Depåstrategi Västerbotten

2026-10-01



Dokumentinformation

Titel: Depåstrategi Västerbotten

Projektnummer: 26139

Rapportnummer: 2026:97

Författare: Erik Sjaunja, Jakob Mellin

Kvalitetsgranskning: Håkan Johansson

Beställare: Region Västerbotten

Kontaktperson: Karolina Filipsson

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.92	2026-09-17	Granskningsversion	Beställare
1.0	2026-10-01	Slutversion	Beställare

Sammanfattning

Kollektivtrafiken i Västerbotten står inför ett systemskifte där en allt större del av busstrafiken förväntas elektrifieras. Elektrifieringen innebär nya krav på depåer, elförsörjning och laddinfrastruktur och aktualiserar frågan om det offentliga behöver ta ett större ansvar för strategiskt viktiga depåer. Denna depåstrategi syftar till att ge underlag för framtida ställningstaganden kring bussdepåer i länet.

Omvärldsspaningen visar att flera regioner går mot en ökad offentlig rådighet över strategiskt viktiga depåer. De viktigaste motiven är att skapa konkurrensneutrala förutsättningar i trafikupphandlingar, säkra långsiktig tillgång till mark och depåkapacitet samt underlätta elektrifiering och andra investeringar med lång genomförandetid. På vilket sätt det offentliga skapar rådigheten varierar, men ofta handlar det om ett ägande där vanligtvis regionen eller kommunen äger depån.

För Västerbotten är slutsatsen att det framförallt är i Umeå men delvis också i Skellefteå som depåfrågan är mest kritisk att lösa.

Depåfrågan kan inte lösas av Region Västerbotten eller de berörda kommunerna var för sig. Regionens ansvar för den regionala kollektivtrafiken behöver möta kommunernas rådighet över fysisk planering och i vissa fall den kommunalt finansierade kollektivtrafiken. En viktig slutsats av strategin är därför att det behövs en dialog och samverkan mellan Region Västerbotten och berörda kommuner om den långsiktiga depåförsörjningen i länet. Detta är delvis en ny typ av samverkansfråga, där ansvar för investeringar, finansiering, ägande och genomförande behöver tydliggöras.

För att gå från strategi till genomförande krävs också förankring och beslut på den politiska nivån. Region Västerbotten bör därför tillsammans med berörda kommuner etablera former för fortsatt samverkan och skapa förutsättningar för nödvändiga ställningstaganden. Detta är särskilt angeläget i Umeå, där tidplanen inför kommande trafikupphandlingar innebär att principiella vägval behöver göras inom kort.

I Umeå ska tre större regionbusstrafikavtal upphandlas med trafikstart omkring 2029–2030 och omfattar tillsammans cirka 65 fordon. En stor del av trafiken har god potential för elektrifiering samtidigt som dagens depålösningar är geografiskt splittrade. Inriktningen bör därför vara att Region Västerbotten och Länstrafiken inför kommande trafikupphandlingar kan hänvisa till en långsiktigt säkerställd depålösning i Umeå. Principiella alternativ är att antingen skapa en stor gemensam depå för stads- och regiontrafik, eller dela upp funktionerna på två depåer. Det är också möjligt att komplettera dessa alternativ med mindre satellitdepå för en effektivare trafikutsättning som minskar tomkörning. För Umeå finns ett tillräckligt underlag som kan motivera två depåer i staden. Två depåer bedöms ge ökad robusthet i systemet som helhet. Som nästa steg rekommenderas en fördjupad behovsanalys och alternativstudie av lokalisering, dimensionering, rådighet, elförsörjning och genomförbarhet.

I Skellefteå är också depåfrågan strategiskt viktig. Kommunen har redan rådighet över huvuddepån Östra Navet, men det finns frågor om framtida kapacitet, elförsörjning och möjligheter till fortsatt elektrifiering. Strategin bör därför vara att ytterligare tyudliggöra

behoven och säkerställa långsiktig utvecklingsmöjlighet. Lösningen behöver vara flexibel eftersom Norrbotniabanan kan förändra både trafikupplägg i busstrafiken och depåbehov över tid.

För övriga länet bedöms Vilhelmina, Sorsele, Vännäs, Lycksele och Nordmaling kunna vara aktuella för framtida strategiska depålösningar. Behovet bör prövas i god tid i samband med kommande trafikupphandlingar. Vid bedömningen bör bland annat fordonsvolym, elektrifieringspotential, markåtkomst, konkurrensneutralitet och elnätsförutsättningar vägas in.

För offentligt tillhandahållna depåer rekommenderas samnyttjande som grundprincip, där flera trafikoperatörer och trafikavtal kan använda samma depå. Det ger ett effektivare utnyttjande av depåresursen och kan samtidigt sänka etableringströsklarna och bidra till stärkt konkurrens i kommande trafikupphandlingar. Samnyttjande ställer samtidigt krav på tydliga gränssnitt kring exempelvis elförsörjning, laddning, verkstad, tvätt, säkerhet och driftansvar. Olika fordonstyper bedöms kunna använda samma depå, under förutsättning att anläggningen dimensioneras för respektive fordons tekniska krav.

Robusthet och krisberedskap bör integreras i fortsatt depåplanering. Offentlig rådighet över strategiska depåer kan bidra till att säkra kapacitet, energiförsörjning och teknisk standard över tid. I Umeå och Skellefteå finns också skäl att undvika att all depåkapacitet koncentreras till en enda anläggning. En struktur med fler depåer kan ge bättre redundans.

Tidsperspektivet till trafikstart kring 2030 är kort. För Umeå behöver arbetet därför starta omgående och flera aktiviteter bedrivas parallellt. Förutsättningarna för depålösningen behöver vara tillräckligt tydliga redan under 2027 för att kunna ingå som en känd förutsättning i kommande trafikupphandlingar, med sikte på en trafikstart 2030.

Strategins övergripande rekommendation är därför att Region Västerbotten och berörda kommuner etablerar en gemensam process för den fortsatta depåplaneringen. Umeå bör prioriteras för fortsatt utredning och genomförandeplanering, Skellefteås långsiktiga utvecklingsmöjlighet bör säkras och övriga prioriterade orter bör prövas successivt i god tid inför respektive trafikupphandling.

Innehållsförteckning

Dokumentinformation 2
Sammanfattning 3
Innehållsförteckning 5
1 Inledning 7
1.1 Bakgrund 7
1.2 Syfte 7
1.3 Metod 8
2 Erfarenheter från andra regioner 9
2.1 Vad säger forskningen? 9
2.2 Dalarna 9
2.3 Stockholm 10
2.4 Västra Götaland 11
2.5 Västernorrland 12
2.6 Skåne 13
3 Förutsättningar i Västerbotten 15
3.1 Ansvarsfördelning 15
3.2 Trafikavtal och trafikupphandlingar 15
3.3 Elektrifiering och drivmedel 15
3.4 Bussdepåer 16
4 Lokaliseringsstrategi 17
4.1 För vilka depåer kan det vara relevant att överväga ett offentligt ägande eller rådighet? 17
4.2 Samnyttjande som grundprincip 18
4.3 Robusthet och krisberedskap 19
4.4 Umeå 20
4.4.1 Förutsättningar 20
4.4.2 Strategi Umeå 22
4.5 Skellefteå 23
4.5.1 Förutsättningar 23
4.5.2 Strategi Skellefteå 24
4.6 Strategi övriga länet 26
5 Handlingsplan 27

5.1 Första steget efter depåstrategin – fokus på depåfrågan i Umeå 27
5.2 Skellefteå – säkra långsiktig utvecklingsmöjlighet 28
Bilaga 1: Trafikupphandlingar fram till 2030 29
Bilaga 2: Depåer och uppställningsplatser 31

1 Inledning

1.1 Bakgrund

I Västerbotten finns en inriktning att öka elektrifieringen av kollektivtrafiken. Tidigare genomförd drivmedelsstrategi[1] pekar ut tänkbara scenarier fram mot år 2033, där även regionbusstrafiken får en ökad andel eldrift.

Elektrifieringen ger andra förutsättningar för trafiken. För att möjliggöra elektrifieringen har Region Västerbotten och Länstrafiken identifierat att det finns behov av en depåstrategi för länet. En frågeställning är om det finns anledning för det offentliga att ta ett större ansvar för att tillhandahålla depåer till trafikföretagen.

1.2 Syfte

Utredningen syftar till att ge underlag för framtida ställningstaganden kring depåer i busstrafiken.

Frågeställningar är:

- Finns det stöd för bedömning att det offentliga måste ta ett ansvar för att säkerställa att det finns depåer?
- Orter där det finns anledning för det offentliga att tillhandahålla depåer. Antal depåer på respektive ort. Vilken kapacitet ska finnas på respektive depå? Både utifrån ett kortsiktigt och långsiktigt perspektiv.
- För- och nackdelar med att samlokalisera olika trafikupphandlingar/trafikobjekt på depåerna? Vilka trafikobjekt kan vara aktuella för samlokalisering?
- Rekommendation kring att ha olika fordonstyper i samma depå.
- Hur påverkas depåstrategiska avvägningar av ett krisberedskapsperspektiv?
- Vilka steg behöver tas för att det offentliga ska kunna erbjuda depå inför sommaren 2030? Prioritering avseende depåer.
- Omvärldsspaning med lärdomar från andra regioner.

Utredningen har fokus på bussdepåer. En bussdepå har normalt utöver uppställning av fordon även funktioner som tankning/laddning, tvätt, service och verkstad.

Utredningen avgränsas till allmän kollektivtrafik och behandlar inte särskild kollektivtrafik eller ersättningstrafik.

[1] Drivmedelsstrategi för Västerbotten, Trivector (2024)

1.3 Metod

Utredningen har genomförs juni-september 2026. Löpande avstämning har skett i med beställaren Region Västerbotten, Länstrafiken och Umeå kommun.

Omvärldsspaning har genomförts med fokus på att fånga upp erfarenheter från andra regioner. Intervjuer har genomförts med tjänstepersoner från Dalarna, Stockholm, Västra Götaland, Väsernorrland och Skåne.

Underlag avseende nuläget avseende depåer och fordon har i huvudsak hämtats in från Länstrafiken, samt i dialog med Umeå kommun och Skellefteå Buss.

2 Erfarenheter från andra regioner

2.1 Vad säger forskningen?

Generellt blir depåfrågan mer strategisk vid elektrifiering. Forskning[2] beskriver att ägandet av både depå och laddinfrastruktur varierar mellan trafikföretag, kollektivtrafikmyndighet och kommun. Det finns dock enligt de studerade fallen en tydlig trend mot ökat offentligt ägande, och elektrifieringen förstärker en utveckling som redan pågått mot att offentliga aktörer äger depåerna. Motivet är framför allt att offentlig rådighet kan skapa bättre konkurrensförutsättningar i kommande trafikupphandlingar: en operatör behöver då inte själv ha tillgång till mark och depå för att kunna lämna anbud.

Samtidigt framhåller rapporten att hög offentlig rådighet inte automatiskt är bäst. När det offentliga äger depå och laddutrustning behöver beställaren i högre grad själv fatta tekniska beslut. Det leder ofta till mer detaljerade tekniska krav i upphandlingen, medan operatörsägd infrastruktur möjliggör större frihet för operatören att välja teknisk lösning. Det finns därför en risk att offentligt ägande leder till överdimensionering eller teknisk inlåsning, vilket i sin tur kan minska konkurrensen. Rapportens slutsats är inte ”offentligt ägande till varje pris”, utan att ägande och ansvar måste väljas medvetet och långsiktigt.

2.2 Dalarna[3]

Region Dalarna har sedan lång tid tillbaka haft en modell där regionen genom Regionfastigheter äger bussdepåer och uppställningsplatser. Totalt omfattar det 15 fastigheter. I Falun och Borlänge finns sammanlagt omkring 100 depåplatser (ca 50 på vardera depån) och i övriga länet ytterligare cirka 150. Ägandet har funnits åtminstone sedan före nuvarande trafikavtal som startade 2016.

I samband med den senaste trafikupphandlingen aktualiserades frågan om regionen även fortsättningsvis skulle äga depåerna. Elektrifieringen var ett avgörande skäl till att behålla det regionala ägandet. Trafiken är från 2028 uppdelad i två större trafikpaket, där Falun–Borlänge utgör ett paket och övriga länet ett annat. I det senare har tidigare fem trafikområden slagits samman till ett större avtal, bland annat av kostnadsskäl och för att ge trafikoperatören större möjlighet att utveckla trafiken.

Elektrifieringen har inletts i Falun och Borlänge. Planen är att omkring 90 av totalt cirka 100 bussar ska vara eldrivna, fördelade på depåerna i Falun och Borlänge. Därutöver förbereds depåerna i Ludvika, Leksand, Mora, Avesta och Hedemora för eldrift inför trafikstarten 2028. Dessa depåer har ungefär 10–20 bussar vardera. För de mindre depåerna och uppställningsplatserna har ännu inga motsvarande beslut om elektrifiering fattats.

[2] The Transition to Electric Buses in Public Transport: Lessons learned from Sweden, Norway, ant the Netherlands (2025)
[3] Intervju Björn Erlandsson, Dalatrafik

Regionfastigheter ansvarar för att förbereda depåerna för elektrifiering och dra fram erforderlig elförsörjning. Trafikföretagen ansvarar däremot för själva laddutrustningen. Det finns avtalslösningar som gör det möjligt för en ny trafikoperatör att köpa över laddutrustningen vid ett operatörsbyte. Regionens investering i elektrifieringen av Falun och Borlänge har uppgått till omkring 200 miljoner kronor, medan motsvarande investering för de fem övriga större depåerna uppgår till cirka 150 miljoner kronor.

Även beredskapsperspektivet har vägts in. Regionen har investerat i ett mobilt dieseldrivet reservaggregat som kan flyttas mellan olika anläggningar och även delas med sjukhusverksamheten. Det är inte dimensionerat för att täcka hela behovet, men kan bidra vid längre elavbrott. Regionen äger dessutom flera mindre depåer och uppställningsplatser, medan trafikoperatören också har egna mindre uppställningsplatser för ett eller ett par fordon.

En viktig erfarenhet från Dalarna är därmed att regionalt ägande inte enbart omfattar de största depåerna. Regionen äger allt ifrån mindre uppställningsplatser till de största depåerna. Utöver elektrifiering av de två större depåerna i Falun och Borlänge förbereds ytterligare fem depåer på 10–20 bussar för el inför trafikstart 2028. Modellen innebär att regionen säkrar långsiktig rådighet över depåerna och grundläggande energiinfrastruktur, medan trafikföretagen ansvarar för den mer operatörsspecifika laddutrustningen.

2.3 Stockholm[4]

Trafikförvaltningen i Stockholm har en princip[5] om att eftersträva rådighet över strategiskt viktiga tillgångar, vilket är vägledande för arbetet med bussdepåer. Detta kan innebära att man äger tillgången eller på att sätt säkerställer rådighet över den.

I Stockholm ägs normalt bussdepåerna av trafikförvaltningen. Ett motiv bakom att äga bussdepåer är att möjliggöra konkurrens i trafikupphandlingar. Om till exempel ett trafikföretag äger depån riskerar det att ge sämre konkurrens.

Det finns exempel där trafikförvaltningen äger depån men arrenderar marken från kommunen. Det ses som en fördel att arrendera från det offentliga, men samtidigt uppges det inte vara en garanti mot osäkerheter och problem. Vid ett tillfälle betraktades inte trafikförvaltningen som sakägare i ett ärende om en närliggande kraftledning just på grund av att man inte var markägare. Att säkerställa avtal kring depåer är viktigt för att undvika osäkerheter och ge en smidig förvaltning.

Inom ett trafikområde har trafikförvaltningen ofta en stor huvuddepå som kompletteras med mindre satellituppställning. Satellitdepån har normalt tvätt och enklare dagservice, och vid större åtgärder behöver fordonet köra till hvuddepån. Cirka 100 fordon kan vara ett riktvärde för vad som är lämplig storlek på en huvuddepå, men det finns både större och mindre depåer i SL-trafiken.

[4] Intervju Astrid Buhre, systemledare buss Trafikförvaltningen.
[5] Trafikförvaltningens affärsstrategi, sjätte affärsprincipen.

Vid elektrifiering av busstrafiken ansvarar trafikförvaltningen normalt för högspänning fram till depån, och trafikföretaget ansvarar för lågspänning och laddutrustning.

Inom busstrafiken sker i nuläget inget samnyttjande där olika trafikoperatörer/trafikavtal använder samma depå. Det konstateras att det finns flera utmaningar med ett samnyttjade när det gäller säkerhetsrutiner, olika system, tillgång till tvätt, service mm. Samnyttjande bedöms kräva ett mer operativt engagemang från trafikförvaltningen. För den så kallade AGA-depån utreddes möjlighet till samnyttjande, men blev ej aktuellt. Samnyttjande sker däremot på depån i Nyboda där buss och tunnelbana finns.

När det gäller drivmedel ses det inte som något problem att tillhandahålla olika drivmedel på en depå. Det är mest en utformningsfråga. Ur ett beredskapsperspektiv eftersträvas att kunna tillhandahålla olika drivmedel i både norra och södra länshalvan.

Trafikförvaltningen ser inte något behov av att engagera sig i depåfrågan kopplat till särskild kollektivtrafik.

Utformning av depåer regleras i en särskild riktlinje för depåer.

2.4 Västra Götaland[6]

I Västra Götaland finns en målbild för depåer som togs fram år 2020. Enligt denna ska Regionen äga eller i andra hand långtidshyra bussdepåer i GMP (Göteborg-Mölndal-Partille) och övriga pendlingsnav (Uddevalla, Borås, Vänersborg/Trollhättan & Skövde). I övriga delar av trafiken förutsätts depåfrågan lösas av trafikoperatör. Avsteg har skett där Västtrafik har tagit över en bussdepå som inte ligger inom de utpekade områdena. Vid trafikupphandlingar ställs nu krav på att en viss depå används, tidigare har det varit en optionsmöjlighet. Trafikoperatören hyr depån under avtalstiden.

Den nu gällande strategin och målbilden handlade mycket om att skapa en övergripande inriktning och få en politisk förankring. Ett viktigt skäl var utmaningar vid upphandlingar där konkurrensen var bristande, samt att markutrymme för depåer var svårt att säkra. Flera depåer har tidigare varit kommunägda, men där det sedan blivit aktuellt med annan typ av stadsutveckling.

Depåstrategin ska ses över under 2027–2028. Västtrafik ser ett behov av att utveckla strategin kopplat till frågor som rör elektrifiering, utformning och säkerhet/beredskap. Krisberedskap är en fråga som blir mer och mer aktuell och ska utvecklas (kan handla om trafikledningsfunktioner vid depå, reservkraft, nätverkskablar och strategi för vilka depåer som är viktiga att ha i drift).

Inom regionen deltar Västtrafik i planeringsprocessen för depåer fram till och med förstudieskede. När arbetet går vidare till investeringsplan tar fastighetsägare FFSS (tidigare Västfastigheter) över taktpinnen.

[6] Intervju Agnes Orstadius, Västtrafik

Elektrifiering är en viktig faktor för depåerna. Västtrafik har en betydande andel elbussar och inriktning att fortsätta med kravställning på 100% el, förutom vissa fordon där det inte är möjlighet. Då kan det bli aktuellt att även möjliggöra tankning med exempelvis diesel på depån. I vissa fall har Västtrafik arbetet med att underlätta elektrifiering även kopplat till depåer där man inte har rådighet. Elförsörjning är en viktig faktor för lokalisering. Generellt har trafikoperatören elavtal och ansvarar för laddutrustning, medan Västtrafik har ledningar fram till laddstation. Vid avtalsslut går utrustning tillbaka till Västtrafik.

I Göteborgsregionen är lokalisering och markfrågan strategiskt viktig. Krävs god framförhållning och bussdepå innebär ofta detaljplaneprocess. Finns ett pågående projekt ”Stadsintegrerade depåer” tillsammans med staden som handlar om krav på depåer när det gäller buller, publika byggnader, utformning etc.

Inom Göteborgsområdet kan en bussdepå ta upp till 10–15 år att färdigställa beroende på utmaningar kring lokalisering (markförhållanden, föroreningar, översvämningsrisker mm). Som motexempel finns Skövde (se nedan) där en depå byggdes på cirka 5 år, och där kommunen äger en depå som Västtrafik hyr.

Kring 2032 kommer Västtrafik att ha tre huvuddepåer i egen regi. Varje depå används av endast en trafikoperatör. Ca 100 fordon per depå bedöms väl avvägt. Finns också en rekryteringsaspekt där det visat sig svårare att rekrytera förare till mindre depåer. Huvuddepåerna har den utrustning som behövs, medan satellitdepåer är mindre och har tvätt och möjligen enklare verkstad. Konstateras att det finns extremt god tillgång på externa verkstäder i Göteborg och att det varierar hur trafikoperatörerna hanterar frågan. Detta gör Västtrafiks kravställning på depåer svår, då det finns en osäkerhet kring vilken utrustning som trafikoperatörerna vill använda sig av.

Ett medskick är att dra nytta av depåernas betydelse för kollektivtrafikens varumärke. En depå ger synlighet i staden och en god gestaltning blir viktig av det skälet.

Exemplet Skövde

Arbetet med en ny depålösning aktualiserades i början av 2020-talet i samband med kommande trafikupphandling och övergång till eldrift. Kommunen tog en aktiv roll genom att tillhandahålla mark och utveckla depån, medan Västtrafik säkrade den långsiktiga användningen av anläggningen. Den nya depån färdigställdes inför övergången till helt elektrifierad stadstrafik 2024. Från identifierat behov till färdig anläggning tog processen ungefär fem år. Skövde visar att det är möjligt att genomföra en depåetablering relativt snabbt, förutsatt att markfrågan kan lösas tidigt, att detaljplaneförutsättningarna är hanterbara och att kommun, regional kollektivtrafikmyndighet och fastighetsfunktion arbetar parallellt.

2.5 Västernorrland[7]

Din Tur har genomfört en depåkartläggning som visar nuläget av depåer och uppställningsplatser i länet inför trafikupphandling med trafikstart december 2027. Din Tur ser

[7] Stefan Välijeesiö, Din Tur

som sin roll att tydliggöra behovet av depåer, men att kommunerna står för byggande och ägande.

I Västernorrland finns tre kommunägda depåer som hänvisas till i trafikupphandling:

- Gärdedepån i Sundsvall
- Saltviksdepån som nu byggs i Härnösand
- Järvedsdepån som ska byggas i Örnsköldsvik

De tre depåerna kommer att användas för stadstrafik. Därutöver finns det flera privata depåer/uppställningsplatser i länet som trafikföretagen själva får lösa.

I depåkartläggningen anges att två entreprenörer delar på befintliga depår i Härnösand och i Örnsköldsvik. Inriktningen för de nya depåerna är dock att det endast kommer att finnas en hyresgäst per depå. I diskussionerna kring nya Järvedsdepån i Örnsköldsvik, inflyttning 2029, kom Din Tur och kommunen fram till att det blir svårt med gränsdragningen med flera hyresgäster i samma anläggning.

Nya depån i Härnösand har planerad driftstart under 2027. Kommunen kommer att äga anläggningen genom AB Härnösands kommunfastigheter. Depån dimensioneras för 42 bussar, och ska kunna hantera elbussar och HVO-bussar. Den befintliga depån, som klarar 30 bussar, ägs av trafikoperatören Byberg & Nordin. Den bedöms vara otillräcklig för framtidens krav på drivmedel och trafik. Ett skäl till att det offentliga tillhandahåller depå i trafikupphandlingar är att skapa konkurrensneutralitet.

Din Tur ser att offentligt ägda depåer blir särskilt aktuella i samband med elektrifiering då det kräver stora investeringar med långa ledtider. Egna depåer blir då mer eller mindre en förutsättning.

Din Turs strategi har varit att fastighetsägaren ska förbereda depån för elektrifiering, men att trafikföretaget i möjligaste mån ska kunna välja och installera den laddutrustning som passar de upphandlade fordonen. Syftet är att undvika att det offentliga låser fast sig i en viss ladd- eller fordonsteknik längre än trafikavtalets livslängd.

2.6 Skåne[8]

Skånetrafiken går i en riktning mot att regionen tar större ansvar för depåer, från att det varit något som trafikföretagen löser på egen hand. De främsta drivkrafterna är att skapa goda förutsättningar för trafikupphandlingar och konkurrensneutralitet. Regionens ägande av depåer ger också en robushet. I de större städerna är markåtkomst en utmaning där ett ägande av depån blir viktig för att säkra en effektiv kollektivtrafik.

Inom Region Skåne har Regionfastigheter ett ansvar för ägande av depåer. Inom Skånetrafiken pågår arbete med att ta fram en depåstrategi, något som inte finns idag. Depåstrategin har en relation till Regionens mer övergripande fastighetsstrategi.

[8] Intervju Anastasia Malmros, Skånetrafiken, 2026-08-31

Ägande av depåer är en inriktning som gäller för strategiskt utpekade områden vilket i princip motsvaras av de större städerna. För närvarande byggs två depåer för stadstrafik i Malmö, och befintlig depå i Lund byggs ut. Regionen förvärvar ytterligare depåer Helsingborg, Kristianstad och Trelleborg. När det gäller uppställning/depåfunktion för ett mindre antal fordon förväntas trafikföretagen kunna lösa det.

På depåerna förekommer samnyttjande där två eller flera trafikföretag använder depån. Det upplevs fungera väl.

När det gäller krisberedskap är inriktningen att inte elektrifiera all trafik och säkerställa alternativa bränslen på depåer.

3 Förutsättningar i Västerbotten

3.1 Ansvarsfördelning

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 så kallade gemensamma kostnaderna.

Förutsättningarna i Skellefteå skiljer sig från övriga länet då den inomkomunala busstrafiken inte upphandlas. Under 2025 fick kommunen delegerad befogenhet från Region Västerbotten att ingå avtal för den allmänna kollektivtrafiken, som de avser att tilldela kommunägda Skellefteå Buss som i nuläget redan utför den aktuella trafiken.

I Västerbotten ansvarar trafikföretagen generellt för depåer och uppställningsplatser för fordonen. För Umeå stadstrafik hyr däremot Länstrafiken depån i Västerslätt av en privat aktör, NP3, och depån tillhandahålls sedan till trafikutövaren.

3.2 Trafikavtal och trafikupphandlingar

I Västerbotten finns omrking 50 trafikavtal för den allmänna kollektivtrafiken som Länstrafiken upphandlar. De trafikupphandlingar som är aktuella fram till och med 2030 framgår i bilaga 1.

3.3 Elektrifiering och drivmedel

Busstrafiken i Västerbotten står inför ett systemskifte när det gäller drivmedel. Förutom stadstrafik, där eldrift är ett betrakta som en standardlösning sedan flera år tillbaka, är eldrift även inom regiontrafik en tydlig trend nationellt.

I den drivmedelsstrategi som togs fram för kollektivtrafiken i Västerbotten 2024 gjordes en analys av avtal och linjer och förutsättningarna för eldrift. Batterielektrisk drift, där laddning framförallt sker nattetid i depå eller uppställningsplats, bedömdes vara ett alternativ för linjer som inte är alltför krävande även i regiontrafiken. Samtidigt finns utmaningar med långa krävande linjer som kan behöva annan laddstrategi.

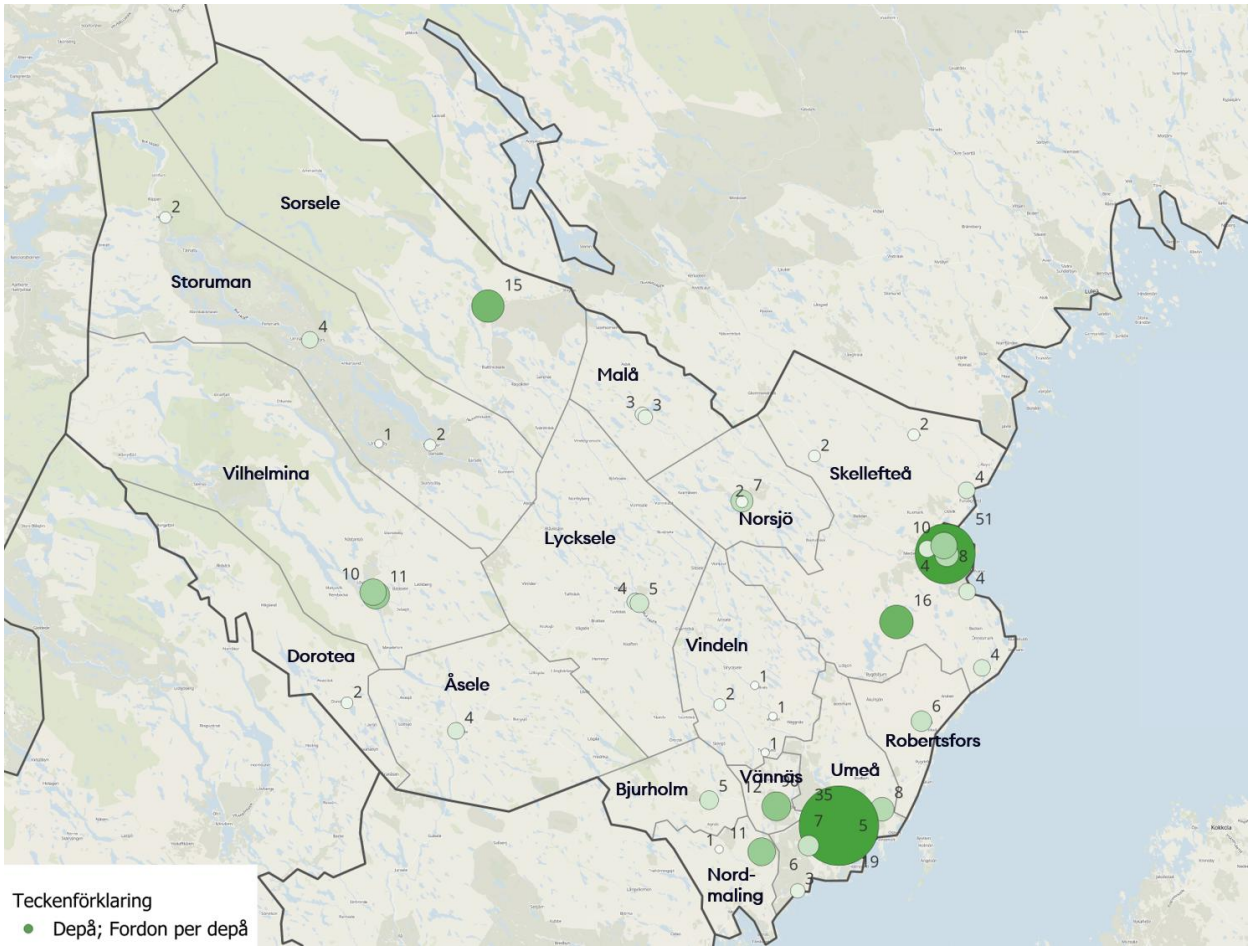
En utmaning för att möjliggöra elektrifieringen är den korta tiden mellan trafikupphandling och trafikstart, samt de relativt omfattande investeringar som kan krävas för elektrifering. Att i en trafikupphandling förutsätta att trafikutövaren mäktar med att lösa detta kan vara kostnadsdrivande och innebära ökad risk i trafikaffären. Det är ett skäl till det kan vara motiverat för det offentliga att ta en större roll kring elekrifieringen där depåfunktionen ofta är sammanlänkad med laddningen.

I ett 2030-perspektiv bedöms det fortfarande finnas utmaningar med att elektrifiera exempelvis klass III-bussar och fordon med godsutrymme. En aspekt kring de mindre bussarna i klass A och B är att den relativt stora batterivikten kan påverka passagerarkapaciteten, vilket innebär ett frågetecken kring elektrifieringsmöjligheten.

Med en längre utblick bedöms i princip all kollektivtrafik vara nollutsläppsfordon i slutet av 2030-talet.

3.4 Bussdepåer

Stationeringen av fordon inom kollektivtrafiken framgår i bilden nedan. Större depåer finns i Umeå och Skellefteå medan det i övriga länet handlar om mindre depåer och garage. Se även sammanställning i bilaga 2 för respektive depå.



Figur 3-1 Kända depåer och garage för kollektivtrafiken i Västerbotten. Se inzoomade kartbilder för Umeå och Skellefteå i kapitel 4.

4 Lokaliseringsstrategi

4.1 För vilka depåer kan det vara relevant att överväga ett offentligt ägande eller rådighet?

Det kan finnas flera olika skäl för det offentliga att engagera sig i depåfrågorna på en strategiskt nivå. Utifrån omvärldsspaningen i kapitel 2 handlar det primärt om att skapa konkurrensneutralitet i trafikupphandlingar, att säkra strategiskt viktiga lägen, att säkerställa en robusthet i systemet och att möjliggöra och underlätta elektrifiering av busstrafiken. Dessa motiv är relevanta att beakta även i Västerbotten. Motiven varierar dock från fall till fall beroende på platsspecifika förutsättningar.

I denna stategi har en utgångspunkt varit att det bör finnas en fordonsvolym på minst ca 10 fordon för att offentligt engagemang ska prioriteras. Vid mindre fordonsvolymer är bedömningen att trafikföretagen kan lösa depåfunktionerna själva.

Fram till 2030 upphandlas drygt 30 trafikavtal inom den allmänna kollektivtrafiken i Västerbotten. En stor del av dessa avtal omfattar relativt begränsade trafikområden och begränsat antal fordon, där frågor som rör depåer och uppställningsplatser inte bedöms vara kritiska. Den befintliga modellen där trafikutövarna ansvarar för säkerställa dessa funktioner bör fungera för en stor del av upphandlingarna.

För att identifera trafikavtal/områden med behov av strategisk depåfunktion har vi utgått från följande kriterier:

- Upphandlingsplan – trafikstart senast 2030.
- Depåns potentiella storlek – en kapacitet på ca 10 fordon bedöms vara den lägre gränsen för när det kan finnas skäl för det offentliga att ta ett ansvar för depån.
- Elektriferingspotential – En betydande del av trafiken bedöms kunna elektrifieras.

Utifrån kriterierna ovan faller framförallt Umeå och Skellefteå ut som de trafikområden som relevanta att studera närmare i ett 2030-perspektiv.

Därutöver kan även strategiska depåer vara aktuella i Vilhelmina, Sorsele, Lycksele, Vännäs och Nordmaling. Men där är fordonsantalet relativt litet och trafikupphandlingarna ligger inte lika nära i tid utan i merparten av fallen strax efter 2030. De blir därför inte lika prioriterade att gå vidare med närmaste tiden.

Tabell 4:1 Sammanställning över områden där strategiska depåer bedöms kunna vara aktuella. Högst prioritet ges Umeå följt av Skellefteå, medan övriga orter har lägre prioritet.

Kommun	Fordons-volym	Kommentar	Trafikstart nytt avtal	Prioritering
Umeå tätort	>100		Tre avtal 2029-2030, stadstrafik 2038	1
Skellefteå tätort	>75		Upphandlas ej	2
Vilhelmina	21	Fördelat på två depåer. Stor andel klass B och klass III som kan ha utmaningar med elektrifiering.	Flera avtal 2030-2036	3
Lycksele	9	Fördelat på två depåer.	2029, 2032	3
Vännäs	12	Stor andel klass B och klass III som kan ha utmaningar med elektrifiering.	2030	3
Sorsele	15	Stor andel klass B och klass III som kan ha utmaningar med elektrifiering.	2030-2032	3
Nordmaling	11	Stor andel klass B och klass III som kan ha utmaningar med elektrifiering.	2031	3

4.2 Samnyttjande som grundprincip

Som utgångspunkt bör nya offentligt tillhandahållna depåer i Västerbotten utformas så att de kan nyttjas av flera trafikavtal och vid behov även av flera trafikoperatörer. Det kan ge ett effektivare utnyttjande av mark, byggnader och energiinfrastruktur, minska behovet av parallella investeringar och skapa större flexibilitet mellan olika trafikupphandlingar. Erfarenheterna från andra regioner visar samtidigt att samnyttjande ställer högre krav på tydliga gränssnitt mellan aktörerna. Utmaningar kan bland annat gälla ansvar för laddning och tankning, tillgång till tvätt och verkstad, säkerhet, trafikledning, gemensamma ytor samt hur kostnader och driftansvar fördelas.

En fördel med samnyttjade och offentligt tillhandahållna depåer är också att de kan sänka etableringströsklarna i kommande trafikupphandlingar. Om tillgång till en depå tillhandahålls i trafikavtalet minskar behovet för varje anbudsgivare att själv säkerställa mark och investera i en egen depålösning. Detta kan vara särskilt betydelsefullt för mindre och lokala trafikföretag

och därmed skapa förutsättningar för fler aktörer att delta i upphandlingarna. Samnyttjande kan på så sätt bidra till stärkt konkurrens. I glesare delar av länet kan en bredare lokal transportmarknad även bidra till förutsättningarna för taxiverksamhet och andra samhällsbetalda transporter.

Rekommendationen är därför att samnyttjande bör vara grundprincipen i Västerbotten, särskilt i Umeå där flera trafikavtal kan ha behov av samma strategiska depåläge. Depåerna bör dock utformas så att gemensamma funktioner kan skiljas från operatörsspecifika delar och så att ansvarsfördelningen regleras tydligt.

Generellt ses inga hinder mot att olika fordonstyper använder samma depå. Det viktiga är att depåns funktioner dimensioneras för fordonslängd, höjd, tvätt, verkstad och energiförsörjning. Att blanda fordonstyper bör därför i första hand betraktas som en utformningsfråga och inte som ett skäl att bygga separata depåer.

4.3 Robusthet och krisberedskap

Ägande eller rådighet över strategiskt viktiga depåer kan bidra till att stärka kollektivtrafikens robusthet och krisberedskap. Det ger bättre möjligheter att säkerställa att depån över tid har den kapacitet, energiförsörjning och tekniska standard som krävs för att upprätthålla trafik även vid störningar. Erfarenheter från andra regioner visar också att beredskapsfrågorna i allt högre grad kopplas till depåernas utformning, bland annat vad gäller reservkraft, alternativa drivmedel och möjligheten att hålla prioriterade delar av trafiken igång vid längre elavbrott.

Ur robusthetssynpunkt finns fördel med att inte koncentrera all depåkapacitet i en stad till en enda anläggning. Två geografiskt åtskilda depåer minskar sårbarheten vid olika typer av störningar. Detta är särskilt relevant i Umeå och Skellefteå där fordonsvolymerna är så pass stora att det kan motivera mer än en depå.

Samtidigt innebär flera depåer högre investerings- och förvaltningskostnader och kan medföra dubbel uppsättning av vissa funktioner. En möjlig struktur är en större huvuddepå kompletterad med en mindre satellitdepå med uppställning, laddning eller tankning och enklare service. För att stärka robustheten bör planeringen även beakta faktorer som reservkraft, elförsörjning, möjlighet till andra drivmedel, inomhusuppställning, redundans i elförsörjningen samt tillgänglighet till depån.

För alla depåalternativ rekommenderas inomhusuppställning för att säkra trafikdrift vintertid. Depåplaneringen behöver också ta höjd för att över tid kunna utvecklas med ytterligare fordonskapacitet.

4.4 Umeå

4.4.1 Förutsättningar

Depåer

På Västerslätt i Umeå finns en depå som i huvudsak används för stadstrafiken. På depån finns ca 90 inomhusuppställda platser. Depån ägs av NP3 och Länstrafiken hyr anläggningen. Depån håller relativt låg standard och bedöms svår att bygga ut. På Ersboda har kommunen mark som är avsedd för att kunna bygga en ny bussdepå.



Figur 4-1 Stationering av bussar i Umeå tätort. För Västerslätt avser siffran depån kapacitet.

Regiontrafiken har mer spridda funktioner för depå och uppställning. Depån på Teg har 20 utomhusplatser och två garageplatser, men depån kommer inte att vara tillgänglig framöver på grund av stadsutveckling i området.

Söder om Strömpilen finns en depå med cirka 5 platser som trafikoperatören Connect har. I Röbäck nära Umeå finns 7 platser. Klockarbäcken har ca 35 platser (Boreal).

I andra närliggande orter till Umeå finns garageplatser i Sävar, Hörnefors och Yttersjö.

Trafikupphandlingar till 2030

För den upphandlade trafiken är det tre trafikavtal avseende regionbuss i Umeå som är särskilt relevanta i denna tidshorisont. Dessa tre avtal är utpekade i tidigare drivmedelsstrategi som strategiskt intressanta när det kommer till drivmedel och möjlighet till nollemissionsdrift.

Tabell 4:2 Kommande trafikupphandlingar av särskild relevans för depåfrågan i Umeå fram till 2030.

Avtal	Trafik	Antal fordon	Depå	Avtalsperiod
364	17 linjer med regiontrafik i omlandet kring Umeå. Flera linjer binder samman Umeå med närliggande kommuncentran.	28	I Umeå har ca 20 fordon nyttjat depån på Teg, men framöver ska dessa fordon flyttas till Klockarbäcken. 8 fordon finns även uppställda i Sävar.	2029-12-10
367	5 linjer med regiontrafik i omlandet kring Umeå.	19	Fordon har nyttjat depån på Västerslätt tillsammans med stadsbusstrafik, men i nuläget är fordonen på Klockarbäcken.	2029-12-10
372	10 linjer med regiontrafik i omlandet söder om Umeå.	19	Fordon har lokaliserats i Nyåker (1), Hörnefors (3), Yttersjö (6) och Röbäck (9).	2030-12-14

Behov av depåkapacitet 2030 och på längre sikt

Fram till 2030 ses inga avgörande förändringar i fordonsbehovet för att utföra trafiken. Trafikökningar är framförallt tänkta att ske utanför dimensionerande tid vilket innebär att fordonsantalet är detsamma som i nuläget.

Till 2030 bedöms kapacitetsbehovet avseende depåer i Umeå översiktligt till:

- Stadstrafik: 90 platser (motsvarande dagens kapacitet på Västerslätt)
- Regionbusstrafik:
    - De tre kommande upphandlingarna av avtal 364, 367 och 372 har 54 fordon stationerade kring Umeå tätort (fordon i Nyåker och Hörnefors borträknade).
    - Därutöver finns enstaka linjer som har Umeå som linjeände, där det kan finnas behov av uppställning.
    - Ovan ger uppskattningsvis ett behov av depåkapacitet motsvarande cirka 60 fordon.
    - Planeringen rekommenderas dock ta hänsyn till utvecklingsmöjlighet motsvarande yta på minst 20%[9].

Planeringen av depåer i Umeå behöver ta hänsyn till framtida utökningar av fordonsantalet för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas. Längre fram i tid kan trafikutökningar komma att behövas som en följd av bland annat de utvecklingsambitioner som finns i Umeå. Där finns också en fråga om systemval i stadens kollektivtrafik, där BRT (Bus Rapid Transit) och spårväg är alternativ som kan bli aktuella på sikt. Dessa utvecklingsmöjligheter är betydelsefulla att ha med sig i fortsatta planeringen.

[9] Hämtat från Trafikförvaltningen Stockholms riktlinjer för depå.

4.4.2 Strategi Umeå

I Umeå kommer tre större trafikupphandlingar att ske i perioden fram till 2030. Det handlar om regionbusstrafik med en omfattning på cirka 65 fordon totalt, där närmare 50 fordon i nuläget är lokaliserade i eller nära Umeå tätort. I drivmedelsstrategin bedöms det finnas god potential för eldrift i denna trafik. För att underlätta och möjliggöra den fortsatta elektrifieringen av busstrafiken kan det finnas skäl för det offentliga att tillhandahålla depåfunktion och säkra elförsörjningen inför trafikupphandlingen. Tillgång till depå är också en möjliggörare för kostnadseffektiv busstrafik, både avseende konkurrens i upphandling men också för trafiken i sig.

För utökad depåkapacitet i Umeå finns flera alternativa vägval. Nedan ett par principiella lösningar:

- En stor depå för både stadstrafik och regiontrafik. En depå skapas som hanterar både stadstrafik och regiontrafik. Ger en depåstorlek på ca 150 fordon. Eventuellt i kombination med en mindre satellitdepå som skulle kunna nyttjas för såväl stadsbuss som regionbuss.
- En depå för stadstrafik och en depå för regiontrafik. En depå dedikeras till stadstrafik, och ytterligare en depå byggs för att primärt hantera regiontrafik. Huvuddepån för regionbuss skulle ha en storlek på ca 60 bussar för de tre regionbussavtalen. Även här kan en variant vara ytterligare satellitdepå.

För alla alternativ väcks frågan om samnyttjande av depåer mellan olika trafikoperatörer. Med nuvarande avgränsning av trafikupphandlingar handlar det om tre trafikavtal inom regiontrafiken i Umeå, men tänkbart att även fordon för ytterligare trafikavtal kan inrymmas, samt en trafikoperatör inom stadsbuss. Detta ställer krav på att formerna för samnyttjande på depån klargörs med tydliga rutiner och gränssnitt. Samnyttjande finns på flera håll i Sverige. Om det skulle ses fördelar med att begränsa till en eller två trafikoperatörer på en depå kan en lösning vara att trafikupphandlingar slås samman, men det ger andra nackdelar och konsekvenser som behöver utvärderas. Exempelvis kan det bli svårare för mindre aktörer att hävda sig i konkurrensen mot större trafikföretag.

Utöver depåer/uppställning i Umeå finns även behov av att stationera fordon i andra delar av länet för trafiken som berör Umeå. Här handlar det om ett färre antal fordon på varje plats vilket i många fall borde vara möjligt för trafikoperatören att lösa på samma sätt som idag. Det kan dock tänkas att det finns behov kopplat till elförsörjning och laddinfrastruktur där det offentliga kan behöva engagera sig för att möjliggöra elektrifiering.

4.5 Skellefteå

4.5.1 Förutsättningar[10]

Depåer

I Skellefteå finns sedan några år tillbaka en bussdepå vid Östra Navet med utrymme för 57 fordon. 31 av platserna har en carport-lösning anpassad för tankning med biogas, och det finns en direktledning för leverans från biogasanläggningen. På depån finns också stadstrafikens fordon som är eldrivna. Övriga 26 platser har utrymme i kallgarage. På depån finns service och verkstadsplatser. Bussdepån är kommunägd och nyttjas av det kommunägda bolaget Skellefteå Buss.

Enligt Skellefteå Buss var Östra Navet inte anpassad för den elektrifiering som skett inom kollektivtrafiken senaste tiden. Om ytterligare busstrafik ska elektrifieras är bedömningen att det kommer att krävas investeringar avseende elnätskapacitet.

Regionbusslinjerna kring Skellefteå är långa. Kopplat till elektrifiering lyfter Skellefteå Buss frågan om hur laddning av bussarna ska ske, och om det finns behov av laddning ute på linjen. Detta behöver hänga ihop i ett system tillsammans med depåfunktionerna. En specifik erfarenhet är att depåplatserna behöver vara inomhus och att carport-lösning har problem i vinterklimat.

Vid Östra Navet samsas kollektivtrafiken med andra verksamheter som exempelvis VA, avfall och i närliggande byggnad även räddningstjänsten. Tanken var underlätta samverkan mellan aktörer. Från kollektivtrafikens sida lyfts att närheten till andra aktörer kan begränsa utvecklingsmöjligheterna för depåverksamheten. Depåer bör byggas så att de är flexibla och kan utvecklas efter behov.

Utöver huvuddepån vid Östra Navet har Skellefteå Buss depåer i Burträsk med 16 platser samt plats för ett mindre antal fordon i Fällfors (2 st), Byske (4 st), Jörn (2 st), Bureå (4 st), Lövånger (4 st) och Solbacken (4 st).

Innan Östra Navet byggdes låg Skellefteå Buss centrala anläggning mer centralt vid Norra Järnvägsgatan. Den nuvarande lokaliseringen vid Östra Navet uppges ge längre avstånd till startpunkt för trafiken och därmed mer tomkörning. Att depåerna placeras på ett klokt sätt sett till ett effektivt trafiksystem är viktigt.

Skellefteå kommun har ansvar för den inomkommunala busstrafiken, som körs av Skellefteå Buss.

[10] Baserat på intervju med Skellefteå Buss; Marie Larsson och Christoffer Wadén 2026-08-24



Figur 4-2 Stationering av bussar i Skellefteå tätort.

Behov av depåkapacitet 2030 och på längre sikt

Hur det framtida behovet av depåkapacitet ser ut beror på trafikutvecklingen. I nuläget saknas en entydig bild av hur många fordon som behöver depåutrymme i Skellefteå.

När Norrbottniabanan tas i drift till Skellefteå, vilket uppskattas ske kring år 2036, påverkas busstrafiken längs kusten.

På samma sätt som för Umeå behöver planeringen av depåer ta hänsyn till framtida utökningar av fordonsantalet för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas.

4.5.2 Strategi Skellefteå

Skellefteå Buss ser bland annat utmaningar med för få platser på befintliga depån Östra Navet, men också utmaningar med en fortsatt elektrifiering avseende elförsörjning och laddningsstrategi för de längre linjerna.

Som komplement till Östra Navet, som är naturlig huvuddepå, skulle en satellitdepå i Skellefteå kunna vara ett sätt att tillföra ytterligare depåkapacitet på ett trafikekonomiskt sätt som minskar tomkörning, förutsatt att fordonsvolymen är tillräcklig för att motivera satsningen.

Ett alternativ till satellitdepå är att utvidga Östra Navet så att den har kapacitet för all trafik. Möjligheterna att göra detta behöver dock klarläggas då det finns många angränsande verksamheter som troligen är begränsande.

Depåbehovet i Skellefteå påverkas av utbyggnaden av Norrbottniabanan, som bedöms tas i drift på sträckan Umeå-Skellefteå kring 2036. När Norrbotniabanan börjar trafikeras Umeå - Skellefteå kommer busslinje 100 att upphöra att trafikera Umeå och istället endast trafikera Skellefteå – Luleå. Sannolikt kan trafiken öka Skellefteå – Luleå. Detta ger ett större behov av bussdepå i Skellefteå. När Norrbottniabanan förlängs vidare norrut mot Luleå minskar sedan busstrafikens behov av depåutrymme i Skellefteå då linje 100 tas bort. För att inte investera i en lösning som inte är relevant för en kortare period bör andra depålösningar sökas för den tidsperiod då depåbehovet ökar. För linje 100 är det vidare osäkert om den kommer att kunna elektrifieras under tidsperioden[11].

Utöver depåer/uppställning i Skellefteå finns även behov av att stationera fordon i andra delar av länet för trafiken som berör Skellefteå. Det finns befintliga depåresurser och uppställningsplatser som Skellefteå Buss förfogar över, exempelvis i Burträsk, som fortsatt bedöms viktiga.

[11] Regionens inriktning är att inte förändra linje 100 avseende drivmedel innan tågtrafiken byggs ut.

4.6 Strategi övriga länet

Även på de mindre orterna kan det finnas behov av offentligt engagemang. Vilhelmina, Sorsele, Vännäs, Lycksele och Nordmaling har fordonsvolymer som innebär att depåfrågan kan bli strategisk, framför allt när trafiken elektrifieras.

Dessa trafikområden har en betydande andel fordon i klass B och klass III vilket kan vara utmanande sett till elektrifering, det är en aspekt som behöver utredas ytterligare.

För dessa platser torde depåfrågan kunna hanteras som en del av förberedelserna inför kommande trafikupphandlingar. Frågeställningar är förslagsvis:

1. Kan nuvarande eller kommande trafikoperatör realistiskt säkra mark och depå på konkurrensneutrala villkor?
2. Kräver elektrifieringen investeringar i elnät och anläggning som är svåra för en trafikutövare att klara av?
3. Finns endast ett fåtal möjliga depålägen, vilket kan ge en befintlig operatör ett konkurrensförsprång?
4. Finns kommunal mark eller befintlig offentlig fastighet som ger en rationell lösning?
5. Har depån betydelse ur beredskaps- eller robusthetsperspektiv?

Vännäs framstår som intressant för en sådan prövning inför trafikstart 2030. Fordonsvolymen är omkring tolv bussar. En offentligt säkerställd depålösning kan därför vara ett sätt att underlätta elektrifiering men också underlätta trafikaffären.

Ett annat intressant fall är Vilhelmina med cirka 20 fordon som idag är fördelade på två depåer i tätorten. 7 av dessa bedömdes i drivmedelsstrategin kunna elektrifieras till avtal som startar 2030 och ytterligare 12 under avtal som startar 2031 och 2032 (övriga i avtal först 2036).

5 Handlingsplan

Depåstrategin visar att det finns skäl för det offentliga att säkerställa långsiktig rådighet över strategiskt viktiga depåer i Västerbotten. Behovet är störst där fordonsvolymerna är stora, markåtkomsten är strategiskt betydelsefull och där elektrifieringen kräver investeringar som är svåra att hantera inom en enskild trafikupphandling. På kort sikt är Umeå den tydligaste prioriteringen. Även Skellefteå behöver hanteras strategiskt, medan behovet på mindre orter i första hand bör klarläggas successivt i samband med kommande trafikupphandlingar.

En viktig del i det fortsatta arbetet är att etablera en samverkan mellan Region Västerbotten och berörda kommuner. Depåfrågan berör såväl regionens ansvar för den regionala kollektivtrafiken som kommunernas rådighet över fysisk planering och i vissa fall den kommunalt finansierade kollektivtrafiken. Ansvar för investeringar, finansiering, ägande och genomförande behöver därför tydliggöras gemensamt. För att kunna gå från utredning till genomförande behöver processen också förankras på politisk nivå och nödvändiga principiella ställningstaganden göras i ett tidigt skede.

5.1 Första steget efter depåstrategin – fokus på depåfrågan i Umeå

Den mest tidskritiska frågan är regionbusstrafiken i Umeå. Tre större avtal löper ut kring 2029-2030. Tillsammans omfattar de omkring 65 fordon, varav en stor del är stationerade i eller nära Umeå. Samtidigt bedöms trafiken ha en betydande elektrifieringspotential. Nuvarande depålösningar är splittrade geografiskt.

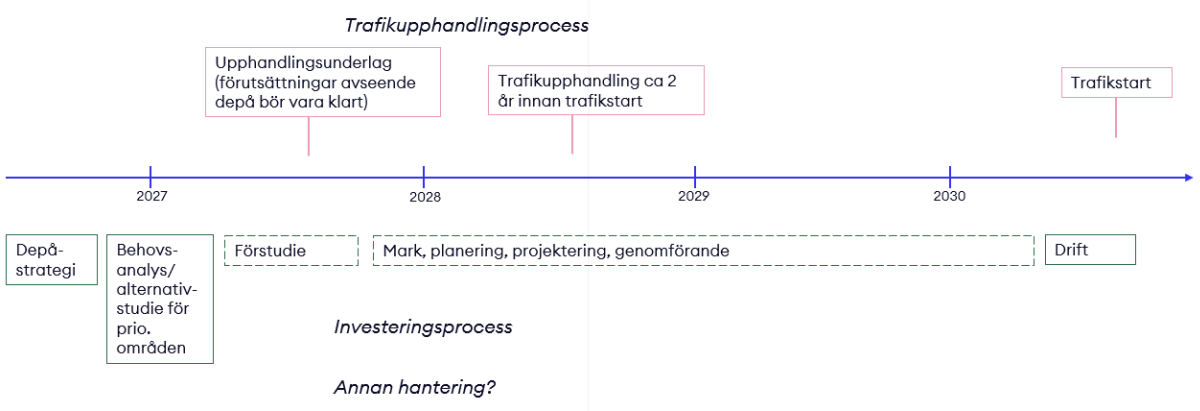
Inriktningen bör därför vara att Region Västerbotten/Länstrafiken inför kommande upphandlingar kan hänvisa till en långsiktigt säkerställd depålösning i Umeå. Den behöver inte nödvändigtvis ägas av regionen, men regionen behöver ha sådan rådighet över anläggningen att den kan göras tillgänglig oberoende av vilken trafikoperatör som vinner trafikavtalet.

För Umeå rekommenderas en fördjupad behovsanalys/alternativstudie där depåfrågan utreds mer detaljerat avseende åtgärdsval, lokalisering, dimensionering och alternativ för att skapa rådighet. Lokaliseringen behöver ske på ett sätt som ger god trafikekonomi och undviker tomkörning, men också att respektive depå har en tillräcklig fordonsvolym för att ge rationella depåer. Ett första beslut behöver avse vilken principiell depåstruktur som ska planeras för.

Resultatet från behovsanalysen styr sedan den fortsatta processen, beroende på om det blir aktuellt med en investering i nya infrastruktur eller om det går att skapa en rådighet över depåfunktionen på annat sätt.

Tidsperspektivet till trafikstart 2030 är kort. Erfarenheter från andra regioner visar att en depå under gynnsamma omständigheter kan genomföras på omkring fem år, medan en process som kräver ny detaljplan eller komplicerad markanskaffning kan ta betydligt längre tid. För att en offentlig depålösning ska kunna ingå som en förutsättning i trafikupphandlingar med

trafikstart omkring 2030 behöver arbetet därför starta omgående och flera aktiviteter bedrivas parallellt.



Figur 5-1 Grov tidslinje för att tillhandahålla depå för en tänkt trafikstart sommaren 2030.

Det kan konstateras att tidslinjen är mycket krävande för att klara en trafikstart till 2030. För att gå i takt med trafikupphandlingsprocessen behöver förutsättningarna för depålösningen kunna beskrivas redan under 2027, för att anbudsgivarna ska veta vilka förutsättningar som gäller i trafikupphandlingen. Det bör redan nu övervägas alternativa handlingsvägar. Att Umeå kommun har reserverat mark för ny depå i Ersboda ger dock relativt goda förutsättningar jämfört med om planeringen börjar med ett blankt papper.

5.2 Skellefteå – säkra långsiktig utvecklingsmöjlighet

Skellefteå är den andra strategiskt viktigaste orten, men situationen skiljer sig från Umeå genom att kommunen redan har rådighet över Östra Navet och genom den förändrade ansvarsfördelningen för den inomkommunala trafiken. Något omedelbart behov av att etablera en helt ny offentlig depå på samma sätt som i Umeå har därför inte identifierats. Samtidigt kan det finnas behov av ytterligare fordonskapacitet och även åtgärder som underlättar elektrifiering.

Lösningen i Skellefteå behöver ta höjd för förändringar när Norrbottniabanan tas i trafik. En tillfällig ökning av depåbehovet kan uppstå när trafiken längs kusten förändras, men en permanent investering bör inte dimensioneras enbart efter ett övergångsskede som senare försvinner. För Skellefteå är därför flexibilitet och möjlighet till stegvis utbyggnad viktigare än att omedelbart maximera depåkapaciteten.

Bilaga 1: Trafikupphandlingar fram till 2030

I tabell nedan redovisas de planerade trafikupphandlingarna fram till 2030.

Avtalsnr	Beskrivning	Slutdatum	Kommentar
381	Objekt 21007, Norsjö, Linje 239, 254, 258	2028-12-08	
373	Objekt 21005 Lycksele Linje: 301,302,304,305,315	2028-12-09	
375	Objekt 21014 Robertsfors Linje 117,136,138-141,143	2028-12-09	
380	Obj 21021-21025 Bjurholm Linje 113,142,144,145,155	2028-12-09	
382	Objekt 21011,Malå, Linje 251	2028-12-31	
374	Objekt 21009, Vännäs, Linje 146-154	2029-12-08	
376	Objekt 21008, Linje 71	2029-12-08	
410	Objekt 22012, Linje 37	2029-12-08	
411	Objekt 22013, Linje 43 mån-fre	2029-12-08	
412	Objekt 22015, Linje 44	2029-12-08	
413	Objekt 22012, Linje 46	2029-12-08	
414	Objekt 22017, Linje 48	2029-12-08	
415	Objekt 22020, Linje 23	2029-12-08	
416	Objekt 22021, 22023, Linjer 27, 29	2029-12-08	
417	Objekt 22022, Linje 28	2029-12-08	
418	Objekt 22025, Linje 36	2029-12-08	
419	Objekt 22026, Linje 249, 252 Malå, Lycksele, Norsj	2029-12-08	
421	Objekt 22102, linje 17	2029-12-08	
422	Objekt 22103, Linje 21	2029-12-08	
364	Obj: 20001 Umeå Linje: 78, 114-116, 118-127, 131	2029-12-10	
367	Objekt 20002 Linje 11, 15, 16, 55, 166	2029-12-10	

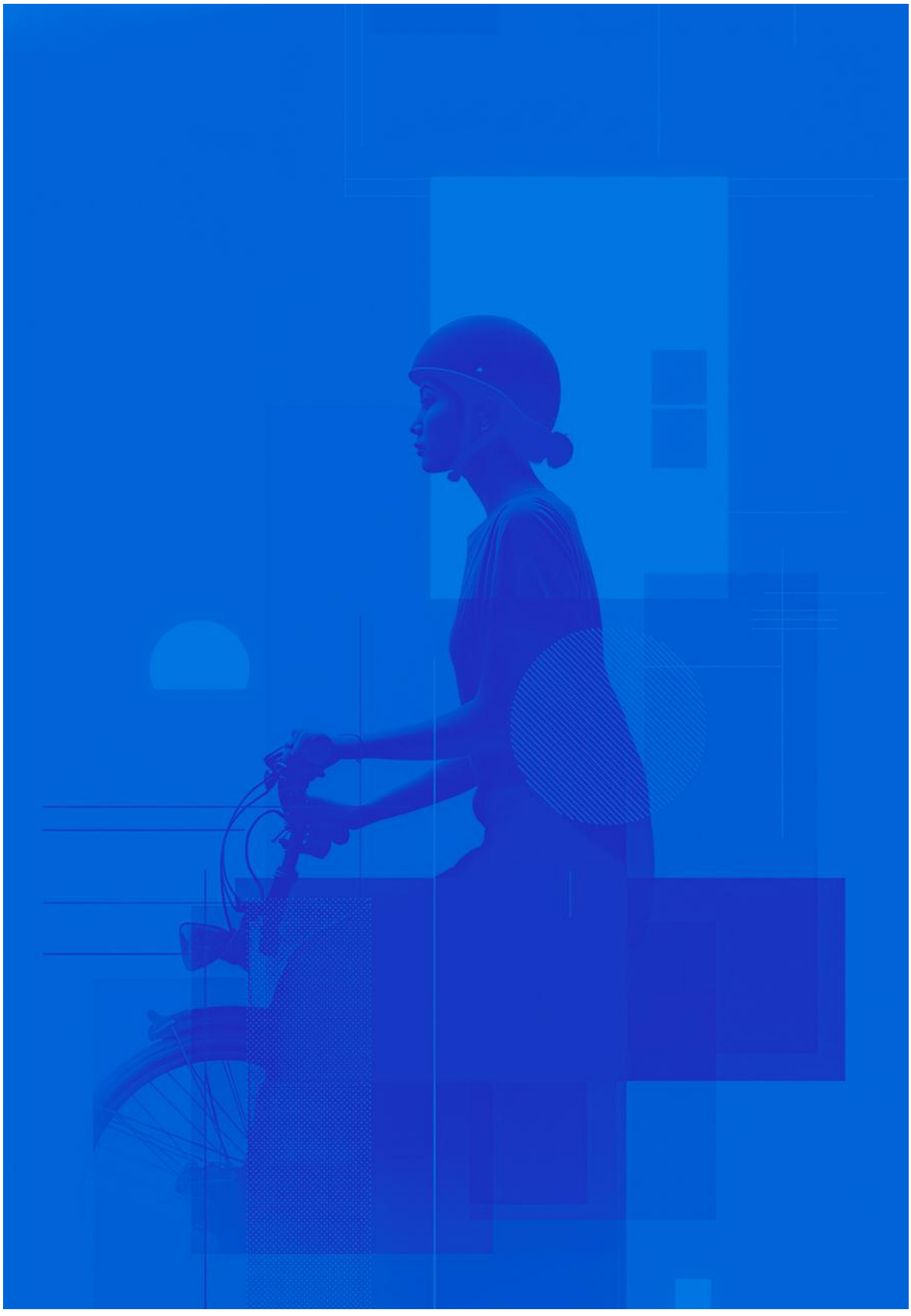
368	Objekt 20005 Skellefteå Linjer: 225, 226, 229, 260	2029-12-10	Upphandlas ej
438	Objekt 23010, Linje 320, 321 Storuman	2029-12-31	
439	Linje 37, tur 10 Storuman - Sorsele (Storuman)	2029-12-31	
471	Linje 22 korttidsupphandling	2029-12-08	
372	Objekt 21001 Umeå Linje 11, 105, 126-130, 135, 178	2030-12-14	
383	Objekt 21004, Dorotea, Linjer 436, 440, 442	2030-12-14	
379	Objekt 21006 Nordmaling, Linje 101-111	2030-12-31	
458	Objekt 23101, Linje 410, Vilhelemina	2030-12-31	
409	Objekt 22010 Linje 31	2031-12-13	
420	Objekt 22101, Norrlandskusten	2031-03-31	
408	Objekt 22006, Linje 417, Vilhelmina	2030-12-14	

Bilaga 2: Depåer och uppställningsplatser

Tabell 5:1 Depåer och uppställningsplatser för allmänna kollektivtrafiken i Västerbotten

Kommun	Depå	Antal fordon	Avtal	Övrigt
Bjurholm	Industrivägen 2 Bjurholm	5	380	
Dorotea	Polarvägen 3 Dorotea	2	383	
Lycksele	Fabriksgatan 12 Lycksele	4	409	
Lycksele	Verkstadsvägen 4 Lycksele	5	373	
Malå	Fabriksgatan 1 Malå	3	382, 415, 417	
Malå	Tallgatan 2 Malå	3	419	
Nordmaling	Storbyn 10 Gräsmyr	11	379	
Norsjö	Kusforsvägen 9 Norsjö	7	381, 468	
Norsjö	Storgatan 52 Norsjö	2	471	
Robertsfors	Ej angiven depå	4	421	
Robertsfors	Santorsgatan 1 Robertsfors	6	375	
Skellefteå	Lagergatan 21C Skellefteå	51	359, 362, 368, 377	Östra Navet
Skellefteå	Plastvägen 7 Skellefteå	4	422, 435	
Skellefteå	Stålvägen 6 Skellefteå (Lestanders Buss)	8	420	
Skellefteå	Solbacken	10	-	Info Skellefteå Buss
Skellefteå	Burträsk	16	-	Info Skellefteå Buss
Skellefteå	Fällfors	2	-	Info Skellefteå Buss
Skellefteå	Byske	4	-	Info Skellefteå Buss
Skellefteå	Jörn	2	-	Info Skellefteå Buss
Skellefteå	Bureå	4	-	Info Skellefteå Buss
Skellefteå	Lövånger	4	-	Info Skellefteå Buss
Sorsele	Långgatan 5 Sorsele	15	410, 416, 418, 469	
Storuman	Forsnacken 16 Slussfors	4	438	
Storuman	Hemavan	2	409	
Storuman	Järnvägsgatan 3 Storuman	2	409	
Storuman	Långsjöby 155	1	439	
Umeå	Hörnefors	3	372	

Kommun	Depå	Antal fordon	Avtal	Övrigt
Umeå	Klockarbäcken Umeå	35	348, 366, 367, 409, 422	Samt avtal 364
Umeå	Nyåker	1	372	
Umeå	Röbäck	7	372	
Umeå	Strömpilen Umeå	5	420	
Umeå	Verkstadsgatan 9 Umeå (Teg)	19	364	Ska avvecklas
Umeå	Sävar	8	364	
Umeå	Västerslätt	90	472	
Umeå	Yttersjö	6	372	
Vilhelmina	Fordonsgatan 8 Vilhelmina	11	404, 407, 413, 470	
Vilhelmina	Getarvägen Saxnäs	4	406	
Vilhelmina	Paralellgatan 82B Vilhelmina	10	365, 408, 411, 437, 458	
Vindeln	Blå Vägen 91 Granö	2	467	
Vindeln	Granvägen 32 Vindeln	1	467	
Vindeln	Hjuken 163 Vindeln	1	467	
Vindeln	Snövitsvägen Vindeln	1	467	
Vindeln	Storvägen 22 Tvärålund	1	467	
Vännäs	Västra Järnvägsgatan 12 Vännäs	12	374, 376	
Åsele	Söråselevägen 39 Åsele	4	366, 412, 414, 436	



Trivector Mobility

010 - 456 56 00 · hej@trivector.se · trivectormobility.se · Org.nr: 556555-1701