Regionala kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2026-10-01

Planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken 2028 - 2030

1 Bakgrund

Enligt Lag om kollektivtrafik (2010:1065) som trädde i kraft 1 januari 2012 ska det i varje län/region finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. I Västerbotten är den regionala kollektivtrafikmyndigheten är sedan 2019 inrättad hos Region Västerbotten. Region Västerbotten äger Länstrafiken i Västerbotten AB och dess delägda dotterbolag Bussgods i Norr AB. Region Västerbotten är även delägare i Norrtåg AB liksom Samtrafiken AB samt AB Transitio.

En kostnads- och ansvarsfördelningsmodell för Länstrafiken utformades 2005, den så kallade Västerbottensmodellen, som reglerade förhållandet mellan finansiärerna av kollektivtrafiken. I och med övergången till den nya lagstiftningen och de förändringar som skett avseende Länstrafikbolagets funktion i planeringsfrågor så har Region Västerbottens roll att planera den trafik som regionen avser att finansiera tydliggjorts. Förändringen innebär ökat politiskt ansvar för och inflytande över trafiken för regionens del.

Regionbildningen 2019 innebar att den regionala kollektivtrafikmyndigheten placerades hos Region Västerbotten. Under 2020 var Västerbottensmodellen föremål för utvärdering. Länets kommuner och Region Västerbotten fattade då beslut om att Västerbottensmodellen 2021 framgent gäller för ansvarsfördelning och finansiering av den allmänna kollektivtrafiken i Västerbotten.

Enligt Västerbottensmodellen 2021 har Region Västerbotten ansvarar för linjetrafik med buss och tåg och viss anropsstyrd trafik med huvudsaklig trafikuppgift mellan kommuncentra samt sjukresor. Respektive kommun ansvarade för linjer och anropsstyrd trafik med huvudsaklig trafikuppgift inom kommunen samt färdtjänst, riksfärdtjänst, kommunala resor och skolskjutsar. Region Västerbotten finansierar utöver beställd trafik även de så kallade gemensamma kostnaderna som omfattar kundtjänst, administration, marknadsföring och IT-system. Från och med 2021 så innehåller budget från Länstrafiken även kostnaderna för den gemensamma beställningscentralen för serviceresor. Kommunerna har kostnadsansvar för den trafik som respektive finansiär beställer.

Från och med 2008 innehåller regionens trafikbeställning förutom regional busstrafik och viss anropsstyrd trafik även regional tågtrafik. Tågtrafiken administreras av Norrtåg AB, som bildades av trafikhuvudmännen i de fyra nordligaste länen för att samordna tågtrafiken i länen och genomföra ambitionerna i Norrtågsförsöket.

Planeringsförutsättningarna tillförsäkrar regionfullmäktige inflytande över utformningen av den kollektivtrafik som Region Västerbotten finansierar. Planeringsförutsättningarna innehåller regionens trafikpolitiska prioriteringar och mål samt en ekonomisk prognos för buss- och tågtrafiken, samt den gemensamma beställningscentralen under perioden som planeringsförutsättningarna avser. Prognos för tågtrafiken baseras på framtagen prognos för Norrtåg för perioden 2026 – 2030 utifrån fastställd finansieringsmodell. Prognos för busstrafiken baseras på fastställd budget för Länstrafiken i Västerbotten AB för beställd busstrafik från mitten av december 2026 till mitten av december 2027. Budget för Länstrafiken i Västerbotten innehåller även kostnaderna för IT-system, administration, marknadsföring, kundtjänst och beställningscentralen, samt angöringsavgifter för tåg.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2026-10-01

Planeringsförutsättningarna ska ligga till grund för Region Västerbottens kollektivtrafikplan för perioden 2028 – 2030. Kollektivtrafikplanen innehåller beställning av buss- och tågtrafik samt i viss begränsad anropsstyrd trafik. Kollektivtrafikplanen innehållande trafikbeställning utgör grund för budget för trafikåret 2028 från Norrtåg och Länstrafiken. Region Västerbottens anslag för kollektivtrafik för 2028 bör ligga i nivå med bolagens budget för kollektivtrafiken samt beställningscentralen för 2028, då dessa speglar den beställning som Region Västerbotten som finansiär sänt till Länstrafiken och Norrtåg.

Kollektivtrafikplanen bereds i Regionala utvecklingsnämndes arbetsutskott och fastställs av Regionala utvecklingsnämnden som även är Regional Kollektivtrafikmyndighet i Västerbotten.

2 Region Västerbottens trafikpolitiska prioriteringar och mål

I ”Regionalt trafikförsörjningsprogrammet för Västerbottens län 2025 – 2031”, som antogs av Region Västerbottens fullmäktige i februari 2025, så pekas på att transport- och resandemöjligheterna har stor betydelse för att det ska vara attraktivt och möjligt för människor att bo och verka i Västerbotten. Vidare har den regionala kollektivtrafiken betydelse för den regionala utvecklingen. Visionen i den regionala utvecklingsstrategin är ***Västerbotten – en attraktiv region där olikheter skapar utvecklingskraft***.

Grund för Region Västerbottens arbete med den kollektivtrafik som regionen finansierar är att tillhandahålla en attraktiv, miljövänlig, trafiksäker och tillgänglig kollektivtrafik som bidrar till länets och Region Västerbottens utveckling.

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

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

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

Prioriteringar

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

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

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

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

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

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

Mål

Utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammets fem målområden för all kollektivtrafik inom Västerbotten och regionens övriga prioriteringar har ett övergripande mål formulerats utöver de fem målområdena som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Arbetet med den regionfinansierade allmänna kollektivtrafiken utgår från detta övergripande mål och de fem målområdena:

Övergripande mål
Regionfinansierad kollektivtrafik stärker den egen verksamheten, möjliggör ett hållbart lokalt, regionalt och interregionalt resande som stärker länets tillväxt och utveckling

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

Mål 1
Kollektivtrafiken ska väljas före andra motoriserade transporter i Västerbotten

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

Regionala kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2026-10-01

Mål 2
Kollektivtrafikens klimatpåverkan ska minska

Miljökrav som ställs för den kollektivtrafik som finansieras av Region Västerbotten ska bidra till att andelen fordonskilometer som sker med förnybart drivmedel uppgår till 100 %.

Mål 3
Den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik ska utvecklas

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

Mål 4
Kollektivtrafikens tillgänglighet ska öka för personer med funktionsnedsättningar

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

Mål 5
Det ska vara attraktivt att resa med kollektivtrafiken i Västerbotten

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

3 Samordning av särskild och allmän kollektivtrafik

Från och med 2021 finns i Västerbotten en gemensam beställningscentral för serviceresor organiserad inom Länstrafiken i Västerbotten AB. I den gemensamma beställningscentralen samordnas sjukresor, anropsstyrd allmän kollektivtrafik, samt färdtjänst, riksfärdtjänst och vissa kommunala resor för de kommuner som valt att ansluta sig. Under 2026 är kommunerna Lycksele, Malå, Nordmaling, Norsjö, Sorsele, Storuman, Vilhelmina och Åsele anslutna till beställningscentralen. Lycksele kommun har dock aviserat att kommunen ej deltar i gemensam upphandling av särskild kollektivtrafik (sjukresor och färdtjänst) och därmed även upphör att vara en del av den gemensamma beställningscentralen från och med nästa avtalsperiod i januari 2028.

En utökad samordning av samhällsbetalda resor eftersträvas i länet. Samtliga kommuner i länet har erbjudits möjlighet att ansluta sig.

Budget för drift av beställningscentralen är en del av Länstrafikens budget och omfattas därmed av anslaget för kollektivtrafik. Kostnaderna för de genomförda sjukresorna omfattas inte av Länstrafikens budget och är därmed inte en del av anslaget för kollektivtrafik.

För den särskilda kollektivtrafiken som samordnas i den gemensamma beställningscentralen för serviceresor så har ett uppdragsavtal träffats mellan Region Västerbotten och Länstrafiken i Västerbotten AB. Utöver uppföljning av samordningsgrad så följer Länstrafiken sedan 2023 även upp kundnöjdheten via Svensk Kollektivtrafiks barometer för anropsstyrd trafik ”Anbaro”, som bygger på intervjuer med de som rest i den anropsstyrda trafiken (färdtjänst och sjukresor).

4 Upphandling

Den allmänna kollektivtrafiken i Västerbotten upphandlas löpande upp. Detta gäller även för den trafik som Region Västerbotten finansierar. Det finns dock vissa år då en större andel av trafiken upphandlas. Under slutet av 2026 kommer upphandlingsprocessen att inledas för trafikavtal med trafikstart 2029/2030. Dessa trafikavtal utgör 38 procent av trafikvolymen inom den trafik som finansieras av Region Västerbotten. Tilldelning av trafiken beräknas ske under första halvåret 2027.

I planeringsprocessen sker dialog med de kommuner som berörs av de trafikavtal som löper ut. Det finns även innan denna dialogprocess inleds önskemål från kommuner om ny/utökad trafik. Södra Lapplands gymnasieförbund önskar att Region Västerbotten upphandlar trafik Storuman – Vilhelmina för studiependling. Vindeln och Lycksele kommun vill att Region Västerbotten ska etablera direktförbindelse Vindeln – Lycksele för pendling. Malå kommun vill att senare avgång från Lycksele etableras för att det ska finnas förbindelse från Umeå senare än dagens avgång vid 14-tiden. För att tillmötesgå önskemål om utökad trafik behöver antingen annan trafik dras in/ej upphandlas eller så behöver ytterligare finansiering ske.

De linjer vars trafikavtal löper ut 2029/2030 är:

- Linje 11 Nordmaling – Umeå
- Linje 15 Bjurholm – Vännäs – Umeå
- Linje 16 Vindeln – Umeå
- Linje 17 Robertsfors – Umeå
- Linje 21 Skellefteå – Burträsk – Umeå
- Linje 22 Norsjö - Skellefteå
- Linje 23 Malå – Skellefteå
- Linje 27 Malå – Norsjö - Skellefteå
- Linje 28 Malå – Lycksele
- Linje 29 Sorsele – Skellefteå
- Linje 36 Sorsele – Malå – Skellefteå
- Linje 37 Sorsele – Storuman
- Linje 43 Vilhelmina – Lycksele (Måndag - fredag)
- Linje 44 Dorotea – Åsele
- Linje 46 Dorotea – Vilhelmina
- Linje 48 Åsele - Vilhelmina
- Linje 55 Vännäs – Sörfors – Umeå
- Linje 71 Nordmaling - Vännäs

Under 2029 kommer upphandlingsprocesser för två ytterligare större trafikupphandlingar om 26 procent vardera av trafikvolymen som finansieras av Region Västerbotten. Trafikavtalen beräknas inledas 2030/2031.

I arbetet med framtagande av upphandlingsdokument läggs stor vikt vid att se över hur den trafik som upphandlas kan utformas för att både bidra till regional utveckling samtidigt som kostnadsutvecklingen för kollektivtrafiken begränsas. Upphandlingsunderlag tas fram utifrån de miljö- och tillgänglighetsambitioner som finns inom Region Västerbotten. Som alltid vid planering av trafiken så är det av stor vikt att arbeta för en fortsatt god samverkan mellan de olika trafikslagen buss-, tåg och anropsstyrd trafik. Dialog och samverkan med länets kommuner sker även under planeringen av den trafik som ska upphandlas.

5 Samlad ekonomisk bedömning av kollektivtrafiken

Planeringsförutsättningarna innehåller en samlad ekonomisk prognos för driftbidrag till Länstrafiken och Norrtåg. Kostnaden för Norrtåg baseras på den prognos som Norrtåg tagit fram för perioden 2026 – 2030. Kostnaden för Länstrafiken baseras på beställd busstrafik för 2027, inklusive medfinansiering för viss fjällinjetrafik, kostnader för administration, IT-system, kundtjänst, marknadsföring, gemensam beställningscentral samt angöringsavgifter för tåg. Budgeten för 2027 omfattar även Länstrafikens ökade kostnader kopplat till utökad befogenhet för Skellefteå kommun om 6,3 Mkr. Reglering av dessa kostnader sker direkt mellan Region Västerbotten och Skellefteå kommun.

Budget	**2027**
Länstrafiken	257,5
Norrtåg	86,6
Summa	**344,1**

Nedan följer en samlad bedömning av kostnaderna för regionfinansierad kollektivtrafik fram till och med år 2030.

- För busstrafiken är prognosen att kostnaderna ökar med 4 % årligen fram till och med 2029 och baseras på en i stort oförändrad trafikomfattning. 2030 har en stor andel av den trafik som Region Västerbotten finansierar upphandlats vilket innebär en stor osäkerhet kring kostnaderna för trafiken. En beräkning med stor osäkerhet är en ökning av kostnaderna med 5 % för 2030.
- För tågtrafiken är prognosen framtagen av Norrtåg AB.

Prognosen för busstrafiken baseras på kostnadsutvecklingen utifrån faktiskt utfall sedan 2013 samt budget för 2027, effekter som indexutveckling utifrån dagens utveckling medför för trafikavtalens kostnadsnivå. Lägre resande för längre relationer till följd av förändrade resvanor beaktas även. Effekter på sikt till följda av det reducerade priset på periodkort är ej möjliga att bedöma.

Intäkterna i Samverkansavtalen med Trafikverket har tidigare inneburit positiva effekter för Västerbotten. Osäkerhet finns kring vilken nivå anslagen till Trafikverket kommer att ligga på framöver och vilka effekter som detta kan få för nivån på Trafikverkets finansiering i kommande Samverkansavtal för tåg, buss och flygtransfer efter 2026 kan ej förutsägas med någon säkerhet. Det finns även osäkerhet kring hur lång tidsperiod som samverkansavtal kommer att tecknas för. I prognosen för perioden 2028 – 2030 antas att intäkterna från samverkansavtalen för buss, tåg och flygtransfer ligger på motsvarande nivå som 2026.

I det fall finansieringsnivån för samverkansavtalen för Norrtågstrafiken stiger till den finansieringsnivå som Norrtåg och Trafikverket våren 2025 delade så skulle finansieringen för Västerbotten minska med 19,7 Mkr/år under den kommande fyraårsperioden.

I det fall finansieringsnivån för busstrafiken skulle återgå till en full finansiering baserad på nivån för 2025 så skulle finansieringen för Västerbotten minska med 7,9 Mkr/år under den kommande fyraårsperioden.

Prognosen från Norrtåg för 2030 innehåller även antagande om hyreskostnad för ny depå. Det finns dock en osäkerhet om kostnad för depå kommer att belasta 2030.

Prognos för perioden 2028 – 2030

Prognos	**2028**	**2029**	**2029**
Busstrafik	267,8	278,5	292,4
Tågtrafik	84,9	84,8	91,4
Summa	**352,7**	**363,3**	**383,8**

Finansiering av Norrtågstrafiken

Finansieringsmodell för Norrtåg AB regleras genom styrdokumenten för bolaget. För perioden 2026 – 2030 är beräkningarna i modellen uppdaterade för att spegla trafikproduktionen under perioden samt prognos över intäkterna under perioden. Modellen beskrivs kort nedan:

Kostnaderna fördelas i förhållande till det trafikarbete - i detta fall den trafikproduktion uttryckt i kilometer - som utförs inom respektive län.

Intäkterna - i detta fall biljettintäkterna - fördelas i förhållande till de intäkter som trafik-produktionen genererar inom respektive län.

Avregleringen av järnvägsmarknaden från 2010 innebär att Norrtåg AB inte längre har någon ensamrätt för trafikering av bandelarna i området. Tillkommande kommersiell trafik påverkar omfattningen för statens medfinansiering.

Finansiering av busstrafiken

Analys av trafik som beställs av Region Västerbotten genomförs kontinuerligt. Resandet uppvisade en fortsatt negativ trend fram till mars, men har därefter vänt upp. Uppgången är fortfarande svag, men resandet är högre än föregående år. Förändrade resmönster och en högre andel distansarbete har varit och är förklaringsfaktorer till ett lägre resande. Den vändning i resandet som kan ses sedan mars kan ses i ljuset av stigande priser på drivmedel. Den kvarstående förändringen med ett svagt resande påverkar fortsatt intäkterna i den trafik som finansieras av Region Västerbotten.

Under 2023 höjdes taxan i två steg för att dels i viss utsträckning möta de ökade trafik-kostnaderna, samt dels för att kompensera för minskat resande. Från och med 2023-01-01 höjdes taxan för regiontrafiken med 5 % och från och med 2023-08-01 med mellan 5 – 10 % på olika produkter, längdintervall och resandekategorier. Från 2024-01-01 och 2025-01-01 höjdes taxan med 3,5 % per år. Från 2026-01-01 höjdes taxan med 3 %. Till följd av att resandeutvecklingen behöver vändas så föreslås en försiktig höjning av taxan med 2 % från 2027-01-01.

Tågtrafikens inträde i Västerbotten innebar förändringar i utbudet på busstrafiksidan. I samband med upphandlingar på sträckor där tåg trafikerar har anpassningar av busstrafiken

genomförts. Översyn av förstärkningskostnader sker kontinuerligt för att begränsa förstärkningskostnaderna för den regionfinansierade trafiken. Effekter av dessa åtgärder har kunnat ses och förstärkningskostnaderna har fortsatt att ligga på låga nivåer.

Från och med 2020-01-01 så delskatteväxlades de gemensamma kostnaderna i samband med att ett långsiktigt beslut fattades om att Region Västerbotten är regional kollektivtrafikmyndighet i Västerbotten. I april 2021 så fattade regionfullmäktige beslut om att fastställa Västerbottensmodellen 2021 efter att gemensam utvärdering av modellen genomförts med länets kommuner. Detta innebär att Västerbottensmodellen 2021 beskriver dagens modell och att det därmed finns en tydlighet kring vad kommunerna respektive regionen finansierar.

Riskanalys

Inför 2027 finns ett antal riskområden som kan påverka Region Västerbottens finansiering av kollektivtrafiken. Dessa riskområden bedöms i dagsläget även kvarstå för perioden 2027 – 2029.

Ökade trafikkostnader för busstrafiken till följd av indexutvecklingen
Budget för kollektivtrafiken med buss avseende 2028 tas fram i april 2027. De index som används vid beräkning av trafikkostnaderna är framtagna av SKR. Tidsrymden mellan budget och faktiskt utfall innebär att det finns risk att bedömd indexutveckling ej fullt ut korrelerar med faktisk indexutveckling. Mot bakgrund av pågående krig som medför kraftigt negativ påverkan på drivmedelspriser så är det troligt att kostnaderna för busstrafiken har hög risk för ökade kostnader.

Låg intäktsökning till följd av fortsatt färre resenärer på längre avstånd
Utifrån att resandet i den trafik som finansieras av Region Västerbotten fortsatt hade effekter som innebar färre resenärer på längre avstånd och därmed en lägre resandeutveckling i inledningen av året, antas intäkterna därmed utgöra en fortsatt utmaning. Det ökade resandet som dock ses sedan mars inger dock förhoppning om att resandeutvecklingen vänder.

Sänkningen av periodbiljetterna under perioden juli – december kan även inverka positivt på resandet. Dock finns stor osäkerhet kring hur intäkterna påverkas, om det sker en förflyttning från enkelresor och rabattkort till periodkort som ger en lägre intäkt per resa, så finns risk att det ökade resandet under perioden inte genererar ökade intäkter utan det motsatt. Höjning av regiontrafiktaxan påverkar såväl den trafik som finansieras av kommunerna som Region Västerbotten, varför justeringar av taxan behöver bygga på effekter för såväl den trafik som finansieras av Region Västerbotten som den trafik som finansieras av kommunerna.

Osäkerhet kring nivån i kommande Samverkansavtal med buss, flygtransfer och tåg
Samverkansavtalet med buss, Samverkande Inland löper över 2026. Det finns osäkerhet kring vilka samverkansavtal och i vilka nivåer som Trafikverket kommer att kunna teckna för 2027. Trafikverkets anslag i höstbudgeten kommer att vara avgörande för finansieringen 2027. Det faktum att avtalen de senaste åren varit ettåriga medför även stor osäkerhet kring fortsatt finansiering. Samverkansavtalen för Norrtåg och Länstrafiken skulle om de tecknas på den nivå som var ambitionen från Trafikverket inför 2025 så skulle det innebära en statlig medfinansiering om ytterligare 27 – 28 Mkr/år.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2026-10-01

6 Styrning av Region Västerbottens kollektivtrafikåtagande

I och med bildandet av Kollektivtrafikmyndigheten 2012 inleddes en process mot tydligare rollfördelning i länet. Myndighetens roll är övergripande strategisk och Länstrafiken i Västerbotten AB har en tydligt operativ roll. Länets kommuner och regionen har ett utökat ansvar över planeringen av kollektivtrafiken utifrån sitt beställar- och finansieringsansvar.

Sedan regionbildningen så är Region Västerbotten regional kollektivtrafikmyndighet i Västerbotten. Region Västerbotten har därmed sedan 2020 dels roll som regional kollektivtrafikmyndighet, dels som finansiär av kollektivtrafik. Sedan skatteväxlingen så bär sedan 2020-01-01 Region Västerbotten samtliga av de gemensamma kostnaderna hos Länstrafiken i Västerbotten AB.

Från och med 2021-01-01 så skedde en verksamhetsövergång av Regionens beställningscentral, Reseservice till Länstrafiken i Västerbotten AB. Det innebär att kostnader förknippade med beställningscentralen nu finns i budget från Länstrafiken. Kostnader för själva transporterna finansieras direkt av Region Västerbotten respektive de kommuner som är anslutna till beställningscentralen.

För att anpassa trafikbeställningarna till planeringsperioden, lagkrav på upphandlingsområdet och utarbetande av budget för den regionala kollektivtrafiken ska den årliga trafikbeställningen vara beslutad senast under mars månad. Kollektivtrafikplanen som tas fram utifrån inriktningen i de av regionfullmäktige beslutade planeringsförutsättningarna för kollektivtrafiken omfattar tre trafikår. Kollektivtrafikplanen innehåller trafikbeställning för nästkommande år och utgör förutsättning för såväl Norrtåg som Länstrafiken då de tar fram budget för nästkommande år.

Regionens kollektivtrafikåtagande planeras och beställs i samspel med övriga finansiärer i länet och påverkas av en rad regionexterna förutsättningar såsom tilldelning av tåglägen, avtalsförhållanden och tidsramar vid upphandlingar. Det gör att planeringsperiod från antagande av planeringsförutsättningar till dessa att förändringar av beställd trafik och upphandling av ny trafik spänner över ett - tre år beroende på hur omfattande förändringar som ska genomföras.

Regionfullmäktiges beslut om treåriga planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken innehållande prognos för ekonomisk ram vilket utgör styrning för Region Västerbottens kollektivtrafikåtagande.

Utifrån planeringsförutsättningarna tas en kollektivtrafikplan innehållande Region Västerbottens trafikbeställning för tåg, buss och anropsstyrd trafik fram. Regionala utvecklingsnämnden antar kollektivtrafikplanen, som utgör grund för bolagens budget för kollektivtrafiken nästkommande år. Kollektivtrafikplanen kommunicerar även regionens uppdrag avseende andra åtgärder inom kollektivtrafikområdet så som miljö- och tillgänglighetskrav vid upphandling. För att planeringsförutsättningarna på bästa sätt ska förvalta regionens prioriteringar behöver det ekonomiska anslaget till kollektivtrafiken korrelera med ambitionsnivån i planeringsförutsättningarna och beslutad kollektivtrafikplan.