



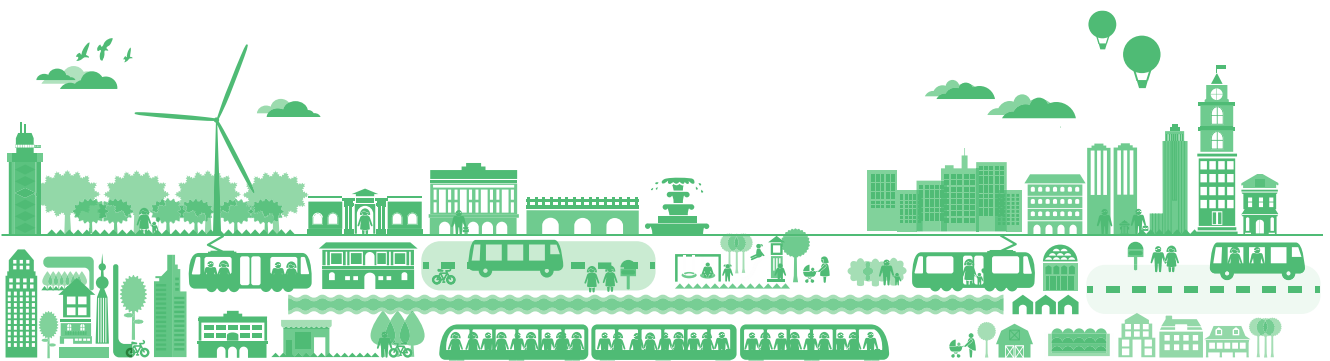
---

K2 OUTREACH 2026:1

# Framtidens kollektiva mobilitet

En trendspaning

**Karolina Pamp och Elias Arnestrand**



Datum: 2026-02-10

ISBN 978-91-89407-64-0 PDF

Tryck: Media-Tryck, Lund

K2 OUTREACH 2026:1

# **Framtidens kollektiva mobilitet**

En trendrapport

**Karolina Pamp och Elias Arnestrand**

# Innehållsförteckning

<b>1. Inledning.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Metod.....</b>	<b>5</b>
<b>3. Trender inom kollektiv mobilitet.....</b>	<b>6</b>
<b>4. Trend 1: Systemkollisionen – när supersnabb teknik möter traditionell förvaltning.....</b>	<b>7</b>
4.1. Förvaltningsfällan stryper utvecklingen.....	7
4.2. Den nya resenären söker identitet, inte bara transport.....	7
4.3. Robottaxi-vågen: Nära en brytpunkt.....	8
4.4. Vem håller i taktpinnen?.....	8
4.5. Vad innebär "Systemkollisionen" för kollektiv mobilitet?.....	10
4.5.1. Från traditionell upphandling till strategiska allianser.....	10
4.5.2. Data och digitalisering som kärnverksamhet.....	10
4.5.3. Nationell kraftsamling istället för regional splittring.....	10
<b>5. Trend 2: Agenda Resiliens – när det gröna argumentet inte längre räcker</b>	<b>11</b>
5.1. Från klimathjälte till samhällsryggrad.....	11
5.2. Resenärens nya kalkyl: Trygghet före miljö.....	11
5.3. Investering i "ineffektivitet".....	12
5.4. Vad innebär "Agenda Resiliens" för kollektiv mobilitet?.....	14
5.4.1. Ryggraden när annat faller.....	14
5.4.2. Integration i totalförsvaret (civil beredskap).....	14
5.4.3. Ekonomisk omvärdering: Redundans får kosta.....	14
<b>6. Trend 3: Den fragmenterade verkligheten – när samhällskittet prövas i en polariserad värld.....</b>	<b>15</b>
6.1. Klyftor i geografi och ekonomi.....	15
6.2. Algoritmerna formar våra världsbilder.....	15
6.3. Mobilitetens roll som samhällskitt.....	16
6.4. Transportfattigdom – när rörlighet blir en klassfråga.....	17
6.5. Vad innebär "Den fragmenterade verkligheten" för kollektiv mobilitet?.....	17
6.5.1. Det fysiska rummet som motkraft till polarisering.....	17
6.5.2. Tjänsteutveckling för en paradoxal målgrupp.....	17
6.5.3. Balansakten mellan innovation och transporträttvisa.....	18
<b>7. Signaler i periferin – morgondagens huvudrubriker.....</b>	<b>19</b>
7.1. Från tjänstebil till mobilitetsbudget.....	19
7.2. Kantstenen som digital handelsplats ("Curb Management").....	19
7.3. Det rullande kraftverket (Vehicle-to-Grid).....	20
7.4. "Move-to-Earn" och gamifiering.....	20
7.5. Den hyperlokala mikrolinjen (DRT 2.0).....	20
7.6. AI: Den osynliga kraften och den okända effekten.....	20
<b>8. Avslutning.....</b>	<b>22</b>
<b>9. Vad har vi sett, läst och lyssnat på?.....</b>	<b>23</b>
9.1. Övriga källor och omvärldsbevakning.....	26

# 1. Inledning

Vi har lämnat den linjära världsbilden bakom oss. Gårdagens sanningar är inte längre morgondagens garantier, och att basera strategiska beslut enbart på historiska data är som att köra bil genom att bara titta i backspegeln. I en tid präglad av komplexitet och snabba skiften räcker det inte längre att vara anpassningsbar – vi måste vara förberedda.

Det är här strategisk framsyn kommer in. Framsyn handlar inte om att försöka förutsäga en exakt framtid. Det handlar om att systematiskt utforska flera möjliga framtider. Det handlar om att identifiera signalerna innan de blir till brus, och att förstå krafterna som formar vår omvärld innan de slår undan benen för oss.

Trender är ett sätt att arbeta med framsyn och utforska möjliga framtider. Syftet med denna trendrapport är inte att ge ett facit, utan att bidra till handlingsberedskap. Genom att arbeta med framsyn kan vi gå från att reaktivt släcka bränder till att proaktivt rita kartan.

Rapporten identifierar ett antal trender som vi bedömer kommer att forma kollektiv mobilitet de kommande fem åren. Vi beskriver vad de kan innebära för strategi, planering och beslut i en svensk kontext.

Vi hoppas att denna rapport inte bara väcker tankar, utan också fungerar som en katalysator för samtal kring framtidens kollektiva mobilitet och ett startskott där samtalet om framtiden blir en naturlig del av hur vi möter morgondagens utmaningar redan idag.

## Strategisk framsyn och trendernas roll

Strategisk framsyn (Strategic Foresight) är en strukturerad metodik för att navigera i osäkerhet och identifiera långsiktiga vägval, snarare än att försöka förutsäga en exakt framtid. Enligt OECD definieras framsyn som förmågan att skapa och upprätthålla en högkvalitativ, framåtblickande syn på framtiden för att informera beslutsfattande i nutiden. Skillnaden mot traditionella prognoser är att framsynsarbetet utgår från att framtiden inte är linjär eller förutbestämd, utan att det finns flera möjliga, troliga och önskvärda framtider.

I detta arbete utgör trender det centrala analysmaterialet. En trend är en identifierbar riktning eller rörelse i data och beteenden över tid. Genom att väva samman dessa trendanalyser till scenarier omvandlas abstrakt omvärldskunskap till konkret handlingsberedskap. Syftet är att gå från ett reaktivt förhållningssätt, där man anpassar sig efter händelser, till ett proaktivt ledarskap där organisationen är rustad för att hantera strukturella skiften innan de är ett faktum.

**Källor:** [OECD 2019 Strategic foresight for better policies](#), [UNESCO 2025 Futures literacy](#)

## Från kollektivtrafik till kollektiv mobilitet

Begreppet kollektiv mobilitet markerar en strategisk utvidgning av det traditionella kollektivtrafikbegreppet, från att enbart avse linjebunden kollektivtrafik i offentlig regi till att omfatta alla former av delat resande. Definitionen inkluderar fortfarande stommen av buss, tåg och tunnelbana, men integrerar även dynamiska och individuella lösningar såsom bilpooler, hyrcyklar, elsparkcyklar, anropsstyrd trafik och samåkningstjänster. Den gemensamma nämnaren är att fordonet betraktas som en delad resurs snarare än en privat egendom, vilket skiftar fokus från ägande till tillgång och att erbjuda tillgänglighet.

I praktiken innebär övergången till kollektiv mobilitet att transportsystemet betraktas som ett ekosystem av kompletterande tjänster. Genom digitalisering och nya affärsmodeller knyts olika trafikslag samman för att erbjuda resenären en sömlös resa från dörr till dörr. Målet med kollektiv mobilitet är att skapa en tillgänglighet och flexibilitet som är så hög att den kan konkurrera med den privatägda bilen, vilket i sin tur möjliggör minskad miljöpåverkan och ett mer resurseffektivt samhällsbyggande där ytor för parkering och vägar kan omvandlas till andra värden. För den offentliga sektorn innebär detta ofta en ny rollfördelning, från att enbart vara beställare av traditionell kollektivtrafik till att bli en möjliggörare och samordnare av ett bredare mobilitetsutbud.

**Källa:** [K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektiv mobilitet – Framtidens kollektiva mobilitet – nästa steg för hållbart resande](#)

## 2. Metod

Denna rapport bygger på ett framsynsorienterat metodupplägg som kombinerar etablerad omvärldsanalys med explorativa metoder. Syftet är att identifiera trender, drivkrafter, osäkerheter och tidiga signaler som kan påverka utvecklingen av kollektiv mobilitet i Sverige de närmsta åren (tidsperspektiv ungefär fram till 2030), snarare än att extrapolera historiska förändringar.

Arbetet inleddes med en bred sökning bland rapporter och artiklar från svenska, nordiska och internationella aktörer. Tyngdpunkten har legat på källor från myndigheter, forskningsinstitut och branschorganisationer inom transport, mobilitet, energi och samhällsplanering, vilket gett en stabil kunskapsbas om synen på kollektiv mobilitet och pågående utvecklingsområden.

Dokumentsökningen kompletterades med en riktad enkät och kortare intervjuer med 67 personer i nyckelroller inom svensk kollektiv mobilitet. Insamlingen hade inga ambitioner att nå någon statistisk generaliserbarhet, utan syftet var att fånga professionella bedömningar, prioriteringar och upplevda brytpunkter i systemet.

Som komplement användes AI-baserad signalspaning för att identifiera svaga signaler, nya narrativ och framväxande mönster i större informationsmängder, med fokus på internationell media, policydebatt och teknikutveckling. Den AI-baserade analysen levererades av företaget Parlametric och baserades på totalt 1420 kommentarer som samlats in från sociala medier, forum och nyhetsmedia under 2025. AI-stödet har använts som ett analytiskt hjälpmedel för att bredda analysen, inte för att dra slutsatser.

Samtliga underlag har sammanvägts i en iterativ analysprocess där materialet analyserats och omprövats i flera steg. Fokus har legat på återkommande teman, centrala osäkerheter och samband av betydelse för den kollektiva mobilitetens utveckling. De trender som presenteras är resultatet av denna analysprocess och har valts ut utifrån sin strategiska relevans.

Rapporten gör inga anspråk på att förutsäga framtiden. Rapportens främsta bidrag är att stärka gemensam förståelse, synliggöra alternativa utvecklingsbanor och öka handlingsberedskapen inför flera möjliga framtider.

Rapporten är strukturerad kring tre huvudtrender. Varje trend analyseras utifrån en beskrivande text, illustrerande exempel och en fördjupning om dess betydelse för kollektiv mobilitet. Rapporten avslutas med en utblick mot ytterligare signaler som väntas prägla området under de kommande åren.

## 3. Trender inom kollektiv mobilitet

1

**SYSTEMKOLLISIONEN –**  
när supersnabb teknik möter traditionell förvaltning.

2

**AGENDA RESILIENS –**  
när det gröna argumentet inte längre räcker.

3

**DEN FRAGMENTERADE VERKLIGHETEN –**  
när samhällskittet prövas i en polariserad värld.

## 4. Trend 1: Systemkollisionen – när supersnabb teknik möter traditionell förvaltning

Det finns en djupgående paradox i hur det svenska transportsystemet utvecklas just nu. Visionsdokumenten visar en ljus framtid präglad av skarpa klimatmål, hållbar mobilitet och en ökad andel kollektivt resande. Men lyfts blicken mot verkligheten framträder ett system som går på knäna. Glappet mellan vision och praktik växer, och vi rör oss mot en oundviklig systemkollision där gamla strukturer ställs mot nya, aggressiva marknadskrafter.

### 4.1. Förvaltningsfällan stryper utvecklingen

I praktiken går omställningen långsamt. Den svenska kollektivtrafiken riskerar att fastna i ett permanent förvaltningsläge snarare än det nödvändiga utvecklingsläget. Orsakerna är klassiska men svårlösta: Regionerna brottas med växande ekonomiska underskott, tröga styrsystem och ett svajande politiskt ledarskap. Resultatet är att fokus, och resurserna, hamnar på att hålla det nuvarande systemet flytande – att "släcka bränder" – snarare än att investera i framtiden. Branschen stampar, och risken är att kollektivtrafiken reduceras till en statisk samhällstjänst medan omvärlden rusar vidare.

### 4.2. Den nya resenären söker identitet, inte bara transport

Samtidigt som kollektivtrafiksystemet svarar långsamt, förändras människors perspektiv på mobilitet och krav på personaliserade tjänster. Pandemin fungerade dessutom som en katalysator som visade hur snabbt resmönster kan skifta när människor ombeds att göra så, men förändringen går djupare än hemarbete. Resande handlar om mer än bara förflyttning; det är hårt kopplat till status, identitet och livsstil.

Vi ser det i hur EPA-kulturen vuxit sig stark på landsbygden, hur mikromobilitet blivit en central del av ungas livsstil i städerna och hur cykling blivit en identitet. Dagens resenär är inte en passiv last som tacksamt tar emot en tidtabell. De är aktiva konsumenter som gör preferensbaserade val jämförbara med hur de konsumerar media eller mat. Om den traditionella kollektivtrafiken upplevs som rigid, osmidig och omodern, väljer resenären andra alternativ utan att tveka.

### 4.3. Robottaxi-vågen: Nära en brytpunkt

Den kanske största utmaningen mot det etablerade systemet kommer dock från teknikutvecklingen. Utvecklingen av robottaxi går just nu explosionsartat framåt, pådriven av jättar i Kina och USA. Det som nyligen avfärdades som framtidsvisioner är nu en kommersiell realitet. Waymo genomförde i slutet av 2025 över en miljon betalade resor per månad och siktar på en miljon resor i veckan under 2026 (Waymo, 2025).

Kommande år ser ut att bli en brytpunkt även för oss, då tjänsterna för första gången öppnas upp i Europa med London som startskott. Med serietillverkade fordon från aktörer som Zeekr pressas investeringskostnaderna ner, vilket gör att on demand-tjänster snart kan konkurrera prismässigt med traditionell linjetrafik. Samtidigt som trafiksäkerheten förbättras, ställs städer och regioner inför nya utmaningar kring trängsel och reglering. Nya fordonstyper och delningstjänster kommer in från sidan, ofta drivna av globala tech-bolag utanför den traditionella branschen, och utmanar de gamla monopolen. Likheter med introduktionen av mikromobilitet är slående.

### 4.4. Vem håller i taktpinnen?

Vi står inför en maktförskjutning. De nya tjänsterna är designade från grunden för att dra nytta av AI, data och flexibilitet – verktyg som den offentliga sektorn har utmaningar med att ta till sig. Detta luckrar upp gamla maktbalanser. I Europa ser vi hur staten på flera håll kliver in för att rädda och reformera kollektivtrafiken genom nationella biljetter och riktat stöd. Även i Sverige diskuteras nationella biljettsystem inför valet 2026 och EU driver på för standardisering och harmonisering. Vi ser ett växande tryck på att hårdare reglera mikromobilitet från städer.

Men frågan kvarstår: Vem ser helheten? I spänningsfältet mellan regionernas sparbetning, resenärernas behov av flexibilitet och tech-jättarnas algoritmstyrda flottor saknas ett tydligt ledarskap. Utan en samlad strategi riskerar samhället ett fragmenterat transportsystem där den samhällsbetalda trafiken halkar efter och samhällsnyttor uteblir. Framtidens kollektiva mobilitet kommer att formas nu – med eller utan den traditionella branschen vid rodret.

## Waymos kommersiella uppskalning 2026

Alphabet-ägda Waymo har under de senaste åren gått från experimentell testverksamhet av robottaxi till en aggressiv kommersiell expansionsfas som omdefinierar marknaden för autonom mobilitet. Vid utgången av 2025 passerade bolaget milstolpen en miljon betalda resor per månad i USA, en volym som bekräftar teknikens mognad. Inför 2026 är målsättningen att skala upp kapaciteten exponentiellt för att nå en takt på en miljon resor per vecka, vilket skulle göra tjänsten till en betydande aktör i de städer där den opererar.

Strategin för 2026 präglas av två avgörande vägval: internationalisering och hårdvaruoptimering. Tjänsten lanseras för första gången utanför Nordamerika med planerad trafikstart i London, vilket markerar startskottet för den europeiska marknaden. Parallellt fasas nästa generations fordon in, en specialdesignad robottaxi utvecklad i samarbete med Zeekr. Detta förväntas sänka produktions- och driftskostnaderna drastiskt och därmed möjliggöra en prismodell som på allvar kan utmana taxi, privatbilism och traditionell kollektivtrafik.

**Källor:** [Alphabet Q3 2025](#), [Waymo - Delivering more for our riders in a year of incredible growth](#)

## Tysklandsbiljetten och Europas nya biljettparadigm

Lanseringen av "Deutschlandticket" i maj 2023 markerade ett skifte i europeisk transportpolitik, där fokus flyttats från komplexa zonsystem till nationell enkelhet. Biljetten, som ursprungligen prissattes till 49 euro i månaden, ger innehavaren obegränsad tillgång till all lokal och regional kollektivtrafik i hela Tyskland, inklusive bussar, spårvagnar och regionalståg. Initiativet föddes ur succén med den tillfälliga "9-euro-biljetten" sommaren 2022 och har som syfte att både avlasta hushållens ekonomi och accelerera överflyttningen från bil till kollektivtrafik genom att eliminera tröskeln av krångliga taxor och regiongränser.

Tyskland är dock inte ensamt om att nationellt standardisera mobilitet. Österrike var tidigt ute med sin "KlimaTicket", lanserad 2021, som för en fast årskostnad ger tillgång till all linjetrafik i hela landet, från stadsbussar i Wien till tåg på landsbygden. I Luxemburg tog man steget fullt ut 2020 genom att bli världens första land att göra all kollektivtrafik helt avgiftsfri, finansierad via skattsedeln. Även länder som Spanien har experimenterat med liknande grepp och Frankrike introducerade 2024 ett nationellt tågpass riktat mot unga. Den gemensamma nämnaren för dessa initiativ är ambitionen att använda prissättning och förenkling som strategiska verktyg för att skapa ett sömlöst, nationstäckande transportsystem.

**Källa:** [Economics of Transportation - An evaluation of the 9-Euro ticket and an alternative policy proposal](#)

## Det ekonomiska stålbadet för Sveriges regioner

Sveriges regioner befinner sig i ett av de mest ansträngda ekonomiska lägena på decennier, en situation som enligt Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) förväntas prägla sektorn under flera år framöver. Den akuta krisen utlöstes primärt av den höga inflationen under mitten av 2020-talet, vilket ledde till historiskt snabba kostnadsökningar för regionernas pensionsavsättningar. Eftersom pensionskulden är värdesäkrad mot inflationen, tvingades regionerna bokföra mångmiljardbelopp i ökade kostnader, vilket raderade ut marginalerna i budgetarna.

Utöver den inflationsdrivna kostnadschocken står regionerna inför en långsiktig demografisk utmaning som SKR benämner som det "demografiska gapet". Andelen äldre i befolkningen ökar betydligt snabbare än andelen i arbetsför ålder, vilket leder till att skatteunderlaget växer långsammare än behovet av vård och omsorg. Rapporterna pekar på att regionerna fram till 2030 måste genomföra omfattande effektiviseringar och prioriteringar för att undvika kraftiga skattehöjningar. Detta skapar en undanträngningseffekt där utrymmet för att subventionera och utveckla annan verksamhet, såsom kollektivtrafiken, begränsas kraftigt av lagstadgade krav på hälso- och sjukvård.

**Källor:** [SKR Ekonomirapporten](#), [Konjunkturinstitutet - Konjunkturläget 2025](#)

## 4.5. Vad innebär "Systemkollisionen" för kollektiv mobilitet?

Trenden pekar mot ett skifte där den regionala "stuprörsmodellen" utmanas. För att framtidssäkra den kollektiva mobiliteten krävs en förflyttning inom tre kritiska områden:

### 4.5.1. Från traditionell upphandling till strategiska allianser

Dagens upphandlingsmodeller är utformade för att köpa linjetrafik av bussbolag, inte för att integrera globala tech-jättars algoritmer och autonoma flottor. Framtiden kräver nya former av partnerskap där offentliga aktörer måste lära sig att samverka med – och kravställa mot – globala aktörer som Waymo och Uber. Frågan skiftar från "Vem kör bussen?" till "Vem äger kundrelationen och datan i ekosystemet?".

### 4.5.2. Data och digitalisering som kärnverksamhet

När mobilitet blir en on demand-tjänst blir data den viktigaste infrastrukturen. Det räcker inte med en app; det krävs standardisering och öppna API:er för att möjliggöra sömlöshet och kombinerbarhet. Detta tvingar fram ett kompetensskifte hos trafikmyndigheterna – från trafikplanering till digital affärsutveckling och dataanalys.

### 4.5.3. Nationell kraftsamling istället för regional splittring

Den nuvarande strukturen med 21 självständiga regioner är för svag för att möta den globala teknikutvecklingen eller driva offensiv policyutveckling. För att bli en relevant motpart till tech-industrin och en tydlig röst i samhällsdebatten krävs strukturer "större" än regioner. Branschen måste samlas nationellt för att skapa de skalfördelar och det visionära ledarskap som krävs för att inte bli en passiv åskådare till sin egen framtid.

## 5. Trend 2: Agenda Resiliens – när det gröna argumentet inte längre räcker

Under decennier har kollektivtrafikens existensberättigande vilat tungt på två pelare: den interna omställningen till fossilfria drivmedel och uppdraget att flytta resenärer från den privata bilen för klimatets skull. "Hållbarhet" har varit det överordnade målet och det starkaste säljargumentet. Men vi står nu inför ett skifte. I takt med att privatbilismen elektrifieras i snabb takt försvagas delar av kollektivtrafikens unika miljöfördel. När bilen blir utsläppsfri försvinner "klimatskammen" som drivkraft för resenären, och kalkylen för samhällsnyttan förändras. Detta skapar en existentiell utmaning för branschen. Om kollektivtrafiken inte längre är det enda "gröna" alternativet, vad är då dess primära värde? Samtidigt rör vi oss bort från en era där vi optimerat systemet enbart för minskade utsläpp och kostnadseffektivitet, mot en ny logik där robusthet och beredskap står i centrum.

### 5.1. Från klimathjälte till samhällsryggrad

Denna förskjutning drivs av en omvärld i gungning. Geopolitisk oro, extremväder och cyberhot har blottlagt sårbarheten i ett system som trimmats för maximal effektivitet i normalläge. Kollektivtrafiken har länge designats enligt "just-in-time"-principer, där redundans i form av reservfordon, alternativa rutter och personalbuffertar hyvlats bort för att spara pengar. Det har skapat ett "solskenssystem" som levererar när allt fungerar, men som saknar motståndskraft när krisen slår till.

Kollektivtrafik behöver omdefinieras från att vara enbart en transporttjänst till att bli en samhällsbärande struktur. I ett läge där samhället störs blir kollektivtrafikens uppgift att garantera att samhället fortsätter fungera – att vårdpersonal kommer till jobbet och att medborgare kan evakueras eller förflyttas även under svåra förhållanden. Värdet skiftar från att spara CO2 till att säkra samhällets funktionalitet.

### 5.2. Resenärens nya kalkyl: Trygghet före miljö

Även hos resenärerna märks skiftet. Argumentet "åk kollektivt för att rädda planeten" biter sämre när alternativet är en elbil laddad med grön el. Istället börjar valen styras av riskminimering. I en osäker värld söker människor förutsägbarhet. Ett transportsystem som dras med inställda avgångar vid första snöovädet eller där biljettsystemen ligger nere på grund av cyberattacker, väljs snabbt bort.

För att vara relevant i denna nya kontext måste kollektivtrafiken erbjuda en stabilitet som privatbilismen inte kan matcha. Det handlar om stomlinjer som fungerar när vägarna

korkar igen, om blandade energikällor och om en fysisk och digital säkerhet som skapar trygghet.

### 5.3. Investering i "ineffektivitet"

Skiftet mot robusthet och beredskap kräver ett nytt sätt att se på investeringar. Att bygga resiliens innebär ofta att medvetet bygga in "ineffektivitet" i systemet – fler spår, lagerhållning av reservdelar och fordon som står redo men inte används dagligen. Tidigare sågs detta som slöseri; nu behöver det betraktas som en nödvändig försäkringspremie. Kollektiv mobilitet går därmed från att vara ett verktyg för grön omställning till att bli totalförsvarets och samhällsberedskapens viktigaste infrastruktur.

#### När "världens ände" ställs mot "månadens slut"

Under det senaste decenniet har klimatfrågan toppat listorna över medborgarnas viktigaste samhällsproblem. Men sedan 2022 har ett tydligt trendbrott skett i både Sverige och Europa. Mätningar från SOM-institutet och EU:s Eurobarometer visar att klimatförändringarna har halkat ner på dagordningen till förmån för mer akuta, vardagsnära hot. Denna förskjutning beskrivs ofta genom Maslows behovstrappa: när den fysiska och ekonomiska tryggheten hotas, prioriteras den före långsiktiga existentiella hot.

De frågor som nu trängts undan klimatet som topprioritet är framför allt ekonomi och inflation, lag och ordning och säkerhetspolitik. Detta skifte har gett upphov till begreppet "Greenlash" – en politisk motreaktion där väljare protesterar mot kostsamma klimatåtgärder. Konsekvensen blir att betalningsviljan för den gröna omställningen minskar, och att väljare i högre grad premierar politik som lovar sänkta bränslepriser och ekonomisk stabilitet framför ambitiösa utsläppsmål.

**Källor:** [SOM-institutet - Svenska Ungdomstrender](#), [Eurobarometern](#); [EU challenges and priorities: young Europeans' views](#)

## Dual-use och den omställbara ambulansbussen

Som en del av återuppbyggnaden av det civila försvaret har intresset växt för så kallade "dual-use"-lösningar, där ordinarie kollektivtrafikfordon snabbt kan ställas om för krishantering. Ett konkret exempel är utvecklingen av modulära kit som gör det möjligt att konvertera en vanlig stads- eller regionbuss till en ambulansbuss för massevakivering på bara några timmar. Genom att montera ut säten och rulla in förberedda bårmoduler med syrgas, medicinsk utrustning och övervakningssystem, förvandlas fordonet från persontransport till en mobil vårdinrättning med kapacitet att flytta ett stort antal liggande patienter samtidigt.

Konceptet har fått förnyad aktualitet genom erfarenheterna från kriget i Ukraina, där behovet av att snabbt kunna evakuera sjukhus och flytta skadade långa sträckor har varit akut. För svenska regioner innebär detta en kostnadseffektiv beredskapsstrategi. Istället för att investera i en stor, stillastående flotta av specialfordon som sällan används, kan man utnyttja den befintliga bussflottan som en skalbar resurs. Detta kräver dock att bussarna redan vid upphandling specificeras för att tekniskt klara flera uppgifter, såsom förstärkt elförsörjning och fästpunkter, för att omställningen ska fungera i praktiken när krisen är ett faktum.

**Källa:** [MSB - Developing Sweden's Civil Defence: Lessons from Ukraine](#), [Bussmagasinet - Nu rullar Dalarnas bamseambulans](#)

## Datasäkerhetsdilemmat med kinesiska bussar

I samband med elektrifieringen av kollektivtrafiken i Oslo har en ny typ av säkerhetsrisk identifierats kopplad till importen av kinesiska fordon. När operatören Unibuss köpte in stora volymer elbussar från tillverkare som BYD och Yutong, uppstod frågor kring fordonens uppkoppling och datahantering. Moderna elbussar är i praktiken rullande datorer som konstant samlar in och sänder data om position, batteristatus, förarbeteende och passagerarflöden via telematiksistem. Problematiken i Oslo, som även uppmärksammats på andra håll i Europa, handlar om att dessa dataströmmar i standardutförande ofta dirigeras via tillverkarens servrar i Kina.

Detta skapar en utmaning där intressen för den gröna omställningen och cybersäkerhet ställs mot varandra. Enligt kinesisk underrättelselagstiftning är kinesiska företag skyldiga att dela data med staten om så krävs, vilket innebär att detaljerad information om kritisk infrastruktur i en europeisk huvudstad potentiellt kan kartläggas av främmande makt.

**Källa:** [NRK - Ruters egne tester viser: Oslo-elbusser kan stoppes og slås av fra Kina](#)

## Elbilsförsäljningens inbromsning

Statistik från branschorganisationen ACEA visar att den europeiska marknaden för batterielbilar (BEV) under 2024 och 2025 tappade sitt tidigare momentum, med en marknadsandel som planade ut och under vissa månader minskade jämfört med föregående år. Trendbrottet blev särskilt tydligt efter att Tyskland, Europas största bilmärknad, abrupt avslutade sina statliga subventioner för elbilar i slutet av 2023, vilket resulterade i ett kraftigt försäljningstapp. Analyser visar att marknaden nu nått en mättnad bland så kallade "early adopters", och att övergången till massmarknaden hämmas av att det saknas prisvärda modeller i volymsegmentet. Samtidigt har EUs beslut om att helt fasa ut fossila fordon från 2035 luckrats upp.

Europeiska revisionsrätten har i sina granskningar varnat för att EU riskerar att missa sina klimatmål för transportsektorn. Enligt revisorerna finns ett betydande gap mellan de politiska ambitionerna om att fasa ut förbränningsmotorer till 2035 och verkligheten, där utbyggnaden av laddinfrastruktur släpar efter och fordonens priser fortfarande är för höga för genomsnittskonsumerten. Rapporterna understryker att Europas beroende av importerade råvaror för batteritillverkning utgör en ytterligare sårbarhet som försvårar en snabb och kostnadseffektiv omställning i den takt som lagstiftningen kräver.

**Källor:** [European Automobile Manufacturers' Association](#), [WSP- Mobilitetsstudie](#)

## 5.4. Vad innebär "Agenda Resiliens" för kollektiv mobilitet?

När elektrifieringen av privatbilismen neutraliserar kollektivtrafikens unika miljöfördel, och medborgarnas fokus skiftar från "världens ände" till "månadens slut", behöver branschen formulera ett nytt existensberättigande. Vi går mot en framtid där mobilitetens värde inte mäts i sparade koldioxidton, utan i samhällelig stabilitet och motståndskraft.

### 5.4.1. Ryggraden när annat faller

Kollektivtrafiken måste positionera sig som samhällets "försäkringspremie". Kollektivtrafiken bör vara det robusta basystemet som alltid fungerar. Tillit, trygghet och leveranssäkerhet blir viktigare konkurrensmedel än miljöprofil.

### 5.4.2. Integration i totalförsvaret (civil beredskap)

Bussar, tåg och depåer bör inte längre ses som isolerade transportresurser utan också som strategiska tillgångar i totalförsvaret. Detta innebär konkreta krav på dual-use-förmågor såsom att fordon snabbt ska kunna ställas om, säkring av infrastrukturen mot cyberhot och fysiskt sabotage samt att upphandlingar måste inkludera krav på lagerhållning av reservdelar och drivmedel.

### 5.4.3. Ekonomisk omvärdering: Redundans får kosta

Den svåraste nöten att knäcka blir finansieringen. Att bygga ett resilient system kräver att vi accepterar en viss grad av "ineffektivitet" – att ha fordon som står redo men inte rullar, eller dubbla system för betalning och drift. Detta krockar med dagens New Public Management-styrning som jagar varje krona. Konsekvensen kan bli att kollektivtrafikens finansiering behöver utökas med dedikerade medel för att upprätthålla nationell säkerhet.

## 6. Trend 3: Den fragmenterade verkligheten – när samhällskittet prövas i en polariserad värld

Vi lever i en tid som alltmer präglas av "multipolarisering". Det är en utveckling som sträcker sig långt bortom klassiska politiska meningsskiljaktigheter och in i våra vardagliga liv. Världen har blivit mer oförutsägbar; krig och hybridkrig pågår i vårt närområde, leveranskedjor störs och den geopolitiska kartan ritas om. Den optimism som präglade Parisavtalet och det globala klimatarbetet utmanas nu av en hårdare verklighet och klimatförnekelse. Denna globala osäkerhet får direkta konsekvenser även på lokal nivå, där klyftorna mellan olika grupper i samhället vidgas.

### 6.1. Klyftor i geografi och ekonomi

I Sverige ser vi hur de ekonomiska och geografiska glappen ökar. Inkomstskillnaderna växer, där de allra rikaste drar ifrån medan stora grupper halkar efter. Detta förstärks av en tydlig divergens mellan stad och landsbygd. Medan storstadsområdena attraherar kapital och välutbildad arbetskraft genom en selektiv migration, kämpar glesbygden med en åldrande befolkning och sämre ekonomisk tillväxt. Efter pandemin har distansarbete utvecklats till ytterligare en klyfta, där de som kan välja att arbeta hemifrån ställs mot de som behöver vara på sitt arbete mellan fasta tider. Resultatet är ett land som dras isär, där förutsättningarna för att leva och verka ser radikalt olika ut beroende på yrke och var man bor.

### 6.2. Algoritmerna formar våra världsbilder

Samtidigt som de fysiska och ekonomiska avstånden ökar, glider vi även isär mentalt och kulturellt. Nya maktkoncentrationer kring globala tech-jättar och AI-utveckling har skapat en medielogik som premierar engagemang före sanning. Detta har lett till att olika generationer och grupper konsumerar helt olika verklighetsbeskrivningar. Medan äldre generationer i hög grad förlitar sig på traditionella medier och public service, hämtar Generation Z sina nyheter och sin världsbild via plattformar som TikTok.

I dessa individuella filterbubblor formas komplexa och ibland paradoxala beteenden. Dagens unga växer upp som parallella "Greta och Bianca"-generationer; de uttrycker en stark oro för klimatet i enlighet med Greta Thunbergs budskap, men anammar samtidigt en konsumtionsdriven livsstil inspirerad av influencers som Bianca Ingrassio.

### 6.3. Mobilitetens roll som samhällskitt

I denna fragmenterade verklighet kan framtidens mobilitet få en ny och tyngre roll. Det handlar inte längre enbart om att förflytta människor effektivt från punkt A till punkt B, utan om att upprätthålla sammanhållning och tillit i ett samhälle som glider isär. När de digitala rummen segregerar oss, blir de fysiska mötesplatserna – bussen, tåget, resecentrumet – några av de få arenor där olika grupper faktiskt delar samma utrymme.

Detta ställer enorma krav på hur transportsystemet utformas. Om kollektivtrafiken inte lyckas möta de vitt skilda behoven hos både den urbana "Bianca-konsumenten", som kräver status och flexibilitet, och glesbygdskon som behöver grundläggande tillgänglighet, riskerar vi att bygga in polariseringen i infrastrukturen. Framtidens mobilitet måste därför ses som en central del av det demokratiska samhällsbygget, ett verktyg för att överbrygga klyftor och skapa samhörighet i en delad värld.

#### **Livsstilsparadoxen – mellan "Grandma Core" och "Ultra-fast Fashion"**

Dagens unga generation navigerar i ett spänningsfält mellan två extremer: en intensiv längtan efter det långsamma, analoga livet och en digitalt driven hyperkonsumtion. Å ena sidan ser vi framväxten av "Grandma core", en estetisk och kulturell markör där handarbete, bakning och "digital detox" signalerar status och motstånd mot samtidens stress. Försäljningen av enkla "dumma telefoner" ökar, och samhället svarar med en regulatorisk åtstramning där skärmfria miljöer i skolan och skärpta rekommendationer från Folkhälsomyndigheten blir norm för att värna fokus och hälsa.

Men parallellt med denna strävan efter autenticitet och nedkoppling pågår en explosionsartad utveckling av "Ultra-fast fashion". Aktörer som Shein och Temu trendar genom viral marknadsföring på TikTok, där algoritmerna premierar "hauls" och snabba trender. Detta skapar en tydlig värderingsparadox: samma generation som uppvisar högst klimatångest och vurmar för vintage, driver samtidigt en rekordstor konsumtion av massproducerat mode. Fenomenet illustrerar den fragmenterade verkligheten där identitetsskapande genom digital bekräftelse ofta trumfar långsiktiga värderingar i köpögonblicket, vilket skapar en svårnavigerad terräng för aktörer som försöker balansera hållbarhet med attraktivitet.

**Källa:** [Ungdomsbarometern - Trendrapport](#)

#### **Nyhetsundvikare och TikTok som sökmotor**

Det digitala landskapet har i grunden förändrat hur information inhämtas och värderas, vilket skapat en tydlig generationsklyfta i mediekonsumtionen. Rapporter från Reuters Institute visar att en växande andel av befolkningen, särskilt unga vuxna, aktivt undviker traditionella nyheter för att skydda sin mentala hälsa. Ett fenomen som kallas "news avoidance". Samtidigt har TikTok seglat upp som en primär sökmotor för Generation Z, där plattformen används för att hitta allt från lunchrestauranger till förklaringar av geopolitiska konflikter. Till skillnad från Googles länkbaserade sökningar, levererar TikToks algoritm personligt kurerat videoinnehåll som optimerats för engagemang snarare än faktagranskning. Detta fragmenterar den gemensamma världsbilden, då olika demografiska grupper inte bara har olika åsikter, utan baserar dem på helt skilda uppsättningar av "fakta".

**Källor:** [Reuters Institute](#), [Internetstiftelsen - Internet och svenskarna](#)

### Den demografiska sorteringen och "kvarstannarna"

Klyftan mellan stad och landsbygd i Sverige handlar idag inte bara om ekonomi, utan om en demografisk obalans driven av utbildningsnivå och kön. Statistik visar en tydlig trend där unga kvinnor i högre utsträckning än män flyttar från glesbygd till universitetsstäder för att studera, och sällan flyttar tillbaka. Kvar i glesbygdskommunerna blir en majoritet män med lägre formell utbildning, medan storstäderna koncentrerar högutbildad arbetskraft. Denna "selektiva migration" skapar inte bara ekonomiska skillnader utan påverkar även partisympatier, värderingar och framtidsoptimism. För kollektivtrafiken innebär detta en utmaning i att serva regioner med krympande skatteunderlag men med ett stort, ofta bilberoende, transportbehov för de som bor kvar.

Källa: [SCB befolkningsstatistik](#)

## 6.4. Transportfattigdom – när rörlighet blir en klassfråga

Begreppet transportfattigdom (transport poverty) har fått allt större aktualitet i takt med att klyftorna i samhället ökar. Det definieras som tillståndet när en individ eller ett hushåll inte har råd, eller saknar praktisk möjlighet, att resa till nödvändiga destinationer som arbete, skola eller vård. Risken för transportfattigdom ökar i takt med att kostnader för mobilitet eller utbudet av kollektivtrafik försämras. Konsekvensen blir en begränsad arbetsmarknad och social isolering för resurssvaga grupper. För att motverka polarisering krävs att transportsystemet planeras utifrån ett rättviseperspektiv, där tillgänglighet garanteras även utanför starka stråk eller där den är kommersiellt lönsam. Detta för att undvika att mobilitet blir ett privilegium för de som bor i rätt postnummerområde.

## 6.5. Vad innebär "Den fragmenterade verkligheten" för kollektiv mobilitet?

I en värld där digitala filterbubblor och ekonomiska klyftor drar isär befolkningen, förändras kollektivtrafikens samhällsuppdrag i grunden. Från att ha varit en produktionsapparat för resor, kliver mobiliteten fram som en kritisk demokratisk infrastruktur.

### 6.5.1. Det fysiska rummet som motkraft till polarisering

När algoritmerna segregerar våra åsikter och bostadsmarknaden våra liv, återstår kollektivtrafiken som en av få arenor där människor med olika bakgrund, ålder och inkomst faktiskt delar samma system. Detta ställer krav på trygghet och utformning av noder och fordon; de måste fungera som inkluderande mötesplatser som bygger, snarare än urholkar, tillit. Om systemet upplevs som otryggt eller segregerat, förlorar samhället sitt viktigaste kitt.

### 6.5.2. Tjänsteutveckling för en paradoxal målgrupp

Branschen måste lära sig navigera den "kognitiva dissonans" som präglar dagens resenärer. Vi kan inte längre förlita oss på att klimatargumentet ensamt driver

beteendeförändring hos en generation som slits mellan "Grandma core"-autenticitet och "Ultra-fast fashion"-konsumtion. Mobilitetserbjudandet måste vara dubbelbottnat och individanpassat: det ska erbjuda den status och digitala sömlöshet som "Bianca-konsumenten" kräver, samtidigt som det erbjuder den enkelhet och nedkoppling som efterfrågas i den växande motreaktionen mot digital stress.

### 6.5.3. Balansakten mellan innovation och transporträttvisa

Den svåraste strategiska utmaningen ligger i att hantera det geografiska och demografiska gapet. Risken för transportfattigdom är akut i glesbygden och i socioekonomiskt utsatta områden. Om regionerna ensidigt prioriterar lönsamma stråk och högteknologiska lösningar för den urbana medelklassen, riskerar mobilitet att bli en klassfråga som förstärker "vi och dom"-känslan. Framtidens kollektiva mobilitet måste därför designas för att överbrygga klyftor, genom att garantera en basnivå av tillgänglighet som motverkar isolering, oavsett var i landet man bor.

## 7. Signaler i periferin – morgondagens huvudrubriker

Alla stora samhällsskiften börjar som en knappt märkbar avvikelse. Innan en utveckling får fäste som en etablerad trend existerar den som en svag signal – ett embryo till förändring som lätt avfärdas som brus, nischade "wild cards" eller tillfälliga undantag. Men det är precis här, i gränslandet där nytt beteende krockar med experimentell teknik, som morgondagens verklighet formas. Svaret på vad som blir nästa stora omvälvning hittar vi sällan mitt i strålkastarljuset, utan ute i periferin.

Att uppfatta dessa tidiga indikatorer är avgörande för att förstå vart vi är på väg, snarare än att bara reagera på det som redan hänt. Det krävs att vi lyfter blicken bortom de uppenbara megatrenderna och vågar se potential (och risker) i det som vid en första anblick kan verka främmande eller till och med provocerande. En signal är en förvarning om en möjlig framtid; det som idag uppfattas som en anomali kan snabbt bli morgondagens norm. I detta avsnitt samlar vi några observationer som har potential att växa från viskningar till stormar under de kommande åren.

### 7.1. Från tjänstebil till mobilitetsbudget

Allt fler företag börjar ifrågasätta den klassiska tjänstebilen som löneförmån. Istället testas modeller med en flexibel "mobilitetsbudget". Den anställde får en månatlig pott att spendera fritt på tåg, leasingcykel, taxi, kollektivtrafik eller bildelning.

Detta markerar ett skifte i status. Bilen på upparten ersätts av friheten att välja färdmedel. Det skapar en ny, köpstark kundgrupp för kollektivtrafiken som kräver sömlös integration och enkel redovisning – en B2B-affär som branschen hittills varit dålig på att fånga upp.

### 7.2. Kantstenen som digital handelsplats ("Curb Management")

I takt med att e-handelsleveranser, matbud, elsparkcyklar och snart robottaxi slås om utrymmet vid trottoarkanten, börjar städer digitalisera kantstenen. Nya plattformar gör det möjligt att boka, prissätta och reglera av- och påstigning i realtid.

Detta visar att den fysiska infrastrukturen måste bli digital för att hantera trängsel och framkomlighet. Kantstenen går från att vara "gratis parkering" till att bli stadens mest värdefulla fastighet. För kollektivtrafiken innebär det att busshållplatsen inte längre är helig mark, utan en del av en dynamisk zon som måste försvaras eller delas.

### 7.3. Det rullande kraftverket (Vehicle-to-Grid)

Elbussar ses inte längre bara som energikonsumenter, utan som energilager. Pilotprojekt runt om i Europa (och Sverige) testar V2G-teknik där parkerade bussar under nätter eller trafiktoppar kan mata tillbaka el till elnätet för att stabilisera det.

Det kopplar ihop mobilitet med energisäkerhet. Kollektivtrafiken får en ny roll i totalförsvaret och krisberedskapen. Affärsmodellen breddas från att bara sälja biljetter till att sälja balanskraft till energibolagen.

### 7.4. "Move-to-Earn" och gamifiering

Inspirerat av kryptovärlden och träningsappar dyker nya incitamentsmodeller upp där resenärer belönas med tokens, poäng eller rabatter för hållbara val. Städer som Wien och Bologna har testat system där invånare "tjänar in" kulturupplevelser genom att cykla eller åka kollektivt istället för att ta bilen.

Detta pekar på att nudging inte räcker – vi behöver direkta belöningar. I en tid av "Bianca-konsumtion" och lågkonjunktur blir ekonomiska mikro-incitament ett sätt att locka resenärer och styra beteenden utan förbud.

### 7.5. Den hyperlokala mikrolinjen (DRT 2.0)

Medan regioner drar in fasta busslinjer på landsbygden, växer nya initiativ fram underifrån. Byalag och lokala föreningar startar egna, app-baserade "busslinjer" med minibussar, ibland stöttade av kommunen men drivna av civilsamhället eller lokala taxibolag.

Detta kan ses som en varningssignal om systemkollaps men också en signal om innovation. När det offentliga systemet drar sig tillbaka uppstår "DIY-kollektivtrafik" (Do It Yourself). Gränsen mellan vad som är skattefinansierad kollektivtrafik och privat samåkning suddas ut.

### 7.6. AI: Den osynliga kraften och den okända effekten

Samtidigt som vi brottas med många här-och-nu-utmaningar pågår en digital revolution som rör sig i en hastighet som saknar motstycke. Artificiell intelligens har på kort tid gått från att vara ett nischat forskningsfält till att bli en generellt tillgänglig teknologi, men vi befinner oss fortfarande i ett läge där vi inte fullt ut kan överblicka hur den kommer att rita om spelplanen för kollektiv mobilitet. Det vi däremot vet med säkerhet är att teknikutvecklingen är explosionsartad och att de organisationer som inte bygger upp en grundläggande förståelse och experimentlusta riskerar att bli frånsprungna av aktörer som har AI i sitt DNA.

AI kommer fundamentalt förändra hur vi planerar och optimerar trafik, hur vi levererar trafikinformation, trygghetslösningar samt innebära en genomgripande rationalisering av administrationen. Även om de slutgiltiga effekterna är höljda i dimma, är AI inte längre en signal i periferin – det är den nya logik som hela systemet kommer att behöva förhålla sig till.

## 8. Avslutning

Att navigera i det nya mobilitetslandskapet kräver modet att lyfta blicken från invanda mönster och blicka mot olika tänkbara framtider. Genom att omsätta rapportens insikter om systemkollisioner, resiliens och förändrade perspektiv på mobilitet till praktisk handling, kan vi bidra till att bygga ett system som inte bara tål förändring utan faktiskt växer med den.

Genom att använda strategisk framsyn vill vi ge en injektion till samtalet om framtidens kollektiva mobilitet. Målet är inte att förutse exakt var vi hamnar, utan att bidra till handlingsberedskapen som krävs för att styra rätt oavsett vilka utmaningar som väntar. På detta sätt skapar vi rådighet över utvecklingen och säkerställer att kollektiv mobilitet blir relevant och ryggraden även i framtidens transportsystem.

## 9. Vad har vi sett, läst och lyssnat på?

### Rapporter och källor

- [1] **Alphabet Inc. (2025)**. Alphabet announces Q3 2025 results. Hämtad 9 december 2025, från <https://abc.xyz/investor/>
- [2] **Andor, M. A., Dehos, F. T., Gillingham, K. T., Hansteen, S., & Tomberg, L. (2023)**. Public transport pricing: An evaluation of the 9-Euro ticket and an alternative policy proposal. *Energy Policy*, 173, 113374. Hämtad 9 december 2025, från <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2212012225000231>
- [3] **Berg, J., Allanson, J., Henriksson, M., & Lindkvist, C. (2019)**. Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden (K2 Outreach 2019:4). Hämtad 9 december 2025, från [https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field\\_uppladdad\\_rapport/k2\\_outreach\\_2019-4.pdf](https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_outreach_2019-4.pdf)
- [4] **Boverket. (2025, 16 juni)**. Samhällsplanering – bostadsmarknad och flyttningar. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/bostadsmarknad/flyttningar/>
- [5] **Bussmagasinet. (2025, 16 november)**. Nu rullar Dalarnas bamseambulans. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.bussmagasinet.se/nu-rullar-dalarnas-bamseambulans/>
- [6] **Bussmagasinet. (2025, 19 maj)**. Kollektivtrafik: Unga reser mer men är mindre nöjda. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.bussmagasinet.se/kollektivtrafik-unga-reser-mer-men-ar-mindre-nojda/>
- [7] **C40 Cities. (2021)**. The future of public transport research. Hämtad 13 januari 2026, från <https://www.c40.org/wp-content/uploads/2021/10/C40-The-Future-of-Public-Transport-Research.pdf>
- [8] **Dagens Industri. (2025, 4 juli)**. MIT-forskarens varning: Självkörande bilar ett steg bakåt. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.di.se/nyheter/mit-forskarens-varning-sjalvkorande-bilar-ett-steg-bakat/>
- [9] **Dagens Industri. (2025, 26 september)**. Den mänskliga psykologin är nyckeln till omställningen. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.di.se/nyheter/rapport-den-manskliga-psykologin-ar-nyckeln-till-omstallningen/>
- [10] **Dagens Industri. (2025, 19 december)**. Hindren som står i vägen för framtidens hållbara transporter. Hämtad 20 december 2025, från <https://www.di.se/nyheter/hindren-som-star-i-vagen-for-framtidens-hallbara-transporter/>
- [11] **EIT Urban Mobility. (2025, 27 februari)**. Better mobility trend report 2025. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.eiturbanmobility.eu/knowledge-hub/better-mobility-trendreport-2025/>
- [12] **EIT Urban Mobility. (2025, 25 november)**. Mobility Marketplace Minute: AI use cases. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.linkedin.com/pulse/mobility-marketplace-minute-ai-use-cases-eit-urban-mobility-vhdx/>

- [13] Eriksson, E. L., & Hultén, J. (2023). Kollektiv mobilitet – ett scenario för hållbar samhällsutveckling (K2 Working Paper 2023:6). Hämtad 15 december 2025, från [https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field\\_uppladdad\\_rapport/web\\_wp\\_2023\\_6\\_tillganglighetsgranskad\\_002.pdf](https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/web_wp_2023_6_tillganglighetsgranskad_002.pdf)
- [14] European Automobile Manufacturers' Association. (2025, 25 november). New passenger car registrations. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.acea.auto/figure/new-passenger-car-registrations/>
- [15] European Commission. (2023). EU challenges and priorities: Young Europeans' views (Eurobarometer). Hämtad 13 januari 2026, från <https://europa.eu/eurobarometer/>
- [16] European Commission. (2025, 30 januari). Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe. Hämtad 15 december 2025, från [https://transport.ec.europa.eu/document/download/7cd9a05e-1789-4383-9ea9-6ebb08128797\\_en?filename=EGUM\\_WG6-DEL6-2\\_Inclusive\\_and\\_sustainable\\_future\\_of\\_urban\\_mobility\\_in\\_Europe.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/7cd9a05e-1789-4383-9ea9-6ebb08128797_en?filename=EGUM_WG6-DEL6-2_Inclusive_and_sustainable_future_of_urban_mobility_in_Europe.pdf)
- [17] European Commission. (2025, 25 mars). EU preparedness union strategy. Hämtad 15 december 2025, från [https://commission.europa.eu/topics/preparedness\\_en](https://commission.europa.eu/topics/preparedness_en)
- [18] European Court of Auditors. (2023, 19 juni). Sustainable urban mobility in the EU. Hämtad 15 december 2025, från [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility_en)
- [19] Finanspolitiska rådet. (2024, 13 juni). Ekonomisk ojämlikhet i Sverige. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.fpr.se/download/18.49fb99b31900c78568c47c4/1718269604731/Ekonomisk%20oj%C3%A4mlikhet%20i%20Sverige.pdf>
- [20] Folkhälsomyndigheten. (2024, 24 oktober). Barns och ungas rörelsevanor – mer rörelsefrämjande samhällen behövs. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/a18db5362c344971936bf0eefb332a95/barns-ungas-rorelsevanor.pdf>
- [21] Gustavsson Binder, T., Dickinson, J., & Lundström, H. (2023). Att göra en Gent – nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik. IVL Svenska Miljöinstitutet, på uppdrag av WWF Sverige. Hämtad 15 december 2025, från <https://media.wwf.se/uploads/2023/11/att-gora-en-gent.pdf>
- [22] International Energy Agency. (2025, 14 maj). Global EV outlook 2025. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025>
- [23] Internetstiftelsen. (2025, 29 september). Svenskarna och internet 2025. Hämtad 15 december 2025, från <https://svenskarnaochinternet.se/rapporter/svenskarna-och-internet-2025/>
- [24] K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektiv mobilitet. (2022). Framtidens kollektiva mobilitet – nästa steg för hållbart resande. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.k2centrum.se/rapport/framtidens-kollektiva-mobilitet>
- [25] Konjunkturinstitutet. (2025, mars). Konjunkturläget – mars 2025. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.konj.se/media/y54ig02v/konjunkturlaget-mars-2025.pdf>
- [26] McKinsey & Company. (2023, 19 april). The future of mobility: Mobility evolves. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/industries/automotive%20and%20assembly/our%20insights/the%20future%20of%20mobility/the-future-of-mobility.pdf>

- [27] **MSB – Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. (2025, 14 januari).** Developing Sweden's civil defence – lessons from Ukraine. Hämtad 15 december 2025, från <https://rib.msb.se/filer/pdf/30951.pdf>
- [28] **Nordregio. (2025, 21 september).** Integrated land-use and transport analysis in the Nordics. Hämtad 15 december 2025, från <https://nordregio.org/publications/integrated-land-use-and-transport-analysis-in-the-nordics/>
- [29] **NRK. (2025, 29 oktober).** Ruters egna tester visar att Oslos elbussar kan fjärrstyras. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.nrk.no/stor-oslo/ruters-egne-tester-viser-oslos-elbusser-kan-fjernstyres-1.17629321>
- [30] **OECD. (2024, 19 december).** Global trends in government innovation 2024. Hämtad 15 december 2025, från [https://www.oecd.org/en/publications/global-trends-in-government-innovation-2024\\_c1bc19c3-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/global-trends-in-government-innovation-2024_c1bc19c3-en.html)
- [31] **OECD. (2025, 28 april).** Managing the green transition. Hämtad 15 december 2025, från [https://www.oecd.org/en/publications/oecd-economic-surveys-luxembourg-2025\\_803b3ea1-en/full-report/managing-the-green-transition\\_8dafc271.html](https://www.oecd.org/en/publications/oecd-economic-surveys-luxembourg-2025_803b3ea1-en/full-report/managing-the-green-transition_8dafc271.html)
- [32] **OECD. (u.å.).** Strategic foresight. Hämtad 13 januari 2026, från <https://www.oecd.org/en/about/programmes/strategic-foresight.html>
- [33] **Reuters Institute. (2025).** Digital News Report 2025. Hämtad 15 december 2025, från [https://www.odg.it/wp-content/uploads/2025/06/REUTERS-Digital\\_News-Report\\_2025\\_compressed.pdf](https://www.odg.it/wp-content/uploads/2025/06/REUTERS-Digital_News-Report_2025_compressed.pdf)
- [34] **Ruter. (2025, 28 oktober).** Ruter med omfattande säkerhetstest av elektriska busser. Hämtad 15 december 2025, från <https://ruter.no/nyheter/ruter-med-omfattende-sikkerhetstest-av-elektriske-busser>
- [35] **SOM-institutet. (2025, 20 november).** Ny rapport: Svenska ungdomstrender. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.gu.se/nyheter/ny-rapport-svenska-ungdomstrender>
- [36] **Statistiska centralbyrån. (2025).** Befolkningsstatistik. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning-och-levnadsforhallanden/befolkningens-sammansattning-och-utveckling/befolkningsstatistik/>
- [37] **Sveriges Kommuner och Regioner. (2025).** Ekonomirapporten. Hämtad 15 december 2025, från <https://extra.skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/ekonomirapportenoktober2025.92694.html>
- [38] **Trafikanalys. (2025).** Transportfattigdom och utsatta transportanvändare – tolkning och operationalisering av EU:s definitioner (PM 2025:10). Hämtad 15 december 2025, från <https://www.trafa.se/globalassets/pm/2025/pm-2025-10-transportfattigdom-och-utsatta-transportanvandare---tolkning-och-operationalisering-av-eus-definitioner.pdf>
- [39] **Trafikverket. (2022, september).** Trender i transportsystemet – Trafikverkets omvärldsanalys 2022. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1696683/FULLTEXT01.pdf>
- [40] **UITP. (2021).** Empowering cities. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.uitp.org/publications/public-transport-and-business-empowering-our-cities/>
- [41] **UNESCO. (2025).** Futures literacy. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.unesco.org/en/futures-literacy>

- [42] **Ungdomsbarometern. (2025).** Trendrapport 2026. Hämtad 15 december 2025, från <https://info.ungdomsbarometern.se/aktuellt/rapportslapp-tendrapporten-2026>
- [43] **Vitrano, C., Ryan, J., & Mukhtar-Landgren, D. (2025).** On the possibility of introducing and integrating shared micromobility with public transport (K2 Working Paper 2025:11). Hämtad 15 december 2025, från [https://www.k2centrum.se/wp-content/uploads/2025/10/On\\_the\\_possibility\\_of\\_introducing\\_and\\_integrating\\_shared\\_micromobility\\_with\\_public\\_transport.pdf](https://www.k2centrum.se/wp-content/uploads/2025/10/On_the_possibility_of_introducing_and_integrating_shared_micromobility_with_public_transport.pdf)
- [44] **Waymo. (2025).** 2025 year in review: Delivering more for our riders in a year of incredible growth. Hämtad 13 januari 2026, från <https://waymo.com/blog/2025/12/2025-year-in-review>
- [45] **World Health Organization. (2022).** Global status report on physical activity 2022. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.who.int/teams/health-promotion/physical-activity/global-status-report-on-physical-activity-2022>
- [46] **WSP. (2025).** Mobilitetsstudie 2025. Hämtad 15 december 2025, från <https://www.wsp.com/sv-se/insikter/wsps-mobilitetsstudie-2025>

## 9.1. Övriga källor och omvärldsbevakning

Sociala medier, forum och tematiska Facebookgrupper. Löpande internationell omvärldsbevakning inom mobilitet, konsumentbeteenden och digital kultur.





K2 är Sveriges nationella kunskapscentrum för kollektiv mobilitet. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektiv mobilitet i Sverige.

Vi forskar om hur kollektiv mobilitet, med kollektivtrafik som ryggrad, kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara städer och regioner. Vi utbildar och sprider vetenskapligt baserad kunskap till branschaktörer och beslutsfattare för att stödja välgrundade beslut.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI, i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen, Region Skåne och Trafikverket. Vi får också finansiellt stöd av Vinnova.

[www.k2centrum.se](http://www.k2centrum.se)

