

Potentialer för ökad arbetspendling på cykel

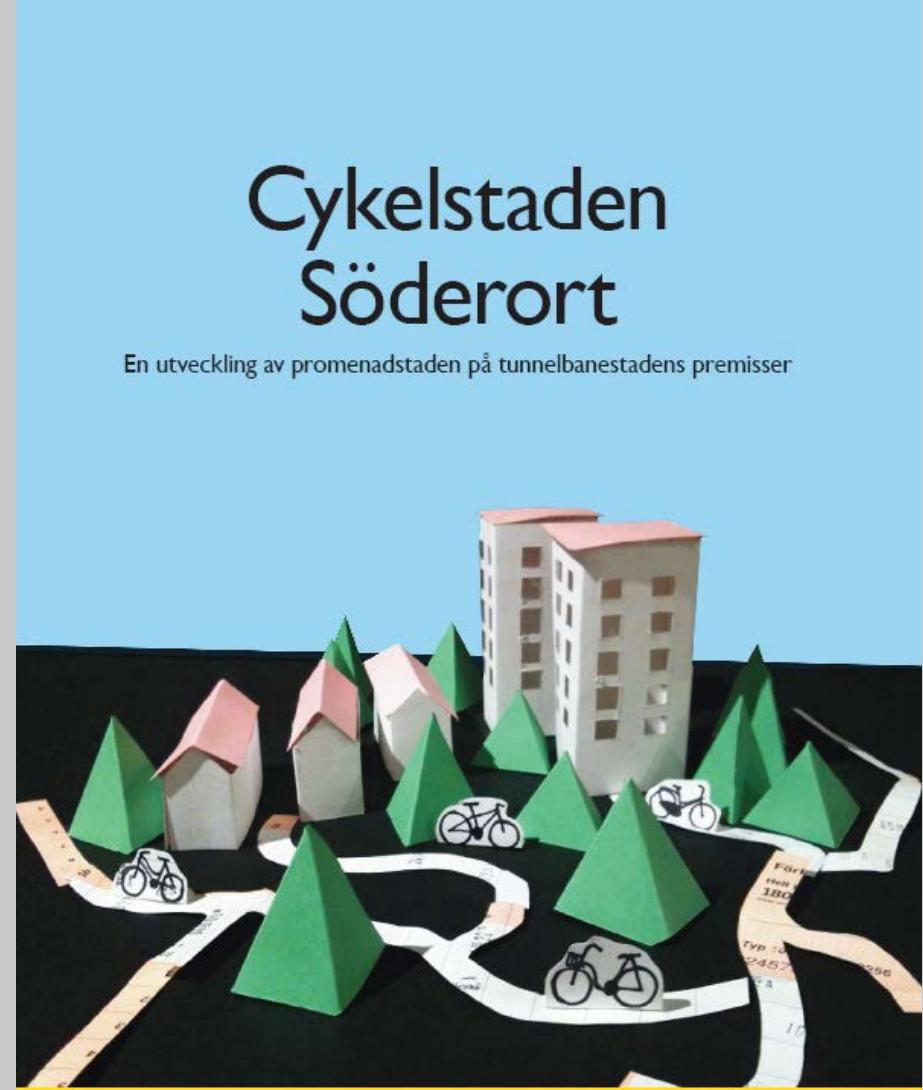
Krister Spolander
www.spolander.se

krister@spolander.se
070 421 70 36
08 720 01 25



Potentialer för ökad cykeltrafik

Pendlingsrelationer mellan bostäder och arbetsplatser i Stockholm med kranskommuner



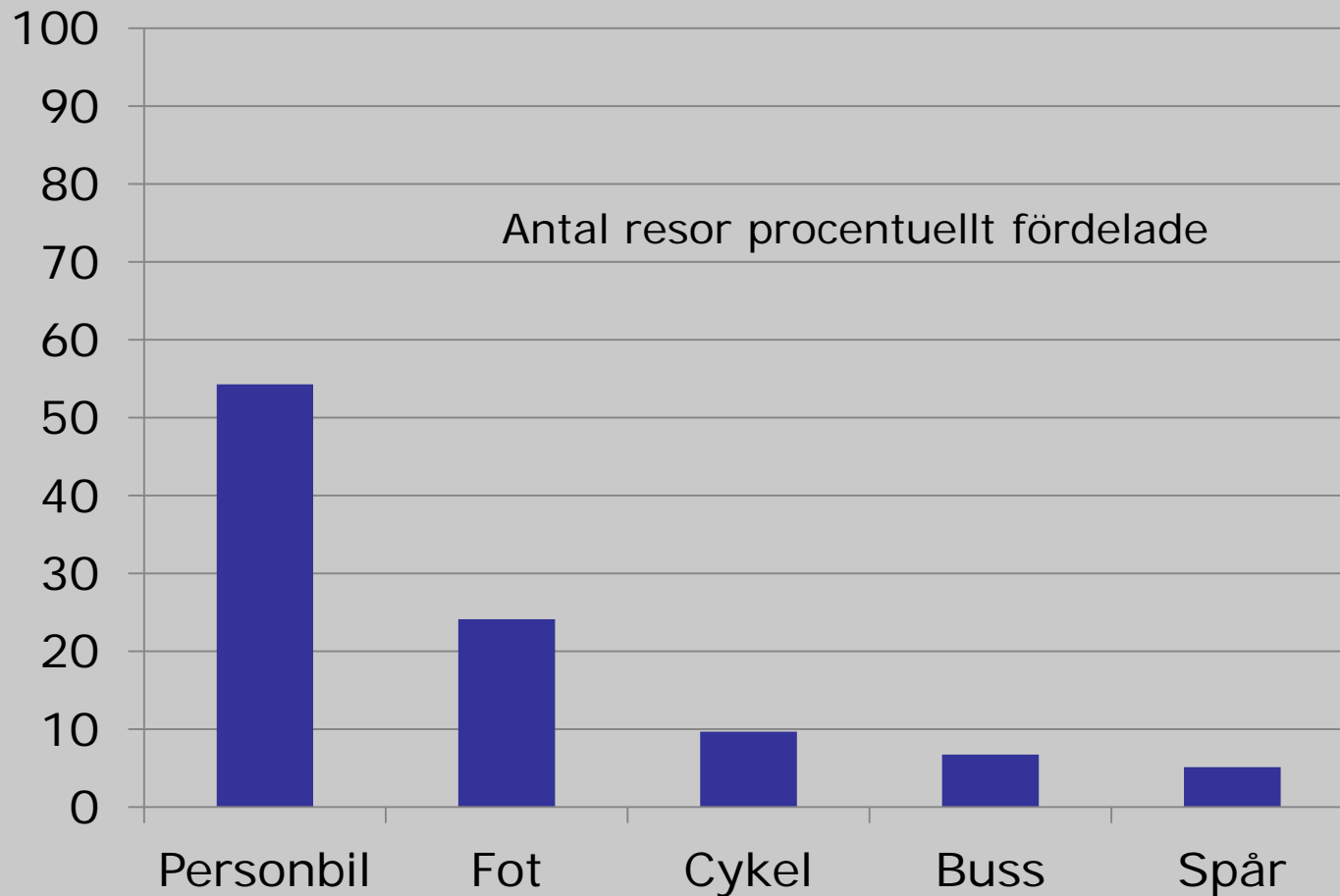
Cykelstaden Söderort

En utveckling av promenadstaden på tunnelbanestadens premisser



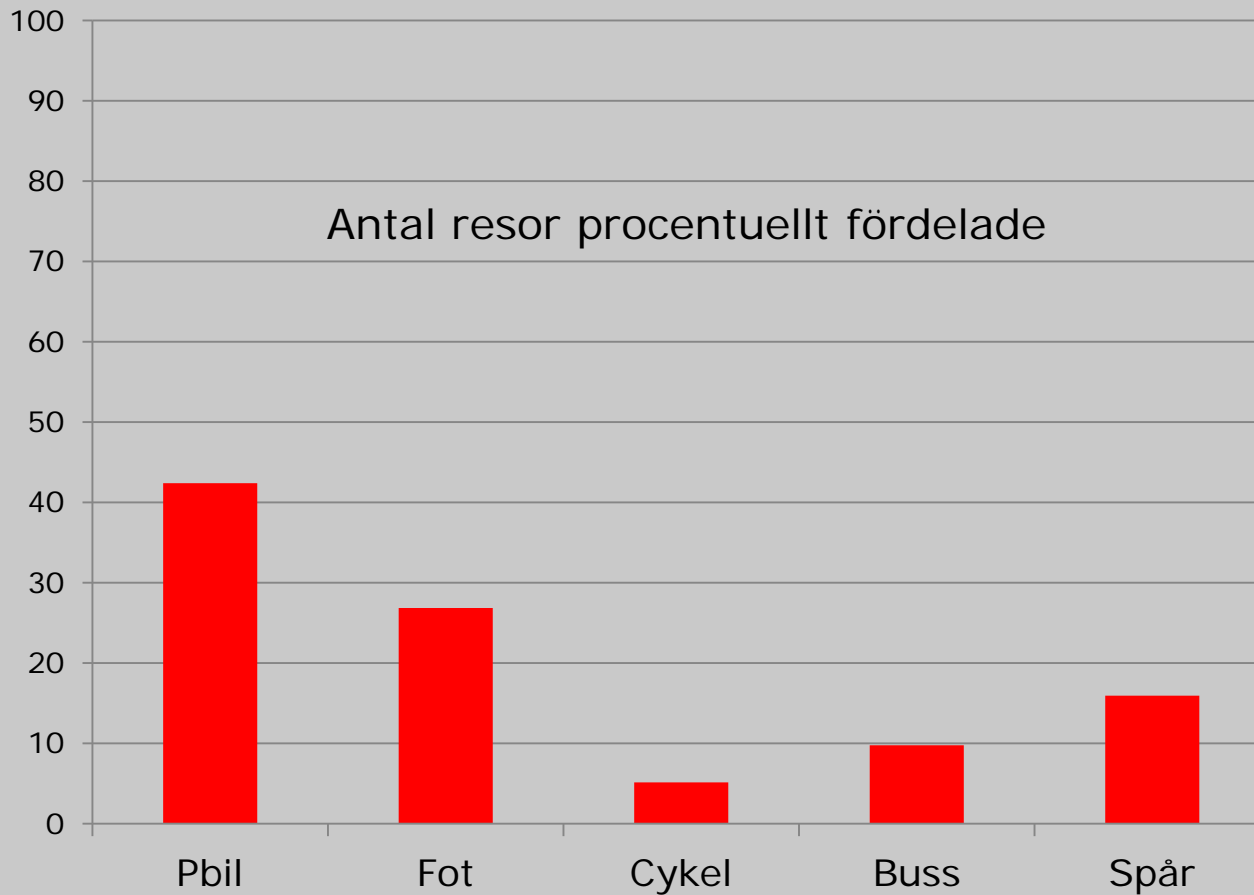
Laddas ner från www.spolander.se

Hela landet - huvudresor



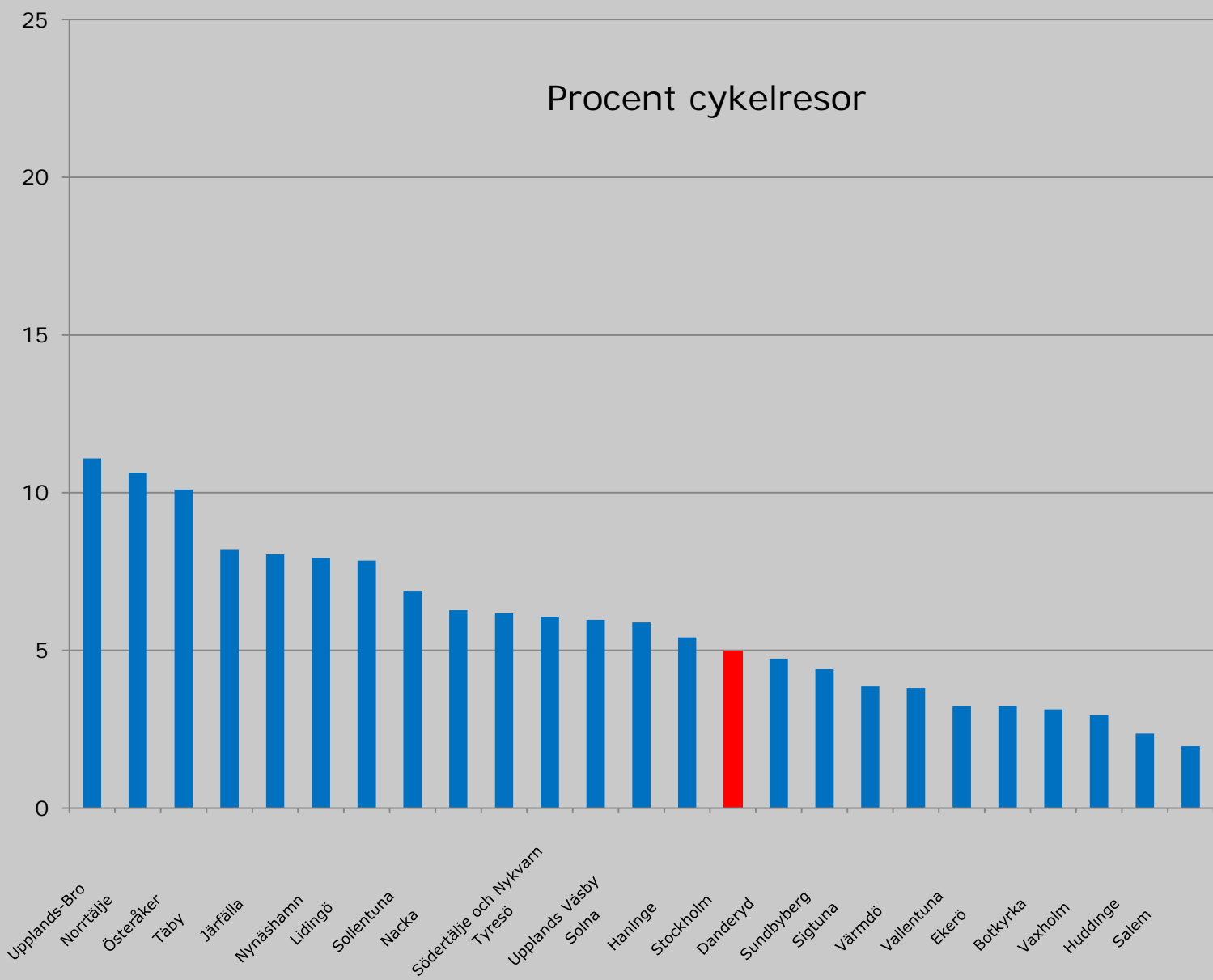
Antal resor procentuellt fördelade på
markbundna färdmedel (13,4 milj/dag)
RES 2005-2006 (Trafikanalys, www.trafa.se)

Stockholms län - huvudresor



Antal resor procentuellt fördelade på
markbundna färdmedel (2,7 milj/dag)
Data från RES 2005-2006

Procent cykelresor

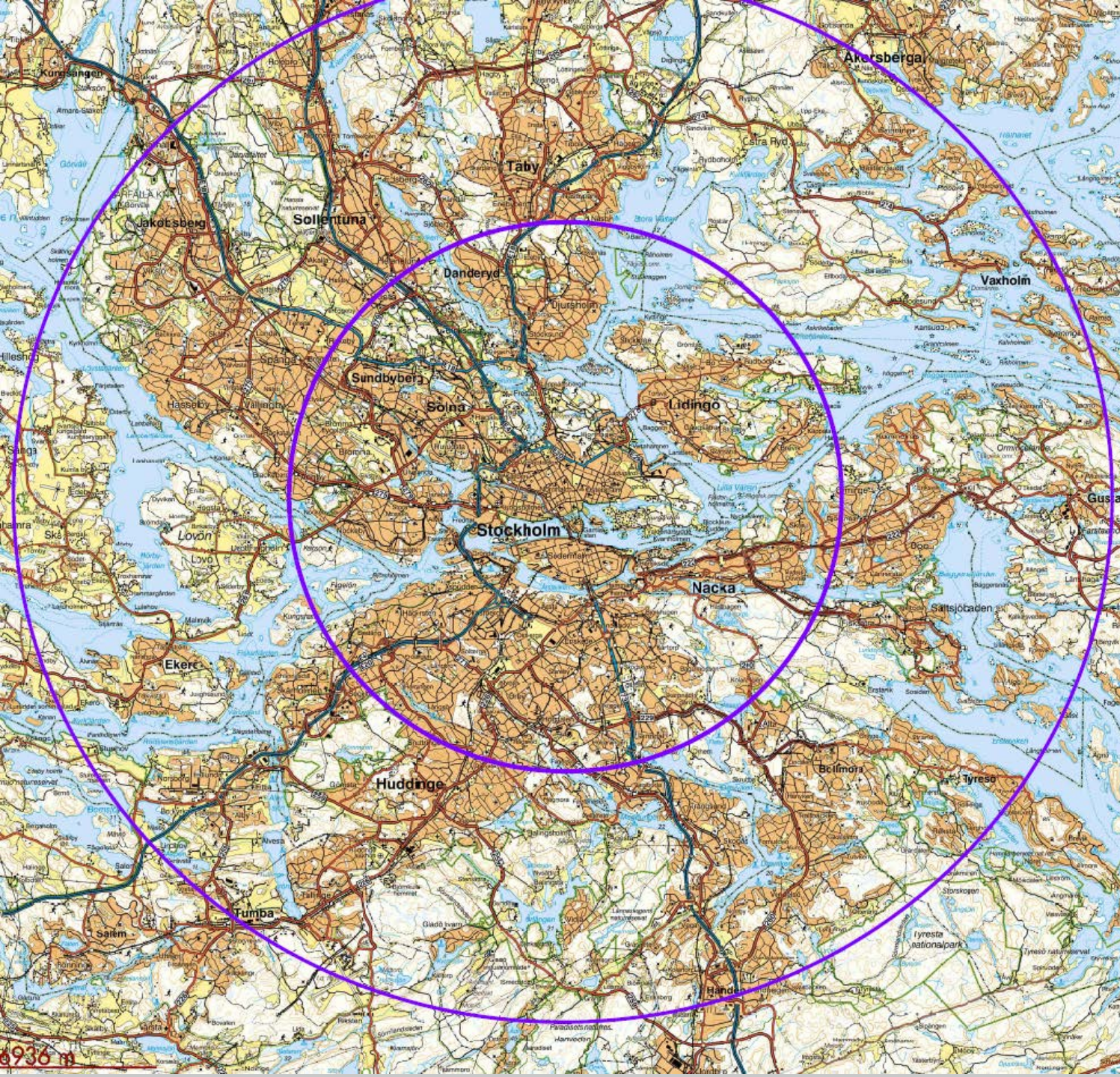


Räckvidd

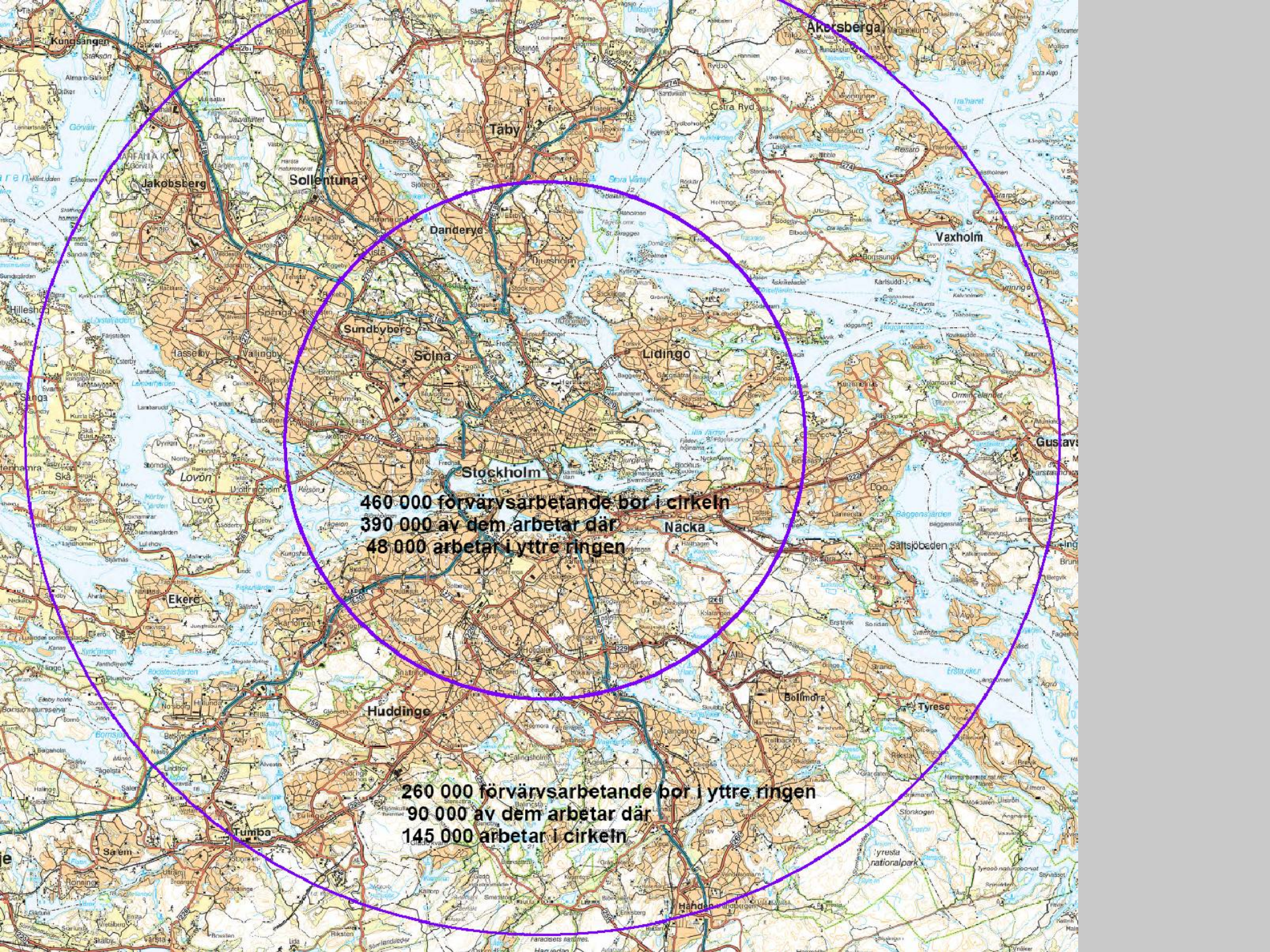
10 km = 30 min (20-40 min)

20 km = 60 min (40-80 min)

utan el-assist



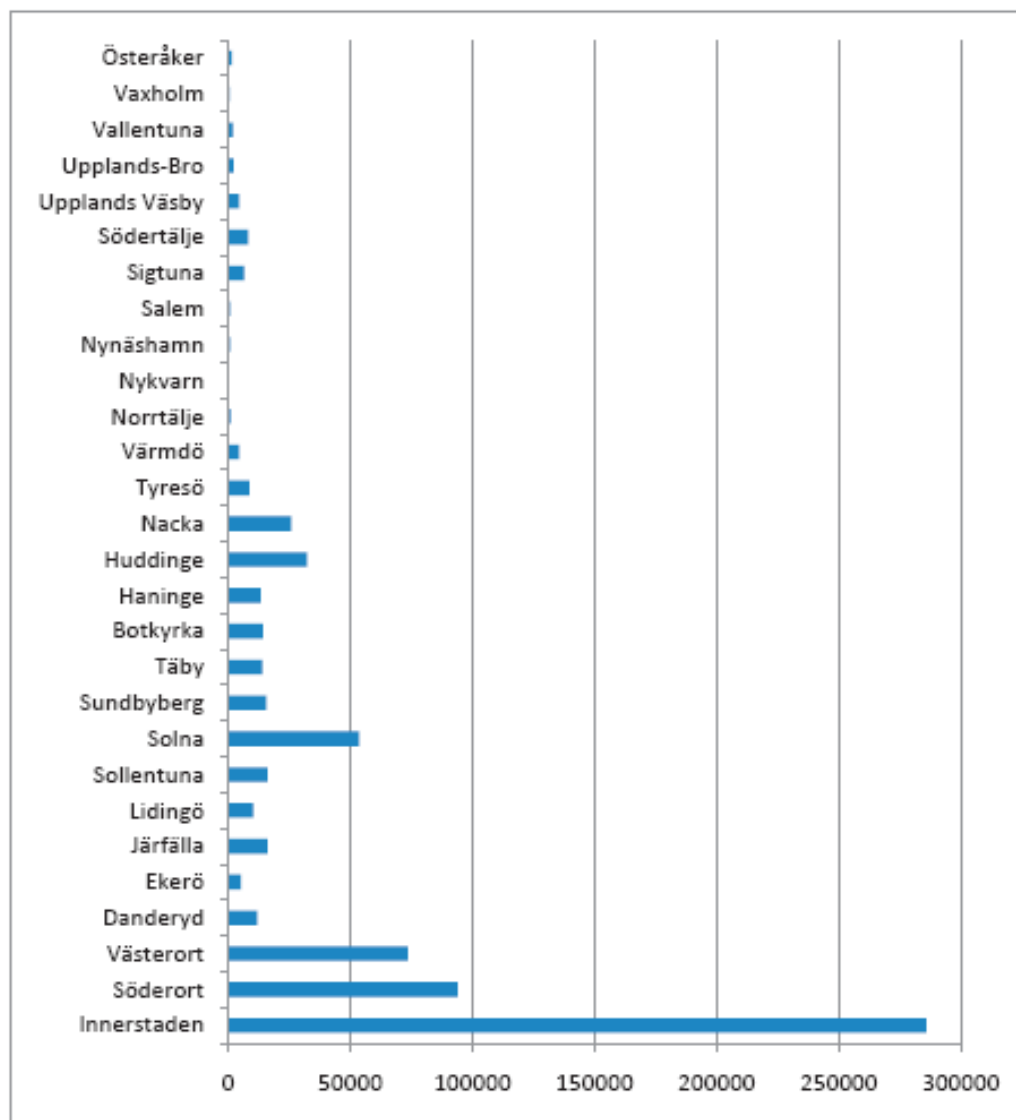
10 resp 20 km
från Sergels
Torg



460 000 förvärsarbetande bor i cirkeln
390 000 av dem arbetar där
48 000 arbetar i yttre ringen

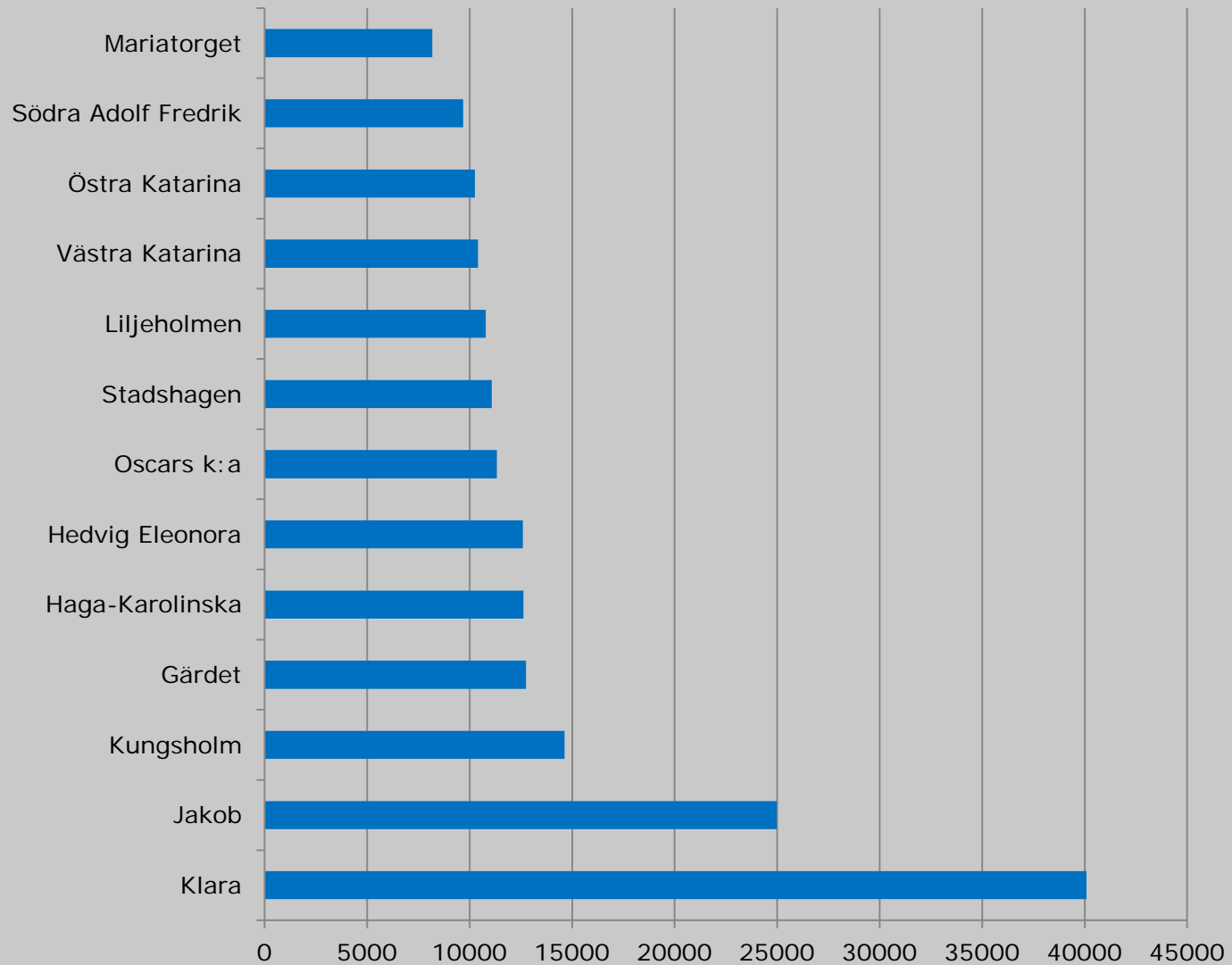
260 000 förvärsarbetande bor i yttre ringen
90 000 av dem arbetar där
145 000 arbetar i cirkeln

Figur 1. Var ligger arbetsställena? Antalet förvärvsarbetande inom 20 km-radien som har sina arbetsställen i resp kommuner i länet.

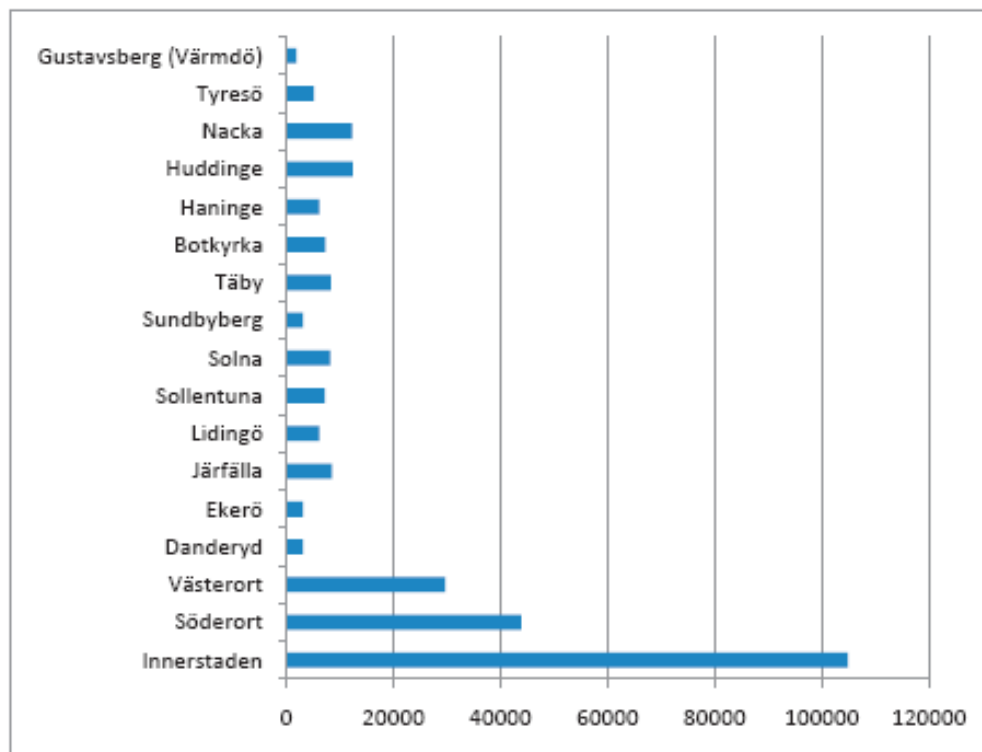


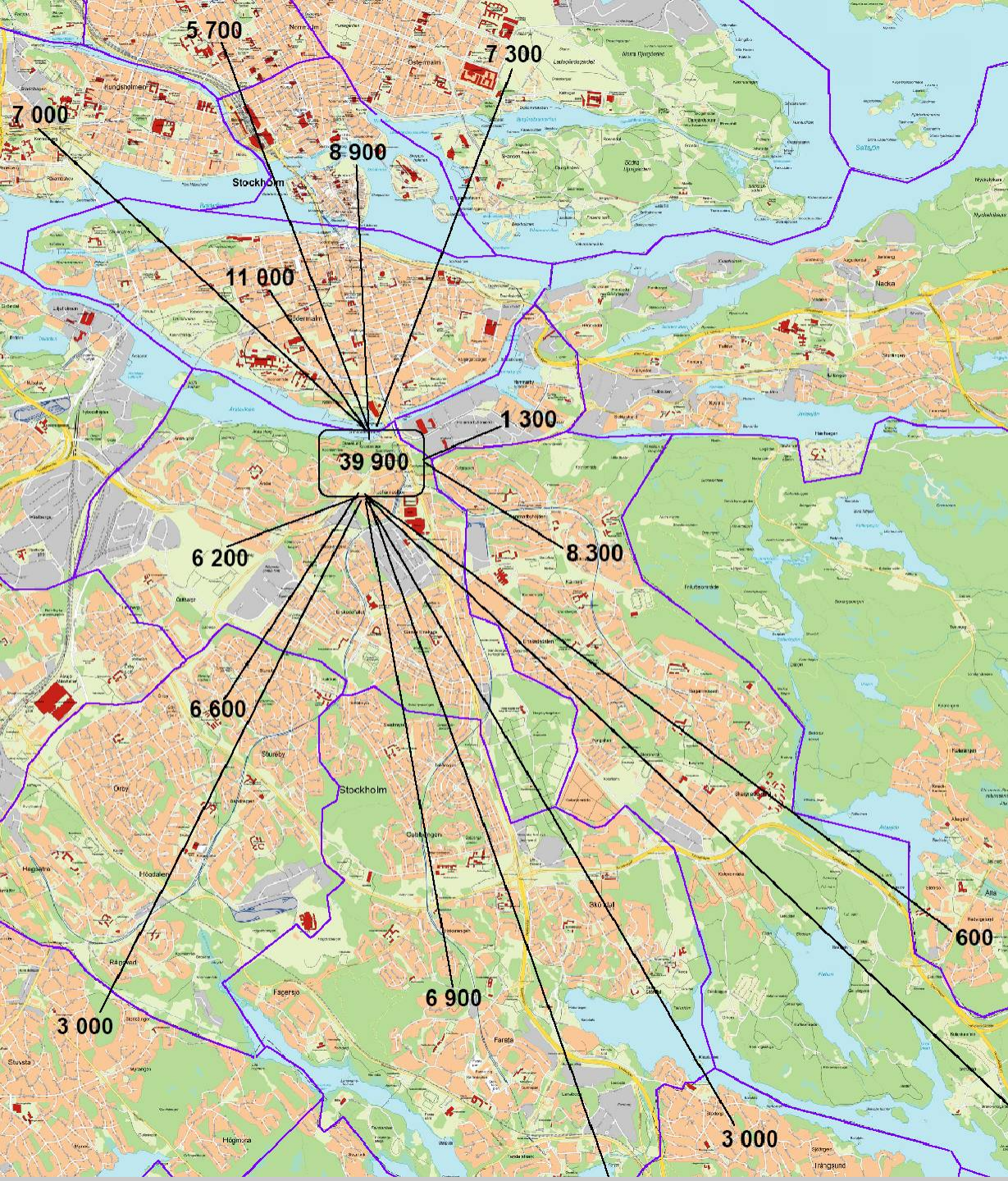
Innerstaden är magneten

Områden med flest förvärvsarbetande



Figur 3. Antal förvärvsarbetande som har sitt arbetsställe i samma kommun som de bor i.

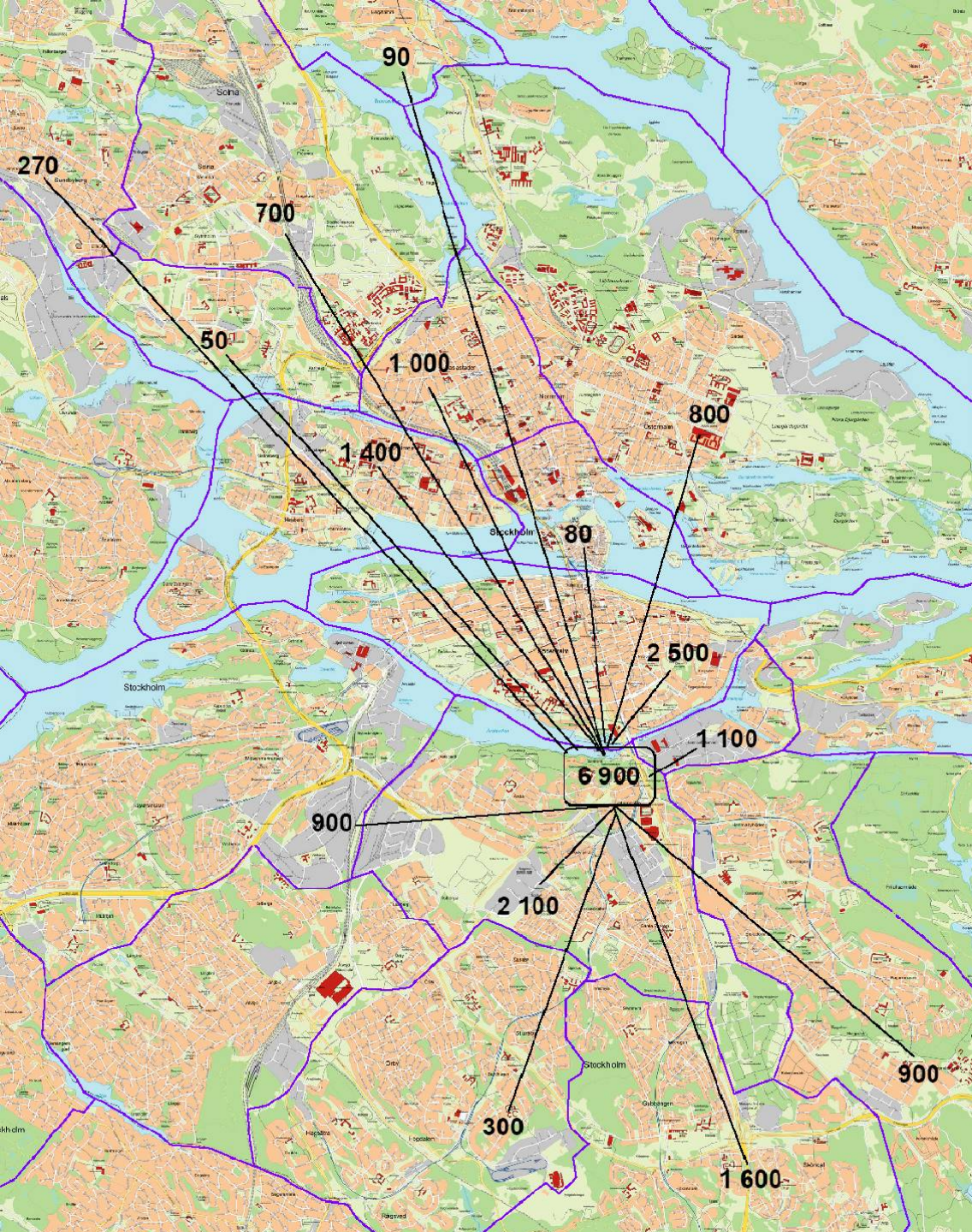




Pendelpassager till Innerstaden över Skanstull

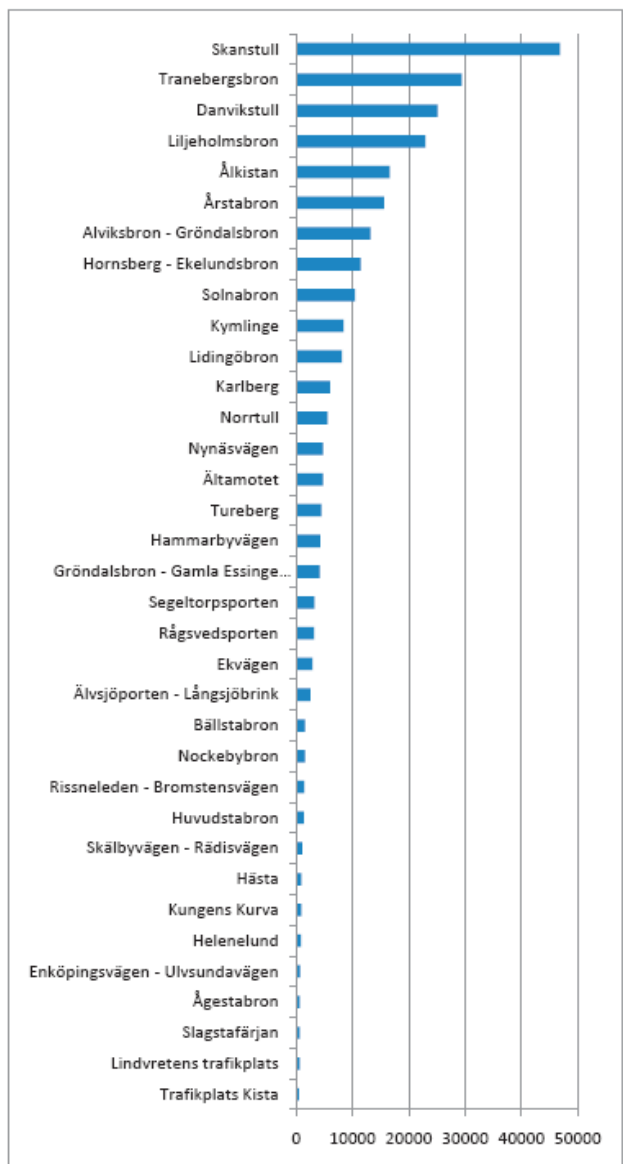
Skulle 20 procent cykla i högtrafik är det 100 i minuten.

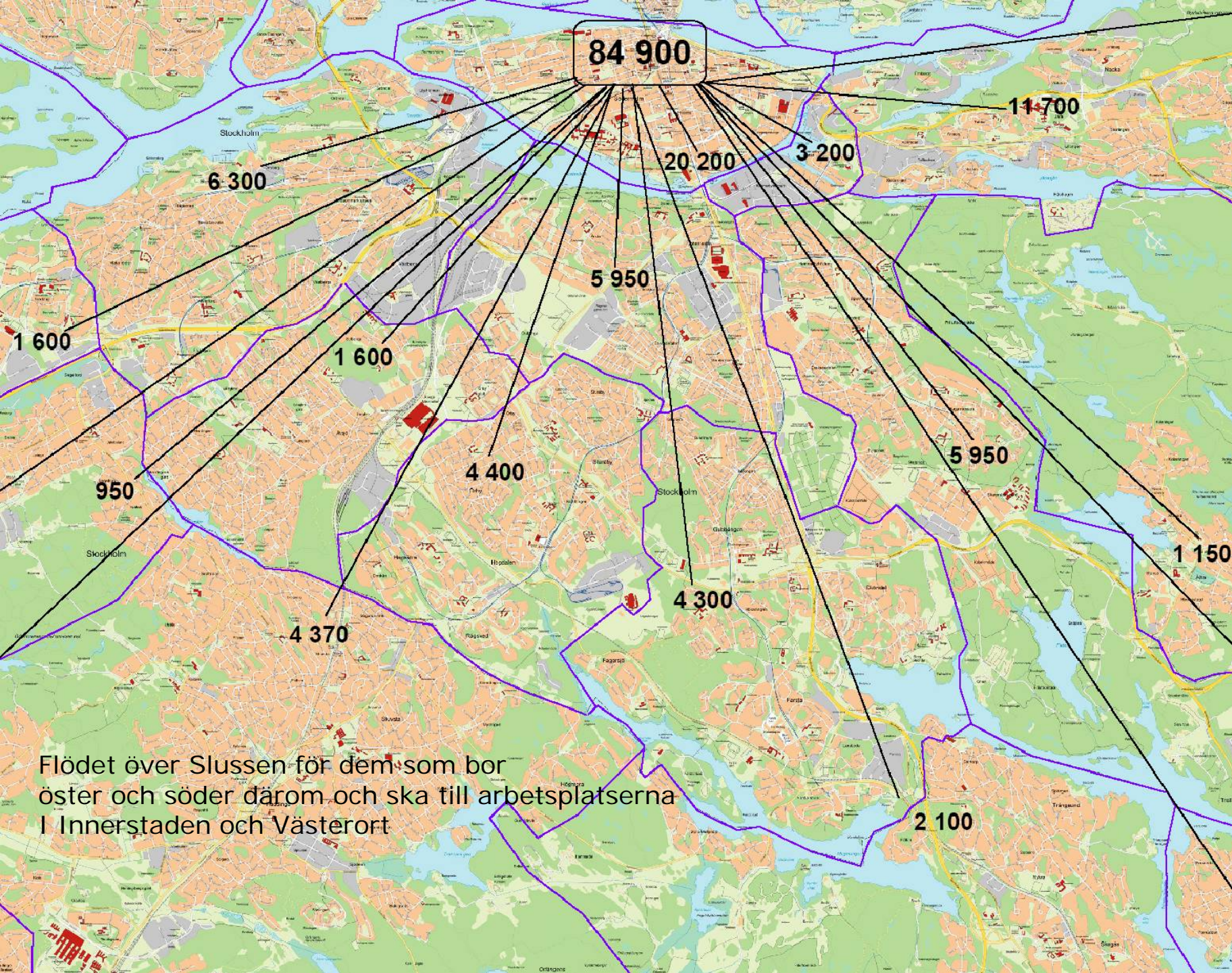
Klarar Götgatan det??



Motsatta flödet: folk som bor norr om Skanstull och ska till jobbet i Söderort

Figur 11. Antal pendlare över portarna till Innerstaden, Söderort och Västerort. Avrundade siffror (sifferunderlaget finns i bilaga 14).





84 900

11 700

20 200

3 200

6 300

5 950

1 600

1 600

950

4 400

5 950

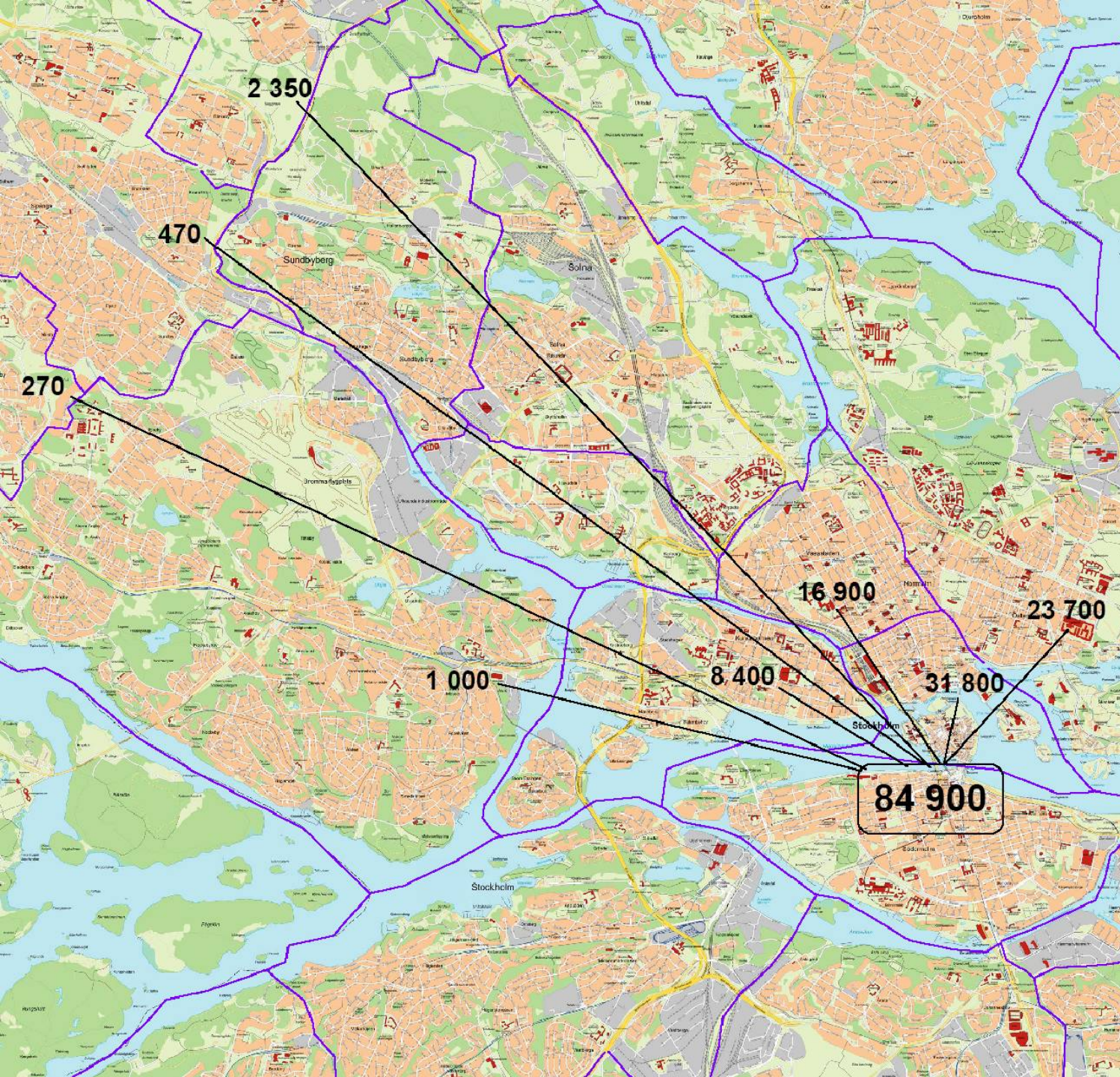
1 150

4 300

4 370

2 100

Flödet över Slussen för dem som bor öster och söder därom och ska till arbetsplatserna i Innerstaden och Västerort

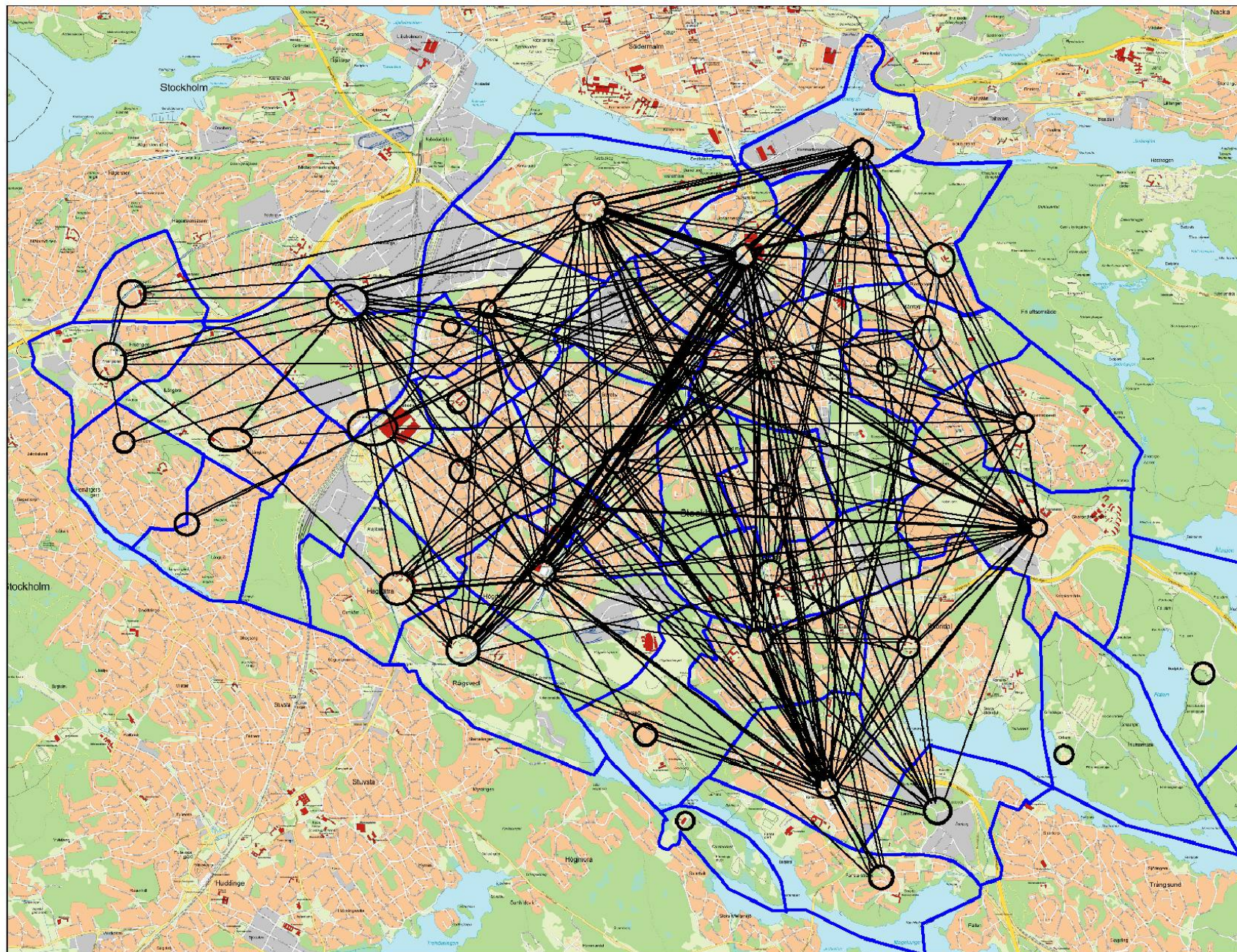


Till arbetsplatser i Innerstaden och Västerort

Kartex kartbild

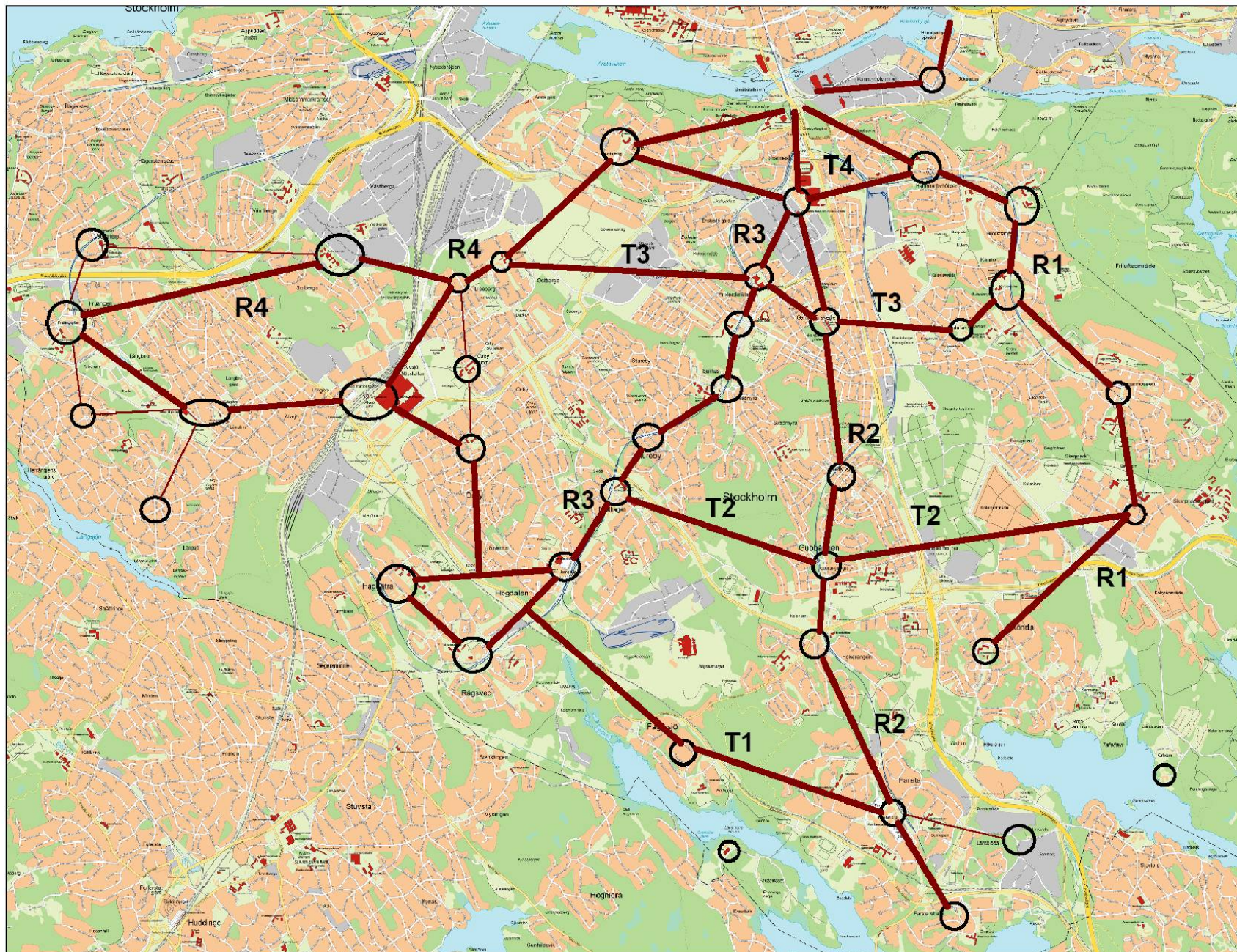
Ursprung: Kartex kartgrupp

©Lantmäteriverket, Gävle, 2010



lat=N59.229900° long=E17.941384°

Skala 1:23000



Sammanfattning

Användbar metod

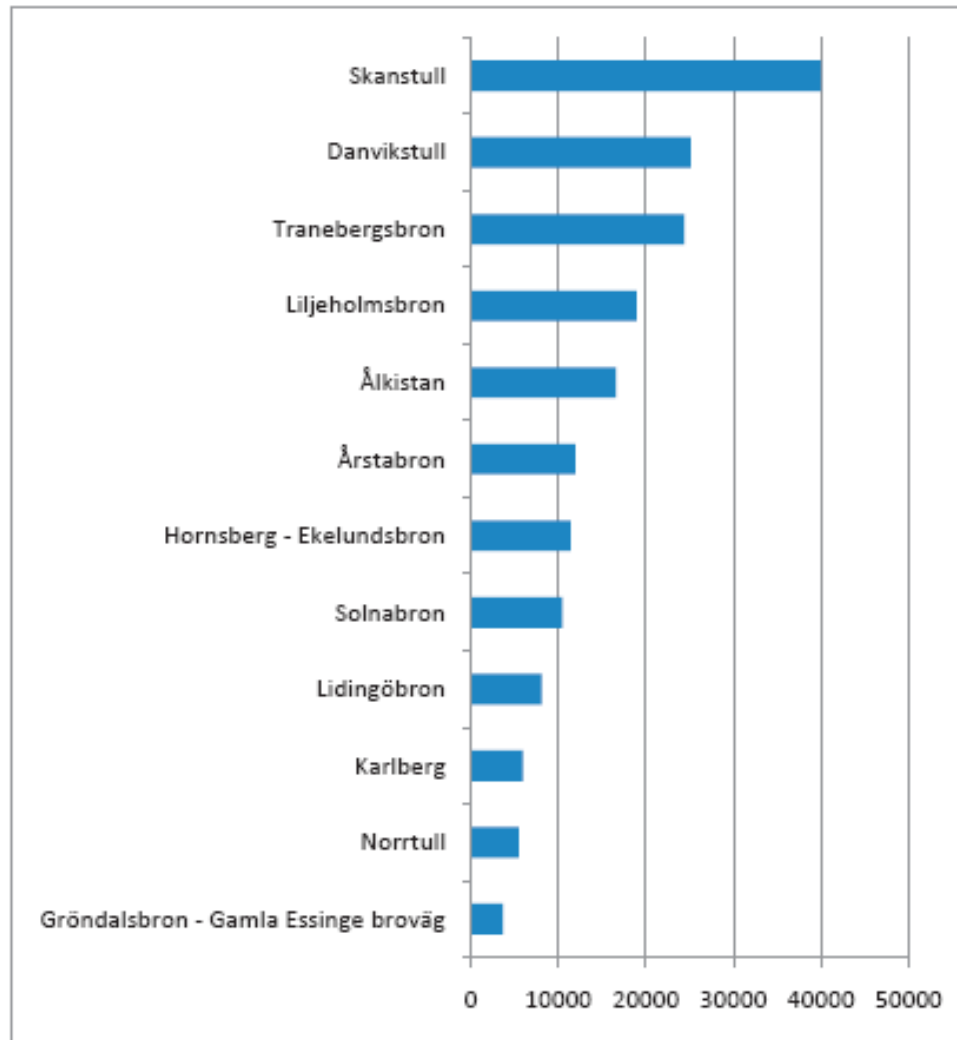
Stor potential - hundratusentals

Tack för uppmärksamheten

Krister Spolander
www.spolander.se

krister@spolander.se
08-720 01 25
070-421 70 36

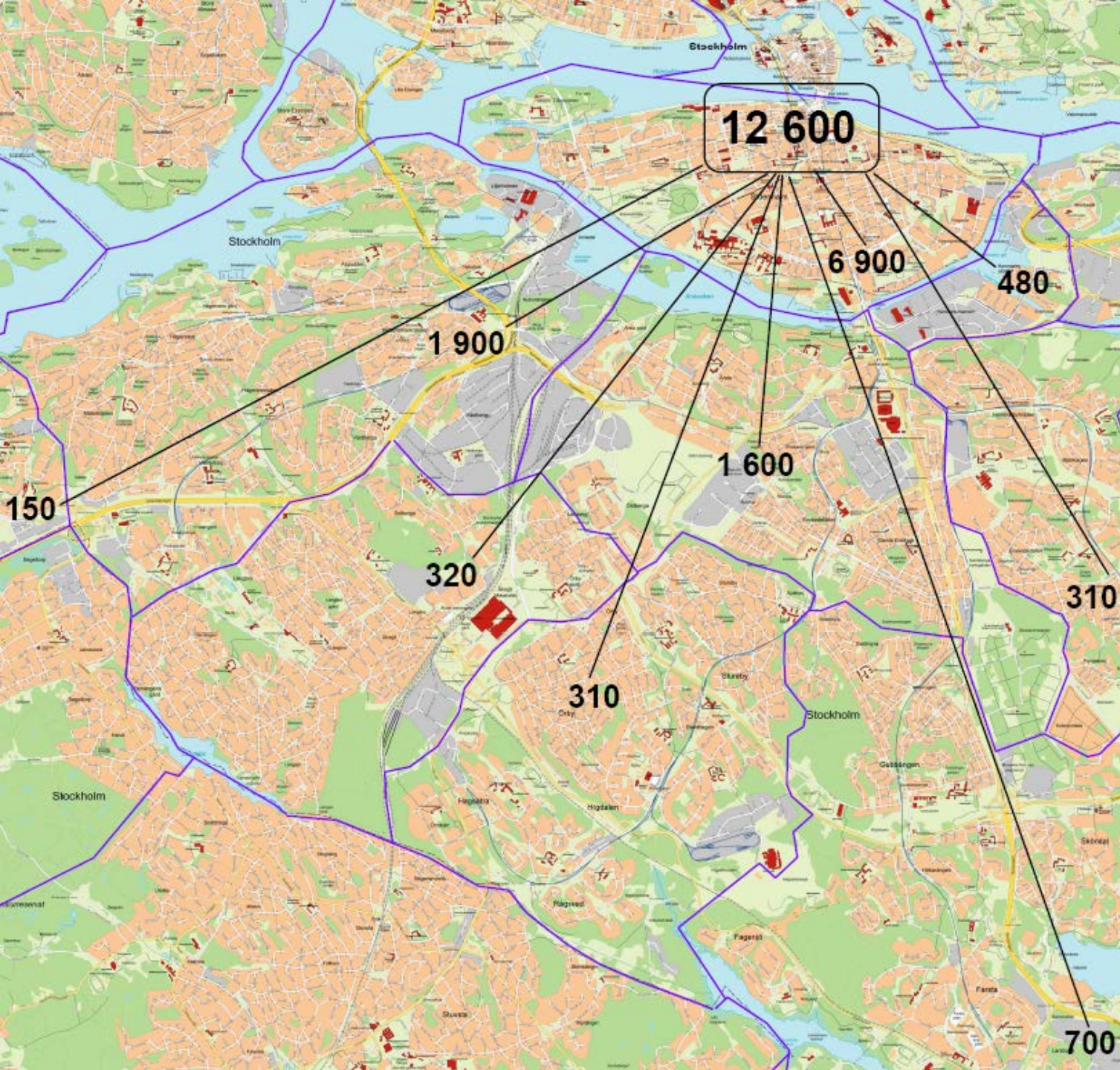
Figur 7. Antal pendlare som passerar respektive portar på väg till sina arbetsställen i Innerstaden. Hur flödena fördelats över portar finns i bilaga 7.



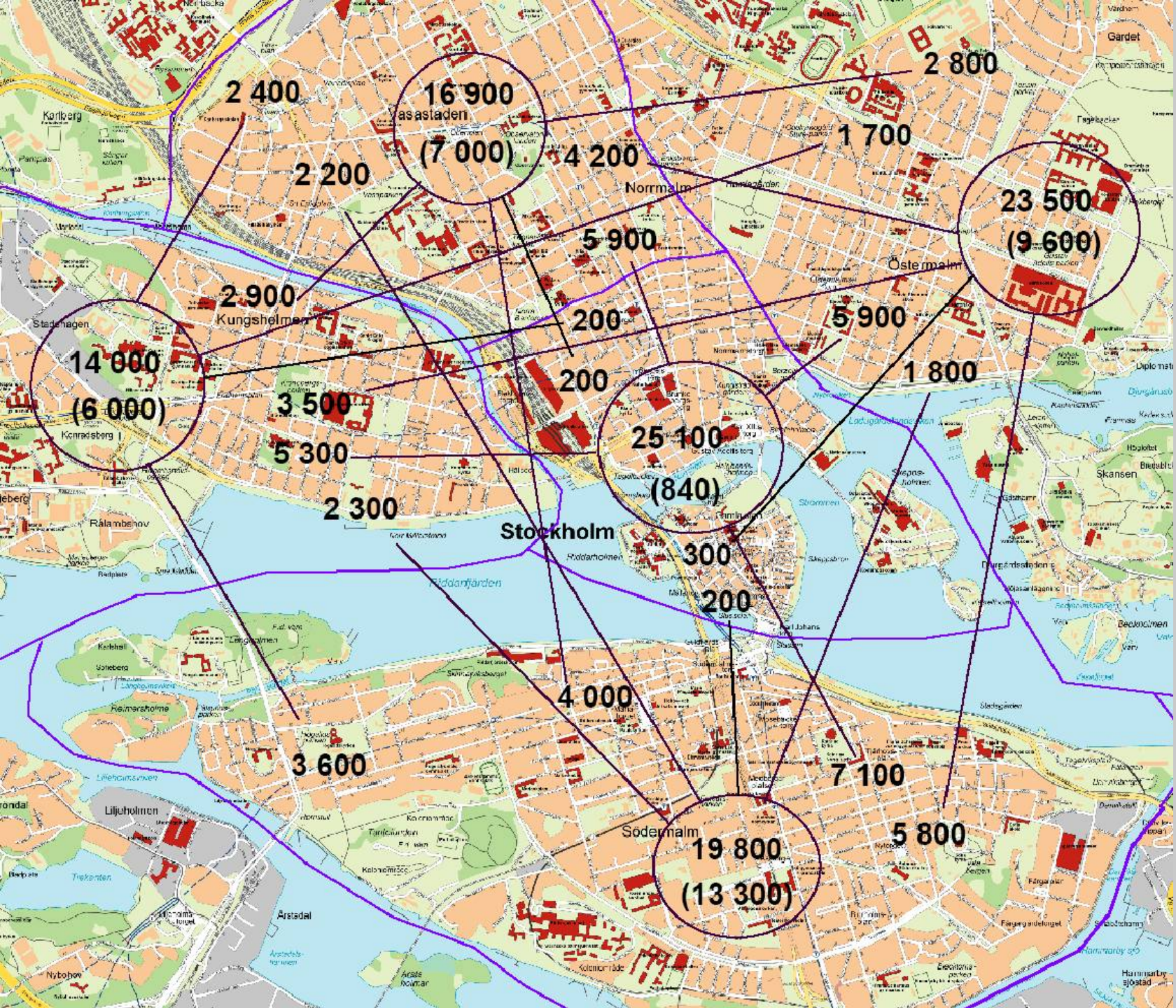
180 000 bor utanför Innerstaden men arbetar där



Bor norr om Slussen och ska till arbetet på Södermalm eller i Söderort

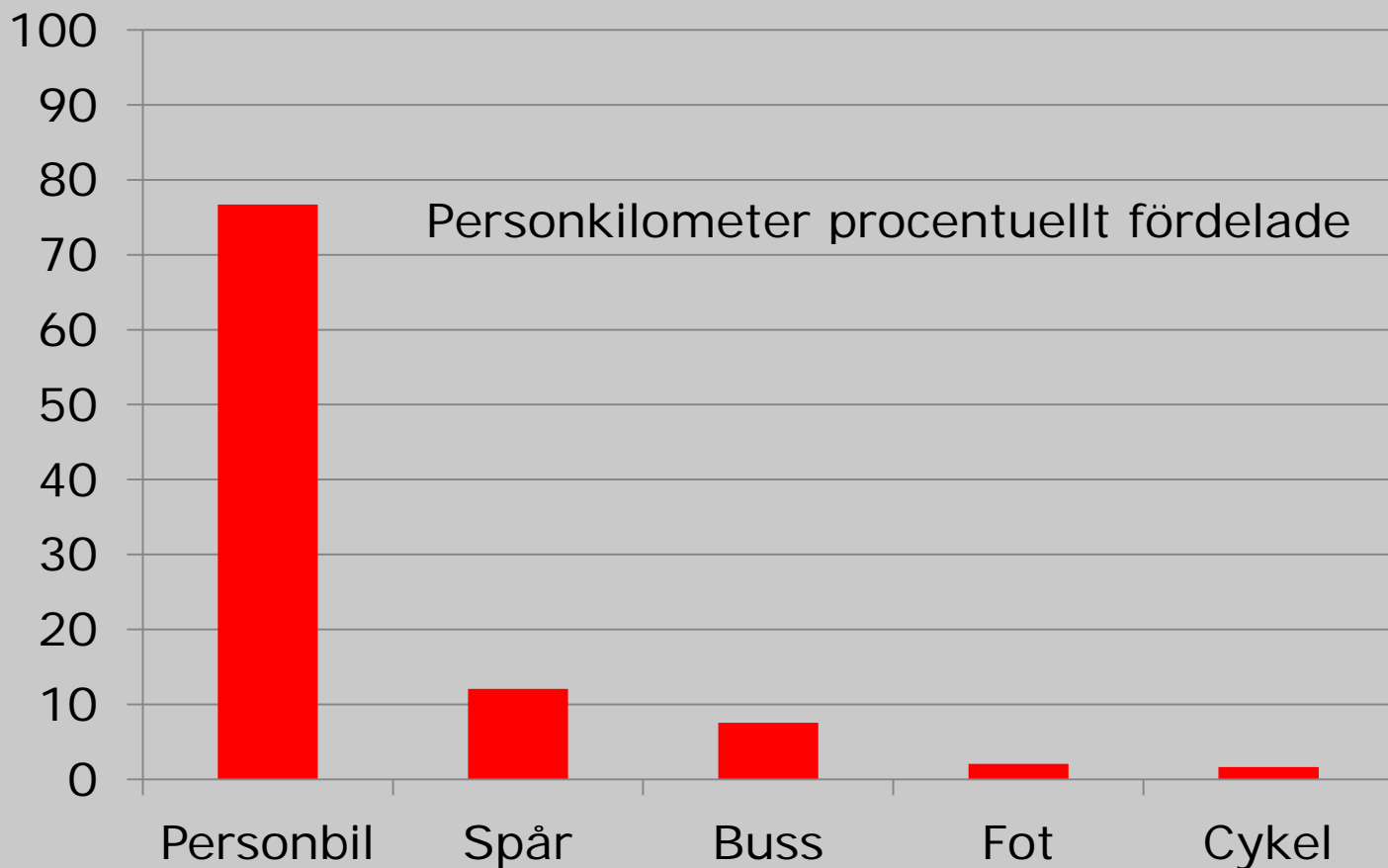


Till arbetet på
Södermalm
eller i Söderort



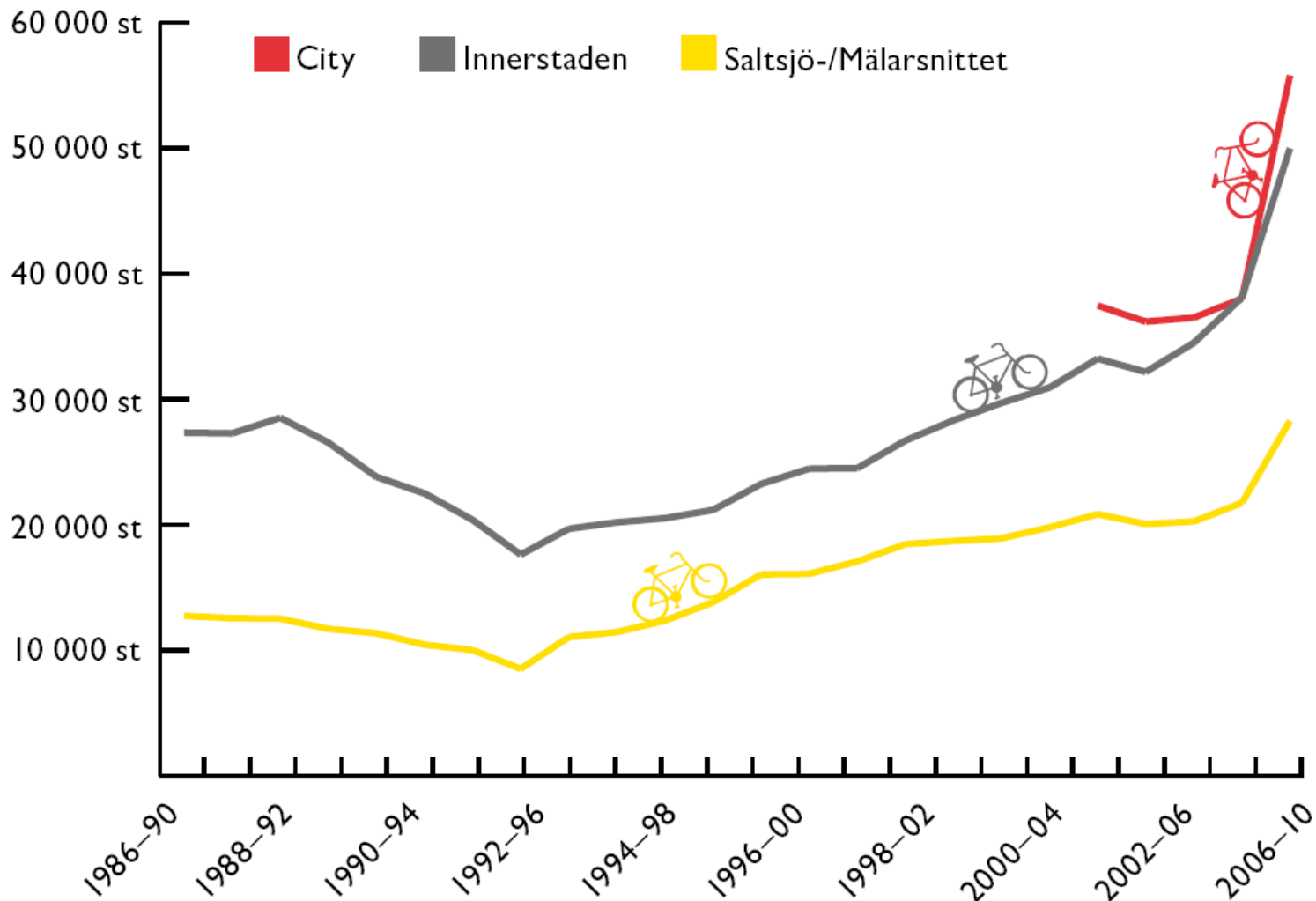
Bor och arbetar i Innerstaden

Hela landet



Persontrafikarbetet procentuellt fördelat på
markbundna färdmedel (304 milj/dag)
RES 2005-2006 (Trafikanalys, www.trafa.se)

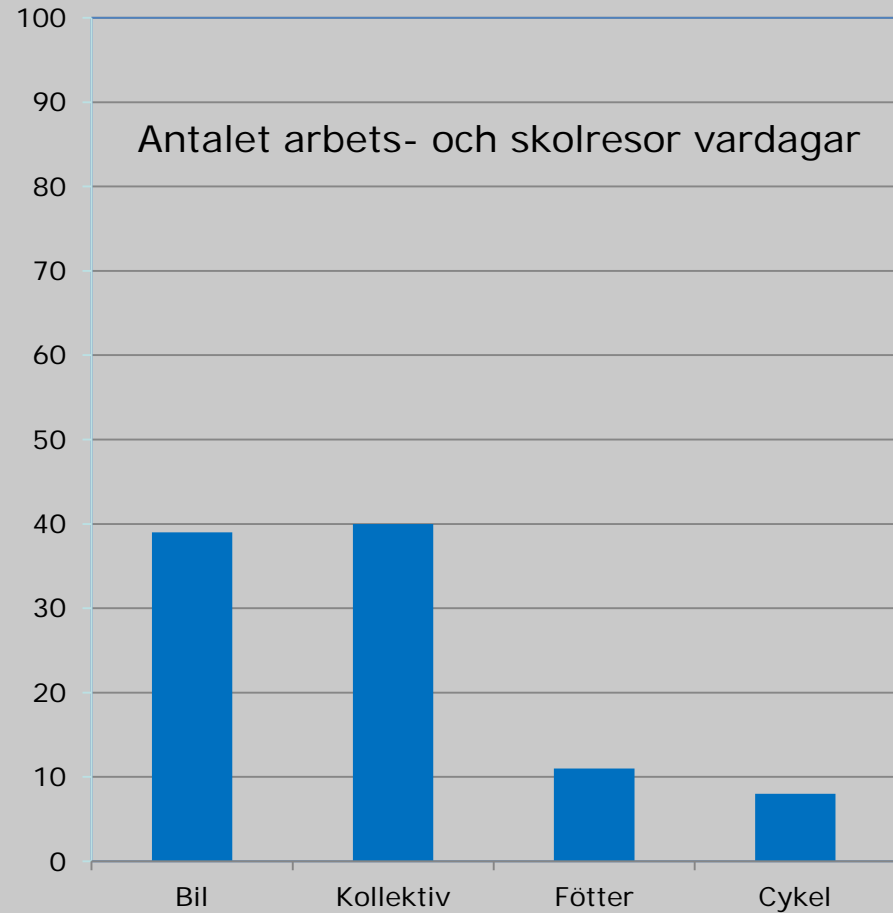
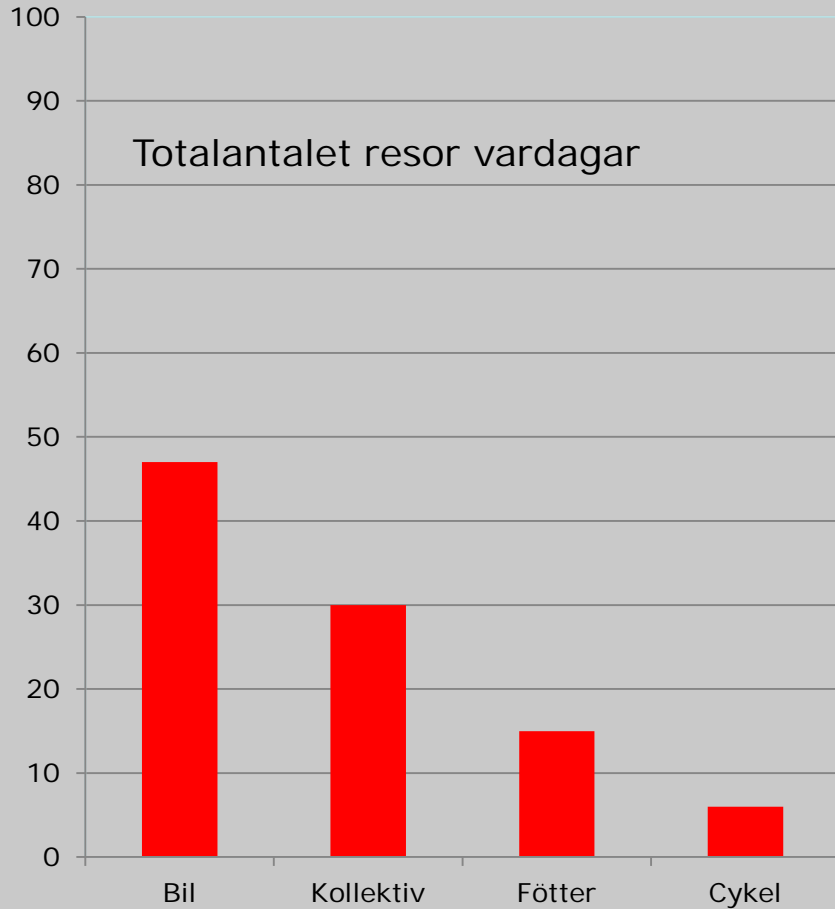
Cyklar i city- och över innerstads- och Saltsjö-/Mälarsnittet uppräknat till dygnsiffror



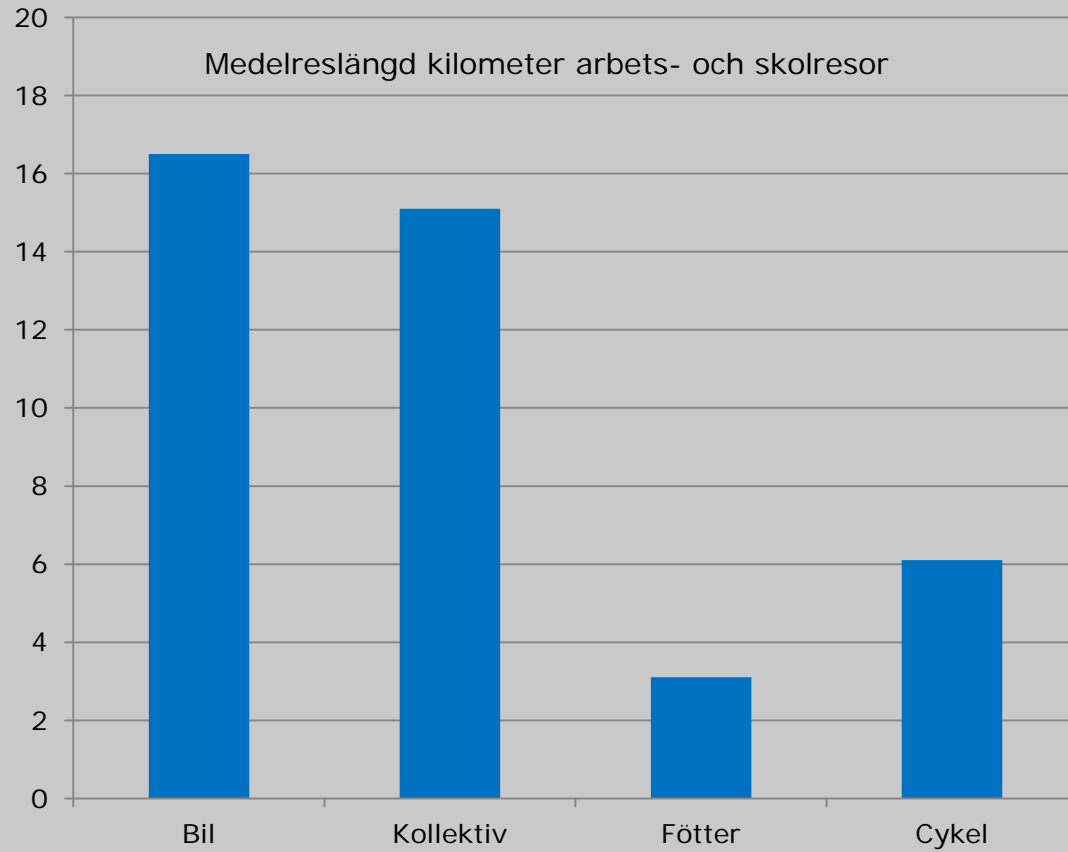
Källa: Trafikkontoret

Cykelns andel	%
Stockholms län	>5
Örebro, Linköping osv	20
Lund, Umeå	25
Sverige nationellt	10?
Bremen, Münster, Borken	40
Berlin - Stuttgart	5-10
Köpenhamn, Odense	35-40
Den Haag, Rotterdam	15
Zwolle, Groningen, Amsterdam	>40

Resvanor i Stockholms län (12-84 år), Trivector 2005:25

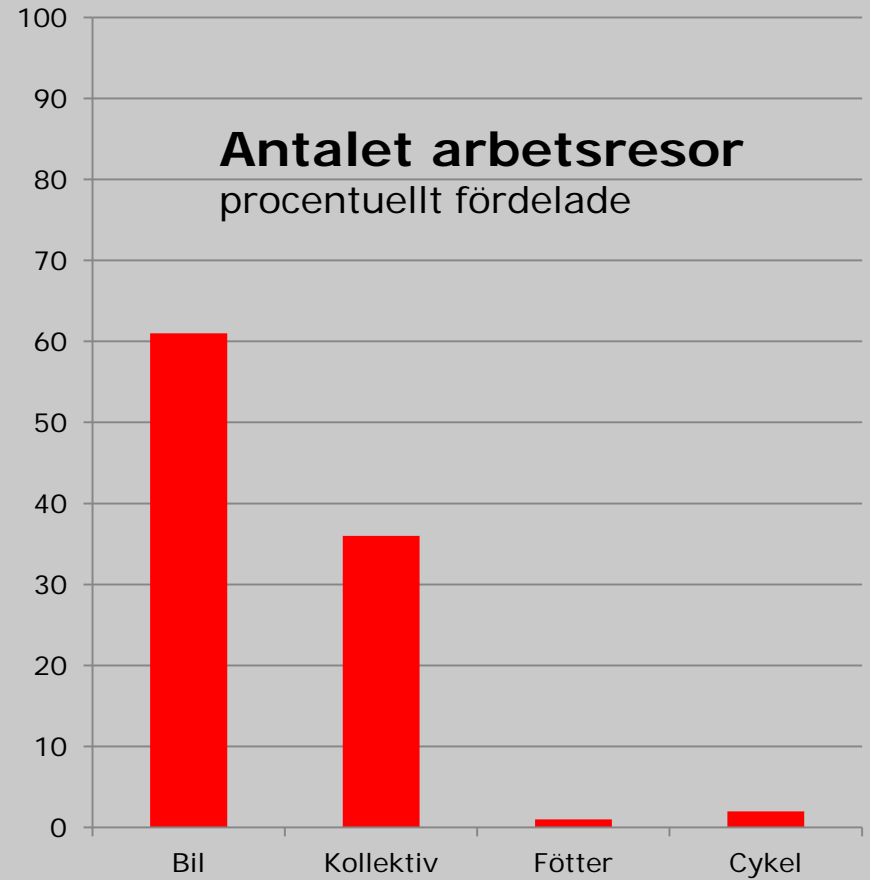
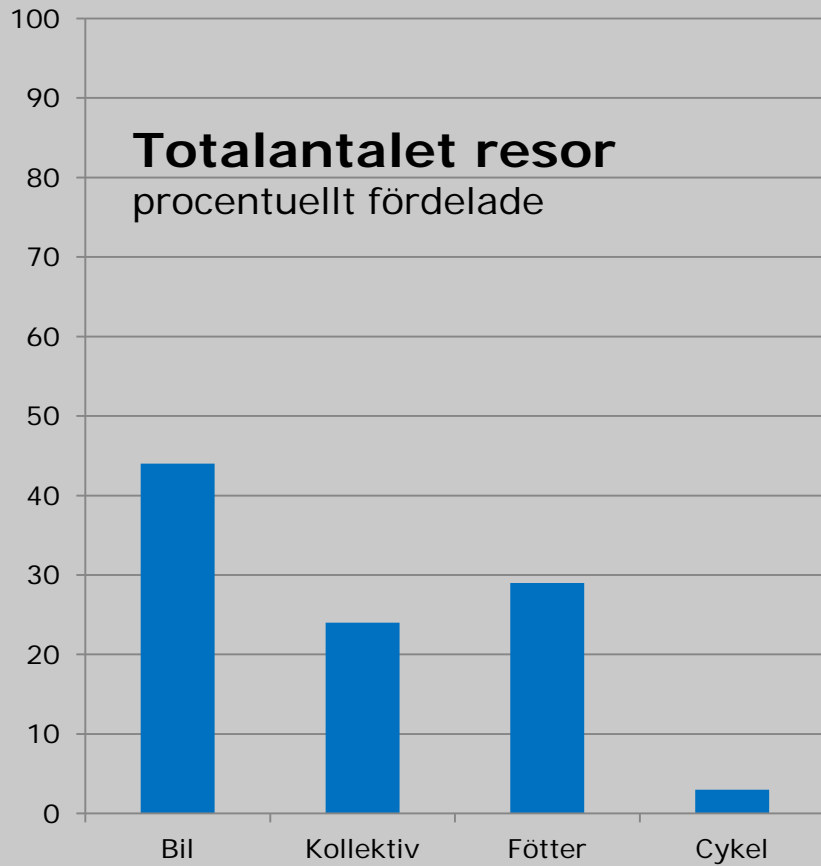


Resvanor i Stockholms län (12-84 år), Trivector 2005:25



Trafiken i Stockholms län 2007

(RTK INFO 3:2008 resp SL PLAN rapport 2008:9)



Data från RES 2005-2006 (SIKA, numera Trafikanalys)

Säsongsvariationerna

- Umeå 40% sommarhalvåret, 20% vinterhalvåret
- Linköping vintercyklingen 70% av årsgenomsnittet
- Malmö 85% av årsgenomsnittet
- Stockholm 60-70% av sommarcyklingen vid barmark, 35-45% vid besvärligare väglag

*Vinterväghållningen avgörande –
större betydelse än temperaturen*

Varför cykelpendlar stockholmscyklister?

- Snabbhet/framkomlighet primär
- Säkerheten viktig
- Allt annat är bonus men sekundärt som motion/hälsa, ekonomi, miljöhänsyn

Viktigast för framkomlighet och säkerhet

- Underlaget – standard, friktion osv
- Korsningar/överfarter med korsande biltrafik

Korsningar/överfarter

- Så få som möjligt i plan
- Reglerad väjningsplikt
- Fysisk fartdämpning



Expresscykelväg i Holland – dimensionerad för minst 35-40 km/tim