
RAPPORT

Oskarshamns kommun

Bussförbindelse Oskarshamn-Norrköping

Uppdragsnummer 2128034



Stockholm 2010-10-18

Sweco Infrastructure AB

Anders Schweitz
Linda Meurling

1 (27)

Sweco

Gjörwellsgatan 22
Box 34044, 100 26 Stockholm
Telefon 08-695 60 00
Telefax 08-695 60 10
www.sweco.se

Sweco Infrastructure AB

Org.nr 556507-0868
säte Stockholm
Ingår i Sweco-koncernen

Anders Schweitz

Civilingenjör
Telefon direkt 08-695 13 74
Mobil 070-302 89 35
anders.schweitz@sweco.se

Uppdrag 2128034;
p:\2148\2128034_bussförb_oskarshamn-norrköping\000\19_original\rapport bussförbindelse
oskarshamn-norrköping.doc

1	Inledning	4
2	Bussförbindelse Oskarshamn – Norrköping	5
2.1	Linjesträckning och hållplatser	5
2.2	Tidtabell	6
2.2.1	Scenario 1 – Två dagliga tur- och returesor till Norrköping	7
2.2.2	Scenario 2 – Tre dagliga tur- och returesor vardagar och två tur- och returesor helger till Norrköping	8
2.2.3	Scenario 3 – Två dagliga tur- och returesor till Norrköping samt en mellanliggande tur- och returesa vardagar till Alvesta	9
3	Konkurrenskraft gentemot befintlig trafik	10
4	Resandeunderlag	11
4.1	Antal potentiella kunder	11
4.1.1	Utgående tjänsteresor	11
4.1.2	Inkommande tjänsteresor	12
4.1.3	Arbetspendling	12
4.1.4	Privatresor	12
4.1.5	Summering av antal potentiella kunder	13
4.2	Komfortlinjens marknadsandel	13
4.2.1	Konkurrenskraft enligt de större arbetsgivarna	13
4.2.2	Marknadsandel	14
4.3	Resandeunderlag	15
5	Möjlighet till sökning och biljettbokning i befintliga system	16
6	Kostnader för ägande, drift och personal	17
7	Prissättning av biljetter	19
8	Regi	20
9	Diskussion	22
10	Källor	23
10.1	Skriftliga källor	23
10.2	Muntliga källor	23
11	Bilaga 1 – Beräkning av kostnader för ägande av buss	24

12	Bilaga 2 - Jämförelse befintliga resealternativ	25
12.1	Stockholm	25
12.2	Södertälje	26
12.3	Göteborg	27
12.4	Malmö	27

1 Inledning

Denna studie är en uppföljning till utredningen om en ny bussförbindelse riktad mot tjänsteresenärer och pendlare mellan Oskarshamn och övriga Sverige via tåg från Nässjö. Fokus i denna uppföljning har valts att läggas på buss i relationen Oskarshamn och Norrköping. Resonemang som fördes i *Busstrafik Oskarshamn – Nässjö* upprepas inte i denna rapport.

En stor del av tjänsteresorna till och från Oskarshamn görs i relationerna Oskarshamn – Södertälje och Oskarshamn – Stockholm. En bussförbindelse till tågen i Norrköping ger såväl en geografiskt kortare resväg som en kortare restid totalt sett. Dessutom erbjuds fler avgångar och ankomster till och från Södertälje/Stockholm i Norrköping än vad som erbjuds i Nässjö. Ett komplement till busstrafik mellan Oskarshamn och Norrköping kan vara trafikering av sträckan Oskarshamn – Alvesta (via Växjö).

Tre olika scenarier presenteras i studien. Två scenarier har avgångar till endast Norrköping och ett scenario har dessutom en avgång till Alvesta. I Alvesta är tanken att bra passning ska finnas till tåg till och från Malmö respektive Göteborg. Förutsättningen är att endast en buss ska användas.

2 Bussförbindelse Oskarshamn – Norrköping

2.1 Linjesträckning och hållplatser

För att skapa en snabb och attraktiv bussförbindelse (i fortsättningen kallad komfortlinjen) mellan Oskarshamn och Norrköping bör antalet stopp på sträckan hållas nere. Bussen föreslås starta från Oskarshamns busstation och sluta i Norrköpings resecentrum, med anslutning till tåg. Ett mellanliggande stopp skulle kunna vara i Västervik, i nära anslutning till E 22, så att restiden hålls nere.

Befintliga hållplatslägen finns vid trafikplats Rössle, med hållplatsnamn Rössle. 800 meter norrut finns även hållplatsfickor vid hållplats Stenberga. Problemet med dessa hållplatser är att det saknas bra möjligheter för pendelparkering för bil och cykel. Att anlägga sådana samt tillfarter är relativt kostsamt. En kartbild med hållplatslägen visas i figur 2.1.



Figur 2.1. Befintliga hållplatslägen vid E 22 utanför Västervik (röda punkter).

Om stoppet i Västervik inte är genomförbart, kan en diskussion kring om ett stopp i Fårbotas. Detta skulle gynna tjänsteresenärer från OKG.

2.2 Tidtabell

Tidtabellen är skapad med utgångspunkt från att resenärer ska kunna ta bussen från Oskarshamn tidigt på morgonen, byta till tåg i Norrköping, för fortsatt resa mot antingen Södertälje, Stockholm eller annan målpunkt. På målorten ska det finnas ett antal timmars tid för arbete eller möten. Återresan baseras på tåg mot Norrköping med byte till komfortlinjen mot Oskarshamn. Motsvarande gäller för dem som vill kunna resa från Östergötland/Mälardalen till Oskarshamn över dagen.

Komfortlinjens tidtabell i denna studie är anpassad till den tågtidtabell som gäller för hösten 2010. Enstaka avgångar med tåg från Norrköping eller Stockholm stannar inte vid Södertälje Syd. Därför medför det rekommenderade upplägget att tågresenärer från eller till Stockholm respektive Södertälje inte alltid reser med samma tåg. Bytestiden kan därmed ibland variera vid Norrköpings resecentrum beroende på resenärens start- och målpunkt.

Tre olika scenarier prövas där förutsättningen är att endast ett fordon ska användas. Den totala restiden till respektive resmål står i kolumnen till höger om tiderna.

Detta är endast förslag, möjligheter finns att förskjuta samtliga avgångar så att första turen från Oskarshamn avgår tidigare och passar tidigare tåg från Norrköping, alternativt skjuta fram avgångarna.

Trafikering under helger kan vara attraktivt för boende i Oskarshamns kommun som vill resa norrut, och även i andra riktningen. Lönsamheten är svårare att uppskatta men det skulle onekligen ge bättre kollektiva resmöjligheter till Norrköping, Södertälje och Stockholm än vad som erbjuds idag. Vid tidtabellplanering är det en fördel att kunna erbjuda samma avgångstider varje dag, oavsett veckodag. Helgtrafiken för tågen mellan Norrköping och Stockholm ser dock något annorlunda ut än under vardagar så komfortlinjens avgångstider får anpassas därefter. Samtidigt finns det förmodligen inte intresse av lika tidiga avgångar under helger som på vardagar.

2.2.1 Scenario 1 – Två dagliga tur- och returesor till Norrköping

I tabell 2.1 och 2.2 nedan presenteras det rekommenderade tidtabellsförslaget.

Komfortlinjen Oskarshamn - Norrköping						
	M-F			M-F		
		L		L		
		SoH		SoH		
Oskarshamn	06.00	07.10		15.00		
Västervik (tpl E 22)	06.55	08.05		15.55		
Norrköping	08.10	09.20		17.10		
Avg. tid mot Södertälje	08.24	09.33		17.33		
Avg. tid mot Stockholm	08.24	09.33		17.22		
Ank. Södertälje	09.19	3h19	10.52	3h52	18.57	3h57
Ank. Stockholm	09.39	3h39	11.15	4h05	18.39	3h39

Tabell 2.1. Rekommenderat tidtabellsförslag Oskarshamn – Norrköping.
Den totala restiden till respektive resmål står i kolumnen till höger om tiderna.

Komfortlinjen Norrköping - Oskarshamn						
	M-F			M-F		
		L		L		
		SoH		SoH		
Avg. Stockholm	06.51	3h49	8.21	3h29	16.21	3h29
Avg. Södertälje	06.57 (byte)	3h43	8.39	3h11	16.39	3h11
Ank. tid fr Stockholm	08.13	9.33		17.33		
Ank. tid fr Södertälje	08.23	9.33		17.33		
Norrköping	08.30	9.40		17.40		
Västervik (tpl E 22)	09.45	10.55		18.35		
Oskarshamn	10.40	11.50		19.50		

Tabell 2.2. Rekommenderat tidtabellsförslag Norrköping – Oskarshamn.
Den totala restiden till respektive resmål står i kolumnen till höger om tiderna.

Restiderna blir bra jämfört med såväl befintlig kollektivtrafik som resa med bil. Resande från Södertälje på morgonen tvingas till ett byte i Katrineholm.

Samtliga resor till och från Stockholm sker med X 2000 förutom morgonturen från Oskarshamn på helger där tågresan görs med regionaltåg.

Eftermiddags- och helgturer till Södertälje görs med regionaltåg samt morgonturer på vardagar från Södertälje. Övriga turer till och från Södertälje görs med X 2000.

2.2.2 Scenario 2 – Tre dagliga tur- och returesor vardagar och två tur- och returesor helger till Norrköping

I tabell 2.3 och 2.4 nedan visas tidtabellsförslaget för detta scenario.

Komfortlinjen Oskarshamn - Norrköping								
	M-F			M-F			M-F	
		L				L		
		SoH				SoH		
Oskarshamn	06.00		07.10		11.10		16.00	
Västervik (tpl E 22)	06.55		08.05		12.05		16.55	
Norrköping	08.10		09.20		13.20		18.10	
Avg. tid mot Södertälje	08.24		09.33		13.33		18.24	
Avg. tid mot Stockholm	08.24		09.33		13.33		18.24	
Ank. Södertälje	09.19	3h19	10.52	3h52	14.51	3h41	19.18	3h18
Ank. Stockholm	09.39	3h39	11.15	4h05	15.15	4h05	19.39	3h39

Tabell 2.3. Rekommenderat tidtabellsförslag Oskarshamn – Norrköping.
Den totala restiden till respektive resmål står i kolumnen till höger om tiderna.

Komfortlinjen Norrköping - Oskarshamn								
	M-F			M-F			M-F	
		L				L		
		SoH				SoH		
Avg. Stockholm	06.51	3h49	8.21	3h34	12.21	3h29	17.21	
Avg. Södertälje	06.57		8.21		12.21		(Lördag 16.40)	3h29
Ank. tid fr Stockholm	08.13		9.33		13.33		18.33	
Ank. tid fr Södertälje	08.23		9.33		13.33		(Lördag 18.25)	
Norrköping	08.30		9.45		13.40		18.40	
Västervik (tpl E 22)	09.45		11.00		14.35		19.35	
Oskarshamn	10.40		11.55		15.50		20.50	

Tabell 2.4. Rekommenderat tidtabellsförslag Norrköping – Oskarshamn.
Den totala restiden till respektive resmål står i kolumnen till höger om tiderna.

Den första avgången mot Södertälje och Stockholm från Norrköping av går senare på helger än på vardagar. Därför ryms inte tre tur- och returesor under helger.

Den extra turen på vardagar medför med dagens tågtidtabell att resan mot Södertälje och Stockholm måste göras med regionaltåg. Från Stockholm och Södertälje går det däremot ett lämpligt X 2000-tåg. Den sista tur- och returresan måste skjutas fram en timme vilket medför att resenärer från Södertälje reser med regionaltåg samtliga dagar samt resenärer från Stockholm på lördagar.

2.2.3 Scenario 3 – Två dagliga tur- och returresor till Norrköping samt en mellanliggande tur- och returresa vardagar till Alvesta

Tidtabellen för tur- och returresorna till Norrköping är likadan som i scenario 1. Däremellan ryms en tur- och returresa till Alvesta. Denna visas i tabell 2.5 och 2.6 nedan.

Komfortlinjen Oskarshamn - Alvesta		
	M-F	
Oskarshamn	10.50	
Växjö	12.45	
Alvesta	13.05	
Avg. tid mot Göteborg	13.15	
Avg. tid mot Malmö	13.27	
Ank. Göteborg	15.52	5h02
Ank. Malmö	14.46	3h56

Tabell 2.5. Rekommenderat tidtabellsförslag Oskarshamn – Alvesta.
Den totala restiden till respektive resmål står i kolumnen till höger om tiderna.

Komfortlinjen Alvesta - Oskarshamn		
	M-F	
Avg. Göteborg	10.02 (byte)	5h43
Avg. Malmö	11.48	3h57
Ank. tid fr Göteborg	13.25	
Ank. tid fr Malmö	13.21	
Alvesta	13.30	
Växjö	13.50	
Oskarshamn	15.45	

Tabell 2.6. Rekommenderat tidtabellsförslag Alvesta – Oskarshamn.
Den totala restiden till respektive resmål står i kolumnen till höger om tiderna.

Restiderna till och från Malmö blir bra, däremot inte till och från Göteborg. Detta beror dels på att trafiken på Kust- till kustbanan inte är särskilt tät. Den resa som går från Göteborg går via Falköping och Nässjö på grund av att det inte finns några lämpliga avgångar från Göteborg på Kust- till kustbanan under den här tiden på dagen.

3 Konkurrenskraft gentemot befintlig trafik

I bilaga 2 illustreras hur restiderna med komfortlinjen står sig gentemot restider med befintliga alternativ.

Komfortlinjen tillsammans med X 2000, eller i vissa fall regionaltåg, är ett konkurrenskraftigt alternativ jämfört med befintliga resalternativ till eller från Stockholm. Flyget är dock snabbast men innebär ett extra byte, längre bytestider och sämre möjligheter till arbete under resan.

Även till Södertälje står sig komfortlinjen i kombination med tåg som ett konkurrenskraftigt alternativ, där den kan konkurrera med såväl befintlig kollektivtrafik som resa med bil.

I scenario 3 studeras alternativet med en tur- och returresa till Alvesta mitt på dagen. Till Göteborg ger denna komfortlinje något snabbare restid än dagens buss- och tågkombinationer. Från Göteborg blir restiden ungefär lika dålig som för dagens resmöjligheter. Bilen är fortfarande ett avsevärt bättre alternativ i båda riktningar.

I relationen Oskarshamn – Malmö och omvänt ger komfortlinjen till och från Alvesta bättre restider i båda riktningar jämfört med både befintlig kollektivtrafik och bil. Däremot kan man fråga sig om avgångstiderna är särskilt attraktiva. Det går heller inte att resa fram och tillbaka till Malmö över dagen i och med att det endast blir en tur- och returresa med komfortlinjen.

Befintlig expressbusstrafik i stråket Oskarshamn – Norrköping finns med Swebus, Silverlinjen och Svenska Buss. Resa med Swebus mellan Oskarshamn och Norrköping tar mellan 2:45-2:55 timmar. Silverlinjen kör till och från Öland/Kalmar till Stockholm men stannar inte i Oskarshamn. Svenska Buss har en daglig resa i båda riktningar mellan Nybro och Stockholm och närmaste stopp från Oskarshamn är i Högsby och Mörlunda.

4 Resandeunderlag

Kompletterande telefonintervjuer har genomförts med de största arbetsgivarna i Oskarshamns kommun angående tjänsteresor och pendling. Målet har varit att få tag i mer exakta siffror vad gäller antal resenärer med destination Stockholm och närliggande orter. Underlaget är tänkt att användas för att mera noggrant beräkna komfortlinjens möjliga marknadsandel för resor mot Stockholm. I grunden kvarstår dock resonemangen kring resenärsunderlaget från den första studien *Bussförbindelse Oskarshamn – Nässjö*.

På samma sätt som i den första rapporten fås resandeunderlaget till Stockholm med omnejd genom att addera siffror från uppringda företag, med antagna siffror från övriga lokala företag, ihop med arbetspendlare. Komfortlinjens marknadsandel baseras på erfarenheter från andra resdata samt hur konkurrenskraftig komfortförbindelsen i kombination med tåg bedöms vara.

4.1 Antal potentiella kunder

4.1.1 Utgående tjänsteresor

Från OKG har färskare siffror för årets resande erhållits. OKG har gjort 2 698 utgående tjänsteresor tur- och retur med kollektiva färdmedel till och med september 2010, vilket ger 3 500 resor per helår. Av dessa går 30 % till Stockholm, 15 % till Malmö, 15 % till Tyskland och 40 % till övriga destinationer. Bland övriga destinationer är Västerås och Nyköping de större målpunkterna.

Scania gör cirka 1 000 tjänsteresor tur- och retur Södertälje under ett år med sin egen minibuss.

SKB gjorde år 2009 1 357 resor tur- och retur Stockholm med flyg från Oskarshamn, 63 resor med flyg från Kalmar samt 98 resor med tåg från Norrköping.

Saft har inga mer detaljerade siffror på utgående tjänsteresor än de siffror de tidigare angett.

Oskarshamns kommuns resebyrå har också mer i detalj specificerat antalet resor kommunens anställda gjorde år 2009. Till Stockholm och omnejd, bland annat Uppsala, gjordes 190 resor med flyg från antingen Oskarshamn eller Kalmar, 18 resor med buss och 150 resor med tåg. Dessa är tur- och returesor.

4.1.2 Inkommande tjänsteresor

Eftersom antal inkommande tjänsteresor är svårt för arbetsgivarna att uppskatta, har merparten av siffrorna från den första studien återanvänts. Den enda arbetsgivare som har uppdaterat sina siffror är OKG. De uppskattar att cirka 10 % av de 1 800 tur- och returesor de tidigare angivit kommer från Stockholm, men även OKG har svårt att ange exakt antal.

4.1.3 Arbetspendling

Trots en kompletterande kontakt med Oskarshamns större arbetsgivare, har uppgifterna om antalet arbetspendlare inte kunnat förfinas. OKG har vissa månader under året många veckopendlare konsulter. En del av dessa reser från Stockholm. Eftersom dessa personer inte reser kontinuerligt under hela året är de osäkra som resandeunderlag. Saft och Scania uppskattar att det endast är ett fåtal som veckopendlar till Oskarshamn.

Pendlingsstatistiken från SCB är den som kvarstår. Siffror från orterna Stockholm, Södertälje, Solna och Uppsala har summerats. Denna summering ger totalt 126 utgående samt 32 inkommande arbetspendlare. Om man räknar lågt kan det antas att hälften av dessa gör en tur- och returesa per vecka, vilket ger 13 utgående samt 3 inkommande resor av kategorin arbetspendlare per dag i snitt.

4.1.4 Privatresor

Antalet privatpersoner som kan tänkas resa med linjen, är mycket svårt att uppskatta. Här skulle resdata från bland annat SJ och den nationella resvaneundersökningen RES 2005-2006 vara till hjälp. Men SJ:s data är inte tillgänglig och underlaget i Oskarshamns kommun i RES 2005-2006 är inte tillräckligt omfattande (se tidigare rapport).

Det antas att helgtrafik samt avgångar mitt på dagen till största delen fylls med privatresenärer. Dessa avgångstider bedöms inte vara en attraktiv tidpunkt att resa på för tjänsteresenärer. Följden blir att resor som görs mitt på dagen eller på helgen inte adderas till resandeunderlaget på morgon- och eftermiddagsavgångarna vardagar. För att inte göra antaganden på alltför osäkra grunder redovisas därför inga antaganden om privata resenärer alls, varken till eller från Stockholm med omnejd eller Malmö och Göteborg.

4.1.5 Summering av antal potentiella kunder

Efter summering av tjänsteresor och pendlare fås ett antal potentiella resenärer till/från Stockholm med omnejd på 67 resenärer dagligen (se tabell 4.1). Varje resa avser en tur- och returresa. Med antagandet att de övriga lokala företagen pendlar i lika stor utsträckning som de tillfrågade arbetsgivarna, samt att samtliga pendlare dagpendlar, erhålls pendlarsiffrorna som anges inom parentes. Detta värde är ett teoretiskt maxvärde. Maxvärdet är mycket osannolikt och sanningen ligger troligtvis närmare den först angivna siffran.

	Utgående resor Sthlm	Utgående resor Södertälje	Inkommande resor Sthlm	Inkommande resor Södertälje	Totalt
Uppringda arbetsgivare	14	8	6	6	34
Övriga lokala arbetsgivare	7 (-14*)	4 (-8*)	3 (-6*)	3 (-6*)	17 (-34*)
Arbetspendlare	9 (-87*)	4 (-39*)	3 (-32*)	0 (-0*)	16 (-158*)
Antal potentiella kunder – Sthlm/Södertälje med omnejd	30 (-115*)	16 (-55*)	12 (-44*)	9 (-12*)	67 (-226*)

Tabell 4.1. Antal potentiella kunder per dag med destination Stockholm med omnejd. *) Teoretiskt maxvärde.

4.2 Komfortlinjens marknadsandel

4.2.1 Konkurrenskraft enligt de större arbetsgivarna

OKG tycker att en komfortförbindelse mellan Oskarshamn och Norrköping låter intressant, men att det är avhängigt hur och när den går eftersom de är beroende av att passa tider. Ska linjen ha ett stopp vid Fårbo, kommer den att passa till annan anslutande busstrafik och när går den är relevanta frågeställningar för OKG. Beroende på svaren blir förbindelsen mer eller mindre attraktiv för dem. OKG säger att den stora merparten av deras resor sker med kollektiva färdmedel och inte med bil. Bil eller taxi används för att komma till tågstationer och flygplatser.

Scanias minibussförbindelse startar klockan 06 från Oskarshamn, kör till Scania Södertälje, och släpper av resenärerna vid olika enheter inom Scaniaområdet. Scaniaområdet är stort och utspritt och det är långt att gå mellan olika avdelningar. För tjänsteresenärer från Scania skulle således komfortlinjen i kombination med tåg innebära längre anslutningstider till och från Södertälje Syd, då den direkta kopplingen till Scaniaområdet tappas. I och med detta måste komfortlinjens marknadsandel för Södertäljeresenärerna minska.

Saft anser att komfortlinjen troligtvis inte skulle locka dem. De skulle fortsätta att flyga eftersom det tar kortast tid.

Det finns ingen mening med att Oskarshamns kommuns resebyrå uppskattar förbindelsens attraktionskraft, eftersom de låter kunden välja mellan olika resalternativ och bokar sedan den resa kunden vill ha. Enligt dem vill kunden ofta ha en billig resa, men att den måste anpassas till en viss tidpunkt. Ibland kvarstår då bara flyget som

alternativ. En kommunal resepolicy skulle kunna styra resandet mot användande av komfortlinjen i kombination med tåg.

4.2.2 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. Till detta adderas åsikterna från de större arbetsgivarna.

Komfortlinjen tillsammans med X 2000, eller i vissa fall regionaltåg, är ett konkurrenskraftigt alternativ till befintliga resalternativ till eller från Stockholm. Även till och från Södertälje utgör komfortlinjen i kombination med tåg ett konkurrenskraftigt alternativ. Detta gör att komfortlinjen antas få relativt höga marknadsandelar i dessa relationer. Marknadsandelarna gäller för de tillfrågade arbetsgivarna samt för övriga lokala arbetsgivare. Resonemanget gäller dock inte för tjänsteresenärer från uppringda arbetsgivare till Södertälje. Där bedöms Scania's egen minibuss vara så konkurrenskraftig, att den påverkar komfortlinjens marknadsandel till att bli markant lägre. För arbetspendlarna gäller en annan marknadsandel. Anledningen till varför olika marknadsandelar behövs är för att arbetsgivarna endast har angett de kollektiva resorna i sina siffror. De har ingen uppskattning av hur många bilresor som görs i dessa sträckningar. Arbetspendlarna däremot är alla personer som pendlar, något som gör att bilen också får en del av marknaden. Därför antas arbetspendlarna få lägre marknadsandelar än de tjänsteresor som arbetsgivarna gör.

Uträkningarna och de resultat som följer med dessa ses i tabell 4.2 och 4.3. Siffrorna i parentes avser, likt tidigare, 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
Antal tjänsteresenärer till resp. destination uppr. arb.g.	14	8
Marknadsandel komfortlinjen + tåg (för dessa)	50 %	10 %
Antal tjänsteresenärer till resp. destination övriga arb.g.	7 (-14*)	4 (-8*)
Marknadsandel komfortlinjen + tåg (för dessa)	50 %	65 %
Antal arbetspendlare	9 (-87*)	4 (-39*)
Marknadsandel komfortlinjen + tåg (för dessa)	20 %	25 %
Summerat antal resanden till resp. destination	12 (-31*)	5 (-16*)
Totalt antal utgående resenärer		17 (-47*)

Tabell 4.2. Andelen resande till samt marknadsandelar för respektive destination, ger det totala antalet utgående resor. *) Teoretiskt maxvärde.

Inkommande resor	Stockholm	Södertälje
Antal tjänsteresenärer till resp. destination uppr. arb.g.	6	6
Marknadsandel komfortlinjen + tåg (för dessa)	45 %	40 %
Antal tjänsteresenärer till resp. destination övriga arb.g.	3 (-6*)	3 (-6*)
Marknadsandel komfortlinjen + tåg (för dessa)	45 %	40 %
Antal arbetspendlare	3 (-32*)	0 (-0*)
Marknadsandel komfortlinjen + tåg (för dessa)	15 %	- %
Summerat antal resanden till resp. destination	4 (-10*)	4 (-5*)
Totalt antal inkommande resenärer		8 (-15*)

Tabell 4.3. Andelen resande till samt marknadsandelar för respektive destination, ger det totala antalet inkommande resor. *) Teoretiskt maxvärde.

4.3 Resandeunderlag

Enligt tabellerna och de antaganden som är gjorda under vägen, antas de två morgon- och eftermiddagsavgångarna på denna komfortförbindelse i kombination med tåg få ett ungefärligt resandeunderlag på 25 personer per dag till Stockholm och omnejd, vilket motsvarar 50 enkelresor.

Detta resandeunderlag innehåller inga uppskattningar av antalet privatresenärer. Eventuella privatresenärer kan således adderas till resandeunderlaget både i scenario 2 med en avgång mitt på dagen till/från Alvesta och i scenario 3 med ytterligare en avgång till/från Norrköping. Även de två morgon- och eftermiddagsavgångarna kan naturligtvis också locka privata resenärer, fast kanske inte i lika stor utsträckning.

5 Möjlighet till sökning och biljettbokning i befintliga system

Kombinerade resor med fungerande byten mellan olika trafikföretag och färdmedel gör det enklare att resa kollektivt. Samtrafiken är ett samarbete mellan ett antal trafikföretag som innebär ett integrerat kollektivtrafiksnät som i sin helhet finns tillgängligt för resenären via en mängd konkurrerande säljkanaler.

Samtrafikens uppdrag är att göra det enklare och mer attraktivt för Sveriges resenärer att välja kollektiva resealternativ och därmed öka resandet med ägarföretagen.

Samtrafiken möjliggör bland annat kombinationer av olika trafikföretag och färdmedel på en och samma biljett - Resplusbiljett. Via Resplussystemet kan även resor med ett enskilt trafikföretag göras tillgängliga i Resplus sälj- och distributionsnät.

Samtrafiken ägs gemensamt av 30 trafikföretag; samtliga läns- och lokaltrafikföretag, Arlanda Express, People Travel Group (Merresor och Flygbussarna), SJ, Svenska Tågkompaniet, Veolia Transport, BT Buss, Swebus, Destination Gotland och Waxholmsbolaget.

Med KLT som trafikhuvudman för komfortlinjen skulle det innebära att avgångstider finns tillgängliga via bland annat webbsidorna resplus.se, resrobot.se, sj.se och veolia.se. Om det däremot blir en entreprenör som inte ingår i Samtrafiken och som kör utan uppdrag från huvudman så kommer inte tidtabeller och bokning att finnas tillgängliga på samma smidiga sätt. Ett exempel på detta är Bus4You, ett expressbussbolag som bland annat driver trafik mellan Stockholm och Göteborg, vars tidtabell och bokningsmöjlighet endast finns tillgängligt genom deras egen webbsida och på ett antal bussterminaler.

6 Kostnader för ägande, drift och personal

Utgångspunkten för trafikeringen av sträckan Oskarshamn – Norrköping har varit en buss av modellen Scania Irizar PB. Det är den typen av bussar som Bus4You använder, vilket innebär fordon med eluttag vid sätet, möjlighet till trådlöst Internet, bekväma skinnsäten i rader om 2+1 säten. Dessa bussar har 35 sittplatser.

Kostnaden för den här typen av buss ligger ungefär på 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 relativt problemfritt i 150 000 mil. Beroende på de olika scenarierna samt om avsikten är att ha trafik endast vardagar eller samtliga veckodagar så blir den årliga körsträckan olika lång och därmed också den förväntade tiden som bussen kan användas. Det rör sig om att kunna använda samma buss i 5-8 år.

Bilaga 1 visar en kalkyl över kostnader för räntor och amortering vid inköp av buss och en drifttid på, i detta exempel, 8 år följd av försäljning.

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, däribland bränsle, underhåll, städning och tvätt etc. Under helger kostar en förare cirka 17 % mer än under en vardag, d v s 292 kronor per timme.

Beräkningarna av driftskostnader är baserade på en körsträcka per tur på 180 kilometer, inklusive tomkörning, till Norrköping och 150 kilometer till Alvesta. Antalet trafikeringsdagar har uppskattats till 225 vardagar och 130 lördagar och helgdagar. Körtiden enkel väg förväntas bli cirka 2 timmar och 10 minuter till Norrköping respektive 2 timmar och 15 minuter till Alvesta. Med tillkommande inställningstid, framkörningstid och uppehållstid blir det totalt cirka 5 timmar och 20 minuter per pass tur och retur, både till Norrköping och till Alvesta. Enligt bussbranschavtalet har en förare rätt till rast efter fem timmars sammanhängande arbetad tid. Överenskommelse kan dock träffas mellan förarrepresentant och arbetsgivaren om att för särskilt angivna pass överskrida fem timmar.

Vid tidtabellsplanering och planering av förartjänster bör hänsyn även tas till den EU-lagstiftning som gäller för turer med en sträcka som är längre än 50 kilometer. En körperiod får omfatta en körtid på högst 4,5 timmar. Körperioden får vara oavbruten eller avbruten. Föraren ska ta minst 45 minuters sammanhängande rast under eller efter en körperiod. Rasten kan tas ut i sin helhet eller delas i två delar. Den första delen måste då vara minst 15 minuter och den andra delen, som ska ligga sist, måste vara minst 30 minuter. Med andra ord krävs det att föraren har minst 15 minuter rast i Norrköping eller Alvesta, annars krävs det ett förarbyte för att köra bussen tillbaka till Oskarshamn.

Tabell 6.1 på nästkommande sida visar kostnaderna för att driva trafiken enligt de olika scenarierna.

	Scenario 1 endast vardagar	Scenario 1 alla veckodagar	Scenario 2 endast vardagar	Scenario 2 alla veckodagar	Scenario 3 endast vardagar	Scenario 3 alla veckodagar
Kostnader för ränta och amortering	565 000	727 000	727 000	856 000	637 600	856 000
Driftskostnader	972 000	1 533 600	1 458 000	2 019 600	1 377 000	1 938 600
Förarkostnader	599 625	1 019 842	899 438	1 319 655	899 438	1 319 655
Totala kostnader	2 136 625	3 280 442	3 084 438	4 195 255	2 914 038	4 114 255

Tabell 6.1. Kostnader för att driva bussförbindelsen enligt de olika scenarierna.

7 Prissättning av biljetter

En enkel resa för en vuxen med Swebus mellan Oskarshamn och Norrköping kostar idag 183 kronor, lite beroende på när bokningen görs. Komfortlinjens biljettpris bör ligga där omkring prismässigt, till och med gärna något högre. Komfortlinjen är trots allt både snabbare än andra expressbussar till Norrköping och mer välutrustad. En resa med Swebus tar som mest 2 timmar och 55 minuter mellan Oskarshamn och Norrköping. Jämför detta med komfortlinjen som beräknas ta 2 timmar och 10 minuter.

Differentierade prisnivåer för komfortlinjen är tänkbart. I ett första steg kan helgbiljetter säljas till ett billigare pris än biljetter på vardagar. Detta eftersom fler privatresenärer väntas på helger och att dessa ofta är mer priskänsliga än tjänsteresenärer. Även rabattkort för till exempel 10-resors-kort och månadskort bör finnas.

8 Regi

Det finns olika alternativ för regin och den finansiella lösningen för linjen. Tre alternativa regiformer kan tänkas:

1. I KLT:s regi. Komfortlinjen kan bedrivas på samma sätt som KLT:s ordinarie 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. Den tid som går åt för upphandling av denna omfattning trafik är ungefär 12-14 månader. Först görs en utlysning, därefter sker operatörernas framtagande av anbud, huvudmannens utvärdering, operatörens fordonsbeställning och sist uppstart. Leveranstiden för en ny buss är inte sällan 6-8 månader. Intrycket efter samtal med KLT är att intresset är litet för dem att agera huvudman för denna förbindelse. De anser bland annat att det redan finns ett flertal operatörer som driver expressbusstrafik i stråket samt att stråket inte är definierat av KLT som något de prioriterar.
2. KLT och entreprenör med garantiersättning. Denna typ av lösning använder sig Länstrafiken Sörmland och Åkerbergs trafik av när det gäller den så kallade Trosabussen. Trosabussen är en förbindelse som startades i maj 2010 och som ger möjlighet att komfortabelt och snabbt pendla mellan Trosa och Liljeholmen i Stockholm. Länstrafiken bidrar med en del av kostnaden, en så kallad garantiersättning, och Åkerbergs trafik tar ett större ansvar för bussen och tar hand om samtliga biljettintäkter för trafiken. När det gäller Trosabussen har Länstrafiken Sörmland ställt ett antal krav vad gäller kvalitet, miljö, fordon och biljettpriser. De kommer även med synpunkter på tidtabell. Stråket Trosa – Liljeholmen är definierat som ett lönsamt stråk och som följd av det har Länstrafiken gjort en modell som innebär att garantiersättningen minskar för varje år och att självförsörjningsgraden förväntas öka. Det finns även en modell för hur stora vinster entreprenören kan göra på trafiken. Den här typen av lösning skulle kunna bli lyckosam genom ett bra trepartssamarbete mellan Oskarshamns kommun, KLT och entreprenören. Skillnaden mot fallet i Trosa är att potentialen till självförsörjning sannolikt inte är lika god. För Trosabussen finns potential att locka dagpendlare med tanke på kortare sträcka och restid.
3. Egen bussentreprenör. Trafiken körs av en entreprenör som tror på linjesträckningen och konceptet och som trafikerar på helt kommersiella villkor. Den här typen av trafik är möjlig endast om linjetrafiken går över länsgräns och för att bedriva trafiken krävs tillstånd från Transportstyrelsen. För att Transportstyrelsen ska avslå ansökningen ska trafikhuvudmännen som berörs av trafiken visa att busslinjen i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna att driva trafik som en trafikhuvudman har rätt att bedriva inom länet eller sådan järnvägstrafik i länet där trafikhuvudmannen har trafikeringsrätten. Med tanke på att Swebus bedriver trafik i samma stråk borde det inte vara några konstigheter även om bussförbindelsen i viss mån skulle

kunna ses som en konkurrent till Kustpilen som körs på uppdrag av KLT. Om en enskild entreprenör kör på eget bevåg bör kommunen se till att denne är med i Samtrafiken så att biljetterna är bokningsbara via de beprövade bokningskanalerna. Med tanke på osäkerheten i lönsamhet kan det vara svårt att få någon bussentreprenör att på eget bevåg driva trafiken.

I januari 2013 förväntas den nya kollektivtrafikslagen träda i kraft. Lagen kommer med största sannolikhet att möjliggöra kommuner som egna upphandlare av trafiken.

9 Diskussion

Frågan om heltrafik eller inte heltrafik kan diskuteras. Den främsta orsaken till heltrafik är att locka andra typer av resenärer, till exempel resenärer med andra syften än arbetsresor. Med restider på drygt 3,5 timmar till Stockholm är det till exempel fullt möjligt med en tur- och returreesa samma dag med shopping i huvudstaden. En utökning av målgruppen kan göra komfortlinjen mer "känd" i kommunen, vilket kan leda till att fler personer vågar prova den även på vardagarna. Eftersom marknadsföring av komfortlinjen är mycket viktig i startskedet, rekommenderas heltrafiken åtminstone i ett första skede. Då kostnaden för att driva heltrafik är mellan 30-50 % högre än för att endast bedriva trafik på vardagar, kan kommunens resurser och vilja att satsa dock bli avgörande.

En annan fråga för diskussion är om huruvida en extra avgång mitt på dagen ska erbjudas. Fördelen är att komfortlinjen blir mer "känd". Positivt är även att fordonet merutnyttjas på ett bättre sätt. Nackdelen med scenario 2, med en extra avgång till respektive från Norrköping, är att eftermiddagsavgången måste skjutas fram en timme. Detta leder till att tjänsteresanden från Oskarshamn kommer hem rätt sent på kvällen, klockan 20:50 istället för klockan 19:50. Positivt är visserligen att tjänsteresenärerna får fler möjliga alternativ. Men en hemresa som avgår från Norrköping klockan 13:40 är troligtvis inte attraktivt för tjänsteresenärer från Stockholm ändå. I slutänden leder den extra avgången till respektive från Norrköping till fler negativa effekter för tjänsteresenärer. Det som måste diskuteras i detta fall är om de positiva effekterna som privatresenärer får kan överväga de negativa effekterna för tjänsteresenärerna.

Scenario 3, med en avgång till respektive från Alvesta, påverkar inte Stockholmsresenärerna alls, eftersom samma tidtabell som i scenario 1 kan användas. Där handlar det mer om huruvida de privata resenärer som förväntas resa med linjen, kan bidra med tillräckliga intäkter för att täcka kostnaderna. Kostnaderna kan ses på olika sätt. Antingen kan bara rena driftskostnader som fordonskilometrar och förartimmar inbegripas. Då används principen "vi har redan ett fordon som finns tillgängligt, då är det lika bra att nyttja det så mycket som möjligt". Det andra tillvägagångssättet är att ta med samtliga kostnader, så att denna mitt på dagen avgång bedöms likadant som morgon- och eftermiddagsavgångarna.

Det är dock viktigt att särskilja linjens olika destinationer i marknadsföringen om en avgång mitt på dagen till och från Alvesta införs. Annars blir det mycket förvirrande för potentiella resenärer.

I samtalet med Scania framkom det att de ställer sig positiva till att andra tjänsteresenärer reser med deras minibusslinje, förutsatt att försäkringar och andra praktiska detaljer fungerar.

Med ett mellanliggande motorvägsstopp i Västervik kan även tjänste- och privatresenärer därifrån få en attraktiv förbindelse till Stockholm och Södertälje. Detta resandeunderlag har inte diskuterats alls i rapporten, men bör kunna bli märkbart. Om Oskarshamns kommun väljer att gå vidare med detta komfortbussförslag bör även marknaden i Västervik sonderas. Dessutom kan kanske dessa båda kommuner dela på kostnaderna.

10 Källor

Då de flesta källor som användes i rapporten *Busssamband Oskarshamn – Nässjö* har använts igen återupprepas de inte här. Endast nya källor och samtliga personliga kontakter anges nedan.

10.1 Skriftliga källor

Busssamband Oskarshamn – Nässjö, Sweco Infrastructure AB, Rapport 2128028, 2010
Avtal D-0909-01 Expressbusstrafik Trosa-Vagnhärad-Stockholm 2010-2013 (2015),
Länstrafiken Sörmland AB, PO Åkerbergs Trafik AB

10.2 Muntliga källor

Kalmar Läns Trafik AB, Katharina Seijsing, telefonintervju 11 okt 2010

Länstrafiken Sörmland, Helena Ekroth, telefonintervju 4 okt 2010

OKG, Sven-Arne Eriksson, telefonintervju 12 okt 2010

Saft, Rosalija Kaloyanova, telefonintervju 14 okt 2010

Scania, Thomas Florby, telefonintervju 15 okt 2010

Sydresor, resebyrå för Oskarshamns kommun, Henrik Mathisen, telefonintervju 11 okt 2010

Svensk Kärnbränslehantering, Marie Sigrå, svar via e-post 27 sep 2010

11 Bilaga 1 – Beräkning av kostnader för ägande av buss

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

12 Bilaga 2 - Jämförelse befintliga resealternativ

Nedanstående tabeller (12.1 – 12.12) 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.

12.1 Stockholm

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
Komfortlinjen + X 2000 (via Norrköping)	06:00	09:39	3:39		1	12
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 + Komfortlinjen (via Norrköping)	16:21	19:50	3:29		1	12
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 + Komfortlinjen (via Norrköping)	06:51	10:40	3:49		1	12
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)
Komfortlinjen + X 2000 (via Norrköping)	15:00	18:39	3:39		1	12
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.

12.2 Södertälje

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
Komfortlinjen + X 2000 (via Norrköping)	06:00	09:19	3:19		1	11
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 + Komfortlinjen (via Norrköping)	16:39	19:50	3:11		1	11
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 + Komfortlinjen (via Norrköping)	06:57	10:40	3:43		1	11
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)
Komfortlinjen + X 2000 (via Norrköping)	15:00	18:57	3:57		1	11
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.

12.3 Göteborg

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
Komfortlinjen + SJ (via Alvesta)	10:50	15:52	5:02		1	10
KLT+SJ	10:00	15:52	5:52	450	2	6
Hyrbil			4:30	600	0	73

Tabell 10.9. Resmöjligheter Oskarshamn-Göteborg.

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
SJ + Komfortlinjen (via Alvesta)	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.

12.4 Malmö

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
Komfortlinjen + X 2000 (via Alvesta)	10:50	14:46	3:56		1	11
KLT+SJ	11:40	16:11	4:31	500	1	7
Hyrbil			4:15	600	0	69

Tabell 10.11. Resmöjligheter Oskarshamn-Malmö.

Transportmedel	Avgång	Ankomst	Restid	Pris (ca)	Antal byten	Klimatpåverkan (kg CO ₂)
X 2000 + Komfortlinjen (via Alvesta)	11:48	15:45	3:57		1	11
SJ+KLT	11:14	15:50	4:36	500	2	7
Hyrbil			4:15	600	0	69

Tabell 10.12. Resmöjligheter Malmö-Oskarshamn.