§ 133 Beredningen för samverkan och regional utvecklings rapport 2026

RS 387-2026

Sammanfattning

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

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.

I regionfullmäktiges beslut 11 november 2025, § 196 fick beredningen det årliga uppdraget att under 2026, utifrån den regionala utvecklingsstrategin, beskriva kommunernas största utmaningar och möjligheter inom regional utveckling och hållbar tillväxt.

Beredningen för samverkan och regional utveckling fastställde 5 februari 2026 § 4 en verksamhetsplan som tydliggör mål och aktiviteter för beredningens arbete för året. De aktiviteter som beredningen genomfört för att inhämta kunskap är i huvudsak tre olika metoder: intern kunskapsinhämtning, extern kunskapsinhämtning samt dialog.

Under hösten 2026 har beredningens arbete med uppdraget sammanställts i en rapport som ska presenteras för regionfullmäktige i oktober 2026. Den 24 september har beredningen fastställt sin rapport, som härmed överlämnas till regionfullmäktige.

Förslag till beslut

Regionfullmäktige har tagit del av beredningen för samverkan och regional utvecklings rapport 2026.

Överläggning samt förslag till beslut under sammanträdet

Beredningens ordförande Hans Lindberg (S) och vice ordförande Anders Ågren (M) informerar fullmäktige om den rapport som beredningen tagit fram.

Under överläggningen yttrar sig Petter Nilsson (SD), Ewa-May Karlsson (C), Emma Lindqvist (MP), Per-Erik Lundmark (S), Richard Carstedt (S), Hans-Inge Smetana (KD), Anders Hettinger (KD), Jonas Karlberg (V) och Hans Brettschneider (MP).

Beslutsgång

Ordförande frågar om fullmäktige kan besluta enligt förslag till beslut och att rapporten överlämnas till regionala utvecklingsnämnden och regionstyrelsen för beredning, vilket fullmäktige också godkänner.

Beslut

Protokoll

Sammanträdesdatum
2026-10-06

Regionfullmäktige

Regionfullmäktige har tagit del av beredningen för samverkan och regional utvecklings rapport 2026.

Rapporten överlämnas till regionala utvecklingsnämnden och regionstyrelsen för beredning.

Beslutsunderlag

- Beredningen för samverkan och regional utvecklings rapport 2026
- Tjänsteskrivelse - Beredningen för samverkan och regional utvecklings rapport 2026

Beredningen för samverkan och regional utveckling

Rapport 2026

regionvasterbotten.se

region västerbotten

Innehåll

Rapport 2026 **1**

1 Sammanfattning **1**

2 Fullmäktigeberedningen för samverkan och regional utveckling **2**

3 Beredningens uppdrag **3**

3.1 Beredningens uppdragsbeskrivning 3

3.2 Beredningens riktade uppdrag för 2026 3

3.3 Beredningens verksamhetsplan för 2026 3

4 Metod för genomförande **5**

4.1 Intern kunskapsinhämtning 5

4.2 Extern kunskapsinhämtning 5

4.3 Dialog 5

5 Resultat **6**

5.1 Omhänderta relevanta primärkommunala perspektiv inom området för regional utveckling med särskilt fokus på kollektivtrafik och transportinfrastruktur 6

5.1.1 Kollektivtrafik 6

5.1.2 Transportinfrastruktur 8

5.2 Utifrån den regionala utvecklingsstrategin, beskriva kommunernas största utmaningar och möjligheter inom regional utveckling och hållbar tillväxt, uppdatering 2026 med fokus på kollektivtrafik och transportinfrastruktur 10

5.2.1 Kollektivtrafik 10

5.2.2 Transportinfrastruktur 12

5.3 Redovisa övriga behov inom ramen för samverkan inom regional utveckling 13

6 Avslutande kommentar **13**

7 Bilagor **15**

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 *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*.

I regionfullmäktiges beslut 11 november 2025, § 196 fick beredningen det årliga uppdraget att under 2026, *utifrån den regionala utvecklingsstrategin, beskriva kommunernas största utmaningar och möjligheter inom regional utveckling och hållbar tillväxt.*

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 2026 har beredningen den 24 september haft dialog med primärkommunala delegationen för att inhämta inspel till mål 2 som inte framkommit i beredningens tidigare rapporter från denna mandatperiod.

Den externa kunskapsinhämtningen har kompletterat den interna kunskapsinhämtningen genom att externa aktörer inom områdena kollektivtrafik och transportinfrastruktur bjudits in till beredningens sammanträden.

Den externa kunskapsinhämtningen avser också mål 3, att *utifrån den regionala utvecklingsstrategin, beskriva kommunernas största utmaningar och möjligheter inom regional utveckling och hållbar tillväxt*. För år 2026 har beredningen haft ett särskilt fokus på kollektivtrafik och transportinfrastruktur, och har genom ett frågeformulär efterfrågat en lägesbild från varje kommun i länet.

Beredningen konstaterar att staten har ett ansvar för hela Sverige, dels i att kunna tillhandahålla lika levnadsvillkor för medborgare oavsett var de bor i landet, dels i att se och ta tillvara på de satsningar som görs i norr och de värden som skapas.

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 2026 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 2026

I regionfullmäktiges beslut 11 november 2025, § 196 fick beredningen det årliga uppdraget att under 2026, *utifrån den regionala utvecklingsstrategin, beskriva kommunernas största utmaningar och möjligheter inom regional utveckling och hållbar tillväxt.*

3.3 Beredningens verksamhetsplan för 2026

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 2026 § 4 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 och extern hos berörda myndigheter och bolag undersöka: Transportinfrastruktur och kollektivtrafik för norra Sverige, vad är egentligen statens ansvar för norra Sverige?
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 med särskilt fokus på områdena kollektivtrafik och transportinfrastruktur.

Under 2026 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: *Omhänderta 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 24 september 2026 för att inhämta andra behov från primärkommunerna än de fokusområden som beredningen identifierat under mandatperioden 2023-2026.

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 2026, liksom för tidigare år, behövs en uppdaterad bild. Beredningen har genom ett frågeformulär efterfrågat en uppdatering av bilden i varje kommun i länet.

4.3 Dialog

Under 2026 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 24 september haft dialog med primärkommunala delegationen för att inhämta inspel till mål 2 som inte framkommit i rapporterna från 2023-2025 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 Omhänderta relevanta primärkommunala perspektiv inom området för regional utveckling med särskilt fokus på kollektivtrafik och transportinfrastruktur

5.1.1 Kollektivtrafik

En grundläggande regional och interregional tillgänglighet är en central förutsättning för att kunna bo och verka i hela Sverige. Norra Sveriges gleshet och långa avstånd innebär speciella utmaningar. Staten har ett ansvar att säkerställa en fungerande tillgänglighet. Tillsammans med kommuner och regioner kan staten säkerställa en fungerande regional och interregional tillgänglighet. I dagens geopolitiskt osäkra tid så kan det utbud som staten bidrar till även skapa en robusthet och motståndskraft. Det statliga ansvaret har dock minskat över tid genom att finansieringen ej ökat i takt med trafikens kostnadsökningar eller genom direkta trafikneddragningar.

Nattåget Göteborg - Umeå har drogs in december 2024, ett av två nattåg till övre Norrland drogs in i april 2026 på sträckan Umeå - Narvik. Samverkansavtalen med Trafikverket för Norrtågstrafiken samt busstrafik och flygtransferlinjer har inför 2026 minskat med 43 %. Samverkansavtalen med Trafikverket har före 2026 legat på oförändrad nivå under den föregående 5-årsperioden. Detta trots att de trafikavtal som ligger till grund för samverkansavtalen för trafiken årligen indexeras. Detta urholkar statens finansiering av regional kollektivtrafik som bidrar till tillgänglighet.

Anslagen till Trafikverket för trafikavtal är ettåriga då de beslutas inom ramen för den statliga budgetprocessen. Detta är problematiskt då det därmed finns en diskrepans mellan avtalsperioderna för den upphandlade regionala kollektivtrafiken och de samverkansavtal med Trafikverket som reglerar statens finansiering. Anslaget är även långt ifrån tillräckligt vilket leder till att Trafikverket behöver göra hårda prioriteringar som innebär att tillgänglighetsbrister inte kan hanteras i den utsträckning de behöver hanteras. När anslaget inte täcker behoven överförs statens ansvar till kommuner och regioner. I vissa fall är de processer som leder till en neddragning i trafikutbudet mycket kort.

Den regionala flygtrafiken står även inför prioriteringar från Trafikverket där trafik som är väsentlig för norra Sverige ifrågasätts. Flyglinjen Östersund - Umeå föreslås bland annat att ej omfattas av allmän trafikplikt. En utveckling där Trafikverket övergår till ett basutbud, med “möjlighet” för kommuner och regioner att finansiera ytterligare flygstolar eller avgångar innebär en övervältring av ansvar och finansiering från staten till kommuner och regioner.

Prioriteringar sker där trafikslag ställs mot varandra och det är i praktiken anslagsnivån som styr utfallet av vilken trafik som statens tar ansvar för och finansierar. Det saknas stabila och långsiktiga planeringsförutsättningar. Med de förändrade geopolitiska förutsättningarna så behöver även aspekterna robusthet, beredskap och totalförsvar inkluderas i analyserna. De demografiska, ekonomiska och geografiska utmaningarna som Sverige står inför behöver vara inkluderade i ett utvecklat arbetssätt.

Riksrevisionen publicerade i mars 2026 en granskningsrapport *Trafikavtal - statens insatser för förbättrad tillgänglighet mellan regioner*[1], som tydligt pekar på att statens styrning har varit otillräcklig, framför allt gällande uppföljning och utvärdering.

I rapporten står bland annat att "*Trafikverket får ett gemensamt anslag för finansiering av både regeringsutpekade trafikavtal (sådana trafikavtal som tecknas på särskilt uppdrag av regeringen) och ordinarie trafikavtal (sådana trafikavtal som tillkommit som ett resultat av Trafikverkets ordinarie utredningsprocesser). När kostnaderna för regeringsutpekade trafikavtal ökar, minskar utrymmet för Trafikverket att sluta ordinarie trafikavtal för att förbättra tillgängligheten. Omvänt, när kostnaderna för regeringsutpekade trafikavtal minskar, frigörs resurser som kan användas för att förstärka ordinarie trafikavtal.*

Trafikverkets anslag för trafikavtal är i grunden nominellt oförändrat sedan 2011, vilket medför att det över tid minskar i reala termer. Den minskningen har dock kompenserats genom tillfälliga tillskott för särskilda uppdrag under flera år, med resultatet att det anslag som de facto tilldelats Trafikverket har varit relativt konstant i reala termer sedan 2011, med toppar under vissa år. Under 2024, det sista året som granskningen omfattar, minskade dock det totala anslaget relativt mycket och var det året i reala termer 13 procent lägre än 2011. Detta innebär att Trafikverkets medel för att förbättra tillgängligheten, via regeringsutpekade trafikavtal respektive ordinarie trafikavtal, minskat.

Trafikverkets administrativa kostnader för trafikavtalen har varit relativt stabila över tid, med variationer under vissa år beroende på behovet av till exempel utredningar och upphandlingar. Riksrevisionen konstaterar också att Trafikverkets kostnader per resenär inom ordinarie trafikavtal har minskat för nattågstrafiken, men ökat för samverkansavtal och flera flygtrafikavtal. Detta innebär att Trafikverkets kostnader per resenär har ökat för merparten av ordinarie trafikavtal".

Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens konstaterar dock att slutsatsen ovan gällande samverkansavtalen för buss inte tar hänsyn till att det mot bakgrund av den gleshet som finns i norra Sverige inte finns förutsättningar att bibehålla kostnaden per resenär då kostnadstäckningen för flertalet avtal som omfattas av samverkansavtalen med Trafikverket ligger på en nivå om 20 – 30 procents kostnadstäckning. Det finns helt enkelt inte förutsättningar för att bibehålla en oförändrad kostnadstäckning med annat att prisbilden för resenären dramatiskt skulle öka, vilket skulle påverka såväl tillgängligheten samt troligen påverka antalet resenärer negativt.

Påverkansarbete sker direkt från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i de fyra norrlandslänen, regioner, kommuner, samt från North Sweden Stockholm Office. SKR har på ett allt tydligare sätt engagerat sig i påverkansarbetet. I juni översände SKR:s styrelse en skrivelse till Landsbygds- och infrastrukturdepartement där två behov lyftes fram:

- Säkerställa tillräcklig finansiering. På kort sikt måste anslaget ökas och på längre sikt behöver formen för finansiering ses över.
- Förändra processen. Metodiken måste flexibelt kunna möta relevanta politiska målsättningar och väga in fler aspekter.

[1] https://www.riksrevisionen.se/download/18.b83a3f819d0498c47b1874c/1774361965174/RiR-2026-7-rapport.pdf

Sammanfattningsvis så har staten ett ansvar för norra Sverige. Detta ansvar har dock urholkats över tid och om inget görs så kommer det att fortsätta urholkas och förflyttas till kommuner och regioner.

5.1.2 Transportinfrastruktur

Statens ansvar för transportinfrastrukturen i norra Sverige kan inte enbart bedömas utifrån traditionella samhällsekonomiska kalkyler eller trafikvolymer. I Västerbottens inland och andra glesbefolkade delar av Norrland är de långa avstånden en grundläggande förutsättning för människors vardag, företagens konkurrenskraft och samhällets tillgänglighet. Resor till studier arbete, sjukvård och service som i mer tätbefolkade delar av Sverige kan genomföras på kort tid innebär ofta flera timmars resande i inlandet. Infrastrukturens betydelse handlar därför inte bara om hur många som använder en viss väg, järnväg eller flyglinje, utan om vilka möjligheter människor och företag faktiskt har att leva, verka och utvecklas. Det är därför viktigt att se transportinfrastrukturen som ett sammanhängande system. Vägnätet är avgörande för den lokala och regionala tillgängligheten och för att människor, gods och samhällsservice ska kunna röra sig i hela länet. Järnvägen skapar förutsättningar för längre person- och godstransporter, större arbetsmarknadsregioner och bättre kopplingar mellan norra Sverige och övriga landet. Flyget fyller en särskild funktion där avstånden är så stora att andra färdmedel innebär mycket långa restider. För inlandet handlar det därför inte om att välja mellan trafikslagen, utan om att säkerställa att de tillsammans bildar ett robust och tillgängligt transportsystem.

Detta är särskilt viktigt för näringslivet. Västerbotten och övriga norra Sverige står för betydande delar av Sveriges råvaruförsörjning, energiproduktion och exportindustri och har en central roll i den gröna omställningen. Företagens konkurrenskraft är beroende av att både människor och gods kan transporteras effektivt. Ett fungerande vägnät behöver kopplas samman med järnväg, hamnar och flygplatser, samtidigt som persontransporter behöver ge människor möjlighet att pendla, rekrytera kompetens och nå kunder, samarbetspartners och marknader. Infrastrukturens nationella betydelse är därmed större än den trafikvolym som kan mätas på en enskild väg eller linje.

Samma perspektiv är viktigt ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv. Ett robust transportsystem behöver kunna fungera även vid störningar och höjd beredskap. Det kräver både redundans och flera fungerande transportmöjligheter. Vägar, järnvägar och flygplatser kompletterar varandra och kan i olika situationer vara avgörande för transporter av människor, varor, sjukvård och annan samhällsviktig verksamhet.

Ett exempel på behovet av långsiktighet är Norrbotniabanan. Trots att utbyggnaden länge har lyfts fram som betydelsefull för regional utveckling, kompetensförsörjning och godstransporter saknas fortfarande en tydlig tidplan för hela banans färdigställande. När stora infrastruktursatsningar saknar långsiktiga besked försvåras kommunernas, regionens och näringslivets planering. Det gäller inte minst etableringar, bostadsbyggande och investeringar som är beroende av att den framtida tillgängligheten går att förutse. Den samhällsekonomiska vinsten av infrastrukturinvesteringen sker inte förrän banan tas i drift.

Även flygets utveckling behöver ses i detta sammanhang. Det svenska inrikesflyget har haft en svag utveckling efter pandemin, med lägre passagerarvolymer och ett mindre linjeutbud än tidigare. Flygbranschen pekar bland annat på förändrade resemönster, digitalisering, högre kostnader och resepolicyer som i vissa fall styr resandet bort från flyget. För norra Sverige är det därför viktigt att resepolicyer är färdmedelsneutrala och utgår från faktisk restid och verksamhetens behov. När andra färdmedel innebär mycket långa restider behöver flyget kunna användas när det är det mest effektiva alternativet. På samma sätt behöver investeringar i järnväg och väg inte ses som alternativ till flyget, utan som delar av ett sammanhängande transportsystem.

Staten har under mandatperioden genomfört flera åtgärder för att stärka flygets förutsättningar, bland annat genom att avskaffa flygskatten, förstärka stödet till regionala icke-statliga flygplatser och höja ersättningen till beredskapsflygplatser. Sådana insatser har betydelse för flygplatserna i bland annat Lycksele, Vilhelmina, Hemavan, Skellefteå och Umeå. Samtidigt kräver långsiktigt fungerande transportförbindelser investeringar och underhåll i hela systemet – från det enskilda vägnätet och järnvägen till flygplatser och anslutande infrastruktur.

Staten hänvisar ofta till att vissa investeringar inte är samhällsekonomiskt lönsamma och att uppdraget främst är att säkerställa ett grundläggande transportsystem. För norra Sverige riskerar ett sådant synsätt att underskatta värdet av att överbrygga geografiska avstånd. En väg, järnväg eller flyglinje kan ha begränsade trafikvolymer men samtidigt vara avgörande för ett samhälles tillgänglighet, ett företags kompetensförsörjning eller en hel regions möjlighet att utvecklas. Det är också svårt att fånga värden som beredskap, redundans och möjligheten att snabbt ställa om transportsystemet vid en kris i traditionella samhällsekonomiska kalkyler. Geografiska nackdelar ska därför inte i huvudsak behöva bäras av den enskilda kommunen eller regionen. När långa avstånd är en strukturell förutsättning för stora delar av landet behöver också ansvaret för att överbrygga dessa avstånd vara nationellt. Det innebär att staten behöver se transportinfrastrukturen som en strategisk investering i hela Sveriges tillväxt, konkurrenskraft och beredskap – inte enbart som ett system för att hantera dagens trafikflöden.

För norra Sverige handlar det ytterst om att skapa likvärdiga möjligheter att leva, arbeta och driva företag i hela landet. Ett robust vägnät, en utbyggd järnväg och fungerande flygförbindelser fyller olika funktioner, men målet är detsamma: att minska betydelsen av de geografiska avstånden och knyta samman inlandet, kusten och resten av Sverige. Det är ett ansvar som i grunden är nationellt.

Region Västerbotten bedriver ett aktivt påverkansarbete gentemot regering, riksdag och Trafikverket för att synliggöra de särskilda förutsättningar som gäller för transportinfrastrukturen i norra Sverige. Arbetet sker tillsammans med kommuner, näringsliv, andra regioner och aktörer i norra Sverige och omfattar väg, järnväg och flyg som delar av ett sammanhängande transportsystem. I påverkansarbetet behöver särskilt två perspektiv lyftas fram:

- Ett stärkt nationellt ansvar. Infrastruktur i norra Sverige behöver bedömas utifrån dess betydelse för tillgänglighet, näringsliv, beredskap, totalförsvar och Sveriges samlade konkurrenskraft – inte enbart utifrån trafikvolymer och traditionella samhällsekonomiska kalkyler.

- Ett sammanhållet transportsystem. Vägar, järnväg och flyg fyller olika men kompletterande funktioner. Regionens påverkansarbete behöver därför utgå från hur hela transportsystemet kan stärka tillgängligheten och minska de geografiska avstånden, snarare än att ställa trafikslagen mot varandra.

Även färdmedelsneutrala resepolicys är en viktig del av arbetet. Offentlig sektor och näringsliv behöver kunna välja färdmedel utifrån faktisk restid, tillgänglighet och verksamhetens behov, vilket i norra Sverige innebär att flyget i vissa relationer behöver vara ett naturligt alternativ.

5.1.2.1 Infrastrukturåtgärder på gång i Västerbotten

Under de kommande åren väntar omfattande satsningar på både väg- och järnvägsinfrastrukturen i Västerbotten, och här redovisas ett axplock av åtgärder. Tyngdpunkten under kommande år ligger på att stärka kapaciteten i transportsystemet, rusta upp befintlig infrastruktur och öka robustheten för både civila transporter och

totalförsvarets behov. Samtidigt genomförs ett stort antal underhållsåtgärder som ska förbättra framkomlighet, trafiksäkerhet och bärighet i hela länet.

På järnvägssidan fortsätter flera strategiskt viktiga satsningar. Kapaciteten stärks genom dubbelspår mellan Umeå central och Umeå östra, åtgärder vid Umeå godsbangård samt nya mötesmöjligheter på Skellefteåbanan. Parallellt genomförs omfattande underhållsinsatser, bland annat spår- och växelbyte mellan Bastuträsk och Hednoret samt kontaktledningsbyte mellan Bräcke och Vännäs. Även signal- och fiberanläggningar moderniseras som en del av den långsiktiga övergången till ERTMS.

En särskilt viktig fråga för inlandet är arbetet med Inlandsbanan och tillhörande tvärstråk. Trafikverket bedömer att Inlandsbanan får en allt viktigare funktion som totalförsvarsjärnväg och reservstråk vid störningar på övriga järnvägsnätet. I arbetet ingår även tvärbanorna, där sträckan Storuman-Hällnäs pekas ut som betydelsefull för att skapa redundans och möjligheter till omledning av godstrafik. Utredningar pågår kring mötesstationer, kapacitetshöjningar och framtida standardförbättringar för att öka nyttan för hela landet.

På vägsidan sker en historiskt stor satsning på underhåll. Ett mycket omfattande program för beläggningsarbeten genomförs i hela länet. I inlandet omfattas bland annat E45 genom Sorsele och mellan Sorsele och Buresjön, E12 mellan Storuman och Sandås, väg 90 kring Åsele och Meselefors samt flera sträckor längs väg 365 i Lycksele- och Norsjöområdet. Även viktiga regionala pendlingsstråk som väg 363 mellan Vindeln och Hällnäs får ny beläggning.

Flera större investeringsprojekt är också under genomförande eller planering. Utbyggnaden av mötesfri E4 fortsätter mellan Gumboda och Grimsmark samt mellan Broänge och Daglösten. Förbifart Skellefteå går vidare genom planeringsprocessen med sikte på byggstart i början av 2030-talet. I Sorsele planeras en ny cirkulationsplats i korsningen E45/363 tillsammans med cykelväg och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Vid Brännland på E12 förbereds en ny korsningslösning med hållplatser och cykelanslutningar.

5.2 Utifrån den regionala utvecklingsstrategin, beskriva kommunernas största utmaningar och möjligheter inom regional utveckling och hållbar tillväxt, uppdatering 2026 med fokus på kollektivtrafik och transportinfrastruktur

5.2.1 Kollektivtrafik

I detta avsnitt redogörs för Västerbottens kommuners beskrivna möjligheter och utmaningar inom området kollektivtrafik. Innehållet delas upp i ett avsnitt som redogör för kommunernas möjligheter samt ett avsnitt för deras utmaningar.

5.2.1.1 Möjligheter

Kollektivtrafiken i Västerbotten beskrivs av länets kommuner i stort som en viktig kontaktväg mellan kommuner inom och utom länet, i huvudsak angränsande men även för långväga resande. Kollektivtrafiken beskrivs också som en viktig del av kommunens olika transportmöjligheter, med möjlighet att knyta samman andra transportsätt såsom flyg- och tågtrafik. En kommun beskriver kollektivtrafiken som viktig för att upprätthålla dess turismnäring.

För mindre kommuner i länet är den regionala busstrafiken inom kommunen, vilken är anpassad för skolelevers resor till och från skolan, deras huvudsakliga form av

kollektivtrafik. En kommun beskriver denna kollektivtrafik som ett viktigt sätt att förflytta sig inom kommunen för individer, inom och utanför skolväsendet, som saknar tillgång till bil. En kommun beskriver också vikten av att bibehålla och utveckla regionala stomlinjer för busstrafiken för resandet inom kommunen.

För länets större kommuner finns möjligheterna i en blandning av trafikslag, där tåg, buss och flyg kan samverka med varandra och med andra transportsätt såsom cykel, bil och fotgängare. Att på ett smidigt sätt kunna transportera större mängder individer, boende och besökande, är en viktig del av stadsutvecklingen och kan stärka näringslivet, miljön, kommunal service, investeringar mm. En kommun nämner hur stora etableringar i närtid lett till en mer robust och utbyggd infrastruktur med god kapacitet.

För kommuner längst något av länets järnvägslinjer beskrivs järnvägen som en möjlighet, i huvudsak för godstrafik, men en kommun nämner Inlandsbanans personsommartrafik som en möjlighet, en förstärkning av Inlandsbanans persontrafik hade kunnat stärka kommunens turismnäring. För de kommuner som angränsar till stora arbetsmarknader är järnvägen en värdefull förstärkning till arbetspendlingen mellan kommuner, ett resultat av detta är att kommunerna blir tillgängligare för en större andel av länets befolkning. Ett par kommuner med järnvägsförbindelse beskriver tågavgångarna som ett utvecklingsområde där fler avgångar eller flexiblare avgångstider skulle kunna skapa bättre resandemöjligheter och därigenom öka tillgängligheten.

För flera kommuner beskrivs det som viktigt att kollektivtrafiken utvecklas, fler turer och linjer som kan täcka uppkomna behov och stärka kommunens attraktivitet. Flera kommuner ser kollektivtrafiken som en möjliggörare av arbetspendling, inflyttning och turism. En kommun nämner att flexibla biljettlösningar och rutter inom kollektivtrafiken är viktigt. Kollektivtrafik kan ge en upplevelse av ”kortare avstånd” mellan orter genom att korta restiden och göra orten tillgänglig på större avstånd.

5.2.1.2 Utmaningar

Utmaningarna med kollektivtrafiken i länet beskrivs i huvudsak som en fråga om tillgänglighet. Närheten till kollektivtrafiken, antal turer, linjer och hållplatser för mindre kommuner utmanar deras möjlighet att tillhandahålla kommunal service. I dessa mindre kommuner beskrivs bil som det vanligaste transportmedlet eftersom den kollektivtrafik som finns inom kommunen inte är tillräckligt flexibel. För individer som saknar tillgång till bil blir möjligheten att resa inom kommunen begränsad.

En mer flexibel kollektivtrafik efterfrågas av flera kommuner, en nämner möjligheten att nyttja regionala busstrafiken för skolskjutsar och arbetspendling, en kommun nämner vikten av att regionala busstrafiken kan göra stopp på mindre orter på väg till centralorten. Fler hållplatser och fler stopp nämns av flera kommuner som ett sätt att skapa större tillgänglighet i kommunen. En kommun beskriver hur deras samlade tillgång till kollektivtrafik inte är robusta, och att bil är det transportsätt som finns tillgängligt om kollektivtrafiken slutar fungera.

För kommuner med andra transportmöjligheter, såsom flyg och järnväg, blir busstrafiken en viktig koppling mellan dessa. Om dessa anknytningar saknas, ex mellan järnväg/flyg och centralort, turismnäring etc. kan det fungera om en broms för kommunens näringsliv och den kommunala servicen. Några kommuner beskriver hur tidigare busslinjer till järnvägsförbindelser skapat bättre tillgång till sammanhängande och hållbara resor längre ut i landet, men att dessa avvecklats.

För länets större städer beskrivs kollektivtrafiken som en del i ett större nätverk av trafikslag, som inkluderar gång, cykel, bil, järnväg och flyg. Här beskrivs vikten av att kollektivtrafiken kan samordnas med andra trafikslag för att skapa ett tillgängligt resande med enkla byten av trafikslag. Utmaningen här beskrivs som en svårighet att

föra samman olika planerings- och finansieringssystem för att kunna skapa sammanhängande lösningar som också kan anpassas till varierade resandeunderlag mellan tätort och omgivande landsbygd.

För större kommuner med flera trafikslag blir flera statliga, regionala och lokala aktörer involverade, en utmaning här är att jämka flera myndigheters olika policies, planeringsverktyg och finansiella prioriteringar för att få till stånd effektiva och robusta transportsystem.

5.2.2 Transportinfrastruktur

I detta avsnitt redogörs för Västerbottens kommuners beskrivna möjligheter och utmaningar inom området transportinfrastruktur. Innehållet delas upp i ett avsnitt som redogör för kommunernas möjligheter samt ett avsnitt för deras utmaningar.

5.2.2.1 Möjligheter

Kommunernas redogörelser för situationen kring transportinfrastrukturen i länet har haft stort fokus på kapacitet och bärighet. Detta fokus kan kopplas både till godstransporter och till olika former av kollektivtrafik, såsom buss och järnväg.

Många kommuner nämner en ökad vägstandard på länets vägar som en stor möjlighet till utveckling. Särskilt kommuner med ett centralt läge eller som fungerar som en knutpunkt mellan ex väg, järnväg och flyg ser värdet i att vara en logistikhub för transporter som passerar kommunen. Flera kommuner nämner att de idag har eller planerar för en samlad plats för omlastning mellan olika transportslag. God vägstandard och god kapacitet på järnväg och flyg kan leda till att mer gods passerar kommunen och att kommunen blir mer attraktiv för etableringar.

För kommuner som ligger längst med Tvärbanan nämns den som en utvecklingsmöjlighet. Tvärbanans utveckling kan ge fler gods- och persontransporter via järnväg och göra kommuner längst banan mer tillgängliga för arbetspendling och näringsliv. Norrbotniabanan nämns också, men det konstateras att även den ligger längre fram i tiden.

Europavägarna E45, E12 och E4 nämns som viktiga rutter för gods och persontrafik som med högre kapacitet och standard kan fortsätta vara viktiga leder för trafik. E12 är den huvudsakliga leden i öst-västlig riktning, en kommun nämner möjligheten att utnyttja andra vägar som komplement till E12, såsom Sagavägen.

Flera kommuner nämner ett intresse för hur framtida samhällsutveckling kommer få för effekt på länets större transportstråk i öst-västlig och nord-sydlig riktning och teknisk innovation. Hur det utvecklas konstaterar kommunerna är en fråga där det lokala är mycket beroende av statlig och EU-policy.

5.2.2.2 Utmaningar

Vad gäller utmaningar lyfts underhåll och bärighet som viktiga för kommunernas utveckling. Tunga transporter kräver att kommunens huvudsakliga transportleder på väg har tillräcklig bärighet och kapacitet, samt på järnväg att järnvägen har tillräcklig kapacitet för efterfrågad trafik.

Flera kommuner nämner vägunderhållet på statliga vägar som en utmaning, för många kommuner är väg den form av transportinfrastruktur som finns och dess skick påverkar ex kommunens näringsliv. Även underhåll på järnväg i länet nämns av en kommun som en utmaning. Några kommuner nämner att den transportinfrastruktur som finns i kommunen behöver bli mer robust, tillförlitliga transporter är viktiga för näringslivet och

fungerande infrastruktur viktig för den kommunala servicen. Idag är väg den infrastruktur som boende och näringsliv använder om andra trafikslag inte är tillgängliga.

Vad gäller flygtrafik nämner ett några kommuner i länet att flygtrafiken i närområdet behöver bli mer robust, samt att flygets anknytning till andra transportsätt behöver förbättras. Liksom järnväg och väg behöver flygtrafiken vara tillförlitlig och tillgänglig för att kommunen ska utvecklas.

Tillgången till laddstationer inom kommunen lyfts också som en utmaning, flera kommuner ser problem med att laddstationer saknas och att det får konsekvenser i den omställning till elektrifierade transporter på väg som sker idag och som kommer fortsätta i framtiden.

Några kommuner i länet beskriver också att det finns en kompetensbrist vad gäller förare både inom kollektivtrafiken och godstransporter, dels på väg, dels på järnväg.

Hur samverkan med statliga aktörer fungerar är också en utmaning, särskilt för mindre kommuner i länet. Statlig planering och policy är inte alltid anpassad för kommunernas behov och förutsättningar. Ett par kommuner menar att det är lätt att bli förbisedd av den policy och de planeringsinstrument som finns på statlig nivå, särskilt mindre kommuner i norr saknar de villkor som behövs för att prioriteras på statlig nivå. En konsekvens av detta blir enligt några kommuner, stora som små, att kommunen lätt hamnar i beroendeställning gentemot andra aktörer och behöver invänta deras beslut.

5.3 Redovisa övriga behov inom ramen för samverkan inom regional utveckling

Beredningen träffade den 24 september primärkommunala delegationen för en dialog om övriga behov inom ramen för samverkan inom regional utveckling år 2026. Under dialogen lyftes infrastrukturen som en del i civil beredskap och möjligheten att säkerställa goda transporter vis kris.

Primärkommunala delegationen lyfte också kompetensförsörjningen inom länet som en viktig fråga för kommunerna samt vikten av att länets kommuner håller ihop i god samverkan inom de frågor som påverkar flera kommuner eller hela länet.

6 Avslutande kommentar

Beredningen konstaterar att staten har ett ansvar för hela Sverige, där norra Sverige har en lika naturlig del som andra delar av landet. Ansvaret ligger dels i att kunna tillhandahålla lika levnadsvillkor för medborgare oavsett var de bor i landet, dels i att se och ta tillvara på de satsningar som görs i norr och de värden som skapas. Infrastrukturen behöver finnas så att denna utveckling inte hålls tillbaka.

Samverkan mellan statliga och regionala, kommunala myndigheter är viktig. Det behövs en kontaktyta mellan kommunala, regionala aktörer och den statliga nivån i frågor om kollektivtrafik och transportinfrastruktur för att statliga myndigheter ska förstå förutsättningarna lokalt och regionalt.

Dagens korta planeringshorisonter inom kollektivtrafiken gör det svårt att skapa en robust, tillgänglig trafik. Särskilt i norr där de i minskade statliga anslagen på sikt inte

räcker till för att bibehålla den tillgänglighet som finns idag. För nya etableringar behövs en tillförsikt att transportinfrastrukturen kommer räcka till för den planerade verksamheten. En god dialog säkerställer att prioriteringar ändå görs på goda grunder.

En statlig urholkning av avsatta medel i relation till region och kommun innebär inte att kommuner och regioner kan finansiera mellanskillnaden. En bestående förlust av medel kan leda till en minskad kollektivtrafik. Minskade medel innebär förseningar och hinder av utbyggnaden av viktig transportinfrastruktur och ny teknisk innovation. Det skapar osäkerhet i hur robusta och tillgängliga trafikslag är inom individuella regioner och kommuner.

Exempel på möjligheter och utmaningar från länets kommuner visar tydligt att de inte är ensamma aktörer utan del i större nät av infrastruktur och trafikslag där andra aktörer också verkar. För en kommun i Västerbotten finns det ingen möjlighet att ensam driva fram mer robusta och tillgängliga förbindelser för kollektivtrafik och näringsliv. Här behövs aktörer på flera nivåer, inte minst på statlig nivå, och garantier som gör det möjligt att planera för långsiktiga investeringar.

7 Bilagor

Bilaga 1: Inbjudan att yttra sig om kommunens största möjligheter och utmaningar inom områdena kollektivtrafik och transportinfrastruktur 2026.

[kommun] kommun

Region Västerbottens fullmäktigeberedning för samverkan och regional utveckling har under 2023 till 2025, som en del i regionfullmäktiges uppdrag till beredningen, beskrivit kommunernas största utmaningar och möjligheter inom regional utveckling och hållbar tillväxt, med utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin. Som metod för att inhämta kunskap har beredningen skickat ut en enkät 2023 och en förfrågan 2024 och 2025 till målgruppen för inhämtningen: Västerbottens läns kommuner.

För 2026 har beredningen återigen tilldelats uppdrag att bland annat beskriva kommunernas största utmaningar och möjligheter inom regional utveckling och hållbar tillväxt. Detta år har beredningen valt att fokusera specifikt på områdena **kollektivtrafik** och **transportinfrastruktur**, som tema för hela rapporten. **Ni behöver därför bara beskriva era största möjligheter och utmaningar inom dessa två områden.**

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 2025/2026. Ni kommer få möjlighet att lämna ett uppdaterat svar med utgångspunkt i tidigare års svar, resultatet kommer sedan redovisas i vår rapport hösten 2026.

Ni kommer kunna lämna svar skriftligt via mail eller via telefon, hör av er om hur ni vill lämna svar. Om ni vill lämna svar via telefon kommer vi kontakta er om en tid då ni har möjlighet att samtala och via samtalet uppdatera ert svar för 2026. Det här utskicket riktar sig till er som kommunchefer, men ni kan också delegera uppgifter till någon som ni bedömer kan lämna svar på frågorna.

Återkoppla så snart som möjligt, vi behöver era svar senast 1 juni 2026.

Med vänlig hälsning
Hans Lindberg (S), ordförande

region västerbotten

Beskriv din kommuns största **möjligheter** inom regional utveckling och hållbar tillväxt utifrån den regionala utvecklingsstrategin, inom områdena **kollektivtrafik** och **transportinfrastruktur**.

Svar 2023:

Svar 2024:

Svar 2025:

Beskriv din kommuns största **utmaningar** inom regional utveckling och hållbar tillväxt utifrån den regionala utvecklingsstrategin, inom områdena **kollektivtrafik** och **transportinfrastruktur**.

Svar 2023:

Svar 2024:

Svar 2025:

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