

# M U S T

## Praksisrapport høstsemesteret 2021

---

Birgitha Syse Gunadasan



# M U S T

## Praksisrapport høstsemesteret 2021

---

### Innholdsfortegnelse

<b>1. Presentasjon av egne opplevelser</b>	<b>3</b>
1.1 Praksisbedriften MUST	3
1.2 Arbeidsoppgaver i MUST	4
1.3 Sampolkompetansens betydning for mitt arbeid	5
1.4 Vurdering av praksistiden	5
<b>2. Førdes studenter og elever: forventninger, behov og framtidvisjoner rettet mot byens autonome transporttilbud</b>	<b>6</b>
2.1 Introduksjon	6
2.1.1 Problemstilling	7
2.2. Metodikk og begreper	7
2.2.1 LivingLab	7
2.2.2 Innhenting av data	7
2.2.2.1 Univers og utvalg	9
2.2.2.2 Påvirkning av data	9
2.3 Resultater	10
2.3.1 Funn	11
2.3.2 Analyse og drøfting av resultat	13
2.4 Oppsummering	17
<b>3. Referanser</b>	<b>18</b>
<b>4. Vedlegg 1: samling av notater</b>	<b>19</b>
4.1 VGS	19
4.2 HVL	21

# 1. Presentasjon av egne opplevelser

## 1.1 Praksisbedriften MUST

Dette semesteret har jeg fått være praktikant hos MUST. MUST er forkortelse for Mobilitetslaboratorium for Utvikling av Smarte Transportløsninger. Laboratoriet ble opprettet for å skape en arena for samarbeid mellom samfunnsaktørene Vestland fylkeskommune, Bergen kommune, Skyss og Statens Vegvesen (MUST 2021B). Som praktikant har jeg fått jobbet med alle disse aktørene med særlig fokus på fylket, kommunen og Skyss, samt to av de tre laboratoriene som er omfattet av MUST: DataLab, InnoLab og LivingLab.

DataLab er et laboratorium som samler inn, fremstiller og sammenlikner kvantitativ data fra ulike aktører. I MUSTs mobilitetsdashboard er de innsamlede data tilgjengelig for alle, og en får tilgang på verktøy for å best kunne se og sammenlikne data en er interessert i å analysere, sortert etter fremkomstmidler, tidsrammer, kart, stasjoner, ukedager og mer (MUST 2021A).

InnoLab er et innovasjonslaboratorium for innsamling av mer kvalitative data som refleksjoner og meninger. Her benyttes en helt egen innovasjonsmetodikk - InnoLab-metoden. Metoden bygger på filosofien “samle, dele og engasjere på tvers” og gjøres ved å samle ulike aktører og enkeltpersoner som påvirkes av et tema, gir dem en innføring i temaet og lar dem dele sine innspill med hverandre.

Det har vært interessant å kunne observere og bidra til innovasjon i praksis. Som tidligere student på Bærekraftig Innovasjon (CET201) på Universitetet i Bergen ble jeg raskt fascinert av arbeidet i laboratoriet og kjente igjen elementer fra Design Thinking og annen innovasjonslitteratur. Gjennom denne metoden engasjeres aktørene i å finne gode samarbeidsløsninger på innovative problemstillinger i Bergen Kommune. Laboratoriet har ofte, men ikke utelukkende, søkelys på digitalisering. InnoLab-metoden er utviklet på en måte som gjør den enkel å bruke i enhver sammenheng, og blir i økende grad brukt av andre aktører for å løse egne problemstillinger utenfor MUST og InnoLab i Bergen. På denne måten er de med på å danne en innovasjonskultur i kommunen og utenfor.

LivingLab er et laboratorium som tester ut piloter for å se hvordan de fungerer i samfunnet vårt. LivingLab er også en helt egen metode der en forsker ved å få mennesker i målgruppen til å prøve og evaluere et prosjekt. Denne typen forskning er nyttig i utvikling av prosjekter

som allerede er kommet til pilotfasen eller lengre i innovasjonsprosessen, en metode og et laboratorium jeg synes er svært interessant. I min praksisoppgave har jeg fått se på en pilot som allerede er en del av LivingLab, og bidratt til en evaluering av piloten gjennom InnoLab-metodikk. Dette skriver jeg mer om i del 2 av oppgaven.

## 1.2 Arbeidsoppgaver i MUST

Som praktikant fikk jeg en introduksjon til arbeidslivet i MUST. Her ble jeg invitert til å delta på alt som kunne virke av interesse. Til å begynne med bestod hovedoppgavene mine i å oppdatere nettsiden og LinkedIn med aktuelle nyhetssaker, delta på hodekoker, digikoker og liknende InnoLab-økter. Gjennom semesteret har jeg publisert fire nyhetsartikler på MUST sine nettsider som også har blitt delt på LinkedIn.

Praksisstudenten på InnoLab og jeg fungerte som et team der vi kunne hjelpe hverandre med å finne svar på spørsmål til praksisen, samt bidra i utviklingen av hverandres praksisoppgaver. Det har vært et samarbeid som har tilrettelagt for trygghet og godt arbeidsmiljø.

Etter hvert spisset vi fokuset mitt rundt LivingLab-piloten som skulle testes ut gjennom semesteret, fra september til desember 2021. Herunder bidro jeg til organisering av navnekonkurranse for bussen, initierte en bildekonkurranse på Instagram, startet opp den nye podkasten SkyssPod og publiserte etter hvert episoder på podkastplattformene.

De mest utfordrende og utviklende oppgavene jeg fikk i løpet av oppholdet var i forbindelse med praksisoppgaven. Å få kontakt med og avtale tidspunkt og innhold for hodekokene jeg ønsket med videregående elever og studenter i Førde har vært utfordrende og energikrevende. Jeg planla hodekokene med utgangspunkt i å skulle få god hjelp og støtte fra praksisstudenten på InnoLab, men fikk vite at hun ikke kunne komme allikevel noen arbeidsdager før avreise. Leting etter en ny assistent og omlegging av planer for å tilpasse de arbeidsmengden jeg som en enkelt person kunne ta på meg, satte meg i en svært stressende situasjon. Allikevel fikk jeg erfare at det gikk helt fint, og at jeg kan stole på meg selv i slike situasjoner. Med erfaring i å holde kurs, har jeg innarbeidet rutiner for å håndtere frafall i lederstaben. I ettertid ser jeg tilbake på situasjonen og tenker at selv om ikke alt gikk etter planen, klarte jeg å få kontroll på alt i tide. Det er en god følelse som gir meg selvtillit og følelse av mestring.

### 1.3 Sampolkompetansens betydning for mitt arbeid

Studiet Sammenliknende Politikk (SAMPOL) har både vært et verktøy i møte med utfordringer jeg har møtt og en kompetanse jeg har fått utvikle som praktikant hos MUST. Særlig gjennom praksisoppgaven min har jeg fått førstehåndserfaring av demokratiet vårt, og hvordan det fungerer mellom fylker, kommuner, og enkeltindivider. Dette har gitt meg en praktisk forståelse av hvordan Norges demokratiske institusjoner fungerer på meso- og mikronivå. Demokratiet har vært et verktøy for praksisoppgaven der innhenting av data har hatt sterk sammenheng med innhenting av opinionen til en gruppe for å myndiggjøre dem i utviklingen av nærområdet deres.

Herunder har metode-kunnskapene mine vært nyttige. Innhenting og analyse av data krever en viss forståelse for hvordan en best bør kode data for å få tallene til å gi mening i en analyse. Innhentingsmetodene jeg har tatt utgangspunkt i til oppgaven har vært nye, men behandlingen av data var ikke ukjent for meg.

I tillegg vil jeg påstå at mine frie studiepoeng som ble brukt på faget Bærekraftig Innovasjon har kommet spesielt godt med. Å komme inn i en innovasjonskultur med forståelse for de ulike trinnene i prosessen gjorde overgangen fra studie til arbeidsplass myk.

### 1.4 Vurdering av praksistiden

Som praktikant og student har jeg møtt på utfordringer dette semesteret som jeg har vokst på. Prosjektene jeg har arbeidet med har gitt meg muligheten til å utfordre egen komfortsone og prøve meg på nye oppgaver og samtidig tilegne meg nye erfaringer. Gjennom arbeidet med Førdes selvkjørende buss, Olai, har jeg fått prøve meg på å ta på meg en forskerrolle og undersøkt, evaluert og iverksatt egne forslag. Jeg har undersøkt, aktivisert og snakket med målgruppa, samlet deres meninger og evaluert prosjektet med grunnlag i deres utsagn og holdninger. Underveis har jeg gjennomført blant annet en Instagramkonkurranse og opprettet SkyssPod i et forsøk på å skape oppmerksomhet rundt bussen (SkyssPod 2021). Olai-prosjektet har vært utrolig interessant og lærerikt å følge med på og har satt et stort preg på mitt praksisopphold.

Da jeg kom inn som fersk praksisstudent, ble jeg kastet ut i og måtte kjapt sette meg inn i prosjektet for å henge med på alle prosessene. Til tider med overveldende mengder

arbeidsoppgaver. Samtidig brukte jeg tid og energi på å lære å sette en grense mellom praksis og studie, og mellom praksis og fritid – noe som gikk seg til etter hvert. Min mest utfordrende oppgave gjennom praksisen har helt klart vært organisering og gjennomføring av turen min til Førde da jeg dro og møtte studentene og elevene der. Det har vært mye selvstendig arbeid, men med god støtte bak meg – og til tross for at det har vært utfordrende, har det vært en oppgave jeg selv ønsket og tok initiativ til. Å få tilgang på ressurser til å gjennomføre et slikt prosjekt har vært spennende, og en god kilde til motivasjon.

Mot slutten av oppholdet og piloten har arbeidsoppgavene ebbet litt av. Underveis har jeg dannet meg den kompetansen som kreves av meg som en «ungdomsstemme» i prosjektgruppa, og som pådriver av bruk av sosiale medier i piloten. Jeg sitter igjen med en mye bedre forståelse av arbeidslivet og den kommunikasjonen som kreves i samarbeid, samt ansvaret som hører til. Ikke bare har jeg fått denne forståelsen ut av oppholdet, jeg går også ut av praksisen med en følelse av å ha vært til nytte for praksisplassen. Jeg har kommet med forslag og innspill som har blitt sett og hørt, og mange ganger fulgt opp og tatt i bruk. Det har betydd mye for meg og har gitt meg en god mestringsfølelse: jeg har satt meg inn i transport, autonomi og et *multilevel governance* samarbeid mellom flere store aktører på ulike nivåer – og jeg har fått en så god forståelse for dette arbeidet at mine initiativer har vist seg å være verdifulle for prosjektene vi har jobbet med.

## 2. Førdes studenter og elever: forventninger, behov og framtidvisjoner rettet mot byens autonome transporttilbud

### 2.1 Introduksjon

I skrivende stund kjører en autonom buss i 16 kilometer i timen en runde på omtrent to kilometer like ved Førde sentrum. Bussen er gratis å sitte på med, den kjører mellom stoppene Concord og Verftet i en prøveperiode mellom september og desember 2021. Bussen har plass til seks passasjerer i tillegg til en assistent som kan overstyre bussen i de tilfellene der det er fare for at bussen ikke forstår trafikken godt nok til å kjøre på egenhånd. I prøveperioden vil det foretas forskning på hvordan bussen blir brukt, hvilke behov den dekker og ikke dekker, hvilke holdninger lokalbefolkningen har til bussen, samt hvordan autonom transport kan brukes i et allerede etablert kollektivtransportsystem. Hvor brukervennlig er bussen, og hva kan gjøres for å forbedre tilbudet? Etter pilotfasen vil det bli tatt en vurdering der bussens prøveperiode

kan bli forlenget eller avsluttet, og når den avsluttes vil det vurderes hvorvidt bussen kan bli en del av det lokale kollektivtransporttilbudet.

Forskningen som gjøres på bussens bruksområder innebærer fokusgrupper, spørreskjemaer og telling av passasjerer daglig og ukentlig. I tillegg vektlegger vi å skape oppmerksomhet og nysgjerrighet rundt bussen gjennom bildekonkurranse på Instagram, produksjon av podkasten SkyssPod og arrangementer sammen med målgruppa. Selv har jeg fått i oppgave å innhente data fra målgruppa «elever og studenter i Førde,» for å både engasjere de i å ta bussen, men også for å bedre forstå hvilke behov og fremtidsvisjoner de har i forbindelse med den. I denne oppgaven vil jeg ta utgangspunkt i de holdningene jeg samlet inn fra gruppa og forklare hvordan disse kan møtes av aktørene bak busstilbudet.

### 2.1.1 Problemstilling

Problemstillingen som i denne oppgaven vil undersøkes, lyder som følger: *hvordan kan vi utvikle det autonome transporttilbudet i Førde for å best møte de lokale skoleelevene og universitetsstudentenes forventninger, behov og fremtidsvisjoner?* Herunder vil jeg ta utgangspunkt i en skoleklasse fra Mo og Øyrane videregående skule (heretter omtalt som VGS) og en gruppe med studenter som dukket opp på et arrangement med transportselskapet Skyss og innovasjonsorganisasjonen HVL Skape (heretter omtalt som HVL).

## 2.2. Metodikk og begreper

### 2.2.1 LivingLab

Pilotprosjektet – Førdes autonome buss – er et prosjekt som forskes på ved å la levende mennesker teste den og evaluere den. Dette er kjernen i LivingLab-metoden – noe settes til live og testes som om det allerede var iverksatt som en del av livet til aktuelle personer (Malmerg et al. 2017). I dette tilfellet er de aktuelle personene Førdes lokalbefolkning.

### 2.2.2 Innhenting av data

For innhenting av data har jeg i oppgaven valgt å basere meg på metodikken utviklet i InnoLab-grenen av MUST. For å samle inn kvalitative data har jeg benyttet meg av én *hodekok* med HVL-studenter og én *idébobling* med VGS-elever – de har ulike navn grunnet stor forskjell i tidsbruk, men bygger på den samme filosofien og metoden. InnoLab-filosofien er som følger: *vi samler, deler og engasjerer på tvers, for å fornye, forenkle og forbedre* (Bergen Kommune

2021). Under *vi samler* legger jeg de aktuelle aktørene som ble samlet – meg, som representant for Skyss og Vestland Fylkeskommune, og personer fra de aktuelle målgruppene – VGS og HVL. I tillegg benyttet jeg meg av *lyntaler*. En lyntale er en kort innføring i et relevant tema, ofte holdt av eksperter på området. Lyntalene ga meg enda et aspekt å tillegge både *vi samler*, og *vi deler*. Vi samlet kunnskapen til flere eksperter på autonomi og transport, og delte den med deltakerne.

I etterkant av lyntalene hadde vi gruppediskusjoner der deltakerne ble delt inn i mindre grupper for å svare på spørsmål jeg stilte dem. Jeg tok tida og svarte på spørsmål fra deltakerne underveis, mens de diskuterte og samtidig tok notater til innspillene sin gruppe hadde, på gråpapir jeg hadde delt ut. På papiret hadde jeg på forhånd skrevet opp spørsmålene, så det skulle være lett for deltakerne å fylle inn sine svar.

Spørsmålene (og oppfølgingsspørsmålene) jeg planla var:

1. *Hva trigger oss?*
  - a. *Hva trigget deg av det du hørte i lyntalen(e), eller av det du vet om bussen? Var det noe du hørte som skapte en reaksjon i deg? Hva engasjerer, hva var interessant?*
2. *Hva gjør bussen mer, og hva gjør bussen mindre appellerende til oss?*
  - a. *Dette gir oss mer lyst til å ta bussen ...*
  - b. *Dette gir oss mindre lyst til å ta bussen ...*
3. *Hva kan gjøres (av hvem) for å få flere studenter/elever til å ta bussen?<sup>1</sup>*
  - a. *Innen tre timer?*
  - b. *Innen tre dager?*
  - c. *Innen tre uker?*

Gjennom innsamling av notatene deres i etterkant, i tillegg til diskusjoner i plenum, fikk alle en sjanse til å dele sine refleksjoner og idéer – *vi deler*. Til slutt tok jeg resultatene med tilbake til Skyss, og formulerte en evaluering av pilotprosjektet basert på innspillene fra VGS og HVL. Denne delen går under *vi engasjerer* ved at jeg engasjerte de aktuelle aktørene i å vurdere hvorvidt noen av innspillene er effektive nok til at de lar seg gjøre på rimelig vis.

---

<sup>1</sup> Jeg stilte disse spørsmålene til målgruppene i Førde 25. oktober 2021, men fullfører denne rapporten i desember, like før bussens pilotperiode er over. Til tross for tidshorisonten er spørsmålene aktuelle å stille fordi jeg rapporterte om svarene i en kortere oppsummering til mine overordnede kort tid etter InnoLab-øktene, og har ikke ventet med å gi resultatene til denne rapporten er ferdigstilt.



### 2.2.2.1 Univers og utvalg

Det som i metode kalles univers er den gruppen en ønsker å generalisere ved innsamling av data fra en mindre del av den større gruppen. Jeg håpet på å kunne bruke hele Mo og Øyrane videregående skule og hele Høgskulen på Vestlandet – Campus Førde som univers, men ser at utvalget er et lite utvalg som ikke nødvendigvis er representative for resten av den videregående skolen og høgskolen. Mo og Øyrane har omtrent 350 elever (Utdanning.no 2020) og Høgskulen på Vestlandet har 910 studenter i Førde (HVL 2017). I mine grupper, deltok 11 elever fra transport- og logistikk-klassen med én lærer til stede fra skolen, og fra høgskolen deltok 4 studenter fra byggingeniør-linja i tillegg til HVL Skapes seniorkonsulent, og én høgskolelektor og rådgiver i Ungt Entreprenørskap Vestland.

### 2.2.2.2 Påvirkning av data

I all forskning er det viktig å ta for seg faktorer som kan bidra til å påvirke resultatene. Her vil jeg se på et utvalg av de faktorene jeg ser på som mest fremtredende og vurdere hvilke konsekvenser disse kan ha gitt.

Jeg presenterte meg selv som student og praktikant i MUST og ba deltakerne se på meg som en representant fra Skyss. Selv hadde jeg lite forkunnskaper om Førde og var lite kjent med byen. Enda mindre visste jeg om det eksisterende transporttilbudet, og jeg hadde selv ikke testet ut den selvkjørende bussen. Deltakernes alder ble ikke diskutert, men det er sannsynlig at alle studenter og elever i hovedsak ikke var mer enn 5 år yngre eller eldre enn meg. Jeg er selv 22 år. Med et så lite alderssprang var jeg forberedt på at det kunne bli krevende å holde på en autorativ lederrolle. I ettertid vil jeg påstå at dette ikke var like utfordrende som jeg trodde.

VGS-gruppa bestod av elever fra transport og logistikkfaget, og idéboblinga ble gjennomført som en del av undervisningen i faget. Med andre ord er dette en gruppe som er mer interesserte i transport enn en gjennomsnittlig videregående-klasse. Det gjør dem mindre representative for en generalisering av hele skolen, samtidig som at det gjør dem bedre egnet til å gi informerte og kunnskapsbaserte tilbakemeldinger på bussen. HVL-gruppa bestod av studenter som selv valgte å dukke opp på et arrangement utlyst på HVL Skapes hjemme- og Facebook-sider (HVL Skape 2021). Initiativet til å dukke opp på et arrangement som ikke direkte kan knyttes til undervisning, viser at HVL-gruppa kanskje har en interesse som ellers er vanskelig å identifisere i VGS-gruppa.

Under idéboblinga ble det holdt én lyntale og under hodekoken tre lyntaler. Den ene lyntalen begge gruppene fikk høre var en kort innføring i autonomi og spørsmål som reises rundt autonom transport, holdt av Olav Madland, daglig leder i Applied Autonomy. Mer var det ikke tid til under idéboblinga. HVL-studentene fikk i tillegg en innføring i «autonom buss og fremtidens kollektivtrafikk» med Jørgen Kjær fra Vy, og en innføring i «generelle hindringer for autonom transport» med Frode Kjos fra Knowit Solutions. De to sistnevnte hold sine lyntaler direkte over Teams og ga studentene sjansen til å stille spørsmål. Med ubalansen i lyntaler har kanskje noe av kunnskapsgapet mellom de to gruppene blitt mer eller mindre utjevnet: der VGS-elevne stiller med en solid, grunnleggende forståelse for transport, hadde HVL-studentene innsikter innen autonomi friskt i minne under datainnsamlingen.

Min subjektive operasjonalisering av data er også med på å forme leserens forståelse for denne rapporten og holdningene og meningene som presenteres under Funn og Analyse. Vedlegg 1 viser samling av notatene som ble tatt underveis.

Det er mange ting som påvirker gruppene, og som gir dem en ubalanse i sine grunnlag for å besvare spørsmålene jeg stilte dem. Allikevel vil jeg argumentere for at ubalansen ikke vil være til skade for data jeg ønsker å hente inn. Under introduksjonen på hvert arrangement informerte jeg deltakerne om hvorfor jeg hadde valgt å møte dem – jeg forklarte at de tilhørte en relevant målgruppe. Dette håper jeg kan ha styrket deres opplevelse av at de handlet som representanter for en større gruppe. Når det er sagt, vil de like fullt kunne gi verdifulle forslag til hvordan Førdes autonome transporttilbud bedre kan tilpasses skoleelever og studenter selv om de ikke skulle være representative for universet jeg i utgangspunktet ønsket å undersøke.

## 2.3 Resultater

Til tross for at flere faktorer kan ha påvirket funnene, har jeg gjennom øktene med utvalget innhentet en god mengde data, i form av notater som ble tatt til deltakernes holdninger og ideer fra da de ble bedt om å svare på spørsmålene beskrevet i del 2.2.2 Innhenting av data (Vedlegg 1). Alle funnene er formulert som tips og anbefalinger for å gjøre bussen bedre tilpasset elevene og studentenes behov og visjoner. Fordi det i de ulike gruppene har vært ulike oppfatninger av hva som kan innføres innen tidshorizontene som ble oppgitt i spørsmålene har jeg valgt å se på hvert svar som et forslag til pilotperioden og ikke inndele funnene etter spørsmålet de svarer på. Etterfølgende har jeg identifisert og operasjonalisert følgende kategorier en kan dele

svarene inn i: *Førsteintrykk*, *Hastighet*, *Passasjerplass*, *Sensorer*, *Rutetid*, *Trasé*, *Komfort*, *Oppmerksomhet* og *Spesielt urealistiske drømmer*.

Under *Førsteintrykk* kommer kommentarer på hvordan bussen kan gjøres mer attraktiv når en først ser den og setter seg i bussen. *Hastighet* inneholder kommentarer på bussens fart. *Passasjerplass* inkluderer tanker om hvor mange passasjerer bussen bør ha. *Sensorer* er kommentarer som innebærer holdninger til hvor sterke sensorene bør være og hva sensorene bør og ikke bør reagere på. Kategorien *Rutetid* går ut på tilbakemeldinger på tidspunktene bussen kjører på. *Trasé* gir oss et innblikk i tanker som angår ruta og stasjonene bussen kjører langs. *Komfort* innebærer både komforten som passasjer, og ønsker til underholdning mens en sitter på. Videre kommer *Oppmerksomhet* der vi har fått inn idéer til hvordan vi best kan skape oppmerksomhet rundt piloten for å tiltrekke oss brukere. Til slutt har jeg tilføyd kategorien *Spesielt urealistiske drømmer* som inneholder de forslagene jeg ser for meg at vi ikke vil oppnå i løpet av de neste årene. Sistnevnte kategori kan ha noe overlapp med andre kategorier, men jeg har allikevel valgt å ha med kategorien for å illustrere og understreke noen av informantenes villeste drømmer.

### 2.3.1 Funn

Under kategorien *Førsteintrykk* kom det frem forslag om å pynte bussen med lys, ha en radio med nyheter eller musikk på i bakgrunnen, samt å ha underholdning på en TV-skjerm.

Under kategorien *Sensorer* var alle skuffet over de kraftige sensorene. Selv med en innledning der alle ble informert om dagens nulltoleranse ovenfor ulykker, var det ingen som mente at sensorene burde være så kraftige som de er. De forstod at sensorene var nødvendige for å forebygge ulykker, men mente det var uheldig at sensorene skulle gjøre reisen så ubehagelig også når det ikke var ulykker de sanset. Den bør kunne kjøre i regn og gjennom løv uten å registrere det som katastrofer – herunder viste flere – både blant VGS og HVL – til Tesla som har teknologi som tillater kjøretøy å ha en viss autonomi uten å stanse opp for slikt og som likevel tar høyde for kollisjonsulykker.

Under kategorien *Hastighet* mente alle at bussen går for sakte og at hastigheten skulle økes for at den skulle bli mer attraktiv å benytte i hverdagen. Her var det ingen unntak, selv når jeg

minnet dem om at høyere hastighet vil gjøre bremsingen enda mer ubehagelig enn den allerede oppleves som.

Under kategorien *Passasjerplass* ble det påstått at bussen er så liten at den bryter med intimsonen. Flere påstod at bussen hadde for få seter, og det ble foreslått å tilrettelegge for ståplasser, om ikke flere sitteplasser. Om en skoleklasse som beveger seg fra en skoletime på Verftet til en skoletime på Concord er målgruppa, bør bussen kunne flytte en hel klasse i løpet av et kort friminutt – enten med flere seter, høyere hastighet, eller med flere busser på samme rute.

Under kategorien *Rutetid* var tilbakemeldingene rettet både mot hastigheten, og mot forutsigbarheten til bussen. Det er behov for faste og gjerne hyppige rutetider i tillegg til at bussen er presis. Uten pålitelighet er det vanskelig å planlegge en tur. VGS-elevene skrev at de ønsket en rutetid som er bedre tilpasset deres skoletimer på Verftet. Under en håndsopprekning fant jeg ut at om de kunne velge mellom en rutetid som stemmer med timeplanen, eller bestillingstransport, ville alle 11 elevene valgt sistnevnte alternativ.

Under kategorien *Trasé* ble det funnet at bussens nåværende rute er svært upraktisk for mange. Ingen hadde tatt bussen av andre grunner enn for å komme seg til undervisning på Verftet. Studentene hadde ingen undervisning på Verftet og hadde derfor ikke prøvd bussen. Noen mente bussen burde få sitt eget spor og en egen rute der den ikke forstyrrer/forstyrres av annen trafikk, mens andre anbefalte å flytte bussen nærmere sentrum og gjerne mellom sentrum og HVL. Flere grupper ønsket å ha flere stopp langs bussens rute.

Under kategorien *Komfort* kom det fram forslag som å få bussen til å lukte bedre, gjøre setene mer behagelige, tilby internett på bussen, mulighet for USB-uttak eller stikkontakter der en kan lade mobiler og liknende. Det ble også foreslått å ha underholdende innslag over TV-visning på bussen eller la en TV vise informasjon om studentarrangementer for den kommende uka. Herunder kan en også tillegge kommentarer på sensorene, som førte til tidvis hyppig bremsing som gikk utover komforten.

Under kategorien *Oppmerksomhet* var det mange kreative forslag – alle gruppene var enige om at et innslag av en kjendis kunne hjulpet med å rette oppmerksomhet mot bussen. I forkant av mine arrangementer i Førde hadde jeg oppfattet en interesse for å finne kjendiser vi kunne

bruke til markedsføringen<sup>2</sup>, og valgte å be gruppene identifisere aktuelle kjendiser. Forslagene lyder: Kristian Valen, Klypa, Lothepus, Martin og Mikkelsen, Herman Flesvig, statsministeren, eller andre artister og idrettsutøvere. En gruppe foreslo å pynte bussen med Oddvar Torsheims malerier og spille av lokal musikk. En annen foreslo å ha et Pokemon Go-arrangement siden bussen går i perfekt hastighet for å sanke gevinster i app-spillet.

Den siste kategorien, *Spesielt urealistiske drømmer*, innebar forslag om at det burde være mulig med alkoholserving og party på bussen inspirert av russebuss-konseptet, eller å ha massasjestoler som passasjer seter, eller salg og servering av mat og drikke. Mulighet til å sove på bussen var også noe de så på som en god idé, dog ikke med den korte traséen piloten har nå.

Alle fra VGS hadde prøvd å ta bussen. Ingen fra HVL hadde prøvd å ta bussen.

### 2.3.2 Analyse og drøfting av resultat

Til å begynne med vil jeg ta for meg det siste funnet. Dette fant jeg ut under en håndopprekning jeg ikke hadde planlagt, men som jeg underveis noterte meg som et interessant funn. Det er stor sannsynlighet for at deltakernes erfaringer med bussen har formet de resultatene jeg har fått fra de to gruppene. En gruppe som har prøvd bussen har et helt annet grunnlag for å gi tilbakemeldinger på hvordan vi kan gjøre bussen mer attraktiv enn en gruppe som aldri har prøvd bussen. Det er fortsatt svært relevant å inkludere funnene fra HVL, siden de kan bidra med innsikt i hvorfor studentene ikke har tatt bussen.

Videre virker tilbakemeldingene kategorisert som *Førsteintrykk* ikke nødvendigvis vanskelige å få til – de er verken ressurs- eller tidkrevende. Effektiviteten til tiltakene kan diskuteres, men jeg vil påstå at det ikke vil tas store risikoer ved å prøve noen av forslagene. Bussen har allerede en TV-skjerm som fungerer som informasjonstavle. Hvorvidt informasjonen som vises er tilstrekkelig med underholdning kom ikke frem under diskusjonene. Samtidig er det begrenset hvor mye underholdning det er nødvendig å tilgjengeliggjøre under en så kort busstur.

---

<sup>2</sup> Under navnekonkurransen fikk bussen stor oppmerksomhet etter at komikeren Dangfart Tønnessen deltok under forslaget «Piltan» - en kommentar som per 26.11.2021 har rundt 2,3k likes. Siden har det blitt diskutert hvorvidt det ville lønt seg å ha en kjendis med på markedsføringen av bussen.

De neste områdene jeg vil ta for meg er *Hastighet*, *Sensorer* og *Passasjerplass*. Tilbakemeldingene på disse områdene tyder på at kjøretøyet vi har benyttet oss av i piloten ikke når opp til forventningene. Forventningene til den autonome bussen settes på samme nivå som til en vanlig buss – det er ønske om plass til en skoleklasse på bussen, at den skal kjøre i samme tempo som annen trafikk, og den skal kunne se og ta en kjapp risikovurdering av hindringene sensorene oppdager – på lik linje som en bussjåfør er i stand til å gjøre. Løv og regn som faller og høyt gress eller brøytekanter, er ikke noe en forventer at bussen skal måtte bremse for, grunnet den lave risikoen ved en slik «påkjørsel».

At den autonome bussen sammenliknes med en hvilken som helst annen buss forteller oss at mange ikke forstår at dette er en buss vi setter inn med den hensikt å kjøre og hente folk til og fra «dørstokken» - strekningen som går mellom reisens startpunkt og kollektivtransport eller mellom kollektivtransport og sluttunkt. Bussen er et supplement til et allerede eksisterende kollektivtransporttilbud og er i utgangspunktet ikke utviklet for å erstatte vanlige busser. Det er forståelig at dette ikke har blitt kommunisert tydeligere – med en gang man sier at dette kun er et supplement og ikke en erstatning, forsvinner idéer og visjoner om bussens potensiale. Det er tross alt kun et pilotprosjekt i en tidlig fase og forventningene til bussen er ikke satt i stein. Allikevel ville tydeligere kommunikasjon om bussens hensikt kunne ha bidratt til mer realistiske forventninger til bussens evner og bruksområde.

Den selvkjørende bussens rutetider er også et område der forventninger ble satt på nivå med en vanlig buss. Under kategorien *Rutetid* kom det frem at bussens rutetider er lite presise, noe som gjør det vanskelig å planlegge en tur med den. Budsjettet for pilotprosjektet tillater ingen sanntidsvisning som kan vise hvor mange minutter det er til bussen kommer til stoppet, slik Skyss har på de fleste busstoppene blant annet i Bergen sentrum. I bussens prosjektgruppe har det kort blitt diskutert hvorvidt en kunne lagd en QR-kode en kunne scannet ved busstoppet, som ville ført til en nettside der en i sanntid kunne holde seg oppdatert på bussens driftsstatus og bevegelser. Idéen dukket opp som en løsning på å kommunisere at bussen midlertidig ble satt ut av drift, men en kan også se på det som en løsning som lett kunne blitt brukt for å gjøre en busstur mer forutsigbar og lettere å planlegge.

Informasjonen som til nå har vært ute om bussens rutetid sier at «Bussen kører mandag til fredag mellom kl. 08 og 17, med om lag tre avgangar i timen i kvar retning» (Kringom 2021). Det betyr at en som ønsker å ta bussen risikerer å vente i 20 minutter før bussen kommer til

busstoppet. På like lang tid kan en selv spasere mellom bussens endestopp. Dermed ser vi at dersom *Hastighet* forbedres, vil det resultere i at *Rutetid* antakelig også blir mer attraktiv.

På en annen side, opplevde jeg at det var stor interesse for den autonome bussens potensiale som bestillingstransport. Dette ville vært en annen løsning på forutsigbarheten og mulighetene for å planlegge en tur med bussen. Elevene fant dette mer nyttig enn en buss som hadde rutetider som passet timeplanen deres, ettersom at deres aktiviteter på Verftet varierer mye og ikke er konstant gjennom semesteret. De konkluderte med at bestillingstransport hadde møtt behovene deres mest presist.

Studentene nevnte at flere bodde et stykke unna nærmeste busstopp. Om de kunne bestilt en autonom buss som kunne kjørt dem frem til nærmeste busstopp, hadde dette gjort kollektivtransporten betydelig bedre rustet i konkurransen mot personbilen. Dette tar oss videre til valget av trasé.

Tilbakemeldingene under *Trasé* gikk i all hovedsak ut på at bussens rute burde flyttes. Ikke mange beveger seg langs bussens rute – Verftet er ikke et spennende sted å reise til. Det skal sies at dette var noe prosjektgruppa hadde tenkt på da de valgte trasé. I utgangspunktet skulle et lekeland åpne opp på Verftet i løpet av bussens pilotperiode (Fossen 2021). Det ble estimert at en attraksjon som det ville føre til økt trafikk langs traséen. Utsettelse av åpning av lekelandet har bidratt til å gi bussen færre passasjerer enn først anslått.

Imidlertid ser jeg studentenes ønsker om at bussen skal gå mellom sentrum og HVL – der det allerede går buss – som en større tilbakemelding om misnøye til det nåværende busstilbudet enn det er en tilbakemelding på den autonome bussen. Inntrykket jeg sitter igjen med er at en vanlig buss stadig taper i konkurransen mot personbilen i Førde. Det er et større behov for et mer solid kollektivtransporttilbud enn det er behov for supplementer til tilbudet, som for eksempel ved selvkjørende busser. Dette er inntrykk jeg fikk gjennom samtale med deltakerne og er ikke noe jeg kan gjengi fra notatene – det kan derfor være nyanser jeg ikke har oppfattet blant disse inntrykkene. Allikevel tyder det på at Kringom, Førdes hovedaktør innen kollektivtransport, ville hatt en fordel av å ta en prat med studentene om deres behov. De virket oppmuntret av at jeg, som representant for en kollektivtransport-aktør, kom og lyttet til deres oppfattelse av kollektivtransporttilbudet.

Videre, har vi kategorien *Komfort*. USB-uttak og internett på bussen krever strøm og teknologi kjøretøyet ikke har. Lukt er ikke nødvendigvis vanskelig å gjøre noe med, men en kan spekulere i hva en buss burde lukte så den virker forlokkende for alle med luktesans. Mer behagelige seter er en tilbakemelding på designet til bussen. Det er ikke noe en kan endre i løpet av pilotperioden, men designerne av en autonom buss kan, som foreslått av VGS, designe setene så passasjerene opplever bråstopp enda litt mindre ubehagelig.

Utover nevnte meninger, ble det fremmet forslag om underholdningsinnslag på TV-skjermen på bussen, eller å vise en side med oversikt over lokale arrangementer for studenter. Sistnevnte forslag kom som en løsning på dårlig koordinering av arrangementer som er rettet mot studenter i Førde. Det er per dags dato ingen andre steder en kan finne informasjon om alle studentarrangementer som foregår i Førde, og det ble foreslått at Skyss, gjennom Olai, kan dekke behovet for en slik plattform. Da innspillene til TV-en ble sendt videre av meg, var tilbakemeldingen at vi allerede bruker TV-skjermen til å vise standard informasjon fra Skyss. Dermed er det vanskelig å få plass til et underholdningsinnslag. En slide med informasjon om arrangementer hadde ikke vært umulig, men krever en del lokale ressurser og hyppige oppdateringer. Forslaget blir ikke innført i løpet av pilotperioden, men kan være verdt å vurdere ved nye prosjekter i Førde med studenter som målgruppe.

Den siste kategorien, *Oppmerksomhet*, innebærer forslag som går ut på å ha arrangementer for å gjøre Førdes yngre befolkning oppmerksom på at de har muligheten til å prøve ut Vestlandets første autonome buss. Forslagene er varierte, men mange fremhever viktigheten av å bruke en person eller et konsept målgruppen allerede er kjent med for å gjøre dem kjent med bussen. SkyssPod og Instagram-konkurransen svarer til slike konsepter, men ingen av disse to tiltakene har virket spesielt oppmerksomhetsvekkende. Elevene og studentene impliserte at det skulle et arrangement eller en hendelse til. Det har blitt arrangert både åpningsarrangement og seminarer i forbindelse med bussen, inkludert et webinar under forskningsdagene ved Høgskulen på Vestlandet. Det later til at å få en kjent person med på markedsføringen av bussen er det forslaget som ikke har blitt gjennomført. Kanskje er et samarbeid med en kjendis noe som bør vurderes og planlegges til neste prosjekt med denne målgruppa.

Den siste kategorien, *Spesielt urealistiske drømmer*, innebærer ingen forslag vi kan ta i bruk i løpet av bussens pilotperiode, men er allikevel forslag som beskriver gruppenes fremtidsvisjoner – noe vi som hovedaktørene bak fremtidens kollektivtransporttilbud burde



strekke oss etter. Denne kategoriens innhold er tydelig påvirket og inspirert av lyntalene som ble holdt i starten av hver økt og inneholder stort sett aktiviteter og underholdning for passasjerene.

## 2.4 Oppsummering

I denne oppgaven har jeg undersøkt hvordan vi kan utvikle det autonome transporttilbudet i Førde for å best møte de lokale skoleelevene og universitetsstudentenes forventninger, behov og fremtidsvisjoner. Dette har blitt gjort ved å stille spørsmål og oppfordre til diskusjon blant mindre grupper med studenter og elever. Gjennom diskusjonene har det kommet frem en rekke forslag til endringer som kan kodes inn i 9 kategorier: *Førsteintrykk*, *Hastighet*, *Passasjerplass*, *Sensorer*, *Rutetid*, *Trasé*, *Komfort*, *Oppmerksomhet* og *Spesielt urealistiske drømmer*. Forslagene er alle rettet mot å få flere til å benytte seg av bussen gjennom pilotperioden, men varierer i stor grad når det kommer til hvor tid- og/eller ressurskrevende de er. Dessuten er det sannsynlig at de vil variere i effektivitet.

Forventninger til den autonome bussen settes stort sett i lys av de bussene deltakerne er vant til å møte i Førde. Det er busser som ikke bråbremses ved den minste uregelmessighet i veien, og det er busser som har plass til mange passasjerer og som holder en høyere hastighet. Hastigheten, sensibiliteten og plassen er tre områder der den autonome bussen ikke når disse forventningene. Det er mulig at Olai lever opp til informantenes forventninger på øvrige tematiserte områder.

Behovene til VGS og HVL skiller seg på flere områder. HVL-studentene hadde sterke ønsker om å bytte bussens trasé, og aller helst få bussen til å gå mellom sentrum og Førde Sentralsjukehus, der Høgskulen på Vestlandet har campus. Først med en mer relevant trasé ville studentene ha prøvd å sitte på med bussen. VGS-elevene hadde på den andre siden prøvd bussen og kunne se nytten i traséen, til tross for at også de foreslo å plassere den mer sentralt. Deres behov for bussen varierte fra uke til uke og var basert på når de hadde undervisning på Verftet. Derfor mente de at faste rutetider eller mulighet for å bestille bussen til å gå på bestemte tidspunkter ville vært tiltak som ville økt sannsynligheten for at de ville benytte seg mer av bussen.

Fremtidsvisjonene til gruppene har vært innovative og varierte, og flere forslag har overgått planene for piloten med god margin. Jeg sitter igjen med inntrykk av at den ideelle reisen er reisen du ikke merker at du er på. Underholdning og andre distraksjoner gjør det lett å tenke at du som passasjer gjør noe annet enn å reise i øyeblikket. Det er kanskje mot underholdning dagens transportaktører må sikte for å i fremtiden kunne møte sine kunders ønsker.

### 3. Referanser

- Bergen Kommune. 2021. «Innovasjonssenteret Innolab.» Lest 1. desember 2021, oppdatert 3. desember 2021. <https://www.bergen.kommune.no/innbyggerhjelpen/naring-og-skatt/naring/innovasjon/innovasjonssenteret-innolab#>.
- Fossen, Erik. 2021. «Førde får førerløs buss.» *Bergens Tidene*. Lest 9. desember 2021, oppdatert 26. mars 2021. <https://www.bt.no/nyheter/direkte/i/awelja/politikken-direkte?pinnedEntry=171372>.
- HVL. 2017. «Nøkkeltal for HVL,» lest 30. november 2021, oppdatert 24. november 2021. <https://www.hvl.no/om/nokkeltal/>.
- HVL Skape. 2021. «HODEKOK & Pizza med HVL Skape og Skyss.» Lest 29. oktober. <https://www.facebook.com/events/845432976145364/>.
- Kringom. 2021. «Sjølvkøyrande buss i Førde.» Lest 8. desember 2021. <https://www.kringom.no/sjoelvkoeyrande-buss-i-foerde.564429.no.html>.
- Malmberg, Katariina, Ines Vaittinen, Penny Evans, Dimitri Schuurman, Anna Ståhlbröst, & Koen Vervoort. 2017. *Living Lab Methodology Handbook*. Zenodo. <https://doi.org/10.5281/zenodo.1146321>.
- MUST. 2021A. “Mobilitetsdashbord.” <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiODViNDQwMDktZDEwZS00ZjcxLWE1MTQtMmJlYjM3Mjg2MTYzIiwidCI6ImQ0MWNhYWU5LWE0MWEtNGUwZi05YmY2LTA1Y2QxZjQ4ZDI3MSIsImMiOiJh9&pageName=ReportSection29c534e1690a17de5778>.
- MUST. 2021B. “Om Oss.” <http://mustlab.no/om-oss>.
- SkyssPod. 2021. <https://open.spotify.com/show/1oiMTJkpqH2GHIWnC2K8PR?si=f4d5fbb7f1fc43d2>.
- Utdanning.no. «Mo og Øyrane videregående skule,» lest 30. november 2021, oppdatert 21. Januar 2020. [https://utdanning.no/org/vilbli\\_no\\_adr\\_8575](https://utdanning.no/org/vilbli_no_adr_8575).

## 4. Vedlegg 1: samling av notater

Her er alle funn samlet og skrevet av direkte fra notatene tatt under gruppediskusjonene. Min analyse er basert på en blanding av disse notatene og plenumsdiskusjonene vi hadde rundt gruppenes notater.

### 4.1 VGS

#### Gruppe 1

- Hva trigger oss?
  - Partybuss
  - Flere seter
  - Bruka mindre tid og går oftere
  - At den ikkje er så sensitiv
  - Forbedre vikeplikt
- Dette gir oss mer lyst til å ta bussen ...
  - Slipper å gå
  - Går fortere
  - Fleire seter
  - Fleire busstopp
  - Strømkjilde langs vegbana som bussen er kobla til
- Dette gir oss mindre lyst til å ta bussen ...
  - Sensitiv
  - At det ikkje er vikeplikt
  - Går sakt
  - Få seter
  - Liten plass
  - Dårlig demping
- Hva kan gjeres for å få flere elever til å ta bussen?
  - Innen tre timer
    - God lukt
    - Musikk/Radio
    - Full lada så den vara i 3 tima uten at man må stoppe og lade den
    - Fleire stopp
  - Innen tre dager
    - Musikk/Radio
    - Pynte bussen med lys og diverse
    - Info tavle med nyheter/rutetider
    - Kaffi maskin eller kakao maskin
  - Innen tre uker
    - Få opp farta
    - Lader på bussen
    - Kiosk
    - Fleire handtak så man kan stå i bussen
    - Bor til kvert sete
    - Strøm ledning

#### Gruppe 2

- Hva trigger oss?
  - Buss med alkoholserving
  - Buss med musikk
  - Gode stolar og sofaer
  - Snacks/Brus automat
  - Høgare hastigheit
  - Fleire busser

- Den må vere presis
- Den må gå i eit eget felt så den ikkje forstyrrer anna trafikk
- Film visning
- Diesel motor
- Dette gir oss mer lyst til å ta bussen ...
  - Hyggelig bussjåfør
  - Dersom den går på eget felt kan den gå uten sjåfør
  - Den må vere der når vi treng den
  - Den må vere gratis å ta
  - Det må vere telefon lader
- Dette gir oss mindre lyst til å ta bussen ...
  - Den går sakte
  - Den er der aldri når du treng den
  - Den bråbremsar når folk kjører forbi
- Hva kan gjeres for å få flere elever til å ta bussen?
  - Innen tre timer
    - Skryte, legge ut på sosiale medier
    - ~~Musikk~~
  - Innen tre dager
    - Invitere folk til å ta bussen
    - Spre godt rykte
    - En eller anna form for belønning for dei som prøver den
  - Innen tre uker
    - Få den til å gå fortare
    - Bedre rutetider
    - Prøve å få til noke med Firda
    - Få med ein kjend person i førde og omegn til å ta bussen. f.eks statsministeren, skiløper, artist
    - Kristian Valen, Klypa, Lothepus, Martin og Mikkelsen, Herman Flesvig

### Gruppe 3

- Hva trigger oss?
  - Vil ha fleire stopp på vegen
  - Går sakte (13km/t) irriterande
  - Vil ha meir tilpassa undervisningstidene
  - Vil ha fleire seter
  - Vil ha mini bar
  - Vil ha Party-Buss
  - Vil ha lenestol med massasje
  - Vil ha "stjernehimel" i taket
  - Veldig sensitiv sensorar - irriterande (bråbremsar om det kjem løv feks)
  - Vil ha forutsigbare rutetider
- Dette gir oss mer lyst til å ta bussen ...
  - Sleppe å gå
  - Dårlig veir
  - Bedre "rutetider"
  - Fleire stopp
  - App som "følger" (GPS) bussen slik at vi kan sjå kor den er og når den går / ikkje går
  - Går fortare
  - Slegg å vente ved kryss (betre vikeplikt)
  - "Bestillings transport"
  - Bedre seter → "comfort"
- Dette gir oss mindre lyst til å ta bussen ...
  - Sensitive sensorer (ubehagelig å sitte på)

- Går sakte
- Få stopp
- Ikkje plass til alle alltid
- Dårlige tider og forutsigbarhet
- "Stiv" kjøring
- Ubehagelig bremsing
- Lite demping
- Harde seter
- Hva kan gjøres for å få flere elever til å ta bussen?
  - Innen tre timer
    - Bedre rutetider av sjåfør og skule?
    - Musikk/radio
  - Innen tre dager
    - Fleire stopp (av statens vegvesen)
  - Innen tre uker
    - App? som sporar (av Skyss)
    - Vikeplikt
    - Bedre seter (av Skyss)
    - Gå fortare

## 4.2 HVL

### Gruppe 1

- Hva trigger oss?
  - Hente meg hjemme
  - Bil står i ro 96% - ca 1,1 person per bil
  - Økte avgifter
  - Ny Teknologi
  - Bussen kan ha ulike konsept som frisør, kafé osv
  - Veldig dyrt med bil
- Dette gir oss mer lyst til å ta bussen ...
  - Det at den er selvkjørende
  - Det kan være en opplevelse å prøve den
  - Koselig med liten buss
  - Den er gratis
  - Miljøvennlig
- Dette gir oss mindre lyst til å ta bussen ...
  - Den går litt treigt
  - Den går ikke i regn
  - Hva skjer med bussjåføren sin jobb?
  - Bussen går ikke til HVL
  - Bussen har en upraktisk rute
  - Strengt lovverk som hindrer videreutvikling av bussen
  - Usikkerhet med tanke på rutetidene
- Hva kan gjøres for å få flere studenter til å ta bussen?
  - Innen tre timer
    - Få bussen til å kjøre fra HVL
    - Servering ombord på bussen
    - Er med i trekning av en million hvis du tar bussen nå
    - Få bussen til å gå litt fortare
  - Innen tre dager
    - Ta bussen med en kjendis, f.eks Solkjær, Haaland
    - Gjøre den mer forutsigbar med tanke på været

- Reklamere bedre for bussen
- Reklamere bedre for bussen
- Samler poeng ved å ta bussen som kan løses ut i gavekort
- Endre traséen
- Innen tre uker
  - Den kan frakte varer
  - Gjøre den til en rullende pub eller kafé
  - Ha wifi på bussen
  - Ha pokemon go tur med bussen
  - Gaming på bussen med VR
  - Konsert med Åge Aleksandersen på bussen
  - Diktlesning på bussen
  - Spirituell reise med Aune Sand på bussen
  - Ha et PR stunt for å gjøre bussen kjent (hvem kommer fortest frem av bussen og Amalie Iiul, eventuelt charter svein eller Truls Svendsen)
  - Gjøre utseende på bussen kulere

## Gruppe 2

- Hva trigger oss?
  - Sove på tur
  - Bilen er best nå!
  - Framtida!
  - Tidkrevende
  - Teknologi
  - Buss til HVL
  - Bestillingstransport
- Dette gir oss mer lyst til å ta bussen ...
  - Må gå fortere!
  - Sikkerhet
  - Gratis
  - Miljøvennlig
  - Fleksibel - gå der studentene er
- Dette gir oss mindre lyst til å ta bussen ...
  - Ruta
  - Intimsone (liten buss)
  - Kanskje kaldt
  - Tilgang på bil, parkering
  - Sikkerhet
- Hva kan gjøres for å få flere studenter til å ta bussen?
  - Innen tre timer
    - Endring av rute til ein plass der det er meir for persontransport
    - Pynte bussen med Oddvar Torsheim og spele av lokal musikk slik at de i område føler meir eigerskap
  - Innen tre dager
    - For å få fleire til å prøve den autonome bussen i pilotfasen kunne ein reklamert enda meir. F.eks. hatt den på utstilling på senteret.
    - Ha underholdning i form av TV. F.eks. nyheiter, Skyss kan lage egne innlegg som de kan vise gjennom TV.
    - Info om arrangementer for studenter
    - Konkurranser i form av korte quizer.
  - Innen tre uker
    - Samkjøring mellom den autonome bussen og de ordinære bussene