

Rapport

Ingunn Opheim Ellis
Katrine N. Kjørstad

139/2020

Evaluering av midlertidig ordning med gratis buss i Fredrikstad kommune



Foto: Ove Tøpfer/Fredrikstad Medieverksted AS

Forord

På oppdrag for Fredrikstad kommune har Urbanet Analyse gjort en evaluering av den midlertidige ordningen med gratis buss i Fredrikstad kommune, som ble gjennomført i forbindelse med innføring av bomringen i kommunen høsten 2019. Evalueringen bygger på en spørreundersøkelse blant befolkningen og blant busspassasjerer. Deler av oppdraget er bestilt av Østfold kollektivtrafikk og finansiert av Bypakke Nedre Glomma.

Opprinnelig skulle det gjennomføres spørreundersøkelser før, underveis og etter perioden med gratis buss. Som følge av korona-pandemien ble det ikke gjennomført en etterundersøkelse, siden situasjonen for de reisende ikke har kommet tilbake til et normalt nivå.

Ingunn Opheim Ellis har vært prosjektleder for oppdraget, og har gjennomført prosjektet i nært samarbeid med Maria Amundsen. Katrine Kjørstad har vært kvalitetssikrer. Eirik Berget har vært oppdragsgiver og kontaktperson for oppdraget.

Alle vurderinger og anbefalinger i rapporten er gjort av Urbanet Analyse, som også står ansvarlig for eventuelle feil og mangler ved dokumentet.

Oslo, september 2020

Bård Norheim

Innhold

Sammendrag	i
<i>Markedsundersøkelser ble gjennomført før og under perioden med gratis buss</i>	<i>i</i>
<i>Før gratisperioden reiste 22 % av befolkningen med buss flere ganger i måneden på fritidsreiser</i>	<i>i</i>
<i>40 % av befolkningen i Fredrikstad kommune var tilfreds med kollektivtilbudet</i>	<i>i</i>
<i>Nesten 70 % reiste oftere med buss i gratisperioden enn de gjorde tidligere</i>	<i>i</i>
<i>Årsak til økt reisehyppighet: gratis buss og økte bilkostnader på grunn av ny bomring</i>	<i>ii</i>
<i>Gratis buss erstattet i stor grad tidligere bilreiser, men også gang- og sykkelturner</i>	<i>ii</i>
<i>Reiseomfanget med buss ville trolig ha vært høyere etter gratisperioden enn før</i>	<i>ii</i>
<i>Viktige årsaker til å fortsette å reise med buss: bussreisen blir billigere og bilreisen blir dyrere</i> <i>ii</i>	<i>ii</i>
<i>Konklusjon</i>	<i>iii</i>
1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn og formål med prosjektet.....	1
1.2 Datagrunnlag	1
<i>Førundersøkelse for å kartlegge reiseaktivitet før tiltak</i>	1
<i>Underveis-undersøkelse for å kartlegge reiseaktivitet under gratisperioden</i>	1
<i>Den planlagte etterundersøkelsen ble avlyst</i>	4
2 Resultater fra førundersøkelsen	5
2.1 Reisehyppighet med buss før gratisperioden.....	5
<i>Før gratisperioden reiste 13 % med buss på jobb-/skolereiser flere ganger i måneden</i>	5
<i>22 % reiser med buss på fritidsreiser flere ganger i måneden</i>	6
<i>Ungdom reiser oftere med buss enn andre aldersgrupper</i>	6
<i>Bosatte i områder med høy frekvens reiser oftere med buss enn bosatte andre steder</i>	7
2.2 Tilfredshet med kollektivtilbudet	7
<i>40 % av befolkningen i Fredrikstad kommune er tilfreds med kollektivtilbudet</i>	12
<i>Høyest tilfredshet med gangavstand til holdeplass</i>	12
<i>De som reiser ofte med buss er mer positive til busstilbudet enn de som reiser sjelden</i>	12
<i>Eldre er mer tilfredse med busstilbudet enn andre aldersgrupper</i>	13
<i>De som bor i et område med god tilgang til buss er mest positive til busstilbudet</i>	17
2.3 Forhold ved tilbudet man ønsker å forbedre	17
<i>Dagens busspassasjerer ønsker seg flere avganger</i>	17
<i>For få avganger er også en viktig årsak til å ikke reise med buss</i>	18
3 Resultater fra underveisundersøkelsen	20
3.1 Reisehyppighet med buss i perioden med gratis buss	20
<i>Nesten 40 % av busstrafikantene benyttet buss nesten hver dag i gratisperioden</i>	20
<i>Yngre reiser oftere med buss enn andre aldersgrupper</i>	21
<i>Nesten 70 % reiste oftere med buss i gratisperioden enn de gjorde tidligere</i>	21
<i>Personer med bil økte sin reisehyppighet med buss mer enn personer uten bil</i>	22
3.2 Årsaker til økt bruk av buss i gratisperioden	23
<i>Årsak til økt reisehyppighet: gratis buss og økte bilkostnader på grunn av ny bomring</i>	23
<i>Gratis buss erstatter i stor grad tidligere bilreiser, men også gang- og sykkelturner</i>	26
3.3 Etter gratisperioden	28

	<i>Reisefrekvens med buss vil gå ned etter gratisperioden</i>	<i>28</i>
	<i>Halvparten av de som reiste mer med buss i gratisperioden vil fortsette å reise mer</i>	<i>29</i>
	<i>At bussen blir billigere er en viktig årsak til å fortsette å bruke buss</i>	<i>30</i>
	<i>At det er for dyrt er en viktig årsak til å reise mindre med buss etter gratisperioden</i>	<i>33</i>
3.4	Tilfredshet med kollektivtilbudet	35
	<i>Høyest tilfredshet med gangavstand til holdeplass.....</i>	<i>35</i>
	<i>De som har svart på underveisundersøkelsen er mer tilfredse enn befolkningen generelt.....</i>	<i>35</i>
	Vedlegg	37
	Spørreskjema fra førundersøkelsen	37

Sammendrag

Markedsundersøkelser ble gjennomført før og under perioden med gratis buss

I forbindelse med innføring av bomring i Fredrikstad kommune ble det innført gratis buss som en midlertidig løsning. Formålet var å gi personer som til vanlig ikke reiser med buss mulighet til å få erfaring med busstilbudet, slik at denne erfaringen kan gjøre dem mer positivt innstilt til å reise mer med buss også etter at prøveperioden med gratis buss er over.

For å måle eventuelle endringer i omfang av buss-bruk skulle det gjennomføres en spørreundersøkelse før og etter gratisperioden blant befolkningen i Fredrikstad kommune. Førundersøkelsen ble gjennomført i månedsskiftet oktober/november 2019. Etterundersøkelsen ble avlyst på grunn av korona-utbruddet. Det ble også gjennomført en underveisundersøkelse blant busspassasjerene mens gratisperioden pågikk.

Før gratisperioden reiste 22 % av befolkningen med buss flere ganger i måneden på fritidsreiser

Før gratisperioden brukte 5 % av befolkningen i Fredrikstad kommune buss daglig eller nesten hver dag på fritidsreiser, og 22 % brukte buss flere ganger i måneden. 49 % reiste aldri med buss på fritidsreiser. På arbeids- eller skolereiser var det 6 % som brukte buss daglig eller nesten hver dag, og til sammen 13 % gjorde dette flere ganger i måneden. 79 % oppga at de aldri brukte buss på jobb- eller skolereiser.

Ungdom reiste oftere med buss enn andre aldersgrupper. De som bor i et område med høy kollektivfrekvens reiste oftere med buss enn de som bor i område med lavere frekvens.

40 % av befolkningen i Fredrikstad kommune var tilfreds med kollektivtilbudet

40 % av befolkningen i Fredrikstad kommune oppga at de var tilfreds med kollektivtilbudet alt i alt før perioden med gratis buss. Vi spurte også om synet på ulike egenskaper ved tilbudet. Det er flest som var tilfreds med gangavstand til holdeplass (63 %). Deretter følger plass om bord (56 %). Færrest var tilfreds med muligheten for å reise direkte (33 %).

Eldre var mer tilfredse med busstilbudet enn andre aldersgrupper. De som bor i et område med høy kollektivfrekvens var mer positive til busstilbudet enn de som bor i et område med lavere frekvens.

Nesten 70 % reiste oftere med buss i gratisperioden enn de gjorde tidligere

For å få svar på hvordan gratis-tilbudet med buss faktisk ble benyttet, ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant busspassasjerene underveis i gratisperioden, i månedsskiftet

januar/februar. Resultatene sier derfor kun noe om busspassasjerenes atferd, i motsetning til førundersøkelsen som sier noe om befolkningens bruk av buss.

Nesten 70 % av de som svarte på undersøkelsen oppga at de reiste oftere med buss i gratisperioden enn de gjorde på tilsvarende tidspunkt året før. Resultatene viser også at gratis buss ble benyttet til en rekke ulike formål, både fritidsreiser, arbeidsreiser og innkjøpsreiser.

Årsak til økt reisehyppighet: gratis buss og økte bilkostnader på grunn av ny bomring

Den viktigste årsaken til å reise mer med buss i gratisperioden enn tidligere var at bussen er gratis (60 % svarer dette) og at det ble dyrere å kjøre bil på grunn av ny bomring (18 % svarer dette). Gratis buss nevnes oftere av de yngre enn av andre aldersgrupper. At det har blitt dyrere å kjøre bil på grunn av bomringen nevnes oftere av de over 60 år enn av andre aldersgrupper.

Gratis buss erstattet i stor grad tidligere bilreiser, men også gang- og sykkelturner

65 % av de nye bussturene som ble gjennomført i gratisperioden erstattet en tidligere reise som bilfører, og 30 % erstattet en tidligere reise som bilpassasjer. Men en del gikk og syklet på disse reisene tidligere (hhv. 25 % og 22 %).

Reiseomfanget med buss ville trolig ha vært høyere etter gratisperioden enn før

Alle som svarte på underveisundersøkelsen fikk spørsmål om sin planlagte bruk av buss etter at gratisperioden var over. Svarene viser at reiseomfanget med buss vil gå ned etter at gratisperioden er over. Om lag halvparten av de som reiste mer med buss i gratisperioden enn tidligere, oppgir at de planlegger å reise mindre med buss igjen når gratisperioden er over.

Samtidig er det om lag halvparten av de som reiste mer med buss i gratisperioden som oppgir at de planlegger å fortsette å reise omtrent like mye med buss etter at gratisperioden er over. Dette tilsier at reiseomfanget med buss ville ha økt etter gratisperioden, sammenlignet med reiseomfanget slik det var før gratisperioden, dersom korona-pandemien ikke hadde endret våre reisevaner på en dramatisk måte.

Viktige årsaker til å fortsette å reise med buss: bussreisen blir billigere og bilreisen blir dyrere

Etter at gratisperioden var over, ble det billigere å reise med buss enn det var før gratisperioden. For eksempel ble enkeltbillett voksen redusert fra 40 til 25 kroner. At bussen ble billigere er oppgitt som en viktig årsak til å fortsette å reise med buss også etter at gratisperioden var over. 40 % nevner dette som en av flere viktige årsaker og 16 % nevner dette som den viktigste årsaken.

Det er også en god del som vil fortsette å reise mye med buss etter gratisperioden fordi det har blitt dyrere å kjøre bil. 31 % nevner dette som en av flere viktige årsaker og 19 % nevner dette som den viktigste årsaken.

Konklusjon

Flere reiste med buss under gratisperioden enn tidligere. En stor del av de nye bussreisene ble tidligere gjennomført med bil, men noen var også tidligere gang- og sykkeltureturer.

Reiseomfanget med buss gikk ned etter at gratis-perioden var over, men det var likevel på et høyere nivå etter at gratisperioden var over enn det var før gratisperioden ble gjennomført. Dette skyldes først og fremst økte bomkostnader og at det ble billigere å reise med buss etter gratisperioden enn det var før. Det er derfor vanskelig å si noe om den isolerte effekten av å innføre gratis buss. Trolig ville en del av disse nye bussreisene ha skjedd uavhengig av gratisperioden. Men det er likevel grunn til å tro at gratisperioden har bidratt som en viktig push-faktor for å få flere til å reise med buss framfor bil.



1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål med prosjektet

I forbindelse med innføring av bomring i Fredrikstad kommune ble det innført gratis buss som en midlertidig løsning, finansiert av Fredrikstad kommune. Bomringen ble satt i drift fra 15. november 2019 og tiltaket med gratis buss ble gjennomført i perioden 11. november 2019 – 9. februar 2020. I denne perioden var det gratis påstigning på alle busser som går innenfor Fredrikstad kommune, samt alle busslinjer utenom én mellom Fredrikstad og Sarpsborg kommune.

Formålet var å gi personer som til vanlig ikke reiser med buss mulighet til å få erfaring med busstilbudet, slik at denne erfaringen kan gjøre dem mer positivt innstilt til å reise mer med buss også etter at prøveperioden med gratis buss er over. Slik håper man at færre vil velge å kjøre bil når også bilreisen blir dyrere som følge av bomringen. Samtidig er det mulig at noen som normalt ville ha gått eller syklet, heller vil velge å ta bussen. Dette er en effekt av gratis buss det har vært viktig å ta hensyn til i evalueringen av tiltaket.

Evalueringen er gjennomført med utgangspunkt i resultater fra spørreundersøkelser blant befolkningen og blant busstrafikantene i Fredrikstad kommune.

1.2 Datagrunnlag

Førundersøkelse for å kartlegge reiseaktivitet før tiltak

Førundersøkelsen ble gjennomført som et telefonintervju blant et tilfeldig utvalg av personer over 18 år som er bosatt i Fredrikstad kommune. Undersøkelsesperioden var fra tirsdag 22. oktober til torsdag 7. november. Intervjuselskapet Norstat gjennomførte intervjuene. Det ble gjennomført 1.500 intervjuer. På grunn av noen mindre skjevheter i kjønns- og aldersfordeling er resultatene vektet for å justere for dette slik at resultatene er befolkningsrepresentative.

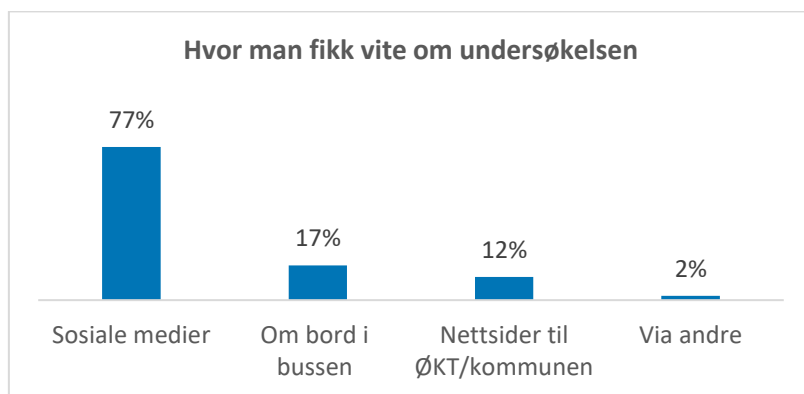
Undersøkelsen inneholdt spørsmål om hvor ofte man reiser med ulike transportmidler på reiser innad i Fredrikstad kommune og mellom Fredrikstad og Sarpsborg, samt hvordan man vurderer busstilbudet og ulike egenskaper ved tilbudet. Spørreskjema fra undersøkelsen finnes i vedlegg 1.

Underveis-undersøkelse for å kartlegge reiseaktivitet under gratisperioden

Underveis i perioden med gratis buss ble det gjennomført en underveisundersøkelse blant busspassasjerene på de aktuelle busslinjene. Undersøkelsen ble bestilt av Østfold kollektivtrafikk og finansiert av Bypakke Nedre Glomma.

Undersøkelsen ble gjennomført i perioden 24. januar – 8. februar. Undersøkelsen var en web-undersøkelse. Det ble informert og rekruttert til undersøkelsen ved hjelp av plakater om bord i busser, på Østfold kollektivtrafikks Facebook-side, samt med lenke på nettsidene til ØKT og Fredrikstad kommune.

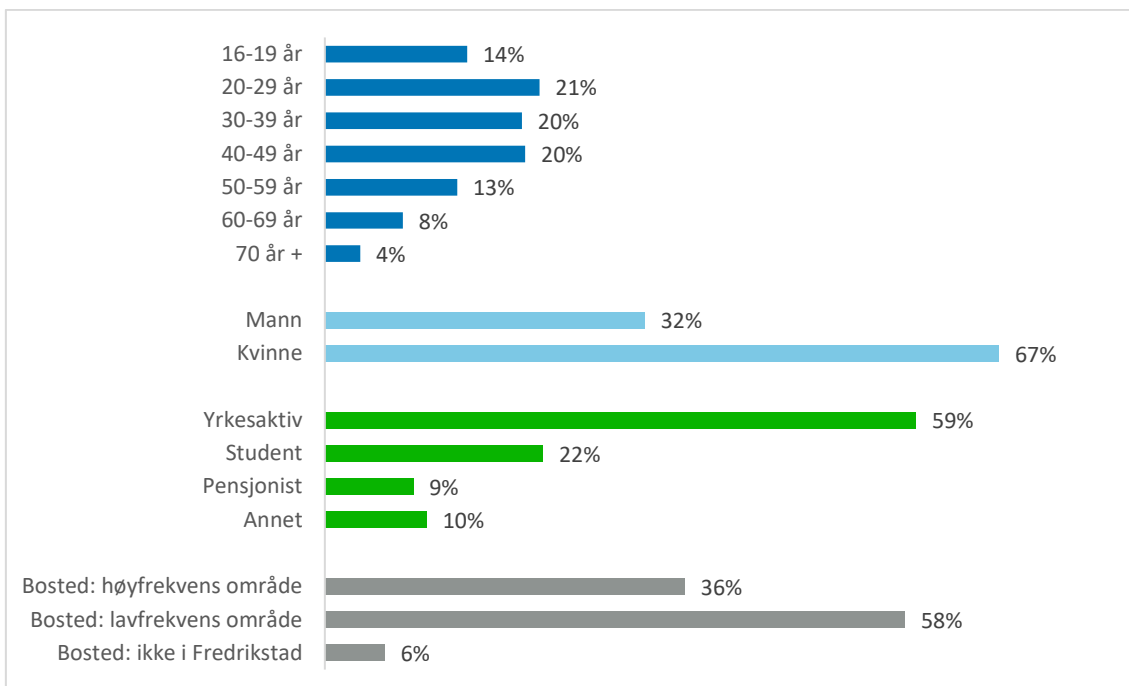
1.778 personer svarte på undersøkelsen. Majoriteten av de som har svart fant informasjon om undersøkelsen på sosiale medier:



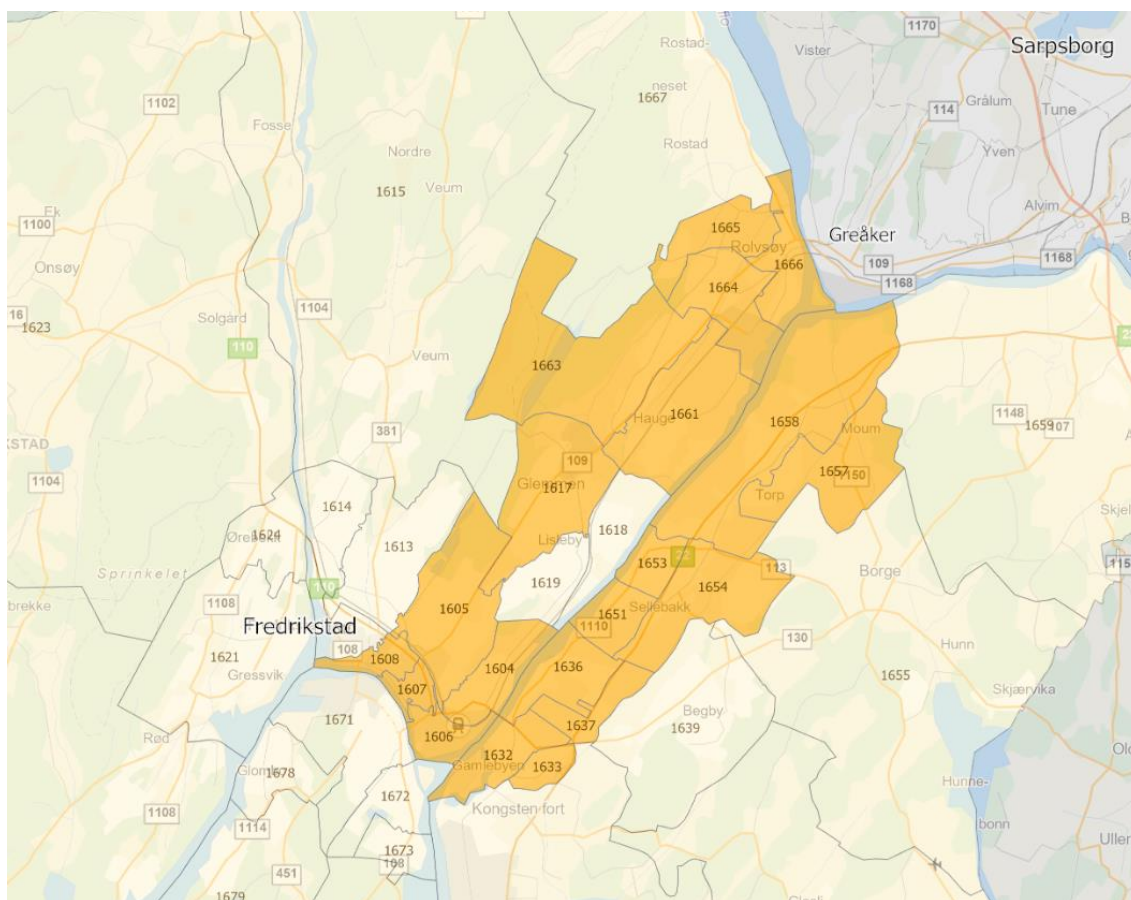
Figur 1.1: Svarfordeling på spørsmål om hvordan man fikk informasjon om underveisundersøkelsen som ble gjennomført under gratisperioden.

Dette er en undersøkelse hvor formålet først og fremst var å få svar fra busspassasjerer som benyttet seg av tilbudet med gratis buss. Vi kan derfor ikke forvente at de som har svart på undersøkelsen er representative for befolkningen som helhet. Vi har vi ikke god nok informasjon om kjønns- og alderssammensetningen til den gruppen dette utvalget skal representere (dvs. busstrafikanter i Fredrikstad). Vi har likevel laget en demografisk profil for de som har svart på undersøkelsen, vist i figur 1.2.

- **Alder:** 14 % av de som har svart på undersøkelsen er under 20 år, og 4 % er over 70 år. Sammenlignet med befolkningen i Fredrikstad kommune er alle aldersgrupper under 50 år overrepresentert i undersøkelsen. Dette gjelder særlig personer under 20 år, som utgjør 6 % av befolkningen, mot 14 % av de som har svart på undersøkelsen. Det er en tilsvarende underrepresentasjon av de over 50 år som særlig gjelder de eldste over 70 år. Disse utgjør 16 % av befolkningen og 4 % av de som har svart på undersøkelsen.
- **Kjønn:** Det er flere kvinner enn menn som har svart på undersøkelsen: 67 % vs 32 %. I befolkningen er det om lag 50 % kvinner og 50 % menn.
- **Hovedbeskjeftigelse:** Blant de som har svart er 59 % yrkesaktive, 22 % er studenter, 9 % er pensjonister og 10 % har krysset av for at de har en annen hovedbeskjeftigelse.
- **Bosted:** For å kartlegge hvordan det å bo i et område med høy kollektivfrekvens påvirker bruk av kollektivtransport, ble Fredrikstad kommune delt inn i to: i) høyfrekvent område, dvs. områder som betjenes av minst to hovedbusslinjer, og ii) lavfrekvent område (jf. figur 1.3). Av de som har svart på undersøkelsen er det flere som bor i områder som er definert som lavfrekvente mht. kollektivtilbud enn i områder definert som høyfrekvente. Vi har ikke sjekket tilsvarende fordeling i befolkningen.



Figur 1.2: Demografisk profil til de som har svart på underveisundersøkelsen som ble gjennomført under prøve-perioden med gratis buss.



Figur 1.3: Oversikt over områder med et høyfrekvent kollektivtilbud, basert på postnummer.

Den planlagte etterundersøkelsen ble avlyst

Etter planen skulle det gjennomføres en etterundersøkelse blant det befolkningsutvalget som svarte på førundersøkelsen. Hensikten med etterundersøkelsen var å kartlegge om det har skjedd endringer i reisefrekvens med kollektivtransport og i holdninger til kollektivtilbudet, samt hva som er årsaker til disse eventuelle endringene.

Korona-pandemien som rammet oss i mars 2020 har så langt ført til store endringer i folks reisevaner. Strenge smittevernstiltak førte til en umiddelbar nedgang i reiser med kollektivtransport, som har holdt seg lavere enn normalt også etter at samfunnet delvis ble gjenåpnet.

I en slik situasjon er det umulig å danne seg et bilde av hvilken effekt perioden med gratis buss har hatt på reisehyppighet med buss, etter at ordningen er avviklet og man igjen har begynt å betale for å reise med buss. Det ble derfor besluttet å ikke gjennomføre den planlagte etterundersøkelse.

En markedsundersøkelse om befolkningens reisevaner i forbindelse med koronapandemien viser en nedgang i antall kollektivreiser på 17 %, når vi sammenligner befolkningens reiseomfang før koronautbruddet og antatte reiseomfang etter at korona-viruset ikke lenger er en trussel som følge av en vaksine eller lignende (Betanzo mfl. 2020)¹. En økning i frykt for smitte peker seg ut som den viktigste årsaken til reduksjon i reiseaktivitet, sammen med planlagt økt bruk av hjemmekontor. Undersøkelsen ble gjennomført i fire byområder; Nord-Jæren, Bergensregionen, Kristiansandsregionen og Buskerudbyen.

¹ Betanzo, Mari med flere (2020): *Endring i reisevaner som følge av koronapandemien. Prognose for reduksjon i kollektivselskapenes inntektsgrunnlag*. Urbanet Analyse rapport 137/2020

2 Resultater fra førundersøkelsen

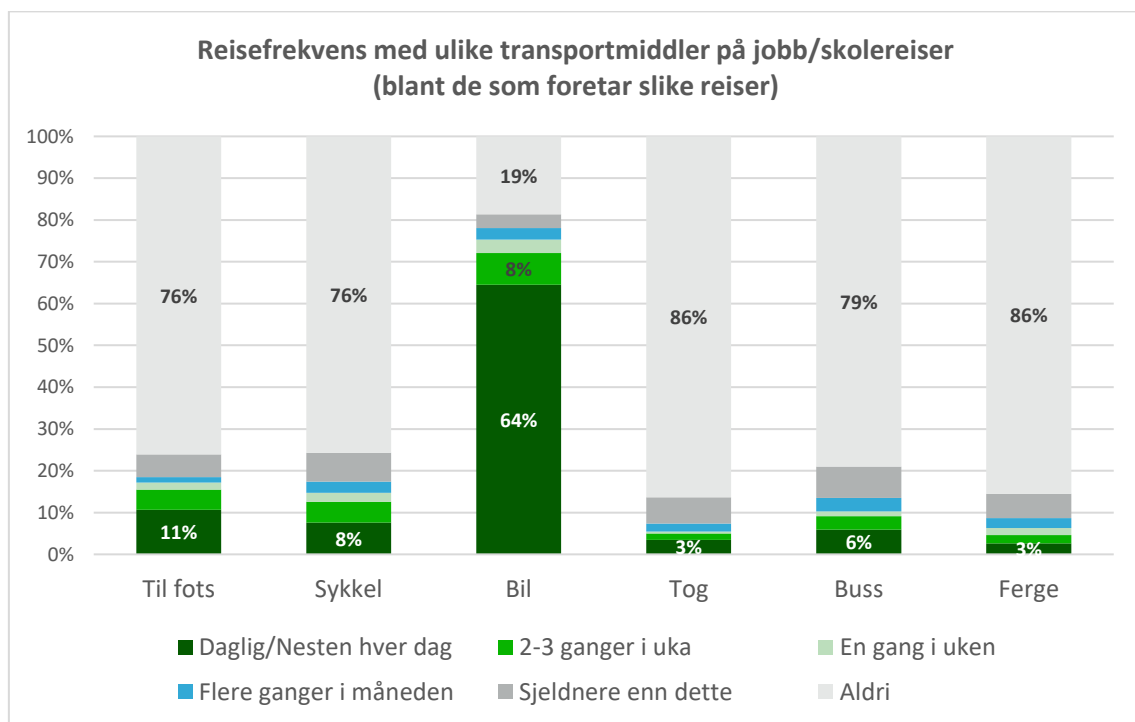
2.1 Reisehyppighet med buss før gratisperioden

Et hovedformål med førundersøkelsen var å kartlegge hvor ofte befolkningen i Fredrikstad benyttet buss til ulike reisemål før ordningen med gratis buss ble innført, for å kunne sammenligne dette med reisefrekvens etter at gratisperioden var over. I undersøkelsen spurte vi derfor om hvor ofte man reiser med ulike transportmidler på hhv. reiser til arbeid/skole og i fritiden.

Før gratisperioden reiste 13 % med buss på jobb-/skolereiser flere ganger i måneden

Bil er det mest benyttede transportmidlet på både arbeids- og fritidsreiser. 64 % av de som har svart på undersøkelsen og som foretar en arbeids- eller skolereise, benytter bil på slike reiser daglig eller nesten hver dag, og 8 % benytter bil på slike reiser 2-3 ganger i uka. Til sammen 78 % benytter bil på arbeids- eller skolereiser flere ganger i måneden. 19 % reiser aldri med bil.

6 % av de som foretar en jobb- eller skolereise bruker buss daglig eller nesten hver dag, og til sammen 13 % gjør dette flere ganger i måneden. 79 % oppgir at de aldri bruker buss på jobb- eller skolereiser.



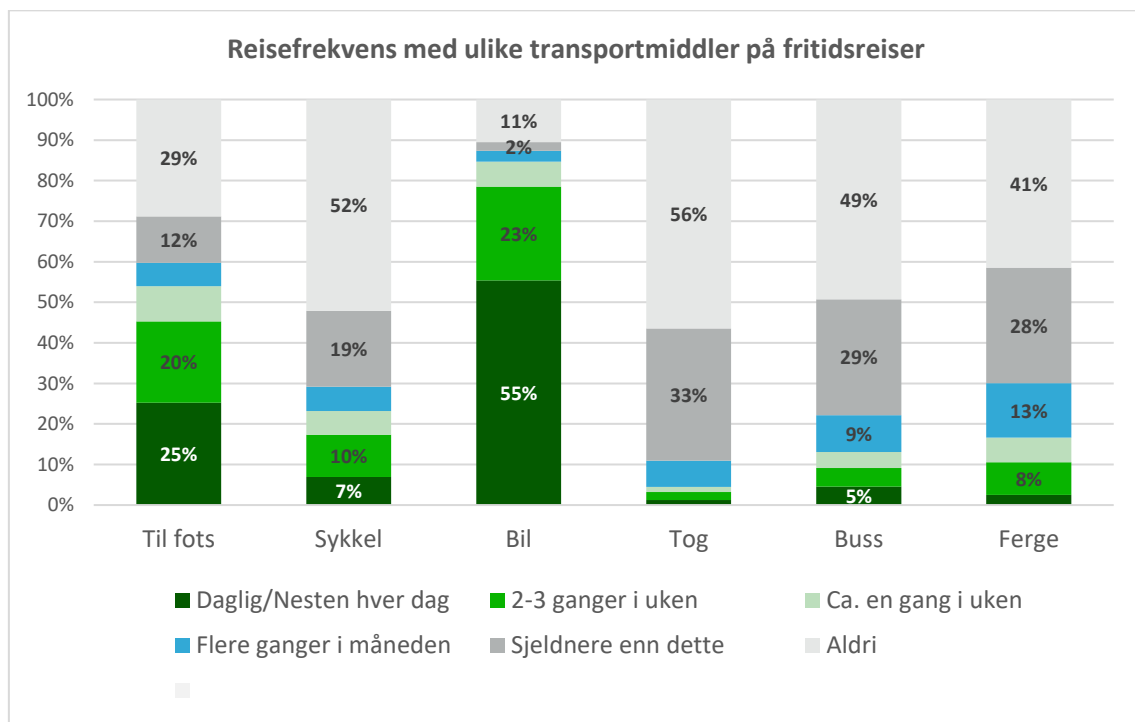
Figur 2.1: Svarfordeling på spørsmål om hvor ofte man reiser med ulike transportmidler på arbeids- og skolereiser innad i Fredrikstad kommune og mellom Fredrikstad og Sarpsborg (svar blant yrkesaktive og studenter). Kilde: Befolkningsundersøkelse før perioden med gratis buss.

22 % reiser med buss på fritidsreiser flere ganger i måneden

På fritidsreiser er det større variasjon i transportmiddelbruk enn på reiser til jobb og skole. Det er blant annet en vesentlig større andel som går flere ganger i måneden på en fritidsreise (60 %) enn på en arbeidsreise (18 %). Dette henger nok blant annet sammen med reisens lengde; mange fritidsreiser gjøres i nærområdet. Samtidig er det 29 % som oppgir at de aldri går på fritidsreiser.

Bilbruken på fritidsreiser er også høy. Det er 55 % som kjører bil daglig eller nesten hver dag, og til sammen 87 % som kjører bil flere ganger i måneden. 11 % benytter aldri bil på fritidsreiser.

5 % av befolkningen i Fredrikstad kommune bruker buss daglig eller nesten hver dag på fritidsreiser, og til sammen 22 % gjør dette flere ganger i måneden. 49 % reiser aldri med buss på fritidsreiser.

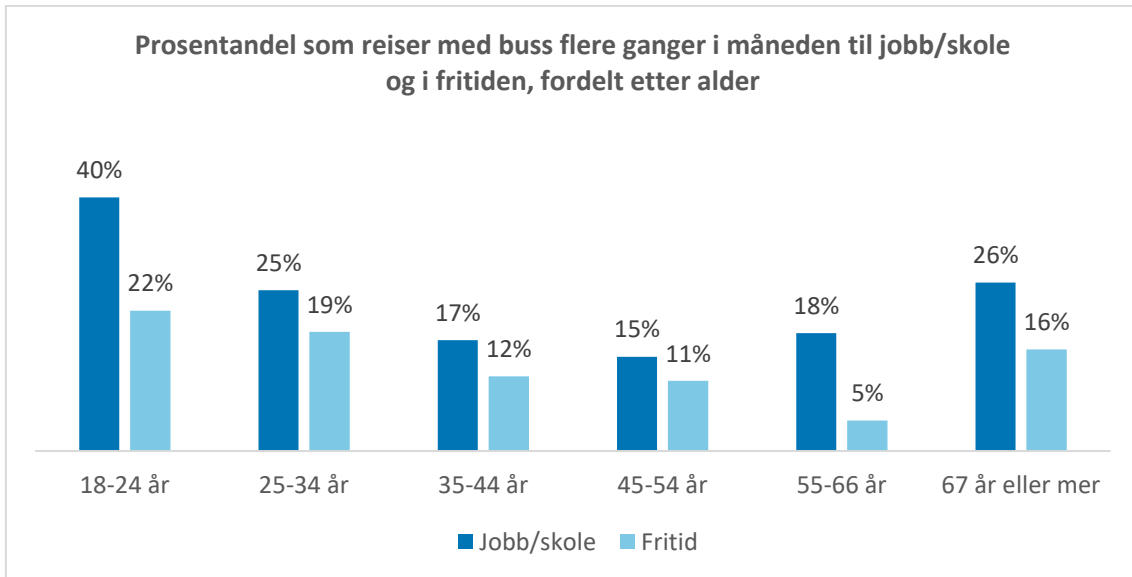


Figur 2.2: Svarfordeling på spørsmål om hvor ofte man reiser med ulike transportmidler på arbeids- og skolareiser innad i Fredrikstad kommune og mellom Fredrikstad og Sarpsborg (svar blant alle).

Kilde: Befolkningsundersøkelse før perioden med gratis buss.

Ungdom reiser oftere med buss enn andre aldersgrupper

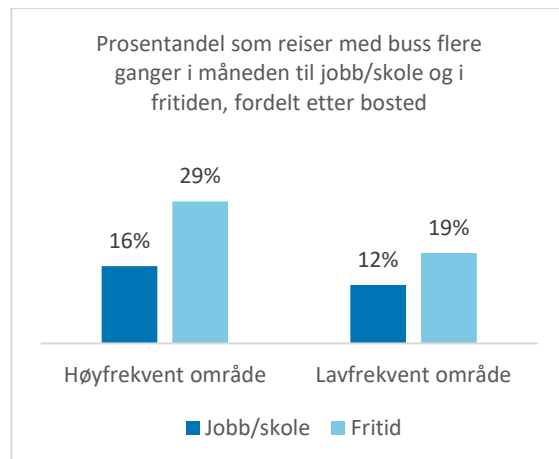
Vi har sett nærmere på hvor ofte ulike aldersgrupper reiser med buss, og finner at ungdom (personer i alderen 18-24 år) reiser mer med buss enn personer i andre aldersgrupper. 40 % av ungdommene benytter buss til jobb eller skole flere ganger i måneden, og 22 % benytter buss i fritiden. Aldersgruppen 45-54 år er de som benytter buss minst på reiser til jobb, mens aldersgruppen 55-66 år er de som benytter buss minst på fritidsreiser.



Figur 2.3: Prosentandel som reiser med buss flere ganger i måneden på reiser i og til/fra Fredrikstad kommune, fordelt etter alder. Kilde: Befolkningsundersøkelse før perioden med gratis buss.

Bosatte i områder med høy frekvens reiser oftere med buss enn bosatte andre steder

Vi har også sett nærmere på hvor ofte man reiser med buss fordelt etter om man bor i et høyfrekvent område eller ikke (jf. figur 1.3 på side 5). Vi ser at de som bor i et område med høy kollektivfrekvens reiser oftere med buss enn de som bor i et såkalt lavfrekvent område. 16 % av de som bor i et høyfrekvent område benytter buss til jobb eller skole flere ganger i måneden, og 29 % i fritiden, mot hhv. 12 % og 19 % blant de som bor i et lavfrekvent område.



Figur 2.4: Prosentandel som reiser med buss flere ganger i måneden på reiser i og til/fra Fredrikstad kommune, fordelt etter bosted. Kilde: Befolkningsundersøkelse før perioden med gratis buss.

2.2 Tilfredshet med kollektivtilbudet

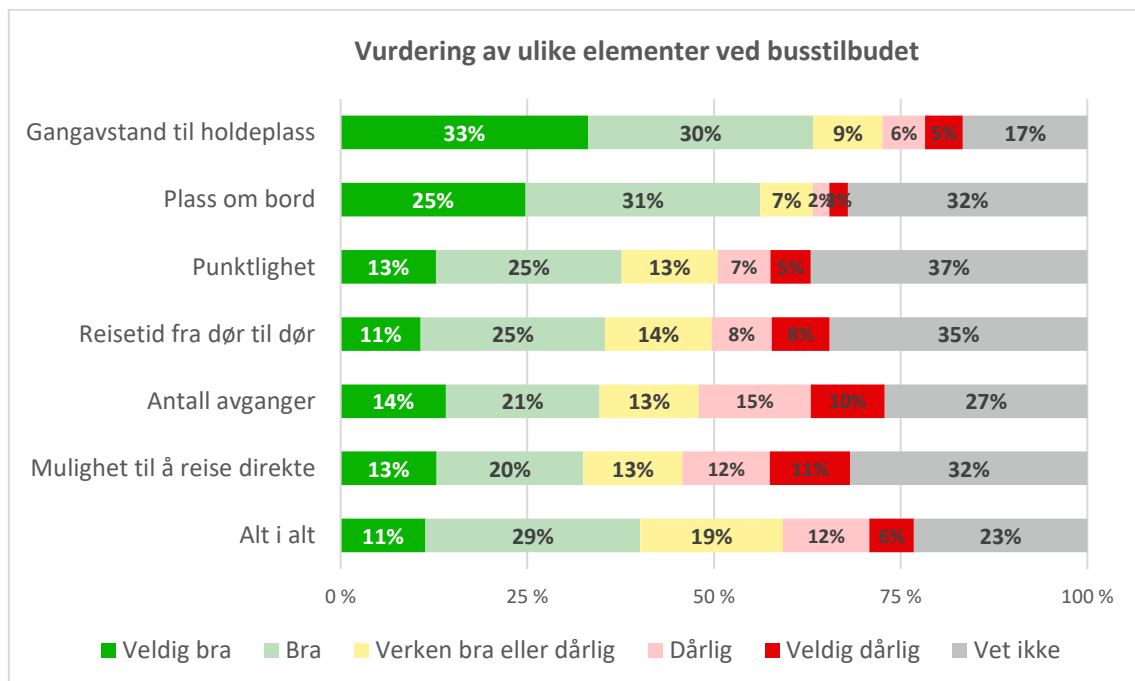
I førundersøkelsen ble befolkningens tilfredshet med kollektivtilbudet kartlagt. Hypotesen var at den erfaringen mange ville få med å bruke buss i gratisperioden kunne endre synet på kollektivtilbudet i positiv retning, noe som igjen øker sannsynligheten for å bruke tilbudet.

40 % av befolkningen i Fredrikstad kommune er tilfreds med kollektivtilbudet

Alt i alt var 40 % av befolkningen i Fredrikstad kommune tilfreds med kollektivtilbudet før perioden med gratis buss. 11 % synes at busstilbudet i Fredrikstad er veldig bra, og 29 % synes det er bra. Til sammen 18 % svarer at de synes busstilbudet er dårlig eller svært dårlig. Samtidig er det en stor andel som ikke har tatt stilling til spørsmålet, enten ved at de svarer at busstilbudet er verken bra eller dårlig (19 %) eller ved å svare vet ikke (23 %).

Høyest tilfredshet med gangavstand til holdeplass

Resultatene viser at det er flest som var tilfreds med gangavstand til holdeplass: 33 % synes dette er veldig bra og 30 % synes dette er bra. Deretter følger trafikantenes syn på trengsel/plass om bord, hvor også godt over halvparten synes plassen om bord i bussen er veldig bra eller bra.² Det er også en stor andel som svarer at de ikke har noen formening, sannsynligvis fordi de ikke har erfaring med busstilbudet i Fredrikstad.



Figur 2.5: Svarfordeling på spørsmål om hvordan man vurderer busstilbudet i Fredrikstad på ulike egenskaper og alt i alt. Kilde: Befolkningsundersøkelse før perioden med gratis buss.

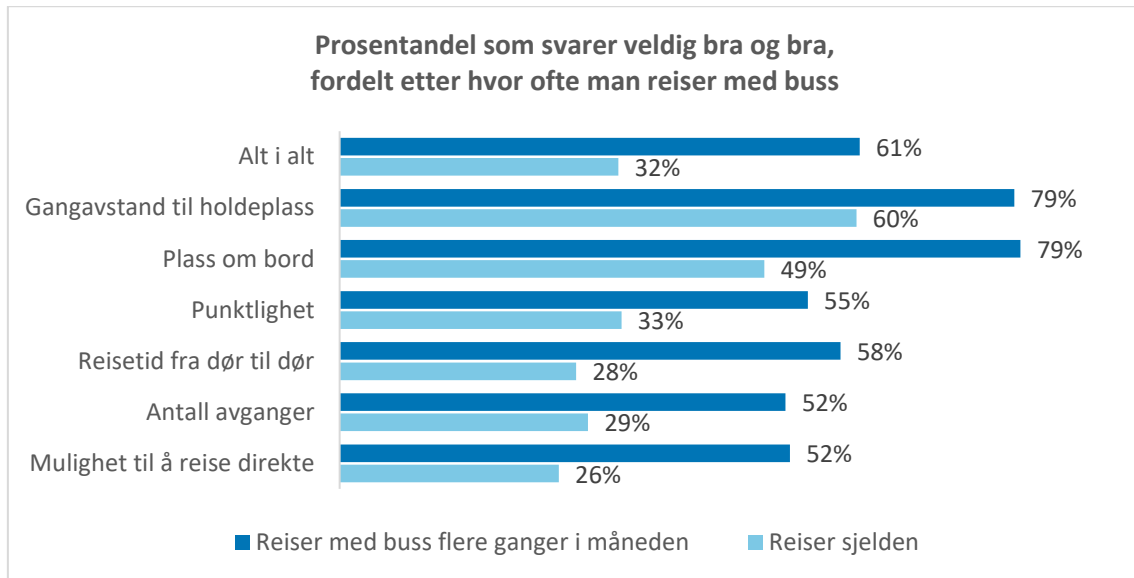
De som reiser ofte med buss er mer positive til busstilbudet enn de som reiser sjelden

Figuren under viser prosentandel som svarer at de synes busstilbudet totalt sett er veldig bra eller bra, samt tilsvarende for de ulike egenskapene ved tilbudet, fordelt etter hvor ofte man

² Denne undersøkelsen ble gjennomført høsten 2019, dvs. før koronapandemien. Nyere undersøkelser tyder på at trafikantene har endret syn på trengsel som følge av koronapandemien, og det som tidligere var et akseptabelt trengselsnivå har nå blitt en større ulempe (se blant annet Betanzo mf 2020). Dersom vi hadde stilt tilsvarende spørsmål høsten 2020 ville trolig svarfordelingen på dette spørsmålet ha sett annerledes ut.

reiser med buss. Vi ser tydelig at de som reiser med buss flere ganger i måneden er vesentlig mer positive til busstilbudet enn de som sjelden eller aldri reiser med buss. Blant den siste gruppen er det en stor andel som ikke har tatt stilling, og som dermed har svart «vet ikke».

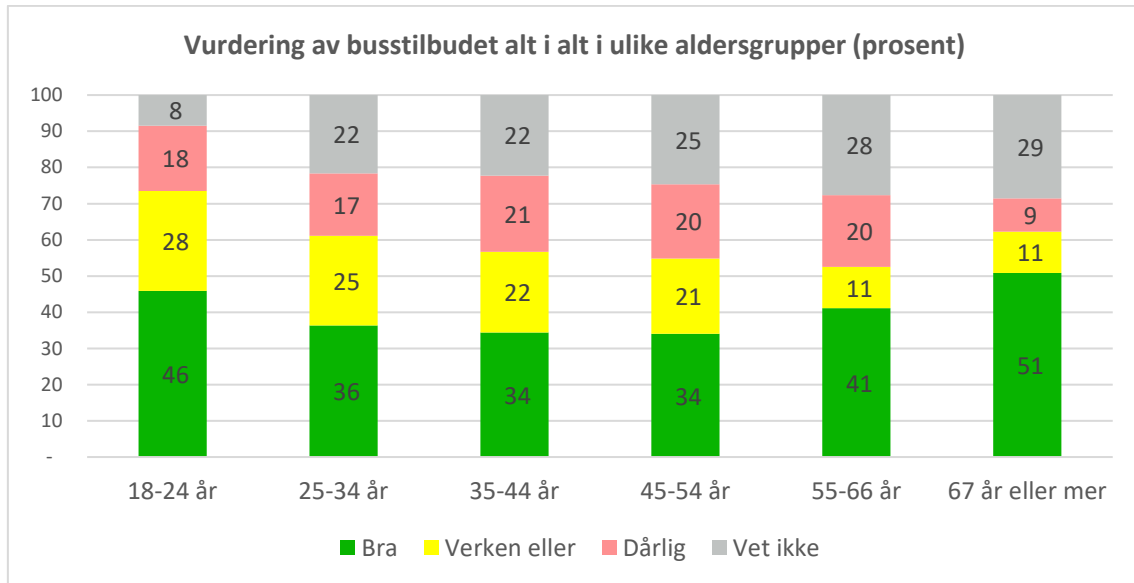
Tilsvarende mønster om at de som benytter busstilbudet er mer tilfredse enn de som ikke reiser så ofte med buss finner vi også i andre lignende undersøkelser.



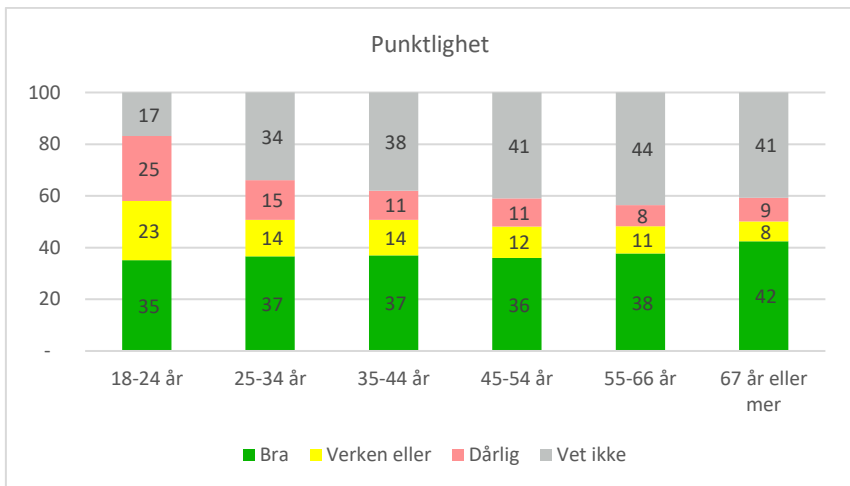
Figur 2.6: Prosentandel som mener de ulike egenskapene ved busstilbudet fungerer veldig bra eller bra, fordelt etter hvor ofte man reiser med buss. Kilde: Befolkningsundersøkelse før perioden med gratis buss.

Eldre er mer tilfredse med busstilbudet enn andre aldersgrupper

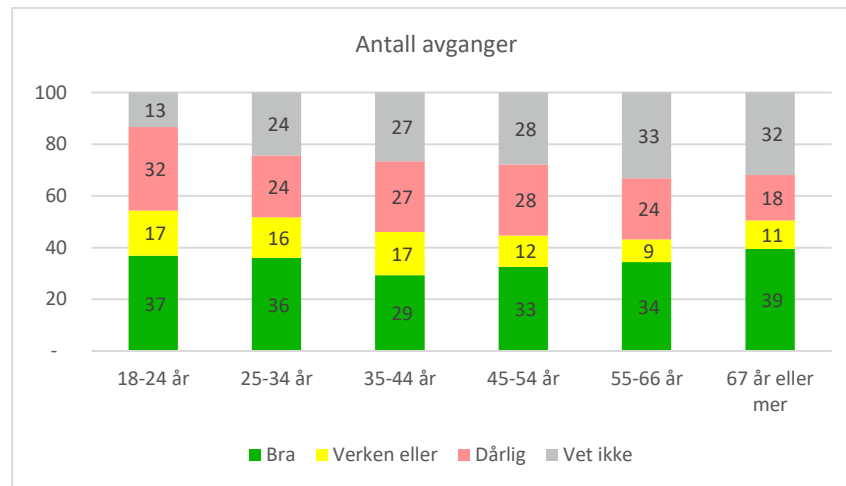
Både unge under 34 år og de eldre over 67 år vurderer busstilbudet noe bedre enn de øvrige aldersgruppene. For eksempel er 51 % av de over 67 år fornøyd med busstilbudet alt i alt, mot 34 prosent av de i alderen 45-54 år. Dette samme mønsteret gjelder også for de fleste tilbudselementene. Men det er litt flere blant de under 25 som er misfornøyd med punktligheten og antallet avganger. I figur 2.8 – 2.13 vises vurderingen av de ulike egenskapene ved busstilbudet fordelt etter alder.



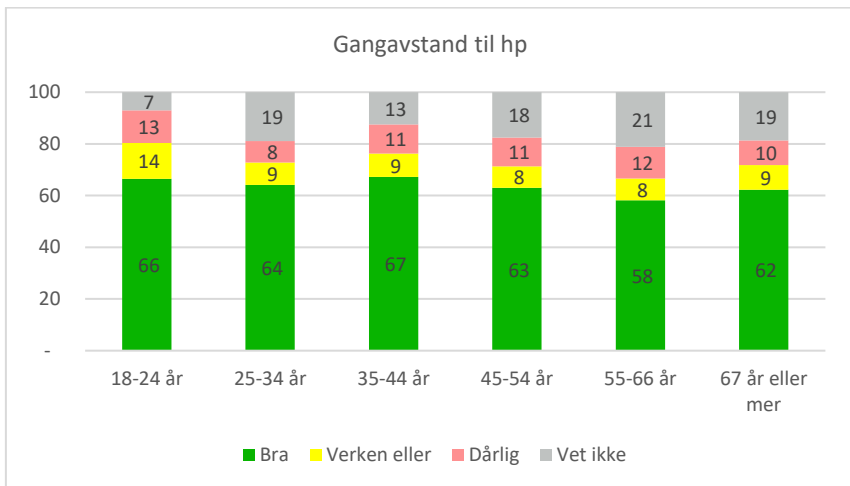
Figur 2.7: Vurdering av busstilbudet alt i alt fordelt etter alder. Prosent. Kilde: Befolkningsundersøkelse før perioden med gratis buss.



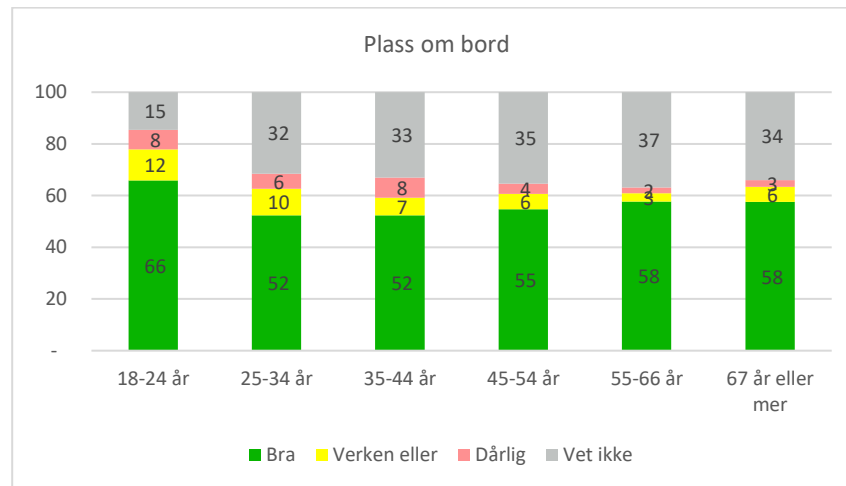
Figur 2.8: Vurdering av punktlighet fordelt etter alder. Prosent.



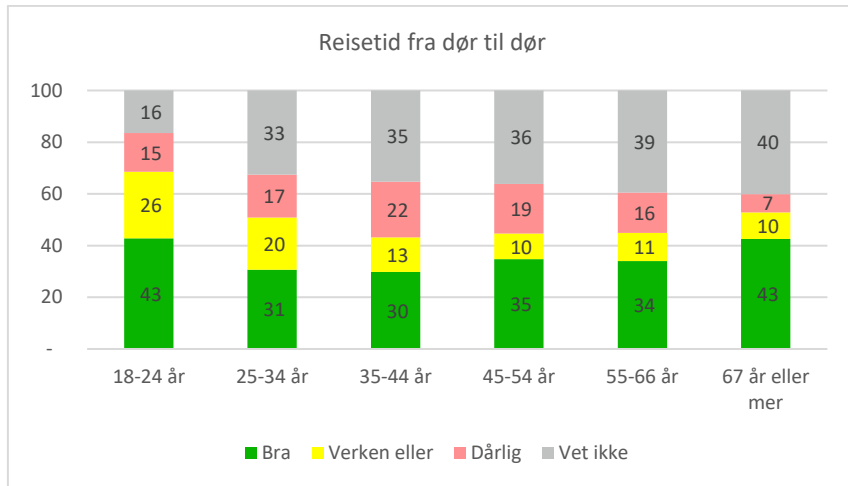
Figur 2.10: Vurdering av antall avganger fordelt etter alder. Prosent.



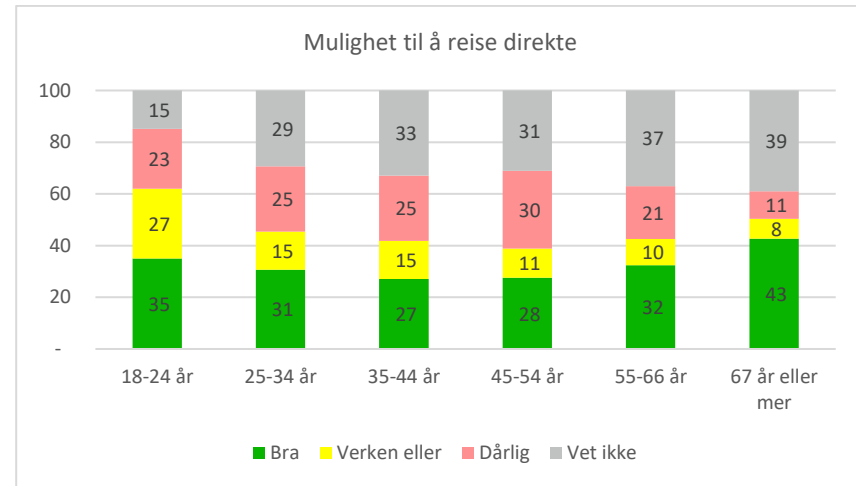
Figur 2.9: Vurdering av gangavstand til holdeplass fordelt etter alder. Prosent.



Figur 2.11: Vurdering av plass om bord fordelt etter alder. Prosent.



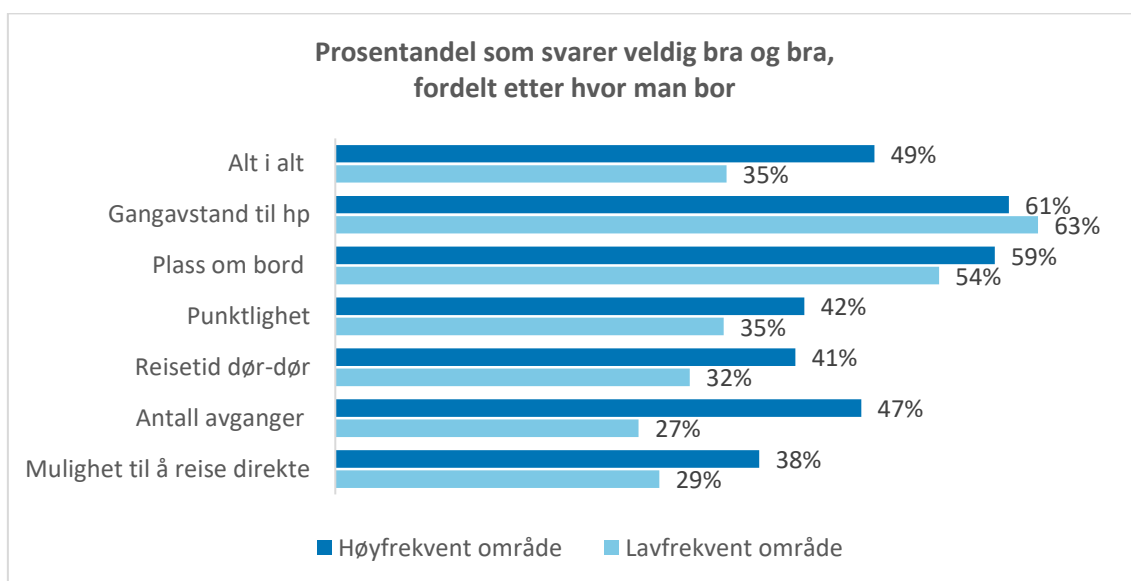
Figur 2.12: Vurdering av reisetid fra dør til dør til holdeplass fordelt etter alder. Prosent.



Figur 2.13: Vurdering av mulighet til å reise direkte til holdeplass fordelt etter alder. Prosent.

De som bor i et område med god tilgang til buss er mest positive til busstilbudet

Vi har også sett på hvordan man fordeler busstilbudet fordelt etter hvor man bor. Vi ser at de som bor i et område med god tilgang til buss (høyfrekvent område) i større grad er positive til busstilbudet enn de som bor i et område med dårligere tilgang til buss. For eksempel er 49 % av de som bor i et høyfrekvent område godt fornøyd med busstilbudet alt i alt, mot 35 % av de som bor i et lavfrekvent område. Forskjellen er, naturlig nok, størst for antall avganger, hvor 47 % av de som bor i et høyfrekvent område er fornøyd, mot 27 % av de som bor i et lavfrekvent område. Unntaket er gangavstand til holdeplass, hvor begge gruppene er omtrent like fornøyd.



Figur 2.14: Prosentandel som mener de ulike egenskapene ved busstilbudet fungerer veldig bra eller bra, fordelt etter hvor man bor. Kilde: Befolkningsundersøkelse før perioden med gratis buss.

2.3 Forhold ved tilbudet man ønsker å forbedre

I en siste del av undersøkelsen fikk de som reiser med buss flere ganger i måneden spørsmål om hva ved dagens busstilbud de ønsker å forbedre. De som benytter buss i liten grad fikk spørsmål om hvorfor de ikke benytter buss, noe som også gir en god indikasjon om hva ved tilbudet de ser på som den største hindringen for å bruke buss i dag.

Dagens busspassasjerer ønsker seg flere avganger

De som benytter buss flere ganger i måneden fikk spørsmål om hvilke egenskaper ved dagens busstilbud, innad i Fredrikstad og mellom Fredrikstad og Sarpsborg, de mente det er viktigst å forbedre. Det var mulig å krysse av for opptil tre egenskaper.

Det er flest som svarer at de ønsker seg flere avganger (43 %). Deretter følger lavere pris (16 %) og færre forsinkelser (14 %). Blant andre årsaker ble blant annet «mer serviceinnstilte sjåførere» nevnt av en god del.

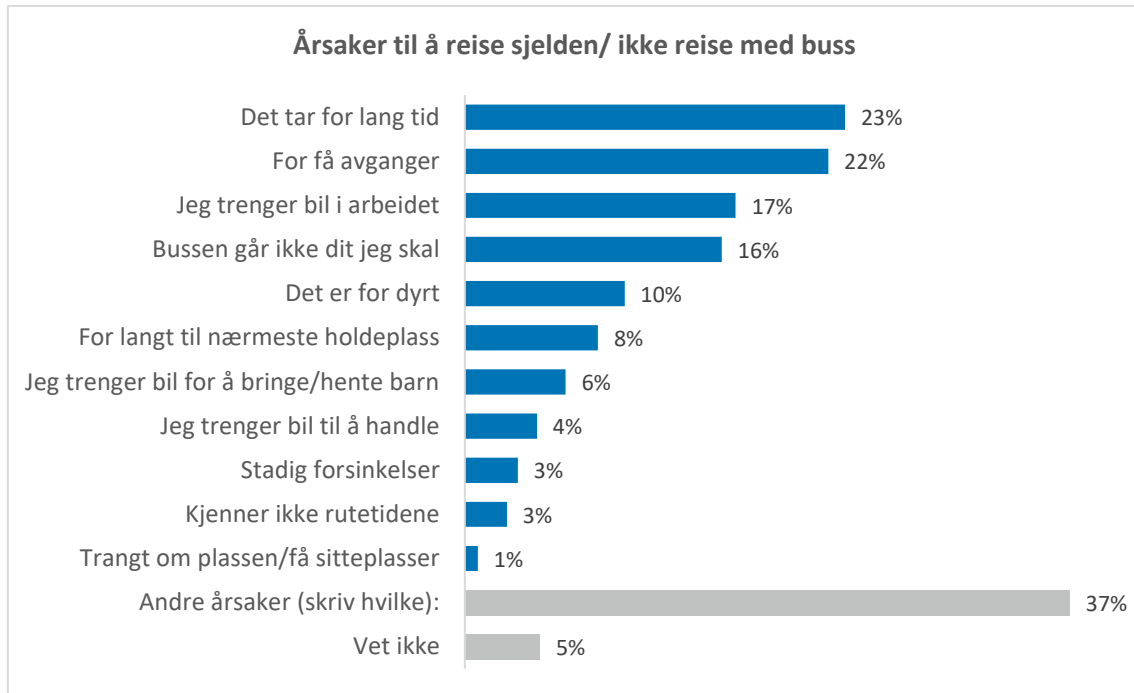


Figur 2.15: Svarfordeling på spørsmål om hvilke egenskaper ved dagens busstilbud innad i Fredrikstad og mellom Fredrikstad og Sarpsborg det er viktigst å forbedre. Det var mulig å krysse av for opptil tre egenskaper. Svar blant de som reiser med buss flere ganger i måneden. Kilde: Befolkningsundersøkelse før perioden med gratis buss.

For få avganger er også en viktig årsak til å ikke reise med buss

De som reiser med buss kun en gang i måneden eller sjeldnere fikk et spørsmål om hva som er årsaken til at de sjelden eller aldri reiser med buss. Det var mulig å krysse av for opptil tre egenskaper.

At det tar for lang tid og at det er for få avganger er egenskaper som nevnes av flest (i overkant av 20 %). Deretter følger at man trenger bil i arbeidet sitt (17 %) og at det ikke går buss dit man skal (16 %). Det er også ganske mange som nevner andre årsaker enn det som ble listet opp i spørreundersøkelsen. Dette er blant annet at det er enklere å bruke bil, at man foretrekker å gå eller sykle, eller at det generelt sett er et dårlig busstilbud der man bor eller når man har behov for å reise.



Figur 2.16: Svarfordeling på spørsmål om de viktigste årsakene til at å reise sjelden eller aldri med buss innad i Fredrikstad kommune og mellom Fredrikstad og Sarpsborg. Det var mulig å krysse av for opptil tre egenskaper. Kilde: Befolkningsundersøkelse før perioden med gratis buss.

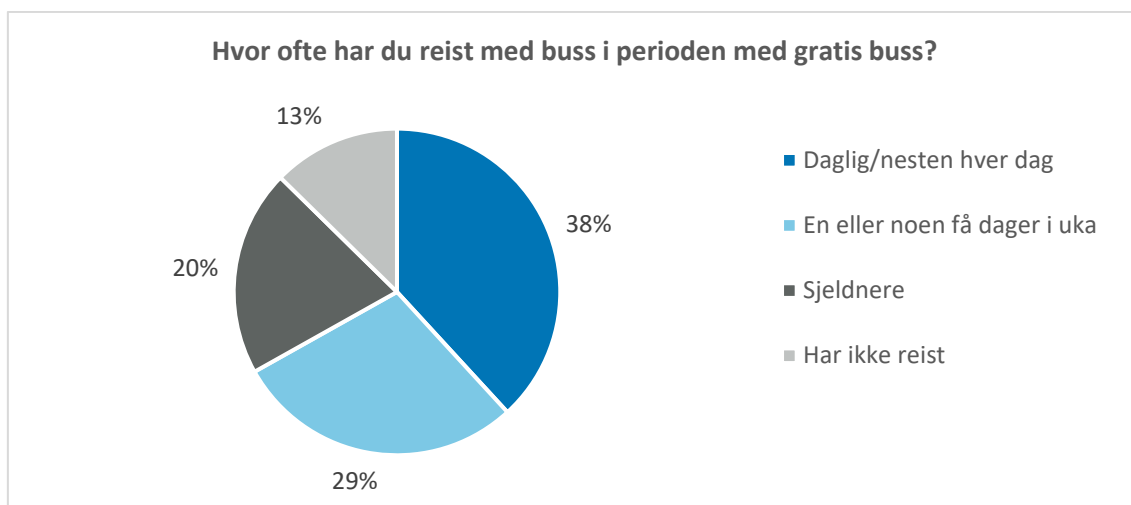
3 Resultater fra underveisundersøkelsen

For å få svar på hvordan gratis-tilbudet med buss faktisk ble benyttet, ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant busspassasjerene underveis i gratisperioden, i månedsskiftet januar/februar. Det ble rekruttert om bord i bussene, på Østfold kollektivtrafikks Facebook-side, og med lenke på nettsidene til ØKT og Fredrikstad kommune. Resultatene sier derfor kun noe om busspassasjerenes atferd, i motsetning til førundersøkelsen som sier noe om befolkningens bruk av buss.

3.1 Reisehyppighet med buss i perioden med gratis buss

Nesten 40 % av busstrafikantene benyttet buss nesten hver dag i gratisperioden

38 % av de som har svart på underveisundersøkelsen reiste med buss daglig eller nesten hver dag i gratisperioden. Ytterligere 29 % reiser en eller noen få dager i uka. 20 % reiser sjeldnere enn dette og 13 % av de som har svart på undersøkelsen oppgir at de aldri reiser med buss.



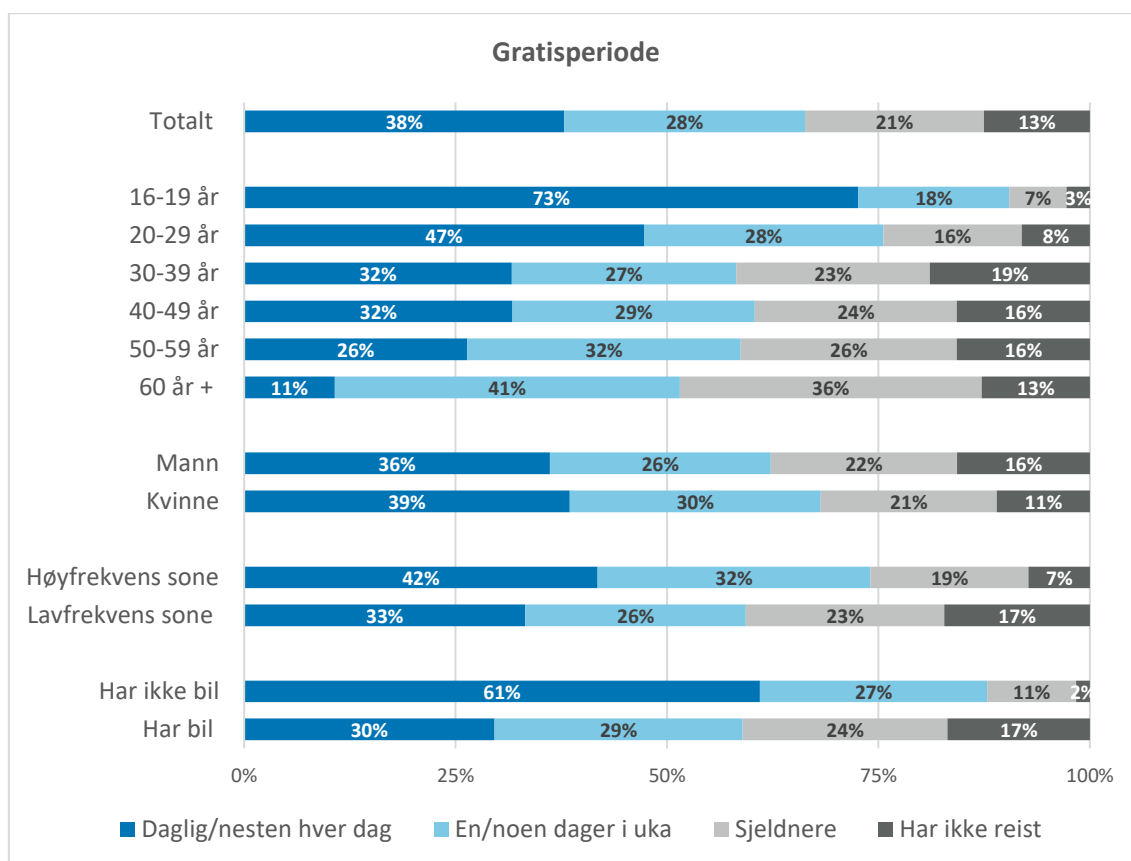
Figur 3.1: Svarfordeling på spørsmål om hvor ofte man reiste med buss innad i Fredrikstad eller mellom Fredrikstad og Sarpsborg i perioden med gratis buss. Kilde: Undersøkelse blant busspassasjerer under perioden med gratis buss.

De som ikke reiser med buss er ikke en del av det videre utvalget, fordi vi er interessert i de som faktisk benyttet bussen i perioden med gratis buss. Men før de avsluttet undersøkelsen fikk de spørsmål om de kjente til at det har vært gratis å reise med buss i Fredrikstad. 96 % svarte ja på dette. Videre fikk de spørsmål om hvorfor de ikke reiser med buss. 46 % svarer at de foretrekker andre transportmidler og 37 % at busstilbudet ikke passer for dem. 14 % har ikke behov for å reise i Fredrikstad

Yngre reiser oftere med buss enn andre aldersgrupper

Figuren under viser reisehyppighet med buss i gratisperioden blant ulike grupper, noe som i stor grad også gjenspeiler en normal fordeling i reisehyppighet med buss.

- Yngre personer reiste oftere med buss i gratisperioden enn de eldre: 73 % i alderen 16-19 år reiste så godt som daglig, mot 11 % blant de over 60 år.
- Kvinner reiste noe mer med buss i gratisperioden, og reiser også generelt mer med buss enn menn.
- De som bor i såkalt høyfrekvent sone reiste også noe oftere enn de som bor utenfor hovedaksen for kollektivtransport: i den førstnevnte gruppen reiste 42 % så godt som daglig med buss i gratisperioden mot 33 % i den sistnevnte gruppen.
- De uten bil reiste oftere med buss i gratisperioden enn de med bil: 61 % av de uten bil reiste så godt som daglig, mot 30 % blant de med bil.

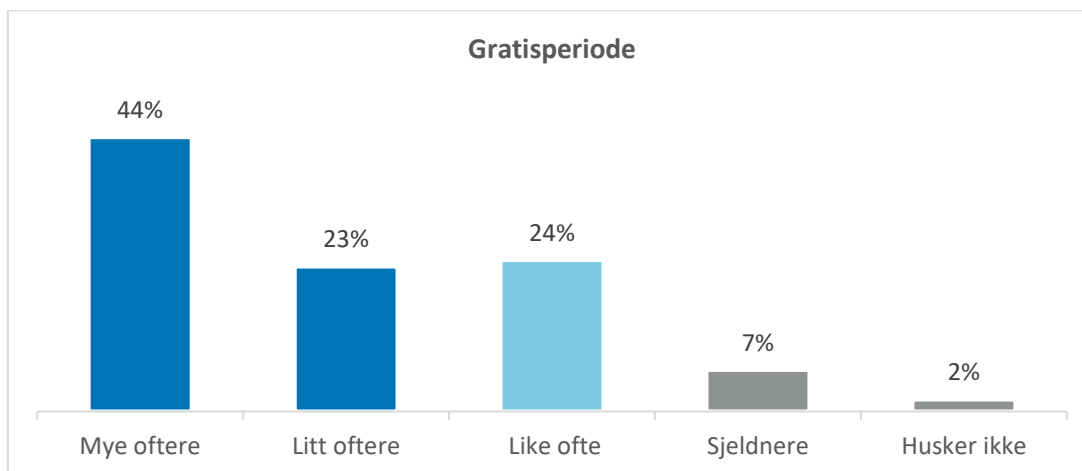


Figur 3.2: Svarfordeling på spørsmål om hvor ofte man reiste med buss innad i Fredrikstad eller mellom Fredrikstad og Sarpsborg i perioden med gratis buss blant ulike grupper. Kilde: Undersøkelse blant busspassasjerer under perioden med gratis buss.

Nesten 70 % reiste oftere med buss i gratisperioden enn de gjorde tidligere

Nesten 70 % av de som svarte på undersøkelsen oppga at de reiste oftere med buss i gratisperioden enn de gjorde på tilsvarende tidspunkt året før.: 44 % sier at de reiser mye

oftere og 23 % at de reiser litt oftere. 24 % oppgir at de reiser like ofte, og 7 % at de reiser sjeldnere. Dette siste har lite med prøveordningen med gratis buss å gjøre, og kan blant annet skyldes en endring i livssituasjon, f.eks byttet jobb eller flyttet.

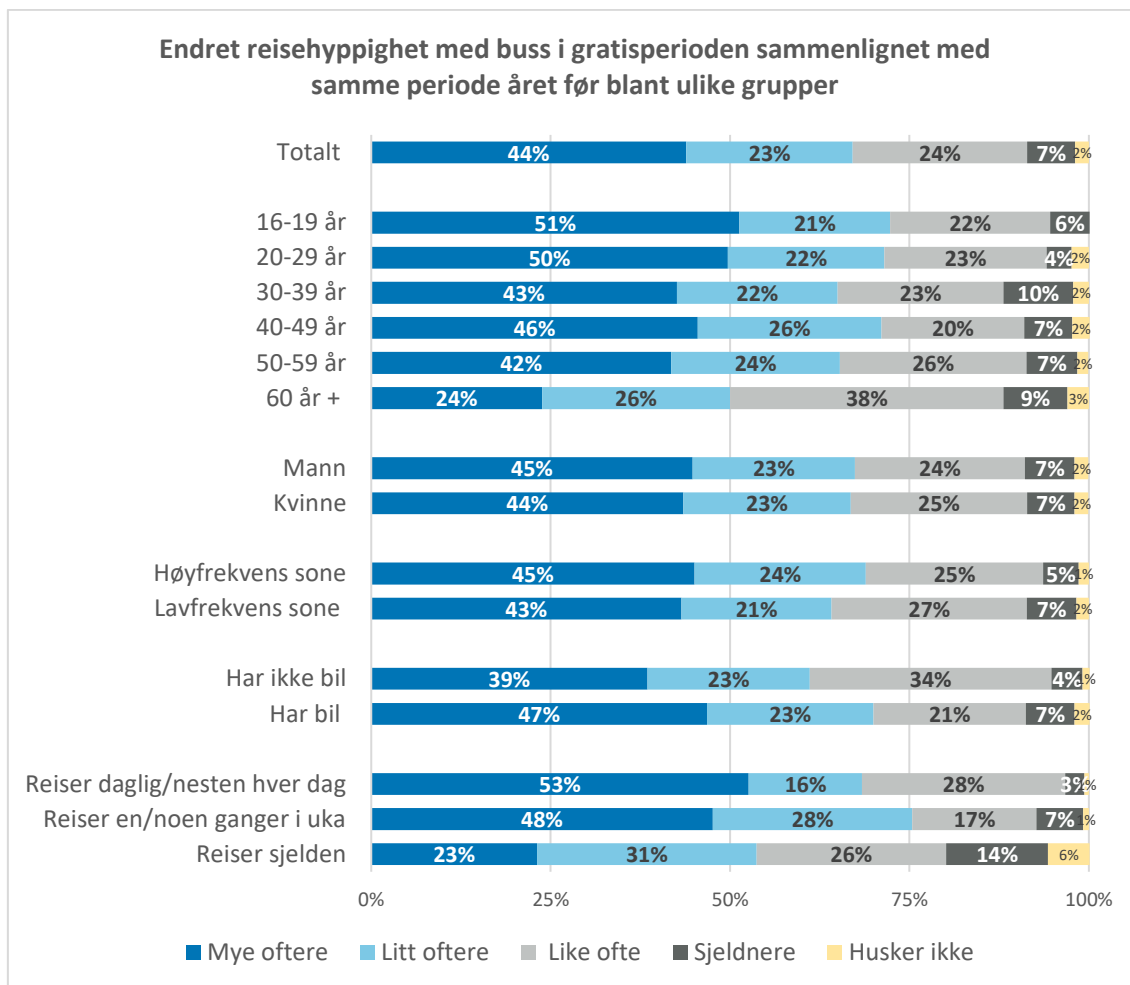


Figur 3.3: Svarfordeling på spørsmål om man reiste oftere, like ofte eller sjeldnere med buss i perioden med gratis buss sammenlignet med samme tid på året i fjor. Kilde: Undersøkelse blant busspassasjerer under perioden med gratis buss.

Personer med bil økte sin reisehyppighet med buss mer enn personer uten bil

Figuren under viser endret reisehyppighet med buss i gratisperioden blant ulike grupper.

- Personer over 60 år endret i minst grad sin reisehyppighet. For eksempel svarte 72 % i alderen 16-19 år at de reiser oftere med buss i gratisperioden enn tidligere, mot 5 % blant de over 60 år.
- Menn og kvinner endret reisehyppighet med buss i gratisperioden like stor grad.
- De som bor i en såkalt høyfrekvent sone oppgir i noe større grad at de reiste noe oftere med buss i gratisperioden enn de som bor i en lavfrekvent sone. Forskjellene er imidlertid ikke veldig store.
- Personer med tilgang til bil økte sin reisehyppighet med buss i større grad enn personer uten bil. 70 % av de med bil oppgir at reiste oftere med buss i gratisperioden enn før, mot 61 % blant de uten bil.
- Vi ser også at de som reiser en del med buss økte reisefrekvensen sin mer under gratisperioden enn de som reiser sjeldnere. Over halvparten av de som reiste med buss daglig eller nesten hver dag i gratisperioden, oppgir at de reiste mye oftere i gratisperioden enn på samme periode i året før. Tilsvarende tall er 23 % blant de som reiste sjelden med buss i gratisperioden. Det er midlertid usikkert hva de som svarer legger i å reise mye oftere og litt oftere. Det er derfor vanskelig å anslå nøyaktig hvor ofte de reiste tidligere.



Figur 3.4: Svarfordeling på spørsmål om man reiste oftere, like ofte eller sjeldnere med buss i perioden med gratis buss sammenlignet med samme tid på året i fjor blant ulike grupper. Kilde: Undersøkelse blant busspassasjerer under perioden med gratis buss

3.2 Årsaker til økt bruk av buss i gratisperioden

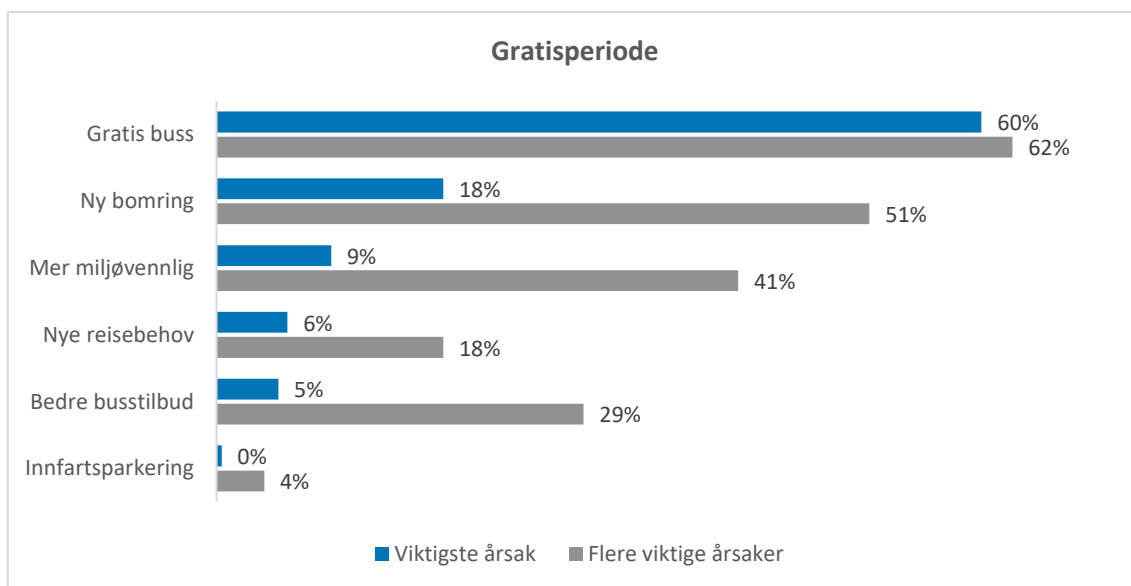
Formålet med å tilby gratis buss var blant annet å gi personer som til vanlig ikke reiser kollektivt mulighet til å få erfaring med kollektivtilbudet, slik at denne erfaringen kan gjøre dem mer positivt innstilt til å reise med kollektivtransport også etter at prøveperioden er over. Slik håper man at færre vil velge å kjøre bil når bilreisen også blir dyrere som følge av bomringen. Samtidig er det mulig at noen som normalt ville ha gått eller syklet, heller velge å ta bussen når den er gratis. Dette er en effekt av gratis buss det har vært viktig å ta hensyn til i evalueringen av tiltaket.

I underveisundersøkelsen stilte vi derfor spørsmål om hva som var årsaken til økt reisehyppighet med buss i gratisperioden, og hvilke typer reiser man nå erstattet med buss.

Årsak til økt reisehyppighet: gratis buss og økte bilkostnader på grunn av ny bomring

De som svarte at de reiste mer med buss i gratisperioden enn tidligere, fikk spørsmål om hva som var årsaken til dette. Man kunne velge inntil tre viktige årsaker og den viktigste årsaken.

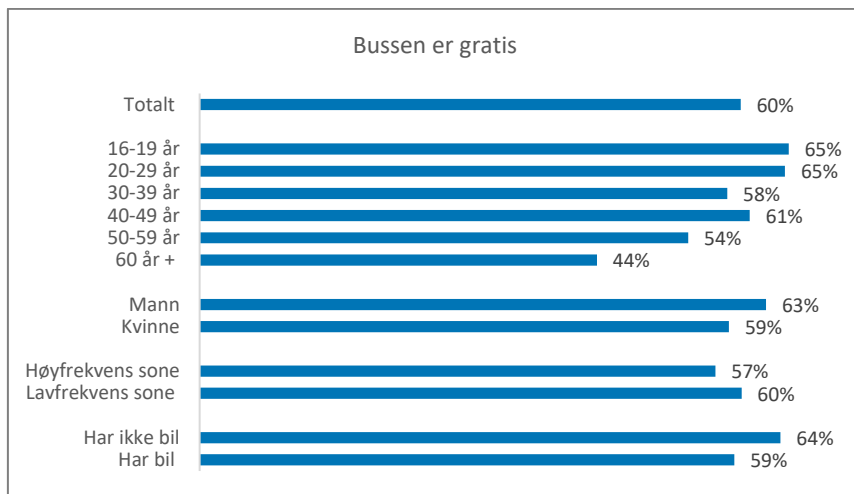
- Den viktigste årsaken til å reise mer med buss i gratisperioden enn tidligere var at bussen er gratis. 60 % svarer dette som viktigste årsak og 62 % svarer dette som en av flere viktige årsaker.
- Deretter følger at det ble dyrere å kjøre bil på grunn av ny bomring. 18 % svarer dette som viktigste årsak og 51 % svarer dette som en av flere viktige årsaker.
- Det er også en del som svarer at det er mer miljøvennlig å reise med buss framfor med bil. Dette nevnes som viktigste årsak av 9 % og som en av flere viktige årsaker av 41 %.



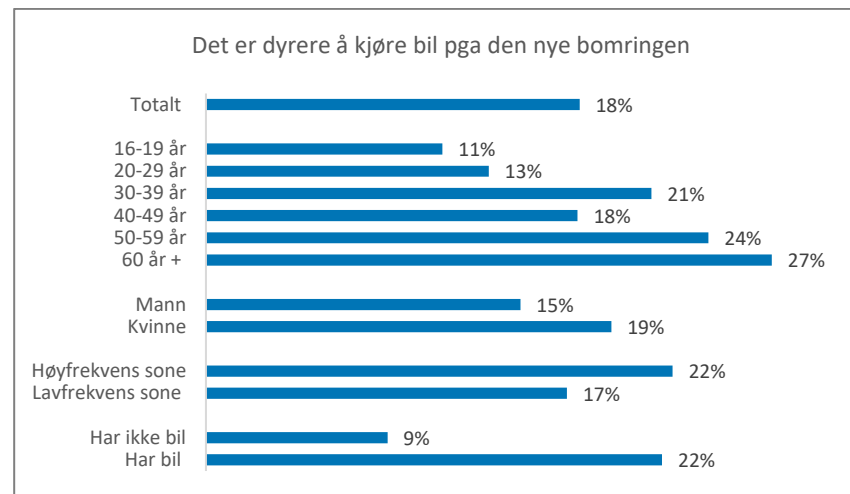
Figur 3.5: Svarfordeling på spørsmål om årsak til å reise oftere med buss i gratisperioden enn på samme tid i fjor. Det var mulig å oppgi inntil tre viktige årsaker og den viktigste årsaken. Kilde: Undersøkelse blant busspassasjerer under perioden med gratis buss.

Vi har sett litt nærmere på viktigste årsak til å reise oftere med buss i gratisperioden enn tidligere og ulike kjennetegn i ulike grupper (figur 3.6 – 3.9).

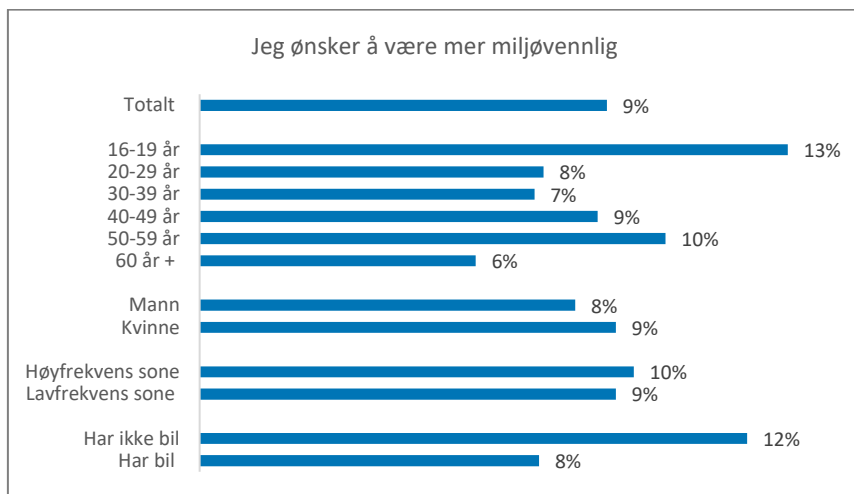
- At bussen er gratis nevnes i større grad som den viktigste årsaken til å reise mer med buss i gratisperioden enn tidligere blant de yngre enn andre aldersgrupper. 65 % av de under 30 år nevner gratis buss som viktigste årsak til å reise mer med buss, mot 44 % av de over 60 år.
- At det har blitt dyrere å kjøre bil pga. bomringen nevnes i større grad blant de eldre. Under 15 % av de under 30 år nevner bomring som viktigste årsak til å reise mer med buss, mot 27 % av de over 60 år.
- Bomring nevnes også oftere blant kvinner enn blant menn, blant bosatte i høyfrekvent sone, og blant personer med bil.



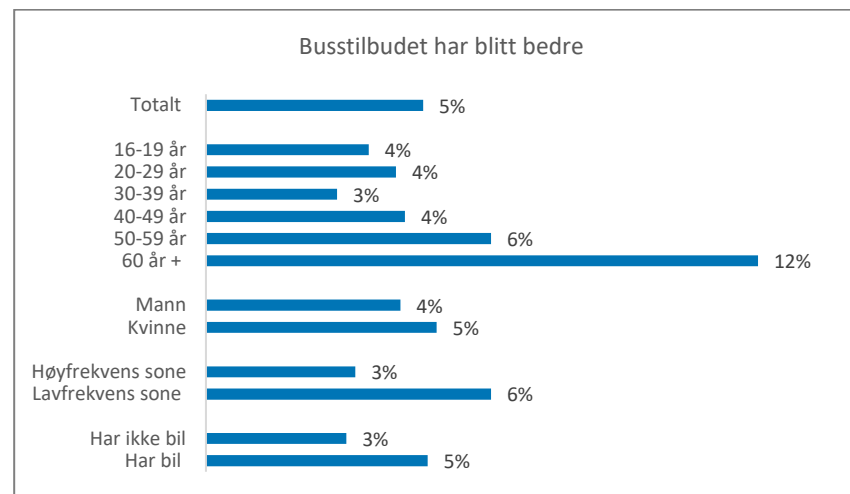
Figur 3.6: Prosentandel som nevner at **bussen er gratis** som viktigste årsak til å reise oftere med buss i gratisperioden enn tidligere.



Figur 3.8: Prosentandel som nevner at det er blitt **dyrere å kjøre bil pga. ny bomring** som viktigste årsak til å reise oftere med buss i gratisperioden enn tidligere.



Figur 3.7: Prosentandel som nevner **et ønske om å være miljøvennlig** som viktigste årsak til å reise oftere med buss i gratisperioden enn tidligere.



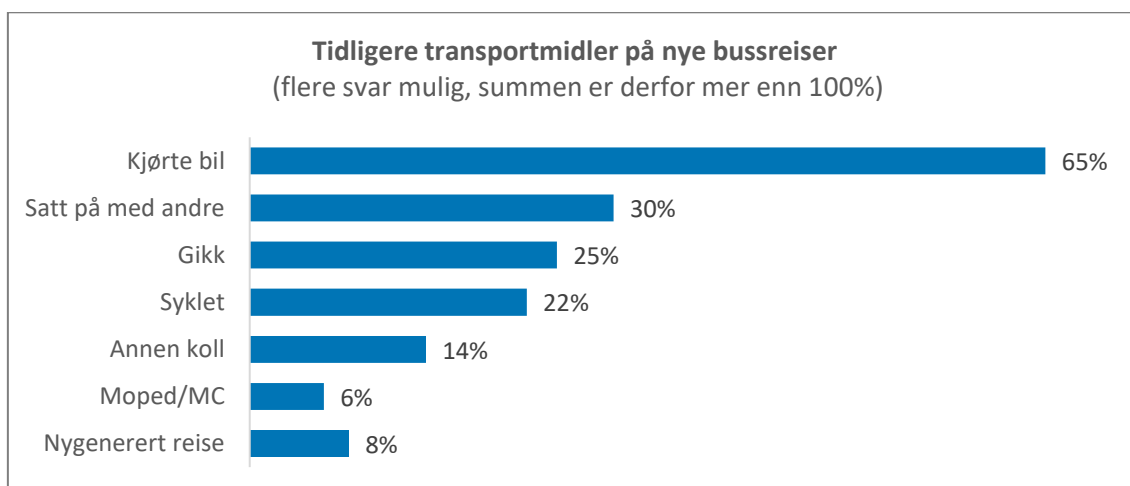
Figur 3.9: Prosentandel som nevner at **busstilbudet har blitt bedre** som viktigste årsak til å reise oftere med buss i gratisperioden enn tidligere.

Gratis buss erstatter i stor grad tidligere bilreiser, men også gang- og sykkelreiser

De som reiste mer med buss i gratisperioden enn de gjorde tidligere ble spurt om hvilke typer reiser man nå benyttet buss oftere enn tidligere, og hvilke transportmidler man hadde benyttet på disse reisene tidligere. På begge spørsmålene kunne man oppgi flere svaralternativer.

Resultatene viser at de nye reisene med gratis buss i stor grad har erstattet bilbaserte reiser:

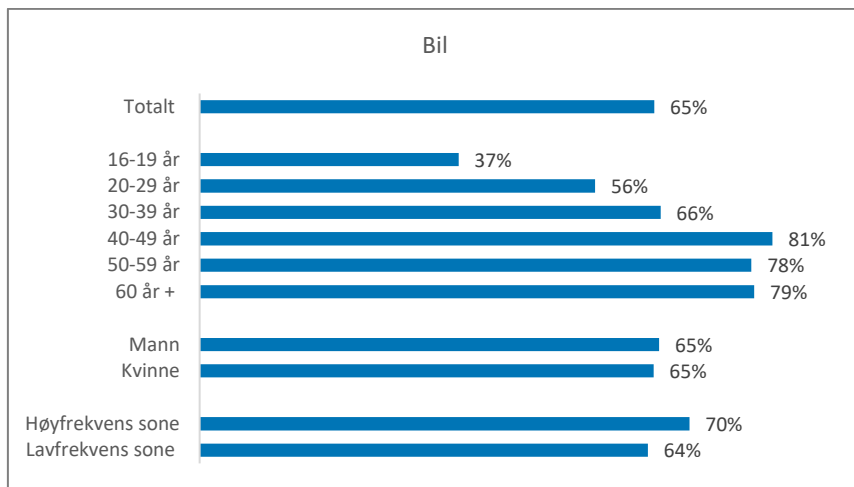
- 65 % av de nye bussturene som ble gjennomført i gratisperioden erstattet en tidligere reise som bilfører, og 30 % erstattet en tidligere reise som bilpassasjer.
- Videre er det 25 % som gikk, og 22 % som syklet på disse reisene tidligere. Det vil si at en relativt stor andel av de nye bussturene som ble gjennomført i gratisperioden ble gjennomført med et mer miljøvennlig transportalternativ tidligere.
- 14 % svarer at de benyttet annen kollektivtransport og 6 % benyttet MC/Moped.
- Det er også 8 % som svarer at de nye bussturene er nygenererte reiser, dvs. at det ikke ble foretatt en tilsvarende reise tidligere.



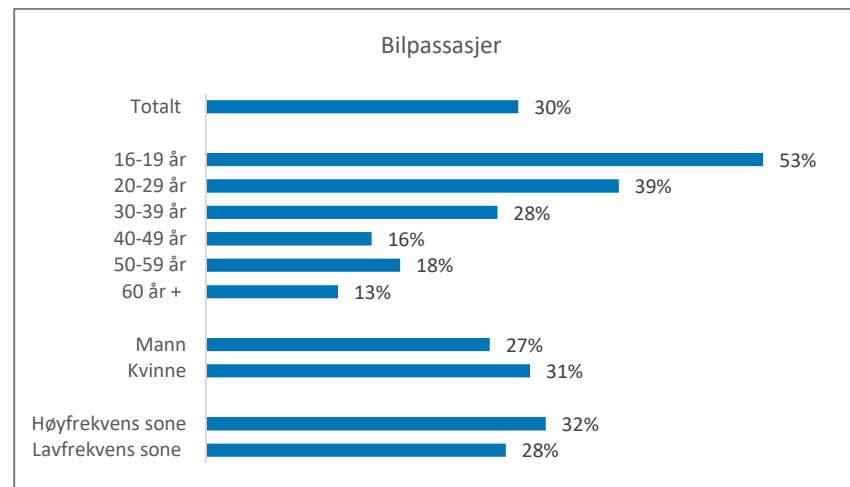
Figur 3.10: Svarfordeling på spørsmål om hvilke transportmidler man tidligere benyttet på de nye bussreisene man foretok i gratisperioden. Det var mulig å oppgi flere svar. Kilde: Undersøkelse blant busspassasjerer under perioden med gratis buss.

Vi har sett litt nærmere på hvilke transportmidler man har erstattet med buss på de nye bussreisene man foretok i gratisperioden i ulike grupper (figur 3.11 – 3.14).

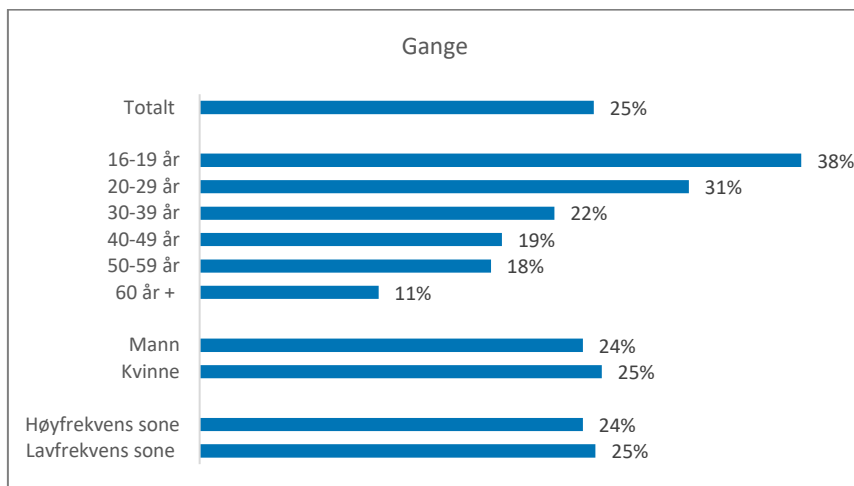
- De yngste erstattet en tidligere bilpassasjerreise med buss i gratisperioden
- De yngste erstattet også i stor grad en gang- eller sykkelreise med buss
- De over 40 erstattet i stor grad en bilfører-reise med buss
- Menn erstattet sykkelreiser med buss i noe større grad enn kvinner
- Ellers er det små forskjeller mellom kvinner og menn og etter bosted



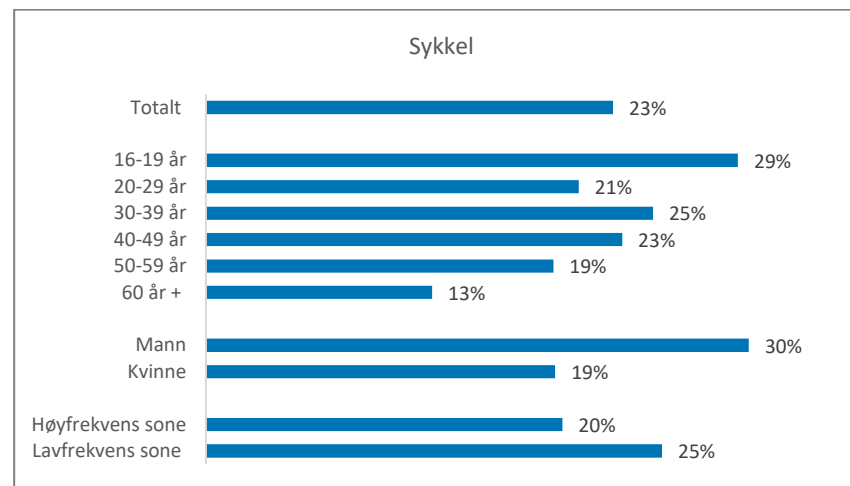
Figur 3.11: Prosentandel som svarer at de tidligere **reiste med bil** på de nye bussreisene de har foretatt i gratisperioden.



Figur 3.13: Prosentandel som svarer at de tidligere **satt på med andre i bil** på de nye bussreisene de har foretatt i gratisperioden.



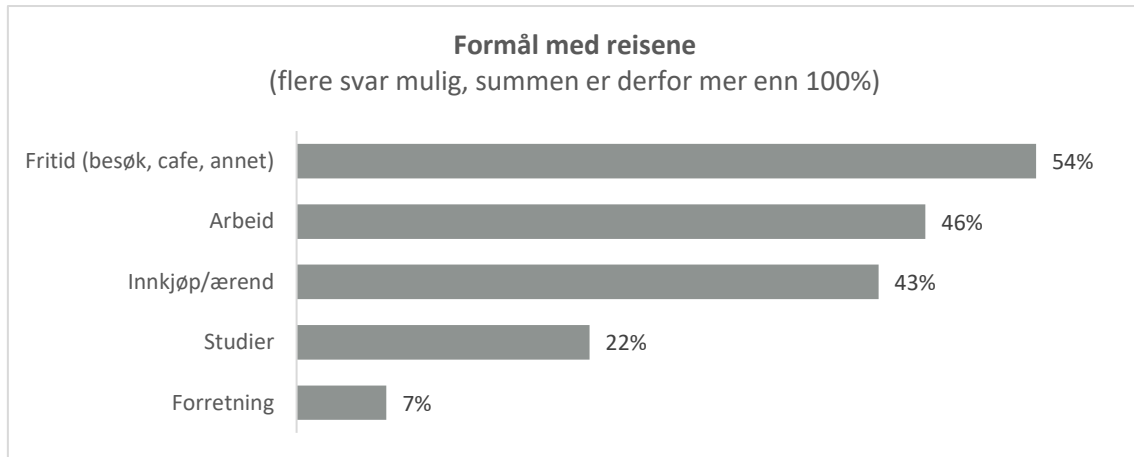
Figur 3.12: Prosentandel som svarer at de tidligere **gikk** på de nye bussreisene de har foretatt i gratisperioden.



Figur 3.14: Prosentandel som svarer at de tidligere **sykklet** på de nye bussreisene de har foretatt i gratisperioden.

Resultatene viser også at gratis buss ble benyttet på en rekke ulike formål:

- 54 % har brukt gratis buss på fritidsreiser som besøk, cafetur mv.
- 45 % har brukt gratis buss på arbeidsreiser og 22 % på studie/skolereiser
- 43 % har brukt gratis buss på innkjøpsreiser eller reiser for å gjøre andre ærender



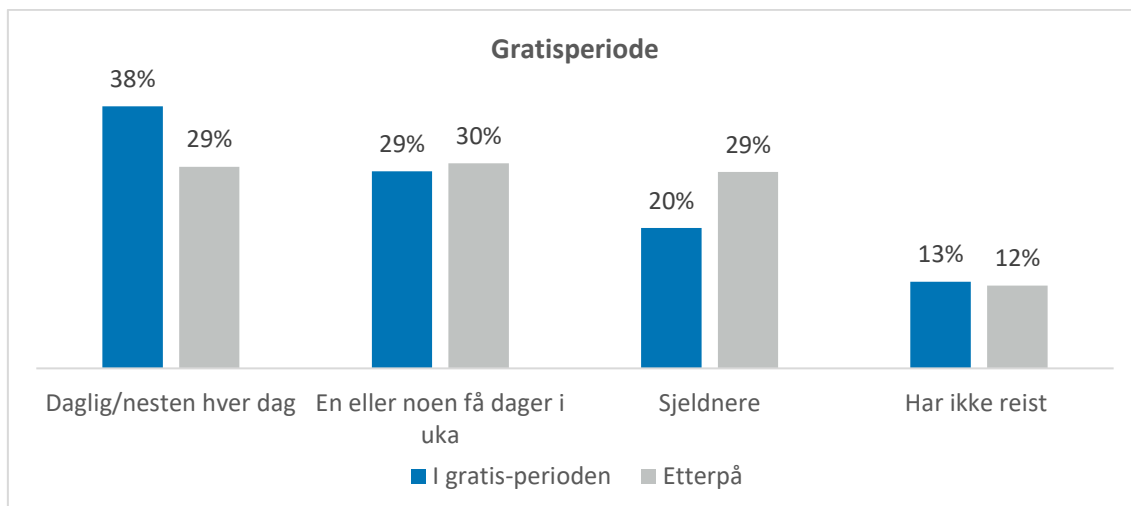
Figur 3.15: Svarfordeling på spørsmål om på hvilke reiseformål man reiste mer med buss på i gratisperioden. Det var mulig å oppgi flere svar. Kilde: Undersøkelse blant busspassasjerer under perioden med gratis buss.

3.3 Etter gratisperioden

Alle som svarte på underveisundersøkelsen fikk også spørsmål om sin planlagte bruk av buss etter at gratisperioden var over. I denne delen av undersøkelsen ble det presisert at det ville bli billigere å reise med buss enn det var før gratisperioden, men det ble ikke spesifisert hvor mye rimeligere billetten ville bli.

Reisefrekvens med buss vil gå ned etter gratisperioden

Når vi sammenligner den oppgitte reisefrekvensen under og etter gratisperioden, ser vi at det er færre som sier at de vil reise med buss daglig eller nesten hver dag etter at gratisperioden er over enn det var i gratisperioden, og flere som oppgir at de vil reise sjeldnere enn en gang i uka. Andelen som reiste/vil reise en eller noen få dager i uka er den samme. Reiseomfanget med buss vil gå ned etter at gratisperioden er over, sammenlignet med reiseomfanget i gratisperioden.

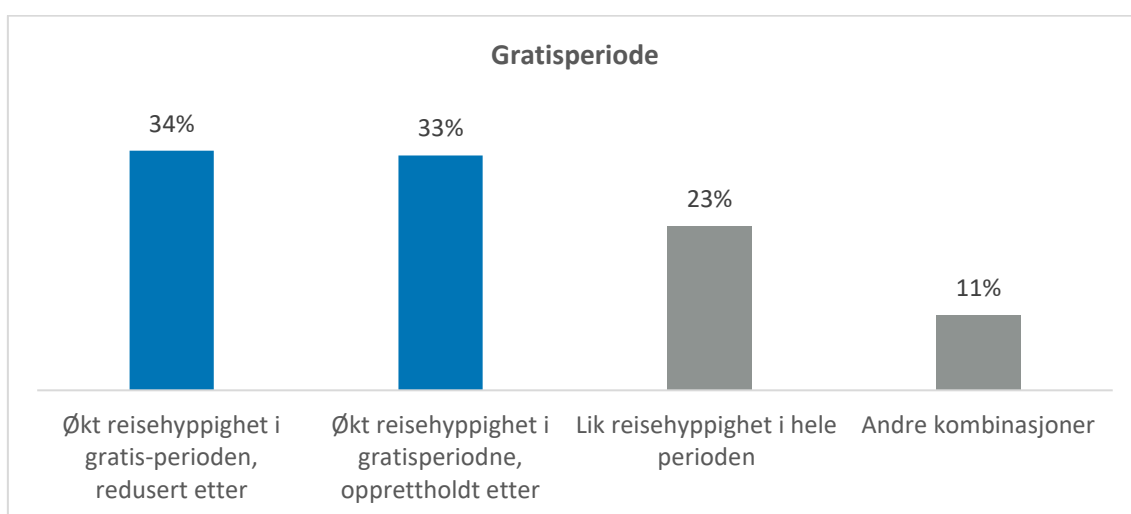


Figur 3.16: Sammenligning av oppgitt reisehyppighet med buss under og etter gratisperioden. Kilde: Undersøkelse blant busspassasjerer under perioden med gratis buss.

Halvparten av de som reiste mer med buss i gratisperioden vil fortsette å reise mer

1/3 oppgir at de reiste oftere med buss i gratisperioden enn de gjorde tidligere, men at de vil reise mindre med buss igjen etter at gratisperioden er over. 1/3 oppgir at de reiste oftere med buss i gratisperioden enn tidligere, og sier at de vil fortsette å reise like mye med når gratisperioden er over. Dvs. at om lag halvparten av de som reiste mer med buss i gratisperioden enn tidligere planlegger å reise mindre med buss igjen når gratisperioden er over, mens halvparten planlegger å fortsette å reise like mye med buss etter at gratisperioden er over.

Om lag ¼ av de som har svart på undersøkelsen oppgir at de har beholdt samme reisefrekvens med buss i gratisperioden som før, og vil fortsette å reise like mye også etter at gratisperioden er over.



Figur 3.17: Sammenligning av oppgitt reisefrekvens med buss før, under og antatt reisefrekvens etter gratisperioden. Kilde: Undersøkelse blant busspassasjerer under perioden med gratis buss.

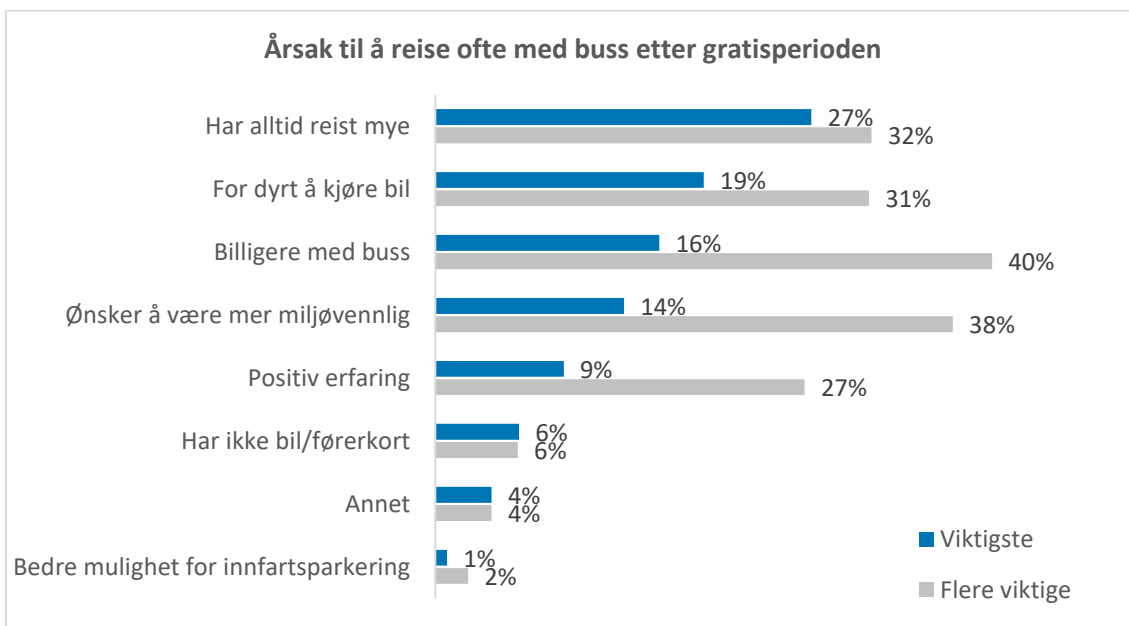
Vi har sett litt nærmere på sammenhengen mellom framtidig reisefrekvens med buss og begrunnelse for å reise mer med buss i gratisperioden:

- De som har reiste mer med buss i gratisperioden *fordi den var gratis*, vil i mindre grad fortsette å reise mye med buss etter at gratisperioden er over.
- De som reiste mer med buss i gratisperioden *på grunn av et ønske om å være miljøvennlig*, vil i stor grad vil fortsette å reise like mye etter at gratisperioden er over.
- Det sammen gjelder de som reiste mer med buss på grunn av bomringen.

At bussen blir billigere er en viktig årsak til å fortsette å bruke buss

Alle som oppga at de ville reise minst en gang i måneden med buss også etter at gratisperioden var over (uavhengig av hvor ofte de reiste før gratisperioden), fikk spørsmål om årsaken til dette. Man kunne oppgi inntil tre viktigste årsaker og den viktigste årsaken. Mange svarer at de alltid har reist mye og vil fortsette med dette. Disse er sannsynligvis mer eller mindre uberørt av gratisperioden.

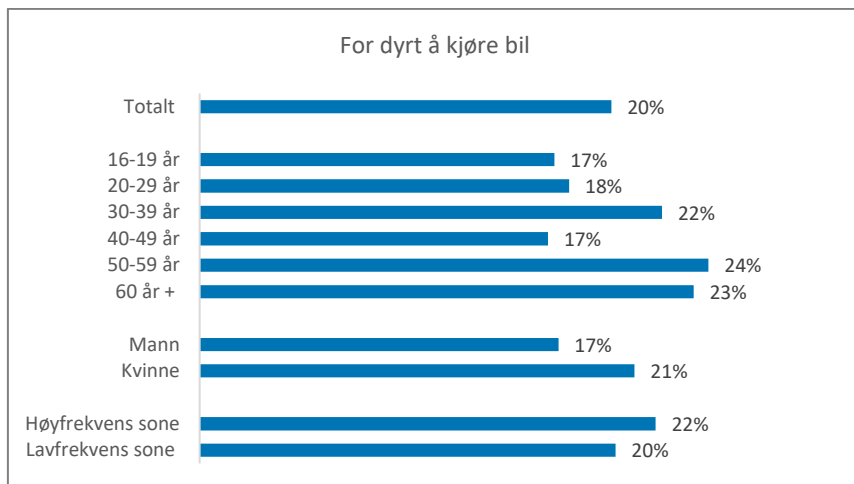
- Deretter følger at det er for dyrt å kjøre bil (19 %) og at det er billigere med buss (16 %), dersom vi ser på viktigste årsak.
- Det som nevnes mest blant flere viktige årsaker er at det vil bli billigere å reise med buss etter gratisperioden enn det var før gratisperioden, samt et ønske om å være mer miljøvennlig.



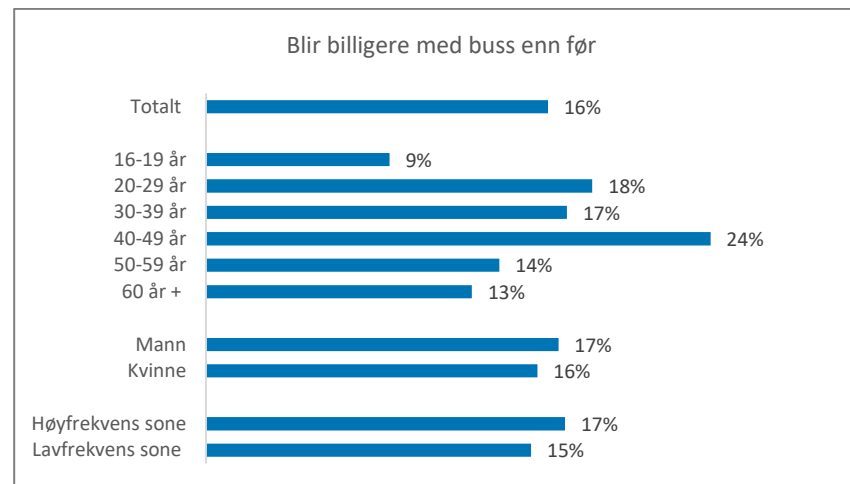
Figur 3.18: Svarfordeling på spørsmål om årsaker til å fortsette å reise ofte med buss etter at gratisperioden er over. Man kunne oppgi inntil tre viktige årsaker og den viktigste årsaken. Kilde: Undersøkelse blant busspassasjerer under perioden med gratis buss.

Vi har sett nærmere på den viktigste årsaken til å reise mye med buss etter at gratisperioden var over i ulike grupper (figur 3.19 – 3.22):

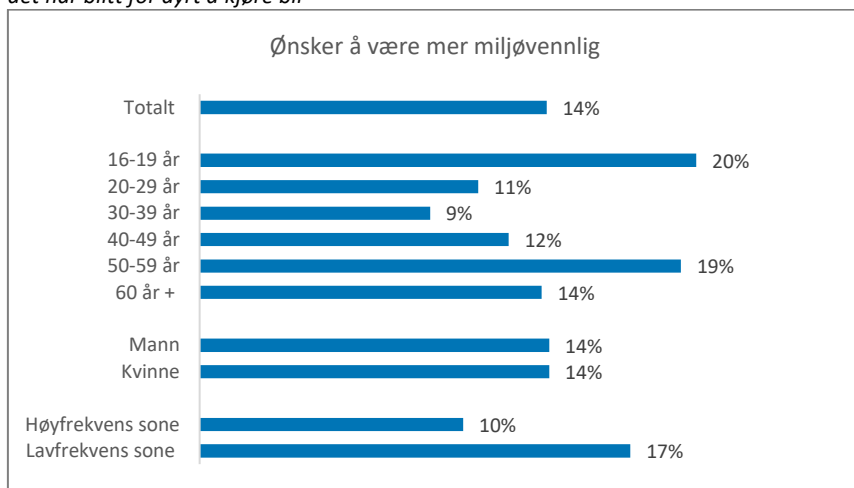
- At **det har blitt for dyrt å kjøre bil** nevnes særlig av personer i alderen 50 år og eldre, og de i alderen 30-39 år, og i noe større grad av kvinner enn av menn
- At **det blir billigere med buss** nevnes særlig av personer i alderen 40-49 år
- **Ønske om å være miljøvennlig** nevnes i større grad av de under 19 år, de i alderen 50-59 år, og av bosatte i lavfrekvent sone
- **Positive erfaringer med buss under gratisperioden** nevnes i større grad blant personer i alderen 50-59 år og av menn



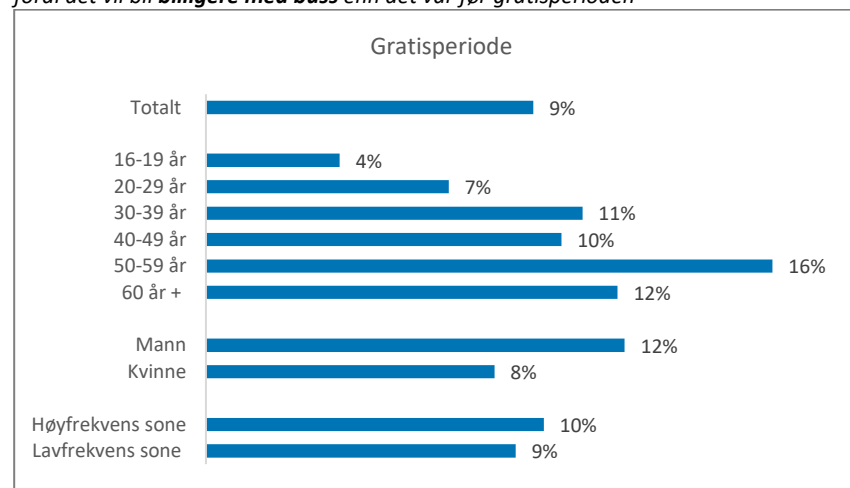
Figur 3.19: Prosentandel som vil reise ofte med buss etter at gratisperioden er over fordi det har blitt for dyrt å kjøre bil



Figur 3.21: Prosentandel som vil reise ofte med buss etter at gratisperioden er over fordi det vil bli billigere med buss enn det var før gratisperioden



Figur 3.20: Prosentandel som vil reise ofte med buss etter at gratisperioden er over pga. et ønske om å være mer miljøvennlig

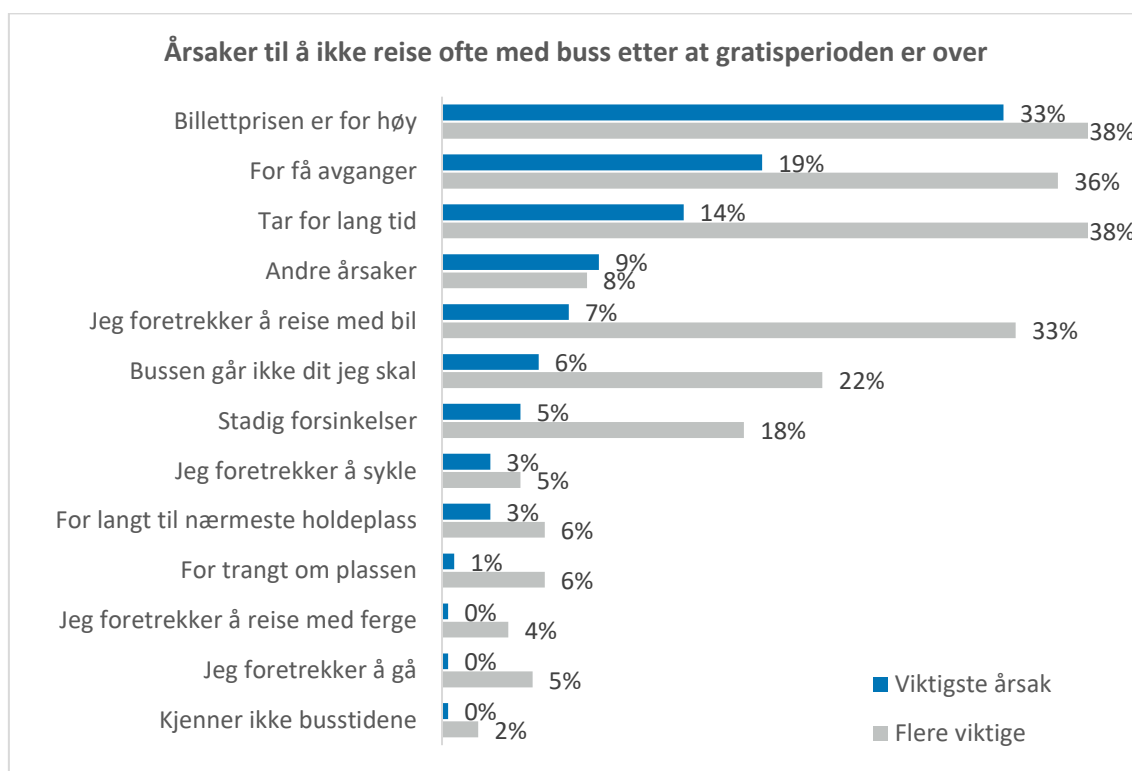


Figur 3.22: Prosentandel som vil reise ofte med buss etter at gratisperioden er over fordi de fikk positive erfaringer med buss i gratisperioden.

At det er for dyrt er en viktig årsak til å reise mindre med buss etter gratisperioden

På samme måte fikk alle som oppga at de ville reise med buss mindre enn en gang i måneden etter gratisperioden spørsmål om årsaken til dette. Man kunne oppgi inntil tre viktigste årsaker og den viktigste årsaken.

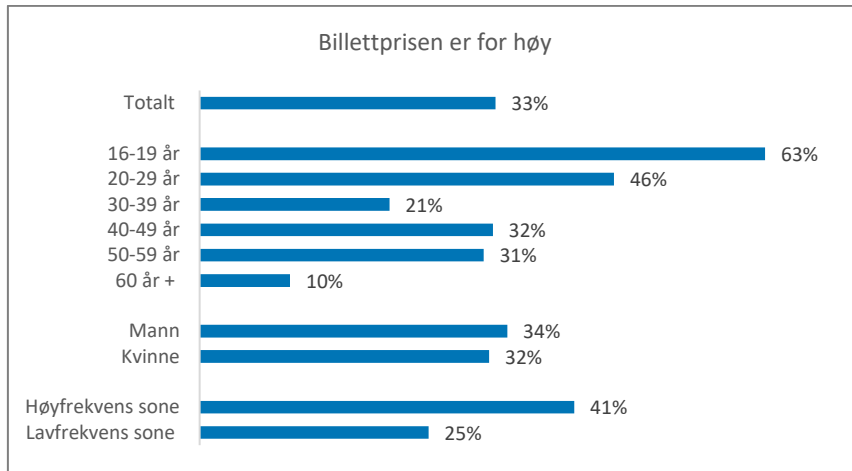
- Det er flest som svarer at de ikke vil fortsette å reise så mye med buss fordi billettprisen er for høy (33 % som viktigste og 38 % som en av flere viktige årsaker)
- Deretter følger at det er for få avganger, og at det tar for lang tid.
- Det er relativt få som nevner at de foretrekker bil som viktigste årsak (7 %), men dette nevnes i større grad som en av flere viktige årsaker (33 %).



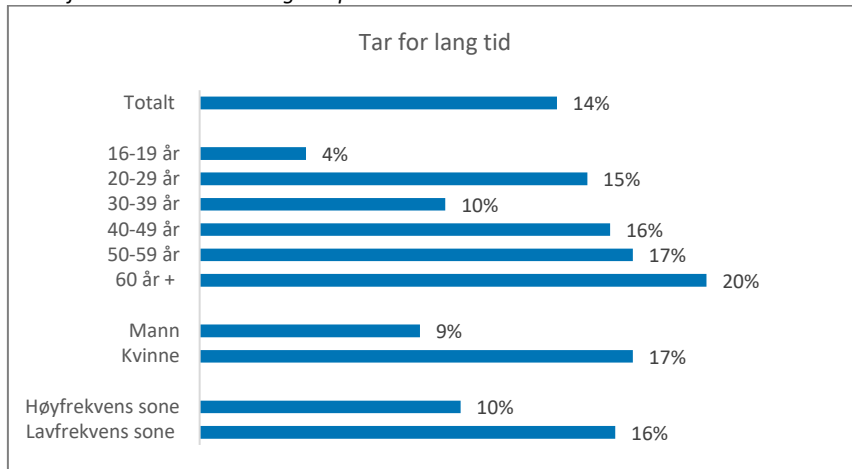
Figur 3.23: Svarfordeling på spørsmål om årsaker til ikke reise ofte med buss etter at gratisperioden er over. Man kunne oppgi inntil tre viktige årsaker og den viktigste årsaken. Kilde: Undersøkelse blant busspassasjerer under perioden med gratis buss.

Vi har sett litt nærmere på viktigste årsak til å reise lite med buss etter at gratisperioden var over i ulike grupper (figur 3.24 – 3.27):

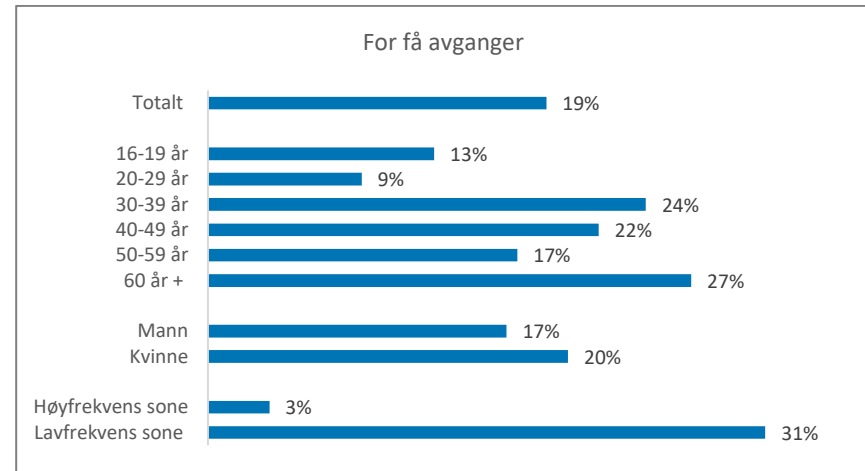
- At **billettprisen er for høy** nevnes særlig av de yngre og i liten grad av de som er 60 år og eldre. Høy billettpris nevnes også av bosatte i høyfrekvent sone.
- **For få avganger** nevnes særlig av bosatte i lavfrekvent sone og av de som er 60 år og eldre.
- **At det tar for lang tid** nevnes i noe større grad av de som er 60 år og eldre, av kvinner og av bosatte i lavfrekvent sone.
- **Jeg foretrekker bil** nevnes i større grad blant de som er 60 år og eldre, av bosatte i høyfrekvent sone og av menn.



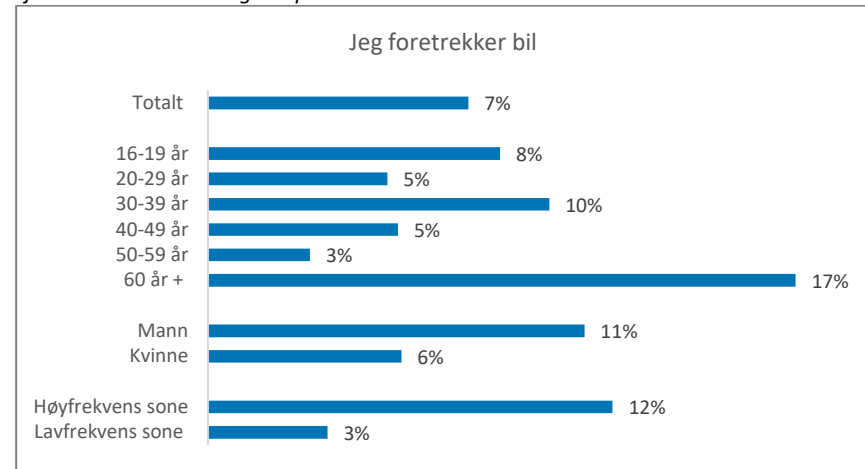
Figur 3.24: Prosentandel som nevner at **billettprisen er for høy** som viktigste årsak til å reise sjelden med buss etter gratisperioden er over



Figur 3.25: Prosentandel som nevner at **det tar for lang tid** som viktigste årsak til å reise sjelden med buss etter gratisperioden er over



Figur 3.26: Prosentandel som nevner **for få avganger** som viktigste årsak til å reise sjelden med buss etter gratisperioden er over



Figur 3.27: Prosentandel som nevner at de **foretrekker bil framfor buss** som viktigste årsak til å reise sjelden med buss etter gratisperioden er over

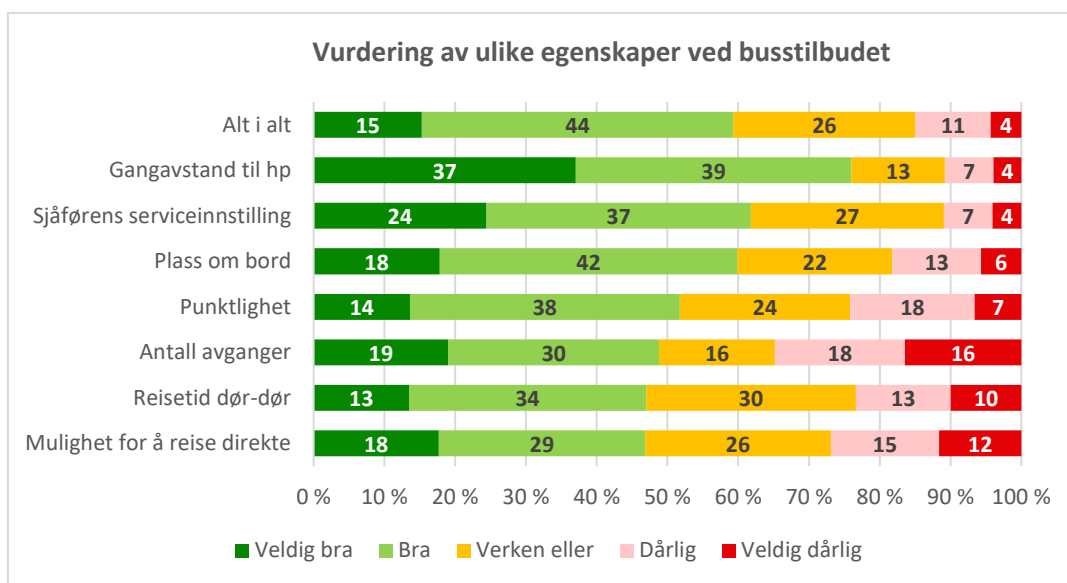
3.4 Tilfredshet med kollektivtilbudet

På samme måte som i den befolkningsrepresentative førundersøkelsen, ble også busspassasjerene bedt om å ta stilling til en rekke påstander om kvaliteten ved busstilbudet i Fredrikstad kommune.

Høyest tilfredshet med gangavstand til holdeplass

Alt i alt mener nesten 60 % av de som har svart på underveisundersøkelsen at busstilbudet i Fredrikstad er bra alt i alt (44 % bra og 15 % veldig bra). Videre ser vi at det er vesentlig flere som synes de ulike egenskapene ved tilbudet er bra enn som synes de er dårlig. Blant passasjerene er altså tilfredsheten med busstilbudet generelt sett bra.

- Det er flest som er tilfreds med gangavstand til holdeplass: nesten 80 % synes dette er bra eller veldig bra (hhv. 39 % og 37 %).
- Deretter følger sjåførens serviceinnstilling og plass om bord, som litt over 60 % synes er bra eller veldig bra.
- Nederst ligger antall avganger, reisetid fra dør til dør og mulighet for å reise direkte, som litt under halvparten synes er bra.



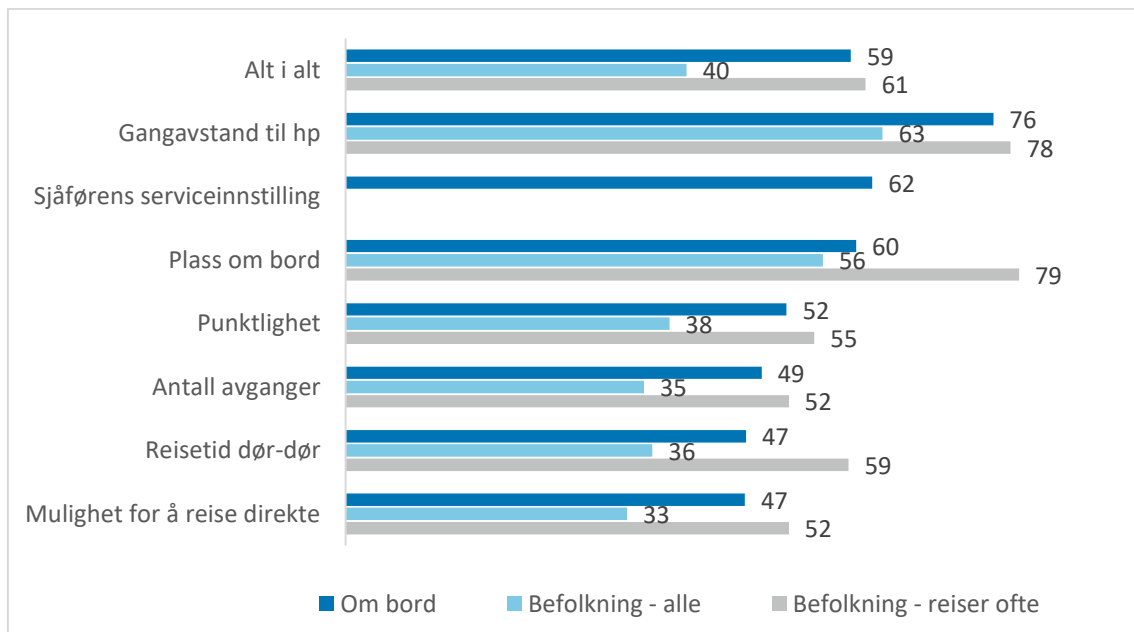
Figur 3.28: Vurdering av ulike egenskaper ved kollektivtilbudet i Fredrikstad. Kilde: Undersøkelse blant busspassasjerer under perioden med gratis buss.

De som har svart på underveisundersøkelsen er mer tilfredse enn befolkningen generelt

Befolkningen er generelt noe mindre tilfreds med busstilbudet enn de som har svart på underveisundersøkelsen. Dette er noe vi finner i flere tilsvarende undersøkelser. Dette skyldes ikke nødvendigvis at befolkningen er direkte misfornøyde, men at de i mindre grad har tatt stilling til spørsmålene, blant annet fordi de ikke har like god kjennskap til busstilbudet.

Samtidig ser vi at den andelen av befolkningen som reiser ofte med kollektivtransport er minst

like tilfredse som de som har svart på underveisundersøkelsen, og mer tilfredse med visse aspekter ved busstilbudet



Figur 3.29: Prosentandel som synes ulike egenskaper ved kollektivtilbudet er bra eller svært bra. Resultater fra om bord-undersøkelsen sammenlignet med resultater fra befolkningsundersøkelsen; alle som har svart på befolkningsundersøkelsen og de som reiser med buss flere ganger i måneden.

Vedlegg

Spørreskjema fra førundersøkelsen

Hei! Jeg ringer fra Norstat. Vi gjennomfører om dagen en undersøkelse på vegne av Fredrikstad kommune. Vi vil vite litt om dine daglige reiser **innad i Fredrikstad kommune og mellom Fredrikstad og Sarpsborg**. Undersøkelsen består av ca. 10 spørsmål og tar kun noen få minutter å svare på. Kunne du tenke deg til å svare?

Først lurer vi på hvordan du reiser når du skal gjennomføre dine daglige gjøremål, f.eks. dra på jobb eller skole, handle, dra på besøk eller hente og bringe barn.

1. La oss først snakke om dine **fritidsreiser** det vil si alle dine daglige reiser som IKKE er reiser til jobb eller skole. Hvor ofte reiser du med følgende transportmidler på slike reiser?

Husk at vi snakker om reiser innad i Fredrikstad kommune og mellom Fredrikstad og Sarpsborg.

- *Respondenten svarer at h*n ikke reiser verken innad i Fredrikstad kommune eller til og fra Sarpsborg; kryss av for reiser ikke på slike reiser i alle alternativene uten å lese opp de øvrige alternativene ---> spm 2*
- *Dersom respondenten har brukt flere transportmidler på samme reise, f.eks. først gikk til stasjonen og så tok toget, og er usikker på hvilket transportmiddel som skal registreres: **alle transportmidlene skal registreres!** Den overnevnte reisen er både en reise til fots og med tog.*

	Daglig/Nesten hver dag	2-3 ganger i uka	Ca. en gang i uken	Flere ganger i måneden	Sjeldnere enn dette	Aldri	Reiser ikke på slike reiser
Til fots/ Jeg går							
Sykkel							
Bil							
Tog							
Buss							
Ferge							

2. Når det gjelder dine reiser til **jobb eller skole** hvor ofte reiser du med følgende transportmidler på slike reiser? Vi snakker da fortsatt om dine reiser innad i kommunen din og til og fra Sarpsborg kommune.
- *Hvis respondenten verken jobber eller studerer, kryss av for reiser ikke på slike reiser i alle alternativene uten å lese opp de øvrige alternativene ---> spm 3*
 - *Hvis respondenten jobber/studerer utenfor Fredrikstad og Sarpsborg kommune (leses ikke opp) ---> spm 3*

	Daglig/Nesten hver dag	2-3 ganger i uka	Ca. en gang i uken	Flere ganger i måneden	Sjeldnere enn dette	Aldri	Reiser ikke på slike reiser
Til fots/ Jeg går							
Sykkel							
Bil							
Tog							
Buss							
Ferge							

3. Vi vil også vite din mening om busstilbudet som du bruker eller kunne bruke på dine reiser innad i Fredrikstad kommune og til og fra Sarpsborg kommune.

*Les opp hvis respondenten sier at h*n reiser sjelden eller aldri med buss:*

Selv om du sjelden eller aldri reiser med buss vil vi allikevel gjerne vite hvilken mening du har dannet deg om busstilbudet.

Tenk på busstilbudet du bruker eller kunne brukt på dine reiser innad i Fredrikstad kommune og til og fra Sarpsborg kommune. Hvordan vurderer du dette busstilbudet når det gjelder følgende?

	Veldig dårlig	Dårlig	Verken bra eller dårlig	Bra	Veldig bra	Vet ikke
Punktlighet						
Gangavstand til holdeplass						
Antall avganger						
Plass om bord						
Reisetid fra dør til dør						
Muligheten til å reise direkte						
Alt i alt						

4A. (Kun til de som oppgir «Sjeldnere enn dette» eller «Aldri» på både spørsmål 1 og spørsmål 2 alternativet Buss) Hva er de viktigste årsakene til at du nå sjelden eller aldri reiser med buss innad i Fredrikstad kommune og mellom Fredrikstad og Sarpsborg? Vennligst oppgi opptil tre viktigste årsaker

(svaralternativene leses ikke opp)

Hvis respondenten svarer at det er «Enklere å bruke bil/sykkel eller enklere å gå» be respondenten om å presisere hvorfor det er vanskeligere for hun/han å reise med buss.

1. Det er for dyrt
2. Det tar for lang tid
3. For få avganger
4. For langt til nærmeste holdeplass
5. Bussen går ikke dit jeg skal
6. Stadig forsinkelser
7. Kjenner ikke rutetidene
8. Trangt om plassen/få sitteplasser
9. Jeg trenger bil for å bringe/hente barn
10. Jeg trenger bil til å handle
11. Jeg trenger bil i arbeidet
12. Andre årsaker (*skriv hvilke*):
13. Vet ikke

4B. (Kun til de som oppgir svaralternativene fra «Daglig/nesten hver dag» til og med «Flere ganger i måneden» enten på spørsmål 1 eller spørsmål 2 for alternativet Buss)

Hva ved dagens busstilbud innad i Fredrikstad kommune og mellom Fredrikstad og Sarpsborg mener du er viktigst å forbedre?

Vennligst oppgi opp til tre viktigste årsaker

Hva er de tre viktigste tingene du ønsker at dagens busstilbud skulle blitt bedre på?

(svaralternativene leses ikke opp)

14. Lavere pris
15. Kortere reisetid
16. Flere avganger
17. Kortere avstand til nærmeste holdeplass
18. Bedre forbindelser til dit jeg skal
19. Mindre forsinkelser
20. Mer tilgjengelig informasjon om rutetider
21. Bedre plass på bussen/mindre trengsel
22. Andre ting (*skriv hvilke*):
23. Vet ikke

Til slutt vil vi stille deg noen få spørsmål om deg selv

5. registrer kjønn:
Mann
Kvinne

6. Hva er postnummeret på din hjemmeadresse?
 - (noter postnummeret):.....
 - Vet ikke/vil ikke oppgi

7. Hvor gammel er du?
Skriv antall år
... år

8. Hva var husholdningens samlede brutto inntekt i 2018?

Under 300.000 kroner
Mellom 300.000 og 549.999 kroner
Mellom 550.000 og 799.999 kroner
Mellom 800.000 og 1,6 millioner
Over 1,6 millioner kroner
Vet ikke/vil ikke oppgi

9. Hva er din hovedbeskjeftigelse?
Yrkesaktiv
Student, skoleelev
Hjemmearbeidende
Pensjonist
Uføretrygdet
I militærtjeneste
Annet

10. Eier du eller noen i husstanden din bil som det kan være aktuelt for deg å kjøre?
 1. Ja, jeg har egen bil
 2. Ja, jeg kan låne bil fra en annen person i husstanden min
 3. Nei, det er ingen bil tilgjengelig
 4. Nei, jeg har ikke førerkort
 5. Vil ikke oppgi

ii. Helt til slutt vil jeg nevne at bomringen i Fredrikstad åpner i høst og at Fredrikstad kommune i den sammenheng tilbyr gratis buss i tre måneder. I den forbindelse vil det bli gjennomført en ny undersøkelse for å få tilbakemelding fra innbyggerne om dette tiltaket.

Kunne du tenke deg å svare på denne nye undersøkelsen? Du vil i så fall bli oppringt på ny om noen måneder.

 1. Ja
 2. Nei

Urbanet Analyse
EIET AV ASPLAN VIAK

Urbanet Analyse AS
Kongens gate 1,
0153 Oslo.

Tlf: [+47] 96 200 700
urbanet@urbanet.no

