

Beredningen för samverkan och regional utveckling



Beredningen för samverkan och regional utveckling

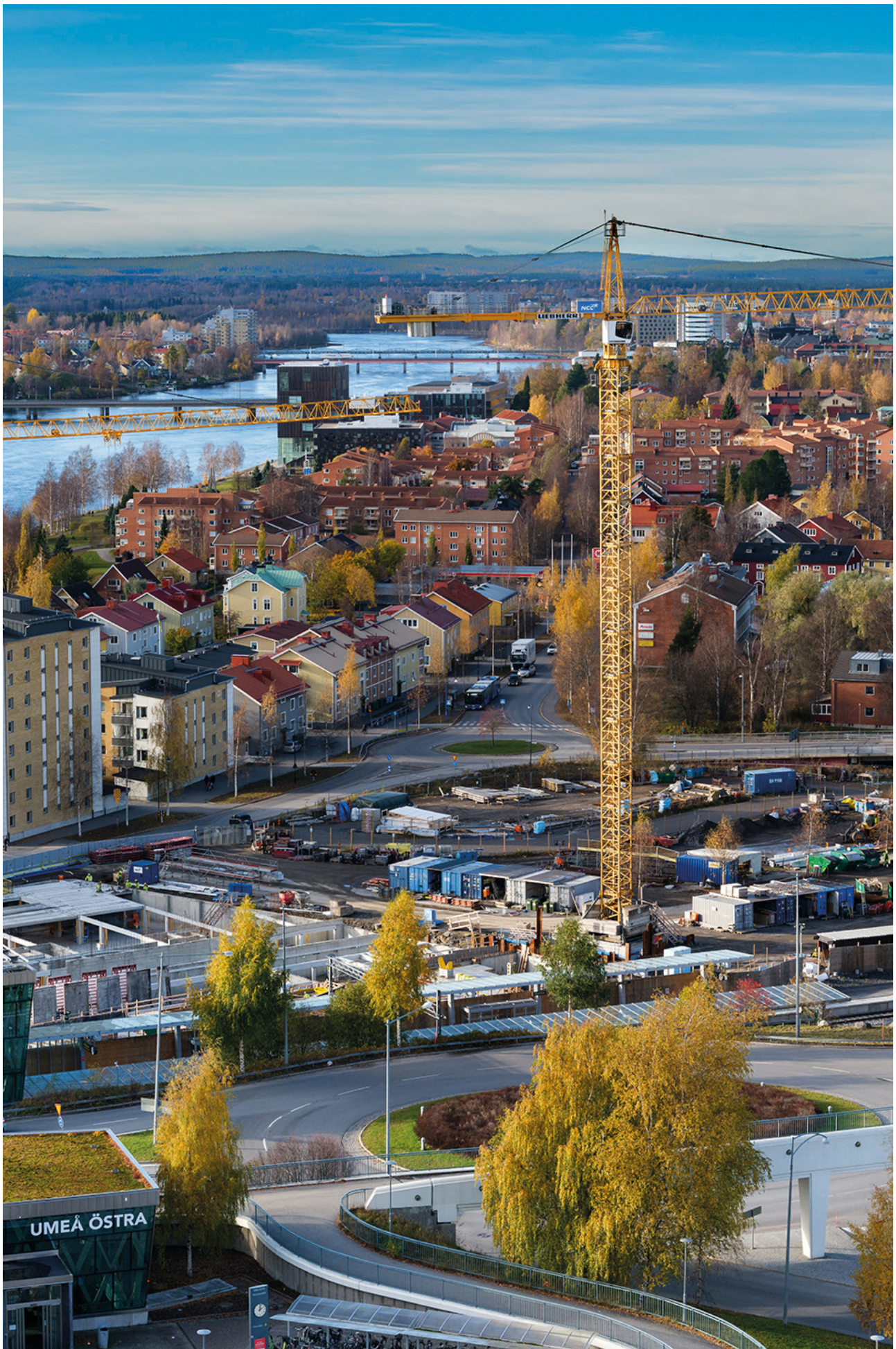
Produktion: Jonathan Lundberg, Region Västerbotten

Text: Mona-Lisa Fjellström och Jonathan Lundberg, Region Västerbotten

Grafisk form: Helen Bäckman, Region Västerbotten

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Fullmäktigeberedningen för samverkan och regional utveckling	7
3. Beredningens uppdrag	8
3.1 Beredningens uppdragsbeskrivning	8
3.2 Beredningens riktade uppdrag för 2025	8
3.3 Beredningens verksamhetsplan för 2025	8
4. Metod för genomförande	11
4.1 Intern kunskapsinhämtning	11
4.2 Extern kunskapsinhämtning	11
4.3 Dialog	11
5. Resultat	13
5.1 Omhändertagade relevanta primärkommunala perspektiv inom området för regional utveckling med särskilt fokus på kollektivtrafik och transportinfrastruktur	13
5.1.1 Kollektivtrafik	13
5.1.2 Transportinfrastruktur	14
5.1.3 Omvärldsbevakning	16
5.2 Utifrån den regionala utvecklingsstrategin, beskriva kommunernas största utmaningar och möjligheter inom regional utveckling och hållbar tillväxt, uppdatering 2025	16
5.2.1 Möjligheter	16
5.2.2 Utmaningar	18
5.3 Redovisa övriga behov inom ramen för samverkan inom regional utveckling	19
6. Avslutande kommentar	21
7. Bilagor	22



1. Sammanfattning

Beredningen för samverkan och regional utveckling inrättades 1 mars 2022 (regionfullmäktige 2022-02-22 § 16) och består av 7 ledamöter. 26 april 2022 (regionfullmäktige 2022-04-26--27 § 39) fastställdes en uppdragsbeskrivning, 2022-11-29—30 § 166 fastställde regionfullmäktige en revidering av uppdragsbeskrivningen.

I beredningens uppdragsbeskrivning framgår att *fullmäktige-beredningen för samverkan och regional utveckling ska verka för samverkan mellan Region Västerbotten och kommunerna i Västerbottens län i frågor av gemensamt intresse inom regional utveckling, samt att beredningen har i uppdrag att omhänderta relevanta primärkommunala perspektiv inom området för regional utveckling.*

Beredningen har också möjlighet att redovisa övriga behov inom ramen för samverkan inom regional utveckling.

I regionfullmäktiges beslut 26 november 2024, § 212 fick beredningen det årliga uppdraget att under 2025, utifrån den regionala utvecklingsstrategin, beskriva kommunernas största utmaningar och möjligheter inom regional utveckling och hållbar tillväxt.

De aktiviteter som beredningen genomfört för att inhämta kunskap är i huvudsak tre olika metoder: intern kunskapsinhämtning, extern kunskapsinhämtning samt dialog.

Genom intern kunskapsinhämtning från tjänstepersoner på regionala utvecklingsförvaltningen har beredningen besvarat frågeställningarna i mål 1: *Omhänderta relevanta primärkommunala perspektiv inom området för regional utveckling med särskilt fokus på kollektivtrafik och transportinfrastruktur.*

Den interna kunskapsinhämtningen avser också uppfyllandet av mål 2, att *redovisa övriga behov inom ramen för samverkan inom regional utveckling.* För 2025 har beredningen den 11 september haft dialog med primärkommunala delegationen för att inhämta inspel till mål 2 som inte framkommit i rapporterna från 2023-2024 eller som framkommit sedan rapporterna färdigställts.

Den externa kunskapsinhämtningen avser mål 3, att *utifrån den regionala utvecklingsstrategin, beskriva kommunernas största utmaningar och möjligheter inom regional utveckling och hållbar tillväxt.* För år 2025 har beredningen genom ett frågeformulär efterfrågat en uppdaterad bild av 2023 och 2024 års resultat från varje kommun i länet.



2. Fullmäktigeberedningen för samverkan och regional utveckling

Fullmäktigeberedningen för samverkan och regional utveckling är organisatoriskt placerad direkt under regionfullmäktige.

Enligt kommunallagen får regionfullmäktige inrätta fullmäktigeberedningar för beredning av ärenden som ska avgöras av fullmäktige (kapitel 3, § 2). Fullmäktige ska avgöra ärenden av principiell beskaffenhet eller av större vikt för regionkommunen. En fullmäktigeberedning ska därigenom också bereda ärenden av principiell beskaffenhet eller av större vikt. Löpande förvaltningsuppgifter eller nämnduppdrag får inte anförtros till en fullmäktigeberedning.

Beredningen för samverkan och regional utveckling inrättades 1 mars 2022 (regionfullmäktige 2022-02-22 § 16) och består av 7 ledamöter. 26 april 2022 (regionfullmäktige 2022-04-26--27 § 39) fastställdes en uppdragsbeskrivning, 2022-11-29—30 § 166 fastställde regionfullmäktige en revidering av uppdragsbeskrivningen.

I uppdragsbeskrivningen framgår att beredningens fokus ska vara att verka för samverkan mellan regionen och länets kommuner och arbeta med frågor inom området regional utveckling. Vidare ska beredningen omhänderta relevanta primärkommunala perspektiv inom området regional utveckling.

Grunden för samverkan mellan regionen och kommunerna är lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Av lagen framgår att en region har särskilt ansvar för regionalt utvecklingsarbete samt att den ska samverka med kommunerna och med andra parter. Av lagtexten framgår att regionen ska samverka med kommunerna och att regionen ska främja regional utveckling. Lagen reglerar inte hur den samverkan som regionen är skyldig att ha med kommunerna ska organiseras eller vad den ska omfatta mer konkret.

Det är med grund i denna lagstiftning regionfullmäktige utsett fullmäktigeberedningen för samverkan och regional utveckling för att verka för samverkan mellan Region Västerbotten och kommunerna i Västerbottens län i frågor av gemensamt intresse inom regional utveckling.

3. Beredningens uppdrag

Beredningen för samverkan och regional utveckling har tilldelats flera uppdrag, dels bestående uppdrag genom den uppdragsbeskrivning som regionfullmäktige fastställt, dels det riktade uppdraget för 2025 som regionfullmäktige fastställt.

3.1 Beredningens uppdragsbeskrivning

Varje fullmäktigeberedning har en av regionfullmäktige fastställd uppdragsbeskrivning. I uppdragsbeskrivningen framgår bland annat beredningens sammansättning, arbetsformer och uppdrag. Beredningen för samverkan och regional utvecklings uppdragsbeskrivning fastställdes 26 april och har därefter reviderats av regionfullmäktige i november 2022 (regionfullmäktige 2022-11-29--30 § 166).

I beredningens uppdragsbeskrivning framgår att *fullmäktigeberedningen för samverkan och regional utveckling ska verka för samverkan mellan Region Västerbotten och kommunerna i Västerbottens län i frågor av gemensamt intresse inom regional utveckling, samt att beredningen har i uppdrag att omhänderta relevanta primärkommunala perspektiv inom området för regional utveckling.*

Beredningen har också *möjlighet att redovisa övriga behov inom ramen för samverkan inom regional utveckling.*

3.2 Beredningens riktade uppdrag för 2025

I regionfullmäktiges beslut 26 november 2024, § 212 fick beredningen det årliga uppdraget att under 2025, *utifrån den regionala utvecklingsstrategin, beskriva kommunernas största utmaningar och möjligheter inom regional utveckling och hållbar tillväxt.*

3.3 Beredningens verksamhetsplan för 2025

I uppdragsbeskrivningen framgår att regionens fullmäktigeberedningar ska fastställa en verksamhetsplan senast februari varje år, där det framgår hur beredningen ska genomföra sina uppdrag.

Beredningen för samverkan och regional utveckling fastställde 5 februari 2025 § 3 en verksamhetsplan som tydliggör mål och aktiviteter för beredningens arbete för året:

Mål

Aktiviteter

Omhänderta relevanta primärkommunala perspektiv inom området för regional utveckling med särskilt fokus på:

- Kollektivtrafik
- Transportinfrastruktur

Genom intern kunskapsinhämtning inom regionala utvecklingsförvaltningen:

Beskriva Västerbottens läns kommuners drivmedelsbehov kopplat till kollektivtrafiken samt visa på behov av kommunal infrastruktur kopplat till de nya energislagen.

Beskriva robustheten och statusen av transportinfrastrukturen i Västerbotten med fokus på väg och järnväg, i de öst-västliga och nord-sydliga stråken.

Beskriva flygtrafiken i Västerbotten utifrån demokrati, tillgänglighet samt robusthetsaspekter.

Omvärldsbevaka hur angränsande län arbetar inom fokusområdena kollektivtrafik och transportinfrastruktur.

Redovisa övriga behov inom ramen för samverkan inom regional utveckling

Dialog med primärkommunala delegationen.

Utifrån den regionala utvecklingsstrategin, beskriva kommunernas största utmaningar och möjligheter inom regional utveckling och hållbar tillväxt

Genom kunskapshämtning från länets kommuner efterfråga eventuella förändringar i kommunernas största möjligheter och utmaningar.

Under 2025 har beredningen genomfört dessa aktiviteter enligt plan. Närmare redogörelse för aktiviteterna följer i kommande avsnitt, *Metod för genomförande*.



4. Metod för genomförande

De aktiviteter som beredningen genomfört för att inhämta kunskap är i huvudsak tre olika metoder: intern kunskapsinhämtning, extern kunskapsinhämtning samt dialog.

4.1 Intern kunskapsinhämtning

Genom intern kunskapsinhämtning från tjänstepersoner på regionala utvecklingsförvaltningen har beredningen besvarat frågeställningarna i mål 1: *Omhändertar relevanta primärkommunala perspektiv inom området för regional utveckling med särskilt fokus på kollektivtrafik och transportinfrastruktur.*

Genom den befintliga kunskapen som finns idag inom regionala utvecklingsförvaltningens verksamheter, samt genom att bjuda in externa sakkunniga till beredningens sammanträden, har beredningen kunnat samla in tillfredsställande kunskap inom områdena kollektivtrafik och transportinfrastruktur.

För mål 2: *Redovisa övriga behov inom ramen för samverkan inom regional utveckling*, har beredningen besökt primärkommunala delegationen den 11 september 2025 för att inhämta andra behov från primärkommunerna än

4.2 Extern kunskapsinhämtning

Den externa kunskapsinhämtningen har besvarat frågeställningen i mål 3: *Utifrån den regionala utvecklingsstrategin, beskriva kommunernas största utmaningar och möjligheter inom regional utveckling och hållbar tillväxt.*

Eftersom beredningen 2023 samlade in information om denna frågeställning har beredningen bedömt att det för 2025, liksom för 2024, behövs en uppdaterad bild. Beredningen har genom ett frågeformulär efterfrågat en uppdatering av bilden i varje kommun i länet. Med utgångspunkt i 2023 och 2024 års information kan beredningen uppdatera bilden i länet.

4.3 Dialog

Under 2025 har beredningen träffat förtroendevalda från länets kommuner. Dialogen har haft som syfte att fånga in synpunkter, redogörelser och frågor med mera och har haft koppling till i huvudsak mål 2 i beredningens verksamhetsplan.

Beredningen har den 11 september haft dialog med primärkommunala delegationen för att inhämta inspel till mål 2 som inte framkommit i rapporterna från 2023-2024 eller som framkommit sedan rapporterna färdigställts.

Dialogen fångar inte bara upp information till det kunskapsunderlag som ligger till grund för denna rapport, utan syftar också till beredningens löpande arbete i att verka för samverkan mellan regionen och kommunerna i Västerbottens län i frågor av gemensamt intresse inom regional utveckling samt att omvärldsbevaka området regional utveckling utifrån Västerbottens läns perspektiv.



5. Resultat

5.1 Omhändertagade relevanta primärkommunala perspektiv inom området för regional utveckling med särskilt fokus på kollektivtrafik och transportinfrastruktur

5.1.1 Kollektivtrafik

Det finns en rad EU-direktiv och förordningar som syftar till en omställning av transportsektorn från fossila drivmedel. Elektrifieringen av kollektivtrafiken är en stark trend. Inriktningen i Europa och globalt är elektriska och utsläppsfria fordon. Omställning av kollektivtrafiken till andra drivmedel med det tekniskskifte som det innebär är ett långsiktigt arbete. För att omställningen ska vara möjlig behöver utvecklingen taktas med investeringar i ladd- och tankningsinfrastruktur.

Kollektivtrafiken i Västerbottens län står inför ett systemskifte när det gäller drivmedel. Skarpa mål, styrande krav och teknikutveckling är faktorer som tillsammans driver på omställningen. Under 2024 togs en drivmedelsstrategi för kollektivtrafiken i Västerbotten fram som stöd i det fortsatta arbetet med omställning av kollektivtrafiken. Drivmedelsstrategin visar på olika handlingsalternativ med sikte på perioden 2030 – 2040. För att krav ska kunna ställas vid kommande upphandlingar behöver förutsättningarna för att kunna ställa dessa krav vara på plats. Fordonsutveckling behöver ske liksom uppbyggnad av tank- och laddinfrastruktur då strategin pekar på el och vätgas som grundbultar i framtidens drivmedel för busstrafiken.

Under 2025 har arbetet fokuserat på att sprida information om drivmedelsstrategins innehåll så att det finns en medvetenhet om innehållet och beskrivningen av olika alternativ.

Inriktningen i Europa och globalt är elektrifiering och utsläppsfria fordon. Inom EU driver koldioxidkraven tillsammans med Euro 7¹ mot detta både för bussar och personbilar, motsvarande regelverk och marknadskrafter finns också i andra delar av världen. Andra alternativ såsom HVO100 och biogas får ses som steg på vägen mot ett tydligt slutmål.

Drivmedelsstrategin beskriver att stadstrafik och kortare linjer som sker med batterielektrisk drift framför allt kommer att kunna laddas nattetid i depå eller på uppställningsplats. På längre, mer krävande linjer med längre dagliga körsträckor är inte valet mellan olika drivmedel givet. Det kan både handla om batterielektrisk drift och vätgasdrift. I det förstnämnda fallet är bedömningen att det även kommer behövas tilläggs-laddning med snabbladdning dagtid.

Den publika laddinfrastrukturen har till stora delar byggts upp för personbilar och är inte anpassad för tunga lastbilar och bussar. Snabbladdning och även tankningsinfrastruktur för vätgas som är anpassad för bussar kommer därför behöva byggas upp. Denna kan också delas med tunga lastbilar om platserna är de rätta. För vätgas finns det också synergier att vinna med andra transporter på järnväg längs Inlandsbanan.

Utöver behoven för den allmänna kollektivtrafiken finns även behov av normalladdning och snabbladdning för den särskilda kollektivtrafiken. Dessa behov är mer utspridda över hela länet. Vad gäller snabbladdningen bedöms den ofta kunna använda den publika laddinfrastrukturen som hittills till stor del inriktats på lätta fordon. Det behövs också en uppbyggnad vid sjukstugor och sjukhus där den särskilda kollektivtrafiken ofta stannar för att hämta och lämna resenärer. Där är också naturligt att ta en paus vid längre körningar inte bara för laddning utan även för att förare och resenärer behöver det. Denna har byggts upp relativt snabbt under senare år inte minst genom den satsning som Trafikverket håller i att täcka de sträckor där infrastruktur för snabbladdning saknats.

Projektet Förnybart Västerbotten 2030 där Region Västerbotten ingår i referensgrupp och där kommuner i Västerbotten ingår i projektet tillsammans med BioFuelRegion, arbetar bland annat med utveckling av infrastruktur genom arbete med att skapa regionala planer för ladd- och tankstationer. Projektet arbetar även för en standardisering som ska säkerställa tillgängligheten av ladd- och tankinfrastruktur. Arbetet inom projektet har potential att bidra till att möjliggöra genomförande av drivmedelsstrategi för kollektivtrafiken.

Parallellt med omställningen av transportsektorn så skapar det försämrade geopolitiska läget behov av att säkerställa att det finns en robusthet inom kollektivtrafiken, kopplat till nuvarande och framtida drivmedel. Under 2025 men även under 2026 arbetar den Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Länstrafiken i Västerbotten tillsammans med länets kommuner för att bygga och utbyta kunskap inom olika områden för att utveckla kollektivtrafikens robusthet.

I Västerbotten finns en väl etablerad och fungerande modell för organisering och finansiering av kollektivtrafiken. Region Västerbotten såsom Regional kollektivtrafik-myndighet har det övergripande ansvaret för kollektivtrafiken i enlighet med Lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Utifrån den utredning som genomfördes av organisering och finansiering av kollektivtrafik i samband med regionbildningen så genomfördes en delskatteväxling av de så kallade gemensamma kostnaderna, det vill säga kundtjänst, IT, administration och marknadsföring

1. Euro 7 är EU:s kommande utsläppsstandard för vägfordon som inför strängare gränser för utsläpp från avgaser, bromsar och däck, samt krav på batteriers livslängd för el- och hybridfordon.

från kommunerna till Region Västerbotten. Region Västerbotten finansierar därmed samtliga kostnader för Länstrafikens verksamhet med undantag för de direkta trafik kostnader som kommunerna finansierar.

Grunden för finansiering av trafik kostnaderna är oförändrat att kommunerna finansierar trafik kostnaderna för den inomkommunala kollektivtrafiken och Region Västerbotten kollektivtrafiken över kommun- och länsgränser mellan kommuncentra. Västerbottens-modellen ger kommunerna ett stort inflytande över kollektivtrafiken inom kommunen. Modellen skapar en stabil grund för att kunna arbeta vidare med frågor som spänner över kommunal och regional nivå. Samtal, samsyn, samarbete och samhandling inom utvecklingsområden är en förutsättning för framgång.

Den förskjutning av finansiering från nationell till regional och lokal nivå som sker med Trafikverkets samverkansavtal för regional tågtrafik, busstrafik och flygtransfer är en källa till oro. Trafikverkets samverkansavtal med de regionala kollektivtrafik-myndigheterna har övergått från fleråriga till ettåriga avtal. Besked om finansiering sker i nära anslutning till det år som finansieringen avser och ersättningsnivån sänks. Nattågstrafiken från södra Sverige, sträckan Göteborg – Umeå, har reducerats eller är föremål för översyn enligt regeringsuppdrag om nattåg Övre Norrland. Behovet är stort av samverkan och påverkansarbete för att säkerställa en fortsatt nationell finansiering till kollektivtrafik i norra Sverige.

5.1.2 Transportinfrastruktur

5.1.2.1 Infrastrukturens betydelse för Västerbotten

En väl utbyggd och underhållen infrastruktur är en grundläggande förutsättning för att alla delar av landet ska kunna utvecklas på ett hållbart och konkurrenskraftigt sätt. Västerbotten utgör inget undantag. Som ett av Sveriges mest vidsträckta län är Västerbotten i hög grad beroende av ett fungerande vägnät för att upprätthålla både näringslivets och invånarnas mobilitet.

Länets skogsindustri, gruvnäring och övriga basindustrier är starkt transportintensiva och fraktar stora mängder råvaror och produkter via väg. Även andra branscher, som länets många små och medelstora företag, är beroende av effektiva och tillförlitliga transporter. Vägnätets skick är även av största vikt för den regionala arbetsmarknaden, då stora delar av befolkningen pendlar till arbete eller utbildning. I inlandet, där kollektivtrafiken ofta är begränsad, är vägnätet en direkt avgörande för samhällsservice, räddningstjänst och privatesor.

I Västerbottens län är det enskilda vägnätet cirka tre gånger längre än det statliga och består främst av skogsbilvägar, varav nära 300 mil har direkt betydelse för bofasta. Vägarna fungerar som kapillärer till de statliga vägarna, och underhåll av dem säkerställer god tillgänglighet för medborgare och näringsliv samt är viktigt för totalförsvaret vid kris eller krig.

Trots den centrala betydelsen är vägnätets tillstånd en växande utmaning. Enligt Trafikverket och branschorganisationer är omkring 11–12 procent av det statliga vägnätet i Västerbotten i mycket dåligt skick, och en betydande del klassas som dåligt eller eftersatt. Den samlade underhållsskulden för norra Sverige uppskattas till cirka 23 miljarder kronor, vilket innebär att stora investeringar krävs för att upprätthålla vägnätets funktionalitet och säkerhet. På flera håll har vägars tillstånd medfört hastighetssänkningar och begränsningar i framkomligheten, särskilt på mindre vägar i inlandet.

För att möta dessa utmaningar pågår omfattande satsningar genom bärighetsanslaget. I dag omfattar Västerbottens statliga vägnät omkring 8 500 kilometer, varav drygt 90 procent är upplåtet för bärighetsklass 1 (BK) eller bärighetsklass 4 – vilket möjliggör transporter upp till 74 tons bruttovikt. Trafikverket har som mål att hela det nuvarande BK1-nätet ska uppgraderas till BK4 senast 2033. Denna utveckling är särskilt viktig för de näringar som är beroende av tunga transporter, såsom skogs-, gruv- och stålindustrin.

Utöver bärighetsförstärkningarna genomförs även tjälsäkringsåtgärder för att minska behovet av säsongsvisa restriktioner samt klimatanpassningar för att skydda vägar och broar mot ökade risker till följd av extrema väderförhållanden. Sammantaget bidrar dessa insatser till att stärka tillgänglighet, trafiksäkerhet och konkurrenskraft i länet.

I förslaget till nationell plan föreslås även en ökning av statsbidragen till enskilda vägar med två tredjedelar, till totalt 30 miljarder kronor, för att säkerställa funktionaliteten på dessa vägar.

En långsiktigt hållbar och väl underhållen infrastruktur i Västerbotten är därmed en förutsättning för regional tillväxt, förutsägbara transporter och ett robust samhälle – där både människor och näringsliv ges likvärdiga möjligheter oavsett geografi.

5.1.2.2 Vägnätet

I Västerbotten finns tre Europavägar som alla tre är viktiga stråk för Västerbottens län.

E4 - En pulsåder för nord-sydliga transporter

E4 utgör en central pulsåder för nord-sydliga transporter i Västerbottens län och är avgörande för regionens framkomlighet och näringslivets logistik. På sträckan Umeå–Skellefteå pågår ombyggnad till mötesseparerad 2+1-väg samt att det planeras för en ny sträckning förbi Skellefteå som är avgörande för både miljö och framkomlighet i Skellefteå.

Ringleden kring Umeå är färdigställd och har redan förbättrat både framkomlighet och stadsmiljö, men vissa delar når redan nu kapacitetstaket under högtrafik med långa köer som följd.

E12 - Viktig öst–västlig transportkorridor

E12 sträcker sig från Mo i Rana i Norge till Helsingfors i Finland och utgör en strategiskt viktig öst–västlig länk som knyter samman Norden. Vägen är avgörande för Västerbottens inland, för samverkan mellan kust och inland samt för totalförsörjning i både fred och kris. Den används för pendling, råvarutransporter, turism och andra samhällsviktiga transporter, och har fått ökad betydelse som försörjningsstråk i ett osäkert omvärldsläge.

Standard och trafiksäkerhet längs E12 varierar kraftigt. Vissa delar är mötesseparerade 2+1-vägar med hastighet upp till 110 km/h, medan andra har sänkta hastigheter till 60 km/h och smalare körfält. Blandtrafik med långsamtgående arbetsfordon, A-traktorer, mopeder och cyklister skapar ofta köer och ojämnt flöde, särskilt under högttrafik. Sammantaget gör detta E12 till en otrygg väg som kräver åtgärder för att förbättra säkerhet, framkomlighet och tillförlitlighet.

Väg 45 - Inlandsvägen

Väg 45, Inlandsvägen, har stor strategisk betydelse för Västerbottens inland. Den är viktig både för samverkan mellan inlandskommuner inom och utanför länet och som transportled för besöksnäringen. Vägen är också betydelsefull för kopplingar mot Norge och utgör tillsammans med E4 en viktig nord–sydlig kommunikationslänk.

Dagens låga vägstandard begränsar dock Inlandsvägens funktion, och ytterligare hastighetsnedsättningar skulle få allvarliga konsekvenser för regionens tillgänglighet och utvecklingsmöjligheter. Den mest väsentliga åtgärden är därför att säkerställa nuvarande hastighetsnivå samt fullgott drift- och underhåll på E45.

5.1.2.3 Järnvägen**Järnvägssystemet länkar Västerbotten med världen**

Järnvägssystemet i Västerbotten har flera kritiska brister. Bland annat avsaknad av en kustnära modern järnväg mellan Umeå och Luleå, dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö, kapacitetsbrist på stambanan genom övre Norrland samt elektrifiering av Tvärstråket Hällnäs–Storuman.

Norrbotniabanan finns med i sin helhet mellan Umeå och Luleå i förslaget till Nationell plan 2026–2037 och i dagsläget pågår byggandet av en första etapp mellan Umeå och Dåva Industrial Park. Denna etapp är dock kraftigt försenad vilket innebär att utbyggnaden av Dåva Industrial Park inte kunnat genomföras i önskvärd takt och tänkta investeringar har senarelagts. Byggstartsbeslut har givits för samtliga sträckor Umeå–Skellefteå och planering för Skellefteå–Luleå pågår.

Tvärbanan mellan Hällnäs–Storuman fyller en viktig funktion för att skapa redundans i järnvägssystemet och binder samman inlandsbanan med kusten vilket innebär en möjlighet att leda om godstransporter mellan kust och inland i händelse av kris. I dagsläget är Tvärbanan inte elektrifierad, saknar signalsystem och har stora brister avseende kapacitet, mötesplatser och signalsystem, och flera plankorsningar behöver åtgärdas.

Exempelvis innebär avsaknaden av elektrifiering, signalsystem och mötesplatser en avsevärd begränsning då endast ett tåg i en riktning kan vistas på banan samtidigt. En utveckling av Tvärbanans funktionalitet är därför av yttersta vikt. Det finns även ett behov av att framgent förlänga banan från Storuman till Mo i Rana för att skapa en försörjningskorridor på järnväg i öst–västlig riktning.

5.1.2.4 Flyget

Flygtrafiken spelar en central roll för Sveriges regionala utveckling, tillgänglighet och konkurrenskraft, särskilt i de delar av landet där avstånden är stora och alternativa transportslag är begränsade. För Västerbotten utgör Arlanda den huvudsakliga inkörsporten till resten av landet och världen. Regionala flygplatser säkerställer att invånare och näringsliv har tillgång till snabba och effektiva förbindelser, vilket stärker mobilitet, regional utveckling och samhällsberedskap.

Arlanda är en strategiskt viktig nationell resurs och Arlandas utveckling påverkar hela Sveriges konkurrenskraft, sammanhållning och beredskap. Ett försvagat Arlanda riskerar att internationell trafik söker sig till huvudstäder i våra nordiska grannländer, vilket kan få långsiktigt negativa konsekvenser för export, besöksnäring och svenska företags internationella relationer men även att företag väljer att förlägga sina huvudkontor i andra länder vilket kan innebära en försämrad ekonomi för Sverige.

Samtidigt har Sverige tappat fler internationella flyglinjer än något annat EU-land de senaste sex åren, och den svenska flygtillgängligheten har minskat med 33 procent sedan 2019, vilket är det största tappet i hela EU. Den negativa trenden, tillsammans med ett allt svagare inrikesflyg, hotar näringslivets konkurrenskraft och riskerar samhällsekonomiska förluster på hundratals miljarder kronor, med beräknad förlust upp till 1 700 miljarder kronor fram till 2050 om utvecklingen fortsätter².

Tillgängligheten mellan norra Sverige och Arlanda måste säkerställas via flyg, väg och järnväg. Nationellt viktiga linjer, såsom Umeå–Stockholm, bör omfattas av allmän trafikplikt för att garantera kontinuitet även när marknadsmekanismer inte räcker till. Flyget utgör också en central komponent i transportsystemets robusthet, särskilt i norr, där långa avstånd och begränsad kapacitet på väg- och järnvägsinfrastruktur gör flygtrafiken avgörande för samhällsberedskap, näringslivets utveckling och invånarnas rörlighet.

2. Transportföretagen.se

5.1.3 Omvärldsbevakning

Västerbotten har tillsammans med våra tre grannlän tagit fram en gemensam rapport *Analys norrlandsregionerna – Likheter och skillnader i resvanor* som analyserar likheter och skillnader i resvanor. Rapporten skapar en möjlighet att för Västerbottens del att kunna se inom vilka områden som vårt arbete med att utveckla kollektivtrafiken har varit framgångsrikt och inom vilka områden som arbetet behöver utvecklas och intensifieras. Det är resultaten i *Kollektivtrafikbarometern*, som är en branschgemensam resvane- och attitydundersökning, som har använts i analysarbetet.

Sammanfattningsvis så är styrkorna kunskap om hur man reser med kollektivtrafiken, närhet till hållplatser och stationer samt enkelheten att resa kollektivt är viktiga drivkrafter bakom resefrekvens med kollektivtrafiken. Enkelheten, tryggheten och pålitligheten är viktiga drivkrafter bakom nöjdheten med senaste resan.

Utvecklingsområden är kollektivtrafikens upplevda relevans, tidsbesparing och avgångstider som har störst negativ påverkan på resefrekvens. Den upplevda prisvärdheten med kollektivtrafiken har störst negativ påverkan på nöjdheten med den senaste resan.

Främsta likheterna mellan länen är att det är en låg instämmandegrad gällande tidsbesparing och kollektivtrafikens relevans. Invånare i åldern 45-64 år upplever i lägre grad att kollektivtrafiken är relevant, att avgångstiderna passar och att det är enkelt att resa kollektivt. Det finns inga större skillnader gällande nöjdheten med den senaste resan mellan länen.

Främsta skillnaderna mellan länen är att kollektivtrafikens avgångstider upplevs tydligt bättre i Västerbotten. Invånare i Västerbotten är tydligt mer nöjda, reser kollektivt mer frekvent och upplever överlag bättre förutsättningar för kollektivt resande. Det framgår inga särskilda drivkrafter bakom resefrekvens och upplevda förutsättningar för kollektivt resande i Norrbotten. Upplevd prisvärdhet är en stark negativ drivkraft för kollektivt resande i Jämtland, både avseende resefrekvens och nöjdhet.

Under september drabbades Västernorrland av ett kraftigt oväder som ledde till omfattande skador på både väg- och järnvägsinfrastrukturen. Omkring 40 vägar påverkades, varav flera helt spolades bort. Trafikverket aktiverade en krisorganisation för fyra basområden, och genom intensivt arbete kunde de flesta vägar öppnas igen inom fem dagar. Även järnvägen drabbades hårt med två större urspårningar och totalstopp i tågtrafiken mellan norra och södra Sverige.

Översvämningarna påverkade möjligheterna för Norrtåg att upprätthålla persontågtrafiken. Tågurspårningarna och översvämningarna påverkade såväl persontågstrafiken till och från norra Sverige, kritisk godstrafik leddes om via Tvärbanan Hällnäs-Storuman och sen vidare söderut på Inlandsbanan. Till följd av avsaknad av mötesstationer och signalsystem på såväl Tvärbanan som Inlandsbanan var möjligheten att leda om tåg väldigt begränsad.

När tåg åter kunde börja trafikera Botniabanan prioriterades godståg före persontåg. Denna prioritering medförde risk för att Norrtåg inte skulle kunna upprätthålla tågtrafiken på Mittbanan, då tågen med jämna mellanrum behöver nå depån i Umeå för nödvändigt underhåll.

Återställningsarbetet krävde stora nationella resurser och samverkan mellan flera aktörer. Händelsen har gett viktiga lärdomar kring behovet av bättre beredskap för kritiska resurser, samordning, och tidig kommunikation vid allvarliga vädervarningar. Händelsen satt stort fokus på hur sårbar infrastrukturen i norra Sverige är och vikten av redundans i systemen.

5.2 Utifrån den regionala utvecklingsstrategin, beskriva kommunernas största utmaningar och möjligheter inom regional utveckling och hållbar tillväxt, uppdatering 2025

Liksom för 2024 års rapport meddelar många av länets kommuner att läget på det stora hela ser ut som det gjort tidigare år. Centrala utmaningar för länets kommuner är exempelvis kompetensförsörjning, bostadsmarknad, och att tillhandahålla kommunal samhällsservice. Identifierade möjligheter hos många av kommunerna är bland annat ett starkt näringsliv, lokala utbildningssatsningar och kommunal/regional/statlig samverkan.

Vissa möjligheter och utmaningar lyfts fram som nya under det gångna året medan andra lyfts fram återigen för att betona dess betydelse för kommunen. Avsnittet kommer här redogöra för de svar som kommit in för 2025, med fokus på det som kommunerna valt att lyfta som nya möjligheter eller utmaningar, samt de som kommunerna valt att betona ytterligare.

5.2.1 Möjligheter

Näringslivet lyfts ofta fram som en viktig möjlighet av länets kommuner. Liksom för tidigare år har många kommuner 2025 valt att föra fram näringslivets potential att stärka kommunens position. Många kommuner anser sig ha starka, växande företag inom sina gränser.

Utöver befintliga företag så känner flera kommuner av behovet att frigöra mer utrymme för väntande etableringar. Stora som små kommuner nämner att de vet att företag väntar på en möjlighet att etablera nytt i deras kommun. Nya industriområden etableras i länet, en kommun nämner ett industriområde under planering som ska kopplas ihop med Norrbottenabans dragning. Här har redan förfrågningar från företag kommit in till kommunen.

Stora som små kommuner anser sig ha företagande med internationell spetskompetens. En kommun nämner hög kompetens inom grön omställning som exempel. För större kommuner finns det också en bredd, som minskar sårbarheten i det lokala näringslivet. En kommun nämner särskilt stora omvälvningar inom näringslivet, med en stor konkurs i centrum. Efter en genomförd försäljning av företagets tillgångar ser nu kommunen försiktigt positivt på den kommande tiden.

Flera kommuner nämner sitt arbete med grön omställning som en möjlighet att ligga i framkant. För de kommuner som nämner grön omställning skiljer sig däremot möjligheterna åt. En kommun nämner möjligheten att ta fram råvaror som är viktiga för den gröna omställningen, och ser en vinning i att utvinna dessa. Andra kommuner ser ett näringsliv med kompetenser i framkant för den gröna omställningen som en styrka.

Nära kopplat till näringslivet och den gröna omställningen är kommunernas möjlighet att planera. Kommunerna nämner i huvudsak två former av planering som de ser som möjligheter, möjligheten att planera för nya etableringar och möjligheten att planera för långsiktig hållbarhet.

Företags vilja att etablera sig överträffar i många kommuner möjligheten att frigöra yta för företagen, därför har många kommuner identifierat en utmaning att planera för dessa etableringar. Vissa kommuner lyfter därför sina satsningar inom planering som en möjlighet att ligga mer i framkant gentemot etableringsviljan dels vad gäller att frigöra yta för etableringarna, dels för att kunna erbjuda bostäder och kommunal samhällsservice till inflyttare i samband med etableringarna. En kommun nämner sin rekrytering av en ny samhällsplanerare som ett sätt att visa att man satsar på företagandet i kommunen.

Kommunernas långsiktiga planering utgår i stort från Regionala utvecklingsstrategin (RUS) och Agenda 2030. Regionala utvecklingsstrategin betraktas som ett viktigt dokument för att fokusera länets krafter och samtidigt rikta enskilda kommuners långsiktiga insatser. Flera kommuner anser att det är viktigt att strategins prioriteringar efterlevs så att länet inte tappar i konkurrenskraft.

Liksom tidigare år lyfter många kommuner upp vikten av samverkan som ett viktigt sätt att samla länets resurser och fokus. För flera kommuner är samverkan fortsatt en möjlighet att samlas kring resurser som annars är svåra att hålla med själva. Exempel som lyfts är utbildning, kompetens och planering. Samverkan ses här som ett sätt att lösa kommunernas serviceansvar med de resurser som finns tillhanda och möjlighet frigöra medel till andra satsningar.

Tillfredställande transportinfrastruktur nämns ofta som en utmaning för länets kommuner, men en del nämner det i stället som en möjlighet. I huvudsak är det kommuner som ligger i anslutning till länets stora infrastrukturprojekt, såsom Norrbottenabans dragning, eller förstärkningen av väg E4. Den förstärkta infrastrukturen kommer bland annat korta ner avstånden längst kusten och förbättra möjligheten till arbetspendling. En kommun nämner det öst-västra stråkets potential med väg och järnväg som sträcker sig mellan inland och kust, som samtidigt kopplar an till väg och järnväg i nord-sydlig riktning.

Naturmiljö och livsmiljö är tillsammans det som flest kommuner i länet ser som en möjlighet. I huvudsak benämns de som attraktiva miljöer som ska locka fler att besöka eller bosätta sig i kommunen. Dels ses den orörda naturen och möjligheten till turism och naturupplevelser som lockande, dels finns ett intresse av att skapa attraktiva livsmiljöer i tätorter. I länets mindre kommuner värderas möjligheten till en attraktiv turismnäring som ett sätt att dra nytta av den stora orörda naturen inom kommungränsen. En större kommun betonar vikten av att investera i offentlig verksamhet och infrastruktur för att utveckla och förvalta dess livsmiljöer.

Digital infrastruktur och digitala arbetssätt betraktas som dels attraktivt för inflyttning och etableringar, dels som ett sätt att arbeta effektivt. En kommun ser förnyade verksamhetssystem som ett sätt att skapa bättre ordning och reda i kommunens verksamheter.

Det finns utöver de tidigare nämnda möjligheterna mycket som nämnts i de svar som inkommit under 2025 års kunskapsinhämtning. Exempel på andra möjligheter som identifierats, och som nämnts återkommande år, är möjligheter inom energisektorn, bostadsmarknaden, kompetensförsörjning mm.

5.2.2 Utmaningar

Många kommuner ser näringslivet i deras kommun som en stark möjlighet, men det lyfts även som en utmaning. Flera kommuner nämner att de har svårt att säkerställa markyta och service åt väntande etableringar, och att de saknar resurser för att planera för detta. Andra kommuner nämner brist på kompetensförsörjning och en global konkurrens som utmaningar. I huvudsak liknar dessa utmaningar de svar kommunerna lämnat tidigare år.

En kommun nämner att de hanterat en av Europas största konkurser under 2025, ett exempel på vilka utmaningar som kan uppstå när stora aktörer plötsligt lämnar kommunen. Konkursen skapade stora utmaningar i kommunens långsiktiga planering, bl.a. inom bostadsförsörjningen. Efter att konkursboet köpt upp av en ny aktör blir det nya utmaningen att återställa kommunens förutsättningar till hur de var innan konkursen.

Nära kopplat till näringslivet är den brist på planeringsresurser som många kommuner upplever. Även detta är återkommande från tidigare år. Som tidigare nämnt är möjligheten att frigöra yta och resurser för företagsetableringar det behov som flest kommuner nämner detta år. Att ha tillräcklig kompetens inom samhällsplanering är svårt för en mindre kommun, kostnaderna för detta upplevs för stora för enskilda kommuner att bära. Följden blir att planering av kommunens mark tar längre tid.

En annan utmaning kopplat till planering är kommunens möjlighet att koppla an till regionala strategier, såsom Regionala utvecklingsstrategin, en kommun nämner att det ibland är svårt att jämkna strategin mot kommunens verkliga förutsättningar.

Behovet av kompetens är en av länets största utmaningar 2025, och har även konstaterats som stor utmaning tidigare år. Behovet är nära kopplat till näringslivet och kommunernas behov av planeringsresurser. Utöver vad som nämnts om 2025 års svar tidigare finns här också en utmaning i att locka och behålla spetskompetens till näringslivet, exempelvis inom arbetet med den gröna omställningen. Lokala naturtillgångar och innovativa företag behöver lokal kompetens för att komma till nytta för kommuner.

Samverkan nämns ofta, liksom tidigare år, som en potentiell lösning på många utmaningar, särskilt vad gäller näringsliv och planering. Att lyckas med samverkan är dock en utmaning i sig själv. Problematiken är ofta att samverkan mellan parter behöver få till större resultat. Områden som nämns specifikt 2025 är bl.a. vård och omsorg, samhällsplanering och kompetensförsörjning.

Fem av länets kommuner upplever utmaningar när det gäller transportinfrastrukturen i och runt kommunen. För samtliga kommuner gäller detta eftersatt underhåll eller för låg kapacitet på väg eller järnväg. Infrastrukturen tillsammans med kollektivtrafik ses av många kommuner som en viktig möjliggörare av arbetspendling mellan kommuner och därigenom ett sätt att behålla en större andel av den befolkning som har arbete i andra kommuner.

Vikande befolkning och lågt barnafödande är en utmaning som många kommuner, stora som små, beskriver. En större kommun upplever stora utflyttningar i samband med en konkurs, och står nu med möjligheten till stor inflyttning igen. Hur kommunen hanterar detta beskrivs som en av kommunens största utmaningar just nu.

Lågt barnafödande i samband med lägre invandring leder till att prognoserna för befolkningstillväxten sänks. En kommun noterar att en till synes marginell minskning i en mindre kommun ändå procentuellt kan slå relativt stort på ett från början lågt invånarantal. Trenden slår därför på små kommuner i lika stor omfattning som stora.

Den demografiska trenden skapar också problem i flera kommuners bostadsmarknad, för mindre kommuner framför allt i att det är en utmaning att förändra bostadsbeståndet när det inte kan matcha behoven. Stora projekt för att bygga bostäder i offentlig regi är kostsamt, och möjligheten för privatpersoner att ta lån är låg. För de större kommunerna kvarstår utmaningen att bygga nytt i tillräcklig takt, trots att prognoserna idag är lägre än tidigare.

För mindre kommuner blir den vikande demografiska trenden en utmaning i alla skatteunderlaget minskar, och möjligheten att tillhandahålla kommunal samhällsservice minskar. Farhågan hos kommunerna blir att den kommunala samhällsservicen tappar kvalitet, något som sedan negativt påverkar kommunens möjlighet att locka invånare och företag. En kommun nämner stora investeringsbehov som kommunen är låst i, men när kostnaden inte kan delas med andra parter måste kommunen ta kostnaden själv trots att det saknas utrymme för det.

Liksom vad gäller möjligheter finns det många fler utmaningar som identifierats av enskilda kommuner. Utöver det som nämnts kan också tilläggas utmaningar vad gäller att skapa god beredskap inför krig och kris, att tillgängliggöra och förvalta tillgång till energi, vikande statlig närvaro i kommunen, digitalisering mm.

5.3 Redovisa övriga behov inom ramen för samverkan inom regional utveckling

Beredningen har utöver ovanstående kunskapsinhämtning också haft som mål att identifiera andra behov som kommunerna anser viktiga att uppmärksamma. Beredningen har besökt primärkommunala delegationen (PKD), som samlar förtroendevalda representanter från länets alla kommuner.

Dialogen med PKD har i huvudsak kretsat kring möjligheten att skapa robusthet och kapacitet som medel för beredskap inom områdena livsmedel, vatten, energi, infrastruktur och kollektivtrafik. Det finns bl.a. mycket som behöver göras ännu på länets vägar för att säkra goda möjligheter till transport, särskilt om en kris skulle uppstå.

Flygtrafiken lyfts som ett viktigt alternativ till transport, mot bakgrund av exempelvis det trafikstopp som uppstod i Västernorrlands under september månad efter stora skyfall. Vägar och järnvägar fick stängas och repareras. En satsning på eldriven flygtrafik skulle kunna framtidssäkra och förbättra tillgången till flygtrafik i Västerbotten. Länet har stråk norr-syd och väst-öst, där det är viktigt att trafiken kommer fram och där en bredd av transportmöjligheter är nödvändig.



6. Avslutande kommentarer

Beredningen konstaterar att det inom områdena kollektivtrafik och transportinfrastruktur fortfarande finns utmaningar. Bärighet på väg, redundans på väg, järnväg och flyg, tillgång till drivmedel är alla frågor som behöver arbetas med framöver.

Det geopolitiska läget, förändrade handelsmönster och klimatförändringar påverkar Västerbottens infrastruktursystem på flera sätt. Ökade säkerhetspolitiska spänningar och Sveriges Nato-medlemskap ställer krav på robusta transportnät som kan stödja både civila och militära behov. Exporttullar och förändrade handelsflöden påverkar regionens exportberoende industri och skapar behov av flexibla logistiklösningar, utvecklade hamnar och effektiva järnvägsförbindelser.

Samtidigt innebär klimatförändringarna att infrastrukturen måste anpassas till ökade väderpåfrestningar som översvämningar och tjällossning, samtidigt som omställningen mot fossilfria transporter och förnybar energi kräver utbyggnad av elnät och laddinfrastruktur. Tillsammans driver dessa faktorer på en omvandling mot ett mer resilient, robust, hållbart transportsystem.

Inom kollektivtrafiken är samverkan mellan olika aktörer av avgörande betydelse för framgång. Detta gäller inte minst inom områdena drivmedel, utveckling av kollektivtrafiksystemet i såväl glest- som tätbefolkade delar av länet som beredskap inom kollektivtrafiken. Dessa frågor spänner över lokal, regional och nationell nivå.

Västerbottensmodellen som är grunden för hur kollektivtrafiken i Västerbotten finansieras skapar en stabil grund för att kunna arbeta vidare med frågor som spänner över kommunal och regional nivå. Samtal, samsyn, samarbete och samhandling inom utvecklingsområden är en förutsättning för framgång.

Den förskjutning av finansiering från nationell till regional och lokal nivå som sker med Trafikverkets samverkansavtal för regional tågtrafik, busstrafik och flygtransfer är en källa till oro. Trafikverkets samverkansavtal med de regionala kollektivtrafik-myndigheterna har övergått från fleråriga till ettåriga avtal. Besked om finansiering sker i nära anslutning till det år som finansieringen avser och ersättningsnivån sänks. Nattågstrafiken från södra Sverige, sträckan Göteborg – Umeå, har reducerats eller är föremål för översyn enligt regeringsuppdrag om nattåg Övre Norrland. Behovet är stort av samverkan och påverkansarbete för att säkerställa en fortsatt nationell finansiering till kollektivtrafik i norra Sverige.

Utmaningarna inom transportinfrastrukturen belyser behovet av ökad samverkan mellan kommun, region, stat och andra aktörer för att tillsammans hitta gemensamma och långsiktiga lösningar. Ett hållbart och fungerande transportsystem i Västerbotten kräver ett helhetsperspektiv där vägar, järnväg och flyg ses som delar av samma struktur för tillgänglighet, tillväxt och beredskap. Genom samordnade satsningar och påverkansarbete kan vi stärka kopplingen mellan kust och inland, förbättra näringslivets förutsättningar och säkerställa att samhällsservicen fungerar i hela länet. En nära dialog mellan olika nivåer och sektorer är avgörande för att prioritera rätt insatser, effektivt använda resurser och bygga en infrastruktur som står stark även i ett förändrat klimat och osäkert omvärldsläge.

7. Bilagor

Bilaga 1: Inbjudan att yttra sig om kommunens största möjligheter och utmaningar 2025

Beredningen för samverkan och regional utveckling

Region Västerbotten

[kommun] kommun

Åren 2023 och 2024 uppdrog regionfullmäktige till beredningen för samverkan och regional utveckling att beskriva Västerbottens kommuners största möjligheter och utmaningar inom regional utveckling och hållbar tillväxt. För 2025 har beredningen återigen uppdrag redovisa länets kommuners största möjligheter och utmaningar inom området.

För att besvara uppdraget ber beredningen er i detta utskick se över era tidigare svar från föregående år, här nedan. Reflektera över om nya möjligheter eller utmaningar har tillkommit eller upphört sedan årsskiftet 2024/2025. Ni kommer få möjlighet att lämna ett uppdaterat svar med utgångspunkt i 2023 och 2024 års svar, lämna svaret skriftligt via kontaktuppgifterna nedan eller hör av er för att boka in en muntlig redogörelse. Resultatet kommer sedan redovisas i vår rapport hösten 2025.

Med vänlig hälsning

Hans Lindberg (S), ordförande

Beskriv din kommuns största **möjligheter** inom regional utveckling och hållbar tillväxt utifrån den regionala utvecklingsstrategin

Svar 2023:

Svar 2024:

Beskriv din kommuns största **utmaningar** inom regional utveckling och hållbar tillväxt utifrån den regionala utvecklingsstrategin

Svar 2023:

Svar 2024:

Kontakt för frågor, tidsbokning och för att lämna svar:

Jonathan Lundberg, nämndsekreterare/utredare
jonathan.lundberg@regionvasterbotten.se

Mona-Lisa Fjellström, samordnare samverkan regional utveckling
monalisa.fjellstrom@regionvasterbotten.se

