

Kollektivtrafikplan

Region Västerbotten

2027 - 2029

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	1
2	Samverkan under planeringsarbetet	2
3	Samordning av särskilda persontransporter och allmän kollektivtrafik	3
4	Nuläge	4
4.1	Befolkning och boendestruktur.....	4
4.2	Arbetsplatsstruktur och kompetensförsörjning.....	4
4.3	Samhällsservice.....	5
4.4	Resandeutveckling.....	6
4.5	Kollektivtrafiken.....	8
4.5.1	Busstrafik.....	9
4.5.2	Tågtrafik.....	9
5	Trafikpolitisk vision, prioriteringar och mål	11
5.1	Vision.....	11
5.2	Prioriteringar och mål.....	11
5.2.1	Trafiksäkerhet och miljö.....	14
5.2.2	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.....	14
	Ekonomisk ram för kollektivtrafiken 2027 - 2029	16
5.3	Länstrafiken.....	16
5.4	Norrtåg.....	17
5.4.1	Regionens finansieringsansvar Norrtåg.....	17
5.5	Riskanalys.....	17
6	Upphandling	19
6.1	Busstrafik finansierad av Region Västerbotten.....	19
6.1.1	Miljö- och trafiksäkerhetskrav.....	19
6.1.2	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.....	19
6.1.3	Övriga kvalitets-/utformningskrav.....	19
6.2	Tågtrafik finansierad av Region Västerbotten.....	20
7	Krisberedskap och civilt försvar	21
8	Trafikbeställning	23
8.1	Busstrafik.....	23
8.2	Ringbilar.....	24
8.3	Tågtrafik.....	24
8.3.1	Trafikbeställning T27.....	24
8.4	Marktransport till flygplats.....	25

1 Bakgrund

Lagstiftningen Lag om Kollektivtrafik (SFS 2010:1065) som gäller från och med 2012 innebär att det i varje län ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). I Västerbotten inrättades kollektivtrafikmyndigheten på kommunalförbundet Region Västerbotten. Ägandet av Länstrafikbolaget överfördes från landstinget och länets kommuner till Region Västerbotten. Norrtåg AB ägs av Länstrafiken i Västerbotten AB.

Region Västerbotten är sedan regionbildningen regional kollektivtrafikmyndighet. Utifrån genomförd utredning och dialog i länet så genomfördes även en delskatteväxling av de gemensamma kostnaderna till Region Västerbotten från och med 2020-01-01. Finansieringen av kollektivtrafiken i Västerbotten har sedan 2005 skett genom Västerbottensmodellen, vilket innebär att respektive finansär finansierar den trafik den beställer.

I samband med beslut om delskatteväxling och organisatorisk placering av kollektivtrafikmyndigheten så fattades även beslut om att Västerbottensmodellen gemensamt skulle utvärderas av Region Västerbotten och länets kommuner. I januari 2021 genomfördes en hearing vid vilken regionen och länets kommuner gemensamt beslutade att lämna Västerbottensmodellen oförändrad. Återrapportering av slutförd utvärdering skulle till Regionfullmäktige skulle ske genom att en dokumentation av Västerbottensmodellen 2021 samt de tre överenskommelser som finns utöver modellen tas fram för fastställande av regionfullmäktige under våren 2021. Rent formellt så gör kommunerna tillköp av den inomkommunala trafiken, vilket tillförsäkrar kommunerna inflytande över dess utformning och utveckling

Västerbottensmodellen 2021 innebär att Region Västerbotten planerar och finansierar kollektivtrafik med huvudsaklig trafikuppgift mellan kommuncentra och kommunerna för trafik inom respektive kommun. Region Västerbotten finansierar både trafik med buss och tåg, samt i viss begränsad omfattning anropsstyrd kollektivtrafik. Utöver denna trafik ansvarar Region Västerbotten för sjukresor och kommunerna för färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjutsar. Regionen finansierar även de s.k. gemensamma kostnaderna. De tre överenskommelser som finns utöver modellen är de s.k. fjällinjerna, flygtransferlinjerna Arvidsjaur – Sorsele, Dorotea – Vilhelmina och Åsele – Vilhelmina och ersättning för godsrumsfordon.

Ambition är att Västerbotten ska bli ett konkurrenskraftigt län med en stark utvecklingskraft och med en effektiv och hållbar resursanvändning. För att uppnå detta krävs en ökad tillväxt och en regional kraftsamling som tar hänsyn till såväl människor och miljö som ekonomi. En väl fungerande kollektivtrafik är en viktig förutsättning för hållbar tillväxt och regional utveckling.

Region Västerbottens kollektivtrafikuppdrag syftar till att utifrån en helhetsbild möjliggöra regionalt resande (interregional och regional trafik) grundat på hög tillgänglighet inom de ekonomiska ramar som ges. Regionens engagemang ska ske med utgångspunkt i regionens övergripande prioriteringar, dess strategier, program och policys. Den trafik som regionen beställer ska präglas av låg energi- och miljöbelastning, en hög trafiksäkerhet och en god tillgänglighet för resenärerna.

Treåriga planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken fastställs årligen av regionfullmäktige. Planeringsförutsättningarna är fullmäktiges uppdrag till Regionala utvecklingsnämnden inför framtagandet av kollektivtrafikplan för motsvarande period. Planeringsförutsättningarna innebär även att fullmäktige fattare ett inriktningsbeslut avseende ekonomiska ramar och ambitionsnivå för kollektivtrafikåtagandet.

Region Västerbotten har två roller, dels myndighetsutövning genom den Regionala kollektivtrafikmyndigheten, dels beställare för kollektivtrafik som finansieras av Region Västerbotten. I kollektivtrafikplanen så sammanfattas Region Västerbottens ambitioner för och beställning av den kollektivtrafik med buss och tåg som Region Västerbotten liksom den beställningscentralen för serviceresor som från 2021 finns hos Länstrafiken.

2 Samverkan under planeringsarbetet

Region Västerbotten samverkar med en rad parter i planeringsarbetet. Kontinuerligt finns kontakt med länstrafiken och länets kommuner. Dialogmötena genomförs i stort sett uteslutande digitalt. Kommunerna avgör själva vilka från kommunen som deltar. Många kommuner har dock företrädare för såväl politik som kommunledning med vid mötena. Fokus för dialogmötena är att kunna lämna information om och föra dialog kring de frågor som respektive kommun känner är viktiga och relevanta. Region Västerbotten såsom finansjär och regional kollektivtrafikmyndighet ser dessa dialogmöten som mycket viktiga. Dialogmötena genomförs med deltagande från Länstrafiken och i vissa fall även Norrtåg.

Region Västerbotten har kontakt med Trafikverket i planerings- och infrastrukturfrågor och i uppföljning av gemensamma samverkansavtal. Genom Länstrafiken i Västerbotten sker också kontakt med entreprenörer avseende planeringsfrågor kopplade till trafikavtal.

Samverkan sker även kopplat till framtagande av underlag inför tågplanebeställningen. Norrtåg är sammankallande till olika dialoger och planeringsmöte för de ingående parterna i Norrtågssamarbetet ska komma fram till en gemensam ställning inför tåglägesansökan inför nästkommande tågplanepå period. I dialogen finns även en kommunal delaktighet för att inhämta kommunernas synpunkter inför den fortsatta processen.

Det sker även samverkan med grannlänerna under året kopplat till gemensam trafik och i samband med framtagande av underlag inför upphandlingar.

Löpande under året kommer även input från resenärer, oftast kanaliserad via Länstrafiken men även via direktkontakter.

Det finns också en god samverkan med Bussgods i planeringsarbetet då huvuddelen av de linjer som är godsberande finansieras av regionen. Bussgodsfrågor är en parameter i det kontinuerliga arbetet med att utveckla kollektivtrafiken. Bussgods är en viktig regionalpolitisk fråga som innebär förbättrad tillgänglighet i hela länet.

Under 2021 utvecklades dialogen med Trafikverket avseende infrastruktur kopplat till kollektivtrafiken. För att få en samlad bild över vilka brister som finns avseende hållplatser så togs en "hållplatsbristlista" fram som stöd vid arbetet med att utveckla hållplatser i länet. I framtagandet av listan så inhämtades kommunernas synpunkter för att identifiera brister, möjliga åtgärder samt vilka insatser som anses högst prioriterade då medel och möjlighet till åtgärder finns. Den utvecklade samverkan kan skapa grund för att fler åtgärder kan genomföras i Västerbotten och att kostnaderna för åtgärder skulle kunna begränsas.

Länstrafiken i Västerbotten och Region Västerbotten har tillsammans tagit fram en hållplatshandbok för Västerbotten. Hållplatshandboken som är fastställd av Länstrafiken är ett stöd vid arbetet med länets hållplatser och skapar en enhetlig struktur för detta arbete.

Kollektivtrafikfrågorna är en återkommande punkt på dagordningen vid Primärkommunala delegationens möte, liksom vid samrådet för samverkan inom regional utveckling och på kommunchefsforum. Detta skapar en viktig möjlighet att föra dialog med företrädare för länets kommuner kring kollektivtrafikfrågor.

Sedan hösten 2023 genomförs månadsvisa möten mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, regionerna i de fall dessa inte är kollektivtrafikmyndighet och Norrtåg. Mötena har skapat goda förutsättningar för att arbeta med viktiga gemensamma utvecklingsfrågor. Sedan 2026-01-01 har regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten ersatts av Region Norrbotten vid dessa möten då Region Norrbotten nu äger Norrtåg.

Möten i Myndighets-/VD-nätverket sker samverkan mellan kollektivtrafikmyndigheterna och de fem bolagen kopplade till kollektivtrafiken. Samverkan sker inom en rad områden, där gemensamt betalssystem för Norrland och gemensamt arbete kring upphandlingar är två områden där goda effekter kan ses.

3 Samordning av särskilda persontransporter och allmän kollektivtrafik

Samordning mellan olika samhällsfinansierade resor är av intresse för att försöka minska klimatavtrycket och sänka kostnaderna. Sedan 2004 har det genomförts ett antal utredningar med målsättning att öka samordningen. Dessa utredningar resulterade i att Region Västerbottens Reseservice genom verksamhetsövergång från och med 2021-01-01 en del av Länstrafiken i Västerbotten. Region Västerbottens beställningscentral, Serviceresor omfattade Region Västerbottens sjukresor, färdtjänst, kommunala resor inom Malå, Nordmaling, Sorsele, Storuman, Vilhelmina och Åsele, samt samtliga ringbilar i Västerbotten. Sedan Länstrafiken övertagit ansvaret för beställningscentralen så har Lycksele och Norsjö kommun anslutit sig. Inför kommande upphandling av serviceresor i Lycksele kommun så har dock kommunen beslutat att själva upphandla färdtjänstresorna och kommer därmed inte att vara en del av den gemensamma beställningscentralen från och med 2028-01-31.

I samband med att beställningscentralen etablerats hos Länstrafiken så har även anslaget för beställningscentralen överförs till regional utveckling där kollektivtrafiken sedan tidigare finansieras.

Under våren 2021 så skedde en samlokalisering mellan personalen på serviceresor och kundservice vilket inneburit förbättrade möjligheter till samverkan och utveckling av båda verksamheterna.

Barometern för anropsstyrd trafik (ANBARO) mäter resenärernas upplevda kvalitet på den senaste färdtjänst- eller sjukresan och är en löpande kvalitetsundersökning. Intervjuer genomförs dagligen året runt per telefon, dagen efter genomförd resa. Totalt täcker undersökningen 95 procent av landets kommuner och 20 av Sveriges 21 län är representerade i undersökningen. Västerbotten anslöt sig till ANBARO under slutet av 2021. Från och med 2022 så intervjuas en färdtjänst- och två sjukresoresenärer per dag om sin senaste resa. Deltagandet i ANBARO är ett viktigt verktyg för att följa upp hur kvalitén i Västerbotten är och vad som kan göras för att höja den ytterligare. Det är endast färdtjänstresenärer i kommuner anslutna till den gemensamma beställningscentralen som omfattas av ANBARO.

Genom resultatet 96 procent mycket nöjda kunder i barometern för anropsstyrd trafik för 2025 så överträffar Västerbotten riksnittet på 91 procent. Västerbotten rankas som nummer tre i flera kategorier, nöjdhet med själva beställningen av resan, själva resan och sammanfattande nöjdheten med hela resan där beställning, upphämtning och avlämning räknas in. Västerbotten toppar också riket inom trygghetsupplevelsen

I Västerbotten är det fler kvinnor än män som reser serviceresor. Det är likadant i riket. Andelen män var högre bland sjukresesenärerna än bland färdtjänstresesenärerna under 2025, både i Västerbotten och i riket. 46 procent jämfört med 38 procent i Västerbotten och 45 procent jämfört med 33 procent i riket.

Fakta om resenärerna i Västerbotten (baseras på anslutna till den gemensamma beställningscentralen)

- 59 procent är kvinnor
- 56 procent är 80 år eller äldre
- 51 procent är personer med rörelsehinder bland färdtjänstresenärerna
- 48 procent reste minst en dag i veckan eller oftare
- 63 procent av resorna var 15 kilometer eller kortare

I samband med nya trafikavtal för serviceresor så sker redovisningen av fordon i fordonsdatabasen FRIDA, vilket medför förbättrade möjligheter till uppföljning av de fordon som utför trafiken och miljöredovisningen. Det är endast fordon i avtal upphandlade av Länstrafiken i Västerbotten som registreras i Frida

4 Nuläge

4.1 *Befolkning och boendestruktur*

Västerbottens län tillhör en av EU:s mest glesbefolkade regioner. Länet präglas av långa avstånd och en relativt liten befolkning. Från kust till fjäll är länet ca 40 mil. Länets befolkning är strakt koncentrerad, med ca 85 procent av länets befolkning bosatta inom 75 kilometer från kusten. I Umeå och Skellefteå kommuner bor ca 75 procent av befolkningen. Även om befolkningen är starkt koncentrerad till kuststråket finns det även befolkningskoncentrationer i inlandet, med Lycksele som största kommun med knappt 5 procent av länets befolkning. I inlandet är befolkningen till stor del bosatt efter älvstråken.

Inlandet präglas av många mindre tätorter och glesbygder till stor del beroende på den stora industriella tonvikten med industrier beroende av naturresurser. Det är bara i kommuncentra i inlandskommunerna som befolkningskoncentrationer på fler än 1 000 personer finns. Lycksele är den största med drygt 8 500 invånare. Glesheten och de långa avstånden är en utmaning för länets kollektivtrafikförsörjning.

Orter med små och ensidiga arbetsmarknader har lägre förvärvsfrekvens och större utflyttning, medan orter med bredare utbud av arbetstillfällen och högre utbildning har mer stabil befolkningsutveckling. Länets tre städer, Umeå, Skellefteå och Lycksele tillhör de sistnämnda. Under de senaste åren har ungefär en tredjedel av länets kommuner fått en ökad befolkning medan flertalet kommuner upplevt en minskad eller oförändrad befolkningsutveckling.

Västerbotten har en stor demografisk utmaning. Befolkningen blir allt äldre och utvecklingen framöver kommer att uppvisa samma trend som den senaste 10-årsperioden. Andelen yngre minskar och andelen äldre ökar.

Prognoserna för befolkningen fram till 2036 visar på att olika åldersgrupper ökar och minskar över tid, men att den sammanfattande trenden är att andelen yngre (under 25 år) minskar och att andelen äldre och över 65 år i länet ökar från 21 procent år 2015 till 26 procent år 2036.

I samband med den gröna omställningen och industrietableringarna i norra Sverige så förändrades befolkningsutveckling som kunnat ses historiskt. Trafikverket tog under 2023 fram en tilläggsprognos för att den basprognos som fanns byggde på framskrivning av historiska data. Enligt Trafikverket tilläggsprognos så kommer befolkningen i Västerbotten till 2040 att öka med knappt 36 000 invånare, medan den enligt basprognosen skulle öka med endast 1 000 invånare. Befolkningsökningen innebär att det finns behov av ett fortsätta att utveckla länets kollektivtrafik för att erbjuda hållbara persontransporter.

I samband med Northvolts konkurs så bröts den positiva trenden och Skellefteå kommun hade under 2025 den största befolkningsminskningen i landet. Kommunens befolkning minskade med över 2 700 personer. Vilken påverkan som Lytens köp av Northvolt kommer att få för befolkningsutvecklingen är fortfarande för tidigt att uttala sig om.

4.2 *Arbetsplatsstruktur och kompetensförsörjning*

I länet finns merparten av arbetsplatserna i de större orterna efter kusten. Detta illustreras genom att ca 90 procent av arbetsplatserna i länet nås inom en timmes restid från de större kustorterna. I inlandet finns de flesta arbetsplatserna i kommunhuvudorterna. Detta gör att det är viktigt med god tillgänglighet mellan länets olika delar och mellan kommunhuvudorterna. Goda kommunikationer skapar ökad flexibilitet och förbättrar möjligheterna att samverka.

Byggandet av Norrbotniabanan är en viktig infrastruktursatsning som kommer att förbättra förutsättningarna för pendling och stärka kompetensförsörjningen. Positiva effekter som Botniabanan inneburit kan förväntas även för Norrbotniabanan. Den kraftiga företagsexpansionen kommer att både dra nytta av satsningen på tågtrafiken samtidigt som expansionen bidrar till starkt underlag för resande.

Tätorterna har stor betydelse för länet, då det i dessa finns en majoritet av länets arbetstillfällen. Flödet till och från tätorterna kan ses som kraftfält. I Västerbotten är det tio orter som kan ses som starka i sin egen tätorts

marknad, men det är inte alla som har ytterligare tätorter som knyts till den egna arbetsmarknaden. Dessa orter är solitära, troligen till följd av de långa avstånden i länet och den glesa befolkningen. Dorotea, Malå, Sorsele, Vilhelmina och Åsele är exempel på solitära. Längs kusten är antalet tätorter stort och de dras huvudsakligen till Umeå och Skellefteå. Lycksele, Robertsfors och Storuman är exempel på tätorter som har betydelse för mindre tätorter i länet. Analyser av hur expansionen i Skellefte påverkar tätortskraftfält är av vikt för att kunna matcha förändringar i dessa med förändringar av kollektivtrafiken.

Den stora expansionen i Skellefteområdet har inneburit stora förändringar och behov kopplat till kompetensförsörjning. Dessa förändringar har inneburit effekter inte bara för närområdet utan för hela länet. För att tillgodose behov av kompetensförsörjning behöver tillgängligheten fungera bra mellan orter med högre utbildning och orter med behov av välutbildad arbetskraft. I dag sker samverkan mellan kommuner i inlandet både inom Västerbottens län och över länsgränserna. Generellt sett hänger otillräcklig kompetensförsörjning samman med otillräcklig tillgänglighet till ett brett utbud av högre utbildning.

I länet finns gymnasieskolor i Storuman, Vilhelmina, Lycksele, Vännäs, Skellefteå och Umeå. Av länets gymnasieelever är det endast ca 4 procent som har studieort utanför länet. I och med att förbindelsen från Malå till Arvidsjaur i Norrbotten försvunnit har möjligheterna till daglig pendling för gymnasiestudier i Arvidsjaur försvunnit. Trafiken mellan Sorsele och Arvidsjaur finansieras numera av Sorsele kommun vilket innebär att det fortsatt finns möjlighet att bo i Sorsele och gå i gymnasiet i Arvidsjaur. Linje 37 mellan Storuman och Vilhelmina finansieras på likartat sätt av Södra Lapplands Gymnasieförbund för att möjliggöra daglig pendling för gymnasieelever. Dorotea kommer dock även fortsättningsvis att ha daglig förbindelse till Hoting i Jämtland. För kommunerna Storuman, Vilhelmina och Vännäs är det mellan en tredjedel och hälften av gymnasieeleverna som har folkbokförings- och studieort i olika kommuner i samma län. I Lycksele, Skellefteå och Umeå har huvuddelen av gymnasieeleverna folkbokförings- och studieort i samma kommun. Ett aktivt arbete för ökad samverkan kring gymnasieskolan sker mellan kommunerna i inlandet.

Länet har sju folkhögskolor, varav fem av dem är rörelseägda (Umeå, Edelvik, Medlefors, Solvik och Strömbäck) medan två är regionägda (Storuman och Vindelns). I länet. Tillgång till Universitetsutbildning finns i Umeå och campus finns i Skellefteå och Lycksele.

4.3 Samhällsservice

För ett läns fortlevnad och utveckling är det viktigt med tillgång till strategiskt viktig samhällsservice såsom sjukvård, högre utbildning, gymnasieutbildning osv. Däremot kan ett fullskaligt utbud av förklarliga skäl inte finnas i alla delar av länet. Det är dock av vikt att goda kommunikationer finns för att medborgarna ska kunna ta del av samhällsservice på andra orter.

I Västerbottens län är Umeå den ort som har den största koncentrationen av strategiskt viktig samhällsservice genom att Norrlands Universitetssjukhus, Umeå Universitet och länsadministration finns lokaliserad här. Även Skellefteå har en viktig position genom länsdelssjukhuset och Campus Skellefteå med högre utbildning. I inlandet spelar Lycksele en viktig roll genom länsdelssjukhuset för Södra Lappland och förekomsten av utbildningsplatser, Campus Lycksele.

I norra Sverige är sjukvården uppbyggd med Norrlands Universitetssjukhus som regionsjukhus för de fyra nordligaste länen. I länet finns även länsjukhus i Skellefteå och Lycksele och i de mindre kommunerna och i fjällen finns vårdcentraler och sjukstugor. Vilhelmina och Storuman har sedan 2012 glesbygdsmedicinska centrum med väl utvecklad distansteknik vid sjukstugorna.

Eftersom det är långa avstånd mellan de olika vårddelarna är det av stor vikt att det finns en väl fungerande transportinfrastruktur, med den allmänna kollektivtrafiken som en del i denna. Flödet av patienter över länet är stort.

4.4 Resandeutveckling

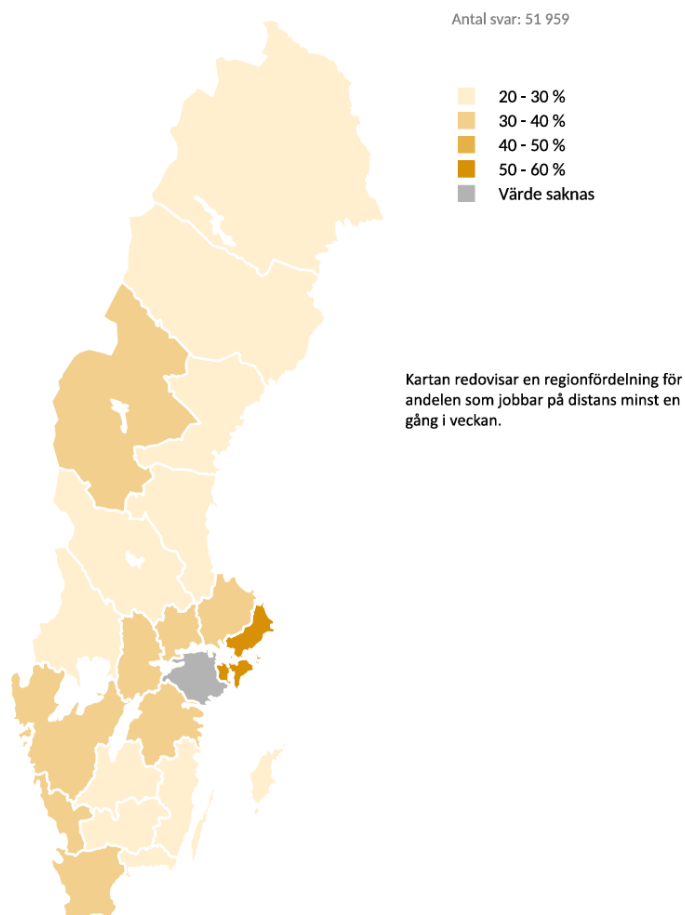
Svensk kollektivtrafik tar årligen fram en årsrapport kopplat till utvecklingen av det kollektiva resandet. I årsrapporten för 2025 så konstateras att oförändrat så har 84 % av svenska folket reste med kollektivtrafiken

under året. Detta baseras på såväl de som reser mer sällan och de som reser dagligen. Nästan tre av fyra kunder är nöjda med sin senaste resa med den regionala kollektivtrafikorganisationen.

Många distansarbetar fortfarande. Det är 38 procent av de som anger att de arbetar, som uppger att de distansarbetar minst en dag i veckan, vilket är en procentenhet högre än 2024. Kollektivtrafikens kunder arbetar på distans främst 2 - 4 dagar i veckan. Andelen som arbetar alla arbetsdagar på distans är något högre bland de som inte är kunder i kollektivtrafiken. Män samt de som bor på landsbygd med besöksnäring arbetar i större utsträckning på distans mellan 5 – 7 dagar per vecka jämfört med övriga, Kvinnor samt personer upp till 29 år uppger i högre grad att de inte kan utföra sitt arbete hemifrån. De branscher där flest anger att de inte kan arbeta hemifrån är hotell- och restaurangverksamhet och vård och omsorg.

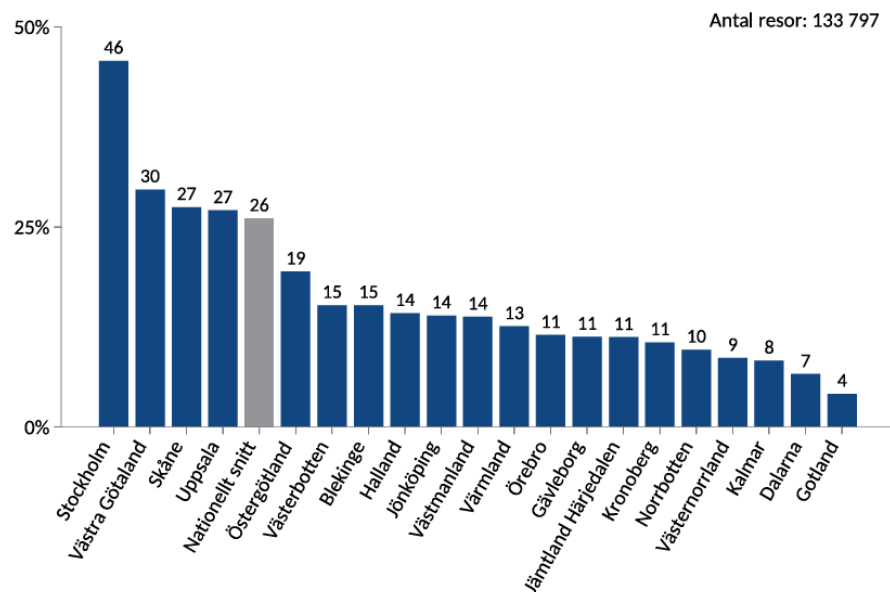
Sett över riket är det drygt 30 procent av den förvärvsarbetande befolkningen som pendlar över en kommungräns. I Västerbotten är denna siffra ungefär hälften så hög. Däremot så finns det stora variationer inom länet, där Vännäs sticker ut som en kommun med hög utpendling, men där även inpendlingen är stor. In- och utpendlingen i länet har dock ökat över tid. Med förbättrad infrastruktur ökar möjligheterna till pendling och till förbättrad kompetensförsörjning. Hur pendlingen och resandet i stort kommer att utvecklas är viktigt för att på rätt sätt kunna möta de behov som finns av kollektivtrafik.

Graf 31. Andel som jobbar på distans minst en gång i veckan



Den regionala kollektivtrafiken är betydelsefull för länets funktion och utveckling. Kollektivtrafikens marknadsandel har för Västerbottens län haft en uppåtgående trend sedan 2010, då den låg på 12 procent. Det har varit en viss fluktuation mellan olika år. Den högsta andelen var 2018 då marknadsandelen var 18 procent. För 2019 sjönk marknadsandelen till 17 procent. För 2022 och 2023 låg marknadsandelen på 14 procent för Västerbotten. Både 2024 och 2025 så är marknadsandelen i Västerbotten 15 %, vilket fortsatt är högst marknadsandel av alla norrlandslänen. Nationellt så har marknadsandelen sjunkit från 27 procent 2024 till 26 procent.

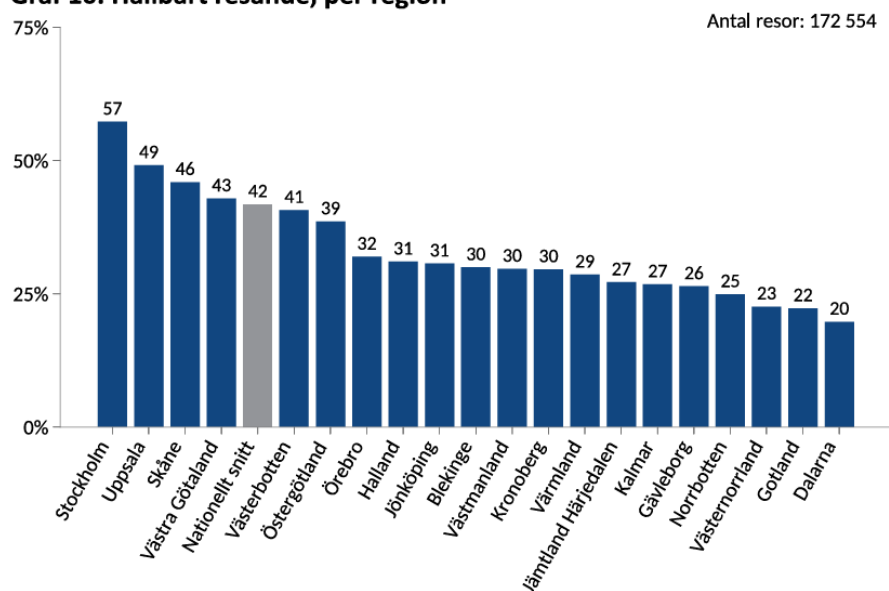
Graf 8. Marknadsandel, per region



Källa: Kollektivtrafikbarometern – årsrapport 2025, Svensk Kollektivtrafik

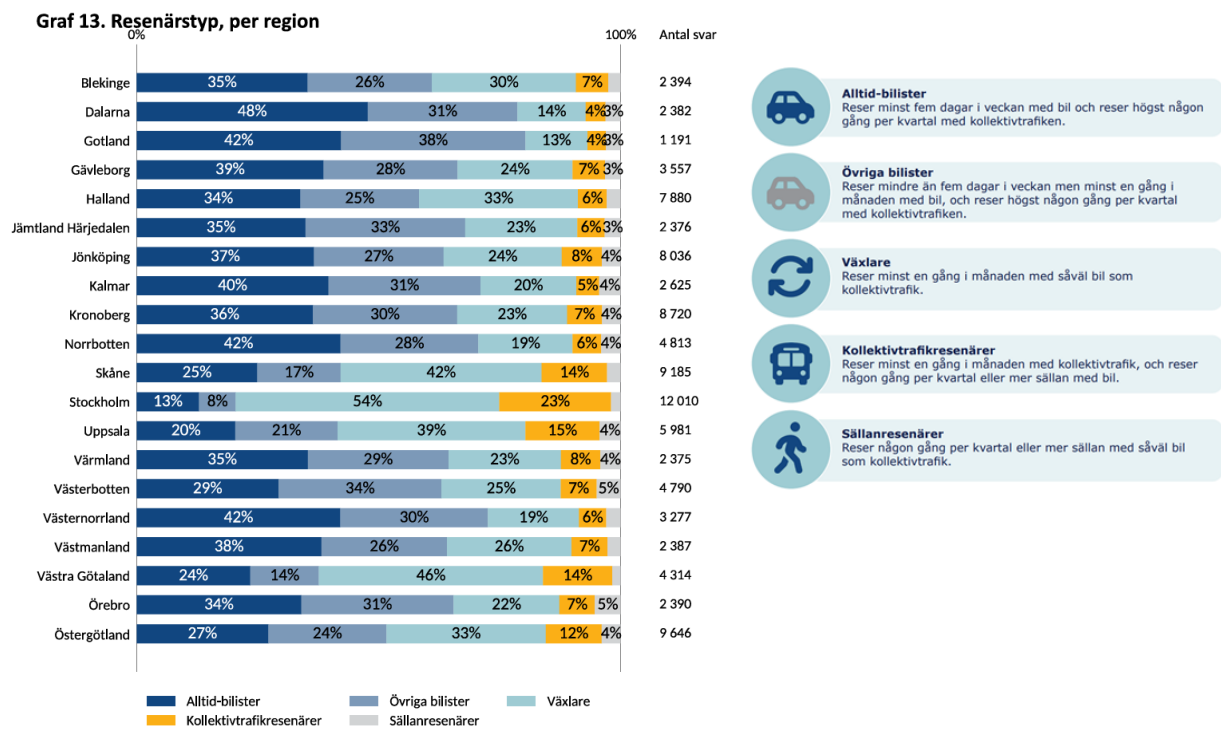
I kollektivtrafikbarometern mäts även andelen hållbart resande. Hållbart resande definieras som resor som görs med kollektivtrafik, cykel, gång, taxi (även till exempel färdtjänst) eller elsparkcykel som huvudsakligt färdmedel. Andelen hållbart resandet 2025 ligger kvar 42 procent, vilket är på samma höga nivå som 2024. Nedbrutet på län så har Västerbotten höga siffror även om andelen inte riktigt når upp till det nationella snittet.

Graf 10. Hållbart resande, per region



Källa: Kollektivtrafikbarometern – årsrapport 2025, Svensk Kollektivtrafik

I kollektivtrafikbarometern definieras fem resenärstyper baserat på resefrekvens med kollektivtrafiken och med bil. Västerbottens förhållande är likadant mellan de olika resenärstyperna från 2023 till och med 2025.



Källa: Kollektivtrafikbarometern – årsrapport 2025, Svensk Kollektivtrafik

Västerbottens kunder såväl som icke-kunder anser i högre grad än i riket att möjligheterna att resa kollektivt har förbättrats det senaste året. Bland kunderna har andelen ökat från 33 procent 2024 till 25 procent 2025. Bland icke-kunder har andelen ökat från 14 procent 2024 till 15 procent 2025.

Tabell 18. Regioner där invånarna i högst grad anser att deras möjligheter att resa kollektivt förbättrats det senaste året*

	Kunder	Icke-kunder
Västerbottens län	35%	15%
Jämtlands län	35%	13%
Blekinge län	29%	16%
Norrbottnens län	34%	11%
Värmlands län	32%	13%

*Notera att tabellen är sorterad efter instämmandegrad för totalen, dvs. andelen för Kunder + Icke-kunder.

Källa: Kollektivtrafikbarometern – årsrapport 2025, Svensk Kollektivtrafik

4.5 Kollektivtrafiken

Den regionala tågtrafikens inträde i Västerbotten har inneburit förändringar i busstrafikens omfattning. I samband med upphandlingar på sträckor där tåg trafikerar ha anpassningar av busstrafiken genomförts. Busstrafiken fungera som komplement till eller ersättning för tågtrafik i olika tidslägen och som ersättning efter delsträckor som ej trafikeras med tåg. Tågtrafiken har medfört ett ökat kollektivt resande, men har på vissa relationer även inneburit en viss överflyttning från buss till tåg.

Analys av trafik som beställs av Region Västerbotten genomförs kontinuerligt. Förändringar av pendlingsströmmar och resmönster till följd av tågtrafikens inträde i länet kartläggs och ligger till grund för det fortsatta arbetet med kollektivtrafiken.

Det finns ett antal tyngre stråk med buss och/eller tåg inom länet och över länsgräns som möter behov av daglig pendlingskaraktär.

- Luleå – Piteå – Skellefteå – Robertsfors – Umeå (buss)
- Vindeln – Umeå (buss och tåg)
- Örnsköldsvik – Nordmaling – Umeå (buss och tåg)
- Bjurholm – Vännäs – Umeå (buss och tåg)
- Lycksele – Umeå (buss)
- Norsjö – Skellefteå (buss)

Utbudet efter dessa stråk utgör huvuddelen av resandet med den regionfinansierade trafiken. Restiderna med kollektivtrafik har i och med tågtrafiken förkortats för Vännäs, Vindeln och orterna efter Botniabanan. Restiden mellan dessa orter och Umeå är numera kortare med kollektivtrafik än med bil.

Ett utvecklingsområde är att lyfta fram potentialen som den anropsstyrda kollektivtrafiken har, där en utvecklad ringbilstrafik kan bidra till en förbättrad tillgänglighet i de mer glest befolkade delarna av länet. Huvuddelen av denna trafik finansieras av kommunerna vilket innebär att Region Västerbottens roll i denna utveckling huvudsakligen består i att stödja utvecklingen. En i lag (2010:1065) om kollektivtrafik, utpekad uppgift för den regionala kollektivtrafikmyndigheten är dock att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredställande taxiförsörjning i länet. Denna uppgift gör att kollektivtrafikmyndigheten har ett särskilt intresse av att det finns anropsstyrd trafik då denna huvudsakligen utförs genom taxitransporter.

4.5.1 Busstrafik

Region Västerbotten beställde busstrafik till en omfattning av knappt 8 700 000 km/år för 2026.

Trafiken tillgodoser huvudsakligen behov av pendlingsresor till/från arbete och studier för boende i och utanför länet, samt möjliggör även tjänsteresor och fritidsresande för länsbor och besökare till länet.

Linje	Sträcka
11	Nordmaling - Umeå
12	Skellefteå - Umeå
14	Vilhelmina - Umeå
15	Bjurholm - Vännäs - Umeå
16	Vindeln - Umeå
17	Robertsfors - Umeå
20	Haparanda - Umeå
21	Skellefteå - Burträsk - Umeå
22	Norsjö - Skellefteå
23	Malå - Skellefteå
26	Arjeplog - Skellefteå
27	Malå - Skellefteå
28	Malå - Lycksele
29	Sorsele - Skellefteå
31	Hemavan - Umeå



Linje	Sträcka
32	Lycksele - Skellefteå
34	Åsele - Lycksele
36	Sorsele - Malå - Lycksele
37	Sorsele - Storuman
43	Vilhelmina - Lycksele
44	Dorotea - Åsele
45	Gällivare - Östersund
46	Dorotea - Vilhelmina
47	Dorotea - Hoting
48	Åsele - Vilhelmina
55	Vännäs - Sörfors - Umeå
63	Dorotea - Umeå
71	Nordmaling - Vännäs
100	Luleå - Umeå

Stomlinjenätet med trafik finansierad av Region Västerbotten

4.5.2 Tågtrafik

Landstingen i Västerbotten och Västernorrland samt kommunerna Umeå, Nordmaling, Örnsköldsvik och Kramfors tecknade år 2005 ett avtal med staten. Målsättningen i avtalet var att under 15 år efter järnvägens färdigställande trafikera sträckan Umeå - Sundsvall med minst sex persontåg dagligen i varje riktning. För att infria målsättningen förband sig landstingen och kommunerna att under 15-årsperioden finansiera inomregional persontrafik på banan genom upphandling av trafik och/eller subventionering av resor.

Regeringen beslutade i december 2007 om en försöksverksamhet på 10 år där trafikhuvudmännen i de fyra nordligaste länen fick en gemensam trafikeringsrätt för all persontågtrafik norr om Sundsvall. För att samordna

tågtrafiken inom de fyra nordligaste länen bildade trafikhuvudmännen ett samägt bolag, Norrtåg AB. I regeringsbeslutet fanns även en statlig finansiering för de första fem årens trafik som måste växlas upp mot regionala insatser. Norrtåg AB träffade under 2008 ett avtal med Rikstrafiken (uppgick i Trafikverket 2011-01-01), "Avtalet om utvecklingsprojekt Norrtåg". Norrtågstrafiken startade med fullskalig trafik 2013.

Norrtågstrafikens första år präglades av mycket stora resandeökningar. Resandeökningarna har därefter fortsatt men inte lika kraftigt. De olika tågsträckornas resandevolymer uppvisar stora skillnader. Umeå – Sundsvall dominerar resandet och har en fortsatt positiv resandeutveckling. Det är fortfarande sträckan Umeå – Örnsköldsvik som är den mest populära pendelsträckan med flest resenärer. Sundsvall – Storlien har också ett ökat resande. Vännäspendeln är Norrtågssystemets tredje största linje. Resandet på sträckan Umeå – Luleå har ökat kraftigt till följd av de förbättrade restiderna då infrastrukturen åter fungerar

Sedan december 2022 så har trafiken på Tvärbanan, Hällnäs – Lycksele pausats. Trafiken Hällnäs – Vindeln – Vännäs- Umeå har utvecklats med fler turer och därmed även pendlingsmöjlighet mellan Vindeln och Vännäs förutom fler avgångar för samtliga relationer.

Förutom Norrtåg så trafikeras sträckan Umeå – Sundsvall även av SJ med fyra dubbelturer Umeå - Stockholm. SJ utökade trafikeringen 2017 från tre till fyra dubbelturer vilket därefter fortsatt.

Norrtåg 2040 – en tågvision, som utarbetades av Norrtåg är antagen hos samtliga ägare och regioner inom Norrtågssystemet. Tågvisionen pekar ut riktningen för utvecklingen av tågtrafik.

5 Trafikpolitisk vision, prioriteringar och mål

Regionfullmäktige antog i november 2025 planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken som Region Västerbotten finansierar för perioden 2027 – 2029. I planeringsförutsättningarna för kollektivtrafiken så framgår regionfullmäktiges prioriteringar och mål för den trafik som finansieras av Region Västerbotten.

5.1 Vision

I det Regionalt kollektivtrafikprogram för Västerbottens län 2025 – 2031” som antagits i Region Västerbottens fullmäktige pekas på att transport- och resandemöjligheterna har stor betydelse för att det ska vara attraktivt och möjligt för människor att bo och verka i Västerbotten. Vidare har den regionala kollektivtrafiken betydelse för den regionala utvecklingen.

Kollektivtrafiken bidrar till ett attraktivare län med mindre miljöpåverkan, förbättrad trafiksäkerhet och folkhälsa, minskad trängsel och förbättrade tillgänglighet till viktiga samhällsfunktioner. En satsning på kollektivtrafiken skapar förutsättningar för god tillgänglighet i syfte att vidga arbetsmarknader och människors möjlighet att delta i samhället.

Regionfullmäktiges ambition är att Västerbotten ska bli ett konkurrenskraftigt län med en stark utvecklingskraft och med en effektiv och hållbar resursanvändning. För att uppnå detta krävs en ökad tillväxt och en regional kraftsamling som tar hänsyn till såväl människor och miljö som ekonomi. Region Västerbotten är en viktig aktör i denna kraftsamling. En väl fungerande kollektivtrafik är en viktig förutsättning för hållbar tillväxt och regional utveckling.

Regionens kollektivtrafikuppdrag syftar till att utifrån en helhetsbild möjliggöra regionalt resande (interregional och regional trafik) grundat på hög tillgänglighet inom de ekonomiska ramar som ges.

Region Västerbottens engagemang i kollektivtrafiken ska ske med utgångspunkt i regionens övergripande prioriteringar och dess program och policys. Den trafik som regionen beställer ska präglas av låg energi- och miljöbelastning, en hög trafiksäkerhet och en god tillgänglighet för resenärerna.

5.2 Prioriteringar och mål

Prioriteringar

Samordningen av anslutningar med angränsande trafiksystem är betydelsefull för tillgängligheten till och från länet och därmed också betydelsefull för länets tillväxt och utveckling.

Vid utformning av den regionfinansierade kollektivtrafiken ska prioritet ges åt kollektivtrafik som knyter samman två eller helst fler kommuncentra i syfte att skapa god tillgänglighet och livsmiljö i länets olika delar. Detta gäller regionens egna verksamheter som sjukresor, tjänsteresor och arbetspendling, men även resor för att stimulera övrig arbetspendling och vardagsresande.

Genom ovanstående medverkar Region Västerbotten till en god tillgänglighet för utbildning med möjlighet till pendling till och från länets större gymnasie- och högskoleorter. Besöksnäringen främjas genom att förutsättningar skapas för resande till viktiga turistmål under högsäsong, där så är möjligt utifrån regionens övriga prioriteringar. Detta sker bland annat genom samordning av region- och kommunalt finansierad trafik, men även genom samplanering mot trafik med andra finansörer, inklusive kommersiell trafik.

Vid behovskonflikter mellan inomkommunalt och regionalt resande bör prioritet ges långväga resande som förbättrar tillgängligheten i länet före resande inom ramen för kommunernas ansvar.

Inom norra regionen har regionerna genom sitt Regionförbund en prioritet att stimulera utvecklingen av den norrländska universitetssjukvården. Detta innebär bland annat att tillse att resmöjligheter finns med kollektivtrafik mellan sjukhusen inom regionen. Kollektivtrafiken är bidragande till att möjliggöra resor på ett hållbart sätt.

Region Västerbotten ska medverka till att de samhällsbetalda resorna inom Norra Regionen och inom länet kan samordnas- och optimeras både vad gäller upphandlingsförutsättningar och avrop. Samordningen behöver ska både av den allmänna kollektivtrafiken med buss och tåg, men även av den särskilda kollektivtrafiken där sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst, kommunala resor och anropsstyrd allmän kollektivtrafik ingår. Samordning av resor med den särskilda kollektivtrafiken och den allmänna anropsstyrda kollektivtrafik sker i den gemensamma beställningscentralen för serviceresor som sedan 2021 är en del av Länstrafiken i Västerbotten.

Mål

Planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken 2027 – 2029 utgår från Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2025 - 2031. Planeringsförutsättningarna fastställdes av regionfullmäktige i november 2025.

Övergripande mål

Regionfinansierad kollektivtrafik stärker egen verksamhet och möjliggör ett hållbart regionalt och interregionalt resande som stärker länets tillväxt och utveckling

Ett sammanhållet kollektivtrafiksystem av tåg, buss och anropsstyrd trafik som binder samman länets olika delar och länet med omvärlden är prioriterat för att kunna uppnå det övergripande målet.

Delmål 1

Kollektivtrafiken ska väljas före andra motoriserade transporter i Västerbotten

Genom att stärka kollektivtrafiken som binder samman länet och länet med angränsande län i starka stråk kan stora effekter för ökad marknadsandel uppnås. Samtidigt behöver kollektivtrafiken möjliggöra för invånare och besökare att kunna nå hela länet vilket gör att insatser för att utveckla trafiken även utanför starka stråk behöver genomföras. Samverkan med länets kommuner är viktig för att fortsätta utveckla ett sammanhållet nät av kollektivtrafik som finansieras dels av Region Västerbotten och länets kommuner.

Det finns en koppling mellan marknadsandel och kollektivtrafikens relevans, där marknadsandelen sjunker i takt med att kollektivtrafikutbudets relevans minskar. För att öka resandet och marknadsandelen bör satsningar göras för att kollektivtrafiken i Västerbotten ska upplevas som ett integrerat system med tåg och buss och att utbudet upplevs vara relevant både för befintliga och potentiella resenärer.



Kunskap om kollektivtrafikutbudet, utbudets användbarhet och att det finns en produktfördel är faktorer som ger ökat kollektivt resande. Källa: Svensk Kollektivtrafik

En kunskap avseende resandeflöden och resandebestånd på kort och lång sikt behöver även fortsättningsvis byggas/utvecklas. Kunskap om befintliga resandeflöden inom kollektivtrafiken finns. Denna kunskap behöver dock kontinuerligt ytterligare förstärkas och kopplas mot pendlingsströmmar med andra färdmedel för att skapa en stabil bas för att kunna analysera och prognostisera en utveckling av trafiken. I detta arbete ingår att sammanställa en bild av den totala trafiken för att därifrån kunna utveckla strategier och göra prioriteringar för fortsatt positiv utveckling av resandet. Planering av trafiken bör göras utifrån ett optimalt resursutnyttjande för att begränsa kostnadsutvecklingen för kollektivtrafiken. En effektivisering av trafiken kräver tydliga strategier för de trafikkoncept som skall genomföras.

Den faktor som påverkar kundnöjdheten i störst utsträckning är den upplevda punktligheten, dvs. att man kan lita på att man kommer fram i den tid som anges i tidtabellen. Kollektivtrafikens undersökningsverktyg

Kollektivtrafikbarometern används för att kontinuerligt mäta olika faktorer inom kollektivtrafiken. Undersökningen inkluderar såväl de som reser ofta som de som reser mer sällan eller aldrig.

Kollektivtrafiken behöver både upplevas som attraktiv och vara utformad med en medvetenhet om den stora variationen av behov och förutsättningar som finns hos Västerbottens invånare och besökare. Kollektivtrafiken omfattar inte enbart själva resan utan allt som sker inför och efter resan. Möjligheterna till att få information genom olika kanaler, köpa biljetter, ta sig till och från hållplatsen eller stationen, stöd/hjälp vid förseningar eller andra oförutsedda händelser, är exempel på ytterligare faktorer som påverkar upplevelsen av kollektivtrafiken. Insatser inom dessa områden samt utbudet av kollektivtrafik samspelar för att skapa en attraktiv kollektivtrafik som är ett självklart val för mobilitet.

Arbete med attraktivitetshöjande aktiviteter och att följa upp de indikatorer som finns i trafikförsörjningsprogrammet kommer att vara viktigt för den övergripande målpuppfyllelsen ökat resande och ökad marknadsandel.

Delmål 2

Kollektivtrafikens klimatpåverkan ska minska

Miljökrav som ställs för den kollektivtrafik som finansieras av Region Västerbotten ska bidra till att andelen fordonskilometer som sker med förnybart drivmedel uppgår till 100 %. Fortsatt arbete kommer att ske med stöd av framtagna drivmedelsstrategi. Arbetet kommer att ske i samverkan med länets kommuner. Behov av utveckling av infrastrukturen ses både för den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken. Huvuddelen av den trafik som Region Västerbotten finansierar är föremål för upphandling med trafikstart i december 2029. Arbetet med upphandling av denna trafik inleds under slutet av 2026.

Delmål 3

Den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik ska utvecklas

Kollektivtrafik som finansieras av Region Västerbotten ska bidra till geografisk tillgänglighet genom att möjliggöra resor mellan strategiska målpunkter inom länet och till/från grannlänerna i ett sammanhängande system både i mer glest som i tätbefolkade delar. Utbud och utformning kan dock variera utifrån hur trafiken bidrar till trafikförsörjningsprogrammets två målvärden för geografisk tillgänglighet.

Delmål 4

Kollektivtrafikens tillgänglighet ska öka för personer med funktionsnedsättningar

Region Västerbotten arbetar för att öka tillgängligheten genom de fordonskrav som ställs vid upphandlingar, insatser för förbättrad infrastruktur för kollektivtrafiken liksom övriga insatser för att säkerställa att kollektivtrafiken är tillgänglig före och under resa.

I vilken utsträckning den allmänna kollektivtrafiken kan användas av personer med funktionsnedsättningar beror på flera olika saker. För att kollektivtrafiken ska vara användbar behöver åtgärder för att komma till rätta med fysiska hinder genomföras, kontinuerligt arbete med bemötande, samt utveckling av att tillgängliggöra information. Flera av de åtgärder som behövs är exempelvis förbättringar av kollektivtrafikens infrastruktur, vilket kommer att ta tid i ett vidsträckt län som Västerbotten.

Det finns en mängd olika funktionsnedsättningar och kopplat till exempelvis infrastruktur så finns en standard för när något är tillgängligt i den hållplatshandbok som Länstrafiken tagit fram. Frågan om tillgänglighet är dock mer komplex. Avseende exempelvis en hållplats så kan själva hållplatsen vara tillgänglig medan vägen till/från hållplatsen har brister eller att exempelvis brister i snöröjning gör att hållplatsen inte är tillgänglig under delar av året. I arbetet med indikatorer kopplade till målet behöver dessa skärningspunkter och behov av förtydliganden utvecklas.

Arbetet med att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning inriktas i första hand på resenärer med nedsatt rörelseförmåga, nedsatt syn och nedsatt hörsel. Anpassning ska även eftersträvas så att specifika behov tillgodoses för personer med andra typer av funktionsnedsättningar.

En fortsatt utbyggnad av ledsagningsfunktion vid fler bytespunkter kommer att fortsätta.

Delmål 5

Det ska vara attraktivt att resa med kollektivtrafiken i Västerbotten

Region Västerbottens arbete med att göra kollektivtrafiken i Västerbotten attraktiv sker genom att bibehålla och utveckla dagens utbud av kollektivtrafik. Ett sammanhållet kollektivtrafiksystem av tåg, buss och anropsstyrd trafik som binder samman länets olika delar och länet med omvärlden är prioriterat. Samtidigt utvecklas kollektivtrafikens attraktivitet även genom olika insatser inom ramen för det delägda bolaget Norrtåg och det helägda bolaget Länstrafikens uppdrag.

5.2.1 Trafiksäkerhet och miljö

På nationell nivå är det övergripande målet för miljöpolitiken att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att ha orsakat ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Generationsmålet och miljö kvalitetsmålen, som riksdagen beslutat om är basen för det svenska miljöarbetet.

Länsstyrelsen i Västerbottens Klimat- och energistrategi 2020 har som syfte att inspirera och förmå länets aktörer agera för minskad miljöpåverkan för att uppnå det nationella klimatmålet.

Syftet med den regionala utvecklingsstrategin För Västerbotten 2020 - 2030 (RUS) är bland annat att inspirera och engagera medborgare och organisationer i deras dagliga arbete för Västerbottens hållbara utveckling.

Region Västerbotten är en av länets största arbetsgivare och den verksamhet som bedrivs innebär många transporter av patienter, personal och produkter vilket påverkar miljö och klimat. Som offentlig aktör har regionen stor möjlighet att påverka och vara föredöme i länets omställning till att bli klimatneutrala.

I Region Västerbottens miljö- och klimatstrategi antogs av regionfullmäktige 2021-09-21. I den står att Region Västerbotten arbetar systematiskt med att minska verksamhetens miljöpåverkan. Med utgångspunkt i miljöpolicy och regionplan ska regionen verka för att verksamheten ska vara klimatneutral och klimatanpassad, hälsosam och giftfri samt resurseffektiv. Inriktningsmålet att minska klimatpåverkan för att uppnå en fossilfri och klimatneutral verksamhet så finns en indikator för markburna transporter att de ska vara fossilfria år 2030.

Det beslut som landstingsstyrelsen i september 2015 fattade om nya miljökrav för minskad fossilanvändning inom kollektivtrafiken är därmed fortfarande relevanta. De kraftigt ökade trafik kostnaderna innebär att det under första delen av 2023 initierades en process för att möjliggöra att HVO kan frångås. Detta har dock inte realiserats då kostnadsökningarna började mattas av och då borttagandet av reduktionsplikten skulle kunna innebära effekter för trafik kostnaderna som innebär att effekter av en övergång blir mycket liten.

En drivmedelsstrategi för kollektivtrafiken i Västerbotten togs fram 2024. Strategin omfattar både den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken på väg i Västerbotten och innebär att den omfattar såväl den trafik som Region Västerbotten finansierar som den som kommunerna finansierar. Strategin är dock inte ett slutmål utan markerar inledning på ett arbete med infrastruktur och gemensamt i länet arbeta för att uppnå målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. För Region Västerbotten innebär drivmedelsstrategin ett verktyg på vägen mot fossilfria marktransporter.

5.2.2 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Landstingets funktionshinderpolitiska strategi med övergripande mål för Västerbottens läns landsting 2017 – 2020 har inte någon uttalad styrning för området kollektivtrafik. Med stöd i strategin om att främja delaktighet och tidigare inriktning att trafik som beställs och finansieras ska vara tillgänglig och funktionell för personer med funktionsnedsättning i enlighet med fastställd policy för tillgänglig kollektivtrafik som antogs av Länstrafikens ägarsamråd i februari 2010. Att omsätta den fastställda policyn har sedan den nya kollektivtrafiklagen från 2012 varit en uppgift för den regionala kollektivtrafikmyndigheten. De åtgärder som direkt påverkar den regionfinansierade trafiken är ledsagning vid vissa prioriterade mål- och bytespunkter, automatiskt audiovisuellt hållplatsutrop samt fordonsutformningen i det prioriterade linjenätet.

Den trafik som Region Västerbotten beställer ska präglas av trygghet och tillgänglighet för resenärerna. Möjlighet att boka rullstolsplats är en åtgärd som efterfrågats och målsättningen är att denna funktion införs så snart det är möjligt. Utvecklingsarbetet har förskjutits upprepade gånger till följd av utmaningarna med biljett- och betalsystemet. Genom att utveckla en bokningsmöjlighet och därmed säkerställa att platsen är tillgänglig samt att resenären genom bokningen är väntad, medför att en större trygghet och tillgänglighet skapas för de målgrupper som regionen prioriterar. Region Västerbotten ser positivt på att en funktion för platsbokning av rullstolsplats tillskapas och att den med fördel kan kopplas till bokning av ledsagning i kollektivtrafiken.

I dagsläget bedöms kollektivtrafikens tillgänglighet utifrån tre kriterier; tillgång till rullstolsplats, ramp/lift och förekomst av audiovisuellt utrop ombord på fordonen. I och med införandet av realtidssystem så kommer nu även audiovisuellt automatiskt hållplatsutrop att införas vilket innebär att Region Västerbotten kommer att gå från en placering i botten nationellt till en placering i nivå med majoriteten av de andra regionerna.

Ekonomisk ram för kollektivtrafiken 2027 - 2029

Planeringsförutsättningarna för perioden 2027 – 2029 innehåller en samlad ekonomisk prognos för Länstrafiken i Västerbotten AB och Norrtåg AB.

Budget för 2027 avseende busstrafik som finansieras av driftsbidrag via Länstrafiken tas fram av Länstrafiken utifrån den trafikbeställning som Region Västerbotten gör i "Kollektivtrafikplan 2027 – 2029".

Den ekonomiska ramen för busstrafiken för 2027 - 2029 bygger på en årlig uppräkningsom 6 % för perioden 2027 - 2029 till följd av en högre ökad kostnad för trafikavtalens index jämfört med ökning av intäkter i trafiken. Beräkningen bygger på att samverkansavtal med Trafikverket även fortsatt kommer att vara på en nivå som motsvarar 2026 års nivå vilket är 43 procent lägre än för 2025.

Den ekonomiska ramen för tågtrafiken för 2027 - 2029 bygger på en prognos från Norrtåg över medfinansiering för perioden 2027 – 2029, baserad enligt överenskommen ekonomiskt fördelningsmodell.

Utfall kostnader för Region Västerbotten kollektivtrafik 2013 – 2022 (boksut från bolagen)

Trafikslag	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Beställningssc.									9,1	10,1
Busstrafik	88,7	84,0	89,6	88,3	95,2	89,4	91,2	139,8	150,0	190,0
Tågtrafik	23,6	25,4	29,2	30,3	32,7	38,4	43,8	50,6	53,0	52,8
Summa	112,3	109,5	118,8	118,6	127,9	127,8	135	190,4*	212,1	252,9
Ekonomisk ram	120,3	123,7	126,2	124,2	127,0	128,5	134,5	174,6	226,6	231,7

Delskatteväxling av de s.k. gemensamma kostnaderna. Från och med 2020-01-01 efter delskatteväxlingen bekostar Region Västerbotten samtliga de s.k.

Gemensamma kostnaderna för busstrafiken.

Avräkningssskuld hos Norrtåg 2017-12-31: 14 505 000 kr

Avräkningssskuld hos Norrtåg 2018-12-31: 18 433 000 kr

Avräkningssskuld hos Norrtåg 2019-12-31: 18 379 000 kr

Avräkningssskuld hos Norrtåg 2020-12-31: 20 779 624 kr

Avräkningssskuld hos Norrtåg 2021-12-31: 10 075 394 kr

Avräkningssskuld hos Norrtåg 2022-12-31: 29 440 000 kr

Prognos av kostnaderna för Region Västerbotten kollektivtrafik 2027 – 2029

Trafikslag	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Busstrafik inkl. BC*	202,7	214,2	193,8	217,7	230,7	244,5	259,2
Tågtrafik	70,2**	75,5***	67,3***	72,9	86,6	84,9	83,0
Summa	272,9	289,7	261,1	290,6	317,3	329,4	342,2
Ekonomisk ram	239,4	262,4	258,6				

* Budget för beställningscentralen ingår från och med 2023 i Länstrafikens totalbudget

** Återbetalning av del av skuld från Norrtåg om 19 440 000 kr.

*** Skuld till Region Västerbotten 2025-12-31: 2 288 792 kr.

Från Norrtåg AB och Länstrafiken i Västerbotten AB budgeterade kostnader för buss- och tågtrafiken bör ligga till grund för uppräkningsom av anslaget för kollektivtrafik i budgetprocessen för 2027.

5.3 Länstrafiken

I och med bildandet av regionala kollektivtrafikmyndigheter så inleddes en process mot tydligare rollfördelning i länet. Myndigheten har en strategisk roll och Länstrafiken i Västerbotten AB har en operativ roll. Länstrafiken i Västerbotten AB upphandlar på uppdrag av RKM den trafik som kommunerna och Region Västerbotten beställt, ansvarar för uppföljning av trafikavtal, den dagliga driften, samt information och marknadsföring av trafiken.

Indexutvecklingen i de regionfinansierade trafikavtalen har inneburit kraftigt ökade kostnader för trafiken. En viss avmattning av kostnadsökningarna kan ses.

Det kollektiva resandet har under många år uppvisat en positiv trend, vilket indikerar att trafiken totalt sett har en god attraktionskraft. Pandemin påverkade kraftigt resandet med kollektivtrafiken. Återhämtningen har inte varit lika god för de längre resorna som för de kortare resorna. Detta påverkar intäkterna för Region Västerbotten och skapar i viss utsträckning att kommunerna och Region Västerbotten inte fullt ut har samsyn i hur taxan ska justeras. Under 2023 genomfördes två taxejusteringar, en vid årsskiftet och ytterligare en från och med 2023-08-01. Taxan justerades sedan med 3,5 procent från och med 2024-01-01, med 3,5 procent från och med 2025-01-01 och 3 procent från och med 2026-01-01.

5.4 Norrtåg

Den regionala tågtrafiken administreras av Norrtåg AB, som bildades av de fyra nordligaste länen för att samordna tågtrafiken i länen och för att genomföra ambitionerna i Norrtågsförsöket. Ägandet av Norrtåg ser lite olika ut i de fyra länen. Det är endast i Västerbotten som Norrtåg ägs av Länstrafikbolaget, som i sin tur ägs av Region Västerbotten. I Jämtland är det Region Jämtland/Härjedalen som äger Norrtåg och i Norrbotten och Västernorrland är det kommunalförbundet som äger Norrtåg.

Avregleringen av järnvägsmarknaden från 2010 innebär att Norrtåg AB inte längre har någon ensamrätt för trafikering av bandelar i området, vilket innebär att tillkommande kommersiell trafiken (enligt Trafikverkets tolkning av avtalet) medför en minskad statlig medfinansiering.

Nettokostnaden för den planerade trafiken på Botniabanan 2010-2015 regleras enligt huvudavtalet samt enligt beslut i ägarsamrådet den 7 juni 2010, där Norrtåg AB fick i uppdrag att ta fram en finansieringsfördelning som utgår från konsortialavtalets principer och tar hänsyn till intäkterna.

5.4.1 Regionens finansieringsansvar Norrtåg

Den grundläggande finansieringsmodell som finns mellan länen är reglerad i nu gällande konsortialavtal genom att kostnader och intäkter ska fördelas utifrån den trafikproduktion som sker inom länen enligt formulering nedan:

Kostnaderna fördelas i förhållande till det trafikarbete - i detta fall den trafikproduktion uttryckt i kilometer - som utförs inom respektive län. Beräkningen av trafik kostnader baseras på femårsperioden 2026 - 2030.

Intäkterna - i detta fall biljettintäkterna - fördelas i förhållande till de intäkter som trafikproduktionen genererar inom respektive län. Intäktsfördelningen baseras på två snittvärden ett baserat på enkelbiljetter och ett baserat på övriga biljetter.

5.5 Riskanalys

Inför 2027, men även i ett längre perspektiv identifierades ett antal riskområden som kan påverka Region Västerbottens finansiering av kollektivtrafiken, men även påverkan på uppsatta miljömål och i värsta fall möjlighet att upprätthålla trafik.

Osäkerhet kring hur statens (Trafikverkets) medfinansiering till Norrtågstrafiken påverkar Västerbotten
Samverkansavtalet för Norrtågstrafik för 2026 tecknades i en nivå som var 57 procent av nivån för 2025. Möjligen kan justering av anslaget till Trafikverket ske i samband med vårbudgeten 2026.

Trafikverket har meddelat att de ej kan informera om vilken nivå som de har möjlighet att teckna samverkansavtal förrän hösten 2026 liksom tidigare år. Trafikverket har i dagsläget inte anslag för längre period än ett år och därmed finns risk att samma osäkerhet kring kommande års finansiering kvarstår.

Osäkerhet kring hur statens (Trafikverkets) medfinansiering till busstrafiken genom samverkansavtalet Samverkande Inland påverkar Västerbotten långsiktigt

Samverkansavtalet för busstrafiken "Samverkande Inland" för 2026 tecknades i en nivå som var 57 procent av nivån för 2025. Möjligen kan justering av anslaget till Trafikverket ske i samband med vårbudgeten 2026.

Trafikverket har meddelat att de ej kan informera om vilken nivå som de har möjlighet att teckna samverkansavtal förrän hösten 2026 liksom tidigare år. Trafikverket har i dagsläget inte anslag för längre period än ett år och därmed finns risk att samma osäkerhet kring kommande års finansiering kvarstår.

Osäkerhet kring hur statens (Trafikverkets) medfinansiering till flygtransferlinjerna

Samverkansavtalet för flygtransferlinjerna har liksom för övriga samverkansavtal tecknats för ett år och avser därmed endast 2026. Förutom Region Västerbotten så berörs Dorotea, Sorsele och Åsele kommuner av avtalet då kommunerna medfinansierar en fjärdedel av nettokostnaden för respektive flygtransferlinje.

Trafikverket har meddelat att de ej kan informera om vilken nivå som de har möjlighet att teckna samverkansavtal förrän hösten 2026 liksom tidigare år. Trafikverket har i dagsläget inte anslag för längre period än ett år och därmed finns risk att samma osäkerhet kring kommande års finansiering kvarstår.

Lägre intäkter till följd av minskat resande

Resandet har minskat under 2025 och det är framför allt arbetspendling som minskat. En lägre justering av taxan genomfördes inför 2026 för att inte ytterligare förstärka trenden med minskat resande. Den geopolitiska osäkerheten skulle dock med ökade drivmedelspriser kunna innebära att en ökning av det kollektiva resandet åter sker.

Ökade trafik kostnader för busstrafiken till följd av indexutvecklingen

Budget för kollektivtrafiken med buss avseende 2027 tas fram i april 2026. De index som används vid beräkning av trafik kostnader är framtagna av SKR. Tidsrymden mellan budget och faktiskt utfall innebär att det finns risk att bedömd indexutveckling ej fullt ut korrelerar med faktisk indexutveckling. Ökade drivmedelspriserna, samt ökning av trafikavtalens kostnadsnivå till följd av indexutvecklingen innebär en fortsatt stor risk för stor påverkan på trafik kostnaderna.

6 Upphandling

6.1 Busstrafik finansierad av Region Västerbotten

Den trafik som Region Västerbotten finansierar upphandlas av Länstrafiken i Västerbotten AB på uppdrag av Kollektivtrafikmyndigheten.

Region Västerbotten har sedan 2013 övergått till att upphandla trafikavtal utan förlängningsår men med en längre avtalstid då detta innebär positiva effekter för kostnadsutvecklingen i samband med upphandling. De flesta av de trafikavtal som upphandlas för den regionfinansierade trafiken har en avtalslängd om 8 – 10 år.

6.1.1 Miljö- och trafiksäkerhetskrav

Vid upphandling av busstrafik som finansieras av Region Västerbotten ställer länstrafiken krav på att;

- Fordon får ha en högsta ålder av 15 år. Utgångspunkt för fordons ålder är fordons årsmodell.
- Fordonens samtliga sittplatser ska vara utrustade med godkända säkerhetsbälten. Nyanskaffade fordon ska ha godkända 3-punktsbälten.
- Fordon ska vara utrustat med alkoholås (typ bränslecell) som förhindrar att fordonet framförs av förare påverkad av alkohol.
- Fordonen ska på förarplats vara utrustade med mobiltelefon utrustad med handsfree-funktion.
- Fordonen ska vintertid vara försedda med vinterdäck
- Fordonen ska vara utrustade med godkänd handbrandsläckare

Koldioxid är kollektivtrafikens dominerande klimatpåverkande gas. Region Västerbotten ställer där så är möjligt (tillgång till förnyelsebara bränslen viktig faktor) utökade krav, vilket innebär att trafiken ska utföras med en minskning av utsläpp av klimatpåverkande gaser motsvarande minst 70 procent av utgångsvärdet. Utgångsvärdet är koldioxidutsläppen då 100 procent fossil diesel används.

6.1.2 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Vid upphandling av trafik beställd av Region Västerbotten ställer länstrafiken krav på att:

- Fordonen ska vara utrustade med lyft för ombordtagning av bland annat rullstol.
- Samtliga passagerare ska ha möjlighet att se ut genom fönster även sittandes angöring av rullstol ska anordnas i anslutning till mittdörr.
- Antalet rullstolsplatser ska vara minst 1 per fordon.
- Toalettens placering ska vara i plan utan nivåskillnad för att personer med nedsatt rörlighet ska ha möjlighet att använda den.
- Kontrastmarkeringar ska finnas på ledstänger och handtag, vid in- och utsteg, samt punktskrift på signalknappar på nya bussar from 2010.
- Krav på utformningen av rullstolsplatsen avseende fastsättning och utrustning på rullstolsplatsen.
- Möjlighet till bokning av rullstolsplats.

Då fordon på regionfinansierade linjer genom den upphandlande enhetens försorg ska utrustas med automatiskt audiovisuellt utrop bör detta krav tydliggöras och deltagande i processer hänförliga till detta krav skapas med Region Västerbotten såsom finansiär av trafiken.

Länstrafiken och Region Västerbotten har fört dialog med Svensk Kollektivtrafik kring gemensamt arbete för fortsatt utveckling av fordonskraven i Bus Nordic utifrån tillgänglighetsperspektiv.

6.1.3 Övriga kvalitets-/utformningskrav

- Internet
- Laddmöjlighet mobil/dator
- Profilerings (utökad)

6.2 Tågtrafik finansierad av Region Västerbotten

Operatör för tågtrafiken är Vy. Trafikavtalet var fram till sommaren 2022 ett tjänstekoncessionsavtal och som trädde i kraft i augusti 2016 och som löper ut 2025-12-10. Till följd av effekterna under pandemin så omvandlades operatörsavtalet genom ett tilläggsavtal till ett produktionsavtal. Trafikoperatör från och med 2025-12-11 är VR och avtalet är ett produktionsavtal.

2024 antogs "Norrtåg 2040 – en tågvision". Tågstrategin innehåller en visionsdel och en strategidel som omfattar den utredningar som visionen bygger på.

Arbete inför upphandling av tågfordon pågår. Processen innefattar möjlighet att inkludera fler i upphandlingen genom att upphandla ett ramavtal. Detta skulle möjliggöra att kostnaderna för kommande upphandling genom större volym kunna innebära lägre kostnader. Processen kring fordonsanskaffning fortgår under 2025 för beslut i slutet av året.

Byggstartbeslut har kommit för Norrbottenbanan sträckan Umeå – Skellefteå. Arbete med utformning och planer för byggnation av Resecentrum pågår.

Nya styrdokument för Norrtåg har antagits. De nya styrdokumenterna rensades från upprepningar och nyckeltalen i den ekonomiska modellen uppdaterades. Beräkningen av trafik kostnader baseras på femårsperioden 2026 - 2030 i stället för historiska data och intäktsfördelningen har justerats från att vara ett snittintäktsvärde till att vara två snittvärden ett baserat på enkelbiljetter och ett baserat på övriga biljetter. Detta ger en mer rättvisande intäktsfördelning som tar hänsyn till andelen pendlarbiljetter.

7 Krisberedskap och civilt försvar

Utifrån det förändrade säkerhetsläget så är civil beredskap i fokus. Civil beredskap är ett samlingsnamn för krisberedskap och civilt försvar. Förmågan att förebygga och hantera fredstida krissituationer, krigsfara och ytterst krig är vad civil beredskap handlar om. Det civila försvaret och krisberedskapen ska förstärka varandra i gemensamma processer för samordning, planering och förberedelser. Den civila beredskapen syftar till att förbereda för alla slags samhällsstörningar som riskerar att skada. Det som ska värnas är samhällets grundläggande skyddsvärden:

- Människors liv och hälsa
- Samhällets funktionalitet
- Demokrati, rättssäkerhet och mänskliga fri- och rättigheter
- Miljö och ekonomiska värden
- Nationell suveränitet

Det finns olika lager av ansvar och roller. Vissa myndigheter har mer ansvar än andra, men alla har ett ansvar att minska sårbarheter och värna samhällets grundläggande skyddsvärden utifrån sitt verksamhetsansvar.

Det finns också en samordning på olika nivåer (geografiskt områdesansvar)

- Lokal nivå (kommuner)
- Regional nivå (Länsstyrelser)
- Högre regional nivå (sex civilförsvarsområden som består av flera länsstyrelser under ledning av en utpekad länsstyrelse)
- Nationell nivå (regeringen, där myndigheter stödjer regeringen)

Trafikverket är ansvarig sektorsmyndighet för beredskapssektorn Transporter. Övriga myndigheter inom transportsektorn är Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Trafikverket ska inom sin beredskapssektor leda arbetet med att samordna åtgärder inför och vid fredstida krissituationer och höjd beredskap. Trafikverket ska driva på arbetet inom beredskapssektorn transporter, stödja beredskapsmyndigheterna samt verka för att uppgifter och roller inom beredskapssektorn tydliggörs.

Kommuner och regioner ska enligt lag minska sårbarheten i sin verksamhet och ha en god förmåga att hantera krissituationer i fred. Genom detta ska de även uppnå en grundläggande förmåga till civilt försvar.

Region Västerbottens ansvar för och möjlighet att tillhandahålla vård, kan i händelse av olika kriser påverkas negativt av bristande tillgång till allmän kollektivtrafik då personalförsörjningen därmed påverkas. Utifrån detta är det av vikt att prioriteringar av hur kollektivtrafik beställd och finansierad av Region Västerbotten ska upprätthållas i händelse av kris. Krisberedskapsplanen som antogs av landstingsstyrelsen i november 2015 omfattar ett antal krisscenarier och vilka åtgärder som anses som behövliga för att Region Västerbotten ska kunna fortsätta att tillhandahålla vård i händelse av kris. Regionförbundet, Region Västerbotten såsom regional kollektivtrafikmyndighet antog i oktober 2016 en plan för krisberedskap i kollektivtrafiken. Under 2023 har Region Västerbotten gjort en risk och sårbarhetsanalys för verksamheter inom regionala utvecklingsförvaltningen, däribland kollektivtrafiken.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten ser vikten av att det för kollektivtrafiken finns en sammanhållen plan för hur kollektivtrafiken ska kunna upprätthållas vid olika typer av kriser, utifrån sin samhällsviktiga funktion för flera olika sektorer i samhället. En krisplan för kollektivtrafiken behöver omfatta all trafik som myndigheten enligt lagen om kollektivtrafik (2010:1065) har ansvar för. Beslutsvägar, ansvar och kontaktvägar är viktiga delar i en krisplan för att ge stöd i hur kollektivtrafikmyndigheten ska agera i händelse av kris.

Region Västerbotten ansökte om och fick statsbidrag beviljat för 2025 för att kunna genomföra åtgärder för att stärka hälso- och sjukvårdens beredskap så att hälso- och sjukvårdsverksamhet kan upprätthållas under höjd beredskap, i enlighet med förordning (2023:489).

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.

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 enlighet med 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.

Under övningen Holger i februari 2026 så konstateras att ytterligare arbete kring persontrafikombuden kommer att behöva ske.

8 Trafikbeställning

8.1 Busstrafik

Den busstrafik Region Västerbotten är kostnadsansvarig för förändras huvudsakligen i samband med upphandling av trafik utifrån att förändringar i trafikutbud vid detta tillfälle är mest fördelaktig ur kostnadsaspekt. Inför upphandling ses trafikomfattning, upplägg samt krav på trafiken ur miljö-, trafiksäkerhets- och tillgänglighetsaspekt över utifrån antagna policys och program.

Viss smärre översyn av trafikens omfattning och utförande kan göras i befintliga avtal.

Utifrån att regional tågtrafik även beställs av Region Västerbotten är koppling mellan buss och tåg viktig i arbetet med beställning för att försöka uppnå ett samverkande system av trafik inom länet och över länsgräns.

Linje	Sträckning	Åtgärder inför trafikåret 2027
Linje 11	Nordmaling - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 12	Skellefteå - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 14	Vilhelmina - Åsele - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 15	Bjurholm - Vännäs - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 16	Vindelö - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 17	Robertsfors - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 20	Haparanda - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 21	Skellefteå - Burträsk - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 22	Norsjö - Skellefteå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 23	Malå – Norsjö/Skellefteå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 26	Skellefteå – Arvidsjaur - Arjeplog	Oförändrad trafikomfattning
Linje 27	Malå - Skellefteå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 28	Malå - Lycksele	Oförändrad trafikomfattning
Linje 29	Sorsele - Skellefteå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 31	Hemavan/Tärnaby - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 32	Skellefteå - Lycksele	Oförändrad trafikomfattning
Linje 34	Åsele - Lycksele	Oförändrad trafikomfattning
Linje 36	Sorsele – Malå - Lycksele	Oförändrad trafikomfattning
Linje 37	Sorsele - Storuman	Oförändrad trafikomfattning
Linje 43	Vilhelmina - Lycksele	Oförändrad trafikomfattning
Linje 44	Dorotea – Åsele	Oförändrad trafikomfattning
Linje 45	Gällivare - Östersund	Oförändrad trafikomfattning
Linje 46	Dorotea - Vilhelmina	Oförändrad trafikomfattning
Linje 47	Dorotea - Hoting	Oförändrad trafikomfattning
Linje 48	Åsele - Vilhelmina	Oförändrad trafikomfattning
Linje 55	Vännäs – Sörfors - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 63	Dorotea - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 71	Nordmaling – Vännäs	Oförändrad trafikomfattning
Linje 100	Luleå - Umeå	Oförändrad trafikomfattning

8.2 Ringbilar

Den ringbilstrafik Region Västerbotten är kostnadsansvarig för är av begränsad omfattning och den är huvudsakligen utformad som komplement till linjetrafik i tidslägen och relationer med lågt resande och/eller ojämn frekvens. Huvudsakligt fokus är att tillgodose behov av basservice till/från vård/samhällsservice alternativt veckoarbets- och studiependling på länsnivå.

Ringbil	Sträckning	Åtgärder inför trafikåret 2027
Ringbil 771	Vilhelmina – Åsele	Oförändrad trafikomfattning (1 enkeltur Vilhelmina – Åsele lördagar)
Ringbil 799	Åsele – Dorotea	Oförändrad trafikomfattning (2 enkelturer Åsele – Dorotea måndag - fredag)

8.3 Tågtrafik

Tågtrafiken omfattar för Västerbottens del sträckorna:

- Sundsvall – Umeå
- Luleå – Umeå
- Hällnäs – Vindeln - Vännäs – Umeå

I övrigt finns trafik Sundsvall – Trondheim och Luleå – Narvik samt Haparanda – Luleå.

T27 (giltighet 2026-12-13 – 2027-12-11)

Inför T26 kommer endast tidtabellmässiga justeringar att genomföras av trafiken.

Umeå – Luleå:

Utökning av trafiken från tre till fyra dubbelturer

Delsträcka	Måndag – Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Luleå – Umeå Ö	4	3	3	3

Umeå – Vännäs – Vindeln - Hällnäs:

Tidtabellmässiga justeringar i trafiken.

Delsträcka	Måndag – Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Hällnäs – Umeå Ö	2	2	1	1
Vindeln – Umeå Ö	10,5	8,5	3	2

Sundsvall – Umeå:

Utökning av trafiken till timmestrafik.

Sträcka/ Delsträcka	Måndag – Fredag ¹⁾		Lördag		Sön- och helgdag	
	A-period	B-period	A-period	B-period	A-period	B-period
Umeå C – Sundsvall C	15	10	7	6,5	7,5	7
Umeå C – Örnsköldsviks C	2	2	0	0	0	0

8.3.1 Trafikbeställning T27

Region Västerbotten beställer utökning av tågtrafiken för perioden 2026-12-13 – 2027-12-11 med en tillkommande dubbeltur Umeå – Luleå och utökning till timmestrafik på Botinabanan.

8.4 Marktransport till flygplats

Tillgängligheten mäts till olika resmål i en tillgänglighetsmodell. Trots att nuvarande trafikavtal är relativt träffsäkra i att förbättra tillgängligheten för olika kommuner finns ett antal kommuner där tillgängligheten ändå har mycket stora brister. De har långt till resmålen och saknar i allmänhet tågtrafik eller egen flygtrafik. Busstrafik finns men tar lång tid och ger därmed dålig interregional tillgänglighet.

Trafikverket har sökt ett sätt att förbättra tillgängligheten för kommuner, där avstånden till bl. a Stockholm är långa. Med direktanslutning till relativt närliggande flygplatser i andra kommuner är det möjligt att skapa stora tillgänglighetsförbättringar. Anslutningstrafiken kan vara både till flygplatser med avtalade flyglinjer och med kommersiell trafik. Trafikverket och regionen delar på kostnaden för trafiken. Den kommun som berörs av anslutningar enligt Trafikverkets modell delar den regionala kostnaden med Region Västerbotten.

Sedan november 2015 har marktransport mellan Sorsele och Arvidsjaur bedrivits enligt modellen ovan. Under början av 2018 gav Vilhelmina, Dorotea och Åsele kommun uttryckt för att de önskade uppta dialog kring medfinansiering av den marktransport som finns till/från Vilhelmina flygplats, men de tre kommunerna har fram till och med 2021 haft en egen flygtransferlösning. Under 2021 återupptogs dialogen och det har resulterat i att ett samverkansavtal för samtliga tre orterna Dorotea, Sorsele och Åsele har slutits som sträckte sig fram till och med 2023-12-31 med möjlighet till ett plus ett års förlängning med oförändrade villkor om parterna så önskade.

Samverkansavtal tecknades med Trafikverket från och med 2022-01-01 för sträckorna;
Sorsele – Arvidsjaur flygplats
Dorotea – Vilhelmina flygplats
Åsele – Vilhelmina flygplats

Nytt samverkansavtal har tecknats för 2026.