

# Behovsanalys: Unga Mariestadsinvånares perspektiv på hållbara livsstilar

*Slutrapport*  
2023-06-27



MARIESTAD

SWECO 

**Behovsanalys: Unga Mariestadsinvånarens perspektiv på hållbara livsstilar**

Slutrapport 2023-06-27

*Medverkande från Mariestads kommun:*

Maria Gustavsson, Linnéa Wiljén, Gösta Lindmark och Johannes Hukkanen

*Merverkande från Sweco:*

Charlie Gullström, Elise Grosse, Oskar Simann Ax, Christophe Ginguené och Leen Bellens

Finansierat med stöd från:



## Innehållsförteckning

1	Bakgrund.....	3
1.1	Målgrupp.....	3
1.2	Metod och tillvägagångssätt.....	3
1.3	Fokusfrågor.....	5
2	Resultat från workshopserien.....	7
2.1	Hållbar transport.....	7
2.2	Hållbar konsumtion.....	8
2.3	Centrala målkonflikter.....	9
3	Toolbox.....	10
3.1	Delningsboden.....	12
3.2	Mobilitetsboden.....	13
3.3	Helgbilen.....	13
3.4	Cykel på bussen.....	14
3.5	Samåkningsappen.....	15
3.6	Delning via sociala medier.....	15
3.7	Mariestadsbiljetten.....	16
3.8	Den sammanhängande cykelvägen.....	16
3.9	Hälsofrämjande reseplanerare.....	17
3.10	Delad tillit.....	17
4	Slutsatser och reflektioner inför fortsatt arbete.....	18
4.1	Slutsatser.....	18
4.2	Fortsatt arbete.....	19

# 1 Bakgrund

Projektet "Unga samhällsutvecklare för hållbara livsstilar" har genomförts under perioden 2023-01-01 till 2023-05-31 med finansiering från VGR, Västra Götalandsregionen och avgränsat men ändå nära kopplat till det pågående projektet Klimatneutrala Mariestad 2030.

Projektet handlar om att få med unga människors perspektiv i omställningsarbetet för smarta hållbara städer. Projektet har därför handlat om att samla in reflektioner om hur den yngre generationen uppfattar hållbara livsstilar. Hur vill man leva ett gott liv inom planetens gränser, idag och i framtiden? Ser de möjligheterna att implementera hållbara framtidsbilder i samhällsplaneringen? Vad innebär det rent konkret i termer av planering, gestaltning och design? I projektet har designmetodik kring tjänstedesign testats på samhällsplaneringen i Mariestad.

Sammanhanget utgörs av det omställningsarbete som Mariestads kommun driver genom samskapande med invånarna, med lokala aktörer, civilsamhället och akademien och genom sin planering för hållbar samhällsbyggnad, cirkulär ekonomi och hållbara livsstilar. Inte minst etableringen av Volvos batterifabrik kommer betyda en markant ökning av arbetstillfällen i Mariestad och utveckling av nya stadsdelar kommer behövas för att säkerställa bostäder för inte bara batterifabrikens anställda men även kringliggande funktioners nyetableringar. Mariestads kommun har höga ambitioner för att skapa en klimatneutral stad och arbetar med frågor kring hur ett cirkulärt beteende kan stimuleras i samhällsplaneringen på ett sätt som är attraktivt för unga vuxna.

Det finns en målkonflikt i att Mariestad vill växa från 25 000 till 40 000 och samtidigt bli klimatneutralt. Projektet syftar till att förstå hur unga medborgare ser på kommunens ambition att uppnå dessa två mål samtidigt och hur de själva kan bidra till att målen uppnås.

## 1.1 Målgrupp

Målgruppen för projektet har varit invånare i åldersgruppen 18–30 år i Mariestads kommun. Målgruppen är intressant eftersom det är en formativ tid i många liv där vanor och värderingar formas, konsumtionen ändras och många långsiktiga inköp görs. Målgruppen har vuxit upp under en tid där klimatförändringarna varit högt upp på agendan och många unga människor idag har generellt stort engagemang i klimatfrågan. Det är också den generationen som kommer få i uppgift att implementera omställningen som krävs för att begränsa klimatförändringarnas konsekvenser. Därför är det viktigt att förstå hur målgruppen ser på omställningen och sin egen roll i den.

Det har funnits en stor spridning bland de personer som kommit till tals i projektet. Allt från gymnasieungdomar till småbarnsföräldrar rymt i målgruppen.

## 1.2 Metod och tillvägagångssätt

Mariestads kommun och Sweco bjöd in unga medborgare att delta på tre



workshoppar på plats i Mariestad i april 2023. Hemsidan och sociala medier användes för rekrytering. De befintliga mötesplatserna, öppna förskolan och Marieholmskyrkans öppna verksamhet användes som möteslokal för två av tillfällena och det tredje tillfället var en lunch.

En fjärde digital workshop arrangerades genom Teams.

Slutligen hölls en femte workshop med en gymnasieklass på Vadsbogymnasiet.

Flera av projektgruppens medlemmar deltog och antecknade vid varje workshop tillfälle och har därefter haft avstämning för reflektion mellan varje workshop. I denna bearbetningsprocess har även seniora arkitekter deltagit med lång erfarenhet av designmetodik och liknande metoder för interaktionsdesign och tjänstedesign. Designmetodik är en iterativ samskapande process som gör det möjligt för flera personer att bidra till att identifiera fruktbara perspektiv, alltid med fokus på olika behovsägare, användare och brukare. I processen har vi därför fokuserat på den yngre generationens föreställning om framtiden för att identifiera både behov och förslag som lyftes under workshopparna, som därefter utvecklats till det material som redovisas i föreliggande rapport.

Sweco har sammanställt den här rapporten som cirkulerats och kompletterats av projektgruppen och företrädare för Klimatneutrala Mariestad.

**HUR SKAPAR VI EN CIRKULÄR STADSDEL I MARIESTAD?**  
*Medborgardialog*

**Utmaning:**  
Mariestad ska växa och bli klimatneutralt samtidigt

**Lösning:**  
Cirkulär stadsplanering

**Cirkulära kvarteret**  
Det cirkulära kvarteret fungerar som ett kretslopp. I stället för att energi, saker och material slängs efter att det producerats och konsumerats så återanvänds och återvinns de så att de befintliga resurserna tas tillvara.

**Transport:**

- Invånarna går, cyklar och åker kollektivt
- Positivt för både hälsa och klimat

**Konsumtion:**

- Från att äga till att dela
- Man delar på resurser och ytor i stadsrummet – att låna av varandra är lättare än att köpa
- Mat och energi produceras lokalt
- Ett brett utbud av tjänster gör det enkelt att dela

**2040:**

- Cyklingen har tredubblats till 3,6 km/person/dag.
- Gång och rörelse har dubblerats till 1,8 km/person/dag.
- Bilkörningen har minskat till en femtedel, jämfört med idag.
- I en stadsdel om 7500 invånare slipper 1-2 personer förtida död vilket motsvarar en samhällsekonomisk besparing om ca. 500 miljoner kr/år

**Transport och hälsa**

- Idag cyklar 7% av Mariestadsborna varje dag

**2040:**

- Swecos studie visar att en cirkulär stadsdel kan spara så mycket som 75% av energibehovet
- Med gång, cykel och kollektivtrafik i stadsdelen minskar utsläppen med 97%, jämfört med dagens planering.
- Scenariot utgår från ett typiskt behov i en medelstor svensk stad som **behöver bygga fler bostäder och samtidigt nå klimatmålen**

Hur tror du att det känns att leva i en cirkulär stad?

Vilka av dina beteenden skulle behöva förändras?

Vad skulle du kunna tänka dig dela med andra?

Vad skulle få dig att gå och cykla mer? Vilka hinder finns idag?

Vad kan du göra för att bidra till en cirkulär och hållbar framtid?

Katthavet är ett exempel på ett område som kan omvandlas till en cirkulär stadsdel

Plansch med scenariebilder av en cirkulär stadsdel som utgångspunkt för diskussion om framtida hållbara livsstilar

## 1.3 Fokusfrågor

Ett framtidsscenario för en fiktiv cirkulär stadsutveckling användes som avstamp för dialogen. Scenariot har utvecklats av Sweco Architects och publicerades i en rapport 2022 som beskriver värdet av cirkulär stadsplanering<sup>1</sup>. Scenariot visar att en cirkulär stadsdel kan spara så mycket som 75% av energibehovet, jämfört med idag. Med gång, cykel och kollektivtrafik i stadsdelen minskar utsläppen med 97%, jämfört med dagens planering. Det innebär även ökad hälsa och välbefinnande. Beräkningarna visar att 2-3 människor i en stadsdel om 15000 invånare undviker en förtida död, en samhällsbesparing som uppgår till 1,1 miljarder kronor. Scenariot utgår från ett typiskt behov i en medelstor svensk stad som behöver bygga fler bostäder och samtidigt nå klimatmålen. Tidigare forskning på området delningsekonomi i städer visar att tillitsfrågan är viktig och talar för cirkulär ekonomi på kvartersnivå, där samhörighet och inkludering skapar förutsättningar för tillitsbyggande<sup>2</sup>.

Syftet med scenariot var att etablera en gemensam referens som grund för diskussionerna. Därför valde vi att beskriva omställningen som något som inte alls är valbart, utan som måste ske genom samhällsförändringar som genom planering och design även kan påverka livsstilar och beteendemönster. Uppgiften för deltagarna var att bidra med förslag och idéer utifrån sina liv på hur de genom hållbara livsstilar eller på andra sätt kan bidra till att Mariestads mål om klimatneutralitet uppnås.

Cirkulär stadsplanering innebär en omställning från dagens linjära ekonomi där vi producerar, konsumerar och slutligen slänger, till en cirkulär ekonomi som på kvartersnivå fungerar som ett kretslopp. Ett helhetstänkande krävs och samverkan mellan aktörer över fastighetsgränser, för att utnyttja resurser mer effektivt. Detta påverkar människors konsumtionsvanor så att man i högre grad delar på resurser (material, energi, kunskap, osv.) och ytor i stadsrummet. Vi går från att äga till att dela och där har planering och design en viktig roll i att uppmuntra människor att låna av varandra istället för att köpa (så kallad "nudging"). Såväl mat som energi kan produceras lokalt och ett brett utbud av nya tjänster kan göra det mycket enkelt att dela. Vi ville helt enkelt bjuda in till nytänkande och omtänkande samtal för att få fram idéer och uppslag från den yngre generationen. Vilka tjänster ser de framför sig? Hur beskriver de en hållbar livsstil?

Två tydliga omställningsområden presenterades tidigt i workshoppen, för att underlätta samtalet. Därmed kan man även säga att vi påverkade samtalet i en tydlig riktning mot cirkulär ekonomi och delningstjänster kopplat till: hållbar *transport* och *konsumtion*.

### 1.3.1 Hållbar transport

Deltagarna fick information om att transporter utgör en stor del av Mariestads klimatavtryck. Det finns även andra fördelar med att minska bilberoendet genom god planering och design: när man går och cyklar förbättras också folkhälsan. Deltagarna fick beskriva hur de reser idag och spekulera i vad som skulle krävas för att de skulle resa så hållbart som krävs för att Mariestad ska nå sitt mål om klimatneutralitet.

<sup>1</sup> Rapporten (Gullström, Borneke, Gonzalez 2022) *Sweco Urban Insight: Circular City Transformation* kan laddas ner här: <https://www.swecogroup.com/urban-insight/circular-city/report-circular-city-transformation/>. Studien är en del av Fol-projektet AIFOOD, AI för hållbar matproduktion från odling till gaffel finansierad av Vinnova 2020-2023 <https://www.vinnova.se/p/ai-for-hallbar-matproduktion-fran-odling-till-gaffel/>

<sup>2</sup> Ett exempel är programmet Sharing Cities Sweden som genomfördes 2017-2020 med testbäddar i fyra svenska städer (Stockholm, Göteborg, Umeå och Malmö) inom ramen för Viable Cities och med stöd från Vinnova. Ett stort antal artiklar och referenser finns på [www.sharingcities.se](http://www.sharingcities.se). Charlie Gullström som deltagit i den aktuella projektgruppen ledde Sharing Cities Stockholm.

### 1.3.2 Hållbar konsumtion

För att gå från dagens linjära ekonomi till en mer hållbar cirkulär ekonomi behöver invånarnas konsumtion ändras. Betendeförändringar som krävs handlar om att vilja gå från att äga till att dela. Ett brett utbud av tjänster ska göra det enklare att dela och låna av andra, än att köpa nytt.



Illustration av en cirkulär stadsdel. Bild: Sweco Architects

## 2 Resultat från workshopserien

Under projektets gång visade det sig vara svårt att nå målgruppen vilket har lett till att gruppen som kommit till tals är relativt liten. Det är därför viktigt att påpeka att resultaten som presenteras i den här rapporten inte nödvändigtvis representerar målgruppen i sin helhet, utan reflekterar attityder och beteenden hos de som kommit till tals. Med det sagt så har de som deltagit på workshoptillfällena givit ärliga och komplexa svar som ger mycket utrymme för analys och vidare arbete.

### 2.1 Hållbar transport

Transport är ett ämne som skapar engagemang hos målgruppen. En stor del av Mariestadsborna lever inte sina liv enbart i staden utan är tydligt en del av en större region. Människors hem och sysselsättning är oftast lokaliserad till olika geografiska orter. Den regionala orienteringen leder till att många pendlar längre sträckor till jobb, aktiviteter och för att besöka vänner och familj.

Bilen har en enormt stark ställning. Många av de svarande beskriver att bilen som norm är så pass dominerande att de ofta inte reflekterar över att det skulle finnas andra alternativ. En svarande beskriver att hon brukar ta bilen två minuter från sitt hem till gymmet. Bilen är en del av kulturen i Mariestad.

Faktum är att bilen är det enda alternativet för många. Relativt många beskriver att de gärna hade rest mer kollektivt men att det av olika praktiska skäl inte fungerar. Anledningen är bland annat bussar som går vid fel tider, byten som blir för osmidiga och sträckor som helt enkelt inte trafikeras.

En sträcka som många pendlar är Mariestad-Skövde. Där fungerar bussen till stora delar bra men för många är problemet att ta sig till bussen på ett smidigt sätt, kanske med en lämning på vägen. Då blir bilen ofta det bästa valet.

En svarande beskriver att han under en period tog sin elsparkcykel till bussen, transporterade den på bussen och sedan tog den en sista sträcka till jobbet. Han fick sedan höra att han inte fick ta med den på bussen och han såg då inte någon annan lösning än att börja åka bil igen. Vid efterforskning och dialog med Västtrafik har det dock framkommit att mindre fordon som exempelvis elsparkcykel får tas med som handbagage. Informationen resenären hade fått var alltså felaktig.

Från dialogen har det tydligt kommit fram att det är en stor skillnad i mobilitetsförutsättningar för de som bor i staden och de som bor längre utanför. De som bor i staden har goda förutsättningar att pendla med buss, inte minst till exempelvis Skövde. Däremot blir det snabbt mycket svårare för de som bor utanför stadskärnan. Då uppstår frågan varför man bosätter sig där man gör. Många som bor utanför staden uppger att de bosatt sig där för den frihet och närhet till naturen som det ger. Att det innebär att bli beroende av bilen för transport är mer något som kommit på köpet. Många uppskattar också den frihetskänsla som bilen ger - att inte behöva anpassa sig till någon annan eller en specifik tidtabell.

De flesta unga vuxna som har egen familj ser inte att det är realistiskt att



klara sig helt utan bil. Många ser att det hade fungerat att arbetspendla med hållbara transporter men upplever ändå att de behöver äga en bil. Exempelvis kan släkt och vänner bo på ställen dit man inte kan ta sig kollektivt. Däremot verkar de flesta se att med bättre lösningar för hållbar mobilitet så skulle de kunna gå från två bilar till en.

Flera deltagare uttryckte att de hade velat samåka mer men att det saknas förutsättningar för att göra det på ett tillfredsställande sätt. Dels saknas det naturliga samåkningsparkeringar på strategiska platser där de som ska samåka kan mötas. Dels är det svårt att hitta personer att samåka med eftersom mångas transportbehov varierar från dag till dag.

En person lyfte att det idag kanske är för enkelt att parkera i centrum. I praktiken är det gratis eftersom det är allmänt känt att det inte är några parkeringsvakter ute andra dagar än onsdagar. När det är så enkelt och billigt att parkera blir det svårt för andra transportmedel att konkurrera.

De ekonomiska incitamenten för att resa hållbart, jämfört med privat bil, måste bli bättre. Idag är det ofta billigast att åka bil. Det behövs fler betalningsmodeller, inte bara månadskort och enkelbiljett, exempelvis utifrån sträcka i stället för zon.

En vanlig kommentar har också varit att cykelvägnätet måste bli bättre. Idag är det fragmenterat med kortare sträckor som inte är hopbyggda. De svarande tycker att cykelvägarna behöver bli säkrare med en tydligare trafikseparering. De vill också se en tydligare koppling mellan cykelvägarna och populära grönområden.

I dialogen med gymnasielever som i många fall inte har tillgång till egen bil, lyfter de att de vill ha en bättre kollektivtrafik och bättre cykelvägar. De lyfte också trygghetsaspekten, något som den äldre delen av målgruppen inte tog upp på samma sätt. Många, speciellt unga kvinnor, känner sig inte trygga att gå genom staden eller stå själva och vänta på en busshållplats. Den typen av upplevd otrygghet är mycket begränsande och får stora konsekvenser för personers rörelsefrihet och hälsa.

Det rätta måste vara det lätta. Utifrån de svar vi fick går det inte att få människor på en större skala att göra rätt av moraliska skäl, utan det måste vara enklast och billigast.

## 2.2 Hållbar konsumtion

Medan det var lätt att skapa engagemang kring transportfrågan har konsumtion och delningstjänster krävt mer konkreta exempel för att få i gång dialogen och reflektionen. Generellt finns en positiv inställning till att dela saker men en osäkerhet över vilka typer av saker som faktiskt skulle fungera att dela. De flesta uppgav att de kunde tänka sig att dela saker som används tillräckligt sällan, max 1–2 gånger i månaden, och är tillräckligt dyra för att det ska vara positivt att slippa investeringen. Exempelvis ville de svarande inte dela dammsugare, vilket används för ofta, men kan tänka sig att dela gräsklippare och verktyg som används mindre frekvent. Vissa var också tydliga med att de uppskattade att äga själva och hade hellre ägt fler saker än börjat dela mer.

För att det ska fungera att dela i stället för att äga så måste det vara tillräckligt smidigt och enkelt. Blir trösklarna för höga kommer människor att dra sig ur. Många tyckte att en bod centralt placerad i ett bostadsområde

skulle fungera. En svarande berättade att de idag har en gemensam gräsklippare i bostadsrättsföreningen men att den stod i grannes garage. Att behöva ringa och be grannen öppna skapade för mycket motstånd så att det var enklare att skaffa en egen gräsklippare.

Många använder sig redan idag av olika hemsidor och grupper på Facebook för att dela med sig av saker som de inte längre behöver. Vissa upplever att det kan vara svårt att veta var de kan hitta olika saker och ser därför ett behov av mer information och kanske en mer samlad plats.



Illustration: Sättra, Västerås av Sweco & Mandaworks

## 2.3 Centrala målkonflikter

Det finns ett antal centrala målkonflikter som skapar utmaningar för omställning i en stad av Mariestads karaktär.

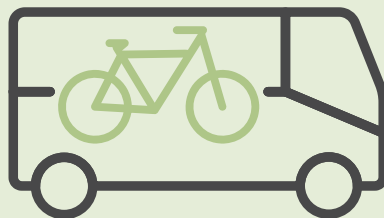
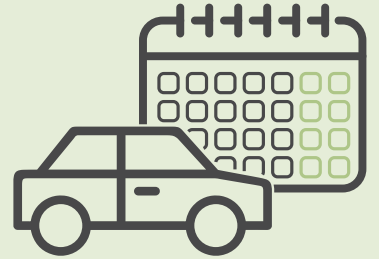
### 2.3.1 Hållbar livsstil och transportfrågan

Bilen är en inbyggd del i hur livet fungerar – många har svårt att föreställa sig ett liv utan bil och samhället är organiserat utifrån den. Det finns en vilja att transportera sig mer hållbart men många ser inte att det är möjligt med dagens utbud av kollektivtrafik, infrastruktur för cykling, etcetera. Målkonflikten består i att utbudet av exempelvis bussresor, alltså turtätheten, måste öka för att fler ska vilja åka kollektivt. Samtidigt finns det en risk i att en för hög turtäthet i en mindre stad som Mariestad leder till låg beläggning vilket är negativt både ur ett ekonomiskt och ett miljömässigt perspektiv.

### 2.3.2 Hållbar livsstil och konsumtionsfrågan

Många bor och vill bo glest, samtidigt ser de att delningstjänster måste vara lättillgängliga och nära för att fungera. Det finns också en farhåga att Mariestad är en för liten stad för att uppnå en kritisk massa kring delningstjänster. I större städer krävs en mindre andel av befolkningen för att vara tillräckligt många för att en delningsmodell ska kunna stå på egna ben. För att tillräckligt många ska vilja vara med i en delningsekonomi krävs att utbudet är tillräckligt bra för att det ska uppfylla människors behov. Samtidigt kan utbudet bara bli så stort om tillräckligt många deltar.

# 3 Toolbox



# Toolbox

*Utifrån de behov som kommit fram under dialogen har en toolbox, en verktygslåda, med koncept till tjänster tagits fram. Tjänsterna är utformade för att på ett cirkulärt sätt bemöta behov och brister som påtalats i dialogen. Det är idéer för hur målgruppens vardag kan ställas om för att Mariestad ska nå sina mål om klimatneutralitet. Tjänsterna har utformats för att göra de rätta valen enklare.*

*Tjänsterna löser inte var för sig de utmaningar vi står inför men tillsammans och i kombination med andra cirkulära lösningar ackumuleras effekten och kan få ett stort genomslag. Tjänsterna ska ses som frön till idéer som skulle behöva utvecklas innan de kan implementeras.*

*Tjänsterna är tänkta att implementeras i en ny cirkulär stadsdel men också i den befintliga stadsstrukturen i stort.*



## 3.1 Delningsboden

### Behov:

En borrmaskin används i genomsnitt 15–20 minuter under sin livstid. Genom att dela utnyttjar vi resurserna på ett mycket mer effektivt sätt. I en cirkulär ekonomi med delningstjänster kan en hög livskvalitet med tillgång till bra saker och tjänster upprätthållas samtidigt som klimatavtrycket från vår konsumtion kapas.

Unga medborgare i Mariestad skulle vilja dela saker de använder tillräckligt sällan och som är tillräckligt dyra att införskaffa själv. De ser ett behov av att de delade sakerna ska vara lättillgängliga.

Idag finns det runtom i Sverige olika exempel på lösningar för att låna och byta exempelvis prylbanker och fritidsbanker, i de allra flesta mellanstora städer.

### Lösningsförslag:

I delningsboden kan invånare hitta de där sakerna som underlättar livet men som inte används så ofta. Trädgårdsredskap, verktyg, avancerade köksapparater, leksaker, utrustning för barn. När vi delar med andra kan kvaliteten på sakerna vara högre då det blir viktigare att sakerna håller länge än att de är billiga.

I boden finns också de verktyg som behövs för att kunna reparera saker när det behövs. I den cirkulära ekonomin tas alla resurser om hand och inget slängs bort.

Boden är placerad centralt i varje bostadsområde så att så många som möjligt känner ett delat ägandeskap för boden. Genom en app ser man vad som är tillgängligt och bokar i förväg så att det verkligen går att lita på att man får tag på det som behövs – när det behövs.



*”Jag kan tänka mig att dela saker som är tillräckligt dyra och används tillräckligt sällan”*

*- Ung i Mariestad*

*”Det finns en gemensam gräsklippare men den står i en grannes garage vilket gör den svårt att använda.”*

*- Ung i Mariestad*

*”Det hade varit praktiskt med en gemensam bod med saker man inte använder så ofta.”*

*- Ung i Mariestad*

## 3.2 Mobilitetsboden



*”Det ska inte vara en klassfråga att ha tillgång till lådcykel.”*

*- Ung i Mariestad*

### Behov:

De el- och lådcyklar som finns tillgängliga idag skulle för många kunna ersätta bilen för många transporter. Dock är dessa cyklar väldigt dyra att köpa och därmed inte tillgängliga för många.

Mobilitetshubbar finns i väldigt många städer idag, exempelvis i Umeå, och i flera bostadsprojekt finns även ytor för delad mobilitet, exempelvis Brf. Viva i Göteborg. Vissa städer har i sina parkeringsnormer beslutat att det går att reducera antalet parkeringsplatser ifall det finns tillgång till delad hållbar mobilitet.

### Lösningförslag:

Genom att erbjuda delade el- och lådcyklar kan fler få tillgång till dem och på så sätt öka sin andel av hållbara resor. Nyckeln är, precis som för delningsboden, att fordonen finns placerade så att de är lättillgängliga för så många som möjligt. Mobilitetsboden bör därför placeras centralt i bostadsområden.

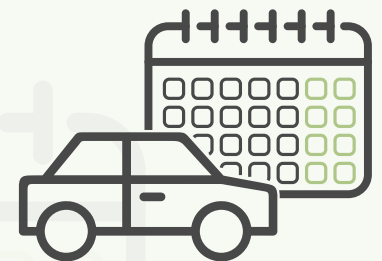
## 3.3 Helgbilen

### Behov:

Dialogen visade på att en del av målgruppen bor och arbetar på ett sätt så att de på ett smidigt sätt kan sköta vardagens transportbehov genom gång-, cykel- och kollektivtrafik. Trots det kunde de inte se sig själva leva utan bil. Flera beskrev att det främst är aktiviteter på helgen som kräver bil. Barn som ska skjutas till matcher, utflykter till skogen, släkt och vänner som bor utanför kollektivtrafikens räckvidd. För att kunna lösa dessa resor ägde personerna en bil vilket väldigt ofta innebar att de också tog bilen till sina arbeten, trots att det fanns välfungerande kollektivtrafik på sträckan. Studier visar att den enskilt största faktorn för att inte använda sig av flera olika transportslag är just bilägande. Äger man en bil blir det den naturliga lösningen på alla transportbehov och man slutar undersöka vilka andra alternativ som kunde fungerat lika bra eller bättre.

### Lösningförslag:

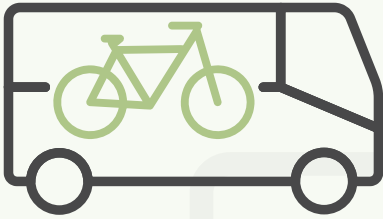
Helgbilens upplägg är att privatpersoner som cyklar eller åker kollektivt till sina arbeten men upplever att de behöver en bil på helgen kan dela på de tjänstebilar som inte används på helgen. Med helgbilen får man bilens alla fördelar och kan åka var man vill när man är ledig men slipper betala för att den ska stå stilla under veckan. Kommunen och företag vars bilar står stilla på helgen kan på så sätt också få ut ett värde ur sina bilar även under helgen.



*”Jag kan ta bussen till jobbet men har släkt och vänner som bor där det inte går buss.”*

*- Ung i Mariestad*

### 3.4 Cykel på bussen



*”Jag bor för långt ifrån en busshållplats för att det ska vara realistiskt för mig att pendla med kollektivtrafik.”*

*- Ung i Mariestad*

**Behov:**

En begränsande faktor för många att resa kollektivt är hur de ska ta sig den första och sista kilometern. Många bor inte precis vid eller inom rimligt gångavstånd från en hållplats och deras arbete kanske inte heller gör det. Bilen har en fördel i att den kan ta dig från dörr till dörr.

**Lösningförslag:**

Ett sätt att lösa kollektivtrafikens problem är att se den som en del i en multimodal lösning. Det innebär att en kombination av flera hållbara transportslag löser användarens transportbehov. För att det ska fungera i praktiken så måste övergången mellan de olika transportslagen fungera så sömlöst som möjligt annars kan en sådan lösning aldrig konkurrera med bilen.

Att möjliggöra multimodala resor genom att tillåta och uppmuntra frakt av en cykel eller elsparkcykel på bussen känns som lågt hängande frukt för att få fler att välja att resa hållbart. Då kan resenären cykla till busshållplatsen som ligger utanför gångavstånd.



### 3.5 Samåkningsappen

**Behov:**

Deltagare uttryckte att de gillar idén med att samåka, dock upplevde de att det i praktiken blev för svårt att hitta någon som helt matchar ens behov. Mångas behov varierar från dag till dag med regelbundna arbetstider och hämtning och lämning på förskola vissa dagar. Att hitta en person att samåka med varje dag blir därför nästan omöjligt.

**Lösningsförslag:**

Genom att skapa en tydlig plattform där resenärer kan skriva in sina transportbehov skapas möjlighet att hitta matchningar som inte går hitta genom enbart personligt kontaktnät. I kombination med detta behövs också strategiskt placerad pendlings-/samåkningsparkeringar.

BlaBlaCar är ett liknande exempel som finns på många platser i Europa som hjälper människor att hitta möjligheter att samåka med andra.

*"Mitt oregelbundna schema gör samåkning komplicerat."*

*- Ung i Mariestad*

*"Det är svårt att samåka med kompisar som har barn, behöver åka hem olika tider."*

*- Ung i Mariestad*

### 3.6 Delning via sociala medier

**Behov:**

För att ställa om till en cirkulär ekonomi så behövs att konsumtionsvanor ändras. Det innebär bland annat att bemöta behov genom att köpa, byta eller dela de saker som redan finns. När en person behöver en jacka kan den försöka hitta någon annan som har en jacka som den personen inte behöver, i stället för att gå och köpa en ny.

Det finns idag plattformar för det här. Formella som Blocket och Tradera och mer informella som exempelvis lokala Facebookgrupper. För de som är engagerade är det naturligt att först leta på dessa ställen men för många blir tröskeln för hög.

**Lösningsförslag:**

Genom att samla och synliggöra de plattformar och grupper som redan finns kan delningsekonomi tillgängliggöras för fler än de redan frälsta. Genom att göra detta gräsrotsbaserat kan samlingen hållas a jour när nya plattformar dyker upp.



*"Glädjespridarna är en ideell förening som lägger ut på Facebook vad familjer behöver."*

*-Ung i Mariestad*



## 3.7 Mariestadsbiljetten

### Behov:

Flera deltagare påtalade att det är för dyrt att åka bussen i Mariestad. När de åker inom Mariestad så kanske det handlar om att passera fem hållplatser. Så som betalningsmodellen är utformad kostar det samma oavsett var i zon C man åker. Det innebär att det kostar lika mycket att åka i Mariestad som att ta sig till Uddevalla (givet att man inte behöver passera genom zon B för att ta sig dit).

När bussen blir för dyr så väljer många i stället bilen. En person uppgav att hon ofta avstod att åka in till centrum helt eftersom bussbiljetten var för dyr.

### Lösningförslag:

Många önskade att det skulle finnas en billigare biljett som gäller exempelvis inom Mariestad tätort och att många onödiga korta bilresor på så sätt skulle kunna undvikas. Genom att erbjuda en betalningsmodell som baseras på sträcka snarare än zon så kan kollektivtrafiken utgöra ett mer attraktivt alternativ till bilen.



*”Västtrafiks betalningsmodell är ett problem. Det är lika dyrt att åka fem hållplatser inom Mariestad som att åka till Uddevalla.”*

*- Ung i Mariestad*



## 3.8 Den sammanhängande cykelvägen

### Behov:

Cykelvägnätet i Mariestad är idag allt för fragmenterat. Det har anlagts mindre delar som inte har byggts ihop till en fungerande helhet. Flera av deltagarna uttryckte att de inte upplever att det inte är säkert att cykla så som cykelvägnätet ser ut idag.

Transporter står idag för en stor del av Mariestadsbornas utsläpp. För att nå Mariestads målsättning om klimatneutralitet så behöver en stor del av resorna bli hållbara.

### Lösningförslag:

Genom att ta ett helhetsgrepp om cykelvägnätet där det hanteras som ett enhetligt system snarare än utspridda delar så kommer fler välja att cykla. Cykelvägar ska finnas mellan de målpunkter människor vill ta sig mellan och utformas på ett säkert sätt. Deltagare uttryckte att de vill att cykelvägarna så mycket som möjligt ska vara separerade från biltrafiken och i stället dras genom populära grönstråk.

*”Cykelvägnätet är inte sammanbyggt. En liten snutt här och en där.”*

*- Ung i Mariestad*

*”Vill man att folk ska börja cykla så behöver man prioritera säkra cykelvägar.”*

*- Ung i Mariestad*

### 3.9 Hälsöfrämjande reseplanerare

**Behov:**

Det finns ett samband mellan klimatneutralitet och folkhälsa. Ofta är de mer hållbara valen också de hälsosamma valen. Människor vet att det är bra att röra på sig och det finns en vilja att göra det mer men många saknar förutsättningar att göra dessa hållbara och hälsosamma val. Idag är bilen förstahandsvalet för de flesta vilket har lett till att många rör sig för lite.

**Lösningförslag:**

Genom att i en reseplanerare lägga till en parameter för hälsa, utöver de vanliga tid och kostnad, kan invånare få hjälp med att välja den mer hälsosamma, likväl som hållbara, resealternativet. Då synliggörs till exempel hur mycket mer motion en cykelresa ger jämfört med bilresan.

Den här lösningen fungerar bäst i kombination med andra verktyg. För att kunna cykla räcker det inte att bara veta att det är hälsosammare utan det måste också finnas infrastruktur som möjliggör det.



*”Jag är så van att ta bilen att jag åker med den två minuter när jag ska till gymmet”*

*- Ung i Mariestad*

### 3.10 Delad tillit

**Behov:**

Dialogen visar att en del av målgruppen, särskilt unga kvinnor, känner en stor otrygghet som leder till att de inte kan röra sig hur som helst i staden och inte känner sig bekväma med att resa kollektivt. Det finns en uppfattning om att Mariestad är otryggt och i människors vardag blir den upplevda otryggheten ett hinder.

För att dela med andra krävs också tillit. Du måste tro på att andra kommer ta hand om och lämna tillbaka de gemensamma tillgångarna, på samma sätt som du själv tänker göra.

**Lösningförslag:**

Man delar med de man litar på och man litar på dem man delar med. Om Mariestad satsar på att ställa om till en cirkulär ekonomi, exempelvis genom de förslag till tjänster som föreslås i den här rapporten, kan det skapas en kultur där delande är synonymt med trygghet.

Om delandet i Mariestad når en kritisk massa där delning känns som en naturlig del av vardagen så kommer den generella tryggheten också att öka. Det kommer att uppstå fler spontana möten mellan människor som annars inte hade mötts och människors mentala kartor över staden kommer ritas om. Områden som tidigare känts otrygga blir i stället bekanta och trygga.



*”Skulle aldrig gå en kilometer själv och jag vågar inte vänta på bussen själv”*

*- Ung i Mariestad*

## 4 Slutsatser och reflektioner inför fortsatt arbete

### 4.1 Slutsatser

Generellt finns det ett engagemang och en förståelse för varför omställningen behöver ske. Vissa i den yngre generationen är betydligt mer engagerade än andra, och några uppger sig inte vara engagerade alls. Flera känner däremot en viss maktlöshet. De önskar att de kunde transportera sig, konsumera och leva mer hållbart men ser inte riktigt hur de ska kunna ändra på sina vanor på ett meningsfullt sätt i dagens samhälle. De gör så gott de kan men ser också att det inte riktigt räcker.

Flera av deltagarna hade dragit slutsatsen att lösningarna måste ske på en mer strukturell nivå och att det inte var rimligt att lägga över allt ansvar på individen.

Människor vill leva ett gott liv och ofta ser de inte några alternativ till att göra det som förenklar deras vardag mest. Därför behöver det vara lätt att välja rätt alternativ. Det går inte att förlita sig enbart på enskilda personers moral och engagemang.

Lösningarna behöver komma både uppifrån och nerifrån. Stora strukturella förändringar, som hur infrastruktur planeras, var nya bostadsområden byggs och hur kollektivtrafiken är organiserad, kan bara ske genom politiska beslut på en högre nivå. Samtidigt så krävs också medborgarinitiativ. Många uttryckte att det krävs en närhet och tillit för att vilja dela med andra. Därför behövs att människor går ihop med sina vänner, familj och grannar och skapar nätverk att dela resurser i. För att en sådan lösning ska fungera kan den inte bara komma uppifrån.

Bilen har en viktig roll i en utspridd kommun där många bor utanför tätorten. Det är strukturella problem som behöver adresseras genom gestaltning och planering. Det är därför viktigt att nya bostadsområden adresserar och visar på möjligheten att leva i Mariestad utan bil och locka unga människor till en mer hållbar livsstil. De som bosätter sig i den nya stadsdelen ska känna att de inte behöver bil för att klara av sin vardag och leva ett gott liv.

För att dela med andra krävs tillit. Du måste tro på att andra kommer ta hand om och lämna tillbaka de gemensamma tillgångarna, på samma sätt som du själv tänker göra. Finns inte den tilliten så kommer systemet kollapsa. Samtidigt så skapar också delning tillit. Du får en närmare kontakt och en tydlig gemensam nämnare med människor som du annars inte haft en relation till. Genom detta, och genom att se att det faktiskt går att lita på att människor sköter om de gemensamma tillgångarna, ökar tilliten till varandra.

## 4.2 Fortsatt arbete

*”Vi vill göra framtidsresan tillsammans”  
- Linnéa, Folkhälsostrateg*

Mariestad kommun har satt upp som målsättning att alla ska med på resan mot klimatneutralitet. I det här projektet har fokus legat på målgruppen 18-30 år och har bidragit med intressanta insikter i hur ungdomar och unga vuxna i Mariestad ser på hållbarhet.

Under projektets gång har det visats sig vara en utmaning att nå fram till målgruppen för att få tillräcklig underlag att dra slutsatser från. Därför är det viktigt att ta arbetet vidare och få en ännu bättre bild av målgruppens behov.

Möjliga orsaker till svårigheterna är att målgruppen generellt sett är väldigt spretig. 18–30-årsåldern är en tid i ens liv där stora förändringar händer. Vissa fortsätter plugga under den perioden, andra kommer ut på arbetsmarknaden eller startar familj. Konsekvensen av detta är att gruppen är utspridd och kan därför inte nås via enbart en kanal. Målgruppen har fullt upp och hinner inte avsätta tid utanför sitt ordinarie schema. Mest framgång har nåtts genom att använda existerande sammanhang där målgruppen redan deltar, exempelvis på öppna förskolan eller genom gymnasieskolan. I det fortsatta arbetet med att engagera invånare behöver fler redan existerande plattformar och sammanhang identifieras.

Workshopparna har använt sig av en abstrakt framtidsbild över den hållbara, cirkulära staden. En utmaning har varit att få deltagarna att kunna föreställa sig saker, tjänster och ett sätt att leva som inte finns än. I målgruppen har det funnits en varierande förmåga att föreställa sig en sådan fiktiv framtid. Detta kan vara en anledning till att svaren hållit sig till redan kända tjänster och lösningar snarare än att föreslå något visionärt och nytt.

Genom att i nästa steg använda en bredare verktygslåda för workshopsupplägg skulle mer fria tankar kunna frigöras. Att tillsammans med deltagarna använda mer konkreta prototyper och utforska hur dessa kan användas.

Mariestads Toolbox – verktygslådan - är ett bra underlag för vidare tillämpning av tjänstedesignmetodik eller andra användarorienterade metoder för att vidareutveckla förslagen tillsammans med andra målgrupper och identifiera lämpliga aktörer som kan ta tjänsterna vidare.

Kommunen har uttryckt en stark vilja att engagera så många invånare som möjligt. Vi ser därför möjligheten att använda redan etablerade metoder för att konkretisera visionsarbetet. Sweco arbetar i andra sammanhang med designdialogmetodik, exempelvis *Ung Designdialog* och *Her City*. Ytterligare fruktbara metoder för att skapa engagemang i målgruppen finns inom *gamification* och *serious games*, på svenska seriösa spel. Genom olika spelmekanismer lockar man användare till engagemang och samskapande, ofta med inslag av nudging, dvs påverkan, med möjlighet



att testa verkliga och möjliga framtida scenarier. På det här temat har Sweco, Skövde Högskola och Mariestads kommun redan inlett ett fruktbart samarbete som kan utvecklas.

*Ung Designdialog*<sup>3</sup> är en metod som Sweco genomför med en skräddarsydd designdialog som inkluderar platsbesök och trygghetsinventering tillsammans med målgruppen samt avslutande miniseminarium. Ungdomarna kartlägger området och pekar ut en eller flera utomhusmiljöer där de tycker om att vistas. Därefter bjuds de in till tre workshoppar, där de får möjlighet att välja platser som kan förändras från "kalla" till "varma". Med en arkitekt/landskapsarkitekt som processledare lär sig ungdomarna att uttrycka sina idéer med olika verktyg, och får feedback kring vad som är genomförbart. Processen avslutas med ett miniseminarium där resultat och lärdomar redovisas och diskuteras. Inom ramen för det här projektet kan metodiken användas för att identifiera platser där de föreslagna tjänsterna kan appliceras i stadsrummet.

*Her City*<sup>4</sup> är ett gemensamt initiativ utvecklat av Global Utmaning och UN-Habitat (FN:s program för boende- och bebyggelsefrågor), i nära samarbete med en rad aktörer från den offentliga och privata sektorn, forskning, civilsamhället och medborgare. Initiativet är resultatet av *UrbanGirlsMovement* som lanserades 2017, finansierat av Sida, i syfte att kartlägga effektiva metoder och verktyg som bidrar till ökad jämlikhet och inkludering i stadsutvecklingsprocesser. De kartlagda verktygen testades sedan i ett pilotprojekt i Fittja (Botkyrka), mellan 2018 och 2021, som ett innovationsprojekt med medel från Vinnova.

*Her Citys* ambition är bland annat att bidra till en rad av de globala målen för hållbar utveckling i Agenda 2030. Däribland målen om god hälsa och välbefinnande, jämställdhet, samt hållbara städer och samhällen. Metoderna i *Her City* syftar till att skapa en tvärsektoriell samverkan på platsen, och kan säkerställa att insatser utgår från medborgarnas faktiska behov.

Genom att applicera metodikerna på hållbarhetsarbetet i Mariestad kan en bredare del av målgruppen nås samtidigt som prototyper på tjänster kan testas i stadsmiljön. Resultatet kan sedan användas i fortsatt arbete med vision för Mariestad och vidare i kommunens planeringsprocess. Resultatet från första delen i projektet visar att omställningen måste komma både uppifrån och nerifrån. Förhoppningen är därför också att kunna få med både näringslivet och civilsamhället genom företag, föreningar och organisationer.

<sup>3</sup> <https://ondemand.sweco.se/produkt/varmaplatser-ung-designdialog/>

<sup>4</sup> <https://ondemand.sweco.se/produkt/introducerande-workshop-till-her-city/>

