

## Klimatklivet – 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 om utsläppsminskningen är tillräckligt hög.

<b>KLIMATKLIVETS BIDRAG TILL ÖKAD CYKLING</b>	<b>3</b>
<b>BERÄKNING AV UTSLÄPPSMINSKNING</b>	<b>4</b>
Beräkningsexempel	4
<b>BAKGRUND</b>	<b>6</b>

## Klimatklivets bidrag till ökad cykling

Exempel på åtgärder som kan få stöd från Klimatklivet är

- Utbyggnad av cykelvägar eller cykelgarage, särskilt vid viktiga bytespunkter som resecentrum eller centrum,
- Sammanbindning av stråk och cykelbanor som möjliggör längre sträckor på cykel.
- Åtgärder för att främja cykling kan också underlätta arbetspendling helt eller delvis 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 bidra till minskade växthusgasutsläpp.

Utbyggnad av cykelgarage, inom ramen för Klimatklivet, handlar i de flesta fall om att bygga nya cykelgarage eller förbättra befintliga exempelvis genom att erbjuda en väderskyddad förvaring. Det kan också handla om inköp av låsbara boxar för cykel vid olika kollektivtrafiknoder eller bygga ut nya tillgänglighetsanpassade cykelparkeringar där det är säkert att parkera sin cykel.

## Beräkning av utsläppsminskning

För att räkna ut klimatnyttan för cykelåtgärder i Klimatklivet behöver sökanden

- 1) Redogöra för antalet personer som, innan genomförd åtgärd, åker bil till och från jobbet, till skola eller dyl.
- 2) Redogöra för antalet personer som, efter genomförd åtgärd, tar cykel i stället (OBS. de som redan använder cykel räknas inte in i den här beräkningen).

En förstudie eller en kartläggning som kan säkerställa rimligheten av dessa uppgifter är en viktig faktor i bedömningen. När sökanden lämnat uppgifterna om antal tidigare bilister som tar cykeln i stället, till följd av åtgärden, gör Naturvårdsverket en rimlighetsbedömning.

### Beräkningsexempel

Nedan finns en förklaring om hur bedömningen görs inom Klimatklivet. Observera att detta bara är ett exempel om hur man kan räkna klimatnyttan för cykelåtgärder och att sättet att räkna kan variera utifrån lokala förutsättningar.

Bilister som tack vare åtgärden tar cykeln i stället 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 i stället tack vare utbyggnad av en cykelväg. Detta anses vara 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 i stället för bil om åtgärden genomförs

Andra steget i beräkningen är att ta fram antal kilometer som körs med bil per dag som kommer ersättas med cykelresor till följd 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 gäller här, om sökande kan motivera sina siffror med tidigare resvaneundersökningar eller liknande kan Naturvårdsverket acceptera de siffrorna. För att få fram sträckan behöver sökande multiplicera antal personer som tar cykeln i stället 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.<sup>1</sup>

Antal personer som väljer cykeln i stället 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 i genomsnitt 250 dagar per år. De dagar man inte reser till arbetet vägs upp av resor på semester, kvällar och helger till andra aktiviteter.<sup>2</sup>

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 fossilt bränsle som ersätts beräknas.

Ersatt sträcka per personbil per år (km/år) \* 0,14 kg CO<sub>2</sub>/km = beräknad utsläppsminskning per år (kg CO<sub>2</sub>/år)

Naturvårdsverkets räknar med att det genomsnittliga utsläppet är **140 gCO<sub>2</sub>/km<sup>3</sup>**. Detta bygger på de genomsnittliga utsläppen från bilar i trafik under 2021. Cykelåtgärderna sträcker sig framåt i tiden och då är det förhållandevis nya bilar som kommer att ersättas. Utsläppen för bilar beräknas minska ytterligare som en följd av ökad andel elbilar, effektivare motorer och eventuellt en ökad inblandning av biodrivmedel (beroende på framtida beslut om reduktionsplikt).

<sup>1</sup> Trafikverket. *Transportsystemet i samhällsplaneringen. Trafikverkets underlag för tillämpning av 3–5 kap. miljöbalken och av plan- och bygglagen.* (April 2017).

<sup>2</sup> SOU 2019:36 *Betänkande av Resevdragskommittén sid 210*

<sup>3</sup> <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/d4c1beff0a9a4e91b0246ef155188c3d/emissionsfaktorer-vagtrafik-2021-2030-2040.xlsx>

## Bakgrund

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har på uppdrag av Regeringen utarbetat förslag till mål som komplement till det befintliga gång-, cykel- och kollektivtrafikmålet. Det nationella målet för ökad andel cykling ska med hänsyn till cyklingens samhällsekonomiska effekter främja ökad cykling inom alla åldrar och socioekonomiska grupper i hela landet. Syftet är att cyklingen ska öka på ett sådant sätt att den bidrar till ökad tillgänglighet, ökad folkhälsa samt att klimat- och miljö kvalitetsmålen nås.<sup>4</sup>

För att främja en mer hållbar samhällsutveckling finns nationella målsättningar, till exempel 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.<sup>5</sup>

Miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö har 10 olika preciseringar där en har särskilt 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.<sup>6</sup>

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 40 procent av alla bilresor är kortare än 5 km.<sup>7</sup> Genom åtgärder som gör 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 färdmedel 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.<sup>8</sup>

<sup>4</sup> <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1656343/FULLTEXT01.pdf>, 2022

<sup>5</sup> En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet, Regeringskansliet

<sup>6</sup> <http://sverigesmiljomal.se/miljomalen/god-bebyggd-miljo/preciseringar-av-god-bebyggd-miljo/>

<sup>7</sup> Statistiker Andreas Holmström, Trafikanalys, e-postkorrespondens med Lars Eklund 2023

<sup>8</sup> Trafikverket. Transportsystemet i samhällsplaneringen. Trafikverkets underlag för tillämpning av 3–5 kap. miljöbalken och av plan- och bygglagen. (April 2017).