

<http://www.diva-portal.org>

Postprint

This is the accepted version of a chapter published in *10 år med regionala kollektivtrafikmyndigheter: Perspektiv på styrning, geografi och planering i ljuset av omskalning*.

Citation for the original published chapter:

Andersson, I. (2026)

Fler A-traktorer på grund av färre bussar?: Om relationen mellan en växande mobilitetsform och planering för kollektivtrafik

In: Ida Andersson (ed.), *10 år med regionala kollektivtrafikmyndigheter: Perspektiv på styrning, geografi och planering i ljuset av omskalning* (pp. 161-178). Örebro:

Örebro universitet

Kulturgeografiska perspektiv

N.B. When citing this work, cite the original published chapter.

Permanent link to this version:

<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:oru:diva-128250>

## **Kapitel 8. Fler A-traktorer på grund av färre bussar? Om relationen mellan en växande mobilitetsform och planering för kollektivtrafik**

Ida Andersson

### **Sammanfattning**

Det här kapitlet fokuserar på den snabba ökningen av A-traktorer i Sverige och problematiserar föreställningen om att denna utveckling är en konsekvens av försämrade kollektivtrafik. Genom en kombination av litteraturöversikt, statistisk analys och intervjuer med kommunala planerare undersöks hur A-traktorer relaterar till kollektivtrafikens planering, landsbygdens mobilitetsvillkor och ungas vardagliga förflyttningar. Kapitlet visar att A-traktorer i huvudsak är ett landsbygdsfenomen, både som mobilitetslösning och som kulturellt uttryck. Den statistiska analysen visar att ökningen av A-traktorer är starkt kopplad till kommuntyp och geografiska förutsättningar snarare än till förändringar i kollektivtrafikens utbud. Sambandet mellan minskad kollektivtrafik och ökat antal A-traktorer är genomgående svagt, vilket utmanar förenklade förklaringar som ofta förekommer i den offentliga debatten.

Intervjuer ger en splittrad bild av sambandet mellan kollektivtrafik och A-traktorer. Medan vissa ser en indirekt koppling i specifika lokala sammanhang, betonar många att ökningen snarare drivs av faktorer som ungdomskultur, bilnormer, socioekonomiska förutsättningar och förändrade regelverk. A-traktorn framstår därmed inte enbart som ett substitut till kollektivtrafik, utan som ett socialt och identitetsskapande mobilitetsmedel som erbjuder frihet, flexibilitet och tillhörighet – dimensioner som kollektivtrafiken svårt kan konkurrera med. Kapitlets övergripande slutsats är att A-traktorernas ökade utbredning bör förstås som ett uttryck för bredare strukturella skillnader mellan stad och land och för ungas mobilitetsvillkor i glesa geografier. För planering och policy innebär detta att A-traktorer behöver ses som en integrerad del av det rurala mobilitetssystemet, snarare än som ett marginellt fenomen eller en direkt följd av kollektivtrafikens utveckling.

## Introduktion

Under det senaste decenniet har Sverige sett en markant ökning av antalet A-traktorer – ett fordonsslag som i vardagligt tal ofta benämns *EPA-traktor* (Andersson, 2024a). Mellan 2013 och 2023 tillkom drygt 41 500 registrerade A-traktorer, och vid årsskiftet 2023–2024 uppgick den totala flottan till omkring 56 000 fordon i landet (Transportstyrelsen, 2024). I relation till den svenska befolkningen motsvarar detta en ökning med 3,8 A-traktorer per 1 000 invånare under samma period, vilket gör utvecklingen betydande i både numerärt och mobilitetspolitiskt hänseende. A-traktorn är ett ombyggt, fyrhjuligt fordon, vanligen baserat på en personbil men även ibland på traktorer, lätta lastbilar eller andra fordonstyper och är konstruerad för att framföras i högst 30 km/h. Den får köras från 15 års ålder med AM-körkort (Transportstyrelsen, 2025). Fordonstypen har länge haft en stark landsbygdsprägel och har kommit att bära på en kulturell laddning, inte minst genom framväxten av en egen musikgenre, så kallad *EPA-dunk*. A-traktorn är därmed inte enbart ett transportmedel utan också ett uttryck för identitet, ungdomskultur och social tillhörighet (Andersson, 2024a; Alemir, Giritli Nygren & Nyhlén, 2023).

Den snabba tillväxten av A-traktorer har aktualiserat en rad politiska och samhälleliga diskussioner, inte minst inom EU (Sveriges riksdag 2025/2026:3021). I samband med Europaparlamentets omröstning våren 2025, där en höjning av åldersgränsen för fordonstypen diskuterades framkom återigen att A-traktorer är unika för Sverige; inget annat EU-land tillåter motsvarande fordon avsedda för vägtrafik för barn under 18 år. Trots förslag om harmonisering av regelverken behölls den svenska 15-årsgränsen. I den offentliga debatten efter omröstningen betonades särskilt A-traktorns betydelse för ungdomars mobilitet, framför allt i glesa områden där avstånden är långa och där kollektivtrafiken inte har tillräcklig täckning. Som EU-parlamentarikern Johan Danielsson (S) uttryckte det: ”Det säkrar ungdomars möjlighet att röra sig, även där avstånden är långa, vintrarna kalla och kollektivtrafiken inte alltid räcker till” (SVT, 25 mars 2025).

Parallellt pågår en intensiv diskussion om trafiksäkerhet. Frågor rör bland annat fortkörning och manipulation av fordon, bältesanvändning samt begränsningar i antal passagerare (Selander, Wallhagen & Friis, 2023; Trafikverket, 2020). I debatten har A-traktorer ofta jämförts med mopedbilar, vilka får framföras i upp till 45 km/h och ibland beskrivs som mindre trafiksäkra alternativ (Andersson, 2024b; Sveriges riksdag 2021/2022:1477). Trots de risker och regelutmaningar som uppmärksammas betonas A-traktorns funktion i mobilitetssystemet. Särskilt i glesa geografier kan A-traktorer fungera som viktiga mobilitetsmedel för unga, där andra alternativ är begränsade (Alemir et al., 2023; M Sverige, 2025). Samtidigt beskrivs A-traktorkulturen som både en fråga om vardaglig mobilitet och förflyttning, och en fråga om kultur kopplad till identitet, estetik och självständighet. Även andra faktorer kan spela in. I en studie av Alemir et al., (2023) framkom att många ungdomar som kör A-traktor har föräldrar som själva har ett starkt motorintresse.

I forskningsprojektet som ligger till grund för detta kapitel har inte frågor om A-traktors relation till den regionala kollektivtrafiken varit ett fokus. Dock har A-traktorer och ungdomars mobilitet varit återkommande teman i diskussion och vid intervjuer med företrädare för både regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner. A-traktorer diskuteras flitigt på sociala medier och i nyhetsmedia, inte sällan med tvärsäkerhet om att det är kollektivtrafikens ”fel” att antalet A-traktorer ökar, samtidigt som det inte finns ett kunskapsunderlag som tydligt visar på sambandet. Trots detta är A-traktorernas tilltagande utbredning en fråga som engagerar personer som arbetar med hållbar mobilitet, inte minst för att dess närvaro i transportsystemet väcker frågor om utrymme, hastighet och långsiktig hållbar utveckling.

Det här kapitlet syftar till att bidra till den samlade kunskapen om A-traktorer och dess relation till planeringen för hållbara persontransporter genom kollektivtrafik. Detta bidrag är tredelat; den första delen handlar om att sammanfatta kunskapsläget om A-traktorer utifrån den begränsade mängden studier som finns tillgänglig. Den andra delen handlar om en kortare empirisk studie om relationen mellan A-traktorer och förändringar i kollektivtrafiken. Den tredje delen handlar om perspektiv och resonemang kring A-traktorer som uppkommit i

intervjuer med kommunala planerare inom ramen för vårt forskningsprojekt.

## **Del 1: Vad forskningen vet om A-traktorer och kollektivtrafik**

Trots att både intresset för och förekomsten av A-traktorer växer är kunskapsläget inom forskningen relativt begränsad. I forskningsdatabasen Diva ger sökningar på nyckelorden ”A-traktor” och ”EPA-traktor” sammanlagt 24 träffar<sup>4</sup>. Detta inkluderar forskningsartiklar, doktorsavhandlingar, bokkapitel, studentuppsatser, forskningsrapporter, tekniska rapporter, debattartiklar, och sammandrag från konferenser. Då A-traktorer är ett rakt igenom svenskt fenomen finns heller ingen direkt internationell forskning att hänvisa till, utöver de fåtal artiklar som svenska forskare har publicerat i internationella tidskrifter (exempelvis Alemir et al., 2023). Med utgångspunkt i allt detta sammantaget – forskning, rapporter och studentuppsatser – kan tre huvudsakliga teman kopplas till frågan om A-traktorer: (1) trafiksäkerhet och förarutbildning, (2) ungdomskultur, genus och landsbygd samt (3) ungas mobilitet och transportvillkor i glesa trafikmiljöer. Tillsammans ger dessa perspektiv en alltmer nyanserad bild av hur A-traktorer används, regleras och tillskrivs betydelse i ungas vardagsliv. Samtidigt är det viktigt att betona att endast en begränsad del av denna litteratur har genomgått vetenskaplig granskning, vilket gör att många av resultaten som denna forskning hänvisar till är att betrakta som preliminära.

### **A-traktorer som trafiksäkerhetsfråga**

Det forskningsområde som utvecklats mest under senare år rör A-traktorer ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. VTI har publicerat flera studier som kartlägger både användningsmönster och olycksrisker. Selander, Wallhagen och Friis (2023) visar i en omfattande rapport att A-traktorer och mopedbilar blivit centrala transportmedel för många 15-åringar, men att de också är förknippade med flera riskfaktorer, såsom låg bältesanvändning, ofta många passagerare, bristande förarutbildning och omfattande manipulation av fordonens hastighetsbegränsning. Forskningen pekar på att dagens AM-utbildning är illa anpassad till

---

<sup>4</sup> Sökning i diva-portal den 21 november 2025

fyrhjuliga fordon och att den saknar moment som motsvarar verklig körning i A-traktor, vilket utgör en central förklaring till den ökade olycksstatistiken. Statistik från VTI:s analys visar att olyckor med A-traktorer har ökat kraftigt i takt med att fordonen blivit fler. Under åren 2016–2022 inträffade sju dödsolyckor där A-traktorer var inblandade, liksom ett trettiotal allvarliga personskadeolyckor. Den relativt höga skadegraden jämfört med personbil förklaras bland annat av fordonens konstruktion, avsaknaden av avancerade säkerhetssystem och förarens unga ålder. Denna forskning har också varit central för senare förändringar i regelverket, såsom införandet av skärpta bälteskrav och begränsningar i antal passagerare (Transportstyrelsen, 2023).

### **A-traktorer som ungdomskultur: genus, klass och landsbygd**

Ett andra forskningsspår behandlar A-traktorer som ett kulturellt fenomen och som central del av motorburen ungdomskultur. Forskningen visar att denna kultur är starkt kopplad till landsbygdens identiteter, till klass och till normer om ungdomars frihet och självständighet. A-traktorkulturen kan beskrivas som en förlängning av äldre raggarkultur och bilburen fritid (Joelsson, 2015; O'Dell, 2001), men den har under senare år utvecklats till en mer heterogen och könsmässigt diversifierad ungdomsscen. En viktig del av denna utveckling rör de flickor som i stigande antal deltar i A-traktorkulturen. Mis (2019) visar i sin etnografiska studie hur flickor inom A-traktorkulturen både utmanar och reproducerar traditionellt maskulina praktiker. Flickorna förhandlar femininitet genom att kombinera teknisk kompetens, bilmekande och cruising med hyperfeminina uttryck och lek med klasskodade estetiker. Alemir et al. (2023) studerar hur flickor representerar sig själva inom EPA-kulturen genom sociala medier. Deras studie visar att denna kultur erbjuder flickor utrymme för att både uttrycka motstånd mot urbana normer, normer kring klass och identitet och en möjlighet att skapa alternativa former av ung och tjej. EPA-kulturen framställs här som ett ”ruralt ungdomsrum på hjul”, där flickor inte är passagerare utan förare, och där deras körande blir ett sätt att ta plats i det offentliga rummet, särskilt i små orter och landsbygdsområden.

## **A-traktorer, ungas mobilitet och landsbygdens transportförutsättningar**

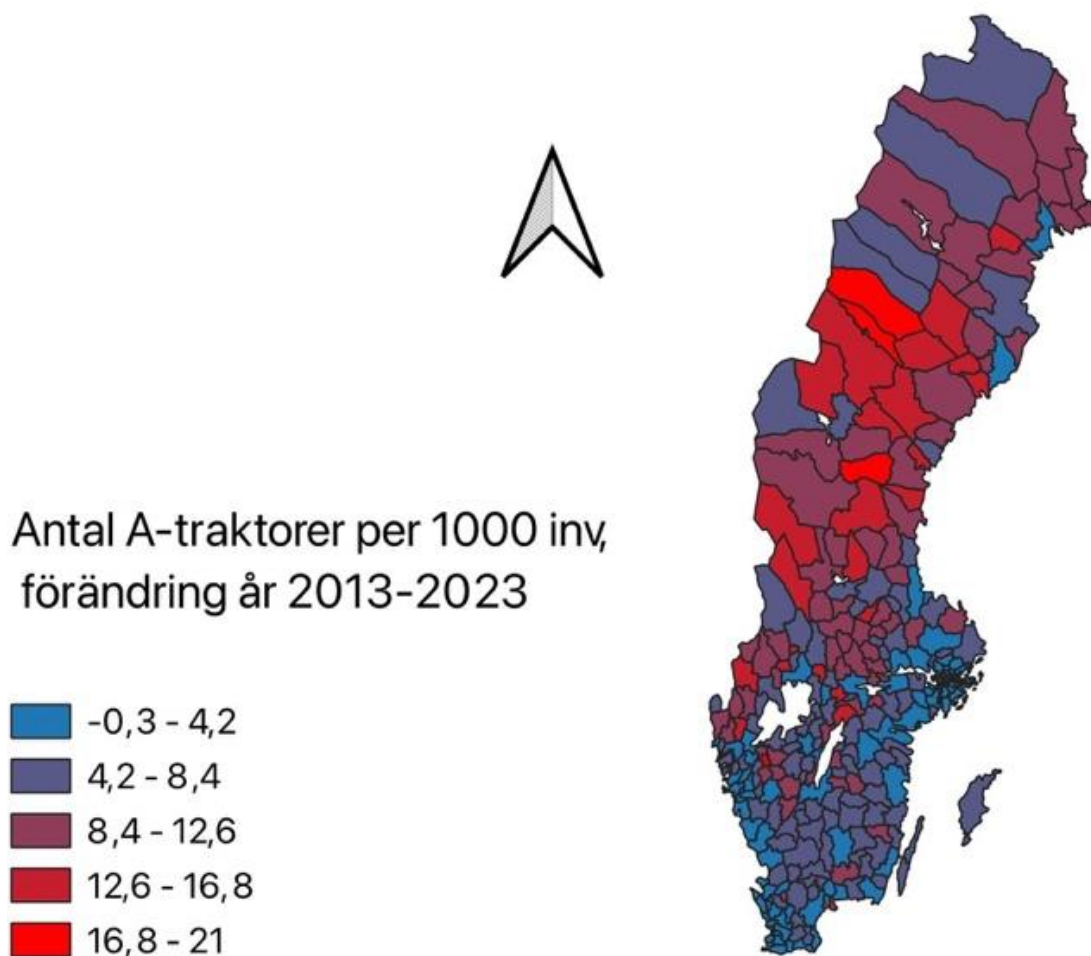
Ett tredje forskningsområde undersöker A-traktorn som en mobilitetslösning i glesa miljöer där kollektivtrafiken ofta är begränsad. I flera studier och rapporter beskriver unga att A-traktorer utgör ett centralt sätt att ta sig till skola, fritidsaktiviteter, arbete och vänner i områden där bussförbindelserna är få eller tidsmässigt opraktiska (Youth2030 Movement, 2024). VTI:s studier visar att A-traktorer används av ungdomar i både småstäder och rena landsbygdsområden (Wallhagen & Selander, 2023), men motivationsmönstren skiljer sig åt. På landsbygden framstår A-traktorn som ett närmast nödvändigt transportmedel och inte som en livsstilsmarkör. Här blir A-traktorn en praktisk lösning på bristen på alternativ. I tätorter används A-traktorer oftare som ett socialt och kulturellt attribut. Detta understryker fordonets dubbla funktion: dels ett mobilitetsverktyg, dels en del av ungas identitetspraktik. I mobilitetsforskningen framstår A-traktorn därför som ett fordon som fyller en faktisk transportfunktion som kollektivtrafiken inte täcker i stora delar av landet. Detta gäller särskilt i regioner med stora avstånd, kalla vintrar och begränsat linjeutbud, vilket också speglas i den politiska debatten (jmf. Sveriges riksdag 2021/2022:1477), där A-traktorer beskrivs som ett sätt att garantera ”*ungdomars möjlighet att röra sig*” i glesbefolkade områden.

### **Del 2: Relationen mellan A-traktorer och förändringar i kollektivtrafiken**

Ett annat sätt att närma sig frågan om relationen mellan A-traktorer och kollektivtrafik är att använda sig av tillgänglig offentlig statistik. I det här exemplet används två nationella datakällor som finns fritt tillgängliga och som erbjuder möjlighet att jämföra utveckling på kommunnivå. Det handlar dels om kollektivtrafikens geografiska tillgänglighet i form av avståndet mellan bostad och närmaste hållplats dels om antalet A-traktorer per invånare. Statistiken över A-traktorer kommer från Transportstyrelsens fordonsregister, aggregerad till antal A-traktorer per 1 000 invånare åren 2013 respektive 2023. Statistiken över andelen av befolkningen som bor inom 400 meter från en hållplats som trafikeras minst en gång per timme mellan 06.00 och 20.00 på

vardagar kommer från SCB. Dessa data publiceras årligen i SCB:s statistikdatabas, där de utgör kommunjämförbara nyckeltal för transporter och hållbar mobilitet. Som enskilt mått på kollektivtrafikens utveckling över tid är frågan om avståndet mellan bostad och hållplats något trubbigt (se kapitel 5), så det är i sammanhanget viktigt att poängtera att denna jämförelse är på intet sätt uttömmande i frågan om relationen mellan A-traktorernas utveckling och förändringar i kollektivtrafiken.

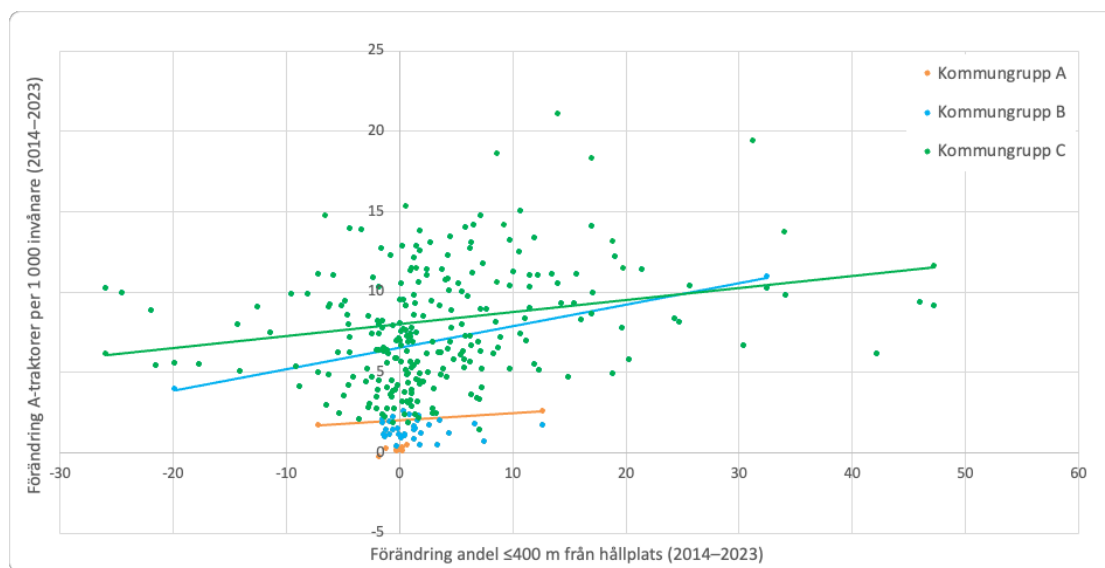
En första analys av antalet A-traktorer per 1 000 invånare på kommunnivå under perioden 2013–2023 visar ett mycket tydligt geografiskt mönster (se figur 1). De kommuner som har flest antal A-traktorer i relation till befolkningstäthet (t.ex. Dorotea, Åsele, Vilhelmina, Ånge, Årjäng, Norsjö, Malung-Sälen, Älvdalen och Eda) är genomgående glesa landsbygdskommuner med relativt liten huvudort, stora avstånd och låg befolkningstäthet. Samtidigt återfinns de kommuner som har minst antal A-traktorer i relation till befolkningstäthet (som bl.a. Solna, Sundbyberg, Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund, Järfälla, Partille, Burlöv och Staffanstorps) i landets tre storstadsregioner eller i deras närmaste förorter. Ser man detta genom SKR:s kommungruppsindelning (Sveriges kommuner och regioner, 2022) blir mönstret ännu tydligare. SKR delar in kommunerna i tre huvudgrupper: (A) storstäder och storstadsnära kommuner, (B) större städer och kommuner nära större stad, och (C) mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner. De kommuner som har högst A-traktortäthet motsvarar typiskt SKR:s C-kommuner, dvs. glest befolkade kommuner med små tätorter och långa avstånd (t.ex. Malung-Sälen, Älvdalen). De kommuner som ligger allra lägst i A-traktortäthet är i sin tur nästan uteslutande A-kommuner (storstäder och pendlingskommuner nära storstad), kompletterade av vissa B-kommuner (större stad).



**Figur 1.** Förändringen i antalet A-traktorer per 1000 invånare och kommun mellan åren 2013–2023 (Källa: SCB, 2024; Trafa, 2024).

Fortsätter man då jämförelsen och sätter utvecklingen av antalet A-traktorer i relation till tillgänglighet till kollektivtrafik sett till avstånd mellan bostad och hållplats får man följande resultat för SKR:s kommungrupper A, B och C. Analysen av sambandet mellan förändringen i antalet A-traktorer per 1 000 invånare (2013–2023) och förändringen i andelen invånare med hög hållplatsnärlighet (2014–2023) visar ett svagt positivt samband ( $r \approx 0,27$ ) för hela landet. Detta innebär att A-traktornas ökning inte främst sker i kommuner där kollektivtrafikens geografiska tillgänglighet har försämrats. Tvärtom tenderar ökningen att vara likvärdig även i kommuner där hållplatsnärligheten förbättrats något. Resultatet tyder på att den kraftiga tillväxten av A-traktorer under

2013–2023 inte primärt är en reaktion på minskad kollektivtrafiktäckning, utan snarare speglar andra impulser och fenomen.



**Figur 2.** Sambandet mellan förändringar i hållplatsnärhet och ökningen av A-traktorer per kommun över tid, redovisat per SKR:s kommungrupper A, B och C (Källa: SCB, 2024; Sveriges kommuner och regioner, 2022; Trafa, 2024).

Men, om man tittar närmare på sambandet tillgång till kollektivtrafik och förändringen i antalet A-traktorer framträder dock tydligare skillnader mellan olika kommuntyper. Som figur 2 visar har A-traktorernas utveckling en tydlig geografisk utveckling som går att koppla till kommunernas storlek och geografiska läge. I A-kommunerna är sambandet i princip obefintligt. Regressionslinjen har en mycket svag positiv lutning, vilket innebär att förändringar i hållplatsnärhet bara i marginell grad samvarierar med förändringen i antalet A-traktorer. Ökningen av A-traktorerna är över lag låg i dessa kommuner, oavsett om kollektivtrafiktillgängligheten förbättrats eller försämrats. I B-kommunerna framträder ett något tydligare samband. Regressionslinjen har en mer påtaglig positiv lutning, vilket innebär att kommuner där kollektivtrafikens tillgänglighet ökat tenderar också att ha en större ökning av A-traktorer. Sambandet är dock fortfarande svagt och påverkas av en betydande spridning i materialet. I C-kommunerna blir sambandet tydligast. Här har regressionslinjen den brantaste positiva lutningen av alla tre grupper. Det betyder att kommuner som fått en förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken också tenderar att uppvisa en större ökning

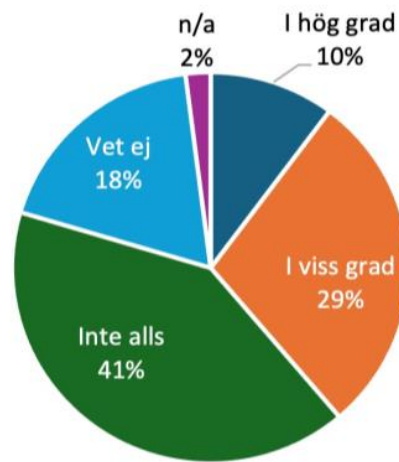
av A-traktorer per invånare. Detta ska dock inte tolkas som att förbättrad kollektivtrafiktillgänglighet orsakar en ökning av antalet A-traktorer. Snarare speglar det en strukturell verklighet där dessa kommuner generellt har betydligt högre i A-traktortäthet och A-traktorökning oavsett kollektivtrafikens utveckling.

Sammantaget visar analysen att A-traktorns utveckling är starkt knuten till kommuntyp, snarare än utvecklingen i kollektivtrafiken. A-kommuner uppvisar låg och stabil förekomst av A-traktorer, B-kommuner ett mellanläge med svag samvariation med kollektivtrafik, och C-kommuner en kraftig ökning av A-traktorer som i hög grad speglar landsbygdens och småstadens mobilitetsmönster snarare än förändringar i kollektivtrafikhöga boende. Den övergripande slutsatsen av denna jämförelse är att relationen mellan kollektivtrafikens geografiska täckning och A-traktorernas utveckling varierar mellan kommungrupperna men är genomgående svagt.

### **Del 3: Kommunala perspektiv på A-traktorer och kollektivtrafik**

Intervjuerna med de 49 kommunala planerare som medverkat i studien bidrar med en kvalitativ dimension till frågan om hur ökningen av A-traktorer förhåller sig till utvecklingen av kollektivtrafiken i landets kommuner. Även om många planerare spontant uppger att de upplever att det finns ett samband, framträder en mer komplex och fragmenterad bild när deras resonemang analyseras närmare. På den direkta frågan om sambandet mellan A-traktorernas ökning och kollektivtrafikens utveckling uppgav 39 procent av de intervjuade planerarna att de i hög eller viss grad ansåg att ökningen av A-traktorer hade medförändringar i kollektivtrafiken att göra. En lika stor andel, 41 procent, svarade däremot att det *inte alls* fanns ett samband. Ytterligare 18 procent svarade "vet ej". Det är alltså en i stort sett jämnt fördelad uppfattning, där lite färre än hälften av de intervjuade anser att någon form av koppling existerar (se figur 3).

### Minskat utbud inom kollektivtrafiken har bidragit till ökad förekomst av A-traktorer i kommunen



**Figur 3.** Kommunala planerares uppfattning om minskat utbud i kollektivtrafiken kan förklara den ökade förekomsten av A-traktorer i kommunen (källa: kommunintervjuerna).

Samtidigt framträder en tydlig skillnad mellan att identifiera ett samband och att kunna beskriva det. Även planerare som initialt anger att utvecklingen ”till viss del” beror på kollektivtrafiken uttrycker ofta stor tvekan när de ombeds utveckla sitt resonemang. Många betonar att det rör sig om antaganden, upplevelser eller lokala fall snarare än något systematiskt och generellt.

#### En splittrad uppfattning om sambandet

De planerare som beskriver ett samband gör det ofta i mycket försiktiga ordalag. Flera talar om ett samband som är indirekt, svagt eller knutet till specifika geografiska delar av kommunen och en allmän god ekonomisk utveckling i samhället. En planerare noterar att: *”Det sägs så. EPA-förekomsten [kan förklaras med] att vi har haft det så gott ställt under en period. Ekonomin är stark”* (kommunintervju 23). Här ligger fokus snarare på lokala socioekonomiska förhållanden än på kollektivtrafiken i sig. En annan planerare beskriver ett mer lokalt differentierat samband:

I vissa delar av kommunen har det nog varit så... i områden där man har råd att köpa A-traktorer till sina barn men där kollektivtrafiken är lite sämre, där har det verkligen ökat (kommunintervju 32).

Detta pekar mot en förståelse där man kopplar samman ekonomiska förutsättningar, boendemiljö och kollektivtrafikens täckning, snarare än ett enkelt kausalt samband. En tredje planerare hänvisar till att kollektivtrafiken saknas i vissa byar: ”Det är säkert så i vissa byar att det inte alls går kollektivtrafik” (kommunintervju 17). Men även här är utsagorna försiktiga och utformade som möjligheter snarare än starka påståenden.

En genomgående observation är den påtagliga osäkerhet som många planerare uttrycker. Många betonar att fenomenet är svårt att tolka, att flera faktorer samverkar och att det saknas tydliga evidens. Detta uttrycks på flera sätt av olika planerare:

En ren gissning. Det hade kanske varit många A-traktorer även med väldigt bra kollektivtrafik (kommunintervju 8).

Olika anledning till att man kör EPA. Många EPA-ungdomar samlas i ett område med god kollektivtrafik (kommunintervju 2).

Är en forskningsfråga. En intressant hypotes... Korrelationen finns, men kausalitet, det är inte självklart (kommunintervju 3).

Kollektivtrafiken har ökat. EPA-traktorer har ökat (kommunintervju 42).

På de sträckor där A-traktorer förekommer mest finns ett gott utbud av kollektivtrafik (kommunintervju 39).

Dessa citat stärker bilden av att A-traktorer är ett fenomen som inte i första hand följer kollektivtrafikens logik. Det som återkommer är alltså en tydlig distinktion mellan *korrelation* och *kausalitet*. Flera planerare betonar att även om det på ett övergripande plan kan finnas samband, exempelvis att landsbygdskommuner både har svag

kollektivtrafik och en hög andel A-traktorer, innebär detta inte att kollektivtrafikens utveckling faktiskt förklarar ökningen.

### Kultur, livsstil och lagändringar

En betydande grupp av de kommunala planerarna uttrycker tvärtom uppfattningen om att ökningen av A-traktorer i deras kommun inte har något med kollektivtrafiken att göra. Flera av dem lyfter fram att ökningen snarare drivs av trender, kultur, livsstil eller lagändringar och *”är inte i första hand behovsdrivet”* (kommunintervju 1). Ett återkommande resonemang handlar om en stark lokal bilkultur tillsammans med en bekvämlighet i att köra A-traktor. Genom att välja A-traktor framför bussen kan ungdomarna *”anpassa tiderna själva till träning etc. Men samtidigt åker man till skolan med EPA trots att det finns bussar”* menar en av planerarna (kommunintervju 7). En annan resonerar som så att *”det är väl smidigt och bekvämt av samma anledning som vuxna kör bil”* (kommunintervju 36). En annan aspekt som framhålls för att förklara A-traktorernas växande popularitet handlar om att det skapar nya sociala ytor för unga att umgås med varandra på, där vuxna inte alltid har full insyn. Det är också en fråga om socioekonomi menar många, och pekar på att föräldrarnas inkomster avgör vilka ungdomar som har råd att köra A-traktor eller inte, *”det har snarare blivit en hushållsfråga”* (kommunintervju 20) och att konflikter ibland uppstår mellan ungdomar kring frågor om ersättning för bensin och parkeringsavgifter.

Sammantaget bidrar intervjuerna med att visa hur kommunala planerare har olika och skilda uppfattningar om sambandet mellan kollektivtrafikens utveckling och ökningen av A-traktorer. Även om en tredjedel av dem uppger att det finns någon form av samband, är det få som kan beskriva detta på ett tydligt eller konsistent sätt. Osäkerheten är stor, och många lyfter fram alternativa förklaringar som rör kultur, frihet, bilnormer, socioekonomiska villkor osv. Det som framträder tydligast är att A-traktorer ses som ett komplex socialt och mobilitetsmässigt fenomen, snarare än en direkt följd av kollektivtrafikens tillgänglighet. Sambanden, där de finns, tycks vara lokalt situerade och svagt formulerade. För de flesta planerare handlar ökningen inte om bristande kollektivtrafik, utan om att A-traktorn erbjuder frihet,

identitet och flexibilitet i en vardag som kollektivtrafiken oavsett dess kvalitet inte kan konkurrera med för många unga.

## **Avslutande diskussion**

A-traktorns utveckling under det senaste decenniet belyser flera centrala frågor om mobilitet, landsbygdspolitik och ungas förutsättningar i dagens Sverige. Resultaten i detta kapitel visar att fenomenet är mångdimensionellt, djupt förankrat i landsbygdens mobilitetsvillkor, och i hög grad påverkat av samtida ungdomskultur. Samtidigt framkommer att sambandet mellan A-traktorernas ökade utbredning och utvecklingen av kollektivtrafiken är svagare och mer komplext än vad som ofta framställs i offentlig debatt.

Om än att antalet A-traktorer ökar i nästan hela landet visar detta kapitel att A-traktorer i huvudsak ska förstås som ett landsbygdsfenomen, både i termer av mobilitet och som en kulturell nödvändighet. Statistiken visar tydligt att A-traktorer främst är ett landsbygdsfenomen. Kommuner med högst förekomst återfinns i glesa delar av landet, ofta med stora geografiska avstånd och begränsade kollektivtrafiksystem. Detta överensstämmer med tidigare forskning om landsbygdsungdomars mobilitet, där avstånden mellan hem, skola, fritidsaktiviteter och arbete ofta skapar behov av egen transport långt innan bilkörkortsåldern (Youth2030 Movement, 2024). A-traktorn fyller i detta sammanhang en funktion som kollektivtrafiken inte kan ersätta, inte nödvändigtvis för att kollektivtrafiken har utvecklats negativt, utan för att den är strukturellt begränsad och oförmögen att tillgodose mobilitetsbehoven i glesbefolkade områden (jfr. Transportstyrelsen, 2024). A-traktorns roll som kulturellt och identitetsskapande objekt förstärker dess betydelse. Forskning om ungdomskultur visar att A-traktorer inte bara är fordon, utan fungerar som sociala rum, estetiska uttryck och praktiker som förankrar unga i en regional och rural identitet (Alemir et al., 2023; Mis, 2019). För många ungdomar innebär A-traktorn både frihet och samhörighet, två dimensioner som kollektivtrafiken inte kan erbjuda på samma sätt, oavsett dess utbud.

I den offentliga debatten har vissa debattörer (M Sverige 2025; SVT 2025) ibland velat se A-traktorernas ökning som en direkt följd av försämrad kollektivtrafik, men resultaten i detta kapitel visar att en sådan

förklaringsmodell är otillräcklig. Den statistiska analysen visar endast ett svagt positivt samband mellan ökad hållplatsnärlighet och ökat antal A-traktorer, och intervjuerna med kommunala planerare visar en tydlig osäkerhet kring sambandet. Flera planerare framhåller att ökningen snarare bör förstås som ett resultat av kulturella trender, socioekonomiska möjligheter osv. vilket ligger i linje med tidigare forskning som beskriver motorburen ungdomskultur som starkt präglad av normer, symboliska praktiker och vardagliga behov av frihet (O'Dell, 2001; Joelsson, 2015; Selander & Wallhagen, 2023). A-traktorns roll i ungdomars sociala liv, som mötesplats, uttryck för självständighet och del av en regional identitet, innebär att dess popularitet inte enkelt kan reduceras till kollektivtrafikens funktioner eller brister.

En av de viktigaste slutsatserna är att A-traktorernas utveckling är starkt strukturellt kopplad till kommuntyp utifrån SKR:s indelning. A-kommuner (storstäder och förorter) uppvisar låg och stabil förekomst, B-kommuner ett mellanläge, och C-kommuner (landsbygd och mindre städer) en markant ökning. Samtidigt har inte kollektivtrafiken utvecklats på ett sätt som kan förklara A-traktorernas ökning.

Detta illustrerar något mer grundläggande: att mobilitetssystemet i Sverige är starkt segmenterat mellan urbana och rurala områden (jfr. Sveriges kommuner och regioner, 2022). Där urbana miljöer präglas av täta, integrerade transportlösningar, är landsbygden i större utsträckning beroende av bilburna lösningar och privat mobilitet. På så sätt kan ökningen av A-traktorer bäst förstås som en förstärkning av redan etablerade mobilitetsregimer snarare än som ett resultat av kollektivtrafikens förändringar.

För kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter innebär resultaten att A-traktorer behöver förstås som en del av ett differentierat transportlandskap. Särskilt i glesa regioner bör planeringen utgå från att A-traktorer är ett realistiskt och stabilt inslag, snarare än ett marginellt fenomen eller ett uttryck för temporära trender. Detta innebär att frågor om trafiksäkerhet, infrastruktur, parkering, hastighetsreglering och samspel mellan lätta personfordon och andra trafikslag kommer att vara fortsatt centrala. Samtidigt behöver planeringen beakta att A-traktorkulturen spelar en viktig social roll. En ensidig problemorienterad diskussion riskerar att missa denna dimension och försvåra

möjligheterna att föra en konstruktiv dialog med ungdomar som använder A-traktorer. Ett mer utvecklat kunskapsunderlag om hur unga använder och upplever A-traktorer och hur dessa fordon relaterar till identitet, sociala relationer och livschanser skulle kunna stärka framtida mobilitetspolitik. Här behövs mer forskning i framtiden, inte minst kopplat till hur samhällsplanering för A-traktorer ska utformas.

A-traktorernas framväxt kan ses som en spegling av flera samtida processer: ökade regionala skillnader, omförhandlingar av ungdomars självständighet, förändrade bilnormer och en växande diskussion om hållbar mobilitet. I detta landskap fungerar A-traktorn både som ett uttryck för frihet och som en utmaning ur trafiksäkerhets- och klimatperspektiv. Den är varken entydigt ett problem eller en lösning utan ett komplext fenomen som kräver nyanserad analys och en planering som både ser till struktur och kultur. Den övergripande slutsatsen är att A-traktorernas ökade utbredning inte kan förstås som ett direkt resultat av kollektivtrafikens utveckling, utan måste ses i ljuset av bredare samhälleliga trender och landsbygdens mobilitetsvillkor. Detta innebär att framtida planering bör rikta fokus mot en helhetsförståelse av ungdomars mobilitet, där kollektivtrafik, bilburna färd sätt, sociala praktiker och geografiska strukturer alla spelar samman och formar ungas vardagsliv.

## Referenser

- Alemir, S., Giritli Nygren, K., & Nyhlén, S. (2023). *EPA (aka A-Traktor) girl greasers in Sweden: Girlhood in motion?* *YOUNG*, 31(1), 73–86.
- Andersson, I. (2024a). A-traktor. I Mukhtar-Landgren, D; Berglund-Snodgrass, L; & Ringvall-Sundqvist, S. (red) *ORDBOK: för framtidens resande i städer*, Lund: Lunds universitet.
- Andersson, I. (2024b). Mopedbil. I Mukhtar-Landgren, D; Berglund-Snodgrass, L; & Ringvall-Sundqvist, S. (red) *ORDBOK: för framtidens resande i städer*, Lund: Lunds universitet.
- Joelsson, T. (2015). Breaking bored: Negotiating spatial boredom and masculinity in the Volvo greaser culture. *Gender, Place & Culture*, 22(9), 1252–1268.

- Mis, C. (2019). *Tjejer med smak kör Volvo med flak: En etnografisk studie om femininitet och flickskap inom A-traktorkultur* (Magisteruppsats i genusvetenskap). Stockholms universitet.
- M Sverige. (2025). *M Sverige välkomnar EU:s beslut om A-traktorer*. Riksförbundet M Sverige, 25 mars.
- O'Dell, T. (2001). Raggare and the panic of mobility: Modernity and hybridity in Sweden. I D. Miller (Red.), *Car cultures* (ss. 105–132). Berg.
- Selander, H., Wallhagen, M., & Friis, H. (2023). *Unga förare med A-traktor och mopedbil: Utbildning, riskmedvetenhet och trafiksäkerhet* (VTI rapport 2023:6). Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- SCB (2024). *Befolkning i kollektivtrafikhärläge. År 2014 - 2023*. Statistikdatabasen.
- Sveriges kommuner och regioner (2022). *Kommungruppsindelning. Sveriges Kommuner och Regioners kommungruppsindelning 2023*. Sveriges kommuner och Regioner.
- Sveriges riksdag 2021/2022:1477. *Ökad trafiksäkerhet kring A-traktorer och mopedbilar*. Motion till Trafikutskottet.
- Sveriges riksdag 2025/2026:3021. *Höjd hastighet för A-traktorer*. Motion till Trafikutskottet.
- SVT (2025). *Ingen höjd åldersgräns för A-traktor*. SVT nyheter, 25 mars.
- Trafa (2024). *A-traktorer, antal registrerade (i trafik plus avställda) per kommun. Åren 2009–2023*. Vägtrafikregistret.
- Trafikverket (2020). *Gemensam inriktning för säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap 2019*. Trafikverkets publikationer; 2020:055.
- Transportstyrelsen (2023). *Regelverk för A-traktor: Förändringar och trafiksäkerhetskrav*. Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen (2025). *A-traktor*. [<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/fordon/fordonsregler/regler-for-olika-fordonslag/a-traktor/>, besökt 2025-11-21.]

Wallhagen, M. & Selander, H. (2023). *Unga förare i A-traktorer och mopedbilar - påverkan på trafiksäkerheten. Litteraturgenomgång, polisintervjuer och olycksdata* (VTI resultat 2023:8). Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Youth2030 Movement (2024). *Unga röster från Sveriges landsbygder: Utmaningar, lösningar och möjligheter.*