

# Delårsrapport april 2026

## Regionala utvecklingsnämnden

Fastställd i regionala utvecklingsnämnden 26 maj 2026 § x



# Innehållsförteckning

<b>1 Sammanfattning.....</b>	<b>3</b>
<b>2 Förvaltningsberättelse.....</b>	<b>3</b>
2.1 Perioden som gått.....	3
2.2 Händelser av väsentlig betydelse.....	6
2.3 Väsentliga personalförhållanden.....	7
2.4 Förväntad utveckling.....	7
<b>3 Driftredovisning.....</b>	<b>9</b>
3.1 Ekonomiskt resultat.....	9
3.2 Analys av större avvikelser.....	9
3.3 Prognos för verksamhetens nettokostnader.....	10
<b>4 Bilagor.....</b>	<b>10</b>
4.1 Bilaga Budgetomfördelningar.....	10
4.2 Bilaga Uppföljning av bolag.....	10

# 1 Sammanfattning

Delårsrapport per april är regionala utvecklingsnämndens första uppföljningsrapport för året. Det är en förenklad delårsrapport då ingen uppföljning av nämndens delmålen görs vid denna tidpunkt. I rapporten lämnas en kortfattad redogörelse för väsentliga händelser och skeenden som haft påverkan på regionala utvecklingsnämndens ansvarsområden under årets första fyra månader.

Medelantalet antal anställda för perioden (april) är 103, vilket är en minskning med fyra personer jämfört med samma period föregående år. Minskningen bedöms främst bero på tidigare neddragningar och vakanshållning.

Sjukfrånvaron till och med mars månad är fortsatt låg, den har dock ökat med 0,9 procentenhet jämfört med föregående år.

Under rubrik Driftredovisning presenteras ekonomiskt resultat för perioden, ekonomisk analys samt prognos för året vid tidpunkt för rapporteringen. Avvikelse mot budget per april månad uppgår till minus 7,3 MSEK. Årsprognos för regionala utvecklingsnämnden uppgår till minus 45 MSEK. Årsprognosen rymmer stor osäkerhet, till största delen relaterat till utvecklingen i Mellanöstern.

I bilaga redovisas uppföljning av de hel- och delägda bolag vars verksamhet faller inom regionala utvecklingsnämndens ansvarsområde. Inkomna VD-kommentarer redovisas även i sin helhet som bilagor.

## 2 Förvaltningsberättelse

### 2.1 Perioden som gått

Region Västerbotten och Västerbottens län har liksom övriga delar av Sverige och världen påverkats i hög utsträckning av omvärldshändelser med global spridning de senaste åren. Ett krig i Europa, geopolitisk osäkerhet, och förekomsten av eskalerande konflikter i andra delar av världen har haft stor inverkan på regional utveckling. Under årets första månader har en eskalerande konflikt lett till krigsutbrott i flera länder kring Persiska viken i slutet av februari 2026. Det tillkommande kriget har så här långt, utöver de stora mänskliga lidanden som krig utgör, haft en stor påverkan på transporter, tillgång på drivmedel, energi, resande och följd effekter för många områden. Behovet av en grön omställning för att bland annat minska beroendet av fossila bränslen är fortsatt stort.

Den förändrade globala politiska ordningen medför även ett skifte i vad som kommer att vara prioriterade områden för EU i framtiden. Något som ger avtryck i EU:s framtida sammanhållningspolitik och EU:s långtidsbudget.

Perioden har präglats av insatser för att möta förändrade förutsättningar i framtiden. Regionfullmäktige beslutade i februari månad om en ny politisk organisation för nästa mandatperiod som gäller från och med 1 januari 2027. För regionala utvecklingsnämnden innebär den nya organisationen ett vidgat uppdrag, då den verksamhet som folkhögskolestyrelsen för närvarande har ansvar för överförs till regionala utvecklingsnämnden.

Den 26 februari beslutade regionala utvecklingsnämnden att uppdra till regional

utvecklingsdirektör att göra en översyn av befintlig organisation och föreslå en ny struktur som gäller från den 1 januari 2027 för att möta kommande förutsättningar och behov. Dels mot bakgrund av en förändrad politisk organisation för den nya mandatperioden, dels utifrån att det regionala utvecklingsuppdraget står inför stora utmaningar till följd av förändringar i EU:s och Sveriges politik med koppling till regional utveckling.

Intensivt arbete pågår inom förvaltningen på flera håll för att synliggöra och skapa de bästa förutsättningarna för Västerbottens regionala utveckling i framtiden. Region Västerbotten har tillsammans med landets övriga regioner mottagit erbjudande att ta fram underlag inför framtagandet av Sveriges nationella och regionala partnerskapsplan för perioden 2028–2034. Sista dag att lämna underlag är den 12 juni. Region Västerbotten krokas arm med Region Norrbotten för att ta fram ett gemensamt underlag. Innan sommaren väntas även en slutrapport i den så kallade Svesamutredningen, Utredningen för Sveriges sammanhållna utveckling.

### **Strategier och överenskommelser för en hållbar regional utveckling i länet**

Den 26 februari beslutade regionala utvecklingsnämnden om förslag till aktualiserad regional utvecklingsstrategi för Västerbotten län. Översynen som inleddes våren 2025, har beaktat inspel och synpunkter från ett stort antal aktörer under remissförfarandet. Under processens gång har även en konsultation genomförts. Regionfullmäktige beslutar om strategins fastställande vid sammanträdet den 28–29 april.

Nämnden har även tagit ställning till remissversion av reviderad regional strategi för besöksnäring – Tillsammans för hållbar besöksnäring i Västerbotten 2027-2030. Ärendet återkommer till regionala utvecklingsnämnden senare under året.

Under början av året har översyn av flera andra sakområdesstrategier initierats, exempelvis regionala digitaliseringsstrategin, regionala innovationsstrategin, agenda för hållbar finansiering med flera. Dessa strategier återkommer för fastställande under året.

Förslag till en ny överenskommelse om samverkan mellan Region Västerbotten och länets kommuner om regional utveckling har tagits fram. En beslutsprocess tar nu vid, där samtliga parter har tagit ställning till överenskommelsen. De utvärderingar som genomförts av nu gällande överenskommelse har legat till grund för det förslag som tagits fram i dialog inom samverkansorganisationens strukturer. Förslaget ska utgöra en gemensam grund för arbetet med regional utveckling för perioden 2027-2030. Arbetet påbörjades i slutet av 2025 och har skett i dialog inom samverkansorganisationens strukturer.

### **Synliggörande av insatser för en hållbar regional utveckling i länet**

För tredje året i rad har rapporten Resultat Västerbotten tagits fram, en rapport som synliggör regionala utvecklingsinsatser i Västerbottens län under 2025 som en del av uppföljningen av länets regionala utvecklingsstrategi.

Regionala utvecklingsnämnden och primärkommunala delegationen har även mottagit slutrapportering av uppdrag att se över hur insatser inom regional utveckling påverkar regional tillväxt.

### **Regionalt samverkans- och behovsunderlag till Strategiska partnerskapet Övre Norrland (SPÖN)**

Förändrade förutsättningar har även inneburit förändringar för förvaltningen av



program för vissa EU-fonder.

Region Västerbotten tar inför varje sammanträde i Strategiska partnerskapet Övre Norrland (SPÖN) fram ett regionalt samverkans- och behovsunderlag. Partnerskapet sammanträder två gånger per år och är en ny samverkansform inom förvaltningen av program för vissa EU-fonder som infördes den 1 november 2025 (förordning 2022:1379).

Behovsunderlaget ger en samlad bild av regionala förutsättningar, utmaningar och prioriterade behov kopplat till kommande utlysningar inom ERUF och ESF+. Syftet är att säkerställa en tydlig och sammanhållen regional röst i dialogen med partnerskapet och de förvaltande myndigheterna, främst Tillväxtverket och Svenska ESF-rådet, så att utlysningarna blir relevanta och träffsäkra utifrån Västerbottens och Övre Norrlands utvecklingsbehov.

Det första behovsunderlaget togs fram under december 2025–januari 2026 inför SPÖN:s möte den 10–11 februari 2026. Nästa underlag tas fram under våren 2026 och ska vara färdigt före midsommar inför partnerskapets möte den 13 augusti 2026. Därefter etableras en återkommande process med två underlag per år i takt med partnerskapets ordinarie möten.

Framgent ska det regionala samverkans- och behovsunderlaget även förankras med den primärkommunala delegationen, i syfte att säkerställa bred regional förankring, gemensam prioritering och ett stärkt kommunalt perspektiv inför dialogen i det Strategiska partnerskapet.

### **Stärkt flernivåsamverkan för länets regionala kultur**

Inom det regionala kulturuppdraget bedrivs ett utvecklingsarbete för att stärka flernivåsamverkan mellan kommunal, regional och nationell nivå. Den 13 mars genomfördes ett nätverksmöte i Lycksele där Kulturrådet deltog i dialog med Kulturchefsnätverket i Västerbotten, med fokus på roller, ansvar och samspel i den gemensamma kulturpolitiska strukturen. I anslutning till nätverksmötet deltog berörda parter vid Primärkommunala delegationen (PKD) där frågor om flernivåsamverkan inom kulturområdet kunde lyftas i ett strategiskt, kommunövergripande sammanhang. En stärkt samverkansstruktur kommer bli en viktig förutsättning för att möta de förändringar som föreslås inom kultursamverkansmodellen.

### **Regional kollektivtrafik**

Den regionala kollektivtrafiken påverkas i hög utsträckning av minskad statlig medfinansiering till samverkan om trafikavtal från Trafikverket samt ökade kostnader för drivmedel bland annat. Det tillkommande kriget i Mellanöstern med stängning av Hormuzsundet har drivit på kostnadsutvecklingen.

I oktober månad aviserade Trafikverket att det statliga anslaget inte medgav medfinansiering till den tidigare aviserade nivån. Den statliga medfinansieringen av samverkansavtal för Norrtåg för år 2026 minskades till en nivå som var 57 procent av 2025 års nivå. Likaså minskade den statliga medfinansieringen av samverkansavtal för busstrafik Samverkande inland för 2026 till en nivå som var 56 procent av 2025 års nivå. Det fanns en förhoppning om att detta möjligen skulle kunna förändras med vårändringsbudgeten, men den vårändringsbudget som presenterades i april månad innebär inte några utökade anslag till Trafikverket för samverkan om kollektivtrafikavtal. Den regionala kollektivtrafiken påverkas i hög utsträckning av de ökade kostnaderna för drivmedel, något som drivs på av ytterligare ett krig. Även om konflikterna skulle finna

en varaktig fredlig lösning inom kort, så kommer konsekvenserna sannolikt kvarstå under betydande del av året.

### **Samverkansöverenskommelse mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtland, Norrbotten, Västernorrland och Västerbotten**

Den 26 februari beslutade regionala utvecklingsnämnden ingå en samverkansöverenskommelse med de tre övriga regionala kollektivtrafikmyndigheterna i norr – Jämtland, Norrbotten och Västernorrland. Syftet med överenskommelsen är att lägga grunden för en gemensam utveckling av ett sammanhängande kollektivtrafiksystem i norra Sverige. Samverkan rör specifikt området biljett- och betalsystem. Parterna har enats om tre prioriteringar: Enkelhet för resenären, sammanhållet system för alla kollektivtrafikresor (buss och tåg) samt kostnadsutveckling över tid – ekonomiska fördelar genom stordrift.

Under början av året har en ny rapport tagits fram för att följa upp det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västerbottens län 2025-2031. Rapporten är en del i att förbättra kommunikationen kring det regionala trafikförsörjningsprogrammet och dess mål. Rapporten ska spegla måluppfyllelsen, pågående och genomfört arbete för att utveckla kollektivtrafiken. Årsrapporten ska, efter fastställelse av regionala utvecklingsnämnden, 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.

Kollektivtrafikplan Region Västerbotten 2027-2029 har fastställts av regionala utvecklingsnämnden vid aprilsammanträdet. Kollektivtrafikplanen 2027 – 2029 utgår från de av regionfullmäktige beslutade Planeringsförutsättningar 2027 – 2029 för kollektivtrafik som finansieras av Region Västerbotten. I planeringsförutsättningarna finns trafikpolitiska prioriteringar och mål kopplat till den trafik som Region Västerbotten ansvarar för. Dessa prioriteringar och mål ligger till grund för planering och utformning av det kollektivtrafikuppdrag som finansieras av Region Västerbotten.

## **2.2 Händelser av väsentlig betydelse**

Ett förändrat globalt säkerhetspolitiskt läge, ekonomisk oro som förstärkts ytterligare efter den eskalerade konflikten i Mellanöstern, förändrade förutsättningar för samverkansparter och höga förväntningar på Region Västerbotten som regionalt utvecklingsansvarig aktör kommer sannolikt att öka behovet att kunna omprioritera bland planerad verksamhet under året. Omvärldshändelserna påverkar i synnerhet den regionala kollektivtrafikens förutsättningar vad gäller kostnadsutveckling för drivmedel och index.

Trafikverket kom i oktober 2025 med sent besked om att Norrtåg AB inte tilldelas den sökta och budgeterade finansieringen, utan en lägre finansiering. Något som kom att kräva en ökad medfinansiering från ägarna. Då besked kom sent på hösten, fanns ej möjlighet att inarbeta detta inom Region Västerbottens ordinarie budgetprocess. Det fanns även en förhoppning om att vårandringsbudgeten i april 2026 skulle medföra förändrade förutsättningar vad gäller Trafikverkets medfinansiering till trafikavtal. Den vårandringsbudget som presenterades den 13 april rymde dock inga sådana besked. Vid årsredovisningen lyftes att detta medför ett större behov av medfinansiering från ägarnas sida för 2026, samt befarad likviditetsbrist under del av året. Detta kvarstår.

Planeringsförutsättningarna för kollektivtrafik fastställs årligen inför planeringsåret och

utgör grund för den trafikbeställning som regionala utvecklingsnämnden i sin tur beslutar om. Trafikbeställningen styr därefter de budgetar som kollektivtrafikbolagen Länstrafiken i Västerbotten AB samt Norrtåg AB fastställer och som därmed utgör grund för Region Västerbottens finansiering av kollektivtrafik. Att bolagen upprättar budgetar under årets första tertial för aktuell budgetperiod samt att många omvärldsförändringar har så direkt påverkan på utfallet inom kollektivtrafiken gör att lagd budget riskerar att bli "inaktuell" till dess att Region Västerbottens samlade budget beslutas. Det faktum att en stor del av kollektivtrafikens driftavtal är knutna till så kallade indexkorgar och att många omvärldsfaktorer får direkt påverkan på verksamheten gör att det därtill är svårprognosticerat. Ovanstående faktorer ställer krav på en översyn av den långsiktiga finansieringen av kollektivtrafikbolagen och fokus på prognoser.

Insatser för att stärka förmåga och kapacitet i norra Sverige för att driva och tillvarata möjligheterna med en grön samhällsomställning fortsätter.

## 2.3 Väsentliga personalförhållanden

### Regionens medarbetare

Medelantalet antal anställda för perioden (april) är 103, vilket är en minskning med fyra personer jämfört med samma period föregående år. Minskningen bedöms främst bero på tidigare neddragningar och vakanshållning.

Könsfördelning för år 64 procent kvinnor och 36 procent män för perioden.

Med anställd avses en person som har en tillsvidareanställning eller vikariat med månadslön och med en sysselsättningsgrad om minst 40 procent. Medelantal anställda är genomsnitt av antal anställda till och med senast aktuell månad, per år.

### Sjukfrånvaroutveckling

För perioden (mars 2026) noteras följande sjukfrånvaro:

- Korttidssjukfrånvaro och upprepade korttidsfrånvaro (1-14 dgr): 0,7 procent
- Medellång sjukfrånvaro (15-180 dgr): 1 procent
- Långtidssjukfrånvaro (180+ dgr): 0,2 procent.
- Frisknärvaro 90 procent (andel medarbetare som varit sjuka i max 5 kalenderdagar)

Sjukfrånvaron är 1,9 procent och fortsatt låg, den har ökat med 0,9 procentenhet jämfört med föregående år. Kvinnor har något högre sjukfrånvaro men är på låg nivå. När det gäller både sjukfrånvaro och frisknärvaro finns viss variation av utfall mellan de olika verksamheterna.

## 2.4 Förväntad utveckling

Det råder fortsatt stor osäkerhet om hur kollektivtrafikkostnader kommer att påverkas av den stora ekonomiska och geopolitiska osäkerhet som råder. Både inflation och drivmedelspriser har stor påverkan på trafikavtalen. Resandeutvecklingen utgör en annan osäkerhetsfaktor inför framtiden, där de inledande månaderna av året visar på en lägre resandeutveckling än beräknat, trots lägre justering av taxan inför 2026. Det är framförallt arbetspendling som minskat. Utveckling i reseunderlag, stigande/ sjunkande drivmedels- och elpriser till följd av omvärldshändelser samt utveckling av räntekostnader för investeringar i fordon och depåer innebär att kostnader likväl som

intäkter kopplade till den regionala kollektivtrafiken är svårprognosticerade.

Trafikverket har informerat om att Trafikverkets anslag endast medger att ettåriga samverkansavtal tecknas. Nivån för samverkansavtalen för Norrtåg, Samverkande Inland och flygtransferlinjerna kan endast tecknas till 57 procent av nivån för 2024. Detta innebär att Region Västerbotten får en minskad statlig finansiering om drygt 17 MSEK för 2026. Norrtåg AB har även aviserat likviditetsbrist under del av året. I den fastställda kollektivtrafikplan som behandlades av regionala utvecklingsnämnden i början av april 2026 lyfts olika osäkerhetsfaktorer i riskanalysen. Bland annat osäkerhet kring hur statens (Trafikverkets) medfinansiering till busstrafiken och Norrtågstrafiken påverkar Västerbotten; lägre intäkter till följd av minskat resande samt osäkerhet kring framtida trafik kostnader för busstrafiken till följd av indexutveckling. Kollektivtrafikplanen utgår från de planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken som regionfullmäktige fastställt, det är av stor vikt att finansieringen av kollektivtrafiken motsvarar de planeringsförutsättningar som fullmäktige ställt sig bakom då det utgör ett inriktningsbeslut avseende ekonomiska ramar och ambitionsnivå för kollektivtrafikåtagandet. En åtgärd för att möta de svårprognosticerade förhållanden som kollektivtrafikbolagen verkar under, är att utveckla prognosarbetet på ett ändamålsenligt sätt. Det vill säga, inhämta tätare prognoser från kollektivtrafikbolagen i den utsträckning som de kan ges, utan att för den sakens skull inhämta prognoser så tätt att det blir en oproportionerlig administrativ belastning.

Risk för extremväder inom länet samt i angränsande län kan påverka den regionala kollektivtrafiken och infrastrukturen på kort likväl som längre sikt. Hösten 2025 drabbades bland annat Västernorrland av extremväder, med skyfall som gav upphov till tågurspårningar och avstängda vägar. Händelsen belyste det faktum att störningar i kollektivtrafik i angränsande län får direkta effekter även i Västerbotten, men det påverkar även andra delar av samhället då kollektivtrafik och infrastruktur störs ut. Ökad insikt om behov att stärka beredskap på olika sätt medför också behov av förebyggande åtgärder. 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.

Fullmäktigeuppdragens genomförande under de senaste åren bedöms också ha stor påverkan på regionala utvecklingsnämndens uppdrag på likväl kortare som längre sikt.

Ett annat område som förväntas påverka det regionala utvecklingsuppdraget framåt är det stora beroendet av extern finansiering och att stora planerade förändringar i både EU:s långtidsbudget och den nationella politiken för regional utveckling kan få stor påverkan på både verksamhet och ekonomi.



## 3 Driftredovisning

### 3.1 Ekonomiskt resultat

Verksamhet	Ack utfall	Ack budget	Ack diff +/-	Årsbudget
6000 Intäkter	7 712	7 711	1	23 137
6001 Politik	-2 073	-2 515	441	-7 225
6002 Regional utvecklingsdirektör	-3 410	-3 613	203	-10 724
6003 Stab regional utveckling förvaltning	-3 284	-4 362	1 079	-12 093
6004 Företag- och projektfinansiering	-2 277	-2 777	500	-7 928
6005 Näringsliv och samhällsbyggnad	-7 169	-7 575	406	-21 894
6006 Regional kultur	-57 544	-57 567	23	-124 103
6007 Externa relationer och strategisk platsut	-2 181	-2 660	479	-7 710
6008 Regional turism	-1 394	-1 924	530	-5 620
S:a Regional utveckling exkl Kollektivtrafik	-71 620	-75 282	3 662	-174 159
6009 Kollektivtrafik	-102 527	-91 553	-10 974	-274 514
<b>Totalt Regionalutveckling</b>	<b>-174 147</b>	<b>-166 835</b>	<b>-7 312</b>	<b>-448 673</b>

### 3.2 Analys av större avvikelser

Budgetavvikelse per april: -7,3 MSEK

Nämndens basverksamheter, regional utveckling exkl Kollektivtrafiken uppvisar totalt en positiv budgetavvikelse med 3,7 MSEK. Den positiva avvikelsen är till största del relaterat till vakanser och projektvolym. Övriga avvikelser är i stort relaterade till variation i budgetperiodiseringar och planerade aktiviteter samt en återhållsamhet i början av året. Utveckling enligt plan.

Kollektivtrafikverksamheten, -11Mkr. Bolagens budgetar upprättades VT 2025 MSEK och innebar vid fastställande av regionala utvecklingsnämndens budget en underfinansiering med drygt 20 MSEK. Redovisat resultat per april innebär en ytterligare resultatförsämring. Den neddragna finansieringen från Trafikverket har fått stor påverkan både på Norrtåg AB och Länstrafiken i Västerbotten AB. Länstrafiken i Västerbotten AB redovisar också en fortsatt minskning av resande volymer samtidigt som driftkostnaderna ökar, till största delen beroende på utvecklingen i Mellanöstern. Även Norrtåg AB redovisar lägre resande volymer än planerat under årets två första månader hänförligt till operatörsbyte och inställda tåg.

Ovanstående faktorer påverkar kraftigt nettokostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken som kortsiktigt till största del är utanför nämndens rådighet. Övriga verksamheter inom regional utveckling har en nettokostnadsutveckling enligt plan.

Planerade aktiviteter. Kortsiktigt så konstateras ett behov av tilläggsbudget för att möta bolagens behov av ägarbidrag utifrån Trafikverkets kraftigt minskade finansiering. Långsiktigt så är finansiering via Trafikverket beroende av framtida statliga beslut och en bedömd politisk fråga. När det gäller ökade driftkostnader inom kollektivtrafiken följs utvecklingen i Mellanöstern för eventuella långsiktiga beslut. När det gäller avvikelse på minskade resande volymer inom Länstrafiken i Västerbotten AB så är det

utmaningar/trend som finns inom ett flertal regioner gällande regiontrafiken. För att möta denna situation behöver en långsiktig plan arbetas fram.

#### Analys av orsak och förslag till åtgärder

Avvikelsområde	Analys - orsak till avvikelse	Aktivitet för att komma till rätta med avvikelse
Se ovan	Se ovan	se ovan

### 3.3 Prognos för verksamhetens nettokostnader

Den negativa årsprognosen beror i sin helhet på kollektivtrafikens behov av driftbidrag 2026. Prognosen från såväl Länstrafiken i Västerbotten AB som från Norrtåg AB är starkt påverkade av neddragen finansiering från Trafikverket, minskade resande volymer inom Länstrafiken i Västerbotten AB samt ökade bränslepriser. Stora osäkerhetsfaktorer finns i prognosen beroende av utvecklingen i Mellanöstern.

En osäkerhet finns också om en eventuell påverkan av hanteringen av driftbidragen till kulturbolagen, dessa kan komma att påverka årets resultat positivt, men ställer krav på tillskott av ägarbidrag kommande år. Frågan är under utredning.

## 4 Bilagor

### 4.1 Bilaga Budgetomfördelningar

### 4.2 Bilaga Uppföljning av bolag