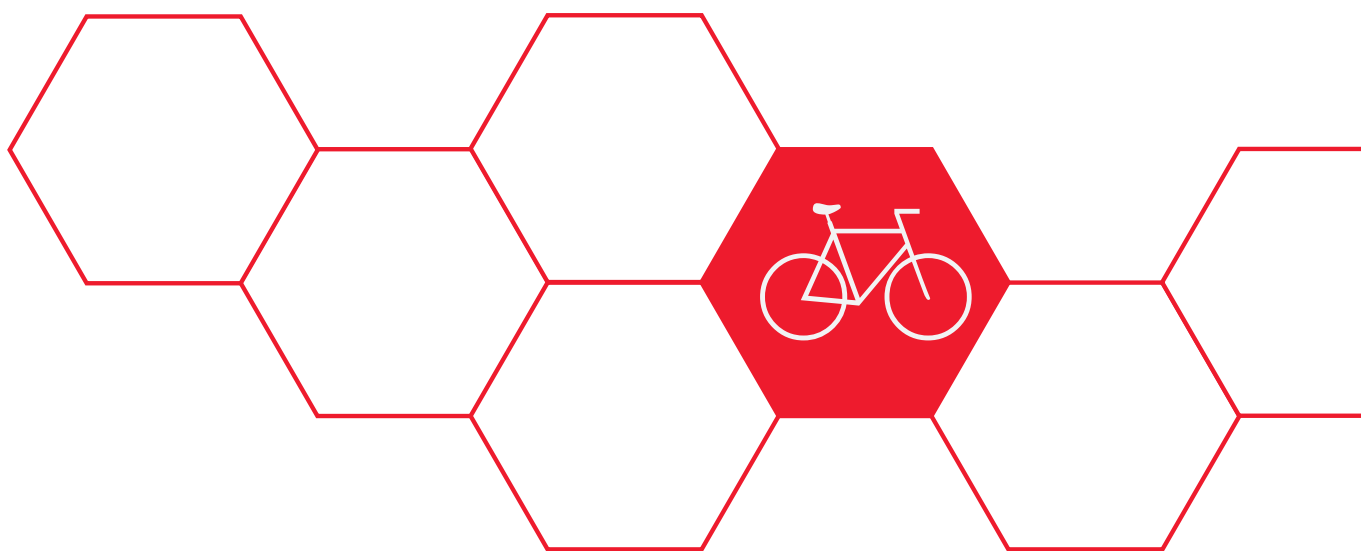


# Effekter på klimat, folkhälsa och samhälls ekonomi av Region Skånes inriktning för fortsatt cykelutveckling i Skåne



Klimatsamverkan  
Skåne



**Dokumentinformation**

<b>Titel:</b>	Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi av Region Skånes inriktning för fortsatt cykelutveckling i Skåne
<b>Serie nr:</b>	2014:20
<b>Projektnr:</b>	13210
<b>Författare:</b>	Kristoffer Levin, Trivector Traffic Karin Neergaard, Trivector Traffic Annika Nilsson Trivector Traffic
<b>Medverkande:</b>	Lovisa Indebetou, Trivector Traffic
<b>Kvalitetsgranskning:</b>	Lena Smidfelt-Rosqvist, Trivector Traffic
<b>Beställare:</b>	Region Skåne Kontaktperson: Jonas Hedlund, tel 044-309 32 89

**Dokumenthistorik:**

<b>Version</b>	<b>Datum</b>	<b>Förändring</b>	<b>Distribution</b>
1.0	2014-03-03		Beställare
1.1	2014-03-13	Mindre justeringar	Beställare

# Förord

---

Trivector Traffic AB fick i januari 2014 i uppdrag av Region Skåne att bedöma effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi av Region Skånes inriktning för fortsatt cykelutveckling i Skåne.

Karin Neergaard (projektledning), Kristoffer Levin och Annika Nilsson har ingått i utredningsgruppen från Trivector Traffic och ansvarar för analys och rapport. Lovisa Indebetou har bidragit med statistik från resvaneundersökningar och Lena Smidfelt-Rosqvist har bidragit med stöd och granskning.

Vår beställare på Region Skåne har varit Jonas Hedlund, som tillsammans med Lina Hellström och Peter Groth följt arbetet och bidragit med synpunkter.

Tack till alla som medverkat!

Trivector Traffic AB

Lund 13 mars 2014



## Sammanfattning

---

I denna rapport redovisas resultatet av en bedömning av effekterna på klimat, hälsa och samhällsekonomi av de regionala satsningar som görs i cykelvägsplanen. Effekterna presenteras fördelat på fem insatsområden som Region Skåne beslutat om för att öka cykeltrafiken: infrastruktur, informations- och påverkansinsatser, turism och rekreation, cykelns koppling till kollektivtrafiken samt låncykelsystem. Dessutom görs en bedömning av vad en ökad andel cykelresor i Skåne, skulle kunna ge för effekt på klimat och folkhälsa.

Beräkning av effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi har gjorts med verktyget GC-kalk. De resultat som redovisas är ton CO<sub>2</sub> (klimat), sparade liv och hälsovinster i miljoner kronor (folkhälsa) samt nettonuvärdeskvot, NNK (samhällsekonomi). Som underlag till beräkningarna har en skattning av förändrat resande gjorts. Denna skattning baseras på tidigare erfarenheter och forskning om effekter av åtgärder.

*Resultaten visar att insatserna i cykelvägsplanen har positiv effekt på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi. Nettonuvärdeskvoten (NNK) för cykelvägsplanens infrastrukturensatsningar inklusive informations- och påverkansinsatser har skattats till 1,9. Med enbart infrastruktur ligger bedömningen på 1,6. Det är en hög lönsamhet och kan jämföras med genomsnittet för vägobjekten i den regionala infrastrukturplanen som ligger på 1,1.*

De samhällsekonomiska vinsterna består framförallt av hälsovinster på grund av ökad fysisk aktivitet. Totalt bedöms cykelvägsplanen ge minskade koldioxidutsläpp med 435 ton och en hälsovinst om 54 miljoner kronor per år. Detta är pengar som indirekt kommer Region Skåne till del genom en friskare befolkning. Man kan säga att *insatserna i planen betalar sig inom 13 år, endast på grund av hälsoeffekterna.*

Antalet nya cykelresor med satsningarna i cykelvägsplanen motsvarar dock bara en liten del av den teoretiska potential som räknats fram, baserat på att cykelns andel av resorna i alla tätorter med mer än 5 000 invånare är minst 24 %. Det vill säga samma som genomsnittet för de tre största städerna. *Med en hög andel cykelresor (24 %) även i små tätorter skulle hälsovinster kunna uppgå till en miljard kronor.* Det visar att de infrastrukturensatsningar som görs är geografiskt begränsade och har en begränsad effekt på resandet i hela Skåne.

Det finns även *vinster för kollektivtrafiken med en ökad cykling* och därmed intäkter för kollektivtrafiken. Bättre kopplingar med cykel till kollektivtrafik-knutpunkter uppskattas i rapporten kunna *öka antalet kollektivtrafikresor i Skåne med 2,9-5,5 miljoner resor.* Insatserna i cykelvägsplanen täcker dock inte hela behovet.

Som med alla samhällsekonomiska beräkningar finns osäkerheter i kalkylerna. Resultaten ger en indikation på lönsamheten i projekten, men ska inte tolkas som absoluta sanningar. Beräkningarna är gjorda utifrån ett skattat ”medel-alternativ”.



# Innehållsförteckning

---

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrund	1
1.2	Uppdraget	1
1.3	Rapportens upplägg	1
1.4	Metod	2
<b>2.</b>	<b>Effekter av en högre andel cykelresor i Skåne</b>	<b>6</b>
2.1	Skillnader i cykelandelar mellan Skåne och Noord–Holland	6
2.2	Effekter på resande	8
2.3	Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi	8
<b>3.</b>	<b>Effekter av cykelinfrastruktursatsningar</b>	<b>10</b>
3.1	Beskrivning av satsningar som ingår	10
3.2	Effekter på resande	11
3.3	Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi	13
<b>4.</b>	<b>Effekter av informations- och påverkansinsatser</b>	<b>14</b>
4.1	Beskrivning av åtgärder enligt planen	14
4.2	Effekter på resande	14
4.3	Effekt på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi	16
<b>5.</b>	<b>Potential och effekter för turism och rekreation</b>	<b>17</b>
5.1	Beskrivning av åtgärder enligt planen	17
5.2	Effekter på resande	17
5.3	Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi	19
<b>6.</b>	<b>Potential för bättre kopplingar mellan cykel och kollektivtrafik</b>	<b>21</b>
6.1	Beskrivning av åtgärder enligt planen	21
6.2	Effekter på resande	22
6.3	Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi	24
<b>7.</b>	<b>Effekter av lånecykelsystem</b>	<b>25</b>
7.1	Beskrivning av åtgärder enligt planen	25
7.2	Effekter på resande	26
7.3	Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi	27
<b>8.</b>	<b>Avslutning</b>	<b>29</b>





# 1. Inledning

---

## 1.1 Bakgrund

Bakgrunden till uppdraget är Regionala tillväxtnämndens beslut om att strukturera arbetet med cykling i ett regionalt perspektiv, enligt ärendet *Inriktning för cykelutveckling i Skåne*. Det fortsatta arbetet med att öka cyklingen är strukturerat enligt sex parallella insatsområden:

- ▶ Att utveckla en infrastruktur för vardags- och fritidscyklning
- ▶ Att arbeta med fortsatt utveckling av rekreation och turism
- ▶ Att stärka cykeln i den fysiska planeringen
- ▶ Att stärka cykelns koppling till kollektivtrafiken
- ▶ Att arbeta med informations- och påverkansinsatser
- ▶ Att arbeta för låncykelsystem i Skåne

Insatsområdena är valda som en vidareutveckling av Interregprojektet Öresund som cykelregion och en följd av satsningarna i den regionala transportinfrastrukturplanen. I en nyligen framtagen cykelvägsplan ingår regionala satsningar inom flera av insatsområdena.

## 1.2 Uppdraget

Uppdraget har varit att bedöma effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi av de regionala satsningar som görs inom fem av de sex insatsområdena ovan. Att stärka cykeln i den fysiska planeringen kommer att behandlas i ett separat tematiskt arbete längre fram och ingår därför inte i detta uppdrag. Övriga fem insatsområden bedöms utifrån potentialen och/eller effekt av satsade medel.

Dessutom har ingått att belysa vilka effekter på klimat och folkhälsa som skulle fås om cykelandelarna i Skåne var lika jämnt fördelade som i Noord-Holland? Det vill säga om cykelandelen i de små tätorterna motsvarade den i de stora tätorterna, 24 %.

## 1.3 Rapportens upplägg

### Effekter av en ökad andel cykelresor i Skåne

I kapitel 2 redovisas ett teoretiskt resonemang kring cykelpotentialer utifrån jämförelsen med Noord-Holland som resulterar i potentiellt antal nya cykelresor och effekter på klimat och folkhälsa.

## Effekter av insatsområdena

För vart och ett av insatsområdena ovan, undantaget fysisk planering, redovisas en skattning av effekter på resande samt effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi, se kapitel 3-7. En närmare beskrivning av avgränsning görs nedan för respektive insatsområde:

### *Utveckla cykelinfrastrukturen*

En ny cykelvägsplan för Skåne håller på att tas och kommer att gälla för perioden 2014-2025. Cykelvägsplanen hanterar satsningar på ny och upprustad cykelinfrastruktur längs med de statliga vägarna i Skåne. I kapitel 3 redovisas *effekterna av infrastruktursatsningarna i cykelvägsplanen*.

### *Turism och rekreation*

I cykelvägsplanen finns ett antal objekt som främst är avsedda för rekreation och turism. I kapitel 5 redovisas en uppskattning av *hur stor del av effekterna av infrastruktursatsningarna kan härledas till turism och rekreation och ett resonemang om potentialen utifrån cykelturismens ekonomiska värde*.

### *Stärka cykelns kopplingar till kollektivtrafiken*

I cykelvägsplanen satsas även på förbättrade kopplingar mellan cykel och kollektivtrafik för att öka andelen som cyklar till knutpunkter och därmed kollektivtrafikens omland. I kapitel 6 *bedöms potentialen med bättre kopplingar cykel och kollektivtrafik och hur stor del av potentialen som kan nås med satsade medel*.

### *Informations- och påverkansinsatser*

I cykelvägsplanen ingår även en budget för informations- och påverkansinsatser. I kapitel 4 görs en bedömning av *de samlade effekterna av cykelvägsplanens satsningar på infrastruktur och informations- och påverkansinsatser*, det vill säga bedömningen utgår från hur stor extra effekt som kan fås med information.

### *Lånecykelsystem*

I Helsingborg, Lund och Malmö planeras för lånecykelsystem. I Kapitel 7 *bedöms effekterna av lånecykelsystem i de tre städerna*.

## 1.4 Metod

Beräkningarna görs i två huvudsakliga steg:

- ▶ Steg 1. Skattning av förändrat resande.
- ▶ Steg 2. Beräkning av effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi.

### **Skattning av förändrat resande**

En skattning har gjorts av det ursprungliga och det nya cykeltrafikarbetet, samt hur stor del av cykeltrafikarbetet som är överflyttad biltrafik. Ökningen av cykeltrafik förväntas bestå av nygenererade resor, resor som tidigare gjordes med bil och resor som tidigare gjordes till fots, med kollektivtrafik eller samåkning.

Omfattande cykelprogram kan enligt empirisk erfarenhet sammanställd i Naturvårdsverkets rapport *Den samhällsekonomiska nyttan av cykelåtgärder* ge 10-35% ökning av cykelresorna<sup>1</sup>. I enskilda stråk kan ökningen vara betydligt större om det handlar om nya cykelvägar; Sælensminde anger t ex 50 % ökning av cykeltrafik där man går från blandtrafik till cykelväg/cykelbana<sup>2</sup>. För varje åtgärdskategori har olika skattningar gjorts, se respektive avsnitt. När det gäller överflyttad trafik visar olika studier att andelen före detta bilister varierar mellan ca 35 % och 80 %<sup>3</sup>. Generellt har 50 % valts, där inget annat anges.

Eftersom det finns stora osäkerheter när det gäller såväl dagens resande i olika stråk och effekten av åtgärder används skattningar för alternativ *låg, medel och hög*.

### **Beräkning av effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi**

De effekter som redovisas är: ton CO2 (klimat), antal sparade liv och hälsovinster i miljoner kronor (folkhälsa) och NNK, nettonuvärdeskvot (samhällsekonomi).

#### *GC-kalk har använts*

GC-kalk har använts för att beräkna effekterna. Det är ett Excelbaserat verktyg för samhällsekonomiska kalkyler av gång- och cykelåtgärder. GC-kalk ägs och förvaltas av Trafikverket och det bygger på en vidareutveckling av den metodik som togs fram i Naturvårdsverkets *Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder*. Verktöget baseras på ASEK5, men beräknar trafiksäkerhetseffekter mera detaljerat. GC-kalk inkluderar biltrafikens externa effekter som innefattar miljöeffekter samt folkhälsoeffekter och trafiksäkerhetseffekter. Därutöver inkluderar den effekter för cyklisternas restid/bekvämlighet. Samtliga dessa värderade effekter ger tillsammans den samhällsekonomiska nyttan.

I de fall olika alternativ för resandeförändringar har skattats (låg, medel, hög) har effekterna på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi beräknats för alternativ *medel*.

#### *Bedömningarna baseras på utrednings- och jämförelsealternativ*

Bedömningarna baseras på ett utredningsalternativ (UA) och ett jämförelsealternativ (JA). Då planen sträcker sig till år 2025 är det året jämförelseår. Jämförelsealternativet motsvarar cyklandet 2025 utan plan och utredningsalternativet cyklandet med plan. I vissa alternativ, vilka framgår i respektive kapitel, har en generell ökning av cykeltrafiken räknats med i jämförelse- och utredningsalternativet.

#### *In-data till GC-kalk*

För alla beräkningar har antal nya cykelresor skattats och lagts in i GC-kalk som ingångsdata. Inga schabloner har alltså använts när det gäller antal nygenererade

<sup>1</sup> Naturvårdsverket, 2005, Den samhällsekonomiska nyttan av cykelåtgärder, förbättring av beslutsunderlag, rapport 5456

<sup>2</sup> Sælensminde, K. (2002). Gang- og sykkelvegnett i norske byer. Nytteløst kostnadsanalyse inkludert helseeffekter og eksterne kostnader av motorisert vegtrafikk. TØI rapport 567/2002.

<sup>3</sup> Naturvårdsverket, 2005, Den samhällsekonomiska nyttan av cykelåtgärder, förbättring av beslutsunderlag, rapport 5456

cykelresor, utan dessa baseras på bedömningar från fall till fall beroende av åtgärd. Medelresan för cykel, 3 km, har använts i de flesta fall.

### *Klimat effekter (CO<sub>2</sub>)*

Klimat effekterna av ökad cykling räknas ut med hjälp av GC-kalk och redovisas som besparing i ton koldioxid per år. I princip baseras klimat effekter på nytt cykeltrafikarbete i km per år, andel av cyklister som antas vara fd bilister och emissionsvärden för kg CO<sub>2</sub>/km.

### *Hälso effekter (sparade liv och hälsovinster i kr)*

Ökad cykling kan ha både positiva och negativa effekter för folkhälsan. De negativa effekterna består av en ökad risk för olyckor och ökad exponering för luftföroreningar. Dessa effekter kan dock minskas genom en bra lokalisering av cykelnätet och bra cykelinfrastruktur. De positiva effekterna består av vinsten av fysisk aktivitet som ger förbättrad fysisk och psykisk hälsa, vilket även är positivt för samhället. De positiva effekterna av ökad fysisk aktivitet är ofta betydligt större än de negativa trafiksäkerhetseffekterna.

Hälsoeffektberäkningen i GC-kalk utgår från WHO:s kalkylverktyg HEAT som beräknar hälsoeffekten på grund av fysisk aktivitet. Det som redovisas är antal sparade liv och hälsovinster i kronor. Utgångspunkten är en omfattande studie i Köpenhamn där man jämförde cyklister och icke-cyklister folkhälsa. Enligt studien är dödligheten (alla orsaker) 28 % lägre för de som cyklar regelbundet jämfört med de som inte cyklar, under förutsättning att man cyklar minst 108 timmar per år. Detta kan jämföras med att FYSS<sup>4</sup> ger rekommendationen att vara fysiskt aktiv minst 30 minuter per dag. Regelbunden fysisk aktivitet, t ex en halvtimmes cykling med moderat intensitet, kan minska risken för hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes typ 2, för högt blodtryck, övervikt och olika cancerformer.

### *Samhällsekonomiska effekter (NNK)*

Den samhällsekonomiska effekten redovisas som nettonuvärdeskvot, NNK. Den visar om projektet är samhällsekonomiskt lönsamt. En negativ NNK, med värde under 0, betyder att projektet inte är lönsamt. *EN NNK över 0 innebär att projektet är lönsamt.* En NNK på 1 betyder t ex att samhället får en krona i ”vinst” för varje satsad krona.

I de samhällsekonomiska effekterna ingår förutom klimat- och hälsoeffekter även bland annat budgeteffekter, externa effekter och investeringskostnader. En ökad cykeltrafik beräknas ge negativa budgeteffekter då intäkter från biltrafiken blir mindre då färre kör bil. De externa effekterna blir generellt både positiva och negativa. I de positiva externa effekterna ingår hälsoeffekten av fysisk aktivitet, minskning av korttidssjukfrånvaron och minskade utsläpp av luftföroreningar och buller från biltrafik<sup>5</sup>. Hälsovinsterna av fysisk aktivitet värderas i kronor lik-

<sup>4</sup> FYSS (2008) Fysisk aktivitet i sjukdomsprevention och sjukdomsbehandling, yrkesförening för fysisk aktivitet

<sup>5</sup> Flera större städer har problem att klara miljö kvalitetsnormerna för luft. Varje år dör tusentals svenskar i förtid på grund av föroreningar i luften. Smutsig luft under lång tid ökar risken för hjärtinfarkt och lungsjukdomar, som lungcancer. (Lars Barregård är professor och överläkare på Sahlgrenska Universitetssjukhuset i Göteborg, från artikel: <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=5398086>)

som värdet av minskad sjukfrånvaro. I GC-kalk bygger beräkningarna på en holländsk studie som visar att korttidssjukfrånvaron bland cyklister var 15 % lägre än bland icke-cyklister.

De negativa externa effekterna finns på trafiksäkerhetssidan där antalet olyckor och kostnaden för dessa kan öka med ökad cykling. Framförallt är det singelolyckorna som ökar i beräkningsmodellen, medan olyckor mellan cyklist och motorfordon kan minska om åtgärden avser att ersätta cykling i blandtrafik med cykling på cykelbana. Dessa effekter kan dock minskas genom en bra lokalisering av cykelnätet, bra cykelinfrastruktur och bra drift och underhåll.

Övriga positiva effekter som räknas med i kalkylen och kan vara betydande är minskad restid för cyklister.

### *Övriga effekter*

Överflyttning av biltrafik till cykeltrafik kan även ge andra positiva effekter, t ex minskat behov av bilparkering. Detta kan innebära en besparing för verksamheter som får lägre kostnader för parkering. På sikt kan minskade ytor för parkering underlätta förtätning och innebära att ytorna kan användas till bostäder, handel och arbetsplatser, vilket i sin tur kan öka självförsörjande graden hos tätorter och därmed också förutsättningarna att utföra korta ärenden inom orten, företrädesvis på cykel.

## 2. Effekter av en högre andel cykelresor i Skåne

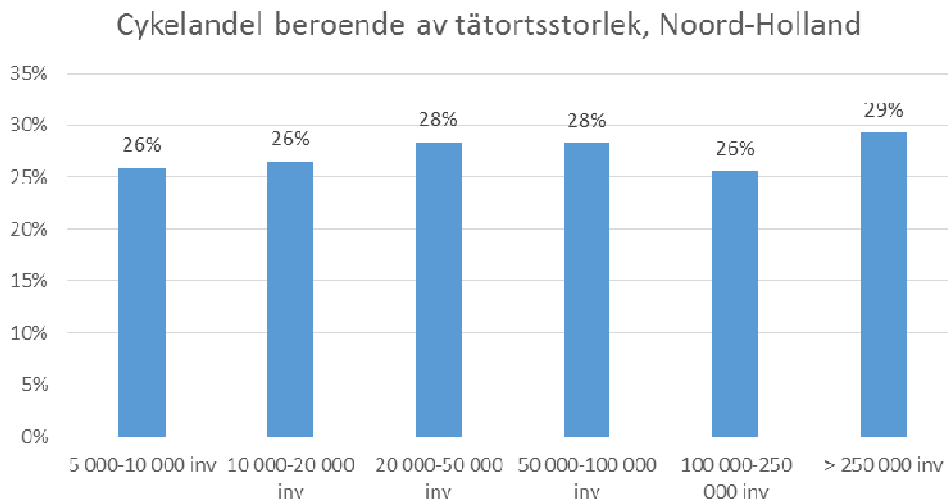
---

I detta kapitel görs en beräkning av effekten av en högre andel cykelresor i Skåne; vad skulle det innebära för klimat och folkhälsa om cykelns andel av resandet var lika jämnt fördelat på olika stora tätorter i Skåne som i Noord-Holland?

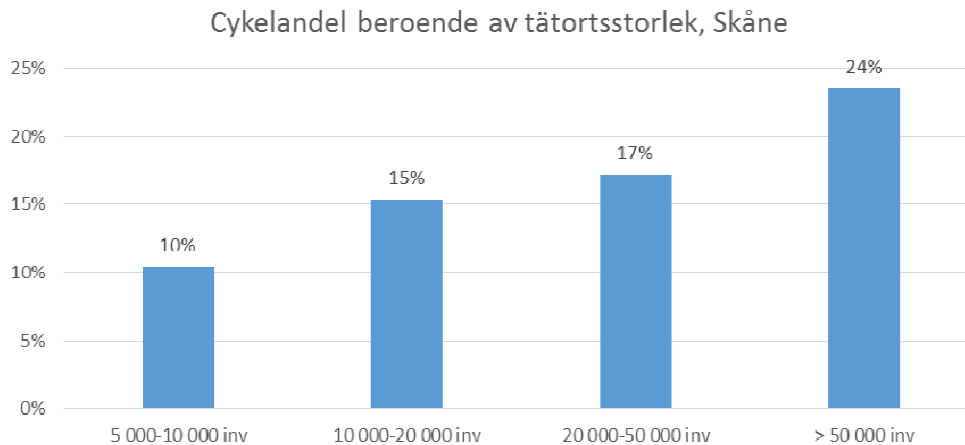
### 2.1 Skillnader i cykelandelar mellan Skåne och Noord-Holland

#### Stora skillnader mellan små och stora tätorter i Skåne

I benchmarkingstudien *Cykling i Öresundsregionen* jämfördes Öresundsregionens cykelandelar med cykelandelarna i Tyskland och Noord-Holland. En intressant skillnad var att i Noord-Holland är cykelandelarna i större och mindre tätorter ganska lika, medan i Öresundsregionen är det stor skillnad mellan cykelandelarna i större och mindre tätorter. I Noord-Holland är cykelandelen i medelstora tätorter (50 000-100 000 invånare) 28 % och i små tätorter (5 000-20 000 invånare) 26 %, se Figur 2-1. Det vill säga skillnaden är endast 2%-enheter. Motsvarande cykelandelar för Skåne är 24 % respektive 10-17 %, se Figur 2-2.

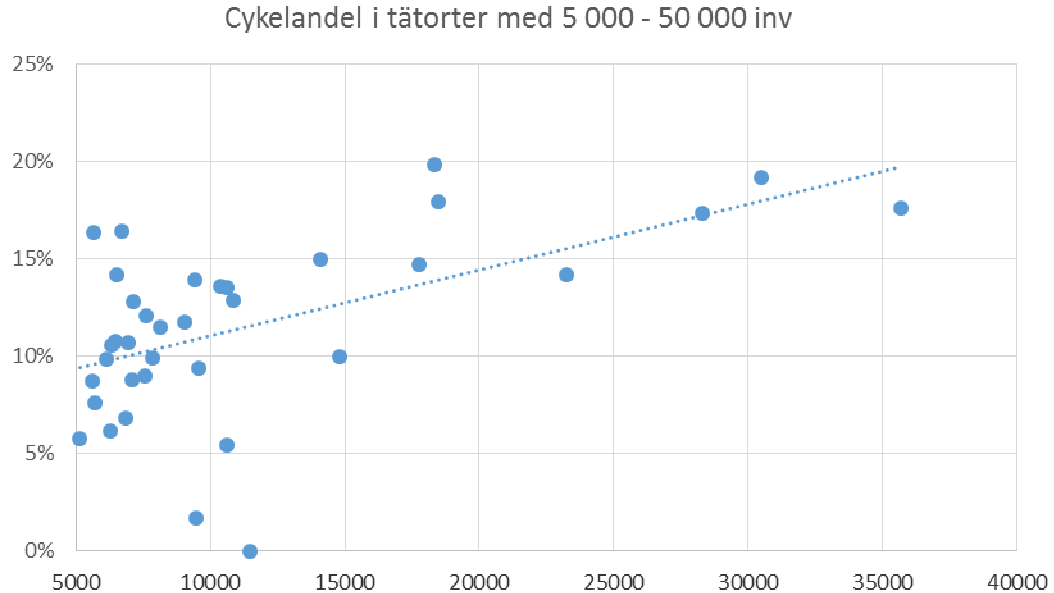


Figur 2-1 Andel cykelresor i Noord-Holland, beroende av tätortsstorlek. Källa: Benchmarking Öresund.



Figur 2-2 Andel cykelresor i Skåne, beroende av tätortsstorlek. Källa: Resvanor Syd 2007.

Som framgår av Figur 2-3 varierar cykelandelen ganska kraftigt mellan olika mindre skånska tätorter. Ju mindre tätort, desto större skillnader. Det är dock viktigt att notera att en förklaring till de stora skillnaderna för små tätorter är att underlaget i resvaneundersökningen är mindre och därmed blir osäkerheterna större. De orter som har allra sämst underlag/antal svar har dock sorterats bort.



Figur 2-3 Andel cykelresor i tätorter med 5 000 till 50 000 invånare i Skåne. Streckad linje=trendlinje. Observera att underlaget för de små tätorterna i vissa fall kan vara osäkert.

### Vad beror skillnaderna på?

Vad skillnaderna beror på, varför det är så liten skillnad i Noord-Holland mellan små och stora tätorter, och så stor i Skåne, har inte analyserats närmare i denna studie. Tänkbara orsaker kan vara att de små tätorterna i Noord-Holland har en

högre självförsörjandegrad när det gäller arbete och handel samt att de ligger närmare varandra. Holland är känt som ett tätbebyggt land, vilket kan påverka närhet till viktiga målpunkter och cykelavstånd, som vi i sin tur vet är den enskilt viktigaste faktorn för att öka cykelandelen. En annan tänkbar orsak till att det cyklas mer i de små tätorterna i Noord-Holland jämfört med de små tätorterna i Skåne, kan vara cykelinfrastrukturen. I Nederländerna investeras årligen 3,3 miljarder kronor i cykelinfrastruktur, vilket motsvarar 201 kr per invånare<sup>6</sup>. Motsvarande siffra i Region Skåne var, med förra regionala cykelvägsplanen (inklusive kommunal medfinansiering), 68 kr per invånare och år och med nuvarande 100 kr per invånare och år. Det kan också jämföras med Region Hovedstaden som satsar 91 kr per invånare och år och Tyskland som enligt nationella cykelplanen från 2012 har ambitionen att satsa 83-166 kr per invånare och år. De stora tätorterna i Skåne satsar dock betydligt mer, Malmö satsar t ex 322 kr per invånare och år. Skillnaden mellan små och stora orter och mellan de olika regionerna kan kanske följaktligen delvis förklaras med att regionen Noord-Holland som helhet har bättre infrastruktur än Skåne. En regional cykelvägsplan skulle alltså kunna bidra till fler cykelresor. Men det krävs troligtvis fler regionala insatser för att nå lika höga cykelandelar som i Holland, t ex en samhällsplanering som gynnar gång och cykel.

## 2.2 Effekter på resande

### 24 % cykelandel motsvarar 100 000 fler cykelresor varje dag

Den genomsnittliga andelen cykelresor för Malmö, Lund och Helsingborg är 24 %. Helsingborg ligger dock betydligt under snittet (14 %) och Lund över (32 %). Om cykelandelen i alla tätorter med mer än 5 000 invånare var minst 24 % skulle detta innebära 100 000 fler cykelresor i Skåne varje dag. Detta motsvarar en ökning av cykelresorna i Skåne med 27 %. Beräkningen har gjorts utifrån antal cykelresor och cykelandelar enligt Resvanor Syd 2007.

## 2.3 Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi

Vilka effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi skulle en ökad cykling (motsvarande minst 24 % andel cykelresor i alla tätorter med mer än 5000 invånare) kunna ge? De potentiella effekterna på klimat och folkhälsa har beräknats med GC-kalk. Ingångsvärden har varit 100 000 nya cykelresor per dag med en medelreslängd av 3 km. Storleken på effekterna är beroende av bland annat hur stor andel av cykelresorna som är tidigare bilresor. De redovisade effekterna i Tabell 3-1 utgår från att 50 % av de nya cykelresorna ersätter en bilresa.

De positiva hälsoeffekterna från fysisk aktivitet skulle med en ökad cykling, kunna innebära 33 sparade liv per år och 7 270 ton mindre koldioxidutsläpp. *Med en hög andel cykelresor i hela Skåne (minst 24 %) skulle hälsovinster kunna uppgå till en miljard kronor.* Nettonuvärdeskvoten har inte beräknats eftersom det inte finns någon kostnad.

<sup>6</sup> Cykling i Öresundsregionen, En benchmarkingstudie



Tabell 2-1 Effekt på folkhälsa och klimat av en ökad cykling (motsvarande minst 24 % cykelandel i alla tätorter med mer än 5000 invånare).

Enskilda parametrar av intresse	
Antal sparade liv per år	33 liv per år
Hälsoeffekt per år (miljoner kr)	1 000 mkr per år
Minskning av CO2-utsläpp (ton) per år	7 270 ton per år

## 3. Effekter av cykelinfrastruktursatsningar

---

I detta kapitel redovisas en bedömning av effekterna av infrastruktursatsningarna i cykelvägsplanen.

### 3.1 Beskrivning av satsningar som ingår

#### Cykelinfrastruktur för 720 miljoner kronor 2014-2025

En ny cykelvägsplan för Skåne håller på att tas fram och kommer att gälla för perioden 2014-2025. Cykelvägsplanen hanterar satsningar på ny och upprustad cykelinfrastruktur längs med de statliga vägarna i Skåne. I den regionala transportinfrastrukturplanen satsas totalt 400 miljoner kronor på cykling, men eftersom cykelsatsningar på det statliga vägnätet vanligtvis finansieras med 50 % kommunal medfinansiering kan den totala summan som satsas på cykelvägar uppskattas till 800 miljoner kronor. En del av planens låses för satsningar som går till smärre åtgärder, Steg 1- och 2-åtgärder och oförutsedda behov. Den sammanlagda kostnaden för alla namngivna åtgärder i cykelvägsplanen är således 720 miljoner kronor.

#### Objekten har delats in i 10 kategorier

För att kunna bedöma potentialen för ökat cyklande och effekterna av satsningarna i cykelvägsplanen har objekten delats in i sammanlagt 10 kategorier. Först har en indelning gjorts av objekten baserat på målgrupp och var objekten ligger (i stora drag samma indelning som Trafikverket gjort):

- ▶ Satsningar på cykelvägar för turism och rekreation, främst på landsbygd.
- ▶ Arbetspendling, skolpendling och trafiksäkerhetsatsningar på landsbygd.
- ▶ Kopplingar till kollektivtrafiken och trafiksäkerhetsåtgärder i tätorter.

De olika kategorierna skiljer sig åt bland annat avseende trafikflöde och genomsnittlig hastighet på den angränsande vägen samt genomsnittlig längd på cykelresorna.

Därefter har ovanstående kategorier delats in i olika typer av cykelsatsningar. De olika grupperna skiljer sig åt avseende vilken potential som satsningen har att öka resandet:

- ▶ Helt nya cykelvägar (tidigare blandtrafik).
- ▶ Upprustning av befintliga cykelvägar/banor.
- ▶ Felande länkar, det vill säga där mindre satsningar knyter ihop ett längre stråk.

Dessutom hanteras punktåtgärder för ökad trafiksäkerhet som en separat kategori. Denna typ av satsningar finns främst i tätorter.

Totalt skapas således sammanlagt 10 kategorier av cykelvägsobjekt. Alla enskilda objekt har sorterats in under någon av grupperna. Varje grupp hanteras sedan som ett objekt i sig, där det sammanlagda resandet summerats i beräkningar av resande och effekter.

## 3.2 Effekter på resande

Effekter på resande har skattats genom att uppskatta resandet på varje länk idag och därefter effekten av de olika satsningarna.

### Skattade cykelresor i utgångsläge

Optimalt hade varit att utgå från cykelräkningar på varje länk. Men då det inte finns cykelräkningar på alla länkar som finns med i planen har en skattning av resandet gjorts utifrån cykelräkningar från 13 andra liknande stråk i Skåne/södra Sverige<sup>7</sup>. För varje objekt i cykelvägsplanen har en nyckelfaktor tagits fram baserat på avstånd i km (visar benägenheten att cykla) och befolkning i berörda orter (visar hur många som berörs). Sambandet mellan avstånd, befolkning och antalet cykelresor visade sig vara starkt för de cykelräkningar som gjorts, och har därför använts för att skatta antalet cykelresor för samtliga objekt i planen. I stråket Åhus-Kristianstad är det t ex färre cyklister än i stråket Lomma-Lund, vilket beror både på ett längre avstånd och ett mindre befolkningsunderlag.

Detta gäller dock inte stråk för turism och rekreation där det finns ett svagare samband mellan befolkning, avstånd och antal cykelresor. För de rekreativ-stråk, med bilfri cykelväg, där cykelräkningar har gjorts, finns ett annat samband mellan dessa variabler. Detta påverkar den uppskattade potentialen på rekreativsleder i cykelvägsplanen. För att beskriva detta värde har en konstant använts, det vill säga att vi har räknat med ett visst rekreativresande oavsett avstånd och folkmängd, som skattats genom att jämföra med rekreativsleder där cykelräkningar finns.

Då de flesta exempel med cykelräkningar är för fina cykelvägar med hög standard har vi fått räkna baklänges och anta att resultatet visar resandet som det blir med utbyggd cykelväg/efter åtgärd. Dessa beräkningar baseras på studier om hur många cykelresor som nygenereras i samband med cykelinfrastrukturinvesteringar, samt överflyttning av resande från bil/kollektivtrafik till cykel. Utifrån befintliga studier och forskning har vi bedömt att en investering som innebär ny cykelväg i en relation där alternativet tidigare varit cykling i blandtrafik leder till 50 % ökat cyklande medan en upprustning av en befintlig cykelförbindelse eller en felande länk leder till 20 % ökad cykling (se kapitel 1.4). Rekreativskonstanten antas fördubblas som en följd av satsningarna i planen som leder till ett bättre sammanhängande nät av cykelleder för turism och rekreation. Dessa antaganden har legat till grund för att bedöma effekter av infrastrukturåtgärderna i cykelvägsplanen.

<sup>7</sup>Trafikverket (2012, 2013)

## Skattning av cykelresor låg, medel och hög till 2025

Skattningarna av dagens resande och potentialen innehåller stora osäkerheter. Därför har skattning av antal resor gjorts för tre alternativ: låg, medel och hög.

Samtliga av Trafikverkets cykelmätningar har gjorts på den delen av stråken där flödet är som lägst. Ofta förbinder en cykelväg två större tätorter, med ett antal mindre orter på sträckan. Uppskattningsvis är flödet störst nära de större tätorterna, varför det totala antalet resor underskattas om man mäter på den svagaste delen. Mätningar som har gjorts på stråket mellan Malmö och Lund visar att flödet är dubbelt så hög nära Malmö eller Lund. Skillnaden här emellan har använts för att skatta antal cykelresor enligt låg, medel och hög.

Det är inte helt orimligt att anta cyklingen generellt ökar med 30 % till 2025, det vill säga under cykelvägsplanens planeringshorisont<sup>8</sup>. Bakgrunden till ett sådant antagande är att det finns en trend mot en ökad cykling i samhället genom ökade bränslepriser, miljömedvetande och en allmän hälsotrend. Dessutom inkluderar cykelvägsplanen inte de satsningar som samtidigt sker i de skånska kommunerna. Bland annat beräknas ca 300-400 miljoner kronor satsas på cykelinfrastruktur på kommunala vägar som kan beviljas bidrag från den regionala transportinfrastrukturplanen. I alternativ medel och hög har en generell ökning därför räknats in, såväl i jämförelsealternativet (JA), resande 2025 utan åtgärder i plan, som i utredningsalternativet (UA), resande 2025 med åtgärder i plan.

### *Nyttillkomna cykelresor bedöms till mellan 0,4 och 1,1 miljoner*

De antaganden som har gjorts för alternativ låg, medel och hög redovisas Tabell 3-1 nedan. Antalet resor i alternativ mellan och hög är 1,5 respektive 2 gånger så högt som i alternativ låg. I alternativ medel och hög (JA och UA) ingår också en generell ökning av cykeltrafiken om 30 %.

Tabell 3-1. Antal cykelresor per år idag och i JA och UA (2025). Samtliga siffror avser resor per år i de relationer som berörs av infrastrukturinvesteringarna i cykelvägsplanen. I JA medel och hög ingår 30 % generell ökning av cykelresor.

Alternativ	Resande idag*	Resande JA	Resande UA
Låg	995 000	995 000	1 430 000
Medel	1 493 000	1 941 000	2 788 000
Hög	1 990 000	2 588 000	3 718 000

\*Anledningen till ett resande idag skiljer sig åt mellan låg, medel och hög är att antalet resor är uppskattade, eftersom cykelräkningar saknas.

Det totala antalet nyttillkomna resor som en direkt följd av satsningarna i planen är mellan 0,4 och 1,1 miljoner cykelresor per år (låg till hög). Det motsvarar 2-5 % av det potentiella antalet nya cykelresor som en cykelandel om minst 24 % skulle ge (se kapitel 3), eller mindre än 1 procent av det totala antalet cykelresor som görs idag. Detta visar att de relationer som berörs av infrastrukturens satsningarna täcker en relativt begränsad geografi och har en begränsad effekt på resandet i hela Skåne.

<sup>8</sup> Baseras på en analys av utvecklingen av cykelresorna i Malmö-Lund-regionen i rapporten "Samhällsekonomisk analys av snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund", Nilsson m fl, Trivector-rapport 2013:51

### 3.3 Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi

Beräkningen av effekterna på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi baseras på alternativ ”medel” och har gjorts med hjälp av verktyget GC-kalk. Bakgrunden till att vi har valt alternativ ”medel” är att vi uppskattar det som det mest troliga utifrån uppskattningen av dagens resande samt potentialen för framtiden. Den samhällsekonomiska kalkylen är baserad på en plankostnad på 720 miljoner kronor. Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi sammanställs i Tabell 3-2.

Hälsoeffekten per år är stor. Den beräknas till 43 miljoner kronor om året. Detta innebär att *cykelvägsplanens satsningar har betalat tillbaka sig enbart i form av hälsoeffekter (som följd av fysisk aktivitet) inom 17 år.*

Antal omkomna beräknas vara relativt oförändrat som en följd av ökat cyklande. Antalet olyckor mellan cyklister och motorfordon minskar som en följd av fler cykelbanor som minskar cyklandet i blandtrafik. Däremot förväntas den ökade cyklingen leda till fler singelolyckor och fler olyckor mellan cyklister.

Satsningarna i planen beräknas bidra till att koldioxidutsläppen i Skåne minskar med 335 ton per år.

*Nettonuvärdeskvoten, NNK, är beräknad till 1,6, vilket bedöms som hög lönsamhet enligt ASEK5. Den positiva nettonuvärdeskvoten är främst tack vare förbättrad folkhälsa på grund av fysisk aktivitet. Detta minskar i sin tur korttidssjukfrånvaron. På ett sätt kommer dessa vinster Region Skåne till del genom en friskare befolkning (eftersom Region Skåne ansvarar för sjukvården).*

Tabell 3-2 Effekt på folkhälsa, klimat och samhällsekonomi av infrastrukturens satsningar i cykelvägsplan.

Enskilda parametrar av intresse	
Antal sparade liv per år	1,4 liv per år
Hälsoeffekt per år (miljoner kr)	43 mkr per år
Minskning CO2-utsläpp (ton) per år	335 ton per år
NNK, nettonuvärdeskvot	1,6

Snabbcykelstråket mellan Malmö och Lund ger högst lönsamhet, eftersom det berör många cyklister. Nettonuvärdeskvoten beräknades separat för snabbcykelstråket till 5 (för alternativ ”medel”, med enbart upprustning av vägen).<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Nilsson m fl, Samhällsekonomisk analys av ett snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund, Trivector-rapport 2013:51

## 4. Effekter av informations- och påverkansinsatser

---

I detta kapitel görs en bedömning av *de samlade effekterna av cykelvägsplanens satsningar på infrastruktur och informations- och påverkansinsatser*, det vill säga bedömningen utgår från hur stor extra effekt som kan fås med information.

### 4.1 Beskrivning av åtgärder enligt planen

I Cykelvägsplanen satsas 50 miljoner kronor på ”smärre åtgärder”. I denna pott ingår stegl-åtgärder och mobility management för information och marknadsföring av ny- och ombyggnader. I potten ingår också smärre trafiksäkerhetsåtgärder, belysning, utredningspengar och oförutsedda behov.

I cykelvägsplanen redovisas inte vilken typ av informations- och påverkansinsatser som planeras, men i analysen antas att det framförallt handlar om generella informationsinsatser för att marknadsföra nya eller förbättrade cykelstråk, men också målgruppsanpassade kampanjer såsom pendla med cykel längs nya snabbcykelvägen, hälsotrampare och testresenärer. Det finns inte heller någon exakt budget, men här antas att åtminstone hälften, det vill säga 25 miljoner kronor läggs på informations- och påverkansinsatser, ca 2 miljoner kronor per år.

### 4.2 Effekter på resande

I grunden handlar mjuka åtgärder – mobility management – om att effektivisera användandet av befintlig infrastruktur och öka effekten av hårda åtgärder genom information som ökar medvetenheten och kunskapen om olika alternativ. Genom att kombinera fysiska åtgärder med mobility management ökar man nyttan av investeringar i dessa.

#### Forskning och erfarenheter från andra länder

Ofta är det svårt att utvärdera informationseffekten enbart då marknadsföringen ofta sker i samband med en samtidig utbyggnad/omläggning av exempelvis kollektivtrafiken. Men en jämförelse som gjorts i Smarter Choices visar att de som satsat på både infrastruktur och information och marknadsföring fått dubbelt så många resenärer som de fall som bara satsat på infrastruktur. Bussresandet har ökat med 1,5-5 % per år i de områden där man arbetat med information och marknadsföring i kombination med fysiska förbättringar av kollektivtrafiksyste-<sup>10</sup>met.

Ett svenskt exempel på detta är förbättring av kollektivtrafiken i Borlänge 2007 som kombinerades med en marknadsföringskampanj. Den beräknade resandeökningen för infrastrukturåtgärder och ökad turtäthet var 30 % på tre år. Resultatet blev drygt 30 % fler resenärer på ett år och en fortsatt ökning därefter. Det är

<sup>10</sup> Cairns et al, 2010, Smarter Choices: Assessing the potential to achieve traffic reduction using 'soft measures'

svårt att säga hur stor effekt själva marknadsföringen hade, men troligen spelade den en stor roll för det snabba genomslaget.

## **Exempel från Skåne och Sverige**

### *Inga löjliga bilresor i Malmö*

Inga löjliga bilresor är en kampanj som bedrivits i Malmö under flera år. Kampanjstrategin handlar om att nöta in det faktum att det är löjligt att köra bil på korta sträckor (under fem kilometer) i Malmö. Kampanjen förutsätter därför minst en upprepning per år. Budskapet sprids med konventionella metoder (annonser, radioreklam, vepor, broschyrer, cykelkartor, tävling och giveaways) och inkonventionella (som levande stortavlor, cyklister i rusningstrafik och reklamplakatecyklister).

En utvärdering av kampanjen visar på ett stort genomslag. Statistiken visar att nära hälften av alla Malmöbor uppmärksammade kampanjen; att 15 000 malmöbor kör mindre bil efter kampanjen; att 21 000 säger att kampanjen fått dem att ändra synen på bilresor samt att nästan alla i Malmö stad tycker att det är bra att kommunen gör kampanjer för att minska biltrafiken<sup>11</sup>.

I Umeå gjordes en liknande kampanj inom ramen för Hållbart resande. Där beräknades nyttan till två gånger högre än kostnaden. Kostnaden för minskade koldioxidutsläpp beräknades till 25 kr per kg CO<sub>2</sub>.

### *Hälsotrampare och testresenärer*

Två framgångsrika projekttyper, som genomförts på flera håll i Sverige, är Hälsotrampare/Hälsocyklister och Testresenärer, som riktar sig till vanebilister. Flera utvärderingar visar att 60-85 % av de bilister som deltar i en hälsotramparkampanj bibehåller sitt nya beteende, det vill säga fortsätter att cykla efter avslutad kampanj. Samma resultat gäller för testresenärer som fortsätter åka kollektivt efter avslutad kampanj. Projekten bygger vanligtvis på att en grupp inbitna bilister skriver kontrakt om att cykla/åka kollektivt minst 3 dagar i veckan under kampanjen.

I Uppsala läns landsting som arbetat med denna typ av kampanj sedan 2001 har man förutom koldioxidbesparingar sett en stor företagsekonomiska nytta: antalet sjukdagar i hälsocyklistgruppen har minskat med 75 %, vilket landstinget har sparat flera miljoner kronor om året på. Nyttan har visat sig vara 12 gånger större än kostnaden. Samma förhållande mellan nytta och kostnad räknades fram i Umeå för deras hälsotramparprojekt inom Hållbart resande. Kostnaden för minskade koldioxidutsläpp beräknades till 4 kr per kg CO<sub>2</sub>.

## **Effekter av information på antalet resor i Skåne**

Potentialen för satsningen i Skåne har uppskattats utifrån tidigare erfarenheter som säger att:

- ▶ Utväxlingen av infrastrukturåtgärder kan bli upp till dubbelt så stor i kombination med informations- och påverkansinsatser.

<sup>11</sup> Utvärderingsrapport Inga löjliga bilresor 2008

- ▶ Nyttakostnadskvoten ofta ligger mellan 2 och 12 för informations- och påverkansinsatser.
- ▶ Att tidigare kampanjer kostat 4- 25 kr per kg inbesparad CO2.

### *Informationsinsatser bedöms ge 20-70 % fler cykelresor*

Eftersom budgeten är relativt liten, bedöms inte dubbel utväxling vara realistiskt. Utifrån vad tidigare kampanjer kostat per kg koldioxid och omräkning av detta till cykelresor verkar det rimligt att *antalet cykelresor kan öka med 20 % (låg), 30 % (mellan) och 70 % (hög).*

## **4.3 Effekt på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi**

Skattningen av effekten på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi baseras på att informations- och påverkansinsatser ger 1,3 gånger fler cykelresor (alternativ ”medel” ovan) jämfört med bara infrastruktur, se kapitel 3, till en något högre kostnad. I övrigt samma ingångsvärden i kalkylen.

*Det innebär att nettonuvärdeskvoten, NNK, blir ännu bättre om man adderar informations- och påverkansinsatser till infrastruktursatsningarna: 1,9 (jämfört med 1,6 med bara infrastruktur).*

Som framgår av tabellen minskar koldioxidutsläppen med 435 ton per år. Hälsoeffekterna motsvarar 56 miljoner kronor per år.

Tabell 4-1 Effekt på folkhälsa, klimat och samhällsekonomi av cykelvägsplanen *inklusive* informations- och påverkansinsatser.

Enskilda parametrar av intresse	
Antal sparade liv per år	1,8 liv per år
Hälsoeffekt per år (miljoner kr)	56 mkr per år
Minskade CO2-utsläpp (ton) per år	435 ton per år
NNK, nettonuvärdeskvot	1,9



## 5. Potential och effekter för turism och rekreation

---

I cykelvägsplanen finns ett antal objekt som främst är avsedda för rekreation och turism. I detta kapitel redovisas en uppskattning av hur stor del av effekten av infrastruktursatsningarna som redovisas i kapitel 3 som kan härledas till turism och rekreation. Dessutom förs ett resonemang om potentialen, främst avseende cykelturismens ekonomiska värde.

### 5.1 Beskrivning av åtgärder enligt planen

I cykelvägsplanen för Skåne för perioden 2014-2025 finns ett antal objekt som främst avsedda för att skapa längre sammanhängande leder för turism och rekreation. För närvarande pågår en utveckling av två turistcykelleder i södra Sverige. Kattegattleden är en cykelled mellan Göteborg och Helsingborg, medan Sydostleden förbinder Växjö och Simrishamn. Förutom Kattegattleden och Sydostleden kommer också långa sammanhängande stråk för turism och rekreation att knytas ihop. Vid sidan om en förbättrad infrastruktur behövs också kringtjänster och produkter, förbättrad skyltning, service, information, paketresor och förbättrad marknadsföring.

### 5.2 Effekter på resande

#### Cykelturister, turister som cyklar och rekreationscyklister

Den potential som finns och de effekter som kan beskrivas är beroende av vilka grupper vi avser. I detta sammanhang kan tre grupper urskiljas:

- ▶ Cykelturister, vars huvudsakliga resemotiv är cykelsemester. Dessa tillbringar ofta flera dagar på en destination och efterfrågar ofta längre sammanhängande leder. De förflyttar sig mellan olika övernattningsstillfällena per cykel.
- ▶ Turister som cyklar, som har cyklingen som ett av flera resemotiv under semester. De efterfrågar ofta dagsturer och utgår från ett övernattningsställe.
- ▶ Rekreationscyklister, som kan definieras som cyklister som reser korta sträckor med utgångspunkt från bostaden (som inte kräver övernattningsplats).

Cykelturister och turister som cyklar behandlas ibland som en och samma grupp (cykelturism), men när det gäller effekter på resandet skiljer de sig åt.

De flesta undersökningar som är gjorda på cykelturism och rekreation hanterar det direkta värdet av turismen. Det svårt att omsätta effekter för besöksnäring och lokal näringslivsutveckling till effekter på resande.

## Det ekonomiska värdet av cykelturism

Vi har här valt att redovisa några exempel på undersökningar som bedömer potentialen av värdet på cykelturism i Sverige och Skåne. Sammantaget kan man konstatera att potentialen för cykelturism i Skåne är stor, men att många beräkningar innehåller stora osäkerheter. Det är inte heller möjligt att utifrån undersökningar kunna dra några direkta slutsatser om effekter på resandet.

### *Cykelturismens värde i Skåne kan fördubblas*

I rapporten *Cykelturism i Öresundsregionen – Nuläge och ekonomiskt värde* redovisas resultatet av en enkätundersökning där kommuner, turistbyråer, cykeluthyrare och logiföretag har frågats om omfattningen av cykelturismen. Det direkta ekonomiska värdet<sup>12</sup> av cykelturism i Skåne idag uppskattas till 67 miljoner kronor om året. Antalet gästnätter uppskattas till 130 000 och omsättningen per gästnatt är ca 520 kr. Ett antal antaganden har gjorts i rapporten kring potentialen för ökad omsättning, baserad på en uppskattning av antalet gästnätter i jämförelser med cykelturistdestinationer på Öland, Danmark, Tyskland och Holland. Utifrån dessa jämförelser bedöms det ekonomiska värdet av cykelturism kunna öka till 90 miljoner kronor år 2025.

Andra undersökningar ger delvis andra siffror. Kågesson har i en undersökning från 2007 bedömt potentialen för värdet av den svenska cykelturismen till 1,5 miljarder år 2025, baserat på det troliga utfallet för de svenska destinationer som förefaller ha bäst förutsättningar att attrahera besök av övernattande turister.<sup>13</sup> Om Skånes värde av Sveriges cykelturism uppskattas till 10-20 %<sup>14</sup> skulle det innebära en potential i Skåne på 150-300 Mkr. Det motsvarar mer än en fördubbling av dagens värde.

En annan empirisk studie som gjorts för Gotland och Varberg visar att det finns en ökad betalningsvilja med 50 öre per person och km vid längre cykelleder<sup>15</sup>. En satsning på längre cykelleder skulle kunna öka antalet renodlade cykelturister som gör längre vistelser. Även om dessa i dagsläget troligtvis utgör en relativt begränsad del av näringen i Skåne är potentialen av att satsa på denna kategori troligtvis rätt så stor. Det segment som är stort i Europa och som man bland annat satsar på inom Kattegattleden och Sydostleden, långa cykelleder med hög kvalitet på mat, boende och upplevelser lockar en typ av cykelturister som gör långa resor och har en hög konsumtion under sin vistelse.<sup>16</sup>

Tillväxtverkets IBIS-undersökning visar att 110 000 turister cyklade (gruppen ”turister som cyklar”) i Skåne och Blekinge under 2012.<sup>17</sup> I denna siffra ingår inte ”turistande svenskar”.

Kågesson påpekar generellt att Sverige (och Skåne) bör ha en god potential för ökad cykelturism med tanke på närheten till viktiga marknader som Danmark,

<sup>12</sup> Direkta effekter uppstår som en direkt följd via de varor och tjänster som besökare köper inom turistsektorn, t.ex. pengar som spenderas för övernattning på hotell.

<sup>13</sup> Kågesson, Per (2007). Förutsättningar för cykelturism i Sverige

<sup>14</sup> Nilsson, Kristin (2011). Cykelturism i Öresundsregionen – Nuläge och ekonomiskt värde

<sup>15</sup> VTI notat 35-2013

<sup>16</sup> Nilsson, Kristin (2011). Cykelturism i Öresundsregionen – Nuläge och ekonomiskt värde

<sup>17</sup> IBIS 2012, Tillväxtverket

Holland och Tyskland, som är länder med en stark cykeltradition. En intressant jämförelse kan göras med Bornholm, som har ca 150 000 turister som cyklar varje år, trots en begränsad geografi.<sup>18</sup>

Potentialen för fler turister som cyklar skiljer sig inte så mycket från potentialen för den mer renodlade cykelturismen, eftersom de båda grupperna efterfrågar samma typ av åtgärder och service. Dock har denna grupp ett något mindre behov av längre sammanhängande leder.

### **Cykelturistresor**

Det svårt att omsätta det ekonomiska värdet som redovisas ovan till cykelresor. Om antalet cykelresor står i relation till omsättningen skulle man kunna anta att det finns en potential att fördubbla antalet cykelturistresor, men om det finns ett sådant samband är osäkert. Vi har därför valt att endast bedöma cykelresor för rekreation. De resorna är också mest intressanta ur hälso- och klimatsynvinkel.

### **Cykelresor för rekreation**

Det finns ett flertal faktorer som talar för att skåningarnas cykelresor i rekreationssyfte kan öka. Cykelvägsplanen för Skåne innehåller ett flertal infrastruktur-satsningar som innebär att mindre sträckor knyts ihop till längre sammanhängande leder. Avstånden mellan större tätorter och attraktiva områden som badstränder, friluftsområden och andra utflyktsmål som kulturella företeelser och historiska minnesmärken är ofta korta, vilket gör att potentialen av insatser som förbättrad infrastruktur, skyltning och service har god potential att öka rekreationscyklingen. De satsningar som görs för främja cykelturismen, ex. kringtjänster, produkter och kartor kan också ha betydelse för lokalbefolkningens resande för rekreation och arbetspendling.

Trivector har skattat potentialen för ökad rekreationscyklning genom att utgå från att andelen cykelresor som görs för rekreation är samma andel år 2025 som idag. Enligt den nationella resvaneundersökningen RES står andelen cykelresor med rekreation som ändamål för 13 % av alla cykelresor och 23 % av den totala färdlängden på cykel. Om denna andel antas oförändrad skulle antalet cykelresor med rekreation som ändamål, med cykelvägsplanen, vara 13 % av 1,3 miljoner cykelresor (se kapitel 3). *Det skulle innebära att antalet rekreationscykelresor i Skåne ökar med 170 000 till år 2025.*

## **5.3 Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi**

### **Cykelturism ger troligtvis begränsade klimat och folkhälsoeffekter**

Effekterna på hälsa och klimat av ett ökat antal cykelturister är troligtvis relativt begränsade eftersom nya cykelturister i Skåne med stor sannolikhet är sådana som tidigare cykelturistat någon annanstans och som väljer att besöka en annan destination än Skåne om inte förutsättningarna här är tillräckligt goda. Troligtvis är satsningarna på denna grupp av turister därför främst sekundära. Framförallt kommer den infrastruktur som krävs för att skapa längre sammanhängande leder

<sup>18</sup> Kågesson, Per (2007). Förutsättningar för cykelturism i Sverige

att ha betydelse för närrekreation och arbetspendling, med positiva effekter på klimat och folkhälsa som följd.

För ”turister som cyklar” är effekten på klimat och folkhälsa med stor sannolikhet större. Om denna grupp ökar kan det innebära en ökning av turister som annars skulle ha valt andra destinationer. Men det kan också innebära en ökning av cyklandet bland de turister som ändå skulle ha besökt Skåne, vilket då kan innebära en positiv effekt på klimat och folkhälsa om de ersätter en biltur med en cykeltur.

### **För ”rekreationscyklister” kan effekterna på klimat och hälsa bli positiva**

För gruppen rekreationscyklister är effekterna av ett ökat resande på klimat och folkhälsa betydligt större än för övriga grupper. Det är för denna grupp effekterna kan bli stora, hur stora beror på om man kan locka helt nya cyklister eller om man främst lockar de som redan cyklar eller är mycket fysiskt aktiva.

Om vi antar att 23 % av effekterna av den regionala cykelvägsplanens infrastruktursatsningar kan härledas till rekreation (mot bakgrund av att 23 % av reslängden för alla cykelresor i Sverige har rekreation som ändamål), skulle det innebära att hälsoeffekterna av ökad rekreationscykling motsvarar 10 miljoner kronor. Koldioxidbesparingen skulle motsvara 77 ton per år.

## 6. Potential för bättre kopplingar mellan cykel och kollektivtrafik

---

I detta kapitel bedöms potentialen med bättre kopplingar cykel och kollektivtrafik och hur stor del av potentialen som kan nås med satsade medel i cykelvägsplanen.

### 6.1 Beskrivning av åtgärder enligt planen

I cykelvägsplanen<sup>19</sup> satsas totalt ca 30-40 miljoner kronor under tioårsperioden 2014-2025 på förbättrade kopplingar till stationer i Skåne. Dessa satsningar kan användas till både till cykelvägar och på annan kringinfrastruktur vid stationerna som exempelvis cykelparkeringar. I planen ingår cykelförbindelser mindre än 3 km från en station, som är det avstånd då potentialen för kombinationsresor cykel-kollektivtrafik bedöms vara stor. Behovsbedömningen i cykelvägsplanen uppgick till satsningar för 100 miljoner kronor för kopplingar till stationer i Skåne längs med det statliga vägnätet. Behovsbedömningen ska kompletteras med en utredning kring behov kopplat till nya stationer i Skåne innan satsningar preciseras. Om man antar att satsningarna i cykelvägsplanen medfinansieras med 50 % uppgår investeringarna till 60-80 miljoner kronor vilket då motsvarar ca 70 % av de bedömda behoven på statligt vägnät i anslutning till befintliga stationer.

När det gäller möjligheter att ta med cykel på kollektivtrafiken i Skåne är dessa förhållandevis goda jämfört med i andra regioner i Sverige. Man får i mån av plats ta med sig cykeln på alla regionalståg, men måste köpa cykelbiljett som motsvarar barnbiljett (60 % av priset). Vikcykel får medtas utan extra kostnad som vanligt bagage (på såväl tåg som buss)<sup>20</sup>. Möjligheterna på bussar är sämre. På regionbussarna får man ta med cykeln (som hängs bak på bussen) i mån av plats, men bara på helgerna och på sommaren. Man får inte ta med cykel på stadsbussarna. I reseplaneringsverktyget på webben kan man kryssa i om man cyklar till stationen, tar cykeln med på fordonet eller om man har cykel när man kommer fram, vilket används för att bland annat beräkna restid. Det framgår inte i planen om det är aktuellt att erbjuda utökade möjlighet eller lägre kostnad för att ta med cykel på tåg och bussar, men inriktningen generellt i Europa är att snarare satsa på cykelparkering vid stationer samt låncykelsystem.

I Region Skånes inriktning<sup>21</sup> anges att det finns en stor potential att utöka upptagningsområdet för kollektivtrafiken med hjälp av satsning på cykel och att kombinationen cykel och kollektivtrafik kan utvecklas ”med systemsyn och led-

<sup>19</sup> Cykelvägsplan för Skåne

<sup>20</sup> Enligt <http://www.bikeoresund.nu/cykel-och-kollektivtrafik/>

<sup>21</sup> Inriktning för fortsatt cykelutveckling i Skåne

ordet att få hela-resan att fungera väl”. Kollektivtrafikens möjlighet att transportera besökare med cykel vissa sträckor lyfts fram som en viktig del av tillgängligheten. De insatser som föreslås är att göra:

- ▶ En samlad bristanalys kring kopplingen mellan cykel-kollektivtrafik, både avseende infrastruktur och annan service.
- ▶ En åtgärdsvalsstudie för tillgängligheten med cykel till större stationer.

## 6.2 Effekter på resande

### Forskning och erfarenheter från andra länder

#### *Cykelparkering*

Cykling till stationer gynnar kollektivtrafiken eftersom upptagningsområdet ökas med en faktor 15 om man jämför 10-minuters gångturer med cykelturer (800 meter kontra drygt 3 km).<sup>22</sup> Andelen tågresenärer som cyklar till stationen är ungefär lika stor som andelen som cyklar generellt i tätorter. En stor andel av personerna som inte cyklar till stationer, utan istället går eller åker buss dit, motiverar detta med bristfällig cykelparkering vid stationen.<sup>23</sup>

Erfarenheter från bland annat Nederländerna visar att förbättrade cykelparkeringsmöjligheter vid stationer ökar cyklingen dit, vilket i sin tur kan öka tågresandet med 10 %. Den maximala potentialen bedöms till en 30-35% ökning av kollektivtrafiken och då behöver också tillgängligheten till stationen vara god, utöver att det finns goda cykelparkeringsmöjligheter.<sup>24</sup>

#### *Cykel ombord*

I Danmark är det sedan januari 2010 gratis att ta med cykel på de regionala S-tågen, och det gäller även i rusningstrafik. Cyklarna får tas med i så kallade flexrum som även är tillgängliga för personer med barnvagnar eller rullstol mm. Efter införandet av gratis taxa på S-tågen ökade antal passagerare med 1 miljon, varav en fjärdedel i en undersökning uppgav att de inte skulle ta tåget om de inte fått ta med cykeln.<sup>25</sup> Uttryckt annorlunda var det tre gånger så många som tog cykeln med S-tåget efter att det blivit kostnadsfritt. Drygt 90 % är positiva till möjligheten oavsett om de tar cykeln med eller inte. Flexrummen föredras även av andra resenärer. Övriga åtgärder som infördes samtidigt som utökade flexrum och möjlighet att ta med cykeln gratis var cykelrampar, pumpar och utökad cykelparkering.

<sup>22</sup> ECF. Factsheet "Marrying Cycling and Public transport"

<sup>23</sup> Rystam, Åsa (1996) Cykeln som lokal matartransport till regional tågtrafik. Institutionen för trafikteknik, Lunds Tekniska Högskola. Artikel i konferensrapport från Trafikdage på AUC '96, Aalborg, Danmark.

<sup>24</sup> WSP (2011), Parkering i storstad. Litteraturstudie om cykelparkering.

<sup>25</sup> Omvärldsanalys av regionala cykelstrategier\_110512\_skickad

## Potential i Skåne

Antalet resor med Skånetrafiken uppgår till drygt 36 miljoner resor per år på Öresundståg och Pågatåg och drygt 32 miljoner med regionbuss<sup>26</sup>. Med förbättrad cykelparkering och kopplingar med cykel till stationerna kan resor med tåg förväntas öka, och till viss del även resorna med Regionbuss, eftersom regionbuss hållplatser ofta är samlokaliserade till stationerna.

*De satsningar på kopplingar som ligger i planen motsvarar inte hela behovet utan ca 70% av behoven kring befintliga stationer. Om man antar att satsningarna sätts in där bristerna är som störst och kommer flest tillgodo antas satsningarna beröra mer än 70% av stationerna och de regionala kollektivtrafikresorna. Här antas att de berör ca 80% av de regionala kollektivtrafikresorna.*

Om man antar att ökningen av kollektivtrafikresandet blir såsom i Nederländerna, det vill säga ökat resande med 10% på grund av optimal tillgång till cykel i båda ändar så motsvarar detta att ca 3-5,5 miljoner resor med kollektivtrafik tillkommer. Den lägre siffran motsvarar att endast tågresorna berörs och den högre siffran att både tåg- och regionbusstrafiken berörs, alternativt låg respektive hög. I båda fallen antas att satsningar berör 80% av kollektivtrafikresorna. Som ett medelvärde kan 4 miljoner kollektivtrafikresor tillkomma.

Tabell 6-1 Ökat antal resor med kollektivtrafiken och med cykel på grund av bättre cykelkopplingar.

Kategori	Antal miljoner kollektivtrafikresor 2010	Ökat antal kollektivtrafikresor (miljoner)	Ökat antal cykelresor (miljoner)
Öresundståg-Pågatåg	36	2,9 (låg)	2,9-5,8
Regionbuss	33	2,6	2,6-5,3
Totalt	69	5,5 (hög)	5,5-11

För varje kollektivtrafikresa hör 1-2 anslutningsresor med cykel. En anslutningsresa till kollektivtrafik med cykel är i genomsnitt ca 1,8 km.<sup>27</sup> Detta innebär att de förbättrade möjligheterna att cykla till kollektivtrafik samtidigt ger mellan 3-11 miljoner nya cykelresor per år som tillsammans motsvarar en reslängd på cykel om 5-20 miljoner kilometer. De lägre värdena avser 1 ny cykelresa per kollektivresa i alternativt låg och de högre avser 2 nya cykelresor per kollektivtrafikresa i alternativt hög.

Om man antar att ca hälften av de nya kombinerade cykel-kollektivtrafikresorna tidigare varit bilresor innebär dessa också en betydande miljöeffekt. Övriga hälften resor kan tidigare ha varit samåkning eller kan vara helt nygenererade resor. *Om den genomsnittliga resan är 25 km lång, blir det ca 365-690 miljoner km med bil som ersätts med kollektivtrafik i kombination med cykel varje år, där det lägre värdet avser alternativt låg och det högre avser alternativt hög.*

<sup>26</sup> <http://skane.se/Public/RU/Trafikförsörjningsprogram/Trafikförsörjningsprogram%20Skåne%202012.pdf>

<sup>27</sup> Ökad folkhälsa genom kollektivtrafikens fördubblingsprojekt – Kunskaps- och metodstöd för kollektivtrafikens hälsoeffekter

### **6.3 Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi**

Ingen beräkning av effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi har gjorts separat för detta insatsområde. Effekterna av satsade medel ingår dock i infrastruktursatsningarna, som redovisas i kapitel 3.



## 7. Effekter av låncykelsystem

---

I Helsingborg, Lund och Malmö planeras för låncykelsystem. I detta kapitel bedöms *effekterna av låncykelsystem i de tre städerna*.

### 7.1 Beskrivning av åtgärder enligt planen

Det huvudsakliga syftet med ett låncykelsystem är att ge gratis eller billig tillgång till cyklar för korta resor i en tätort som ett alternativ till kollektiv- eller biltrafik och därmed bidra till att minska trafikstockningar, buller och luftföroreningar. Låncykelsystem brukar ofta kopplas ihop med kollektivtrafik i syfte att erbjuda ett alternativ den sista delen av resan.<sup>28</sup> Härmed kan lokal kollektivtrafik avlastas och, å andra sidan, regional kollektivtrafik få ett ökat resande.

#### 900 låncyklar i Helsingborg, Lund och Malmö

De tre större städerna Helsingborg, Lund och Malmö med stark inpendling bedöms i delrapporten "Rent'n' bike" ha goda förutsättningar för ett låncykelsystem. I Helsingborg föreslås 20 låncykelstationer med 200 låncyklar och i Malmö 54 stationer med 450 låncyklar. I Lund ingår 17 stationer med 250 cyklar (165 planerades från början)<sup>29</sup>. Totalt handlar det om 900 låncyklar. Målgrupperna i de olika städerna skiljer sig något åt, men består huvudsakligen av inpendlare, besökare och boende. Låncykelsystemet bör fungera samordnat i Skåne-regionen och helst med ett kommande låncykelsystem på Själland ("Rent'n' bike", 2012).

#### Kostnader

Investeringskostnaden per låncykel uppgår (enligt "Rent'n' bike") till 22.000 kr och driftskostnaden till 18.000 kr per låncykel och år. Det innebär att den totala investeringskostnaden med 900 låncyklar skulle uppgå till 19,8 miljoner kr och den årliga driftskostnaden till 16,2 miljoner kr totalt.

Den stora kostnaden i ett låncykelsystem är omfördelning av cyklar mellan stationerna som tillsammans med cykel- och stationsunderhåll svarar för ungefär 75 % av hela driftskostnaden.

Brukaravgifter bedöms stå för i genomsnitt 15 % av kostnaden. Brukaravgifter kommer både genom avgift för att bli registrerad användare och löpande kostnader för att låna cyklarna. Den prismodell som väljs ska stötta systemets målgrupp och syfte.

<sup>28</sup> "Förutsättningar för ett låncykelsystem i Skåne, Malmö, Lund och Helsingborg. En delrapport i Öresund som cykelregion – Rent'n' bike", 2012

<sup>29</sup> <http://www.lund.se/Tillbehor/Flikar-startsida/Aktuellt/Lanecyklar-i-Lund/>

## 7.2 Effekter på resande

### 5-20 % byter ut sin bilresa enligt internationella erfarenheter

Internationella undersökningar visar att omkring 20 % av användarna av ett låne-cykelsystem byter ut sin bilresa till en resa med hyrcykel, 30 % ersätter en (framförallt kort) kollektivtrafikresa med en låne-cykelresa, 10 % ersätter en resa med sin egen cykel med en låne-cykelresa och mellan 20 % och 30 % tar en låne-cykel istället för att gå samma sträcka. Dock visar studier från tyska städer samt Stockholm att endast omkring 5 % av de som använder låne-cyklar ersätter en bilresa med att hyra cykel. Den stora överföringen sker av kollektivtrafikresenärer samt fotgängare som ersätter korta resor med en låne-cykelresa (Rent 'n' bike, 2012).<sup>30</sup> I Göteborg som har ett system som är mycket likt det som föreslås för Skåne är det omkring 13 % av användarna som byter ut sin bilresa (inkl taxi) till en resa med låne-cykel, 38 % ersätter en kollektivtrafikresa med en låne-cykelresa, 13 % ersätter en resa med sin egen cykel med en låne-cykelresa och 34 % tar en låne-cykel istället för att gå samma sträcka.<sup>31</sup>

### Tidigare uppskattning av användning av systemet i Skåne

I Helsingborg är målgruppen inpendlare, besökare och boende som tillfälligt behöver cykel. Antalet användare har inte uppskattats. I Malmö är målgruppen inpendlare, besökare och boende som inte har tillgång till cykel. Man bedömer att det kommer att bli mellan 1500 till 3000 registrerade användare. I Lund är målgruppen inpendlare som ersättning för bilpendling och besökare. Baserat på en enkät till personer i Lund NE-stråket uppskattas att mellan 1500 och 3000 av de anställda i Lund NE-stråket kan tänkas ansluta sig till systemet. Därtill kommer lån av besökare som uppskattades till 2-300 lån per vecka.<sup>32</sup> Uppskattningarna för Lund baseras på rapporten "Rent n bike" och inte det planerade systemet.

### Antalet lån per cykel och dag varierar

För att beräkna antalet lån och resor som systemet kan förväntas generera ges här uppgifter från ett antal städer:

- ▶ I Göteborg skedde ca 180.000 utlån under 2011 då systemet hade öppet under april till oktober (med ca 2.000 säsongsanvändare, 20.000 3-dagarskort och 650 cyklar). Detta motsvarar 90 lån per användare och säsong eller 1,3 lån per cykel och dag.
- ▶ I Stockholm med samma säsong hade man 350.000 utlån under 2011 (med 30.000 användare och 1000 cyklar). Detta motsvarar ca 12 lån per användare och säsong eller 1,7 lån per cykel och dag.
- ▶ I Barcelona sker det 6 lån per cykel och dag.

<sup>30</sup> Förutsättningar för ett låne-cykelsystem i Skåne, Malmö, Lund och Helsingborg. En delrapport i Öresund som cykelregion – Rent 'n' bike", 2012

<sup>31</sup> Uppgifter från Göteborg, Undersökning november 2012 genom ett utskick till registrerade medlemmar av Styr och ställ. Urvalet bestod av 2 200 e-postadresser och 1059 personer svarade under perioden. Undersökningen genomfördes av TNS Sifo på uppdrag av JCDecaux.

<sup>32</sup> Förutsättningar för ett låne-cykelsystem i Skåne, Malmö, Lund och Helsingborg. En delrapport i Öresund som cykelregion – Rent 'n' bike", 2012

## Uppskattning av låncykelresor för Skåne och varifrån de kommer

Baserat på totalt 900 låncyklar, antagandet om att systemet är i bruk under vår, sommar och höst, det vill säga under 9 månader, bedöms antalet lån per år bli mellan ca 900 till 5400 per dag, vilket motsvarar ca 250.000 till nära 1.500.000 låncykelresor per år. Det lägre värdet bygger på 1 lån per cykel och dag och det högre på 6 lån per cykel och dag som i Barcelona. Medelvärdet mellan Göteborg och Stockholm på 1,5 utlån per cykel och dag bedöms som realistiskt för de tre svenska städerna. Detta ger 1350 utlån per dag och ca 370.000 cykelresor per år.

För att beräkna hur många av låncykelresorna som kommer från olika färdslag, används huvudsakligen resultaten från Göteborg, men även de internationella resultaten vägs in. Resultaten från Göteborg ges dock större vikt i eftersom systemet där är mycket likt det som föreslås för Skåne. Följande antaganden görs:

- ▶ 15 % av användarna byter ut en bilresa
- ▶ 35 % ersätter en kollektivtrafikresa
- ▶ Resterande 50% ersätter en resa med sin egen cykel eller en resa till fots

Tabell 7-1 Antal cykelresor med låncyklar per dag i Helsingborg, Malmö och Lund och antal av dessa som ersätter resor med bil respektive kollektivtrafik

Lån/dag	Låg	Medel	Hög
Totalt	900	1350	5400
Varav från bil	135	203	810
Varav från kollektivtrafik	315	473	1890

## 7.3 Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi

Effekterna på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi beror på varifrån resorna kommer. I avsnittet ovan anges antalet överförda bil- och kollektivtrafikresor. De resterande resorna ger inga effekter på klimat eller folkhälsa, eftersom de tidigare gjordes med (egen) cykel eller till fots.

I samtliga städer är målgruppen inpendlare och för Lund specifikt inpendlare som byter hela resan med bil till kollektivtrafik och låncykel. För att förenkla beräkningen studeras bara delen av resan i respektive stad. Detta innebär att man underskattar klimateffekten, men det påverkar inte hälsoeffekterna.

Resornas längd har betydelse för de lokala effekterna. Från Göteborg finns statistik som visar hur länge en cykel varit utlånad. Bland dem med säsongskort är det få utlån som är kortare än 7 minuter och övervägande majoriteten utlån varar ca 10 minuter (vilket motsvarar en reslängd på ca 2 km). Bland dem med 3-dagarskort är utlånen generellt något längre.

*Om man antar att en resa i genomsnitt är 2 km blir klimateffekterna lokalt (enligt beräkning i GC-kalk) en minskning av koldioxid med 20 ton per år och hälsoeffekten på grund av ökad cykling beräknas till 0,17 sparade liv per år.*

Den samhällsekonomiska effekten har inte räknats ut. Nettonuvärdeskvoten beror på hur kostnaderna fördelas. Kommunerna har ingen direkt kostnad för systemet då det till stor del är reklamfinansierat och till viss del finansierat av brukarna. Däremot kanske reklamplatserna hade kunnat användas bättre, till mer samhällsnyttiga eller inkomstbringande ändamål. Om värdet av hälsoeffekten (5,5 miljoner kronor) ställs mot investeringskostnaden (20 miljoner kronor), skulle lönsamheten bli negativ. Lånecykelsystem kan dock vara en viktig pusselbit totalt sett för att öka statusen för cykel och öka cyklingen.

Tabell 7-2 Effekter på folkhälsa, klimat och samhällsekonomi av lånecykelsystem i Helsingborg, Lund och Malmö.

Enskilda parametrar av intresse	
Antal sparade liv per år	0,17 liv per år
Hälsoeffekt per år (miljoner kr)	5,5 mkr per år
Minskade CO2-utsläpp (ton) per år	20 ton per år

## 8. Avslutning

### Insatserna har positiv effekt på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi

Resultaten visar att insatserna i cykelvägsplanen har positiv effekt på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi. Nettonuvärdeskvoten för cykelvägsplanens infrastruktuursatsningar inklusive informations- och påverkansinsatser har skattats till 1,9. Med enbart infrastruktur ligger bedömningen på 1,6. Det är en hög lönsamhet och kan jämföras med genomsnittet för vägobjekten i den regionala infrastruktuurplanen som ligger på 1,1. Jämför man med den samhällsekonomiska bedömningen av cykelplanen i Stockholms län<sup>33</sup>, där NNK ligger på 13-22, kan det dock tyckas lågt. Skillnaden mellan studien i Stockholm och vår i Skåne är att bedömningen för Stockholm baseras på att målet för en ökad andel cykelresor kommer att nås (respektive nås halvvägs), medan vår studie i Skåne baseras på en bedömning av vilken effekt insatta medel kommer att ha på antalet cykelresor. Det är dock viktigt att komma ihåg att alla samhällsekonomiska bedömningar innehåller osäkerheter, i detta fall avseende till exempel dagens resande, effekter av insatser och hur den allmänna trenden påverkar.

De samhällsekonomiska vinsterna består framförallt av hälsovinsten på grund av ökad fysisk aktivitet. Totalt bedöms cykelvägsplanen ge en besparing av koldioxid med 435 ton och en hälsovinst om 54 miljoner kronor per år. Detta är pengar som indirekt kommer Region Skåne till del genom en friskare befolkning. Man kan säga att *insatserna i planen har betalat av sig inom 13 år, endast på grund av hälsoeffekterna.*

Tabell 8-1 Effekter på folkhälsa, klimat och samhällsekonomi av cykelvägsplanen och de olika insatsområdena (\*ingen beräkning har gjorts, \*\*ingår i cykelvägsplan).

	Antal sparade liv per år	Hälsoeffekt per år (miljoner kr)	Minskade CO2-utsläpp (ton) per år	Nettonuvärdeskvot, NNK
Cykelvägsplanen, infrastruktur	1,4	43	335	1,6
Cykelvägsplanen, infrastruktur & information	1,8	56	435	1,9
Varav				
Turism & rekreation* *	*	10	77	*
Koppling cykel & kollektivtrafik**	*	*	*	*
Lånecykelsystem	0,17	5,5	20	*

<sup>33</sup> WSP, 2013, Samhällsekonomisk bedömning av granskningshandling till regional cykelplan för Stockholms län, 2013.03.22

Effekterna relaterade till turism och rekreation har uppskattats utgöra motsvarande 80 ton CO<sub>2</sub> enbart som följd av ett ökat antal cykelresor för rekreation, det vill säga 23 % av effekten av insatser på utvecklad infrastruktur. Denna effekt är svårvärderad. Bedömningen utifrån de ekonomiska rapporter som finns om cykelturism är att det finns en stor potential för turism och rekreation, men den är svår att värdera i resor och hälsoeffekter utifrån befintligt underlagsmaterial.

Det regionala låncykelsystemet med låncyklar i Helsingborg, Lund och Malmö beräknas också ge positiva effekter på hälsa och klimat. Hälsovinster värderas till 5 miljoner kronor per år och klimatvinsterna till 20 ton CO<sub>2</sub> per år.

### **Nya cykelresor med planen liten del av potentialen**

Antalet nya cykelresor med satsningarna i cykelvägsplanen motsvarar dock bara en liten del av den teoretiska potential som räknats fram, baserat på att cykelns andel av resorna i alla tätorter med mer än 5 000 invånare är minst 24 %. Det vill säga samma som genomsnittet för de tre största städerna. *Med en hög andel cykelresor (24 %) även i mindre tätorter skulle hälsovinster kunna uppgå till en miljard kronor.* Det visar att de infrastruktuursatsningar som görs är geografiskt begränsade och har en begränsad effekt på resandet i hela Skåne. För att nå en hög andel cykelresor i små orter räcker inte bättre infrastruktur, det kommer också krävas samhällsplanering som gynnar gång och cykel.

### **Ökad cykling kan gynna kollektivtrafiken**

Det finns även *vinster för kollektivtrafiken med en ökad cykling.* Bättre kopplingar med cykel till kollektivtrafik-knutpunkter uppskattas i rapporten kunna öka antalet kollektivtrafikresor i Skåne 2,9-5,5 miljoner resor. Detta är resor som kan ge intäkter för kollektivtrafiken inom Region Skåne.

### **Alla effekter är inte medräknade och det finns osäkerheter**

Alla positiva effekter av cykling är inte medräknade. Till exempel minskade ytor för bilparkering, som kan ge besparingar för verksamheter på kort sikt. På längre sikt kan det underlätta förtätning och innebära att ytorna kan användas till bostäder, handel och arbetsplatser, vilket i sin tur kan öka självförsörjande graden hos tätorter och därmed också förutsättningarna att utföra korta ärenden inom orten, företrädesvis på cykel.

Det ska också noteras att när det gäller hälsovinster av ökad fysisk aktivitet pågår arbete med att förfina metoderna. I de nuvarande metoderna värderas t ex inte effekterna av ökat välbefinnande, som man vet är betydande med cykling. Det innebär att hälsovinster, för samhället, företagen och den enskilde, kan vara större än de redovisade. Samtidigt finns det osäkerheter som gör att vinsterna också kan vara mindre. Som med alla samhällsekonomiska beräkningar finns osäkerheter i kalkylerna. Resultaten ger en indikation på lönsamheten i projekten, men ska inte tolkas som absoluta sanningar.

