

2024

Mobilitetsrapporten

Insikter kring svenskarnas inställning till mobilitet

The
Mobility
Bank

Ziklo

Innehållsförteckning

Inledning	s. 4–7
Vår syn på framtidens mobilitet	s. 8–9
Sammanfattning	s. 10–11
Omställningen till elektriska bilar går långsamt – fortsatt många hinder	s. 14–31
Elbilsförare mer positiva till både bilekonomi och räckvidd	s. 32–43
Policydokument avgörande för omställningen	s. 44–49
Framtidens mobilitet är (i alla fall delvis) lätt	s. 50–55
Intresse för bildelning finns men utmaningar kvarstår	s. 56–61
Stort intresse för solceller och batterilagring	s. 62–67
Undersökningsmetod	s. 68–69



Inledning



Nu heter vi Ziklo

Sedan början av 2024 heter vi inte längre Volvofinans Bank, utan i stället Ziklo Bank, efter latinets ”ciklo” för kretslopp. Volvofinans Bank finns kvar som varumärke men namnbytet kom till för att understryka vår dedikation till att omställningen till framtidens mobilitet ska gå så fort som möjligt och göras mer resurseffektiv. Förändringarna i vår omvärld sker snabbt och klimatfrågan är viktigare än någonsin.

Trots att mobilitetssektorn spelar en avgörande roll för klimatförändringarna, har omställningen mot hållbara transportlösningar gått för långsamt.

Vi står inför en brådskande situation där varje år av fördröjd handling förvärrar klimatkrisen och försvårar målen för en hållbar framtid.

För att verkligen göra skillnad krävs det nu åtgärder. Mobilitetsbranschen måste ta sitt ansvar och accelerera omställningen till klimatvänliga alternativ. Vi vill vara en konstruktiv del i det arbetet.

Med den bakgrunden blev det därför självklart att ta fram denna rapport. Genom att samla in och dela med oss av upptäckter om hur svenska folket ser på mobilitet – både idag och framåt – hoppas vi kunna bidra till en bredare förståelse som gynnar samtliga omställningsaktörer. Vi har utgått från den expertis som vi har inom Ziklo Bank och de områden där vi har störst möjlighet att påverka. Fokus ligger därmed främst på bilism hos såväl allmänhet som företag.

Vi hoppas att denna rapport ska nå så många läsare som möjligt. Den riktar sig till andra aktörer i branschen, experter, sakkunniga och personer som är allmänt intresserade av ämnet. I takt med att omställningen till elektrifierade fordon engagerar allt fler blir det viktigt för oss att sprida de data, insikter och slutsatser som denna rapport producerat så brett som möjligt.

Om du som läsare vill delge oss dina tankar, idéer eller uppslag, kontakta oss mer än gärna på mobilitet2024@ziklobank.se

Trevlig läsning!



Vår syn på framtidens mobilitet

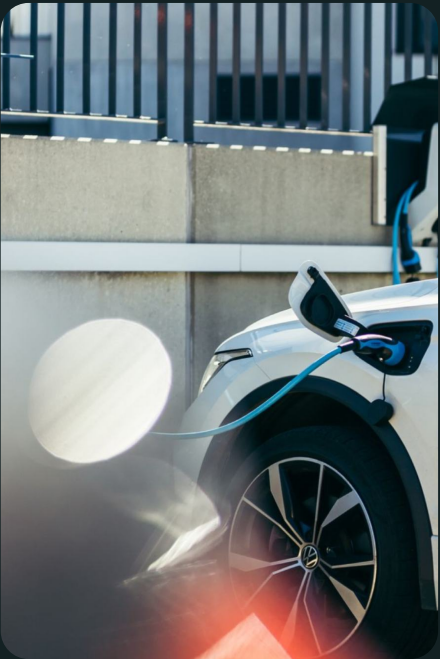
Vi på Ziklo Bank finansierar till största del bilar och lastbilar varför vi också ser vi oss som en central del av elektrifieringen av fordonsflottan. Då Sverige har en tung fordonspark med stor klimatpåverkan behövs en bred strategi, som inkluderar flera samverkande lösningar, för att nå hela vägen fram. Vi ser övergången till en elektrifierad fordonsflotta som den mest centrala delen av framtidens mobilitet och det sätt där vi, som mobilitetsfokuserad bank, snabbast kan bidra till minskade utsläpp från transportsektorn.

Utöver att elektrifiera fordonsflottan så finns det andra delar som också kan minska klimatpåverkan. Även om dessa har en lägre verkningsgrad så blir det viktigt att fortsätta söka nya, innovativa och flexibla lösningar som hjälper oss uppnå utsläpps- och klimatmål.

En av dessa är att ibland kombinera bilåkande med lättare fordon, som tar mindre resurser i anspråk vid produktion och användning. Ett annat är att hitta metoder där fler delar på samma fordon minskar utsläppen per kilometer, något som kan göra mobiliteten mer effektiv och resursbesparande. Slutligen så ser vi att den kombinerade mobiliteten – där en blandning av transportlösningar som kollektivtrafik, samåkning och eldrivna fordon används – kan användas för att minska det totala utsläppet från transporter.

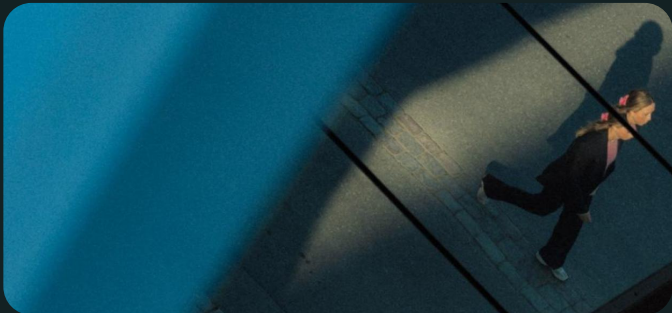


Sammanfattning



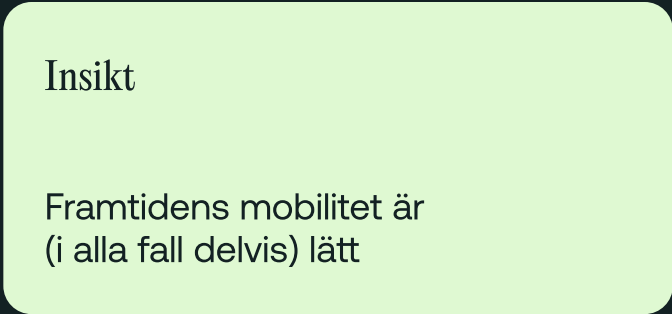
Insikt

Omställningen till elektriska bilar går långsamt – fortsatt många hinder



Insikt

Policydokument avgörande för omställningen



Insikt

Framtidens mobilitet är (i alla fall delvis) lätt



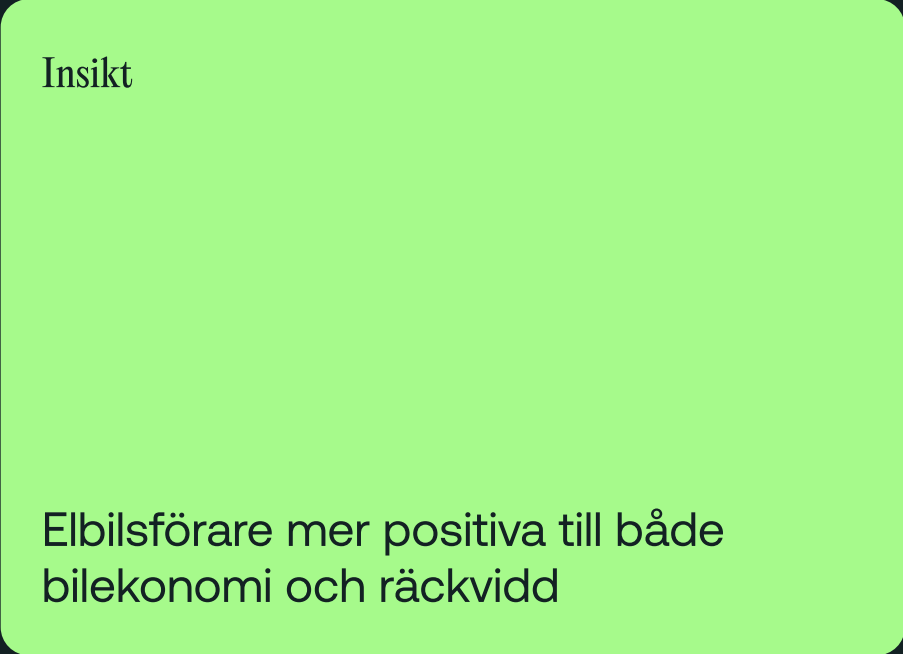
Insikt

Intresse för bildelning finns men utmaningar kvarstår



Insikt

Stort intresse för solceller och batterilagring



Insikt

Elbilsförare mer positiva till både bilekonomi och räckvidd



Rapport & analys



Omställningen till elektriska bilar går långsamt – fortsatt många hinder

Mobility Swedens prognos visar att 240 000 nya personbilar kommer att registreras under 2024. 35 procent av dessa förväntas vara elbilar vilket innebär en minskning jämfört med föregående år. Efter att andelen elbilar ökat markant och stadigt sedan 2018 är detta ett trendbrott.

Privatpersoner och företag uppger flera hinder mot att byta till elbil. Ett högre inköpspris, otillräcklig räckvidd och brist på laddinfrastruktur anges som de största skälen. Företag uttrycker en tydlig oro för laddinfrastrukturen, där 50 procent efterfrågar förbättringar. För privatpersoner är räckvidd och pris de främsta faktorerna till att man tvekar inför ett elbilsinköp.



Nyregistrerade bilar 2023 fördelade efter drivmedel

Elbil

39%

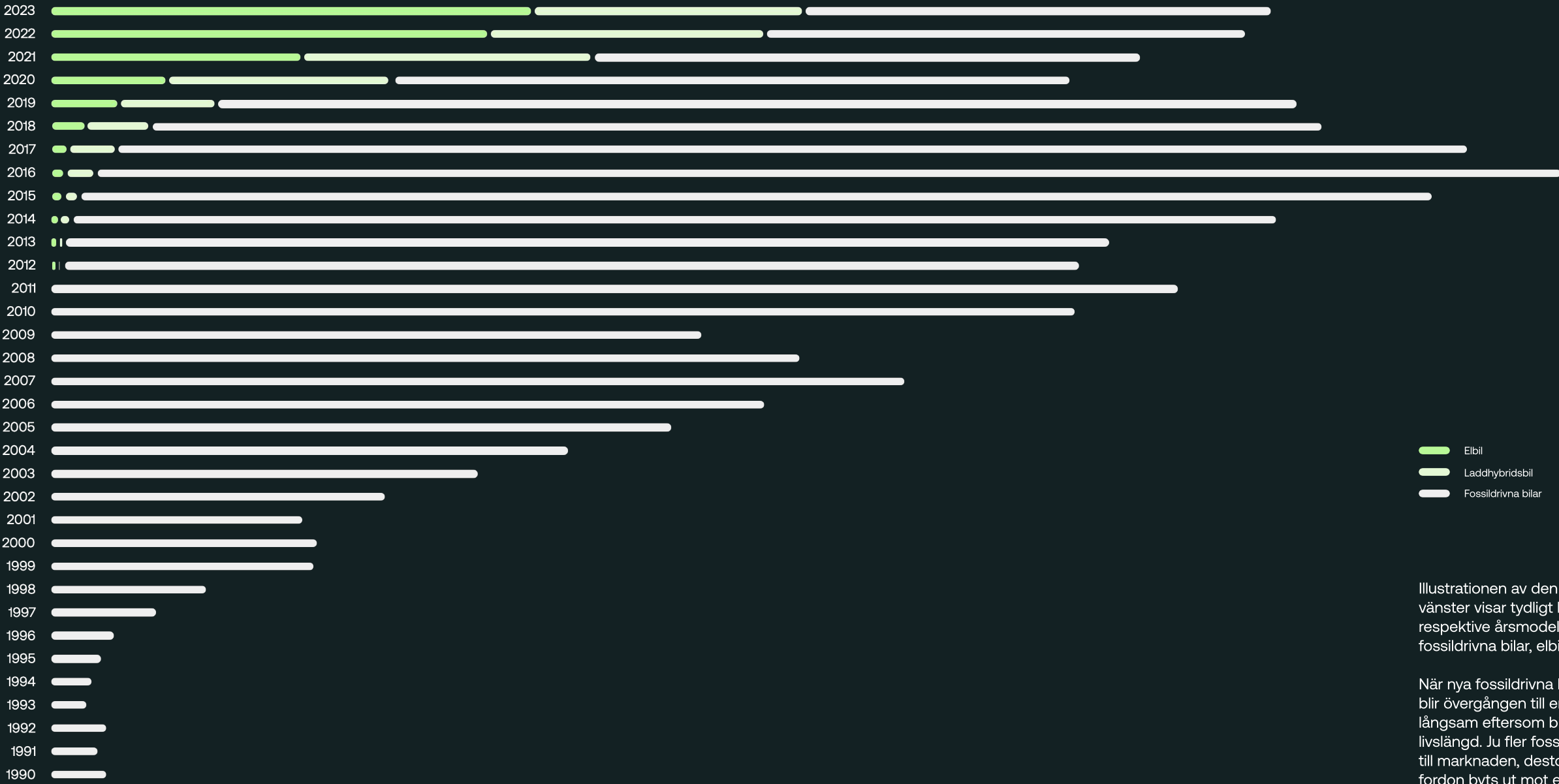
Laddhybridsbil

21%

Fossildrivna bilar

40%

Sveriges fordonspark fördelat på drivmedel



Illustrationen av den vertikala fordonsflottan till vänster visar tydligt hur många bilar som finns av respektive årsmodell samt fördelningen mellan fossildrivna bilar, elbilar och laddhybrider.

När nya fossildrivna bilar introduceras kontinuerligt, blir övergången till en elektrifierad fordonsflotta långsam eftersom bilar generellt har en lång livslängd. Ju fler fossildrivna bilar som introduceras till marknaden, desto längre tid tar det innan dessa fordon byts ut mot eldrivna alternativ.

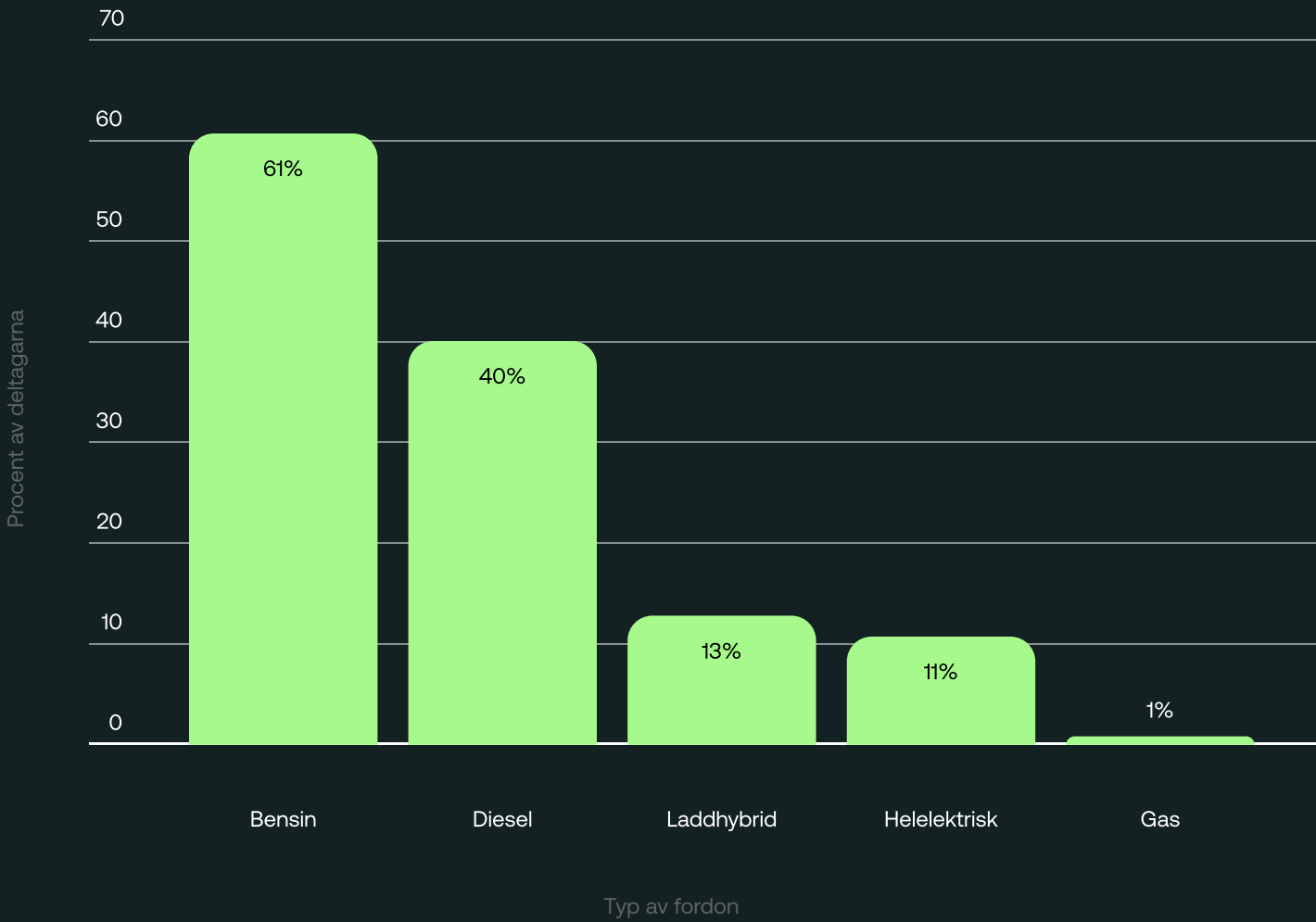
Bensinbil dominerar fortfarande

Bland de tillfrågade av allmänheten som antingen köpt eller privatleasat sin bil är bensin det klart vanligaste drivmedlet. I genomsnitt anger 61 procent av respondenterna i denna undersökning att de äger en eller flera bensindrivna bilar. Som klar tvåa kommer dieselbilen. 40 procent av respondenterna anger att de disponerar minst ett fordon med dieseldrift. Därefter kommer elektrifierade fordon. Laddhybrider är med sina 13 procent vanligare förekommande än helelektriska bilar. 11 procent av de tillfrågade anger att de har en eller flera helelektriska bilar i hushållet.

Den vanligaste anledningen till att svenska hushåll har skaffat en laddbar bil är av miljöskäl. Ett alternativ som angavs av 41 procent av respondenterna. Den näst största anledningen till att skaffa en laddbar bil är enligt allmänheten att den är förmånlig, vilket angavs av 31 procent.

Fossila fordon i stor majoritet

Vilket drivmedel har bilen/bilarna i ditt hushåll?





Företag har kommit längre

Företag i Sverige har kommit längre i övergången till elektrifierade fordon jämfört med allmänheten. Enligt företagsrepresentanterna i undersökningen har 79 procent av företagen i dag antingen laddhybrider eller helt eldrivna fordon i sin bilflotta. En kombination av dessa två fordonstyper är den vanligaste lösningen, vilket förekommer hos 37 procent av de tillfrågade företagen. Samtidigt uppger 21 procent att de endast har laddhybrider, medan 22 procent av företagen uteslutande disponerar helt eldrivna fordon. Undersökningen visar också att ju större företagen är, desto större andel elbilar och laddhybrider finns det inom organisationen.

Miljöskäl vanligaste anledningen

Bland de företag som har valt att införskaffa el- eller laddhybridbilar anges miljöskäl som anledning, angivet av 66 procent av företagen. För 59 procent har totalekonomin varit en viktig faktor i beslutet att gå över till el- eller hybridfordon. En mindre andel, 16 procent, anser att möjligheten att attrahera rätt medarbetare påverkat beslutet att skaffa el- eller laddhybridfordon.

Hinder för privatpersoner och företag

Det finns också en betydande andel företag, 48 procent, som uppger att de gärna skulle vilja skaffa el- eller laddhybridbilar, men känner sig hindrade av olika skäl. Vanligast är en angiven otillräcklig räckvidd (70 procent), höga inköspriser (53 procent), bristfällig laddinfrastruktur (50 procent) följt av höga månadskostnader (27 procent).

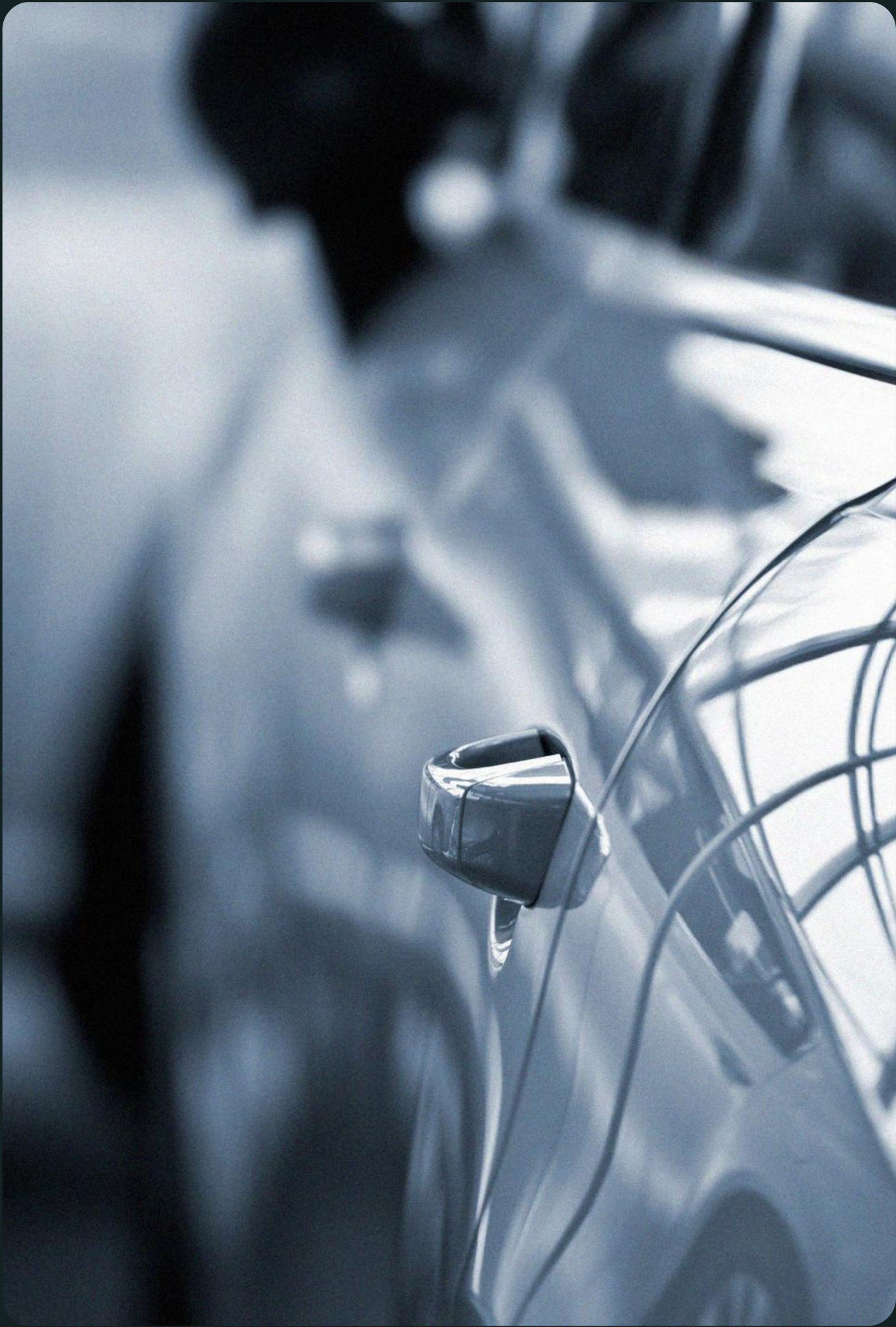
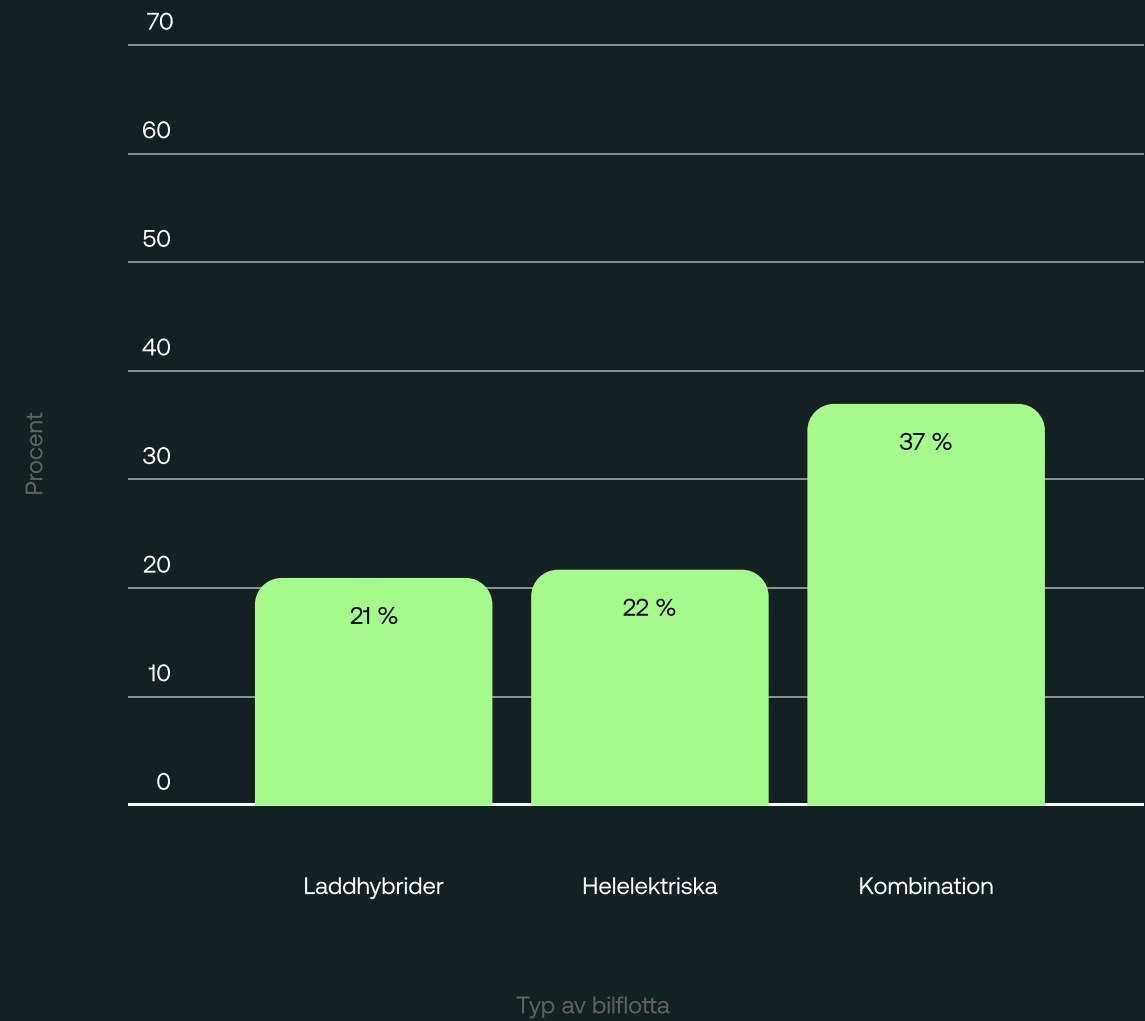
Samtidigt finns det företag som ännu inte har övergått till el- eller laddhybridbilar. Bland dem anger 52 procent att de helt enkelt inte vill ha elbilar. Ofta med hänvisning till att de upplevs som för dyra, har otillräcklig räckvidd eller att de inte fungerar optimalt i kallt klimat.

Summering

Sammanfattningsvis har svenska företag kommit längre än allmänheten i sin elektrifiering. Skälen till att skaffa laddbilar följer däremot allmänheten, då miljöskäl kommer före ekonomiska skäl. Även när det gäller hinder för att skaffa el- eller laddhybridbil återfinns liknande mönster. Ekonomi och laddning dominerar och har ungefär samma vikt hos båda grupperna. En likhet mellan grupperna är att privatpersoner som ägt eller äger en elbil är mer positiva till dess totalekonomi. En liknande prioritering återfinns hos de större företagen, där deras motsvarande grupp har en högre andel elbilar och laddhybrider i sin fordonsflotta jämfört med snittet.

Kombination av laddhybrid och elbil vanligast hos svenska företag

Har ni elbilar inom företaget?
Det kan vara förmånsbilar såväl som interna bilar för tjänsteärenden.



Högt inköpspris fortfarande avskräckande

Det vanligaste återkommande hindret för såväl privatbilister som företag är el- och laddhybridbilarnas relativt högre inköpspris, jämfört med motsvarande bensin- eller dieslbilar. Dock finns skillnader inom grupperna. Fler än hälften av de som inte äger eller har ägt en elbil anser att de är dyrare att äga, medan de som äger en elbil oftast upplever att den totala kostnaden är lägre.



55%

av allmänheten upplever
inköpspriset för högt

19%

av allmänheten är öppna för
en högre månadskostnad

46%

av företagen kan tänka sig en
högre månadskostnad

Yngre är öppna för en högre månadskostnad

Bland de som inte har en elbil eller laddhybrid anser 55 procent att inköpspriset är för högt. Trots detta är 19 procent av de tillfrågade öppna för en högre månadskostnad för en elbil. Bland de yngre respondenterna, som är mellan 18-39 år, är denna åsikt vanligast.

Detta tyder på att det finns ett intresse för elbilar, men att de höga initiala kostnaderna utgör ett hinder för unga. Citat från öppna svar indikerar en relativ skepsis till elbilar, kopplad till dess inköpspris: En respondent uttrycker det som att: "elbilar är dyrare än bensin". Ett återkommande argument är att elbilar har "för dåligt andrahandsvärde," vilket också påverkar viljan att skaffa en elbil.

Åsikterna om elbilar är olika över Sverige. Exempelvis upplever 68 procent av de boende i Norrbottens län att inköpspriset eller månadskostnaden för elbilar är för hög, vilket är 23 procent högre än rikssnittet.

Företag beredda att betala mer

Två av tre företag har skaffat elbil eller laddhybrid av miljömässiga skäl. En nästan lika stor andel, 59 procent, har gjort det på grund av att de upplever att de är bra av totalekonomiska skäl. Drygt hälften av de företag som saknar elbilar eller laddhybrider idag vill helt enkelt inte ha det, där inköpspriset är ett av det vanligaste angivna skälet.

Samtidigt finns en relativt hög acceptans för ökade månadskostnader för elbilar. 46 procent av de tillfrågade uppger att de kan tänka sig en högre månadskostnad för att ha elbilar i sin bilflotta. Detta är särskilt vanligt bland större företag, med över 500 anställda. Här är 62 procent villiga att betala mer för elbilar.

Av dessa företag uppger 86 procent, att de är beredda att betala 10 procent mer i månadskostnad för en elbil. 39 procent av företagen kan tänka sig att betala 15 procent mer. Denna villighet att investera i dyrare elbilar indikerar att större företag värderar eldrift högre än mindre företag.

Summering

Sammanfattningsvis visar undersökningen att medan många privatpersoner och företag är positiva till elbilar, kvarstår hinder som höga inköpspriser och skepsis kring långsiktig ekonomi.



A person wearing a white lab coat and a dark blue tie is holding a black smartphone in their right hand. Their left hand is extended towards the side of a silver car. The background is a blurred city street with buildings and trees. The text is overlaid on the upper right portion of the image.

“Många privatpersoner och företag är positiva till elbilar, men hinder som höga inköspriser och skepsis kring långsiktig ekonomi kvarstår.”

Analys

Precis som många andra så ser vi på Ziklo Bank ett trendbrott där omställningen till en helt elektrifierad fordonsflotta bromsar in kraftigt under 2024. Även om 35 procent av de nya bilarna som registreras 2024 förväntas vara elektriska, pekar utvecklingen mot att omställningen till en helt elektrifierad fordonsflotta går för långsamt.

Ett betydande hinder är att bilen har en lång brukstid, oftast långt över tio år. Även om alla nya bilar som såldes idag var elbilar, skulle det ta lång tid innan en stor del av den totala fordonsflottan blev elektrifierad. När nya fossildrivna fordon introduceras kommer det att ta längre tid innan elektrifieringen får fullt genomslag.

Med bara tre leasingperioder kvar innan 2035 – då alla nya bilar ska vara utsläppsfria – är det avgörande att fler aktörer tar ansvar för att påskynda omställningen. Förutom att öka andelen elbilar i nybilsförsäljningen, behöver insatser göras för att främja begagnatmarknaden, den marknad där många konsumenter kommer i kontakt med ny teknik.

Sammanfattningsvis är det nödvändigt att vi accelererar omställningen. Samtliga aktörer – regeringen, företagen, och konsumenter – måste agera snabbt för att möjliggöra en snabbare elektrifiering av fordonsflottan. Att vänta längre innebär inte bara att utsläppsmålen riskeras, utan också att de miljömässiga och ekonomiska vinsterna försenas.



Elbilsförare mer positiva till både bilekonomi och räckvidd

Det högre inköpspriset för elbilar upplevs som ett hinder för många, särskilt bland dem som aldrig ägt en elbil. Mer än hälften av de som inte har elbil anser att de är dyrare att äga. Däremot visar undersökningen att de som faktiskt äger en elbil ofta ser den totala kostnaden (TCO) som lägre, tack vare lägre drift- och underhållskostnader.

Företag som har övergått till elbilar upplever också större ekonomiska fördelar, särskilt om bilarna kan laddas på arbetsplatsen eller hemma. Ekonomiska skäl anges, tillsammans med miljömässiga, som de främsta anledningarna för företag att välja elbilar.

Erfarenhet av elbilar påverkar även uppfattningen om räckvidden. Räckviddsångest, som ibland ses som ett hinder av dem utan elbil, minskar betydligt bland dem som redan kör elbil och de flesta elbilsförare känner liten oro över räckvidden i vardagen.



Har elbil

Elbil är dyrare

33%

Samma kostnad

14%

Elbil är billigare

53%

Har ej elbil

Elbil är dyrare

57%

Samma kostnad

14%

Elbil är billigare

29%

Olika bild av vad som är billigast

Uppfattningen om elbilars kostnad jämfört med bensin- och dieselmotorer skiljer sig markant mellan de som äger en elbil och de som inte gör det. Enligt undersökningen anser 53 procent av elbilsägare att elbilar är billigare i längden, medan endast 29 procent av de som inte äger en elbil delar den uppfattningen.

Samtidigt tror 33 procent av elbilsägarna att elbilar är dyrare, jämfört med hela 57 procent av de som aldrig ägt en elbil. Det tyder på att erfarenhet spelar en stor roll i hur man ser på elbilens totala kostnad. De som har erfarenhet av elbilar är inte bara mer positiva till deras ekonomi, utan de tenderar också att ha en bättre förståelse för elbilens långsiktiga fördelar när det gäller lägre drift- och underhållskostnader.

Denna skillnad i uppfattning visar att ju mer erfarenhet man har av elbilar, desto mer positivt inställd är man till deras ekonomiska fördelar.

Miljömässiga skäl och totalekonomi bidrar till ökad elektrifiering

Det högre inköpspriset för elbilar kan avskräcka vissa köpare. Trots detta visar undersökningen att den totala driftkostnaden för elbilar i de flesta fall upplevs lägre än för motsvarande fossildrivna bilar, särskilt över en normal leasingperiod på tre år. För större företag, där elektrifieringen ofta har kommit längre, upplevs denna ekonomiska fördel tydligare.

Företag som redan konverterat

Data från undersökningen indikerar att företag som redan har övergått till elbilar är mer medvetna om att dessa blir billigare i längden. Bland företag som inte har konverterat till elbilar anser en betydande andel att elbilar är dyrare. Av de företag som redan har elbilar upplever 59 procent att det ger en bättre totalekonomi.

Slutligen visar det sig att de största ekonomiska fördelarna med elbilar upplevs av de företag som kan ladda sina bilar hemma eller på jobbet, medan de som främst laddar publikt upplever mindre ekonomisk vinst.

Företags huvudargument för att skaffa elbil/laddhybrid

66%

uppgger att det var av miljömässiga skäl

59%

menar att det ger en bra totalekonomi

34%

anser att det både ger en bra totalekonomi och miljömässiga fördelar

Prisparadoxen – elbilsägare ser totalekonomin

Total Cost of Ownership

TCO (Total Cost of Ownership) är ett mått på den totala kostnaden för att äga och använda en tillgång, som till exempel en bil, under dess livslängd. TCO inkluderar inte bara inköpspriset, utan även alla relaterade kostnader som drift, underhåll, försäkring, skatt och värdeminskning. För elbilar kan TCO ofta vara lägre än för traditionella fossildrivna bilar, trots ett högre inköpspris, tack vare lägre bränslekostnader och underhåll. Genom att förstå TCO får företag och privatpersoner en mer komplett bild av de ekonomiska konsekvenserna av sitt fordonswal.

Så har vi räknat

I exemplet har vi utgått från ett scenario med en privatperson. Det är beräknat på ett 96 månaders finansieringsavtal med 20 procent kontantinsats och en restskuld om noll kronor. Räntan är beräknad på 8 procent. Den beräknade körsträckan är 1500 mil/år.

För elbilen har vi beräknat ett elpris om 2 kr/kWh och en förbrukning om 2 kWh/mil. För bensinbilen har vi beräknat ett bensinpris om 17 kr och en förbrukning om 0,7 liter/mil. Samtliga kostnader för serviceavtal, skatt och försäkring är inkluderat i underhålls- och driftkostnader.

TCO för elbil:

Underhåll	480 kr
Bränsle	500 kr
Månadskostnad lån	
6 695 kr	

Totalt: 7 675 kr/månad

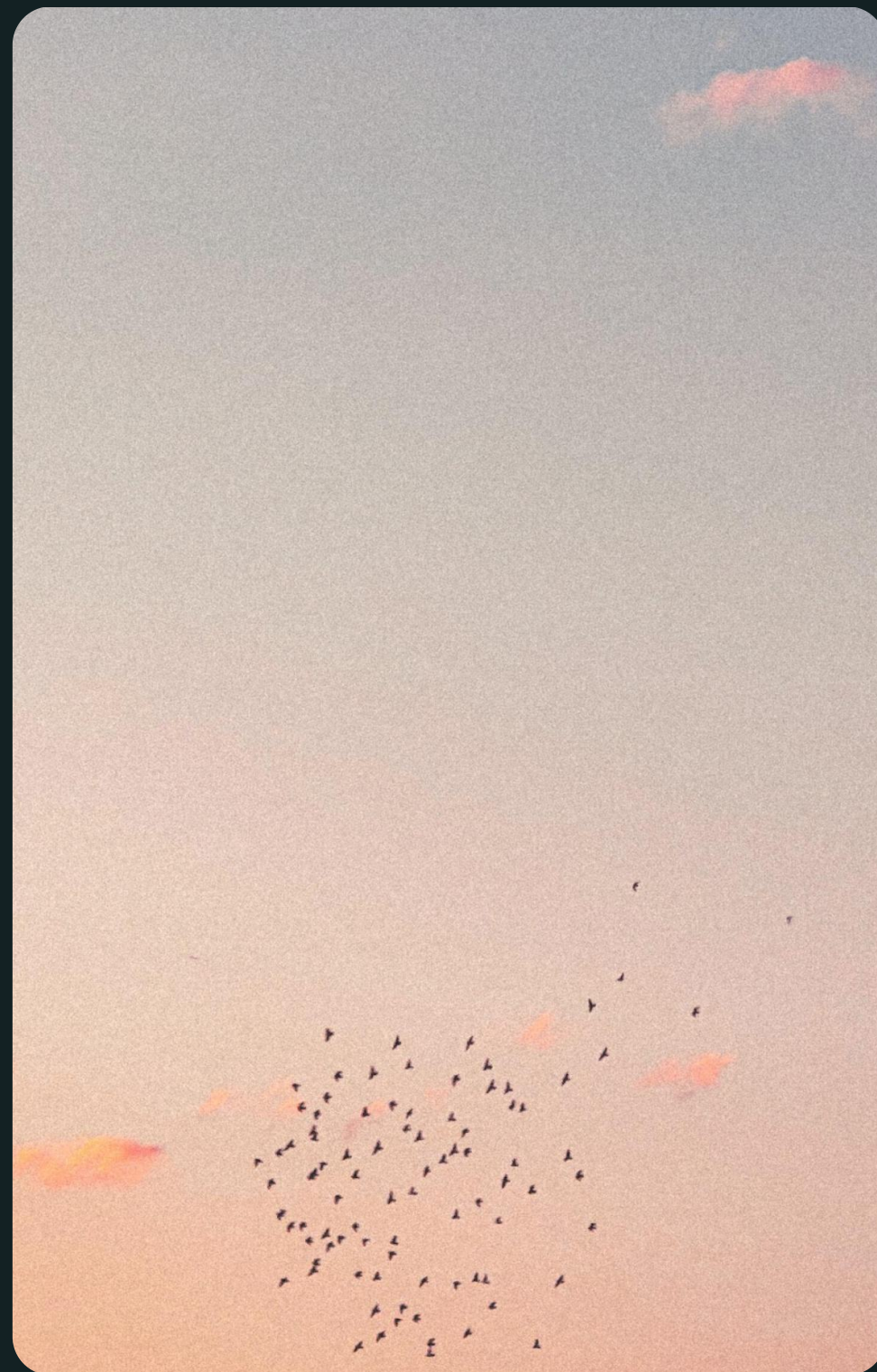
TCO för bensinbil:

Underhåll	1 412 kr
Bränsle	1 619 kr
Månadskostnad lån	
5 021 kr	

Totalt: 8 052 kr/månad

28 procent upplever räckvidden som en barriär

Ett av de vanligaste frågetecknen kring elbilar är enligt svenska folket kopplat till deras räckvidd. En generell oro att räckvidden inte ska räcka till, ofta benämnd som "räckviddsångest". Enligt vår undersökning är 28 procent av de som ännu inte har skaffat elbil osäkra på just detta. Denna oro är särskilt stark i Norrbottens och Jämtlands län. Företag delar denna oro, där 70 procent uppger att bättre räckvidd skulle vara den viktigaste faktorn för att överväga elbilar eller laddhybrider i sin fordonsflotta. Dessutom anser 50 procent av företagen att en förbättrad laddinfrastruktur är nödvändig för att göra elbilar till ett mer attraktivt alternativ.



28%

av allmänheten som inte äger en elbil
upplever osäkerhet kring räckvidd

70%

av företagen prioriterar bättre räckvidd
när de överväger elbilar eller laddhybrider

Röster om räckviddsångest

Urval av fritextsvar kopplade till räckvidd och laddning.

Respondenterna som svarade att det inte finns en elbil eller laddhybrid i hushållet och fick en uppföljande fråga: Varför inte?

Svårt att åka långa sträckor utan att ladda. Bor på landsbygden utan bra laddmöjligheter och har långt till allt. Infrastrukturen är inte färdigbyggd. Räckvidden är för kort. Problem med laddning. Lång tid för laddning. För dålig räckvidd. För dyr just nu, svårt med laddning dessutom. Inte alla länder som har tillgång till det, tar för lång tid att ladda. Funkar inte med laddningar. Reser genom hela Europa, ej tid. Kör långa sträckor inom Europa omständligt med laddning. Dålig körsträcka. Kan inte ladda bilen där jag bor. Säkrare med bensin. För att det är svårt att ladda på många ställen. **För osäkert om det funkar med räckvidd på vintern.** Tar lång tid att ladda när man är ute och åker. Kräver extra planering mot bensinbil. Verkar krångligt att hitta elstation. Känns krångligt. Jobbigt att inte kunna åka längre sträckor utan man måste stanna och ladda en stund. Dåligt med laddstolpar, tar tid att ladda. För korta körsträckor. Osäkerheten till var den kan laddas, framförallt på hemmaplan. Om man ska längre sträckor så måste man planera mer gällande laddning och när man planerat plats och ställe för nämnda ändamål så är det ofta kö. För dyr, för kort räckvidd och för dålig att dra kärra med. Komplicerat med laddning. Räckvidden otillräcklig för längre resor. Finns inte laddmöjligheter på landet. Kör mycket och det tar mycket tid för laddning. Känns för krångligt med laddning när man är ute och åker. Trygg med bensin. Dyr, och fortfarande brist på laddplatser. Dålig räckvidd. **Tar lång tid att ladda.** Det finns inte tillräckligt med laddstationer runt om i landet, speciellt när man ska på en längre resa ute i landsbygden. Förlänger restiden med alla laddningar som behövs. För få och dåliga laddställen. Ingen räckvidd och åt helvete för dyr. Låg möjlighet till att ladda när man kör ute på landet. Krånglar till det för långresor. Ingen möjlighet att ladda hemma. Batterier är inte tillräckligt bra än. Dålig räckvidd, lång laddtid, få laddstolpar. **Orkar inte ladda.** Tiden det tar att ladda när man är ute på resa. För kort räckvidd. För osäker räckvidd, inga laddmöjligheter vid sommarställe. Det känns inte optimalt med tanke på möjligheterna att ladda och hur kort man kommer på en laddning. Kan inte ladda hemma. Räckvidd för kort. Dålig räckvidd. Osäker räckvidd. Behöver längre räckvidd. Dålig räckvidd. Kräver mycket planering och jag kör mycket korta sträckor. Finns ingen laddstation där jag bor på glesbygden. Min ålder gör att jag hinner sluta köra bil innan elbilssystemet är perfekt med laddtider och laddmöjligheter. Laddning? Räckvidd? För kort räckvidd med husvagn. **Vill inte riskera att bli stående utan laddning.** Ej möjlighet till laddning hemma. För låg räckvidd för långturer. Långa avstånd utan möjlighet till laddning mellan resepunkterna. Inte tillräckligt med laddare, räckvidden. För få utbyggda laddningsstolpar i Sverige och Europa. Tiden för laddning är för lång. Kan inte ladda hemma. Får man slut på batteri är man körd. Det går att ha en reservdunk diesel/bensin men inte ett extra laddat batteri. Räcker inte så långt. Räckviddsångest. Krångligt att hitta laddningsplats. Svårt med laddning. Jag lita inte på deras batteri. Har inte laddningsmöjligheter. Finns inte möjlighet att ladda hemma. Dåliga laddningsmöjligheter, osäker räckvidd på batteriet, för långa avstånd mellan samhällena. Inte riktigt utbyggt med laddstationer. De har en begränsad räckvidd. Det finns få snabbladdare. Långsamma laddtider. Inga laddningsmöjliggeter. Svårt att hitta laddställe om man ska köra långt. Vi kör för långa resor. För kort räckvidd och för lång laddtid. Kort sträcka till laddning. Osäker räckvidd. Tror inte långsiktigt på konceptet att varje bli laddar vid stolpe, tar lång tid. **Bor på landsbygden där det helt enkelt inte finns möjlighet för laddning.** Skulle inte kunna pendla till jobbet med en elbil. Kan köra för kort sträcka. Har inte tillgång till att ladda bil hemma. Räckvidden. Har inga laddstolpar varken hemma eller på jobbet. Oro över att inte ta sig till sitt mål i tid. Vi använder nästan bara bilen för att åka längre sträckor så då känns det enklast med en diesel eller bensinbil. Ser det inte som ett bra alternativ då jag vill ta mig från punkt a till b utan att behöva göra flera långa stopp. Tar fem min att tanka men minst 30 min att ladda samt kan vara kö för att ladda. Idag är räckvidden utan problem över 100 mil på en dieselbil och dit har vi inte kommit med utvecklingen på elbil än. För lång väntan för att ladda vid resor och stressigt att inte kunna ladda på så många ställen som man kan tanka en bensinbil.

Analys

Räckviddsångest är ett återkommande begrepp i debatten när det kommer till hinder för att byta till elbil. Men är det ett verkligt och relevant argument? Vår undersökning visar att endast 28 procent av de som ännu inte skaffat en elbil känner osäkerhet kring om räckvidden är tillräcklig. Teknologin har gjort stora framsteg, särskilt med bättre batterier och utbyggd laddinfrastruktur, och begreppet räckviddsångest verkar bli allt mindre relevant även om viss oro fortfarande kan hittas. Vår undersökning visar att denna rädsla minskar markant när man väl har börjat använda en elbil.

När det gäller pris tror fler än hälften av dem utan elbil att den totala kostnaden (TCO) är högre än för fossildrivna fordon. Men de som äger en elbil är ofta mer positiva. 53 procent av elbilsägarna upplever att elbilar är billigare i längden tack vare lägre bränsle- och underhållskostnader. Särskilt de som kan ladda hemma eller på jobbet ser de största ekonomiska vinsterna.

Erfarenhet av att äga eller köra en elbil visar sig vara det bästa botemedlet mot både räckviddsångest och oro för höga priser. Många elbilar laddas främst hemma eller på jobbet, vilket gör att de flesta resor kan ske med ett laddat batteri vilket gör att räckvidden sällan blir ett problem i praktiken.

Sammanfattningsvis visar vår undersökning att både räckvidds- och prisrelaterade farhågor i hög grad minskar med praktisk erfarenhet. Genom att fler svenskar får möjlighet att köra elbil kan dessa hinder reduceras ytterligare, vilket är avgörande för att snabba på övergången till en elektrifierad fordonsflotta.



Policydokumenten avgörande för omställningen

Undersökningen visar att ekonomi och hållbarhet är de främsta drivkrafterna bakom framtida förändringar i företagens bilpolicy. Trots detta är det endast 31 procent av företagen som tror sig ha justerat sin bilpolicy så att de enbart kommer att erbjuda elbilar till sina anställda inom de kommande åren.



31%

av företagen tror sig ha justerat
sin bilpolicy de kommande åren

25%

av företagen har gått över till att
enbart erbjuda laddbara bilar.

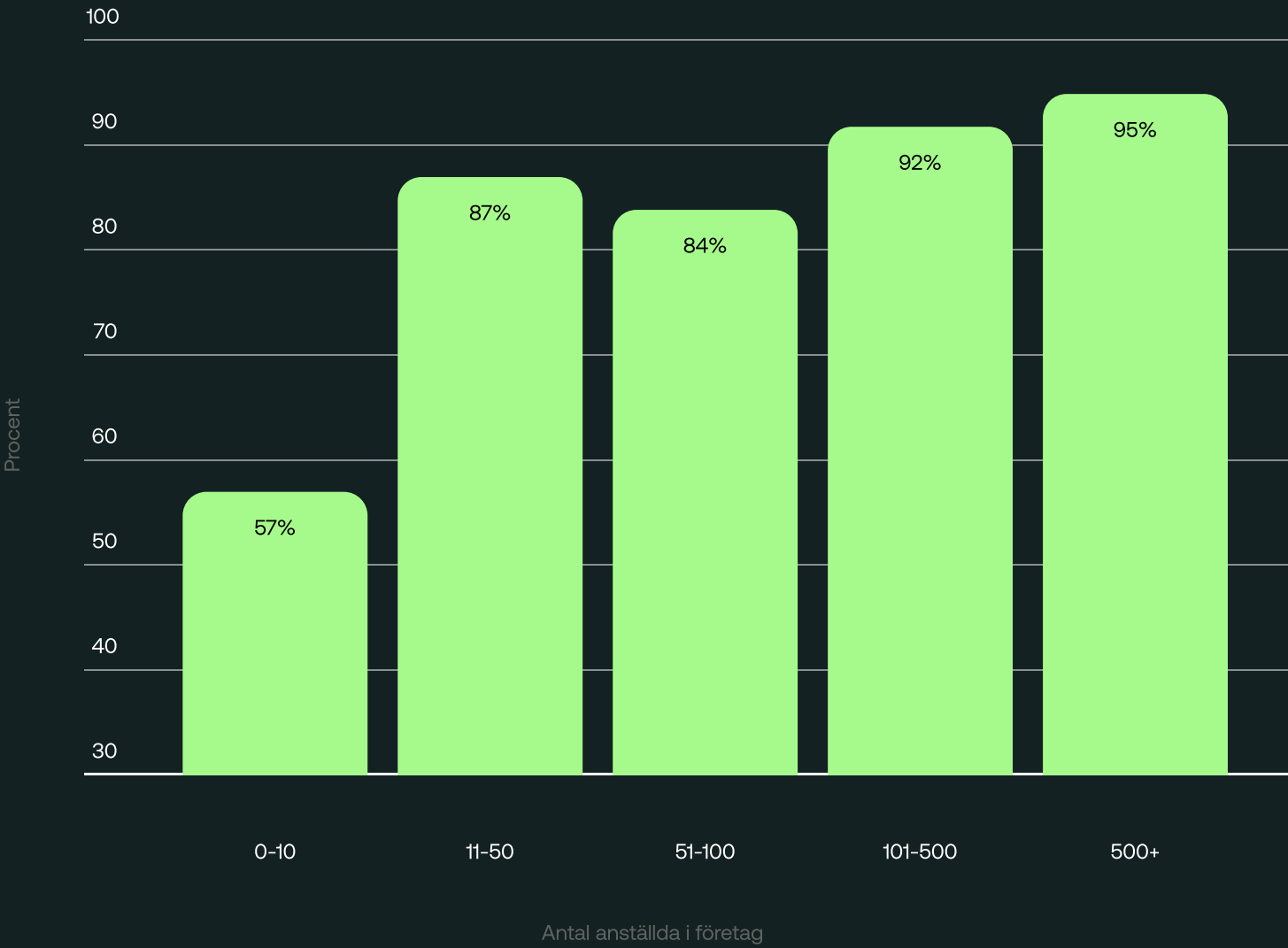
De stora företagen har kommit längst i elektrifieringen

Det finns ett tydligt samband mellan ett företags storlek och hur stor del elbilar och laddhybrider som återfinns i deras fordonsflotta. Data visar exempelvis att hela 95 procent av företagen med över 500 anställda har inkluderat elbilar och laddhybrider i sina fordonsparker. I kontrast till de större företagen har endast 57 procent av företag med färre än tio anställda elbilar eller laddhybrider.



Andel företag som har elbilar eller laddhybrider i fordonsflottan

Har ni elbilar inom företaget?
Det kan vara förmånsbilar såväl som interna bilar för tjänsteärenden.



Analys

Övergången till en elektrifierad fordonsflotta är en process som många företag redan har påbörjat, men hastigheten och omfattningen varierar. Vår rapport visar att de största företagen leder denna omställning, där 95 procent av företag med över 500 anställda redan har elbilar eller laddhybrider i sina flottor. Mindre företag, med färre än tio anställda, ligger dock betydligt efter, med endast 57 procent som har integrerat dessa fordon.

Skillnaden speglar i stor utsträckning företagens resurser och expertis. Större företag har ofta tillgång till dedikerade hållbarhetsexperten och utvecklade infrastrukturer, vilket underlättar hållbarhetsarbetet. Samtidigt visar undersökningen att många företag är osäkra kring hur de ska anpassa sin bilpolicy, vilket bidrar till tröghet i omställningen. Detta gäller särskilt mindre företag, som ofta har svårare att hantera snabba förändringar i regler och skatter. Här kan aktiv rådgivning och en mer flexibel policy vara avgörande för att komma vidare.

Att anpassa bilpolicyer till en flexibel mobilitetspolicy, som inkluderar mer hållbara transportlösningar, är en viktig strategi. En sådan policy minskar inte bara koldioxidutsläpp utan bidrar även till ekonomiska målsättningar. Det finns också en tydlig fråga bland företag: "Hur gör andra?" Genom att jämföra sig med andra företag och utnyttja rådgivning kan företag säkerställa att de inte hamnar efter i den nödvändiga omställningen.

Större företag bidrar också till att driva utvecklingen på marknaden. Deras investeringar i elektrifiering hjälper till att utveckla teknologin och infrastrukturen, vilket i sin tur gör elbilar mer tillgängliga och ekonomiskt hållbara för företag i alla storlekar. Genom att vara föregångare visar de att en flexibel och framåtblickande mobilitetspolicy inte bara är en strategi för hållbarhet, utan även stärker den långsiktiga affärsmodellen.



Framtidens mobilitet är (i alla fall delvis) lätt

Idag har 76 procent av svenskarna tillgång till någon form av lätt mobilitet, där cyklar är det vanligaste transportmedlet, följt av elsparkcyklar. Av de tillfrågade anser 7 procent att lätt mobilitet helt kan ersätta bilresor och 46 procent menar att lätt mobilitet delvis kan göra det. 47 procent ser inte möjligheten att byta ut bilen mot lätt mobilitet i nuläget.



Allmänhetens syn på lätt mobilitet

7%

anser att lätt mobilitet helt
kan ersätta bilresor idag

46%

menar att lätt mobilitet kan
ersätta bilresor delvis idag

64%

uppger att de förväntar sig att använda
någon form av lätt mobilitet som ett dagligt
transportmedel inom några år

Lätt mobilitet förväntas öka

Lätt mobilitet, eller transportmedel som cyklar, elsparkcyklar och liknande, har blivit en allt större del av diskussionen om framtidens transporter. Vår undersökning visar att en stor del av den svenska allmänheten idag har tillgång till någon form av lätt mobilitet och att intresset för dessa transportslag växer.

Intresset för lätt mobilitet som en framtida lösning är dock större. Totalt 64 procent av de tillfrågade uppger att de förväntar sig att använda någon form av lätt mobilitet som ett dagligt transportmedel inom några år. Detta tyder på en trend där lätt mobilitet förväntas spela en större roll i svenskarnas vardagsresor framöver.

Företag överväger att erbjuda lätt mobilitet

Intresset för lätt mobilitet är också på frammarsch bland svenska företag. Fyra av tio företag (38 procent) är intresserade av att inkludera lätt mobilitet i en helhetslösning för mobilitet redan idag. Detta intresse är särskilt starkt (56 procent) bland större företag med fler än 500 anställda.

40 procent av företagen anger att de är intresserade av att addera lätt mobilitet till sina transportlösningar inom några år. Återigen är intresset högst bland stora företag där 64 procent är positiva till att inkludera lätt mobilitet i framtiden.

Drygt en fjärdedel av företagen (27 procent) erbjuder redan idag sina anställda en bredare mobilitetslösning som inkluderar alternativ till bil, och ytterligare företag överväger att göra detta framöver. Även här visar stora företag ett större intresse.

De främsta anledningarna till att företag erbjuder eller planerar att erbjuda sådana lösningar är en önskan att bli mer hållbara och att attrahera medarbetare.



Analys

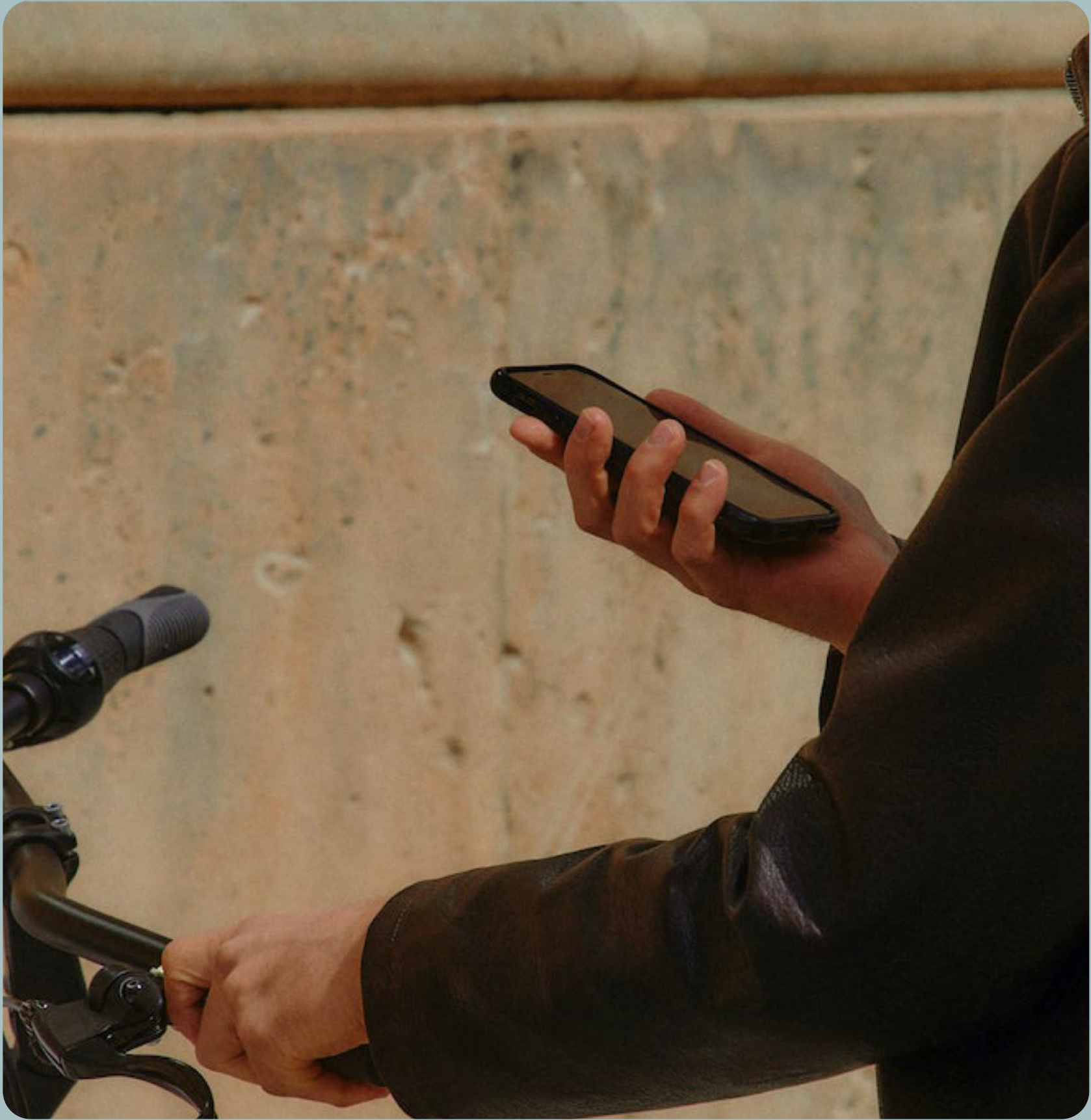
Intresset för lätt mobilitet – såsom elcyklar, elsparkcyklar och andra smidiga transportmedel – växer snabbt bland svenska företag. Med 38 procent av företagen som redan idag är intresserade av att inkludera lätt mobilitet i sina helhetslösningar, ser vi en tydlig rörelse mot att diversifiera transportalternativen. Denna tendens är särskilt stark hos större företag, där 56 procent är öppna för att erbjuda sådana lösningar redan idag och 64 procent överväger det inom de närmaste åren.

Stora företag ser lätt mobilitet främst som ett komplement till traditionella bilflottor snarare än en ersättning, vilket skapar flexibilitet för medarbetarna och bidrar till att minska företagets koldioxidavtryck. Dessa lösningar ligger väl i linje med den ökande populariteten för konceptet "15-minutersstaden," där tanken är att invånare ska kunna nå sina dagliga behov inom 15 minuter till fots eller med cykel. I sådana städer är lätt mobilitet inte bara ett alternativ utan en viktig del av hur framtidens transporter kan se ut. Genom att erbjuda lätt mobilitet skapar företag möjlighet för sina medarbetare att delta i en hållbar stadsutveckling, samtidigt som de kan reducera sina transportkostnader och bidra till en mer hälsosam livsstil.

Samtidigt behöver vi vara ödmjuka inför det faktum att Sverige är ett varierat land, där förutsättningarna för lätt mobilitet kan skilja sig beroende på var man befinner sig. I större städer, där avstånden ofta är kortare och infrastrukturen är bättre anpassad för alternativa transportmedel, kan lätt mobilitet vara ett effektivt och hållbart alternativ.

På landsbygden och i norra Sverige, där avstånden ofta är längre och klimatet kan vara mer utmanande, spelar dock bilen fortfarande en central roll i vardagen. Här kan lätt mobilitet vara svårare att implementera i samma omfattning. Men även i dessa regioner kan den ses som ett komplement, särskilt i kombination med bilpooler eller delade mobilitetslösningar som kan minska behovet av att varje anställd har tillgång till en egen bil.

Sammantaget indikerar utvecklingen att företag ser lätt mobilitet som en väg framåt, inte bara för att möta hållbarhetsmål, utan också för att attrahera och behålla medarbetare genom att erbjuda fler flexibla transportalternativ. I takt med att fler företag anpassar sig till dessa lösningar, blir de en naturlig del av företagens långsiktiga mobilitetsstrategier.



Intresse för bildelning finns men utmaningar kvarstår

Delar av såväl allmänheten som företag visar ett intresse för att dela fordon som ett medel för att minska kostnader och öka flexibiliteten i sitt mobilitetsbehov. Enligt vår undersökning är var femte privatperson (21 procent) villig att dela sin bil genom en bildelningstjänst, under förutsättning att detta leder till en lägre månadskostnad. Samtidigt visar nästan var tredje företag (32 procent) ett intresse för att inkludera bilpoolslösningar som en del av deras mobilitetsstrategi.



21%

av allmänheten kan
tänka sig att dela sin bil

32%

av företag uppger intresse för
bilpooler i deras fordonsflotta

Privatpersoners söker flexibla lösningar

Ungefär 21 procent av allmänheten kan tänka sig att dela sin bil med andra om detta skulle medföra en månatlig besparing. Dessutom överväger 16 procent att ersätta en av hushållets bilar mot tillgång till en bilpool, hyrbil eller annan delningstjänst. Detta indikerar att det finns ett intresse från vissa grupper att anpassa mobilitetsbehoven till mer flexibla lösningar.

Viljan att dela sin bil varierar beroende på var i landet man bor. Stockholms län toppar listan, där 28 procent av invånarna är intresserade av att använda en bildelningstjänst om det innebär en kostnadsbesparing.

Bilpool som mobilitetslösning

Även inom företagsvärlden noteras ett intresse för bilpooler. 32 procent av de tillfrågade företagen uppger att de är mycket eller ganska intresserade av att inkludera bilpooler i deras framtida lösningar för leasade fordon.



Analys

96 procent. Så stor del av dagen står en bil stilla. Att öka nyttjandegraden är en av de möjliga åtgärderna för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Det är inte den enda lösningen men för de som vill och kan blir det en viktig pusselbit. Idag är var femte privatperson villig att dela bil och nästan en tredjedel av företagen överväger bilpooler som en del av sin mobilitetsstrategi, vilket tyder på att vissa ser en mer flexibel mobilitetslösning som något eftersträvänsvärt.

Ett centralt argument för att öka bilarnas nyttjandegrad, särskilt för elbilar, är deras klimatpåverkan. Elbilar har en relativt stor klimatbörda i produktionsfasen, men väl i drift – om de laddas med förnybar energi – är de i det närmaste utsläppsfria.

Det innebär att det är klimatsmart att maximera användningen av varje elbil.

Men trots det ökade intresset för bildelning, både bland privatpersoner och företag, kvarstår flera administrativa hinder. Förmånsbeskattning och regelverk för delade bilar utgör fortfarande stora utmaningar. Lagstiftning som exempelvis möjliggör ett skattemässigt fribelopp för privatpersoner som hyr ut sin bil, eller regler som gör det enklare för företag att dela sina bilar mellan anställda på dagsnivå istället för månadsvis, skulle kunna bidra till att accelerera utvecklingen.

Flera tjänster för bildelning existerar idag men når inte sin fulla kommersiella potential ännu. Fler initiativ krävs för att vi ska kunna hitta en hållbar väg framåt där fler, såväl privatpersoner som företag, kan nyttja bildelningstjänster.



Stort intresse för solceller och batterilagring

Intresset för att producera och lagra egen el är utbrett bland företag och privatpersoner i Sverige. En tredjedel av företagen uttrycker ett behov av att installera solceller och batterilagring för att möta sina energibehov på ett mer hållbart och kostnadseffektivt sätt.



Allmänheten

Företag

Uppger att de har solceller hemma

13%

Så många vill installera solceller hemma

54%

Så många svenska företag har solceller

31%

Överväger att skaffa solceller i framtiden

39%

Sänkta elkostnader en drivande faktor

Enligt vår undersökning har 13 procent av respondenterna installerat solceller i sina hem. Bland dem som inte har solceller idag är det över hälften (54 procent) som kan tänka sig att skaffa det. Detta intresse drivs främst av möjligheten att sänka elkostnader och öka självständigheten i energiförsörjningen.

När det gäller att lagra den egenproducerade energin i batterier visar undersökningen att nästan en tredjedel (31 procent) av de som har solceller även har installerat batterilagring.

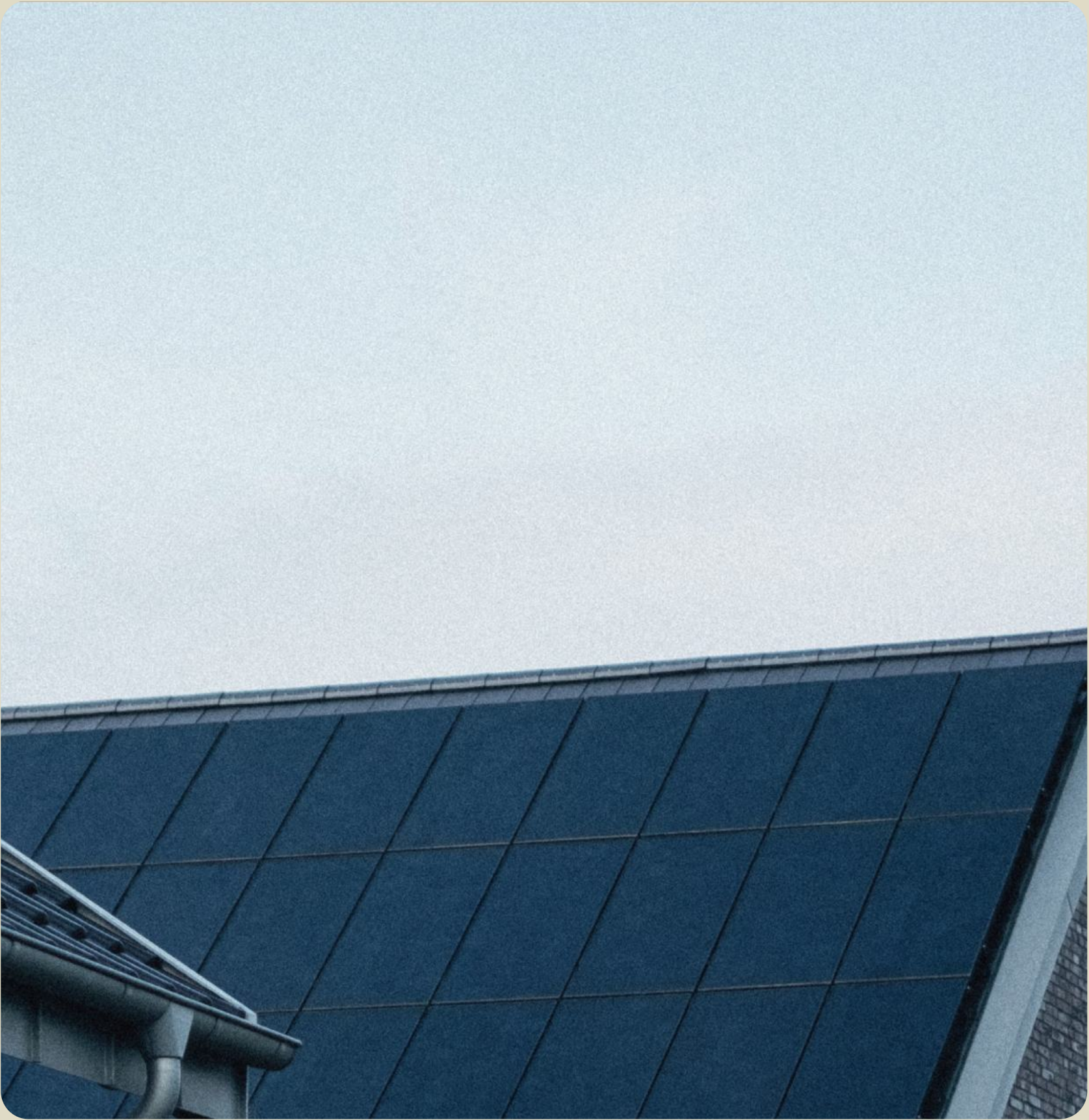
Av dessa använder majoriteten (71 procent) batterierna för att utnyttja el på ett effektivt sätt. Att lagra el och sälja överskottsel tillbaka till nätet är också populärt; 62 procent av dessa respondenter överväger att installera batterier för energilagring i framtiden, medan endast 14 procent inte är intresserade av det.

Solceller vanligast hos stora företag

Bland företagen uppger 31 procent att de redan har solceller installerade. En siffra som stiger till 44 procent bland större företag med över 500 anställda. För de som inte har solceller anger 39 procent att de överväger att skaffa det i framtiden. De främsta motiven är kostnadsbesparingar, då solenergi upplevs billigare i längden, samt att det anses vara en miljövänlig lösning som stödjer långsiktig hållbarhet.

Bland de företag som har solceller idag har två av tre (67 procent) även tillgång till batterilagring. Detta möjliggör inte bara en mer effektiv användning av den producerade elen, utan även möjligheten att lagra energi för senare användning. Faktum är att 73 procent av företagen som har både solceller och batterilagring använder energin direkt, 56 procent lagrar den, och 22 procent säljer överskottet.

För de företag som inte har batterilagring är intresset för att införskaffa det stort; 45 procent överväger att göra det för att optimera sin energihantering. Samtidigt är det 29 procent av företagen som ser ett ökat behov av att producera och lagra egen el för att kunna sälja den vidare.



Analys

Trots den ekonomiska avmattningen i Sverige fortsätter intresset för solceller och batterilagring att vara starkt under 2024. Enligt Energimyndigheten ser vi en fortsatt tillväxt av solcellsinstallationer hos både privatpersoner och företag, även om takten har bromsats något jämfört med tidigare år. Detta fenomen, där fler aktörer väljer att investera i egen energiproduktion och lagring, markerar ett skifte mot större hållbarhet, ekonomiskt oberoende och förbättrad energisäkerhet.

Även om batterilagring är en relativt ny teknik på bred front i Sverige, har solceller installerats i större skala under det senaste decenniet. Solcellsmarknaden har vuxit stadigt och erbjuder flera fördelar. Till exempel bidrar denna mikroproduktion till minskade koldioxidutsläpp, och avlastar det centrala elnätet genom att minska behovet av energiöverföring från externa källor. Detta reducerar även transmissionsförluster, som vanligtvis uppstår vid överföring av el över längre avstånd.

I framtiden förväntas elbilar och deras stora batterier spela en central roll i att stabilisera elnätet genom tekniken Vehicle to Grid (V2G). Genom att lagra överskottsenergi från förnybara källor i elbilsbatterier och ge tillbaka den till elnätet när efterfrågan är högst, kan vi öka bilarnas nyttjandegrad markant. Detta minskar också behovet av separata batterilager i bostäder, vilket ytterligare bidrar till både ekonomisk och miljömässig hållbarhet.

Genom att producera och lagra egen el, oavsett om det är i en villa eller företagsbyggnad, avlastar aktörer inte bara det centrala elnätet, utan även regionala och lokala elnät. Behovet är särskilt stort på regional nivå där belastningen ofta är hög. Detta innebär att investeringar i solceller och energilagring kan bidra till stabilitet och säkerhet för hela elnätet – från nationell nivå ner till stadsdelar och enskilda hushåll.

Att fortsätta investera i solceller, batterilagring och teknik som Vehicle to Grid är viktigt för att öka självförsörjningsgraden och säkerställa en mer stabil och hållbar energiförsörjning. Alla måste bidra – från privatpersoner och företag till beslutsfattare och elbolag. Endast genom samarbete kan vi skapa ett framtida energisystem som är både ekonomiskt och ekologiskt hållbart.

Vad är V2G?

Vehicle-to-Grid (V2G) är en teknik där elbilar inte bara drar ström från elnätet för att ladda sina batterier, utan också kan skicka tillbaka överskottsel till elnätet när de inte används. Detta sker genom en dubbelriktad laddare som möjliggör flödet av elektricitet i båda riktningarna – från elnätet till bilen och från bilen till elnätet.



Undersökningsmetod

Målgrupp

Denna rapport hämtar sin data från två olika grupper av respondenter.

Allmänheten

Den första utgörs av en allmänhet av svenskar från Sveriges alla 21 län, i åldrarna 18-80 år.

Företag

Den andra gruppen utgörs av personer som på ett eller annat sätt ansvarar för ett företags bilflotta, dess förmåner samt övrig mobilitet.

Antal svarande

Onlinepanel (CAWI) via Norstat om 2252 respondenter för målgruppen allmänhet, samt 301 respondenter för målgruppen företag.

Period

Datainsamlingen genomfördes under vecka 18-19 2024.





Ziklo Bank AB (publ), Göteborg
Org.nr 556069-0967
ziklo.com

The
Mobility
Bank **Ziklo**