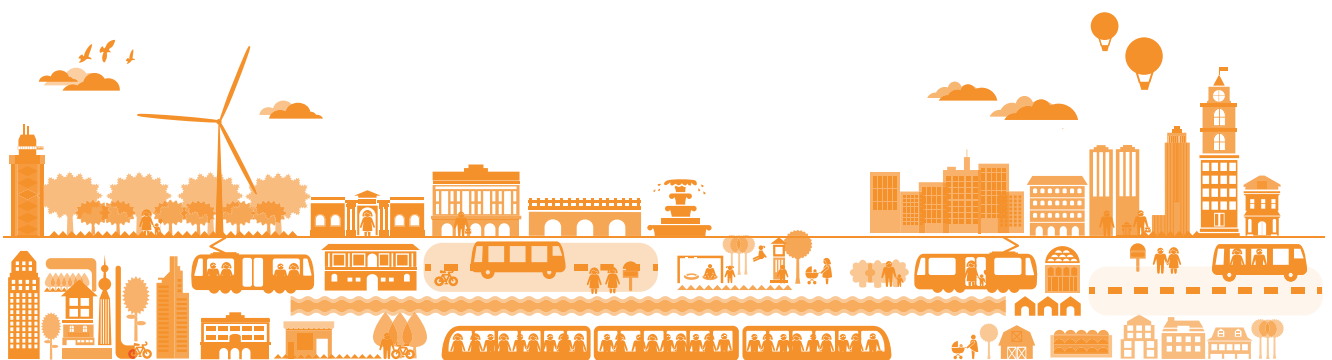




K2 RESEARCH 2018:3

Utvärdering av fria resor i kollektivtrafiken för äldre medborgare

Tania Dukic Willstrand, Per Henriksson, Lena Levin & Helena Svensson



Datum: 2018-08-30

Tryck: Media-Tryck, Lunds universitet, Lund

ISBN: 978-91-7753-828-8 (tryck)

ISBN: 978-91-7753-829-5 (pdf)

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

Innehållsförteckning

Förord.....	3
Sammanfattning	4
1. Bakgrund.....	5
1.1. Syfte	6
1.2. Teoretisk utgångspunkt	7
2. Metod	8
2.1. Urval.....	8
2.2. Enkät	8
2.3. Seniorkort.....	9
2.4. Statistisk analys.....	9
3. Resultat	10
3.1. Populationsinformation samt bortfall	10
3.2. Seniorkortets användare.....	12
3.2.1. Incitament för att använda kollektivtrafik.....	17
3.2.2. Kapabilitet i förhållande till transportval	18
3.3. Seniorkortets icke-användare: vilka är de?	18
3.4. Bilresor.....	19
3.5. Huvudanvändare.....	21
4. Diskussion	25
4.1. Vilka effekter har fria resor med kollektivtrafik haft för äldre medborgare?	25
4.2. Har införande av fria resor lyckats attrahera nya användare av kollektivtrafik eller öka användningen bland befintliga kollektivtrafikresenärer?.....	25
4.3. Är fria resor ett bra incitament för att attrahera nya användargrupper till kollektivtrafiken?	26
4.4. Vilka grupper lyckas inte seniorkortet fånga?	26
4.5. Begränsningar i studien.....	27
4.6. Åtgärder för olika äldregrupper	28
4.7. Framtida forskningsbehov för ökad användning av kollektivtrafik för äldre.....	29
5. Referenser	30

Förord

Denna studie är ett led i att undersöka säker mobilitet för äldre. Vilka förutsättningar behöver vi i samhället för att kunna säkerställa en säker mobilitet för äldre? Bilen är för många förstahandsvalet för transport. Alla kan dock inte köra och klimat- och hälsomålen stöttar inte heller att alla ska köra i egen bil. Fokus i denna studie är att undersöka hur seniorkortet kan vara ett komplement till äldres hållbara resande, både med avseende på miljö och hälsa.

Vi tackar Västra Götalandsregionen och K2 för deras ekonomiska stöd som har varit en förutsättning för att genomföra studien. Tack till Västtrafik för stödet kring seniorkortet. Tack till alla respondenter som har tagit sig tid att svara på enkäten, utan era svar hade inte denna studie kunnat genomföras.

Tack till alla medförfattare och kollegor för intressant samtal, analyser och granskning.

Göteborg, juni 2018

Tania Dukic Willstrand

Projektledare

Sammanfattning

Enligt europeiska och internationella källor förväntas befolkningen att bli allt äldre. I Sverige beräknas andelen människor i ålder 65 år och äldre att öka med 30 procent mellan 2010 och 2030, detta enligt SCB. Det betyder att år 2050 kommer en fjärdedel av den svenska befolkningen att vara 65 år eller äldre. För att äldre människor i så stor utsträckning som möjligt ska kunna leva ett aktivt liv och känna livskvalitet samt sköta sin vardag på egen hand är det viktigt att de kan förflytta sig och behålla sin mobilitet. Om förutsättningar finns för mobilitet kan samhället troligtvis spara in en del kostnader i andra sektorer såsom vård och omsorg. Därför behöver samhället en beredskap och ökad kunskap om hur vi tidigt kan attrahera äldre människor till kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken kan vara en förutsättning för en fortsatt mobilitet och delaktighet i samhället. Idag är det många kommuner i Sverige som erbjuder fria kollektivtrafikresor till äldre resenärer genom någon form av "Seniorkort". Studiens syfte var att utvärdera betydelse med fria resor i ordinarie kollektivtrafik för äldre personer samt vilken betydelse har den fysiska hälsan för användning av kollektivtrafik.

Målpopulationen består av medborgare som har fyllt 65 år och som bor i en kommun där seniorkortet erbjuds. Via Statens personadressregister (SPAR) valdes ett slumpmässigt urval av 750 kvinnor och 750 män som hade fyllt 65 år under 2017 och som bodde i en kommun som erbjöd ett seniorkort. För att undersöka betydelse av KT för användandet av seniorkort valde vi två kommuner med god tillgång/utbud av KT, Göteborg och Mölndal, och en kommun med begränsade KT, Svenljunga. En enkät som består av 43 frågor utformades för att kunna besvara våra frågeställningar.

Totalt svarade 648 personer vilket motsvarar en svarsfrekvens på 43 procent. Benägenheten att besvara enkäten var högre i Göteborg och Mölndal där närmare hälften svarade, 49 procent respektive 46 procent. Motsvarande siffra för Svenljunga var en tredjedel (33 %). Totalt 80 procent av respondenterna hade tackat ja till erbjudandet om ett seniorkort, vilket motsvarar 520 individer. Användningsfrekvensen skilde inte mellan män och kvinnor. Däremot hade det stor betydelse var respondenterna bodde. I Göteborg och Mölndal var det 95 procent respektive 80 procent som använde seniorkortet. I Svenljunga var det endast 23 procent av respondenterna som använde seniorkortet. Studien visar en positiv korrelation mellan användandet av seniorkortet och en ökad daglig motion. De som använde seniorkortet vistades mer utomhus och promenerade dagligen mer än äldre som inte använde seniorkortet. Seniorkortet har medfört en överflyttning av mellan 24-35 procent av resorna som tidigare gjordes med bil till kollektivtrafik. Den största överflyttningen från bil till kollektivtrafik skedde för resor med serviceärenden, när man skulle träffa vänner/bekanta eller delta i föreningslivet. Resultaten visar dock att det även skedde en överflyttning av gång- och cykelresor: omkring en tredjedel av dessa resor gjordes i stället med kollektivtrafik efter seniorkortets införande. En grupp som seniorkortet inte lyckats attrahera fullt ut är notoriska bilanvändare, de som kör varje dag. De har inte ökat sin användning av kollektivtrafiken efter seniorkortsintroduktionen och de är ofta inte benägna att anpassa sina tider för att

åka med kollektivtrafik. De som svarat att de ofta kör bil är i större utsträckning män som tillhör hushåll med högre inkomst och bor på landsbygden. För dessa representerar subventionerad kollektivtrafik inte en tillräcklig hög motivationsfaktor för att öka användningen av kollektivtrafik. Seniorskortsintroduktionen har samtidigt bidragit till mindre önskvärda effekter såsom en minskning av andelen resor med cykel och gång till förmån för kollektivtrafiken. Service, förenings- och sociala resor har störst potential att attrahera resenärer från bil till kollektivtrafik. Huvudmän bör ta hänsyn till dessa fakta för att utforma tjänster.

1. Bakgrund

Enligt europeiska och internationella källor förväntas befolkningen bli allt äldre. I Sverige beräknas andelen människor i ålder 65 år och äldre att öka med 30 procent mellan 2010 och 2030, detta enligt SCB. Det betyder att år 2050 kommer en fjärdedel av den svenska befolkningen att vara 65 år eller äldre (SCB 2015). Den nya åldersfördelningen kommer att ha betydande konsekvenser på samhället i stort och i synnerhet för behovet av transport och mobilitet. I Västra Götaland beräknas andelen äldre också öka drastiskt. År 2015 fanns det cirka 83 500 invånare som var 80 år eller äldre, det antalet beräknas öka med 50 procent till 2030, till 129 500 invånare (Västra Götaland 2016). Andelen 80 år och äldre i befolkningen kommer att öka från 5 till 7 procent år 2030.

För att äldre människor i så stor utsträckning som möjligt ska kunna leva ett aktivt liv och känna livskvalitet samt sköta sin vardag på egen hand, är det viktigt att de kan förflytta sig och behålla sin mobilitet. Om förutsättningar finns för mobilitet kan samhället troligtvis spara in en del kostnader i andra sektorer såsom vård och omsorg (Hakamies-Blomqvist, Henriksson et al. 1999). Med nya generationer äldre som är vana vid ett aktivt liv med mycket förflyttningar kan det bli nya utmaningar jämfört med tidigare generationer av äldre. Bilen är det transportmedel som överlag transporterar flest människor. Fler och fler äldre har körkort och bil, särskilt kvinnor (OECD. 2001). Samtidigt finns det äldre som väljer att sluta köra bil och därmed blir beroende av andra transporter (Henriksson, Levin et al. 2014). På samhällsnivå önskas en minskning av bilkörande generellt för att kunna minska miljöpåverkan och i viss mån öka den fysiska hälsan (FN. 2018).

Olycksstatistiken visar att äldre är säkrare i sina fordon jämfört med om de går eller cyklar (European Commission 2016). Detta gäller för övrig population, däremot är en äldre kropp mer bräcklig och när olyckan sker är därför skadeföljden svårare för de äldre.

Det antal år som en människa i västvärlden förväntas hålla sig frisk ökar, samtidigt ökar även antal år som en individ förväntas leva med sämre hälsa (fysisk, psykisk, mild kognitiv nedsättning och demens). Sammantaget innebär detta att många kommer att köra bil längre upp i åldrarna, men även möta svårigheter med bilkörning i hög ålder och då sluta köra (Hakamies-Blomqvist 1994, Ball, Owsley et al. 1998, Davidse 2006, Braitman, Kirley et al. 2007, Dukic Willstrand, Selander et al. 2015). Ytterligare en mobilitetsbegränsning är den lägre inkomst som uppstår vid pension, särskilt för kvinnor, vilket kan minska möjligheten att resa och röra sig utanför hemmet (Sirén, Hakamies-Blomqvist et al. 2004). Samhället behöver en beredskap och ökad kunskap om hur vi tidigt kan attrahera äldre människor till kollektivtrafiken eftersom den kan vara en förutsättning för en fortsatt mobilitet och därmed delaktighet i samhället. Föreliggande rapport bidrar med kunskap om hur äldres behov av kollektivtrafik kan tillgodoses.

Idag är det många kommuner i Sverige och länder/städer i Europa som erbjuder fria kollektivtrafikresor till äldre resenärer genom någon form av ”Seniorkort”. Regler för att få ett sådant kort skiljer sig åt i olika kommuner, dels med avseende på ålder (65+ eller

75+), dels när på dygnet man kan använda det, och dels koppling till färdtjänstlegitimation. Flera EU-projekt (GOAL1, TRACY2) och nationell forskning har syftat till att kartlägga gruppen äldre personers resande och vanor för att ta reda på vilka egenskaper som kopplas till olika transportmedel (Hildebrand 2003, Haustein 2012). Sammanfattningsvis kan man se att de som har bättre hälsa och/eller tillhör gruppen ”yngre äldre” är de som kör bil, medan de som har lite sämre hälsa och ekonomi är de som åker kollektivtrafik.

Mycket av dagens kollektivtrafikplanering går ut på att se till att kollektivtrafiken kan konkurrera med bilen med den korta restiden, vilket innebär att trafiken inte planeras optimalt utifrån äldres behov och värderingar. Kollektivtrafiken prioriterar idag stomlinjer med korta restider vilket uppnås genom rätare linjesträckning, längre avstånd mellan hållplats och kortare hållplatsstopp. Detta innebär i sin tur att det i de flesta fall blir längre gångavstånd till hållplatsen och att bussen kör iväg fortare efter ett stopp. Detta kan upplevas som mer stressig för äldre personer även om själva utformningen av fordonen gör dem betydligt mer tillgängliga nuförtiden. De så kallade ”mellansystemen”, såsom servicelinjer och flexlinjer som fanns tidigare, är numera ganska sällsynta eftersom det var svårt att få bra ekonomi i dem. Även om de var billigare än en resa i färdtjänst per resa att tillhandahålla, så blev de mycket dyrare per resa jämfört med en resa i ordinarie kollektivtrafik. Ett av de teoretiska ramverken vi utgår ifrån innebär att det måste finnas en överensstämmelse mellan individens förmåga/kapacitet/resurser och de krav som miljön ställer (t ex olika kollektivtrafiksystem) för att man ska vilja och kunna åka med kollektivtrafiken.

1.1. Syfte

Studiens syfte är att utvärdera betydelsen av fria resor i ordinarie kollektivtrafik för äldre personer samt vilken effekt detta har på den fysiska hälsan och för användning av kollektivtrafik. Effekter av åtgärden kommer att studeras utifrån hur resandet med kollektivtrafik eventuellt förändras. I studien ingår att fånga resenärernas egen syn på möjligheter som fria resor skapar och hur deras mobilitet har förändrats, men även hur det eventuellt skiljer mellan olika subgrupper. Vidare kommer studien att undersöka i vilken utsträckning fria resor kan vara ett incitament för att få nya grupper av resenärer att börja åka med ordinarie kollektivtrafik, men även för att säkra att befintliga resenärer fortsätter åka kollektivt. Med äldre avses i den här rapporten ålderspensionärer (i Sverige kan man pensionera sig, vid olika åldrar: vanligtvis vid 65 eller 67 år, men även tidigare eller senare) och dem som har rätt att använda så kallade seniorkort i kollektivtrafiken (olika kommuner har satt olika åldersgräns).

Frågor som undersöks:

- Vilka effekter har fria resor i kollektivtrafiken för äldre medborgare haft?

¹ <http://www.goal-project.eu/>

² <http://www.tracy-project.eu/>

- Har införande av fria resor för äldre lyckats attrahera dem att börja åka kollektivtrafik eller rent av ökat sin användning?
- Är fria resor ett bra incitament för att attrahera nya användargrupper till kollektivtrafiken?
- Vilka andra incitament finns?
- Vilka grupper lyckas inte seniorkortet fånga?

Resultat av denna studie kommer att bidra till ökad kunskap om huruvida fria resor kan bidra till att äldre personer i större omfattning åker med kollektivtrafik och hur kommunerna kan tänka för att öka resandet för olika grupper av äldre. Studien bidrar även till kunskap om bilförare i ökad omfattning bekantar sig med kollektivtrafik och därmed göra kollektivtrafiken mer attraktivt för dem. Ambitionen är att underlaget kan användas för att föreslå politiska beslut och åtgärder. I studien föreslås förslag om vad man kan göra och vilka åtgärder som fungerar för att attrahera äldre till kollektivtrafik.

1.2. Teoretisk utgångspunkt

Föreliggande arbete utgår ifrån en teoretisk grund, baserad på kapabilitetsbegreppet, d.v.s. människors förmågor att nå mål och göra saker som upplevs som värdefulla (Sen 2009). I åldrandet påverkas dessa möjligheter av hälsa, genetik, personlighet, kognitiv förmåga, familj, vänner, bostad, etc. När det gäller mobilitet påverkas människans förmåga att transportera sig av bland annat utformning av transportsystem, kostnader och tillgänglighet.

Kapabilitet användes för att se hur den fysiska hälsan påverkar viljan att använda kollektivtrafik och för att studera vilka samband det finns mellan dessa.

Ett naturligt och friskt åldrande medför vissa nedsättningar, både fysiskt och kognitivt, vilka påverkar vardagen och aktiviteter. För att kunna utföra sysslor och aktiviteter finner varje individ en överensstämmelse mellan sin kapacitet och de krav som miljön ställer för att kunna använda den. När det gäller val av transport väljer varje individ ett färdssätt som överensstämmer med den kapacitet individen har. För många av oss är bilen det viktigaste färdssättet. För många av oss kommer en dag då kapabiliteten att köra bil inte är tillräcklig och då måste vi sluta.

För varje innovation finns det ett tidsförlopp som påverkas av olika faktorer (Rogers 1995). Huruvida innovationer är lyckade påverkas av dessa faktorer. Rogers (1995) har studerat innovationsfaktorer och identifierat fem attribut som bidrar till lyckade innovationer: relativ fördel, kompatibilitet, komplexitet, observerbarhet och testbarhet. Analysen kommer att belysa hur seniorkortet har bemött dessa fem attribut.

2. Metod

2.1. Urval

Målpopulationen består av medborgare som har fyllt 65 år och som bor i en kommun där seniorkortet erbjöds. Via Statens personadressregister (SPAR) valdes ett slumpmässigt urval av kvinnor och män som hade fyllt 65 år under 2017 och som bodde i en kommun som erbjöd ett seniorkort. För att undersöka betydelse av kollektivtrafik (KT) för användandet av seniorkort, valde vi två kommuner med bra tillgång/utbud av KT och en kommun med begränsad KT. Valet föll på Göteborg, Mölndal och Svenljunga där den första representerar stor stad med god tillgång till kollektivtrafik, den andra en förort med god tillgång till kollektivtrafik och den tredje en liten tätort med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Alla dessa tre kommuner erbjuder någon form av seniorkort (Tabell 1). Urvalet var lika fördelat med avseende på antal kvinnor och män, en viktig faktor eftersom mäns och kvinnors resor och transportval kan se olika ut (Haustein and Siren 2015).

Tabell 1: Tre kommuner och dess seniorkort urvalskriterier av städer för populationsurval.

Kommun	Miljö	Kollektivtrafik- utbud	Seniorkortstyp och villkor	Urvalsstorlek
Göteborg	stadsmiljö	Hög	lågtrafik (vardag 8:30-15 och 18-06, dygnet runt helger och helgdagar), 65år	250 män 250 kvinnor
Mölndal	förort	hög	Lågtrafik (vardag 8:30-15 och 18-06, dygnet runt helger och helgdagar), 65år	250 män 250 kvinnor
Svenljunga	landsbygd	låg	dygnet runt, 65år + engångsavgift 150kr	250 män 250 kvinnor

2.2. Enkät

En enkät utformades för att kunna besvara identifierade frågeställningar. Den består av totalt 43 frågor inom följande områden: bakgrund, hälsa, resvanor, användning av kollektivtrafik samt seniorkort, bilkörning, upplevelse av resor och vardagslivet (se bilaga1).

2.3. Seniorkort

År 2007 fick Trafiknämnden i uppdrag att erbjuda alla göteborgare över 65 år gratis kollektivtrafik mellan klockan 08.30 – 15.00 och efter klockan 18.00 på vardagar samt helger med start den 1 januari 2008. Inom Västragötalandsregionen ser det olika ut. Under de senaste 10 åren har antalet kommuner som har infört gratis kollektivtrafik till 65+ ökat stadigt.

Seniorkort erbjuds alla invånare i vissa kommuner som hade uppnått en viss ålder. I de utvalda kommunerna är det 65-årsgräns. Alla 65-åringar får per post ett erbjudande att få ett seniorkort som de aktivt behöver svara på genom att anmäla sig via internet eller per post. Seniorkortet blir hemskickat och behöver aktiveras på första resan för att kunna fungera. Invånare i Svenljunga får betala en engångsavgift på 150 kr för att kunna få kortet. Med lågtrafiktider anses vardagar 08.30-15.00 och 18.00-06.00, dygnet runt på helger och helgdagar.

Seniorkortet introducerades vid olika tidpunkter i dessa tre kommuner: Göteborg 2008-01-01, Mölndal 2015-05-01 och Svenljunga 2017-04-01.

2.4. Statistisk analys

Statistisk analys gjordes med SPSS® (22.0). Ett signifikansvärde på <0.05 användes för att kunna beskriva en statistisk säkerställd effekt. Testet "Pearson Chi-square" användes för icke parametriska data. Analysen började med en bortfallsanalys som presenteras i nästa kapitel.

3. Resultat

3.1. Populationsinformation samt bortfall

Enkäten, som var i pappersform, skickades till 1 500 personer den 20 oktober 2017. Svar som inkommit till och med den 31/1 2018 ingår i analyserna. Enkäten var anonym då inga löpnummer eller dylikt fanns på enkäterna. Besvarade enkäter avlästes maskinellt av företaget Enkätfabriken och levererades i en Excelfil till VTI. Kontroller och rättningar av datamaterialet genomfördes av VTI.

Totalt svarade 648 personer vilket motsvarar en svarsfrekvens på 43%. Svarsfrekvens per kommun och kön presenteras i Tabell 2. Männens besvarade enkäten i något högre grad (45 procent) jämfört med kvinnorna (41 procent). Benägenheten att besvara enkäten var högre i Göteborg och Mölndal där närmare hälften svarade, 49 procent respektive 46 procent. Motsvarande siffra för Svenljunga var en tredjedel (33%).

När det gäller kända bortfallsorsaker kunde följande identifieras:

- Två personer pga. sjukdom
- En person befann sig utomlands
- En enkät i retur, okänd adress
- En som avböjt (som ändå skickat in enkäten).

Någon ytterligare bortfallsanalys är inte möjlig, då endast adresser erhöles från SPAR och vi inte har tillgång till andra bakgrundsvariabler än kön och bostadskommun för respondenterna.

Tabell 2: Svarsfrekvenser per kommun och kön

	Göteborg	Mölndal	Svenljunga	Ej uppgett ort	Totalt antal svar	Totalt urval	Svarsfrekvens
Kvinnor	126	107	75	2	310	750	41 %
Män	118	124	91	4	337	750	45 %
Ej uppgett kön	0	1	0	0	1	-	
Totalt antal svar	244	232	166	6	648	-	43 %
Totalt urval	500	500	500	-	-	1500	
Svarsfrekvens	49 %	46 %	33 %				

Följande analys baseras på de 648 individer som besvarade enkäten. I Tabell 3 presenteras bakgrundsdata från de 648 respondenter.

Tabell 3: Beskrivning av respondenterna uppdelat per kommun.

	Göteborg	Möndal	Svenljunga	Ej uppgett ort	Samtliga
Ålder (7 personer har ej uppgett ålder)					
Medelålder	74,7	75,2	73,5	75,4	74,6
Medianålder	73,0	74,0	73,0	78,0	73,0
Åldersspann	66–93	66–91	66–92	68–83	66–93
Kön (1 person har ej uppgett kön)					
Andel kvinnor, %	51,6	46,3	45,2	33,3	47,9
Högsta avslutade utbildning, % (3 personer har ej uppgett utbildning)					
grundskola/folkskola	32,4	30,2	55,4	66,7	37,8
gymnasium/realskola/komvux (2-3 år)	28,6	30,2	29,5	33,3	29,5
högskola/universitet (högst 3 år)	14,1	16,4	7,8	0	13,3
högskola/universitet (längre än 3 år)	22,8	23,3	7,2	0	18,8
Annan utbildning	2,1	0	0	0	0,8
Vem respondenten bor med, % (inget bortfall)					
bor själv i hushållet	39,3	29,7	30,7	0	33,3
make/maka/sambo	57,0	65,5	65,7	100,0	62,7
barn	0,4	1,7	0,6	0	0,9
make/maka/sambo och barn/barnbarn	1,6	2,2	1,8	0	1,9
annan	1,6	0,9	1,2	0	1,2

Typ av bostad, % (inget bortfall)					
lägenhet	64,8	43,1	19,3	0	44,8
egen fastighet (villa, radhus, parhus)	33,6	55,6	77,1	100,0	53,2
äldreboende	1,2	1,3	1,2	0	1,2
annat	0,4	0	2,4	0	0,8
Gått i pension? % (1 person har ej svarat)					
ja, helt	92,6	88,7	91,5	83,3	90,9
ja, delvis	6,6	9,5	6,0	16,7	7,6
nej	0,8	1,7	2,4	0	1,5
Hushållets totala nettoinkomst per månad (8 har inte svarat)					
mindre än 8 000 kronor	7,6	3,0	6,7	16,7	5,8
8 000 - 16 000 kronor	29,0	24,7	36,4	50,0	29,5
16 001 - 25 000 kronor	21,8	27,7	28,5	16,7	25,6
25 001 - 35 000 kronor	16,8	17,7	16,4	0,0	16,9
35 001 - 50 000 kronor	9,7	10,0	3,6	16,7	8,3
mer än 50 000 kronor	6,7	6,9	3,0	0,0	5,8
vill inte svara/vet inte	8,4	10,0	5,5	0,0	8,1

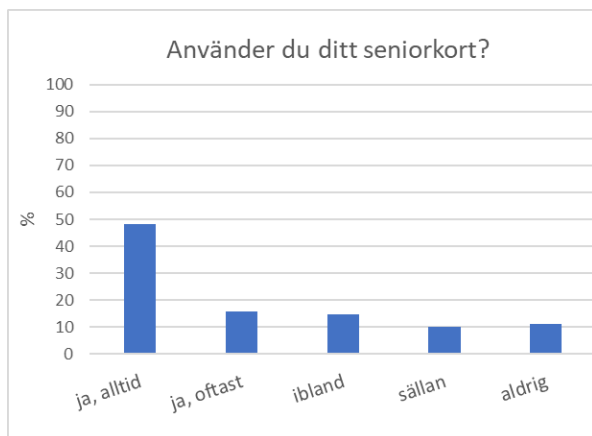
Männen bodde i större utsträckning tillsammans med maka/sambo, 71 procent, jämfört med kvinnorna, 54 procent. Var fjärde man bodde i enmanshushåll, medan 42 av kvinnorna bodde i ett ensamhushåll.

3.2. Seniorskortets användare

Hur mycket används kortet?

Totalt 80 procent av respondenterna hade tackat ja till erbjudandet om ett seniorskort, vilket motsvarar 520 individer. Tretton procent hade tackat nej till kortet, övriga visste inte om de hade tackat ja eller inte. Män och kvinnor hade tackat ja till kortet i samma utsträckning.

Av de 80 procent som tackade ja till kortet, var det 64 procent som säger sig använda kortet alltid eller oftast (Figur 1). Drygt 10 procent svarar att de aldrig använder kortet trots att de har tackat ”ja” till det.

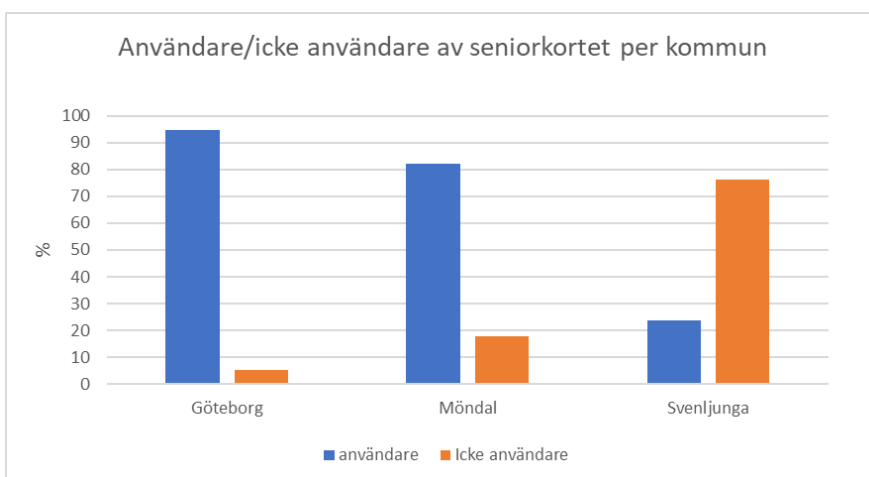


Figur 1: Svarsfördelning på frågan "Använder du ditt seniorkort?" (%)

Baserat på frågan om respondenten använde sitt seniorkort, definierades en användare som den som tackat ja till kortet och svarat "Ja, alltid", "Ja, oftast", "Ibland" eller "Sällan" på frågan om det används. Som icke-användare räknas de som tackat ja till kortet men aldrig använder det ("Aldrig") samt de som tackade nej till kortet eller inte visste om de hade tackat ja eller nej.

En innehavare av ett seniorkort har möjlighet att ladda det med pengar för att kunna resa under tidsperioder och i områden som kortet normalt inte gäller för. Totalt hade 76 procent av användarna laddat sina kort med pengar för att därigenom kunna utöka sina resmöjligheter.

Användningsfrekvensen skilde inte mellan män och kvinnor. Däremot hade det stor betydelse var respondenterna bodde. I Göteborg och Mölndal var det 95 procent respektive 80 procent som använde seniorkortet. I Svenljunga var det endast 23 procent av respondenterna som använde seniorkortet, se Figur 2.



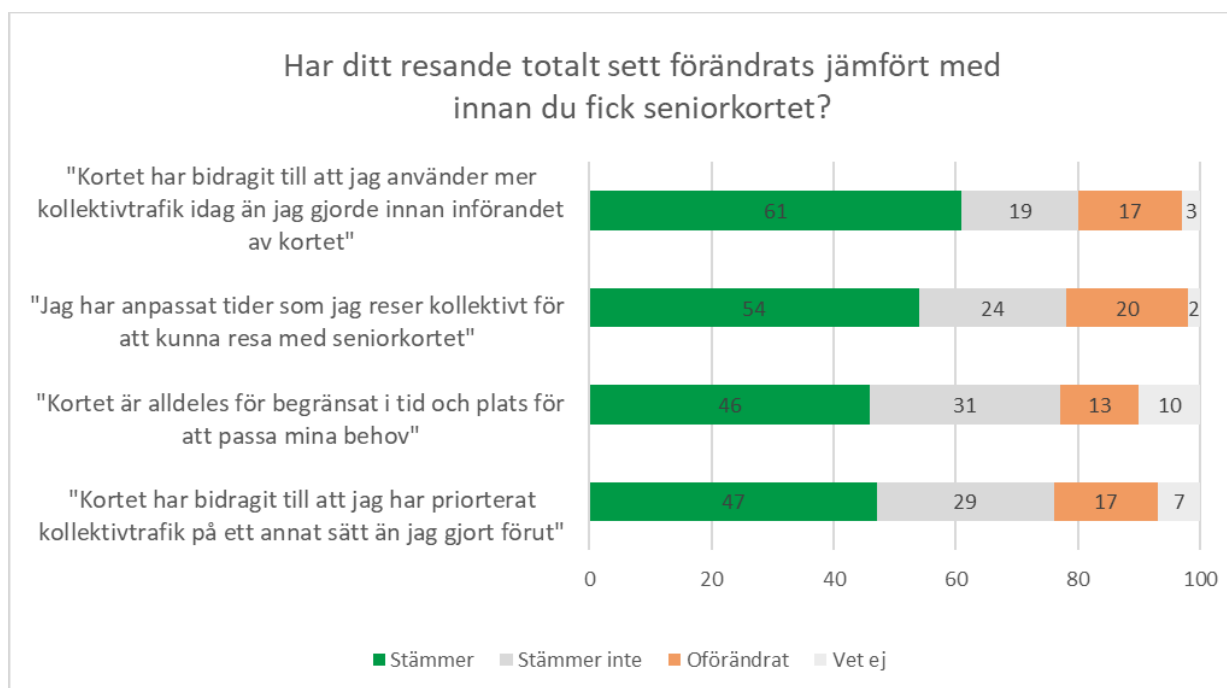
Figur 2: Andel användare och icke-användare av seniorkortet per kommun (%).

Effekt av seniorkortet

I Figur 3 redovisas svarsfördelningen på frågorna som rör övergripande effekt av kortet. Överlag ser vi en tydlig effekt av införandet av seniorkortet hos användarna. Totalt anger 6 av 10 respondenter att de reser oftare med kollektivtrafiken sedan de skaffat ett seniorkort. Storleken på effekten skiljer sig beroende på var man bor (Göteborg 67 %, Mölndal 56 %, Svenljunga 45 %) och hushållets månadsinkomst ($p < 0,01$). Där är effekten generellt att personer som tillhör hushåll som har inkomster i de lägre inkomstklasserna använder kollektivtrafik mer när de fått seniorkortet jämfört med innan, dvs utan kort.

Drygt hälften (54 %) av respondenterna har anpassat sina restider efter de tider på dygnet som seniorkortet kan utnyttjas. Det finns en skillnad i svar beroende på var man bor: Göteborg 66 %, Mölndal 42 %, Svenljunga 38 % ($p < 0,01$) och beroende på månadsinkomst. Personer som tillhör hushåll med låga inkomster anpassar sina tider i större uträkning än de som tillhör hushåll med höga inkomster ($p < 0,01$).

Angående hur man upplever begränsningarna av kortets användning under dygnet och område för användning, tycker nästan en tredjedel (31 %) att kortet var för begränsat (Göteborg 18 %, Mölndal 45 %, Svenljunga 37 %). Det innebär att användningen av kortet skulle kunna vara ännu högre om dessa begränsningar skulle upphöra. Närmare 30 procent av användarna säger sig inte prioritera kollektivtrafik högre trots anskaffning av seniorkortet. Inga signifikanta skillnader fanns mellan män och kvinnor för de fyra nämnda effekterna.

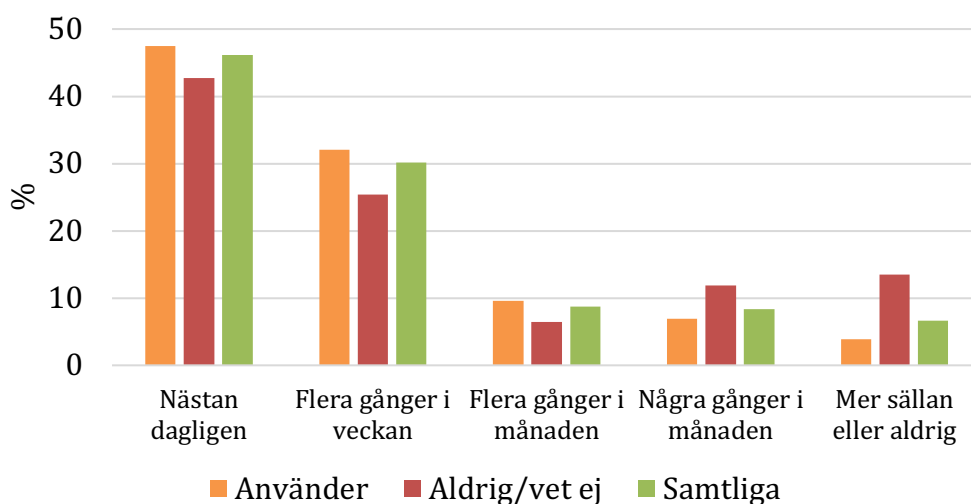


Figur 3: Fördelning av svaren gällande frågor kring allmän effekt av seniorkortet (%)

En analys gjordes för att studera om kortet kunde bidra till en ökad daglig motion i form av promenader och hur mycket man vistas utanför sin bostad. Följande analys uttalar sig

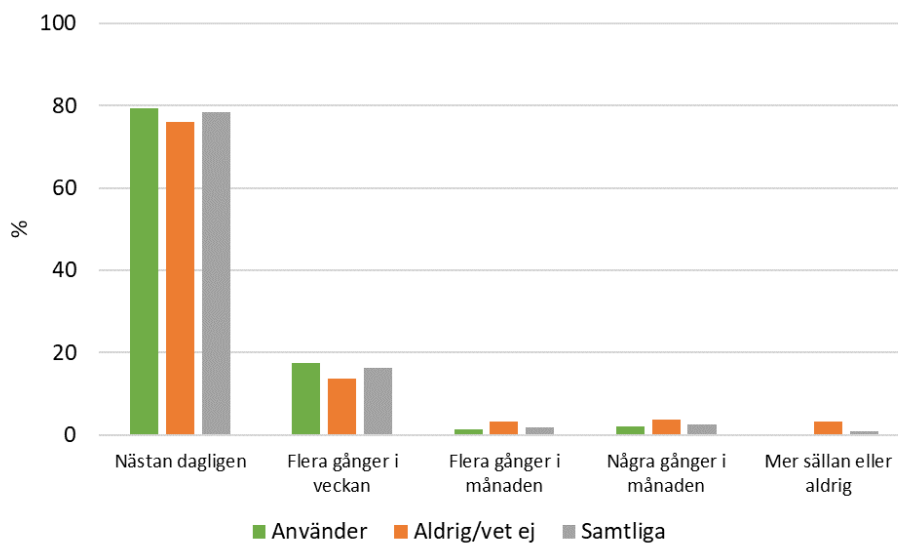
enbart om vilka skillnader som finns mellan användare och icke användare av seniorkortet (det vill säga frågan ställs vid en tidpunkt och jämför inte situationen innan och efter introduktion av seniorkortet).

En signifikant skillnad mellan grupperna var antal promenader (Figur 4). Användare av kortet promenerade oftare än icke användare ($p < 0,01$). I Göteborg var detta mönster tydligast och det var endast för den kommunen som resultatet uppvisade signifikanta skillnader mellan grupperna när datamaterialet analyserades kommunvis, men trenden var densamma i de två andra kommunerna med en högre andel bland kortanvändarna som svarade att de ofta promenerar.



Figur 4: Svartsfördelning på fråga "Hur ofta promenerar du?" uppdelat efter om respondenten var användare av seniorkortet eller ej.

Det noterades också signifikant skillnader mellan kortanvändare och ej kortanvändare beträffande hur ofta man vistades utomhus ($p < 0,01$), se Figur 5. Personer som inte använde kortet, vistades mer sällan utomhus, skillnaderna var dock små. Detta mönster upprepades i Göteborg (men gruppen som inte använde kortet var liten) och Mölndal. I Svenljunga fanns ingen signifikant skillnad mellan grupperna.



Figur 5: Svarsfördelning på frågan "Hur ofta vistas du ute, utanför din bostad?" uppdelat efter om respondenten var användare av seniorkortet eller ej.

Resultaten som presenteras hittills visar att seniorkortet har haft en viss effekt på respondenterna utifrån deras egen bedömning. Människorna är benägna att ändra sina tider då resorna genomförs och använder mera kollektivtrafik tack vare seniorkortet. Nu ska vi titta närmare på resmönster, d.v.s. vilka resor som gjordes med vilka färdssätt innan införandet av kortet och hur situationen ser ut efter införandet. Denna jämförelse hjälper oss att förstå vilka effekter seniorkortet har fått.







Förändringar i resmönster efter anskaffning av seniorkortet

För att göra denna analys har vi delat upp resorna på aktivitetsnivå, d.v.s. inköpsresor, service-/myndighetsresor, träffa familj och vänner, föreningsliv och träningsresor, ta sig ut i naturen och längre resor. Frågan som ställdes för varje aktivitet var vilket färdssätt som oftast användes innan och efter anskaffning av seniorkortet.

Vi kan konstatera att majoriteten av resorna som skedde med ett visst färdssätt innan man skaffade seniorkortet sker med samma färdssätt efteråt. Å andra sidan, kan vi observera att en signifikant andel resor gjorda med cykel och bil sker med kollektivtrafiken efter införande av seniorkortet.

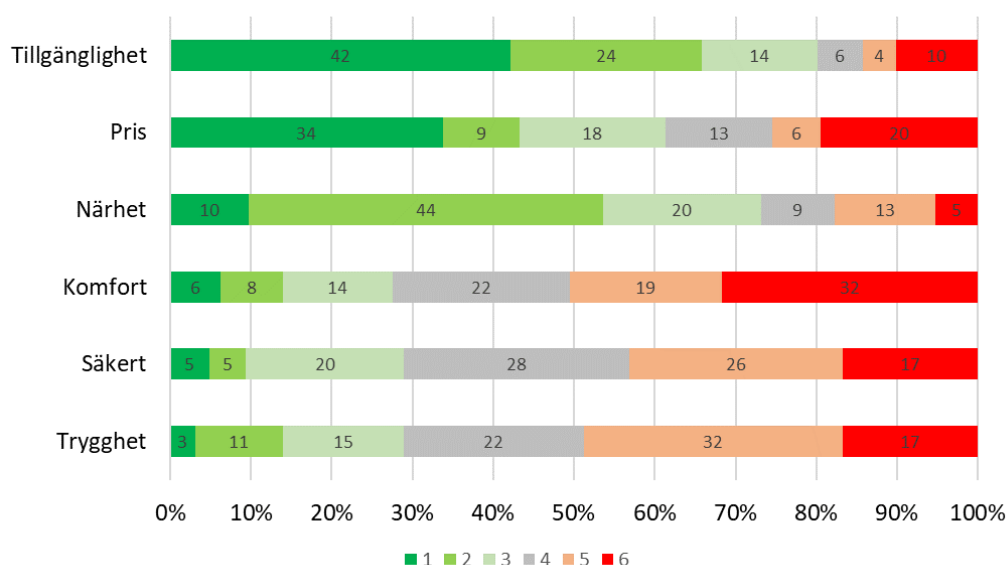
För kollektivtrafikresor: de resor som tidigare gjordes med kollektivtrafiken görs till 97 % fortfarande med kollektivtrafiken (Tabell 4). För bilresor kan det observeras ett skifte till kollektivtrafikens fördel för resor som syftar till service, träffa vänner/familj och föreningsaktiviteter. Kollektivtrafiken står för 24–35 % av resorna. Efter introduktion av seniorkortet ersätts cykel och gång resor för inköp, service, föreningsaktivitet och träffa familj/vänner. Kollektivtrafiken står för 35 % av resorna.

Tabell 4: Skifte från ett huvudtransportmedel till ett annat efter införandet av seniorkortet.

Resor med ...innan seniorkortet	Skifte till resor med kollektivtrafiken efter seniorkortet
	 97%
	 24 - 35%
	 30-35 %

3.2.1. Incitament för att använda kollektivtrafik

För att kunna besvara frågan om hur kollektivtrafik prioriteras i förhållande till andra färdmedel, fick respondenterna rangordna ett antal faktorer efter hur viktiga de var för deras beslut att åka kollektivt. Totalt 42 % av individerna som svarade menade att tillgänglighet är den viktigaste faktorn för deras beslut att åka kollektivt och på andra och tredje plats kommer ”pris” (34 %) och ”närhet” (10 %) som viktigaste faktorer. Faktorer som komfort, trygghet och säkerhet kommer längst ner i prioriteringsordning för beslutet att åka kollektivt (Figur 6).



Figur 6: Rangordning av faktorer som individer anser viktiga i deras beslut att åka kollektivt.

När individer tillfrågas huruvida de är nöjda med möjligheten att resa med kollektivtrafik, svarar 60 % att de är nöjda kontra 6 % som är missnöjda. Nästan 30 % är varken nöjda eller missnöjda eller vet ej.

3.2.2. Kapabilitet i förhållande till transportval

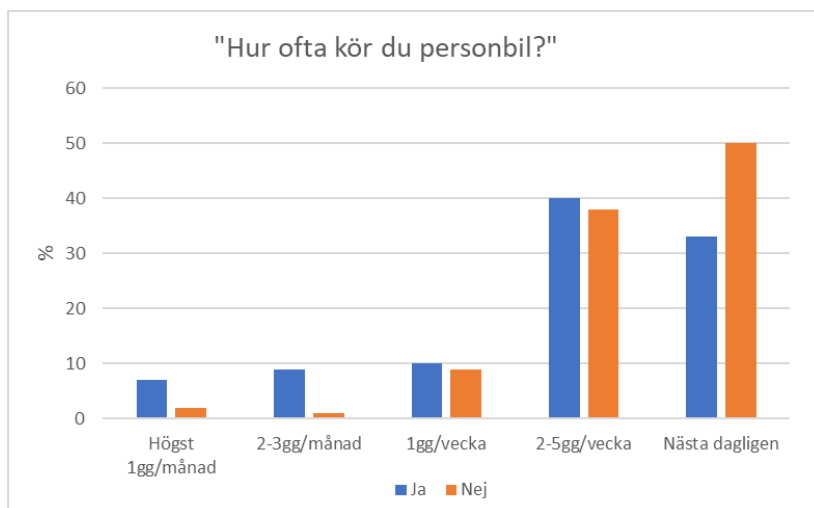
Vi ska notera igen att respondenterna som har svarat på vår enkät är en grupp som anser sig ha ett bra hälsotillstånd, bra syn och hörsel och bra rörelseförmåga generellt. Enkätdata stödjer inte att gruppen som använder seniorkortet har ett bättre hälsotillstånd jämfört med gruppen som inte använder seniorkortet. Trots detta kan vissa effekter påvisas i relation till användning av seniorkortet och andra transportval och den fysiska kapabiliteten.

Respondenter som har tackat ”ja” till seniorkortet svarar att de kan gå längre sträckor utomhus jämfört med respondenterna som har tackat ”nej” till kortet ($p=0,012$ om vi behåller vet ej svar; $p=0,322$ om man behåller enbart ja/nej-gruppen). Dessutom, respondenter som har tackat ”ja” till seniorkortet är i större uträkning nöjda med möjligheterna att resa med kollektivtrafik ($p<0,01$). Enligt vårt kapabilitetsbegrepp, tycks seniorkortet-användare ha större fysisk kapabilitet och de anser sig vara mer nöjda med att kunna använda kollektivtrafik. Vidare analys gjordes under kapitel 3.5.

3.3. Seniorkortets icke-användare: vilka är de?

Totalt 87 personer (50 män och 37 kvinnor) tackade nej till erbjudande att få ett seniorkort. Siffran skiljer sig mellan kommunerna, 2 personer i Göteborg, 11 personer i Mölndal och 75 personer i Svenljunga (3 personer har inte angett var de bor).

När vi analyserar vidare bland respondenter som har tackat nej till seniorkortet och tittar närmare på hur mycket de kör bil jämfört med respondenter som har tackat ja till seniorkortet, hittar vi att gruppen tackat nej till seniorkortet i större utsträckning kör bil nästan dagligen, jämfört med gruppen som tackat ja till seniorkortet (Figur 7).



Figur 7: Svar på frågan ”Hur ofta kör du personbil?” uppdelat på respondenter som tackat ja respektive nej till seniorkortet (%).

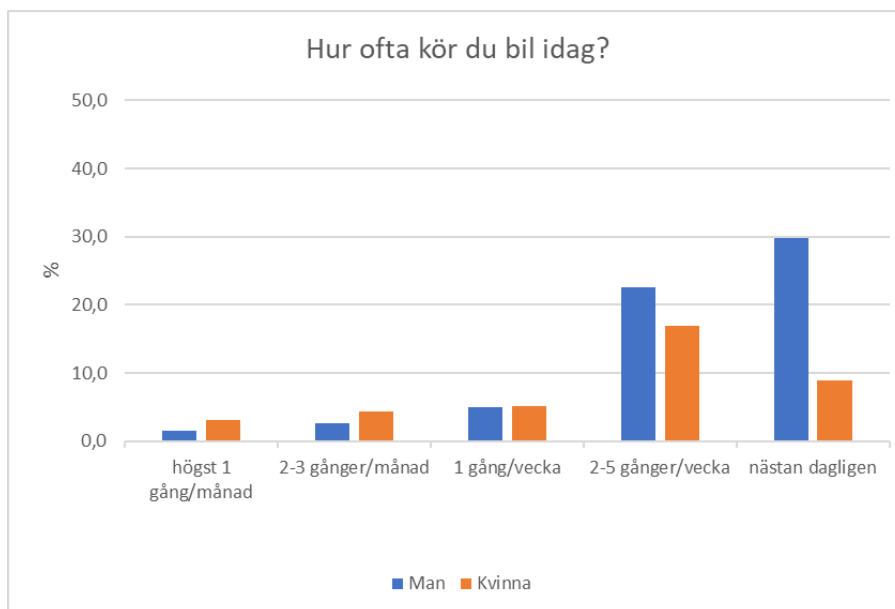
Denna skillnad kan inte förklaras av andel körkortsinnehav som är 88 % bland seniorkortsanvändare jämfört med 93 % bland icke användare (icke-signifikant skillnad).

Däremot kan vi notera en signifikant skillnad i andel hushåll som har tillgång till bil. Totalt 89 % av icke användare av seniorkortet har tillgång till bil jämfört med 75 % för dem som använder seniorkortet.

3.4. Bilresor

Ett antal frågor rörde bilkörning eftersom bilen dominerar som transportmedel. Totalt 87 % av respondenter har ett körkort (n=562). Av dem anger 82 % att de fortfarande kör bil (n=463), det betyder att 16 % har slutat köra bil (n=92). Nästan 80 % anger att de kör bil 2-5 gånger/vecka eller nästan dagligen (Figur 8).

Det finns skillnader i körmönster när det gäller kön: männen hade oftare tillgång till bil i hushållet (87 %) jämfört med kvinnorna (70 %). Manliga körkortsinnehavare körde också oftare än kvinnliga körkortsinnehavare. Nästan hälften av dessa män (48 %) körde bil i stort sett dagligen, motsvarande andel bland kvinnorna som hade körkort var 23 procent.

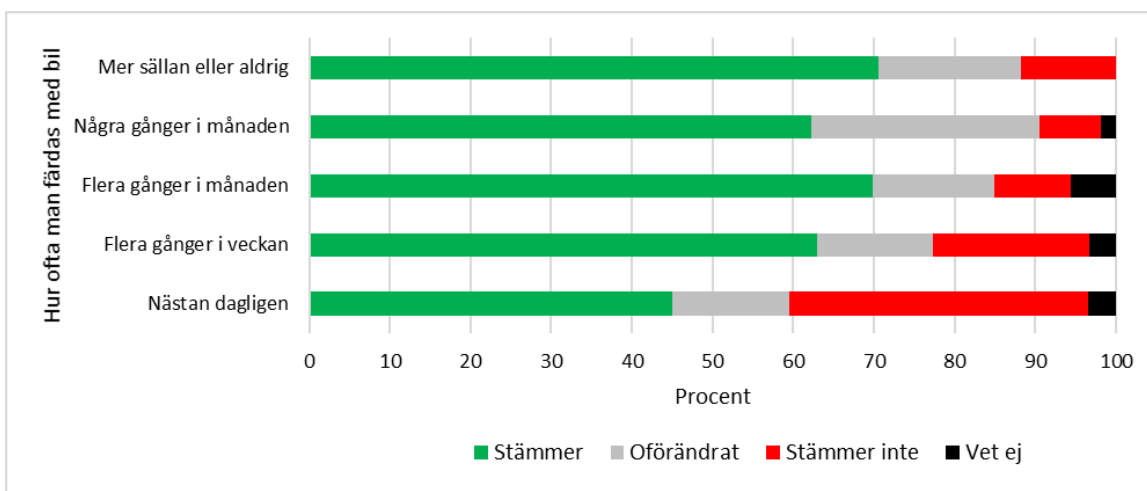


Figur 8: Svarsfördelning på frågan "Hur ofta kör du personbil?" delad på kön.

Respondenterna fick även frågan i vilken utsträckning de kör för att genomföra vissa aktiviteter (såsom inköp, service, föreningslivet, ta sig ut i naturen, långa resor). Resultatet visar att de använder bilen i större utsträckning för inköp och längre resor.

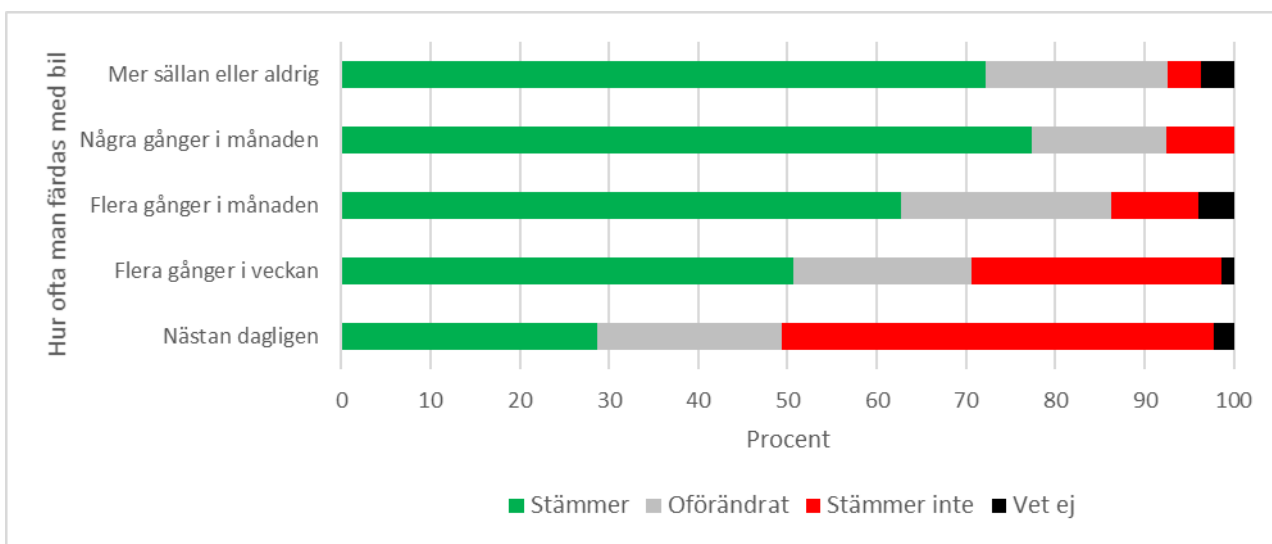
I en vidare analys undersöktes sambandet mellan resor med bil jämfört med kollektivtrafik och seniorkortet. Vi hittar en signifikant effekt mellan hur ofta man reser med bil och hur mycket man anpassar sina tider för att resa kollektivt ($p < 0,01$) och om man använder mer kollektivtrafik idag jämfört med innan man hade seniorkortet ($p < 0,01$). Totalt 71 % av respondenterna som åkte med bil sällan eller aldrig uppger att

de reser oftare med kollektivtrafik idag jämfört med de 45 % för de som färdades med bil nästan dagligen.



Figur 9: Grad av instämmande i påståendet "Kortet har bidragit till att jag använder mer kollektivtrafik idag än jag gjorde innan införandet av kortet" uppdelat efter hur ofta respondenten färdas med bil (som förare eller passagerare). Respondenter som använder seniorkortet.

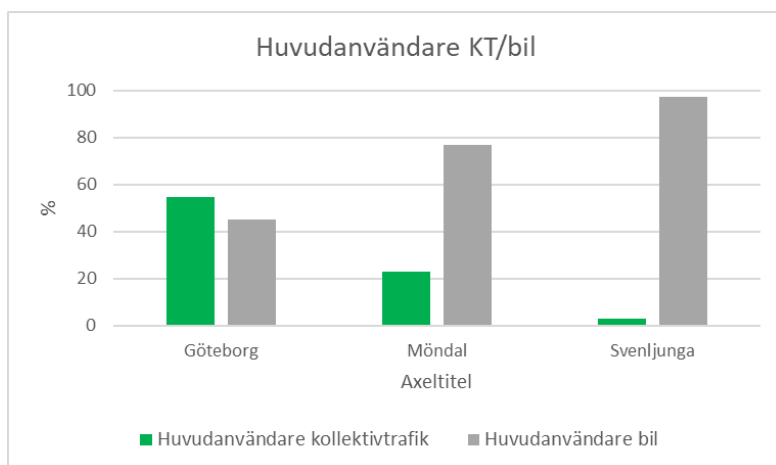
Samband mellan om man färdas med bil och om man anpassar sina tider för att åka med kollektivtrafik är signifikant ($p < 0,01$). Drygt hälften (52 %) av respondenterna som uppger att de färdas med bil nästan dagligen, anpassar inte sina tider för att resa kollektivt. Förhållandet är det motsatta för respondenter som "sällan eller aldrig" färdas med bil: 73 % anpassade sina tider för att resa kollektivt.



Figur 10: Grad av instämmande i påståendet "Jag har anpassat tider som jag reser kollektivt för att kunna resa med seniorkortet" uppdelat efter hur ofta respondenten färdas med bil som förare eller passagerare. Respondenter som använder seniorkortet.

3.5. Huvudanvändare

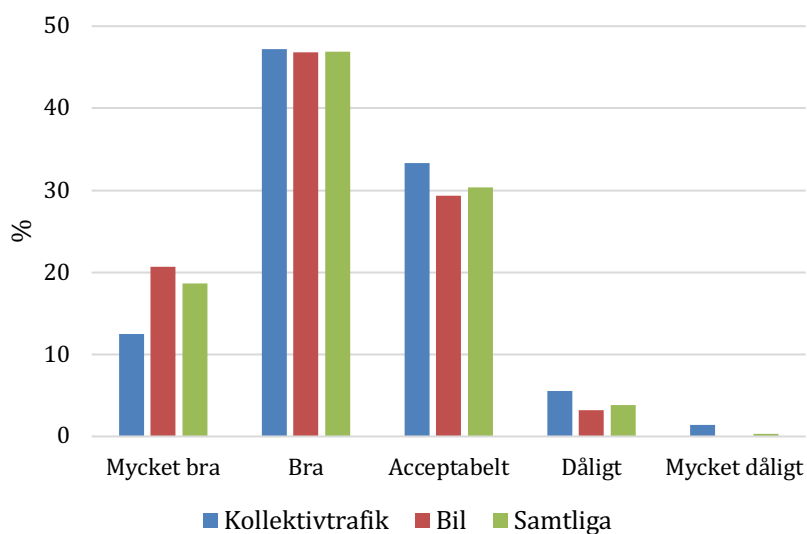
Följande analys är ett försök att identifiera huvudanvändare av ett visst transportmedel överlag. För att bestämma det har vi använt oss av svar på frågan ”Vilket transportmedel använder du främst för att genomföra dina aktiviteter?”. Många av respondenter har inte svarat enligt instruktionen och angett ett färd sätt per aktivitet. Totalt kan vi analysera 351 svar vidare. Av dem identifierar vi 61 huvudanvändare av kollektivtrafik, 170 av bil och 30 av cykel/gång. Den senare gruppen är för liten att analysera närmare så vi koncentrerar oss på huvudanvändare av kollektivtrafik och bil.



Figur 11: Andel som i huvudsak använder kollektivtrafik respektive bil i de tre kommunerna (%).

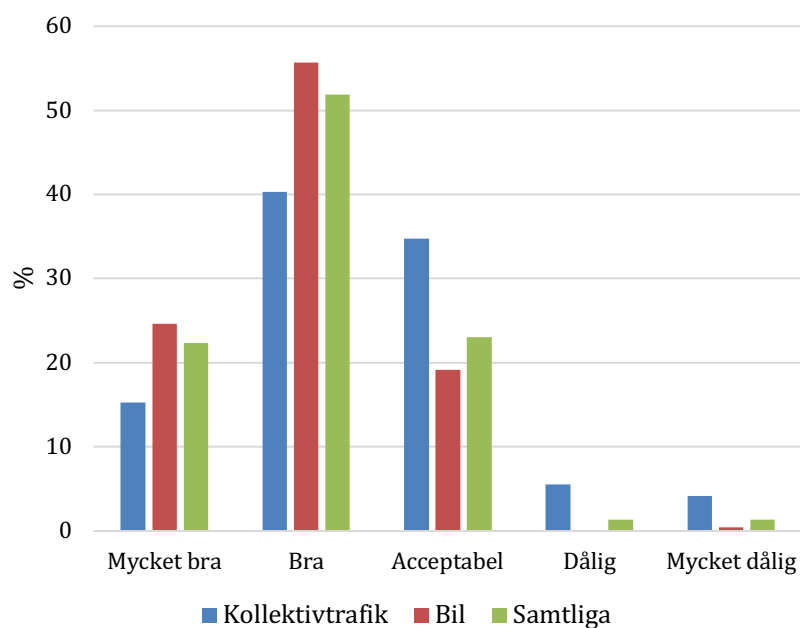
Det finns en signifikant skillnad mellan män och kvinnor ($p < 0,01$) där huvudanvändare av kollektivtrafik oftare är kvinnor (40 % jämfört med 15 % för män) medan proportionerna är de omvända för huvudanvändare av bil (85 % av männen och 60 % av kvinnorna). Hushållsstorlek förklarar en del skillnader: de som tillhör ett ensamhushåll (43 % av kvinnorna) är i högre grad huvudanvändare av kollektivtrafik än sammanboende ($p < 0,01$). Ju högre inkomst i hushållet desto oftare är den svarande en notorisk huvudanvändare av bil ($p < 0,01$). Det är värt att notera att det finns ett samband mellan kön och inkomst generellt, då kvinnor tjänar mindre än män.

Oavsett om respondenten i huvudsak reste med kollektivtrafik alternativt med bil, bedömdes allmänhälsan lika god, se Figur 12. Inga signifikanta skillnader framträdde heller när materialet analyserades kommunvis. Det är värt att notera att få respondenter bedömer sig ha dåligt eller mycket dåligt hälsotillstånd.



Figur 12: Hur man bedömde sitt allmänna hälsotillstånd uppdelat efter om man var huvudanvändare av kollektivtrafik eller bil.

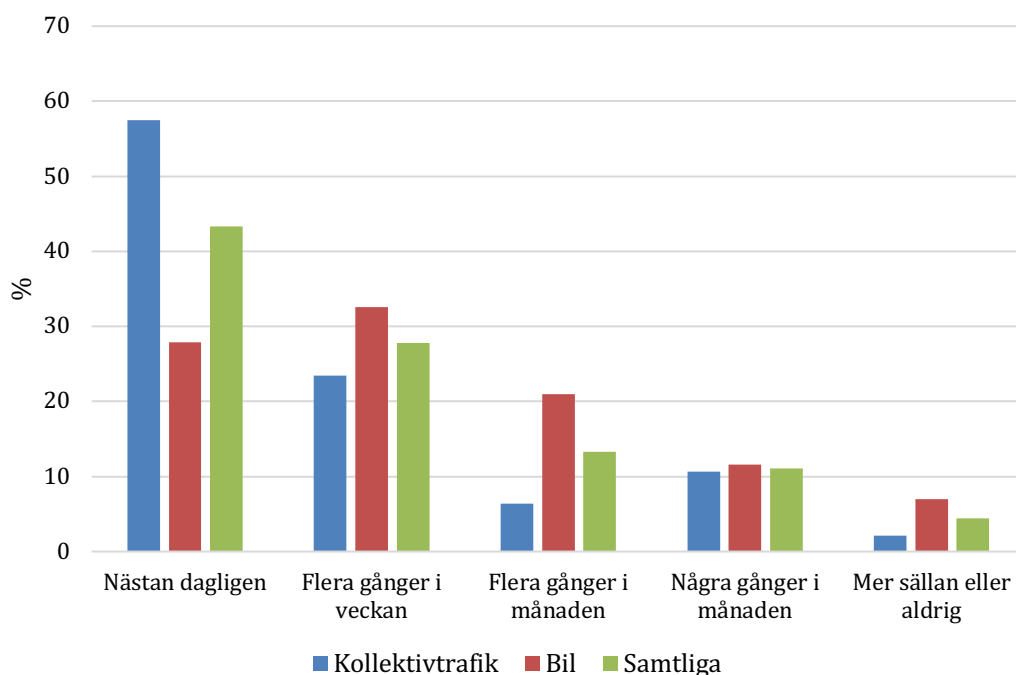
Respondenter som klassades som huvudanvändare av bil bedömde sin syn i större utsträckning som bra eller mycket bra jämfört med gruppen som i huvudsak reste med kollektivtrafik ($p < 0,01$), se Figur 13. När datamaterialet analyseras på kommunnivå, visade det sig också att i Mölndal blir signifikanta skillnader mellan grupperna beträffande bedömd synförmåga. För respondenterna från Göteborgs kommun uppträder inga skillnader och för Svenljunga är antalet huvudanvändare av kollektivtrafik för litet för att det ska vara meningsfullt att signifikant testa.



Figur 13: Fördelningen av svar på frågan "Hur bedömer du din syn idag när du tittar med bägge ögonen?" uppdelat efter om man var huvudanvändare av kollektivtrafik eller bil.

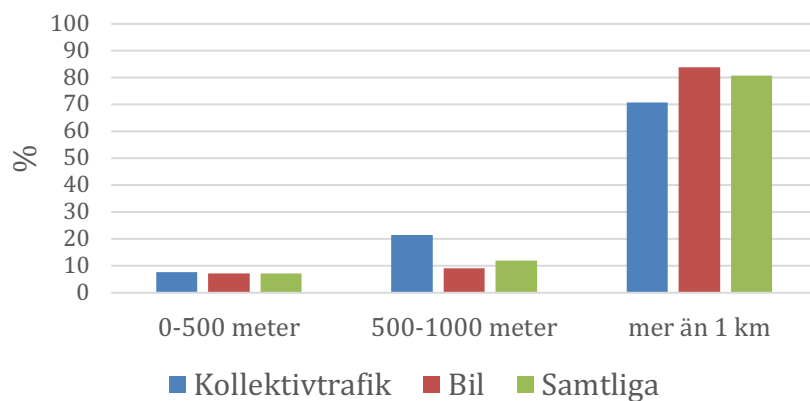
Det fanns inga skillnader mellan huvudanvändare av kollektivtrafik respektive huvudanvändare av bil beträffande hur hörsel förmågan bedömdes. Detta förhållande gällde även på kommunnivå. Även när det gäller hur respondenten bedömde sin rörelseförmåga, var inte skillnaden mellan huvudanvändargrupperna signifikant varken totalt eller för de enskilda kommunerna.

Sett över hela materialet framkom inga signifikanta skillnader mellan användargrupperna i frågan om hur ofta respondenten promenerade, men däremot fanns skillnader för de som bodde i Göteborg (Figur 14). Närmare 60 procent av dem som klassades som huvudanvändare av kollektivtrafik promenerade nästan varje dag, medan under 30 procent av dem som använde bilen som huvudfärdsätt ($p < 0,05$). Bilden var den omvända när promenadfrekvensen var några gånger i veckan.



Figur 14: Hur ofta man promenerade uppdelat efter om man var huvudanvändare av kollektivtrafik eller bil. Respondenter boende i Göteborgs kommun.

De flesta kunde gå en sträcka på mer än en kilometer utan hjälpmedel, se Figur 15. En något större andel i bilgruppen klarade av detta ($p < 0,05$). Några signifikanta skillnader på kommunnivå framträdde dock inte.



Figur 15: Hur lång sträcka respondenten kunde gå utomhus utan hjälpmedel uppdelat efter om man var huvudanvändare av kollektivtrafik eller bil.).

4. Diskussion

I följande diskussion knyter vi an till de frågor som ställdes i början av rapporten. Syftet med denna studie har varit att utvärdera betydelsen av fria resor i ordinarie kollektivtrafik för äldre personer samt att undersöka vilken betydelse har kollektivtrafikanvändning för den fysiska hälsan.

Sammanfattning av resultat (4.1 till 4.3)

4.1. Vilka effekter har fria resor med kollektivtrafik haft för äldre medborgare?

Studien identifierar att de som främst använder seniorkortet är bosatta i stadsmiljö eller förortsmiljöer med god tillgång till kollektivtrafik. Vi kan se att kvinnor och män har tackat ”ja” till erbjudandet i lika stor utsträckning. Majoriteten av användarna uppger att de reser oftare nu än innan de hade kortet, drygt hälften anpassar sina tider för att åka med kortet och en tredjedel upplever att kortet är för begränsat. Dessa effekter är lika bland män och kvinnor.

Seniorkortet visar sig bidra till en ökad vardagsmotion genom att användarna vistas utomhus och promenerar dagligen mer ofta än äldre som inte använde seniorkortet. Användning av seniorkortet kan ha bidragit att användare promenerar mera än innan för att kunna transportera sig. En annan möjlig förklaring skulle också kunna vara att personer som använder seniorkortet har börjat promenera mera överlag. Tidigare forskning visade liknande effekt angående höjning av vardagsmotion och sponsrade kollektivtrafikresor (Coronini-Cronberg, Millett et al. 2012, Webb, Laverty et al. 2016, Rouxel, Webb et al. 2017).

4.2. Har införande av fria resor lyckats attrahera nya användare av kollektivtrafik eller öka användningen bland befintliga kollektivtrafikresenärer?

Seniorkortet har medfört en förflyttning av mellan 24-35% av resorna som tidigare gjordes med bil till kollektivtrafik. Den största förflyttningen från bil till kollektivtrafik skedde för resor gjorda för att uträtta serviceärenden, när man skulle träffa vänner/bekanta eller delta i föreningslivet. Man kan spekulera i huruvida dessa resor sker i närområdet och av praktiska skäl därmed kan göras lika lätt med kollektivtrafik som med bil (då man inte behöver leta parkering bland annat). Resultaten visar dock att det även skedde en förflyttning av gång- och cykelresor: omkring en tredjedel av dessa resor gjordes i stället med kollektivtrafik efter seniorkortets införande. Resor som gjordes med cykel/gång

innan seniorkortet var avseende inköp, service och sociala aktiviteter. Den största överflyttningen från cykel/gång till kollektivtrafik skedde för inköps- och serviceresor samt när man skulle träffa vänner/bekanta. Inköpsresor medför ofta att man behöver bära tunga saker och det är förmodligen av komfortskäl lämpligare att använda kollektivtrafiken för dessa ärenden.

4.3. Är fria resor ett bra incitament för att attrahera nya användargrupper till kollektivtrafiken?

I viss mån har seniorkortet varit ett bra incitament. En rangordning av olika egenskaper för resor visar att pris står högt när det gäller beslutsunderlag för att åka med kollektivtrafiken, även om det inte prioriteras högst. Faktorer som närhet och tillgänglighet står högst som viktiga faktor i beslutet att åka med kollektivtrafiken. Äldre användare tycks prioritera att kollektivtrafiken ska vara nära avseende plats och att tillgängligheten ska vara av tillräckligt god kvalitet (t.ex. turtäthet). Respondenter fick själva tolka vad tillgänglighet och andra faktorer stod för. I vår undersökning uppger en tredjedel av seniorkortets användare att kortet är för begränsat med avseende på plats och tid, särskilt för användare som befinner sig i förorten. Man kan spekulera i om Mölndalsbor har anledning att besöka Göteborg i större utsträckning än göteborgarna har att besöka Mölndal, p.g.a. att staden är större och har mer att erbjuda. Det innebär att användningen av seniorkortet skulle kunna bli ännu högre om dessa begränsningar tas bort.

4.4. Vilka grupper lyckas inte seniorkortet fånga?

En särskild analys av äldre medborgare som har tackat ”nej” till erbjudandet av seniorkortet visade att de flesta bor i Svenljunga som är en liten tätort med 3600 invånare. Denna grupp körde bil i större utsträckning än seniorkortsanvändare. Denna skillnad kan förmodligen förklaras av bristande tillgång till kollektivtrafik i Svenljunga jämfört med Göteborg och Mölndal. Svenljunga har ett mycket begränsat kollektivtrafikenät. En annan faktor som inte undersöktes i denna studie är hur engångsavgiften har påverkat intresset för seniorkortet. Denna fråga bör undersökas vidare.

En grupp som seniorkortet inte lyckats attrahera fullt ut är notoriska bilanvändare. Dessa bilanvändare är de som kör varje dag. De har inte ökat sin användning av kollektivtrafiken efter seniorkortsintroduktionen och de är ofta inte benägna att anpassa sina tider för att åka med kollektivtrafik. De som svarat att de ofta kör bil är i större utsträckning män, som tillhör hushåll med högre inkomst och bor på landsbygden. För dessa representerar subventionerad kollektivtrafik inte en tillräckligt hög motivationsfaktor för att öka deras användning av kollektivtrafik.

Introduktionstiden för seniorkortet i de tre kommuner som valdes ut var olika. I Göteborg har invånare fått tillgång till seniorkortet i 10 års tid medan den tiden är drygt 2 år i Mölndal och 7 månader i Svenljunga. Göteborgarna har haft en lång tid att kunna prova och sprida kunskap om seniorkortet. Saker och ting tar sin tid och det finns ett förlopp för

varje fenomen. Rogers (Rogers 1995) har studerat innovationer och studerat vilka faktorer som är lyckosamma. Hans teori går att tillämpa på seniorkortet. Roger identifierade fem attribut som bidrar till lyckade innovationer:

- Relativ fördel: innovationen representerar en fördel jämfört med nuvarande lösningar som används. För seniorkortet kan gratiskortet representera en fördel för användare.
- Kompatibilitet: innovationen anses kompatibel med tidigare erfarenheter och nuvarande situation. Seniorkortet är lättare att ta till sig om man redan är kollektivtrafikanvändare.
- Komplexitet: när en innovation anses var komplex så kommer den inte att spridas lika bra. Seniorkortet är lika enkelt att använda som ett vanligt kollektivtrafikkort, som användare behöver man dock anmäla sig för att få tillgång till tjänsten.
- Observerbarhet: när resultat går att se blir det bättre spridning. Andra människor runt om kan se att kortet används och kan prata om det och på det sättet sprids information.
- Testbarhet: när en innovation går att testa i en begränsad tid eller yta är det lättare att ta till sig. Seniorkort går att testa om man anmäler sig, i Svenljunga kostar det dock 150 kr om man vill börja använda det.

Vid införandet av nya tjänster är det viktigt att människor får möjlighet att testa själva för att skaffa sig erfarenhet. Genom testning kan man själv bedöma hur lätt det är att använda en tjänst, hur kompatibel den är med ens liv och vilka fördelar man kan ha av tjänsten. För seniorkortet kan uppenbara fördelar vara ekonomiska i första hand. Efter ett tag kan användare upptäcka andra fördelar såsom att slippa hitta en parkeringsplats till sitt fordon när man är i staden. Användare pratar med varandra, jämför sina erfarenheter och på det sättet sprids information om olika tjänster och nya produkter. Alla dessa faser tar sin tid och har sin gång. I Göteborg kan man anta att effekterna har nått sin topp efter 10 år. I Mölndal och i Svenljunga kommer förmodligen effekten öka med tiden.

4.5. Begränsningar i studien

För att undersöka betydelse av kollektivtrafik för användande av seniorkort valde vi tre kommuner med god/begränsat utbud av kollektivtrafik. Detta har inneburit att seniorkortet var tillgänglig olika lång tid hos användare i dessa tre kommuner. Användare i Göteborg har kunnat använda sig av kortet i drygt 10 år medan användare i Mölndal har haft seniorkortet i 2,5 år och enbart ett halvår för Svenljunga. Seniorkortet är en väl etablerad tjänst bland målgruppen i Göteborg. Medborgarna har kunnat testa kortet och se hur de kan använda det för resor i kombination med andra färdmedel de använder. Under denna 10-årsperiod har medborgarna kunnat prata med varandra om seniorkortstjänsten och påtala för varandra vilka fördelar som finns och hur man kan använda den. Alla faktorer som Rogers (1995) påpekar angående hur en tjänst sprider sig

tar tid. Denna tid har varit begränsad i Mölndal och ännu mer i Svenljunga. En uppföljning om ett till två år kan visa en mer stabil effekt i dessa två kommuner.

För att kunna studera hur medborgare prioriterar kollektivtrafik gav vi en lista på faktorer att rangordna när det gäller hur viktiga de anser att dessa är, som t.ex. tillgänglighet, närhet, trygghet, komfort, etc. Ingen definition följde med dessa faktorer, respondenterna fick själva definiera vad de menade. Eftersom dessa faktorer är breda och tolkas väldigt olika, var det en fördel att låta personer tolka på sitt eget sätt och rangordna enligt deras definition.

4.6. Åtgärder för olika äldregrupper

Studien visar att seniorkortet har haft en positiv effekt på vissa grupper och aktiviteter. Gratis kollektivtrafik kan vara en bra lösning för äldres resande och för att behålla sin mobilitet. Serviceresor, resor till föreningsverksamhet och sociala resor representerar den största potentialen när det gäller att attrahera resenärer från bil till kollektivtrafik. Kommungränserna är inte alltid till fördel för användarna av seniorkort. En utökning av seniorkortet till regionen skulle förmodligen leda till en ökad användning av befintliga kunder och en ökning av nya kunder.

I flera projekt har forskare tagit fram en klassificering av äldre med avseende på bland annat deras hälsa och transportanvändning (Hildebrand 2003, GOAL 2012, Hausteim 2012). Dessa studier kunde visa och identifiera heterogenitet bland äldre och matcha den med val av transport, ekonomi och aktiviteter beroende på deras hälsa, ekonomiska krafter, etc.

Generellt är det önskvärt att bidra till en ökad aktivitet och hälsonivå för människor oavsett deras ålder. Studien visar en positiv korrelation mellan användandet av seniorkortet och en ökad daglig motion. Effekter på mobilitet i form av ökad kollektivtrafikanvändning går hand i hand med miljömålen (reducering av CO₂ utsläpp) och hälsomålen (ökad fysisk aktivitet)(FN. 2018). I föreliggande undersökning kan det konstateras att respondenterna generellt hade en god hälsa och rörlighet. Medborgare som har sämre hälsa och är i behov av hjälp för att röra sig eller har någon form av sjukdom är svårare att få kontakt med via en sådan här undersökning då deras vilja att svara inte är så hög, eftersom de inte är målgrupp för undersökningen. Åtgärder i form av subventionerad kollektivtrafik är utformade för grupper som har bättre hälsa och kan ha en signifikant påverkan på deras mobilitet.

Seniorkortsintroduktionen har samtidigt bidragit till mindre önskvärda effekter. Nuvarande undersökning har visat att det skedde en minskning av andelen resor gjorda med cykel och gång till förmån för kollektivtrafiken. Denna övergång, från cykel/gång till kollektivtrafiken, är vanligt förekommande när subventionerad kollektivtrafik införs och den sker i alla åldersgrupper, inte enbart bland äldre. Tidigare forskningsstudier visar att den sponsrade kollektivtrafiken också kan bidra till negativa miljöeffekter samt hälsoeffekter (Fernley 2013, Ekström and Linder 2017, Nilsson, Stjernborg et al. 2017). Ytterligare insatser krävs för att möjliggöra att cyklingen ökar för äldregruppen särskilt i staden där sträckor är korta och där cykelinfrastrukturen är utbyggd. Cykling skulle kunna

vara ett bra alternativ för äldre och det kan också vara ett färdmedel som gör det möjligt att ta med tung packning.

4.7. Framtida forskningsbehov för ökad användning av kollektivtrafik för äldre

- Hur kan man attrahera nya användare?
- Undersöka och utvärdera potential hos den framtida tekniken när det gäller autonoma bussar: inställning hos äldre, behov, problem. Det finns en stor diskussion kring förarlösa fordon där äldre förmågor behövs tas hand om.
- Mobilitetstjänster (t.ex. Mobility as a Service - MAAS) som är anpassade för äldres aktiviteter och resmönster och som är testade av äldre användare.

5. Referenser

Ball, K., et al. (1998). "Driving avoidance and functional impairment in older drivers." Accident Analysis & Prevention **30**(3): 313-322.

Braitman, K. A., et al. (2007). "Factors leading to older drivers intersection crashes." Traffic Injury Prevention **8**(3): 267-274.

Coronini-Cronberg, S., et al. (2012). "The impact of a free older persons' bus pass on active travel and regular walking in England." American journal of public health **102**(11): 2141-2148.

Davidse, R. J. (2006). "Older drivers and ADAS-which systems improve road safety?" IATSS **30**(1): 6-20.

Dukic Willstrand, T., et al. (2015). On road riving assessment in Sweden - Results from the SAFE MOVE project. . VTI notat. VTI. Linköping, Sweden, VTI.

Ekström, C. and A. Linder (2017). Fatally injured cyclists in Sweden 2005-2015. VTI report. Linköping, Sweden, VTI,: 45.

European Commission (2016). Traffic Safety Basic Facts on The Elderly,. European Commission, Directorate General for Transport,.

Fernley, N. (2013). "Free Fares Policies: Impact on public transport mode share and other transport policy goals." International Journal of Transportation **1**(1): 75–90.

FN. (2018). Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling - ett informationsmaterial från svenska FN-förbundet. Svenska FN förbundet. https://fn.se/wp-content/uploads/2018/04/Infomaterial_webb.pdf.

GOAL (2012). Growing Older, staying mobile: Transport needs for an ageing society: Deliverable D2.1. Profiles of Older People. E.U., Available at http://www.goalproject.eu/images/d2.1_final_20120725.pdf, last accessed 17.12.2012.

Hakamies-Blomqvist, L. (1994). "Aging and fatal accidents in male and female drivers." Journal of Gerontology, Social Sciences **49**: 286-290.

Hakamies-Blomqvist, L., et al. (1999). Diagnostisk testning av äldre bilförare. Möjligheter och begränsningar mot bakgrund av mobilitetsbehoven och den allmänna trafiksäkerheten. Fordonsförvaltningscentralens utredningar. Helsingfors.

Haustein, S. (2012). "Mobility behavior of the elderly – An attitude-based segmentation approach for a heterogeneous target group." Transportation **39**(6): 1079-1103.

Haustein, S. and A. Siren (2015). "Older People's Mobility: Segments, Factors, Trends." Transport Reviews **35**(4): 466-487.

Henriksson, P., et al. (2014). Challenging situations, self-reported driving habits and capacity among older drivers (70+) in Sweden - A questionnaire study. VTI. **VTI report 9A**: pp78.

Hildebrand, E. D. (2003). "Dimensions in elderly travel behaviour: a simplified activity-based model using lifestyle clusters " Transportation **30**(3): 285–306

Nilsson, D., et al. (2017). Effekter av kollektivtrafiksatsningar. Working paper. K2. Lund, K2.

OECD. (2001). Aging and transport. Mobility Needs and Safety Issues. O. Organisation for Economic Co-operation and Development. Paris, France

Rogers, E. M. (1995). Diffusion of innovations. New York, The Free Pres.

Rouxel, P., et al. (2017). "Does public transport use prevent declines in walking speed among older adults living in England? A prospective cohort study." BMJ Open **7**(9).

SCB (2015). The future population of Sweden 2015-2060. Demographic reports Statistics Sweden. Orebro, Sweden, Statistics Sweden.

Sen, A. (2009). The idea of justice, Belknap Press of Harvard University Press.

Sirén, A., et al. (2004). " Driving cessation and health in older women." Journal of Applied Gerontology **23**(1): 58-69.

Webb, E., et al. (2016). "Free Bus Travel and Physical Activity, Gait Speed, and Adiposity in the English Longitudinal Study of Ageing." American journal of public health **106**(1): 136-142.

Västra Götaland (2016). Befolkningsprognos Västra Götaland 2016-2030. Västra Götaland.

○ Forskningsprojekt:
Vad tycker du om seniorkortet?

Var vänlig och besvara alla frågor i enkäten. Du får gärna ta hjälp av någon annan för att besvara enkäten, men tänk på att det är just dina resor och din uppfattning som är viktigt för oss. Frågorna handlar om dina resor som du gör med och utan kollektivtrafik.

Bakgrundsfrågor

1. Var bor du? Göteborg Mölndal Svenljunga

2. Vilket år är du född? _____
-

3. Kön: man kvinna

4. Vilken är din högsta avslutade utbildning?
 - grundskola/folkskola
 - gymnasium/realskola/komvux (2–3 år)
 - högskola/universitet (högst 3 år)
 - högskola/universitet (längre än 3 år)
 - annat, ange:

5. Vem bor du tillsammans med?
 - bor själv i hushållet
 - Make/maka/sambo
 - Barn
 - Annan, ange: _____

6. I vilken typ av bostad bor du?
 - Lägenhet
 - Egen fastighet (villa, radhus, parhus)
 - Äldreboende
 - Annat:

7. Har du gått i pension?
 - Ja, helt

- Ja, delvis. Hur många % jobbar du? _____
 - Nej
8. Hur stor är hushållets totala månadsinkomst efter skatt? Med inkomst avses lön, arbetslöshetsersättning, ersättning från försäkringskassa, pensioner mm.
- Mindre än 8 000 kronor
 - 8 000 – 16 000 kronor
 - 16 001 – 25 000 kronor
 - 25 001 – 35 000 kronor
 - 35 001 – 50 000 kronor
 - Mer än 50 000 kronor
 - Vill inte svara
 - Vet inte

Frågor om hälsa

9. Hur bedömer du ditt allmänna hälsotillstånd?
- mycket bra
 - bra
 - acceptabelt
 - dåligt
 - mycket dåligt
10. Hur bedömer du din syn idag när du tittar med bägge ögonen (eventuellt korrigerad med glasögon eller kontaktlinser)?
- Mycket bra
 - bra
 - acceptabel
 - dålig
 - mycket dålig
11. Hur bedömer du din hörsel idag (eventuellt korrigerad med hörhjälpmedel)?
- mycket bra
 - bra
 - acceptabel
 - dålig

- mycket dålig

12. Hur bedömer du din rörelseförmåga idag?

- mycket bra
- bra
- acceptabel
- dålig
- mycket dålig

13. Hur ofta promenerar du?

- Nästan dagligen
- flera gånger i veckan
- flera gånger i månaden
- några gånger i månaden
- mer sällan eller aldrig
-

14. Hur långt sträcka kan du gå utomhus, utan hjälp från någon annan person eller hjälpmedel?

- 0–200 meter
- 200–500 meter
- 500 meter
- 1 kilometer
- Mer än 1 kilometer
- Vet ej

15. Har du någon form av funktionsnedsättning?

- Ja, vilken/vilka: _____
- Nej

16. Använder du någon form av hjälpmedel?

- Nej
- Ja, vilken/vilka: _____

Frågor om dina resvanor

17. Hur ofta vistas du ute, utanför din bostad?

- nästan dagligen
- flera gånger i veckan
- flera gånger i månaden
- några gånger i månaden
- mer sällan eller aldrig

18. Hur ofta reser du med bil antingen som förare eller passagerare?

- nästan dagligen
- flera gånger i veckan
- flera gånger i månaden
- några gånger i månaden
- mer sällan eller aldrig

19. Hur ofta reser du med kollektivtrafik?

- nästan dagligen
- flera gånger i veckan
- flera gånger i månaden
- några gånger i månaden
- mer sällan eller aldrig

20. Vilket transportmedel använder du främst för att genomföra dina aktiviteter? Skriv ett kryss "X" per kolumn.

	Inköp	Service	Träffa folk	Föreningslivet Träning	Ta sig ut i naturen	Längre resor	Skjutsa bekanta
Kollektivtrafik							
Bil							
Cykla							
Gå							

Frågor om kollektivtrafik

21. Hur långt har du från din bostad till din närmsta hållplats för kollektivtrafik?

- mindre än 200 meter
- mellan 200 och 500 meter

- mellan 500 meter och 1 kilometer
- mer än 1 kilometer
- vet ej

22. Hur ofta går kollektivtrafik från din närmsta hållplats?

- oftare än var 20:e minut
- mellan var 20:e minut och en gång i halvtimmen
- mellan en gång i halvtimmen och en gång i timmen
- några gånger om dagen eller mer sällan
- vet ej

23. Kan du åka kollektivtrafik från din bostad till de platser du önskar?

- ja, till de flesta platserna
- ja, till en del av platserna
- nej, bara till några av platserna
- nej, inte till några platser alls
- vet ej

En del kommuner inom Västra Götaland erbjuder sina äldre invånare **Västtrafik seniorkort**. Kortet erbjuds till personer som är äldre än 65 år. Beroende vilken kommun man bor i så kan man resa gratis med kortet under vissa tider inom kommungränser. I din kommun har du blivit erbjuden Seniorkortet och tackat ja till det. Vi är intresserade att få veta vad du tycker om **Västtrafik Seniorkortet**.

-

24. Jag har fått erbjudandet av ett seniorkort och tackat ja till det:

- Ja
- Nej
- Vet ej

25. Använder du ditt seniorkort?

- Ja alltid
- Ja oftast
- Ibland
- Sällan
- Aldrig

- Vet ej

26. Har du laddat ditt seniorkort med pengar för att resa utanför tiderna som erbjuds och/eller utanför kommungränsen?

- Ja
- Nej
- Vet ej

27. Har ditt resande totalt sett förändrats jämfört med innan du fick "seniorkortet"? Sätt ett kryss "X" vid påståendet som stämmer med din åsikt.

	Stämmer	Oförändrat	Stämmer inte	Vet ej
Jag har anpassat tider som jag reser kollektivt för att kunna resa med seniorkortet				
Kortet har bidragit till att jag använder mer kollektivtrafik idag än jag gjorde innan införandet av kortet				
Kortet har inte bidragit till att jag har prioriterat kollektivtrafik på ett annat sätt än jag gjort förut				
Kortet är alldeles för begränsat i tid och plats för att passa mina behov				

28. Om man tittar specifikt på vilka aktiviteter du utför och vilka transportmedel du använder, har seniorkortet förändrat ditt resande?

-	Innan seniorkortet			Efter seniorkortet		
	Kollektivtrafik	Bil	Gå/ cykla	Kollektivtrafik	Bil	Gå/ cykla
Inköp						
Service/myndighet						
Träffa vänner och familj						
Föreningsaktiviteter/ träning						
Ta sig ut i naturen						
Längre resor						
Skjutsa bekanta						
Övrigt _____ (ange: _____)						

29. Här ber vi dig att rangordna vilka faktorer som du anser de viktigaste i ditt beslut att åka kollektivtrafik:

Faktorer som påverkar ditt val att åka kollektiv	Prioritering (det viktigaste faktor för dig för att åka kollektiv får en "1", den andra faktorer fåren "2", och så vidare till "6").
Pris	
Trygghet	
Komfort	
Säkert	
Närhet	
Tillgänglighet	

Frågor om bilkörning

30. Har du körkort?

- Ja. Jag tog körkort för personbil (kategori B) år: _____

- Nej

31. Har du tillgång till bil i ditt hushåll? Ja nej

32. Kör du bil? Ja Nej (gå till fråga 38)

33. Hur ofta kör du personbil?

- högst 1gg/månad
- 2-3gg/månad
- 1ggr/v
- 2-5 ggr/v
- Nästan dagligen

34. Hur många mil per år kör du i genomsnitt? _____ mil/år

35. Tycker du om att köra bil?

- Våldigt mycket
- Mycket
- Varken eller
- Inte särskilt
- Inte alls
-

36. Hur skulle du skatta dig som bilförare?

- Mycket bra
- Bra
- Acceptabel
- Dålig
- Mycket dålig
- Inte aktuellt

37. Vad använder oftast bilen till? Skriv ett "X" per rad.

-	1 (i liten utsträckning)	2	3	4	5 (i stor utsträckning)
- Inköp	-	-	-	-	-
- Service/myndighet	-	-	-	-	-
- Träffa vänner och familj	-	-	-	-	-
- Föreningsaktiviteter/träning	-	-	-	-	-
- Ta sig ute i naturen	-	-	-	-	-
- Längre resor	-	-	-	-	-
- Skjutsa bekanta	-	-	-	-	-

38. Om du har slutat köra bil, vad var anledningen? (du kan kryssa flera alternativ)

- På rekommendation av min doktor
- min partner/familjemedlem rekommenderade mig att sluta
- jag kände mig osäker/rädd i trafiken
- jag har problem med hälsan
- jag upplever svåra svårigheter i trafiken
- Av ekonomiska skäl
- mina resebehov kan tillgodoses utan att jag måste köra bil själv
- jag har varit inblandad i en trafikolycka
- annan orsak: _____

Frågor om hur du upplever din resa

39. Vad tycker du totalt sett om dina möjligheter att resa med kollektivtrafik?

- mycket nöjd
- nöjd
- varken eller
- missnöjd
- mycket nöjd
- vet ej

40. Hur känner du dig när du reser med

-	Buss	Tåg	Spårvagn	Färja	Bil	Cykla	Gå
Alltid trygg							
Oftast trygg							
Ibland trygg							
Oftast otrygg							
Alltid otrygg							
Reser aldrig med detta färdmedel							
Vet ej							

Frågor om hur du upplever ditt vardagsliv

41. Deltar du i aktiviteter och samhälle så mycket som du önskar?

- ja
- ja, delvis
- nej
- vet ej

42. Hur nöjd är du med dina möjligheter att komma ut och att resa (t.ex. gå, cykla, ta bilen, buss eller tåg)

- mycket nöjd
- missnöjd
- varken eller
- nöjd
- mycket nöjd
- vet ej

43. Hur nöjd är du med ditt liv?

- mycket nöjd
- nöjd
- varken eller
- missnöjd
- mycket missnöjd
- vet ej

Tack för din medverkan! Har du flera synpunkter som du vill dela med dig angående ”seniorkortet” var vänlig att skriva dem nedan:



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Stockholms läns landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

