

SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING

EFFEKTBEDÖMNING OCH MÅLUPPFYLLELSE

Effektbedömningen är utförd på planförslaget för både namngivna objekt och åtgärdsområden, under hela planperioden 2018 - 2029.

Den samlade bedömningen är en kombinerad värdering av samhällsekonomiska kalkylvärden för åtgärderna, effekter som inte ingår i de samhällsekonomiska kalkylerna samt en kombination av funktionsmål och hänsynsmål. Den samlade effektbedömningen utgår från den målstruktur som finns inom svensk transportpolitik i enlighet med den transportpolitiska propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (Prop. 2016/09:93). Det övergripande målet är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Under det övergripande målet finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet syftar till att skapa en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Hänsynsmålet syftar till högre trafiksäkerhet samt förbättrad miljö och hälsa.

Trafikverket har där det varit möjligt bistått med samhällsekonomiska beskrivningar och kalkyler för de enskilda objekten. Att det inte finns kalkyler framtagna för alla planerade åtgärder beror främst på att betydande delar av planeringsramen avsätts till åtgärdsområden, där specifika åtgärder ännu ej beslutats mer än för planens inledande år, samt till åtgärdsvalsstudier.

I kapitlet presenteras den samlade effektbedömningen för de namngivna investeringsobjekten, för åtgärdsområdena samt för planen som helhet. För åtgärdsområdena samt för planen som helhet har Trafikverkets regionöverskridande beslutsunderlag och en samlad bedömning av åtgärderna använts som underlag. I figur 1 visas den samlade effektbedömningen av Västerbottens länstransportplans identifierade objekt.

Inlandsbanan, medfinansiering av terminalåtgärder

Inlandsbanans samlade effekt bedöms inte i denna regionala plan då åtgärden är en medfinansiering i ett större sammanhang. Åtgärderna innebär däremot positiva effekter för klimat och trafiksäkerhet. Effekterna på buller och landskapspåverkan bedöms som obetydliga.

Medfinansiering industrispår i Rundvik

Effekten av industrispåret i Rundvik bedöms inte som objekt i denna regionala plan då åtgärden är en medfinansiering.

Som helhet bedöms däremot Industrispåret ge stora positiva miljöeffekter, eftersom omfattande omflyttning av gods från vägtransport till järnväg möjliggörs. Positiva effekter sker även på trafiksäkerheten som en följd av minskad trafikintensitet. I anslutning till spåret kommer ökade bullernivåer att tillkomma, samtidigt minskar bullernivåerna med den mängd lastbilar som motsvarar den överflyttade godsmängden. Åtgärden innebär generellt positiva effekter för klimat och trafiksäkerhet. Dock skapas negativa effekter för buller och landskapspåverkan då industrispåret i Rundvik innebär ett utökat markanspråk.

Väg 372, Skelleftehamnsleden- etapp 3 Svedjevägen

Åtgärden som innebär upprättande av en cirkulationsplats bidrar ej till samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet. Trots det visar åtgärden på positiva effekter avseende trafiksäkerhet och förbättringar för kollektivtrafiknätet, skolvägar samt gång-, cykel- och kollektivtrafikandel.

Negativt bidrag fås främst på grund av att utsläppen från fordonen ökar på grund av att framkomligheten, definierad som restid, försämras.

Väg 364 del av sträckan väg 774- Ljusrotet

Åtgärden ger övergripande en marginell samhällsekonomisk lönsamhet och bidrar till en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Åtgärdens mest betydelsefulla effekt är trafiksäkerhetsvinsten samt förbättringar för arbetspendlingen, näringslivets transporter och tillgängligheten. För miljön är bidraget osäkert då bättre vägstandard ger mindre utsläpp men högre hastighet leder till mer utsläpp.

Vägen är en viktig pendlingsväg till Umeå och Skellefteå. Förbättrad standard innebär bättre möjlighet till arbetspendling och ger därmed även en positiv påverkan på arbetsmarknaden.

Tvärstråket Storuman-Umeå.

Medfinansiering NLC Storuman, etapp 2

Effekten av medfinansieringen till NLC Storuman bedöms inte som objekt i länstransportplanen.

Tvärstråket Storuman – Umeå. Järnvägsplan elektrifiering Hällnäs – Storuman, förberedande arbeten
Upprättandet av järnvägsplan är en utredning och därmed effekt bedöms inte objektet i planen.

Tvärstråket Storuman-Umeå. Utvecklingsåtgärder järnväg

Objektets effekt bedöms ge ett positivt bidrag till en samhällsekonomisk och ekologisk hållbarhet. Bidraget till social hållbarhet anses som svagt positivt eller försumbart. Åtgärdens nettonuvärdeskvot är positiv och ger positiva effekter för tågoperatörer och företag som brukar järnvägen. Ett minskat nettoutsläpp av CO₂-ekvivalanter genom övergången från diesel till el bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten.

Funktionsmålet bedöms övergripande ges en positiv eller ingen effekt. Den positiva effekten kan främst härledas till förbättrad tillgänglighet som påverkar medborgarnas resor och näringslivets transporter.

Inom hänsynsmålet finns viss målkonflikt då minskad energianvändning per fordonskilometer står i konflikt med ökad energianvändning vid byggande av infrastruktur. Viss konflikt finns även mellan funktionsmål och hänsynsmål där ökad tillförlitlighet och kvalitet på transport står mot viss påverkan på landskapet.

Mitträckesåtgärder 372

Denna bedömning bygger på den samlade bedömningen i Trafikverkets regionöverskridande beslutsunderlag för mötesseparering och dels på en specifik bedömning av väg 531 som till stor del liknar väg 372.

Övergripande bedöms mitträckesåtgärder ge positivt bidrag till social hållbarhet men ge negativ påverkan på ekologisk hållbarhet. Analysen pekar på samhällsekonomisk effektivitet, något som dock kan variera från fall till fall.

Påverkan på funktionsmålet är varierat. Tillgängligheten till storstaden, pendlingsmöjligheter samt den upplevda nöjdheten och kvaliteten ges ett positivt bidrag medan påverkan på gång- och cykeltrafik bedöms som negativ. Det beror till största delen på att mötesseparering gör vägen mindre tillgänglig för just cykeltrafik, däremot ingår mitträckesåtgärderna för väg 372 i ett komplett åtgärdsförslag där förbättringar för gång- och cykeltrafik ska genomföras. I övrigt ges det till funktionsmålet inget bidrag.

Hänsynsmålet påverkas främst negativt av de ökade hastigheterna som genererar ökade bullernivåer samt ökade koldioxidutsläpp. Trafiksäkerheten bedöms däremot utifrån en sammantagen bedömning ges en positiv effekt

Väg 363, pendlingsstråket Vindelns-Umeå. GC/parallellväg Forslunda-Hissjö, TS-åtgärder i Hissjö

Åtgärden syftar i stort till att förbättra förutsättningarna för arbetspendling genom bland annat minskade restider och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Generellt kan det finnas målkonflikter mellan ökad trafiksäkerhet och ökade hastigheter. Därför är det viktigt att hänsyn tas till detta vid den slutgiltiga utformningen av åtgärder och anläggningar. Åtgärderna ger övergripande ett osäkert positivt bidrag till samhällsekonomisk effektivitet och inga bidrag till ekologisk och social hållbarhet.

I mer detalj bedöms funktionsmålet ges ett positivt bidrag med undantag från jämställdhet transport där ett negativt bidrag ges till följd av att åtgärderna i första hand gynnar fler män än kvinnor då fler män än kvinnor pendlar på sträckan med bil. Vad gäller hänsynsmålet är bidraget mer svårbedömt. Trafiksäkerheten ges ett positivt bidrag, i övrigt ges främst inget bidrag då ingen ny mark tas i anspråk eftersom att åtgärderna i huvudsak sker i befintlig sträckning.

Trafiksäkerheten bedöms däremot utifrån en sammantagen bedömning ges en positiv effekt.

Funktionsmålet bedöms övergripande ges en positiv eller ingen effekt. Den positiva effekten kan främst härledas till förbättrad tillgänglighet som påverkar medborgarnas resor och näringslivets transporter.

Inom hänsynsmålet finns viss målkonflikt då minskad energianvändning per fordonskilometer står i konflikt med ökad energianvändning vid byggande av infrastruktur. Viss konflikt finns även mellan funktionsmål och hänsynsmål där ökad tillförlitlighet och kvalitet på transport står mot viss påverkan på landskapet.

Effekter per åtgärdsområde

Effekterna per åtgärdsområde är sammanvägda utifrån ett antal av Trafikverkets regionöverskridande beslutsunderlag¹ och en samlad bedömning.

¹ Trafikverket.se (2017-06-22) <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/beslutsunderlag---regionoverskridande/>

VÄGINVESTERINGOBJEKT

Investeringsobjekten som finns namngivna i planen är satsningar för att förbättra framkomligheten i viktiga pendlingsstråk samtidigt som de ökar trafiksäkerheten och sammantaget åstadkommer en positiv utveckling i länet vad gäller medborgares och näringslivets resor. Även för funktionsmålet i övrigt bedöms åtgärderna sammantaget vara positiva för tillgängligheten.

När det gäller hänsynsmålet och de ingående delarna klimat och landskap bedöms de fyra namngivna investeringsobjekten ge en relativt stor negativ påverkan. Avseende delen hälsa bedöms påverkan mer varierad från positiv till negativ, detta eftersom åtgärderna till viss del tar ny mark i anspråk och prognosen visar, till följd av insatserna, på ökad trafik längs sträckorna.

Järnvägsinvesteringsobjekt

I länstransportplanen satsas under planperiodens första fyra år 87,6 miljoner kronor på järnvägsåtgärder via bland annat järnvägsplaner och bygghandling. Det förväntas bidra till viss överflyttning av trafik från väg till järnväg när trafik start sker. Den samlade bedömningen visar på att åtgärderna innebär positiva effekter för klimat, luft, buller, trafiksäkerhet, landskap samt bostadsbyggande. Majoriteten av åtgärderna är däremot ej bedömda i mer detalj än så då de i sin helhet bedöms av Trafikverket i den nationella planen.

Kollektivtrafikåtgärder

Utifrån Trafikverkets regionöverskridande beslutsunderlag har effektbedömning genomförts för åtgärdsområdet kollektivtrafik.

Bidraget till funktionsmålet bedöms positivt. Åtgärderna bidrar främst till att fler resenärer kan lockas till att nyttja kollektivtrafiken i länet och därmed en minskad belastning på övriga transportslag. Dessutom ges effekter i form av ökad tillförlitlighet och ökad komfort. Bidraget till jämställdhet är enligt den samlade effektbedömningen inget eller oklart då effekterna är varierande från positiva till negativa.

Hänsynsmålets påverkan av åtgärdsområdet är mer varierad från positiv till negativ och bedöms därmed som oklar, trafiksäkerheten bedöms däremot ges en positiv påverkan.

Den sammantagna bedömningen av åtgärdsområdet för kollektivtrafikåtgärder bidrar till ett samhällsekonomiskt effektivt och en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Detta eftersom åtgärderna bidrar till att fler människor attraheras av att resa kollektivt, vilket bidrar till en effektivare användning av samhällets totala resurser och ett uthålligt transportsystem.

Gång- och cykelväg

Bedömningen av åtgärdsområdet för gång- och cykelåtgärder är genomförd utifrån Trafikverkets regionöverskridande beslutsunderlag, så kallat "typ-SEB", samt de namngivna åtgärdsobjekten.

Medlen som tilldelas gång- och cykelåtgärder avser som nämnts tidigare, både statlig och kommunal väg. Med hänsyn till detta bedöms gång- och cykelåtgärderna generellt påverka klimat, luft, buller och trafiksäkerhet positivt samt övrig miljöpåverkan som obetydlig. Medborgarnas resor bedöms ges positiv effekt till följd av att oskyddade trafikanter separeras från övrig biltrafik och ökar därmed trygghetskänslan. Åtgärdsområdet innebär även en minskad belastning på andra transportslag vilket bidrar till positiv inverkan på medborgarnas resor. Näringslivets transporter ger positivt bidrag till följd av att belastningen på andra transportslag minskas. Bidrag till funktionsmålet bedöms därmed som övergripande positivt.

Bidraget till hänsynmålet är däremot mer svårbedömt gällande främst klimat och landskap då åtgärderna i mångt och mycket tar ny mark i anspråk. Trots det finns positiva effekter till följd av den förväntade överflytten från biltrafik till gång och cykel.

Den sammantagna bedömning är att de gång- och cykelåtgärder som finns föreslagna bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet för oskyddade trafikanter i synnerhet samt biltrafiken i allmänhet. Dessutom bidrar åtgärdsområdet till en långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder

För åtgärdsområdet trafiksäkerhetsåtgärder är bedömningen genomförd med utgångspunkt från de namngivna objekten samt Trafikverkets regionöverskridande beslutsunderlag. Medlen som tilldelats miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder är till för åtgärder både på kommunala och statliga vägar.

Övergripande för både funktionsmålet och hänsynmålet är påverkan ingen eller oklar. Till vissa delar kan trafiksäkerhetsåtgärder bidra till mer buller och koldioxidutsläpp beroende på karaktär av investering. Däremot ges en positiv påverkan på ökad trafiksäkerhet och positiva effekter för näringslivets transport och medborgarnas resor till följd av förbättrad tillförlitlighet och säkerhet. Dessutom bedöms åtgärdsområdet ge ett positivt bidrag till ett ökat resande med de hållbara färdmedlen: gång-, cykel- och kollektivtrafik. Åtgärderna är generellt steg 3 åtgärder enligt 4-stegsprincipen, då de innebär mindre förändringar i befintlig infrastruktur.

Klimatets påverkan bedöms som helhet positiv till följd av att majoriteten av åtgärderna bidrar till ökad hastighetsefterlevnad vilket ger mer energieffektiv användning av transportsystemet och mindre utsläpp. Även bullernivåer påverkas positivt av sänkta hastigheter. Påverkan på området landskap är inget eller oklart. Ofta innebär åtgärderna att befintligt markutnyttjande effektiviseras men kan i vissa fall innebära ytterligare intrång på landskapet.

Effekterna pekar på samhällsekonomisk effektivitet men kan variera från åtgärd till åtgärd.

Medfinansiering enskilda vägar

Åtgärdsområdet för enskilda vägar består endast av totalt 20,4 miljoner kronor under planperioden och är därmed ett av de minsta åtgärdsområdena. Vilka åtgärder som kommer att utföras under planperioden är okända, men erfarenhetsmässigt så handlar det ofta om att återställa nedslitna vägar till dess ursprungliga skick och inte sällan byte av eller åtgärder kring trummor/broar. Åtgärderna utförs ofta på vägar som ombesörjer en viktig målpunkt för näringslivet/turism. Men ibland även helt andra typer av åtgärder närmare tätorter.

Med tanke på åtgärdsområdets relativa lilla storlek i förhållande till planen som helhet och de stora osäkerheterna kring åtgärdstypen så bedöms inte effekterna av detta åtgärdsområde. Självklart finns tydliga effekter i de specifika fallen och dessa kan vara betydande för exempelvis näringsliv och enskilda medborgare som nyttjar de i allmänhet lågt trafikerade enskilda vägarna, men osäkerheten bedöms helt enkelt för stora och varierande från fall till fall.

Driftstöd flyg

Effekt av åtgärdsområdet för driftstöd flyg bedöms inte i Västerbottens länstransportplan.

Hamnåtgärd

Bedömningen av åtgärdsområdet hamnåtgärd är genomförd översiktligt. Åtgärden bedöms bidra till ett säkert, ekonomiskt och miljömässigt hållbart transportsystem för gods och passagerare som färdas genom Bottniska korridoren mellan Umeå och Vasa. Effekten på funktionsmålet bedöms som positivt sett till helheten. Det beror främst på förbättrad tillgänglighet för såväl medborgare som näringsliv.

Hänsynsmålets påverkan av åtgärdsområdet är mer svårbedömt då åtgärden generellt förväntas generera en överflyttning från vägtrafik till sjöfart vilket bedöms positivt ur ett klimatperspektiv medan påverkan på området hälsa och landskap bedöms som ingen eller oklar effekt. Påverkan på trafiksäkerheten har ej bedömts för åtgärdsområdet.

PLANENS BEDÖMDA EFFEKT

Övergripande bedöms Länstransportplanen för Västerbotten framförallt ge positiva effekter på tillgängligheten för människor och gods, trafiksäkerhet och hälsa.

När det gäller bedömningen av länstransportplanen ska man däremot ha i åtanke att direktiven och syftet med planen till stor del riktar sig mot väg- och järnvägsåtgärder vilket även återspeglar sig i valet av åtgärder. En bedömning av en länstransportplan innehåller också väldigt många osäkerheter. Ett beslut om byggande av

Tvärstråket skulle exempelvis med all säkerhet komma att innebära omprioriteringar för att stödja omkringliggande infrastruktur med syfte att erhålla så stora effekter som möjligt av investeringen.

En väsentlig del av länstransportplanens satsningar är medfinansiering via bidragsåtgärder, vilket i sin tur ger ytterligare spin-off-effekter och kraft i investeringen. Västerbotten har för år 2018 – 2022 fördelat medlen utefter det som med stor säkerhet ska genomföras. År 2022–2029 innehåller därmed mer osäkerhet och fördelningen mellan åtgärdsområdena kan därmed komma att omprioriteras. I bilaga 5 visas den nuvarande fördelningen för hela planperioden samt per fyraårsperiod.

Direktiven till länstransportplanen anger att de samhällsekonomiska kalkylerna ska ges stor betydelse, men det anges också att de kan kompletteras av ytterligare bedömningar av åtgärdernas betydelse där så krävs.

Eftersom det inte är möjligt att presentera en komplett samhällsekonomisk kalkyl för alla objekt i planen bedöms icke värderbara effekter och andra bedömningar vara viktigare i detta fall. Utifrån det perspektivet bedöms länstransportplanen som helhet ge positiva effekter på samhällsekonomin, tillgängligheten för människor och gods samt ge ett väsentligt bidrag för att uppfylla de transportpolitiska målen om ett långsiktigt hållbart transportsystem. De bedömda effekterna ska slutligen också sättas i ett sammanhang, där länstransportplanen endast utgör en mycket liten del av de totala satsningar som görs på transportinfrastruktur via nationella planen men även på kommunal nivå.

Effekter på transportpolitiska mål

Planens bidrag till de transportpolitiska målen specificeras avseende funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynmålet.

Funktionsmålet om tillgänglighet

Länstransportplanen stärker tillgängligheten inom länet såväl som till andra regioner. Detta sker dels genom större systemövergripande satsningar och dels genom mer lokala satsningar. Samma objekt kan dessutom ha varierande inverkan på tillgängligheten på de olika nivåerna beroende på olika delåtgärder inom objekten.

Åtgärderna bidrar till ökad tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet för såväl människor och näringsliv. Genom åtgärder för ökad tillgänglighet bedöms länstransportplanen för åren 2018 - 2029 bidra till ökade möjligheter till arbetspendling, vilket kan främja bättre systemkopplingar mellan existerande arbetsmarknadsregioner. Detta förväntas stärka förutsättningarna för att Västerbotten ska kunna fortsätta utvecklas och attrahera inflyttare, arbetskraft och investeringar.

Satsningarna på kollektivtrafik, gång - och cykelstråk ger ökad flexibilitet för persontrafiken. Flera av de namngivna objekten innebär förbättringar avseende trafiksäkerhet och framkomlighet för flera transportslag.

Vissa lokala barriäreffekter skapas genom enskilda investeringsobjekt, men planen ger som helhet en ökad tillgänglighet genom gång- och cykelvägsatsningar.

Planens åtgärder och inriktning bedöms stödja en fortsatt stark näringslivsutveckling i Västerbotten. Skogs- och gruvnäring och vindkraftsutbyggnad ställer krav på transportinfrastrukturen. Åtgärder för att öka kapacitet, tillförlitlighet, transportkvalitet, framkomlighet och tillgänglighet bedöms bidra väsentligt till ett fortsatt konkurrenskraftigt näringsliv.

Länstransportplanen för 2018 - 2029 bedöms sammanfattningsvis stärka tillgängligheten i transportsystemet som helhet.

Jämställdhet

För att uppfylla funktionsmålet krävs ett jämställt transportsystem, det vill säga att systemet likvärdigt ska svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Satsningarna som planen beskriver bidrar till förbättrade transportmöjligheter för både kvinnor och män. Planens effekter för jämställdhet bedöms positiv. En stor del av åtgärderna främjar kollektivtrafiken, vilken till större del används av kvinnor. Förbättrad kollektivtrafikstandard genom kortare restider och ökad tillgänglighet med förbättrade resecentrum bidrar

även till ökad andel manliga resande, vilket bidrar positivt till målet om ökad jämställdhet. En kvantifiering av utfallet är dock inte möjligt att göra, men planens positiva riktningssdrivande effekter är tydliga.

Hela resekedjan kommer att utvecklas och bli bättre anpassad efter användarnas behov. Genom åtgärder såsom gång- och cykelvägar bedöms länstransportplanen få positiva effekter för barn och unga, som får lättare att ta sig till skola/skolskjuts på egen hand.

Hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa

Åtgärderna i Länstransportplanen bidrar till att möta hänsynsmålet.

De ingående vägobjekten har en tydlig positiv effekt på trafiksäkerheten genom breddning av väg, montering av mitträcken samt omkörningsfält och säkrare vägar för oskyddade trafikanter.

Planen innehåller objekt som på sikt kommer leda till överflyttning från väg till järnväg. Detta minskar trafikintensiteten på väg och därmed minskar även olycksrisken. Dessutom bidrar det till minskade utsläpp från transportsektorn. Samtidigt finns även ett antal objekt som främjar ökad vägtrafik.

Länstransportplanens har en stor summa avsatt till de mer flexibla åtgärdsområdena som gör det möjligt att möta behov som uppkommer under hela planperioden. Exempelvis satsas över 250 miljoner på trafiksäkerhetsåtgärder och gång- och cykeltrafik på kommunala och statliga vägar.

Åtgärdsområdena för gång- och cykelvägar och kollektivtrafikfrämjande åtgärder bedöms ge positiva hälsoeffekter genom att dessa transportmedel ofta är förknippade med fysisk aktivitet. Utbyggnaden av gång- och cykelnät möjliggör överflyttning från kollektivtrafik och bil och därmed hälsofrämjande effekter och ökad säkerhet för inte minst barn och unga.

Merparten av objekten i planen ligger i direkt anslutning till existerande infrastruktur vilket minskar påverkan på landskapet jämfört med nysträckningar. Vissa objekt innebär dock en negativ påverkan då ny mark till viss del tas i anspråk.

Länstransportplanen som helhet bedöms ha en positiv påverkan på hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa.

Effekter för bostadsbyggandet

Av de namngivna investeringsobjekten som finns i den regionala planen är Tvärstråket Storuman – Umeå och Norrbotniabanan de åtgärder som kommer ha störst betydelse för ett ökat bostadsbyggande.

Investeringsåtgärderna för väg 363 och mitträckesåtgärderna längs med väg 531 och 372 ger även vissa effekter på bostadsbyggande till följd av att det ökar tillgänglighet och trafiksäkerhet på ett tydligt sätt i ett område med attraktivt boende. Därutöver bedöms de åtgärder som kopplar till åtgärdsområdena som innefattar effektivisering av kommunala vägar, miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder och gång- och cykelåtgärder, ge vissa effekter på bostadsbyggandet i länet genom att möjliggöra förbättrade pendlingsstråk inom staden framförallt med kollektivtrafik, gång och cykel.

I övrigt bedöms åtgärderna inte ge någon direkt effekt på ökat bostadsbyggande då de primärt har andra syften.