



Fabege Resvane- undersökning 2025

Fabege

Resvaneundersökning 2025

Uppdrag:
Statistisk analys av tillgänglighet,
färdmedelsval, klimateffekt och hållbara
kommunikationer till Arenastaden

Beställare:
Fabege

Rapportförfattare/projektledare:
Markus Robèrt, Cero Sweden AB

Undersökningsperiod:
Juni 2025



Fabege är en ledande stadsutvecklare och ett av Sveriges största fastighetsbolag. Vi äger, utvecklar och förvaltar kommersiella fastigheter i Stockholm – Sveriges största tillväxtregion. Med långsiktighet och starkt hållbarhetsfokus skapar vi trygga, attraktiva och hållbara stadsdelar där livet mellan husen är lika viktigt som själva fastigheterna. Vi tror på Stockholm och vi tror på kontor. Fabegeaktien är noterad på Nasdaq Stockholm, Large Cap-segmentet.

Innehåll

Sammanfattning	3
Bakgrund till CERO-modellen	4
CERO-processen i Arenastaden	4
Resvanor och färdmedelsval.....	4
Arbetspendling – omfattning, kostnad och CO ₂ utsläpp totalt	6
Benchmarking mellan företagsområdets arbetspendlingsutsläpp och resekostnader	8
Effektbedömning av åtgärder	9
Frekvensdiagram	10
Fritextsvar	15

Sammanfattning

Mellan 2022 och 2025 har resmönstren för medarbetare i Arenastaden förändrats påtagligt. Bilens dominans har minskat samtidigt som kollektivtrafiken stärkts och blivit det ledande färdmedlet sett till reslängd.

Fordonsflottan genomgår samtidigt en snabb elektrifiering. Andelen elbilar har ökat markant, medan bensin- och dieselbilar minskat kraftigt. Tillsammans med förändrade resvanor har detta lett till kraftigt reducerade koldioxidutsläpp per capita. Den genomsnittliga utsläppsnivån för arbetspendling har sjunkit med 45 procent mellan 2022 och 2025 – från 426 kg till 235 kg per anställd och år.

Resultaten understryker kollektivtrafikens centrala roll. Den planerade tun-

nelbaneutbyggnaden till 2028 väntas ytterligare minska bilanvändningen – 13 procent av dagens bilister uppger redan nu att de kommer att ersätta bilresor med tunnelbanan (18 procent är osäkra). För att kollektivtrafiken ska bli ännu mer attraktiv framhålls dock behovet av bättre punktlighet, högre tillförlitlighet och mer flexibla biljettlösningar, särskilt för medarbetare som regelbundet distansarbetar.

Den genomsnittliga reskostnaden uppgår idag till cirka 15 700 kronor per anställd och år, vilket är lågt jämfört med andra genomförda analyser.

De främsta drivkrafterna bakom utvecklingen är:

1. Mer kollektivtrafik, minskad bilanvändning
2. Snabb elektrifiering av bilflottan
3. Medarbetare flyttar närmare Arenastaden
4. Fortsatt hög andel cykel/elcykelresor
5. Förbättrad infrastruktur för hållbar mobilitet
6. Aktörsdriven, datadriven handlingsplan
7. Benchmarking – lärande av best practice
8. Testbädd för forskning och innovation

Sammanfattningsvis visar CERO-uppföljningen 2025 att Arenastadens arbetspendlingsutsläpp minskat i snabbare takt än det målscenario som satts upp i processen – med en reduktionstakt som överträffar Parisavtalets 2030-mål. Framåt finns goda möjligheter att ytterligare stärka den hållbara utvecklingen, bland annat genom att vända den nedåtgående trenden för gång- och cykelresor samt genom riktade satsningar på kollektivtrafikens tillförlitlighet, tillgänglighet och biljettlösningar.

CERO-modellen

Bakgrund till CERO-modellen
CERO (Climate and Economic Research in Organizations) är en forskningsbaserad processlednings-modell som utvecklats vid Kungliga Tekniska högskolan (KTH) med syfte att stödja organisationer i arbetet med att nå klimatmålen för resor och transporter. Till skillnad från traditionella mätmetoder är CERO en strategisk målorienterad processmodell som tydligt visar hur företag, fastighetsägare, kommuner och offentliga aktörer kan samverka för att nå klimatmål i transportsektorn på ett kostnadseffektivt sätt, samtidigt som medarbetarnas behov och organisationens verksamhetsmål tillgodoses.

Arbetet utgår från en statistisk analys och beteendemodellering av medarbetares resvanor och preferenser, kombinerat med analyser av tjänsteresor, kostnadsberäkningar och klimatpåverkan. Genom kontinuerlig forskning på KTH utvecklas datadrivna verktyg och system för klimatuppföljning, tillgänglighetsanalyser, effektbedömning av åtgärder, visualisering av tillgänglighet utifrån geografisk lokalisering av bostadsorter, samt realtidsupp-

följning och tävling kring hållbart resande och fysisk aktivitet.

CERO tillämpas idag av över 160 organisationer och har engagerat mer än 600 000 respondenter. Uppföljningsresultaten visar att över 90 procent av organisationerna reducerat sina utsläpp från tjänsteresor och pendling i en takt som överträffar Parisavtalets krav – ofta med betydande ekonomiska besparingar och ökad trivsel bland medarbetarna som följd.

CERO-processen i Arenastaden
I Arenastaden genomfördes 2019 en omfattande kartläggning av medarbetares resvanor – en CERO-baserad "baseline survey" – där cirka 22 000 anställda hos företag i stadsdelen analyserades (2025 är antalet medarbetare ca 30 000 i Arenastaden). Undersökningen visade att Arenastaden hade den högsta andelen hållbara resvanor av de tio stadsdelar som då analyserats. Detta blev grunden i en samordnad handlingsplan, framtagen i samverkan med fastighetsägare, före-

tag, kommun, kollektivtrafikaktörer (SL, MTR) och andra relevanta aktörer.

Processen i Arenastaden präglas av ett starkt aktörsstyrt samarbete, där Fastighetsägaren Fabege tillsammans med företag som SEB, Telia, ICA, Vattenfall, Carlsberg m fl. gemensamt identifierar strukturella hinder och möjligheter. De planerade åtgärderna omfattar utbyggd cykel- och kollektivtrafikinfrastruktur, laddning för elfordon, delningstjänster för micromobilitet samt ökat samarbete kring mobilitet och flexibilitet.

Arenastaden har blivit en nationellt och internationellt uppmärksammat referens för hur CERO-modellen kan implementeras på stadsnivå – från mätning och analys till konkret implementering av klimat- och mobilitetsstrategier.

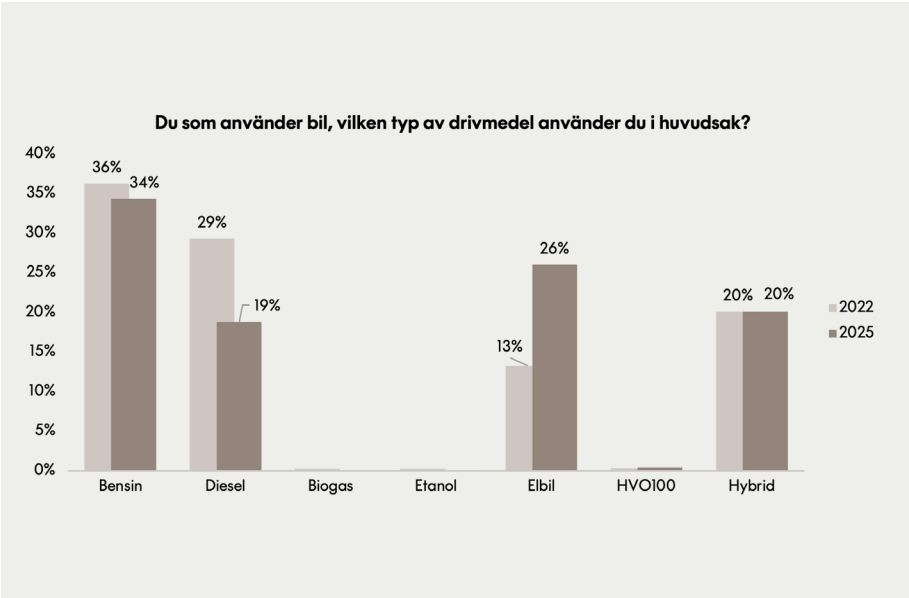
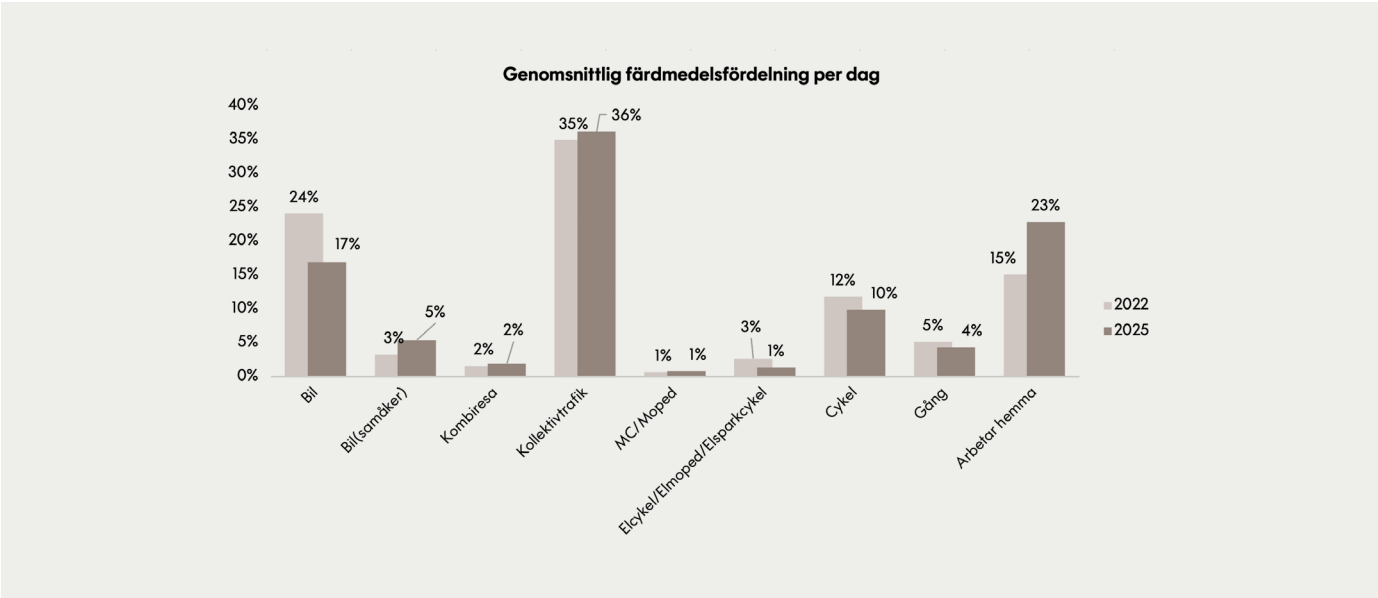
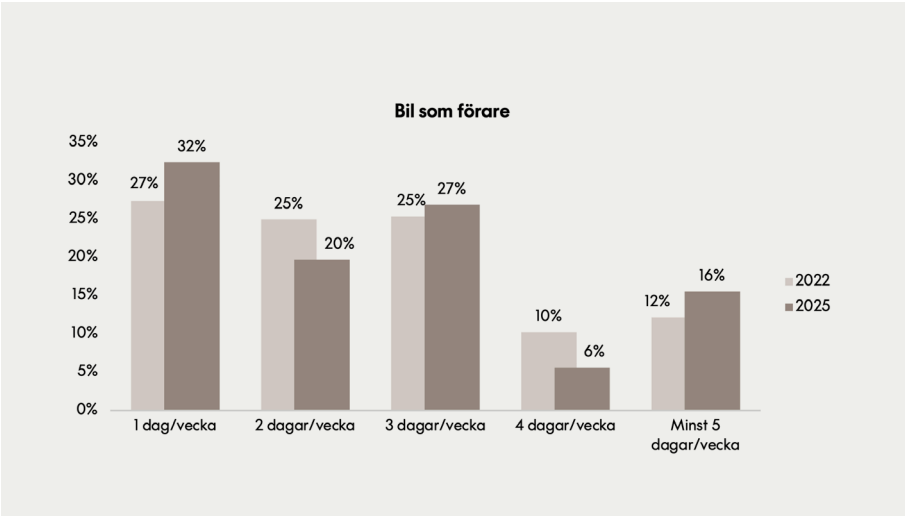
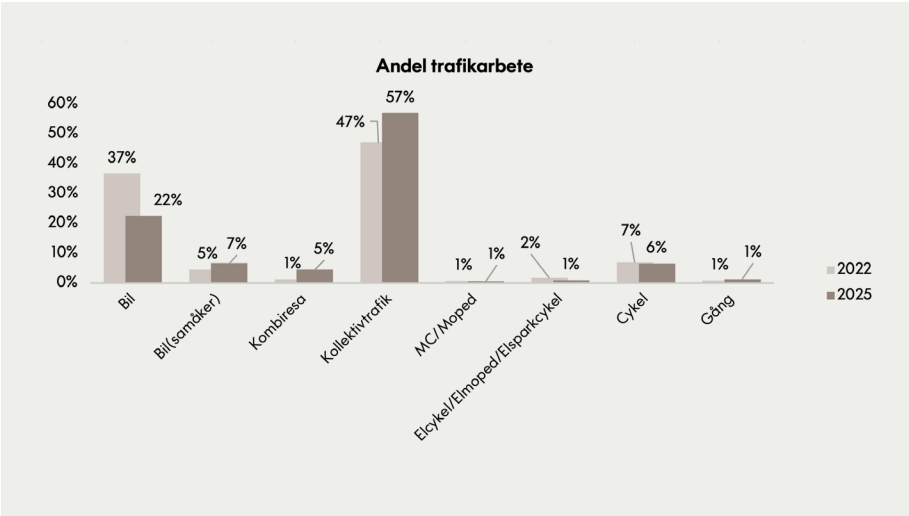
Resvanor och färdmedelsval
Mellan 2022 och 2025 minskar bilens dominans markant, både i andel resor och trafikarbete. Kollektivtrafiken stärks ytterligare och blir det viktigaste färdmedlet sett till resta antal kilometer. Samtidigt ökar arbete hemi-

från, vilket minskar det totala resebehovet. Det är emellertid tydligt att det genomsnittliga avståndet till arbetet minskat från 26 km till 21 km. Detta är en effekt som också syns i många andra CERO-analyser där arbetsplatsernas lokalisering varit konstant mellan uppföljningstillfällena. En slutsats är att medarbetare i viss mån anpassar sin boendelokalisering mot kortare arbetspendlingsavstånd till arbetet.

Däremot syns en nedgång för cykel och gång, vilket kan bromsa omställningen mot ett mer fysiskt aktivt och klimatsmart resande. För att nå långsiktiga hållbarhetsmål kan det därför bli viktigt att skapa incitament och infrastruktur för att öka andelen gång- och cykelresor, samt att ta tillvara det stora antal synpunkter som framkom i analysens fritextsvar över hur säkerhet och prioriterade cykelförbindelser i Solna kan förbättras. Fortfarande föreligger en hel del barriäreffekter där cykelvägar trängs mellan motorleder och spår, samt att cyklisterna ofta leds om till obekväma tillfälliga lösningar vid vägbyggen och ombyggnationer i stadsdelen.

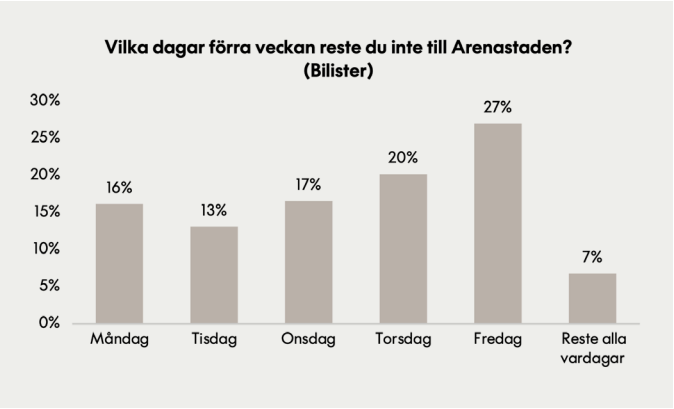
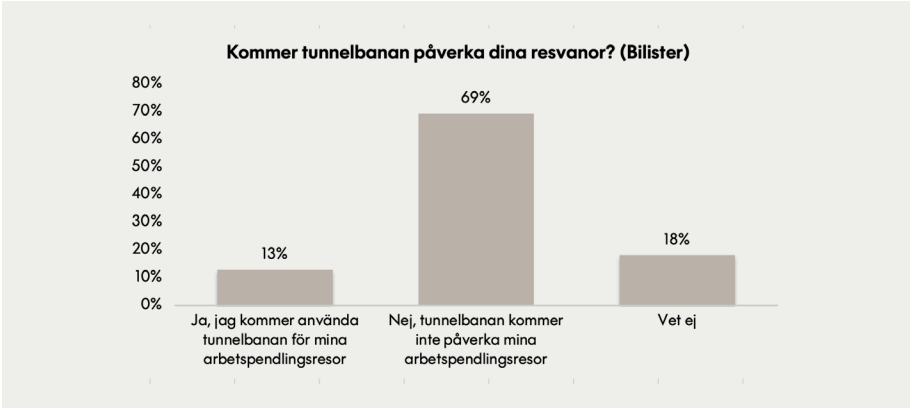
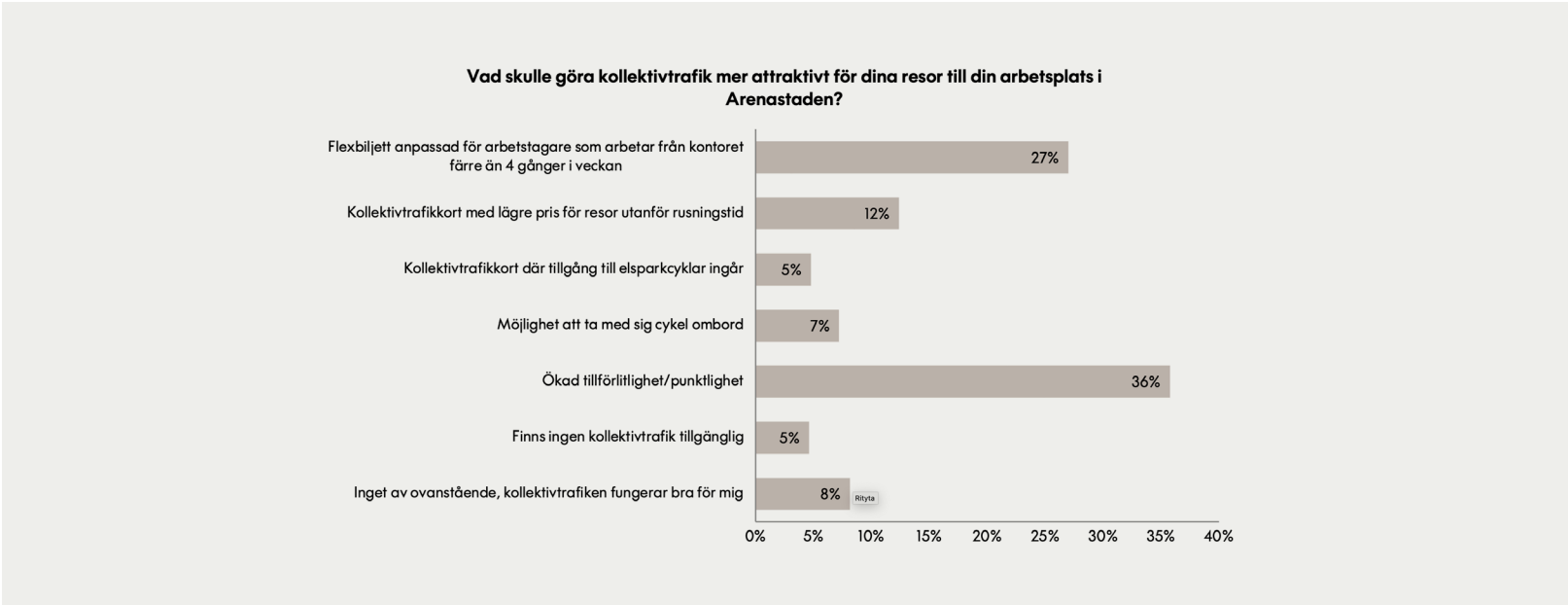
2025	Bil	Bil (samåker)	Kombi resa	Kollektiv- trafik	MC/ Moped	Båt/ Färja	Elcykel/ Elmoped/ Elsparkcykel	Cykel	Gång	Arbetar hemma
Anställda/färdmedel	7 839	2 502	897	16 773	385	98	636	4 605	2030	10 600
Genomsnittligfärdmedels- fördelning per dag	17%	5%	2%	36%	1%	<1%	1%	10%	4 %	23 %
Km/färdmedel	836 443	248 326	168 088	2 119 094	22 891	6656	32 968	241 721	49 503	
Andel trafikarbete	22%	7%	5%	57%	1%	<1%	1%	6%	1%	

Trenden i Arenastaden visar en tydlig elektrifiering av fordonsflottan, där elbilar snabbt vinner mark medan bensin- och framförallt dieselbilar minskar kraftigt. Körmonstren blir mer uppdelade: vissa medarbetare använder bilen mer sällan i takt med ökat distansarbete, medan andra förblir dagliga bilpendlare. Detta pekar på ett transportlandskap i förändring där elektrifiering och nya arbetsmönster samverkar.



Resultaten pekar på att riktade åtgärder – särskilt förbättrad punktlighet och flexibla biljettlösningar – kan öka kollektivtrafikens attraktivitet. Vidare uttrycker 13 % av bilisterna att tunnelbanans införande 2028 kommer innebära att bilen ersätts med kollektivtrafik (18 % osäkra vilket vittnar om att andelen bilister kommer minska ytterligare).

Resultaten indikerar även en tendens mot kortare pendlingsavstånd, vilket i hög grad kan förklaras av att vissa medarbetare har förändrat sin bostadsort och bosatt sig närmare Arenastaden. Då arbetsplatsens adress varit konstant över tid framträder samma mönster även i många andra genomförda CERO-uppföljningar. Genomsnittlig resväg till arbetet har sjunkit från 26 km 2022 till 21 km 2025.



Arbetspendling – omfattning, kostnad och CO2 utsläpp totalt

Arbetspendling omfattning, kostnader och CO₂ utsläpp per olika restyper och färdmedel 2025

	Bilförare	Samåkning	Kombi resa	Kollektiv- trafik	MC/ Moped	Båt/ Färja	Elcykel/ Elmoped	Cykel o gång	Arbetspend- ling, totalt
Mkm/år	39,31	11,65	7,89	99,49	1,04	0,31	1,51	13,40	174,59
Procent av totala antalet färd mkm	23 %	7 %	5 %	57 %	1 %	0 %	1 %	8 %	100 %
Mkr/år	137,59	–	27,61	195,57	1,04	1,14	–	–	362,95
Procent av totala kostnaden	38 %	–	8 %	54 %	0 %	0 %	–	–	100 %
Ton CO ₂ /år	3 608,86	420,90	320,80	928,20	71,65	88,78	0,75	–	5 439,94
Procent av totala utsläppen	66 %	8 %	6 %	17 %	1 %	2 %	0 %	–	100 %

Kostnaderna för resor med bil har antagits 3,5 kr/km.
Kostnaderna för resor med kollektivtrafik har antagits resor med SL 11 660 kr/år och anställd.
Kostnaderna för resor med MC/Moped har antagits 1 kr/km

Arbetspendling – kostnader och utsläpp för olika restyper/färdmedel per capita

	Bilförare	Samåkning	Kombi resa	Kollektiv- trafik	MC/ Moped	Båt/ Färja	Elcykel/ Elmoped	Cykel o gång	Arbetspend- ling, totalt
Kr/capita	5 956	–	1 195	8 466	45	49	–	–	15 712
KgCO ₂ /capita	156	18	14	40	3	4	0	–	235

Kostnad och CO₂/capita i tabellerna avser genomsnitt per arbetspendlande medarbetare i Arenastaden, det vill säga de cirka 23 100 av totalt 30 000 medarbetare som dagligen reser till arbetsplatsen.

Resultaten från undersökningen visar på en tydlig omställning mot lägre koldioxidutsläpp fram till 2025. Den största effekten kommer från minskat bilberoende och ökad elektrifiering, snarare än från en massiv övergång till kollektivtrafik.

Kollektivtrafiken ökar sin andel av trafikarbete, men dess attraktionskraft bland bilister begränsas av upplevd brist på flexibilitet och punktlighet. För att ytterligare minska utsläppen behövs främst tre parallella strategier:

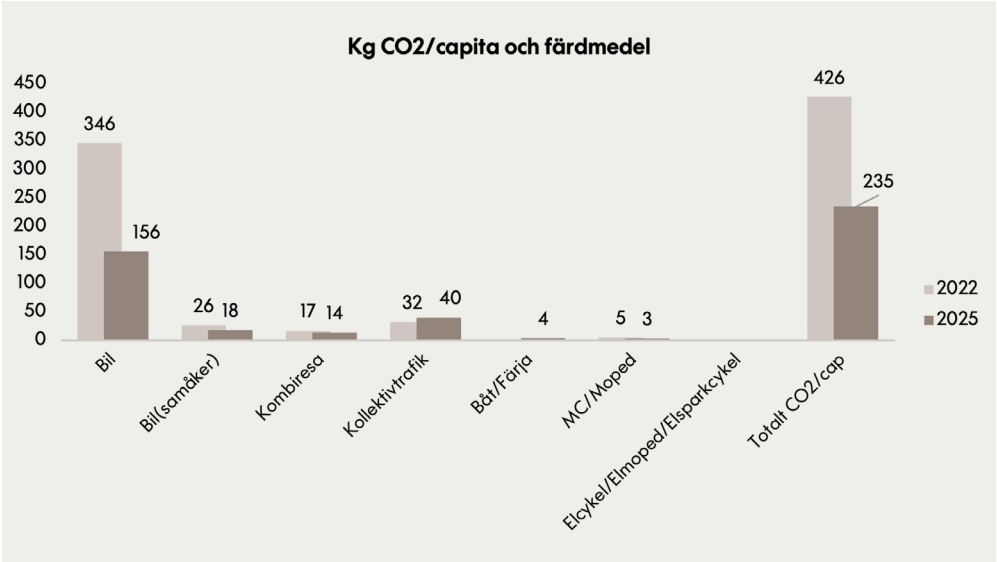
1. Fortsatt elektrifiering av fordonsflottan (där utvecklingen redan är stark).

2. Förbättringar i kollektivtrafikens tillgänglighet och tillförlitlighet för att locka de bilister som idag är svåra att påverka.

3. Kommunikationsinsatser till företagen och medarbetarna om hur förutsättningarna för hållbart resande till stadsdelen ser ut. Här kan CERO-analysen nyttjas för att
- a) beskriva smörgåsbordets innehåll och effektsamband (redovisar hur medarbetare kan bidra mot klimatmålet).

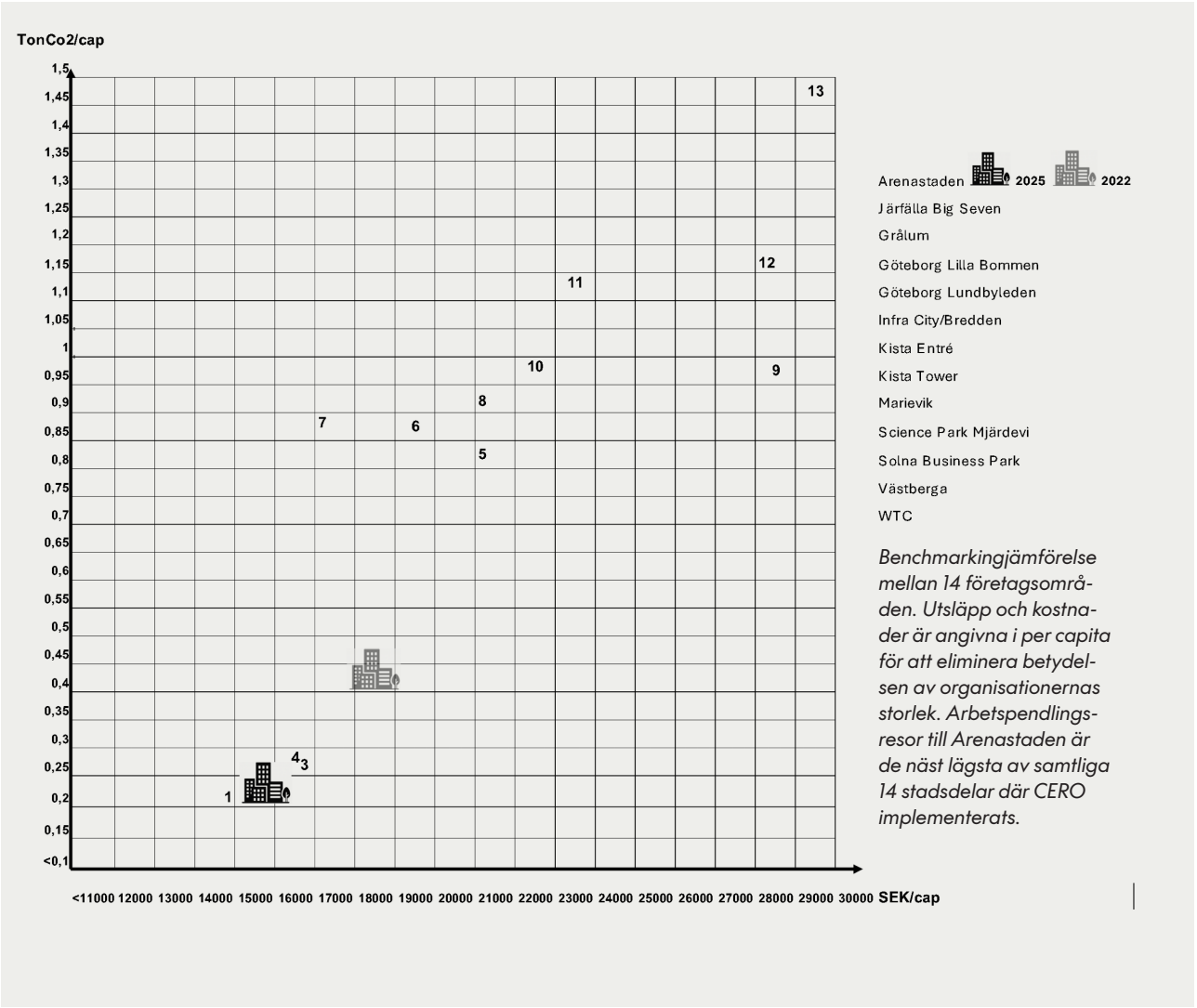
b) kommunicera visualiseringsvyer av res-tidskvoter från medarbetarnas bostads-orter (SIM CERO).

c) skapa realtidsfeedback över färd-medelsval, klimatmål och fysisk aktivitet med hjälp av specifikt utvecklad reseräk-nare i företagens fastigheter (CERO Live).



Benchmarking mellan företagsområdens arbetspendlingsutsläpp och resekostnader

För att jämföra utsläpps- och kostnadsnivåer mellan olika företagsområden normeras storheterna till per capita för att antalet medarbetare vid respektive område inte skall påverka utfallet. Figuren visar en jämförande analys av utsläpp och kostnader från medarbetarnas arbetspendling i kr per capita och ton CO₂ per capita. Fler företagsområden har tillkommit sedan 2022 när Arenastaden gjorde sin senaste uppföljning. Inför mätningen 2025 låg de på plats 4 och hamnar med nya mätningen på plats 2 med 235 kg CO₂ per capita.



Effektbedömning av åtgärder

För att göra utsläppsmålet mer greppbart och för att identifiera de åtgärder som har störst effekt är det relevant att transformera utsläppsmålet i konkreta förändringar av resandet inom Arenastaden. För att beräkna relationen mellan antal pendlingsbilister eller antal resor som behöver bytas, för att klimatmålet skall uppnås, används en transformationsmodell (Robèrt, 2007)⁹. Vi har i nedanstående smörgåsbord valt att redovisa "bruttolistor" på alternativa klimateffektiviseringar som innebär 1 % CO₂-reduktion.

Observera att varje enskilt alternativ inte nödvändigtvis är realistiskt genomförbart på kort sikt men avsikten är att ställa alla alternativ i relation till varandra, för att i ett nästa steg selektera fram den mest optimala kombinationen av reduktionsalternativ i det målscenario som utvecklas i workshop-processen.

Arbetspendling

Beräkning av utsläppseffekterna av förändrad arbetspendling men de privatekonomiska besparingarna för medarbetarna har lämnats utanför denna analys.

Ersätt bil med kollektiva färdmedel (busskort, mm). Väljer i genomsnitt 132 bilister (ca 2 % av bilisterna) att resa med kollektiva färdmedel till arbetet blir effekten 1 % mindre CO₂-utsläpp.

Riktade åtgärder mot anställda med lång resväg. Skulle de 78 bilister med längst resväg, byta bilen mot icke utsläppsgenererande alternativ skulle 1 % reduktion av CO₂-utsläpp uppnås. Alternativt kan man se över speciella distansarbetsavtal för denna grupp.

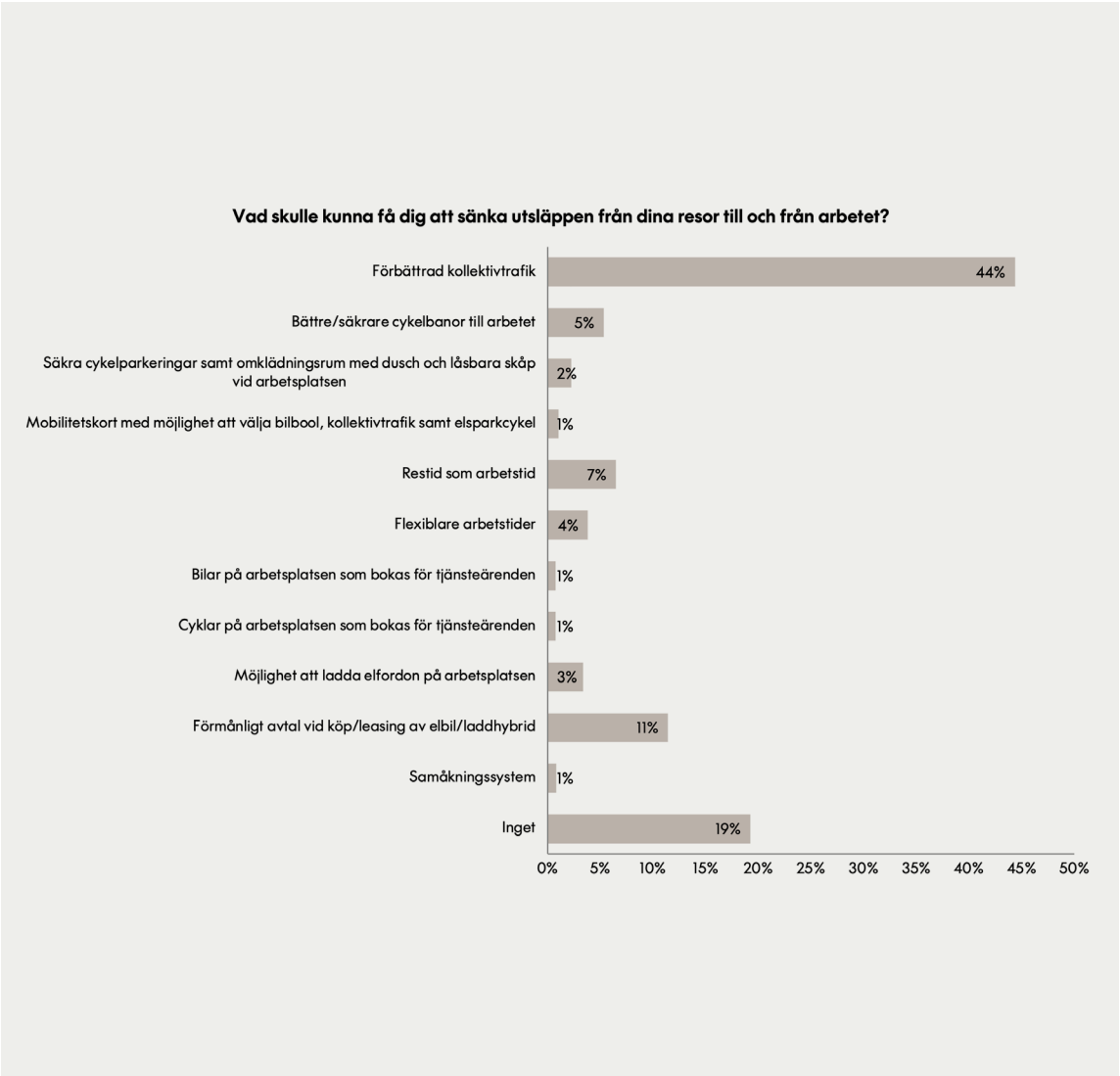
Uppmuntra anställda till att välja elfordon. Om i genomsnitt 136 bilister (ca 2 % av bilisterna) byter ut sina fordon till elbilar erhålls 1 % reducerade CO₂-utsläpp.

Uppmuntra flexibla arbetsformer. CO₂-utsläppen minskar med 1 % från Arenastadens resor genom att 118 bilister (ca 1,5 % av bilisterna) arbetar flexibelt per dag.

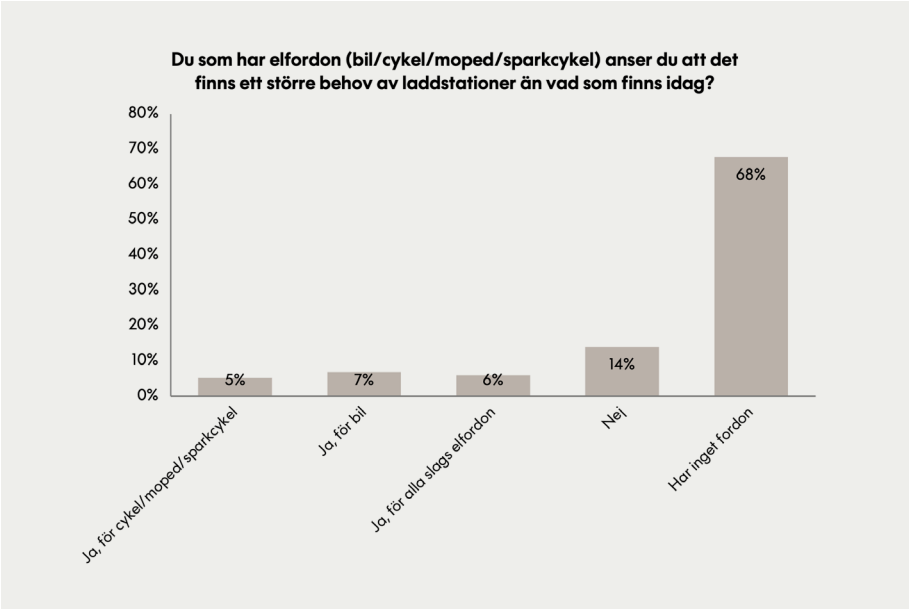
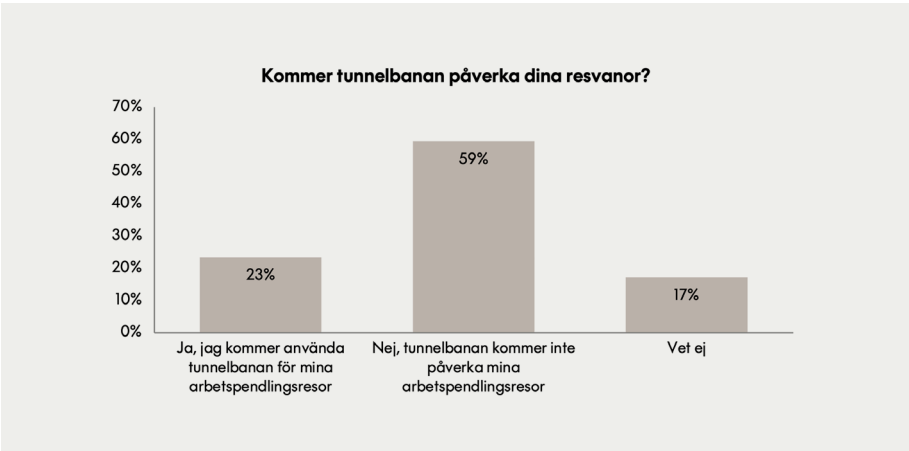
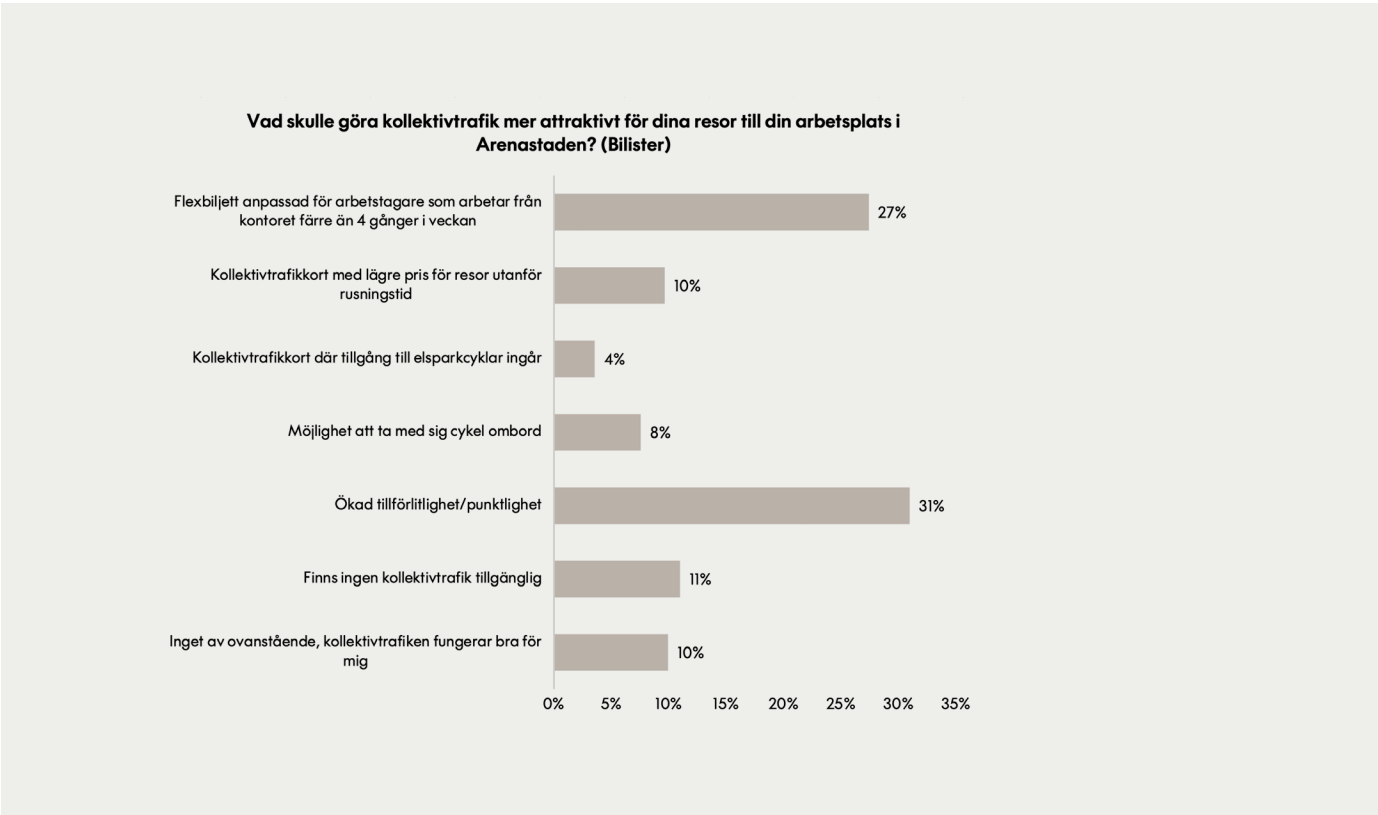
Uppmuntra anställda att samåka. Om i genomsnitt 197 bilister (ca 3 % av bilisterna) övergår till att samåka till arbetet erhålls 1 % reducerade CO₂-utsläpp.

Uppmuntra till att cykla eller gå till arbetet. Om i genomsnitt de 632 bilister med max 6 km resväg till arbetet (ca 8 % av bilisterna) övergår till att cykla eller gå till arbetet per dag minskas CO₂-utsläppen från resor med 1 %.

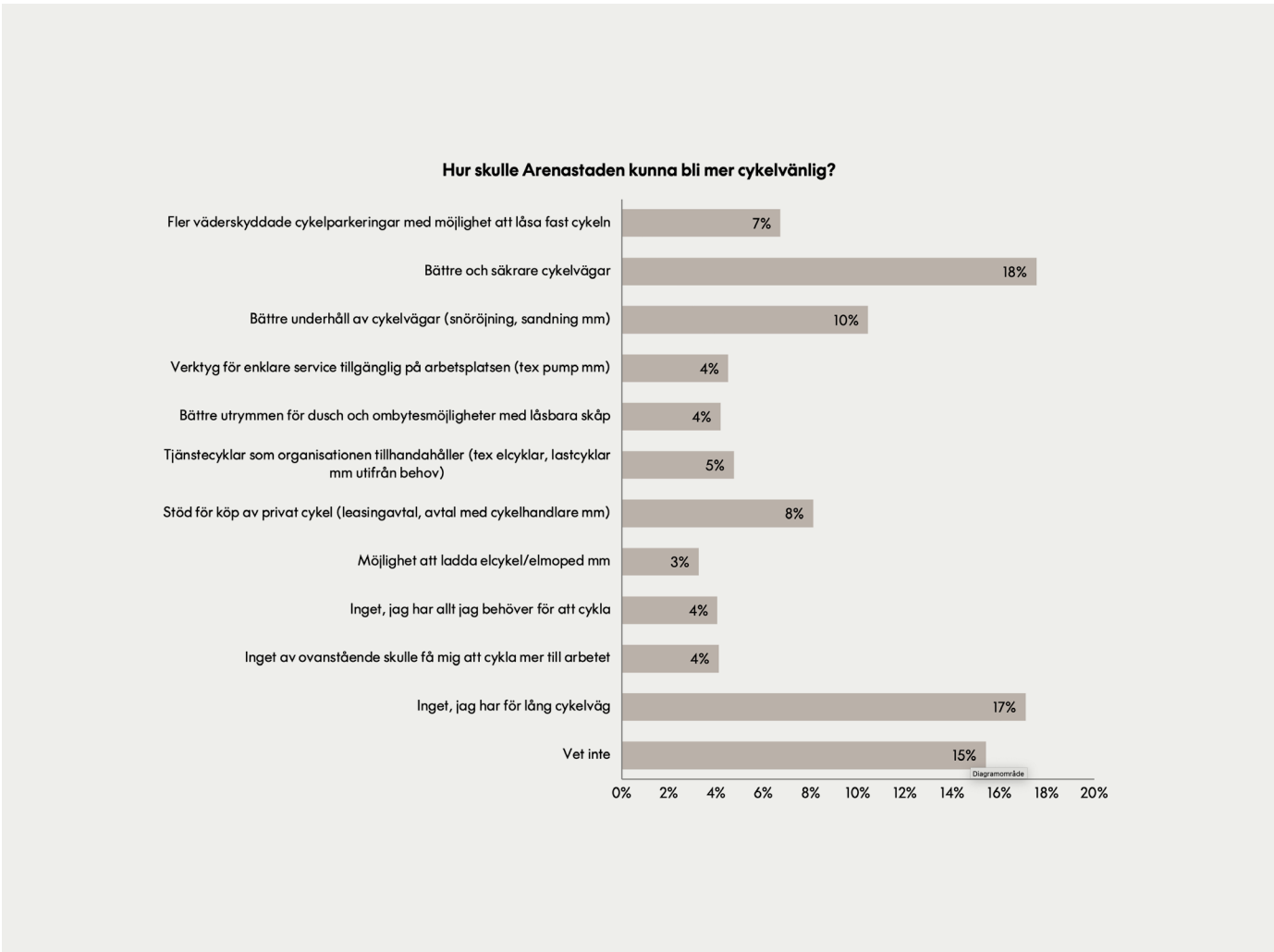
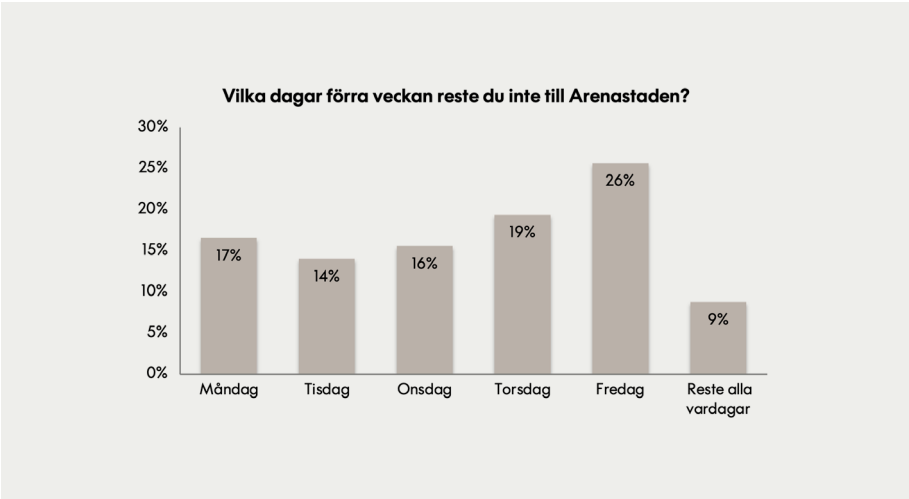
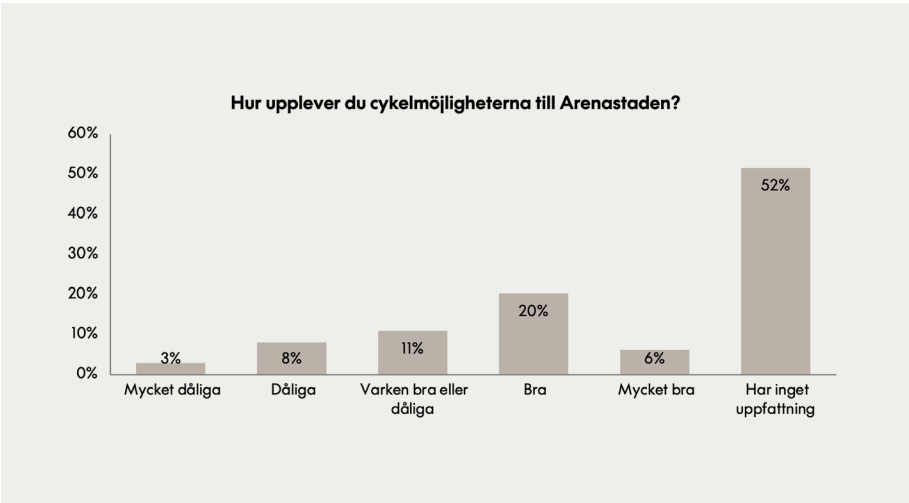
Frekvensdiagram



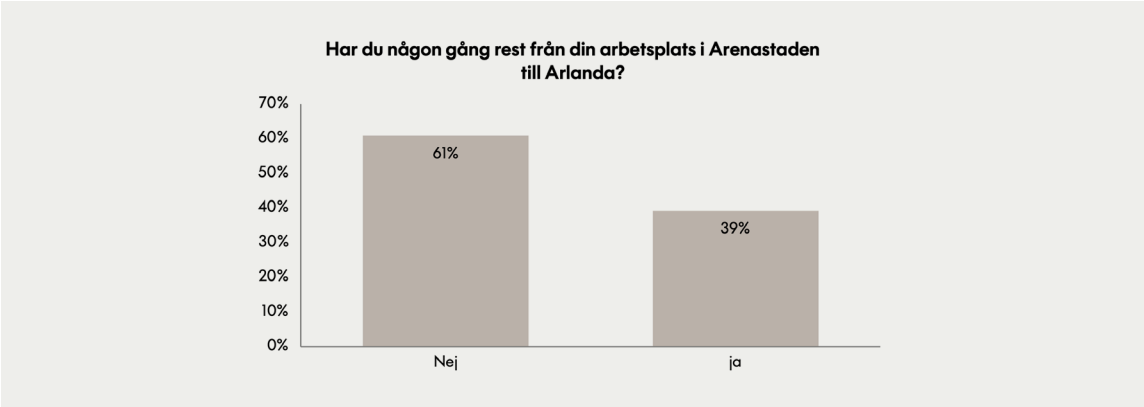
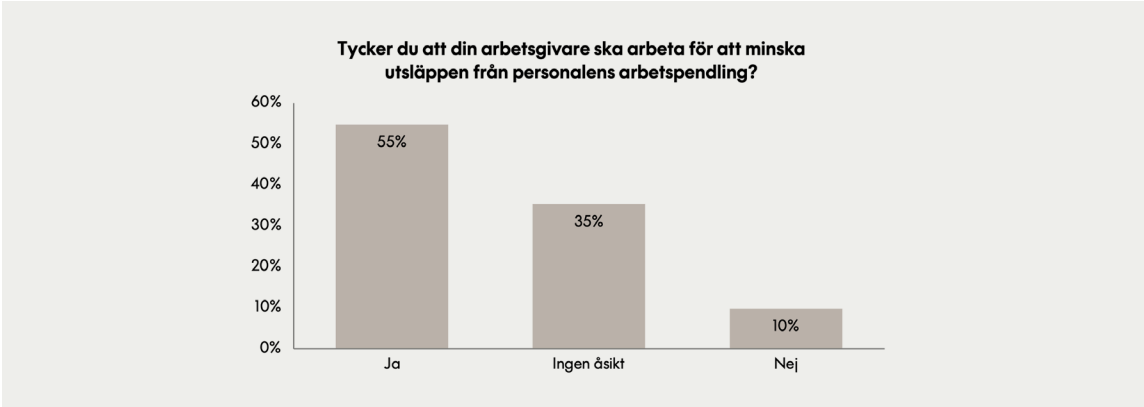
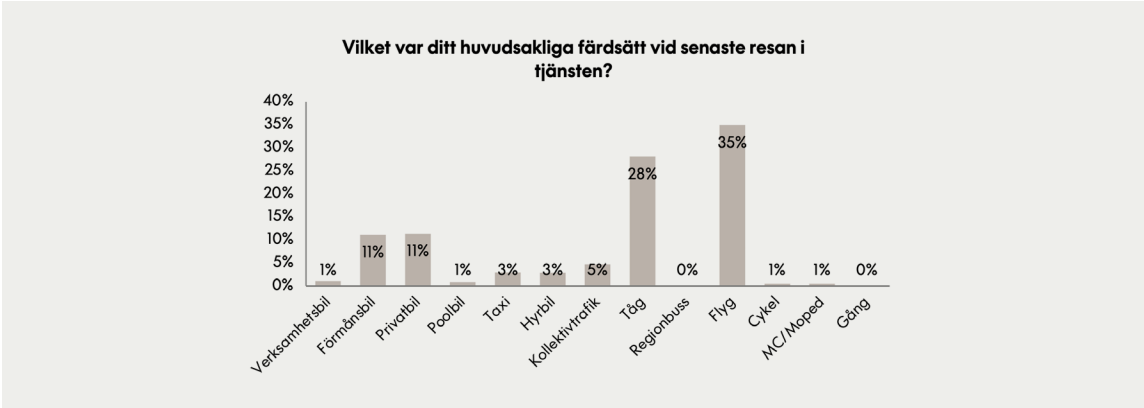
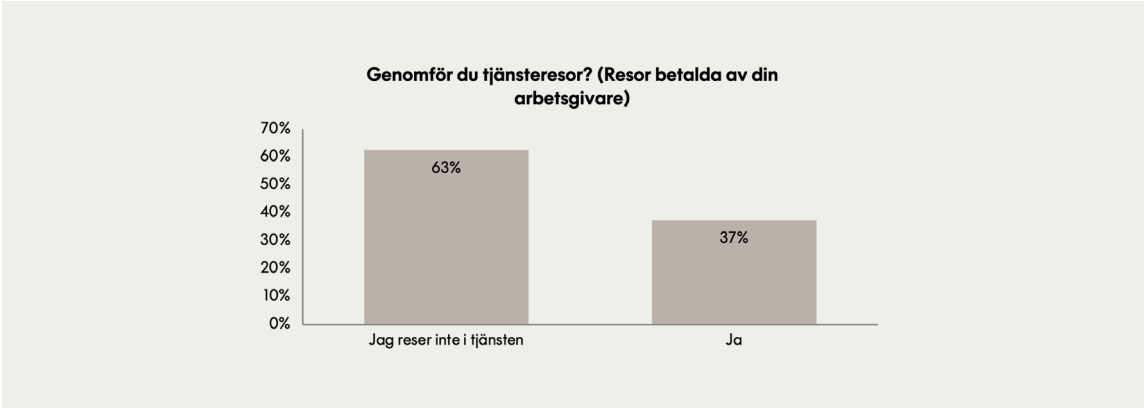
Frekvensdiagram



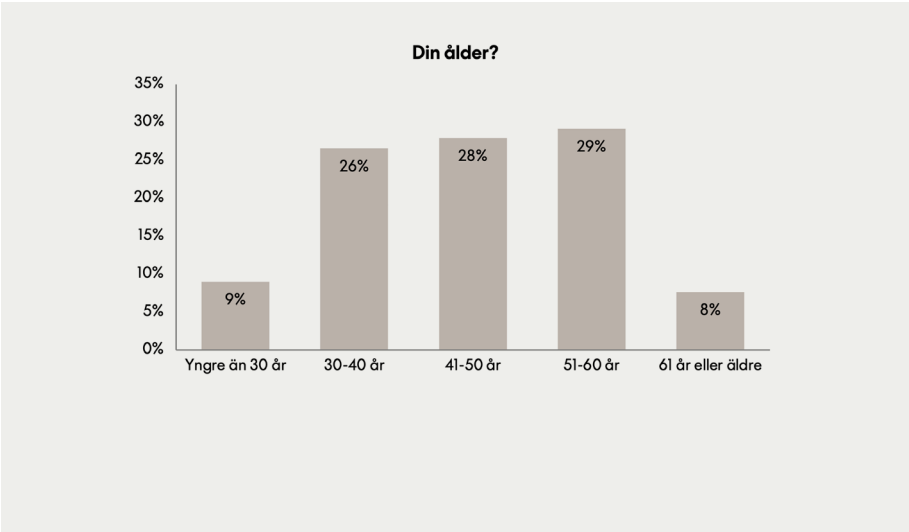
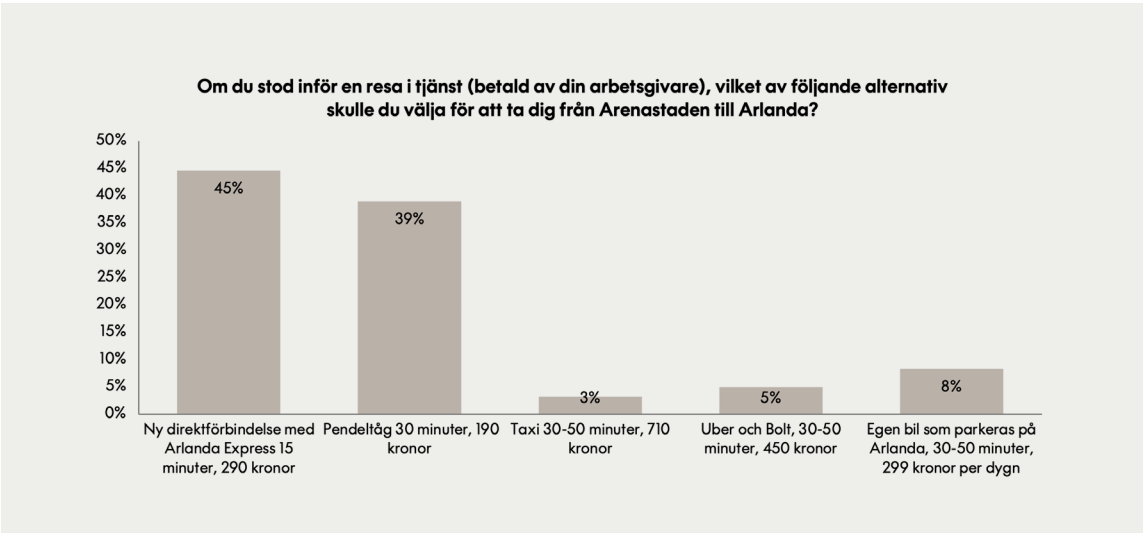
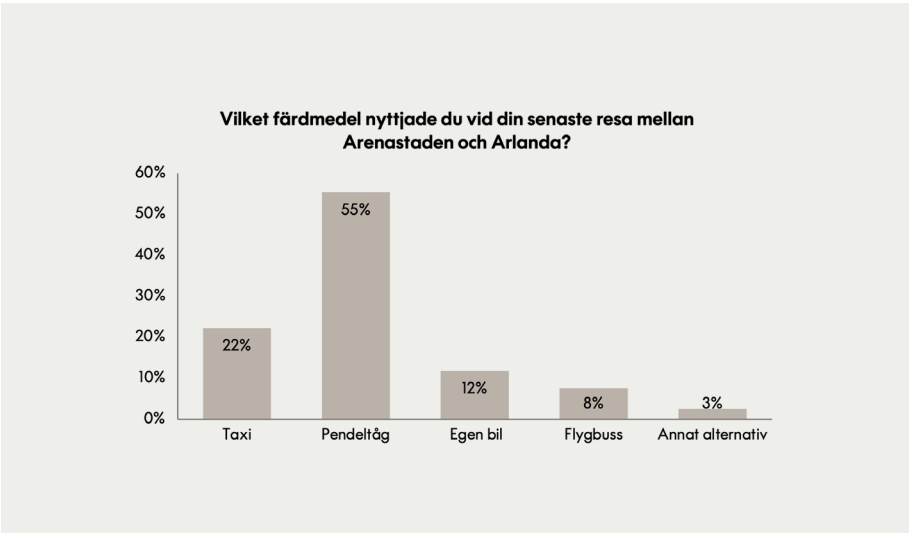
Frekvensdiagram



Frekvensdiagram



Frekvensdiagram



Fritextsvar

Cykel

Upplevelsen är att sista biten in i Arenastaden är osäker och bristfälligt planerad för cykel. Flera beskriver att cykelbanor "tar slut" vid Solna station och att man tvingas ut i biltrafik på smala, ojämna körfält med håligheter, särskilt längs Kolonnvägen, Frösundaleden och vid infarten mot Stjärntorget. Byggarbetsplatser i Hagaparken, vid kyrkogården och runt E18/E20 skapar ständiga avstängningar och omvägar utan tydlig skyltning; flaskhalsar nämns vid Albano–Brunnsviken, Solnavägen/Signalbron och sträckan Slussen–Tegelbacken. Vintertid är snöröjning och underhåll otillräckligt, vilket hindrar året-runt-cykling. Många efterfrågar en sammanhängande, separerad cykelbana hela vägen in till kontoret och omklädningsrummen, bättre korsningsutformning, ramper vid arenans nivåskillnader samt trygg, låsbar parkering anpassad för tyngre elcyklar (med laddning) för att motverka stöld. På arbetsplatsen efterlyses mer yta för ombyte, bättre skåp, tvättmöjlighet, handdukar och service i området (t.ex. cykelreparatör och pumpar).

Pendeltåg och kollektivtrafik

Pendeltågen beskrivs som den största svagheten: återkommande förseningar, inställda avgångar, korta tåg, bristfällig information och ofta trasiga rulltrappor gör resan opålitlig och stressande, särskilt i rusningstrafik och på hemresor. Trängseln är stor och turtätheten

upplevs otillräcklig i kritiska tidsfönster (t.ex. 07:20–08:15), vilket får många att välja bil eller arbete hemifrån. Resenärer från Nacka/Värmdö, Tyresö, Hässelby, Vallentuna, Barkarbystaden och Uppsala lyfter särskilt svaga tvärförbindelser och långa restider; önskemål återkommer om fler direkta relationer (t.ex. Västerhaninge–Märsta), tätare avgångar mot Uppsala och att Mälartåg/SJ skulle stanna i Solna för att avlasta pendeln. Vid störningar saknas fungerande alternativ, ersättningsbussar upplevs sällsynta och informationen i appen otillräcklig. Tunnelbanans framtida dragning ses som positiv men ligger för långt fram i tiden för att lösa dagens problem.

Buss

Bussystemet upplevs som opålitligt med sena eller inställda turer, särskilt på linjerna 176 och 177 och vid evenemang i arenan då framkomligheten på Signalbron blir mycket begränsad. Många efterfrågar nya eller direkta linjer som minskar omvägar och byten—exempelvis mellan Ropsten och Arenastaden, mellan Täby/Arninge och Arenastaden, samt mellan Hornsbergs strand och Evenemangsgatan. Pendlare från nordost (Åkersberga/Täby) och söderort (Tyresö/Ålta) beskriver idag tidskrävande resor med flera byten; fler avgångar i rusningstid och bättre tvärkommunikation skulle kunna få fler att välja bussen.

Bil & parkering

Många upplever att bilen blir det enda tillförlitliga alternativet när kollektivtrafiken sviktar, men parkeringssituationen är kostsam och inte anpassad efter olika behov. Parkeringsavgifter på omkring 100 kr/dag eller 2 000–2 500 kr/månad anses höga; önskemål finns om billigare alternativ för dem som måste köra bil (t.ex. pendlarparkering en bit från kontoret med god gångväg) samt fler och billigare MC/mopedplatser – gärna med möjlighet att låsa fast fordonet. Elbilsaddning i garage upplevs både dyr och ofta ur funktion; flera vill se lägre pris eller rabatter kopplade till parkeringen. Samtidigt uppskattas att det i grunden finns god tillgång till platser – om pris och laddkvalitet förbättras.

Biljetter & kostnader

Biljettpriserna för SL är en tydlig barriär, särskilt för hybridpendlare som inte reser varje dag. Många vill ha flexibla produkter—riktiga klippkort med lång giltighet, rabatt på tur/retur, och månadskort för 2–3 dagar/vecka—samt möjlighet att dela digitalt månadskort mellan personer när det inte används. Enkelbiljetter upplevs som för dyra och gör att cykel eller bil ibland blir billigare. Arbetsgivarsubvention (t.ex. att täcka halva månadskortet) lyfts som en åtgärd som direkt skulle öka kollektivresandet.

Arbetsplatsplacering / flexibilitet

Flexibilitet i arbetsplats och arbetssätt beskrivs som den mest effektiva åtgärden för både välmående och minskade utsläpp. Många vill arbeta fler dagar hemifrån eller på närmare kontorshubbar, särskilt de som bor söder om stan där resor till Solna blir långa och osäkra. Delar av gruppen uttrycker att dagens pendelproblem påverkar livspussel, hämtningar och arbetsglädje, och i vissa fall beslutet att byta arbetsgivare eller gå i pension tidigare. För vissa är trängsel i kollektivtrafiken en särskild belastning (t.ex. vid PTSD), vilket gör distansarbete extra viktigt.

Övrigt

Respondenterna uppskattar att synpunkter efterfrågas och återkommer till att stabilare kollektivtrafik—helst med fler regiontåg/långdistanståg som stannar i Solna—skulle sänka stressen märkbart. Trafikstörningar på infartsleder (t.ex. Enköpingsvägen) och omfattande vägarbeten påverkar vardagen. På cykelsidan efterfrågas dessutom tryggare förvaring för elcyklar och bättre vinterunderhåll. Praktiska arbetsplatsstöd som tvättmöjlighet och handdukar skulle underlätta aktiv pendling. Sammanfattningsvis efterlyses ett helhetsgrepp: pålitligare pendeltrafik och bättre tvärförbindelser, konsekventa och separerade cykelstråk hela vägen fram, samt prismodeller och arbetsplatslösningar som matchar ett hybridarbetsliv.



Markus Robért
Docent vid avdelningen
Strategiska hållbarhetsstudier, KTH
mrobert@kth.se



Mia Häggström
Hållbarhetschef, Fabege
mia.haggstrom@fabege.se