

RAPPORT AV ENKÄTUNDERSÖKNING

ÅKA KOLLEKTIVT ÖVER SVENSKNORSKA RIKSGRÄNSEN 1 juni – 8 juli 2018

INTERREG FÖRSTUDIE: KOLLEKTIVTRAFIKEN KÖR ÖVER
GRÄNSEN

15 mars – 31 oktober 2018

Interreg
Sverige-Norge

Europeiska regionala utvecklingsfonden



EUROPEISKA UNIONEN



ØSTFOLD
FYLKESKOMMUNE



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

Svinesundskommittén



Förord

En positiv gränsregional utveckling kräver goda kommunikationsmöjligheter. Många gånger är flöden över gränsen en central del i en gränsregions ekonomiska och sociala strukturer, men dessvärre även en miljöbelastning. Trots att Svinesundsregionen, Østfold i Norge och nordligaste Västra-Götaland i Sverige, är den gränsregion i Norden med högst arbetspendling, högst gränsöverskridande handel och en mycket viktig destination för natur- och kulturturism, lever inte kollektivtrafiken upp till de miljökrav som ställs. Ett väl organiserat kollektivtrafiksystem betraktas som grunden till hållbar regional utveckling, stöd till social trygghet och jämställdhet och inte minst viktigt, att bidra till att uppnå FN:s globala miljömål.

Enkätundersökningen "Åka kollektivt över svensk-norska riksgränsen!" är en del av INTERREG-förstudien "Kollektivtrafiken kör över gränsen" (mars till oktober 2018) genomförd av Svinesundskommittén. Förstudiens mål är att kartlägga dels den statistiska, politiska och praktiska situationen i regionen, dels möjligheterna att förbättra systemet. Vidare syftar den till att stärka och utveckla samarbetet mellan viktiga politiska aktörer i Svinesundsregionen och att utreda förutsättningarna för hållbar kollektivtrafik över gränsen. Svinesundskommittén är projektägare i Sverige och Østfold Fylkeskommune i Norge.

Syftet med enkätundersökningen var att få gränsbornas, kundernas och potentiella kundernas, synpunkter och inspel till förstudien dvs. till gränsöverskridande kollektivtrafik. Att förstå hur en boende och besökande från regionen önskar att ta sig över gränsen, vilka hinder de möter och vilka förbättringsförslag man har för att utveckla kollektivtrafiken. Enkäten bestod i ett e-formulär på survio.com plattform, öppen för alla svarare som klickade på länken från 1:a juni till 8:e juli 2018.

Mari Nuga

Projektledare och utredare till förstudien "Kollektivtrafiken kör över gränsen"

Strömstad november 2018

Innehåll

Inledning	4
Metod.....	5
Medier som spred informationen om enkäten	5
Resultat	7
Svarandes profil	7
Resvanor.....	8
Arbetspendling	10
Gränshandelsresor	12
Kulturella eller semesterrelaterande resor	13
En öppen fråga: Kommentarer och idéer	14
Bristen på förbindelser.....	14
Koordination mellan tidtabeller och direkta linjer	15
Reslängd	16
Billigare priser.....	16
App och biljetter.....	17
Tillförlitlighet	17
Tågförbindelse.....	18
Övriga kommentarer.....	18
Slutsatser och diskussionsfrågor	19

Inledning

Denna enkätundersökning är framtagen som en del av förstudien "Kollektivtrafiken kör över gränsen" som genomförts inom ramarna för INTERREG Sverige – Norge. Förstudien syftar till att undersöka möjligheter att förbättra kollektivförbindelsen mellan Sverige och Norge i Svinesundsregionen som innefattar norra delen av Västra Götalands region (VGR) och Østfold fylkeskommune. Förstudien ägde rum från mars till oktober 2018 och förstudiens rapport är publicerad på Svinesundskommitténs webbsida (www.svinesundskommitten.com).

Enkätanalysen "Åka kollektivt över gränsen" riktade sig till alla som av olika anledningar behöver eller vill resa mellan norska Østfold och svenska Bohuslän, Dalsland, Trollhättan och Vänersborg och vidare, främst till kunder och potentiella kunder till gränsregional kollektivtrafik. Övergripande syftet var att få veta från resenärare och potentiella resenärare perspektiv vilka förutsättningar, möjligheter, utmaningar och hinder som regionerna står inför en förbättrad gränsöverskridande kollektivtrafik. De viktigaste frågeställningarna var: Varför åker de? Hur ofta åker de? Hur åker de? Vilka idéer och önskemål har de i relationen till kollektivtrafiken i regionen?

Nedan följer en kort sammanfattning av enkätanalysens metod och viktiga teman i enkäten. Resultater är underlag för arbetet med visioner, strategier och tillväxt- och planeringsarbete för gränsregional kollektivtrafik. Sista delen av rapporten belyser några frågeställningar som kan fungera för vidare politiska debatter.

Metod

Eftersom syftet med enkätanalysen var att förstå hur och hur ofta man reser över gränsen, samt att undersöka potentiella kunder för kollektivtrafiken i gränsregionen var målet att nå målgruppen som passerar gränsen frekvent för såväl handel och fritidsskäl som arbetsorsak. Med anledningen av begränsad budget och att det finns brist på data kring individer och olika grupper som oftast åker över riksgränsen, gjordes inget specifikt urval för enkätanalysen.

Enkätundersökning valdes att utföras i ett e-formulär. I syfte att snabbt skapa intresse och få många svar, spreds informationen om e-formuläret genom omfattande utskick till olika medier. Det var viktigt att kommunicera och att sprida informationen om undersökningen för att få så stor bredd på svaren som möjligt.

Enkäten publicerades på survio.com plattformen och var öppen för alla att svara en gång per kommunikationsenhet. Detta för omöjliggöra att någon kunde svara mer än en gång. Enkäten fanns tillgänglig både på svenska och norska. Den var öppen i 38 dagar mellan 1 juni och 8 juli 2018.

Medier som spred informationen om enkäten

Basnyheter och informationen och länken till e-formuläret publicerades på Svinesundskommitténs websida. Nyheten publicerades fem gånger (en per vecka) på Svinesundskommittén Facebooksida. Den var delbar och blev delat många gånger av våra följare, privatpersoner och organisationer.

Första dagen skickades ett pressmeddelanden till svenska och norska presskontakter som resulterade i att Sveriges Radio P4 Väst berättade om enkäten, 1 juni, och att Radio Øst intervjuade Olav Moe från Østfold Fylkeskommune om projektet och enkäten den 6 juni.

Informationen om e-formulär gick ut till alla medlemskommunernas kontaktpersoner, inkl. Fyrbodal, samt andra kommuner i gränsregionen, för att kunna publicera information på egna webbidor och Facebooksidor, men också för att skickas vidare till lokala intressegrupper, föreningar, näringslivskontakter och andra kontakter, som de trodde kunde vara intresserade av att svara på enkäten. Ett motsvarande e-mail skickades till enskilda aktörer, Facebook-grupper i regionen t.ex. INTERREG-projekt Fossilfri 2030, Näringslivutvecklare i Tanums kommun, Energiforum Østfold och några andra som rekommenderats av våra medlemskommuner. Presspersoner på Sjukhuset Østfold i Sarpsborg, Nexans Norway AS i Halden, Högskolen i Østfold och Borregaard i Sarpsborg var kontaktade och ombads att sprida informationen och länken genom deras intranät.

Pappersaffischer med QR-kod lämnades till de flesta butikerna i Nordby Shoppingcenter, kommunhus, turistinformationer, bibliotek, järnvägsstationer i Halden och Ed. Tanums kommun publicerade en annons i Björklövet och Veckovis vecka 26 med QR-koden. Strömstad Tidning skrev kort om enkäten, liksom tidningen TTELA i Dalsland.

Den sista veckan som enkäten var öppen publicerades också en betald Facebookannons för vuxna som bor i gränsregionen, både i Sverige och Norge på respektive språk.

Mest effektivt verkade FB-annonserna vara för att locka svar av samtliga möjliga sätt som informationen om enkätanalysen spreds. Sämst fungerade pappersaffischer. Østfolds kollektivtrafikk t.ex. erbjöd 100 svarande 24-timmars resekort i hela regionen för boende i Østfold, vilket fick 32 svarande att anmäla sina kontaktuppgifter.

Enkäten innehöll totalt 47 frågor. Frågeformuläret bestod av fem övergripande teman:(1) om hur ofta svarande åker kollektivt och skälen till åkande över gränsen(2) om svarandes arbetsliv och arbetsresor (3) om svarandes gränsöverskridande shoppingvanor(4) om svarandes gränsöverskridande resvanor på fritiden och (5) bakgrundsinformation om svarandes profil. Öppna frågor användes för att få svarandes viktigaste åsikter och kunna belysa huvudsakliga problem vad gäller gränsöverskridande kollektivtrafiken: Vilka är de centrala grundläggande förutsättningarna att åka oftare kollektivt över gränsen?

Resultat

Svarandes profil

Enkäten fick 263 svar från de 752 besökare som öppnade den första sidan av enkäten. Det betyder att hela 35 % av alla besökare svarade på frågorna. I jämförelse med befolkningen i Østfold, 292 893, (SSB, 2018) och i Fyrbodalområdet, 270 000, (SCB, 2017) har endast 0,05 % svarat på enkäten, vilket inte ger statistiskt säkerställda uppgifter men tveklöst mycket klart indikerar problem och ger värdefulla förslag att beakta. Eftersom systematiskt urval saknas i analysen var det därför viktigt att förstå den svarandes profil och hur den påverkar enkätanalysens resultat. Upplysningsvis fanns, enligt VGR gränsstatistik från 2014, 282 arbetspendlare i Østfold som hade sin huvudsakliga arbetsplats i Sverige, och 3 830 i Fyrbodalområdet som hade sin arbetsplats i Norge.

Det var en jämn fördelning av svenskar och norrmän som svarade på enkäten. 54 % (143) av svarande är folkbokförda i Sverige och 46 % (120) i Norge. Ålder på respondenterna var mellan 15 och 80 år, och representationen av olika åldersgrupper visas i tabell 1. Det mindre antalet av ungas svarande kan bero på att vi inte guidade någon kommunikation mot unga. Andelen män 48 % (127) och kvinnor 52 % (136) är ungefär samma och jämt fördelat på länderna. Resultatet visar att intresset att åka över gränsen är oberoende av generation och kön och att samma intressen finns på bägge sidor av gränsen.

Tabell 1. Åldersstruktur

Ålder		Antal
upp till 24	9 %	23
25-34	20 %	53
35-44	21 %	56
45-54	24 %	63
55-64	15 %	39
65 och äldre	11 %	29

12 % (32) av svarande har inget körkort och 69 % (22) av dem är från Norge. 9 personer utan körkort hade ändå tillgång till bil, vilket saknades av 17 % (45) av samtliga svarande.

För cirka 45 % av alla svarande var hushållets inkomst mellan 20 000 till 50 000 kronor per månad. Ca 10 % hade hushållsinkomst över 100 000 kronor och 6 % under 20 000 kronor.

65 % av svarande var anställda, 8 % egenföretagare, 7 % studerande, 14 % pensionärer och 5 % var arbetssökande med nästan alla arbetssökande boende i Norge.

Den största skillnaden i jämförelse med regionala befolkningsprofilen var utbildningsnivån. 64 % (168) har universitets- eller högskoleutbildning, 30 % (80) gymnasieutbildning och 6 % (15) grundskola eller liknande utbildning. Enligt VGR-s och SCB statistikdatabas (2015) hade drygt 18 % av befolkningen, 21-64 år i Fyrbodal, högskoleutbildning på minst tre år. I Østfold finns stora skillnaderna mellan kommunerna, över 30 % har minst treårig högskoleutbildning i Moss, Fredrikstad, Hvaler, Halden och Rygge, medan Rømskog och Rakkestad har under 21 % för denna utbildningsnivå (Regional analyse for Østfold 2016, Telemarksforskning). Orsaken till ett högre deltagande av högt utbildade kan vara att de var lättare att nå med våra metoder, har rörligare livsstil, reser mer över gränsen eller är mer intresserade att ge sina åsikter om kollektivtrafik.

Tabell 2. Svarandes bostad.

Folkbokförd		Antal
Strömstad (Sverige)	23 %	62
Halden (Norge)	17 %	44
Sarpsborg (Norge)	11 %	29
Fredrikstad (Norge)	9 %	25
Dals-Ed (Sverige)	8 %	22
Vänernborg (Sverige)	4 %	10
Tanum (Sverige)	4 %	9
Andra (Sverige)	15 %	40
Andra (Norge)	9 %	25

Vad gäller svarandes bostad är gränskommunerna mer representerade. Som tabell 2 visar har Strömstad fått störst representation i enkäten vilket måste tas hänsyn till vid tolkningen av resultatet. Orsaken kan vara att fler människor i Strömstad arbetar över gränsen, liksom själva metoden att nå ut med enkätundersökningen.

Resvanor

Av alla svarande åker 12 % (32) kollektivt dagligen – hälften av dem bor i större städer som Fredrikstad, Sarpsborg, Vänernborg eller Oslo. 14 % (38) åker kollektivt några dagar per vecka. En tredjedel av dem som åker kollektivt relativt ofta är mycket eller

ganska missnöjda med sina kollektivtrafiksvanor, vilket kan indikera att dessa kunder gärna vill se förbättrat kollektivtrafiksystem i regionen. Totalt 34 % (89) av samtliga respondenter var lika missnöjda med sina kollektivtrafiksvanor, vilket tyder på att där finns en grupp av potentiella kunder som vill använda kollektivtrafik om möjligt. Liknande missnöjeprocent gäller för 106 personer (40 %) som åker kollektivt mer sällan än någon dag per månad eller aldrig.

Samåkning med någon utanför hens hushåll är ovanligare än att åka med offentlig kollektivtrafik. 13 (5 %) personer samåker dagligen och 26 (10 %) några dagar per vecka, totalt 58 (22 %) personer samåker mer än någon dag per vecka och 66 % (174) samåker aldrig. Bara 42 (16 %) personer av alla svarande är missnöjda med sina samåkningsvaror och samma procent gäller för dem som inte samåker och även för dem som samåker mer än någon dag per vecka.

Över riksgränsen åker svarande mest **ensam i bil; 22 (8 %) personer gör det varje dag, medan 35 % (91) av svarande åker mer än någon gång per vecka (av dem bor 56 % i Sverige och 44 % i Norge)**. Samåkning används av 16 % (43) av svarande för gränsöverskridande resor, av dem bor bara en tredjedel i Sverige. 10 % (26) av svarande använder kollektivtrafiken mer än några dagar per vecka över gränsen och av dem bor 12 personer, i Strömstad, Vänersborg eller Dals-Ed i Sverige och 14 i Halden, Fredrikstad, Sarpsborg eller Oslo i Norge.

Passagerarnas skäl för att åka över riksgränsen presenteras i tabell 3. Vanligaste skälen är att göra inköp följt av semesterresor och på tredje plats arbete. Som väntat handlar man mest i Sverige och arbetar mest i Norge, även om motsatsen görs av 20 % enligt de svarande.

Tabell 3. Skäl att åka över gränsen

Skäl över riksgränsen		Antal	Till Norge	Till Sverige
För att handla	49 %	128	22 %	78 %
Semesterresa	37 %	97	56 %	44 %
Arbete	35 %	92	77 %	23 %
Besöka vänner och bekanta	30 %	79	60 %	40 %
Till flygplatsen	19 %	51	72 %	28 %
Restauranger, caféer, pubar	18 %	48	35 %	65 %
Bio, konsert, teater, evenemang	17 %	45		
Privattjänster	7 %	18		
Idrott	6 %	17		

Antal av svarande som har arbetsplats på andra sidan av gränsen från där de bor är däremot 61 (23 %) och 80 % av dem bor i Sverige. Delen av enkäten som frågade specifikt om gränsöverskridande handel fick 152 (58 %) svar från dem som gör det åtminstone någon dag per månad. Enkät delen som fokuserade på resor med kultur eller semester skäl åtminstone ibland fick 140 (53 %) svar (tabell 4).

Tabell 4. Skäl att åka över gränsen.

Över riksgränsen		Antal	Till Norge	Till Sverige
Handlar någon dag per månad eller oftare	58 %	152	34 %	66 %
Åker för kultur och semester ofta och ibland	53 %	140	53 %	47 %
Arbetar	23 %	61	80 %	20 %

Arbetspendling

Antal arbetspendlare som svarade på enkäten var 61 (23 %), av dem bor 20 % i Norge och 80 % i Sverige. Viktigare arbetsplatser för gränspendlare var Halden (13), Sarpsborg (12), Oslo (11) och Strömstad (9). Gränspendlare arbetar också i Moss, Tanum, Hvaler, Dals-Ed och Rakkestad. 50 % (30) av arbetspendlarna åker till jobbet över gränsen varje vardag, 25 % (15) åker några dagar per vecka och övernattar hemma. 15 % (9) svarade att de åker några dagar per vecka och övernattar över gränsen. 7 % (4) svarande veckopendlar och 8 % (5) reser mer sällan än en gång per vecka. Tyvärr kan resultatet inte visa att det redovisade resmönstret motsvarar arbetspendlarnas profil i gränsregionen. Det visar dock att det finns olika arbetstider på dygnet, då gränspendlare behöver att befinna sig på arbetsplatsen och därför har olika behov av transport.

Resvägen över gränsen tar allt mellan 20 minuter till 6 timmar för svarande. För 50 % (29) tar det mindre än 1 timme att nå jobbet, för 20 personer mellan 1 eller 2 timmar, för 3 personer 2,5 timmar och för 5 tar det över 3 timmar. Arbetsdagen börjar för de tidigaste dagpendlarna kl. 4:50 i Halden och för de senaste kl. 22:00 i Sarpsborg.

För 33 % börjar arbetsdagen före kl. 8:00 (vanligaste kl. 7:00) och av dessa dagpendlar 60 % mest från Strömstad till Halden, Fredrikstad, Sarpsborg, Rakkestad eller Moss. Så tidigt börjar arbetsdagen bara för några pendlare från Dals-Ed till Halden och från Tanum till Fredrikstad och Halden.

För 50 % börjar arbetsdagen mellan 8:00 och 9:00 (vanligaste kl. 8:00) och av dem dagpendlar 75 %. Flest nämnda arbetsplatser ligger i Sarpsborg, Fredrikstad, Halden, Strömstad och Oslo, men också i Tanum, Moss, Dals-Ed och Mellerud. Gränspendlare som börjar arbetsdag vid denna tid bor för det mesta i Strömstad men också i Dals-

Ed, Tanum och Uddevalla. På den norska sidan bor alla i Halden förutom en person som kommer från Oslo.

Ungefär 10 % av svarande börjar arbetet mellan 9:00 och 12:00 och några började efter 12. Speciellt att notera är att arbetsskiften på sjukhuset i Sarpsborg startar kl. 7:00, 14:30 och 22:00 och slutar 7:30, 15:00 och 22:30.

Sluttiden på arbetsdagen är också viktig för arbetspendlare. De tidigaste slutar kl. 14:00 i Halden och Sarpsborg och de senaste kl. 22:30 i Sarpsborg. 30 % slutar jobbet kl. 15:00 eller strax efter, flest i Sarpsborg, Fredrikstad och Halden. 23 % slutar kl. 16:00 och 22 % kl. 17:00. Ungefär 20 % slutar sin arbetsdag mellan 18:00 och 22:30.

80 % av gränspendlarna åker till jobbet ensam i bil, 6 personer (17 %) av dem kombinerar det med buss eller tåg. Ungefär 17 % samåker med kollegor eller andra. Cirka 20 % av alla arbetspendlare använder kollektivtrafiken för del av eller för hela resan. Av de 6 personer, som markerade endast kollektivtrafiken för arbetsresor, veckopendlar 4 och dagpendlar 2 mellan Strömstad och Halden.

Svaren på frågorna om vad som är viktigt eller oviktigt för att åka mer kollektivt till en arbetsplats över gränsen, var **turtäthet behövs vara tillräcklig** markerat som viktigast. Det fanns bara 3 svarare som inte markerat det som viktigt. Annat som framkom i enkäten var att **inte vänta mer än 15 minuter med fordonsbyte** (87 %), jämfört med 5 minuters väntan som var viktigt för en tredjedel. 87 % av svarande tyckte också att kollektivtrafiksresan **inte kan ta mer än 30 minuter jämfört med bil**. En mindre grupp, 20 % tyckte att det är viktigt att resan inte tar mer än 15 minuter längre än att åka kollektivt. Självklart beror det på hur lång resan är och som visats ovan, för 50 % tar det mindre än en timme att ta sig till arbetsplatsen över gränsen.

Andra påståenden som var markant viktigt var att det **borde finnas gemensam App** (87 %) för att planera hela resan och köpa biljetter, att spara pengar (82 %) och att **parkera gratis** vid kollektivtrafikshållplatsen (82 %). Mest oviktigt var bra trådlöst internet på transportmedel, även om det var viktigt för 56 % av svarande.

I fältet för övriga kommentarer om kollektivtrafiken gällande arbetspendling skrev 35 svarande. Det mest utmärkande var att **kollektivtrafiken inte kan ta mer tid jämfört med bilresande** och **ankomsttider behöver passa behoven bättre**. Svarande önskade också **snabbare direktlinjer** mellan gränsregionala städerna (från Strömstad till Halden, Sarpsborg och Fredrikstad) eller deras närområden ex. vis. fler stopp på E6:n. Samt **välkoordinerade linjer för smidigt byte**. Billigare pris var också viktigt i avsnittet om tid.

Gränshandelsresor

Antal gränshandlare som åker över gränsen någon dag per månad eller oftare var 152 (53 %) av alla 263 svarande. Ett oväntat resultat var att 35 % av alla som hävdar att de köper varor eller tjänster på andra sidan av riksgränsen bor i Sverige (tabell 5), dock 50 % av dessa bor i Sverige och arbetar eller studerar i Norge. Vanligaste frekvensen för norrmännen att gränshandla var någon dag per månad eller varannan vecka.

Tabell 5. Gränshandlare

Gränshandlare		antal	Bor i Sverige	Bor i Norge
Någon dag per månad	30 %	80	41 %	59 %
Varannan vecka	10 %	27	11 %	89 %
Någon dag per vecka	9 %	23	40 %	60 %
Några dagar per vecka	9 %	24	38 %	62 %
Alla	58 %	152	34 %	66 %

Samtliga som bor i Norge och gränshandlar i Sverige köper dagligvaror. Alkohol, tobak och snus köptes av 63 % av norrmännen. Kläder är viktiga för 59 %, godis för 55 %, bilservice, reparation av motorfordon och motorcyklar för 15 %; och sist skönhets- och spabehandlingar och medicinska tjänster för 11 %.

Av dem som bor i Sverige är också dagligvarorna det viktigaste, 30 % köper kläder, 15 % använder medicinska tjänster och några köper blöjor. Det uttrycktes att man använder tjänster som har större utbud av varor och tjänster i de större orterna som Fredrikstad och Sarpsborg, jämfört med Bohuslän eller Dalsland.

Det vanligaste transportmedlet att ta sig till affären var för 90 % privatbil. För samåkning med familjemedlemmar var det vanligaste sättet att åka bil (58 %). 43 % åker också ensam i bilen medan 27 % samåker med bekanta. Av dem som angav att de använder tåg (11 personer) eller buss (18 personer) för gränsöverskridande shopping använder endast 4 personer enbart tåg och 11 personer enbart buss. Dessa 15 personer åker aldrig privatbil för shopping över gränsen.

Svaren på frågorna om viktigt eller oviktigt att åka mer kollektivt för att handla på andra sidan gränsen visade att **kollektivtrafikens turtäthet** (82 %) är det viktigaste villkoret (samma som för arbetspendlare), följt av **att inte byta färdmedel** (77 %) och att **spara pengar** (76 %). Mer än 75 % ansåg det också vara viktigt att ha en översiktlig App innehållande reseplanerare och biljettsystem. Betydelsefullt var även, att det finns tillräckligt med plats för kassar med inköpta varor i färdmedlen och att transportmedlet det tar sig närmare än 500 meter från resmålet.

Kulturella eller semesterrelaterade resor

Bara 19 % av alla svarande åkte aldrig över gränsen för semesterrelaterade eller kulturella resor och 28 % gjorde detta sällan. 13 % åkte ofta över gränsen av dessa skäl medan 40 % gör detta ibland. Dessutom åker 23 % för fritidsresor från Norge till Sverige ofta över gränsen och av Sverigeboende åkte bara 9 % ofta över gränsen. Klart är att norrmän kommer oftare till Sverige för fritidssysselsättning än tvärtom.

Populäraste platser som besöks på andra sidan gränsen var restauranger, caféer och pubar: 8 personer (3 %) besöker dessa platser varje vecka, 25 % av fritidresenärerna besöker dessa ställen någon dag per månad och 28 % någon dag per halvår. Museer och kulturminnesplatser besöks av 55 % åtminstone någon gång per år och 26 % mer än någon gång per halvår. Besök på biografier, konserthallar och teatrar gjordes oftare än någon gång per år av 48 % och 25 % oftare än någon gång per halvår.

Bland fritidsaktiviteter var det mest populärt med naturvandringar och att besöka vänner och bekanta. 65 % besöker bekanta över gränsen åtminstone någon gång per år, 46 % åtminstone någon gång per halvår, 35 % varje månad och 6 % varje vecka. Naturvandringar är en av årsaktiviteterna för hälften av dem som brukar åka över gränsen för fritidsaktiviteter, 14 % brukar göra det varje månad.

Vanligaste sätt att åka över gränsen för fritidssysselsättning var samåkning med familjemedlemmar, hela 71 % av svarande. 38 % åkte ensam i bil och 32 % delade bilen med vänner eller bekanta (60 % boende i Norge). Tåg används för fritidsresor för 20 % av svarande och buss för 18 %. Mer än 60 % av dem som använde tåg eller buss bor i Sverige. 8 % använder färja och några, mest norrmän, åkte med privatbåt. Bara några få använde cykel, husbil och taxi. Chaufförer på Taxi Väst har hävdade att de kör minimalt en gång varje fredags- och lördagskväll för att lämna eller hämta kunder över gränsen (intervju med taxiförare i oktober 2018).

Enkätsvaren på frågorna om vad som är viktigt eller oviktigt för att åka mer kollektivt över gränsen av fritidskäl visade otvetydigt att det är viktigt att resan inte tar längre än 1 timme jämfört med bil (86 %) och att väntetiden inte är längre än 30 minuter för ett byte (88 %). Även för fritidsresor var det viktigt att rese- och väntetider inte gör resan för lång jämfört med privatbil. Att **inte byta färdmedel alls** var också en av de mest viktigt markerade frågorna (75 %). Mobilappen som reseplanerare och biljettsystem var viktigt för 74 %. Samma procent tyckte att det är viktigt att det finns gott om parkeringen vid hållplatserna och att det finns tillräckligt med plats för resväskor i färdmedlet.

En öppen fråga: Kommentarer och idéer

111 av de svarande gav sina synpunkter på den öppna frågan: *Utveckla vilka är viktigaste förutsättningar för dig att åka mer kollektivt över riksgårnsen*. Friskrivna kommentarer var antingen mycket generella eller förhållandevis specifika och påpekade vilka vägar och tider som behöver förändras eller vilka turer som kan sammanbindas för bättre grånsöverskridande bussförbindelser. Tabell 6 visar viktiga teman som var framförda i kommentarerna.

Tabell 6. Viktiga teman i övriga kommentarer

Kommentarer	Antal	
Bättre kollektivtrafikutbud	47 %	52
Billigare pris	21 %	23
Koordination mellan tidtabellen	20 %	22
Direktlinjer	15 %	17
Förbättrad tågförbindelse	15 %	17
Reslångd	14 %	16
Tillförlitliga resor	9 %	10
App för reseplanering och biljetter	6 %	7
Andra kommentarer	14 %	15

Bristen på förbindelser

Nåstan 50 % av kommentarerna handlade om **bristen av förbindelser**. De innehåller önskemål om tätare bussturer över grånsen och ytterligare och tätare direkta turer. Några exempel på kommentarer som illustrerar de svarandes uppfattningar och ger förslag på konkreta åtgärder:

- *Hyppige og regelmessige avganger.*
- *Flere mulige turer i løpet av dagen.*
- *Tätare turer och en tidtabell som hålls.*
- *Det viktigaste för att få mig att åka mer kollektivt är att öka utbudet av kollektiva resor. Jag har aldrig rest så lite kollektivt som nu vilket beror på det dåliga utbudet av kollektivtrafik över grånsen.*
- *Det är alldeles uppenbart att grånsbussar är viktiga. Skulle det finnas fler bussar eller tåg över grånsen så skulle bilåkandet minska.*
- *Fler tågavgångar mellan Trollhättan - Oslo. Så man kan pendla över dagen.*

- *Bättre möjligheter att åka kollektivt från Strömstad till järnvägsstationen i Halden. Hållplats i Strömstad för långfärdsbussar som kör över gränsen.*
- *Att det finns tillräckligt med avgångar T/R som gör att man kan komma fram-och tillbaka, den sista senare på kvällen för att kunna gå på event t.ex. Viktigare med bra (eller ett minsta antal 3 resor) kommunikationer på morgonen och eftermiddag/kväll. När möjligheten inte finns kan inte utvecklingen av utbytet områdena emellan ske i den omfattning som egentligen var möjligt. Det påverkar både nutid och framtid.*
- *Linjer för jobbpendling behöver gå även på sommaren och helgdagar som inte är det, i det andra landet.*
- *Återuppta linje 776 från Ed så man inte behöver åka från Dalsland via Uddevalla, utan den går via Bullaren och har anslutning på Backa skola med 882 Tanum och i Skee 876 mot Tanum och i Strömstad linje 111 Halden. Restiden skulle minska med 2 timmar.*

Koordination mellan tidtabeller och direkta linjer

En annan grupp av kommentarer som var minst lika viktiga som utbudet var **samordning mellan olika linjer** för att lätt kunna byta (22 kommentarer, 20 %), samt önskan om flera **direkta linjer mellan knytpunkterna över gränsen** (17 kommentarer, 15 %), med många konkreta och intressanta förslag:

- *Bättre koppling mellan svenskt och norskt trafiksystem. Tätare turer.*
- *At det går buss mellom Sarpsborg å Strømstad. Det gjør det dessverre ikke nå PR dags dato.*
- *Bättre möjligheter att åka kollektivt från Strömstad till järnvägsstationen i Halden. Hållplats i Strömstad för långfärdsbussar som kör över gränsen.*
- *Jag vill åka kollektivt eftersom att det är lättare på vintern, men som det ser ut nu finns det ingen direkt förbindelse mellan Strömstad och Oslo. Jag åker till Norge främst för att besöka släkt och bekanta, men de kan inte hälsa på mig eftersom att det inte finns någon förbindelse, eller alternativt en jättelång resa med massa byten.*
- *Busstider med høy frekvens pluss at du kan ta buss 100 fra Moss mot Halden for å ta rute 111 til Nordby.*
- *Bussar till Halden ska ha kort bytestid till tåg mot Oslo/Gardermoen, matarbussar från E6 in till typ Fredrikstad/Moss/Sarpsborg. Bussar som går hela sträckan Strömstad - Oslo flygplats, många från Strömstad reser från Gardermoen. Nettbuss Norge körde shoppingbuss Oslo - Strömstad sommaren 2017 med många resande, bör gå året om, kan då användas av Strömstadsboende till Oslo. Planera för tåg Oslo - Göteborg via Strömstad Torp/Uddevalla.*

- *Kollektivtrafiken inom Norge från Oslo till Halden är alldeles utmärkt. Hade varit väldigt mycket vært att få en bra lenk från Strömstad till Halden/Oslo. Det är toppen att 111 finns som ansluter till tåget i Halden men den tar lite lång tid. Klart det hade varit toppen med en lite snabbare forbindelse. Vi har många internasjonella gæster på Tjærnølabbet och Oslo er en bra flygplats for dem.*
- *Kort ventetid ved overgang. Eksempel: Kom til Halden med tog 14:44 bussen til Strömstad går 14:45, må vente på neste buss.*
- *Samordning av de ulike tidtabellerna, inklusive båttidtabellen till Koster.*
- *Det jeg har merket de siste årene er at kanskje bussene kunne kjøre i samsvar med når ferjen fra Sandefjord kommer? Er ofte jeg ser andre (og meg) vente på buss i 4 timer i helgen på neste buss innover mot Halden. Det hadde jo vært bedre å slå sammen et tidspunkt for de som skal ta ferjen til Sandefjord og/eller de som skal hjem fra Sandefjord for å øke antall mennesker som skal ta kollektiv transport.*

Reslängd

Direktlinjer och bra samordning är direkt kopplad med klagomål på att det **tar för lång tid** jämfört med bilkörning att åka till målpunkterna på andra sidan av gränsen (14 % av svarande):

- *Idag er det svært att åka kollektivt hela vägen Strömstad - Oslo. Det tar för lång tid att ta västtrafikbussen till Halden och byta till tåg. Idag kör jag bil till Råde och tar tåget till Oslo.*
- *En reise fra Strömstad til Oslo tar nå 4 timer med lokalbuss, Grensependelbuss og tog fra Halden. Dette er 2,5 time lenger enn med bil. Hovedårsak er elendig korrenspondanse mellom både busser og buss/tog (tog alene fra Halden tar 15 min lenger enn bil fra Strömstad). I tillegg går det ikke ekspressbuss fra Strömstad og nordover, samt at ekspressbussene Göteborg-Oslo ikke stopper langs E6/Strömstad. Kollektivtilbudet er rett og slett under pari for grensependling.*
- *Snabb og gen pendeltågstrafik med tæta turer om man skall få ökad kollektivt resande.*
- *Det får inte ta så mycket längre tid att resa kollektivt.*

Billigare priser

Tiden är i sin tur kopplad till priset på resan som för många svarande är **för dyrt jämfört med bilresande**. **Billigare priser** var den näst viktigaste punkten i kommentarerna (21 %):

- *Spare penger i form av billigere reise.*

- *I dagsläget är det väldigt dyrt att åka med NSB:s tåg från Ed till Halden.*
- *Billigare än att ta bilen. Att inte förlora alltför mycket tid jämfört med att köra själv.*
- *Tid og penger. Om det blir billigere uten å ta mer tid!*
- *Att jag har råd att betala biljettpriset.*

App och biljetter

Det är viktigt att enkelt få köpa biljetter och enkelt hitta turer. Samverkan mellan **verktyg/App för reseplanering och biljetter** är också viktig. Det tar extra tid att hitta även existerande möjligheter att åka kollektivt, liksom att finna var och vilka tider det är möjligt att byta färdmedel. Sådan förvirring skrämmer bort de potentiella kunderna från kollektivtrafiken:

- *Det må bli lettere å finne ruteinformasjon og å kjøpe billett. NSB og ruter har fått til dette bra ved at de bruker samme app. All kollektivtrafikk i Norge bør bruke samme app.*
- *En overgangsbillett ordning fra omliggende områder rundt sentrum, ta lokalbuss til terminal og/eller tog, gå rett på bus/tog til bestemmelsessted.*
- *Mulighet å bestille reise på nett, både for buss og tog og/eller kombinasjon av disse. At utenlandsforbindelser har stoppesteder i Østfold. At flere selskap trafikerer over grensen (både tog og buss).*
- *Det må være enkelt! Enkelt å ta med bagasje, enkelt å få med sykkel - må aldri være i tvil om jeg får den med eller ei, enkelt å kjøpe billett, enkelt å finne ruter både på nett og i app. Lær av svenskene - de har skjönt at avganger må bestå selv om få reiser med dem - det er det å ha valgmulighetene. Blir de få, blir det lett bil.*
- *Det behövs busskort som gäller över gränsen och även i kommunerna runt gränsen, så att man inte behöver ett separat kort för att ta sig till tågstationen och sen ett annat kort för att ta sig ut till högskolan med bussen. Det behövs ett gränsöverskridande tåg-samarbete så att inte bara NSB har koll på tågen inom Norge och SJ bara har koll på tågen inom Sverige.*

Tillförlitlighet

Resor och länkar mellan olika färdmedel behöver vara **tillförlitliga**. På det sättet att om kollektivresan påbörjats på morgonen ska hen hinna tillbaka hem på kvällen som planerat:

- *Skal redusere stress, forenkler og forkorte reisen. Uklarhet og variabler rundt reiseopplegget er uakseptabelt.*

- *Stabilitet på rese-resurser. Finns inga alternativ nær det felar. Åker ofta till Oslo - både privat och arbete. Tiden ær viktig: Std-Oslo centrum Bil+ Tåg(R20): Bil parkerad vid Råde stasjon (Gratis) 1h45min. Std-Oslo via Halden, Buss(111) + Tåg(R20) 2h45min + bytestid.*
- *Tätare turer och en tidtabell som hålls.*
- *Punktlighet!*

Tågförbindelse

En kategori i kommentarerna var att förbättra och **utveckla tågförbindelse** över gränsen. 11 kommentarer innehöll en önskan om flera turer och förbättrad tidtabell för den nuvarande sträckan från Halden mot Trollhättan. 6 kommentatorer såg möjligheter för regionaltrafiken att bygga ut Bohusbanan mot Norge:

- *Flere stoppesteder på jernbanen. Oftere avgangstider. Nattog.*
- *Tågförbindelse med avgång kl. 07 från Ed-Halden och från Halden kl. 17 till Ed så man kan arbetspendla eller studera. Viktigt att man kan ha ett par avgångar på förmiddag och ett par avgångar tillbaka på eftermiddagen och kvällen mellan Ed-Halden på lördagar och på söndagar.*
- *Utökad möjlighet att resa med tåg! Det måste vara enkelt, smidigt och pålitligt.*
- *Tåg direkt från Stenungssund till Halden, bygg ny sträcka med tågbro över Svinesund.*
- *Jag ser gärna ett utbygge utav Tågnätet Strömstad-Oslo. Jag kan tänka mig att söka arbete på andra sidan gränsen för att minska användandet av min egen bil. Idag finns inga möjligheter till resa med tåg till Norge. Detta tror jag skulle vara lämpligt då restiderna blir snabbare samt att fler som arbetar i Norge kan åka kollektivt. Att utbygga en tåglinje mellan Strömstad och Oslo kan också gynna turismen i Strömstad.*

Övriga kommentarer

Övriga kommentarer innehöll blandade synpunkter, ibland mer filosofiska eller personliga. Det var några som hävdade att de aldrig skulle byta till kollektivtrafiken. Önskan framfördes om att mindre trafik bidrar till miljövänlig framtid och mindre olyckor på vägarna. Att det är viktigare att ta sig med tåget för längre distanser – till Göteborg, till Oslo och därifrån vidare – än gränsregionalt. Ett förslag som sticker ut var också att utöka en färjeförbindelse mellan Strömstad och Hvaler, som ett alternativ att ta sig snabbt mellan Strömstad och Fredrikstad. En annat, att *må få med barnevogn - det har ikke vært mulig på bussen til Strømstad tidligere - da måtte vi droppe turen.*

Slutsatser och diskussionsfrågor

Enkätanalysen har gett en inblick i gränsboendes vanor, behov och tankar vad gäller den gränsöverskridande kollektivtrafiken i Svinesundsregionen, även om de svarandes profil inte helt är representerande för hela regionen. Detta kapitel pekar ut de allra viktigaste resultaten och erbjuder ett antal relaterade diskussionsfrågor.

Enkäten gav 263 svar och av de svarande var ungefär hälften folkbokförda i vardera Norge och Sverige, lika många män som kvinnor. Alla åldersgrupper var representerade men lite färre unga och lite fler medelålders personer. Mycket större antal deltagare var högutbildade än de siffror som karakteriserar regionen, vilket kan antyda att de högutbildade är mer intresserad av kollektivtrafiksfrågor. Där fanns också fler svar från kustkommunerna än från inlandet i Sverige. Kommunerna med direkt riksgräns är mer representerade.

- Är högutbildade mer rörliga, mer intresserade att åka kollektivt, läser mer (FB-)annonser och tar sig tid att svara på enkätundersökningar?
- De flesta svarande bor i Strömstad och Halden. Är det större problem för dem att färdas kollektivt, än andra?

30 % av alla svarande var missnöjda med sina kollektivtrafiksvanor, inklusive dem som åker kollektivt dagligen. 16 % var missnöjda med sina samåkningsvanor även om endast 34 % samåker åtminstone ibland. 57 % av de svarande åker bil över gränsen oftare än någon gång per vecka och 10 % åker samma väg med samma frekvens endast med kollektivtrafik och 5 % åker både och. 80 % av dem som arbetar över gränsen åker till jobbet ensam i bil. För att handla är det vanligaste att man delar bil med familjemedlem (90 %) men 43 % uppgav också att de åker ensam i bil för att gränshandla. På samma sätt är det med fritidsresor; 70 % åker med familjemedlem och 40 % åker också ensam i bil. Tåg och buss fick bättre användningsprocent för fritidsresor än för andra skäl dvs. 20 % använder tåg och 18 % buss för gränsöverskridande resor.

- Kan missnöjet med kollektivtrafiksvanor i regionen tyda på ett starkt intresse för ökade möjligheter att åka kollektivt?
- Relativt många samåker redan. Hur kan samåkning passa in i framtidsvisionerna för kollektivt åkande i gränsregionen?
- Ensam i bil för arbetspendling, gränshandlande och fritid. Vilka strategier kan locka ensamchaufförerna att åka kollektivt och därmed mer miljövänligt?
- Familjer åker både för att handla och att umgås på fritid. Finns då ett underlag för familjebiljetter i kollektivtrafiken?

De viktigaste kommentarerna av deltagarna var att ett bättre utbud behövs, liksom samordningen av tidtabeller och direktlinjer mellan tätorterna i gränsregionen. För närvarande tar resor med kollektivtrafiken för mycket tid jämfört med bil, även om man räknar in tiden för eventuella trafikstockningar. Dessutom följer kollektivtrafiken inte

alltid tidtabellen på ett tillförlitligt sätt. Trafiksystemen förefaller också oftast vara konstruerade utan beaktande av kundernas behov t.ex. att hela resan behöver fungera då alla även vill komma hem i slutet av dagen. Till detta kommer att det är krångligt och tar tid att planera resan och att hitta rätt bland alla linjerna i regionen, då de olika reseplanerarna inte kommunicerar med varandra och att biljettsystemen inte är helt enkla att förstå. Ett enigt önskemål är att åkande med kollektivtrafiken borde vara billigare än resande med privatbil, så resenärerna kan spara sina pengar.

- Snabbare direktlinjer eller samordning mellan busslinjer och tågförbindelser från Tanum, Strömstad och Ed för att hinna i tid till jobbet som mestadels ligger i Halden, Sarpsborg, Fredrikstad och tillbaka hem.
- Människor i regionen arbetar även i Oslo och Göteborg men vill också ta sig dit av andra orsaker. Därför behöver samordningen mellan lokala- och regionala linjer, och expressbussarna Göteborg-Oslo bli betydligt bättre.
- En gemensam reseplanerare och ett enklare biljettsystem framstår som två viktiga angelägenheter att lösa. Vilka är hindren?
- Kollektivtrafiksystemet behöver vara tillförlitligt och ha ett långsiktigt syfte. Vilka tar ansvaret för frågan? Vilka kan finansiera?

Svaren på den öppna frågan i enkäten uttryckte många tydliga önskemål och gav praktiska förslag till lösningar för att öka kollektivresandet i gränsregionen. Det är viktigt att överväga dessa resenärers erfarenheter och synpunkter och välbetänkt prioritera för framtidens miljövänliga resande.