



## Framtidens mobilitetstjänster och boendemiljöer för seniorer

En förstudie finansierad av Vinnova

Trivector Traffic  
Rapport 202526  
Version 1.0



Fordonstrategisk  
Forskning och  
Innovation



Trivector



FAMILJEBOSTÄDER

Forsbloms  
FASTIGHETSUTVECKLING

## Förord

Att arbeta med mobilitetstjänster för en bred användargrupp är viktigt för att kunna skapa fungerande och välanvända tjänster. Idag ser vi ett ökat byggande av bostadsprojekt som riktar in sig på gruppen seniorer, men gruppen seniorer glöms ofta bort när det gäller diskussioner om fastig-hets-nära mobilitetstjänster. Detta trots att det är en grupp som stadigt växer i samhället, i takt med att befolkningen blir äldre.

Att vi i projektet har haft möjligheten att i iterativa workshops utforska framtidens mobilitetstjänster tillsammans med representanter från gruppen seniorer har varit mycket lärorikt och viktigt. Vi har tillsammans gläntat på dörren till att bättre förstå hur framtidens boendemiljöer och mobilitetstjänster ska utformas. Vi vill rikta ett stort tack till de personer som deltagit vid våra workshops och bidragit med sina tankar och idéer!

Förstudien har genomförts under 2024 och vårvintern 2025 av Trivector Traffic, Arkitekturinstitutet, Familjebostäder och Forsbloms. Vinnova har finansierat förstudien genom Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI). Handläggare har varit Christian Fredricsson.

*Lund 2025-02-15*

*Projektgruppen genom, Trivector Traffic*

**Framtidens mobilitetstjänster  
och boendemiljöer för seniorer.  
En förstudie finansierad av Vinnova.**

---

Trivector Traffic  
Rapport 202526  
Version 1.0

## Innehållsförteckning

<b>1. Bakgrund .....</b>	<b>4</b>
1.1. Om förstudien .....	4
1.2. Metod.....	4
<b>2. Vad har du studien visat? .....</b>	<b>6</b>
2.1. Fortsatt behov av kunskap om seniorer .....	6
2.2. Normer och begränsningar i dagens planeringssystem ..	6
2.3. Mobilitetstjänster och boende behöver hanteras integrerat .....	7
2.4. Trygghet och sociala kontakter är viktigt för seniorer ....	7
<b>3. Att ta med i fortsatt arbete .....</b>	<b>8</b>
<b>4. Förslag till fortsatt forskning .....</b>	<b>9</b>
4.1. Regelförändringar som möter seniorers önskemål om boende och mobilitet (policylab).....	9
4.2. Nya data och insikter om seniorers mobilitet (klusteranalys) .....	10
4.3. Användardriven projekt- och fastighetsutveckling .....	11
4.4. Testbädd i ny- och eller ombyggnadsprojekt .....	12
<b>5. Referenser.....</b>	<b>13</b>
<b>6. Bilaga 1: Tidigare studier.....</b>	<b>14</b>
<b>7. Bilaga 2: Intervjuguide fastighetsaktör .....</b>	<b>17</b>
<b>8. Bilaga 3: Intervjuguide mobilitetsaktör .....</b>	<b>18</b>

# 1. Bakgrund

## 1.1. Om förstudien

Sveriges befolkning åldras i takt med att medellivslängden ökar. Som det ser ut idag är dessvärre bilberoende ett kännetecken för den seniora befolkningen i stort, även om variationer finns inom målgruppen. Samtidigt sker utveckling av servicenära bostadskoncept som riktar sig till den seniora målgruppen som står inför beslut att lämna villa eller radhus för att bo mindre och mer servicenära. Utmaningar uppstår vid planering av boendekoncept för äldre då målgruppens efterfrågan på bil initialt är hög, och tillgång till bostadsnära parkering anses vara en viktig fråga för målgruppen. Samma utmaningar kan också finnas i generella bostadsbeståndet där målgruppen flyttar in.

Mobilitetstjänster kan vara ett sätt att minska bilberoendet och samtidigt möjliggöra fungerande mobilitet även på äldre dagar. Bostäder med en senior målgruppen kan genom mobilitetstjänster planeras med ett lägre parkeringstal, vilket bidrar till energieffektiviseringar, både i byggskede och under framtida drift. Minskat bilinnehav kan också leda till minskad bilanvändning och därigenom ett mer resurseffektivt transportsystem. Ett bredare mobilitetsutbud som fungerar för målgruppen kan även främja ett aktivt och socialt liv även när bilen inte längre är ett alternativ. Det finns emellertid idag liten kunskap om hur äldre ser på sin framtida boendemiljö, bilen som transportmedel och hur nya mobilitetstjänster kan anpassas och kommuniceras till en äldre målgruppen för att ge en mer hållbar tillgänglighet och minska denna grupps efterfrågan på privatägd bil och bilparkering. Föreliggande rapport sammanfattar förstudiens viktigaste delar.

## Syfte och mål

Projektets mål är att ta fram ny kunskap om gruppen seniorer, deras mobilitetsbehov och värderingar avseende bilanvändning, boendemiljö och mobilitetstjänster. Syftet är att undersöka hur mobilitetstjänster bättre kan anpassas till och attraheras av seniorer. Fokus ligger på fastighetsnära mobilitetstjänster.

Förstudien syftar också till att kunna föreslå konkreta fördjupningsområden för fortsatt forskning och utveckling.

## 1.2. Metod

### Klusteranalys

Klusteranalysen baserades på sex dataset från TravelVu. Totalt studerades 849 svar. Samtliga svar kom från personer i åldrarna 55-75 år. Den data som studerades består av på en veckas inrapporterade resor och bakgrundsvariabler.

Klustren togs fram baseras på antal resor per vecka, andel resor med flera syften (kedjeresor), antal delresor per resa, antal dagar utan resor, syfte med resan. Klustren analyserades sedan efter ålder för att se hur förändringen ser ut i olika åldrar.

### Intervjuer med fastighetsaktörer och mobilitetsaktörer

Djupintervjuer genomfördes med två fastighetsaktörer, en fastighetsägare och en fastighetsutvecklare. Därtill genomfördes en djupintervju med en mobilitetsaktör.

## Workshop med seniorer

Genom workshopträffar med en grupp seniorer utforskade vi deras preferenser och tankar kring livsmiljö och mobilitet. Uppgiften bestod i att prioritera olika aspekter vid utformningen av en fiktiv bostadsmiljö. Deltagarna fick designa ytor och funktioner, vilket speglar den komplexitet som präglar dagens bostadsplanering – där begränsade utrymmen och ekonomiska faktorer ofta skapar utmaningar. Genom att identifiera och väga olika lösningar mot varandra gav deltagarna kvalitativa insikter om hur en bostadsmiljö bäst kan anpassas för att möta deras behov.

## Analysworkshop med projektets aktörer

Avslutningsvis genomfördes en analysworkshop tillsammans med projektets aktörer för att fördjupa kunskapen och diskutera nya insikter.

## 2. Vad har du studien visat?

### 2.1. Fortsatt behov av kunskap om seniorer

Från studien går det att se att gruppen seniorer inte är en homogen grupp utan att det inom gruppen finns olika livsstilar som i sin tur leder till olika behov. Klusteranalysen som genomförts visar en indikation på att aktiviteten och antal resor förändras med åldern och minskar. Trots att studien gett ny kunskap framkommer fortsatt att både mobilitetsaktörer och fastighetsägare är i behov av mer kunskap gällande vad seniorer önskar och behöver kopplat till mobilitet för att kunna ta andra beslut i processen. Exempelvis är det intressant att utreda och testa vilka typer av lösningar, fordon och grad av teknik som lämpar sig för målgruppen.

Kopplat till kunskap om seniorer har även följande kommit fram i studien:

- Användningen av mobilitetstjänster bland seniorer är relativt låg i jämförelse med andra åldersgrupper.
- Det finns ett intresse av mobilitetstjänster i gruppen. Användningen är dock idag låg.
- Äldre som bor i ett befintligt bestånd har få incitament till förändring, inte minst om de har tillgång till billig bilparkering idag.

### 2.2. Normer och begränsningar i dagens planeringssystem

I intervjuer med mobilitetsaktörer och fastighetsaktörer framkommer att det finns normer i branschen och samhället som bygger på att äga egen bil och att bilparkering både förväntas finnas intill bostaden och inte kosta pengar. Det skapar begränsningar i bygg- och planeringsprocessen för andra, mer hållbara och anpassade lösningar. Därtill finns strukturella och juridiska hinder för att testa och utveckla samt planera och bygga andra lösningar för mobilitet, vilket gör att förändringen går långsamt trots att en omställning till mer hållbara och anpassade boendelösningar behövs. Exempelvis kan inga av de alternativ på lösningar för boende och mobilitet som seniorerna tog fram i workshopen byggas eftersom de inte uppfyller de lagar och regler som finns, även om de däremot uppfyller seniorers önskemål avseende boende, ekonomi, funktion och mobilitet.

Dagens planeringsprocesser separerar olika aspekter av boendet, vilket gör det svårt att implementera de integrerade lösningar som deltagarna föreslog. Nuvarande krav på parkeringstal begränsar möjligheterna att utveckla bostadslösningarna som föreslås. Inom dagens regelverk kan vi inte uppnå den ekonomiska effektivitet som efterfrågas av workshopdeltagarna. Yteffektiva och hållbara mobilitetslösningar kan skapas som tillägg men utan att boende gynnas och får rätt incitament för att resa mer hållbart.

### **2.3. Mobilitetstjänster och boende behöver hanteras integrerat**

Från de workshops som genomförts in om ramen för projektet går det att se ett önskemål om att hantera mobilitet och boende mer integrerat än idag. Seniorernas tankar kring ett framtida boende fokuserar på integrerade och kostnadseffektiva lösningar efter att den verkliga kostanden för parkering tydliggjorts för dem.

Seniorerna beskrev mobilitet inte som en fristående fråga, utan en central och integrerad del av boendelösningen. Mobilitetslösningar kopplades till boendets utformning, dess gemensamma ytor, grönområden och relationen till omgivande miljöer. Detta helhetstänk innebär att utvecklingen av nya bostäder och mobilitetslösningar måste ske parallellt och med ett bredare perspektiv än vad som är vanligt idag.

Från studien kan vi också se att:

- Det är viktigt att tydliggöra kostnader kopplat till parkering i högre utsträckning. När seniorerna fick reda på vad den faktiska kostnaden för parkering är förändrades synen på vad som är nödvändigt och de bästa sätten att hantera gemensamma ytor på.
- Mobilitetslösningar ses inte som en enskild fråga av seniorerna utan som en del av boendet och det sociala livet.

### **2.4. Trygghet och sociala kontakter är viktigt för seniorer**

Från såväl tidigare studier, workshopen som intervjuerna framkom att trygghet är en viktig fråga för att våga använda mobilitetstjänster. Det gäller egentligen samtliga åldersgrupper, men utmärker sig särskilt bland seniorer.

Trygghet behöver tas hänsyn till både i den fysiska miljön och när det gäller support och användning av mobilitetstjänster. Personlig kontakt mellan tjänsteleverantören och seniorerna som ska använda mobilitetstjänsten är en annan viktig faktor.

### 3. Att ta med i fortsatt arbete

Baserat på studiens resultat, listas nedan några viktiga punkter att ta med i fortsatt arbete med anpassade mobilitetstjänster för gruppen seniorer:

- Önskemål om mobilitet beskrivs annorlunda av seniorerna om frågeställningen inkluderar önskemål om boendet i stort samt om kostnader för att bygga parkering tydliggörs.
- Det behöver finnas olika typer av lösningar för olika behov och livsstilar även i det seniora livet.
- Tydlig information om hur mobilitetstjänster är viktigt, bland annat om vilka kostnader som uppstår och hur det går till att använda tjänsterna. Trygghet i fysisk miljö och genom personlig kontakt kan vara ett sätt att få seniorer att våga testa mobilitetstjänster.
- Användardriven utveckling där boende i högre grad medverkar i utformningen skulle leda till mer välplanerade, anpassade och därmed välanvända lösningar. Det finns behov av nya metoder i befintlig planeringsprocess. ”Transition design” kan ge nya svar om aktörer i systemet börjar intressera sig för detta.
- Det behövs mer flexibilitet i sättet att planera bostäder och mobilitetsutbud på. Ökat fokus på kvalitet och följsamhet behövs för att följa användarnas behov. Detta kräver parkerings- och mobilitetsnormer som är flexibla och i lägre utsträckning fokuserar på kvantitet. Fungerande affärsmodeller som ger incitament krävs likväl.

- Stort behov av nya boendekoncept som kan utmana rådande normer och möta verkliga behov och ge intressanta lösningar med nya boendekvaliteter.



## 4. Förslag till fortsatt forskning

Utifrån de lärdomar och insikter som kommer från projektet har förslag på fortsatt forskning och utveckling tagits fram. Fyra huvudsakliga spår har identifierats, dessa är:

1. Regelförändringar som möter seniorers önskemål om boende och mobilitet (policylab)
2. Nya data och insikter om seniorers mobilitet (klusteranalys)
3. Användardriven projekt- och fastighetsutveckling
4. Testbädd i ny- och eller ombyggnadsprojekt

### 4.1. Regelförändringar som möter seniorers önskemål om boende och mobilitet (policylab)

Det första uppslaget handlar om att utmana policy inom parkering och mobilitet för att bidra till en systemförändring. Från projektet kan vi se att såväl fastighetsutvecklare, fastighetsägare som mobilitetsaktörer ser att det finns generella lösningar i nuvarande system som gör att mobilitetstjänster inte slår igenom, än mindre för målgruppen seniorer.

En del av det är att alla boende i ett hus ofta är med och betalar byggkostnaden för parkeringsplatser, även om de själva inte nyttjar en. Hyran för en parkeringsplats är alltså i praktiken ofta subventionerad av andra boende. Ingen av seniorerna som deltog i workshopen angav att de önskade bygga underjordiska garage när de fick se kostnaden som kommer med byggandet av parkeringsplatser, ändå är det så många av fastigheterna byggs idag. Slut användaren som ska leva och

betala boendet, eller bostadsrättsföreningen som ska förvalta har väldigt lite att säga till om i byggskedet då många centrala beslut för byggnadens användning tas. Eftersom bilen fortsatt är norm i branschen leder det ofta till att bilparkering överdimensioneras.

Ett projekt som fokuserar på att utmana policys utifrån bristen på användarperspektivet seniorer kan vara ett sätt att påverka utvecklingen och bidra till systemförändring.

#### Regelförändringar som möter seniorers önskemål om boende och mobilitet (policylab)

**Mål och syfte:** Ge förslag på alternativa policys och regelverk kan utformas för att vara användardrivna och inte utgå från bilen som norm.

**Hållbarhetsnytta:** Stor nytta om projektet kan påverka policys och regelverk så att andra lösningar, som vi sett efterfrågas av äldre, kan blir möjliga att bygga.

**Aktörer:** Fastighetsägare, kommun, Arkitekturinstitutet och Trivector Traffic

## 4.2. Nya data och insikter om seniorers mobilitet (klusteranalys)

Förstudien har bekräftat tidigare studier som visar att gruppen seniorer inte är en homogen grupp. Utifrån klusteranalysen har vi identifierat olika aktivitetsstilar och hur de hänger samman med olika färdmedel och antal resor per vecka. Dessutom har vi i workshops kunnat skaffa oss kunskap om hur seniorer ser på sin boendemiljö kopplat till mobilitet. Utmaningen i förstudien har varit att vi arbetat med ett begränsat dataset för klusteranalysen samt att vi haft en liten urvalsgrupp i arbetet med workshops (totalt sju individer).

Fortsatt anger deltagande fastighetsutvecklare, fastighetsägare samt mobilitetsaktör att utmaningen med en begränsad bild av seniorers behov och förutsättningar när det gäller mobilitetstjänster kvarstår. I förlängningen gör det att det är svårt att ta andra beslut eller bättre anpassa lösningar för seniorer. Ett behov av mer data och djupare kunskap kring seniorer och mobilitetstjänster finns således.

Att djupstudera seniorers förutsättningar och behov av mobilitetstjänster skulle möjliggöra en än bättre förståelse för seniorer i olika åldrar, och hur det sammanfaller med mobilitet och val av transportsätt. Det skulle kunna innebära att studera hur boende ser på olika alternativ av tekniska lösningar för att fastighetsägare och mobilitetsaktörer ska kunna satsa på rätt kombination av lösningar. Det skulle också kunna innebära att studera seniorers betalningsvilja för tjänsterna, och sätta det i relation till kostnaden för en egen parkeringsplats. Hinder utifrån kunskap, teknik, förutfattade meningar kring mobilitetstjänster är en tredje del som behöver studeras vidare utifrån det faktum att detta pekats ut som hinder för att använda mobilitetstjänster idag (både i denna studie och i tidigare). Det finns även ett

behov av att studera vad seniorer kan tänka sig att dela, med vem och under vilka former för att förstå om affärsmodellerna som finns idag möter seniorers behov. Seniorer som precis har flyttat eller seniorer som bott länge i sina fastigheter hade båda varit intressant att studera för att samla in kunskap. Likväl hade utökad och åldersuppdelad data från mobilitetsaktörer kunnat utgöra bra underlag.

### Nya data och insikter om seniorers mobilitet (klusteranalys)

**Mål och syfte:** Fördjupa kunskapen om seniorers behov och förutsättningar avseende mobilitet. Målet är att kunskapen ska kunna utgöra underlag för fastighetsägare, kommunen och mobilitetsaktörer när beslut om fastigheter och mobilitetstjänster ska tas.

**Metod:** Djupintervjuer, fördjupad klusteranalys, workshops med målgruppen och fastighetsägare, kommunen och mobilitetsaktörer för att förstå vilken kunskap de saknar.

**Hållbarhetsnytta:** Djupare kunskap om seniorer och mobilitet kan utgöra viktigt underlag för beslut om nybyggnation och ombyggnation vilket i sin tur kan leda till minskade utsläpp hos en annars bilburen generation. Vidare kan anpassade mobilitetstjänster ha potential att öka eller bibehålla seniorers mobilitet oavsett ålder.

**Aktörer:** Fastighetsaktör, mobilitetsleverantörer, Arkitekturinstitutet med kunskap om kopplingen mellan boende och deras närmiljö, Trivektor Traffic med kunskap om mobilitet och social hållbarhet, Bonum men kontakt till en stor grupp seniorer som flyttat.

### 4.3. Användardriven projekt- och fastighetsutveckling

Baserat på förstudien har intressanta resultat kring metoden identifierats. Vi kan se att ett användardrivet angreppssätt ger nya insikter kring hur ett boende för seniorer kan utformas utifrån hur gruppen seniorer ser på sitt framtida boende. Särskilt intressant är att de önskemål som seniorer har kopplat till sitt framtida boende inte hade varit möjligt att bygga idag utifrån rådande policys och regelverk. Vi ser också att klusteranalysen kan hjälpa oss att förstå den heterogena gruppen seniorers behov och resvanor på ett tydligt sätt och hur det förändras över åren.

Att genomföra workshops och klusteranalys så som vi gjort i detta projekt för varje enskild fastighet kan vara praktiskt svårt och tidskrävande. Samtidigt går det inte att bortse ifrån att viktiga lärdomar har dragits. Därmed finns behov för ett framtida projekt att undersöka hur ett användardrivet angreppssätt kan appliceras i nuvarande projekt- och fastighetsutvecklingsprocess för att nå andra resultat än dagens. Det kan handla om hur fastighetsaktörer ska kunna få till en tidig dialog med potentiella boende oavsett om de är hyresgäster eller köpare. Dialogen är viktig för att samla in erfarenheter från gruppen och således bättre anpassa byggnaden efter dessa. Det kan även vara intressant att pröva en användardriven process för att ställa om fastigheter i det befintliga beståndet till bättre anpassad boendemiljö för seniorer.

#### Användardriven projekt- och fastighetsutveckling

**Mål och syfte:** Utveckla en metod för praktiskt genomförande av ett användardrivet angreppssätt i nuvarande planeringsprocess. Syftet är att skapa förutsättningar baserade på användarnas önskemål.

**Hållbarhetsnytta:** Att använda mer användardrivet angreppssätt kan ge nya insikter om hur framtidens boende för seniorer kan se ut. Ett boende mer anpassat utefter seniorers förutsättningar kan leda till bättre livskvalitet och mobilitetstjänster som bibehåller eller ökar seniorers mobilitet genom olika delar av livet.

**Aktörer som behöver vara med i projektet:** Fastighetsägare, Arkitekturinstitutet med kunskap om användardrivna processer, Trivector Traffic med kunskap om mobilitet och social hållbarhet.

#### 4.4. Testbädd i ny- och eller ombyggnadsprojekt

Det sista förslaget på framtida projekt som kan bidra med viktig kunskap är att praktiskt testa de förslag som kom fram i dels förstudiens workshops med seniorer, dels förslag som går att identifiera utifrån den klusteranalys som genomförts. Att få med sig fastighetsägare och en kommun för att genomföra en testbädd kan vara ett effektivt sätt att utmana praxis och samtidigt visa på effekter likväl som identifiera hinder. Att praktiskt pröva åtgärder i en testbädd kan vara ett sätt att visa på vilka andra resultat som är möjliga med ett annorlunda angreppssätt. Det kan vara viktigt för såväl kommunen som fastighetsaktörer och mobilitetstjänstleverantörer för att våga testa något annat och på sikt göra om praxis.

Kunskapen som tas fram i en testbädd kan ge fördjupad kunskap inte bara om de nya lösningarna utan också om ett kvarter, en fastighet eller bostadsområde och hur dess förutsättningar samspelar med mobilitetstjänster. Det kan också vara ett sätt att testa olika tekniska lösningar eller kombinationer av lösningar för att hitta den rätta nivån eller rätta innehållet.

#### Testbädd i ny- och eller ombyggnadsprojekt

**Mål och syfte:** Skapa en testbädd för att i praktiken testa förslag som uppkommit i förstudien.

**Hållbarhetsnytta:** Kan ge viktiga, praktiska insikter om nyttor, användning hinder och möjligheter.

**Aktörer:** Fastighetsägare, kommun, Arkitekturstudiet och Trivector Traffic

## 5. Referenser

Berg, J., 2016. *Everyday Mobility and Travel Activities during the First Years of Retirement*. Linköping University. PhD thesis. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:901895/FULLTEXT01.pdf>

Boschmann, E., Brady, S., 2013. Travel behaviors, sustainable mobility, and transitoriented developments: a travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area. *J. Transp. Geogr.* 33, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.09.001>

Elldér, E. Vilhelmson, B., Thulin, E. 2023. *Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being*, Department of Economy and Society, University of Gothenburg, Sweden

Haustein, S., 2012. Mobility behavior of the elderly: an attitude-based segmentation approach for a heterogeneous target group. *Transportation* 39, 1079–1103. <https://doi.org/10.1007/s11116-011-9380-7>.

Haustein, S., Siren, A., 2014. Seniors' unmet mobility needs: How important is a driving licence? *J. Transp. Geogr.* 41, 45–52. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.08.001>

Kronsell, A., Smidfelt-Rosqvist, L., & Winslott Hiselius, L. (2016). Achieving Climate Objectives in Transport Policy by Including Women and Challenging

Gender Norms – the Swedish case. *International Journal of Sustainable Transportation*, 10(8), 703-711. <https://doi.org/10.1080/15568318.2015.1129653>

Leferink, T. (2022). *New home, new habits! Why moving and developing homes are opportunities for sustainable travel behaviour*. Paper presented at European Transport Conference, Milan, Italy. [https://aetransport.org/private/downloads/gjZG-rOwvmgc30A4ZdmPqM0rDmI/220902\\_ETC%20conf\\_v9\\_final.pdf](https://aetransport.org/private/downloads/gjZG-rOwvmgc30A4ZdmPqM0rDmI/220902_ETC%20conf_v9_final.pdf)

Roos, J M., (2023). Vem använder bilpool? I Ulrika Andersson, Patrik Öhberg, Anders Carlander, Johan Martinsson & Nora Theorin (red) *Ovissshetens tid*. Göteborg: SOM-institutet, Göteborgs universitet.

SCB, 2022. *SCB publicerar stor kartläggning av Sveriges äldre* [pressmeddelande] 2022-02-17. <https://www.scb.se/pressmeddelande/scb-publicerar-stor-kartlaggning-av-sveriges-aldre/>

Westin, K., Vilhelmson, B., 2011. Old, yet young: Travel-activity patterns among new pensioners in Sweden. *Social Space* 1, 1–21.

## 6. Bilaga 1: Tidigare studier

Inom ramen för projektet har en genomgång av tidigare studier kring seniorer, mobilitet och mobilitetstjänster studerats. Nedan följer en sammanställning av de viktigaste lärdomarna.

### 6.1. Äldre är en växande befolkningsgrupp

Gruppen äldre ökar i Sverige. År 2020 fanns mer än 2,6 miljoner som var 60 år eller äldre. Gruppen över 60 år har under de senaste 50 åren ökat med 65 procent, vilket går att jämföra med en 30 procentig ökning för folkmängden som helhet (SCB 2022). Enligt SCB, som tagit fram statistiken, kommer utvecklingen att fortsätta i framtiden och liknande slutsatser går att dra även från andra länder.

### 6.2. Äldre är inte en homogen grupp

Äldre är inte en homogen grupp, utan inom gruppen finns en variation av förutsättningar. Ofta delas gruppen äldre in i yngre äldre och äldre-äldre för att tydliggöra olika förutsättningar som kommer med olika åldrar. Det finns ingen vedertagen definition om var gränsen för yngre äldre och äldre-äldre går. Ofta anses gruppen yngre äldre vara i åldrar från 60-79 år, men ibland går gränsen från 65-79 år och uppåt.

Många äldre är friska och aktiva, men som inom alla grupper finns variationer av både kognitiv och fysisk funktion. Statistik från SCB (2022) visar att det inom

gruppen äldre finns variationer avseende bland annat boendeform, utbildningsnivå, inkomst, ålder och civilstånd och hälsa.

Utifrån äldre och mobilitetstjänster är det intressant att se över flyttmönster eftersom forskning visar att vi är benägna att förändra hur vi reser i samband med stora livshändelser (Leferink 2022). Bland de som är 60 år och äldre är det 83 procent som bor kvar i samma fastighet som de bodde i fem år tidigare. När det gäller flytt är förändringarna störst bland de som är 90 år och äldre, där 75 procent flyttat under de senaste fem åren (SCB 2022).

En annan viktig faktor är hälsa. Hälsa är ett brett begrepp men för mobilitetstjänster specifikt kan god hälsa innebära att man själv ansvarar för dagliga sysslor, såsom handling, och att man har hälsa nog att delta i sociala aktiviteter utanför hemmet. Tre av fyra i åldern 60-69 har ett bra allmänt hälsotillstånd (SCB 2022). I takt med att åldern stiger sjunker andelen med bra allmän hälsa. Knappt hälften av de som är 80 år och äldre anger att de har ett bra hälsotillstånd. I samma åldersspann försämras aktivitetsförmågan tydligt. Hälsoskillnader går att se mellan olika grupper inom gruppen äldre, där personer med eftergymnasial utbildning har bättre hälsa än de med förgymnasial utbildning, detsamma gäller för gifta eller samboende vars hälsa är bättre än de som inte är gifta eller samboende (ibid).

### 6.3. Äldres bilberoende – ett kännetecken?

Bil användningen bland gruppen äldre i Sverige ökar. Det visar en svensk studie genomförd mellan 2000-2010 (Elldér, Vilhelmson, Thulin 2023). Orsakerna kan vara flera, några orsaker som belyses är att fler kvinnor har körkort än tidigare, samtidigt som medellivslängden ökar vilket sammantaget ger fler potentiella

förare. Precis som nämnt tidigare finns variationer inom gruppen, där längden på resorna varierar och de yngre äldre gör längre resor än gruppen äldre-äldre (Boschman & Brady 2013; Westin & Wilhelmson 2011). Andra faktorer som påverkar är kön, familjesituation med omsorgsansvar samt fysisk miljö, hur enkelt det är att gå och cykla för att nå viktiga målpunkter på ett tryggt och säkert sätt, är andra faktorer som lyfts fram påverka bilanvändningen (Haustein 2012; Haustein & Siren 2014).

Trots att äldres bilkörning ökat syns de inte som flitiga användare när det kommer till användningen av bilpool. Roos (2023) visar att medelålder för personer som använder bilpool är 42 år. Data från Kintoshare visar att personer i åldern 18-34 år står för en stor del av uthyrningarna, och personer över 57 år står tillsammans för mindre än var tionde uthyrning<sup>1</sup>.

När det gäller kollektivtrafikresandet visar forskning att andelen kollektivtrafikresenärer ökar vid ungefär 64 års ålder i Sverige (Kronsell m.fl 2016). Det visar i praktiken att det ökande kollektivtrafikresandet sker i samband med pensionsålder.

Berg (2016) lyfter i sin avhandling att pensioneringen för vissa seniorer innebar att resandet kunde ta mer tid till följd av att seniorerna i samma utsträckning inte hade bråttom. I stället för att köra bil angav många att de i stället gick eller cyklade eftersom tiden fanns och de samtidigt såg det som viktig motion. Samtidigt kvarstod bilen som ett av de mest vanligt förekommande sätten att resa på, många angav av att de åkte med bil av gammal vana eller för att de hade många olika

ärenden som skulle genomföras på en och samma resa. Bergs avhandling visade också att olika förändringar som har skett i livet efter

pensioneringen hade betydelse för mobilitet och förutsättningar att kunna resa. Förändringar som togs upp var bl a att få barnbarn, att partnern går i pension, nya och förlorade sociala relationer, nya sociala platser, sjukdomar, rehabilitering, skilsmässa och byte av bostad. Detta tyder på att seniorers vardag, precis som andra människors, är fylld av förändringar och variation som påverkar vardagslivet.

#### 6.4. Lärdomar från pilotprojekt

##### MoBo III i Rissne

MoBo III var ett innovationsprojekt kring mobilitet och parkering som genomfördes 2021-2024. Projektet bestod av flera delar, varav en pilot där en mobilitets-hubb har etablerats och delvis ersatt en parkeringsanläggning i Rissne, Sundbyberg.

Mobilitetshubben lokaliserades i det kommunala bostadsbolaget Förvaltarens fastighet med totalt 540 hushåll som i och med pilotprojektet fått tillgång till elbilspool, cykelpool och cykelparkering- och service. En kvantitativ och en kvalitativ studie har följt upp resvanor och attityder inför införandet (2021) och nyttjandet av mobilitetstjänster och resvanor efter införandet (2024). I Förvaltarens bestånd i Rissne är cirka 10% av de boende över 65 år. Ungefär 40% av de som

---

<sup>1</sup> Enligt mejlkorrespondens med Olof Holmgren på Kinto Share, september 2024.

svarat på den uppföljande enkäten var över 60 år och 20% av de som deltog i intervjuerna äldre än 65 år.

Några lärdomar från studien är följande:

- Färdmedelsfördelningen bland de över 60 år är 67 procent bil, 3 procent cykel, 2 procent kollektivtrafik och 9 procent övrigt. Resvanorna baseras på de över 60 år som deltagit i den kvantitativa och kvalitativa studien, alltså har inga uppräknings till hela beståndet gjorts.
- Drygt 70 procent av över 60 år som deltog i studien säger att de är osäkra på hur mobilitetstjänsterna fungerar eller inte alls vet hur de fungerar. Andelen som svarat liknande är hög även inom gruppen under 60 år, men är högst för den äldre målgruppen.
- Av de som inte har använt mobilitetstjänsterna säger cirka 50% att det är på grund av att de har en egen bil. För cykelpoolen säger ungefär lika många att det är på grund av de har en cykel som fyller deras behov.
- Anledningar som skulle kunna få dem att nyttja bilpool är andra typer av fordon, mer information om hur det fungerar och lägre priser. För cykelpool de flesta som inte använder den att de inte har något behov av cykel. Några säger några att de inte kan cykla.
- De boende som använder bilpoolen mest är främst gruppen medelålders personer utan barn och gruppen pensionärer. Dessa grupper har oftare flexibilitet i sina scheman, vilket ger dem både tid och möjlighet att testa nya alternativ och att använda bilpoolen för sina resor. Barnfamiljer nyttjar bilpoolen i lägre utsträckning.
- Framför allt äldre användare och vissa medelålders personer upplever att bilpoolen fungerar bra när de väl har kommit igång; dock kan

startprocessen upplevas som stressande, särskilt för de som är ovana vid att ladda och köra en elbil. Dessa grupper skulle uppskatta tydliga klistermärken som visar hur laddsladden låses upp eller hur en elbil startas.

- Bilpoolen är särskilt användbar för korta ärenden i närheten, som att storhandla eller frakta saker. För längre resor, som att hälsa på vänner på andra sidan staden, kan bilpoolen delvis tillgodose dessa behov. Vissa boenden väljer att använda bilpoolen för sådana resor, medan andra föredrar att behålla sin egen bil för att ha större flexibilitet och slippa tänka på att återlämna en bilpoolsbil inom angivna tidsramar.
- Ett kvarstående behov är längre helgutflykter, där vissa tvekar om bilpoolen är lämplig och oroar sig för höga kostnader.
- Cykelpoolen används främst av den yngre halvan av medelåldersgruppen, medan äldre personer ofta upplever elcyklar och lastcyklar som något nytt och ovant.
- Äldre respondenter uppskattar prova-på-dagarna och önskar fler tillfällen för att bekanta sig med tjänsterna, särskilt om de missat tidigare event.



## 7. Bilaga 2: Intervjuguide fastighetsaktör

### Introduktion

1. Berätta om ditt företag och din roll på företaget.
2. Vad skulle du säga är den största anledningen till att ni gått med i projektet?
3. Vad vill ni veta när vi avslutar projektet? Vad har värde för er?

### Boende för äldre

4. Har ni, eller planerar ni får några seniorboenden/projekt?
  - a. Om ja, vad är era lärdomar/erfarenheter kring dessa projekt?
  - b. Om nej, hur kommer det sig att ni inte har det i nuläget?
5. Vad har ni för bild av seniorers (65-75 år) önskemål på sitt boende?
  - a. Vad värdesätts?
  - b. Vad är mindre viktigt?
  - c. Koppling till mobilitet

- d. Koppling till utrymmen för mobilitet

### Mobilitetstjänster för äldre

6. Hur arbetar ni med mobilitetstjänster idag?
  - a. Vilken typ av projekt? Geografi, målgrupp?
  - b. Typer av tjänster?
7. Vilka typer av avvägningar ställs ni inför idag när det gäller mobilitet vid nyproduktion?
  - a. Kommunen, kostnader, säljbarhet osv.
8. Vad har ni för bild av, erfarenheter kring, eller kunskap om äldres användning av mobilitetstjänster?
  - a. Frågor som ställs, användning, hinder, möjligheter osv.
9. Vad ser ni för potential i att få äldre att använda mobilitetstjänster?
10. Vad är utmaningen för er idag kopplat till mobilitetstjänster?

### Avslutning

11. Något ni vill tillägga eller förtydliga?

## 8. Bilaga 3: Intervjuguide mobilitetsaktör

### Introduktion

12. Vad skulle du säga är den största anledningen till att ni gått med i projektet?
13. Vad vill ni veta när vi avslutar projektet? Vad har värde för er?

### Mobilitetstjänster generellt

14. Hur ser er kunskap ut när det gäller användning av mobilitetstjänster bland olika grupper? Varför tror ni att det ser ut som det gör?
  - a. Starka användningsgrupper bland era tjänster

### Mobilitetstjänster för äldre

15. Hur arbetar ni med mobilitetstjänster idag?
  - c. Vilken typ av projekt? Geografi, målgrupp? Typer av tjänster?
2. Vilka utmaningar ställs ni inför i dialog med fastighetsaktörer kopplat till äldres mobilitet?/Vilka typer av avvägningar ställs ni inför idag när det gäller mobilitet vid nyproduktion?
  - a. Kommunen, kostnader, säljbarhet osv.

16. Vad har ni för bild av, erfarenheter kring, eller kunskap om äldres användning av mobilitetstjänster?
17. Vad ser ni för potential i att få äldre att använda mobilitetstjänster?

### Framtidens resande

18. Vad står ni inför för utmaningar på sikt, kommande 10-15 år? I era bestånd eller som bolag, givet tiden vi lever i, åldrande befolkning, klimatförändringar osv.
19. Vad ser ni är en hållbar mobilitet om 10-15 år?
20. Vad gör ni för att förbereda era tjänster för att passa framtidens hållbara mobilitet / utmaningar? Generellt, inte bara för äldre.
  - a. Satsningar ni gör, inriktningar ni tar, pilotprojekt mm?
21. Hur kopplar framtidens mobilitet samman med er affär i framtiden?
22. Hur arbetar ni för att på sikt minska utsläppen från era fastigheter kopplat till mobilitet? Vad tror ni hade gjort mest skillnad på sikt?

### Avslutning

23. Någonting ni vill tillägga eller förtydliga?