



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.

Detta stödmaterial är framtaget 2025-07-11.

Mer information och kunskapsunderlag finns i tillhörande faktablad.

Inledning och bakgrund till löftet

Transporternas klimatpåverkan behöver minska för att klimatmålen ska nås. Elektrifiering av bilar och ökad användning av förnybara drivmedel räcker inte för att minska trafikens klimatpåverkan i linje med Sveriges klimatmål eller för att Sveriges åtaganden inom EU och Parisavtalets mål om max 1,5 graders global uppvärmning ska kunna klaras¹. Bilresor i städer och tätorter orsakar en större klimatpåverkan jämfört med andra färdssätt som är mindre energiintensiva (per transporterad personkilometer) - gång, cykel och kollektivtrafik. Detta eftersom bilresor i städer och tätorter är ineffektiva när det gäller energi- och resursförbrukning, inklusive markanvändning. I våra städer behöver därför bilkörande minska och resor ske med mer hållbara färdssätt.

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 genomslag.

Ökad cykling bidrar till minskad klimatpåverkan från trafiken ifall det medför att bilresandet samtidigt minskar, om resor som annars skulle ha skett med bil istället 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.

Potential för cykling att ersätta biltransport

De flesta kan tänka sig att cykla upp till 5 kilometer men även 10 kilometer kan vara ett rimligt cykelavstånd beroende på lokala förutsättningar, resans karaktär och med tanke på den snabba ökningen av antalet elcyklar. I Västra Götaland finns god potential för detta – ca 60 procent av alla resor, och 82 procent av cykelresorna sker på avstånd som är 10 kilometer eller kortare. Cirka 85 procent av befolkningen i Västra Götaland bor inom 2,5 kilometer från prioriterade

¹ OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. 0a20f779-en.pdf (oecd-ilibrary.org); 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.oecd

kollektivtrafikstråk så att cykel i kombination med kollektivtrafik kan vara attraktivt för längre resor som kombinerar färdstegen². Lastcyklar har potential att minska klimatpåverkan för godstransporter "last mile" i städer och tätorter³.

Hur kommer vi igång?

Att bygga ut infrastruktur för cykel ökar både mängden cykelresor och längd på cykelresor per invånare⁴. Cykelvägar i städer och kring städer behöver för att öka cykelandet 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.

Cykelparkering som främjar ökad 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 bevakning⁵.

Minskad klimatpåverkan genom överflyttning av resor från bil till cykel främjas om förbättrad cykelinfrastruktur 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. Exempel på åtgärder som främjar överflyttning av resor från bil till cykel är sänkta hastigheter och omvandling av bilkörfält och parkeringsplatser för bilar till cykelbanor.

Generellt är det viktigt att inte samtidigt med åtgärder för ökad cykling fortsätta att öka gatu- och vägkapacitet för biltrafik i och kring staden/tätorten, eftersom sådan ökad kapacitet leder till ökad efterfrågan på biltrafik, och därmed ökad efterfrågan på ytor för parkering av bilar, såväl i stadskärnan som utanför.

² Västra Götalandsregionen (2024) Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland. IKN 2024-00022. Juni 2024.

³ Verlinghieri, E. et al. (2021) The Promise of Low-Carbon Freight. Benefits of cargo bikes in London. Possible, August 2021

⁴ 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.

⁵ Shergold, I. et al. (2016a) The Economic Benefits of Sustainable Urban Mobility Measures. Independent Review of Evidence: In-depth Reviews of Measures.

Hur planera och implementera?

Vid omvandling av gator och parkeringsplatser är en framgångsfaktor att låta invånare och näringsliv få praktisk erfarenhet, så kallad "taktisk urbanism", av åtgärden. Stegvis genomförande i försöksform ger möjlighet att uppleva hur det blir i praktiken och är en framgångsfaktor för ökad acceptans tillsammans med delaktighet genom samråd och dialog. Kommunikation bör vara tydlig om syfte och vision när det gäller mer attraktiv stadsmiljö. En framgångsfaktor i dialog med medborgare och näringsliv är att visa på och skapa delaktighet kring visionen och helheten för stadsmiljön, och vilka problem som åtgärderna bidrar till att lösa, istället för att sätta fokus på det som ska minskas/tas bort/avgiftsbeläggas (bilverksamhetsplatser), och att ställa olika trafikantgrupper mot varandra (bilister vs cyklister osv).

Goda exempel och verktyg

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:
<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 paverkas cityhandeln av begransad tillganglighet med bil.pdf](#)

Kontakt för frågor

Anders Roth, anders.roth@ivl.se, tel: 010-7886916