



Ett heltäckande cykelvägnät

Går det att skapa ett nätverk av cykelbanor och lågtrafikerade vägar så att man knyter samman alla kommuncentra och större orter i södra Sverige? Vilka utbyggnader skulle behövas och vad skulle det kosta?

Varför skulle man vilja göra en sådan utbyggnad? Vilka vinster finns det ur olika perspektiv (klimat, hälsa, lokala näringar) av att fler människor cyklar inte bara vid pendling utan också gör serviceresor, fritidsresor och även semesterresor per cykel?

Vilka krav kommer dessa olika typer av cyklister att ställa på infrastrukturen för att vara lockade att cykla i hög utsträckning?

De cykelplaner som regionerna i södra Sverige har tagit fram tar upp ett antal åtgärder för att förstärka infrastrukturen för cyklister. Förslagen är många och goda, men att genomföra dem tar alldeles för lång tid. Den nationella infrastrukturplanen sträcker sig över tolv år. Det är för lång tid för att förverkliga en ordentlig utbyggnad av cykelvägnätet. Planen bör omfördela medel från vägbyggen till cykelbanor så att de senare kan byggas ut på några få år.

Bakgrund

Av alla resor är det drygt hälften som görs i syfte att pendla till arbete eller studier. Övriga resor fördelar sig ganska jämnt på serviceresor (för att göra inköp, hämta barn etc) och fritidsresor (till träning, föreningsmöten etc)¹. Räknar man i stället på längden av resorna, står arbetsresorna dock för mindre än hälften av sträckorna.

Semesterresorna är inte lika många till antalet, men har ofta stor klimatpåverkan².

En tidig rapport där rekreationscykling har lyfts fram är "Plan för svenska cykelrekreationsleder"³. Där föreslås en stor utbyggnad av cykelbanor på banvallar från nedlagda järnvägar. Ett antal av dessa har också blivit upprustade.

I "Cykelvägsplan för Skåne"⁴ från Naturskyddsföreningen i Skåne (2012) finns ett stort antal förslag till utbyggnader för att förverkliga ett nät av cyklingsbara vägar mellan alla Skånes kommuner. En mindre del har blivit byggt och mycket återstår.

Idén om att förbinda Skånes kommuncentra finns nyligen i "Stråk- och vägvisningsplan för cykel i Skåne" (Region Skåne, 2019)⁵. Även i "Regional cykelplan för Jönköpings län" (2024)⁶ finns denna idé med konkreta förslag på utbyggnader.

I flera underlag som t ex "Cykla i gröna Kronoberg"⁷ analyseras förutsättningarna på ett förtjänstfullt sätt. Möjligheten för södra Sverige att utvecklas som turistmål för

¹ TRAFI, [Resvanor i Sverige](#) – Tabell 1.

² Se "Klimatpåverkan från svenska befolkningens flygresor 1990 – 2017" (s 18):
https://research.chalmers.se/publication/506796/file/506796_Fulltext.pdf

³ Per Kågeson, Trafikverket/Vägverket, publikation 2001:116.

⁴ Se <https://lund.naturskyddsforeningen.se/yttranden-kronologiskt/>

⁵ <https://utveckling.skane.se/regional-utveckling/verksamhetsomraden/infrastruktur-och-transporter/cykling/>

⁶ <https://utveckling.rjl.se/strategier--handlingsplaner/regional-cykelstrategi/>

⁷ <https://www.regionkronoberg.se/regional-utveckling/samhallsplanering/utveckling-av-cykelvagar/>



cyklister ska inte underskattas i en framtid där turismen vänder från ett allt hetare Medelhavsområde till våra trakter.

Fördelar

De stora fördelarna med att få fler människor att cykla i alla sammanhang handlar framför allt om hälsa och klimat. De fysiska fördelarna med att cykla är välkända, men cyklingen främjar också det mentala välbefinnandet. Ett träffsäkert citat säger att "de psykosociala fördelarna med cykling är svåra att mäta och därför brukar vi bortse från dem"⁸. Samma bok talar också om att när barn får upptäcka sitt närområde själva per cykel och inte se det genom en bilruta, stimuleras deras nyfikenhet och upptäckarglädje.

Klimatvinsten av att cykla är större än vad som framkommer i beräkningar som grundar sig på pendling. Pendlingen utgör drygt hälften av antalet resor. Antalet resor för service och fritid är också många (Trafa, resvaneundersökningar). De klimatvinster som kan åstadkommas genom att även ett litet antal människor cyklar några dagar på semestern i stället för att flyga är stora. Både de cyklister som vill ta cykeln under en flerdagarstur och de som bara vill ta en tur en vacker sommardag behöver infrastruktur så att man vågar ge sig ut utan att hamna på starkt trafikerade vägar.

Ur klimatsynpunkt är det uppenbart att den som pendlar till arbete eller skola i stället för att köra bil sparar en hel del utsläpp. Människor lägger en dryg timme om dagen på att pendla. På den tiden hinner man nära en mil i vardera riktningen på vanlig cykel och något längre med elcykel. Även om man inte cyklar hela året så sparar man åtminstone 200 mils bilkörning (cirka 1,4 mil x 140 dagar). Pendlingen runt de större tätorterna visar att människor är beredda att ta cykeln även om avstånden ligger på 5-10 km. En mil till arbetet är dessutom ännu mer acceptabelt med en elcykel.

Vinsten med att få människor att använda cykeln under semestern är större än man kanske tror. För varje dag man cyklar på en utflykt i stället för att använda bilen sparar man troligen 15 mils bilkörning. Det motsvarar den tid man sannolikt skulle ha kört för att nå ett mål en timme bort med bil (plus återresa). Semesterresor med bil blir lätt några hundra mil och det sparar man om det ersätts med en cykelsemester med övernattningsnätter. Ännu större besparing av utsläppen blir det om en flygresor ersätts med en cykelsemester eller med att cykeln används för lokala turer. Då blir besparingen i storleksordningen ett par hundra kg CO₂ per år. De som helt slutar att flyga för att i stället använda cykel och kollektivtrafik sparar cirka ett ton CO₂ per år (se not 2 ovan).

En fördel som sällan nämns när det gäller ökad cykling är dess betydelse för det lokala näringslivet. Ett fikaställe på lagom cykelavstånd lockar till cykling om sommaren. Detsamma gäller andra lokala verksamheter⁹.

⁸ Ur Pucher & Boehler, "City Cycling", kap 3 "Health Benefits of Cycling"

⁹ Se VTI 2019: Cykelturism-en litteratursammanställning och omvärldsanalys,
<https://vti.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1332728>



Det är också viktigt att både naturreservat och kulturella målpunkter enkelt kan nås per cykel. Dessutom ligger flera av reservaten nära tätorter och de bör naturligtvis lätt kunna nås per cykel av skolor för undervisning och utflykter.

För att uppnå alla dessa fördelar behövs en stor utbyggnad av cykelbanor som kopplar ihop tätorterna med det lågtrafikerade vägnätet. Utbyggnaderna handlar ofta om nya cykelbanor längs det statliga nätverket.

Det finns inga restidsvinster

Beräkningarna av i vilken utsträckning det är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga ut infrastrukturen bör utgå från vinsten för folkhälsan och för klimatet. Under den tid av tolv år som ligger inom planen kommer den globala medeltemperaturen med största sannolikhet att nå 1,7 grader över förindustriell tid. Det kommer att ha stor inverkan på hur människor reser både till vardags och hur och var de väljer att semestra.

De beräkningar som i dag görs av s.k. restidsvinster som grund för utbyggnad av infrastrukturen är direkt missvisande. Det finns inga restidsvinster. Resvaneundersökningar både i Sverige och i många andra länder visar att människor lägger cirka en timme om dagen till att förflytta sig. Denna timme är konstant över alla år man har mätt. Tanken att det uppstår en restidsvinst när man bygger ut infrastrukturen motsägs av detta faktum¹⁰.

När en väg har så mycket trafik att det råder trängsel, kommer en del människor att avstå från resor på denna väg. Bygger man ut kommer fler människor att resa på vägen. Vägens kapacitet blir självreglerande och man slipper aldrig trängseln. Om vägnätet byggs ut så att det går fortare att resa kommer människor därför att resa längre sträckor. Den tid man tycks spara används för ytterligare förflyttningar. På sikt får det människor att bosätta sig längre från arbetet. Byggs vägnätet ut så ökar resandet. Det är ohållbart ur ett klimatperspektiv. Även om alla fordon skulle vara eldrivna så kräver tillverkning och underhåll av fordonsflottan resurser som blir allt knappare.

Även med tanke på de stora utsläpp av växthusgaser som förorsakas av stora infrastrukturprojekt är detta ett starkt argument för att styra om medel för vägbyggen till en stor utbyggnad av cykelvägnätet utanför tätorterna.

Beslut om stora infrastrukturprojekt bör grundas på människors intressen på lång sikt, inte på deras åsikter för stunden.

Förutsättningar

För att människor ska vilja cykla i olika sammanhang måste det finnas en infrastruktur som uppmuntrar till det. Den som inte cyklar tror att "alla vägar har ju så mycket trafik numera". Med ett nät av cykelbanor och lågtrafikerade vägar som binder samman de större tätorterna är det lättare att kommunicera att cykling är möjlig.

¹⁰ Metz (2020): "Time constraints and travel behaviour" (Transportation Planning and Technology)



Cykelvägsplan för södra Sverige

Många av de utbyggnader som behövs för att förverkliga detta nät handlar om vägar ut från och in till tätorter. Där är trafiken som tätast och där upplever man otrygghet även vid relativt låga trafikflöden. En väg som har så lite som 600 fordon per dygn och är 6 meter bred kan ha för mycket trafik för att upplevas som trygg för cykelpendlare, speciellt under den mörka årstiden. På en sådan väg kan inte två bilar mötas samtidigt som en av dem ska köra om en cyklist. Även vid låga trafikflöden (600 f/d) uppstår detta ett par gånger varje minut i pendlingstider. Denna situation känns mycket otrygg för cyklisten.

Det föreslås ibland en enkel åtgärd som kallas "bygdeväg". Det innebär att man målar en väg, typiskt 6 m bred, med breda vägrenar som är avsedda för cyklister. Bilarna får en enkel fil på cirka 3 m och får sakta in vid möte och använda vägrenen. I praktiken har det inte fungerat så bra, framför allt inte för pendling under den mörka årstiden. Bilisterna uppfattar inte cyklisterna så lätt och då uppstår den otrygghet man vill undvika.

Den som pendlar vill inte ha grusvägar. Det vill man inte heller ha om man cyklar under semestern och framför allt inte om man har barn med sig. Det är en myt att tro att man som semestercyklist accepterar både grusvägar och längre omvägar i någon högre utsträckning. En grusväg kanske kan upplevas som trevlig på en kort utflykt, men inte om man har ett mål något längre bort. En cykeltur en sommardag kan lätt bli tre mil lång utan att uppfattas som besvärlig. Grusvägar kan kanske accepteras på kortare delsträckor, men huvuddelen av sträckorna bör vara belagda.

Det finns också en motsättning mellan att komma fort fram och att inte vilja störas av trafik på en cykelbana som går längs en starkt trafikerad väg. Det syns tydligt i mätningar av antal dagliga cyklister som pendlar in till Lund från tätorter på 10-12 km avstånd. Det finns markant fler cyklister varje dag på banvallen mellan Södra Sandby och Lund jämfört med de andra ungefär lika stora tätorterna (7 – 10 tusen invånare) på liknande avstånd. Slutsatsen är att man så långt det går bör undvika att leda cyklisterna några längre sträckor längs vägar med flera tusen fordon per dygn. Ofta finns det parallella, mindre vägar som kan rustas upp och asfalteras på delar av sträckorna.

Konkrete förslag

För att ge konkreta förslag på utbyggnader har kartan "cykelkarta.se" försetts med ett lager "Cykelplan". Detta förslag utgår från idéerna i Region Skånes "Stråk- och vägvisningsplan" (se not ovan). Där föreslås att det bör finnas en vägvisning mellan alla kommuncentra i Skåne. Problemet har dock hittills varit att det fattas cykelbanor som kan knyta ihop orterna via det lågtrafikerade vägnätet.

Cykelkartan visar på ett översiktligt plan dessa möjliga förbindelser mellan kommuncentra i södra Sverige. Befintliga cykelstråk på sträckorna visas som en **gul linje med röd kant**, lågtrafikerade vägar med **grönt** och nödvändiga utbyggnader med blått. **Ljust blå** färg på vägen betyder en relativt billig åtgärd (t ex asfaltering av en enskild väg med bidrag), medan **mörkblå** färg visar vägar där det krävs en ny cykelbana. **Röd färg** används för att markera ett förslag på en planskild korsning. Detaljerna ska ses som en skiss.

Förstorar man cykelkartan visas fler detaljer och då även utbyggnader som inte ingår i ett nät som binder samman kommuncentra.



Observera att några av banvallarna som iordningställts till cykel- och gångbana inte är med på kartan därför att de ännu inte lagts in i nvdb, den nationella vägdatabasen.

Förslagen på cykelkarta.se bygger på de föreslagna utbyggnaderna i länstrafikplanerna, kompletterat med ytterligare några för att nå målet om att kunna knyta samman alla kommuncentra.



Vinster av att bygga ut cykelvägnätet

Vinsterna med att få fler att cykla, både i vardagen och under semestern handlar framför allt om hälsa och klimat. På båda dessa områden är det svårt att göra exakta beräkningar, men det går att göra välgrundade uppskattningar. Nedan görs en genomgång av de uppskattningar som ligger till grund för beräkning av vinsterna med utbyggnaden av cykelvägnätet i stor skala.

Kostnader

Att bygga en ny cykelbana i Trafikverkets regi utmed en statlig väg budgeteras i vår cykelplan till **10 Mkr per kilometer**. I de fall en kommun bygger i egen regi budgeteras här cirka hälften av den kostnaden¹¹.

De budgeterade kostnaderna för att bygga en ny cykelbana i Trafikverkets regi utmed en statlig väg har ökat markant de senaste tio åren. Tidigare räknade man bara på byggkostnaden, typiskt två Mkr/km. Nu räknar man med hela processen. Där ingår att göra en åtgärdsvalstudie (ÅVS), en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), att skicka ut det på samråd, att hantera överklaganden, att förhandla med markägare och lösa in mark samt att upprätta en vägplan med en detaljerad beskrivning av hur cykelbanan ska byggas.

Enklare åtgärder handlar oftast om att asfaltera en banvall eller en mindre, enskild väg (som har bidrag). Kostnaderna för den typen av åtgärder budgeteras i vår plan till runt 1 – 1,5 Mkr/km.

Många förbindelser mellan kommuncentra i denna plan bygger på att man kan utnyttja det enskilda vägnätet efter viss upprustning och asfaltering och komplettera det med utbyggda cykelbanor längs de trafikerade vägarna.

Det genomsnittliga priset på cykelförbindelserna blir då drygt **6 Mkr/km**.

Budgeterade kostnader enligt denna cykelplan:

Region	Kostnad, Mkr, allt	Sträcka, km	Kostnad, prio 1
Blekinge	781	103	390
Halland	655	133	414
Jönköping	1 054	189	656
Kalmar	780	99	675
Kronoberg	482	157	374
Skåne	3 018	404	1 728
Totalt:	6 770 Mkr	1 085 km	4 237 Mkr

Räknat med en kort avskrivningstid på samtliga objekt på 40 år blir det cirka 170 Mkr/år.

Folkmängden i dessa sex regioner är cirka 2,75 miljoner, vilket innebär 26 % av Sveriges total. Kostnaden för de högst prioriterade åtgärderna motsvarar cirka 40 kr

¹¹ Se alternativ i "Guide för kommunal utbyggnad av cykelväg i närheten av statlig väg", Region Västra Götaland, <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/omraden/infrastruktur/strategier/strategisk-plan-for-okad-cykling/>



Cykelvägsplan för södra Sverige

per person och år i dessa regioner. För samtliga objekt blir det cirka 60 kr per person och år. Som jämförelse kostar nya vägar för motortrafik mer än 5000 kr per person och år.

Med samma kostnad för hela landet ligger budgeten för de högst prioriterade åtgärderna för hela Sverige i samma storleksordning som de årliga investeringarna i nybyggda vägar, runt 16 Mdr kr (cirka 26 Mdr kr för samtliga). Om åtta procent av anslagen till nya vägar styrs om till utbyggnad av cykelvägnätet enligt denna plan, kan allt genomföras under infrastrukturens tolvårsperiod. De högst prioriterade objekten i vår plan bör kunna genomföras på halva den tiden, sex år.

Statistik över cyklandet

Resvaneundersökningarna (TRAFA, RVU, se not 1) berättar dels om antalet årliga resor i Sverige och dels om längden av dessa resor. Ur detta material kan man utläsa att 13,4 % av antalet resor gjordes per cykel under år 2024.

I RVU:n finns också uppgifter om reslängd och tid. Den genomsnittliga längden på en cykelresa var 4,2 km och tiden 22 minuter. Det ger en medelhastighet på 11,5 km/tim. Det kan synas lågt, men beror troligen på att de flesta av dessa resor sker inom tätorter där hastigheterna är lägre än på landsbygd. Dessutom inkluderar de sannolikt tiden för att ta fram cykeln och sedan låsa fast den vid målpunkten.

Denna cykelplan utgår från att de tillkommande resorna är 40% längre, dvs att färdlängden i genomsnitt är 5,9 km och att hastigheten då är cirka 16 km/tim. Restiden blir då också 22 minuter. För resor i huvudsak utanför tätorter bör detta vara ett rimligt antagande. Om resorna görs med elcykel kan de förväntas vara snabbare och därmed något längre.

Utsläpp från byggen

Utsläppen per krona anges av Naturvårdsverket till 20 g/kr¹². Denna allmänna uppskattning leder till utsläpp från byggen av cykelinfrastrukturen på 6,8 Mdr kr x 0,02 kg = 136 kton CO₂. Räknat med en kort avskrivningstid på 40 år blir det **3,4 kton/år**.

Utsläpp från bilkörning härleds från färdlängd med bil (Trafa) samt utsläpp från inrikes transporter (SCB) och blir 98 g/km. Då inkluderas endast utsläpp från körningen. Det tillkommer 30-50 g utsläpp per km från tillverkningen av fordonet (beräkning från kostnad för inköp, total körsträcka och utsläpp per krona). Utsläppen per kilometer kan förväntas minska i takt med att fordonsflottan elektrifieras. Här används 90 g/km som ett genomsnitt.

¹² SCB, Miljöräkenskaper, Tabeller och diagram, Miljöpåverkan från konsumtion:
<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/miljoekonomi-och-hallbar-utveckling/miljorakenskaper/> (tabell 4).



Folkhälsa

Stora vinster av cykling kan nås genom en förbättrad folkhälsa. En rapport från VTI¹³ ger en sammanfattning av cyklingens hälsoeffekter baserat på ett stort antal studier. Den beskriver bl.a. Världshälsoorganisationen WHO:s verktyg "Health Economic Assessment Tool (HEAT) for walking and cycling"¹⁴ samt Trafikverkets kalkylverktyg GC-kalk.

Båda dessa verktyg utgår från att fysisk aktivitet, till exempel i form av cykling, kan motverka ett stort antal sjukdomar. Båda verktygen använder måttet "förtida dödlighet" i en befolkning som en uppskattning av cyklingens positiva hälsoeffekter.

VTI-rapporten skriver att i HEAT bedöms den relativa risken för att dö i förtid som 10 procent lägre om man cyklar minst 100 minuter/vecka jämfört med om man sällan eller aldrig cyklar. WHO:s HEAT värderar de positiva hälsoeffekterna till 8 kr/km för cykling.

Resultaten från HEAT används i Trafikverkets GC-kalk som är ett verktyg för att bedöma lönsamheten för byggande av cykelbanor. Där värderas hälsoeffekten för nytillkomna cyklister till 3,58 kr/km. Utöver detta, skriver man i VTI-rapporten, minskar även sjukfrånvaron med ett värde som motsvarar 0,47 SEK/km. Det ligger till grund för uppskattningen 4 kr/km i GC-kalk.

I en tabell i VTI-rapporten jämförs de olika värderingarna. Den stora skillnaden mellan HEATs och GC-kalks uppskattningar beror på skillnader i hur mycket man värderar ett liv vid förtida död i de båda verktygen.

Värderingen av en cyklad kilometer är betydligt större hos norska Statens Vegvesen. Där är värderingen 28 kr/km. Då använder man "Quality-Adjusted Life Year (QALY)". Det tar hänsyn till att individer som är fysiskt aktiva inte bara löper lägre risk att dö i förtid utan också löper lägre risk att drabbas av sjukdom under den tid de lever, och att den fysiska aktiviteten minskar allvarlighetsgraden av många sjukdomar skriver VTI-rapporten.

Även om varje cyklad km bara ger 8 kr i samhällsvinst i form av förbättrad folkhälsa kommer investeringen i infrastruktur att betala sig med råge. För den som cyklar till arbetet 160 dagar om året innebär det en hälsovinst på 15 000 kr per år.

Alla cyklister som tillkommer när en ny cykelbana byggs kommer inte att ha bytt från bil till cykel. I GC-kalk räknar man med att 20 % av cyklisterna kommer från bilåkande.

Den cykelplan som beskrivs här handlar om cykling utanför tätort och då är det rimligt att anta att en större andel har övergått från bil till cykel och cykelplanen räknar med 50 %.

Uppskattningen av den förbättrade folkhälsan i form av minskade sjukvårds-kostnader och sjukfrånvaro är större än kostnaden för att bygga cykelbanorna om en procent av svenskarna börjar cykla till arbete och fritidsaktiviteter i stället för att köra bil¹⁵. Redan av hälsoskäl är det lönsamt att bygga cykelbanor.

¹³ Rapport från VTI 2018, s 48 ff: <https://vti.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1187055>

¹⁴ <https://www.who.int/tools/heat-for-walking-and-cycling>

¹⁵ Egen beräkning baserad på resvanor från TRAFI samt rapporten från VTI ovan.



Antaganden om ökad cykelpendling

Det är svåra och osäkra antaganden som behöver göras i en beräkning av hur mycket utsläppen kan minska med en markant utbyggnad av cykelinfrastrukturen.

Det är rimligt att anta att en så stor utbyggnad som föreslås i denna plan får stor uppmärksamhet och att den åtföljs av kampanjer på både ett nationellt, regionalt och lokalt plan för att få fler att cykla. De åtgärder som föreslås i denna plan syftar till att få en rejäl ökning av cyklandet. Detta antas också medföra att de som börjar cykla också avstår från att köra bil i motsvarande utsträckning. Det gäller också bilkörning som görs för att köra barn till skolan.

Kalkylen i denna cykelplan räknar med att antalet resor till arbete eller studier eller till fritidsaktiviteter med cykel ökar med en procentenhet (till knappt 15%) av det totala antalet resor och att dessa ersätter en bilresa av samma längd. Planen räknar också med att hälften av resorna överförs från bil till cykel. Det är ett högre andel än Trafikverket räknar med i verktyget GC-kalk, men här rör det sig om resor utanför tätort och då är det rimligt att räkna med en högre andel. Då blir den årliga utsläppsminskningen cirka **2,3 kton CO₂**, vilket är i samma storleksordning som de årliga utsläppen som bygget av cykelinfrastrukturen förorsakar.

Cykeln under semestern

Resor under semestern delas här in i **två kategorier**. Dels finns det hela semesterresor per cykel och dels finns det lokala resandet i form av en utflykt. I båda fallen bör man räkna på de alternativa utsläppen.

Det första antagandet handlar om hur många människor som kan börja använda cykeln för att föra **semesterresor** och därmed sluta flyga. Eftersom de utsläpp svensarna orsakar genom flygandet uppgår till ett ton per person och år (se not ovan), räcker det med att under en halv promille (cirka 5 000 personer) av befolkningen slutar flyga för att det ska uppväga utsläppen för att bygga nya cykelvägar i södra Sverige (omräknat som årliga utsläpp). Om en promille slutar flyga sparas cirka **10 kton CO₂** per år. Den besparingen ska räknas utöver det man uppnår med vardagscykling.

Cykelturismen i Europa har uppskattats till 2,3 miljoner resor årligen, vilket rapporteras i en stor översikt över cykelturism¹⁶. Det innebär flera promille av folkmängden. Samma storleksordning visar analyser av cykelturismen på Öland och Gotland, vilka båda uppskattas ha runt 30.000 cykelturister årligen.

När det gäller semestercykling bör man räkna på cykelvägnätet som en helhet snarare än att försöka räkna ut vinsten med att bygga en enskild cykelförbindelse mellan två orter. Semestercyklisten, antingen det gäller dagsturer eller flerdagsturer, kommer att vilja cykla mer än bara fram och tillbaka på samma sträcka.

För **utflykten** bör man jämföra med en bilutflykt en sommardag. Den är betydligt längre än cykelturen eftersom man troligen lägger ner en eller att par timmar på bilresan. En bilutflykt blir lätt 15 mil, vilket betyder ett mål en timme bort (plus hemresa). Räknat på att två procent av människor i de sydliga länen (som denna plan behandlar) gör 10 dagsutflykter under sommaren i stället för att använda bil så

¹⁶ [Cykelturism – en litteratursammanställning och omvärldsanalys, VTI 2019](#), s 68.



blir utsläppsminskningen cirka **3.7 kton CO₂** per år. Antagandet bygger på att två personer hade gjort utflykten.

Klimatvinster – minskade utsläpp

Om en procentenhet fler svenskar skulle byta bilen mot cykel till arbete och fritidsaktiviteter, om en promille överger flygandet och cyklar på semestern samt om en procentenhet gör dagsturer under semestern i stället för att ta bilen, så ger det en reduktion av utsläppen som är flera gånger större än utsläppen från bygget (räknat på de regioner som ingår i cykelplanen).

Cykel i stället för bil till arbete och fritidsaktiviteter	2,3 kton/år
Cykelsemester i stället för flyg	10 kton/år
Cykel i stället för bil för dagsturer under semestern	3,7 kton/år

Lägger man ihop utsläppsminskningar från de dagliga resorna med de två formerna av semesterresor samt drar ifrån utsläppen från bygge av cykelbanor, blir besparingen cirka **16 kton CO₂** per år. Utsläppen från bygget av cykelbanorna uppskattades ovan till 136 kton. Det betyder att redan efter **åtta-nio år** har de minskade utsläppen kompenserat för utsläppen från bygget. Visserligen hoppas vi att utsläppen minskar, men på denna korta tid ser de ut att fortsätta i nuvarande takt åtminstone under denna korta tid¹⁷.

För att få ner utsläppen har EU sedan tjugo år ett system för handel med utsläppsrätter, ETS. Varje år ges det ut ett antal utsläppsrätter och antalet minskar för varje år. Priset på en utsläppsrätt inom EU-ETS har ökat på senare år och ligger nu nära 100 Euro/ton. I Sverige har vi en koldioxidskatt på runt 1000 kr per ton. EU:s ETS kommer inom ett drygt år att ersättas med ETS2, vilket troligen leder till en fördubbling av priset. Om utsläppen fortsätter i nuvarande takt kommer det att behövas allt högre pris. Den utsläppsmässiga vinsten av att bygga cykelbanor blir då med dagens pris cirka **16 Mkr** per år.

Vinst i kronor

Vinsten av förbättrad folkhälsa är enligt ovan 8 kr/km. Uppskattningen här är att den ökade cyklingen (en procentenhet av antalet resor) leder till åtta miljoner fler resor per år med cykel och att hälften av dessa resor innebär en överföring från bil till cykel. Med en genomsnittlig färdlängd på cirka 6 km blir det runt 190 Mkr per år. Kostnaden för att bygga cykelbanor uppskattas till 170 Mkr/år (se tabell över kostnader ovan och räknat på en avskrivningstid på 40 år). Vinsten av förbättrad folkhälsa plus utsläppsvinsten minus byggkostnaderna blir knappt **40 Mkr per år** (och stiger snart med ETS2).

¹⁷ Se Internationella energiorganet IEA, [World Energy Outlook, 2024](#).



Slutsatser

Även om det är svårt att sätta exakta siffror på vinsterna med en kraftigt ökad cykling, visar beräkningarna här att det är högst troligt att vinsterna är stora, både när det gäller hälsan och klimatet.

De omätbara faktorerna ligger i de effekter denna utbyggnad har på t ex barn som kan skolas in i att cykeln är det naturliga transportmedlet i många sammanhang. De barn som ser andra barn cykla till skolan vill också göra det. De barn som ser andra barn cykla med sina föräldrar med full packning under semestern vill också ge sig ut på sådana äventyr.

I en nära framtid är det högst troligt att klimatförändringarna kommer att förändra förutsättningarna för mycket som vi har varit vana vid det senaste halvsekle.

Beslut måste alltid fattas under osäkerhet, men det borde inte vara någon tvekan om att det är en god investering att bygga ut cykelvägnätet ordentligt.

