

Initial kartläggning av långsiktiga invånarbehov i Umeå kommun

# Framtidens mobilitet



September 2019



# Innehåll

Bakgrund	3
Nuvarande frustrationer	8
Insikter om behov	12
Framtidsbild och rekommendationer	18

# Bakgrund

Projektet och rapporten har beställts av Umeå kommun genom projekten Sharing City Umeå och Den koldioxidsnåla platsen. Målsättningarna med projektet etablerades på en start-workshop i slutet av maj 2019. De kan bäst sammanfattas på tre olika nivåer.

## **Övergripande mål för kommunens projektaktiviteter**

Vi vill öka andelen umebor som reser hållbart och därmed minska den totala klimatpåverkan. Hur kan vi – sett ur ett holistiskt perspektiv där vi inkluderar stadsplanering, kollektivtrafiklösningar, tjänstedesign med mera – göra det lättare att göra rätt ur klimatperspektiv?

Om vi når detta övergripande mål, skapar vi också en viktig sekundär effekt: en trivsammare stad och bättre livsförutsättningar för Umeås medborgare.

## **Mål med just denna insats**

Genom fokuset på användarcentrerade metoder i denna specifika insats, vill vi förstärka användarperspektivet i vårt arbetssätt och skapa god förståelse för medborgarnas långsiktiga mobilitetsbehov.

## **Mål ur ett internt perspektiv**

Vi vill med denna insats skapa legitimitet för hållbara mobilitetssatsningar och ett underlag för stadsplanering.

## Bakgrund

# Sammanfattning

Projektet visar att deltagarnas tydligaste mobilitetsfrustrationer är:

- **för svårt att ta bussen, bl.a. för att tjänsterna kopplade till bussresandet är bristfälliga och bussarna för opålitliga**
- **hinder i staden, som ombyggnationer och otrygga korsningar**
- **medtrafikanter betar sig respektlöst**
- **bilen blir tyvärr ofta bästa alternativet**

De behov som väger allra tyngst och som bör guida framtidens lösningar, är av resor som är:

- **Flexibla**
- **Meningsfulla**
- **Konfliktfria**
- **Upplevelser i sig**

Projektet visar också att kostnadsbilden är mer komplex än att "bussen är för dyr" eller att parkeringspriset styr bilanvändandet. Snarare är resans totala kostnad det viktiga, där kostnader i tid, bekvämlighet och klimatpåverkan väger tungt.

Framtidens Mobilitetsparadis är enligt umeborna en stad som inte är konstruerad enbart utifrån effektiv förflyttning, utan som ger större vikt till njutbara, flexibla och bekväma resor. Umebon vill förflytta sig själv och sin packning enkelt, styrt genom enkla tjänster och utan behov av avancerad planering.

De fortsatta insatser som rapporten här och nu rekommenderar är att genom användarcentrerade metoder jobba för att till exempel:

- **skapa en bättre användarupplevelse för bussåkarna**
- **identifiera insatser som uppmuntrar det 'naturliga' förflyttandet**
- **göra det lättare att intuitivt göra rätt i trafiken**

# Metod

## Start-workshop och målgruppsval

Insatsen inleddes med en workshop i slutet av maj 2019 där Hello Future, Umeå kommun och Umeå Parkering AB tillsammans beslutade vilka frågor som var viktiga att besvara i kommande fokusgrupper och vilka målgrupper som skulle delta i fokusgrupperna. Genom metoden stakeholder mapping utforskades först alla tänkbara målgrupper, vartefter de rangordnades utifrån kriterier som gruppen bedömde som viktiga. De tre utvalda målgrupperna blev:

- Ungdomar
- Barnfamiljer
- Äldre par utan hemmaboende barn (s.k. Dinks, Double Income No Kids)

För att kunna kontrastera resultaten från grupperna beslutades att köra en renodlad fokusgrupp per målgrupp.



## Bakgrund

### Fokusgruppernas upplägg

Varje fokusgrupp inleddes med att gruppen fick en introduktion till varför de var där, medan de åt den middag som ingick. Gruppen fick veta att de inte förväntades föreslå färdiga lösningar, utan att målet var att utforska deras behov och att alla åsikter och idéer, tokiga såväl som välgrundade, var välkomna.

Första delen i varje fokusgrupp kretsade kring frågan: Vad frustrerar dig när du reser i vardagen? Utifrån frågeställningen skulle deltagarna först individuellt skriva ned frustrationer, som sedan redovisades anonymt för hela gruppen som en start på en diskussion.

Detta upplägg valdes för att deltagarna skulle få tänka själva, för att sedan få möjlighet att reagera på varandras frustrationer och föda nya tankar tillsammans. Momentet avslutades med att deltagarna fick rösta på vilka de tre värsta frustrationerna var.

När frustrationerna var bearbetade, gick fokusgruppen vidare till det andra momentet. Här skulle deltagarna rikta blicken mot framtiden och drömma om den ultimata vardagen, så långt in i framtiden att alla frustrationer de just identifierat var lösta. Först fick deltagarna drömma brett, utan nödvändigtvis koppla sina drömmar till mobilitet, sedan utmanades de att bli lite mer konkreta och föreställa sig hur de förflyttade sig i denna ultimata, framtida vardag.

Det inledningsvis breda perspektivet var nödvändigt för att alla typer av behov skulle kunna uttryckas och behoven för mobilitet kopplas till en bredare kontext.

Varje fokusgrupp faciliterades av en eller två workshopledare som drev på diskussionerna medan en observatör antecknade och samlade insikter om de underliggande behov som uttrycktes i diskussionerna. Alla skrivna lappar fotograferades och bearbetades i efterhand så att inget gick till spillo i analysfasen av arbetet.

### Metodkommentarer

Vi vill göra två kommentarer om den valda metoden och dess inverkan på resultatet:

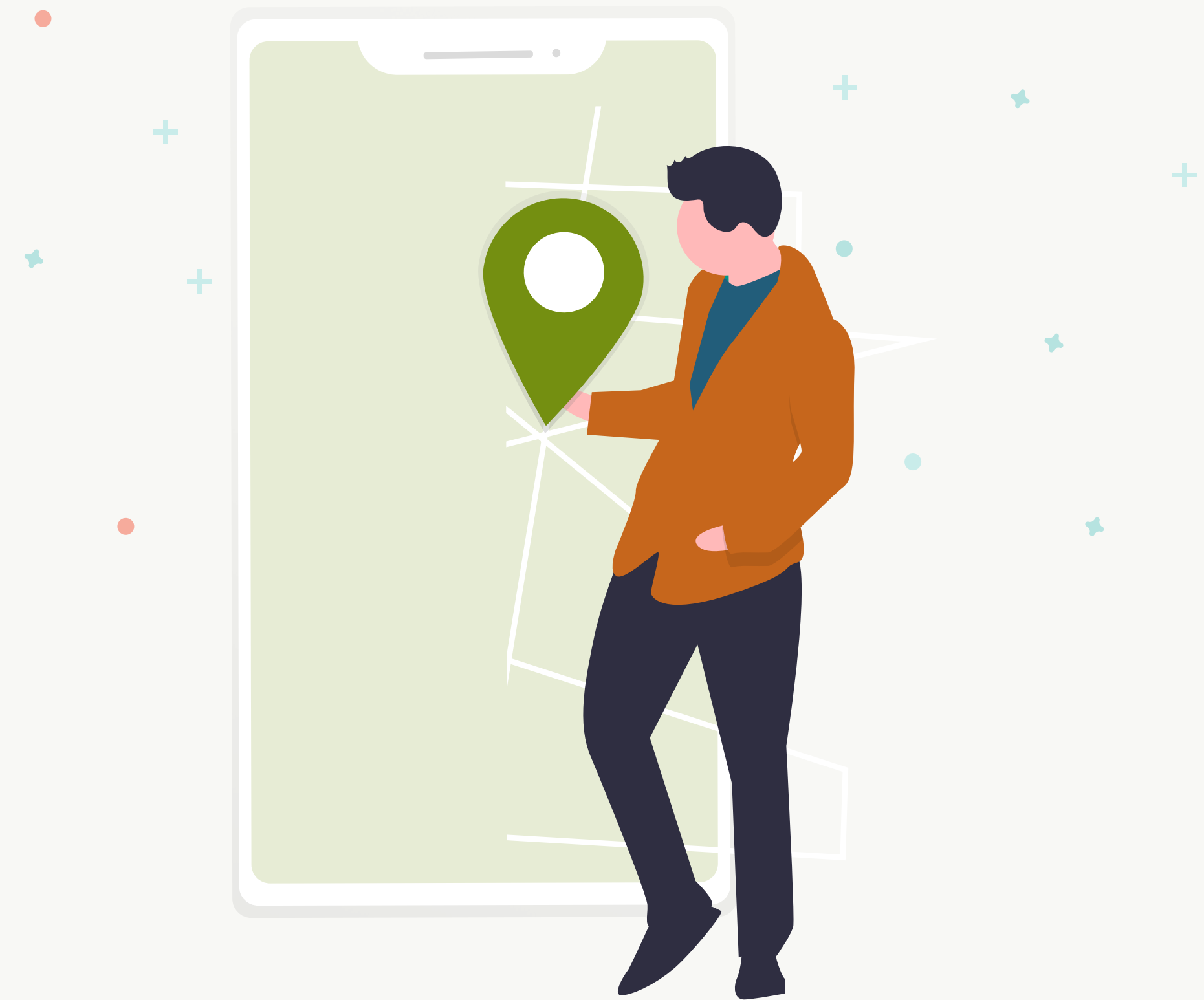
**Urvalsmetoden** för målgrupperna familjer och ungdomar var själv-selekterande, de fick anmäla sig. Detta vrider rimligen urvalet mot personer som redan är på något sätt intresserade av mobilitets- och miljöfrågor (alternativt de som vill få gratis mat). Samtidigt var syftet med arbetet inte att utvinna insikter om hur deltagarna beter sig i dag, utan att kartlägga underliggande behov. Dessa är rimligen rätt likartade hos de som i dag åker buss som hos de som inte gör det, exempelvis.

**Ungdomsgruppen** behövde betydligt mer ledning både i att delge irritationer och att drömma om en bättre framtid. Flera i gruppen hade heller inte svenska som modersmål så vissa språkliga hinder förekom. Det faktum att de behövde mer ledning tolkar vi delvis som att deras känslor på temat mobilitet helt enkelt inte är lika starka som i de övriga målgrupperna. De har inte barn de behöver skjutsa, inte ett lika tidspressat liv med jobb och andra engagemang. De kommer att upptäcka utmaningarna runt mobilitet i vardagen senare i livet!

# 1. Nuvarande frustrationer

För att på bästa sätt förstå deltagarnas framtida mobilitetsbehov, måste vi först skapa en förståelse för hur de upplever nuläget. Med bilden av nuläget klar, kan vi enklare kontrastera nuläge med framtid och ur den kontrasteringen utvinna insikter. Därför tar vi här avstamp i samma utgångspunkt som i fokusgrupperna: Vad är deltagarna frustrerade över i dag?

Vi tittar först på de frustrationer de tre målgrupperna hade gemensamt, för att sen belysa de skillnader som framkom. Överlag kan vi dock konstatera att likheterna är fler än skillnaderna. Det finns med andra ord stora möjligheter att med behovsanpassade lösningar tillfredsställa breda grupper utebor.





## 1. Nuvarande frustrationer

# Gemensamma frustrationer

## Alla skulle vilja ta bussen mer, men ...

Samtliga målgrupper har starka åsikter och många frustrationer kopplade till kollektivtrafiken generellt och bussåkandet specifikt. Bara det faktum att bussen diskuterades flitigt i samtliga grupper tolkar vi som att det finns en vilja att åka buss och ett intresse i att bussystemet ska förbättras.

Sammantaget: Alla målgrupper önskar att det var lättare att ta bussen. De hinder som återkommande pekas ut för det är:

- Bussarna går för sällan.
- Bussarna är opålitliga (t.ex. kommer sent, tidigt eller är fulla).
- Bussarna går inte dit man vill (oftast inte nog långt utanför stan).

- Bussarna är för svåra att frakta lite större grejer på (t.ex. Ikea-kartonger).
- Biljetterna är för dyra och vändtiden för kort.
- Tjänsterna kopplade till bussresandet är bristfälliga (t.ex. appar, betalningsmodeller).

## Många onödiga hinder (och vintern) stör cyklisterna

Att cykla är ett färdssätt som samtliga grupper håller varmt om hjärtat. I samtliga målgrupper uttrycks cyklandets fördelar: att komma ut, få motion, frihet att resa när man vill, ta sig vart man vill (beroende på hur långt man är villig att cykla).

Därför finns det i varje målgrupp också starka känslor runt cyklandets frustrationer. De som återkommande uttrycks, och därmed utgör anledningar till att deltagarna ibland låter cykeln stå, är:

- Ombyggnationer
- Grusiga vägar som ej sopats
- Hål eller andra oväntade hinder
- Otrygga korsningar

En annan stor källa till frustration för cyklisterna är vintern och att det blir så svårt att cykla. Att det är kallt och att mer kläder krävs nämns, men är inte det som oftast betonas. Istället stammar irritationen ofta från dålig plogning och grusning eller få ställen att parkera cykeln varmt.

## 1. Nuvarande frustrationer

### Alla andra är idioter

Alla grupper lyfter att "andra idioter" i trafiken är ett problem. Ett fynd som inte chockerar någon men som visar på viktiga bakomliggande behov. De som primärt cyklar uttrycker hur biltrafiken stör och hur korsningar känns osäkra eller att fotgängare är i vägen. Bilister stör sig i sin tur på cyklister som "inte kan reglerna" och cyklar "hur som helst". Alla typer av trafikanter stör sig på trängsel.

Genomgående uttrycks en önskan att fler borde visa mer respekt i trafiken.

### Bilen är ofta bästa alternativet – och det frustrerar

Som vi nedan ska behandla mer ingående, är personlig flexibilitet ett tungt värde för deltagarna. En frustration hos samtliga grupper är att trots dess nackdelar är bilen det färdmedel som möter kraven på flexibilitet bäst. Därför ger många uttryck för att de känner sig bundna till eller tvungna att använda bilen i många situationer. Med bilen kan du åka när du själv bestämmer, vart du vill, skyddad från väder och vind samt med möjlighet att lasta mer.

Bilen framställs dock som långt ifrån optimal. Bland de frustrationer deltagarna nämner är de mest betonade:

- Negativ klimatpåverkan
- Du kan inte skifta från bil till annat (tar du bilen till stan, måste den hem)
- Dyr att äga och köra
- Dyr med och ont om parkering
- Stundtals mycket trafik i Umeå
- Bilresor är inte meningsfulla

## 1. Nuvarande frustrationer

# Särskiljande drag mellan grupperna

## Familjer är tidspressade och har klimatångest

Gruppen lägger störst betoning på tidspressen som mobilitet i dag är kopplat till. Stressen börjar redan när väckarklockan ringer och familjemedlemmarnas skilda behov ska pusslas ihop. Källan till stressen är alla de tider som ska passas. Därmed blir det tidsspill som denna grupp upplever i det kollektiva blir extra frustrerande.

Klimat effekterna av resandet och upplevd "klimatångest" framkommer tydligast i denna grupp. Det kan vara en generationsfråga som gör att Dinks inte betonar det lika mycket, men främst tycks barnfamiljerna medvetna om att de många medlemmarna och det frekventa förflyttandet gör att de sätter ett stort klimatavtryck.

Önskan att kunna röra sig som man vill utan vare sig tidspress eller oro för hur klimatet påverkas, framkommer tydligt i denna grupp.

## Ungdomar förflyttar sig av sociala orsaker

Den här gruppen särskiljer sig genom att resandet i mycket större utsträckning har sociala syften (de praktiska – ta sig till jobbet, skjutsa till skolan, hämta från träning – dominerar hos familjer och Dinks). Ungdomarna vill kunna röra sig till vänner, hämta, skjutsa och ta sig hem sent utan att behöva fundera på vem som kör eller när bussen går. Som tidigare nämnt är det också tydligt att temat mobilitet överlag rör upp färre starka känslor i denna grupp än hos de två övriga.

## Dinks låter gärna resandet ta tid

Den här gruppen betonar i störst utsträckning hur resandet gärna får ta tid. Att resa för nedvarvning eller för att få en naturupplevelse (t.ex. ha bra utsikt, cykla nära älven) är en önskan som tydligt framkommer. Att behöva vänta (t.ex. på att bussen ska gå så att man tar sig hem) uppskattas dock inte, utan det är resan i sig som gärna får ta tid om den ges en annan typ av mening utöver att förflytta.

I den här gruppen betonas resandets kostnader inte alls, vilket är logiskt; i den här åldern har man generellt sett skaffat sig bättre ekonomi och att eventuella barn är utflugna minskar såklart också kostnaderna.

## 2. Insikter om behov

De insikter i umebornas mobilitetsbehov som vi nedan tar upp, är utvunna ur frustrationerna och deltagarnas resonemang runt dem, ur de drömbilder av framtiden de målade upp och ur kontrasten mellan nuläge och framtid som uppstår när vi granskar deltagarnas berättelser.

I dessa fokusgrupper, som i alla fokusgrupper där deltagaren tillåts fantisera om framtiden, är det aldrig de konkreta idéer om framtida transportmedel och ny stadsplanering som är det intressanta. Därför redovisar vi inte hur många som drömde om drönare, svävande glaskulor eller flume-rides.

Det intressanta, är vilka behov som igen och igen betonas i de berättelser deltagarna delade med sig av.



## 2. Insikt A

# Flexibiliteten väger allra tyngst

Deltagarna har ett stort behov av att resa flexibelt. Detta är det starkaste behov som uttrycks i samtliga grupper. Flexibiliteten tar sig uttryck på fyra huvudsakliga sätt:

- Jag vill kunna åka när jag vill
- Jag vill kunna åka dit jag vill
- Jag vill ta med mig det eller vem jag vill
- Jag har möjlighet att vara spontan

Centralt här, är att deltagarna inte ger uttryck för att en enda lösning behöver möta deras behov av flexibilitet. Att ha en flora av alternativ beroende på vart jag ska ta mig och varför, är det tydliga önskemålet.

För att få en bättre bild av vad flexibiliteten innebär, belyser vi hur den exemplifieras av deltagarna:

## 2. Insikt A

# Flexibiliteten väger allra tyngst

**“Jag vill åka när jag vill”** kopplar deltagarna ofta till att behöva vänta så lite som möjligt från det att behov av att resa uppstår till att man kan ge sig iväg. Att resa på ett sätt som stjälar så lite tid som möjligt från vardagens värdefulla timmar. Deltagarna har också ett behov av att kunna resa jämbördigt på dygnets alla timmar; en resa till ett social evenemang på kvällen ska vara lika lätt att göra som resan till jobbet på morgonen och det ska inte göra någonting om klockan springer iväg en timme extra.

**“Jag vill åka dit jag vill”** kopplar deltagarna till behovet av att kunna röra sig till exempel till en vän utanför staden eller en rekreationsplats som en strand, utan att behöva fundera om det går att ta sig dit eller inte. Deltagarna uttrycker inte en tydlig önskan att kunna resa “dörr till dörr” utan skiftar gärna färdväg längs en resa och kompletterar med gång för att ta sig dit de vill – förutsatt att de kan genomföra skiftet enkelt, bekvämt och utan större tidsförluster.

**“Jag vill ta med mig det eller vem jag vill”** handlar för deltagarna om att de vill kunna förflytta sig och lämna av eller plocka upp objekt eller personer under resans gång, utan att det innebär problem. Att till exempel kunna resa till stan, handla och få med sig det man shoppat hem oavsett om man köpt ett par hörlurar eller en möbel. I fallet där man köper något tyngre, ska det gå att få med sig hem utan att man måste bära.

**“Jag har möjlighet att vara spontan”** är behovet av att kunna ändra sin plan under dagen utan att förflyttningen försvåras (och därmed sätter käppar i hjulet för spontaniteten). Deltagarna vill kunna stanna på en improviserad after work efter jobbet eller komma på att de ska handla på vägen hem, utan att behöva fundera på hur det funkar med tänkt förflyttningsplan.

## 2. Insikt B

# Det meningsfulla resandet

Deltagarna har ett behov av meningsfullt resande. När deltagaren har en förflyttning den behöver utföra, vill hen kunna göra resan meningsfull. En resa får enligt deltagarna mening om den till exempel:

- låter mig läsa eller lyssna på något längs vägen
- låter mig socialisera
- ger motion
- är avkopplande och får mig att varva ned
- bjuder på en naturupplevelse

Ett exempel här är att deltagarna gärna bor en bit bort från sitt jobb (ca 4 km och ibland uppemot 7 km nämns som exempel) om de har en bra, naturskön väg de kan välja att cykla hem, som ger motion och nedvarvning. Ett annat är att deltagarna gärna skulle ta en lugn, avkopplande tågresa där man kan passa på att läsa eller jobba. Dessa resor gör deltagarna alltså gärna även om ett snabbare alternativ finns, som istället gör avkall på meningen. Men kostnaderna (i pengar, besvär eller tid, exempelvis) förknippade med den mer meningsfulla resan får inte vara för stora.

## 2. Insikt C

# Att röra sig för upplevelsens skull

Deltagarna har ett behov av att röra sig för upplevelsens skull. Delvis tangerar detta insikt B, men skiljer sig i det att deltagarna önskar miljöer som man vill ut och röra sig i bara för rekreationen. Exempel kan vara att ta en promenad i en fridfull miljö eller att äta frukosten vid ett vattendrag i närheten. En miljö som uppmuntrar till att röra sig i den, uttrycker deltagarna ska ha många naturinslag, variation och ett lugn som främst kopplas till att inte behöva samsas med högljudd eller snabb trafik.

## 2. Insikt D

# ”Alla andra är idioter” – att resa konfliktfritt

Deltagarna uttrycker ett behov av att slippa konflikter, stress och oro i trafiken. En gemensam nämnare i mycket av det deltagarna drömmer om i framtiden, är att stadens utformning och de tillgängliga färdätten ska innebära färre konflikter, färre potentiella konfrontationer mellan olika typer av trafikanter. Eftersom deltagarna vet hur frustrerande det kan vara när andra trafikanter är i vägen, känner de också ett behov av inte vara i vägen när de själva till exempel vill cykla lite långsamt eller gå ett gäng i grupp och prata.



## 2. Insikt E

# Resans totala kostnad är det viktiga – inte priset

Vad olika mobilitetslösningar får kosta är ett komplext tema att plocka isär. Kostnader är subjektiva upplevelser; du upplever något som "värt pengarna" sett utifrån dina egna behov. Priset i pengar är dessutom långt ifrån den enda kostnad som resenären väger in. Den kostnad som väger allra tyngst för många, särskilt bland barnfamiljerna, är kostnaden i tid. Andra kostnadsaspekter är vad kostnaden blir i besvär och för klimatet.

Att rakt av jämföra hur mycket en biltur ner till stan kostar, i pengar, jämfört med samma tur med buss, är således meningslöst. Nyckeln här är att deltagarnas tydligaste behov är att resa flexibelt. Eftersom deltagarna i dag upplever att kollektivt resande inte är särskilt flexibelt, upplevs det ha lågt värde och därmed blir betalningsviljan låg. Bilen är vad som erbjuder dig mest flexibilitet i dag och uppenbarligen är värdet av flexibilitet så stort att många väljer att ta kostnaden för inköp och ägande av bil.

Våra insikter ovan visar att bland annat följande faktorer påverkar värdet av olika förflyttningsoptioner:

- Hastigheten
- Flexibiliteten

- Meningsfullheten
- Upplevelsen
- Konfliktnivåerna

Deltagarna väljer i dag, och kommer i framtiden fortsätta att välja, de alternativ som totalt sett bidrar med största värdet jämfört med kostnaden. Det kan låta självklart, men insikten är också denna: Kollektiva färdmedel har inom överskådlig framtid förhållandevis svårt att konkurrera med bilen vad gäller värdet i hastighet eller flexibilitet. Däremot kanske de kan förbättras flera snäpp på de områdena, samtidigt som de kan bli mycket starkare än bilen på andra punkter. Det kan handla om många faktorer som totalt sett bidrar till att värdet som användaren upplever stiger.

# 3. Framtidsbild och rekommendationer

Vilken sammantagen bild framträder av de behov projektet identifierat? Den målar vi upp nedan under "Mobilitetsparadiset". Från den övergripande bilden, går vi under "Rekommendationer" in på här-och-nu-insatser vi ser att projekt som härefter tar vid kan fokusera på för att fortsätta utveckla Umeå i rätt riktning sett till invånarnas behov.



## Mobilitetsparadiset



### Hur ser Mobilitetsparadiset ut, enligt deltagarna?

Umeborna vill se en stad där effektiv förflyttning inte alltid är prio 1, utan där andra behov får större vikt: bekvämligheten i att kunna byta färd sätt och frakta saker, njutningen av den vackra natur vi har, avkopplingen du kan få medan du reser bekvämt och avskilt, det sociala mötet som kan uppstå.

De behov som denna rapport belyser, visar att en stadsplanering som prioriterar dessa aspekter skulle ha mycket goda chanser att göra umebornas vardagsliv bättre och beteendet genomgående mer klimatsmart.

Mobilitetsparadiset har utvecklats med sikte på trivseln och flexibilitet. Ju mer umebon kan resa på egna villkor, desto mer positivt upplever hen det.

I detta framtida Umeå, rör sig invånare fritt utan att behöva tänka så mycket på vad de ska ha med sig. Varor och packning skickas med budcyklar, drönare eller självkörande lastpoddar. Oavsett om tjänsterna erbjuds av kommunen eller nya bolag på marknaden, kommer invånarna att använda tjänster som gör dem mer flexibla och minskar besvären i livspusslet.

### 3. Framtidsbild och rekommendationer

Stadsdelarna i Mobilitetsparadiset är på alla sätt mer mixade och varierade. Istället för rutnät av hus och breda gator där allt och alla ska färdas, går det en bussgata här, en cykelväg där och över allting slingrar sig en gångbro. Naturen är aldrig långt bort.

Att kliva utanför dörren och resa i väg är övervägande trevligt och rekreativt, inte enbart en jakt på effektivitet med målet att resan så snart som möjligt ska vara över. En annan effekt av den nya typen av stadsplanering, är färre konflikter mellan färd sätt, färre olyckor och en därmed säkrare och tryggare vardag.

I framtiden är användarupplevelsen för umebon som vill förflytta sig bekymmersfri och sömlös.

Hen behöver inte hoppa mellan appar, olika betalningslösningar eller oroa sig för vad som händer om man byter mellan lokal- eller länstrafik – invånaren vet faktiskt inte ens skillnaden. Allt bara fungerar, och oavsett om hen vill kliva på en självkörande spårvagn som går i cirklar i city eller skeppa hem senaste köpen på Ikea, så är användarupplevelsen digital och enkel.

För en liten klick med väldigt specifika behov i vardagen, är bilen fortfarande kungen av snabb och spontan förflyttning, men så bekymmersfria och flexibla som alternativen blivit är det färre och färre som väljer bilen.

En exakt bild av hur framtidens stadsdelar ser ut går inte att utvinna ur fokusgrupperna. Det är ju inte heller upp till umeborna att drömma fram kompletta, genomförbara och önskvärda lösningar. Däremot kan vi av de genomförda fokusgrupperna bedöma vilka behov umeborna har och därmed vilken typ av stad de vill se och vilka lösningar som kommer att vara önskvärda (och därmed ha chans att lyckas) i den.

En stadsplanering och kollektivtrafik som fortsätter utvecklas enligt samma filosofi som i dag, där effektiviteten sätts först och kompromisserna haglar, kommer aldrig att passa alla utan enbart fortsatt göra alla ganska frustrerade.

### 3. Framtidsbild och rekommendationer

## Rekommendationer

Mot bakgrund av allt rapporten belyst, vad bör då Umeå kommun fokusera på vid vidare kunskapsinsamling om användarpreferenser kring mobilitet?

Det finns så klart otaliga möjliga områden att utforska; här följer tre stycken vi föreslår som känns ytterst aktuella med tanke på ovanstående insikter. Jobba med invånarna i användarcentrerade, designdriva projekt för att:

### 1. Skapa en bättre användarupplevelse för bussåkarna

Många belysta frustrationer med kollektivtrafiken har att göra med problem som går att lösa utan enorma anslag till busstrafiken eller stora tekniska framsteg. Hur vill umeborna ha affärsmodellen för bussåkandet? Vilka funktioner vill de faktiskt se i sin reseapp? Hur ser deras drömbuss ut? Applicera tjänstedesignmetodik för att bygga en användarcentrerad kollektivtrafiklösning som från grunden är formad för det digitaliserade samhället.

### 3. Framtidsbild och rekommendationer

## Rekommendationer

### 2. Identifiera insatser som uppmuntrar det 'naturliga' förflyttandet

Det finns en tydlig önskan att kunna cykla och promenera mer. Jobba med användarna för att se hur vi kan göra promenadstråk bättre, cykelvägarna säkrare.

Utred förflyttningsmönster och behov för att se var nya eller förbättrade promenadvägar eller cykelbanor borde gå och hur de ska se ut. Vad innebär en säkrare och tryggare promenadväg för umeborna? Vad motiverar till fler promenader och cykelturer?

### 3. Göra det lättare att intuitivt göra rätt i trafiken

När många olika färd sätt och skilda kunskapsnivåer blandas i trafiken, är det troligen ofrånkomligt att många frustreras över sina medtrafikanter. Tyvärr finns anledning att tro att det här problemet bara kommer att bli större, i takt med att staden får fler invånare, fler och fler färd sätt introduceras och färre och färre tar körkort (och därmed aldrig lär sig trafikreglerna på ett fördjupat sätt). Snart blandas dessutom autonoma fordon in i bilden.

I det landskapet, hur bygger man en stad vars regler är lätta att intuitivt förstå? Vad är det som gör det svårt i dag och hur kan de problemen avhjälpas i framtiden, genom designen av nyckelpunkter i trafiken, skyltning, utbildning, kunskapskampanjer etc? Det här är en fråga som utan tvekan borde utforskas utifrån användarperspektivet, inte enbart inifrån ut med lagboken som enda riktmärke.

# Projektet har:

- Identifierat de tre målgrupper som Umeå kommuns projektgrupp anser extra viktiga att arbeta med för att skapa en stad där det är lättare att röra sig rätt ur klimatperspektiv.
- Kartlagt de främsta frustrationer varje målgrupp har idag kopplat till mobilitet i vardagen.
- Visat på de starkaste behov som driver målgruppernas val kopplade till mobilitet.
- Skapat en framtidsbild som kokar ihop målgruppernas behov av framtidens "Mobilitetsparadis".
- Gett rekommendationer för nästa steg i det användarcentrerade arbetet på temat mobilitet.

För frågor kring denna rapport, kontakta:

Kalle Jegers, [kalle@hellofuture.se](mailto:kalle@hellofuture.se)

Samuel Stenberg, [samuel@hellofuture.se](mailto:samuel@hellofuture.se)

**HELLO  
FUTURE!**