

Miljökonsekvensbeskrivning av regional transportplan för Västernorrland 2018-2029

Inledning

I Miljöbalken 6 kap. 12-13 § anges kraven på vad som ska ingå i en miljökonsekvensbeskrivning för en miljöbedömning av en plan eller ett program som kan antas medföra betydande miljöpåverkan: uppgifter som är rimliga med hänsyn till bedömningsgrunder och aktuell kunskap, planens innehåll och detaljeringsgrad, allmänhetens intresse, att vissa frågor kan bedömas i samband med prövning av andra planer och program eller i tillståndsgivning av verksamhet eller åtgärder.

Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekterna i planeringsprocessen så att en hållbar utveckling främjas. Miljöbedömningen görs på övergripande strategisk nivå och ska därför inte ta upp frågor som lämpligen görs i senare planerings- och genomförande skeden. Miljöbedömningen dokumenteras i en miljökonsekvensbeskrivning. Upprättandet av en regional transportplan förutsätts alltid innebära en betydande miljöpåverkan. Bedömningen baseras utifrån de nationella miljö kvalitetsmålen.

Transportinfrastruktur planeras och prövas i flera steg, från övergripande systemanalyser till myndighetsprövning av enskilda projekt, samt drift och tillsyn av olika miljömyndigheter. I flera av stegen görs någon form av miljöanalys och bedömning. Den regionala transportplanen prioriteringar innebär inget ställningstagande till de olika projektens utformning och lokalisering. Projekten ska under den fysiska planeringsprocessen prövas på sedvanligt sätt med tillämpning av gällande lagstiftning.

Den regionala transportplanen utgör endast en del av hela den statliga långsiktiga infrastrukturplaneringen, där den nationella transportplanen omfattar åtgärder som innebär större strukturella effekter. Vilken inriktning som bör eftersträvas i transportplaneringen framgår i regeringens infrastrukturproposition, som också anger ekonomiska ramar för kommande investeringsbeslut. I miljöbedömningen redovisas ett nollalternativ och ett planalternativ. Detta görs för att underlätta förståelsen för om planens prioriterade åtgärder medverkar till en förbättring eller försämring, det vill säga transportplanen riktning mot en hållbar utveckling. De individuella åtgärderna bedöms utifrån den kunskap om åtgärderna som finns för närvarande. Flera aspekter påverkas dock av val under kommande fysiska planeringsprocess och tillståndsgivning, vilket gör denna bedömning övergripande och schematisk. Bedömning sker även utifrån planens inriktning det vill säga hur mycket som prioriteras till respektive åtgärdsområde. Målsättningen är att beskriva transportplanens påverkan på en övergripande nivå

Avgränsning

Syftet med avgränsningen är att arbetet koncentreras på de mest relevanta frågorna. Avgränsningen avgör vad miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla samt dess omfattning och detaljeringsgrad.

Avgränsning i rum. Beroende på vilka typer av effekter en åtgärd har blir det geografiska påverkansområdet olika stort. Vissa typer av effekter ger främst lokala konsekvenser, medan andra åtgärder ger effekter långt ifrån utsläppskällan. Miljöbedömningen är geografiskt avgränsad till Västernorrlands län samt till de åtgärder som planen har rådighet över och avgränsas till de frågor som påverkar urvalet av åtgärder.

Avgränsning i tid. Den regionala transportplanen omfattar åren 2018 till-och-med 2029. Miljöbedömningen avgränsas i tid till det slutår som planperioden har, det vill säga år 2029. I den mån det är möjligt beaktas även ett längre tidsperspektiv eftersom åtgärdernas påverkan oftast är betydligt längre än till planperiodens slutår.

Avgränsning i sak. Transportplanen bedöms kunna ha en betydande påverkan på aspekter i följande tre av miljö kvalitetsmålen *Begränsad klimatpåverkan*, *God bebyggd miljö* och *Frisk luft*. Därutöver bedöms transportplanen kunna ha en betydande påverkan på aspekter som påverkar *människors hälsa*.

- Begränsad klimatpåverkan: effekter på utsläpp av växthusgaser från trafik och infrastruktur (byggande, drift- och underhåll)
- God bebyggd miljö: effekter på naturmiljö, växt- och djurliv, bebyggelse och kulturmiljö, landskapet visuell påverkan och karaktär, hållbar samhällsplanering
- Frisk luft: partiklar och kväveoxider (bedöms inom rubriken människors hälsa)
- Människors hälsa: trafiksäkerhet, buller och luftföroreningar (frisk luft), fysisk aktivitet, samt påverkan på dricksvatten.

Bedömningen avseende klimatpåverkan motiveras av att vägtransporterna står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser både nationellt och regionalt. Det kommer, enligt Trafikverket, inte att räcka med tekniska åtgärder som energieffektiverade fordon och drivmedel, för att uppnå målet om att Sverige ska ha en fossiloberoenden fordonsflotta år 2030.

Målet om en god bebyggd miljö handlar om att samhällen ska erbjuda en god och hälsosam livsmiljö. Städer och tätorter ska fortsätta att utvecklas, samtidigt som kulturmiljöer och grönområden ska värnas och påverkan från buller och trafik ska minska. Inom god bebyggd miljö bedöms påverkan på Landskapet utifrån barriäreffekter, intrång i kulturområden och jordbruksmark, samt anpassning till stads- och tätortsmiljö.

Bedömningen av Frisk luft har lagts upp så att den görs inom Människors hälsa.

Miljömålen *Ett rikt växt- och djurliv*, *Ingen övergödning* och *Bara naturlig försurning* har också betydelse för transportsektorn, men framförallt genom åtgärder som inte inryms i den regionala transportplanen, exempelvis frågor om motorer och drivmedel, utformning i den fysiska planeringen (lokalisering, viltpassager) och underhållsarbete (vägtrumms placering i vattendrag) och så vidare.

Målkonflikter

Miljömålen handlar om att minska negativ miljöpåverkan. Samtidigt finns tillväxtmål som innebär ökade påfrestningar för miljön. Det är till exempel mål om ökad befolkning och tillväxt hos företaget, vilka innebär ökat transportbehov och medför ökade utsläpp med negativa konsekvenser för miljön.

Osäkerheter

Det är inte möjligt att i förväg förutse en åtgärds påverkan. Många åtgärder i transportplanen ligger dessutom långt fram i tiden och ännu inte utredda eller planlagda, vilket medför ännu större osäkerheter i bedömningen av konsekvenserna. Vidare har ännu inte alla åtgärder som ingår i transportplanen specificerats. Förutsättningar vad gäller samhällsförändringar, teknikutveckling och förändringar i omgivningen är svåra att förutse. Bedömningarna är gjorda med stöd av Trafikverkets effektbedömningar, baserade på modeller och schablonvärden som i sig innehåller osäkerheter och uppskattningar. Baserat på detta är osäkerheterna relativt stora.

Utveckling med nollalternativet

Enligt Miljöbalken ska nollalternativet beskriva miljöförhållanden och sannolika utveckling om aktuellt förslag till revidering av transportplanen inte antas. Den regionala transportplanen 2014 – 2025 skulle då fortsätta att gälla. Miljökonsekvenserna av nollalternativet omfattar därmed konsekvenserna av transportplanen 2014 – 2025. Bedömningarna är gjorda med stöd av Trafikverkets effektbedömningar.

Klimatpåverkan

Åtgärdsområden i den regionala transportplanen 2014 – 2025 kan schablonmässigt indelas i åtgärder som innebär att utsläppen av växthusgaser minskar (järnväg, gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar), samt åtgärder som medför att växthusgaser ökar (väg, driftbidrag till flyg). Något mer än hälften av planeringsramen 52,4 procent, går till åtgärder minskar efterfrågan på vägtransporter och därmed leder till minskade utsläpp av växthusgaser. Mindre än halva planeringsramen 47,2 procent, fördelas på åtgärder som generellt bedöms stärka väg- och flygtransporter och därmed generellt leda till ökade utsläpp av växthusgaser. När det gäller vägåtgärderna så antas dessa i vissa fall leda till högre hastigheter, vilket leder till en ökning av utsläpp av växthusgaser. Effektbedömningarna av de namngivna vägåtgärderna visar dock på marginella och/eller försumbara negativa effekter på klimatet.

Åtgärdsområden	Totalt i planen 2014-2025, mkr	Andel av plan 2014-2025, procent
Järnväg	151	18
Vägar*	283,1	33
Gång- och cykelvägar*	190	22
Kollektivtrafikanläggningar	110	13
Driftbidrag till icke-statliga flygplatser	125,6	15
Totalt	860	

Denna marginella ökning vägs till viss del upp av utvecklingen vad gäller mer energisnåla fordon och nya bränslen.

Järnvägsåtgärderna antas leda till en positiv till mycket positiv effekt för klimatet. Järnvägens kapacitet ökar till nytta för både gods- och persontågstrafiken. Planerade kollektivtrafikanläggningar kan i bästa fall leda till en överflyttning från bil till buss, men för att åstadkomma en överflyttning från bil till kollektivtrafik behövs dock en rad andra insatser inom kollektivtrafikområdet för att stärka bussen som alternativ. Åtgärdsområdet kollektivtrafikanläggningar bedöms ge en marginell till svagt positiv effekt vad gäller minskade växthusgaser.

Flygtrafiken släpper ut betydligt mer koldioxid än vad motsvarande resa med annat färdmedel skulle göra. Driftbidragen till länets tre flygplatser antas därför stå för en stor negativ påverkan på klimatet. Det är svårt att bedöma flygets negativa påverkan på klimatet i förhållande till övriga åtgärds, framförallt järnvägens, positiva påverkan. Sammantaget bedöms utvecklingen av nollalternativet innebära ett positiv bidrag till målet om begränsad klimatpåverkan.

Hälsa

Människors tillgänglighet och fysiska aktivitet ska underlättas och förbättringar genomföras som tillgodoser att barns behov av lek och rörelse i en trygg miljö. Tillgängligheten för funktionshindrade är bristfällig i den bebyggda miljön och behöver förbättras. Samtliga åtgärdsområden i transportplanen 2014 – 2025 bedöms ge positiv påverkan på hälsa framförallt tack vare ökad trafiksäkerhet med färre antal olyckor i med svårt skadade och/eller döda i vägtrafiken. De negativa aspekterna är ökat buller som väg- och järnvägsåtgärder antas innebära, är relativt små jämfört med av förbättrad trafiksäkerhet.

Fysisk aktivitet gynnas genom nollalternativets gång- och cykelvägar och kollektivtrafikanläggningar. Stödande miljöer för fysisk aktivitet genomförs dock i begränsad omfattning. Den pågående centralisering av bostäder, skolor och fritidsaktiviteter som sker i många områden medför ökat bilberoende. Fler får det längre till dessa målpunkter. Möjligheten för barn att på egen hand nå skola och lek och idrott i hemmakvarteret minskar därigenom. Samtidigt sker vissa förbättringar genom utbyggnad av cykelvägar. Tidsbrist och otrygghet påverkar barns möjligheter att självständigt ta sig till och från olika aktiviteter. I nollalternativet åtgärdas vissa sträckor, men många barriärer kvarstår längs statliga vägar som kan sägas hämma fysisk aktivitet. Nollalternativets påverkan på fysisk aktivitet bedöms därför vara svagt positiv.

Vägåtgärderna antas medföra högre hastigheter, vilket medför ökade utsläpp av exempelvis partiklar. Vägåtgärdernas påverkan på luftkvaliteten bedöms dock vara marginell.

En av vägåtgärderna innebär minskad risk för förorening av dricksvatten. Risker vid transport av farligt gods och förorening av yt- och grundvatten och buller har med denna åtgärd minskat väsentligt.

Nollalternativet antas inte innebära få förbättringar för personer med funktionshinder som kollektivtrafikresenärer. Personer med funktionshinder skulle i högre grad kunna använda kollektivtrafik förutsatt att den är tillgänglighetsanpassad. I nollalternativet ingår dock inga sådana åtgärder.

Landskap

God bebyggd miljö innehåller delar om landskapet vad gäller barriärer, kollektivtrafik och cykelvägar, om människors tillgång till kultur- och naturmiljöer, samt utveckling av stadsmiljöer.

Nollalternativets effekter på landskapet påverkas negativt framförallt av åtgärderna som innebär nybyggnad av järnväg, breddning och nybyggnad av väg inklusive gång- och cykelväg. Åtgärderna antas öka barriärerna och leda till negativ påverkan på landskapet.

Nollalternativet åtgärder inom gång- och cykel samt kollektivtrafik sker i anslutning till befintligt vägområde. Åtgärderna leder till att ny mark tas i anspråk och breddat vägområde vilket antas vara negativt, men också till ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter vilket är en positiv påverkan på stads- och tätortsmiljöer.

Driftbidrag till länets tre flygplatser antas inte innebära någon ytterligare påverkan för landskapet.

Utveckling med planalternativet

Förslag på regional transportplan 2018 – 2029 utgör det planalternativ vars miljöförhållanden ska bedömas. Bedömningarna är gjorda med stöd av Trafikverkets effektbedömningar.

Klimat

De åtgärdsområden som ingår i den regionala transportplanen 2018 - 2029 kan schablonmässigt indelas i åtgärder som innebär att utsläppen av växthusgaser minskar (järnväg, gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar), samt åtgärder som medför att växthusgaser ökar (väg, driftbidrag till flyg). Mer än hälften av planeringsramen 54,7 procent, satsas på åtgärder minskar efterfrågan på vägtransporter och därmed minskade utsläpp av växthusgaser. Mindre än halva planeringsramen 45,3 procent, fördelas på åtgärder som generellt bedöms stärka väg- och flygtransporter och leda till ökade

Åtgärdsområden	Summa i plan 2018-2029, mkr	Andel av plan 2018-2029, %
Järnväg	146	16
Väg*	270	30
Gång- och cykelvägar*	229	26
Kollektivtrafikanläggningar	116	13
Driftbidrag till icke statliga flygplatser	136	15
TOTALT	896	

utsläpp av växthusgaser. Jämfört med nollalternativet har andelen åtgärder som innebär minskade utsläpp av växthusgaser ökat något, men inriktningen är i stort samma som tidigare.

När det gäller vägåtgärderna så antas dessa i vissa fall leda till högre hastigheter, vilket leder till en ökning av utsläpp av växthusgaser. Effektbedömningarna av de namngivna vägåtgärderna visar dock på marginella och/eller försumbara negativa effekter på klimatet. Denna marginella ökning vägs dock till viss del upp av utvecklingen vad gäller mer energisnåla fordon och nya bränslen.

Åtgärder i kollektivtrafikanläggningar och cykelinfrastruktur är positiva för minskad klimatpåverkan. Tillsammans med järnvägsutbyggnad ger planförslaget ett märkbart mervärde och förväntas ge stor påverkan på målet om begränsad klimatpåverkan. Järnvägsåtgärderna innebär att det blir möjligt för företag att flytta över fjärr- och regionala transporter från lastbil till järnväg, att godståg övergår från dieseldrift till el, samt att restiderna för persontåg minskar vilket stärker detta transportslag i förhållande till bil och buss.

Flygtrafiken släpper ut betydligt mer koldioxid än vad motsvarande resa med annat färdmedel skulle göra. Driftbidragen till länets tre flygplatser antas därför stå för en stor negativa påverkan på klimatet på samma sätt som nollalternativet.

Det är svårt att bedöma flygets negativa påverkan på klimatet i förhållande till övriga åtgärder, framförallt järnvägens, positiva påverkan. Sammantaget bedöms dock utvecklingen av planalternativet innebära ett positivt bidrag till målet om begränsad klimatpåverkan, samt även att bidraget är något större jämfört med nollalternativet.

Hälsa

Trafiksäkerheten förbättras genom vägåtgärderna, gång- och cykelåtgärder, samt järnvägsåtgärderna som leder till överflyttning av bilresande till tåg. Jämfört med nollalternativet antas planalternativet ge en positiv påverkan på ökad trafiksäkerhet för skolbarn genom att busshållplatser förbättras. Förbättrad trafiksäkerhet är den största och positiva påverkan som planalternativet innebär för hälsan.

Planen bedöms som helhet inte leda till några stora förändringar vad gäller bullersituationen. Järnvägsåtgärderna antas medföra ökad bullerstörning, vilket studeras i pågående planprocess. Åtgärden, inte påverkas av tågtrafikbuller idag.

Planalternativet antas ge en positiv påverkan på luftkvaliteten. Vägåtgärderna innebär marginella öknings av utsläpp av luftföroreningar, men också att E14-trafik kan flyttas ut från centrala Sundsvall där gränsvärden för luftkvalitetsnormer överskrids. Åtgärdsområdena gång- och cykel samt kollektivtrafikanläggningar antas på sikt kunna innebära viss förbättring av luftkvaliteten.

Fysisk aktivitet gynnas genom planalternativets gång- och cykelvägar och kollektivtrafikanläggningar i större utsträckning jämfört med nollalternativet. Stödande miljöer för fysisk aktivitet genomförs dock i begränsad omfattning. Den pågående centralisering av bostäder, skolor och fritidsaktiviteter som sker i många områden medför ökat bilberoende. Fler får det längre till dessa målpunkter. Möjligheten för barn

att på egen hand nå skola och lek och idrott i hemmakvarteret minskar därigenom. Samtidigt sker vissa förbättringar genom utbyggnad av cykelvägar. Tidsbrist och otrygghet påverkar barns möjligheter att självständigt ta sig till och från olika aktiviteter. I nollalternativet åtgärdas vissa sträckor, men många barriärer kvarstår längs statliga vägar som kan sägas hämma fysisk aktivitet. Nollalternativets påverkan på fysisk aktivitet bedöms därför vara svagt positiv.

Landskap

De flesta av åtgärderna i planen sker längs befintliga väg- eller järnvägssträckningar och antas därmed påverka landskapet negativt, men i liten utsträckning. Den påverkan som blir sker främst i direkt anslutning till väg- och järnvägsområdet. Barriärer antas öka med mittseparering, breddningar, men också minska genom ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter, förbättrade korsningar mellan järnväg och väg, samt mer stadsmässig utformning av vägvägnitt. Nybyggnad av järnväg innebär dock mycket stor påverkan på landskapet i form av ökade barriärer, intrång i bostadsområden, kultur- och naturområden och jordbruksmark.

Sammanfattande bedömning

För att måluppfyllelse av de regionala och nationella miljö kvalitetsmålen behövs åtgärder inom fler sektorer än transportområdet och vad åtgärder inom den regionala transportplanen kan åstadkomma. Till exempel så ställer målet om en minskning av växthusgaser krav på ökad användning av förnybar energi och minskad elanvändning. Samtidigt kommer vissa av miljömålen inte att uppnås utan åtgärder inom transportsektorn. Det gäller framförallt målen begränsad klimatpåverkan, frisk luft, och god bebyggd miljö.

Planalternativets fördelning på olika åtgärdsområden kan – tillsammans med andra insatser - stärka eller försvaga en utveckling mot måluppfyllelse. Bedömning är att planalternativet stärker inriktningen mot måluppfyllelse för minskad klimatpåverkan, frisk luft samt förbättrad hälsa, men inte för målet *God bebyggd miljö* avseende landskap där planförslaget innebär en negativ påverkan.

Jämfört med nollalternativet ökas andelen åtgärder som innebär minskade utsläpp av växthusgaser, även om inriktningen i stort är samma som tidigare. Åtgärder i kollektivtrafikanläggningar och cykelinfrastruktur antas ge positiv påverkan på klimatet genom minskade utsläpp av växthusgaser. Tillsammans med järnvägsutbyggnad ger planförslaget ett märkbart mervärde och förväntas ge stor påverkan på målet om begränsad klimatpåverkan. Flygtrafiken släpper ut betydligt mer koldioxid än vad motsvarande resa med annat färdmedel skulle göra. Driftbidragen till länets tre flygplatser antas därför stå för en stor negativ påverkan på klimatet. Sammantaget bedöms dock utvecklingen av planalternativet innebära ett positiv bidrag till målet om begränsad klimatpåverkan, samt även att bidraget är något större jämfört med nollalternativet

Planförslaget ger ett positiv påverkan på hälsan - främst genom ökad trafiksäkerhet - i större utsträckning än nollalternativet. Detta tack vare riktade åtgärder inom åtgärdsområdena kollektivtrafikanläggningar,

vägåtgärder, samt järnvägsåtgärder (korsningar och minskade restider som gynnar överflyttning från bil till tåg). Fysisk aktivitet gynnas också i större utsträckning än nollalternativet genom planalternativets gång- och cykelvägar och kollektivtrafikanläggningar i större utsträckning jämfört med nollalternativet. Planalternativet antas ge en positiv påverkan på luftkvaliteten, trots att vissa av vägåtgärderna innebär ökning av utsläpp av luftföroreningar. Denna marginella ökning vägs nämligen upp av järnvägsåtgärder, cykel samt kollektivtrafikanläggningar medför minskade utsläpp, samt att E14-trafik på sikt kan flyttas ut från centrala Sundsvall där gränsvärden för luftkvalitetsnormer överskrids. Ytterligare en positiv skillnad jämfört med nollalternativet är att kollektivtrafikanläggningar tillgänglighets anpassas, vilket på sikt leder till att personer med funktionshinder i större utsträckning kan använda kollektivtrafik. Detta gynnar även äldre och barn. Åtgärden bedöms ge hälsoeffekter tack vare ökad självständigt resande. I nollalternativet ingår inga sådana åtgärder.

Landskapet påverkas negativt av planförslaget i större utsträckning jämfört med nollalternativet. Detta på grund av de järnvägsåtgärder som innebär nybyggnad. Påverkan består av ökade barriärer i landskapet, intrång i bostadsområden, kultur- och naturmiljöer och jordbruksmark. Den förbättring som sker jämfört med nollalternativet handlar om vissa vägåtgärders anpassning till omkringliggande stads- och tätortsmiljöer som inte ingår i nollalternativet. Förbättringar sker även genom minskade barriärer för oskyddade trafikanter genom åtgärdsområdena gång- och cykel och kollektivtrafikanläggningar. Den samlade effekten som planalternativet ger på landskapet bedöms därför vara negativ.

Uppföljning

Genom uppföljning kan åtgärdernas bidrag till uppfyllelse av miljömål stämmas av och effekter eller oförutsedda konsekvenser upptäckas. Länsstyrelsen har det samlade ansvaret för att samordna miljöövervakningen inom Västernorrland. Uppföljningen sker med indikatorer som visar tillståndet för olika miljöaspekter. Viss uppföljning görs även av Trafikverket vad gäller trafikmätningar, olycksstatistik, bullerpåverkan, med mera. Kollektivtrafikmyndigheten tar fram uppföljningar av utvecklingen av kollektivtrafikresandet, restidskvoter, etc. Uppföljningen av planens miljöpåverkan bör i så stor utsträckning som möjligt ta tillvara dessa befintliga uppföljningar och inriktas på de aspekter som bedömts i denna miljökonsekvensbeskrivning.

Åtgärdernas påverkan

Åtgärderna redovisas i samma ordning som de redovisas i transportplanen, se tabell sidan 4. Antalet minus- eller plustecken ger en indikation av vilken grad av påverkan som åtgärden ger.

+, ++, +++	Åtgärden bedöms i ökande grad ge en positiv påverkan
-, --, ---	Åtgärden bedöms i ökande grad ge en negativ påverkan
0	Åtgärden bedöms inte ge någon påverkan
?	Åtgärdens konsekvenser är inte klarlagda

Åtgärd	Järnvägsspår i Maland och Tunadalsspåret	
Mål	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	+++ Bedöms ge positiv påverkan	Åtgärden ökar kapaciteten på järnvägen vilket stärker en överflyttning från transporter på väg till järnväg och sjöfart. Övergång från dieseldrivna till eldrivna lok på Tunadalsspåret.
Hälsa	0 Bedöms inte ge påverkan	Färre godstransporter på väg bidrar till minskade utsläpp av luftföroreningar och bättre luftkvalitet, men också ökat buller i områden berörda av ny järnväg.
Landskap	-- Bedöms ge negativ påverkan	Ny järnväg innebär betydande negativ påverkan med ökade barriärer, och intrång i kulturlandskap och jordbruksmark.

Åtgärd	Ej namngivna insatser i Botniska korridoren	
Mål	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	++ Bedöms ge positiv påverkan	Åtgärder på järnväg bedöms ge positiv påverkan genom ökade överflyttning från väg till järnvägstransporter.
Hälsa	++ Bedöms ge positiv påverkan	Åtgärden bedöms innebära en överföring från väg till järnvägstransporter, vilket ger färre trafikolyckor. Det är inte möjligt att i detta skede bedöma om påverkan av buller förbättras eller försämras.
Landskap	-- Bedöms ge negativ påverkan	Nybyggnad av järnväg bedöms ge negativ påverkan med ökade barriärer, intrång i kulturmiljöer, jordbruksmark etc.

Åtgärd	EU-projekt Mittstråket Mittbanan samt ej namngivna insatser i Mittstråket	
Mål	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	++ Bedöms ge positiv påverkan	Åtgärderna syftar till en överflyttning från väg till järnvägstransporter, vilket ger mycket positiva påverkan på klimatet.
Hälsa	+ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Syftar till förkortade restider som attraherar pendling med tåg vilket leder till färre svåra olyckor. åtgärderna längs Mittbanan (planskildheter) innebär väsentligt förbättrad trafiksäkerhet.
Landskap	0 Bedöms inte ge påverkan	Åtgärder handlar främst om mindre trimnings-åtgärder i befintlig sträckning, samt plankorsningar, vilket innebär vissa markanspråk men också minskade barriärer.

Åtgärd	Väg 335 Sidensjö-Överhörnes	
Mål	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	+ Bedöms ge positiv påverkan	Något förbättrade möjligheter för gång- och cykeltrafik samt bättre standard på busshållplatser.
Hälsa	+++ Bedöms ge positiv påverkan	Åtgärden för att skydda vattentäkten i Gerdal som försörjer en stor del av Örnsköldsvik. Minskar riskerna för att föroreningar. Innebär ökad trafiksäkerhet.
Landskap	- Bedöms ge viss negativ påverkan	Bedöms ge negativ påverkan på grund av att vägen breddas något, men samtidigt något mindre barriär för oskyddade trafikanter.

Åtgärd	Väg 86 Kovland inklusive gång och cykel	
Mål	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	-/+ Bedöms ge negativ påverkan	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas. Koldioxidutsläppen kan antas öka marginellt av förbättringsåtgärden, bland annat om medeldygnstrafiken och hastigheten ökar.
Hälsa	++ Bedöms ge positiv påverkan	Vägen är mycket olycksdrabbad. Åtgärder medför minskade trafikolyckor och ökad trafiksäkerhet för både bilister, oskyddade trafikanter och kollektivtrafik.
Landskap	- Bedöms ge negativ påverkan	Bedöms innebära negativ påverkan genom att ny mark tas i anspråk.

Åtgärd	Väg 86 Silje-Kovland inklusive gång och cykel	
Målområde	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	- Bedöms ge negativ påverkan	Åtgärden bedöms ge ökad framkomlighet och tillgänglighet, vilket kan leda till högre hastigheter. Därmed kan åtgärden leda till ökade utsläpp av koldioxid, partiklar, mm.
Hälsa	+ Bedöms ge positiv påverkan	Trafiksäkerheten för både oskyddade trafikanter och bilister förbättras. Bedöms innebära att fler går och cyklar vilket leder till bättre hälsa. Ökade hastigheter leder till ökade luftföroreningar och buller.
Landskap	- Bedöms ge negativ påverkan	Bedöms påverka landskapet genom breddat vägområde, men också positivt med mer stadsmässig karaktär i Bergsåker.

Åtgärd	Väg 86 Kovland-Kävsta	
Målområde	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	- Bedöms ge negativ påverkan	Åtgärden bedöms innebära högre hastigheter och därmed ökade utsläpp av koldioxid.
Hälsa	++ Bedöms ge positiv påverkan	Åtgärder medför minskade trafikolyckor och ökad trafiksäkerhet för både bilister, oskyddade trafikanter och kollektivtrafik. Bedöms även innebära högre hastigheter med ökade luftföroreningar och buller
Landskap	- Bedöms ge negativ påverkan	Bedöms innebära negativ påverkan genom att ny mark tas i anspråk.

Åtgärd	Väg 562/559 Njurundabommen inklusive gång- och cykel	
Mål	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	- Bedöms ge positiv påverkan	Åtgärden bedöms innebära något lägre hastigheter och därmed minskade utsläpp av växthusgaser
Hälsa	+ Bedöms ge positiv påverkan	Åtgärder antas minska trafikolyckor och ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter.
Landskap	+ Bedöms ge positiv påverkan	Syftar till att ge vägavsnittet en mer stadsmässig karaktär vilket ger positiv påverkan.

Åtgärd	Väg 622 Ljustavägen – Östra Birsta, inklusive gång- och cykel	
Mål	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	- Bedöms ge negativ påverkan	Bedömningen är att åtgärden innebär svagt negativ påverkan genom förbättrad framkomlighet för fordon, vilket kan leda till ökad trafik. Samtidigt så förbättras framkomligheten för oskyddade trafikanter.
Hälsa	+ Bedöms ge positiv påverkan	Trafiksäkerheten förbättras genom säkrare korsning, med mera.
Landskap	- Bedöms ge negativ påverkan	Landskapet bedöms påverkas negativt genom utbyggnad av korsning, samt gång- och cykel.

Åtgärd	Väg 684 Centrumåtgärder Söråker	
Mål	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	+ Bedöms ge positiv påverkan	Bedöms innebära minskade utsläpp av koldioxid genom minskade hastigheter för bilister.
Hälsa	++ Bedöms ge positiv påverkan	Åtgärden bedöms öka framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter och resande med kollektivtrafik. Därigenom bedöms resande med gång- och cykel och buss öka. Ökad fysisk aktivitet medför förbättrad hälsa. Åtgärden medför lägre hastigheter och därmed minskat buller och utsläpp av partiklar och lugyföroreningar..
Landskap	+ Bedöms ge positiv påverkan	Åtgärden syftar till att minska barriären genom centrala Söråker. Åtgärden innebär att tätortskänslan ska öka, vilket innebär positiva effekter för stadslandskapet.

Åtgärd	Väg 622 Timmervägen	
Mål	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	- Bedöms ge negativ påverkan	Antas ge ökade utsläpp till följd av högre hastigheter och ökade trafikmängder.
Hälsa	++ Bedöms ge positiv påverkan	Bedöms förbättra trafiksäkerhet genom mittseparering. Åtgärden gör det möjligt att flytta ut E14 trafiken från centrala Sundsvall där både höga halter av partiklar och buller behöver minska. Detta antas också ge positiv påverkan
Landskap	- Bedöms ge negativ påverkan	Ombyggnad och breddning av vägen antas innebära negativ påverkan genom intrång i omkringliggande område. Mittseparering innebär ökade barriärer i landskapet.

Åtgärd	Ej namngivna brister statlig väg	
Mål	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	-	Väginvesteringar bedöms innebära negativ påverkan på klimatet genom ökade utsläpp av växthusgaser
Hälsa	+ Bedöms positiv påverkan	Väginvesteringar bedöms innebära positiva effekter på hälsan genom ökad trafiksäkerhet. Ökade hastigheter leder till ökat buller och sämre luftkvalitet med ökade utsläpp av partiklar, etc.
Landskap	- Bedöms innebära negativ påverkan	Investering i väg bedöms påverka landskapet negativt med ökade barriärer, påverkan på jordbruksmark och kulturmiljö, etc.

Åtgärd	Bidrag till byggande av enskilda vägar	
Mål	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	0 Bedöms inte ge påverkan	Bedöms innebära mycket marginella effekter för klimatet.
Hälsa	0 Bedöms inte ge påverkan	Påverkan bedöms bli oförändrad.
Landskap	0 Bedöms inte ge påverkan	Indirekt påverkan på landskapet genom att det kan hållas öppet med biologisk mångfald som följd av att åtgärden leder till att människor bor kvar och verkar i landsbygden. En viss negativ påverkan på landskapet till följd av nya broar och upprustning av väg.

Åtgärd	Gång- och cykelvägar inklusive namngivna åtgärder	
Mål	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	+ Bedöms ge positiv påverkan	Bedöms innebära positiv effekt för klimatet och stimulera en överflyttning från bil till cykel.
Hälsa	++ Bedöms ge positiv påverkan	Bedöms innebära positiva hälsoeffekter på grund av ökad fysisk aktivitet. Denna effekt bedöms överstiga negativa effekter i form av försämrade trafiksäkerhet pga av cykelolyckor.
Landskap	- Bedöms ge viss negativ påverkan	Gång- och cykel innebär ökade barriäreffekter, samt breddat vägområde.

Åtgärd	Medfinansiering till kommunala gång- och cykelvägar	
Mål	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	+ Bedöms ge positiv påverkan	Bedöms innebära positiv effekt för klimatet och stimulera en överflyttning från bil till cykel.
Hälsa	++ Bedöms ge positiv påverkan	Bedöms innebära positiva hälsoeffekter på grund av ökad fysisk aktivitet. Denna effekt bedöms överstiga negativa effekter i form av försämrade trafiksäkerhet pga av cykelolyckor.
Landskap	- Bedöms ge viss negativ påverkan	Gång- och cykel innebär ökade barriäreffekter, samt breddat vägområde.

Åtgärd	Kollektivtrafikanläggningar statlig väg	
Mål	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	+ Bedöms ge positiv påverkan	Åtgärderna i kollektivtrafiktrafik- anläggningar bedöms ge klimatnytta genom att andelen kollektivtrafikresande ökar.
Hälsa	+ Bedöms ge positiv påverkan	Kollektivtrafikåtgärder bedöms leda till ökad trafiksäkerhet, samt minskade utsläpp, samt ökad fysisk aktivitet.
Landskap	- Bedöms ge viss negativ påverkan	Investeringar i kollektivtrafikanläggningar kan påverka landskapet till följd av markanspråk. Bedöms dock enbart som svagt negativ.

Åtgärd	Medfinansiering regionala kollektivtrafikanläggningar	
Mål	Påverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	+ Bedöms ge positiv påverkan	Åtgärderna kopplade till medfinansiering till kollektivtrafiktrafikanläggningar bedöms ge klimatnytta genom att andelen kollektivtrafikresande ökar.
Hälsa	+ Bedöms ge positiv påverkan	Medfinansiering i kollektivtrafikanläggning bedöms leda till ökad trafiksäkerhet, samt minskade utsläpp, samt ökad fysisk aktivitet
Landskap	- Bedöms ge viss negativ påverkan	Investeringar i kollektivtrafikanläggningar kan påverka landskapet till följd av markanspråk. Bedöms dock enbart som svagt negativ.

Åtgärd	EU-projekt Koll 2020	
Mål	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	+ Bedöms ge positiv påverkan	Åtgärderna kopplade till tillgänglig kollektivtrafiktrafik bedöms ge miljö- och klimatnytta.
Hälsa	+ Bedöms ge positiv påverkan	Stöd till kollektivtrafikåtgärder leder i allmänhet till minskade utsläpp i och kring tätorterna. Kollektivtrafikresenären rör sig också mer än bilisten.
Landskap	- Bedöms ge negativ påverkan	Investeringar kopplade till åtgärder inom kollektivtrafikområdet kan ge landskapspåverkan till följd av markanspråk. Bedöms som svagt negativ.

Åtgärd	Driftbidrag till Höga Kusten, Sundsvall-Timrå och Örnsköldsvik flygplatser	
Mål	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan	- - - Bedöms ge negativ påverkan	Flygtrafik släpper ut betydligt mer koldioxid än vad motsvarande resa med annat färdmedel skulle göra.
Hälsa	- Bedöms ge viss negativ påverkan	Flygresor inklusive resor till och från flygplatser innebär luftföroreningar. Flygbuller uppstår vid start och landning, men inga gränsvärden för buller överskrids. Driftbidraget motverkar därmed mål om frisk luft och god bebyggd miljö.
Landskap	0 Bedöms inte ge påverkan	Driftbidraget bedöms inte innebära någon påverkan på landskapet.