa en elbil är priset – drygt 60 procent uppger att de väljer att inte köpa elbil för att det är för dyrt. Attityden är densamma före och efter skrotningspremiens lansering, vilket tyder på att skrotningspremien innebär en marginell skillnad för människors intresse och möjlighet att köpa en elbil.³

Premiens faktiska målgrupp har ifrågasatts från vissa håll, bland annat 2030-sekretariatet. För personer med sämre ekonomi utgör inte 25 000 kr ett tillräckligt stort incitament för att köpa en elbil. På andra sidan skalan finns de med högre inkomster som också är överrepresenterade bland elbilsägarna. Att ta klivet från en skrotbil till en elbil är väldigt stort, och inte så realistiskt för många. En annan aspekt som lyfts fram är att klimatnyttan per bil inte heller är så stor, eftersom skrotbilar inte rullar särskilt många mil.⁴

60 %

uppger att de väljer att inte köpa elbil för att det är för dyrt.

Cirka
3 000

har nyttjat skrotningspremien mellan augusti 2024 och oktober 2025

"ATT KÖPA EN ELBIL ÄR DYRT OCH INTE MÖJLIGT FÖR ALLA. SKROTNINGSPREMIEN PÅ 25 000 ÄR INTE ETT TILLRÄCKLIGT STORT INCITAMENT FÖR ATT KÖPA EN ELBIL FÖR PERSONER MED SÄMRE EKONOMI."



ELBILEN – MINSKAR UTSLÄPPEN MEN ÖKAR BILBEROENDET?

Ett allt för stort fokus på elektrifiering som den svenska transportsektorns främsta klimatlösning har fått kritik från flera håll. Elbilen må minska de direkta koldioxidutsläppen och vissa luftföroreningar jämfört med förbränningsmotorn, men flera problem återstår med en fortsatt hög andel bilresor. Trängsel och bilismens stora platsbehov är två aspekter som inte löses med omställning till elbilar – det finns till och med indikationer på att det ger motsatt effekt. Flera studier pekar på att elbilsägandet ökar mängden biltrafik, då elbilister väljer att resa med bil i högre grad än fossilbilister.^{5,6} Dessa tendenser ser man även i attitydundersökningar, där det finns indikationer på att elbilsägare i lägre grad än fossilbilsägare önskar att minska sitt bilanvändande.⁷ Eftersom elbilen i hög grad är ett storstadsfenomen är ofta problematiken med trängsel i vägnätet redan som störst där även elbilsanvändandet är det.

I en nyutkommen norsk forskningsstudie⁵ undersöktes skillnaden i faktiskt körbeteende och resvanor mellan ägare till elbilar respektive fossilbilar i bland annat Oslo, Stavanger, Bergen och Trondheim. Norges generösa politik gällande elbilar gör landet

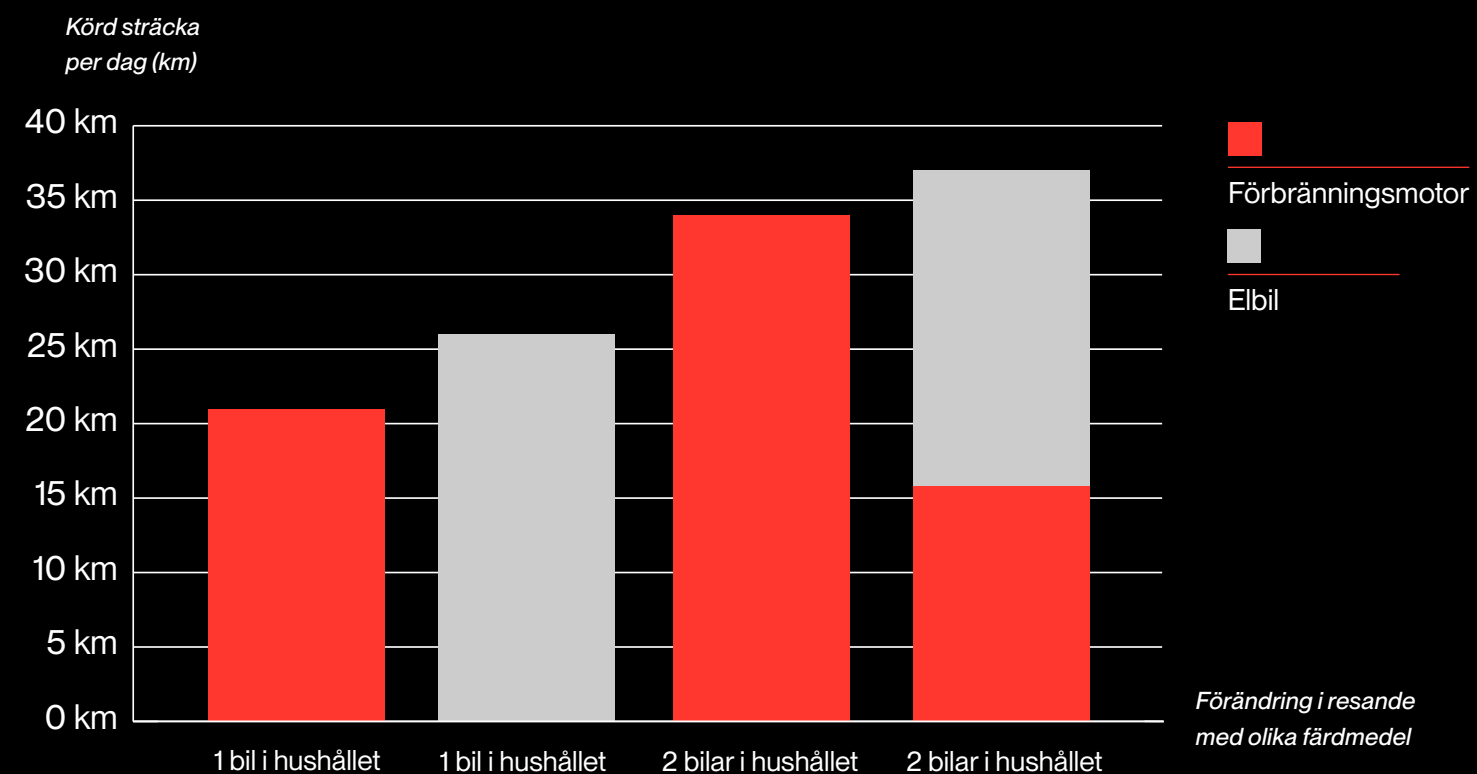
till ett intressant skyltfönster för vilka effekter en långt gången elektrifiering kan ge.

Studien fann att elbilsägare både gör fler resor och reser längre sträckor. I genomsnitt reser de med elbil cirka 20 procent längre sträckor än de med förbränningsmotor, motsvarande drygt 4 km/dag. Vidare minskar elbilen också användarnas resande med andra färdmedel. Som exempel reser hushåll med en elbil 20 procent mindre med kollektivtrafik, gång och cykel jämfört med andra bilägare.

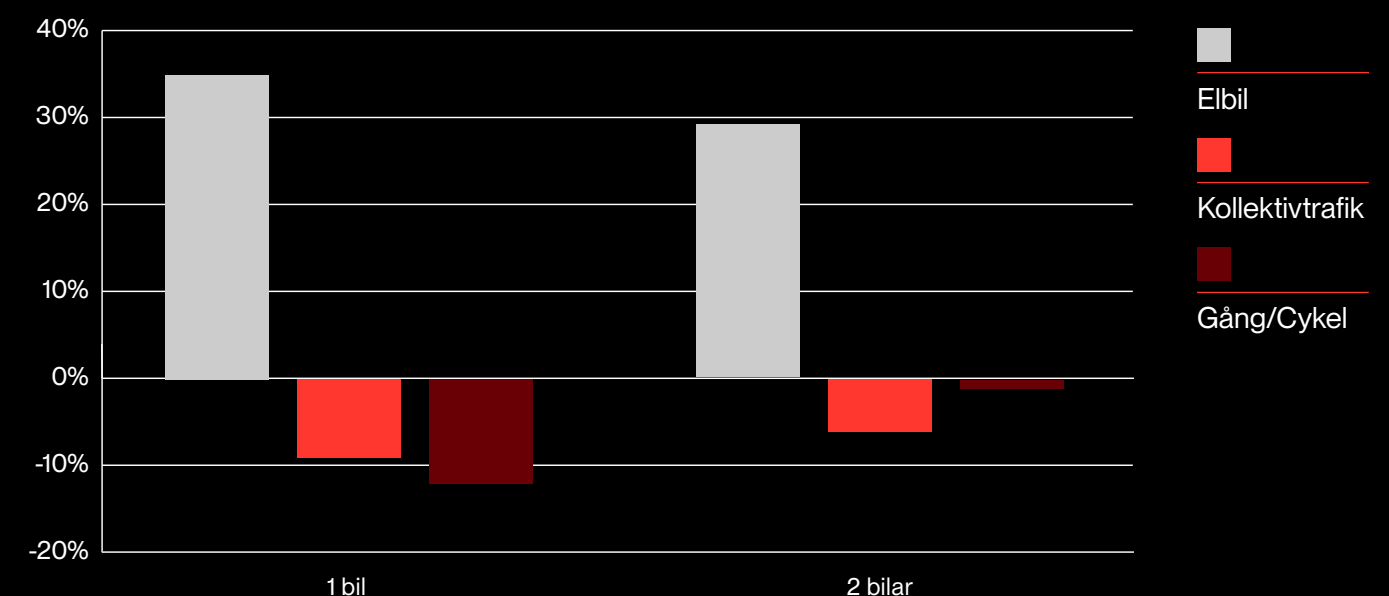
Dessa beteendeeffekter har också påvisats i ett antal andra studier från andra länder⁶, däribland Sverige⁸. Detta kan delvis bero på att elbilsägare oftast är höginkomsttagare, men det finns också beteendeeffekter som beror på elbilens (uppfattade) egenskaper – till exempel att körkostnaden är lägre eller att elbilsägare anser att de i och med bytet av bil redan gjort en insats för miljön.

Ökat elbilsägande och -användning verkar sammanfattningsvis ge både rebound- och substitutions-effekter, det vill säga att bilen används mer och i högre utsträckning ersätter resor med andra färdmedel.

Resultat från studie* - Körda kilometer för elbilister respektive fossilbilister



Resultat från studie* – Elbilisters förändrade resande med olika färdmedel



* Green, C., & Østli, V. (2025). The effect of battery-electric vehicle ownership on transport demand and substitution between modes. Transportation Research Part A: Policy and Practice.

KOLLEKTIVTRAFIKEN I MOTVIND



Kollektivtrafiken har sedan pandemin haft flera tuffa år. Kraftigt minskat resande under pandemin, långsam återhämtning, ökade kostnader och brist på behöriga bussförare är några av de utmaningar som kollektivtrafiken stått inför.

Som följd av ökat distansarbete, avrådan från att åka kollektivt och oro för smitta sjönk antalet resor i kollektivtrafiken i samband med pandemin. Rikssnittet för minskningen mellan 2019 och 2021 låg på 37 procent. Rikssnittet låg 2024 fortsatt 11 procent under värdet för 2019.¹⁰

Trots en stor minskning i resande hölls dock stora delar av kollektivtrafikens utbud intakt under pandemiåret, och har på flera håll utökats

under de senaste åren. Balansen mellan att göra kollektivtrafiken tillgänglig och finansiera driftskostnaderna är alltid en utmaning för regionerna, vilket har blivit tydligt efter pandemin. Ett minskat resande kombinerat med ökade kostnader för att bedriva kollektivtrafiken och ett intakt eller ökat utbud är en av anledningarna till att biljettpriserna på flera håll höjts. Under de senaste sex åren har det genomsnittliga priset på enkelbiljetter i tätort ökat med 21 procent och månadsbiljett med 26 procent. Justeras priserna för inflationsutvecklingen har vissa regioner legat efter inflationstakten, medan andra har höjt biljettpriserna mer än KPI.¹¹ För vissa av regionerna har zonförändringar gjorts under den studerade tidsperioden, vilket innebär att biljettpriset inte har inkluderat samma utbud under hela perioden.

Höjda biljettpriser och ett minskat utbud av kollektivtrafik påverkar särskilt grupper som saknar bil eller andra resealternativ. En tredjedel av Sveriges vuxna befolkning är helt beroende av kollektivtrafiken, och omkring 60 procent av befolkningen över sex år är helt eller delvis beroende av den vid resor som inte kan ske till fots eller med cykel.¹³

När kollektivtrafiken blir dyrare och sämre ökar risken för socialt utanförskap och ojämställdhet. Människor får svårare att ta sig till arbete, utbildning, vård och fritidsaktiviteter, vilket påverkar både individens livskvalitet och samhället i stort. Det drabbar särskilt unga, äldre, personer med funktionsnedsättningar, kvinnor och hushåll med låg inkomst.

Distansarbetet var, som redan nämnts, en bidragande anledning till det minskade kollektivtrafikresandet under pandemin. Sedan dess har möjligheterna och intresset för att arbeta hemifrån ökat och fortsätter att påverka kollektivtrafiken. Före pandemin var distansarbete relativt jämnt fördelat mellan personer bosatta i storstäder, tätorter och på landsbygden. Efter pandemiåren har dock mönstret förändrats – regelbundet distansarbete är nu betydligt vanligare i storstäderna än i mindre orter eller på landsbygden.¹⁴ Bland storstadsregionerna är det Stockholm som ligger i toppen för andelen personer som distansarbetar 2–3 dagar i veckan.¹⁵ Det är dock inte den geografiska platsen i sig som är den främsta avgörande faktorn för vilka som kan arbeta hemifrån, utan snarare typen av yrke. Det finns stora skillnader mellan olika (yrkes-) grupperns möjlighet att arbeta hemifrån, vilket innebär att en stor del av befolkningen inte har kunnat dra nytta av ett minskat antal jobbresor som följd av distansarbetsutvecklingen.

**"HÖJDA BILJETTPRISER
OCH SÄMRE UTBUD
AV KOLLEKTIVTRAFIK
DRABBAR SÄRSKILT
KVINNOR, UNGDOMAR
OCH ÄLDRE."**

11 %

Minskning i kollektivtrafikresande mellan 2019 och 2024.

21 %

Under de senaste sex åren har genomsnittliga priset på enkelbiljetter i tätort ökat med 21 procent.

1/3

av Sveriges vuxna befolkning är helt beroende av kollektivtrafiken.

60 %

av befolkningen över sex år är helt eller delvis beroende av kollektivtrafiken vid resor som inte kan ske till fots eller med cykel.

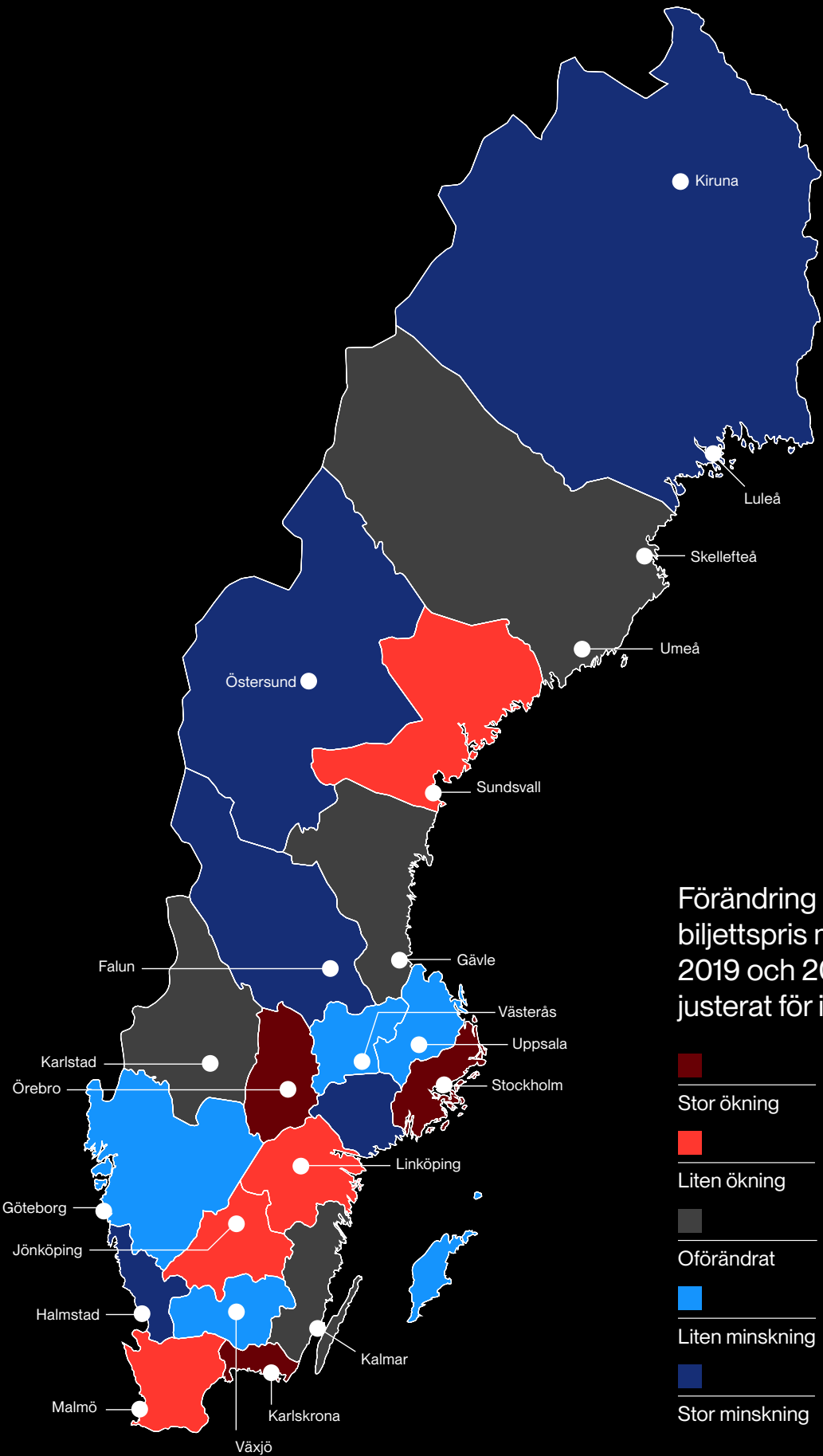
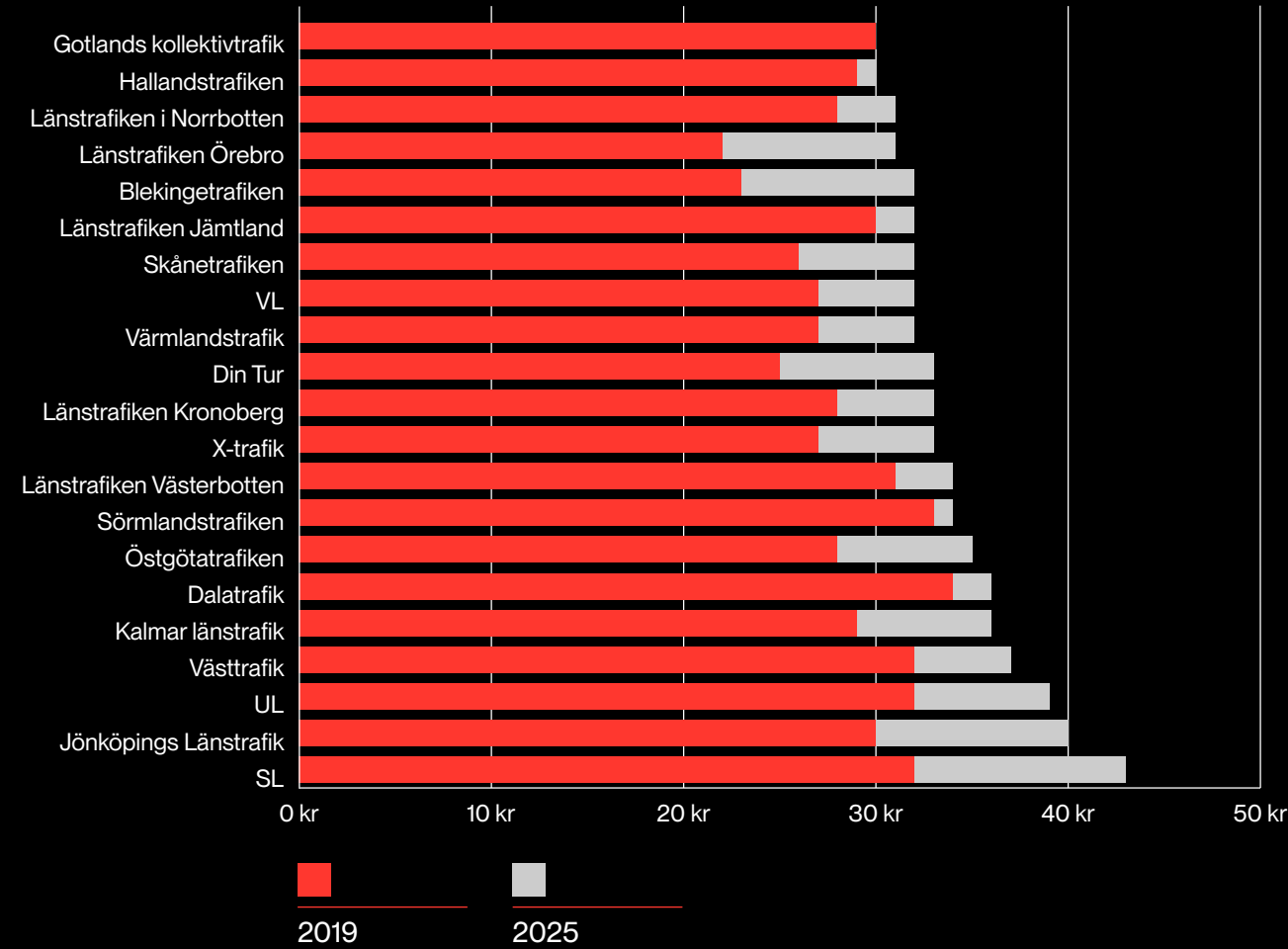
PRISSET VARIERAR I LANDET

I dag är det dyrast att resa med kollektivtrafiken i Stockholm, Jönköping och Uppsala. Både SL och UL har dock en så kallad enhetstaxa, vilket innebär att enbart en zon finns – det kostar med andra ord lika mycket att åka en station som över hela regionen. I Jönköpings Länstrafik gäller inte en enhetstaxa. Istället finns tre priskategorier, 1 zon, 2 zoner och hela länet. Priset som redovisas här är för en zon, vilket täcker in en eller flera tätorter med omland. Hos SL och UL får man med andra ord ett

mycket större utbud för liknande pris som i Jönköping. De billigaste biljetterna finns i Halland och på Gotland.¹¹

Biljettpriset i de flesta regioner har höjts sedan 2019. Den största ökningen står Länstrafiken Örebro för (48 procent, 18 procent mer än inflationen) och den minsta ökningen har gjorts i Sörmlandstrafiken (6 procent, -25 procent justerat för inflationen). Justerat för inflation är biljettpriset i stort sett oförändrat, eller har till och med minskat i flertalet regioner. I 7 av 21 regioner har priset höjts mer än inflationen.

Pris för enkelbiljett 2019 och 2025 (kr)



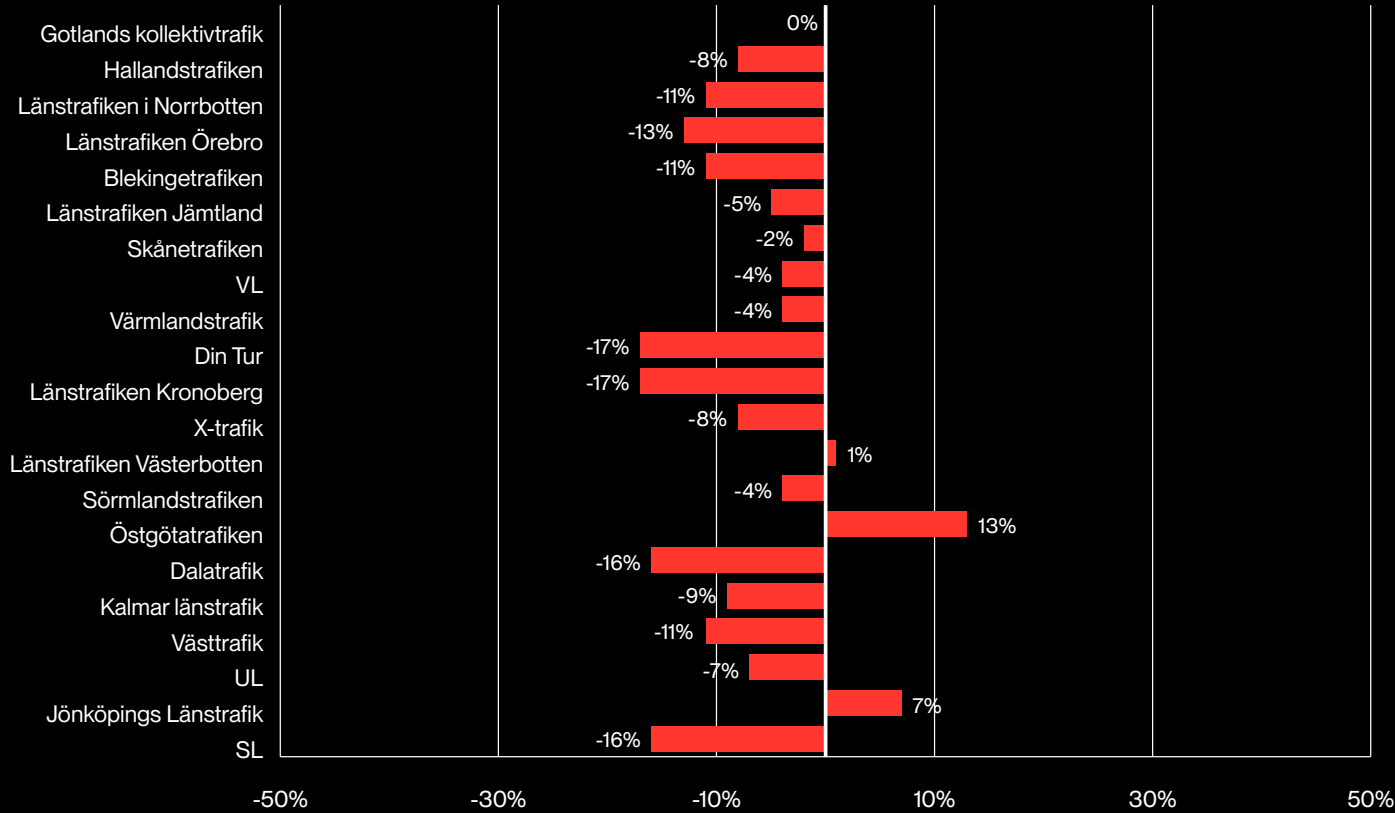
GER ÖKAT UTBUD FLER RESENÄRER?

2024 hade endast några få regioner en likvärdig eller högre andel påstigningar per invånare än innan pandemin – Jönköping, Östergötland, Västerbotten, Skåne och Gotland. Av dessa regioner är det endast Jönköping som även fått ett ökat utbud. I Skåne och Västerbotten är resandet i stort sett oförändrat sedan innan pandemin trots ett minskat utbud.¹⁰

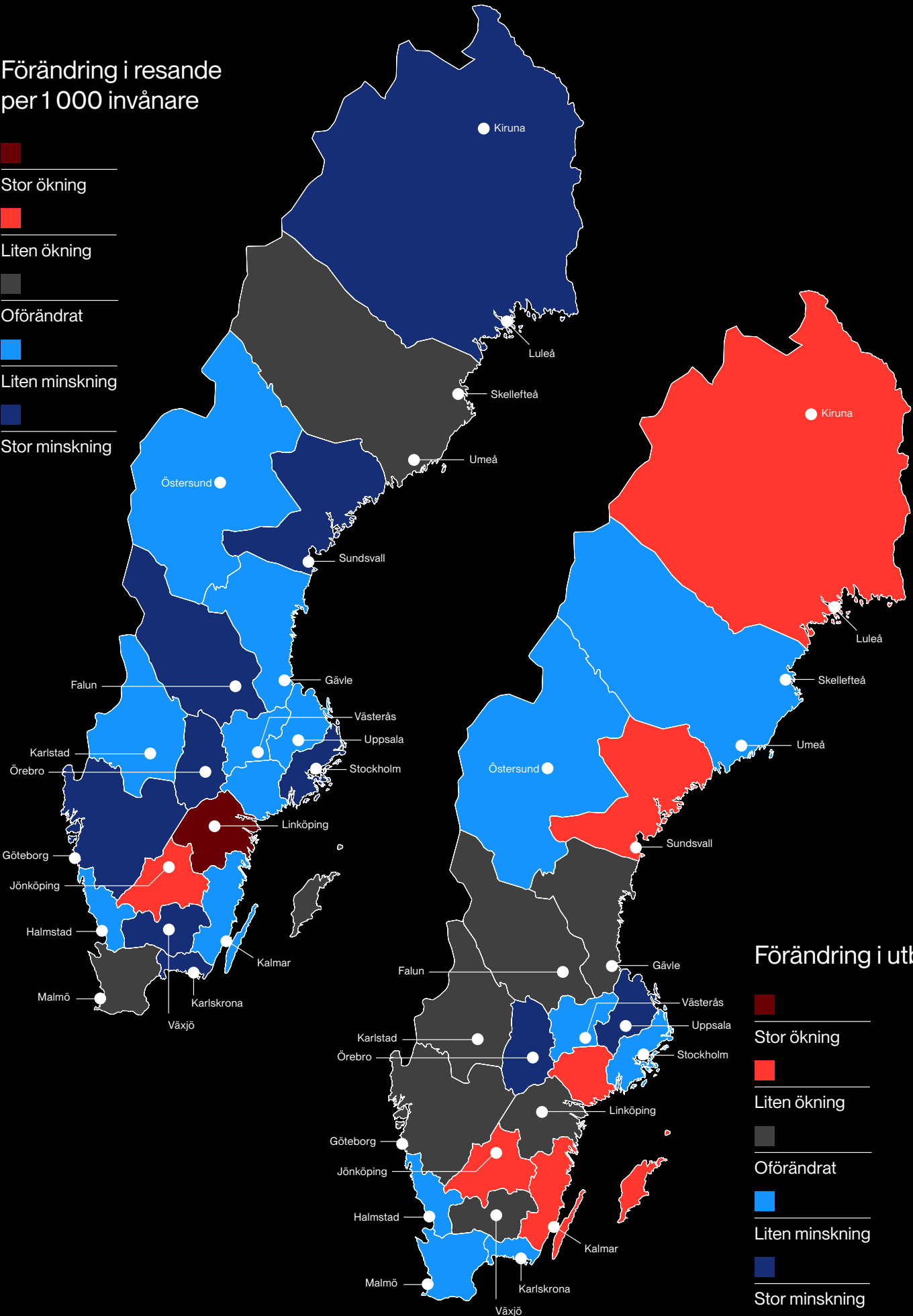
I Stockholm, Dalarna, Kronoberg och Västernorrland kan den största minskningen i resandet mellan 2019 och 2024 ses. Resandet i dessa regioner är ca 16–17 procent lägre nu jämfört med innan pandemin. I Västernorrland minskar resandet trots att det skett en liten ökning i utbud.

"ENDAST I JÖNKÖPING OCH ÖSTERGÖTLAND ÄR RESANDET MED KOLLEKTIVTRAFIKEN HÖGRE IDAG JÄMFÖRT MED INNAN PANDEMIN."

Förändring i resande mellan 2019 och 2024



Förändring i resande per 1 000 invånare



RÖR VI OSS EMOT ETT RÄTTVIST TRANSPORTSYSTEM?



Den ekonomiska möjligheten att använda elbil och kollektivtrafik påverkar människors möjligheter att nå arbetstillfällen, fritidsaktiviteter och andra vardagsfunktioner. Hur effekten ser ut, om det blir lättare eller svårare att röra sig i morgondagens transportsystem, beror mycket på vem man är och var man bor.

Inom transportsektorn står inte varje färdmedel för sig självt, utan det är den relativa attraktiviteten som avgör. Kollektivtrafiken påverkas i hög grad av utvecklingen av bilresandet och kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen är väsentlig för att öka andelen hållbara resor. För den som redan äger en bil är det ofta billigare att använda den jämfört med att köpa enkelbiljetter i kollektivtrafiken. Periodbiljetter kan konkurrera på ett bättre sätt, särskilt om resenären använder biljetten för daglig pendling. När andelen elbilar ökar förändras dock spelplanen. Elbilen har en lägre marginalkostnad,

alltså kostnaden för varje enskild resa, än fossilbilen, vilket gör att skillnaden mellan en enkelbiljett och en resa med elbil blir än större, särskilt för en familj. Den låga marginalkostnaden utmanar även periodbiljettens attraktivitet, som är ett sämre alternativ för de med tillgång till elbil. När möjligheten till distansarbete läggs till i ekvationen minskar behovet av dagliga resor ytterligare, vilket urholkar värdet av en periodbiljett än mer. Det saknas idag i flera regioner biljettalternativ för den som använder kollektivtrafiken endast ett par dagar i veckan. Detta drabbar även de utan tillgång till bil vars arbetssituation gör det dyrt att använda enkelbiljetter, men som samtidigt vill undvika den i jämförelse stora kostnaden för införskaffande av periodbiljett eller inte vet om sina arbetstider ett par veckor framåt i tiden.¹⁶

Kollektivtrafiken har flera stordriftsfördelar – ju fler som reser, desto bättre pris och utbud kan erbjudas. Ett minskat kollektivtrafikresande kan därmed

innebära både indragna linjer och avgångar samt höjda priser, vilket slår hårdast mot de som är beroende av kollektivtrafiken. En överflytt från kollektivtrafiken till bilresande, vilket är en befärad följd av ökad andel elbilar, ger alltså inte bara upphov till mer trängsel i vägnätet, utan kan även drabba dem som använder kollektivtrafiken i form av indragna linjer.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv finns det ganska stora skillnader mellan vad elbilar och kollektivtrafik kostar samhället – särskilt i stadsmiljö. Båda alternativen är förstås bättre för miljön än fossildrivna bilar, men när man tittar på andra typer av kostnader blir skillnaderna tydligare. Elbilar bidrar till exempel mer till trängsel, buller, vägslitage och risken för trafikolyckor än kollektivtrafik gör. Dessutom tar bilar upp mycket plats i staden – yta som annars hade kunnat användas till annat, som parker, bostäder eller cykelvägar. Det här är en kostnad som inte alltid syns direkt, men som påverkar hur vi kan använda stadens utrymme.

Motiveringen till olika förmåner och subventioner för elbilar är ofta att de inte har några utsläpp av växthusgaser eller partiklar och att dessa styrmedel således innebär en miljönytta. Att stirra sig blind på dessa aspekter riskerar dock att leda till att andra effekter glöms bort, som de rebound- och substitutionseffekter som beskrevs ovan. Det är därför avgörande att man tar hänsyn till helhetsbilden ur ett samhällsligt perspektiv när man beaktar åtgärder och styrmedel som skapar fördelar för ett transportmedel till förmån för ett annat.

"UR ETT SAMHÄLLS-EKONOMISKT PERSPEKTIV FINNS DET GANSKA STORA SKILLNADER MELLAN VAD ELBILAR OCH KOLLEKTIVTRAFIK KOSTAR SAMHÄLLET – SÄRSKILT I STADSMILJÖ."

I en rapport publicerad av Svensk Kollektivtrafik lyfts skillnader i beskattning mellan två typer av löneförmåner – elbil som förmånsbil och periodkort i kollektivtrafiken.¹⁷ Studien visar att personer som får elbil som löneförmån kan få statliga subventioner på upp till 114 000 kronor per år. Dessa subventioner inkluderar sänkt förmånsskatt, skattefri parkering, gratis laddning på arbetsplatsen, skattereduktion för laddstation hemma samt reseavdrag. Dessutom växer samtliga subventioner och nyttan (förutom skattereduktionen för laddutrustning) med inkomsten. I kontrast till detta beskattas kollektivtrafikkort som löneförmån fullt ut, vilket innebär att mottagaren årligen får betala ett par tusen kronor i förmånsskatt, och i bästa fall får ett lågt reseavdrag, men oftast inget alls. I regeringens föreslagna budget för 2026 höjs dessutom gränsen för att få beviljat reseavdrag, vilket ytterligare missgynnar kollektivtrafikresenärer.¹⁸ Enligt rapporten är åtta av tio som har förmånsbil män, och lika stor andel av förmånsbilisterna bor i större städer. Dessutom är medelinkomsten för de som har förmånsbil 60–120 procent högre än genomsnittet, vilket gör att elbilsförmånen fördelas väldigt ojämnt mellan olika grupper. Bland kollektivtrafikresenärer är det däremot kvinnor och personer med lägre inkomst som är överrepresenterade.

En snabb elektrifiering av vägtrafiken är en viktig del i arbetet med transportsektorns minskade klimatutsläpp, men det behöver ske på ett rättvist sätt. WSP:s mobilitetsstudie 2025 visar att de största vinnarna av de senaste årens resandeutveckling är bilburna höginkomsttagare i storstadsregioner. Kollektivtrafikresenärer med lägre inkomster och mindre flexibla jobb kämpar däremot med ökande biljettpriser och kan inte dra nytta av distansarbetets fördelar på samma sätt. Skattereglerna tenderar dessutom att driva på klyftorna, där incitament ges för en ökad privatbilism, samtidigt som priserna i kollektivtrafiken höjs och förmånsbeskattas. Detta ger inte bara upphov till en högre andel bilresande, utan skapar också orättvisor i transportsystemet.

Ett för ensidigt fokus på elbilen riskerar att exkludera stora grupper från framtidens transportsystem – att istället öka möjligheterna för gång, cykel och kollektivtrafik är avgörande för en rättvis och hållbar mobilitet. Årets mobilitetsstudie argumenterar därför för att främja en mer rättvis mobilitet där alla kan resa enkelt och hållbart, oavsett vem man är eller vad man tjänar.

KÄLLFÖRTECKNING

¹ Trafikanalys. Nyregistrerade fordon per månad (Bearbetad av WSP).

² Statlig skrotningspremie. Boverket.

³ Infostats undersökningar (2024). Vad man tycker talar emot att skaffa elbil [Dataset]. www.infostat.com (Hämtad 2025-09-10)

⁴ Flopp för skrotningspremie – 460 miljoner kvar, Aktuell Hållbarhet 25/8 2025. *2030-sekretariatet kritiserar regeringens skrotningspremie - Aktuell Hållbarhet*

⁵ Green, C., & Østli, V. (2025). The effect of battery-electric vehicle ownership on transport demand and substitution between modes. Transportation Research Part A: Policy and Practice.

⁶ Ojeda-Díaz, A. J., Krueger, R., Jensen, A. F., & Haustein, S. (2025). The (un-) intended consequences of transport electrification: a scoping review of rebound and spillover effects. Transport Reviews.

⁷ Infostats undersökningar (2024). Om man skulle vilja använda sin bil mindre än man gör idag [Dataset]. www.infostat.com (Hämtad 2025-09-10)

⁸ Langbroek, J. H., Franklin, J. P., & Susilo, Y. O. (2017). Electric vehicle users and their travel patterns in Greater Stockholm. Transportation Research Part D: Transport and Environment.

⁹ Langbroek, J. H., Franklin, J. P., & Susilo, Y. O. (2018). How would you change your travel patterns if you used an electric vehicle? A stated adaptation approach. Travel Behaviour and Society.

¹⁰ Trafikanalys (u.å). Regional linjetrafik [Dataset]. <https://www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik/?cw=1&q=t1203>

¹¹ Svensk Kollektivtrafik (2025). Biljettprisdatabas [Dataset]. Bearbetad av WSP.

¹² Region Örebro. Personlig kommunikation, 2025.

¹³ Svensk Kollektivtrafik (u.å). Fakta & Statistik – Samhällsnytta. <https://svenskkollektivtrafik.se/fakta-statistik/samhallsnytta/>

¹⁴ SCB. (2025). Arbete hemifrån och arbetad tid. https://www.scb.se/contentassets/02d392aa65014c5a93d1fff6f16e6759/am0401_2025a01_br_amftbr2502.pdf

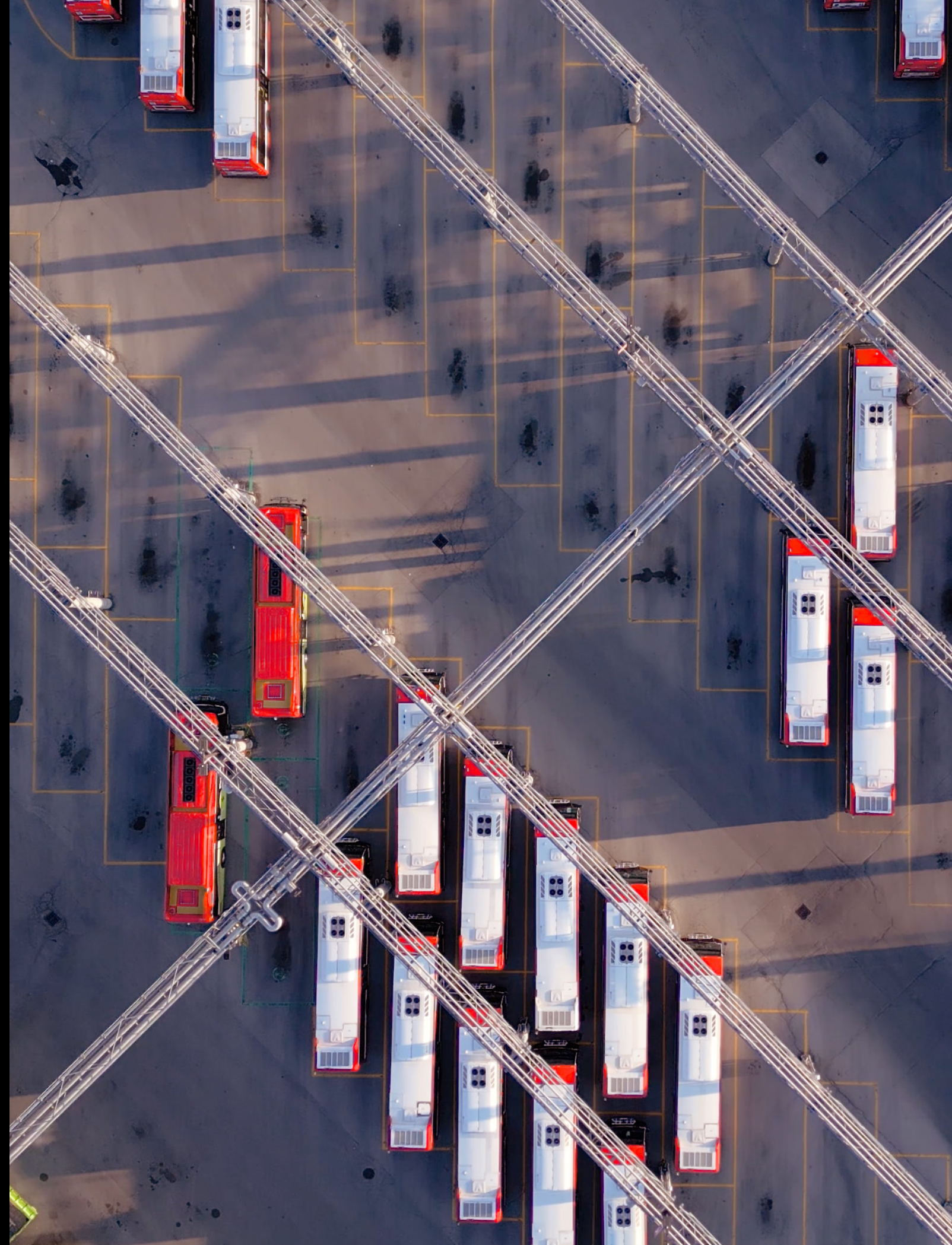
¹⁵ Infostat (2024). Hur mycket man arbetar hemifrån en vanlig vecka [Dataset]. www.infostat.com (Hämtad 2025-09-10)

¹⁶ Bondemark, A., Andersson, H., Wretstrand, A., & Brundell-Freij, K. (2021). Is it expensive to be poor? Public transport in Sweden. Transportation.

¹⁷ Svensk Kollektivtrafik (2025). Subventioner och klimaträttvisa. <https://svenskkollektivtrafik.se/app/uploads/2025/04/Rapport-subventioner-och-klimatrattvisa-2025.pdf>

¹⁸ Svensk Kollektivtrafik (2025). Höjd beloppsgräns vid reseavdrag drabbar kollektivtrafiken. <https://svenskkollektivtrafik.se/2025/08/hojd-beloppsgrans-vid-reseavdrag-drabbar-kollektivtrafiken/>

¹⁹ Dagens Industri. (2025). Skrotningspremien: fem lärdomar av ett fiasko. *Dagens Industri*. <https://www.di.se/hallbart-naringsliv/skrotningspremien-fem-lardomar-av-ett-fiasko/>





KONTAKTA WSP:S EXPERTER

Frida Aspnäs, avdelningschef Transportsystem
Frida.aspnas@wsp.com

David Lindelöw, doktor i trafikplanering
David.lindelöw@wsp.com

Lars Drageryd, gruppchef Trafikprognos och dataanalys
Lars.drageryd@wsp.com

RAPPORTEN FRAMTAGEN AV

Alice Ingå
David Lindelöw
Lasse Brand
Itsuki Shindo