

Klimat 2030: Faktablad. Vi deltar i Cykelfrämjandets kommunvelometer för ökad cykling. (Klimatlöfte 19)

Transporteffektivare städer med minskat beroende av bilkörning i vardagen och där resande istället sker med mer hållbara färdssätt som gång, cykel och kollektivtrafik är en viktig del i klimatomställningen av transporter. Det bidrar till en mer hållbar stadsmiljö där gaturummet används effektivare och blir attraktivare.

Detta faktablad redogör för hur ökad cykling kan bidra till minskad klimatpåverkan, och vilka åtgärder som kommuner kan genomföra som kan främja detta.

Faktaruta: Klimatlöfte 19 Vi deltar i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och når angiven poängnivå.

Klimatlöftet innebär att kommunen deltar i Kommunvelometern varje år, jobbar metodiskt med förbättringar och når upp till angiven poängnivå ett av åren. Liten kommun (100 000 invånare) 70 poäng, mellanstor kommun (50 000–100 000 invånare) 60 poäng, stor kommun (>100 000 invånare) 70 poäng.

Samband mellan cykling i städer och klimat

Transporternas klimatpåverkan är en viktig pusselbit för att klimatmålen ska nås. Forskning visar att bilinnehavet, antalet bilar, liksom det totala bilresandet i städer behöver minska för att klara klimatmålen¹. Västra Götalandsregionen har antagit en strategisk plan för ökad cykling som visar vilka satsningsområden som regionen prioriterar med ambitionen att gemensamt med kommunalförbund, kommuner, Västtrafik och Trafikverket kunna stötta cykelutvecklingen för ett bredare genomslag².

Ökad cykling bidrar till minskad klimatpåverkan från trafiken ifall det medför att bilresandet samtidigt minskar, om resor som annars skulle ha skett med bil i stället görs med cykel. Cykelresor orsakar en betydligt mindre klimatpåverkan jämfört med bilresor som är mer energiintensiva (per transporterad personkilometer). Det gäller också om elbilar jämförs med cykel. Beroende på antaganden om elmix, körsträcka under fordonets livstid med flera faktorer beräknas livscykelutsläppen per personkilometer vara 4–24 gånger högre för en elbil jämfört med cykel, och upp till 8 gånger högre jämfört med elcykel (ca 20–120 gCO₂ för elbil, 5 gCO₂ för vanlig cykel och ca 15 gCO₂ för en elcykel)³.

Den större klimatpåverkan för bilresor i städer och tätorter jämfört med cykelresor beror på att de är ineffektiva när det gäller energi- och resursförbrukning, inklusive markanvändning. Den

¹ T ex Kyriakopoulou, E, Lu.T & Hart, R. (2021) Towards zero emissions from Swedish urban transport. Report from the project 'To buy or not to buy'. Naturvårdsverket Report 7004. Naturvårdsverket, July 2021;

Berg Mårtensson, H., Höjer, M. & Åkerman, J. (2023) Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development, International Journal of Sustainable Transportation, DOI: 10.1080/15568318.2023.2248049;

Gidofalvi, G. et al. (2022) Towards a sustainable use of electric vehicles. Final report. Naturvårdsverket Report 7058. Naturvårdsverket, July 2022.

Kyriakopoulou, E, Lu.T & Hart, R. (2021) Towards zero emissions from Swedish urban transport. Report from the project 'To buy or not to buy'. Naturvårdsverket Report 7004. Naturvårdsverket, July 2021.

² [Strategisk plan för ökad cykling - Västra Götalandsregionen](#)

³ Epost från Christian Brand,, Transport Studies Unit, University of Oxford. 240114.

genomsnittliga personbilen används ineffektivt - den står parkerad över 90 procent av tiden⁴. När bilen används så är 80 procent av de resor som görs med bil i städer och tätorter inte längre än 3–4 km, vilket är sträckor där det ofta skulle fungera att gå eller cykla. 2-3 gånger fler kan färdas per timme med cykel jämfört med i en personbil⁵. Invånare med bil tar upp 3,5 gånger mer av stadens yta än invånare utan bil⁷ och i städer används en stor del av ytan, upp till 30 %, till biltrafik och bilparkering⁹. Det innebär att mark som hade kunnat användas till exempelvis klimatanpassning i stället blir asfalterad vilket ökar risken för värmeöar och försvårar att ta hand om stora vattenmängder vid skyfall. Byggnad och drift av infrastruktur för bilar och lastbilar – gator, parkeringsplatser och garage - har en betydande klimatpåverkan¹⁰. Den kan minskas och förebyggas om mindre utrymmeskrävande färdssätt som cykel främjas i och kring städer och tätorter.

Cykelfrämjandets Kommunvelometer

Kommunvelometern är en stor nationell granskning av kommuners arbete med cykelfrågor som genomförs varje år av Cykelfrämjandet. Kommunvelometern mäter och jämför kommunernas insatser för cykling varje år. Då undersökningen genomförs regelbundet och i hela landet så möjliggör den en jämförelse av resultat mellan kommuner samt över tid. Syftet är att kunna jämföra nuläget i en kommun med andra kommuner, se sina egna förbättringar över tid samt identifiera förbättringspotential.

Vad innebär det att delta i Kommunvelometern?

Granskningen genomförs av en neutral, extern part (Cykelfrämjandet). Kommunen får en objektiv genomlysning av sitt arbete för ökad cykling, som visar både kommunens styrkor och utvecklingsområden där kommunen har möjligheter att ytterligare utveckla arbetet för ökad cykling. Kommunen får möjlighet att jämföra sina insatser med andra kommuner i hela Sverige och vilka förbättringar som åstadkoms över tid.

Potential för ökad cykling och minskad biltrafik

Även om Sverige är ett geografiskt utspjutt land så bor 87 procent av landets befolkning i tätorter, och tätorterna upptar tillsammans bara 1,6 procent av Sveriges landareal. Det innebär att nästan 1,2 miljoner av landets anställda möjlighet att cykla till arbetet inom 15 minuter om man utgår från avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen¹¹. Det motsvarar en tredjedel av de som har anställning.

Hur kommunen kan bidra till att öka cykling

⁴ Gullberg, A. (2015) Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken. KTH Centre for Sustainable Communications, KTH, Stockholm.

⁵ Umweltbundesamt (2020) Ökologische Bewertung von Verkehrsarten Abschlussbericht. Texte 156/2020. Figure 1, sid 31. Ökologische Bewertung von Verkehrsarten (umweltbundesamt.de);

TNMT (2021) The environmental impact of today's transport types. Ranking all major urban transport modes based on their carbon-emission output. Infographic, May 11, 2021. [The environmental impact of today's transport types - TNMT](#) Hämtad 2023-12-20,

⁶ <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-people/comparing-street-users/>

⁷ Creutzig, F. et al. (2020) Fair street space allocation: ethical principles and empirical insights. Transport Reviews, 40:6, 711-733, DOI: 10.1080/01441647.2020.1762795

⁸ Gullberg, A. (2015) Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken. KTH Centre for Sustainable Communications, KTH, Stockholm.

⁹ <https://www.eiturbanmobility.eu/>

¹⁰ Miliutenko, S. (2010) Assessment of energy use and greenhouse gas emissions generated by transport infrastructure. Literature review. KTH Royal Institute of Technology, Division of Environmental Strategies Research– fms Department of Urban Planning and Environment School of Architecture and the Built Environment, Stockholm 2010.;

Spacescape, Evidens, Trivector & TIP (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen Oktober 2020.

¹¹ SCB (2024) [Nästan en av tre kan cykla till arbetet på 15 minuter](#)

Tillgång till bra, gen infrastruktur för cyklister och som upplevs som säker och trygg, är en betydelsefull faktor för att öka cykling¹². Infrastruktur som bidrar till ökad cykling består av utbredda sammanhängande nätverk av gena, snabba, säkra, separerade cykelbanor med hög standard och framkomlighet. Cykelvägar i städer och kring städer behöver för att öka cyklandet ha

- korta restider,
- säker och trygg utformning med separering från bilar och gående
- bra underhåll så att framkomlighet är god och mycket väl konkurrenskraftig med bilens i olika väderlek,
- bra skyltning och vägvisning
- signalreglering som är optimerad för hög framkomlighet för cykeltrafiken.

Att bygga ut infrastruktur för cykel ökar både mängden cykelresor och längd på cykelresor per invånare¹³. Högkvalitativ cykelinfrastruktur som ”supercykelvägar” har ofta en tydlig effekt för ökad cykling¹⁴.

Cykelparkering som upplevs som säker, trygg och väderskyddad är en viktig del av bra cykelinfrastruktur. Cykelparkering som ökar cykling innebär att ha ett stort utbud av säkra väderskyddade cykelparkeringar över hela staden, och särskilt vid kollektivtrafiknoder/-hållplatser och populära målpunkter, som är väl upplysta och väl bevakade, med kameror och/eller bevakning¹⁵. Cykelparkering behöver utformas för att passa även elcyklar och fraktcyklar.

I projektet ”Mini Holland” i London med start 2014 har cykelvänliga zoner införts tillsammans med förbättrad infrastruktur för gång och cykel. Uppföljningar visar att boende i ”Mini Holland”-zoner cyklar eller går 41 minuter mer per vecka än boende utanför zonerna, och de boende minskade sin bilanvändning och bilinnehav mer jämfört med andra områden¹⁶.

En åtgärd som minskar cyklingens restider och ökar dess attraktivitet är att ge cykeltrafik möjlighet att färdas mot färdriktningen och svänga höger mot rött ljus i vägkorsning i städer. Detta har exempelvis provats i Londonkommunen Kensington och Chelsea, och motsvarande finns också i Danmark och Tyskland. Åtgärden har inte medfört att olycksrisken ökat¹⁷.

Kombinationer av åtgärder ger större effekt för ökad cykling och minskad klimatpåverkan

Om ökad cykling också ska innebära en minskad total klimatpåverkan från trafiken så krävs att bilresor samtidigt minskar, dvs att antalet kilometer som körs med bil minskar. En sådan överflyttning av resor från bil till cykel främjas när förbättrad cykelinfrastruktur också kombineras med åtgärder som gör att det samtidigt tar lite mer tid eller kostar lite mer att ta bilen och parkera bilen i samma stråk eller stadsdel. Sänkt hastighet i tätort är en åtgärd som ger förbättrad

¹² Trafikverket (2022b) Mobilitet för gående, cyklister och mopedister. En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning. Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner. Trafikverket Publikation 2022:020. 2022-05-18. Version 1.0.

¹³ Wardlaw, M.J. (2014) History, risk, infrastructure: perspectives on bicycling in the Netherlands and the UK, *Journal of Transport & Health*, Volume 1, Issue 4, 2014, Pages 243-250, ISSN 2214-1405, <https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.09.015>;

Marqués, R. & Hernández-Herrador, V. (2017) On the effect of networks of cycle-tracks on the risk of cycling. The case of Seville, *Accident Analysis & Prevention*, Volume 102, 2017, Pages 181-190, ISSN 0001-4575, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.03.004>;

Pucher J, & Buehler R. (2016) Safer Cycling Through Improved Infrastructure. *Am J Public Health*. 2016 Dec; 106(12):2089-2091. doi: 10.2105/AJPH.2016.303507. PMID: 27831780; PMCID: PMC5105030.

¹⁴ Sutton, M. (2016) Attitudes to Cycling study reveals a third of London's cyclists started since appearance of safer infrastructure. *Cycling Industry News*, 21 July 2016. Attitudes to Cycling study reveals a third of London's cyclists started since appearance of safer infrastructure (cyclingindustry.news)

¹⁵ Shergold, I. et al. (2016a) The Economic Benefits of Sustainable Urban Mobility Measures. Independent Review of Evidence: In-depth Reviews of Measures.

¹⁶ International Transport Forum (2023) Shaping Post-Covid Mobility in Cities: Summary and Conclusions. ITF Roundtable Reports, No. 190, OECD Publishing, Paris. 28 February 2023.

¹⁷ Roth, A. & Romson, Å. (2021) Transporteffektivitet – i lagens namn. På uppdrag av Klimaträttsutredningen. IVL Svenska Miljöinstitutet, juni 2021.

trafikmiljö och trafiksäkerhet för cyklister och gående och därmed ökar attraktiviteten för att välja dessa färdssätt^{18 19}.

Omfördelning av gatuutrymme från parkering av bilar och prissättning av parkeringsplatser för bilar är effektiva åtgärder för att främja överflyttning av resande till andra färdssätt som cykel²⁰: Att exempelvis bygga ut cykelinfrastruktur genom att omvandla ett bilkörfält ger större överflyttning av resor från bil till cykel än om cykelinfrastruktur byggs ut på ny mark intill en befintlig bilväg²¹.

God tillgång på bilparkering och om den är subventionerad gör att fler väljer att ta bilen, också på korta sträckor. Det motverkar överflyttning av bilresor till gång, cykel, kollektivtrafik²². När utrymme omfördelas från parkering för bilar till mer hållbara färdssätt eller till annan användning, så kan en del av den yta på gatu- respektive kvartermark i stadsdelar och stadskärnor som idag tas upp av parkerade bilar istället omvandlas till t ex säkra cykelbanor med god framkomlighet och korta restider, samtidigt som drivkraften ökar att byta bil mot cykel för resan.

Cykel för godsleveranser har mindre klimatpåverkan än ellastbil

Fraktcykel har potential att ersätta en del distributionstrafik från samlastningscentraler till slutlig kund/destination²³. En GPS-baserad studie i London visar att transporter med fraktcykel hade 1,6 gånger kortare restid än om motsvarande transporter genomfördes med lätt lastbil. Transporter med fraktcykel orsakade 90 % lägre klimatpåverkande utsläpp än om motsvarande transport skedde med dieseldriven lätt lastbil, och 33 % lägre klimatpåverkande utsläpp än om motsvarande transport skedde med en eldriven lätt lastbil²⁴. Fraktcykeln har förutom lägre energiåtgång per transporterad volym också låga investeringskostnader²⁵.

Hur påverkas ekonomin och näringslivet om fler cyklar och färre tar bilen?

Flera studier visar på positiva effekter för näringslivet, exempelvis fastighetsägare och handel, när biltrafik i städer minskar med transporteffektiv planering^{26 27 28}. När personbilstrafiken minskar så minskar restiderna för näringslivets transporter, eftersom framkomligheten ökar för näringslivets transporter i gatunätet. Minskat utbud av bilparkering och prissättning av bilparkering möter vanligen oro från medborgare och näringsliv i berörda områden, men har ofta visat sig ha neutral eller positiv effekt för handel och restaurangnäring²⁹. En utvärdering i Växjö centrum visar t ex att besökare som kommer med gång-, cykel och kollektivtrafik tillsammans spenderar mer pengar i butiker och restauranger än de som tar bilen till centrum³⁰.

¹⁸ Roth, A. & Romson, Å. (2021) Transporteffektivitet – i lagens namn. På uppdrag av Klimaträttsutredningen. IVL Svenska Miljöinstitutet, juni 2021.

¹⁹ Wesseler, S. (2023) In a win for the climate, urban speed limits are dropping. Slower traffic speeds protect pedestrians and cyclists, helping more people access climate-friendly transportation. Yale Climate Connections, 20 December 2023. [In a win for the climate, urban speed limits are dropping » Yale Climate Connections](https://www.yaleclimateconnections.org/2023/12/20/in-a-win-for-the-climate-urban-speed-limits-are-dropping/) Hämtad 2023-12-22.

²⁰ Dickinson, J., Lundström, H., Hult, C. & Roth, A. (2024) Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan. IVL Rapport C820.

²¹ Dickinson, J., Lundström, H. & Roth, A. (2024) Snabb omställning av vägtrafiken till minskad klimatpåverkan. IVL Rapport C820. ivl.diva-portal.org/smash/get/diva2:1840739/FULLTEXT01.pdf

²² Shoup, D. (2017) The high cost of free parking: Updated edition. Routledge, 2017.

²³ Trafikanalys (2016b) Urbana godstransporter. PM 2016:5.

²⁴ Verlinghieri, E. et al. (2021) The Promise of Low-Carbon Freight. Benefits of cargo bikes in London. Possible, August 2021.

²⁵ Trafikanalys (2016b) Urbana godstransporter. PM 2016:5.

²⁶ Transport for London () Walking and cycling: The economic benefits. [Walking and cycling: the economic benefits \(tfl.gov.uk\)](https://tfl.gov.uk/walking-and-cycling-the-economic-benefits) Hämtad 2023-11-04; The New York City Department of Transportation () The Economic Benefits of Sustainable Streets. nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot-economic-benefits-of-sustainable-streets.pdf.

²⁷ Herbert, G. (2023) What are the economic benefits of car-free cities? EuroNews.next, Published on 21/09/2023. Updated 10/10/2023. <https://www.euronews.com/next/2023/09/21/what-are-the-economic-benefits-of-car-free-cities> Hämtad 2023-12-15.

²⁸ Soni, N. & Soni, N. (2016). Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area. Land Use Policy. 57. 139-150. 10.1016/j.landusepol.2016.05.009.

²⁹ Timmons, S., Andersson, Y., McGowan, F. P., & Lunn, P. D. (2024). Active travel infrastructure design and implementation: Insights from behavioral science. WIREs Climate Change, e878. <https://doi.org/10.1002/wcc.878> ;

Transport for London () Walking and cycling: The economic benefits. [Walking and cycling: the economic benefits \(tfl.gov.uk\)](https://tfl.gov.uk/walking-and-cycling-the-economic-benefits) Hämtad 2023-11-04

³⁰ [Cyklisterna viktiga för Växjö centrum | HUI Research](https://www.hui.se/cyklisterna-viktiga-for-vaxjo-centrum)

Uppföljande studier visar på positiva ekonomiska effekter för näringslivet, till exempel fastighetsägare och handel, när parkeringsplatser för bilar omvandlas till t ex gång- och cykelbanor³¹
^{32 33}. Effektivare användning av befintlig gatumark minskar behov av utbyggda gator och kommunens kostnader för anläggning och drift av bilparkeringsplatser³⁴.

Är ökad cykling och minskad biltrafik i städer samhällsekonomiskt effektivt?

Investeringar i utbyggd cykelinfrastruktur genererar generellt en hög samhällsekonomisk nytta³⁵. Cykel har jämfört med bil en rad positiva samhällsnyttor utöver minskad klimatpåverkan när det gäller bättre hälsa genom ökad fysisk aktivitet, minskat buller och minskade luftföroreningar. Att barn, ungdomar och vuxna cyklar och går (främst till skolan och arbetet) är positivt associerat med fysisk aktivitet och bidrar med cirka 5–45 extra minuter fysisk aktivitet per dag i genomsnitt³⁶.

Enligt Världsbanken är bilberoende transportsystem mycket kostnadsdrivande, och orsakar 50% större utgifter såväl för det offentliga som för individer jämfört med ett transportsystem baserat på att gå, cykla och resa kollektivt³⁷. Den samhällsekonomiska kostnaden för varje kilometer som körs med bil i Köpenhamn beräknas vara 6 gånger högre (0,5 euro/km) än kostnaden för att färdas med cykel (0,08 euro/km)³⁸.

Verktyslåda: Stödverktyg för ökad cykling

Cykelfrämjandets Kommunvelometer [Kommunvelometern | Cykelfrämjandet](#)

Västra Götalandsregionens regionala cykelplan [Strategisk plan för ökad cykling - Västra Götalandsregionen](#)

Köpenhamns riktlinjer, strategier och rekommendationer för att främja cykling och för byggande av attraktiv cykelinfrastruktur [Copenhagen - The Best Cycling City in the World | Urban Development](#)

WHO:s verktygslåda för att främja attraktiv gång- och cykeltrafik [Promoting walking and cycling: a toolkit of policy options](#)

GCM-handboken för planering och utformning av attraktiv gatumiljö för gång-, cykel- och mopedtrafik: [Mobilitet för gående, cyklister och mopedister | SKR](#)

Design manual for bicycle traffic – holländsk handledning om utformning av attraktiv cykelinfrastruktur för ökat cykelresande [Design manual for bicycle traffic – CROW Platform](#)

Forskningsprojektet Smarta Gators designverktyg för hur gatu- och stadsutformning kan främja mer hållbart resande:

³¹ Transport for London () Walking and cycling: The economic benefits. [Walking and cycling: the economic benefits \(tfl.gov.uk\)](#) Hämtad 2023-11-04; The New York City Department of Transportation () The Economic Benefits of Sustainable Streets. [nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot-economic-benefits-of-sustainable-streets.pdf](#).

³² Herbert, G. (2023) What are the economic benefits of car-free cities? EuroNews.next, Published on 21/09/2023. Updated 10/10/2023. <https://www.euronews.com/next/2023/09/21/what-are-the-economic-benefits-of-car-free-cities> Hämtad 2023-12-15.

³³ Soni, N. & Soni, N. (2016). Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area. Land Use Policy. 57. 139-150. 10.1016/j.landusepol.2016.05.009.

³⁴ Örebro kommun (2023) Förutsättningar för parkering i södra delarna av Örebro. En utredning för en samlad hantering av parkeringsfrågan i Sörby/Eklunda, Sörbyängen och Ladugårdsängen. Örebro kommun Moe 356/2023. 2023-02-24. [Förutsättningar för parkering i södra delarna av Örebro \(orebro.se\)](#)

³⁵ Shergold, I. et al. (2016a) The Economic Benefits of Sustainable Urban Mobility Measures. Independent Review of Evidence: In-depth Reviews of Measures.

³⁶ Larouche, R. (2018) 4 - Last Child Walking? – Prevalence and Trends in Active Transportation. Editor(s): Richard Larouche, Children's Active Transportation, Elsevier, 2018, Pages 53-75, ISBN 9780128119310, <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-811931-0.00004-1>. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780128119310000041>

³⁷ World Bank (2023) The Path Less Travelled : Scaling Up Active Mobility to Capture Economic and Climate Benefits (English). Mobility and Transport Connectivity Series Washington, D.C.: World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/099112923115517791/P500661086fdc80740ad42070ad301d0b66World Bank Document> Hämtat 2024-02-16.

³⁸ Gössling, S. & Choi, A.S. (2015) Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. Ecological Economics, Volume 113, 2015, pages 106-113, ISSN 0921-8009, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.03.006>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800915000907>)

<https://www.dropbox.com/s/ce944an1v9ziagn/Designguide%20f%C3%B6r%20Smarta%20gator.pdf?dl=0>

Gatuutvecklingsplanen är en metod och verktygslåda för att analysera brister i gatumiljön samt ta fram åtgärder och nya utformningar bland annat för ökad cykelbarhet och sänkta hastigheter. [Gröna och levande gator med ny gatuutvecklingsplan - Trivector \(trivectortraffic.se\)](#)

Boverkets Kunskapsbanken med underlag för en fysisk planering som minskar avstånd, utglesning och bilberoende:

[Klimatsmarta strukturer - PBL kunskapsbanken - Boverket](#)

Boverkets Kunskapsbanken med underlag för en fysisk planering som främjar hållbart resande:

[Minska transportsystemets klimatpåverkan - PBL kunskapsbanken - Boverket](#)

Klimatkommunernas verktyg TOP (Tänk Om, Optimera, Planera) är ett stöd för tillämpning av fyrstegsprincipen för mer resurseffektiv trafikplanering:

<https://klimatkommunerna.se/kunskapsbank/top/>

Handbok för sopsaltning av cykelvägar (VTI och Karlstads kommun) [Handbok för sopsaltning av cykelvägar - vti.se](#)

Potential för utsläppsminskning av åtgärder för ökat aktivt resande (sammanställt av kanadensiska Victoria Transport Policy Institute): [amerp.pdf](#)

Guidelines och rekommendationer för värdering av samhällsnytta av åtgärder för ökad cykling (sammanställda av kanadensiska Victoria Transport Policy Institute): [Evaluating Active Transport Benefits and Costs](#)

Sammanställning av utvärderingar och erfarenheter om hur cityhandel påverkas av minskad tillgänglighet med bil

[202001 FOT Kaijser Hur påverkas cityhandeln av begränsad tillgänglighet med bil.pdf](#)