

**Välj förvaltning**  
Gustav Sandkvist  
Verksamhetschef

**Beslutsförslag**

<b>Datum</b>	<b>Diarienummer</b>
2025-04-10	DNKT250035

**Driftnämnden Kollektivtrafik****Beslutsförslag fortsatt finansiering Markarydsbussen 325****Förslag till beslut**

Driftnämnd kollektivtrafik beslutar att:

- Anteckna att nämnden tagit del av utvärderingen av projektet med Markarydsbussen 325
- Fortsatt finansiera buss 325 motsvarande dagens nivå, vilket ryms inom budgetram
- Fortsatt föra dialog med övriga parter inom projektet om eventuell fortsatt finansiering

**Sammanfattning**

I december 2022 utökades trafiken på busslinje 325 i ett treårigt projekt för att anpassa turerna till skiftarbeten i Markaryd. Antalet turer ökade kraftigt, med stöd av medfinansiering från Markaryds kommun, Laholms kommun, Halmstads kommun samt företaget NIBE. Projektet har lett till en betydande resandeökning, särskilt på sträckan Knäred–Halmstad, men har samtidigt inte uppnått ekonomisk hållbarhet på alla turer.

Kostnaden per resenär har ökat från 150 kr till 230 kronor. För att förbättra ekonomin krävs att resandet ökar väsentligt, och det föreslås justeringar i trafikutbudet för att bättre möta behov och minska kostnader.

Projektets framtid är osäker, och dialoger pågår mellan intressenterna. Hallandstrafiken föreslår att trafiken delvis behålls och effektiviseras fram till starten av Pågatågstrafiken på Markarydsbanan 2027. Förslaget förutsätter finansiering från Laholm och Halmstad på samma nivå som idag.

## Bakgrund

I samband med den årliga tidtabellsomläggningen i december 2022 utökades trafiken på buss 325 med syfte att anpassas till arbetsplatsernas arbetstider i Markaryd som går i skift. Utökningen är ett treårigt projekt och innebär att gå från två turer måndag till fredag och två turer på söndag till 16 turer måndag till fredag. Turerna på söndag är kvar men något justerade.

Projektet beslutades pågå i tre år med start i december 2022 och medfinansieras av Markaryds kommun, Laholm kommun och Halmstad kommun där Markaryd står för den största medfinansieringen, dels av egna medel dels genom ekonomiskt stöd av företaget NIBE i Markaryd. Halmstad kommun och Laholms kommun finansierar projektet med 400 000 kronor vardera och årligen. Hallandstrafiken finansierar resterande del av trafiken och underskottet av trafiken som sker inom Halland.

Efter projektets andra trafikår, har en utvärdering av resandet och kostnadstäckningen genomförts av Hallandstrafiken och Länstrafiken i Kronoberg.

## Utvärderingen

Resandet på linje 325 har haft en positiv utveckling, med en tydlig ökning av antalet resenärer sedan utbudet utökades. Jämfört med antalet resenärer före utökningen är ökningen betydande, men sett till omfattningen av utökningen har resandeökningen inte varit proportionerlig.

Den utökade trafiken har varit efterfrågad, vilket framgår av resandestatistiken. Samtidigt kvarstår utmaningar med att uppnå ekonomisk hållbarhet, särskilt för turer som är anpassade till avvikande skifttider vid arbetsplatser i Markaryd. Dessa turer har generellt sett ett mycket lågt resande. En tydlig relation som har högt resande och där resandet ökat, är sträckan Knäred-Halmstad.

Pendling till och från arbete och skola under dagtid, både i riktning mot Markaryd och Halmstad, har dock till viss del gynnats av det utökade trafikutbudet. Denna kategori utgör också majoriteten av resenärerna. Resandet ligger i linje med vad tidigare analyser av Trivector och länstrafikbolagen förutspådde inför utökningen.

För att uppnå en bra kostnadstäckningsgrad krävs en ökning av resandet med ungefär tre och en halv gånger nivån från 2024.

Trots att nettokostnaden för trafiken är hög och underskotten stora, har generös medfinansiering från framförallt NIBE, men även från kommunerna, bidragit till att hålla underskotten för länstrafikbolagen på en hanterbar nivå. Kostnaden per resenär har dock ökat med 60 %, från cirka 150 kronor per resenär till cirka 230 kronor per resenär.

Tågtrafiken på Markarydsbanan är planerad att starta i december 2027. För att upprätthålla den resandeökning som projektet har genererat är det avgörande att fortsätta erbjuda ett attraktivt utbud på linje 325 fram till dess. En tänkbar åtgärd, med hänsyn till kostnaderna, är att justera utbudets omfattning för att bättre motsvara resbehovet, och om möjligt, förbättra anslutningen till Pågatågen vid Markaryds station. Sammantaget innebär det att effektivisera trafikeringen för att öka kostnadstäckningsgraden, med ambitionen om att bibehålla de resenärer som tillkommit i och med projektet.

## **Vägen framåt**

Det råder i dagsläget osäkerheter kring synen på fortsatt finansiering av projektet från de olika intressenterna. Parallellt med detta arbete pågår därför dialog med kommunerna Halmstad och Laholm, samt med Länstrafiken Kronoberg, som i sin tur för dialog med Markaryds kommun.

Olika scenarier framåt finns:

- Projektet fortsätter enligt finansiering från samtliga parter, men anpassning sker av utbud utifrån resebehov
- Kommunerna i Halland fortsätter finansiera enligt samma nivå som idag, trafiken fokuseras då till stråket Halmstad-Knäred och anpassas utifrån resebehov

För att bibehålla resandet som byggts upp i stråket föreslår Hallandstrafiken att bibehålla en ökad trafikering jämfört 2019, men att anpassning behöver göras för att effektivisera och optimera trafiken. Med andra ord föreslås att samma medel som ryms inom förvaltningens budgetram, används för att upprätthålla trafiken, men att justering sker för att öka kostnadstäckningen samtidigt med ambitionen om att upprätthålla resandet.

Det resandet som byggts upp under projektets två hittills genomförda trafikår behöver bibehållas tills det att Pågatågstrafiken startar.

Förslaget förutsätter fortsatt finansiering från Hallandstrafiken, Laholms kommun och Halmstads kommun. Ingen av parterna inom Hallands län skulle behöva öka sitt bidrag jämfört med dagens nivåer.

## **Barnkonsekvens- och jämställdhetsanalys**

Kollektivtrafiken är ett fördelningspolitiskt verktyg för att skapa jämlika förutsättningar för invånarna och bygga ett hållbart och välintegrerat samhälle. Den möjliggör att människor, oavsett ålder, plats eller ekonomiska förutsättningar, kan mötas, handla, arbeta och studera på jämlika villkor.

Ur ett barnkonsekvensperspektiv är kollektivtrafiken särskilt viktig eftersom den ger barn och unga tillgång till skola, fritidsaktiviteter och sociala mötesplatser. För barn som bor i områden med begränsad service eller där föräldrar saknar bil är kollektivtrafiken ofta en förutsättning för att delta i samhället på lika villkor.

Utan kollektivtrafik skulle många barn och unga, liksom andra grupper, förlora tillgängligheten till utbildning, fritid och social gemenskap – vilket påverkar både deras utveckling och möjligheter i livet.

## **Ekonomiska konsekvenser av beslutet**

Beslutet medför inga tillkommande kostnader för förvaltningens budgetram. Beslutet kommer däremot medföra en effektivisering och därmed bättre nyttjande av de ekonomiska medel som används för trafiken i stråket Halmstad-Knäred-Markaryd.

## **Förvaltning**

Andreas Almquist  
Förvaltningschef

Gustav Sandkvist  
Verksamhetschef Allmän kollektivtrafik

**Bilaga:**

Utvärdering Markarydsbussen 325

**Styrelsens/nämndens beslut delges**

- Halmstads kommun
- Laholm kommun
- Länstrafiken Kronoberg