PERPETUUM MOBILE. REIS NÅ.

NITTEDAL KOMMUNE Halogen RAMBØLL

August 2019

Sammendrag

Hva er dette prosjektet - og hva har diagnosefasen bestått i?

Perpetuum mobile er Nittedal kommune sitt innovasjonsprosjekt som skal finne nye måter å gi innbyggerne en individuell transportløsning som konkurrerer med privatbilismen. **Målet med prosjektet er å skape et miljøvennlig og fleksibelt alternativ til privatbilbruk i Nittedal kommune.**

Tjenestedesignere fra Halogen og Rambøll Management Consulting har sammen med Nittedal kommune gjennomført en diagnose av problemet med mye intern bilkjøring i Nittedal kommune. I prosjektet er tjenestedesign og eksperimentering viktige metoder, sammen med gevinstrealisering.

Diagnosefasen har vært inndelt i fire hovedaktiviteter på til sammen ca. fire måneder:

1. **Opplæring:** Kurs for for Nittedal kommune i tjenestedesign
2. **Kartlegge kunnskap:** Samle sammen eksisterende kunnskap både i Nittedal og andre steder for inspirasjon og bakgrunnskunnskap.
3. **Kartlegge aktører:** Intervjuer med aktører i og utenfor kommunen
4. **Kartlegge behov:** Intervjuer og hjemmebesøk hos innbyggere i kommunen.

Hvem har problemet?

For at prosjektet skal lykkes, må andre transportformer foretrekkes fremfor privatbilen.

Familie,
Søndre Nittedal

Hvem har problemet?

Innbyggerperspektivet

- Innbyggerne i Nittedal løser sin hverdag i dag ved utstrakt bruk av bil.
- Bilen løser deres behov på en god måte og de har få eller ingen problemer knyttet til dette.

- **Utfordringene med bilbruken finnes på samfunnsnivå** i Nittedal i form mye lokal trafikk, spesielt rundt skoler og idrettsanlegg, bruk av areal på parkering osv. Dette er noe innbyggerne *opplever*, men det har ikke sterk nok innvirkning på dem slik at de i utgangspunktet endrer adferd uten et eksternt push.

Hvorfor velges bilen?

Hypoteser om adferd og valg

De viktigste grunnene til å bruke bil handler om:

1. **Spredt bebyggelse og terreng**
   Nittedal er langstrakt og lite tettbygd, avstander til knutepunkt (tog) kan være stor. Kupert terreng gjør at innbyggerne ikke tenker på sykkel som naturlig valg.
2. **Tid/bekvemmelighet**
   Bilen lover tilgjengelig og pålitelig transport i all slags vær
3. **Vaner**
   ...som for innflytterne er er etablert etter flytting til Nittedal
4. **Alternativer blir ikke vurdert og det er terskler knyttet til alternativer**
   Faktisk eller oppfattet dårlig busstilbud, opplevelse av vanskelig å sykle og utrygg vei for sykkel/gange
5. **Forventninger fra nærmiljøet/konformitet til sosial forventning**
   Hva de andre gjør, forventning fra skoler/idrettslag og fra andre foreldre

Hovedfunn fra innbyggerkartlegging

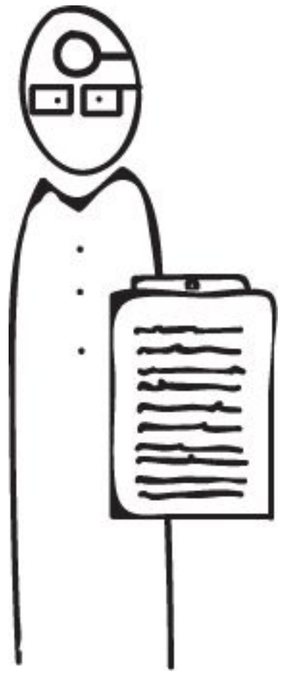
Basert på innsikt fra 9 husstander i Nittedal om deres reisemønster.

#1 Nittedølen har en aktiv livsstil	#2 Alle unntatt én hadde egen bil	#3 Bilen brukes til kombi-reiser	#4 Bilbruk sementert i vaner, alternativer vurderes ikke	#5 Foreldre organiserer samkjøring til aktiviteter for ungene
#6 Oppleves som farlig/utilgjengelig å gå eller sykle langs vei	#7 Toget oppleves som bra, ønsker økt frekvens	#8 Busstilbudet oppleves som dårlig, spesielt av de som ikke bruker buss	#9 Trenings-bonus med sykkel, men ingen syklet hele året	#10 Tid/bekvem melighet oppgis som viktigste grunn for bilbruk

Prosess og metode

Diagnose

Analyse av funn

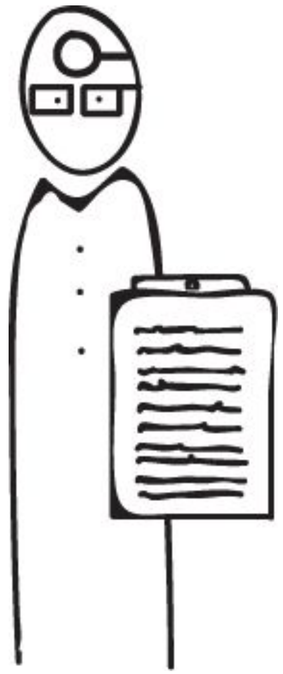


Identifisert **viktigste reise-/transportbehov** for innbyggerne i en normal uke:

- ...til jobb (voksne) og skole (barn og unge) - i og utenfor Nittedal
- ...hente og bringe mindre barn til skole og barnehage
- ...hente og bringe barn/unge til og fra trening og til kamp
- ...til knutepunkt/togstasjon for videre reise med tog (og t-bane) til Oslo (ofte jobbreiser, men også fritid)
- ...til sentrum av Nittedal for kulturtilbud eller ærend (bl.a. Kulturhuset Flammen)
- ...til avtaler i løpet av arbeidsdagen i embeds medfør for kommunens ansatte
- ...til butikk for å handle. Flere får levert matvarer eller matkasse på døren, så kanskje kan dette behovet bli redusert over tid. De fleste handler likevel selv, matkasse/matvarer levert hjem er et supplement.

Potensiale

Mulighetsområder



Videre er det identifisert følgende **potensiale/mulighetsområder**:

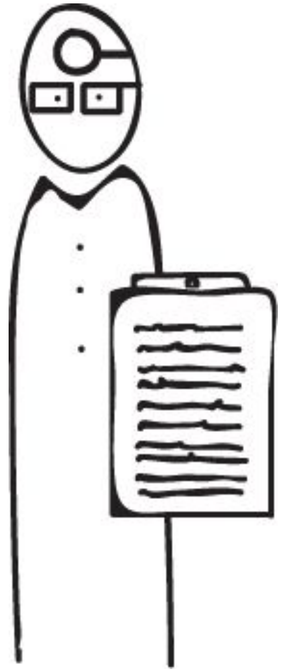
1. Potensiale for å **øke gange/sykkelandelen** hos både barn og voksne slik at de kan transportere seg selv til jobb, skole og trening. En viktig styrke i Nittedal er et ønske om å leve et aktivt liv, det kan vi bygge videre på. El-sykkelen kan gi flere muligheter til å sykle. Tidligere undersøkelser* og økning i antall som deltar i sykle til jobben-aksjonen m.m. underbygger dette potensialet.

   *45% av ansatte i Nittedal kommune ønsker å sykle mer, undersøkelse fra SLF i 2018

2. Potensiale for å **øke kollektivandelen** hos voksne i Nittedal (de uten bil som reiser mest kollektivt). Både gjennom mer kunnskap og erfaring med det eksisterende tilbudet, og ved å justere på tilbudet slik at det treffer bedre og oppleves som bedre. De unge har antakelig mest kunnskap om busstilbudet i Nittedal.

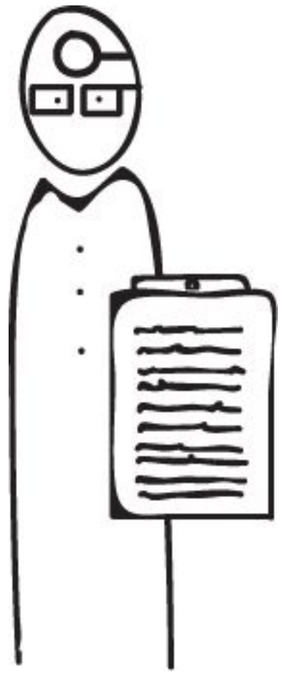
3. Potensiale for å bygge videre på kunnskap fra **samarbeid om lokalbuss** med Ruter som nå er selvfinansierende. Erfaringen gir kredibilitet og kompetanse.

Anbefalinger for pilot og videre arbeid



- Velge et veldig konkret case for pilotering og videre arbeid hvor potensiell gevinst er størst.
- Dersom det ikke er gode nok grunner til å prioritere en målgruppe eller behov fremfor noe annet, bør man likevel snevre inn og velge bort, for eksempel ved å vurdere pilot opp mot andre piloter andre steder. Hva kan læres fra andre?
- Forsøke å spille på lokale gode krefter og skape samspill med aktører som finnes i og utenfor kommunen.
- Vurdere tidsrom for pilot: Enkelte piloter er ikke like egnet å gjennomføre på vinterstid.

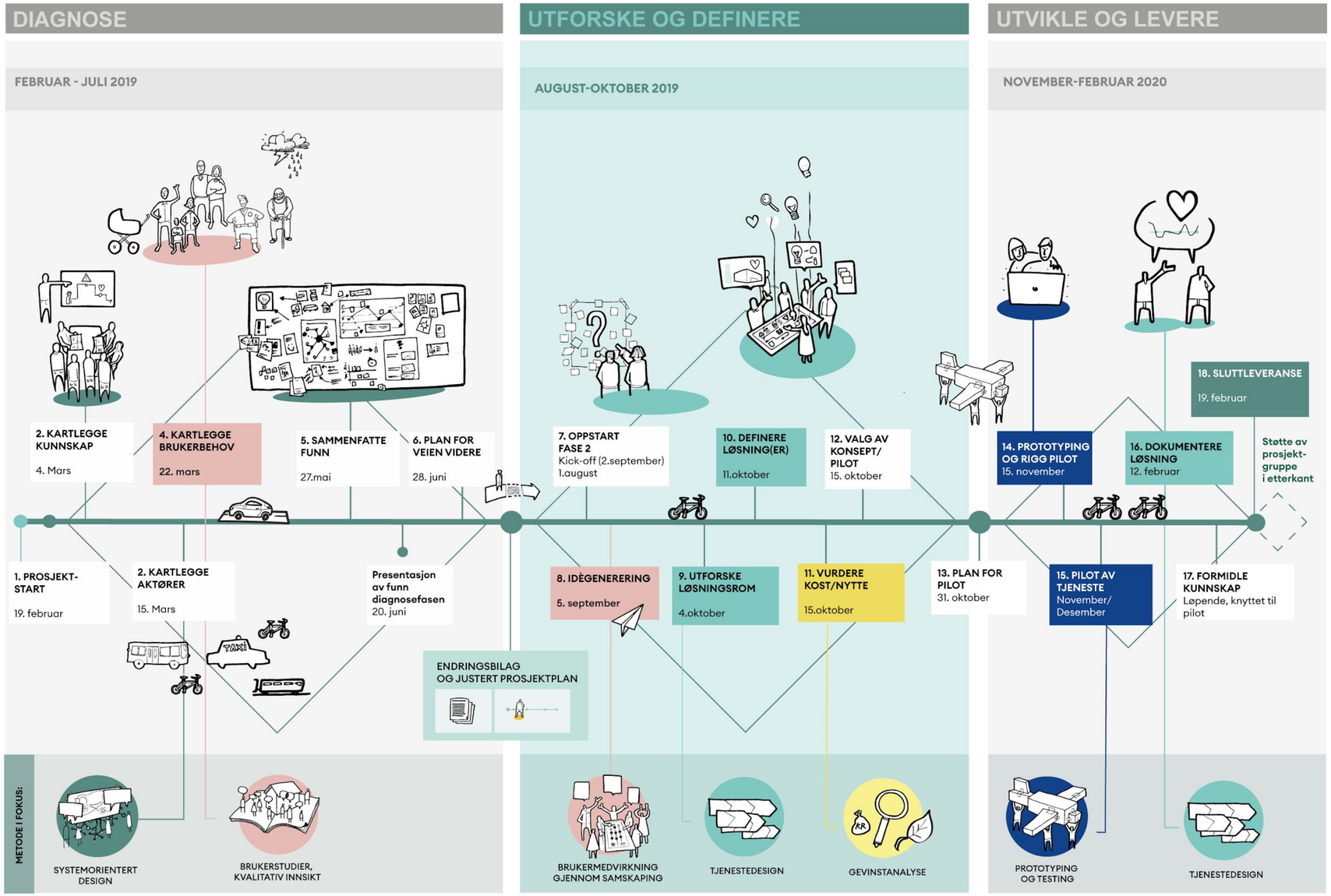
Lavthengende frukt



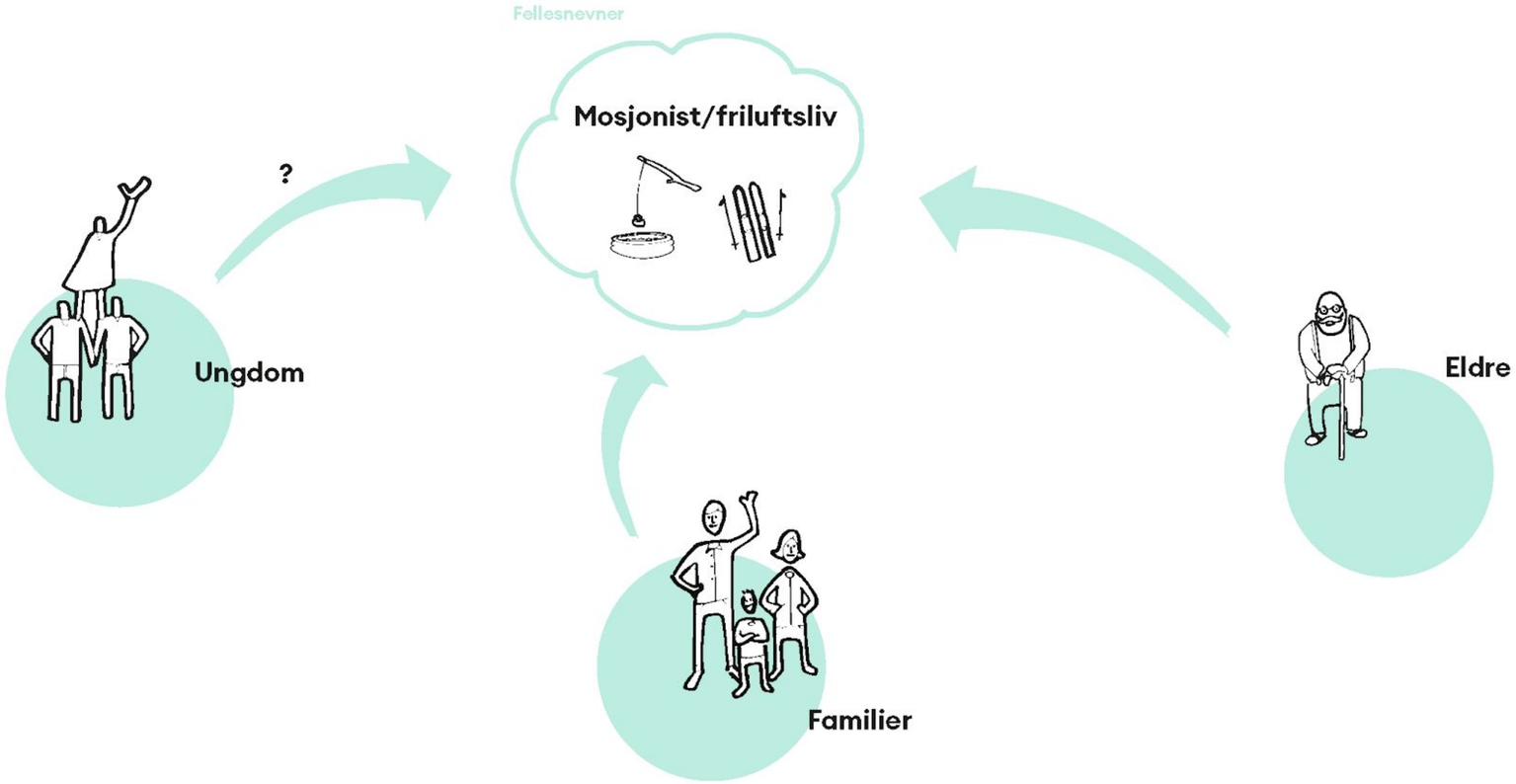
Noe Nittedal bør vurdere uansett veivalg videre:

- **Tilrettelegge for sykling:** Jobbe med å øke sykkelandelen generelt, et godt sted å begynne er for ansatte i kommunen, samt sykle til skole og trening for barn og unge. Gjøre det enkelt å sykle til knutepunkt. Det kan være hensiktsmessig å se på ordninger som kan ta ned terskelen for innkjøp av el-sykkel. Prioritere mer ressurser til drift av veier for sykkel vinterstid.
- **Delt mobilitet på jobb:** Tilby el-delingsbiler og delingssykler (elsykkel og el-sparkesykkel) for kommunens ansatte slik at ansatte ikke trenger kjøre egen bil til jobb. Fjerne krav om tilgang til bil i ansettelseskontrakter.
- **Oppfordre til å reise kollektivt:** Bevisstgjøre innbyggerne om kollektivtilbudet. Her kan man starte med de som jobber i kommunen, oppfordre til mer bruk av kollektivtransport. For eksempel gjennomføre kampanje med subsidiert eller gratis månedskort i en periode for å etablere nye vaner. Planlegge utbygging sammen med kollektivtilbud.
- **Bli en fremoverlent kommune:** Etablere sterkere og mer fremoverlent relasjon mot aktører, spesielt mot Ruter, Bane Nor og Vy.

→ Prosess/aktiviteter



Utvalg av studiesegment for intervjuer:
Ungdom, familier og eldre

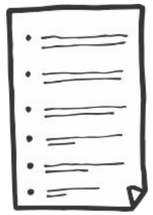


Hva er gjort i denne fasen?

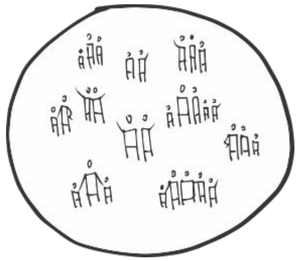
Planlegging

Intervjuer og observasjon

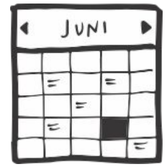
Dokumentasjon



Intervjuguide/oppgave
og overraskelse

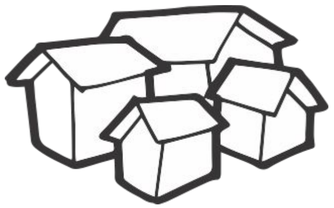


Utvalg og rekruttering
Fokus på antatt stort reisebehov (familier)

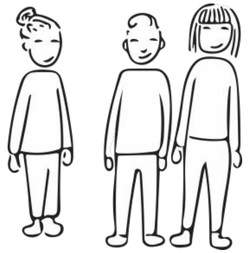


Booking

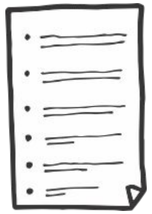
11 Aktører hvorav 6 i Nittedal



9 husstander
Ca. 50/50 hjemmebesøk og telefonintervjuer

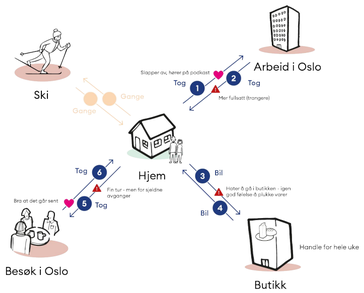


23 ungdommer
Besøk på Bjertnes videregående skole



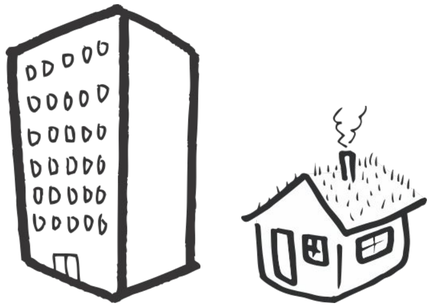
Referat fra intervjuer

Oversiktskart
dokumentasjon av kunnskap, aktører, destinasjoner, utfordringer og muligheter



Brukerreiser
innbyggernes mobilitetsbehov

Sortering



Typer reiser
(til jobb, hytta/ferie, til aktiviteter osv)

Transportbehov
(hva og hvem må de transportere)

Reisemodus
(hvordan reiser de?)

Analyse

10 hovedfunn på tvers

3 mulighetsområder
(potensiale vi kan bygge videre på)

4 problemstillinger
(viktigste transportbehov - “der skoen trykker”)

Anbefalinger

Hypoteser
hva kan løse problemstillingene?
Inspirasjon utenfra

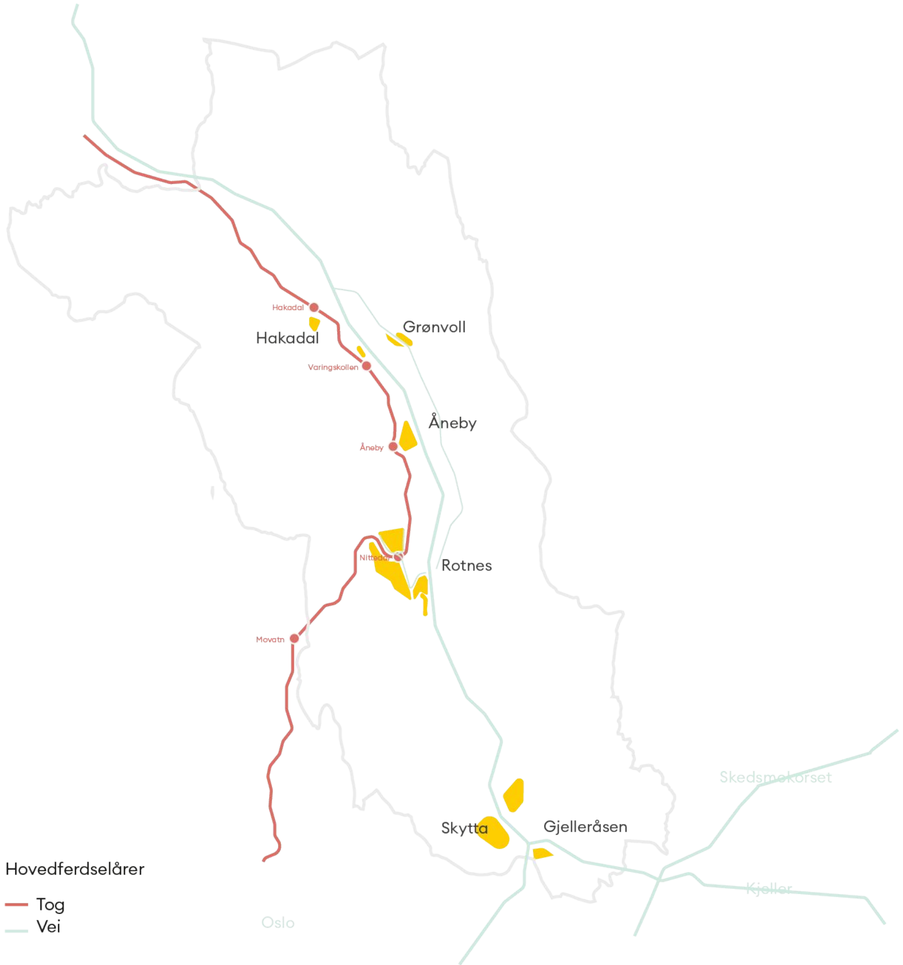
Gevinstpotensiale
og justering av mål

Anbefalinger
prioriteringer for neste fase

Lavthengende frukt
hva bør gjøres uansett?

Nittedal og Nittedølinger

Nittedal som sted



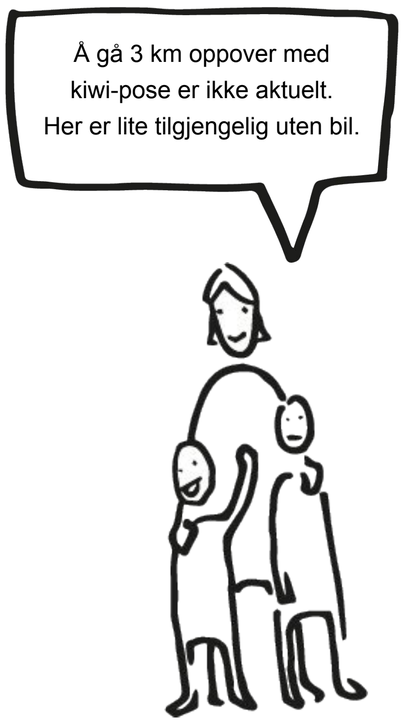
Muligheter

+ Bra friluftstilbud og tilgang til natur, kultur og idrett
+ 4 togstasjoner i kommunen og et t-banestopp nær kommunegrensen
+ Sentral beliggenhet langs RV4, nærhet til Oslo, Lillestrøm m.m.
+ Befolkningsvekst og tilflytting
+ Sterke lokale arbeidsplasser
+ Fra Gjelleråsen/Skytta: Sykkel kan konkurrere med bil til Oslo, knytning mot t-bane

Utfordringer

- Langstrakt kommune
- Spredt bebyggelse og begrenset kollektivtilbud
- Søndre Nittedal har ikke togstasjon (men har t-bane ikke så langt unna)
- Sentrumsfunksjonene er knyttet mot bilvei (RV4) og ikke mot tog
- Utfordrende terreng med bratte bakker
- Vintersesong med mye snø
- Faktisk eller opplevd mangel på stier og veier til myke trafikanter

Nittedølinger



Muligheter

+ Positiv holdning til fysisk aktivitet
+ Godt samhold i bygda
+ God kultur for samkjøring
+ Interesse for å endre reisevaner
+ Flere har bodd andre steder hvor de klarte seg uten bil

Utfordringer

- Behov for transport av varer, ting og barn og derved:
- Behov for kombinerte reiser - barnehage / handling / jobb / aktiviteter etc
- Lite tilgang til møtepunkter i Nittedal uten bil
- Lite oversikt over eksisterende alternativer til bruk av bil
- Oppfatter kollektivtilbudet i Nittedal som manglende
- Lokal identitet til sin del av Nittedal (men dette kan like gjerne være en mulighet)

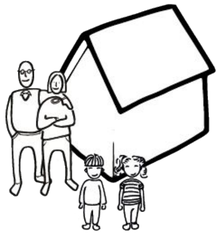
Brukerreiser

Sammenfatning av intervjuer med innbyggere i Nittedal fra 9 husstander

Innbyggerne

Totalt **9 husstander**. Flest barnefamilier på grunn av at disse har generelt det største transportbehovet.

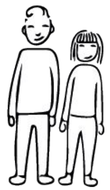
I tillegg til disse 9 husstandene, besøkte vi **en skoleklasse ved Bjertnes Videregående skole.**



Aktiv familie

Rotnes

1



Ungt samboerpar

Rotnes

2

Reise storfamilie

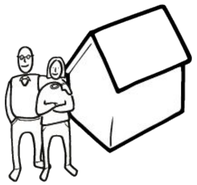
Hakadal

3

Tenåringsfamilie

Skytta

4



Aktiv pensjonister

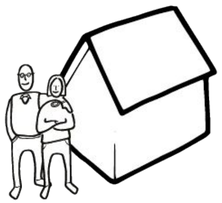
Rotnes

5

Småbarnsfamilie

Rotnes

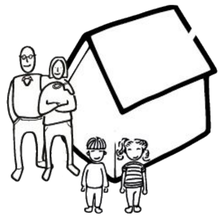
6



Voksent par

Rotnes

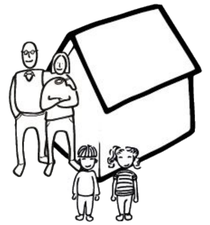
7



Flytningfamilie

Åneby

8



Aktiv familie

Brennakollen

9

Hvordan forstå brukerreisene?

En **brukerreise** er en visualisering av intervjuene og som setter brukeren – her innbyggeren – i sentrum av en prosess. I stedet for å kartlegge med utgangspunkt i kommunen eller i transportaktøren, viser vi husstandens reiser med utgangspunkt i hjemmet på tvers av ulike reisemodus.

Brukerreisene er satt sammen for å vise det totale reisebehovet for husstanden. Både de reisene de gjør på sin travleste ukedag og av-og-til-reisene. Hjemmet er basen for reisene. Vi har forsøkt å visualisere flere av de som bor i husstanden sine reiser. Noen ganger har vi mer kunnskap om enkelte husstandsmedlemmer. Vi har også tatt både positive og negative opplevelser som innbyggerne erfarer knyttet til reise og transport.

→ Forklaring av fargekoder og symboler

Slik kan kartene leses

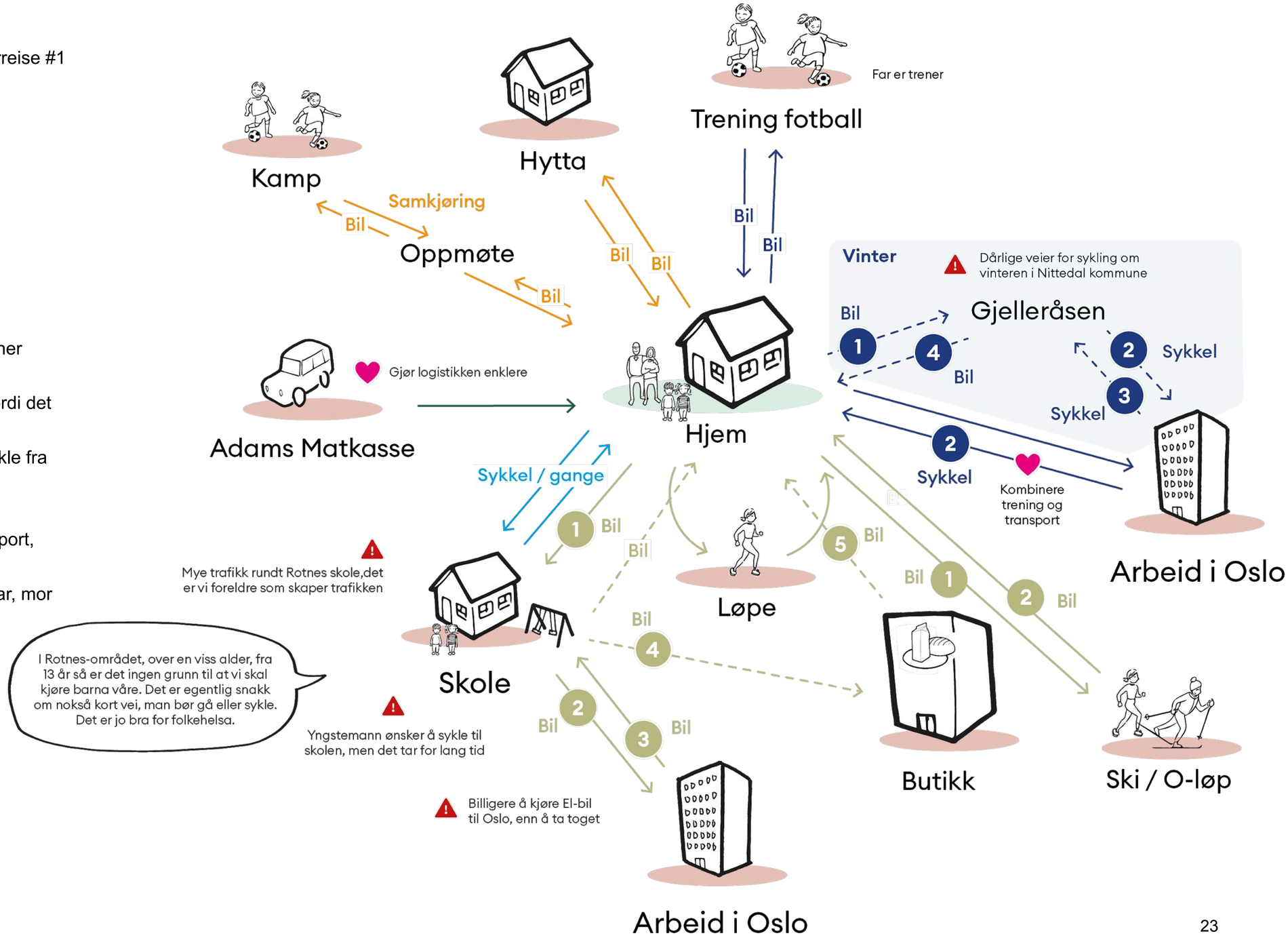
- Hjem og familie
- Aktiviteter / destinasjoner
- Nummerering/rekkefølge på regelmessige reiser
- Mannen i husstandens (som regel far) typiske reiser og aktiviteter
- Kvinnen i husstandens (som regel mor) typiske reiser og aktiviteter
- Aktiviteter paret gjør vanligvis sammen eller bytter på
- Tjenesteleverandør
- Positive erfaringer
- Negative erfaringer

→ Brukerreise #1

Aktiv familie

Rotnes

- Svært aktiv familie på fire med hund og kaniner
- Begge foreldre jobber i Oslo
- Barn på 9 og 13, yngste blir kjørt til skolen fordi det tar for lang tid å sykle
- Far kjører bil til jobb på vinteren, prøver å sykle fra gjelleråsen, men det er ofte fullt på pendlerparkeringen
- Foreldrene er ikke interessert i kollektivtransport, ønsker transport som er on-demand
- Bilen er viktigst for fritidsaktivitetene i følge far, mor mener bilen er svært viktig.



- Mann
- Sammen / en av foreldrene
- Kvinne
- Datter
- Tjenesteleverandør

Ungt samboerpar

Rotnes

- Ung mann som bor på toppen av Rotnes med sin samboer. De har ikke barn.
- Begge jobber i Oslo
- Reisen til jobber hver dag
- De øvrige reisene er av-og-til-reiser

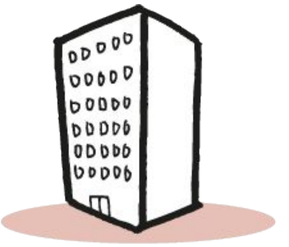
Mann

Sammen

Ski

Gange

Gange



Arbeid i Oslo

Slapper av, hører på podkast

Tog 1

2 Tog

Mer fullsatt (trangere)

Vi bruker bilen en gang i uken for reisen til butikken. Vi bruker offentlig transport i og til Oslo, men bil i Nittedal.

Hjem

Tog

Tog

Fin tur - men for sjeldne avganger

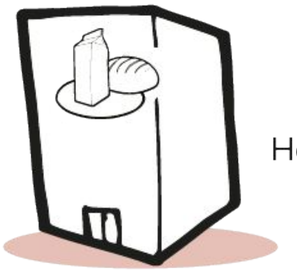
Bra at toget går sent på kvelden

Besøk i Oslo

Bil

Bil

Hater å gå i butikken - ingen god følelse å plukke varer



Handle for hele uken

Butikk

→ Brukerreise #3

Reise storfamilie

Hakadal

- Far jobber i Oslo
- Mor studerer og skal begynne å jobbe igjen
- 4 barn i barnehage- og skolealder
- Ønsker i utgangspunktet å unngå å kjøpe bil nr.2

Mann

Kvinne

Tjenesteleverandør

Samkjøring av barn

Barnehage

Hadde ahaopplevelse i går. Barnehagen ringte i går for datteren min var syk. Bilen var på verksted. Det gikk fint, tok bussen i stedet. Var stresset, er så vant med å ta bilen, men hadde opplevelse av at det gikk greit.

Buss 6

Må jeg hente med bilen? Fem km. Hun syns det er kjempekoselig når vi tar buss. Barn liker å ta bussen.

5 Jogge

Veldig fint

2 Bil

Bil 1

Skiftarbeid i Harestua

Bil 3

4 Bil

Kjører 6 unger til aktiviteter, der 3 av dem er hennes egne

Hjem

Bil 7

Henter

Henter

Henter

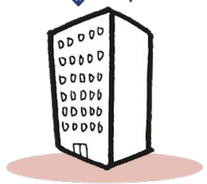
Varingskollen

Rask og slipper å tenke selv. Leveres på døren. Hjelper på logistikken og hjelper mentalt.

Adams Matkasse

Buss eller tog 1

2 Buss eller tog



Arbeid i Oslo

Roligere, men likevel litt stressa fordi det er sent

Ser mye på klokka, mye inn og ut av bil. Slitsomt.

8 Bil

Henter

Leverer

Leverer

Kor

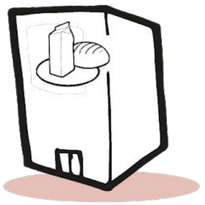
11 Bil

Bil 13

9 Bil

Bil 12

Handler hver dag



Lei av å handle

Bil 10

Butikk

Håndball

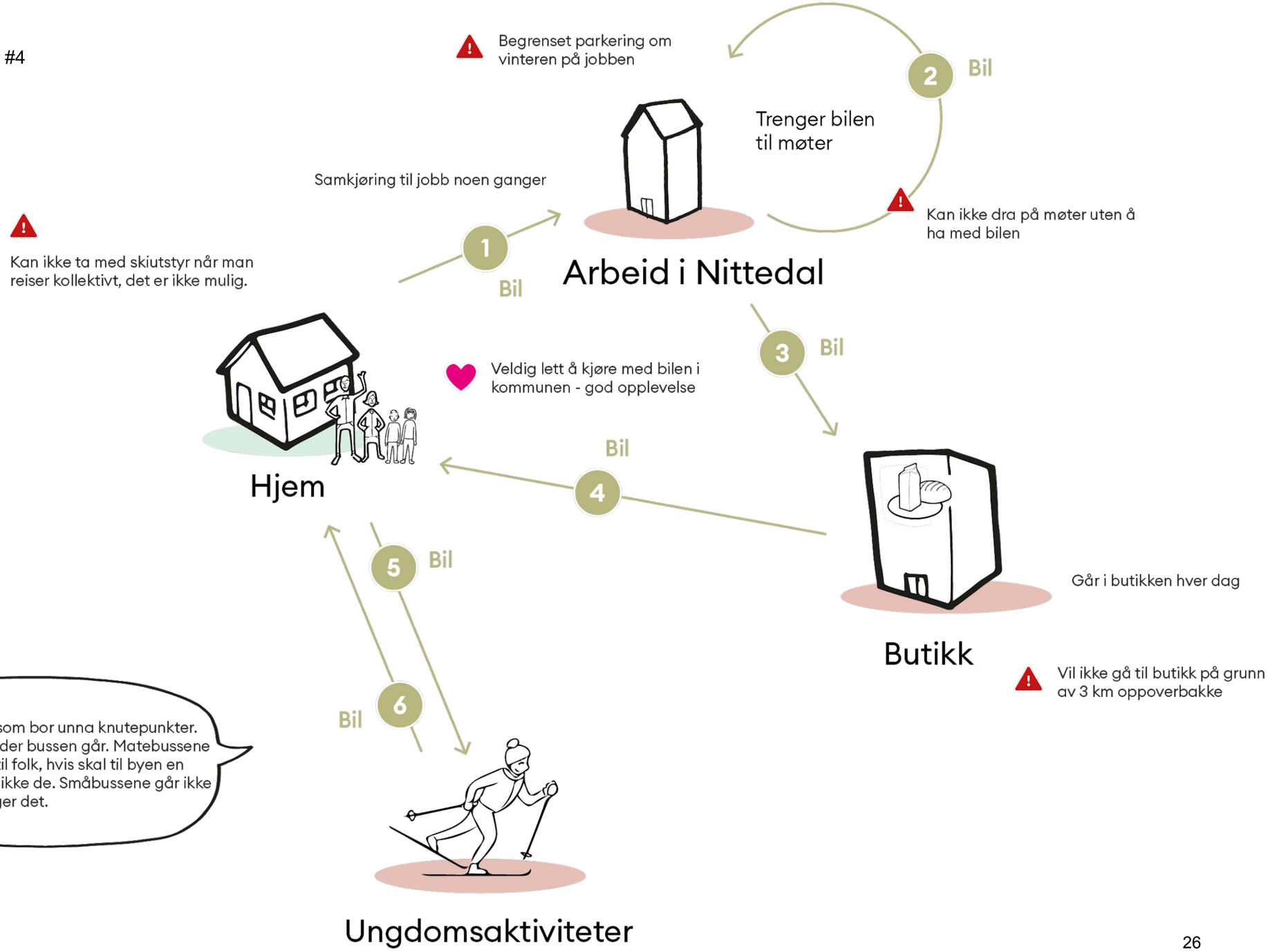
→ Brukerreise #4

Tenåringsfamilie

Skytta

- Mor, far og to ungdommer på 14 og 16 år
- Opplever avstanden til busstoppet for langt fra hjemmet. Alle kollektivtilbud oppleves derfor som utilgjengelige
- Eldste barn tar buss til skolen
- Yngste går til skolen
- Trenger bil på jobben for ca 3 møter i uka

Mor



→ Brukerreise #5

Aktive pensjonister

Rotnes

- Pensjonert par som bor på “toppen av Rotnes”
- Har to voksne barn som har flyttet ut og etablert egne familier
- Begge er engasjert i lokalsamfunnet og organisasjonsliv
- Bruker kulturhuset og marka mye. Ellers er det avtaler i Oslo. Men trenger ikke å reise så mye sør og nord i bygda.
- Som pensjonister har de ikke lenger behov for å reise i rushtiden.
- Husker at det før i tiden var vanlig å bruke spark i bygda, ikke lenger mulig.
- Har én bil.

Mann

Kvinne

Ski

Møte - Nittedal kommune

Ble irritert av kommunen som parker på parkering

Vi kjører bilen til Nittedal sentrum. Bussen passer ikke og går ikke når vi trenger det.

Gange

Gange

Lokalbussen går for langt fra hjemmet, går ikke ofte nok

Bil 1

2 Bil

Treffer alltid noen kjente

Tog

Tog

Faste avtaler i Oslo

Hjem

3 Bil

4 Bil

Kulturhuset Flammen

På kulturhuset annenhver dag bl.a. for møte med flyktninger.

Fantastisk flott

Vanskelig å vite regler for pendlerparkering på stasjonen

Bil

Må bruke bil

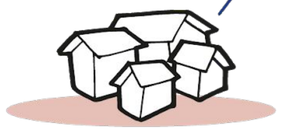
Bil

5 Gange

7 Bil

Gange 6

Bil 8



Stømmen storsenter

Årsmøte Nitedals Kruttverks venner

Besøk

Bruker sykkelen mye lokalt på sommeren, for eksempel for å besøke venner og naboer.

Svartkruttveien har Ikke fortau. Det er laget vei inn til kruttverket uten gangvei. Det kommer et gangveisystem, men følger ikke veien. Har en bil. Går via kruttverket hvis de går til sentrum

→ Brukerreise #6

Småbarnsfamilie

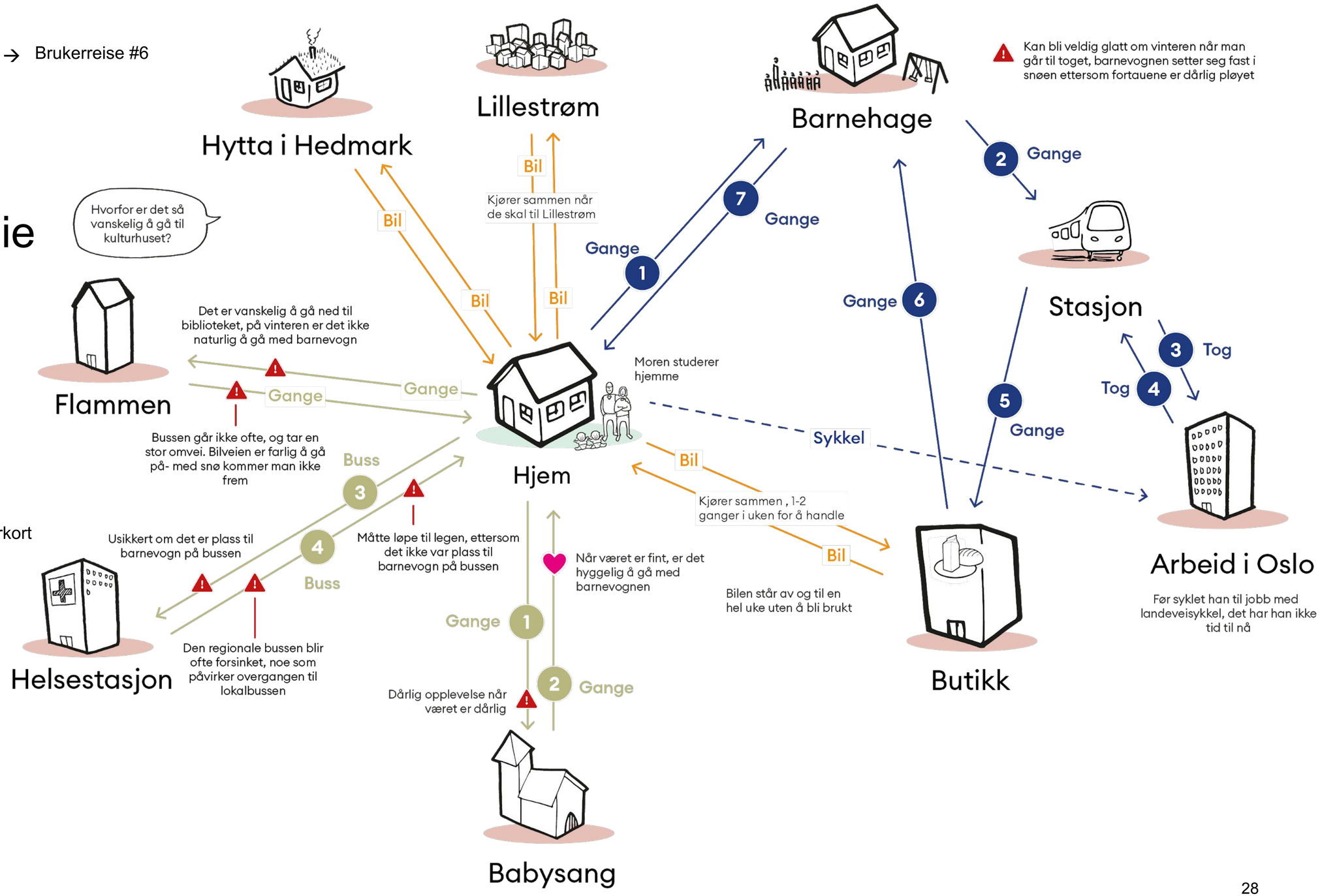
Kruttverket

- Par med 2 små barn
- Bor på Kruttverket på Rotnes
- Nylig flyttet fra Oslo sentrum
- Far jobber i Oslo og mor studerer
- De har bil, men mor har ikke førerkort

Mann

Kvinne

Sammen / en av foreldrene



→ Brukerreise #7

Voksent par

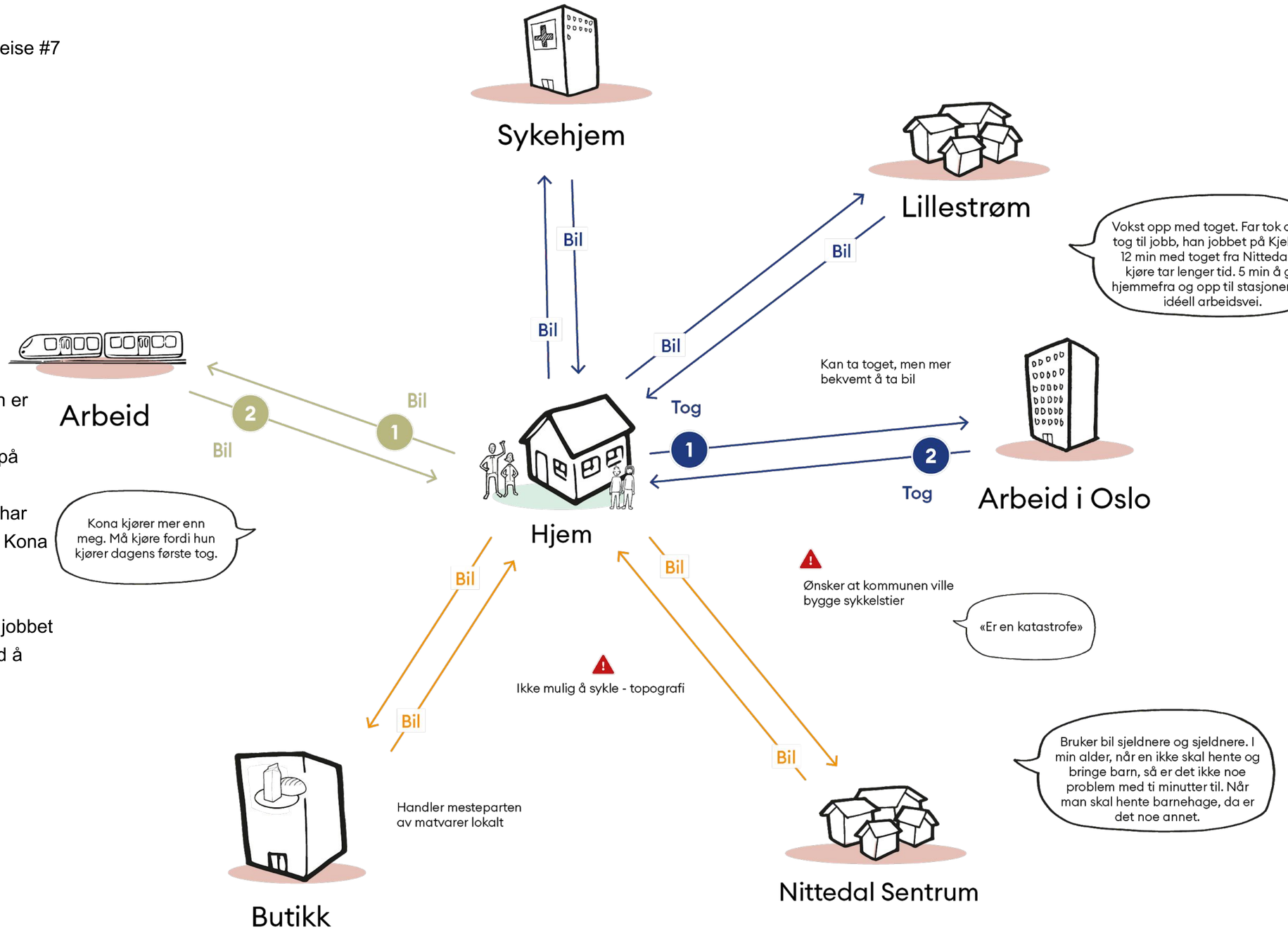
Rotnes

- Par på Rotnes med voksne barn (yngstemann er 22).
- Mann vokste opp i Hakadal og har eldre mor på sykehjem der.
- Bruker bilen mindre og mindre nå som barna har flyttet ut. Kona bruker bilen mer enn mannen. Kona jobber som lokfører.
- Kjører en del til sentrum av Nittedal.
- Tar toget til Oslo. Har alltid brukt toget. Faren jobbet på teknisk museum og han har vokst opp med å toge til Kjelsås.

Mann

Kvinne

Sammen / en av dem



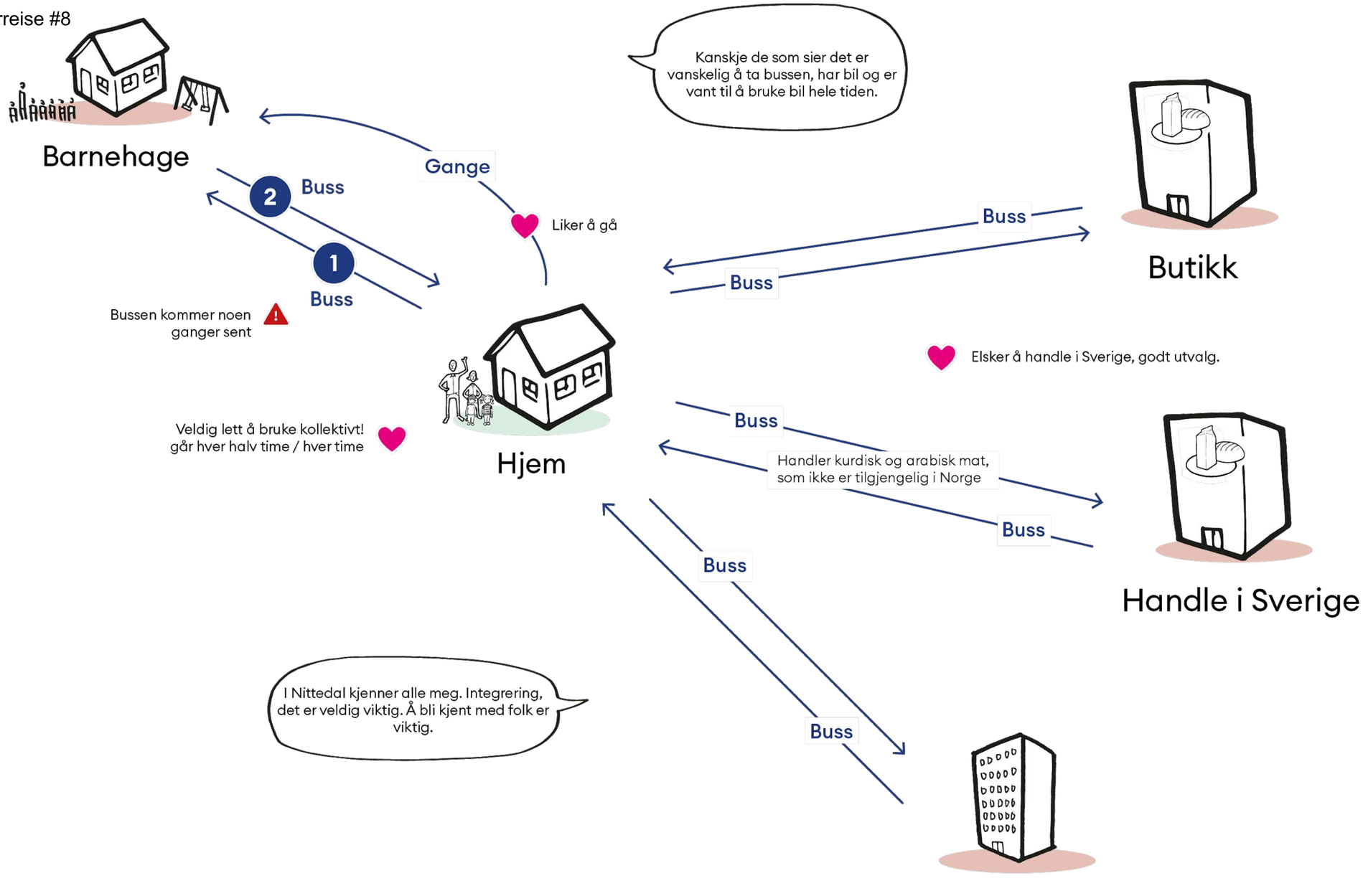
→ Brukerreise #8

Flyktningfamilie

Åneby

- Familie med far, mor og barn i barnehagen
- Fornøyd med kollektivtilbudet
- Far er ikke i jobb, går på norskkurs.
- Har ikke bil, ser ikke noe behov for bil når kollektivtilbudet er så bra.
- Mener bilbruken er uheldig for miljøet
- Liker å gå

Mann



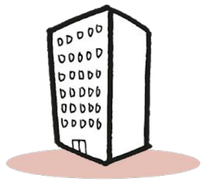
→ Brukerreise #9

Aktiv familie

Brennakollen

- Familie med mor, far og to barn i skolealder
- Bor på Brennakollen i Søndre Nittedal, bor nær kommunegrensen.
- Begge jobber i Oslo
- Han sykler til jobb, hun kjører el-bil
- De har to biler
- Er innflyttere til Nittedal, har ikke familie her
- Mor syklet i en periode til jobb med el-sykkel, men sluttet da sykkelen gikk i stykker.

- Mann
- Kvinne
- Sammen / en av foreldrene
- Samkjøring / andres barn foreldre
- Tjeneste



Arbeid
(7 km fra huset)

Han bruker unntaksvis bil (Dieselbilen) når han vet han ikke vil rekke alt hjemme i tide. Han er fotballtrener, og må derfor delta på noen aktiviteter. Han må dra klokken tre slik at han ikke sitter fast i trafikken. Men han liker best å sykle.

Fotball trener

Sykle

Skole

Gange

Bruker sykkel /sparkesykkel når været er bra

Sykle

Gange

Ungene har noen ganger aktiviteter samtidig.

Barneaktiviteter

Fotball og håndball

Sykle

Bil

Samkjøring: Vi kjører barna med andre. Det er også kamper, og de er langt unna (Akershus fylke er stort)

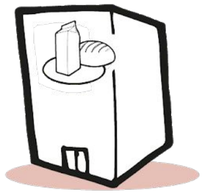
Bil

Hjem

El-bil

Dagligvarer - handle to ganger i uken (vanligvis mandag - torsdag)

El-bil



Butikk

Elsker å være nær naturen

Kolonial.no

Datter tar bussen der for å handle med venner

Hun kunne aldri forestille seg å ta bussen, det ser ut til å ta så lang tid (stor omvei)

Bil

Bil

Messenger er et veldig viktig verktøy for å kommunisere med foreldre. Barna går ikke lenger alene til ting. Vi forventer at de skal gå selv til skolen, men vi forventer ikke at de skal gå til aktivitetene.

Stømmen storsenter

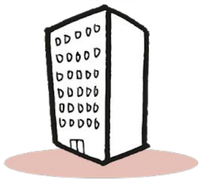
1 El-bil

Luksus å parkere el-bilen sentralt. Siden bare beboere og el-bilen kan parkere der, er det ikke vanskelig å finne parkeringsplass.

Bruker ikke buss fordi bussruten ikke lenger fungerer for henne, ekspressbussen er ikke lenger ekspress og hun må ta mer enn en buss

2 El-bil

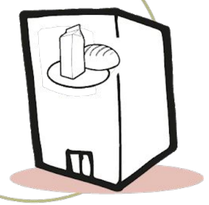
Bilen er komfortabel, buss er ikke



Arbeid i Oslo

For oss virker alt spredt i Nittedal. Ihvertfall når du bor i Søndre.

El-bil



Butikk

Vanligvis glemmer vi noe, jeg stopper og kjøper noe etter jobb på vei til hvor jeg parkerte bilen.

Kartlegging av ungdoms reisebehov

Sammenfatning av besøk til Bjertnes videregående skole

Bjertnes VGS

Rotnes

- 23 elever på idrettslinjen 1. trinn
- 1 samfunnsfagtime

Innsiktet fra intervjuene med foreldrene pekte på at mye av mobilitetsbehovene er knyttet til aktiviteter ungdom deltar på. **Vi brukte derfor en samfunnsfagstime på Bjertnes vgs til å kartlegge hvordan ungdommen selv oppfatter sine mobilitetsbehov.** Klassen var 1. vgs idrettslinje. Vi ønsket å snakke med dette årstrinnet ettersom de ikke er gamle nok til å kjøre bil selv. Læreren fortalte oss at flesteparten tar lappen så fort de blir myndig.

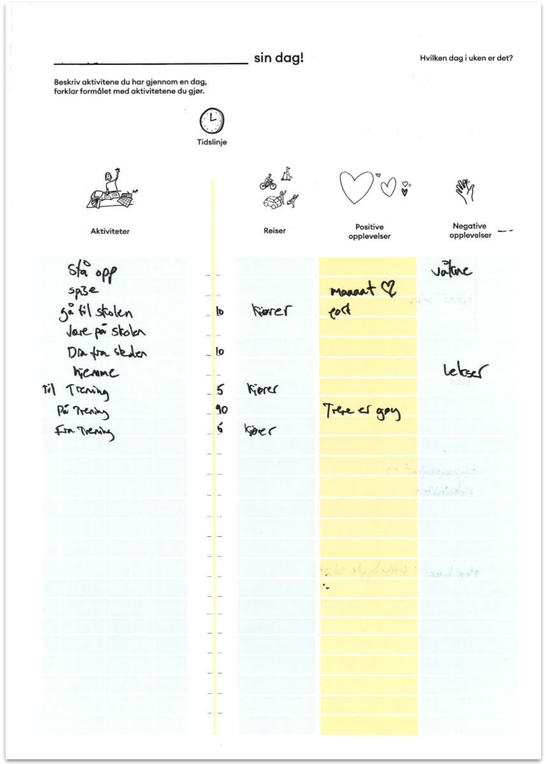
Resultatene fra kartleggingen gir et tydelig innblikk i hverdagen til flere av ungdommene som er beskrevet i foreldreintervju.Ettersom klassen er spesielt opptatt av idrett gjør det at innsikten ikke er representativ for alle ungdom som bor i Nittedal.

Det er en del besvarelser som er uklare fordi vi ikke hadde anledning til å stille oppfølgende spørsmål eller følge opp de skriftlige besvarelsene en-til-en. Vi ønsker derfor å inkludere en mindre grupper ungdom i neste fase, slik at vi kan kartlegge holdninger enda tydeligere.

Denne aldersgruppen er interessant å studere ettersom nesten alle bruker kollektivtransport regelmessig internt i Nittedal kommune. Vi gjennomførte 3 øvelser.

x

→ Bjertnes VGS



Vi startet innsiktsmøtet med å introdusere prosjektet, før vi delte ut underlaget vi har utviklet gjennom intervjuene.

Oppgave 1: Reisebehov

På et A3 ark fikk elevene beskjed om å svare på spørsmål, og beskrive sine reisevaner.

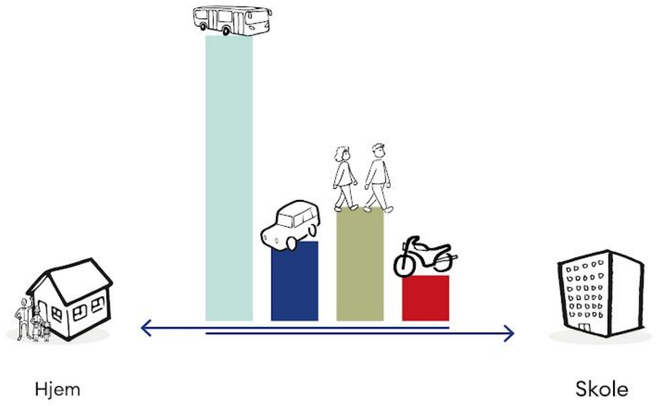
Oppgave 2: Kart over Nittedal

Klassen ble delt i 3 grupper hvor de ble bedt om å berike et topografisk kart over nittedal

Oppggave 3: Ønskebrønn

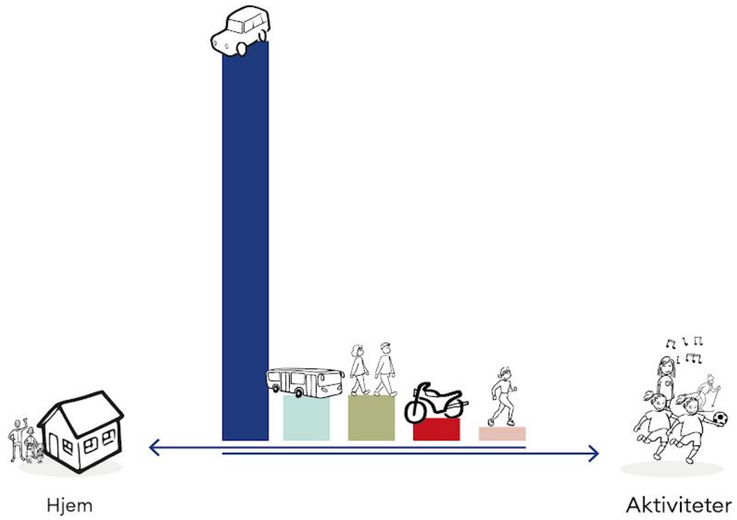
Elevene fikk komme neste fase på forskudd med å gi et ønske til Prosjektet

→ Bjertnes VGS



Totalt antall reiser til og fra skolen:

Buss	25
Bli kjørt	7
Gange	10
MC	4



Totalt antall reiser til aktiviteter (trening)

Bli kjørt	35
Buss	4
Gå	4
MC	2
Jogge	1

Totalt antall reiser til venner og familie:

Buss	4
Gå	3
Sykle	1

Det er stor forskjell på reisemodus elevene bruker til skole, aktiviteter og reiser til venner og familie. De fleste blir kjørt til aktiviteter.

→ Bjerknes VGS

Buss

Positive opplevelser:

Lettvint x2

Frisk luft

Sosialt

Tid for seg selv

Kort vei til minibuss

Negative opplevelser

Går ikke så ofte

Lang vei til busstopp x2 (skytta) (hakadal)

Vente på buss x2

Varm buss

Lite sitteplasser

Går kun 1 gang i timen (hakadal)

Dårlig lokalbuss (rotnes)

Langt til buss når minibuss ikke går

Bli kjørt

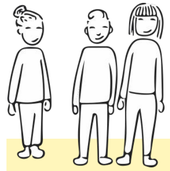
Positive opplevelser:

Går fort x3

Sparer tid, kan sove lengre

Negative opplevelser

Kjedelig



Gange

Positive opplevelser:

Sosialt x2

Luft

Negative opplevelser

Slitsomt x3

Lang vei x3

Mye motbakker (Rotnes)

Mc

Positive opplevelser:

Selvstendighet

Raskt

Negative opplevelser

Sykkel

Positive opplevelser:

5 min tur retur

Negative opplevelser

Oppgave 1: Reisebehov

Hva er konsekvensene hvis du ikke har mulighet til å bli kjørt:

Da må jeg redusere fritidsaktiviteter	4
Mindre sosial - vanskelig å treffe venner	3
Vanskelig å komme seg til trening	2
Bruker mer tid på å reise	1

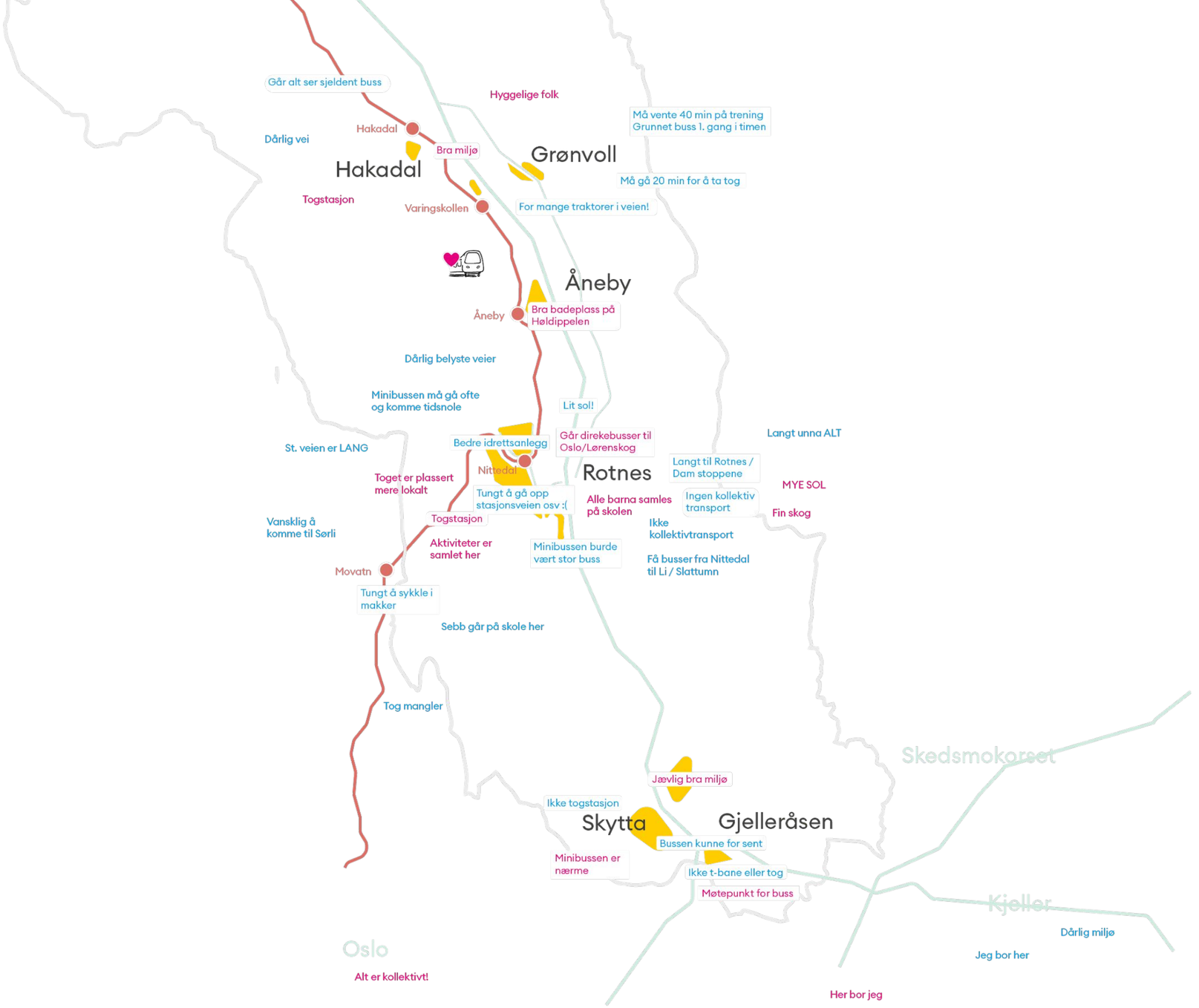
Hva er dine viktigste behov for en ny transportløsning?

- Oftere busser
- Aircondition på bussene
- Oftere busser og flere som går opp mot stasjonen
- Busser fra Hellerudhaugen til Kongsskog, flere minibusser
- Flere bussavganger til/fra Hakadal og Hellerudhaugen, oftere busser i Rotnes, fra Rotnes-Nittedal stasjon
- Busser i Rotnes-området, flere busser
- Buss opp mot Skytta, ikke stoppe bare ved hovedveien
- Minibuss Hakadal-Rotnes, mulig å rekke tidlige treninger med buss
- Oftere minibuss, kortere vei til busstopper på Rotnes/Dam
- Unngå forsinkelser
- T-bane på Gjelleråsen
- Flere busser til/fra Hakadal
- Færre forsinkelser
- Færre forsinkelser
- Enklere å komme seg til Sørli og Kruttverket
- Enklere å komme seg til Lørenskog/Lillestrøm

→ Bjerknes VGS

Oppgave 2:
Kart over Nittedal

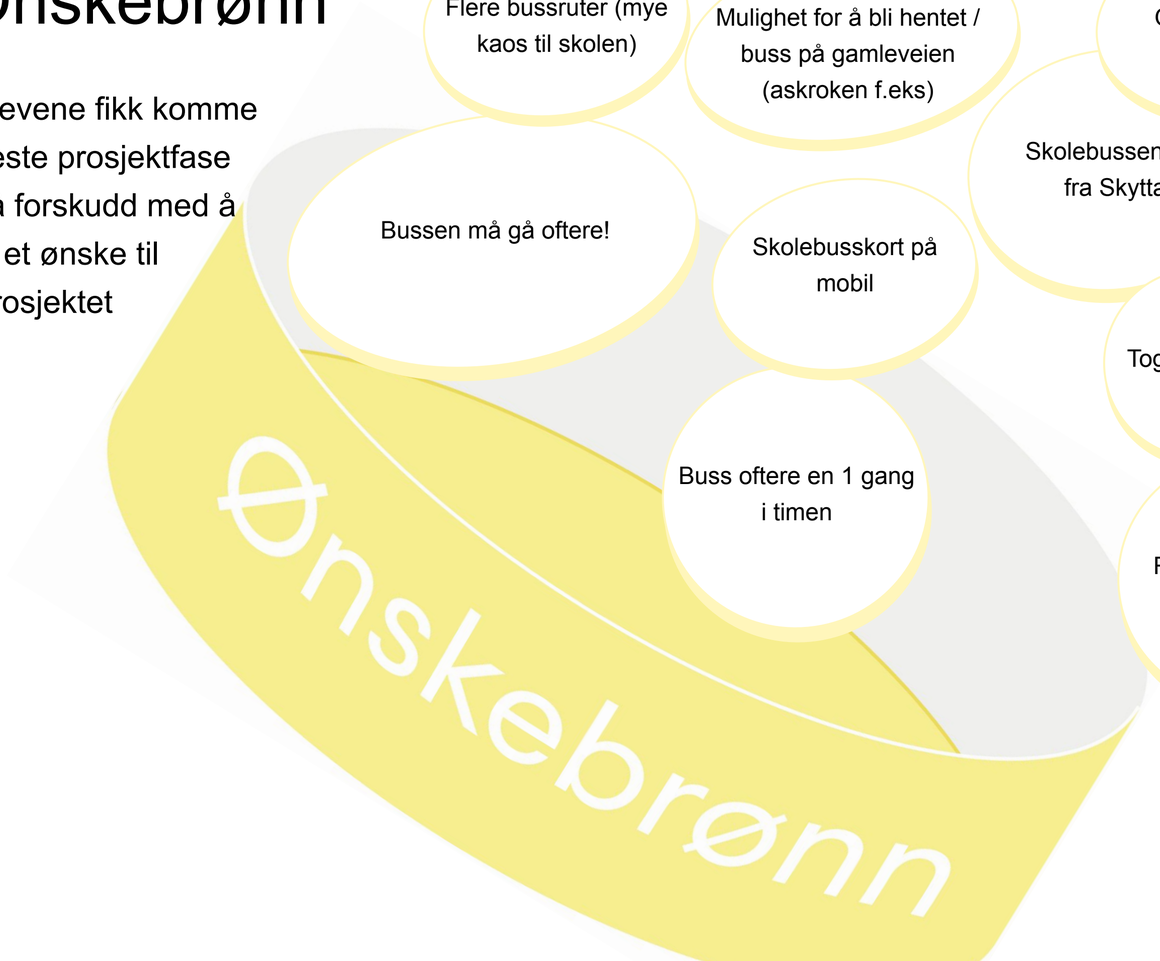
Klassen ble delt i 3 grupper hvor de ble bedt om å berike et topografisk kart over Nittedal



→ Bjerknes VGS

Oppgave 3: Ønskebrønn

Elevene fikk komme neste prosjektfase på forskudd med å gi et ønske til Prosjektet



Fjern Bommen ved skillebekk

Ladere / stikkontakt på buss

Større minibuss som går oftere

Sykkelheis i stasjonsveien

Minibuss mellom Hakadal og Rotnes

Minibuss hver halvtime

Flere bussruter (mye kaos til skolen)

Mulighet for å bli hentet / buss på gamleveien (askroken f.eks)

Oftere minibuss

Aircondition på buss

Flere tog

Skolebussen går fra Skytta

Buss nærmere der du bor

Tog på skytta

Bussen må gå oftere!

Skolebusskort på mobil

Oftere buss

Tog til Skytta

Minibussen går oftere

Automat til å kjøpe noe på busstopp/(buss

Buss oftere en 1 gang i timen

Riktig tempererte busser

Buss hvert 30. Minutt og lader i bussen

Lademulighet på buss

Diskusjon

Det er tydelig at disse ungdommene baserer transportbehovene primært på buss og at foreldrene kjører dem. Det er en markant forskjell mellom reiser til skolen og reisene til aktiviteter og venner, da de fleste blir kjørt til aktiviter, mens de reiser med buss eller til fots til skole og venner. Når elevene ble spurt om ønsker for transport i Nittedal var mesteparten av svarene bussrelatert. Det er gjentagende at busstilbudet er manglende utenom pendlertidene og har lav frekvens. Flere svarte at de ikke har mulighet til å rekke alle gjøremålene om de ikke har tilgang til å bli kjørt. Av positive opplevelser er **kort reisetid, sosial samvær og selvstendighet** gjentagende.

Ifølge RVU2014 er gjennomsnitlig sykkelandel for denne aldersgruppen 11,8%,det er derfor påfallende få som oppgir sykling blant de 23 elevene på idretslinjen. Det er **kun 1 av 23 elever som oppgir reise på sykkel.** Dette kan tolkes som et tegn på at topografien gjør det utfordrende for elevene å sykle, spesielt mellom hvor elevene bor og hvor de skal på skole og aktiviteter. De eneste sykkelreisene ble oppgitt mellom husholdninger (venner). En indikasjon på dette er forslaget om sykkelheis fra sentrum til toppen av rotnes.

Det er tydelig at elevene ikke har oppfattelse av et godt alternativ til å bli kjørt når de skal til aktiviteter.

Ulike aktørers opplevelser og perspektiver

→ Aktører i Nittedal

Ser at mange barn på kulturskolen blir kjørt.

Kulturhuset Flammen

Vi er opptatt av å finne gode løsninger i den nye hallen vi jobber med. Når jeg møter adm i kommunen med en helt annen holdning. Vi ønsker ikke flere parkeringsplasser. Kommunen sier "Vi må ha 100 parkeringsplasser til". De bare tegner det inn (administrasjonen). Vi i idretten sier at vi skal ikke ha fler, for det genererer bare mer trafikk. Kommunene må tenke annerledes. Man kan se til Jessheim VGS, den er nesten uten parkering.

Gjelleråsen IF

Eldre – noen spreke og andre ikke.De fleste bor i området rundt, og går til kulturhuset. De som bor i søndre og nordre er stort sett avhengig av bil. Det er et usikkerhetsmoment med manglende parkering.

Kulturhuset Flammen

Mange barn blir kjørt over alt. F eks til skolen. De må kunne klare seg selv.

NIttedal IL

Kan transport være til hinder for å delta i idrett? Små barn må fraktes til trening. Fleste går nok hjem, eller tar bussen. Når ikke foreldre kan kjøre dem så blir nok noen av barna igjen hjemme og kommer seg ikke til trening.

Nittedal IL

Du skal ikke måtte ha en terrengsykkel for å sykle på sykkelstiene, noen plasser er veiene dårlige,med sprekker i asfalten, kumlokk osv som stikker opp eller ned, fører til mye punkteringer.

CK Nittedal

Det er utfordringer knyttet til at Nittedal er en dal, hvor husbebyggelsen er i åskammene. Det er mange bratte veier som skaper utfordringer på vinterstid. Utfordringer på vinteren. Vi ønsker derfor biler med firehjulstrekk, hvis ikke kommer vi ikke alltid frem til pasientene. Suzuki swift det vi ønsker, vi har noen, men har også undermotoriserte peugot med forhjulstrekk.Vi måtte krangle oss til piggdekk. Må komme oss frem, vi leverer tross alt livsnødvendig helsehjelp.

Hjemmetjenesten

Snø/isfri: hvis man skal sykle året om, bør man prioritere å vedlikeholde sykkelsti som bilvei, det har blitt litt bedre.

CK Nittedal

Svartkruttveien. Der trenger annen løsning. der ikke tilrettelagt for gående.

NIttedal IL

Har for få biler – bruker privatbil i tillegg til tjenestebil. 1-2 privatbiler om dagen, fem dager i uken.

Hjemmetjenesten

H

→ Aktører utenfor Nittedal

Den viktigste faktoren for å få folk til å sykle er trygg og sammenhengende infrastruktur

Jeg ville satset på en ungdomsspilot. Det er lange pendlerstrekninger og bussen til skolen er stappfulle. Når du får en elsykkel, så krymper byen. De blir så tidlig autonome, de kan sykle overalt. I Holland, der har de undersøkt dette. Impact er at ungdommen blir tidlig autonome, og kanskje blir ikke dette behovet for lappen så sterkt.

Kari Anne Solfjeld Eid

Lokallagssleder for Syklistenes landsforening i Oslo, samt har jobbet som konsulent og UX-designer/tjenestedesigner for Ruter og NAF m.fl.

→ Aktører utenfor Nittedal

Hva er det som er terskelen for at du ikke bruker egen elsykkel til jobb? Jeg har brukt elsykkel siden 2014. Det å ta en kostnad som en holdbar elsykkel, de koster, mellom 15-30.000, en kinasykkel for 900 kr, det virker ikke på sikt - du må opp en størrelse. Og da er det høy terskel. Vi la det til grunn hvordan vi kan fjerne terskler. Dersom alle eier sitt eget så er det billigst for offentlig sektor. Med leasing ordning på lønnstrekk så kan alle eie sin egen sykkel til en lav pris per måned. Til null kost for kommunene eller arbeidsgiver. Og det ser ut til at det virker. Første bedrift (SUS) kjøpte 20% sykler.

Det må være greit for bedriften, Det må være minimalt med risk. Det må nesten være flaut å si nei! Bedrifter er i endring - akkurat nå - når alle mister parkering - da er forutsetningen god. Treffe de på rett tid.

Det viste seg at 60% av alle ansatte hadde et godt nok busstilbud, men bussandelen var på 6%. Folk sier det går ikke buss. De fleste tror at man har et dårligere tilbud enn vi har og at det kun er arbeidsløse som tar bussen - og ingen direktører!

Randi Markvardsen

Hjem Jobb Hjem

→ Aktører utenfor Nittedal

Dette med rushtrafikk og problematikk og utfordringer knyttet til rushtrafikk, det har vi ikke testet. Altså for eksempel ved å ha en shuttle fra boligområder til knutepunkter til tog/knutepunkt. Gjøre det lettere å komme seg dit.

Ikke prøve å teste alt samtidig! Da kan dere risikere å ikke få resultat på noe. Risikere å ikke få klare svar. Dere må finne ut: Hva er viktigst å lære om - og få til. Det er så lett å tenke at vi må få med de og de, men da blir det for stort og for vanskelig og vi går selv i den fellen hele tiden. Tenk heller: hvor kan man få mest effekt?

...det startet med et initiativ fra Oppegård kommune faktisk, men de ble ikke valgt ut på grunn av det. Men vi så en mulighet. Og så har de bygget Sofiemyr idrettsanlegg med færre parkeringsplasser (...) Det er klart at det er lettere å komme i gang dersom det er gjort et godt forarbeid slik det virker som dere er i gang med her.

Kristine Krebs

Ruter, mobilitetsavdelingen

→ Aktører utenfor Nittedal

Stavanger kommune har tjenestebiler - de er avdelingsspesifikke, aner ikke hvor nøklene er - Vi har søkt klimasatsmidler for å kartlegge egen bilpark, og innføre bildeling og elektrifisering.

I Stavanger kuttet de ut parkering, det er ikke fri parkering for noen av de som jobber i kommunen. Men, det er mange som faktisk bor i byen, kommunen tiltrekker seg sympatiske mennesker som bor i byen. Etter jeg begynte å jobbe i kommunen får aldri spørsmål om "jøss sykler du?" slik jeg får ellers i regionen.
Nå får jeg: Hæ? kjørte du bil???
Det er en kulturting.

Harald Sævareid

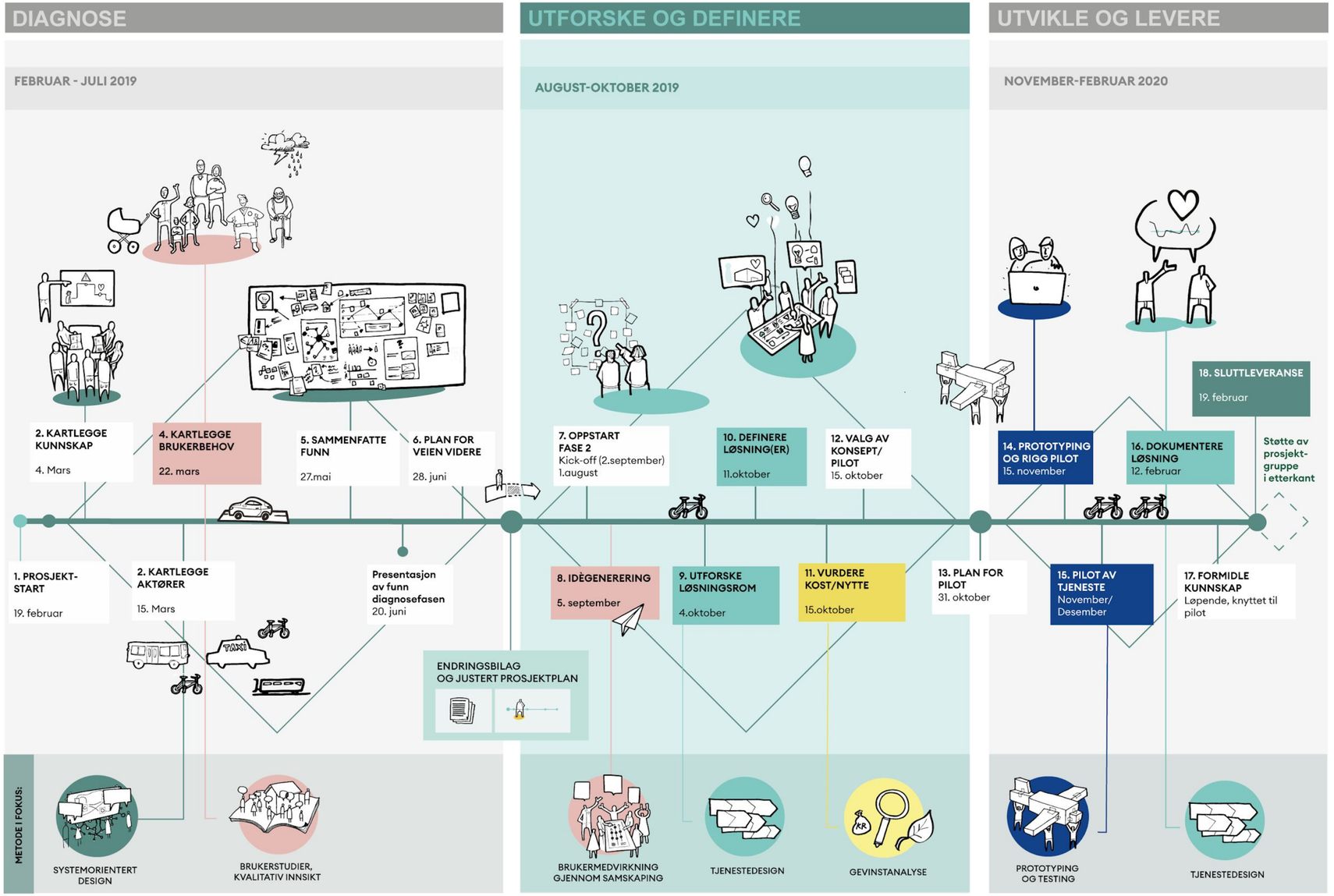
Stavanger kommune (Smartbykontoret)

Hva nå - veien videre

→ Prosess/aktiviteter

JUSTERT PROSJEKTPLAN

Det vil være viktig å velge seg ut et fokusområde / problemstilling og en prioritert målgruppe for tjenestepiloten



→ Milepælsplan, fase 2

Milepæl	Dato
M2.1 Oppstart fase 2	**1. august**
M2.2 Kick-off	**2. september**
M2.3 Gjennomføre idémyldringsworkshop	**5. september**
M2.4 Når verifisering av løsningsrom med brukere er gjennomført	**4. oktober**
M2.5 Leveranse tjenestekonsept(er)	**11. oktober**
M2.6 Leveranse, forenklet kost/nytteanalyse av alternative konsepter/løsninger	**15. oktober**
M2.7 Presentasjonsmøte	**15. oktober**
M2.8 Leveranse, forslag til piloteringsplan og avslutning fase 2	**31. oktober**

Kriterier

Forslag til kriterier for vurdering av tjenestekonsepter for pilotering.

Gevinstpotensiale - vurdere hvorvidt og i hvilken grad løsning vil kunne realisere potensielle gevinster

Relevans - vurdere hvorvidt løsning er relevant for å imøtekomme behov og utfordringer

Realisme - vurdere hvorvidt det er grunnlag for å implementere og drifte en slik løsning

Attraktivitet - vurdere hvorvidt løsningen er attraktiv og gir verdi for sluttbruker

Innovasjonshøyde - vurdere i hvilken grad løsningen er innovativ og inneholder potensiale for profilering og spredning

Halogen

RAMBØLL