



UngLab:

Evaluering av gratis kollektivtransport i Stavanger

Innhold



Foto: Kolombus

1. Hva er UngLab?
2. Om sprinten
3. Litt om informantene
4. Innsikter
 1. Vgs forandrer alt
 2. Gratis transport gir en følelse av frihet
 3. Gratis fjerner forskjeller
 4. Transporttilbudet er viktigere enn prisen
 5. Gratis transport er et tilbud til de som har alternativer
 6. Bør vi fortsatt ha gratis kollektiv transport?
 7. I framtiden vil vi at flere bruker kollektiv transport
 8. Vi vil ha bysykler og flere reinere busser!

Hva er UngLab?

En medvirkningsmetode utviklet av Stavanger kommune og Sopra Steria

Historien

I 2020 utviklet områdesatsingen Storhaug, i samarbeid med Smartbyen medvirkningsmetoden UngLab.

Piloten besto av 13 ungdommer (et crew) med flerspråklig bakgrunn fra Storhaug. Disse ble rekruttert gjennom kommunens UngJobb.

Ungdommene hentet informanter fra sine nettverk. Hensikten er at ungdom skal hente innsikt fra ungdom

Piloten skulle teste om denne metoden fungerte.

Videreutviklingen

Høsten 2023 engasjerte Områdesatsingen Storhaug Sopra Steria for å videreutvikle metoden og gjøre den tilgjengelig for bruk i kommunen.

12 ungdommer ble rekruttert og de gjennomførte en sprint der de kartla to saker: Ungdom på Storhaug i fritiden og Innspill til høring av reguleringsplan for Mølleneset

Målet med denne sprinten var å teste sider ved metoden som kan gjøres smidigere og lettere å ta i bruk.

Framtiden

Nå har vi testet metoden og har funnet ut hvordan en sprint kan gjøres mest mulig effektivt.

Planen nå er å få etablert eierskap til metoden, slik at den kan være tilgjengelig for kommunale enheter som trenger innspill fra ungdom i beslutninger og planer som angår denne gruppa.

Metoden vil få sin forankring i løpet av våre 2024.

En innledning om metodikk

Det er ungdommene som gjør jobben

Det er noen ting som skiller denne rapporten fra vanlig kvalitativ forskning. Vi vil derfor beskrive noen av egenskapene i denne prosessen.

Ungdommene velger informanter og etablerer intervju situasjonen. Egenskaper til informant og intervju kontekst varierer derfor mellom de forskjellige intervjuene. Det betyr at det er en stor bredde i denne kartleggingen.

Vi bruker begrepet *innsikt*, der andre rapporter kanskje ville brukt *funn* eller *resultat*. Innsikt er like fullt databasert. Innsikt er å gi oppdragsgiver informasjon som gir grunnlag for noen videre beslutninger. Innsikten trenger ikke være det fullstendige bildet av problemkomplekset – men skal gi nok informasjon til å forstå mer og ta ett steg videre.

Ungdommene som har gjennomført denne evalueringen er etter hvert blitt ganske erfarne. Erfaren i denne sammenhengen betyr at de har gjort det før. De er langt mer rutinerte denne gangen enn den første, og de blir enda bedre neste gang.

Det vil ikke bli presentert konklusjoner eller anbefalinger i denne rapporten. De får leseren hente ut selv. Rapporten sammenholder heller ikke innsikter med funn fra kartlegginger om samme tema.

Innsiktene er utledet i samarbeid med ungdommene, men er kvalitetssikret og ført i pennen av personell fra Sopra Steria. Sopra Steria er også faglig ansvarlig for denne rapporten.

Stavanger. 05.01.2024

Bjarte Bøe
Sosialantropolog og seniorrådgiver, Sopra Steria

Om sprinten

Etter gjennomføringen av test-sprinten for Områdesatsningen Storhaug, høsten 2024, presenterte prosjektledelsen resultatet for avdeling for by- og samfunnsutvikling. Etter møtet ble det enighet om å gjennomføre en sprint for å evaluere ordningen med gratis kollektivtransport i Stavanger.

Crewet som gjennomførte den forrige sprinten ble spurt, og 10 av 12 ble med.

I en workshop med crewet og behovseierne, utarbeidet crewet og prosesslederne en intervjuguide. Deretter dro ungdommene ut for å intervju.

Seleksjonskriteriene for informanter var slik:

- Fem informanter hver
- Fra minst 3 bydeler
- Kjønnfordeling
- Helst minst én informant fra de gamle kommunene Finnøy og Rennesøy

I etterkant av intervjuene skrev crewet nøkkelord fra hvert intervju og sendte dem, samt lydopptak til prosesslederne. Prosesslederne gikk deretter gjennom dataene og utarbeidet innsiktene i denne rapporten. I workshop 2 møttes crew og behovseiere igjen for en gjennomgang av innsikter og diskusjoner.

Vi har laget en illustrasjon over sprinten slik den nå ser ut. Du finner den på den neste siden.

Crew:

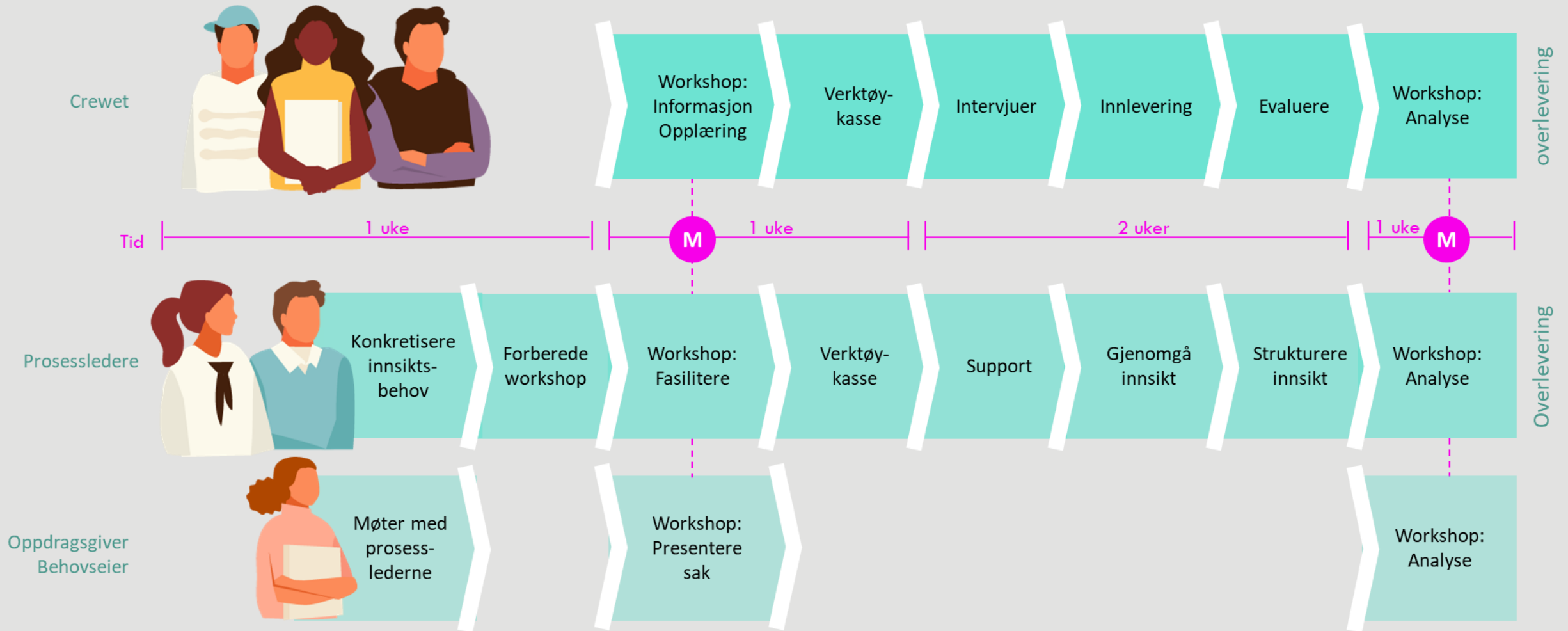
Ungdommer som er rekruttert til oppdraget. De er lønnet av UngJobb

Sprint:

Proessen fra oppstart av oppdraget til overlevering av innsikter

Sprinten

M Felles møtepunkt



Litt om informantene

Det er totalt **48 informanter**. De har blitt rekruttert fra skolen de går på, eller fordi de kjenner UngLab-representanten

Flertallet har **nylig begynt på vgs**. Det henger nok sammen med at dette gjelder for de fleste av UngLab-representantene.

De fleste bor i **sentrale bydeler**. Også dette kan forklares med at det samme gjør UngLab-representantene. Dette påvirker selvsagt transportbehovet.

Vi ser at det er en tydelig forskjell på de som bor slik at de kan **velge mellom forskjellige transportmidler** og de som ikke kan. Det er først og fremst den første gruppen som har endret vaner med gratis transport.

Godt over halvparten av informantene får billetter **betalt av foreldrene**. Hvorvidt en får billett betalt eller må betale selv, påvirker åpenbart hvordan gratisordningen endrer transportvaner.

Informantene kommer fra store deler av kommunen:

4009, 4011, 4012, 4014, 4015, 4016, 4017, 4019, 4020, 4021, 4023, 4027, 4032, 4034, 4041, 4046, 4049, 4076, 4083, 4150, 4156

Innsikter

01

Vgs forandrer alt

02

Gratis transport gir en følelse av frihet

03

Gratis fjerner noen forskjeller

04

Transporttilbudet er viktigere enn prisen

05

Gratis transport er et tilbud til de som har alternativer

06

Bør vi fortsatt ha gratis kollektiv transport?

07

I framtiden vil vi at flere bruker kollektiv transport.

08

Vi vil bysykler og flere reinere busser

Innsikt 1

Vgs forandrer alt

”

Vi lærte å bruke buss
når den var gratis

Vgs endrer transportbehovet på to måter

Å begynne på videregående skole betyr ofte to endringer. Og begge øker transportbehovet:

1. Du får venner som bor lengre vekk
2. Du får lengre skolevei

I grunnskolen går de aller fleste på en skole i nabolaget. Transportbehovet løses ved å gå eller sykle. I vgs blir skoleveien ofte lengre. På samme måte er vennegjengen lokal i grunnskolealder. I videregående skole treffer man venner som bor lengre vekk. Flere forteller at de bruker buss og tog for å besøke nye venner.

Nesten alle tar buss til skolen

Flertallet av informantene tar buss til skolen. Noen av dem tar to busser, og reiser et par timer hver dag. Noen ganske få tar tog. Informanter bosatt i gamle Rennesøy og Finnøy kommuner har fått et markert større transportbehov. Disse bruker flere timer hver dag på buss. De erfarer også at det er komplisert å holde kontakt med venner og aktiviteter etter skoletid, fordi kollektivtilbudet blir redusert etter normal arbeidstid.

For å holde kontakt med nye venner, tar de gjerne buss til steder de ikke gjorde tidligere. Bussen er derfor et viktig lim i vennegjengen. Informantene forteller også at de møtes i sentrum, fordi det er mest praktisk. Det er lettere å ta buss mellom bydel og sentrum enn det er mellom bydelene.

Flere av informantene har jobb på kveldstid og i helger. Kollektiv transport er helt nødvendig for å komme seg til jobben.

Mange er nye brukere av kollektivtransport

Mange tilegner seg kunnskap de ikke hadde tidligere. Kompetanse på «å kunne transport» er ofte et samtaletema; de deler tips og triks. Informantene som begynte på vgs denne høsten, vet ikke hvordan det var før gratisperioden. De vet heller ikke hvordan det vil bli når gratisperioden er over. Reisevanene blir etablert i gratis-perioden. Tiden vil vise om disse vanene endrer seg når bussbilletten er en utgift. Men uavhengig av kostnad; de aller fleste har hatt en massiv kompetanseheving når det gjelder kollektiv transport.

Innsikt 1

Vgs forandrer alt

Innsikt 2

Gratis transport gir en følelse av frihet

”

Jeg kjøper billettene selv.
Men da det kostet penger var
det pappa som gjorde det

Hva er det gratis transport endrer egentlig?

Med mindre du bor veldig sentralt, så har du sannsynligvis hatt et månedskort som kanskje foreldrene betaler. Derfor vil kanskje ikke «gratis transport» endre så mye. Det er jo de samme mulighetene enten det er foreldrene eller kommunen som betaler billetten. Likevel virker det som at kollektiv transport har blitt mer populært og mer brukt når det er gratis. Til tross for at behovet ikke har endret seg, og til tross for at de hadde månedsbillett tidligere. Er det sånn at det er visse betingelser i en foreldre-betalt billett?

Gratis betyr frihet og uavhengighet

Flere forteller om en frihetsfølelse som følger av at det *ikke* er foreldrene som betaler. Det ser også ut til å være en mestring knyttet til at å fikse alt selv. De fleste er kjent med hvordan billettene hentes på kommunen sin nettside. Som en sier: «*Nå må jeg selv passe på at jeg har en gyldig billett når jeg skal ta en reise.*» Det kan synes som om ordningen med gratis kollektiv transport har økt ungdoms transportkompetanse- og interesse generelt.

Informantene forteller at de tar mer buss og tog nå som det er gratis. Mange reiser til steder de ikke gjorde; til Kvadrat og til Sandnes. Noen forteller at de drar til Ruten i Sandnes og henger der. Fordi de kan. Andre formidler en frihetsfølelse som følge av at en ikke trenger å frykte billettkontrollører. Denne gruppa har ikke alltid hatt råd til billetter, og har enten sneket på bussen, eller latt være å ta bussen.

«Unødvendige» reiser eller økt kompetanse og aksjonsradius?

«*Det kan tenkes at jeg tar unødvendig mye buss når jeg egentlig kan gå. Er det gratis så er det gratis.*»

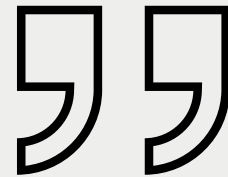
De som bor sentralt tar kanskje ikke buss til daglig. Deres erfaring er at de må spørre foreldrene om billettenger eller bli kjørt når de skal lenger vekk. At de slipper å be om penger gir naturlig nok en følelse av frihet. Noen av disse har nettopp lært hvordan buss fungerer. Denne gruppa tar mer kollektiv transport nå som det er gratis. De tar buss eller bysykkel, der de tidligere kanskje gikk. Foreldrene hadde trolig ikke betalt for transport fra Vestre platå ned til sentrum.

Innsikt 2

Gratis transport gir en følelse av frihet

Innsikt 3

Gratis fjerner noen forskjeller



Nå slipper vi å spørre om alle i vennegjengen har penger til buss

For noen er prisen avgjørende

En ungdomsbillett koster omtrent kr. 300. pr.mnd. Husholdninger med lav inntekt, og med flere enn én ungdom i huset, får da transportutgifter som kan synes høye. Noen av informantene forteller at foreldrene ikke har råd til månedsbillett.

De som betaler selv

Flere informanter forteller at de må kjøpe sine egne billetter. I denne gruppa finner vi også noen «snikere». De forteller at de prioriterer andre ting enn billett kjøp. Mest fordi de har lite penger. En informant kunne fortelle at det var noen snikere i vennegjengen. Disse tok kun buss når de måtte og helst over kortere avstander. Lengre turer opplevde de som mer risikable. Med gratis transport var alle på samme sted, og det ga frihet til å reise mer. Og kanskje viktigst; de kan ta for gitt at alle har billett. De slipper å spørre og de slipper å svare. Derfor er gratis kollektiv transport utjevnende i noen vennegjenger, samtidig som det åpner for flere aktiviteter.

Noen informanter må finansiere alle aktivitetene av et skolestipend. For dem er gratis transport en direkte gevinst og mulighet til å bruke penger til andre nødvendige ting. Andre forteller om en slags lettelse på vegne av foreldrene. Som en sier: *«Det er bra for mamma at hun føler at hun ikke må betale penger for at vi skal ta buss overalt.»*

Transport bør være rimeligere for dem som trenger det

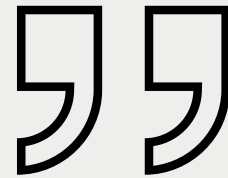
Selv om informantene ikke har dårlig råd, har de registrert at folk som de vet har lite penger ofte tar buss. Som en sier: *«For min del trenger ikke bussen være gratis. Kanskje den kan bli billigere. Men jeg har jo litt økonomisk frihet. Andre kan være kjempeglad for gratis buss. Så jeg er for at det skal være gratis for de som trenger det.»* Flere informanter nevner dette; at de som har råd til å betale selv skal gjøre det, men at det bør være ordninger for dem som ikke har så god råd.

Innsikt 3

Gratis fjerner noen forskjeller

Innsikt 4

Transporttilbudet er viktigere enn prisen



Det er en grunn til at det er så mange mopedbiler og traktorer som lager kører i Rennfast

Avhengige av – og fornøyde med kollektivtransport

Vi har tidligere sett at kollektiv transport er viktig for denne informantgruppa. De er helt avhengig av et fungerende kollektivsystem for å komme seg til skole og for å ivareta sosiale behov. De aller fleste er egentlig ganske godt fornøyde med tilbudet de har. Selvsagt kunne de aller fleste tenkt seg mer busser og flere ruter. Men alt i alt er det en fornøyd gruppe. Men noen er mer kritiske enn andre.

Vi som tar buss uansett

Mange forteller at de egentlig ikke har noen valg – de må jo ta buss til skolen og de må jo ta buss til jobb og venner. Ungdomsbillett er det beste alternativet. Dette er ungdom som bor usentralt, og alle i dette utvalget får betalt ungdomsbillett fra foreldre. Gruppen er lite påvirket av gratis kollektivordning. Gruppen er desto mer opptatt av stabilitet, rutetilbud og fravær på skolen. Informanter fra øyene venter ofte på skolen etter skoletid. Om morgenen er det bare én aktuell buss. Mister du den får du fravær. Og fravær er viktig.

Bussene er fullere og fullere

De er opptatt av at det er fullt i bussene, spesielt i rushtiden. De fleste sier at det er flere passasjerer nå enn det var før. Mange av informantene har lite erfaring med kollektiv pendling fra før gratisperioden. De som allikevel har erfaring med pendling fra før gratisperioden, sier det har vært en merkbar økning den siste tiden. En annen forteller at det er flere passasjerer når hun tar buss til trening i helgene. En mener at det er gratisordningen sin skyld: Den fører til flere folk, men ikke flere busser.

Viktig å være informert

De holder hverandre oppdatert om ruter og nyheter. Kolumbus' sanntidsapp er uten tvil den mest populære informasjonskanalen. Nesten alle bruker den mest, og opplever at den er til å stole på. Noen mener at denne app'en er den de bruker mest av alle app'ene de har. App'en reduserer tiden de må vente. Flere har imidlertid opplevd at sanntidsapp'en ikke alltid forteller sannheten.

Innsikt 4

Transporttilbudet er viktigere enn prisen

Innsikt 5

Gratis transport er et tilbud til de som har alternativer



Når det ble gratis innså jeg at jeg måtte bruke buss mer. Brukte det aldri tidligere. Har nettopp lært meg å bruke buss

Vi som bruker hele tilbudet

Hvis du bor på Rennesøy så bruker du hele potensialet i det kollektive transporttilbudet for å komme deg til skolen. Har du aktiviteter etter skoletid som krever transport utover sykkelavstand – så må du bli kjørt. Kveldsaktiviteter i byen må planlegges nøye og er veldig sårbart. Ett feilskjær, og du kommer deg kanskje ikke hjem på egenhånd. Også skoletransport er sårbart. En av informantene er opptatt av dette. «*Jeg vil at busstilbudet skal være mer desentralisert, slik at alle får et godt tilbud. Det kan faktisk være sånn at det går an å bo på landet og samtidig delta i samfunnet.*» Eller som en annen kommenterer: «*Jeg er glad jeg ikke bor på Bogafjell*».

Selv i Kvernevik ser vi at dette er tilfelle. For å leve det helt normale livet, så bruker de kollektiv transport. De må bruke buss til og fra skoler, til og fra fritidsaktiviteter. Den eneste registrerte endringen er at foreldrene sparer noen kostnader, samt sparer noen kilometer med å bringe og hente.

Vi som kan velge

De som bor sentralt forteller at hvis de mister den vanlige bussen, så kommer det en ny om 15 minutter eller de kan ta en bysykkel. Vi ser at kortere turer har blitt mer populære. Der de tidligere hadde gått tar de nå buss. De samme informantene forteller også at de hadde nok gått mer hvis ikke bussen hadde vært gratis. Denne gruppa kan også velge etter værforhold og ta buss hvis det regner. Den som bor på Rennesøy og går på skole på Nord-Jæren tar buss uansett vær.

Innsikt 5

Gratis transport er et tilbud til de som har alternativer

Innsikt 6

Bør vi fortsatt ha gratis kollektiv transport?

”

Det at kommunen kunne ha brukt pengene til andre ting, gjør ikke dette til et dårlig tiltak

Gevinster

For å ta stilling til om gratisordningen er bra, må en identifisere gevinstene, og deretter vurdere om de er større enn kostnadene. Informantene vurderer gevinster i tre dimensjoner:

1. Klimadimensjonen
2. Utjevningensdimensjonen
3. Snikedimensjonen

Klimagevinsten

Klimagevinsten finner vi to steder; en direkte gevinst ved at flere tar buss og ikke bil. Og en indirekte gevinst ved at foreldre slipper å bringe og hente til aktiviteter. Flere forteller at foreldrene kjører dem sjeldnere enten fordi de har sluttet å kjøre dem, eller for ungdommene helst vil ta seg til aktiviteter på egenhånd. En forteller at foreldrene har begynt å ta buss og helt sluttet å kjøre til aktiviteter. Dette gjelder først og fremst for informanter som bor sentralt.

Utjevningsgevinsten

Utjevningensdimensjonen er alle informantene kjent med. De fleste kjenner noen som har dårlig råd og som mener de har nytt godt av ordningen. Vennegjenger har fått en ny frihet, fordi alle har billett. Noen av dem mener at kommunens kostnader til gratis buss blir nullet ut fordi folk kan ta seg til jobbene sine og betale skatt. Andre mener at kostnaden blir dekket av at flere folk flytter til kommunen.

Snikegevinsten

Også i snikedimensjonen finner vi preg av utjevning. Noen forteller at de velger å snike, uten at de egentlig trenger det. Men mer fordi de ville bruke pengene til noe annet. Andre forteller at de kjenner folk som må snike, fordi de ikke har penger. Sniking er en ubehagelig aktivitet, og de aller fleste er kjent med at det koster kr. 950 å bli tatt i kontroll.

Informantene er generelt lite bekymret for kommuneøkonomien. Det store flertallet mener at ordninger som bidrar til mer tilgjengelig transport bør fortsette. Gruppen deler seg litt i synet om det skal være helt gratis for alle, eller om det skal være gratis / billigere for enkelte grupper, for eksempel folk med lite penger eller barn og unge.

Innsikt 6

Bør vi fortsatt ha gratis kollektiv transport?

Innsikt 7

I framtiden vil vi at flere bruker kollektiv transport.

”

Det er litt dumt at så mange voksne har begynt å ta buss. Men det er jo bra for miljøet.

Hvordan tror du at framtidens transport ser ut?

Kollektiv transport står sentralt i ungdommenes framtidsbilder. De ser for seg at trafikken skal bestå av flere busser og færre privatbiler.

Bedre klima og mindre stress

De to klareste dimensjonene her er knyttet til klimagevinst og til mindre stress. Flere informanter opplever transporten i dag som masete og stressende. Spesielt siden store deler av transportbehovet deres plasserer seg i rushtiden. Ungdommer har kanskje ikke mulighet til å være fleksible og planlegge reisen slik at de kan unngå køer. Derfor er de sårbare for fulle busser og anmerkninger om fravær. Flere og større busser i rushtiden kan hjelpe på det.

I framtiden ønsker de seg et roligere og mer sømløst trafikkbilde. De ser for seg at det er flere elektriske busser som går på egne bussveier. Mange trekker fram automatisering; selvkjørende busser. Noen er av dem er entusiastiske, mens andre tror at det er et blindspor.

Hvor blir det av privatbilene?

De registrerer at det stort sett sitter én person i bilene som kjører rundt dem i rushtiden. En del mener at det må bli dyrere med bil og dyrere parkering. De tenker at dette vil bidra til at flere lar bilen stå og velger kollektiv transport. Dette gjelder spesielt for dem som har dårlig råd, men som allikevel må bruke privatbil for å komme seg dit de må.

Noen få tror det vil bli flere biler, siden alle de som kjøper elbil, selger en gammel bensinbil. Og de billige bensinbilene gjør det mulig for flere med dårligere råd å kjøpe seg en bil.

Innsikt 6

I framtiden vil vi at flere bruker kollektiv transport.

Innsikt 8

Vi vil ha bysykler og flere reinere busser!

”

Jeg satt meg nesten på McDonald's-pose i går. Og det var ikke noe hyggelig.

Hva vil gjøre kollektiv transport mer attraktivt?

Her svarer ungdommene at de vil ha mer av mye. Vi har forsøkt å trekke ut de vanligste og mest realistiske ønskene:

1. Reinere busser
2. Busser på kvelden mellom bydelene
3. Mer bysykler

Reinere busser

Mange synes at bussene er skitne og rotete. Reinere busser er et krav fra ungdommene. De kommenterer stygge seter som tagget ned og at flere seter har blitt ødelagte. De foreslår å løse dette med flere søppeldunker om bord i bussen og at det kan komme vaskepersonell om bord i bussene og rydde vekk det verste rotet underveis.

Busser på kveldstid mellom bydelene

En annen relativt unison tilbakemelding handler om busser på kvelden. Mange busser ut til bydelene slutter å gå litt tidligere enn det informantene kunne tenkt seg. De store og lange bussrutene som går mellom sentrum går også langt utover kvelden. Flere forteller om vansker med å komme seg hjem på kveldstid.

Mer bysykler

Dette er det mest artikulerte kravene fra informantene handler om bysykler. Kollektiv transport kan brukes mellom bydeler og mellom bydel og sentrum. Men det er vanskelig å bruke kollektiv transport innad i bydelen. Her er bysykkel et godt alternativ. Med unntak av de fra øyene, som aldri har prøvd bysykkel, har nesten alle de andre erfart at det er altfor få bysykler og for få bysykkelstasjoner.

Et merkelig trekk er at nesten ingen av informantene sier at de har sykkel. En egen sykkel er et godt transportmiddel på kortere avstander. Det kan være fornuftig å undersøke dette nærmere. Den eneste som forteller om sykling bor på Mosterøy. Han forteller at sykkelveier gir mange fordeler. Elsparkesykler blir nevnt av flere, men de fleste synes det er for dyrt. Noen synes at Kolumbus kan tilby billige elsparkesykler til leie, men krever skikkelige parkeringsplasser, slik at de ikke flyter rundt omkring.

Innsikt 8

Vi vil ha bysykler og reinere busser!

Takk til:

Aksel, Alvar, Baybol,
Emmeline, Marwa, Mateo,
Mathias, Rose Marie,
Ruwayda, Yahya

Uten dere hadde dette vært ingenting



sopra  steria