

RAPPORT

# INTERREG FÖRSTUDIE: KOLLEKTIVTRAFIKEN KÖR ÖVER GRÄNSEN

15 mars – 30 oktober 2018





## Förord

Huvudmålet för INTERREG Sverige-Norge är att bidra till ett hållbart gränsöverskridande samarbete. Hållbara transporter är ett av insatsområden inom programmet, ett specifikt mål är att öka resande med gränsöverskridande kollektivtrafik. Enligt INTERREG Sverige-Norge finns många anledningar till ett ökat kollektivt resande.

Förstudien "Kollektivtrafiken kör över gränsen" syftar till att kartlägga det nuvarande resandet och strukturerna inom kollektivtrafik och planerna för kollektivtrafik i regionen samt att studera möjligheterna att förbättra kollektivtrafiksystemet i norra Västra Götaland Regionen och Østfold Fylkeskommune dvs. i Svinesundsregionen. Ett fokus inom förstudien har varit kombinerad mobilitet som förutom att analysera faktisk kollektivtrafik också tittar på hur samverkan med övriga aktörer kan göra hela resan effektiv.

Svinesundskommitténs styrelse beslutade i oktober 2017 att undersöka förutsättningarna för att göra en fördjupad analys av pendlingsströmmarna, ta fram underlag för att analysera arbetsmarknadens utveckling i gränsregionen samt att undersöka vilka resurser som finns att tillgå för att skapa en långsiktig utveckling av gränsöverskridande hållbara transporter.

Förstudien har utförts i samarbete med de regionala kollektivtrafiksbolagen samt Østfold Fylkeskommune och Kollektivtrafiknämnden inom Västra Götalandsregionen. Svinesundskommittén har haft det överordnade projektledaransvaret och skött koordineringen av projektet samt ansvarat för gemensamma lägesrapporter och slutrapport. Norsk partner i projektet är Østfold Kollektivtrafikk.

Ett väl organiserat kollektivtrafiksystem betraktas som grunden för hållbar regional utveckling, social trygghet och jämställdhet, vilket bidrar även till att uppnå FN:s globala miljömål.

Hoppas att du blir inspirerad av rapportens innehåll,

Mari Nuga  
Projektledare Svinesundskommittén

November 2018

## INNEHÅLL

|  |    |
|--|----|
| 1. Svinesundsregionen och utvecklingsstrategier .....                  | 5  |
| 2. Attityder bland Svinesundskommitténs medlemskommuner .....          | 8  |
| 2.1. Norska kommuner .....   | 9  |
| 2.2. Svenska kommuner .....  | 11 |
| 2.3. Gemensamma angelägenheter .....                                   | 13 |
| 3. Befolkning och gränsöverskridande resor .....                       | 14 |
| 3.1. Arbetspendling .....  | 14 |
| 3.2. Gränshandel .....   | 16 |
| 3.3. Delårsboende och turism .....                                     | 17 |
| 4. Trafikflöden över gränsen .....                                     | 18 |
| 4.1. Trafikflöden på Svinesundsbroarna .....                           | 18 |
| 4.2. Antal fordon på Svinesundsbroarna .....                           | 19 |
| 4.3. Passagerartrafik – Gränspendlarbuss 111 och tåget .....           | 22 |
| 5. Gränshinder för gränsöverskridande kollektivtrafiken .....          | 24 |
| 6. Övriga analyser .....   | 25 |
| 6.1. Enkätanalys – Åka kollektivt över gränsen! .....                  | 25 |
| 6.2. Analys av samåkningszoner i gränsregionen .....                   | 26 |
| 7. Flera möjligheter att förstå rörelsemönster och gränspendling ..... | 27 |
| 7.1. Mobilpositionering .....  | 27 |
| 7.2. Trivector TRavelVU-appen .....                                    | 28 |
| 7.3. Analysverktyg med sociala medier .....                            | 28 |
| Sammanfattning .....   | 31 |

## BILAGOR

1. Rapport av enkätundersökning "Åka kollektivt över svensk-norska riksgränsen", 1 juni – 8 juli 2018
2. Mobilsamåkning: Samåkning i Svinesundsregionen, Mobilsamåkning Sweden AB, Pepjin Klaassen, 31 maj 2018
3. Förstudie om mobildata som analysverktyg för gränsöverskridande rörelse, Uppsala Universitet, Jacob Fredholm, 20 juni 2018.

## Inledning

Det har sina komplikationer att ta sig över gränsen med kollektivtrafik och det trots många analyser, den här rapporten inkluderad, och övergripande uppfattningar som visar att Svinesundsregionen är den gränsregion i Norden med högst arbetspendling, störst gränsöverskridande handel och dessutom är en mycket viktig destination för natur- och kulturturism.

5,5 miljoner fordonspassager registrerades över Nya Svinesundsbron under 2017, och över Gamla Svinesundsbron registrerades mer än 2,5 miljoner passager. Fordonspassagerarna har ökat under de senaste åren. Samtidigt har kollektivtrafiken över gränsen minskat för regionaltrafik i Svinesundsregionen. Det finns möjlighet att åka mellan Strömstad-Nordby-Halden men det tar dubbelt så lång tid mellan slutpunkterna jämfört med bil. Koordineringen mellan olika lokala linjer är helt enkelt för dålig. I och med att Swebus köptes av Flixbus som trafikerar sträckan Göteborg och Oslo stannar bussen nu endast i Sarpsborg mot tidigare även i Tanum inom förstudiens område. Expressbusslinjen Nettbuss gör dock fortfarande dessa båda stopp. Gällande Dalsland är järnvägen mellan Oslo och Göteborg en viktig kommunikationsåder som under ett flertal år varit föremål för utredningar avseende upprustning. Västra Götalandsregionen har underlättat arbetspendling till Norge genom att sätta in extra turer med tåg mellan Göteborg och Halden, och här finns möjligheter att öka pendling med tåg. Med förbättrade möjligheter att resa buss eller tåg till jobbet för de som pendlar mellan Sverige och Norge skulle miljöbelastningen minska, och den gränsregionala arbetsmarknaden skulle stimuleras till ytterligare integration.

Förstudien "Kollektivtrafiken kör över gränsen" fokuserar på att stärka och utveckla samarbetet mellan viktiga aktörer i Svinesundsregionen dvs. norra delen av Västra Götaland och Østfold Fylkeskommune och att utreda förutsättningarna för hållbar kollektivtrafik över gränsen. **Syftet med denna rapport är att erbjuda grunden till pågående diskussion mellan politiker och tjänstemän i Svinesundsregionen att hitta lösningar för förbättrad gränsöverskridande kollektivtrafik.**

Rapporten inleds med en kort genomgång av vad de övergripande regionala och lokala vision- och utvecklingsdokumenten säger om den (gräns)regionala kollektivtrafiken. Det andra kapitlet ger resultatet av intervjustudien med Svinesundskommitténs medlemskommuner och diskuterar vilka typer av attityder och förslag som finns i regionen gällande gränsöverskridande kollektivtrafik. Det tredje kapitlet ger en kort översikt om befolkningen i regionen följt av kapitlet om en gränsöverskridande trafikanalys med bland annat nya och tidigare oanvänd data från Systemdrift AS. Det femte kapitlet diskuterar gränshinder. Därefter sammanfattas gjorda undersökningar: enkätundersökning om kundernas behov i gränsregionen och kartläggning av samåkningszonen i gränsregionen. Det avslutande kapitlet 7 introducerar flera möjligheter att vidareanalysera rörelsemönster och kundernas behov för framtida uppföljningsprojekt i gränsregionen. De viktigaste slutsatserna och resultatet av förstudien presenteras till sist i sammanfattningen.

## 1. Svinesundsregionen och utvecklingsstrategier

Det som kallas Svinesundsregionen i den här rapporten är en inofficiell region kring den norsk-svenska riksgränsen med Østfold Fylkekommune och nordligaste Västra Götalandsregionen (VGR). Det betyder att regionen inte har bestämda gränser och inga bestämda överenskommelser om hur långt från gränsen den sträcker sig. Definition i den här rapporten specificeras med dels områden som innefattar Østfold Fylkeskommune och Fyrbodals Kommunalförbund, delregion i VGR, och dels Svinesundskommitténs nuvarande medlemskommuner (figur 1.1).

Svinesundsregionen är ett strategiskt område internationellt, nationellt och regionalt. Riksgränsen mellan Norge och Sverige är samtidigt en gräns mellan medlemskap och icke-medlemskap i EU och NATO men har ett samarbete inom EEC. Historiskt och långsiktigt nordiskt samarbete knyter ihop gränsregionen, tillsammans med lokalt ekonomiskt samarbete och personliga förhållanden i regionen.

På internationell nivå har OECD sammanställt en *Territorial Review* "The Megaregion of Western Scandinavia" (2018) som i stort koncentrerar sig på utveckling av bra förbindelser mellan städerna Oslo-Göteborg-Malmö och till en början även med, Köpenhamn. Analysen har manat regionerna och städerna till ytterligare samarbete, bland annat att vara partner i nätverket String ([www.stringnetwork.org](http://www.stringnetwork.org)), och tänka igenom möjligheterna att knyta ihop regionen. Svinesundregionen är relativt marginell utan större städer i nätverket men representerar ändå en viktig del av regionerna där människor vill anknyta till städerna och locka till sig storstadsborna.

Gränsöverskridande visioner är bäst formulerat av INTERREG Sverige-Norge inom gränslöst samarbete för Svinesundsregionen. Ett av insatsområdena är hållbara transporter, som inkluderar ökat resande med kollektivtrafiken, vilket formulerats på följande sätt:

- *Bra och väl fungerande kommunikationer har stor betydelse för gränsregionens ekonomiska och sociala struktur.*
- *Det finns en stor interaktion över gränsen, det tydligaste uttrycket för det är gränspendlingen. Programanalysen pekar på att kommunikationerna är en av de största svagheter i gränsregionen. För gränsregionerna finns idag även en utmaning i en inte tillräckligt samordnad och välfungerande kollektivtrafik över nationsgränsen, vilket leder till en hög miljöbelastning då många transporter sker med bil.*
- *Genom insatser inom det specifika målet ska samverkan kring gränsöverskridande transporter och infrastruktur skapa mervärden för gränsregionen, både för invånare, för besökare och företag ([www.interreg-sverige-norge.com](http://www.interreg-sverige-norge.com)).*

Det finns en mångfald av samarbetsformer på nationell nivå som arbetar med tågförbindelsen mellan Göteborg-Oslo. Det är relativt nytt att Sveriges Nationella Transportplan prioriterar också denna sträcka. Norge bygger redan järnvägssträckan söder om staden som ska binda ihop Oslo med Østfold för snabbare resor, även om konkreta lösningar fortfarande är i planeringsprocessen för själva Østfold. Sådana snabba förbindelser mellan storstäderna bortser från de regionala förbindelser som är viktiga för Svinesundsregionen.



Figur 1.1. Översiktskarta Svinesundsregionen med Svinesundskommitténs medlemskommuner markerade.



Regionala planer förbereds av Østfold Fylkeskommune, VGR och Fyrbodals Kommunalförbund. Ingen gränsöverskridande kollektivtrafik är dock aktuell för någon av dessa planer, även om de innehåller sociala, ekonomiska, och miljö-relaterade avsikter, vilket är viktigt på båda sidor av gränsen. Det finns en dock tydligt skillnad mellan den norska och svenska sidan: Den svenska regionen satsat mycket på levande landsbygden och söker alternativa kollektivtrafiksmöjligheter för landsbygden. Motsatsen gäller i Østfold som har en vision om att privatbilen är det transportmedel som bör användas på landsbygden, jämte idén att utveckla tätbefolkade områden. Nedre Glomma, berör Sarpsborg och Fredrikstad, är ett exempel på tätplanerat område där noll-tillväxt för personalbilresandet är planerat

Konkreta gränsöverskridande kollektivtrafiksrelaterade tidigare analyser:

- 1) År 2007 samarbetade Østfold kollektivtrafik och Västtrafik Fyrbodal AB i en INTERREG förstudie för att vidareutveckla gränsöverskridande kollektivtrafik eftersom första bussen, "gränspendelen", hade börjat köra från den 20:e juni 2005. Förstudien slutade med samarbetsavtal fram till 2010 medan samarbetet mellan tjänstemän från Østfold och Västtrafik har fortsatt.
- 2) År 2008 genomförde Västtrafik analysen "Utredning av regionaltågstrafik mellan Dalsland och Norge." Slutsatsen i utredningen var att tågförbindelser behövdes men ingen utveckling skedde.

Det är värt att notera FN:s globala mål för hållbar utveckling, som bl.a. belyser behovet av resilient infrastruktur, jämlikhet inom och mellan länder och mer globalt samarbete för hållbar utveckling.

## 2. Attityder bland Svinesundskommitténs medlemskommuner

Intervjuer genomfördes med representanter från Svinesundskommitténs medlemskommuner, Østfold Kollektivtrafikk, Østfold Fylkeskommune, Västtrafik och Västra Götalands Regionen för att kartlägga intresset och inställningarna till gränsöverskridande kollektivtrafik. Den viktigaste utgångspunkten var att intervjua en eller flera representanter som hanterar kollektivtrafiksfrågor i kommunerna. De intervjuade nåddes genom medlemskommunernas kontakter, dvs. kommunala politiker. Det var övervägande tjänstemän, ibland tillsammans med lokalpolitiker som intervjuades. Deltagarlistan visas tabell 2.1.

Tabell 2.1. Deltagarlista: intervjuer (\* politiker).

| nr | datum  | Østfold / Norge                                      | Nr | datum  | Fyrbodal / Sverige  |
|----|--------|--|----|--------|---|
| 1  | 26-apr | Børre Johnson Østfold Kollektivtrafikk               | 1  | 12-apr | Pontus Gunnas Västra Götalands region                                 |
| 2  | 14-maj | Jens-Petter Berget Halden<br>Thor Edquist* Halden    |    |        | Ingemar Bengtsson Västtrafik, konsult<br>Malin Kristensson Västtrafik |
| 3  | 22-maj | Cecilia Agnalt* Østfold Fylkeskommune                | 2  | 16-apr | Christian Nilsson Dals-Ed   |
|    |        | Olav Moe* Østfold Fylkeskommune                      | 3  | 23-apr | Peter Dafteryd* Strömstad   |
| 4  | 20-jun | Hege Marie Edvardsen Fredrikstad                     | 4  | 02-maj | Marcus Staxäng Tanum  |
|    |        | Buran Øistein Fredrikstad                            | 5  | 03-maj | Thomas Carlson Åmål   |
| 5  | 26-jun | Geir Aarbu Aaremark                                  | 6  | 07-maj | Tommy Johansson* Mellerud   |
| 6  | 26-jun | Espen Glosli Rakkestad                               |    |        | Mario Vasquez Mellerud  |
|    |        | Espen Jordet Rakkestad<br>Ellen Solbrække* Rakkestad |    |        | 7 07-maj Göran Carlsson Trollhättan                                   |
| 7  | 27-jun | Sigmund Vister Sarpsborg                             | 9  | 16-maj | Felix Stööp Lindgren Västtrafik                                       |
|    |        | Laila Vestby Sarpsborg                               | 10 | 22-maj | Helene Evensen Strömstad  |
| 8  | 16-jul | Dag Willien Eriksen Hvaler                           |    |        |   |
| 9  | e-mail | Bente Hansen Råde                                    |    |        |   |
|    |        | - Rygge  |    |        |   |

**De viktigaste frågeställningarna handlade om hur angeläget det är med riksgränsöverskridande kollektivtrafik och förväntningarna på förstudiens innehåll.** Intervjufrågorna syftade till bl.a. att förstå bakgrunden till och de intervjuades tidigare erfarenhet av gränsöverskridande, regionala och lokala kollektivtrafiksfrågor. Vidare diskuterades hur samarbetet är organiserat vad gäller gränsöverskridande kollektivtrafik i jämförelse med hur det borde se ut.



Eftersom det norska och svenska systemet skiljer sig och det upptäcktes att kommunernas representanter knappt har kunskap om hur kollektivtrafiksystemet är uppbyggt på andra sidan riksgränsen, presenteras intervjuresultaten landsvis.

## 2.1. Norska kommuner

### Organisatoriska fakta

- Kollektivtrafiken i regionen styrs av Samferdselskomiteen vid Østfolds fylkeskommune, som är ansvarig för allt som är knutet till transport, länsvägar, omfattande mark- och transportplanering, kollektivtrafik, miljö och klimat.
- Østfolds Kollektivtrafikk ansvarar för kollektivtrafiken i Østfold och kontrollerar budgeten och planerar turer utifrån given budget. Turerna är baserade på större befolkningsströmmar mellan bostäder och arbetsplatser. Det finns också skolbussar som även är tillgängliga för allmänheten samt vardaglig flex-trafik som liknar den närtrafik som finns i Västra Götaland.
- All järnvägstrafik är organiserad av det statliga järnvägsbolaget NSB.
- Kommunerna kan, såsom alla invånare i Østfold, ge förslag på kollektivtrafiksändringar men det finns inget organiserat samarbete mellan kommunerna och kollektivtrafiksplanerarna. Här skiljer länderna sig åt, sådant samarbete finns i Fyrbodal Kommunalförbund.
- Det är kommunerna som beställer och betalar en del av budgeten för skolbussar. De har också möjlighet att beställa andra specifika linjer inom respektive kommun och då också delbetala.

### Intervjuresultaten

Østfold Kollektivtrafikk och Østfold Fylkeskommune är intresserade av en omfattande undersökning av det gränsöverskridande trafikflödet och de resmönster som finns. Framförallt är de intresserade av arbetsresande eftersom det anses vara den viktigaste gruppen av kollektivtrafikresenärer. Gränsöverskridande handelsresor är något som man helst inte vill stötta genom offentliga kollektivtrafikresor. Bussen "E6 expressen" gick tidigare mellan Sarpsborg och Strömstad och möttes av starkt motstånd från lokala handlare i Norge.

Samtliga intervjuande var intresserade av och positiva till prioriteringar för gränsöverskridande kollektivtrafik. Dessa var i samklang med övergripande miljöfrågor och att det ska vara miljövänlig planering och val av fordon. Det finns stor skillnad mellan kommunerna som har fysisk gräns med Sverige – Halden och Hvaler – och de kommuner längre från gränsen – Rygge, Råde, Rakkestad, Aaremark, Fredrikstad och Sarpsborg – vad gäller intresset i detaljer för hur gränsöverskridande kollektivtrafik borde se ut.

Råde nekade att intervjuas men skickade kommentarer att de är positiva till att göra en undersökning, då de önskar att gränsöverskridande kollektivtrafik borde använda det mer miljövänliga biogas- eller el-bussar. Av Svinesundskommittéens medlemmarna saknas uppgift från Rygge. De glesbefolkade kommunerna i Østfold, Aaremark och Rakkestad, som inte har riksgränsen mot Fyrbodalområdet, önskade tätare och bättre kollektivtrafik mot centralorterna som Sarpsborg och Halden och som möter linjer att åka vidare med till Sverige. Enligt deras synpunkter finns här möjligheter att åka kollektivt till regionala tätorter men vidarekopplingar med bussar eller tåg

saknas. Dessutom är det omöjligt för pendlare att planera hela resan, hem-arbetsplats-hem, med kollektivtrafik.

Fredrikstad och Sarpsborg var tydliga med att gränsöverskridande kollektivtrafik är ingen vardagsfråga. Tvärtom, betraktar Sarpsborg det som ett rejält hot för handelsnäringen i Norge. Både Fredrikstad och Sarpsborg fokuserar mest på att utveckla sin levande stad där människor bor, arbetar och handlar och har inte mycket fokus på att Sarpsborg (och Fredrikstad) även är en regional knutpunkt och dessutom en viktig arbetsmarknad också för dem som bor i Sverige. Båda städerna har fokus på att utveckla det välanslutna Nedre Glomma och bra pendlingsmöjligheter mellan dem. Båda var bekymrade över att satsa offentliga pengar för att få människor att handla i Sverige, vilket ses som konkurrens till Fredrikstad och Sarpsborg. Samtidigt uttryckte tjänstemän i båda städerna att det är sättet politiker tänker nuförtiden, vilket beror på att de är mest upptagna i lokala frågor och saknar det övergripande perspektivet.

Mest engagerad i gränsöverskridande kollektivtrafiksfrågor var Halden och Hvaler. I motsats till Sarpsborg, ser Halden inte att förbättrad kollektivtrafiken ökar gränshandeln i Sverige, men ger möjligheter att hjälpa miljön; de som oavsett kollektivtrafikssituationen gränshandlar får åka dit miljövänligare med bättre anslutningar. Halden och Hvaler betraktar det som synnerligen viktigt att utveckla kollektivtrafiksmöjligheter över gränsen och ser många brister. Där saknas t.ex. en enkel sökmotor som visar hur man kan ta sig runt i gränsregionen och även om där finns möjligheter till transport, får potentiella resenärer inte fram informationen. Hvaler pekade speciellt på anslutningar vad gäller gränsöverskridande färjetrafik som inte finns i några reseplanerare just nu. Halden förklarade deras fokus på smarta lösningar som bör vara kopplat till ett framtida gemensamt gränsöverskridande reseplanering- och biljettsystem.

Vad gäller gränsöverskridande färjetrafik så önskar Hvaler att den ska betraktas som kollektivtransport istället för privata gränshandelsfartyg och ha fler anslutningar mellan de svenska och norska öarna, främst för sommarfolk. Offentlig finansiering behövs för att människors vanor att åka kollektivt byggs upp över lång tid vilket privatföretag inte kan ta ansvar för. Dessutom kan färjorna bli snabbare om man inte räknar in shoppingtiden som privatföretagare gör. Hvaler ser fram emot att ha bättre kollektivtrafik med båtförbindelser mellan de svenska och norska öarna och att bygga upp en alternativ kollektivförbindelse mellan Strömstad och Fredrikstad via Skjaerhalden.

Övergripande intrycket från de intervjuade i de norska kommunerna är att de visar missnöje med hur kollektivtrafiken är organiserad i Østfold. Följaktligen provar de mer befolkade kommunerna att hitta andra vägar att påverka befolkningsflöden och då genom att leta efter smarta lösningar (elbilar, elcyklar för hyra) och att planera tätare byar som är den generella planeringsfilosofin i hela Norge, inklusive Østfold. Därutöver att planera för bomavgifter i staden (Fredrikstad) och att påverka regionens politiker och tjänstemän. Bland kommunerna som inte har fysisk gräns mot Sverige är intresset för gränsöverskridande kollektivtrafik mycket lågt och ses mest i relation till övergripande miljöfrågor. Däremot har Halden och Hvaler konkreta önskemål och förslag om hur det borde se ut med gränsöverskridande kollektivtrafik. Parallellt med dessa förslag känner de två kommunerna att de inte kan vara drivande i frågan, men vill gärna samarbeta när systematiserat fokus och finansiering har kommit från regional nivå.

## 2.2. Svenska kommuner

### Organisatoriska fakta

- Kollektivtrafiken styrs av politiker i kollektivtrafiknämnden vid VGR.
- Västtrafik är ansvarig för kollektivtrafikens verksamhet och budget i Fyrbodalområdet och hela Västra Götalandsregionen och är betydligt större organisation än motsvarande i Østfold. Det finns också närtrafik med strikta timmar under arbetsdagar för dem som bor på landet att åka från och till konkreta hållplatser i centrum inom kommunen. Det finns även skolbussar men som bara elever kan använda.
- Västtrafik finansierar två gränsöverskridande linjer som åker mot Norge – bussen ”gränspendlare” 111 och tåget Göteborg-Halden.
- Järnvägstrafiken är organiserad och finansierad både nationellt med SJ och regionalt med Västtrafik.
- Alla Fyrbodalkommunerna är organiserade i Nätverk för infrastruktur och kollektivtrafik med en koordinator i Fyrbodals Kommunalförbund. Nätverkskoordinatören organiserar möten dels med tjänstemän från VG regionen, Västtrafik, Trafikverket och kommunerna genomsnittligt 4 gånger om året och dels med kommunala och regionala politiker.
- På Västtrafik arbetar 2 handläggare, en för Bohuslän och en för Dalsland, som är direkta kontaktpersoner för kommunerna.
- Kommunerna ger sina konkreta förslag till Västtrafik en gång om året för s.k. dialogmöten för ändringar i busstiderna och de olika linjerna som räknas för 1,5 år framåt. Inför dialogmötena svarar kommunerna på frågor om förändringar i lokala reseunderlag utifrån utvecklingsplaner, hur kommunen ges förutsättningarna till att utveckla hållbara resvanor och deras synpunkter på kollektivtrafikens strategiska utveckling lokalt.
- Kommunerna beställer och betalar del av skolbussbudgeten. De har möjlighet att också beställa och betala för andra specifika linjer från Västtrafik inom kommunens område.

### Intervjuresultaten

VGR och Västtrafik tillstår att samordningen mellan trafiken i svenska regionen och norska regionen saknas. Västtrafik följer regeln att deras uppdrag slutar en hållplats efter regiongränsen även om buss 111 fortsätter till tätorten Halden. Anledningen är att den är lokalt arrangerad mellan Halden och Nordby shoppingcenter för anställda där. Dessutom lyfter regionen frågan att det är svårt att bedöma hur många människor som behöver åka över gränsen med kollektivtrafiken. Därtill är det oklart hur långt in i Norge Västtrafik och VGR ska ansvara för kollektivtrafiken och var Norge ska ta vid.

Samtliga intervjuade framförde ett intresse och prioriteringar för gränsöverskridande kollektivtrafik. De var mest positiva till att få snabbare transporter till arbetsplatser i de närmaste norska städerna. Vissa såg förbättrade kollektivtrafiksmöjligheter till Norge som ett sätt att öka befolkningen i kommunerna, vilket är ett viktigt mål för dem, speciellt framfört av Tanum, Mellerud och Dals-Ed. Det finns en klar skillnad mellan kustkommunerna i Bohuslän och inlandet i Dalsland vad gäller intresse i transportutvecklingsväg, antingen längs E6:n eller förbättringar av existerande tågförbindelse. Kustkommuner längs E6:n, som Strömstad och Tanum, har dels



fördelen med bra vägförbindelser, dels nackdelar med stora trafikflöden och brist på välkoordinerad och snabb kollektivtrafik på vägarna till Norge, där människor förflyttar sig mycket snabbare med privatbil. Dalslandskommunerna har starkt samarbete med varandra i järnvägsfrågor och över gränsen mot Norge. Efter att Sveriges nationella planer har prioriterat att järnvägen mot Norge behöver förbättras, har nätverket delvis nått sitt mål.

Kvartalsmötena som är arrangerade av Fyrbodals Kommunalförbund är mycket viktigt för de intervjuade. Kommunerna i Dalsland och Bohuslän förbereder sig tillsammans att framlägga sina gemensamma åsikter till VGR och Västtrafik. Det är grundläggande för kommunerna att de kan presentera alla sina behov även om resultaten inte alltid är vad kommunerna vill nå. Kommunerna har också insikt om hur Västtrafik planerar resandet med mest fokus på rationellt och effektivt resande med störst effekt på göteborgsregionen. Samtidigt pekas ett nytt regionalt mål ut, nämligen att hela regionen borde leva. En kritik som kom från kommunerna var att regionen tittar mest på siffrorna och analyserna som fokuserar på nutid. Kommunerna vill däremot fokusera på framtidsvisionerna, dvs. att när regionen investerar större resurser så ska landsbygden få ökad befolkning men också få fler resenärer att åka kollektivt.

Processerna och tidsperspektivet varierar för att kunna ändra något i kollektivtrafiksystemet på den svenska sidan. Ändringar för Västtrafiks bussar måste rekommenderas med ett 1,5 års perspektiv, medan förslag för tågförbindelser förväntas halvårsvis. Olikheten gör det omöjligt att ändra busstidtabellen enligt tågtidtabellen. Dalslandskommunerna har dessutom ett 10-årsperspektiv på ökad tågtäthet och fler regionala tågstationer, vilket förhoppningsvis kan påverka busslinjerna och deras samordning med tågen till en väl fungerande service.

Mycket på grund av planeringskomplikationerna ser kommunerna ett antal problem relaterat till gränsöverskridande kollektivtrafik. Det är krångligt att ta sig runt kollektivt i regionen, t.ex. länkas inte linjer i regionen ihop och man kan inte planera hela resan till och från jobbet. Kommunikationen om ändringar och möjligheter i kollektivtrafiken är inte tillräcklig även på den svenska sidan av gränsen. Allt det gör att regionborna oftast inte har vana att åka kollektivt. Kommunerna konstaterar att det saknas en tydlig och långsiktig konsekvent planering för att förändra i enlighet med deras synpunkter.

De svenska kommunerna ser att den gränsöverskridande kollektivförbindelser inte bara gäller förbindelser längs E6:n, utan också förbättrad regional järnvägsförbindelse i Dalsland. Alla Fyrbodals kommuner behöver vara med i samarbetet, inte bara Svinesundskommitténs medlemmar. Samarbetet behöver börja med politikernas visioner, deras samarbete kring förbättringar och deras beslut om finansiering. Först därefter kan planeringen av detaljerna börja.

Samlade intrycket från de svenska kommunerna är ett visat missnöje med hur kollektivtrafiken är organiserad i Fyrbodalområdet, liksom i de norska kommunerna i Østfold.

## 2.3. Gemensamma angelägenheter

### Organisatoriska fakta

- Tjänstemän från Västtrafik och Østfold Kollektivtrafikk har möten varje år.
- Kommunerna i Dalsland deltar i ett gränsöverskridande nätverk om tågförbindelse.

Tabell 2.2 Viktigste olikheter och likheter i uppfattningar

| <b>Olikheter</b>   |   |
|--|---|
| <b>Norge – Østfold</b>   | <b>Sverige – Fyrbodol/VGR</b>   |
| Fokuserar på att bygga tätare bostadsområden som kan vara sammanlänkade med kollektivtrafik. För landsbygden är bilen fortsatt viktigaste transportmedel.  | ”Levande landsbygd” är en stor del av VGRs vision. Regionen undersöker nya smarta lösningar för att förbättra resandet på landsbygden där övergripande lösningar saknas.              |
| Kommunerna i Sarpsborg och Fredrikstad ser problem i att utveckla kollektivtrafik då det kan gagna gränshandel i Sverige. Halden är inte orolig för detta. |   |
|  | ”Gränspendlareffekten” – både negativa och positiva uppfattningar om var skatten betalas beroende på var människor bor.   |
| <b>Likheter</b>  |   |
| Positiva   | Kombinerad transport (buss, tåg, båt, hyr-elbilar, elcyklar, samåkning) är viktigt.<br>Miljöaspekten bryr sig alla om, liksom ökat gemensamt resande.                                 |
| Negativa   | Gemensam gränsregional utveckling (social, ekonomi, kultur) är inte kommunernas primära uppdrag. De flesta har inte ”kraften” att se varken styrkan eller möjligheter i gränsområdet. |
|  | Kommunerna har överlåtit ansvaret att organisera transporter regionalt och gränsregionalt.  |
|  | Kommunerna i Østfold och i Fyrbodol är fokuserade på synpunkter på kollektivtrafiklösningarna i sin egen region, vilket gör det svårt att prioritera gränsöverskridande möjligheter.  |

### 3. Befolkning och gränsöverskridande resor

Østfold Fylkeskommune och delregionen Fyrbodal inom VGR har ungefär lika stor befolkningsmängd (tabell 3.1). I Østfold är dock befolkningen mer koncentrerad till tätorter som ligger närmare riksgränsen: Fredrikstad – 35 km, Sarpsborg – 25 km, Moss – 45 km, Haldens tätort ligger 12 km från närmaste gränsövergång. De svenska gränsnära kommunerna har däremot mindre tätorter och större andel av befolkningen på landsbygden. Tätorter med ekvivalent storlek ligger längre bort från gränsen: Trollhättan – 130 km, Uddevalla – 110 km och Vänersborg – 130 km.

Tabell 3.1. Befolkning i regionen och Svinesundskommitténs medlemskommuner år 2017/2018.

Källa: SCB och SSB.

| <b>Østfold</b> | <b>292 893</b> |  | <b>Fyrbodal</b> | <b>270 000</b> |
|----------------|----------------|--|-----------------|----------------|
| Fredrikstad    | 81 121         |  | Trollhättan     | 58 412         |
| Sarpsborg      | 55 127         |  | Strömstad       | 13 243         |
| Halden         | 30 790         |  | Tanum           | 12 807         |
| Rygge          | 15 747         |  | Åmål            | 12 741         |
| Rakkestad      | 8 173          |  | Bengtsfors      | 9 820          |
| Råde           | 7 398          |  | Mellerud        | 9 399          |
| Hvaler         | 4 517          |  | Dals-Ed         | 4 804          |
| Aremark        | 1 398          |  |                 |                |

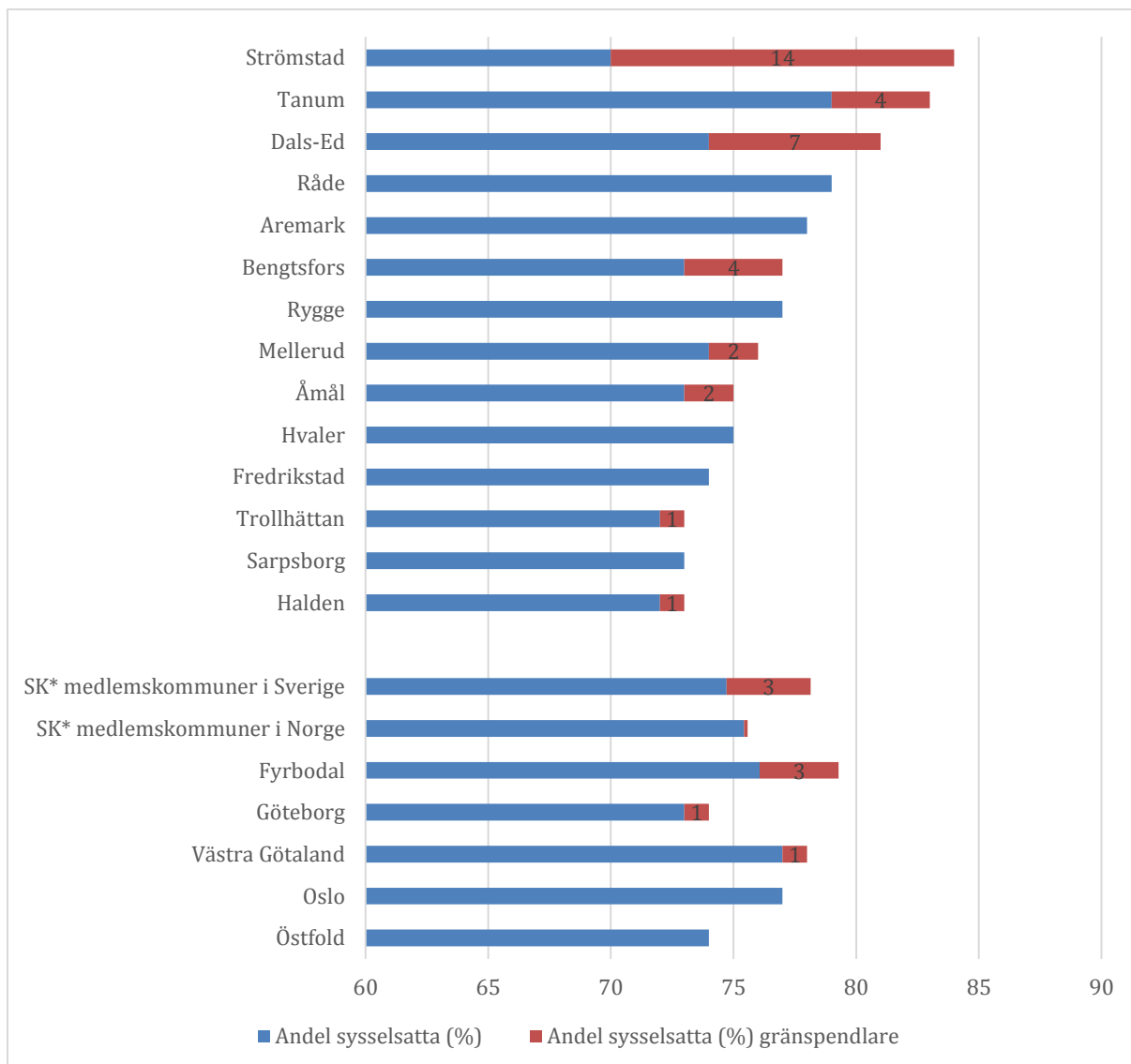
Mobiliteten över gränsen kan grovt delas in i tre grupper: arbetspendling, gränshandel och fritidsresor som turism, kulturreSOR och delårsboende.

#### 3.1. Arbetspendling

Information om officiell arbetspendling finns samlat hos VGR. Tyvärr uppdaterar de inte längre gränsstatistiken och sista information kommer från år 2014. Detta bland annat på grund av att de inte erhåller någon ny statistik från de nationella statistiska centralbyråerna SSB och SCB. Det pågår dock en diskussion på nordisk nivå kring statistik och säkerhetsfrågor som ännu inte har gett resultat.

Enligt data från 2014 är sysselsättning över gränsen viktigaste för befolkningen i Strömstad, Dals-Ed, Tanum och Bengtsfors. Dessa kommuner hade potentiellt högre andel sysselsatta som hade sin huvudsakliga arbetsplats på andra sidan av gränsen (figur 3.1). Endast i Halden var det mer än 1 % av antal sysselsatta i Sverige utav alla kommunerna i Østfold. Samtidigt hade Halden, Sarpsborg och Fredrikstad relativt låg sysselsättningsprocent jämfört med gränsnära kommuner i Sverige.





Figur 3.1. Andel sysselsatta befolkning 20-64 år, 2014. Källa: VGR gränsstatistik (\* Svinesundskommittén)

Tabellerna 3.2 och 3.3 visar att det fanns 282 arbetspendlare i Østfold som hade sin huvudsakliga arbetsplats i Sverige, och 3 830 i Fyrbodalområdet som hade sin arbetsplats i Norge under 2014. Dessutom visar statistiken att där fanns 1 750 personer i Fyrbodal som hade extra inkomst från Norge.

Gränsöverskridande arbetspendling var störst från Sverige till Norge. Norska arbetsgivare hade anställt personal som bodde mest i Strömstad, Dals-Ed, Tanum och Bengtsfors (figur 3.1). Av alla gränspendlare i regionen arbetade ca 400 personer i städerna – Halden, Sarpsborg och Fredrikstad (tabell 3.2). Nästan 1 500 personer åkte från Fyrbodal till arbetet i Østfold och mer än 3 500 människor som bor i Fyrbodals kommuner har sin arbetsplats i Norge. Från Göteborg kom människor som arbetar i övriga Norge och inte så många i Østfold.

I motsatt riktning var det Strömstad som hade störst andel arbetskraft från Østfold med 214 anställda (tabell 3.2).

Tabell 3.2. Bosatta i svenska kommuner och arbetar i Østfold, 2014. Källa: VGR gränsstatistik.  
(\* Svinesundskommittén, \*\* Norge förutom Østfold och Sverige förutom Fyrbodal)

| från \ till                              | Halden     | Sarpsborg  | Fredrikstad | Hvaler | Aremark | Råde | Rygge | Rakkestad | SK* medlems-<br>kommuner i<br>Norge | Østfold     | Övriga<br>Norge** | Oslo |
|--|------------|------------|-------------|--------|---------|------|-------|-----------|-------------------------------------|-------------|-------------------|------|
| Strömstad                                | <b>215</b> | <b>234</b> | <b>234</b>  | 0      | 2       | 23   | 17    | 19        | 744                                 | <b>788</b>  | 448               | 131  |
| Tanum                                    | <b>45</b>  | <b>38</b>  | <b>37</b>   | 1      | 0       | 4    | 3     | 4         | <b>132</b>                          | <b>151</b>  | 161               | 78   |
| Dals-Ed                                  | <b>53</b>  | 27         | 30          | 4      | 7       | 4    | 2     | 1         | <b>128</b>                          | 134         | 71                | 28   |
| Bengtstors                               | <b>59</b>  | 10         | 10          | 0      | 3       | 0    | 3     | 4         | 89                                  | <b>103</b>  | 124               | 59   |
| Mellerud                                 | 19         | 2          | 5           | 0      | 0       | 0    | 3     | 1         | 30                                  | 33          | 83                | 33   |
| Trollhättan                              | 4          | 9          | 8           | 0      | 0       | 1    | 2     | 2         | 26                                  | 31          | 327               | 126  |
| Åmål                                     | 5          | 5          | 1           | 0      | 0       | 0    | 3     | 3         | 17                                  | 21          | 166               | 67   |
| SK*<br>medlems-<br>kommuner i<br>Sverige | <b>400</b> | <b>325</b> | <b>325</b>  | 5      | 12      | 32   | 33    | 34        | <b>1166</b>                         | 1261        | 1234              | 522  |
| Fyrbodal                                 | <b>463</b> | <b>373</b> | <b>385</b>  | 5      | 12      | 44   | 43    | 40        | <b>1313</b>                         | <b>1435</b> | 2103              | 834  |
| Övriga<br>Sverige**                      | <b>127</b> | <b>255</b> | <b>231</b>  | 11     | 0       | 31   | 62    | 41        | 758                                 | 1611        |                   | 8508 |
| Göteborg                                 | <b>25</b>  | <b>18</b>  | <b>23</b>   | 1      | 0       | 3    | 4     | 2         | 76                                  | 96          | <b>1854</b>       | 707  |

Tabell 3.3. Bosatta i norska kommuner och arbetar i Fyrbodal, 2014. Källa: VGR gränsstatistik.  
(\* Svinesundskommittén, \*\* Norge förutom Østfold och Sverige förutom Fyrbodal)

| från \ till                       | Tanum | Dals-<br>Ed | Bengtstors | Mellerud | Strömstad  | Trollhättan | Åmål | SK* medlems-<br>kommuner<br>i Sverige | Fyrbodal | Övriga<br>Sverige** | Göteborg |
|-----------------------------------|-------|-------------|------------|----------|------------|-------------|------|---------------------------------------|----------|---------------------|----------|
| Halden                            | 0     | 2           | 0          | 0        | <b>184</b> | 0           | 0    | 186                                   | 191      | 9                   | 3        |
| Sarpsborg                         | 1     | 0           | 0          | 0        | 14         | 0           | 0    | 15                                    | 15       | 10                  | 2        |
| Fredrikstad                       | 0     | 0           | 0          | 0        | 7          | 0           | 0    | 7                                     | 7        | 10                  | 3        |
| Hvaler                            | 0     | 0           | 0          | 0        | 0          | 0           | 0    | 0                                     | 0        | 0                   | 0        |
| Aremark                           | 0     | 1           | 0          | 0        | 2          | 0           | 0    | 3                                     | 3        | 0                   | 0        |
| Rakkestad                         | 0     | 0           | 0          | 0        | 0          | 0           | 1    | 1                                     | 1        | 0                   | 0        |
| Råde                              | 0     | 0           | 0          | 0        | 0          | 0           | 0    | 0                                     | 0        | 0                   | 0        |
| Rygge                             | 0     | 0           | 0          | 0        | 1          | 0           | 0    | 1                                     | 1        | 1                   | 0        |
| SK*<br>medlemskommuner<br>i Norge | 1     | 3           | 0          | 0        | 208        | 0           | 1    | 212                                   | 217      | 30                  | 8        |
| Østfold                           | 1     | 3           | 0          | 0        | 214        | 0           | 2    | 220                                   | 226      | 56                  | 11       |
| Övriga Norge**                    | 1     | 0           | 1          | 1        | 10         | 3           | 2    | 18                                    | 32       |                     | 66       |
| Oslo                              | 0     | 0           | 1          | 0        | 1          | 1           | 1    | 4                                     | 9        | 208                 | 36       |

### 3.2. Gränshandel

Enligt en analys av Svensk Handel år 2017 är shopping klart den vanligaste reseanledning för norska besökare i Sverige. De står för ca **5 miljoner shoppingresor** dvs. **78 % av alla resor från Norge till Västra Götaland** under 2017. De flesta av

dessa resor görs över dagen (73 %), men turism och övriga reseanledningar är även en del (27 %) av den stora volymen.

Enligt samma rapport står de norska besökarnas utlägg för ungefär 10 % av Västra Götalandsregionens detaljhandel vilket är 8.7 miljarder kronor. Strömstad kommun har högst försäljningsindex i hela Sverige. Nordby Shoppingcenter hade estimerat över 7 miljoner besökare under 2016 och motsvarande besöksantal angavs för Svinesunds Handelsområden, bägge med strategiska lägen vid första avfarten efter gränspasseringen på var sin sida om E6:n. Tanums Shoppingcenter med 1,2 miljoner besökare samma år, ligger ca 50 km söder från gränspasseringen.

Gränshandelspendlingen belyses ytterligare i ett av appendixen, *Rapporten av enkätanalysen* och i nästa kapitel, [Trafikflöden över gränsen](#).

### 3.3. Delårsboende och turism

Turism är en av de viktigaste näringarna i Svinesundsregionen och sommartid ökar befolkningen kraftigt i regionen. Många använder camping och motsvarande boendemöjligheter. Tanums kommun räknar 3 till 5 gånger antalet folkbokförda under sommaren, dvs. 60 000 människor mot 13 000. Hvaler kommun beräknar en sommarbefolkning på 30 000 personer, hyttefolk och andra nattgäster, jämfört med 4 500 åretruntboende.

Tabell 3.4. Fritidshusägandet i svenska Svinesundsregionen, 2013. Källa: VGR gränsstatistik.

| 2013            | Antal fritidshus | Därav utländskt ägda | Därav ägda av norrmän | Andel ägda av norrmän |
|-----------------|------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Strömstad       | 3 611            | 1 355                | 1 299                 | 36 %                  |
| Tanum           | 6 034            | 1 128                | 1 023                 | 17 %                  |
| Bengtstors      | 1 697            | 549                  | 372                   | 22 %                  |
| Mellerud        | 1 939            | 423                  | 271                   | 14 %                  |
| Dals-Ed         | 960              | 373                  | 270                   | 28 %                  |
| Åmål            | 1 186            | 231                  | 121                   | 10 %                  |
| Trollhättan     | 637              | 26                   | 5                     | 1 %                   |
| Fyrbodal        | 31 317           | 5 026                | 4 002                 | 13 %                  |
| Västra Götaland | 72 739           | 7 121                | 4 287                 | 6 %                   |

I Norge äger norrmän 97,5 % av alla sommarhytter och därefter kommer svenskarnas ägande (SSB statistiken). I Sverige visar statistiken över delårsboende som äger fastighet i kommunen, att i Fyrbodal är andelen norrmän stor (tabell 3.4). Enligt VGR statistikdatabas ägde norrmän 13 % (ca 4 000) av alla sommarhus i Fyrbodal, ungefär 2 300 sammanlagt i Strömstad och i Tanum, och nästan 650 i Dals-Ed och Bengtstors.



## 4. Trafikflöden över gränsen

Fordon som passerar gränsen mellan Fyrbodal och Østfold använder först och främst Svinesundförbindelserna, dvs. Nya Svinesundsbron (E6:n) och Gamla Svinesundsbron (väg 1040/118). Andra vägar som förbinder Sverige och Norge är "Blå vägen" mellan Halden och Munkedal (väg 165/22), Halden och Ed (väg 166/101) och Halden mot Nössemark/Bengtstors (väg 2206/106). Den gränsöverskridande järnvägen har det första stoppet efter gränsen i norska Halden och svenska Ed – se kartan ([figur 1.1](#)).

Denna analys fokuserar på Svinesundförbindelserna och på järnvägen som representerar de viktigaste gränsöverskridande trafikflödena för passagerartrafik i regionen. De andra vägarna saknar bussförbindelser mellan länderna och dessutom är trafikflödet där relativt lågt.

### 4.1. Trafikflöden på Svinesundsbroarna

Svinesundsförbindelserna är de största gränsövergångarna mellan Sverige och Norge med 8 183 164 passeringar under 2017. Årsdygnstrafiken över Svinesundsbroarna var då 22 500 passeringar för samtliga bilar och 19 600 för korta bilar. Maximumflödet var i juli 2017 med 32 400 passeringar och minimum var i januari med 17 200 passeringar per dygn.

Tabell 4.1. Trafikdata över Svinesundsbroarna. Data: Statens vegvesen, Norge

| <b>Svinesundsbroarna - trafik</b>        | 2017             | jan-aug<br>2018 |
|--|------------------|-----------------|
| Alla passeringar                         | 8 183 164        |                 |
| Alla passeringar, bilar kortare än 5,6 m | 7 179 833 (88 %) |                 |
| Årsdygnstrafik                           | 22 473           |                 |
| Årsdygnstrafik, bilar kortare än 5,6 m   | 19 652           |                 |
| Månadsdygnstrafik (max)                  | 32 423 (juli)    | 33 166 (juli)   |
| Månadsdygnstrafik (min)                  | 17 232 (jan)     | 16 963 (jan)    |

Tabell 4.2. Trafiktillväxt genom de senaste åren på Svinesundsbroarna. Data: Statens vegvesen, Norge

|                   | 2017      | 2016      | 2015      | 2014      |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Antal passeringar | 8 180 000 | 7 850 000 | 7 760 000 | 7 520 000 |
| Tillväxt 1 år     | 4,3 %     | 1,3 %     | 3,2 %     |           |
| Tillväxt 2 år     | 5,6 %     | 4,5 %     |           |           |
| Tillväxt 3 år     | 9,0 %     |           |           |           |

Tabell 4.2 visar att trafiken över broarna har generellt ökat genom åren. Under 2014 var trafikflödena över broarna 9 % mindre än vad de var i 2017. **Under de första 8**

**månaderna 2017 jämfört med de första 8 månader 2018 har ungefär 105 000 fler passeringar skett över broarna, dvs. trafikflödet har redan ökat med ca 2 %.**

Tabell 4.3. Trafik på Svinesundsbroarna 2017. Data: Statens vegvesen, Norge  
(\* kortare eller längre än 5,6 meter)

| Nya Svinesundsbron   | Båda riktningarna | Sverige-Norge     | Norge-Sverige     |
|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|                      |                   | 2 520 757 (100 %) |                   |
| Alla passeringar     | 5 602 652 (100 %) |                   | 3 081 895 (100 %) |
| Korta bilar*         | 4 642 608 (83 %)  | 2 026 823 (80 %)  | 2 615 785 (85 %)  |
| Långa bilar*         | 960 044 (17 %)    | 493 934 (20 %)    | 4 66 110 (15 %)   |
| Gamla Svinesundsbron | Båda riktningarna | Sverige-Norge     | Norge-Sverige     |
|                      |                   | 1 674 124 (100 %) |                   |
| Alla passeringar     | 2 607 293 (100 %) |                   | 933 169 (100 %)   |
| Korta bilar*         | 2 537 225 (97 %)  | 1 634 708 (98 %)  | 902 517 (97 %)    |
| Långa bilar*         | 70 068 (3 %)      | 39 416 (2 %)      | 30 652 (3 %)      |

Tabell 4.3 berättar att ungefär 70 % (ca 5,6 miljoner) av passeringarna gjordes över Nya Svinesundsbron och 30 % (ca 2,5 miljoner) över gamla bron enligt Statens vegvesen trafikdata (tabell 4.1). Samma data visar att 83 % (4,6 miljoner) av alla passeringarna på nya bron gjordes av korta bilar. Vad gäller gamla bron är siffran 97 % (2,5 miljoner), med endast 3 % för längre fordon. Data visar också att på Nya Svinesundsbron var 45 % av alla passeringar till Norge, mot 65 % på Gamla Svinesundsbron. Det gjordes ungefär 180 000 (4 %) flera passeringar på Gamla Svinesundsbron från Sverige till Norge, än tvärtom.

Statens vegvesen har data och statistik som gäller passeringar över Svinesundsbroarna. Möjligheten finns att bryta ned uppgifterna i bägge riktningar och även körfält, analysera hur många långa fordon passerade gränsen. Dessutom kan medelsiffror visas för skillnaden i antal passeringar för varje vecka, dag (07-19) – kväll (19-23) – natt (23-07) och även för varje timme. Siffrorna kan bara visa antal passeringar av fordon som har klassificerade enligt fordonslängden, men kan inte identifiera enskilda fordon, dess funktion eller antal passagerare.

## 4.2. Antal fordon på Svinesundsbroarna

Viktigaste frågan för gränsregionens kollektivtrafik är inte hur många som åker över gränsen utan hur många av dem som kan tänkas byta från privatbil till att nyttja kollektivtrafik. Företaget som tar upp avgifterna för bropassage, Svinesundsförbindelse AB genom Systemdrift AS har försett oss med data som visar hur många bilar som åker över broarna per dag, månad och år. Uppgifterna täcker 7 274 078 passeringar under 2017, varav ca 10 % av passeringarna saknas då fordonen inte är identifierbara. Avsnittet nedan beskriver de kvarvarande 90 % av passeringarna över båda Svinesundsbroarna under 2017.

Tabell 4.4 visar att antal fordon som for från Sverige till Norge under 2017 var 838 253 mot 785 872 som åkte från Norge till Sverige. Genomsnitt per fordon var ungefär 4,5

passeringar. 46 % av alla bilar som åkte över broarna gjorde det endast 1 (en) gång. Dessa engångsresor gäller endast 10 % av alla passeringar över broarna.

Tabell 4.4. Bilpasseringar för år 2017 på Svinesundsbroarna. Data: Systemdrift AS.

| 2017         | Årsvärdet   | alla      | max 1 gång per månad |             | max 1 gång per vecka |               | 251 och mer |
|--------------|-------------|-----------|----------------------|-------------|----------------------|---------------|-------------|
|              |             |           | 1 gång               | 2-12 gånger | arbetsdagar          | arbetsdagar   |             |
|              |             |           |                      |             | 13-52 gånger         | 53-250 gånger |             |
| Till Norge   | Fordon      | 838 253   | 46 %                 | 47 %        | 6,4 %                | 0,63 %        | 0,01 %      |
|              | Passeringar | 3 729 968 | 10 %                 | 43 %        | 32 %                 | 13 %          | 0,94 %      |
| Till Sverige | Fordon      | 785 872   | 46 %                 | 46 %        | 6,6 %                | 0,65 %        | 0,01 %      |
|              | Passeringar | 3 544 110 | 10 %                 | 42 %        | 33 %                 | 14 %          | 0,99 %      |

Vanligaste resan över gränsen var med fordon som åkte maximalt en gång i månaden över broarna dvs. 47 % av alla fordon och 43 % av alla passeringar. 33 % av passeringarna var med fordon som åkte mer än en gång i månaden men inte mer än en gång i veckan, vilket gäller för 6,5 % av alla fordon oavsett riktning.

**Arbetspendlare**  
**Varje år kör 5 200 fordon**  
**över gränsen mellan en**  
**gång i veckan och varje**  
**arbetsdag, dvs. 14 % alla**  
**passeringar på broarna**

**Ca 5 200 fordon, mindre än 1 % av alla fordon, åkte över gränsen maximalt varje arbetsdag (250 gånger per år) och inte mindre än en gång i veckan (52 gånger per år). Dessa regelbundna fordon bidrar med 14 % av samtliga passeringar på broarna (499 000 till Norge och 484 000 till Sverige). Dessa passeringar görs av arbetspendlare som både veckopendlar och dagpendlar och är troligtvis fordon som inte åker för långt bort från gränsen. Där finns också ungefär 100 fordon som åker över gränsen oftare än antalet arbetsdagar under året.**

Tabell 4.5. Bilpasseringar per månad, medelvärde, 2017. Data: Systemdrift AS.

| 2017       | alla        | Betalar per passage |          |            | Fast månadsavgifter |              |            |        |
|------------|-------------|---------------------|----------|------------|---------------------|--------------|------------|--------|
|            |             | 1 gång              | 2 gånger | 2-8 gånger | Arbetsdagar         | Alla dagar   |            |        |
|            |             |                     |          |            | 9-20 gånger         | 21-30 gånger | 31 och mer |        |
| Till Norge | bilar       | 185 655             | 71 %     | 16 %       | 27 %                | 1,10 %       | 0,16 %     | 0,02 % |
|            | passeringar | 310 720             | 42 %     | 19 %       | 47 %                | 8 %          | 2 %        | 0,56 % |



|              |             |         |      |      |      |        |        |        |
|--------------|-------------|---------|------|------|------|--------|--------|--------|
| Till Sverige | bilar       | 173 388 | 71 % | 16 % | 28 % | 1,00 % | 0,17 % | 0,02 % |
|              | passeringar | 293 255 | 42 % | 19 % | 48 % | 8 %    | 2 %    | 0,58 % |

Tabell 4.5 beskriver 2017-års månadsstatistik. Omkring 180 000 fordon passerade Svinesundsbroarna varje månad och åkte över broarna ca 604 000 gånger. Genomsnittet per fordon är ungefär 3,4 passeringar per månad. 71 % av alla fordon passerade över broarna endast en gång i månaden, vilket gäller för 42 % av alla passeringar.

De som måste betala bomavgift för varje tur och retur men åker regelbundet över gränsen omfattar **ca 27 % (50 100) av de fordon som åker 2 till 8 gånger i månaden och därmed bidrar till ca 48 % av alla passeringar. Dessutom åker ca 28 500 fordon över gränsen bara 2 gånger i månaden och bidrar till 19 % (57 000) av alla passeringar på broarna.** Den sista gruppen indikerar troligtvis gränshandlare som gör inköp varannan vecka, men siffran kan också peka på veckopendling och andra ärenden över gränsen för dem som bor i närområdet och relativt ofta behöver korsa gränsen.

**50 100 fordon betalar bomavgifter för varje gång de åker över gränsen – 2 till 8 gånger, tur och retur**

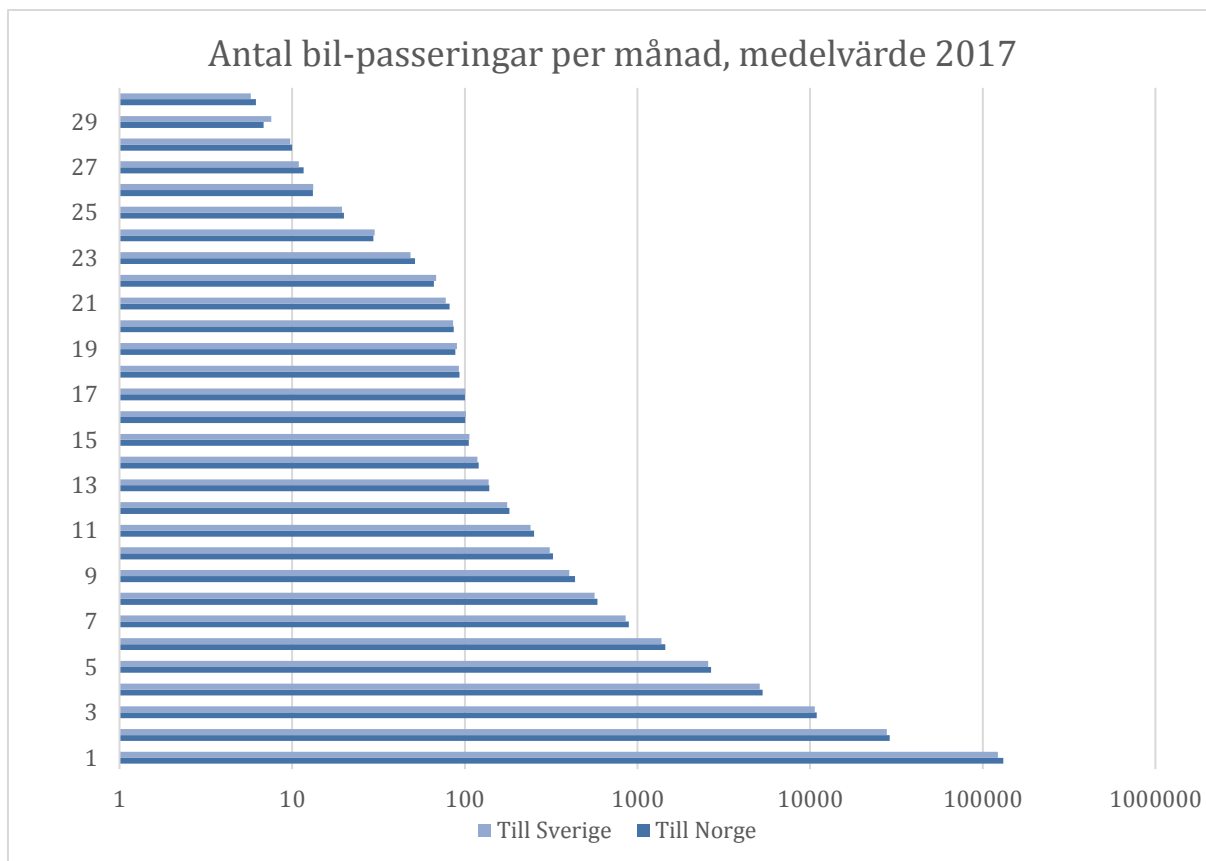
**Shopping-pendlare  
28 500 fordon åker över gränsen 2 gånger i månaden – 19 % av alla passeringar på broarna**

Ungefär 11 % av alla passeringar är gjorda av 1,3 % av fordonen som betalar maximal månadsavgift i bomstationen vid gränsen. Gruppen omfattar **ca 2 000 fordon som åker mer än 8 och mindre än 20 gånger (arbetsdagar) i månaden över gränsen fram och tillbaka.** Dessa är pendlare som åker 2 gånger fram och tillbaka varje vecka eller varje arbetsdag i månaden, dvs. de åker oftare än dem som veckopendlar. **300 fordon passerar mer än 20 dagar per månad men inte mer än en gång varje dag.** Cirka 100 fordon passerar i båda riktningarna mer än en gång per dag.

**Dagliga arbetspendlare  
2 300 fordon betalar högsta månadsavgiften och åker mer än 8 gånger per månad över gränsen, tur och retur**

Som jämförelse är det omkring 6 500 personer som pendlar från Fredrikstad till Sarpsborg och ca 4 000 som pendlar från Sarpsborg till Fredrikstad (Statens vegvesen 2017, Byutredning Nedre Glomma).

Figur 2.1 beskriver på en logaritmisk skala över antalet fordon som for en gång per månad till maximalt varje dag över gränsen under en genomsnittlig månad under 2017. Diagrammet visar bl.a. att det är lika många fordon i grupperna som åker 15 till 20 gånger över gränsen.



Figur 2.1. Antal passeringar (horisontellt) jämfört med antal fordon (vertikalt) under en månad.

### 4.3. Passagerartrafik – Gränspendlarbuss 111 och tåget

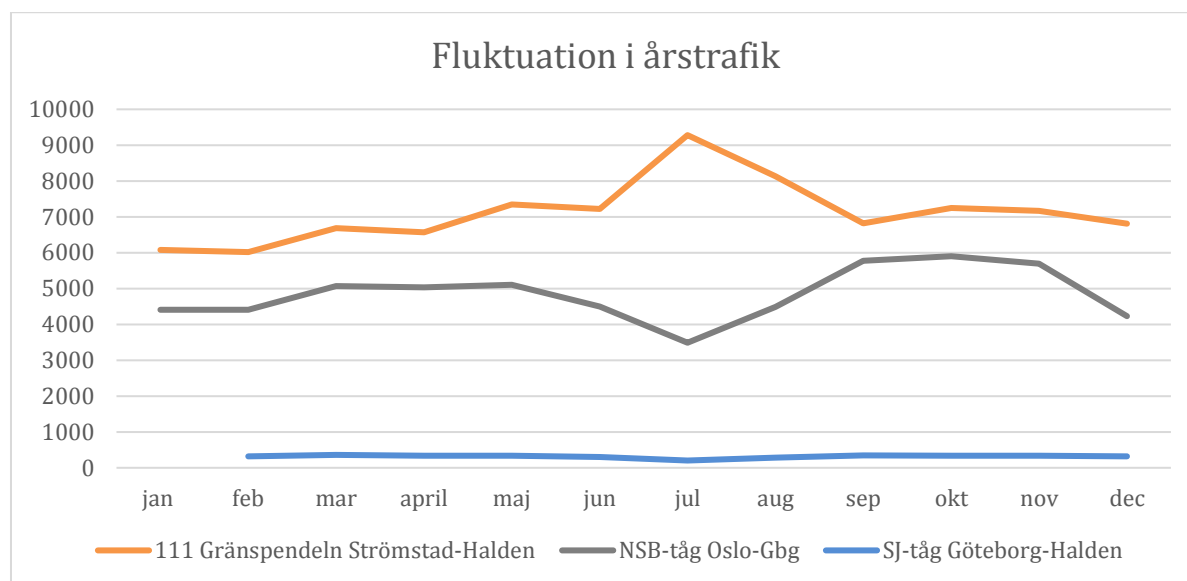
**Det är värt att notera att vi inte vet hur många passagerare som åker över gränsen med kollektivtrafik, varken med buss 111 eller med tågen Göteborg-Halden-Oslo.**

Enligt Systemdrift AS, har kollektivtrafikfordon åkt över gränsen 15 462 gånger, ungefär 1 300 gånger per månad under 2017. Det inkluderar både expressbussar och den regionala gränspendlarbussen 111. På gamla bron, där buss 111 passerar, har kollektivtrafiksfordon passerat 4 454 gånger under 2017, det vill säga 370 gånger varje månad. Buss 111 gör 11 tur- och returesor på vardagar och 7 på lördagar och söndagar.

Västtrafik har statistik för passagerarstatistik för buss 111 "Gränspendeln" som baseras på biljettförsäljning men inte visar hur många faktiska passagerare som åker över gränsen. Bussturen används också för Strömstadsborna att åka till och från Nordby eller Svinesunds shoppingcenter och för Haldenborna att åka till och från Svinesundsparken i Haldens kommun.

För Dalsland utgör tågen den viktigaste delen av gränsöverskridande regional kollektivtrafik. Tåget mellan Göteborg och Oslo (NSB) går 4 gånger per dag. Sedan början av 2017 finansierar Västtrafik en ny tågförbindelse mellan Göteborg och Halden (SJ) som kör 2 gånger per dag, morgon och eftermiddag. Möjligheten finns att åka vidare mot Oslo med NSB-tåg med 24 eller 14 minuters väntetid.

Västtrafiks statistik avseende resenärer på tågen mellan Göteborg-Halden (SJ) och Göteborg-Oslo (NSB) är beräknad utifrån biljettförsäljning och passagerarräkning 1-2 gånger per år. Figur 2.2 visar hur många resande finns på tågen och på Gränspendelbussen 111 för hela sträckan.



Figur 2.2 Antal resande på gränsöverskridande kollektivtransportmedel, hela sträckan.

Under år 2017 var det 85 372 resande med buss 111, vilket innebär ca 7 000 resenärer per månad. Sommartrafiken har varit mest populärt. Däremot hade Göteborg-Oslo-tåget ungefär 4 800 resenärer varje månad och Göteborg-Halden tåget 300 resenärer på hela sträckan Halden-Göteborg och lägre antal resenärer under sommaren när antal turerresor också var färre.

Antalet resenärer på busslinjen har varit relativt stabilt under de senaste tre åren och jämfört med andra regionbussar i Fyrbodalområdet. Det endast 7 av 35 busslinjer som har fler resenärer, inkluderat bussar i Uddevalla-Trollhättan-Vänernsregionen där befolkningen är väsentligt större.

Figuren 2.2 visar också att antal resenärer på buss 111 är mycket större sommartid; 1,5 gånger fler i juli jämfört med i januari. Det betyder att bussen är använd för relativt många turister och fritidsresenärer som kommer till regionen på sommaren och att busslinjen inte bara gagnar lokalbefolkningen.

## 5. Gränshinder för gränsöverskridande kollektivtrafiken

En viktig fråga som regionala aktörer belyst är de juridiska olikheterna och skillnaderna på tekniska krav, som båda länderna och regionerna ställer på kollektivtrafiken. Därtill kommer rent generella krav för den gränsöverskridande trafiken.

Förstudien innehåller inte en jämförande analys om dessa hinder, då det kom fram att kraven är mycket specifika och handlar om detaljerad planering av olika busslinjer och tågförbindelser.

Något som dock framkom är att taxiförare nästan inte har några hinder att varken hämta eller lämna kunderna på båda sidor av gränsen under förutsättning att resan passerar riksgränsen. Hindren för att gränsresor med fartyg rör mest det faktum att färjor och båtar inte räknas som kollektivtrafik i det gränsöverskridande kollektivtrafiksystemet, utan ses som kommersiella tjänsteleverantörer, då det säljs taxfree som genererar vinst på resorna.

Baserat på ovanstående är det viktigt att ta hänsyn till, eller rent av att avlägsna specifika hinder när nya linjer planeras.



## 6. Övriga analyser

Här följer de viktigaste resultaten av enkätanalysen och analysen av samåkningszoner i gränsregionen. För samtliga uppgifter, se appendix, som även finns på [www.svinesundskommitten.com](http://www.svinesundskommitten.com)

### 6.1. Enkätanalys – Åka kollektivt över gränsen!

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. Totalt svarade 263 personer på enkäten.

Av de svarande var ungefär hälften folkbokförda vardera i Norge och i Sverige; hälften män och hälften kvinnor, och alla åldersgrupper var representerade, dock lite färre unga och fler medelålders. Mycket större antal deltagare var högutbildade än de siffror som karakteriserar regionen, vilket kan antyda att de högutbildade är mer intresserad av kollektivtrafiksfrågor och därför deltog i enkätanalysen. Där fanns också fler svar från kustkommunerna än från inlandet i Sverige. Kommunerna med direkt riksgräns är mest representerad.

30 % av alla svarande var missnöjda med sina kollektivtrafiksvanor, även de 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 som med kollektivtrafik, 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. Likadant är det med fritidsresor där 70 % åker med familjemedlem och 40 % åker också ensam i bil. Tåg och buss fick högre användningsprocent för fritidsresor än för andra skäl – 20 % använder tåg och 18 % buss för gränsöverskridande sträckor.

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.

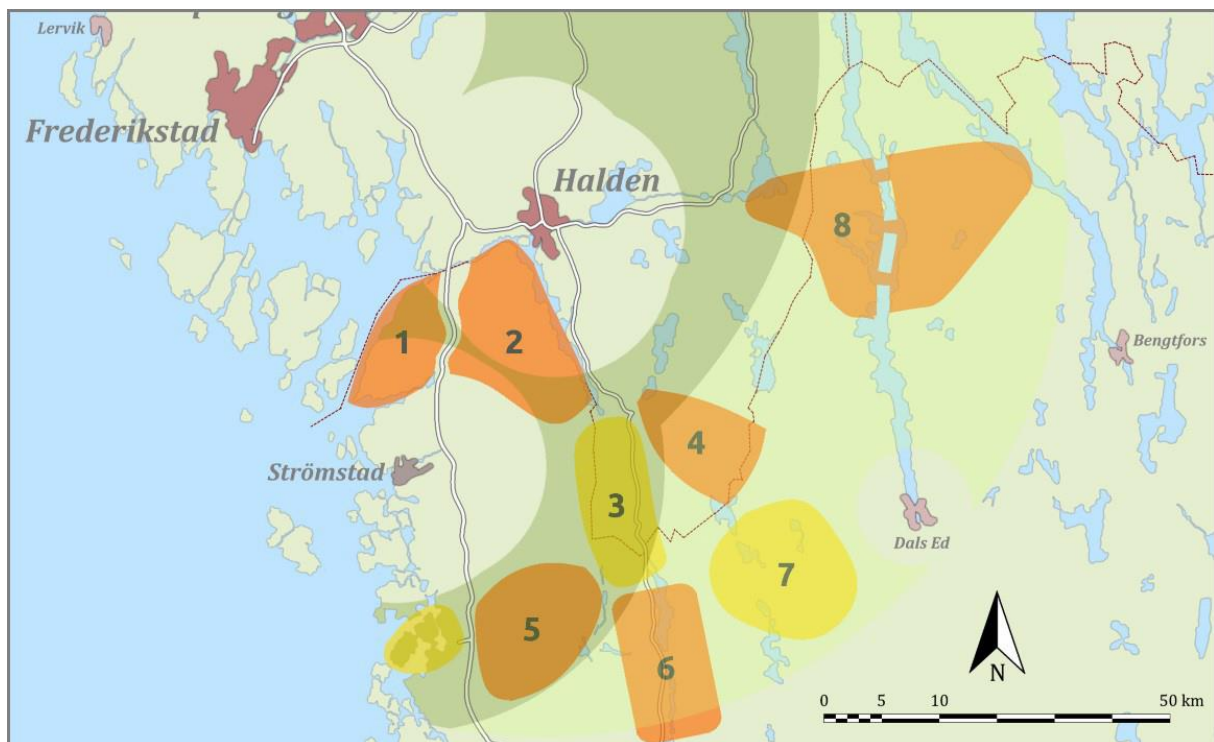
Svaren på den öppna frågan i enkäten uttryckte många tydliga önskemål och gav praktiska förslag till lösningar för att öka kollektivresandet i gränsregionen. Det är viktigt att överväga dessa resenärers erfarenheter och synpunkter och välbetänkt prioritera för framtidens miljövänliga resande.

## 6.2. Analys av samåkningszoner i gränsregionen

Mobilsamåkning Sweden AB fick i uppdrag av Svinesundskommittén att göra en preliminär och teoretisk marknadsbedömning för samåkning i och mellan Østfold och Fyrbodal. Analysen baseras på de viktigaste förutsättningarna som Mobilsamåkning har identifierat genom utvärdering av sina egna, befintliga samåkningsplattformar. Därmed har denna utredning samåkning på landsbygden, och mellan landsbygden och större tätorter som sitt fokus.

Det finns potential för samåkningen på, från och till landsbygden som komplement till kollektivtrafiken i stora delar av regionen. Utredningen har pekat ut åtta möjliga områden s.k. trygghetszoner, för gränsöverskridande pendling genom samåkning, mestadels från Sverige mot Norge främst Halden. Dessutom finns områden med bra förutsättningar för samåkning enligt Mobilsamåknings koncept både i Norge och Sverige. I båda fallen kommer det dock att behövas en samarbetsmodell mellan parterna, där bottom-up-initiativ av invånarna enkelt kan möta top-down-ansträngningar från regionen.

Figur 5.1 definierar 8 möjliga trygghetsområden för samåkning för gränsöverskridande resor enligt Mobilsamåkning Sweden AS metodologi. En närmare titt på områdena visar att gränslandet är glesbefolkat, vilket innebär att de måste slås ihop med risken att upptagningsområdet blir för stort geografiskt för att fungera.



Figur 5.1 Möjliga områden för gränsöverskridande samåkning. Källa: Mobilsamåkning Sweden AS

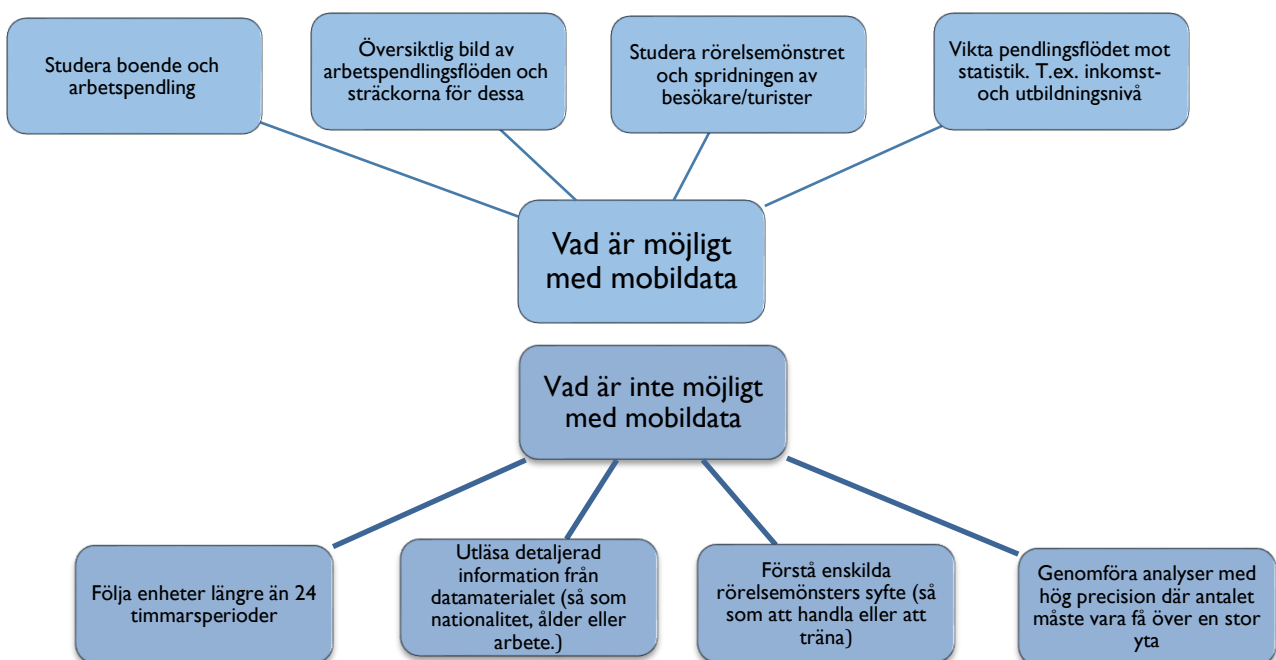
Rapport: Samåkning i Svinesundsregionen.

## 7. Flera möjligheter att förstå rörelsemönster och gränspendling

### 7.1. Mobilpositionering

Rapporten "Förstudie om mobildata som analysverktyg för gränsöverskridande rörelse" är skriven av studenten Jacob Fredholm på Uppsala Universitet som äger databasen med mobildata (Rapporten finns som appendix och även på [www.svinesundskommitten.com](http://www.svinesundskommitten.com)). Målet med rapporten var att ge en kortfattad introduktion till hur processen ser ut kring mobildataanalyser för gränsöverskridande rörelse.

Mobildataanalyser för gränsöverskridande rörelser är användbara då materialet är flexibelt och mångsidigt från grunden. Det går att göra analyser på befolkningsdensitet i en relativt stor region, liksom att göra flödesanalyser i infrastrukturen, för att se mobilernas position med utgångspunkt från en specifik busshållplats, eller hur arbetspendlingen ser ut över kommungränser och riksgränser. Mobildataanalyser hjälper till att förstå makroflöden av människors rörelser över dygnet, men också mikroflöden vid specifika tillfällen på särskilda geografiska platser. I figuren nedan sammanfattas det som är möjligt och icke-möjligt att analysera med hjälp av mobildata i Svinesundsregionen.



Figur 6.1 Sammanfattande beskrivning av mobildatas användningsområde och dess begränsningar.

Källa: Jacob Fredholm *Förstudie om mobildata som analysverktyg för gränsöverskridande rörelse*, 2018

Det bör klargöras att aktuella mobildata inte har nyttjats under förstudiens framtagande. Rapporten är baserad på befintlig kunskap om analysmetoden, översiktliga analyser av områdets beskaftenheter och tidigare studier av liknande ämnen.

## 7.2. Trivector TRavelVU-appen

Ett analysverktyg som kan bli använt för att förstå kundernas och potentiella kundernas rörelsemönster i gränsregionen, är en App som konsultfirman Trivector gjort flera analyser med i samarbete med VGR och Västtrafik (<https://www.trivector.se/it-system/programvaror/travelvu/>). De skriver: "TRavelVU är ett nytt sätt att samla in data för resvaneundersökningar som bygger på att man genom mobiltelefonens GPS följer en persons rörelser. Detta gör det möjligt att få fram en helt ny typ av data och bättre precision kring resvanor."

För den här förstudien blev det för dyrt att genomföra analysen. Upplysningsvis är det möjligt att använda samma App även på den norska sidan. Finns det politiskt intresse för en tydligare rörelseanalys, är det en möjlighet för en undersökning i Svinesundsregionen.

För en omfattande analys och för att analyser avseende skillnader mellan olika grupper är det viktigt att noga göra rätt urval och få tillräckligt med svar i varje grupp för statistiskt säkerställande. Det behövs svar från minst 100 personer i varje grupp t .ex. om man ska undersöka kön, åldersgrupper och olika yrkesgrupper behöver analysen alltså ha svar från ca 100 personer av varje kön och åldersgrupp i respektive yrkesgrupp. Budgivning från februari 2018 säger att priset beror på hur många som kan rekryteras till undersökningen och lämnas därför i tre steg: Upp till 200 deltagare (analys kan då bara göras uppdelat på kön): 136 500 kr, för 201- 500 deltagare: 168 750 kr och för 501-1000 deltagare: 230 000 kr, samtliga priser exkl. moms.

## 7.3. Analysverktyg med sociala medier

Analysverktyg med sociala medier är också en framtidsmöjlighet att bättre förstå gränsöverskridande rörelsemönster. Data från social media kan bli använt likadant med mobilpositioneringsdata kombinerat med inläggningar (textruta: Cross-Border Research Using Novel Social Media Data) eller analysera inläggningarna och nyckelord som används i sociala medier utan koppling till geografiska områden. Det sistnämnda har docent Cathrine Linnes på Högskolan i Östfold tittat närmare på, men tyvärr är gränspendling och relaterade nyckelord ingenting som används och diskuteras på sociala medier.



# Cross-Border Research Using Novel Social Media Data

Olle Järv

Digital Geography Lab, University of Helsinki

Cross-border human mobility like every other social process is about constant interplay between individuals and social structures and inherently related to space and time<sup>1</sup>. Still, social processes are often examined from the social perspective while discarding both the spatial and temporal perspective. *New mobility paradigm*<sup>2</sup> in social sciences argues that to gain new insights on society, we must study social processes in all perspectives – social, spatial and temporal. Furthermore, the focus needs to be on people and their socio-spatial mobility as study subjects: mobility teaches us about the composition of and changes in a society<sup>3</sup>.

However, cross-border human mobility is difficult to investigate concurrently from social, spatial and temporal perspectives with conventional data collection methods (registers, surveys, mobility biographies)<sup>4</sup>. Furthermore, it is a challenge to reach mobile transnational people who cross state borders frequently for work, shopping, services and leisure as their everyday life practices and social networks are not confined to a fixed territory of one country<sup>5,6</sup>.

Instead, novel big data sources such as mobile phone and social media enables us to understand society from new angles<sup>7</sup>. Already well examined for and implemented in business, the use of social media data has been increasing exponentially during the last few years in the broad field of social sciences<sup>8</sup>. Billions of social media posts with time and location data reveal digital footprints of millions of people globally, in addition to a rich social content (Figure 1).

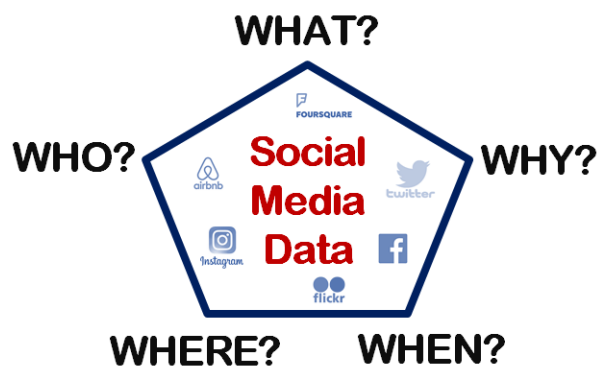


Figure. Based on social media data one can derive: i) social media users' socio-demographic characteristics; ii) their spatial mobility history in time; and iii) conducted socio-spatial practices in addition to reasons and perceptions behind it. Source: modified from Di Minin et al.<sup>9</sup>.

However, to make use of the social media data potential in cross-border domain requires further conceptual and methodological research<sup>10</sup>. This includes critically testing the feasibility and applicability of using social media data whereas understanding and overcoming possible limitations regarding the nature of different data sources – Twitter, Instagram, Flickr, Airbnb and Facebook.

In conclusion, in addition to mobile phone positioning data<sup>11-13</sup>, social media data sources have a great potential to obtain comprehensive knowledge about cross-border mobility and social practices – daily commuting, shopping & services; leisure; and tourism. This provides

## REFERENCES

1. Lefebvre, H. *The production of space*. (Blackwell Publishing, 1991).
2. Sheller, M. & Urry, J. The new mobilities paradigm. *Environ. Plan. A* **38**, 207–226 (2006).
3. Urry, J. *Mobilities*. (Polity, 2007).
4. Frändberg, L. Paths in Transnational Time-Space: Representing Mobility Biographies of Young Swedes. *Geogr. Ann. Ser. B Hum. Geogr.* **90**, 17–28 (2008).
5. Glick Schiller, N. & Salazar, N. B. Regimes of Mobility Across the Globe. *J. Ethn. Migr. Stud.* **39**, 183–200 (2013).
6. Vertovec, S. *Transnationalism*. (Routledge, 2009).
7. Mayer-Schönberger, V. & Cukier, K. *Big data: A revolution that will transform how we live, work, and think*. (Houghton Mifflin Harcourt, 2013).
8. Kitchin, R. *The data revolution: Big data, open data, data infrastructures and their consequences*. (Sage, 2014).
9. Di Minin, E., Tenkanen, H. & Toivonen, T. Prospects and challenges for social media data in conservation science. *Front. Environ. Sci.* 3:63. doi: 10.3389/fenvs.2015.00063 (2015).
10. [www.helsinki.fi/en/researchgroups/digital-geography-lab](http://www.helsinki.fi/en/researchgroups/digital-geography-lab)
11. González, M. C., Hidalgo, C. A. & Barabási, A.-L. Understanding individual human mobility patterns. *Nature* **453**, 779–782 (2008).
12. Järvi, O., Ahas, R. & Witlox, F. Understanding monthly variability in human activity spaces: A twelve-month study using mobile phone call detail records. *Transp. Res. Part C Emerg. Technol.* **38**, 122–135 (2014).
13. Kuusik, A., Tiru, M., Ahas, R. & Varblane, U. Innovation in destination marketing: The use of passive

## Sammanfattning

Förstudien "Kollektivtrafiken kör över gränsen" syftar till att stärka och utveckla samarbetet mellan viktiga aktörer i Svinesundsregionen dvs. nordligaste Västra Götaland och Østfold Fylkeskommune samt att utreda förutsättningarna för hållbar kollektivtrafik över riksgränsen. Syftet med denna rapport är att ge en faktagrund för den pågående diskussionen mellan politiker och tjänstemän i regionen med avsikt att hitta lösningar för en förbättrad gränsöverskridande kollektivtrafik. Rapporten sammanfattar kartläggningarna av de nuvarande kollektivtrafiksrelaterade strukturerna, möjligheterna att förbättra systemet i Svinesundsregionen och övrig relaterad data och anlitade källor.

Förutom att sammanställningen av offentliga data och källor innehåller förstudien fyra unika analyser:

1. Intervjuer med Svinesundskommitténs medlemskommuner på båda sidor om gränsen. [Kapitel 2](#).
2. Analys om antal fordon och deras passeringsfrekvens över Svinesundsbroarna med data om bomavgiften från Systemdrift AS. [Kapitel 4](#).
3. Öppet e-formulär för att få inspel från nuvarande och potentiella kunder till den gränsöverskridande kollektivtrafiken.
4. Kartläggning av potentiella mobilsamåkningsområden i Svinesundsregionen.

De två sista analyserna är sammanfattade i [kapitel 6](#). Ett mer detaljrikt resultat redovisas i särskilt dokument på [www.svinesundskommitten.com](http://www.svinesundskommitten.com)

I förstudien beskrivs även internationella, nationella och regionala utvecklingsplaner jämte tidigare analyser om gränsregional kollektivtrafiken med fokus på deras gemensamma syfte avseende kollektivtrafiksfrågor. De övergripande regionala och lokala vision- och utvecklingsdokumenten, innehåller ganska lite om den (gräns)regionala kollektivtrafiken trots att hållbar utveckling och miljörelaterade mål är viktiga för båda länderna och samtliga municipala nivåer ([kapitel 1](#)).

Intervjuer med representanter i Svinesundskommitténs medlemskommuner, Østfold Fylkeskommune och Västra Götalandsregionen och bägge kollektivtrafiksorganisationerna har kartlagt hur samarbetet i kollektivtrafiken är organiserad på den svenska resp. den norska sidan om gränsen, jämte de huvudsakliga skillnader och likheter i intresset av en välfungerande gränsregional kollektivtrafik mellan länderna och mellan olika aktörer ([kapitel 2](#)). En förutsättning för att kunna arbeta vidare med kollektivtrafikfrågor i regionen är att ta hänsyn till dess elementära likheter och meningsskiljaktigheter.

Befolkningsöversikten i [kapitel 3](#) täcker data från offentliga databaser och rapporter om gränsregionen. De beskriver antalet bosatta, redogör för situationen med gränshandel och ger överblick av turism och delårsboende i regionen. I samma kapitel visas också antalet gränspendlare i regionen enligt bostadsort och arbetsplats, men dessa uppgifter är från 2014 och hämtade från gränsregional statistikdatabas som inte längre uppdateras av VGR.

Rapporten nyttjar data för att förstå gränsöverskridande rörelse som hitintills inte använts för detta syfte. Enligt bomavgifterna kan hur många och hur ofta enskilda fordon åker över gränsen räknas ut, i jämförelse med antalet passeringar som svenska Trafikverket och norska Statens vegvesen samlar in. Data om bomavgifter från

Systemdrift AS visar att ca 2 300 fordon är dagliga gränsöverskridande arbetspendlare och 5 200 åker över gränsen för att åtminstone arbeta veckovis, med en frekvens mellan en gång i veckan och varje arbetsdag. Vad gäller shoppingresor finns det 28 500 fordon som kör över gränsen en gång varannan vecka. Mer detaljerad statistik är samlad i kapitel 4, tillsammans med en översikt av nuvarande kollektivtrafiksstatistiken för buss 111 och tåget, vilket dock inte är detaljanalyserat i den här rapporten.

Ytterligare ett syfte med förstudien är att kartlägga juridiska hinder. Det visar sig att dessa hinder är relativt specifika och beror mest på tekniska detaljer för hur kollektivtrafiken ska planeras. Detta är också fördelaktigast att vidare undersöka i samband med konkreta förslag till förändringar (kapitel 5).

Enkätundersökningen om kollektivtrafikens kunders och potentiella kunders behov i gränsregionen ger en vink om hur stort intresset är bland regionens invånare att få bättre möjligheter för kollektivt resandet. 263 deltagare kartlade sina egna gränsöverskridande resvanor och påpekade vilka brister som finns och vilka önskemål de har. Enkätundersökningen gav både generella och mycket detaljerade konkreta förslag på transportförbättringar i gränsregionen. Tydliga förslag ges också i analysen om mobilsamåkningszoner i gränsregionen beställd från Mobilsamåkning AB. Den pekar ut 8 områden som har de bästa förutsättningarna att hitta en samåkningspartner. Sammanfattningar av dessa analyser i kapitel 6.

Förstudien har fått fram att det både verkar finnas en marknad och konkreta förslag för bättre och ökad gränsöverskridande kollektivtrafik. **Slutsatsen är att den gränsöverskridande kollektivtrafiken behöver en långsiktig vision och ett metodiskt arbete från regionala och municipala aktörer. Dessutom krävs att parterna kommer överens om finansiering och tar fram pålitliga linjelösningar som skapar vanor för gränsborna att resa kollektivt.**

Förutom behovet av politiskt samarbete innehåller resonemanget kring utvecklingsmöjligheter för bättre kollektivtrafiken i Svinesundsregionen några ytterligare analyser. Det avslutande kapitlet 7 introducerar tänkbara möjligheter att vidareanalysera kundernas behov och förflyttningar för framtida uppföljningsprojekt i gränsregionen. De möjliga analyserna är:

- Mobilpositionering – Uppsala Universitet
- Analyser med sociala medier – Helsingfors Universitet
- Analysen med TRavelVU app – Trevektor, Göteborg
- Statistiken över antal bilar enligt bomavgifterna. Flera möjliga kombinationer av flöden. Avgiftsbelagd. Systemdrift AS.
- Räkning och analys av gränspassagerare på tågen och buss 111.
- Statistik från Expressbussar (hållplatser i Tanum och Sarpsborg)

Övriga viktiga uppgifter:

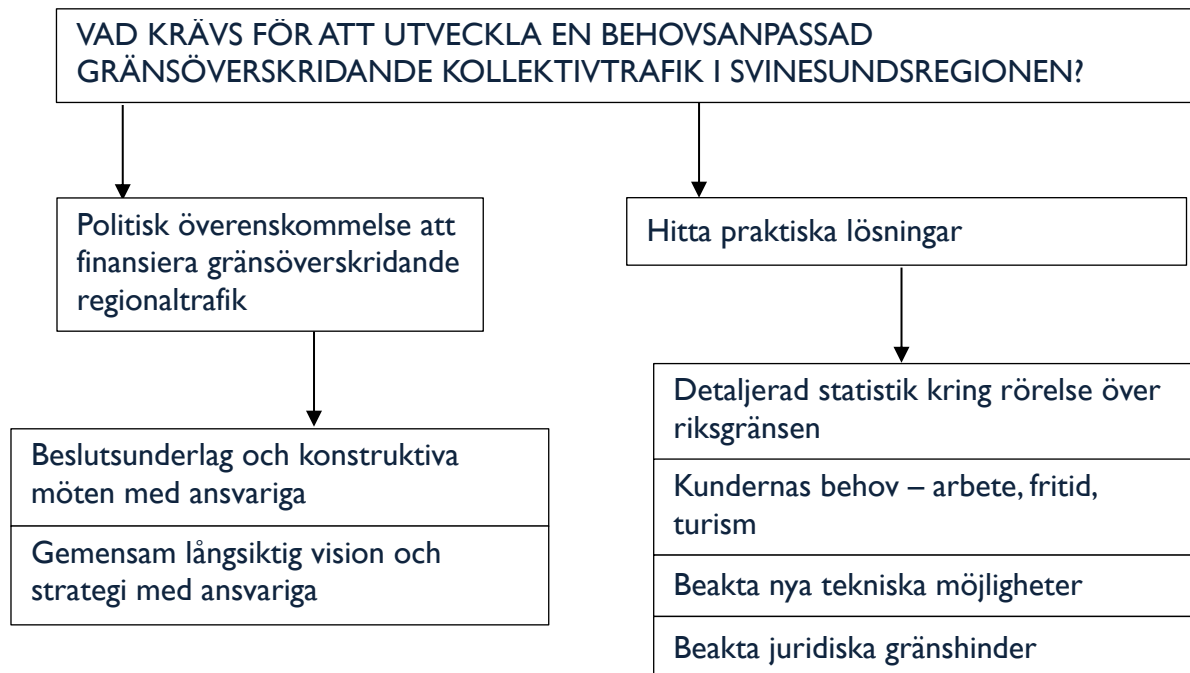
- Kartlägga specifika hinder
- Kartlägga erfarenheter från expressbussar
- Vad är nästa generations kollektivtrafik? Finansiering, samåkning, elbilpool, fartyg mm.
- Vidareutveckla en tydligare analys om kundernas transportbehov i gränsregionen



Idag är regionala kollektivtrafikorganisationers uppdrag att arbeta inom sitt eget område, vilket gör att gränsöverskridande frågor blir mycket marginella.

Huvudfrågor för fortsatt arbete är:

**Finns det ett politiskt intresse för att arbeta med strategiska långsiktiga frågor om fungerande gränsöverskridande kollektivtrafik? Vilka äger i så fall frågan och vilka finansierar?**



Figur. Förslag till arbetsordning för utveckling av gränsregionens kollektivtrafik.