

Sammendrag

Yngre eldres bruk av smarte mobilitetsløsninger

Kartlegging av status, kunnskaps- og utviklingsbehov

TØI rapport 1871/2022

Forfattere: Maja Karoline Rynning, Tanu Priya Uteng, Marianne Knapskog og Fitwi Wolday
Oslo 2022 105 sider

Smarte mobilitetsløsninger kan redusere bilbruk og bilavhengighet. Blant yngre eldre (65-79 år) kan slike løsninger bidra til en aktiv og selvstendig aldring, men per i dag er deres bruk tilsynelatende lav. Vi mangler imidlertid kunnskap om hvorfor det er slik og hva offentlige og private aktører kan gjøre for å øke bruken. I et forprosjekt med Rogaland fylkeskommune og Kolumbus har vi undersøkt kunnskapsstatus og utviklings- og innovasjonsbehov, med et særlig fokus på Rogaland. Mange yngre eldre er positive til smarte mobilitetsløsninger, men bruk av slike krever at de er og oppleves som tilgjengelige og lette å ta i bruk. Hvorvidt en smart mobilitetsløsning oppleves som relevant for egne reisebehov er også viktig. Blant offentlige og til dels private aktører fremstår problemstillingen som relativt ny og umoden, og kunnskapsnivået om yngre eldres reiser i hverdagen og deres bruk av smarte løsninger som relativt lavt. Dersom flere yngre eldre skal ta smarte mobilitetsløsninger i bruk må offentlige og private aktører aktivt jobbe for dette.

Bakgrunn og formål

Norge har en aldrende befolkning, og vi har et mål om en såkalt aktiv og selvstendig aldring (Helse- og omsorgsdepartementet, 2018). Dagens eldre lever lengre, er friskere enn før og reiser ifølge flere studier mer enn før (Hjorthol mfl., 2011; Priya Uteng og Julsrud, 2015). Mye tyder på at de har svært bilbaserte reisevaner. Ifølge den nasjonale reisevaneundersøkelsen i Norge (RVU) 2018/19 var reisemiddelfordelingen for gruppen 67-74 år 55 prosent bilfører og 15 prosent bilpassasjer, mot 2 prosent sykkel og 8 prosent kollektiv (19 prosent gange). I gruppen 75 år og eldre var reisemiddelfordelingen 51 prosent bilfører, 15 prosent bilpassasjer, mot 4 prosent sykkel og 7 prosent kollektiv (22 prosent gange). (Grue mfl., 2021).¹ Tilsvarende trender finner vi i Rogaland (Rogaland fylkeskommune, 2017, 2020, 2021). Høyt bilbruk og bilavhengighet blant eldre, særlig de yngre eldre (65-79 år), er imidlertid en utfordring for å sikre en aktiv og selvstendig aldring, ikke minst når en av ulike årsaker ikke lenger kan kjøre bil. Nye og smarte mobilitetsløsninger som elsykler, elsparkesykler og annen mikromobilitet, bildeling og andre delingsløsninger, samkjøring, mv. har potensiale til å redusere bilbruk og bilavhengighet, også blant yngre eldre. Mye tyder imidlertid på at de i liten grad anvender dem, men vi mangler kunnskap om hvorfor. Vi mangler også kunnskap om hvordan offentlige og private aktører kan jobbe for å øke bruken blant målgruppen. Dette forprosjektet har hatt som mål å undersøke disse problemstillingene, særlig med tanke på hvordan Rogaland fylkeskommune, kommuner i fylket og Kolumbus (kollektivselskap) kan jobbe for å fremme smarte mobilitetsløsninger blant yngre eldre i Rogaland. Gjennom forprosjektet har vi samlet og sammenstilt kunnskap om bruk av smarte mobilitetsløsninger blant yngre eldre, og om hvordan fylkeskommunen,

¹ I befolkningen for øvrig er fordelingen 53 prosent bilfører, 10 prosent bilpassasjer, 11 prosent kollektiv, 5 prosent sykkel og 20 prosent gange (Grue mfl., 2021).

kommuner og Kolumbus kan jobbe for økt bruk. Målet har vært å avdekke kunnskaps- og utviklings- og innovasjonsbehov for forbedring og nyskaping av smarte mobilitetsløsninger og -tjenester for å øke bruken av disse blant yngre eldre.

Problemstillinger og avgrensning

Den overordnede problemstillingen for forprosjektet var hvordan øke bruken av smarte mobilitetsløsninger blant yngre og funksjonsfriske eldre. Formålet med prosjektet var å avdekke viktige kunnskaps- og utviklingsbehov, utfordringer og muligheter, samt innovasjonsbehov som et fremtidig hovedprosjekt skal svare ut. Forprosjektet ser i utgangspunktet på Rogaland. Et fremtidig hovedprosjekt vil ha et nasjonalt fokus og generelt gå bredere ut. Forprosjektet har hatt følgende avgrensninger: Vi har ikke gått i dybden på alle aspekter, men søkt et overordnet bilde av dagens situasjon, utfordringer og muligheter. Vi har ikke sett på alle typer smarte mobilitetsløsninger, autonome kjøretøy og selvkjørende busser er blant løsninger vi ikke har sett på. Vi undersøker ikke hvordan ulike strategier for arealplanlegging og -utvikling kan bidra til å fremme smarte mobilitetsløsninger blant yngre eldre. Vi har ikke undersøkt muligheter knyttet til redusert reisebehov ved f.eks. økt bruk av varehjemlevering.

Forskningsdesign og metoder

Vi har kombinert nye undersøkelser med nye analyser av eksisterende empiri innhentet av Transportøkonomisk institutt, Kolumbus og Rogaland fylkeskommune. I tillegg har vi gjennomført litteratur- og dokumentstudier etter eksisterende kunnskap. Denne delen ble gjort gjennom litteratursøk i databaser, og ved bruk av såkalt 'snøball-metode'.

Nye undersøkelser omfatter:

- Spørreundersøkelse blant offentlige og private aktører i Norge
- Innhenting av informasjon om hva offentlige aktører i Rogaland gjør per i dag
- Workshop med offentlige aktører i Rogaland
- To gruppeintervju med yngre eldre i Rogaland

Nye analyser av eksisterende empiri omfatter:

- Undersøkelse om bruk av bildeling med fokus på yngre eldre/eldre
- Undersøkelse om bruk av elsparkesykler med fokus på yngre eldre
- Undersøkelser om eldres bruk av kollektivtransport i Rogaland

For flere av undersøkelsene og den oppsummerende diskusjonen har vi anvendt et teoretisk rammeverk basert på Social Practice Theory (SPT). Her beskrives og studeres aktiviteter som kjennetegnes av noen tydelige trekk og som utføres med en viss regelmessighet som *praksiser*, for eksempel bruk av bil eller kollektivtransport. En praksis deles gjerne inn i et sett med sammenkoblede elementer kategorisert som *materialer*, *ferdigheter* og *mening*. Materialer omfatter utstyr eller ting som trengs for å utføre praksisen, ferdigheter omfatter kunnskap og evner som trengs for å utføre den, mens mening omfatter hva det å utføre praksisen betyr for den som gjør den. Å bryte en praksis ned i komponenter innenfor disse kategoriene kan bidra til en bedre forståelse av hvordan praksisen foregår, mulige barrierer og utfordringer, hva som trengs for å utføre den, og hva det betyr for personen som utfører praksisen.

Eksisterende kunnskap

Da den gjennomgåtte litteraturen i liten grad skiller mellom yngre eldre og eldre anvender vi i denne delen bare eldre. Å komme seg rundt på egenhånd og/eller relativt selvstendig er viktig for eldres velferd, selvfølelse, mv (Luiu mfl., 2017; Nordbakke og Schwanen, 2015). Egenskaper knyttet til bl.a. helsetilstand, økonomi og livssituasjon varierer og påvirker eldres reiseatferd på samme måte som for resten av befolkningen (Luiu mfl., 2017; Nordbakke og Schwanen, 2015; Shrestha mfl., 2016). Helse fremstår som en av de viktigste barrierene mot deres reiser i hverdagen, særlig blant de eldste eldre (over 75 år) og kvinner (Luiu mfl., 2017). Det er bred enighet i litteraturen om at det er store kunnskapshull knyttet til (yngre) eldre og smarte mobilitetsløsninger, inkludert digitalisering av mobilitets- og transportsystemet (Butler mfl., 2020; Cirella mfl., 2019; Loos mfl., 2020; Pangbourne, 2018; Rocha mfl., 2021). Av eksempler på eldres bruk av smarte mobilitetsløsninger finner vi flest studier knyttet til bruk av billøsninger som Uber og Lyft (hovedsakelig fra Nord-Amerika), samkjøring, samt noe på kollektivtransport og reiseapper. En gjentakende konklusjon er at smarte mobilitetsløsninger må tilpasses eldres behov (f.eks. brukersnitt, opplæring av sjåfører). Det er imidlertid en viss uenighet om hvorvidt digitalisering og teknologi er en barriere for økt bruk av smarte mobilitetsløsninger blant eldre (Cirella mfl., 2019; Pangbourne, 2018; Shirgaokar, 2018). Det pekes ofte på at fremtidige eldre sannsynligvis vil ha en høyere teknologikompetanse enn dagens eldre, noe som åpner for nye muligheter, men også understreker viktigheten av at problemstillingen kommer på dagsorden – for forskning så vel som beslutningstakere.

Funn fra undersøkelsene

Undersøkelser blant offentlige og private aktører

Blant offentlige og en del private aktører (de vi var i kontakt med eller har funnet noe om) fremstår problemstillingen om yngre eldres bruk av smarte mobilitetsløsninger og hvordan få flere til å anvende disse som relativt ny og umoden. Kunnskapsnivået om yngre eldres reiser i hverdagen generelt og deres bruk av smarte løsninger spesielt fremstår som varierende til relativt lavt. Samtidig viser undersøkelsene våre at problemstillingen ansees som viktig når den tas opp. Flere av undersøkelsesdeltakerne (spørreundersøkelse, workshop) ser potensialet i å få flere yngre eldre til å endre sine reisevaner på et tidlig tidspunkt for å sikre en aktiv og selvstendig aldring. Det virker derfor å være behov for økt fokus på yngre eldre og deres bruk/ikke-bruk av smarte mobilitetsløsninger. Å få til dette krever samarbeid på tvers av sektorer (fag), aktører og nivåer. Bevisstgjøring og kunnskapsheving blant offentlige (og sannsynligvis private) aktører vil være viktig for å sette problemstillingene på dagsorden og for å få i gang mer innsats rundt dette. Dersom flere yngre eldre skal ta i bruk smarte mobilitetsløsninger må man jobbes aktivt for det. Gjennom undersøkelsene etterlyses det mer kunnskap om yngre eldres reiser generelt, om smarte mobilitetsløsninger er noe målgruppen ønsker å bruke og hvilke reisebehov dette kan dekke, samt om barrierer mot bruk og endring i reisevaner.

Undersøkelser blant yngre eldre

Funnene våre sammenfaller i stor grad med tidligere funn i Norge og internasjonalt. Utvalget er relativt lite, men undersøkelsene gir et innblikk i bruk av og holdninger til smarte mobilitetsløsninger blant yngre eldre i Norge i dag.

De yngre eldre som har deltatt i undersøkelsene fremstår som en sammensatt gruppe, men som i stor grad anvender bilen for sine reiser. Det er varierende i hvilken grad en har tenkt på sin fremtidige mobilitet, for eksempel når helsen ikke lenger muliggjør bilbruk. Blant de som har tenkt på det, har noen tatt grep ved å flytte i sentralt beliggende leiligheter. Vi finner imidlertid ikke en like sterk tilknytning til bilen som symbol på frihet og selvstendighet som i tidligere undersøkelser. I gruppeintervjuene ble elsykkel derimot beskrevet på denne måten av de som bruker dem, og ser for disse være et godt alternativ til bilen på kortere reiser. Dette er i tråd med tidligere funn og indikerer et uforløst potensial for å få flere yngre eldre (og eldre eldre) i Norge til å elsykle. Kollektivtrafikk fremstår som et godt reisevalg for de som bruker det, mens ikke-brukere oppgir mange barrierer og motforestillinger til å reise slik.

Gruppeintervjudeltakerne anvendte i liten grad smarte mobilitetsløsninger utover elsykkel og reiseapp for kollektiv (blant de som reiser slik til tider). I de andre undersøkelsene finner vi likeledes relativt lav bruk. Da dette er en forstudie, er det behov for mer omfattende undersøkelser for et tydeligere bilde, men så langt underbygges våre innledende antakelser om at yngre eldre i liten grad anvender smarte mobilitetsløsninger. Gruppeintervjudeltakerne var positive til deløsninger og andre muligheter gitt enkle og lett tilgjengelige systemer for bruk (reservasjon, hente/levere, generell bruk, mv.). Fra undersøkelsen om bildeling finner vi også en positiv holdning til løsninger, men løsninger for å reservere og hente/levere bilen er blant elementer som motvirker yngre eldres bruk. Digitalisering kan være en barriere for bruk av smarte mobilitetsløsninger, men selv blant de mer skeptiske i gruppeintervjuene var det en anerkjennelse av at å 'henge med' er viktig for fortsatt samfunnsdeltakelse. Utover løsninger som er enkle å forstå og ta i bruk, var gruppeintervjudeltakerne enige om at mulighet for utprøving og opplæring nok er blant de viktigste virkemidlene for å øke bruk av smarte (nye) mobilitetsløsninger blant målgruppen. Dette er igjen i tråd med konklusjoner i flere tidligere studier.

Samkjøring – ekstra lavt hengende frukt?

Samkjøring fremstår som en særlig interessant og allerede godt implementert løsning for yngre eldre. Dette er i tråd med funn fra internasjonal forskning. I gruppeintervjuene anså ikke deltakerne dette som en ny og 'smart' mobilitetsløsning da det har eksistert siden de var unge arbeidstakere. Samkjøring foregår stort sett uformelt blant familie, venner og bekjente. En ulempe med dette er at man er avhengig av å ha familie (i nærheten eller i det hele tatt) og/eller et sosialt nettverk. Dette er det ikke alle eldre som har. Former for formalisering av samkjøring kan derfor være et interessant grep, og bidra til å gjøre løsningen tilgjengelig for flere (yngre eldre). Det kan ikke minst bidra positivt til folkehelse, klima, miljø, mv. En måte å gjøre dette på er å utvikle digitale løsninger som kan forenkle koblingen mellom sjåfør og passasjer og utvide nettverkene av samkjøring. Det finnes noen digitale løsninger i Norge og flere internasjonalt (apper) for samkjøring. På bakgrunn av hva vi finner i litteraturen (Meurer mfl., 2014; Shirgaokar, 2018), og fokuset på arbeidstakere i løsninger i Norge, er det grunn til å anta at bruken av formaliserte løsninger blant yngre eldre er liten. Det er viktig å følge anbefalingene fra litteraturen om å gjøre utvikle løsninger i tett samarbeid med brukerne (her yngre eldre) for å sikre at resultatene svarer ut målgruppens behov og brukerbehov.

Tiltak og virkemidler for å fremme smarte mobilitetsløsninger blant yngre eldre

Basert på funn fra undersøkelsene har vi identifisert flere tiltak og virkemidler Rogaland fylkeskommune, Kolombus og kommuner i fylket (og andre aktører i Norge) kan iverksette for å fremme smarte mobilitetsløsninger blant yngre eldre. Disse er oppsummert i tabellen under.

Tabell S1: Tiltak og virkemidler Rogaland fylkeskommune, Kolombus og kommuner i fylket kan iverksette for å fremme smarte mobilitetsløsninger blant yngre eldre, sortert under materialitet, ferdigheter og mening.

Tiltak og virkemidler Rogaland fylkeskommune, Kolombus og kommuner i fylket kan iverksette for å fremme smarte mobilitetsløsninger blant yngre eldre	
Materialitet (materiality)	<ul style="list-style-type: none"> - krav til utforming av kjøretøy (reisemidler) som kjøpes inn (eller leies, leases, mv.), evt. krav til tilbyder av smart mobilitetsløsning om det samme. - krav til utforming av løsning/system for å reservere, hente/levere, mv. dersom ekstern tilbyder. Dersom den offentlige aktøren selv er tilbyder, må dette sikres. - krav til utforming av holdeplass/stasjon/hente plass, o.l.
Ferdigheter (skills)	<ul style="list-style-type: none"> - opplæringstilbud for digitale løsninger og teknologi generelt - opplæringstilbud for bruk av smarte mobilitetsløsninger - informasjonskampanjer om smarte mobilitetsløsninger - sikre at informasjon er lett tilgjengelig og anvendelig (ut ifra behovene til målgruppen)
Mening (meaning)	<ul style="list-style-type: none"> - kampanjer for å fremme ulike løsninger - insentiver for å teste smarte mobilitetsløsninger for at yngre eldre skal bli kjent med dem (og forhåpentligvis få et godt/bedre inntrykk)

Konklusjon og videre forskning

For å øke bruken av smarte mobilitetsløsninger blant yngre eldre er det behov for mer kunnskap om yngre eldre som brukere og reisende, mer fokus og målrettet innsats på tema fra offentlige og private aktører, samt mer utvikling og innovasjon knyttet til løsninger og tjenester rettet mot målgruppen. Basert på funnene våre virker det som at problemstillingen per i dag i stor grad fortsatt er relativt ny og umoden hos forskjellige aktører, på nasjonalt nivå så vel som i Rogaland. For yngre eldre som brukere kan mye tyde på det samme, men vi antar det er variasjon innad i gruppen. Av kunnskapsbehovene vi ser nevnes under noen tema:

Yngre eldres reiseatferd generelt

- bedre kunnskap om deres reiser i hverdagen og reisebehov, deres utfordringer med å reise, samt hvordan dette varierer innad i gruppen
- utfordringer og mulighetsrom for å endre reiseatferd blant målgruppen, om det f.eks. er store forskjeller her sammenliknet med andre grupper av befolkningen
- hvordan funn knyttet til denne gruppen skiller seg fra funn knyttet til de som er 10 år yngre (med tanke på å forberede transportsystemene og samfunnet på deres aldring)
- yngre eldres bruk av delingsøkonomi, og hvordan dette skiller seg fra andre grupper

Yngre eldre og bruk av smarte mobilitetsløsninger

- mer kunnskap knyttet til spesifikke løsninger og yngre eldres bruk av disse, deriblant hvilke reisebehov de kan dekke

- gå mer i dybden på barrierer relatert til bl.a. utrygghet, digital og teknisk kompetanse, holdninger
- betalingsvilje, innsatsvilje
- i hvilken grad økt bruk av slike løsninger kan bidra til å takle utfordringer med ensomhet blant yngre eldre
- hvordan teknologi kan legge til rette for transport og mobilitet for eldre, og hvordan det kan sammenfalle med transformativ-basert innovasjon (f.eks. ønske om å leve helt annerledes)
- koordinert utprøving av ulike smarte mobilitetsløsninger og observere og evaluere dette
- helseeffekt og således økonomiske besparelser ved økt bruk av smarte mobilitetsløsninger blant yngre eldre

Yngre eldre, digitalisering og teknologi

- bedre forståelse av (yngre) eldres oppfattelse og bruk av teknologi og digitale løsninger knyttet til mobilitet og transport
- hvilke erfaringer man kan hente fra arbeid med velferdsteknologi for å tilgjengeliggjøre smarte mobilitetsløsninger for yngre eldre