

Uppföljning

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens
län 2025 - 2031

År 2025

Regionala utvecklingsnämnden/Regionala kollektivtrafikmyndigheten



Innehållsförteckning

1 Sammanfattning.....	3
2 Inledning.....	4
3 Året som gått	6
3.1 Viktiga händelser under perioden.....	6
3.2 Genomförande	6
3.3 Samverkan.....	6
3.4 Måluppfyllelse.....	7
3.5 Fokusområden för stärkt framdrift	12
3.6 Krisberedskap och civilt försvar	14
3.7 Målgrupper	15
4 Möjligheter och utmaningar	16

Foto på omslagsbild: Jörgen Boström

1 Sammanfattning

I februari 2025 antog regionfullmäktige *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2025 – 2031*. Det nya trafikförsörjningsprogrammet utgör grunden för arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i Västerbotten.

Uppföljningen av de fem målen i trafikförsörjningsprogrammet visar på att det är en positiv trend för fyra av fem mål. Det är mål 3, den geografisk tillgängligheten med kollektivtrafik ska utvecklas, som uppvisar en negativ trend. Djupare analyser av orsakerna till detta kommer att vidtas för att kunna identifiera vad som behöver göras för att kunna vända trenden.

Trafikförsörjningsprogrammets omfattar nio indikatorer. Under mål 4 *Den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar*, så har indikatorerna kopplade till inventering av hållplatser inte genomförts enligt plan. Inventeringen kommer dock att genomföras under 2026. Övriga indikatorer visar förbättrade värden än utgångsvärdet.

Under 2025 har arbetet inför upphandling av nya tågfordon till Norrtågstrafiken fortgått. Arbetet har utmynnat i att upphandlingen kommer att genomföras som en ramupphandling. Genom att upphandlingen genomförs som en ramupphandling kommer flera tågtrafikbolags tågfordon att omfattas av upphandlingen vilket innebär att projektkostnaden för själva upphandlingen fördelas på fler parter och att kostnaden per tåg även kan bli lägre. Process med beslut om borgensåtagande för de 20 tågfordon som ska upphandlas för Norrtågs räkning sker hos Norrtågs ägare i slutet av 2025 och inledningen av 2026.

De ekonomiska utmaningarna kvarstår kring den statliga finansieringen genom Trafikverkets samverkansavtal. I oktober aviserade Trafikverket att det anslag som inrymmer samverkansavtalen för Norrtågstrafiken, busstrafik samt flygtransferlinjer är betydligt lägre än behoven. Detta har fått till följd att inför 2026 så tecknas samverkansavtal på en nivå som är 57 % av nivån 2025. Till detta så finns den lägre nivån för Norrtågstrafiken som påverkade redan 2025. För Region Västerbotten innebär den lägre nivån en ekonomisk påverkan för Region Västerbotten om 17 Mkr.

Samverkan med länets kommuner har varit en viktig framgångsfaktor under året. Det inledda arbetet kring krisberedskap med länets kommuner kan speciellt lyftas fram. Genom att Region Västerbotten och länets kommuner finansierar olika delar av kollektivtrafiken så är en väl fungerande dialog och samverkan av avgörande betydelse för att gemensamt kunna uppnå målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västerbottens län 2025 – 2031.

2 Inledning

I det inledande arbetet med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram så lyftes framför allt från kommunala företrädare behovet av förbättrad kommunikation av om de mål som finns uppsatta i programmet nås. I det nu fastställda regionala trafikförsörjningsprogrammet står

”För att skapa god kännedom om trafikförsörjningsprogrammet och dess mål så kommer en kortfattad årlig rapport att tas fram. Rapporten ska spegla måluppfyllelsen, pågående och genomfört arbete för att utveckla kollektivtrafiken. Rapporten blir ett verktyg för kunskapsuppbyggnad och inom vilka områden och hur fortsatt utveckling kan och bör ske.”

Årsrapporten ska kommuniceras till länets kommuner för att säkerställa att de får en årlig återkoppling av genomförda åtgärder, måluppfyllelse och analys av utfall samt behov av framtida åtgärder.

Kollektivtrafik för regional utveckling

En sammanhållen region

Under 2025 har arbetet inför upphandling av nya tågfordon till Norrtågstrafiken fortgått. Arbetet har utmynnat i att upphandlingen kommer att genomföras som en ramupphandling. Genom att det blir en ramupphandling kommer flera tågtrafikbolags tågfordon att omfattas av upphandlingen vilket innebär att projektkostnaden för själva upphandlingen fördelas på fler parter och att kostnaden per tåg även kan bli lägre. Process med beslut om borgensåtagande för de 20 tågfordon som ska upphandlas för Norrtågs räkning sker hos Norrtågs ägare i slutet av 2025 och inledningen av 2026.

Arbetet under året avseende upphandling av tågfordon har omfattat såväl kunskapsinhämtning, kartläggning, analys samt kunskapsspridning.

Under hösten har kunskapsinhämtning kring utveckling av on-demand trafik skett. Denna kunskap ska förhoppningsvis leda till att trafik i mer glesa delar av länet ska kunna utvecklas. Detta kräver dock att frågor om finansiering kan lösas. En viktig pusselbit för fortsatt utveckling är kopplad till möjlighet att framöver upphandla allmän kollektivtrafik öppen för alla i stället för transporter öppna enbart för vissa grupper, exempelvis skolskjutsar.

Jämlik och jämställd inkludering

Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Länstrafiken har under året deltagit i Trafikverkets regionala samrådsorgan RTAF (råd för tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning). Under året har Västerbotten bidragit med information om hur Västerbotten arbetar med förarcertifiering med fokus på de delar kopplade till tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Vidare har Västerbotten aktivt deltagit i dialog kring hur en gemensam definition av tillgänglig busstrafik skulle kunna utformas för att personer med funktionsnedsättningar ska kunna veta vad som möter dem inför och under resan.

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet tar mål 3 sikte på regional tillgång till kollektivtrafik, vilket möjliggör uppföljning och förbättrad förmåga att identifiera faktorer som påverkar utvecklingen. Tillgången till kollektivtrafik utgör en grund för mobilitet för personer som inte har möjlighet till mobilitet med bil.

Föregångare i omställningen

Fokus under 2025 har varit kunskapsspridning om innehållet i drivmedelsstrategin och att hitta sätt på vilket arbetet ska formuleras.

För busstrafiken har spridning av information av framtagna drivmedelsstrategi för kollektivtrafik på väg i Västerbotten medfört att kunskap om drivmedelsstrategin nu finns inom projektet Förnybart 2030 Västerbotten. Förnybart 2030 Västerbotten fokuserar bland annat på att stödja övergången till förnybara bränslen inom vägtrafik, främja fler hållbara resor med buss, tåg, cykel och till fots. Planerade aktiviteter inom

projektet inkluderar planering av ladd- och tankinfrastruktur i regionen, strategisk rådgivning för att planera hållbara transporter. Regionala kollektivtrafikmyndigheten ingår i projektets referensgrupp. Region Västerbotten är även medfinansiär till projektet.

3 Året som gått

3.1 Viktiga händelser under perioden

I februari 2025 antog regionfullmäktige *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2025 – 2031*. Det nya trafikförsörjningsprogrammet utgör grunden för arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i Västerbotten.

I juni 2025 fattade regionfullmäktige beslut avseende inkommen ansökan från Skellefteå kommun om utökad befogenhet att ingå avtal för den inomkommunala kollektivtrafiken i Skellefteå kommun. Regionfullmäktige beslutade *”att den allmänna kollektivtrafiken i Västerbotten fortsatt ska vara ett sammanhållet kollektivtrafiksystem och att förutsättningar som finns framtagna för att bibehålla det sammanhållna kollektivtrafiksystemet är ett krav vid beslut om utökad befogenhet att ingå avtal”*.

Regionfullmäktige beslutade även *”att delegera Skellefteå kommun utökad befogenhet att ingå avtal för allmän kollektivtrafik inom Skellefteå kommunen under förutsättning att kommunen konfirmerar att avsikten är att själva tillhandahålla eller direkttilldela trafik till eget bolag”*.

I november behandlades inkommen konfirmering från Skellefteå kommun om att avsikten är att direkttilldela trafiken till egna bolaget Skellefteå buss. Arbetet med att genomföra beslutet från regionfullmäktige påbörjades under 2025 och kommer att fortsätta löpande framöver. En projektorganisation finns på plats för att genomföra de olika förutsättningar som ingick i regionfullmäktiges beslut.

3.2 Genomförande

I februari 2025 antog regionfullmäktige *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2025 – 2031*. Det nya trafikförsörjningsprogrammet utgör grund för den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken. Programmet innehåller tydliga mål och indikatorer för uppföljning.

De ekonomiska utmaningarna kvarstår kring den statliga finansieringen genom Trafikverkets samverkansavtal. I oktober aviserade Trafikverket att det anslag som inrymmer samverkansavtalen för Norrtågstrafiken, busstrafik samt flygtransferlinjer är betydligt lägre än behoven. Detta har fått till följd att inför 2026 så tecknas samverkansavtal på en nivå som är 57 % av nivån 2025. Till detta så finns den lägre nivån för Norrtågstrafiken som påverkade redan 2025. För Region Västerbotten innebär den lägre nivån en ekonomisk påverkan för Region Västerbotten om 17 Mkr.

3.3 Samverkan

Digitala dialogmöten har under året genomförts mellan den regionala kollektivtrafikmyndigheten i samverkan med Länstrafiken i Västerbotten och länets samtliga kommuner. Dialogmötena möjliggör för kommunerna att inkludera fler företrädare för kommunen, såväl tjänstepersoner som politiker. Mötena möjliggör en mer utvecklad dialog med fokus på respektive kommun kring viktiga frågor som ekonomi, resandeutveckling och övriga utvecklingsfrågor. Informationsspridning kring resandeutveckling och annan statistik är återkommande innehåll i dialogmöten.

Kollektivtrafikmyndigheten samverkar även med en rad olika parter som Trafikverket kopplat till infrastrukturfrågor och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar.

Samverkan sker även med kollektivtrafikmyndigheterna i grannlän. Två gånger per år genomförs presidiummöten där myndighetschefer och Vd:ar för bolagen möter de politiska företrädarna, vilket är mycket värdefullt. Under hösten 2025 var presidiummötet inledningen på den process som lett fram till att en ny samverkansöverenskommelse för biljett- och betalsystem utarbetats och nu är föremål för fastställande i länen.

Samverkan sker även nationellt där Svensk Kollektivtrafik och SKR är viktiga samverkansparter. Under året har beredskapsfrågor varit högt på agendan.

3.4 Måluppfyllelse

Sammanfattning

Mål	Delmål	Prognos
Kollektivtrafiken ska väljas före andra motoriserade transporter i Västerbotten	Mål 1. Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet är 25 % år 2035. Delmål för 2031 är 20 %.	 Positiv prognos
Kollektivtrafikens klimatpåverkan ska minska	Mål 2. Andelen fordonskilometer som sker med förnybart drivmedel i den allmänna kollektivtrafiken uppgår till 100 % år 2030	 Positiv prognos
Den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik ska utvecklas	Mål 3. Minst 90 % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 60 minuter med ett utbud om minst 10 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 87 % av invånarna.	 Negativ prognos
	Minst 97 % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 120 minuter med ett utbud om minst 3 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 93 % av invånarna.	 Negativ prognos
Kollektivtrafikens tillgänglighet ska öka för personer med funktionsnedsättningar	Mål 4. Den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar	 Positiv prognos
Det ska vara attraktivt att resa med kollektivtrafiken i Västerbotten	Mål 5. Andelen resenärer som anser att det är attraktivt att åka med kollektivtrafiken i Västerbotten ska öka till 69 % år 2035. Delmål 67 % år 2031.	 Positiv prognos

Uppföljning av mål

Kollektivtrafiken ska väljas före andra motoriserade transporter i Västerbotten

Mål 1: Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet är 25 % år 2035. Delmål för 2031 är 20 %.



Analys

Marknadsandelen för Västerbotten har ökat sen 2023 och ligger på oförändrad nivå jämfört med 2024. Det innebär att Västerbotten går mot den nationella minskande trenden. I Västerbotten har andelen invånare som

reser med kollektivtrafiken minst en gång i månaden ökat från 31 % till 32 %. Det innebär att vi har fler resenärer som nu hamnar inom kategorin kollektivtrafikresenärer och kunder.

I Kollektivtrafikbarometern så går även att utläsa att andelen hållbart resande i Västerbotten ligger kvar på 41 %, vilket är samma nivå som 2024. Definitionen av hållbart resande är resor som görs med kollektivtrafik, cykel, gång, taxi (även till exempel färdtjänst) eller elsparkcykel som huvudsakligt färdmedel. I en nationell jämförelse så är detta en procentenhet lägre än det nationella snittet. Endast Stockholm, Uppsala, Skåne och Västra Götaland uppnår siffror över nationella snittet.

Mål	Utfall 2023	Delmål 2031	Utfall 2025
Marknadsandel av det motoriserade resandet ökar	14 %	20 %	15 %
Indikator	Utfall 2023	Delmål 2031	Utfall 2025
Andelen kunder ökar	31 % *	>56,6 %	32 %
Allmänheten som upplever fördelar med kollektivtrafiken ökar	59 %	>59 %	59 %

* Indikatorn Andel kunder ökar hade en felaktig redovisning av utfall 2023 (56,6 %) i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Korrekt utfall 2023 (31%) redovisas i uppföljningsrapporten.

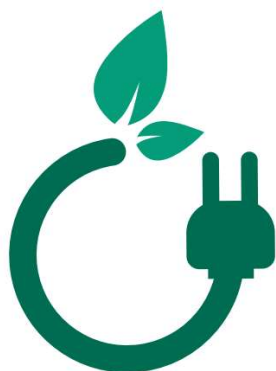
Möjliga utvecklingsområden

Resvaneundersökning: Under 2026 planerar Region Västerbotten att genomföra en resvaneundersökning. Senast Region Västerbotten genomförde en sådan var 2020 och benämningen på den var Grön Resplan. Resvaneundersökningen kommer att ge Region Västerbotten ytterligare redskap för att kunna arbeta för ett fortsatt minskat klimatavtryck.

Analys av resandestatistik och förflyttningsmönster: Utvecklade analyser av resandestatistik och förflyttningsmönster är ett viktigt utvecklingsområde för att kunna utveckla kollektivtrafiken. Från och med 2026 utökas antalet respondenter i Kollektivtrafikbarometern. Utökningen sker framför allt inom Skellefteå kommun, men även vissa mindre förändringar inom andra delar av länet sker. Detta innebär förbättrade möjligheter att analysera förändringar och behov av insatser.

Kollektivtrafikens klimatpåverkan ska minska

Mål 2: Andelen fordonskilometer som sker med förnybart drivmedel i den allmänna kollektivtrafiken uppgår till 100 % år 2030



Analys

Andelen fordonskilometer i den allmänna kollektivtrafiken som sker med förnybart drivmedel fortsätter att öka. I och med ökad oro i världen och stor risk för höjda drivmedelspriser, så finns en hög risk för ökade trafikkostnader. Detta skulle potentiellt åter aktualisera frågan kring drivmedelsval i befintliga avtal.

	Mål	Utfall 2023	Mål 2030	Utfall 2025
	Andelen fordonskilometer som sker med förnybart drivmedel i den allmänna kollektivtrafiken	88 %	100 %	94,3 %

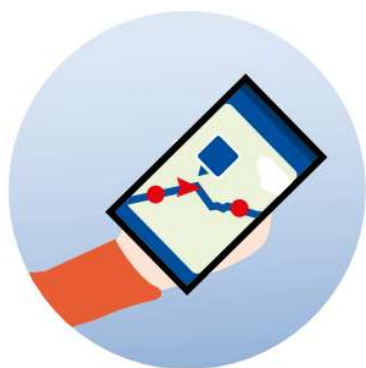
Möjliga utvecklingsområden

Arbetet kopplat till framtagna Drivmedelsstrategi för Västerbottens län behöver fortsätta och insatser behöver öka. En stor del av den trafik Region Västerbotten finansierar är föremål för upphandling under 2026 vilket möjliggör fortsatt utveckling i enlighet med målet. Trafiken som upphandlas har trafikstart december 2029 vilket innebär att effekt kommer att ses först under 2030.

Den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik ska utvecklas

Mål 3: Minst 90 % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 60 minuter med ett utbud om minst 10 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 87 % av invånarna.

Minst 97 % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 120 minuter med ett utbud om minst 3 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 93 % av invånarna.



Analys

Region Västerbotten har inte genomfört några förändringar av trafikutbudet som Region Västerbotten finansierar. Den nedgång som ses i andel invånare som har tillgång till kollektivtrafik i båda delmålen kan till viss del förklaras med att viss nedgång i den allmänna kollektivtrafik som kommuner i framför allt inlandet beställer.

	Mål	Utfall 2023	Delmål 2031	Utfall 2025
	Andel av invånarna i Västerbotten som kan nå minst ett kommuncentrum inom 60 minuter med ett utbud om minst 10 resmöjligheter per vardag	83 %	87 %	78%
	Andel av invånarna i Västerbotten som kan nå minst ett kommuncentrum inom 120 minuter med ett utbud om minst 3 resmöjligheter per vardag	89 %	93 %	84%

Möjliga utvecklingsområden

Under 2025 togs ”Om kommunernas finansiering av kollektivtrafik” fram för att nå ut till länet kommuner med information om vilket inflytande som kommunerna har kring utformningen av allmän kollektivtrafik samt vilket stöd som kommunerna får från Länstrafiken inför och under upphandling, samt vid uppföljning av trafiken. **Mål är att detta ska bidra till att kommunerna ser värde av att upphandla allmän kollektivtrafik som bidrar till ökad mobilitet bland invånare och besökare i stället för upphandling av skolskjuts som är stängd för övriga resenärer.**

Kollektivtrafikens tillgänglighet ska öka för personer med funktionsnedsättningar

Mål 4: Den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar



Analys

Ett fördjupat samarbete med Trafikverket har resulterat i fler åtgärder som tar hänsyn till personer med funktionsnedsättningar. Detta arbete har utvecklats de senaste 3 - 4 åren i och med att Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Länstrafiken samt Trafikverket etablerat en gemensam bristlista med objekt som ska åtgärdas. Länet kommuner bidrar årligen till att innehållet i bristlistan hålls uppdaterat. Åtgärder som genomförs sker i enlighet med hållplatshandbokens rekommendationer.

Skellefteå kommun har genom delfinansiering från Länstransportplanen kunna bygga om Boliden busstation med tre fullt tillgängliga hållplatslägen, väderskyddad cykelparkering, anslutande gång- och cykelbanan, övergångsställe, enkelriktning av trafiken och digital skärm för reseinformation. Tre ytterligare hållplatslägen i regiontrafiken har byggts om så de är fullt tillgängliga och 15 hållplatslägen i Skellefteå tätortstrafik har tillgänglighetsanpassats under 2025.

Den planerade inventering av länets hållplatser kunde inte genomföras enligt plan under 2025, utan förskjuts till barmarksäsongen 2026. Detta innebär att den totala kontrollen över hållplatsnätet inte finns idag.

Under 2025 har ledsagning etablerats vid två bytespunkter, Dorotea busstation respektive Lycksele Resecentrum. Samtliga bytespunkter med ledsagning är anslutna till ledsagningsportalen som är ett beställningssystem för ledsagning. Trafikverket har upphandlat utförandet av ledsagningen. För resenären beställs ledsagning via tjänsten stationsledsagning.se.

	Indikator	Utfall 2023	Delmål 2031	Utfall 2025
	Tillgång till ledsagning	10 bytespunkter i fem kommuner	Tillgång till ledsagning ska finnas vid de utpekade bytespunkterna i det prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning.	13 bytespunkter i 7 kommuner

	Indikator	Utfall 2023	Delmål 2031	Utfall 2025
	Tillgängliga bytespunkter	Okänt utgångsläge	30 utpekade punkter ska vara tillgängliga senast 2030	Inventering ej genomförd 2025 utan sker först 2026
	Hållplatser som trafikeras av stadstrafiken i Skellefteå och Umeå ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättningar	Okänt utgångsläge	90 % av hållplatserna	Inventering av hållplatser i Umeå stadstrafik saknas Skellefteå stadstrafik 71 av 235 hållplatslägen (30 %)
	Tillgängliga fordon: Trafiken i det prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning ska utföras med fordon som möjliggör att påstigning, fastspänning, resa samt avstigning kan genomföras med rullstolar upp till 70 cm breda och 120 cm lång, totalvikt 300 kg.		Uppnås	Inget test har genomförts under 2025

Möjliga utvecklingsområden

Inventering av hållplatserna i Västerbotten behöver genomföras för att det ska finnas en samlad bild av brister och vilka åtgärder som behöver genomföras.

För att det ska vara möjligt att fastställa vilka brister som finns behöver det **fastställas en standard som en hållplats ska nå för att den ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar**. I Länstrafikens hållplatshandbok finns en standard framtagen för regiontrafikens hållplatser. För stadstrafikens hållplatser finns ingen sådan standard framtagen.

Det ska vara attraktivt att resa med kollektivtrafiken i Västerbotten

Mål 5: Andelen resenärer som anser att det är attraktivt att åka med kollektivtrafiken i Västerbotten ska öka till 69 % år 2035. Delmål 67 % år 2031.



Analys

Attraktiviteten mäts genom att ta fram totala andelen nöjda respondenter med nedanstående indikatorer. Resultatet 66 % är en bra nivå och alla tre indikatorerna är också viktiga för att locka nya resenärer.

	Mål	Utfall 2023	Delmål 2031	Utfall 2025
	Andelen resenärer som anser att det är attraktivt att åka i kollektivtrafiken i Västerbotten	65 %	67 %	66 %
	Nöjda kunder: Andelen kunder i kollektivtrafiken som är nöjda med kollektivtrafiken	68 % och högre än rikssnittet för kollektivtrafiken	Minst 68 % och högre än rikssnittet för kollektivtrafiken	69 % och högre än rikssnittet på 59 %
	Kollektivtrafiken är trygg: Andelen bland kunder som anser att det är tryggt att resa med kollektivtrafiken	78 %	= eller >78 %	80 %
	Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken: Upplevelsen hos allmänheten att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken	59 %	>59%	60 %

Möjliga utvecklingsområden

Hur begreppen trygghet och enkelhet tolkas och upplevs är individuellt och det behöver tas i beaktande. Under 2025 och 2026 fortsätter Länstrafiken att **undersöka anledningen till otrygghet**.

3.5 Fokusområden för stärkt framdrift

Utveckla trafik i starka stråk och områden där det finns potential till ökat resande

Genomförda insatser

Raka linjer och god framkomlighet bidrar till en snabb och effektiv busstrafik som är attraktiv för resenären och bidrar till en ekonomiskt bärkraftig kollektivtrafik. De starka stråken i Skellefteå kommun planeras efter ett tydligt linjenät med få avvikelser för att resenären ska vara trygg i att bussen alltid går samma väg och från/till samma hållplatser.

Pågående insatser

Umeå kommun genomför en översyn av trafiken i Tavelsjöområdet. Översynen syftar till att se på vilket sätt trafiken kan utvecklas för att bättre täcka mobilitetsbehov i området.

Utveckling av tågtrafiken till timmestrafik mellan Umeå och Sundsvall utpekades i Norrtågs tågstrategi som ett utvecklingsområde. I och med att fem ytterligare Reginafordon kommer att anlända till Norrtågsystemet under 2026 så finns därmed möjlighet till att realisera utökningen av tågtrafiken efter Botniabanan till timmestrafik från och med december 2027. På samma sätt planeras för en förstärkning av trafiken efter stambanan Umeå – Luleå. Denna utökning sker mot bakgrund av att Trafikverket drar in ett av två nattåg till över Norrland, norr om Umeå.

Möjliga områden för fortsatt utveckling

En stor del av den busstrafik som Region Västerbotten finansierar kommer att vara föremål för upphandling under senare delen av 2026. Inför upphandlingen kommer analys av hur mobilitetsmönster och resande med kollektivtrafiken matchar, för att identifiera områden och stråk där potential till ökat kollektivtrafikresande finns. Denna analys inbegriper även tågtrafikens resande för att ge en samlad bild. Framför allt trafiken till/från kranskommunerna kring Umeå där en stor del av länets invånare är bosatta ingår i detta arbete.

Utveckla den anropsstyrda trafiken för att stärka mobiliteten i hela länet

Genomförda insatser

Samverkan kring on demand trafik: Under första halvåret 2025 undersökte Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken och Lycksele kommun, förutsättningarna för att kunna inrätta en anropsstyrd trafik (om demand) i

Lycksele tätort. Lycksele kommun konstaterade dock att det inte fanns ekonomiska förutsättningar att inrätta trafik.

Kunskapsinhämtning om dynamisk trafik: Kunskapsinhämtning vid konferens om dynamisk trafik i Karlstad i november. Fortsatt arbete kring möjlighet att etablera projekt för att kunna införa dynamisk trafik i Västerbotten.

Pågående insatser

Skellefteå kommunfullmäktige fattade redan 2019 beslut om att införa zonindelad anropsstyrd trafik. Den tekniska utmaningen som då förelåg för att kunna införa detta arbetar nu Länstrafiken aktivt med. Den **upphandling av anropsstyrd trafik** som sker under **våren 2026 baseras på underlagen för zonindelad närtrafik**.

Möjliga områden för fortsatt utveckling

Förbättrat **systemstöd** för att kunna införa **zonindelad anropsstyrd kollektivtrafik**.

Fortsatt utveckling av trafiklösningar med **autonoma fordon**.

Utöka andelen allmän kollektivtrafik som täcker de behov som idag tillgodoses av trafik som kräver tillstånd för att kunna användas

Genomförda insatser

Ett **kunskapsunderlag "Om kommunernas finansiering av kollektivtrafiken"** har tagits fram för att stärka kommunernas kunskap kring förutsättningarna för allmän kollektivtrafik. Detta kunskapsunderlag ska möjliggöra för kommunerna att få en heltäckande bild över det inflytande som kommunerna har över utformning av trafiken samt vilken kompetens som Länstrafiken bidrar med inför och under upphandling samt under avtalstiden. Förhoppningen är att kunskapsunderlaget ska bidra till att mer allmän kollektivtrafik kan etableras i länet i stället för skolskjutsar som enbart kan användas av elever med tillstånd.

Pågående insatser

Dialog med kommuner: I arbetet kring utökad befogenhet att ingå avtal för Skellefteå kommun har Skellefteå kommun aviserat avsikt att under 2026 minska antalet skolskjutsar till förmån för utökad allmän kollektivtrafik. Genom att skolbusstrafiken öppnas för allmänheten genom linjelagda regionbussar skapas nya möjligheter att nå samhällsservice för boende främst på landsbygderna i Skellefteå kommun. Eftersom all trafik kommer att ligga i Länstrafikens system underlättar det för resenärerna att hitta information om sin resa.

Möjliga områden för fortsatt utveckling

Ökad samverkan tillsammans med länets kommuner kring upphandling av såväl allmän som särskild kollektivtrafik samt skolskjutsar.

Arbeta för att stärka samspelet mellan exempelvis byggelseutveckling, infrastruktur och kollektivtrafik för att ge en tydlig inriktning för samhällsplaneringen

Genomförda insatser

Brödtext

Pågående insatser

Genom att **lokalisera ny bebyggelse till kollektivtrafiknära lägen** skapas underlag för en kostnadseffektiv kollektivtrafik som möjliggör hållbara resor i Skellefteå kommun. Vid nya etableringar bygger kommunen hållplatser med cykelparkeringar för att möjliggöra för hållbara resor. Trafikverket och kommunerna längs banan arbetar aktivt med planeringen av Norrbotniabanan.

Kopplat till byggandet av Norrbotniabanan pågår **arbete med placering och utformning av den busstation som ska finnas i Skellefteå under byggtiden**. Eftersom det kommer att vara en övergångslösning under i stort sett en 5-års period så behöver såväl person- som Bussgods behov tillvaratas på ett bra sätt.

Möjliga områden för fortsatt utveckling

Fortsatt samverkan med länets kommuner.

Verka för forskning och utveckling inom kollektivtrafikområdet

Genomförda insatser

Regionala kollektivtrafikmyndigheten har under 2025 deltagit i fem utvecklingsprojekt. Living lab, Resilienstagter, Trippel F, Saekert samt Förnybart 2030 Västerbotten. I de två sistnämnda projekten deltar kollektivtrafikmyndigheten i referensgrupp.

Living lab för autonoma transporter är ett projekt som pågår under 2023-11-01 till och med 2026-11-30. Projektet genomförs inom ramen för en utlysning från Vinnova.

Resilienstagter av drönarsystem i ett nordligt klimat är ett projekt som pågår under 2024-04-01 till och med 2027-09-30. Projektet genomförs inom ramen för en utlysning från Energimyndigheten.

Trippel F, Fossilfri leverans av gods i glesbygd som pågick under perioden 2024-01-01 till och med 2025-12-31. Projektet genomfördes inom ramen för en utlysning från Trafikverket.

Saekert, Säker, Anpassningsbar, Ekonomisk och Klimatneutral Energiförsörjning för Resilienta Transportsystem är ett projekt som pågår under perioden 2025-01-01 till och med 2027-12-31.

Förnybart 2030 Västerbotten är ett projekt som pågår under 2025-01-01 till och med 2028-04-30. Projektet medfinansieras av Europeiska unionen

Pågående insatser

Regionala kollektivtrafikmyndigheten deltar fortsatt i fyra projekt av de fem projekten ovan.

Skellefteå kommun har de senaste tre åren **byggt hållplatser på ett nytt sätt med större betongfundament**. De håller bättre över tid vilket innebär lägre underhållskostnader. Materialkostnaden är högre än för de traditionella hållplatserna men anläggningskostnaden blir å andra sidan lägre.

Möjliga områden för fortsatt utveckling

Trivector tillsammans med Lunds tekniska högskola och K2 (Sveriges nationella kunskapscentrum för kollektiv mobilitet) har tagit fram och sânt in en **forskningsansökan på temat resiliens och elektrifiering**. Regionala kollektivtrafikmyndigheten har fått en förfrågan och accepterat att ingå i en referensgrupp om projektet blir beviljat.

3.6 Krisberedskap och civilt försvar

Genomförda insatser

Övning och intern uppföljning: Under övningen Holger i februari 2025 deltog Länstrafiken i Västerbotten för första gången tillsammans med Region Västerbotten. I och med att drivmedelsbrist var en del av scenariot så var transporter i fokus under övningen. Efter övningen har fortsatt internt arbete skett kopplat till transporter. I detta arbete har Länstrafiken deltagit.

Persontrafikombud: Länsstyrelsen initierade under våren 2025 ett arbete kring vägtrafikombud. Arbetet skedde i samverkan med representanter från Trafikverket Region Nord, Försvarsmakten norra militärregionen, Norra civilområdeskansliet, Bussgods i Norr AB, Länstrafiken i Västerbotten AB och Region Västerbotten. Arbetet resulterade i att Länsstyrelsen i enligt förordning (1991:1216) om vägtrafikombud beslutade att Västerbottens län ska utgöra ett vägtrafikområde. Vidare ska Västerbotten ha två ordinarie vägtrafikombud, ett persontrafikombud och ett godstrafikombud. För dessa ska även ersättare utser för att säkerställa uthållighet för tjänstgöring dygnet runt vid behov.

Region Västerbotten och Länstrafiken i Västerbotten AB har tillsammans med Länsstyrelsen konstaterat att rollen som persontrafikombud bäst sker inom Länstrafikens organisation. I december beslutade regionstyrelsen att föreslå medarbetare inom Länstrafiken, en ordinarie och två ersättare, som persontrafikombud. Länsstyrelsen utser ordinarie persontrafikombud samt ersättare.

Pågående insatser

Prioritering av kollektivtrafik: Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Länstrafiken har en pågående samverkan med länets kommuner kring prioritering av kollektivtrafik i händelse av exempelvis drivmedelsbrist. Ett samverkansmöte har genomförts med samtliga kommuner och ett andra samverkansmöte har genomförts med nio av länets kommuner. Arbetet kommer att fortgå under 2026.

Möjliga områden för fortsatt utveckling

Krisberedskapsplan för kollektivtrafiken: 2016 antog kommunalförbundet Region Västerbotten en krisberedskapsplan för kollektivtrafiken. Det är hög tid att ny aktuell krisberedskapsplan antas.

3.7 Målgrupper

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet så konstateras att det finns ett antal grupper som kan antas ha större utmaningar/behov av anpassningar/stöd för att kunna ta del av kollektivtrafiken på samma sätt som andra grupper. Dessa grupper har i Västerbotten identifierats vara

- Barn
- Äldre
- Personer med funktionsnedsättningar
- Personer med annan språklig bakgrund

Genomförda insatser

Barn: Under 2025 har inga riktade insatser genomförts.

Äldre: Under 2025 har Länstrafiken vid ett flertal tillfällen besökt Seniortorget i Umeå för att informera och svara på frågor om främst Ultra – Umeås lokaltrafik. Under 2025 genom gick Länstrafiken ett kortbyte och det informerades det om vid flera tillfällen hos Seniortorget. Länstrafiken har även haft genomgång och varit behjälplig för att få den äldre målgruppen att våga testa använda appen. Besöken hos Seniortorget kommer att fortsätta även under 2026 då det varit uppskattat av målgruppen.

Personer med funktionsnedsättningar: Under 2025 har regionala kollektivtrafikmyndigheten tillsammans med Länstrafiken deltagit vid Regionala Tillgänglighets- och Funktionshinder (RTAF) rådets två möten. RTAF-rådet är Trafikverkets samarbetsorgan som arbetar med att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar. Vid rådets möte i maj så presenterade kollektivtrafikmyndigheten och Länstrafiken tillsammans med trafikföretaget Transdev hur Västerbotten arbetar med förarutbildning och förarcertifiering specifikt kopplat till tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. En presentation av ledsagning vid utpekade bytespunkter i Västerbotten genomfördes även. Vid rådets möte i oktober så presenterades förslag till modell för att avgöra hur linjer/trafik är tillgänglig. Modellen diskuterades och utvecklades under mötet. Fortsatt arbete kommer att behövas utifrån det som diskuterades under mötet.

Skellefteå kommun har arbetat med skyltningen i lokaltrafiken i Skellefte. I arbetet har synnedsatta inkluderats.

Personer med annan språklig bakgrund: Under 2025 har Länstrafiken påbörjat ett samarbete med Integrationsavdelningen hos Umeå kommun för att ännu bättre kunna säkerställa att de når bredare med sina budskap. Ett sådant samarbete hoppas Länstrafiken ska utvecklas och kan spilla över till nytta för hela länet.

Pågående insatser

Förberedelser inför genomförande av **inventering av hållplatser** sker hos Länstrafiken. Bland annat så ska ett **systemstöd införas** för att data som samlas in vid inventeringen ska kunna lagras och användas för olika ändamål.

Möjliga områden för fortsatt utveckling

Fortsatt utveckling under 2026 är att **identifiera vilka anpassningar/stöd som ger störst effekt** för att öka möjligheten för de utpekade grupperna att ta del av kollektivtrafiken på samma sätt som andra.

Svensk Kollektivtrafik har bjudit in till att **webbinarium om barns resande**. Vid webinariet kommer VTI att presentera studier och kollektivtrafikmyndigheter kommer att presentera exempel på aktiviteter från andra delar av landet.

4 Möjligheter och utmaningar

Under 2026 ska ungefär en tredjedel av den trafik som Region Västerbotten finansierar upphandlas, vilket innebär att trafikens omfattning och utformning är föremål för översyn. Effekterna kommer dock inte att ses förrän trafikavtalen startar i slutet av 2029.

Länstrafiken ser möjligheter att kunna fortsätta utveckla kollektivtrafiken genom att genomföra och delta i fler projekt. Detta innebär såväl den utveckling som Bussgods i Norr AB ser kopplat till drönare som det pågående projektet kring kompetensförsörjning.

En ökad samverkan för att utröna möjligheterna att öka andelen allmän kollektivtrafik i stället för trafik som enbart kan användas av begränsade grupper är en möjlighet att förbättra möjligheterna till mobilitet i länet.

Utmaningar såväl nu som framöver är de pågående utmaningarna kring finansieringen i samverkansavtalen med Trafikverket. Utmaningarna avser såväl finansieringsnivå som avtalslängd. Utmaningen är inte ny, men har eskalerat över tid. Frågan är högt på såväl tjänstepersoners som politiska företrädare i de fyra nordligaste länen.

Den negativa trend med minskat antal resor i regiontrafiken som kunnat ses under 2024 och 2025 och som fortsatt under inledningen av 2026 är en utmaning. Glädjande är dock att marknadsandelen för Västerbotten fortsatt är stabil 2025. Västerbotten är här en positiv motpol till minskade marknadsandelssiffror i resterande Sverige.

Det geopolitiska läget där utvecklingen för drivmedelspriserna innebär en överhängande risk för ökade trafikkostnader och därmed ökade finansieringskostnader för Region Västerbotten och länets kommuner.