Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-11

Ärende
TN 2026-0181

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2026-05-26

Svar på skrivelse från Daniel Adborn (L), Anna Malm Kelfve (M) och Karl Henriksson (KD) om den demografiska utvecklingen och kollektivtrafikens beredskap

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

- Skrivelse gällande den demografiska utvecklingen och kollektivtrafikens beredskap av Daniel Adborn (L), Anna Malm Kelfve (M) och Karl Henriksson (KD) anses besvarad med hänvisning till vad som anges i förvaltningschefens tjänsteutlåtande.

Sammanfattning

I en skrivelse från Daniel Adborn (L), Anna Malm Kelfve (M) och Karl Henriksson (KD) ställs frågor om kollektivtrafikens beredskap avseende den ökande andelen äldre i befolkningen. I detta tjänsteutlåtande lämnar trafikförvaltningen förslag till svar.

Region Stockholm följer den demografiska utvecklingen i planeringen av kollektivtrafiken samt arbetar fortsatt med att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och trygg för resenärer, inklusive de äldre. För att bättre omhänderta de äldres behov i kollektivtrafiken pågår det en översyn av Närtrafik som trafikkoncept. Det är en form av busstrafik som är tänkt att trafikera områden där många äldre bor. Region Stockholms årliga trafikförändringprocess är också ett verktyg för att fånga upp de äldres behov av resor i närtid.

Förvaltningens förslag och motivering
I skrivelsen ställer Daniel Adborn (L), Anna Malm Kelfve (M) och Karl Henriksson (KD) tre frågor om kollektivtrafikens beredskap avseende den ökande andelen äldre i befolkningen. Trafikförvaltningens svar anges under respektive fråga.

Hur arbetar trafikförvaltningen strategiskt med att anpassa kollektivtrafiken till den demografiska utvecklingen och en växande äldre befolkning?

I Region Stockholms strategiska planering av kollektivtrafiken används SCB:s befolkningsprognos som utgångspunkt för regionens befolknings-framskrivningar för att analysera framtida resande och nya behov. Prognosen visar att befolkningen i Stockholms län förväntas öka med 11 procent till år 2045 jämfört med 2024. Andelen av befolkningen som är äldre än 65 år förväntas öka från 17 procent år 2024 till 22 procent år 2045. Samtidigt förväntas åldersgruppen 20-64 år minska från 60 procent år 2024 till 58 procent år 2045 enligt samma prognos.

Prognoser och framskrivningar används i trafikmodeller för att beräkna hur ofta och var människor reser samt färdmedels- och ruttval. I modellerna ingår parametrar som ekonomisk utveckling, körkortsinnehav med mera. Det finns osäkerheter kopplade till trafikprognoserna och behovet av utbyggnad av kollektivtrafiksystemet, något som inte minst visade sig i samband med pandemin och det minskade resande som det ökade distansarbetet då medförde.

Befolkningsprognoserna för Stockholms län har på senare år skrivits ned. De förändrade prognoserna och den förändrade demografin innebär en lägre reseefterfrågan i rusningstid och därmed lägre kapacitetsbrister i högtrafik samt att efterfrågan är mer spridd i tid och rum med högre andel fritidsresor och lägre andel arbetsresor. Det är förutsättningar som potentiellt gynnar de äldre som tenderar resa mer lokalt och utanför rusningstider.

En åldrande befolkning med fler äldre betyder också att ökat fokus behövs på tillgänglighetsfrågor (stationer, hållplatser och vägen till/från dessa) samt trygghets- och komfortfrågor. Region Stockholm har ett nära samarbete med intresse- och pensionärsorganisationer. Syftet är att tidigt fånga upp vilka behov äldre samt personer med funktionsnedsättning har inom kollektivtrafiken.

I *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035* (RS 2022-0515) framgår vikten att skapa jämlika förutsättningar för alla resenärstyper, att tillgänglighetsanpassa så hela resekedjan från dörr till dörr fungerar för till exempel äldre personer och att kollektivtrafiken känns trygg och pålitlig. Riktlinjerna *Riktlinjer social hållbarhet* (RiSoc) och *Riktlinjer tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning* (RiTill) är två av trafikförvaltningens viktigaste styrdokument i arbetet med sociala frågor, inklusive olika åldersgrupper.

Finns det något kunskapsunderlag som belyser hur förändrade resmönster till följd av en åldrande befolkning påverkar behovet av linjedragningar och turtäthet?

Det finns viss forskning om äldres behov i kollektivtrafiken som bland annat lyfter behovet av korta gångavstånd till hållplatser, anpassad reseinformation och lugna på- och avstigningar. Men äldre är ingen homogen grupp när det gäller resandet med kollektivtrafiken och behoven varierar starkt inom gruppen.

Närtrafik är en form av busstrafik i Stockholms län som är tänkt att trafikera områden där många äldre bor. Den är anpassad för äldre eller personer med funktionsnedsättning och möjliggör resor med kollektivtrafiken längre upp i åldrarna. Närtrafik kan därmed skjuta fram behovet av färdtjänst. För personer med färdtjänsttillstånd ger det även möjlighet att få fler alternativ för sina resor. Närtrafiken är tänkt att trafikera både lokalt inom området och möjliggöra resa utanför det lokala trafikområdet via en passande bytespunkt till övriga kollektivtrafiken. Det pågår för närvarande en översyn av Närtrafik som trafikkoncept. Anledningen är att det finns ett behov av att se över förvaltningens planeringsriktlinjer samt på grund av förändringar i demografin. Översynen omfattar bland annat en densitetsanalys av antal bosatta 75+ samt se hur många av den gruppen som har längre än 150 meter till närmaste hållplats. Förhoppningen är att översynen ska ge kunskap och förutsättningar för utveckling av en Närtrafik som bättre matchar den äldre gruppens resbehov.

Internt inom trafikförvaltningen finns en utvecklingsplan för särskilda persontransporter som beskriver hur de framtida behoven av färdtjänst och sjukresor kan komma att se ut, särskilt för äldre personer. I utvecklingsplanen

redovisas statistik på hur många personer med färdtjänsttillstånd reser i kollektivtrafiken samt med vilka trafikslag.

Finns det behov av att se över prioriteringen mellan olika trafikslag, exempelvis mellan spårbunden trafik och busstrafik, med anledning av den demografiska utvecklingen?

Det är riktigt att resor med buss föredras bland äldre. Det framkommer i samtal med länets kommuner och olika organisationer inom civilsamhället. Men det finns idag ingen uttalad prioritering mellan spår- och busstrafik med hänsyn tagen till den äldre befolkningen. Motiveringar för eventuell spårtrafik är ofta helt andra som exempelvis kapacitet och restid. Varje år planerar och genomför Trafikförvaltningens trafikförändringar inom ramen för den så kallade trafikförändringsprocessen, vars syfte är att planera och genomföra förändringar för att möta behov och förbättra kollektivtrafikens effektivitet. Där finns det möjlighet att lyfta in olika aspekter av de äldres behov av resor.

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Skrivelse från Daniel Adborn (L), Anna Malm Kelfve (M) och Karl Henriksson (KD) om den demografiska utvecklingen och kollektivtrafikens beredskap, daterad 2026-02-18

Skickas till

-

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Erik Norling
Förvaltningschef

Region Stockholm

SKRIVELSE
2026-02-18

Trafiknämnden

Skrivelse av Daniel Adborn (L), Anna Malm Kelfve (M) och Karl Henriksson (KD) om den demografiska utvecklingen och kollektivtrafikens beredskap

Stockholmsregionen står, liksom övriga delar av landet, inför betydande demografiska förändringar under de kommande decennierna. Befolkningsprognoser visar att andelen äldre i befolkningen ökar samtidigt som andelen i arbetsför ålder minskar. Detta innebär att färre personer i yrkesverksam ålder ska försörja en växande äldre befolkning.

Inom olika delar av den offentliga sektorn pågår ett omfattande arbete med att planera för den demografiska förändringen. Det handlar exempelvis om utveckling av ny välfärdsteknik som möjliggör automatisering inom delar av hälso- och sjukvården, översikts- och detaljplanearbete inom kommuner för att bygga fler äldreboenden samt reformer som syftar till att öka barnafödandet.

Den demografiska utvecklingen medför sannolikt långtgående konsekvenser för kollektivtrafiken. När andelen äldre ökar blir kollektivtrafiken och färdtjänsten allt viktigare, inte minst för dem som av åldersskäl väljer att sluta köra bil eller får körkortet indraget. Tillgänglighetsfrågor blir också allt viktigare. Avståndet till hållplatser, sittmöjligheter och en fungerande infrastruktur såsom hissar och rulltrappor får ökad betydelse för att personer med begränsad rörlighet ska kunna resa med och röra sig i kollektivtrafiken.

Även trafikplaneringens utgångspunkter kan behöva ses över. Äldre reser generellt inte i lika stor utsträckning med tunnelbanan eller pendeltågstrafiken som andra resenärsgrupper, vilket innebär att busstrafiken kanske behöver prioriteras i vissa områden där många äldre bor. Utöver det skiljer sig deras resmönster åt eftersom de reser lokalt och utanför rusningstider.

Med anledning av ovanstående vill Liberalerna ställa följande frågor till trafikförvaltningen:

1. Hur arbetar trafikförvaltningen strategiskt med att anpassa kollektivtrafiken till den demografiska utvecklingen och en växande äldre befolkning?

2. Finns det något kunskapsunderlag som belyser hur förändrade resmönster till följd av en åldrande befolkning påverkar behovet av linjedragningar och turtäthet?

3. Finns det behov av att se över prioriteringen mellan olika trafikslag, exempelvis mellan spårbunden trafik och busstrafik, med anledning av den demografiska utvecklingen?