

# MARKARYDSBUSSEN 325

DELUTVÄRDERING EFTER TRAFIKÅR 2

2025 - 03 - 28

## INNEHÅLL

1. Inledning.....	3
1.1 Bakgrund .....	3
1.2 Utvärderingsperspektiv .....	3
2. Principer för Trafikutveckling .....	4
3. Resande.....	5
3.1 Resandeutveckling .....	5
3.2 Riktning och resandekategorier .....	6
3.3 Hållplatstatistik.....	10
4. MarknadsföringsInsatser .....	13
5. Finansiering och ekonomi.....	15
6. Slutsats .....	16

## 1. INLEDNING

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 2 turer måndag till fredag och 2 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.

Syftet med detta PM är att utvärdera den utökade trafiken på busslinje 325 efter dess andra trafikår. Utvärderingen har genomförts av Hallandstrafiken och Länstrafiken Kronoberg.

### 1.1 BAKGRUND

Förutsättningar för utökad trafik på linje 325 med anpassning efter skifttiderna i Markaryd utreddes under 2022 av både länstrafikbolagen och konsultbolaget Trivector. I båda utredningarna kunde det konstateras att resandeunderlaget och efterfrågan är låg. Länstrafikbolagen fastslog att vid en total marknadsandel längs linjen om 30% skulle det ge en kostnadstäckning på 15% för hela utbudet.

### 1.2 UTVÄRDERINGSPERSPEKTIV

Denna utvärdering studerar nedanstående perspektiv:

- Resande
- Marknadsföringsinsatser
- Finansiering och ekonomi

## 2. PRINCIPER FÖR TRAFIKUTVECKLING

Regionernas Trafikförsörjningsprogram sätter ramarna för utvecklingen av kollektivtrafiken. Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i programmen sätts grunderna för kollektivtrafikens utbud.

Principerna för trafikutveckling beskriver hur den allmänna kollektivtrafiken ska utvecklas med grund i den övergripande strategin. Principerna är de samma för tåg, regionbuss och stadsbuss.

Strategin för den allmänna kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länen. Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre.

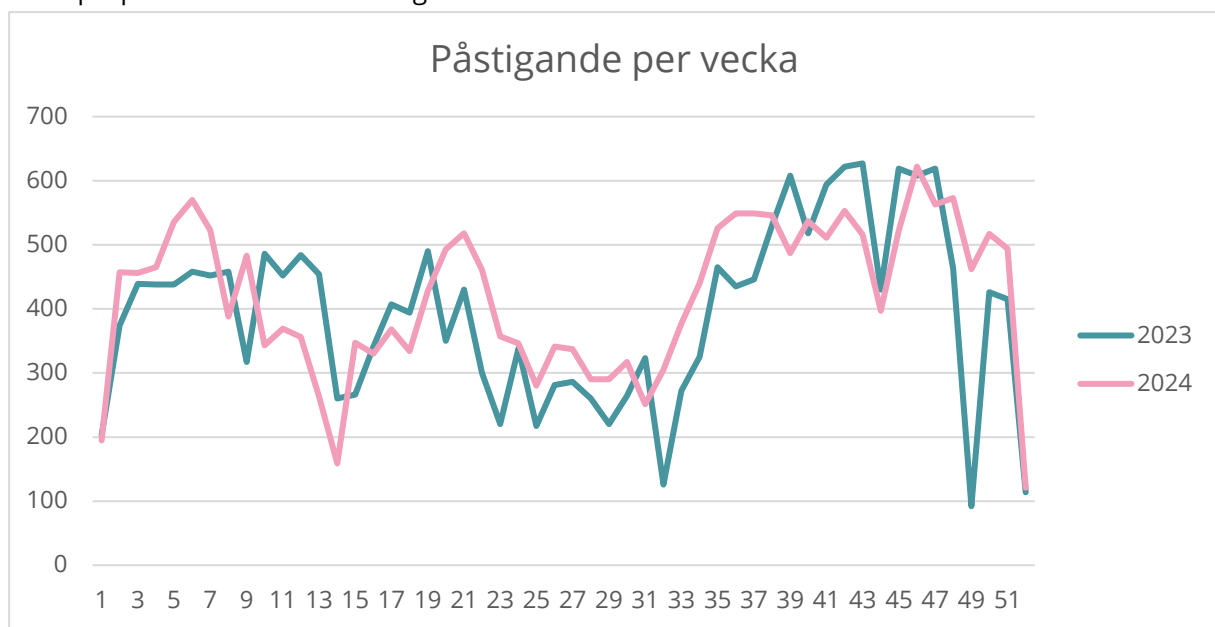
Utgångspunkten för lågfrekvent resande är att linjer med en låg kostnadstäckningsgrad eller med få antal resenärer per tur ska vara föremål för översyn.

### 3. RESANDE

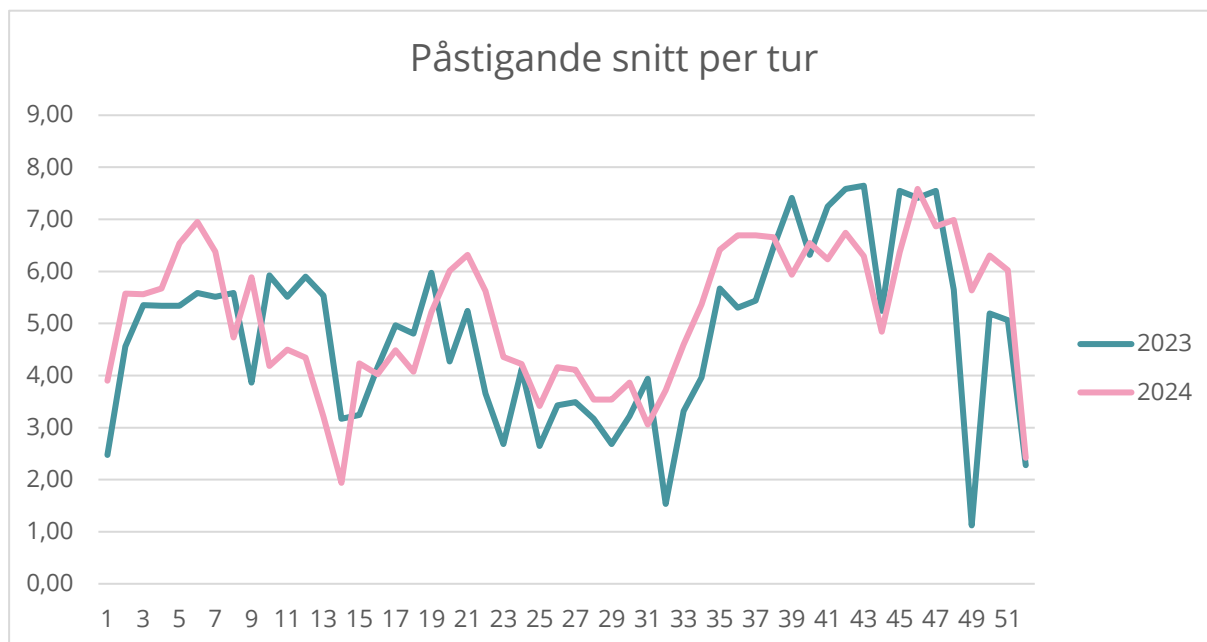
#### 3.1 RESANDEUTVECKLING

För att följa utvecklingen av resandet har statistik jämförts mot 2019. Detta på grund av att just 2019 är ett jämförbart år som inte påverkats av resanderestriktioner i samband med pandemin.

2019 reste det totalt 6200 resenärer med buss 325. Under 2023 är motsvarande siffra totalt 20 200 och för 2024 uppgår resandet till totalt 21 500. Resandet har från 2019 års nivå alltså mer än tredubblats. Utbudet har dock ökat med åtta gånger under vardagar så resandeökningen står inte i proportion till utbudsökningen.



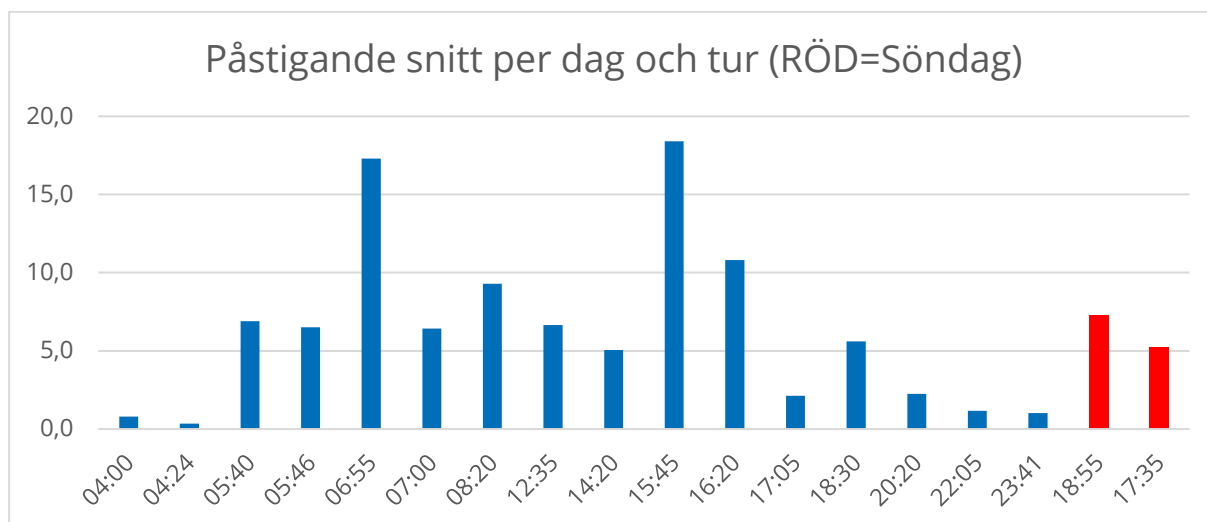
Figur 1. Antal resenärer per vecka, 2023 och 2024.



Figur 2. Antal resenärer per tur, 2023 och 2024.

### 3.2 RIKTNING OCH RESANDEKATEGORIER

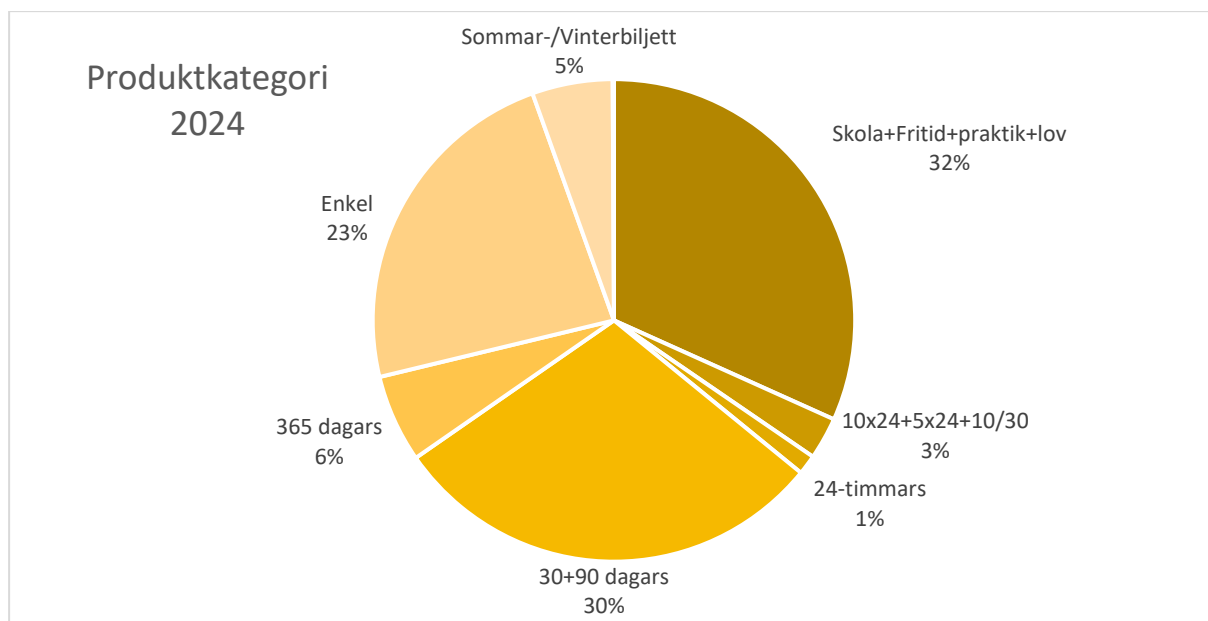
I nedanstående figur redogörs för antal påstigande per tur i vardera riktning.



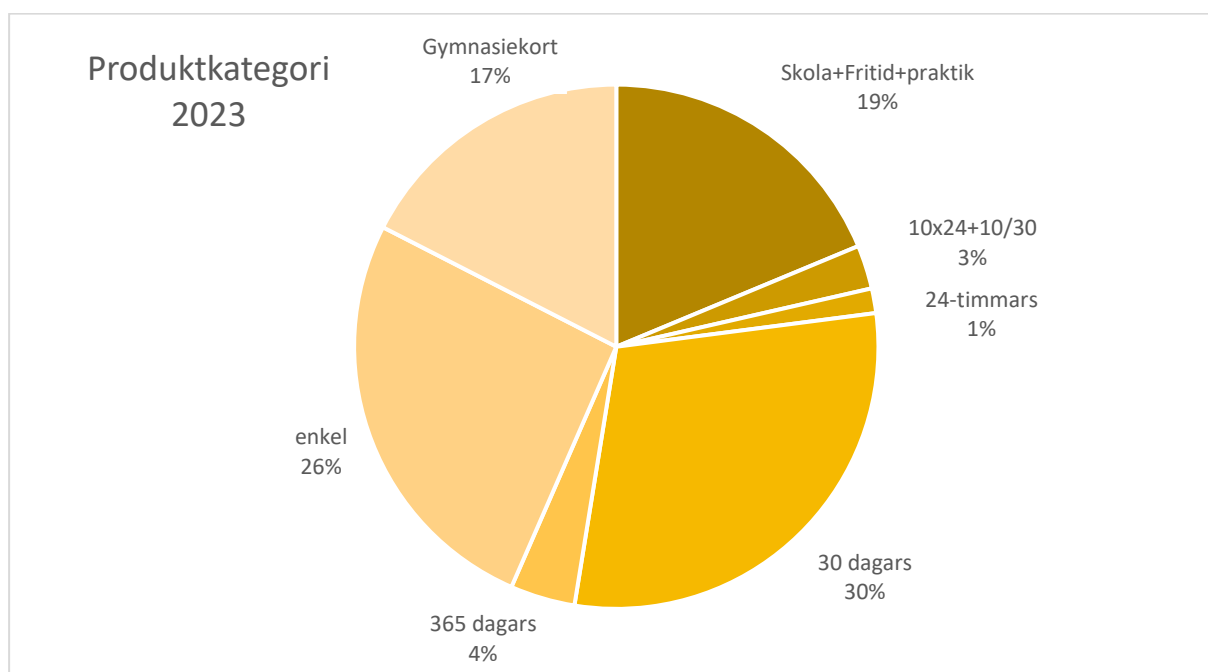
TurNr	Riktning	Avgångstid	Snitt per dag
1	1 - Mot Markaryd	04:00	0,8
16	2 - Mot Halmstad	04:24	0,4
2	2 - Mot Halmstad	05:40	6,9
3	1 - Mot Markaryd	05:46	6,5
58	2 - Mot Halmstad	06:55	17,3
5	1 - Mot Markaryd	07:00	6,4
4	2 - Mot Halmstad	08:20	9,3
7	1 - Mot Markaryd	12:35	6,7
6	2 - Mot Halmstad	14:20	5,1
61	1 - Mot Markaryd	15:45	18,4
8	2 - Mot Halmstad	16:20	10,8
10	2 - Mot Halmstad	17:05	2,1
15	1 - Mot Markaryd	18:30	5,6
11	1 - Mot Markaryd	20:20	2,3
13	1 - Mot Markaryd	22:05	1,2
14	2 - Mot Halmstad	23:41	1,0
762	2 - Mot Halmstad	18:55	7,3
765	1 - Mot Markaryd	17:35	5,3
<b>Snitt per vardag totalt</b>			<b>100,7</b>

Utifrån resandefördelningen på turnivå kan det konstateras att det största resandet sker på turer till och från skola och jobb med normala arbetstider både i Halmstad och i Markaryd. De avgångar med flest resenärer är på turen som är i Halmstad strax innan kl. 8.00 på morgonen och på turen som åker från Halmstad kl. 15.45 på eftermiddagen. Turer som går mot Markaryd med ankomst under morgon/fm och turer som avgår från Markaryd på eftermiddagen har fler resenärer än de turer som är anpassade efter nattskift eller skift med obekväma arbetstider.

Resenärskategorierna ungdom och student står för nästan 50% av resandet, både 2023 och 2024. Se nedanstående figurer. På hela linjen står biljetter kopplade till skolbarn och gymnasieelever för över 30 %, se nedanstående figurer.

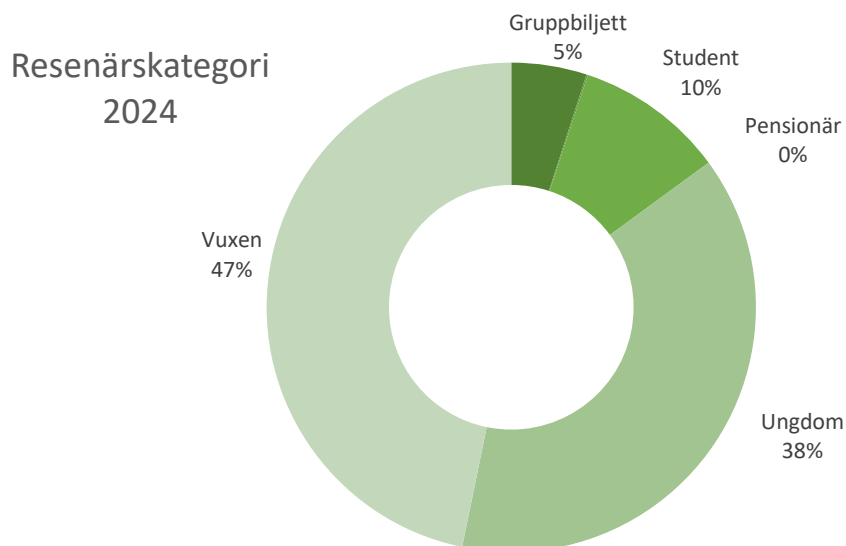


Figur 3. Fördelning av biljettyp, 2024.

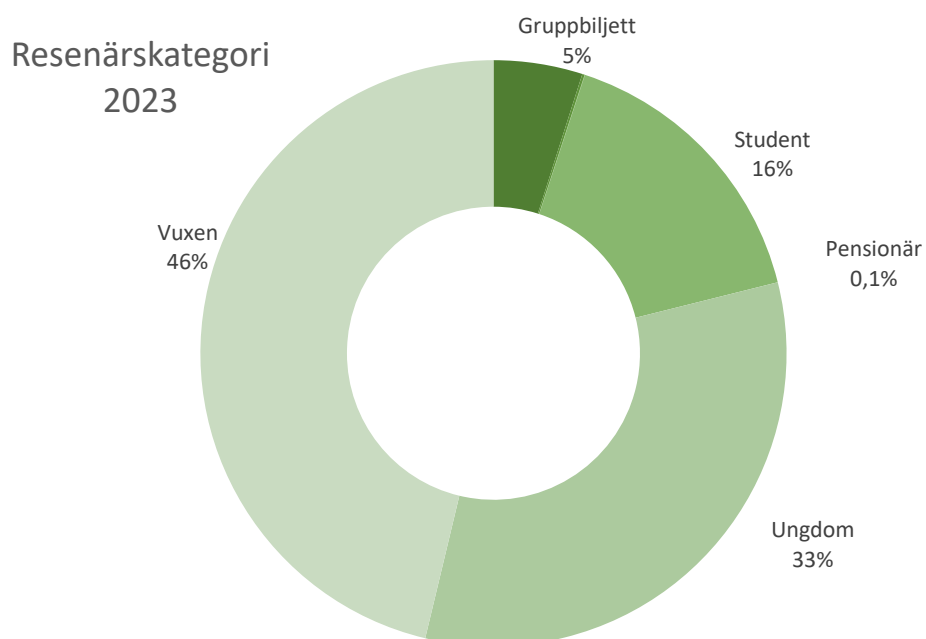


Figur 4. Fördelning av biljettyp, 2023





Figur 5. Fördelning av resenärskategori, 2024.



Figur 6. Fördelning av resenärskategori, 2023.

### 3.3 HÅLLPLATSTATISTIK

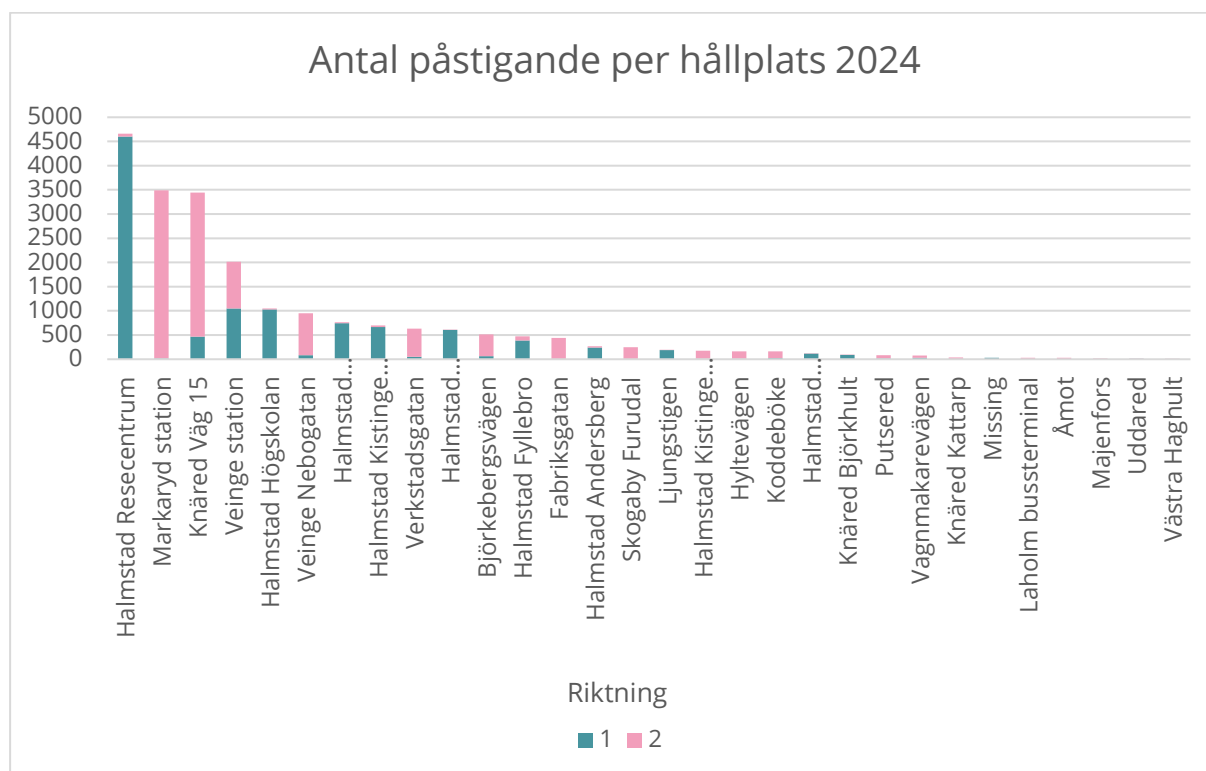
I nedanstående tabell redovisas antal resenärer per hållplats.

Hållplats	Påstigande 2023	Andel 2023	Påstigande 2024	Andel 2024
Halmstad Resecentrum	4179	21%	4663	22%
Markaryd station	4511	22%	3493	16%
Knäred Väg 15	1997	10%	3443	16%
Veinge station	1722	9%	2016	9%
Halmstad Högsolan	913	5%	1051	5%
Veinge Nebogatan	718	4%	948	4%
Halmstad Sturegymnasiet	819	4%	762	4%
Halmstad Kistinge Norra	488	2%	698	3%
Verkstadsgatan	789	4%	633	3%
Halmstad Larsfridsvägen	445	2%	612	3%
Björkebergsvägen	229	1%	512	2%
Halmstad Fyllebro	368	2%	471	2%
Fabriksgratan	976	5%	440	2%
Halmstad Andersberg	301	1%	266	1%
Skogaby Furudal	268	1%	247	1%
Ljungstigen	80	<1%	192	1%
Halmstad Kistinge Södra	132	1%	174	1%
Hyltevägen	11	<1%	166	1%
Koddeböke	169	1%	161	1%
Halmstad Grönevångsvägen	230	1%	123	1%
Knäred Björkhult	37	<1%	98	<1%
Putsered	10	<1%	82	<1%
Vagnmakarevägen	196	1%	74	<1%
Knäred Kattarp	34	<1%	38	<1%
Missing	395	2%	33	<1%
Laholm bussterminal	27	<1%	29	<1%
Åmot	66	<1%	28	<1%
Majenfors	54	<1%	16	<1%
Uddared	11	<1%	12	<1%
Västra Haghult	8	<1%	4	<1%
Oregristrerad hållplats	16	<1%	0	<1%
<b>Summa</b>	<b>20 204</b>	<b>100%</b>	<b>21 485</b>	<b>100%</b>

Tabell 1. Antal påstigande per hållplats.

Den hållplats där flest resenärer stiger på är Halmstad resecentrum. Därefter är det främst Markaryd station samt Knäred väg 15 som har många påstigande, tydligt fördelat i en riktning.

Veinge har också relativt många påstigningar men härifrån är fördelningen mer jämn, ungefär hälften i vardera riktning. Hållplatserna efter Markaryds station, dvs hållplatserna i industriområdena har tappat något från 2023 till 2024, från 2201 påstigande 2023 till 1825 påstigande 2024. Se nedanstående figur. Riktning 1 motsvarar mot Markaryd, riktning 2 mot Halmstad.

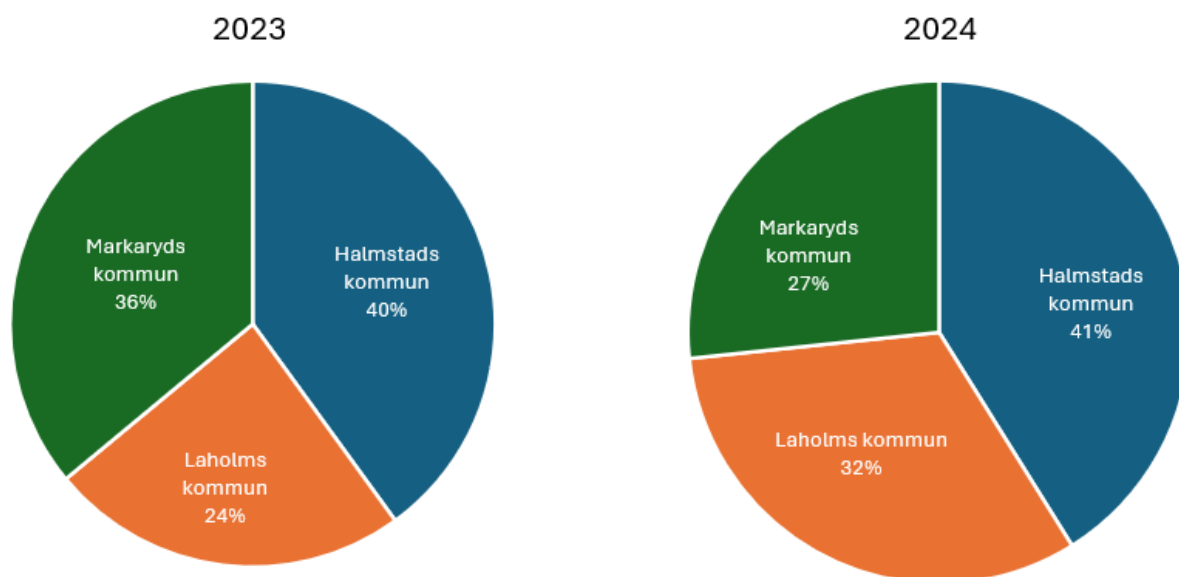


**Figur 7. Antal påstigande per hållplats och riktning.**

Resandet från hållplatserna i Laholms kommun har ökat, framför allt resandet från Knäred där påstigande på hållplats Knäred väg 15 hade 1997 påstigande 2023 och 3443 påstigande 2024.

Resmönstret både utifrån snittresande på turer och fördelning på hållplatser är relativt oförändrat från senaste utvärderingen. På grund av NIBEs varsel minskar resandet från hållplatser i anslutning till företaget något men täcks upp av ett ökat resande från Knäred.

Veinge har också ett relativt stort resande men härifrån är fördelningen mer jämn, ungefär hälften i vardera riktning. Hållplatserna Fabriksgatan, Verkstadsgatan i Markaryd och Högskolan, Sturegymnasiet i Halmstad har alla fyra ungefär lika många påstigande. Samtliga av dessa fyra hållplatser är de precis innan eller efter stationerna i vardera stad.



**Figur 8. Påstigande fördelat på hållplats inom respektive kommun.**

Utöver den koppling som har gjorts med tidtabellen till arbetsplatsernas skifttider i Markaryd går det att under de två första åren dra slutsatsen att utökningen har lockat resenärer som inte enbart är förvärvsarbetande personer till Markaryd. Andra resenärsgupper, inte minst skol- och gymnasieelever är exempel som tillkommit. Exempelvis görs hälften av alla resor från hållplats Knäred väg 15 på skol- eller gymnasiekort.

## 4. MARKNADSFÖRINGSINSATSER

I detta avsnitt redogörs för de marknadsföringsinsatser som genomförts på olika nivåer.

### Kronoberg

- Direktreklam
- Direktreklam till hushåll i Markaryd gällande linje 325
- Annonser print: Smålandsposten, Smålänningen, Magazinet och Veckobladet
- Digitala annonser: smp.se, vxonews.se, smalanningen.se
- Sociala medier
- E-postutskick
- Pressmeddelande (6december) <https://www.lanstrafikenkron.se/a/ny-tidtabell-fran-11-december>
- Bordsryttare som Länstrafiken tagit i samarbete med Nibe avseende informationsmaterial till 365-dagarsbiljett



Bordsryttare\_print\_60ex NY2.pdf



Kampanjsammanf\_Markaryd-Halmstad.

- Under vecka 26-32, 2024 så gjordes en kampanj, "Ta linje 325 till Halmstad".



Kampanjsammanf\_linje325.pdf

### Projekt Res Grönt

Projektet Res Grönt är haft provåkare från Nibe under våren 2023:

- \* 29 st testresenärer
- \* 31% av biljetterna är oaktiverade
- \* 14 st har gjort en eller flera valideringar av biljetten
- \* 3 st har köpt en eller två periodbiljetter efter provåkningen
- \* 3 st har köpt en eller flera enkelbiljetter efter provåkningen

## Markaryds kommun

Extern kommunikation:

- Publicerad nyhet: [Nya pendlingsmöjligheter mellan Markaryd – Veinge och Halmstad - Markaryd](#) - Spridning: ca 1100 besök
- Sponsrat inlägg med film på Facebook. Spridning: 38 000
- Påminnelse med film på Facebook. Spridning: 33 600
- Affisch uppe på digitala anslagstavlor (biblioteket, kommunhusets reception, Servicekontoret)  
-Filmerna lades även upp på LinkedIn.

Intern information:

- Affischer utskrivna och utskickade till samtliga verksamheter
- Intern nyhet om att man som medarbetare får provåka busslinjen kostnadsfritt under en månad
- Utskick till alla medarbetare via förmånsportal

Under 2024 så har Nibe haft flyers i matsalarna och information har rullat på TV-skärmar ute i fabrikerna. Under 2025 planerar de ett reportage där de intervjuar någon som pendlar.

Detta ska i första hand läggas ut i deras interna kanaler.

Det har inte genomförts någon insats från Markaryds kommuns sida under 2024.

## Hallandstrafiken

I samband med tidtabellsskiftet 2022 så gjordes följande aktiviteter:

- Direktreklam utskick till alla hushåll i södra Halland.
- Information på hemsidan.
- Annonser i Hallands Nyheter Hallandsposten och Laholms tidning
- Sociala medier
- Pressmeddelande

Under 2024 marknadsfördes linjen i nyhetsbrevet som gick ut till 34 794 e-postadresser under oktober.

## 5. FINANSIERING OCH EKONOMI

Utfallet av första trafikåret är 9 % kostnadstäckning och för andra trafikåret 10 % för hela utbudet. Nettokostnaden för all trafik på linjen uppgår till ca 5,5 miljoner kronor. Kostnaden per resenär är därmed ca 230 kr efter biljettintäkter.

Kostnadskalkylen som gjordes inför projektet uppskattade att den totala bruttokostnaden skulle uppgå till 5,2 – 5,5 miljoner kr/år. Utfallet för första trafikåret blev 5,57 miljoner kr. Att utfallet hamnade i det övre spannet kan främst härledas till bränsleprisökningar. För det andra trafikåret blev utfallet 5,52 miljoner kr.

För att en kostnadstäckning ska nå upp till 15% behöver resandet öka med ca 60% från 2024 års nivå. Ska en kostnadstäckning om 30%, uppnås behöver resandet öka med mer än tre gånger 2024 års nivå.

Underskottet finansieras till hälften av NIBE via Markaryds kommun, därefter fördelas återstående underskott 80% till Halland och 20% till Kronoberg enligt gängse princip. Markaryds kommun medfinansierar Länstrafiken Kronobergs del av underskottet för den utökade trafiken medan Laholms kommun och Halmstad kommun medfinansierar delar av Hallandstrafikens del av underskottet.

## 6. SLUTSATS

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. Det finns fortsatt potential att attrahera fler resenärer, särskilt till de turer med lågt resande. För att detta ska ske behövs en förändring i resvanor, exempelvis en ökad övergång till kollektivtrafik bland skiftarbetare i Markaryd.

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.