

Klimatklivet – Vägledning om cykelåtgärder

I denna vägledning finns verktyg för att beräkna utsläppsminskning för olika typer av åtgärder som främjar cykling. Sådana åtgärder kan få klimatinvesteringsstöd inom ramen för Klimatklivet om det går att räkna på en rimlig utsläppsminskning i jämförelse med alternativa transportsätt och den är tillräckligt hög.

Innehåll

INNEHÅLL	2
BAKGRUND	3
KLIMATKLIVETS BIDRAG TILL ÖKAD CYKLING	4
BERÄKNING AV UTSLÄPPSMINSKNING	5
Beräkningsexempel.....	5

Bakgrund

Regeringen vill se en ökad cykling med hållbara transportlösningar som kan bidra till bättre folkhälsa och minskad miljöpåverkan, vilket ledde till att den första nationella cykelstrategin togs fram 2017. Regeringen vill även bidra till en säkrare cykling och minska trängseln i tätorter.¹

För att främja en mer hållbar samhällsutveckling finns nationella målsättningar, exempelvis i det svenska miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Miljö kvalitetsmålet innebär bland annat att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö, samt medverka till en god regional och global miljö.²

Miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö har 10 olika preciseringar där en har särskild stor betydelse för att nå en ökad cykling i Sverige:

- *Kollektivtrafik, gång och cykel*
Kollektivtrafiksystem är miljöanpassade, energieffektiva och tillgängliga och det finns attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar.

Även preciseringen *Hälsa och säkerhet inom samma miljö kvalitetsmål har bäring på en ökad cykling*:

Människor utsätts inte för skadliga luftföroreningar, kemiska ämnen, ljudnivåer och radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker.³

Smarta cykelparkeringar och cykelstråk som sträcker sig genom samhällen är exempel på kostnadseffektiva lösningar. Bilen är ett vanligt transportmedel även om resan är relativt kort, cirka 50% av alla bilresor är kortare än 5 km.⁴ Att genom åtgärder göra cykeln till ett mer intressant alternativ kan vi komma närmare målet om ett fossilfritt samhälle.

Cykling måste få en tydlig status som ett eget färdmedel i trafikmiljön. En bidragande del till att göra det möjligt att nå målen om minskad klimatpåverkan, ett tillgängligt transportsystem, samt verka i enlighet med EU:s transportpolitik behöver samhällsplaneringen inriktas på att minska bilberoendet. Detta innebär ökade marknadsandelar för alternativa färsätt till bil, exempelvis gång- och cykeltrafik. Om vi kan ersätta en del av de korta resorna med exempelvis gång- och cykeltrafik skulle detta kunna få stora konsekvenser för minskad energianvändning, bättre miljö och hälsa samt en ökad tillgänglighet.⁵

¹ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/04/en-nationell-cykelstrategi-for-okad-och-saker-cykling/>, den 21 september 2019

² En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet, Regeringskansliet

³ <http://sverigesmiljomal.se/miljomalen/god-bebyggd-miljo/preciseringar-av-god-bebyggd-miljo/>

⁴ [https://www.trafikverket.se/contentassets/6f644d0d0afb484089f8ea7ea062352f/berakning_co2_cykelprogram_140228.x](https://www.trafikverket.se/contentassets/6f644d0d0afb484089f8ea7ea062352f/berakning_co2_cykelprogram_140228.xlsx)

⁵ Trafikverket. Transportsystemet i samhällsplaneringen. Trafikverkets underlag för tillämpning av 3–5 kap. miljöbalken och av plan- och bygglagen. (April 2017).

Klimatklivets bidrag till ökad cykling

Exempel på åtgärder som kan få stöd från Klimatklivet är utbyggnad av cykelvägar eller byggnation av cykelgarage, särskilt vid viktiga bytespunkter som exempelvis resecentrum eller stadskärnor. Åtgärderna kan också handla om att bygga ihop stråk för att få sammanhängande cykelbanor, så att människor lättare kan cykla längre sammanhängande sträckor, eller att bygga gång- och cykelvägar som är avskilda från biltrafiken för att göra det säkrare för gång- och cykeltrafikanter.

Åtgärder gällande cykelgarage, inom ramen för Klimatklivet, handlar ibland om att förbättra befintliga cykelparkeringar exempelvis genom att erbjuda en väderskyddad förvaring och ibland handlar åtgärderna om att bygga helt nya cykelgarage. Det kan också handla om inköp av låsbara boxar för cykel vid olika kollektivtrafiknoder för att genom ökad säkerhet mot stöld främja cykling eller att bygga ut nya cykelparkeringar där det är säkert att parkera sin cykel.

För att främja cykling kan klimatklivsåtgärder också bidra till möjligheten för att arbetspendling helt eller delvis kan ske med cykel. I de fallen kan klimatnyttan räknas som en kombination av cykel och resor med kollektivtrafik. Förbättrade och utökade cykelparkeringar vid stationer och resecentrum är viktiga delar i kollektivtrafikens infrastruktur. Därmed kan utbyggnaden av cykelgarage tillsammans med kollektivtrafiken ha en stor roll för att minska koldioxidutsläppen.

Beräkning av utsläppsminskning

För att kunna beräkna klimatnyttan för denna typ av cykelåtgärder måste den sökande först uppskatta hur många personer som åker bil till och från jobbet, till skola/förskola m.m. för att istället ta cykel efter åtgärden. Observera att de som redan använder cykel inte ska räknas med, utan endast de som förväntas sluta åka bil. En förstudie eller en kartläggning som kan säkerställa rimligheten av dessa uppgifter är en viktig faktor i bedömningen.

Utifrån sökandes uppgifter om antal tidigare bilister som, tack vare åtgärden, tar cykeln istället, gör Naturvårdsverket sedan en rimlighetsbedömning.

Beräkningsexempel

Nedan finns en förklaring om hur bedömningen görs inom Klimatklivet. Detta är ett *exempel* på hur man kan räkna klimatnytta för cykelåtgärder; sättet att räkna kan variera utifrån lokala förutsättningar.

Tidigare bilister som tack vare åtgärden tar cykeln istället räknas i procent. Ett beräkningsexempel är Naturvårdsverkets antagande att fem procent av de personerna som åker bil till och från jobbet idag ändrar sitt beteende och tar cykeln istället tack vare utbyggnad av en cykelväg. Detta anses vara som en rimlig bedömning utifrån tidigare inkomna Klimatklivsansökningar. Det kan finnas olika förutsättningar för olika orter men om sökanden inte kan motivera en högre andel av cykelanvändning för de tidigare bilisterna använder Naturvårdsverket denna siffra.

Antal personer som åker bil till och från jobbet * 0,05 = Antal personer som väljer cykel istället för bil om det tänka åtgärden genomförs

Andra steget i beräkningen är att ta fram antal kilometer som körs med bil per dag som kommer ersättas med cykelresor på grund av den planerade åtgärden. Städer ser olika ut, ibland finns det sovstäder med långa avstånd till citykärnor och arbetscentrum och ibland är arbetsplatser och bostäder mer integrerade. Samma regel även gäller här, om sökande kan motivera sina siffror med tidigare resvaneundersökningar eller liknande kan Naturvårdsverket acceptera de siffrorna istället. För att få fram sträckan måste sökande multiplicera antal personer som tar cykeln istället för bil med den genomsnittliga sträckan som ersätts med cykel.

Genomsnittlig cykelsträcka per dag (tur och retur) kan variera men Naturvårdsverket räknar med att sträckan som ersätts är maximalt 10 km. Denna siffra kan komma att öka allteftersom elcykeln tar mer marknadsandelar.

Trafikverket skriver i sin rapport ”Transportsystemet i samhällsplaneringen” att cykel ofta är ett mycket konkurrenskraftigt färdmedel på sträckor upp till 10 km.⁶

Antal personer som väljer cykeln istället för bil * Genomsnittlig cykelsträcka per person och per dag = Antal kilometer som ersätts med cykel per dag

Tredje steget är att beräkna total sträcka per år som ersätts med cykel. Naturvårdsverkets antagande är att antal resdagar är maximalt 250 dagar per år. De dagar man inte reser till arbetet vägs upp av resor på semester, kvällar och helger till andra aktiviteter.⁷

Antal kilometer som ersätts med cykel per dag * 250 = Ersatt sträcka per personbil per år (km/år)

Sista steget är att utifrån genomsnittlig sträcka i km/år som ersätts med cykel kan mängden (m³) fossilt bränsle som ersätts beräknas.

Ersatt sträcka per personbil per år (km/år) * 0,144 kgCO₂/km = Beräknad utsläppsminskning per år (kg CO₂/år)

Naturvårdsverkets räknar med att det genomsnittliga utsläppet är **144 gram CO₂/km⁸** eller samma som **0,144 kilo CO₂ per kilometer**. Detta bygger på en genomsnittlig ny bil under 2018 och det drivmedel som användes under 2018. Cykelåtgärderna sträcker sig framåt i tiden och då är det förhållandevis nya bilar som kommer att ersättas och utsläppen per km för bilar kommer att minska framöver när inblandningen av biodrivmedel ökar och bilarna blir alltmer effektiva.

⁶ Trafikverket. *Transportsystemet i samhällsplaneringen. Trafikverkets underlag för tillämpning av 3–5 kap. miljöbalken och av plan- och bygglagen.* (April 2017).

⁷ SOU 2019:36 *Betänkande av Reseavdragskommittén* sid 210

⁸ <https://www.energimyndigheten.se/globalassets/statistik/drivmedel-2018.pdf>