

RAPPORT

Svensk Kärnbränslehantering AB

Bussförbindelse Oskarshamn – Nässjö

Uppdragsnummer 2128028



Stockholm 2010-09-20

Sweco Infrastructure AB

Anders Schweitz
Linda Meurling

Sammanfattning

Oskarshamns kommun befinner sig kommunikationsmässigt mitt emellan Sveriges tre största städer, Stockholm, Göteborg och Malmö. Det är viktigt för kommunen att det finns goda förbindelser med såväl dessa nationellt viktiga noder, som regionalt och internationellt viktiga noder. Idag är resalternativen till nämnda storstadsregioner inte helt tillfredställande. För att nå stambanorna krävs först en längre resa som lätt upplevs som en omväg och därtill blir det ofta två byten för att komma till de nämnda städerna. Restiderna är ofta uppåt fem timmar. Lång restid kan dock i viss mån accepteras om möjligheten till arbete finns under resan.

I denna studie har det tittats på förutsättningarna att bedriva en bussförbindelse mellan Oskarshamn och Nässjö främst riktad mot tjänsteresenärer. Konceptet ska vara att tänka tåg men köra buss och inom detta är kort restid, god komfort och möjligheten till arbete ombord viktigt. Linjen är tänkt att endast ha ett uppehåll, i Vetlanda.

Tidtabellen har i möjligaste mån anpassats till avgående och ankommande tåg i samtliga väderstreck i Nässjö. Den innehåller två tur- och retur resor från Oskarshamn till Nässjö per vardag. En enkel resa uppskattas ta cirka 2 timmar och 5 minuter. Anpassningen till tågen är inte enkel och vissa resenärer drabbas av längre bytestid i Nässjö än andra beroende på slutdestination. Restiderna blir generellt sett inte bättre jämfört med restider med befintliga buss- och tågförbindelser. En fördel är dock att antalet byten ofta minskar från två till ett byte.

Komfortlinjen Oskarshamn – Nässjö i kombination med tåg blir ett konkurrenskraftigt alternativ för tjänsteresor till och från Malmö och Köpenhamn samt ett halvbra alternativ till och från Göteborg. Komfortförbindelsen tillsammans med X 2000 utgör inget konkurrenskraftigt resealternativ för tjänsteresor till eller från Stockholm och Södertälje.

Den årliga kostnaden för att driva bussförbindelsen inklusive ränta, amortering, drift- och förarkostnader ligger på 1,94 MSEK.

Ett av flera alternativ till i vilken regi bussen körs kan vara att KLT bidrar med en del av kostnaden, en garantiersättning, och att en entreprenör tar ett större ansvar för bussen och tar hand om samtliga biljettintäkter för trafiken.

Det finns en option att förlänga tågtrafiken med Krösatågen från Hultsfred till Oskarshamn. Beslut om detta kommer troligtvis att fattas under oktober 2010 av landstingsstyrelsen i Kalmar län. Det kan innebära att det inledningsvis från december 2011 finns tre dagliga avgångar från Oskarshamn med tåg mot Nässjö. Beräknad kostnad för trafiken, fordons- och rullkostnad, blir 6 MSEK per år enligt Kalmar Läns Trafik. Detta motsvarar den kostnad som kommuner och landsting får stå för.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	2
1 Bakgrund	5
2 Infrastruktur och resandemönster	6
2.1 Befintlig infrastruktur	6
2.2 Framtida mål och utvecklingsmöjligheter för viktiga infrastruktursstråk	7
2.3 Dagens resmöjligheter	8
2.4 Arbetspendling	9
2.5 Tjänsteresor	9
2.5.1 Utgående tjänsteresor	9
2.5.2 Inkommande tjänsteresor	11
3 Vad krävs för ett lyckat koncept med komfortbuss?	12
3.1 Hur lockas tjänsteresenärer?	12
3.2 Bus4You	13
3.3 Trosabussen	13
4 Ny komfortförbindelse Oskarshamn - Nässjö	14
4.1 Koncept	14
4.2 Linjesträckning och hållplatser	14
4.3 Tidtabell	15
4.4 Konkurrenskraft gentemot befintlig trafik	17
4.5 Resandeunderlag	17
4.5.1 Antal potentiella kunder	18
4.5.2 Uppdelning per destination	19
4.5.3 Komfortlinjens marknadsandel	19
4.5.4 Resandeunderlag	20
4.6 Biljetter och prissättning	20
4.7 Merutnyttjande av fordonet	20
4.8 Kostnader för ägande, drift och personal	21
4.9 Regi	22
5 Option avseende tågtrafik	23
6 Resultat	24
7 Diskussion	25

8	Källor	27
8.1	Skriftliga källor	27
8.2	Muntliga källor	27
8.3	Internet-adresser	28
9	Bilaga 1 – Beräkning av ägandekostnader	29
10	Bilaga 2 - Jämförelse befintliga resealternativ	30
10.1	Stockholm	30
10.2	Södertälje	31
10.3	Göteborg	32
10.4	Malmö	33
11	Bilaga 3 – Alternativa tidtabellsförslag med andra prioriteringar	34

1 Bakgrund

Oskarshamns kommun befinner sig kommunikationsmässigt mitt emellan Sveriges tre största städer, Stockholm, Göteborg och Malmö. Det är viktigt för kommunen att det finns goda förbindelser med såväl dessa nationellt viktiga noder, som regionalt och internationellt viktiga noder. Tåg- och bussförbindelserna tar bortemot fem timmar enkel väg till Stockholm, vilket är mycket om avsikten är en tur- och returresa över dagen. Ett av kommunen outtalat mål är att det ska vara möjligt att på cirka 12 timmar kunna resa till Stockholm tur och retur och samtidigt hinna med en normal dags arbete. För att detta ska möjliggöras krävs att de viktiga infrastruktursstråken är väl utvecklade. För att öka kollektivtrafikens marknadsandelar krävs också att det finns rimliga alternativ till de sträckor som har flygförbindelser.

Sweco har fått i uppdrag av Svensk Kärnbränslehantering och Oskarshamns kommun att utreda möjligheter, kostnader och nytta med en bussförbindelse främst avsedd för tjänsteresenärer på sträckan Oskarshamn – Nässjö. Förbindelsen ska ha passning till tågtrafik mot, i prioriteringsordning, Stockholm, Göteborg och Malmö. Kontaktpersoner på Oskarshamns kommun har varit Lennart Karlsson och Rolf Persson.

2 Infrastruktur och resandemönster

2.1 Befintlig infrastruktur

Oskarshamn är en kuststad i mellersta delen av Kalmar län. Staden har goda vägförbindelser, med E 22 i nordsydlig riktning och riksväg 37/47 i västlig. E 22 är mestadels 2+1-väg på sträckan genom länet. Riksväg 37 till Växjö, riksväg 47 till Nässjö och övrigt vägnät västerut är av varierad karaktär. Lokala och regionala bussförbindelser med Kalmar Läns Trafik (KLT) finns mot bland annat Högsby, Hultsfred, Västervik, Kalmar och Växjö. Expressbussförbindelser finns mot Uppsala – Stockholm – Kalmar – Malmö. Gutelinjen är en nysatsning sommartid från Göteborg via Jönköping och Nässjö till Oskarshamn som är anpassad till färjetrafiken. Från Oskarshamn finns dagliga båtförbindelser till Visby på Gotland och sommartid även till Byxelkrok på Öland.

Kommunen har en flygplats 12 km norr om innerstaden med anslutningar till Arlanda på vardagar med Skyways. Det finns järnväg i kommunen. Stångådalsbanan sträcker sig från Linköping till Kalmar och till den hör även sträckan Berga – Oskarshamn. I dagsläget bedrivs ingen tågtrafik på sträckan Berga – Oskarshamn, utan det är bara Kustpilen Kalmar – Linköping som ger resmöjligheter. X 2000-trafiken mot Stockholm och Malmö/Kastrup på Södra stambanan nås lättast i Alvesta, Nässjö, Linköping eller Norrköping. Krösatågen trafikerar mellan Nässjö och Hultsfred, och Kust till kust banan trafikerar Kalmar – Alvesta – Göteborg. Göteborg kan också nås via tåg Nässjö – Falköping – Göteborg. Infrastrukturen illustreras i bild 2.1.



Bild 2.1. Vägnät, järnvägsförbindelser mot Stockholm, Göteborg och Malmö, flygförbindelser från Oskarshamn, Kalmar och Växjö samt färjeförbindelser mot Öland och Gotland. (Källa: www.hitte.se, www.trafikverket.se)

2.2 Framtida mål och utvecklingsmöjligheter för viktiga infrastruktursstråk

Kalmar län har precis antagit en transportplan för åren 2010 – 2021. I den prioriteras först och främst tre viktiga åtgärder:

- Få snabbare och säkrare trafik på de viktigaste vägarna och järnvägarna i länet.
- Göra kollektivtrafiken mer lättillgänglig och attraktiv för att fler ska välja den till framförallt arbetsresor. Det handlar exempelvis om att skapa snabbare resor och bättre bytespunkter.
- Påverka attityder så att fler väljer fossilbränslefria resealternativ.

Länet önskar skapa en regionförstoring som ger två lokala arbetsmarknader istället för de fem som finns i dag i länet. Oskarshamn är tänkt att knytas till Kalmar och skapa en sydostlig arbetsmarknad.

Transportplanen beskriver stråk att utveckla. Framförallt tre stråk rör direkt Oskarshamns kommun, nämligen Ostkuststråket, Höglandsstråket och Östgötastråket. E 22 mellan Norrköping och Malmö ingår i Ostkuststråket. Detta stråk är viktigt för pendling inom länet, eftersom Oskarshamns kommun har många arbetspendlare till och från närliggande Mönsterås, Kalmar och Västervik. Det är även viktigt för att nå angränsande arbets- och universitetsregioner i Linköping/Norrköping och Blekinge samt för turisttrafik till Öland och Gotland. Framtida åtgärder för stråket blir att fortsätta att arbeta för att få E 22 mötesfri i hela länet samt att få så jämn hastighet som möjligt med beaktande av trafiksäkerhet, samt att skapa knutpunkter för kollektivtrafiken. Ett långsiktigt mål är att länet får en kustjärnväg Kalmar – Oskarshamn – Västervik – Linköping. Detta är mycket kostsamt och det finns inga pengar anslagna för det idag. Hittills har en idéstudie gjorts i frågan.

Höglandsstråket utgörs bland annat av riksväg 47 mellan Oskarshamn och Vetlanda till Jönköping och vidare till Göteborg samt järnvägen Oskarshamn – Nässjö. Detta stråk är viktigt bland annat för att nå den angränsande arbetsmarknadsregionen i Jönköpings län, men även för att regionförstora de lokala arbetsmarknaderna. Till exempel har Oskarshamn många arbetspendlare till/från Högsby. Stråket är också viktigt för gods- och turismtrafik till och från Gotland, samt för att skapa ett hållbart nät för godstransporter mellan hamnarna i Oskarshamn/Västervik och Göteborg och kombiterminalerna i Jönköping. Stråket blir också mycket viktigt om Oskarshamn etablerar godstrafik till Baltikum. Att få så jämn hastighet som möjligt med beaktande av trafiksäkerhet och minska hastighetsnedsättningarna på riksväg 47 är åtgärder perioden 2010-2021.

Det tredje och sista stråket, Östgötastråket, består av riksväg 34/47 Ålem/Oskarshamn – Vimmerby – Linköping, samt Stångådalsbanan. Detta stråk förbinder de norra länsdelarna med universitet och arbete i fjärde storstadsregionen, samt är ett viktigt turiststråk till Vimmerby, och godsstråk till Oskarshamns hamn. Åtgärder 2010-2021 är att minska hastighetsnedsättningar i vägnätet samt förbättra Stångådalsbanan.

2.3 Dagens resmöjligheter

Utifrån tillgängliga tidtabeller för hösten 2010 har en rad jämförelser gjorts avseende restider, kostnader och klimatpåverkan för olika transportmedel till och från Stockholm, Södertälje, Göteborg och Malmö. Resultaten är sammanställda i tabeller som redovisas i bilaga 2. Kortfattat kan det konstateras att till och från Stockholm är det svårt att konkurrera mot de restider som flyget har.

Till och från Södertälje kan resa med KLT-buss, Kustpilen och X 2000 vara ett alternativ även om de bästa restiderna fås med bil.

Till och från Göteborg är de rimligaste resealternativen med kollektiva färdmedel med buss till Kalmar och därifrån Kust till kust-banan. Bilen står dock även här som ett bättre alternativ vad gäller restid.

Till och från Malmö står sig kombination av buss och X 2000 bra i förhållande till bilen vad gäller restider.

Det finns en hel del olika resealternativ på sträckan Oskarshamn – Nässjö. Flera av dessa är helt otänkbara och har upp till tre byten. Det bästa alternativet innebär ett byte och är buss 54 Oskarshamn – Hultsfred kombinerat med Krösatåget Hultsfred – Nässjö. Restiden varierar, men är som bäst 2,5 timmar. En kombination av KLT:s och JLT:s (Kalmar Läns Trafik respektive Jönköpings Länstrafik) lokalbussar tar över 3 timmar. Här finns det alltså både tid och byten att spara för en ny bussförbindelse.

2.4 Arbetspendling

Antalet arbetspendlare till och från olika kommuner redovisas i tabell 2.1. I kapitel 4.5 används dessa siffror tillsammans med andra för att uppskatta ett möjligt resandeunderlag.

Utpendling från Oskarshamn	Antal	Inpendling till Oskarshamn	Antal
Mönsterås	281	Mönsterås	931
Kalmar	193	Högsby	458
Högsby	141	Kalmar	267
Västervik	112	Västervik	258
Hultsfred	70	Hultsfred	185
Stockholm	63	Vimmerby	82
Växjö	44	Växjö	39
Södertälje	39	Stockholm	32
Vimmerby	33	Varberg	27
Göteborg	28	Malmö	22
Linköping	17	Mörbylånga	21
Solna	13	Norrköping	20
Norrköping	12	Linköping	19
Uppsala	11	Borgholm	18
Malmö	11	Göteborg	15
Helsingborg	11	Nybro	14
Örebro	11	Västerås	11
Eksjö	9	Jönköping	10
Nybro	9	Vetlanda	10
Övriga kommuner	179	Övriga kommuner	247

Tabell 2.1. Antalet in- och utarbetspendlare från och till olika kommuner i Sverige. (Källa: SCB, 2006)

Även om den totala inpendlingen till Oskarshamns kommun är större än utpendlingen så är utpendlingen till Stockholm och Göteborg ungefär dubbelt så stor som inpendlingen.

2.5 Tjänsteresor

2.5.1 Utgående tjänsteresor

Det är inte helt enkelt att få komplett statistik på utförda tjänsteresor. Därför har flera olika ingångsvinklar fått nyttjas. Nedan presenteras statistik och annan information från de större lokala arbetsgivarna som har ringts upp. Man bör dock ha i åtanke att alla tjänsteresor som görs med egen bil eller förmånsbil faller utanför deras statistik. Utöver detta har Oskarshamns Utvecklings AB gett viss statistik över antalet flygresenärer. Det går inte att få någon statistik ur den nationella resvaneundersökningen RES 2005-2006, då underlaget är alltför litet i Oskarshamns kommun. SJ har statistik på det exakta antalet resenärer på respektive avgångar, men ger inte ut den. När det gäller antalet

inkommande tjänsteresor har lokala hotell ringts upp. I kapitel 4.5 används de framkomna siffrorna tillsammans med andra för att uppskatta ett möjligt resandeunderlag.

De större arbetsgivarna i Oskarshamn är OKG, Oskarshamns kommun, Saft, Scania och Svensk Kärnbränslehantering (SKB). Samtal med dessa visar att Stockholm är det största resmålet för tjänsteresor totalt sett, sedan finns det lokala skillnader mellan olika arbetsgivare. Landstinget tillhör också gruppen större arbetsgivare men bedöms inte göra lika många tjänsteresor.

Scania reser mest till sitt huvudkontor i Södertälje. De har inga exakta siffror på resandet, men uppger att de gör några tusen utgående tjänsteresor per år. Scania har en egen tidtabellslagd bussförbindelse med minibuss Oskarshamn – Södertälje, upp på morgonen och ner på eftermiddagen. I omvänd riktning finns ingen motsvarande minibussförbindelse. De ställer sig ändå positiva till en ny bussförbindelse Oskarshamn – Nässjö, såvida det är möjligt att arbeta på bussen. Allra helst önskar de en bussförbindelse Oskarshamn – Norrköping, då det skulle matcha deras resbehov ännu mer.

OKG reser mest till sitt kontor i Stockholm, till Malmö och till sitt huvudkontor i Tyskland. År 2009 gjorde de 1 809 tur- och returesor. OKG reser på olika sätt. Till Stockholm flyger de oftast Oskarshamn – Arlanda, och därefter eventuellt vidare ut i världen, och till Malmö/Kastrup reser de oftast med tåg från Kalmar och sedan eventuellt vidare med flyg. Ibland reser de med bil till Vimmerby eller Norrköping och därifrån tåg till Stockholm, och ibland med flyg från Nyköping eller Kalmar. OKG ställer sig mycket positiva till bussförbindelsen Oskarshamn – Nässjö, såvida komforten är god och det är möjligt att arbeta på bussen. Linjen passar bra in i deras policy att välja tåg när så är möjligt. Dessutom anser de att linjen kan bli ett bra komplement för resealternativen till Malmö.

SKB:s huvudkontor ligger i Stockholm. Stockholm blir därför deras största tjänsteresemål. Totalt gör SKB 705 envägsresor med kollektiva färdmedel per år, flyg inräknat. Resor som görs med förmånsbilar finns det ingen statistik på. Den största andelen kollektiva resor sker med flyg från/till Oskarshamn/Arlanda. Ibland väljer SKB:s resenärer flyg från/till Kalmar, andra väljer att köra bil till Norrköping och därifrån tåg till Stockholm. SKB ställer sig mindre intresserade till denna förbindelse, då den mentalt upplevs som att åka i fel riktning på resan norrut. De skulle hellre se en satsning på tåg/buss från Oskarshamn/Västervik.

Saft tjänstereser mest till Stockholm, men även mycket utomlands. De har ingen statistik över antalet gjorda resor, men uppskattar att de tjänstereser dagligen. Saft använder vid tjänsteresor till Stockholm mest flyget Oskarshamn – Arlanda, och därefter eventuellt vidare ut i världen vid behov. Till Kastrup reser de oftast med tåg från Kalmar och sedan vidare med flyg. Företaget ser positivt till linjen, då de egentligen vill åka tåg, men i dagsläget väljer flyg på grund av tidsvinsten och att slippa alla byten som fås med tåg.

Oskarshamns kommun tjänsteresor allra mest till Stockholm. Kommunens resebyrå gör cirka 20 bokningar per månad. De reser till Stockholm med flyg, tåg eller Swebus.

Kommunens resebyrå ser linjen Oskarshamn – Nässjö som ett intressant alternativ. De skulle även kunna tänka sig sträckningen Oskarshamn – Linköping eller Norrköping.

Enligt Hans Ranestål på Oskarshamns Utvecklings AB har morgonturen med Skyways till Arlanda en genomsnittlig belastning på cirka 70 % av de 19 platser som finns. Efterfrågan varierar i ganska stor utsträckning och det finns en önskan om ett större flygplan med tanke på att det ibland förekommer större grupper som inte ryms i flygplanet. De flesta som flyger på sträckan till eller från Oskarshamn har koppling till antingen OKG eller SKB.

2.5.2 Inkommande tjänsteresor

Utifrån samtal med sex hotell i Oskarshamns kommun kan det konstateras att deras gäster kommer från relativt spridda delar av landet. Det förs sällan statistik över varifrån gästerna kommer. Ibland förs dock statistik över utländska gäster. De flesta besökarna har en koppling till antingen OKG, SKB, Scania eller ABB. Generellt är det fler gäster norrifrån än från västra och södra Sverige. Stockholm är vanligast men norrifrån kommer även en del gäster från bland annat Södertälje, Västerås, Norrköping och trakterna kring Skövde/Lidköping. En del gäster kommer från Göteborg och en del från Malmö, dock något fler från Göteborg. De flesta gästerna kommer till Oskarshamn med bil och bland besökare från utlandet är det vanligt att de kommer med flyg från Arlanda. Tidigare har det funnits flygtrafik mellan Kalmar – Växjö – Kastrup som en del utländska besökare till Oskarshamn använde sig av.

I rundringningen till de större arbetsgivarna framkom att Scania har många inkommande tjänsteresenärer från huvudkontoret i Södertälje. De nämner att det inte är lika många inkommande som utgående tjänsteresenärer, men än dock rätt många. Enligt Scania har många utländska besökare svårt att ta sig till Oskarshamn, och att man borde ta tag i frågan om en större gemensam flygplats för till exempel Oskarshamn, Kalmar, Växjö och Ronneby. OKG har flest inkommande tjänsteresor från Malmö och Tyskland. De uppskattar siffran till cirka 1 800 per år. Saft har många inkommande tjänsteresenärer från Stockholm men även många resenärer med startpunkt utanför Sveriges gränser. De har ingen statistik på antalet, men uppger att det dagligen kommer inkommande tjänsteresenärer till dem. SKB hade 1 342 envägsresor till Oskarshamn samt 13 129 studiebesökare år 2009. Den största delen av studiebesökarna är nationella besökare, det vill säga med härkomst utanför Kalmar län. Enligt SKB reser dessa i regel inte kommunalt utan har ofta egna bilar eller hyrda bussar.

ABB har en stor order hos OKG vilket för tillfället genererar en del tjänsteresor från Västerås till Oskarshamn. Resvägen mellan städerna är krånglig, vilket gör att ABB oftast väljer bil till Arlanda och därefter flyg Arlanda – Oskarshamn. Denna resväg är också den mest tidseffektiva. ABB ställer sig positiva till busslinjen om den kan öka deras tågresande. Ett frågetecken är dock om de egentligen inte vid valet att resa med tåg och buss skulle välja tåg från Västerås till Linköping, därifrån resa med Kustpilen till Berga för att avsluta resan med buss till Oskarshamn.

3 Vad krävs för ett lyckat koncept med komfortbuss?

3.1 Hur lockas tjänsteresenärer?

Det som främst styr tjänsteresenärens val av transportmedel är restiden. Restiden ska helst vara så kort som möjligt, och om det finns dåliga förutsättningar för korta restider ska det i vilket fall som helst finnas möjlighet att arbeta under resan.

Möjligheten att arbeta på befintliga transportmedel skiljer sig åt. På Kustpilen-tåg finns servering på plats samt eluttag och på X 2000 erbjuds bland annat eluttag, trådlöst Internet och servering. Resor med flyg mellan Oskarshamn och Stockholm är det snabbaste alternativet men arbete under resan är lite svårare med tanke på att det är tre relativt korta transporter och att data- och telefontrafik inte är tillåtet i flygplan. Resa med bil innebär att föraren av naturliga skäl inte kan arbeta med dator. Däremot finns möjligheten att använda en del av tiden till telefonerande, även om detta inte är trafiksäkert och rekommenderat.

Det är viktigt att marknadsföra bussen som ett koncept med följande innehåll:

- Hela resan bör kunna bokas på en gång, det vill säga kunden ska inte behöva boka olika biljetter utan ska kunna gå in på exempelvis SJ:s hemsida och boka hela resan.
- Bussen ska erbjuda en komfortnivå som ligger högre än ordinära expressbussar. Möjlighet till arbete ska finnas och ur komfortsynpunkt kan bussen exempelvis ha extra bekväma säten, gott om benutrymme, eluttag, trådlöst Internet, tillgång till kaffe och andra drycker, toalett och dagstidning.
- Ett miljövänligare alternativ till flyg- eller bilresa.
- Få stopp på vägen och bra tågpassning.
- Att marknadsföra bussen som någonting annat än en buss. När till exempel X 2000 kom var det inte tåg, utan något "mer". X 2000 kan beskrivas som ett "rullande vardagsrum" eller en "rullande arbetsplats". Det ska denna komfortbuss också kunna göra. Upplevelsen av resan är viktig och valet av färdmedel ska bidra till att en positiv framtoning av företaget vars anställda reser med den.

Andra faktorer som kan styra tjänsteresenären till att ta bussen och tåget är bland annat företagets miljöpolicy och möjligheten till fri eller billig parkering av bil vid målpunkten.

3.2 Bus4You

Bus4You är ett privatägt bussföretag i Nettbuss Express koncernen, vars motto är "lyx till lågpris". Trafikbolagets fordon erbjuder eluttag vid sätet, gratis trådlöst Internet, stora skinnfåtöljer med gott om plats samt möjlighet att köpa varma och kalla drycker ombord. Resenären tillåts också reservera en särskild sittplats. Tidtabellen består av två linjer, med några avgångar per dag vardera. Den stora skillnaden mot många andra långfärdsbussar är att linjerna har väldigt få stopp. Detta innebär till exempel att deras förbindelse Göteborg – Oslo kör helt utan stopp och därför är snabbare än tåget. Nettbuss Express visar på rejäla resultatförluster 2009, även om det går bättre än tidigare års resultatsiffror. (Källa: Nettbuss Årsredovisning 2009)

3.3 Trosabussen

Mellan Trosa och Liljeholmen i Stockholm körs ny expressbusstrafik sedan i maj, vilket förenklar möjligheten för Trosaborna att pendla.

Vid Liljeholmen når passagerarna SL:s (Storstockholms Lokaltrafiks) tunnelbana, tvärbana och lokala busslinjer. Den nya linjen har bussar med hög komfort med bland annat extra stort benutrymme, arbetsbord, internetuppkoppling, toalett och rullstolslift.

Länstrafiken Sörmland har, i samarbete med Trosa kommun, genomfört upphandling av tjänstekoncession för uppdraget. Tjänstekoncession innebär att Länstrafiken bidrar med en mindre del av kostnaden, en så kallad garantiersättning, och att entreprenören kommer att ta ett större ansvar för expressbussen och ta hand om samtliga biljettintäkter för trafiken.

4 Ny komfortförbindelse Oskarshamn - Nässjö

4.1 Koncept

Då konceptet som förordas i denna rapport har beskrivits i styckena ovan, följer i stället ett förslag på säljkoncept att locka arbetsgivarna i kommunen med.

"Anser du att restid är bortkastad tid?"

Är du trött på att aldrig kunna arbeta på väg till målet?"

Välkommen ombord på denna nya komfortabla förbindelse som tar dig direkt från Oskarshamn till X 2000-tågen mot Stockholm, Göteborg och Malmö.

Här sitter du bekvämt med gott om benutrymme. Du har tillgång till kaffe och andra varma och kalla drycker ombord. Dagstidningen ingår i biljetten.

Här kan du arbeta i lugn och ro, med hjälp av eluttag vid sätet och trådlöst Internet.

Köp din resa nu på SJ:s vanliga inköpsställen samtidigt som du köper din tågbiljett.

Onödiga byten? Nej, tack.

Välkommen ombord på en helt ny och miljövänligare upplevelse!"

4.2 Linjesträckning och hållplatser

För att denna linje ska gå snabbt till och från tåget, bör antalet mellanliggande stopp minimeras. Samtidigt kan det vara fördelaktigt med stopp, eftersom det möjliggör fler påstigande, det vill säga mer biljettintäkter. Många stopp minskar dock linjens attraktivitet med tanke på målgruppen. Då linjen främst är till för att förbättra resealternativen till och från Oskarshamn, bedöms ett stopp på vägen vara rimligt. Oskarshamns kommun önskar en sträckning längs väg 47 med ett mellanliggande stopp i Vetlanda. En rad förbättrande åtgärder på vägstandarderna har gjorts och fler är planerade på denna sträckning. Enligt KLT finns det önskemål om tätare resmöjligheter på en tänkbar alternativ sträckning via Hultsfred och Eksjö. Mellan dessa städer är resmöjligheterna relativt begränsade i dagsläget. Eftersom förbindelsen ska vara snabb, har den kortaste vägen valts, det vill säga via Vetlanda.

Det bedöms inte ge något mervärde för tjänsteresenärerna att låta denna nya förbindelse fortsätta till Jönköping. Ingen av de större arbetsgivarna har sina huvudkontor i Jönköping. Ingen av dessa arbetsgivare har heller uppgett Jönköping som resmål. Det är inte heller många inkommande tjänsteresor från Jönköping. Några personer pendlar till Oskarshamn från Jönköping, men väldigt få pendlar från Oskarshamn till Jönköping. Enligt Regionförbundet kan Jönköpings arbetsmarknad sträcka sig till Hultsfred, men inte ända till Oskarshamn. Mellan Nässjö och Jönköping trafikerar dessutom det tåg som fortsätter till Falköping och i vissa fall Göteborg samt lokalbussar. Det som kan ge positiv effekt är att resenärerna når långfärdsbussar i Jönköping. Dock blir restiden med expressbuss nästan en timme längre till Göteborg jämfört med tåget, varför det inte

bedöms som ett rimligt alternativ när det gäller tjänsteresor. Vid en eventuell utveckling av linjen, om den till exempelvis ska trafikera större delar av trafikdygnet, kan det vara en möjlighet att köra till Jönköping. Linjen kan då attrahera en större målgrupp.

4.3 Tidtabell

Linjens tidtabell är lagd så att tjänsteresenärer kan ta bussen från Oskarshamn tidigt på morgonen, byta till tåg i Nässjö, för att ankomma sitt resmål i rimlig tid på förmiddagen. De ska ha möjlighet att arbeta eller gå på möten för att sedan åka hemåt på eftermiddagen, först med tåg och sedan byte till buss i Nässjö. Eftersom linjen kör tur och retur kan även inresande tjänsteresenärer få ett bra resealternativ med denna linje. Ingen speciell anpassning till färjetrafik har gjorts.

Svårigheten med att sätta en tidtabell, är att det alltid blir bättre för några resenärer och sämre för andra. I det rekommenderade förslaget som visas i tabell 4.1 och 4.2 nedan ligger passningen så att resenärer till/från Malmö/Köpenhamn alltid får den kortaste väntetiden i Nässjö. Resenärer till/från Göteborg får längst väntetid i Nässjö. Den totala restiden till respektive resmål står i kolumnen till höger om tiderna.

Tidtabellssättande är ett avvägande, som i hög grad påverkar antalet resenärer. Det kan tyckas konstigt att just destinationerna i söder prioriteras högst. Men i detta fall då uppdraget var att försöka tillgodose både Stockholm, Göteborg och Malmö bedömdes denna lösning vara bästa möjliga utan att allt för mycket "offra" någon destination. Detta förslag passar även bäst utifrån dagens tågtidtabeller. I skarpt läge, är det viktigt att veta vad exakt som vill åstadkommas och för vem. Alternativa tidtabellsförslag där Stockholm respektive Göteborg prioriteras högst kan ses i bilaga 3.

Komfortlinjen Oskarshamn - Nässjö				
<i>Helgfri måndag - fredag</i>				
Oskarshamn	05.40		14.40	
Vetlanda	07.05		16.05	
Nässjö	07.45		16.45	
Avg. tid norrut	08.08		17.08	
Ank. Södertälje	10.47 (byte)	5h07	19.18	4h38
Ank. Stockholm	10.39	4h59	19.39	4h59
Avg. tid söderut	07.53		16.53	
Ank. Malmö	09.46	4h06	18.46	4h06
Ank. Köpenhamn	10.37 (byte)	4h57	19.33	4h53
Avg. tid västerut	08.24		17.21	
Ank. Göteborg	10.57	5h17	19.57 (byte)	5h17

Tabell 4.1. Rekommenderat tidtabellsförslag Oskarshamn-Nässjö.
Den totala restiden till respektive resmål står i kolumnen till höger om tiderna.

Komfortlinjen Nässjö - Oskarshamn				
<i>Helgfri måndag - fredag</i>				
Avg. Stockholm	05.21	4h59	14.21	4h59
Avg. Södertälje	05.39	4h41	13.47 (byte)	5h33
Ank. tid norrifrån	07.51		16.51	
Avg. Köpenhamn	05.23 (byte)	4h57	14.19	5h01
Avg. Malmö	06.14	4h06	15.14	4h06
Ank. tid söderifrån	08.06		17.06	
Avg. Göteborg	05.07 (byte)	5h13	14.02 (byte)	5h18
Ank. tid västerifrån	07.41		16.42	
Nässjö	08.15		17.15	
Vetlanda	08.55		17.55	
Oskarshamn	10.20		19.20	

Tabell 4.2 Rekommenderat tidtabellsförslag Nässjö-Oskarshamn.
Den totala restiden till respektive resmål står i kolumnen till höger om tiderna.

Restiden är avgörande för hur resenärer väljer resalternativ. Men även antal byten spelar stor roll för potentiella resenärer. Byten är oftast tidskrävande och alltid osäkrare än att sitta kvar på samma tåg. Med ett extra tågbyte, minskar chanserna att resenärerna väljer denna komfortlinje.

I riktning från Oskarshamn får utgående tjänstresenärer till Stockholm och Malmö bra direktresor både för- och eftermiddag. Resenärer till Södertälje tvingas till tågbyte både för- och eftermiddag och får därmed dåliga resvägar med denna linje. Resenärer till Göteborg får ett direkttåg på morgonen, men tvingas byta tåg i Falköping på eftermiddagen, det vill säga en halvbra resväg totalt sett. Detsamma med en halvbra resväg gäller för Köpenhamnsresenärer som får byte på morgonen, men direkttåg på eftermiddagen.

När det gäller inkommande tjänstresanden till Oskarshamn får resenärer från både Stockholm, Södertälje och Malmö bra direktresor för- och eftermiddag. Resenärer från Göteborg tvingas byta i Falköping på för- och eftermiddagen, och får således dåliga resalternativ med denna linje. Köpenhamnsresenärer har ett tågbyte på morgonen och en direktresa på eftermiddagen, vilket totalt sett ger en halvbra resväg.

Det är inte uteslutet att SJ kan tänka sig att göra mindre anpassningar i sina tidtabeller om det finns möjlighet för dem att få med sig fler resenärer till och från Nässjö. Det bästa vore om avgångstiderna från Nässjö i alla väderstreck låg så nära varandra som möjligt och motsvarande vad gäller ankomsttiderna. Med tanke på att tågen kan ha passningar på andra platser så kan dock inga större förskjutningar av tågtiderna göras.

4.4 Konkurrenskraft gentemot befintlig trafik

I bilaga 2 illustreras hur restiderna med komfortbussen står sig gentemot restider med befintlig trafik.

Denna komfortlinje är tillsammans med X 2000 från Nässjö inte ett konkurrenskraftigt alternativ till befintliga resalternativ till eller från Stockholm. Flyget är överlägset snabbast, och förbindelsen kan inte konkurrera med det. Förbindelsen tar dessutom längre tid än de befintliga buss- och tågalternativen. Det enda som talar för denna linje är att antalet byten blir färre.

Komfortlinjen till Nässjö i kombination med X 2000 till Södertälje är inte heller ett konkurrenskraftigt alternativ, då det både tar längre tid och innebär lika många byten som nuvarande buss- och tågkombinationer. Bilen är överlägsen i denna sträckning. I motsvarande riktning däremot, Södertälje – Oskarshamn, fås färre byten med detta resalternativ än med den befintliga kollektiva trafiken. Dock blir fortfarande restiden längre än vad den befintliga kollektivtrafiken ger. Detta gör att komfortlinjen i kombination med X 2000 inte är ett konkurrenskraftigt alternativ varken till eller från Södertälje.

Till och från Göteborg ger denna komfortlinje ungefär samma restid eller i vissa fall kortare restid än dagens buss- och tågkombinationer. Antalet byten varierar under dagen, så där är svårare att säga om detta nya eller de befintliga alternativen är mest fördelaktiga. Dock är det stor skillnad jämfört med bilen, som är överlägsen i denna relation. Komfortlinjen i kombination med tåg är ett konkurrenskraftigt alternativ jämfört med andra kollektiva alternativ, men inte jämfört med bilen.

I relationen Oskarshamn – Malmö och omvänt ger komfortlinjen tillsammans med X 2000 antingen en snabbare resväg eller färre byten än dagens buss- och tågkombinationer. Detta är den enda sträcka där komfortlinjen har kortare restid än bilen och befintliga kollektivtrafikalternativ. Flygförbindelser från närliggande flygplatser saknas på denna sträcka. Detta gör att komfortlinjen i kombination med X 2000 är ett konkurrenskraftigt alternativ, eftersom det faktiskt ger den kortaste restiden oavsett färdmedel.

4.5 Resandeunderlag

Det är svårt att få en komplett bild av hur stort resandeunderlaget på denna nya förbindelse Oskarshamn – Nässjö skulle bli. Först gäller det att få tag på antalet potentiella kunder. Det fås genom att addera siffror från uppringda företag, med antagna siffror från övriga lokala företag, ihop med arbetspendlare. Därefter delas siffrorna upp per destination, det vill säga hur stor andel som reser till respektive destination. Varje destination får sedan en marknadsandelsprocent som är baserad på erfarenheter från andra resdata samt hur konkurrenskraftig komfortlinjen i kombination med tåg bedöms vara. På detta sätt får förbindelsen ett antaget resandeunderlag. Resultatet bygger på ett antal olika antaganden, men är det bästa som kan åstadkommas då det saknas exakta indata. Dessutom blir effekten av eventuella felantaganden större för resultatet i Oskarshamn än i större städer, på grund av det mindre omfattande datat som finns i städer av denna storlek. Potentiella privata resenärer är inte medräknade.

4.5.1 Antal potentiella kunder

Vid rundringning till kommunens större arbetsgivare, visade det sig att flera av företagen inte för statistik över antalet tjänsteresor. Andra företag för noggrann statistik.

Tjänsteresor som görs med egen bil eller förmånsbil ingår inte i statistiken. Bilister kan naturligtvis ses som potentiella kunder, om bland annat en genomtänkt marknadsföringssatsning görs av linjen. Antalet genomförda tjänsteresor för respektive företag återfinns i kapitel 2.5 och upprepas därför inte här. Utifrån siffror som de uppringda arbetsgivarna i kommunen har uppgett fås cirka 25 utgående respektive 25 inkommande tjänsteresor per dag.

De intervjuade arbetsgivarna står för ungefär hälften av det totala antalet förvärsarbetande i kommunen (källa: Arena för Tillväxt). Det skulle kunna antas att övriga arbetsgivare gör lika många tjänsteresor. Men eftersom detta inte är känt har det valts att räkna lågt och i stället göra antagandet att övriga arbetsgivare gör hälften av det antal tjänsteresor som de intervjuade arbetsgivarna gör. Detta ger med avrundning 13 utgående respektive 13 inkommande tjänsteresor per dag. Med en tjänsteresa avses i detta fall en tur- och returresa.

Enligt SCB:s statistik finns det ett antal personer som arbetspendlar mellan Oskarshamn och andra kommuner (se tabell 2.1). I denna statistik finns dock ett flertal felkällor. Statistiken är baserad på var personen är folkbokförd och var arbetsgivaren är skriven. I själva verket kan personen vara bosatt på annan ort än folkbokföringsorten. Det kan också vara så att arbetsplatsen är registrerad på en annan ort än där arbetet utförs. En tredje felkälla är att personer kan använda sig av övernattningslägenhet eller arbetar från bostaden. Det går alltså inte att veta hur många resor de pendlare personerna gör. Det är få som dagspendlar längre än två timmar enkel väg. Men det är rimligt att anta att en stor del av dessa i alla fall veckopendlar. Då siffror från de relevanta orterna Stockholm, Södertälje, Göteborg, Solna, Uppsala, Malmö, Jönköping samt Vetlanda har summerats fås totalt 165 utgående samt 89 inkommande arbetspendlare. Om man räknar lågt så kan det antas att hälften av dessa gör en tur- och returresa per vecka, vilket ger 17 utgående samt 9 inkommande resor av kategorin arbetspendlare per dag i snitt.

En resmatris som är ett utdrag från den nationella resvaneundersökningen RES 2005-2006 har studerats. Den visar antalet långväga resor till och från andra kommuner som de tillfrågade har gjort. Tyvärr har antalet tillfrågade varit för litet för att det ska kunna dras slutsatser om hur fördelningen av destinationer ser ut för invånarna i Oskarshamns kommun och motsvarande till Oskarshamns kommun. Antalet tillfrågade i Oskarshamns kommun var 155 personer.

Efter summering av tjänsteresor och pendlare fås ett totalt antal potentiella resenärer på 102 resenärer dagligen (se tabell 4.3 på nästa sida). Varje resa avser en tur- och returresa. Om det förutsätts att de övriga lokala företagen pendlar i lika stor utsträckning som de tillfrågade arbetsgivarna samt att samtliga pendlare dagpendlar blir siffrorna enligt inom parentes. Detta värde är ett teoretiskt maxvärde. Maxvärdet är dock mycket osannolikt, sanningen ligger närmare den först angivna siffran.

	Utgående resor	Inkommande resor	Totalt
Uppringda företag	25	25	50
Övriga lokala företag	13 (-25*)	13 (-25*)	26 (-50*)
Arbetspendlare	17 (-165*)	9 (-89*)	26 (-254*)
Totalt antal potentiella kunder	55 (-215*)	47 (-139*)	102 (-354*)

Tabell 4.3. Totalt antal potentiella kunder per dag. *) Teoretiskt maxvärde.

4.5.2 Uppdelning per destination

Enligt de uppringda företagen görs flest tjänsteresor till och från Stockholm. Till och från Södertälje, Malmö och Kastrup görs också en del tjänsteresor. Till Göteborg görs endast ett fåtal.

Denna utgångspunkt antas ge de andelar som visas i tabellerna 4.4 och 4.5 på kommande sida. Tabellerna blir en måttstock på vilka destinationer som är värda att prioritera, det vill säga vilka slutmål som har många resenärer som kan bidra till linjens intäkter.

4.5.3 Komfortlinjens marknadsandel

För att bedöma marknadsandelen för komfortbussen kombinerat med tåg på de valda sträckorna görs en viktning utifrån dess konkurrenskraft gentemot de transportmedel som antas användas av tjänsteresenärer respektive pendlare idag. Det som vägs in i bedömningen är restid, komfort och antalet byten. Längre restid med komfortbussen kan i viss mån kompenseras av bättre komfort och färre byten.

I relationerna Oskarshamn – Stockholm och Oskarshamn – Södertälje är denna komfortlinje tillsammans med X 2000 från Nässjö inte ett särskilt konkurrenskraftigt alternativ. På sträckan Oskarshamn – Göteborg skapar komfortlinjen tillsammans med tåget en något snabbare kollektivförbindelse än befintlig trafik. På sträckan Oskarshamn – Malmö/Köpenhamn är komfortlinjen i kombination med X 2000 det mest konkurrenskraftiga alternativet, eftersom den faktiskt ger den kortaste restiden oavsett färdmedel. Marknadsandelen blir därför betydligt högre. Uträkningarna och de resultat som följer med dessa ses i tabell 4.4 och 4.5 på kommande sida. Siffrorna i parentes avser som sagt att de övriga lokala företagen pendlar i lika stor utsträckning som de tillfrågade arbetsgivarna samt att samtliga pendlare dagpendlar. Detta är ett maxvärde som är mindre sannolikt.

Utgående resor	Stockholm	Södertälje	Göteborg	Malmö	Köpenhamn
Andel till resp destination	40%	25%	7%	11%	5%
Antal till resp destination	22	14	4	6	3
Markandsandel komfortlinjen + tåg	20%	5%	25%	40%	40%
Resanden till resp destination	4	1	1	2	1
Totalt antal utgående resenärer					9 (-37*)

Tabell 4.4. Andelen resande till samt marknadsandelar för respektive destination, ger antalet utgående resor.

*) Teoretiskt maxvärde.

Inkommande resor	Stockholm	Södertälje	Göteborg	Malmö	Köpenhamn
Andel till resp destination	40%	25%	7%	11%	5%
Antal till resp destination	19	12	3	5	2
Markandsandel komfortlinjen + tåg	20%	25%	25%	40%	40%
Resanden till resp destination	5	2	1	2	1
Totalt antal inkommande resenärer					11 (-30*)

Tabell 4.5. Andelen resande till samt marknadsandelar för respektive destination, ger antalet inkommande resor. *) Teoretiskt maxvärde.

4.5.4 Resandeunderlag

Enligt tabellerna 4.4 och 4.5 ovan, och antagandena som är gjorda under vägen, antas denna komfortförbindelse i kombination med tåg få ett ungefärligt totalt resandeunderlag på 20 personer per dag, vilket motsvarar 40 enkelresor.

4.6 Biljetter och prissättning

Vid prissättning är det viktigt att tänka på vilken målgrupp som finns. I detta fall, när målgruppen är tjänsteresenärer, är priset inte den avgörande faktorn. Detta blir tydligt i till exempel flygets fall. För även om flyget är överlägset dyrast, görs ändå flest resor på så sätt. En kort restid är mycket viktigare. Dessutom upplevs billiga tjänster inte lika attraktiva, just därför att de är billiga.

4.7 Merutnyttjande av fordonet

Generellt sett är det dyrt att bedriva trafik i rusningstid. Eftersom alla andra fordon används i till exempel den ordinarie lokaltrafiken vid den tiden på dygnet, måste nya fordon köpas in. I detta fall önskas en annan fordonstyp, vilket gör att ett nytt fordon ändå behöver införskaffas. Eftersom inköps- eller leasingkostnaden är en relativt stor del av totalkostnaden, kan det vara fördelaktigt att nyttja vagnen så mycket det går. Annars blir det stora kostnader som ska fördelas på de fåtal avgångar som körs, och mycket biljettintäkter krävs per avgång. Att köra två tur och retur avgångar Oskarshamn – Nässjö gör att vagnen utnyttjas mellan cirka 05:30 – 10:30 samt 14:30 – 19:30 måndag till

fredag. Det behövs naturligtvis tid för städning, tankning, tvättning och service etc. Men utöver denna tid är det bästa att se vad fordonet kan merutnyttjas till. Körningar av skolbarn till simhallen eller pensionärer på utflykter eller annan dylik beställningstrafik kan vara en idé dagtid. En åkare kan tänkas använda bussen till att köra beställningstrafik på helger, såsom till exempel teaterresor men då tillfaller intäkterna endast åkaren. Endast beställningstrafik beställd av trafikhuvudmannen kan ge intäkter till trafikhuvudmannen.

Merutnyttjande av bussen skulle sannolikt alltså inte minska trafikhuvudmannens kostnader för bussen nämnvärt. Speciellt med tanke på att den totala fordonstillgången är god mellan 10:30-14:30 under vardagar, och att andra bussar då kan köra skolbarn.

4.8 Kostnader för ägande, drift och personal

Förenat med ägande och drift av buss finns en rad kostnader, däribland inköp, amortering, ränta, bränslekostnader, fordonsunderhåll, förarkostnad och kostnader för verkstad, städning och tvätt.

Utgångspunkten har varit en buss som motsvarar standarden av de bussar som Bus4You använder, nämligen Scania Irizar PB. Kostnaden för en sådan ligger ungefär kring 4 MSEK exklusive moms. De flesta bussbolag äger sina egna bussar. Det förekommer även leasing men oftast endast bland mycket stora bussbolag. Scaniabussen bör enligt uppgift kunna fungera i 150 000 mil. Vid cirka 60 mils körning per dag och uppskattningsvis 225 trafikerade dagar per år skulle bussen kunna fungera i 11 år. Dock finns andra faktorer som gör att förslagsvis åtta år kan vara en mer rimlig period att sikta på. Exempelvis vill man behålla en god standard interiört både vid körning på denna komfortlinje och då bussen används vid andra sammanhang, exempelvis abonneras under helger.

Bilaga 1 visar en kalkyl över kostnader för räntor och amortering vid inköp av buss och en drifttid på åtta år följd av försäljning. Den totala kostnaden hamnar då på cirka 4,5 MSEK eller i snitt cirka 565 000 kronor per år.

Vid beräkning av drifts- och förarkostnader är det vanligt att använda schablonkostnaden 6 kronor per kilometer respektive 250 kronor per förartimme. Driftskostnaden inkluderar i princip alla kostnader för att hålla fordonet rullande.

Utifrån en daglig körsträcka på 600 kilometer och 225 trafikeringsdagar per år blir driftskostnaden cirka 810 000 kronor per år. Körtiden enkel väg förväntas bli cirka 2 timmar och 5 minuter. Med tillkommande inställningstid, framkörningstid och uppehållstid blir det totalt 5 timmar per pass tur och retur Nässjö. Detta är en laglig tjänstepasslängd. Dessa beräkningar är baserade på det rekommenderade tidtabellsförslaget. De alternativa tidtabellsförslag där Stockholm/Södertälje respektive Göteborg prioriteras högst, medför inga lagliga tjänstepasslängder. Förarkostnaden blir cirka 10 timmar per dag vilket ger en årlig förarkostnad på 562 500 kronor.

Totalt rör det sig alltså om kostnader på 1,94 MSEK per år att driva bussförbindelsen.

4.9 Regi

Det finns olika alternativ för regin och den finansiella lösningen för linjen. Antingen kan komfortlinjen bedrivas på samma sätt som KLT:s ordinära linjetrafik. Bussarna utrustas med KLT:s biljettmaskiner och annan teknisk utrustning, och samma betalningssätt och taxesystem gäller. Trafiken upphandlas och KLT ställer krav på fordonets komfort och utrustning. Ofta är det då entreprenören som äger fordonet. Trafiken kommer då att delvis finansieras av skattemedel. I detta fall då komfortlinjen gör ett uppehåll i Vetlanda, måste samordning med Jönköpings Länstrafik göras.

En annan lösning är att försöka hitta ett bussföretag som tror på linjesträckningen och konceptet och som trafikerar på helt kommersiella villkor.

Ett tredje alternativ skulle vara som i fallet med Trosabussen att KLT bidrar med en mindre del av kostnaden, en så kallad garantiersättning, och att entreprenören kommer att ta ett större ansvar för komfortbussen och ta hand om samtliga biljettintäkter för trafiken.

5 Option avseende tågtrafik

Tågtrafiken mellan Berga och Oskarshamn lades ner 2005 då BK Tåg gick i konkurs. Den tågupphandling som följde konkursen resulterade i att totalpriset på trafiken skulle överstiga anslagna medel. Konsekvenserna av att hålla anslagen på oförändrad nivå, medförde ett minskat tågutbud mellan Västervik och Linköping och att tågtrafiken drogs in helt mellan Oskarshamn och Berga som ersattes med busstrafik på sträckan.

I december 2009 avslutades en upphandling av Krösatågen. DSB Småland AB ska köra trafiken från december 2010 till december 2018. Upphandlingen omfattade bland annat trafik på sträckan Nässjö – Hultsfred med option att utöka till Oskarshamn. Den optionsvolym som ingår i avtalet har beräknats till cirka 100 000 tågkilometer, vilket i detta fall innebär 2-3 tågpar. Utöver detta finns det goda frivolymer för ytterligare trafik i framtiden.

I februari 2010 skickade Oskarshamns kommun en skrivelse till landstinget där de begärde att landstinget skulle ställa sig bakom utökad trafik med tåg mellan Hultsfred och Oskarshamn. Landstingsstyrelsen beslutade att överlämna skrivelsen till KLT.

KLT har nyligen skickat en skrivelse till landstingsstyrelsen om att gå vidare med optionen om tågtrafik på sträckan. Landstingets beslut i frågan måste inkomma i oktober 2010 om tidplanerna i optionen ska hålla, enligt KLT.

Till en början skulle tre omlopp kunna köras, det vill säga tre tågpar, detta på grund av att fler fordon för tillfället inte finns tillgängliga. Därefter skulle en etappvis ökning av antalet omlopp ske. Oavsett mängden trafik måste en del underhåll och utbyggnad på befintlig infrastruktur ske, bland annat vid stationen i Mörlunda. Optionen sträcker sig till som mest nio tågpar.

För att avropa optionen på fler än tre tågpar, åtgår fler fordon. I Krösatågstrafiken finns en utvecklingsplan av trafiken som innefattar hur fler fordon ska tillföras systemet. När Krösatågstrafiken utökas kan också en ökning av antal tågpar ske mellan Hultsfred och Oskarshamn. Landstinget står idag för kostnaderna för tågtrafiken i länet. Då Oskarshamns kommun vill få till stånd tågtrafik, kommer landstinget att begära att kommunen medfinansierar trafiken på liknande sätt som Västerviks kommun har gjort för att utveckla trafiken på Tjustbanan.

Beräknad kostnad för trafiken, fordons- och rullkostnad, blir 6 MSEK per år enligt KLT. Detta motsvarar den kostnad som kommuner och landsting ska stå för. Fördelningen mellan kommuner och landsting är upp till dem att komma överens om. I dagsläget har KLT beräknat en mycket låg täckningsgrad för resandet.

6 Resultat

Den årliga kostnaden för att driva bussförbindelsen Oskarshamn – Nässjö inklusive ränta, amortering, drift- och förarkostnader ligger på 1,94 MSEK. Den av Kalmar Läns Trafik uppskattade kostnad, det vill säga fordons- och rullkostnad, för de inblandade kommunerna och landstinget för tågtrafiken med tre tågpar mellan Oskarshamn – Hultsfred är 6 MSEK per år.

Denna komfortlinje är tillsammans med X 2000 till/från Nässjö inte ett konkurrenskraftigt alternativ till befintliga resalternativ i relationerna Oskarshamn – Stockholm eller Oskarshamn – Södertälje. Flyget är överlägset snabbast till/från Stockholm och bilen överlägset snabbast till/från Södertälje.

Komfortlinjen i kombination med tåg är ett konkurrenskraftigt alternativ på sträckan Oskarshamn – Göteborg jämfört med andra kollektiva alternativ, men inte jämfört med bilen.

På sträckan Oskarshamn – Malmö/Köpenhamn är komfortlinjen i kombination med X 2000 ett konkurrenskraftigt alternativ, eftersom detta alternativ faktiskt ger den kortaste restiden oavsett färdmedel.

7 Diskussion

Att starta en komfortförbindelse med buss av hög standard som erbjuder möjlighet till arbete och annan service ombord är en bra och resurseffektiv idé. Frågan är bara längs vilket stråk denna bussförbindelse ska gå. Är Höglandsstråket strategiskt rätt stråk att satsa på? Det är viktigt att resenärerna upplever att de åker åt rätt håll, mentalt sett. Resenärer mot Göteborg åker åt rätt håll med en linje till Nässjö. Resenärer mot Malmö kan uppleva det, men det är mycket tveksamt om resenärer mot Stockholm och Södertälje upplever det. Den upplevda resvägen kan minska antalet potentiella kunder på denna komfortlinje. Kan Ostkuststråket mot Norrköping vara ett bättre alternativ?

Malmö är ett viktigt resmål enligt de uppringda arbetsgivarna. Idag saknas flyg till Malmö och Kastrup från Oskarshamn eller andra närliggande flygplatser. Därför är det viktigt att Malmö som resmål får en förbättrad reskvalitet. Denna komfortlinje ger endast en marginell restidsförbättring dit. Om inte ens resenärer till/från Malmö tjänar någon större tid på linjen kan förbindelsen lika gärna gå norrut via Ostkuststråket. Om linjen går så, kommer dock Malmöresenärer helt att försvinna som kundgrupp. Det blir en bättre mental resväg som ger betydligt mer restidsvinst för Stockholmsresenärer än vad en linje till Nässjö ger. Detta kan göra att fler resenärer kan lockas och det är flest tjänsteresor som görs mot Stockholm.

Restiden Oskarshamn – Stockholm med en bussförbindelse till Norrköping och där byte till X 2000 vidare till Stockholm kan bli neråt 3,5 timmar. Sträckan Oskarshamn – Norrköping är cirka 17 mil, det vill säga ett par mil längre än till Nässjö. Men restiden skiljer sig inte, eftersom vägstandarden är högre på E22. Restiden bör alltså hamna på strax över 2 timmar för bussen. Sträckan Norrköping – Stockholm med X 2000 tar cirka 1 timme och 15 minuter. Det blir lättare att få bytestiden mellan buss och tåg så kort som möjligt eftersom passningen endast sker till/från norrgående tåg. Med en bytestid blir alltså den totala restiden Oskarshamn – Stockholm runt 3,5 timmar. Det är 1,5 timmar kortare restid än vad bussförbindelsen till Nässjö kan komma ner till (4h59 var restiden Oskarshamn – Stockholm som nämndes i tidigare kapitel). En förbindelse Oskarshamn – Norrköping blir således ett klart mer konkurrenskraftigt alternativ än en bussförbindelse till Nässjö och bör utredas vidare.

Med denna lösning kan dessutom tjänsteresenärer till Södertälje följa med. Komfortlinjen kan komma ner till 4 timmar och 45 minuter i restid i relationen Södertälje – Oskarshamn. Med en bussförbindelse till Norrköping och byte till X 2000 kan restider på totalt 3 timmar och 10 minuter bli verkliga. Detta innebär 1,5 timmar mindre restid även på sträckan Södertälje – Oskarshamn. Denna nya kollektiva förbindelse skulle till och med bli snabbare än bilen både vad gäller resan till/från Stockholm och till/från Södertälje. Detta skulle medföra helt nya konkurrens fördelar (bedömd restid med bil Oskarshamn – Stockholm 4 timmar och Oskarshamn – Södertälje 3,5 timmar). Ett annat alternativ för kommunen är att köpa in sig i Scania's tidtabellsbundna minibussatsning.

Som komplement till en Stockholmssatsning, kan en förbindelse Oskarshamn – Alvesta vara en bra idé. Det är inte längre avstånd till Alvesta än till Nässjö, och denna resväg kan spara betydligt mer restid för Malmö- och Kastrupsresenärer. Med en bussrestid på

cirka 2 timmar, bytestid i Alvesta samt en 1 timme och 20 minuter lång restid med X 2000 till/från Malmö, fås restider på drygt 3,5 timmar på sträckan Oskarshamn – Malmö. Detta är en förbättring på cirka 45 minuter jämfört med vad som fås genom bussförbindelsen till Nässjö (4h06 nämndes i tidigare kapitel), samt jämfört med bil (bil Oskarshamn – Malmö 4 timmar och 15 minuter).

Resan Oskarshamn – Göteborg skulle varken bli bättre eller sämre med en bussförbindelse till Alvesta istället för till Nässjö. Tåget tar cirka 2,5 timmar både mellan Alvesta och Göteborg med Kust till kust banan, och mellan Nässjö och Göteborg med direkttåg. Där handlar det mer om hur lång bytestiden är. En snabb kontroll visar att antalet möjliga tåg Alvesta – Göteborg är begränsat vissa tider på morgonen. Men att det vid till exempel klockan 9.25 avgår tåg både mot Göteborg och mot Malmö/Köpenhamn samtidigt. Om det är möjligt att samordna tidtabellen till dessa två tåg blir bytestiden kort för resenärer mot båda destinationer.

Dessutom kan förbindelsen Oskarshamn – Alvesta ha ett stopp i Växjö, vilket skulle öka dagens resmöjligheter dit. Växjö är en egen målpunkt, inte bara en bytespunkt. Detta kan öka resandeunderlaget och möjligheterna till att utöka linjen med fler avgångar. Förbindelsen Oskarshamn – Alvesta bör också utredas vidare.

Att köra till Nässjö kan ses som en mellanväg att gå. Det blir inte dåligt för någon. Men det blir inte heller riktigt bra för någon. Frågan är om man verkligen ska försöka tillgodose alla resmål, såväl Stockholm/Södertälje som Göteborg och Malmö/Köpenhamn. Detta försök till kompromiss leder till att ingen får det riktigt bra. Linjen får inte riskera att bli så "halvbra" att ingen väljer den. Då kan det vara bättre att göra en prioritering av resmålen. Och därefter skapa riktigt snabba resmöjligheter till dessa platser och på så vis skapa ett större resandeunderlag. Kollektivtrafikplanering är inte alltid enkel, men ibland kan det krävas att ett fåtal "offras" för att den stora resandemassan ska få det bättre. Att prioritera resmål gäller även för att få tidtabellen så bra som möjligt.

Ett alternativ till en dragning på linjen Oskarshamn – Nässjö via Vetlanda kan vara att trafikera via Hultsfred. Detta skulle gynna de många in- och utpendlarna därifrån. Enligt Kalmar Läns Trafik finns det också önskemål om tätare resmöjligheter på denna sträcka, då resmöjligheterna mellan dessa städer är relativt sporadiska i dagsläget. En nackdel med bussförbindelsen Oskarshamn – Nässjö är att den sträcker sig över en relativt lång sträcka utan att ha en intressant målpunkt, utan främst fungerar som bytespunkt.

Rent kostnadsmässigt kan bussen vara ett gott alternativ om valet står mellan förlängd tågtrafik från Hultsfred till Nässjö och en komfortbuss. Samtidigt har tåg ofta lättare att attrahera resenärer än buss. Kan kommunen ge företag någon form av belöning om de reser med buss och tåg?

Övriga frågor som Oskarshamns kommun kan fundera på är vad de vill uppnå med den valda linjesträckningen och om den endast ska ge långväga tjänsteresenärer snabbare resalternativ eller om den samtidigt kan merutnyttjas för den mer lokala arbetspendlingen. De bör även bestämma vilka resenärer det ska satsas på och hur stora resurser det finns för att tillgodose dessas behov.

8 Källor

8.1 Skriftliga källor

Regional transportplan för Kalmar län 2010 – 2121, Regionförbundet i Kalmar län, fastställd i juni 2010

Regionförstoring med kollektivtrafik i Kalmar län, Trivector Traffic, Rapport 2006:91

Nulägesanalys av Oskarshamns kommun, SWECO EuroFutures AB, Svensk Kärnbränslehantering, R-06-114

Utvecklingsmöjligheter i Oskarshamns kommun, SWECO EuroFutures AB, Svensk Kärnbränslehantering, R-07-32

Raka vägen till Oskarshamn – En studie om pendling, Stics, 2008

Idéstudie för kustjärnväg Kalmar – Mönsterås – Oskarshamn, Trivector Traffic, Rapport 2009:81

Tågförbindelse Södra Sverige – Oskarshamn – Gotlandsfärjan, ÅF, Kalmar Läns Trafik, Jönköpings Länstrafik, Europeiska regionala utvecklingsfonden, 2008

DSB Småland får köra Krösatåg, Regionförbundet Södra Småland, 2009

Begäran om tågtrafik mellan Hultsfred och Oskarshamn, Kalmar Läns Trafik AB, 2010

RES 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik, 2007:19

8.2 Muntliga källor

Lennart Karlsson, utvecklingschef Oskarshamns kommun, möte 17 augusti 2010

Rolf Persson, projektledare Oskarshamns kommun, möte 17 augusti 2010

Katharina Seijsing, trafikplaneringschef Kalmar Läns Trafik, telefonintervju 3 september 2010

Mats Reimbertsson, trafikplanerare Kalmar Läns Trafik, möte 17 augusti 2010

Yvonne Tillman, trafikplanerare Kalmar Läns Trafik, möte 17 augusti 2010

Helena Ervenius, Regionförbundet, telefonintervju 1 sep 2010

OKG, Sven-Arne Eriksson, telefonintervju 24 aug 2010

Saft, Rosalija Kaloyanova, telefonintervju 24 aug 2010

Scania, Thomas Laghamn, telefonintervju 24 aug 2010

Svensk Kärnbränslehantering, Marie Sibra, telefonintervju 23 aug 2010

Sydresor, resebyrå för Oskarshamns kommun, Henrik Mathisen, svar via e-post 27 aug 2010

Stefan Norberg, Scania Sverige, telefonintervju 31 aug 2010

Hans Ranestål, Oskarshamns Utvecklings AB, telefonintervju 15 sep 2010

Andreas Holmström, Myndigheten Trafikanalys, telefonsamtal 16 sep 2010

Best Western Hotel Corallen, telefonintervju 24 aug 2010

Oskarshamns sjöfartshotell, telefonintervju 24 aug 2010

Clarion Collection Hotel Post, telefonintervju 24 aug 2010

Hotel ett, telefonintervju 24 aug 2010

Hotell Rum Oscar, telefonintervju 24 aug 2010

Adels Hotell, telefonintervju 24 aug 2010

8.3 Internet-adresser

www.oskarshamn.se

www.trafikverket.se

www.hitta.se

www.sj.se

www.eniro.se

www.bus4you.se

www.allabolag.se

www.resrobot.se

www.akerbergstrafik.se

www.swebus.se

www.skyways.se

www.klt.se

www.jlt.se

www.ostgotatrafiken.se

www.arlandaexpress.se

www.okq8.se

www.resplus.se

www.klimatbalans.se

www.arenafortillvaxt.com/

9 Bilaga 1 – Beräkning av ägandekostnader

Beräkning av kostnaderna för ägande av buss (amortering och ränta)											
Kalkylen förutsätter att amortering och räntebetalning sker per 1/1 respektive år											
		År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	År 6	År 7	År 8	År 9	
Kalkylränta	4,00%										
Investering		4 000 000									
Försäljning										-200 000	
Amortering			500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	
Återstående lån		4 000 000	3 500 000	3 000 000	2 500 000	2 000 000	1 500 000	1 000 000	500 000	0	
Årets totala ränta		160 000	140 000	120 000	100 000	80 000	60 000	40 000	20 000	0	
Kostnad för föregående år			660 000	640 000	620 000	600 000	580 000	560 000	540 000	320 000	4 520 000

10 Bilaga 2 - Jämförelse befintliga resealternativ

Nedanstående tabeller (10.1 – 10.16) och restider är baserade på tillgängliga tidtabeller för hösten 2010. Tåg-, buss- och flygpriser varierar beroende på när biljetten bokas. Priserna avser enkel resa. Hyrbilskostnad är baserad på att bilen används tur och retur.

10.1 Stockholm

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
Komfortbuss + X 2000	05:40	10:39	4:59		1	11
Flygtaxi+Skyways+Arlanda Express	05:50	08:24	2:34	2200	2	57
KLT+Kustpilen+X 2000	06:12	10:39	4:27	650	2	5
Hyrbil			4:00	600	0	70

Tabell 10.1. Resmöjligheter Oskarshamn-Stockholm, morgon.

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
X 2000 + Komfortbuss	14:21	19:20	4:59		1	11
Arlanda Express+Skyways+Flygtaxi	14:35	17:05	2:30	1200	2	57
SJ+Östgötatrafiken+Swebus	14:51	19:20	4:29	450	2	11
X 2000+Kustpilen+KLT	15:21	20:25	5:04	700	2	5
X 2000+Kustpilen+KLT	16:21	21:07	4:46	900	2	5
Arlanda Express+Skyways+Flygtaxi	17:05	19:40	2:35	2200	2	57
Hyrbil			4:00	600	0	70

Tabell 10.2. Resmöjligheter Stockholm-Oskarshamn, eftermiddag.

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
X 2000 + Komfortbuss	05:21	10:20	4:59		1	11
X 2000+Kustpilen+KLT	06:21	11:07	4:46	650	2	5
Arlanda Express+Skyways+Flygtaxi	06:50	09:25	2:35	1500	2	57
Hyrbil			4:00	600	0	70

Tabell 10.3. Resmöjligheter Stockholm-Oskarshamn, morgon.

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
Komfortbuss + X 2000	14:40	19:39	4:59		1	11
Flygtaxi+Skyways+Arlanda Express	16:05	18:34	2:29	1500	2	57
X 2000+Kustpilen+KLT	15:00	19:39	4:39	700	2	5
X 2000+Kustpilen+KLT	17:00	21:39	4:39	600	2	5
Hyrbil			4:00	600	0	70

Tabell 10.4. Resmöjligheter Oskarshamn-Stockholm, eftermiddag.

10.2 Södertälje

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
Komfortbuss + X 2000	05:40	10:47	5:07		2	12
KLT+Kustpilen+SJ tåg	06:12	10:51	4:39	500	2	5
Hyrbil			3:30	550	0	62

Tabell 10.5. Resmöjligheter Oskarshamn-Södertälje, morgon.

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
X 2000 + Komfortbuss	13:47	19:20	5:33		2	12
Swebus	14:35	19:20	4:45	200	1	17
X 2000+Kustpilen+KLT	16:39	21:07	4:28	700	2	5
Hyrbil			3:30	550	0	62

Tabell 10.6. Resmöjligheter Södertälje-Oskarshamn, eftermiddag.

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
X 2000 + Komfortbuss	05:39	10:20	4:41		1	10
X 2000+Kustpilen+KLT	06:39	11:07	4:28	600	2	5
Hyrbil			3:30	550	0	62

Tabell 10.7. Resmöjligheter Södertälje-Oskarshamn, morgon.

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
Komfortbuss + X 2000	14:40	19:18	4:38		1	10
X 2000+Kustpilen+KLT	15:00	19:18	4:18	600	2	5
X 2000+Kustpilen+KLT	17:00	21:19	4:19	500	2	5
Hyrbil			3:30	550	0	62

Tabell 10.8. Resmöjligheter Oskarshamn-Södertälje, eftermiddag.

10.3 Göteborg

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
Komfortbuss + SJ	05:40	10:57	5:17		1	10
KLT+SJ	06:35	11:57	5:22	450	1	6
Hyrbil			4:30	600	0	73

Tabell 10.9. Resmöjligheter Oskarshamn-Göteborg, morgon.

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
SJ + Komfortbuss	14:02	19:20	5:18		1	10
KLT+SJ	16:07	21:47	5:40	450	1	6
Hyrbil			4:30	600	0	73

Tabell 10.10. Resmöjligheter Göteborg-Oskarshamn, eftermiddag.

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
SJ + Komfortbuss	05:07	10:20	5:13		2	10
KLT+SJ	06:07	11:47	5:40	400	1	6
Hyrbil			4:30	600	0	73

Tabell 10.11. Resmöjligheter Göteborg-Oskarshamn, morgon.

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
Komfortbuss + SJ	14:40	19:57	5:17		2	10
KLT+SJ	16:10	21:52	5:42	400	1	6
Hyrbil			4:30	600	0	73

Tabell 10.12. Resmöjligheter Oskarshamn-Göteborg, eftermiddag.

10.4 Malmö

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
Komfortbuss + X 2000	05:40	09:46	4:06		1	11
KLT+SJ	05:30	10:12	4:42	450	1	7
KLT+SJ	06:35	10:46	4:11	600	2	7
Hyrbil			4:15	600	0	69

Tabell 10.13. Resmöjligheter Oskarshamn-Malmö, morgon.

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
X 2000 + Komfortbuss	15:14	19:20	4:06		1	11
SJ+KLT	15:14	19:47	4:33	500	2	7
SJ+KLT	17:14	21:47	4:33	600	2	7
Hyrbil			4:15	600	0	69

Tabell 10.14. Resmöjligheter Malmö-Oskarshamn, eftermiddag.

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
X 2000 + Komfortbuss	06:14	10:20	4:06		1	11
SJ+KLT	05:48	10:47	4:59	450	2	7
Hyrbil			4:15	600	0	69

Tabell 10.15. Resmöjligheter Malmö-Oskarshamn, morgon.

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
Komfortbuss + X 2000	14:40	18:46	4:06		1	11
KLT+SJ	15:55	20:12	4:17	400	2	7
Hyrbil			4:15	600	0	69

Tabell 10.16. Resmöjligheter Oskarshamn-Malmö, eftermiddag.

11 Bilaga 3 – Alternativa tidtabellsförslag med andra prioriteringar

I tabell 11.1 – 11.2 visas ett alternativt tidtabellsförslag där resenärer till/från Stockholm och Södertälje får minsta möjliga bytestid i Nässjö. Det vill säga kortast möjliga restid som går att få med kombinationen komfortbuss Oskarshamn – Nässjö och därifrån X 2000 tåg till/från Södertälje/Stockholm. Restiden till respektive resmål står i kolumnen till höger om tiderna.

Komfortlinjen Oskarshamn - Nässjö				
<i>Helgfri måndag - fredag</i>				
Oskarshamn	05.55		14.55	
Vetlanda	07.20		16.20	
Nässjö	08.00		17.00	
Avg. tid norrut	08.08		17.08	
Ank. Södertälje	10.47 (byte)	4h52	19.18	4h23
Ank. Stockholm	10.39	4h44	19.39	4h44
Avg. tid söderut	08.53		17.53	
Ank. Malmö	10.59	5h04	19.46	4h51
Ank. Köpenhamn	11.33	5h38	20.37 (byte)	5h42
Avg. tid västerut	08.24		17.21	
Ank. Göteborg	10.57	5h02	19.57 (byte)	5h02

Tabell 11.1. Alternativt tidtabellsförslag Oskarshamn-Nässjö där Stockholm prioriteras.

Komfortlinjen Nässjö - Oskarshamn				
<i>Helgfri måndag - fredag</i>				
Avg. Stockholm	05.21	4h44	14.21	4h44
Avg. Södertälje	05.39	4h26	13.47 (byte)	5h18
Ank. tid norrifrån	07.51		16.51	
Avg. Köpenhamn	04.03 (byte)	6h02	13.23 (byte)	5h42
Avg. Malmö	05.11	4h54	14.14	4h51
Ank. tid söderifrån	07.03		16.08	
Avg. Göteborg	05.07 (byte)	4h58	14.02 (byte)	5h03
Ank. tid västerifrån	07.41		16.42	
Nässjö	08.00		17.00	
Vetlanda	08.40		17.40	
Oskarshamn	10.05		19.05	

Tabell 11.2. Alternativt tidtabellsförslag Nässjö-Oskarshamn där Stockholm prioriteras.

I tabell 11.3 och 11.4 presenteras ett alternativt tidtabellsförslag där resenärer till/från Göteborg får minsta möjliga bytestid i Nässjö. Det vill säga kortast möjliga restid som går att få med kombinationen komfortbuss Oskarshamn – Nässjö och därifrån X 2000 tåg till/från Göteborg. Restiden till respektive resmål står i kolumnen till höger om tiderna.

Komfortlinjen Oskarshamn - Nässjö				
<i>Helgfri måndag - fredag</i>				
Oskarshamn	06.10		15.05	
Vetlanda	07.35		16.30	
Nässjö	08.15		17.10	
Avg. tid norrut	09.08		18.08	
Ank. Södertälje	11.18	5h08	20.51 (byte)	5h46
Ank. Stockholm	11.39	5h29	20.39	5h34
Avg. tid söderut	08.53		17.53	
Ank. Malmö	10.59	4h49	19.46	4h41
Ank. Köpenhamn	11.33	5h23	20.37 (byte)	5h32
Avg. tid västerut	08.24		17.21	
Ank. Göteborg	10.57	4h47	19.57 (byte)	4h52

Tabell 11.3. Alternativt tidtabellsförslag Oskarshamn-Nässjö där Göteborg prioriteras.

Komfortlinjen Nässjö - Oskarshamn				
<i>Helgfri måndag - fredag</i>				
Avg. Stockholm	05.21	5h34	14.21	5h34
Avg. Södertälje	05.39	5h16	13.47 (byte)	6h08
Ank. tid norrifrån	07.51		16.51	
Avg. Köpenhamn	05.23 (byte)	5h32	14.19	5h36
Avg. Malmö	06.14	4h41	15.14	4h41
Ank. tid söderifrån	08.06		17.06	
Avg. Göteborg	06.02 (byte)	4h53	15.02	4h53
Ank. tid västerifrån	08.38		17.41	
Nässjö	08.50		17.50	
Vetlanda	09.30		18.30	
Oskarshamn	10.55		19.55	

Tabell 11.4. Alternativt tidtabellsförslag Nässjö-Oskarshamn där Göteborg prioriteras.