

## Information om cykelåtgärder

Cykelåtgärder kan få klimatinvesteringsstöd inom ramen för Klimatklivet. Ett exempel på åtgärder är utbyggnad av cykelvägar eller cykelgarage, särskilt vid viktiga bytespunkter som exempelvis resecentrum och centrum.

Åtgärder för cykel kan handla om projekt som förbättrar möjligheten till arbetspendling. Detta betyder att klimatnyttan kan räknas som en kombination av cykel och resor med kollektivtrafik.

Åtgärder som kan få stöd från Klimatklivet kan också handla om att bygga ihop stråk för att få sammanhängande cykelbanor, så att människor lättare kan cykla längre sammanhängande sträckor.

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. Utbyggnad av cykelgarage inom ramen för Klimatklivet handlar i de flesta fall om att förbättra befintliga cykelgarage eller bygga ut nya cykelparkeringar som är säkra och tillgängliga men som också kan erbjuda en väderskyddad förvaring. Det kan också handla om inköp av låsbara boxar för cykel vid olika kollektivtrafiknoder.

För att kunna räkna klimatnyttan för denna typ av cykelåtgärder måste sökanden först uppskatta hur många personer som åker bil till och från jobbet, till skola eller dyl. för att sedan ta cykel i stället (OBS de som redan använder cykel räknas inte i den här beräkningen). En förstudie eller en kartläggning som kan säkerställa rimligheten av dessa uppgifter är också en viktig faktor i bedömningen.

När sökanden lämnat uppgifterna om antal tidigare bilister som tar cykeln istället, tack vare åtgärden, gör Naturvårdsverket en rimlighetsbedömning.

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

### Exempel på cykelväg

Tidigare bilister som tack vare åtgärden tar cykeln istället räknas som procent. Ett exempel på det är att Naturvårdsverket antar 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 de 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 istället.

Personer som åker bil till och från jobbet (antal) \* 0,05  
=Antal personer som tar cykeln istället för bil

Andra steget i beräkningen är att beräkna kilometer inom en dag som ersätts med cykel. För detta måste sökande multiplicera antal personer som tar cykeln istället för bil med genomsnittlig sträcka som ersätts med cykel. Genomsnittlig cykelsträcka per dag (tur och retur) varierar mellan **6 till 10 km**. Samma regel även gäller här, om sökande kan motivera sina siffror med tidigare resvaneundersökningar eller liknande kan Naturvårdsverket acceptera de siffrorna istället.

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

Sista steget är att beräkna totala sträcka per år som ersätts med cykel. Naturvårdsverket antar att antal resdagar per år (resdagar/år) räknas genomsnittligt 250 dagar.

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

När man anger genomsnitt sträcka km/år som ersätts med cykel kan man då räkna mängden (m<sup>3</sup>) av fossilt bränsle som väljas bort. För de emissionsfaktorerna vänligen kolla på <http://www.naturvardsverket.se/upload/stod-i-miljoarbetet/bidrag-och-ersattning/bidrag/klimatklivet/vagledning-utslapp-klimatklivet-20170810.pdf>

### Exempel på cykelgarage

Om åtgärden handlar om utbyggnad av cykelparkeringar kan sökanden räkna klimatnyttan utifrån antal bilpendlare som kommer att ersätta sina resor med cykel. Ett exempel kan ges från Katrineholms kommun som räknade klimatnytta som följande:

Uppskattningen är att 30 bilpendlare kommer ersätta sina resor med cykel, vilket blir totalt 13 500 bilresor (2 resor/dag \* 30 personer \* 225 dagar) som ersätts på ett år. Det räknas på att 20 av dessa bilpendlare ersätter sina resor inom Katrineholms kommun med cykel (4 km enkel väg), och 10 stycken ersätter resor till en slutdestination ca 60 km från Katrineholm med cykel + tåg.

$20 \text{ st} * 0,8 \text{ mil} * 0,7 \text{ liter bensin el diesel per mil} * 225 \text{ dagar} = 2520 \text{ liter per år}$   
 $10 \text{ st} * 12 \text{ mil} * 0,7 \text{ liter bensin el diesel per mil} * 225 \text{ dagar} = 18\,900 \text{ liter per år}$

$21\,420 \text{ liter} = 21,42 \text{ m}^3 \text{ bensin/diesel årligen.}$

Man kan också anta att 50% är bensin och 50% är diesel.

Detta är bara ett exempel och det kan variera från kommun till kommun.