

Effektbeskrivning av länstransportplan 2018-2029

Detta kapitel innehåller en beskrivning av effekterna av planens inriktning och åtgärder samt en samlad effektbedömning.

Effektbeskrivningen syftar till att beskriva det bidrag till måluppfyllelse som planen väntas ge upphov till på de internationella, nationella, storregionala och regionala mål som planen tar upp i kapitel 3. Effekter på nationella klimat- och miljö kvalitetsmål beskrivs i miljö- och hållbarhetsbedömningen av länstransportplanen. Kommande politiska beslut, så som de beskrivs i planens kapitel 1.4, kommer att avgöra vilka effekterna av planen blir. Ett ingångsvärde i effektbedömningen har varit ett antagande om att dessa kommande politiska beslut ska ligga i linje med planens mål och inriktning i form av prioriterade funktioner och strategier så som de beskrivs i planens kapitel 4. Det har också varit ett ingångsvärde att den teknik vi har idag är den vi kommer ha till förfogande under planperioden och för att hantera klimat- och miljöproblematik.

Fördelningen av medel i planen påverkas i stor utsträckning av föregående plan då åtgärder som beslutats inom ramen för den genomförs först under kommande planperiod. Sett till den procentuella fördelningen av medel som är tillgängliga för nya åtgärder görs en betydande förändring där åtgärder för kollektivtrafik och cykel på både regionalt och kommunalt vägnät får en betydligt större andel än i tidigare länsplaner.

Tabell 1. Symboler och skala i redovisning av måluppfyllnad. Källa: Atkins, reviderad av Region Örebro län

Symboler	Betydelse
+ ++	Åtgärden bedöms i ökande grad bidra till uppfyllnad av mål
- --	Åtgärden bedöms i ökande grad motverka uppfyllnad av mål
+/-	Åtgärden bedöms ge obetydlig påverkan för mål
?	Åtgärdens konsekvenser är oklara

Långsiktiga effekter av planens inriktning

Planens mål och inriktning kommer på lång sikt bidra till en ökad tillgänglighet och en omställning av transportsystemet där större andel av persontransporter sker med kollektivtrafik, gång eller cykel och där större andel godstransporter går på järnväg eller med andra klimateffektiva transportsätt. För att detta ska bli verklighet måste dock planens prioriterade funktioner och strategier vara vägledande och styrande vid val av åtgärder. Det kommer också bli nödvändigt att kombinera planens åtgärder med åtgärder för beteendepåverkan, styrmedel etc. för att fullt ut åstadkomma den omställning av transportsystemet som behövs för att uppnå klimat- och miljömål. Dessa typer av åtgärder måste företrädesvis göras av andra aktörer då de till stora delar ligger utanför planens mandat.

Planen har stor flexibilitet i det att åtgärder ännu inte är valda för hela planperioden. Inom ramen för pottorna kan de åtgärder som bedöms leda till störst måluppfyllelse väljas löpande och anpassas efter förändringar och faktiskt utveckling. Detta leder dock också till osäkerhet om planens effekter och kräver att åtgärder väljs med prioriterade funktioner och strategier som grund.

Tillgänglighet vs. Miljö

Flera av planens åtgärder, i synnerhet de som finns med från föregående plan, leder till förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet men kommer inte leda till minskade bil- och lastbilstransporter på väg vare sig för person- eller godstransporter. Planen kommer därför inte i ett kort tidsperspektiv bidra till målpåfyllelse vad gäller utsläpp. På längre sikt, om planens mål och inriktning blir vägledande under en längre period, skapar planen förutsättningar för omställning till ett hållbart transportsystem.

De beslutade åtgärderna från föregående plan bidrar till förbättrad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet för näringslivets transporter, särskilt åtgärderna på riksväg 51 och 63 samt åtgärderna vid Frövi bangård. De bidrar också till en förbättrad tillgänglighet, särskilt länets södra delar i anslutning till åtgärderna på riksväg 51. Åtgärderna leder till en fortsatt regionförstoring, med de positiva och negativa effekter som det innebär i form av tillgång till arbetstillfällen och kompetens, utbildningsmöjligheter och service kontra längre pendlingsavstånd och fortsatta utsläpp. De beslutade åtgärderna har också både negativa och positiva lokala effekter. Längs med riksväg 51 delen Svennevad-Kvarntorp kommer boende längs med nuvarande riksväg 51 uppleva en förbättring med avseende på miljöaspekter så som buller och luft, trafiksäkerhet och minskad barriäreffekt, medan boende i anslutning till den nya sträckningen kommer uppleva en försämring av desamma. Å andra sidan är antalet boende i anslutning till den nya sträckningen färre än i nuvarande sträckning. Samma sak gäller för objektet Förbifart Hjulsjö längs med riksväg 63.

Vad gäller de beslutade cykelvägarna Örebro-Glanshammar och Grythyttan-Hällefors är de omedelbara effekterna främst lokala och kommer framförallt den lokala befolkningen till del. I ett större perspektiv bidrar de dock till att öka cyklingens andel av det totala resandet och förbättrar förutsättningarna att kombinera cykel med andra färdmedel som till exempel buss. Åtgärderna har också positiva effekter för trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och förbättrar alla gruppers möjligheter att använda transportsystemet och vistas i trafiken då de också förbättrar möjligheten att använda andra transportmedel genom att till exempel förenkla för rullstolsburna, föräldrar med barnvagn med flera att ta sig till hållplatserna.

Systemskifte till mer kollektivtrafik, gång och cykel

En stor andel av planen läggs på kollektivtrafikåtgärder på främst regional och kommunal infrastruktur. Dessa åtgärder kommer bidra till att hantera förestående trängselproblematik i transportsystemet och till den omställning av transportsystemet som är nödvändig. Kapacitetsstark och effektiv kollektivtrafik som är attraktiv i relation till bilen är nödvändig för att åstadkomma effektivare användning av befintlig infrastruktur och för att skapa förutsättningar att nå klimat- och miljömål.

Kollektivtrafikåtgärderna väntas skapa möjlighet att i större utsträckning välja kollektivtrafik framför bilen och ersätta korta bilresor med en kollektivresa. Lokalt kan detta också ha positiva effekter på bland annat luftkvalité och trafiksäkerhet. Åtgärderna bedöms också ha positiva effekter för barns möjligheter att använda transportsystemet och för funktionsvarierades möjlighet att använda transportsystemet.

Planens tydliga fokus på åtgärder som höjer framkomligheten för kollektivtrafiken kan dock ha negativ påverkan på näringslivets transporter. Åtgärder som prioriterar kollektiva färdmedel, gång

och cykel över biltransporter påverkar också näringslivets transporter i de fall de trafikerar samma stråk. Planens åtgärder för kollektivtrafik, gång och cykel måste för att få full effekt och för att inte negativt påverka näringslivets transporter kombineras med åtgärder som delvis ligger utanför planens mandat för att åstadkomma beteendeförändringar och minska privatbilarnas andel av transporter. Särskilt bilresor under fem kilometer måste ersättas med resor med kollektivtrafik, gång eller cykel. Men det finns också en potential att flytta över längre bilresor till hållbara transportslag, särskilt betraktat ur ett hela resan perspektiv där flera transportslag kombineras. Planens åtgärder för att åstadkomma sådana kombinationsresor, till exempel pendlarparkeringar och cykelvägar, är viktiga för att systemskiftet ska slå igenom fullt ut.

Örebroregionens logistikläge stärks

Planen har vad gäller godstransporter en inriktning mot att effektivisera godstransporterna och i största möjliga utsträckning åstadkomma en överflyttning av godstransporter från lastbil till miljöeffektivare transportsätt så som järnväg. En av de beslutade åtgärderna från föregående plan är ombyggnationen av Frövi bangård som både stärker regionens logistikläge och bidrar till genomförandet av TEN-T. Inom planens pott för trafiksäkerhet och godstransporter pekas få specifika åtgärder ut, istället lyfts ett antal prioriterade stråk och noder. Eftersom det inte specificeras närmare exakt vilka åtgärder som ska göras längs varje stråk är effekterna svårbedömda. Inriktningen är dock att vägstråk för godstransporter lägst ska ha hastigheten 80km/timmen men att gods i möjligaste mån ska flyttas över från lastbil till hållbarare transporter så som järnväg.

Planens åtgärder bidrar positivt till att stärka regionens logistikläge och att förbättra framkomligheten för godstransporter på väg, det är dock osäkert om den kommer ha någon betydande påverkan i att flytta över mer gods till järnväg. Samtidigt som regionen har ett mål om att förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter så finns också mål i regionens energi- och klimatprogram om minskade utsläpp och energieffektivisering. Givet dagens teknik finns här en målkonflikt. Länstransportplanen kan bidra till infrastrukturella förutsättningarna vad gäller framkomlighet och säkerhet för effektiva godstransporter på den regionala infrastrukturen. För att nå både mål vad gäller regionens logistiknäring och energi- och klimatmål måste dock åtgärder till även inom andra områden och av andra aktörer. Till exempel utveckling av och byte till andra drivmedel, ökad kapacitet på järnvägen etcetera.

Effekter på de transportpolitiska målen

Sammantaget bidrar planen till uppfyllelse av de transportpolitiska målen där tillgängligheten förbättras, transportsystemet blir trafiksäkrare och användbarare för alla grupper och där planens inriktning skapar förutsättningar för att successivt ställa om till ett hållbart transportsystem. Planen kan dock inte ensamt åstadkomma en hållbar utveckling vad gäller transportsystemets klimat- och miljöpåverkan men leder mot en hållbarare utveckling än tidigare länstransportplaner.

Målet för den nationella transportpolitiken är en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De nationella transportpolitiska målen består av funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålen är koncentrerade kring tillgänglighet, medan hänsynsmålen kretsar runt säkerhet, miljö och hälsa.

Beslutade åtgärder från föregående plan förbättrar tillgänglighet och trafiksäkerhet men förväntas leda till ökade transporter på väg vilket försvårar möjligheten att nå mål om begränsad

klimatpåverkan. Planens nya åtgärder och inriktning skapar dock förutsättning för att i framtiden gå mer i riktning mot ett hållbart transportsystem.

Cirka hälften av medlen i länstransportplanen kommer att gå till att genomföra åtgärder som är beslutade sedan länstransportplanen 2014-2025. Dessa åtgärder består dels av större vägombyggnader, medfinansiering av ombyggnation av Frövi bangård och av två cykelstråk som alla tre har positiva effekter för tillgängligheten för persontransporter. Väg- och bangårdsombyggnaden har också positiva effekter för näringslivets transporter. Övriga åtgärder och åtgärdsplaner i länstransportplanen har tonvikt på persontransporternas tillgänglighet och framkomlighet förutom potten för trafiksäkerhet och effektiva godstransporter. Sammantaget bedöms dock påverkan både på medborgarnas resor och näringslivets transporter vara positiv då planens åtgärder höjer kvaliteten och säkerheten i transportsystemet.

Åtgärderna i planen har både positiv och negativ påverkan på hänsynsmålet. Generellt höjs trafiksäkerheten och åtgärder för kollektivtrafik, gång och cykel bedöms bidra positivt till mål om begränsad klimatpåverkan, miljökvalitetsmålen och minskad ohälsa. Flera av åtgärderna som beslutats inom ramen för föregående plan och åtgärder inom potten för trafiksäkerhet och effektiva godstransporter bedöms leda till fortsatt bilresande och transporter med lastbil. Givet dagens teknik har detta negativa bidrag till klimat- och miljömål.

Planens inriktning bidrar till uppfyllelse av de regionala målen

De storregionala och regionala mål som länstransportplanen måste förhålla sig till är sammanfattade i planens kapitel 3.

De storregionala målen som är formulerade inom samarbetet En Bättre Sits siktar mot ökad tillgänglighet och effektivitet i transportsystemet i hela Stockholm-mälardalsregionen. Länstransportplanen bidrar främst till måluppfyllelse genom positiv påverkan vad gäller transportsystemets långsiktiga hållbarhet. De storregionala målen syftar också till att knyta regionen närmare samman och att förstora arbetsmarknaderna, länstransportplanen bidrar positivt till detta genom att förstärka regionens tillgänglighet till Örebro och på så sätt vidare mot resten av Mälardalen och Stockholm.

Den regionala utvecklingsstrategin siktar mot en hållbar utveckling med övergripande mål om hög livskvalité, stark konkurrenskraft och god resurseffektivitet. Länstransportplanen är mer tydligt kopplade till vissa av de utmaningar som regionen står inför för att nå dessa övergripande mål och i förlängningen visionen för regionen. Sammantaget bidrar dock planen till uppfyllelse av de regionala målen genom att skapa förutsättningar för pendling till arbete och utbildning samt hållbara persontransporter, att stärka regionens logistikläge och öka tillgängligheten i regionen.

Regionens energi- och klimatprogram formulerar mål för att regionen ska bidra till att nå nationella och internationella klimat- och miljömål. Ett av målområdena är resor och transporter. Vad gäller persontransporternas fossiloberoende, energianvändning och andel kollektivtrafik, gång och cykel antas planen bidra positivt men då det är ett begränsat antal åtgärder för godstransporter som pekas ut är planens effekter svåra att bedöma. Vad gäller fossiloberoende kan planen bidra genom överflyttning av transporter till miljövänligare transportslag som järnväg, cykel och kollektivtrafik men har inte mandat att påverka val av till exempel drivmedel. För att nå energi- och

klimatprogrammets mål inom resor och transporter måste därför också andra typer av åtgärder göras.

I regionens trafikförsörjningsprogram formuleras mål för den regionala kollektivtrafiken. Planen bedöms sammantaget bidra positivt till dessa mål, dock främst på längre sikt än mål året i trafikförsörjningsprogrammet. Satsningarna på stora strukturförändrande åtgärder som BRT i Örebro och ökad framkomlighet för regionbussarna i Örebro tätort fram till resecentrum kommer framförallt ha effekt efter trafikförsörjningsprogrammets mål år som är 2025. Innan dess kan dock mindre åtgärder för kollektivtrafiken göras, så som tillgänglighetsanpassning av hållplatser, pendelparkeringar med mera som höjer kollektivtrafikens attraktivitet och användbarhet. Dessa åtgärder bedöms bidra till uppfyllelse av målen i trafikförsörjningsprogrammet.

De medel som är avsatta i länstransportplanen för cykelåtgärder ska användas till att genomföra den regionala cykelstrategin. Den regionala cykelstrategin har som övergripande mål att leda till ökad cykling och förbättrad tillgänglighet med cykel till arbetsplatser och skolor. Medlen som är avsatta är begränsade och antalet åtgärder som kan göras är således också begränsade, dessa åtgärder bedöms dock positivt påverka målen i den regionala cykelstrategin. Det finns viss risk att åtgärder som höjer trafiksäkerhet och framkomlighet för vägtransporter, till exempel åtgärder längs med riksväg 51, försämrar möjligheten att cykla om inte en cykelbar förbindelse samtidigt ordnas. I länstransportplanen avsätts också medel för att medfinansiera cykelåtgärder på kommunal infrastruktur. Då cykeln har stor potential att ersätta bilen över kortare avstånd och många av de korta resorna görs inom tätorter bedöms dessa medel kunna bidra till mål om ökad cykling.

Tabell 2: Samlad effektbedomning gentemot angivna mål och strategier. Källa: Region Örebro län

Mål/Åtgärder	Åtgärder från föregående plan	Strukturförändrande kollektivtrafikåtgärder (exkl. Nora-Örebro)	Mindre kollektivtrafikåtgärder regionalt	Cykelåtgärder	Trafiksäkerhetsåtgärder och effektiva godstransporter	Utvecklingspotten	Statlig medfinansiering, kollektivtrafik	Statlig medfinansiering, cykel	Statlig medfinansiering, trafiksäkerhet	Enskilda vägar
Sammanfattning, funktionsmål	+	+	+	+	+	?	+	+	+	+
Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	+	+	+	+	+	?	+	+	+	+
Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	++	+/-	+/-	+/-	+	?	+/-	+/-	+/-	+/-
Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	+	+	+/-	+/-	+	?	+/-	+/-	+/-	+/-
Arbetsformerna, genomförandet och resultatet av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	+/-	+	+	+	+/-	?	+	+	+/-	+/-
Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	+/-	+	+	+/-	+/-	?	+	+/-	+/-	+/-
Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.	+/-	+	+	+	+/-	?	++	+	+	+/-
Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	+/-	++	++	++	+/-	?	++	++	+	+/-
Sammanfattning, hänsynsmål	+/-	+	+	+	-	?	+	+	+	-
Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.	++	+	+	+	+	?	+	+	+	+/-
Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	?	+/-	+/-	+/-	+/-
Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	?	+/-	+/-	+/-	+/-

	Åtgärder från föregående plan	Strukturförändrande kollektivtrafikkåtgärder (exkl. Nora-Örebro)	Mindre kollektivtrafikkåtgärder regionalt	Cykelåtgärder	Trafiksäkerhetsåtgärder och effektiva godstransporter	Utvecklingspotten	Statlig medfinansiering, kollektivtrafik	Statlig medfinansiering, cykel	Statlig medfinansiering, trafiksäkerhet	Enskilda vägar
Sammanfattning, regionala mål	+/-	+	+	+	+/-	?	+	+	+	+/-
Hög livskvalitet och stark konkurrenskraft (RUS)	+	+	+/-	+/-	+	?	+/-	+/-	+/-	+/-
Hög livskvalitet och god resurseffektivitet (RUS)	-	+	+	+	+/-	?	+	+	+/-	+/-
Stark konkurrenskraft och god resurseffektivitet (RUS)	+	+/-	+/-	+/-	+	?	+/-	+/-	+/-	+/-
Sveriges mest nöjda resenärer år 2025 (Trafikförsörjningsprogram)	+/-	+	+	+/-	+/-	?	+	+/-	+/-	+/-
5 miljoner fler resor jämfört med 2015 år 2025 (Trafikförsörjningsprogram)	+/-	+	+	+/-	+/-	?	+	+/-	+/-	+/-
en marknadsandel om minst 40 procent i de starka stråken år 2025 (Trafikförsörjningsprogram)	+/-	+	+	+/-	+/-	?	+	+/-	+/-	+/-
minskat energianvändningen per personkilometer med 35 procent år 2025 (Trafikförsörjningsprogram)	+/-	+	+	+/-	+/-	?	+	+/-	+/-	+/-
i stadstrafikens stömlinjer samt tåg- och expressbusstrafiken i hög grad gjorts tillgänglig för alla resenärer (Trafikförsörjningsprogram)	+/-	+	+	+/-	+/-	?	+	+/-	+/-	+/-
År 2030 är transporterarna i Örebro län fossiloberoende (Energi- och klimatprogram)	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	?	+/-	+/-	+/-	+/-
År 2030 är andelen persontransporter med kollektivtrafik, gång och cykel minst 30 procent (Energi- och klimatprogram)	+/-	+	+	+	+/-	?	+	+	+/-	+/-

