

# satsa II

Samverkan för effektivt transportsystem  
i Stockholmsregionen



LS 1102-0284

## Underlag för regionalt cykelvägnät i Stockholms län Pendlingsrelationer mellan bostäder och arbetsplatser

*En investering för framtiden*



EUROPEISKA UNIONEN  
Europeiska regionala  
utvecklingsfonden

**Titel:** Underlag för regionalt cykelvägnät i Stockholms län. Pendlingsrelationer mellan bostäder och arbetsplatser

**Författare:** Krister Spolander, Spolander Consulting

**Beställare:** Stockholms läns landsting,  
Tillväxt, miljö och regionplanering  
Kontaktperson: Ebba Larsson, Trafikverket (ebba.larsson@trafikverket.se)

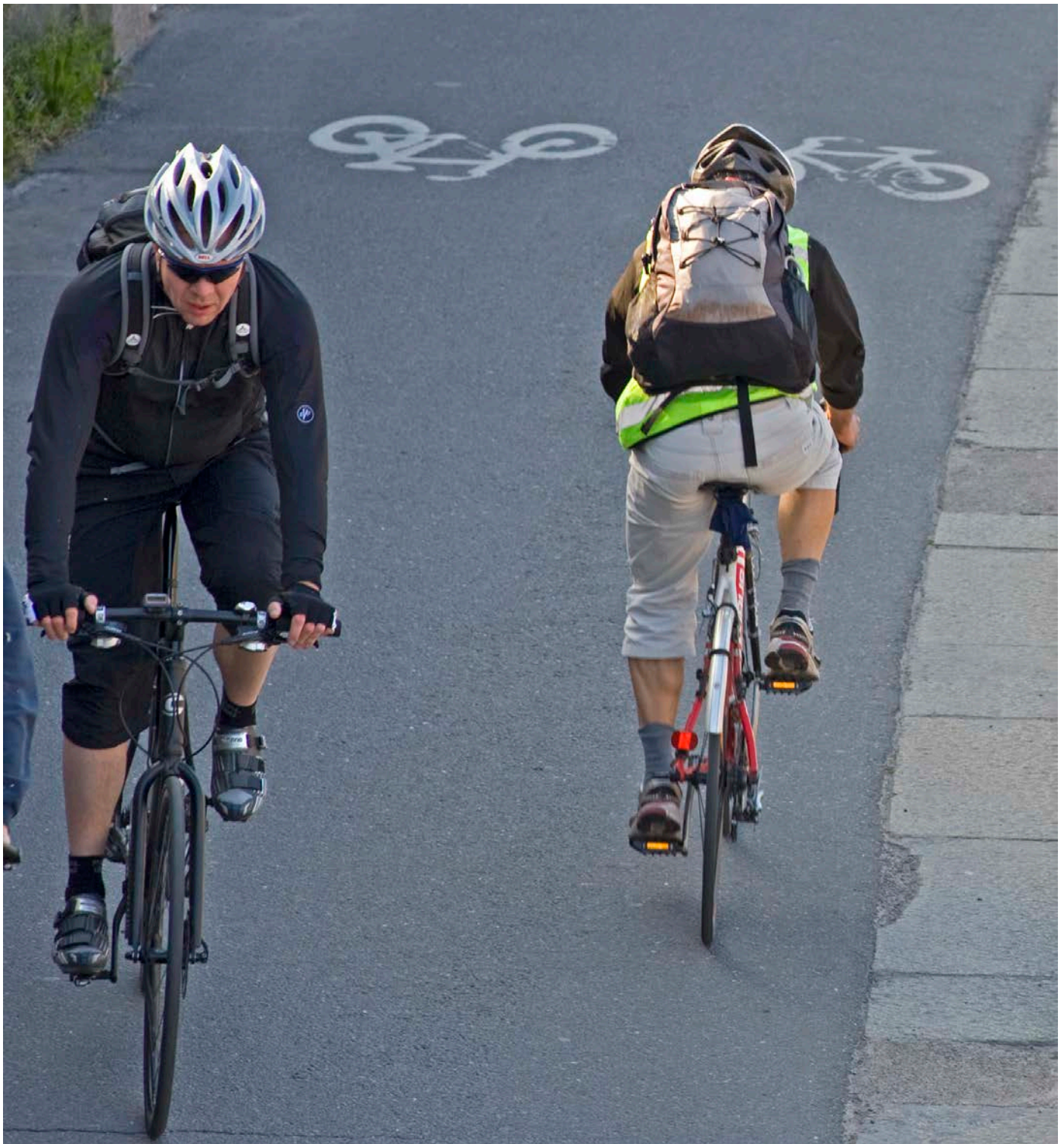


Foto Krister Spolander

# **Underlag för regionalt cykelvägnät i Stockholms län**

## **Pendlingsrelationer mellan bostäder och arbetsplatser**

**Krister Spolander**

# **Underlag för regionalt cykelvägnät i Stockholms län**

**Pendlingsrelationer mellan bostäder och arbets-  
platser**

**Krister Spolander**

Spolander Consulting

[www.spolander.se](http://www.spolander.se)

[krister@spolander.se](mailto:krister@spolander.se)

070-4217036, 08-7200125

## **Förord**

Denna rapport har tagits fram inom projektet SATSA II Regional cykelstrategi som finansieras med tid och kontanta medel av Trafikverket, Stockholms läns landsting, Storstockholms lokal-trafik, 14 kommuner, Länsstyrelsen samt EU:s strukturfonder. SATSA står för Samverkan för ett effektivt transportsystem i Stockholmsregionen.

Rapportens syfte har varit att ge ett geografiskt underlag för lokaliseringen av regionala cykelstråk.

Resultaten har vid ett par tillfällen diskuterats i en grupp bestående av Ebba Larsson Trafikverket, Maria Johansson Sweco, Louise Gustafsson Sweco, Krister Isaksson Sweco och Isabelle Petersson Sweco. Tack för synpunkter och inspirerande diskussioner.

För analyser och slutsatser i denna rapport ansvarar undertecknad.

Stockholm mars 2012

Krister Spolander  
Spolander Consulting  
[www.spolander.se](http://www.spolander.se)  
08-720 01 25, 070-421 70 36  
[krister@spolander.se](mailto:krister@spolander.se)

## **Innehåll**

<b>Sammanfattning</b>	2
<b>1 Bakgrund och syfte</b>	3
Regional cykelstrategi	3
Analys av arbetspendling - syftet	3
Data	3
Fyra slags analyser	4
Redovisning	4
<b>2 Översikt av boende och arbetsplatser</b>	6
2.1 Arbetspendlingen inom och mellan kommuner	6
2.2 Avstånd mellan bostäder och arbetsplatser	17
2.3 Fågelväg och faktiska avstånd	18
<b>3 Pendlingskorridorer</b>	19
3.1 Korridor 1 NO-SO: Norrtälje - Innerstaden – Nynäshamn	21
3.2 Korridor 2 NO-SV: Norrtälje - Innerstaden - Nykvarn	23
3.3 Korridor 3 N-SO: Sigtuna - Innerstaden - Nynäshamn	25
3.4 Korridor 4 N-SV: Sigtuna - Innerstaden - Nykvarn	27
3.5 Korridor 5 NV-SO: Upplands-Bro – Innerstaden - Nynäshamn	29
3.6 Korridor 6 NV-SV: Upplands-Bro – Innerstaden - Nykvarn	31
3.7 Korridor 7 O-V: Österåker – Upplands-Bro	33
3.8 Korridor 8 O-V: Österåker - Järfälla	34
3.9 Korridor 9 O-V: Danderyd - Järfälla	36
3.10 Korridor 10 O-V: Värmdö – Ekerö	38
3.11 Korridor 11 O-V: Tyresö – Ekerö	40
3.12 Korridor 12 O-V: Haninge – Ekerö	42
<b>4 Kön och ålder</b>	43
<b>5 Sammanfattande synpunkter</b>	45
<b>Bilagor</b>	
1 Boende samt inom-, ut- och inpendling för kommunerna i Stockholms län	46
2 Den relativa inom-, in- och utpendling för kommunerna i Stockholms län	47
3 Pendlingen mellan kommunerna	48
4 Inpendlingen till kommunerna i korridorerna	51

## Sammanfattning

Data om den förvärvsarbetande befolkningens arbetspendling – var människor bor och var de arbetar i Stockholms län – har analyserats i syfte att få fram ett geografiskt underlag för lokaliseringen av regionala cykelstråk.

Det finns en kolossal variation i storlek mellan länets 26 kommuner, i synnerhet när det gäller antalet arbetsplatser. Innerstaden dominerar stort, med en dryg tredjedel av länets arbetsplatser. Tillsammans med Söderort, Västerort och Solna handlar det om drygt 60 procent av länets arbetsplatser koncentrerade på en ganska begränsad yta. Det är dit den mesta inpendlingen går, från boende i andra delar av länet.

För de flesta är avståndet till arbetsplatsen förhållandevis kort. För drygt två tredjedelar håller det sig inom max en mil fågelvägen. Översatt till verklig väg handlar det om max inte fullt 14 kilometer, en sträcka man kan cykla på 40 minuter. Det är bara en tiondel av de förvärvsarbetande som har längre fågelväg än två mil. Förutsättningarna att öka cykelpendlingen i länet – som ligger lägre än riksgenomsnittet – måste därför bedömas som mycket goda.

Tolv pendlingskorridorer har analyserats närmare. De avser ungefärliga, och tänkbara, sträckningar för regionala huvudstråk för cykelpendling.

Sex av pendlingskorridorerna går radiellt och passerar Innerstaden i nordlig-sydlig riktning. Länet arbetspendling domineras av dessa relationer. De sex tangentiella pendlingskorridorerna har betydligt lägre flöden. Det är bara de som går genom Innerstaden eller i dess närhet som uppvisar större volymer.

Nuvarande pendlingsmönster är ett uttryck för befintlig väg- och spårinfrastruktur och den är i huvudsak radiell. Cykelstråken bör i första hand förstås dras där de stora potentialerna finns, men man kan ju också försöka skapa nya potentialer med stråk som möjliggör pendlingsrelationer mellan områden som idag inte har några.

## 1 Bakgrund och syfte

Den ökande folkmängden och den växande ekonomin i Stockholmsregionen ställer stora krav på välfungerande transporter. Planeringen av transportsystemets utveckling behöver samordnas bättre och den befintliga strukturen utnyttjas effektivare.

Mot den bakgrunden skapades projektet *Samverkan för effektivt transportsystem i Stockholmsregionen, SATSA och SATSA II*<sup>1</sup>. Målet är att stärka samverkan mellan parterna<sup>2</sup> i syfte att effektivisera transportsystemet i Stockholms län och korridoren Arlanda-Uppsala. Det handlar om att samordna olika större projekt och andra åtgärder i transportsystemet.

### Regional cykelstrategi

Ett av delprojekten i SATSA II gäller en regional cykelstrategi. I detta ingår en revidering av det tidigare angivna nätet av regionala cykelstråk och en inventering av cykelstråk samtidigt som en regional cykelplan tas fram.

I och med detta projekt tas ett helhetsgrepp på cykel frågan i Stockholms län. Samsynen på cykelns roll i systemet ska öka, särskilt när det gäller arbetspendlingen<sup>3</sup>.

Cykelns andel av resandet i Stockholms län är hälften mot genomsnittet i hela landet. Enligt senast tillgängliga data görs fem procent av resorna i länet med cykel.<sup>4</sup> Det är lägre än förväntat med tanke på bebyggelsestäthet, klimatologiska och topografiska förhållanden.

Potentialen för ökad cykling är emellertid stor om man bara ser till avstånden mellan bostäder och arbetsplatser. Hundratusentals människor bor så nära sina arbetsplatser att de flesta skulle kunna använda cykel om det bara hänger på avståndet.

### Analys av arbetspendling - syftet

Syftet för denna rapport är att analysera arbetspendlingen i Stockholms län, vilket ska ge underlag för att bedöma var de större potentiella cykelströmena finns.

### Data

Stockholms län består av 26 kommuner, befolkningen uppgår till drygt 2 miljoner av vilka inte fullt 1 miljon är förvärvsarbetande med arbetsplats inom Stockholms

---

<sup>1</sup> 2009-2011 resp 2010-2013.

<sup>2</sup> Länsstyrelsen, Trafikverket, Storstockholms Lokaltrafik, Stockholms stad och övriga kommuner i länet.

<sup>3</sup> Men också rekreations- och fritidscyklingen hanteras inom projektet, ett regionalt nät för detta ska anges.

<sup>4</sup> Huvudresor enligt RES 2005-2006. Den nationella resvaneundersökningen. SIKAs rapport 2007:19. Den nya nationella resvaneundersökningen pågår under två år, 2011-2012. En halvtidsredovisning av data från 2011 kommer att ske i maj 2012. Den genomförs av Trafikanalys (efterträdare till SIKAs).



län. Uppgifter om arbetspendling finns i SCBs registerbaserade arbetsmarknadsstatistik, RAMS, som innehåller uppgifter om befolkning, bostäder och arbetsplatser. Bostäder och arbetsplatser är koordinatsatta och kan kopplas med de förvärvsarbetandes personnummer. Detta är totalräknad statistik som kan brytas ner på en mycket fin geografisk nivå.<sup>5</sup>

Datauttaget har levererats av SCBs enhet för regionala tjänster och indelningar. Det omfattar samtliga förvärvsarbetande bosatta i länet 2009 (senast tillgängliga)<sup>6</sup>, dock har de med arbetsplatsen *utanför* Stockholms län exkluderats.

Det finns ett antal ”restförda”, det är de med ambulerande arbetsplats eller där adressen på arbetsstället saknas eller är felaktig. De uppgår till 1,8 procent och har därför ingen nämnvärd betydelse för resultaten (bilaga 3).

### **Fyra slags analyser**

Fyra slags analyser har gjorts, den första på kommunnivå, där Stockholm delats i tre områden: Innerstaden, Västerort samt Söderort<sup>7</sup>. Detta ger totalt 28 områden, se karta 0. Arbetspendlingen mellan dessa områden har beskrivits i så kallade pendlingsmatriser. Uppdelningen av Stockholms stad beror, utöver storleken, på att pendlingsmönstren skiljer sig åt mellan de tre områdena.<sup>8</sup>

För det andra har pendlingen analyserats längs ett antal relationer som bedömts intressanta för regionala huvudstråk. Det handlar om pendlingskorridorer, vilka avser ungefärliga, och tänkbara, sträckningar för huvudstråken.

För att få en uppfattning om vilka distanser det faktiskt rör sig om har avståndet mellan bostad och arbetsplats studerats översiktligt i en tredje analys.

Kön och ålder spelar, i kombination, en viss roll för arbetspendling med cykel. Därför har detta berörts avslutningsvis.

### **Redovisning**

Av läsbarhetsskäl är siffrorna avrundade i löptext och kartor. De exakta finns i tabellbilagorna.

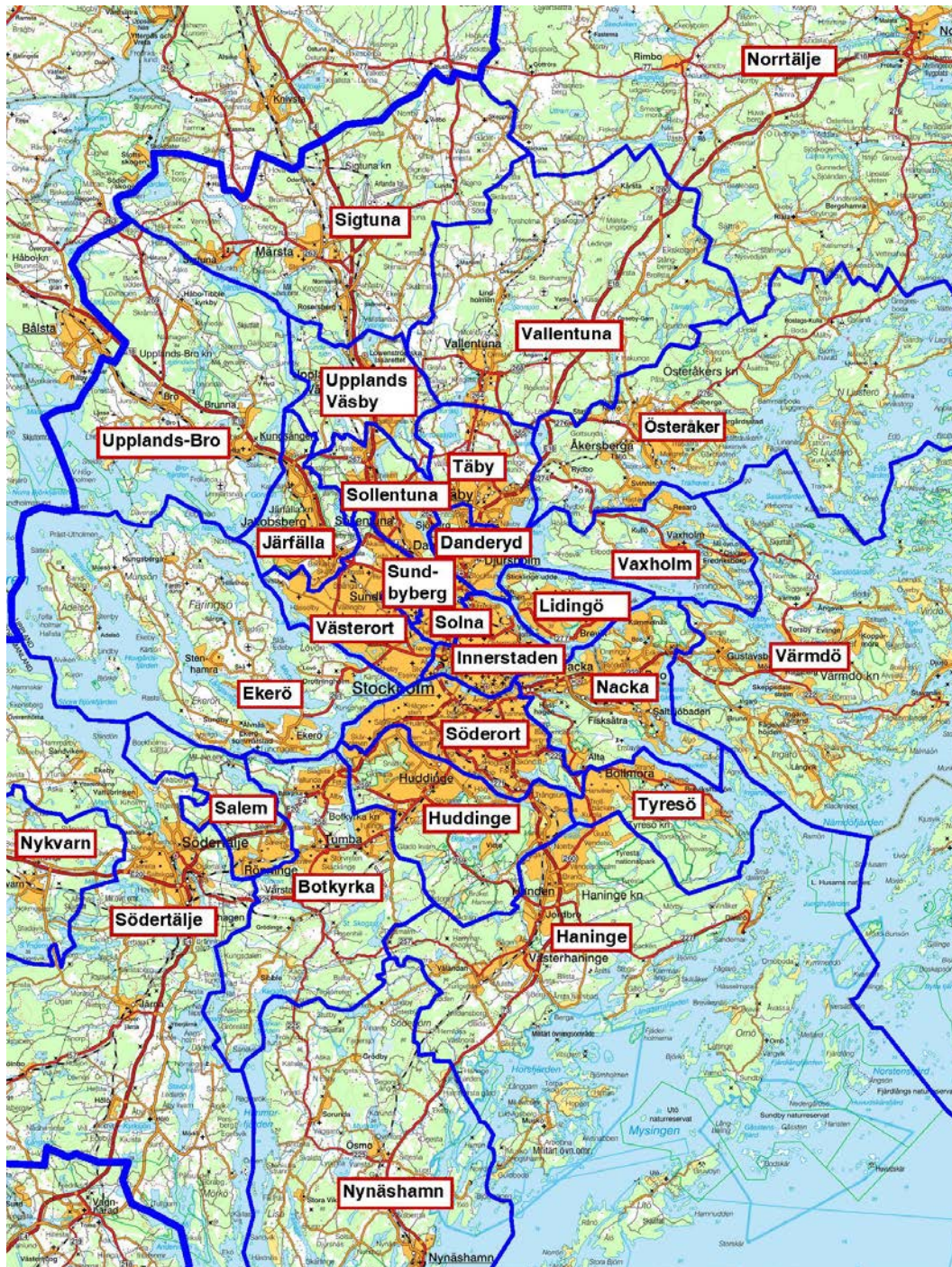
---

<sup>5</sup> Uppgifter för framställning av RAMS inhämtas från de skatteadministrativa Kontrolluppgiftsregistren och de Standardiserade räkenskapsutdragen. För uppgifter till dessa register föreligger uppgiftsskyldighet enligt lagen om självdeklarationer och kontrolluppgifter (SFS 2001:1227). Övriga uppgifter hämtas från Registret över totalbefolkningen (SCB, BE0102), Företagsdatabasen (SCB, NV0101), Inkomst- och taxeringsregistret (SCB, HE0101), Befolkningens utbildning (SCB, UF0506) samt Befolkningens studiedeltagande (SCB, UF0507). I de fall uppgiftsskyldighet föreligger för dessa produkter är den relevant i ett tidigare skede än vid framställningen av RAMS.

<sup>6</sup> Pendlingsstatistikens relativa eftersläpning saknar betydelse för resultat och slutsatser. Befolkningsökningen i Stockholms län ligger kring 1,5 procent årligen (1,7 procent från 2009 till 2010).

<sup>7</sup> Södra Hammarbyhamnen med Hammarby Sjöstad har av geografiska skäl fört till Söderort trots att området administrativt tillhör Innerstaden/Södermalm.

<sup>8</sup> Innerstaden har en mycket större inpendling än utpendling. För Söderort och Västerort är det tvärtom, utpendlingen där är större än inpendlingen. Vidare är inompendlingen i Innerstaden väsentligen större än utpendlingen. I Söderort och Västerort är det tvärtom.

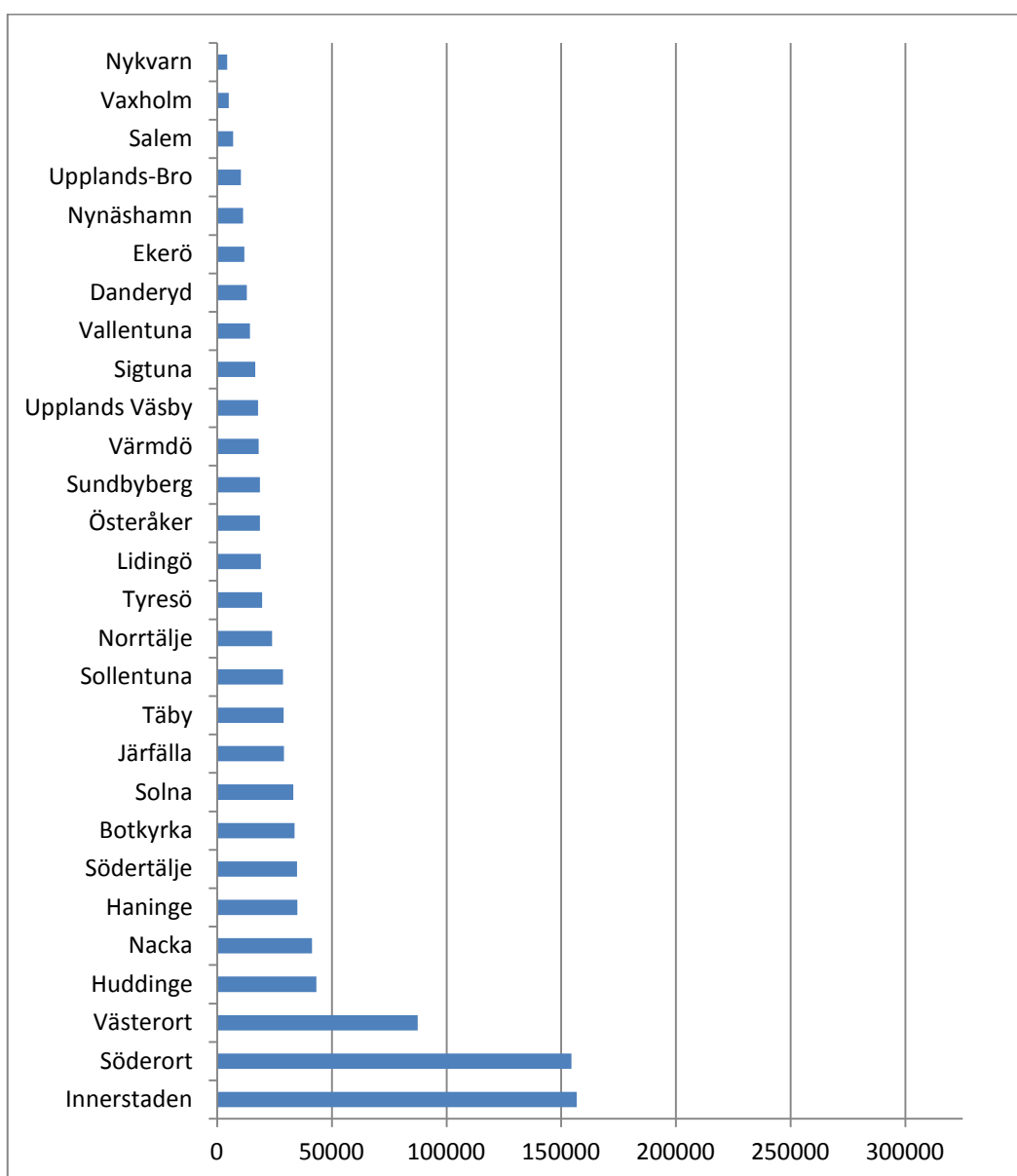


**Karta 0.** Stockholms län med sina 26 kommuner. I analyserna har Stockholms stad delats upp i Innerstaden, Söderort och Västerort, vilket sammanlagt ger 28 områden mellan vilka arbetspendlingen studerats.

## 2 Översikt av boende och arbetsplatser

### 2.1 Arbetspendlingen inom och mellan kommuner

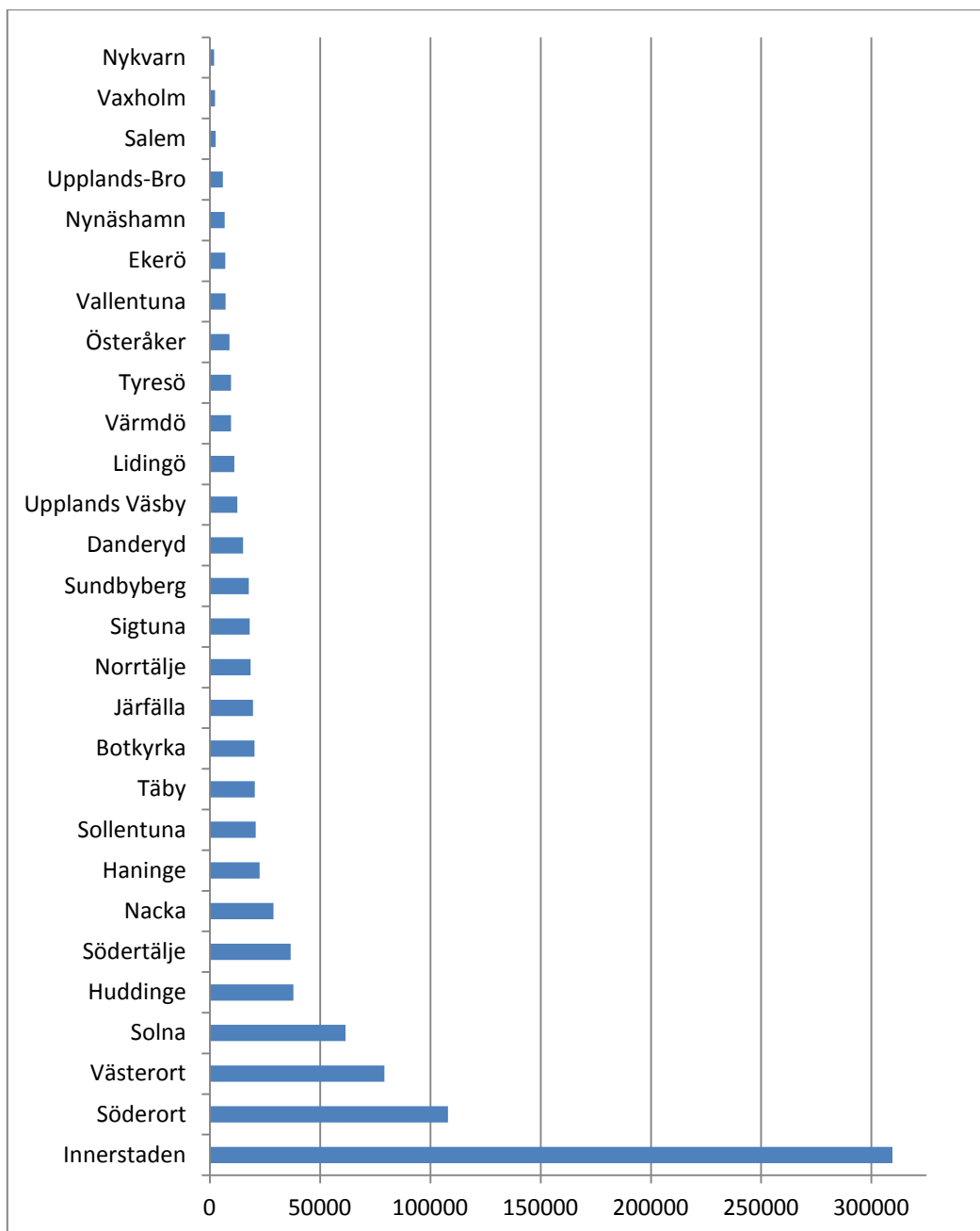
Totalt bor 940 000 personer i länet som också har sin arbetsplats antingen i den egna kommunen eller i någon annan av länets kommuner (som tidigare nämnts har de med arbetsplatsen utanför länet exkluderats).



**Figur 1.** Antal boende med förvärvsarbete i Stockholms län (exakta siffrorna finns i bilaga 1).

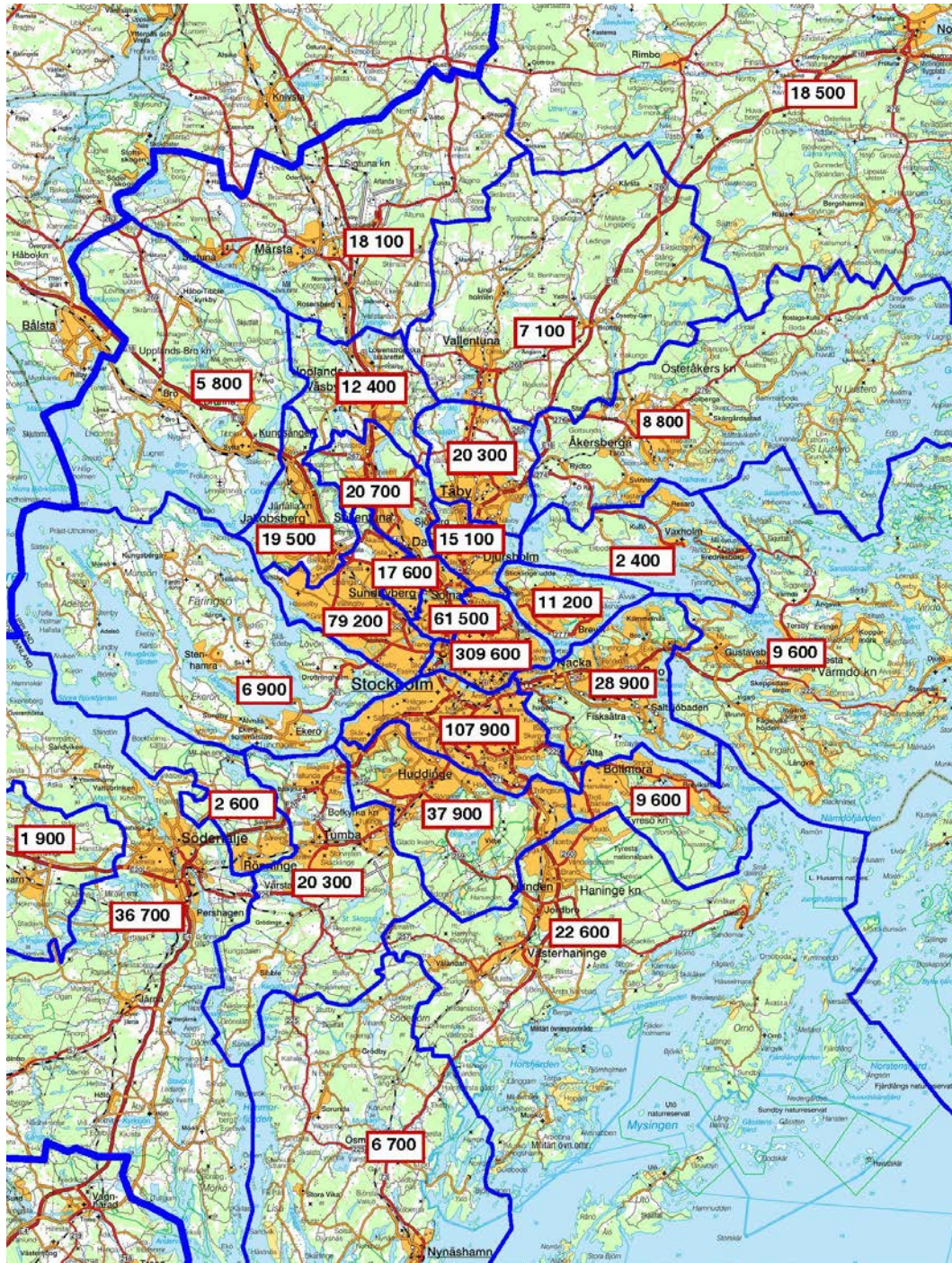
Kommunerna varierar kollosalt i storlek, som framgår av figur 1 och karta 1, från Nykvarn där det bor 4 400 förvärvsarbetande till Innerstaden med 157 000 och Söderort med 154 000.





**Figur 2.** Antal arbetsplatser i Stockholms län (exakta siffrorna finns i bilaga 1).

Ännu större är variationen i antalet arbetsplatser. Innerstaden dominerar stort, ca 310 000, innebärande 34 procent av länets arbetsplatser. Läger man till Söderort och Västerort, finns lite mer än hälften av länets arbetsplatser i Stockholms stad, 54 procent. Läger man dessutom till inpendlingskommunen Solna handlar det om drygt 60 procent, koncentrerade på en ganska begränsad yta.

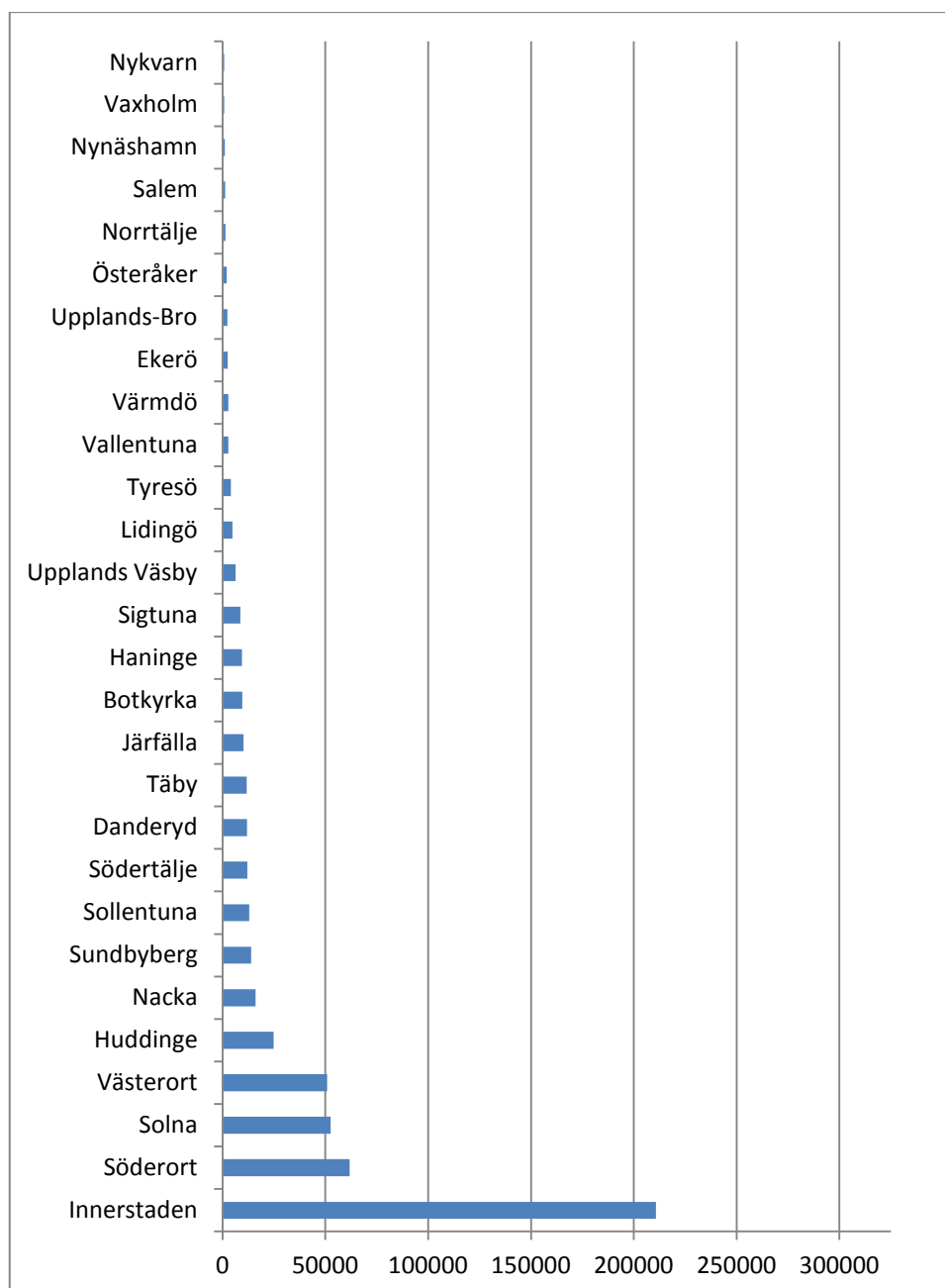


**Karta 2.** Antal arbetsplatser i Stockholms län (exakta siffrorna finns i bilaga 1).

Det finns några kommuner/områden som har fler arbetsplatser än boende, det syns när man tittar på skillnaderna mellan tabell 1 och 2 (eller karta 1 och 2).

Det är framför allt två som faller ut, nämligen Innerstaden som har 153 000 fler arbetsplatser än vad det bor förvärvsarbetande där, och Solna som har 28 000 fler arbetsplatser än boende. Dessa är de största inpendlingskommunerna relativt sett. Det finns ytterligare några som har fler arbetsplatser än boende, men där är det

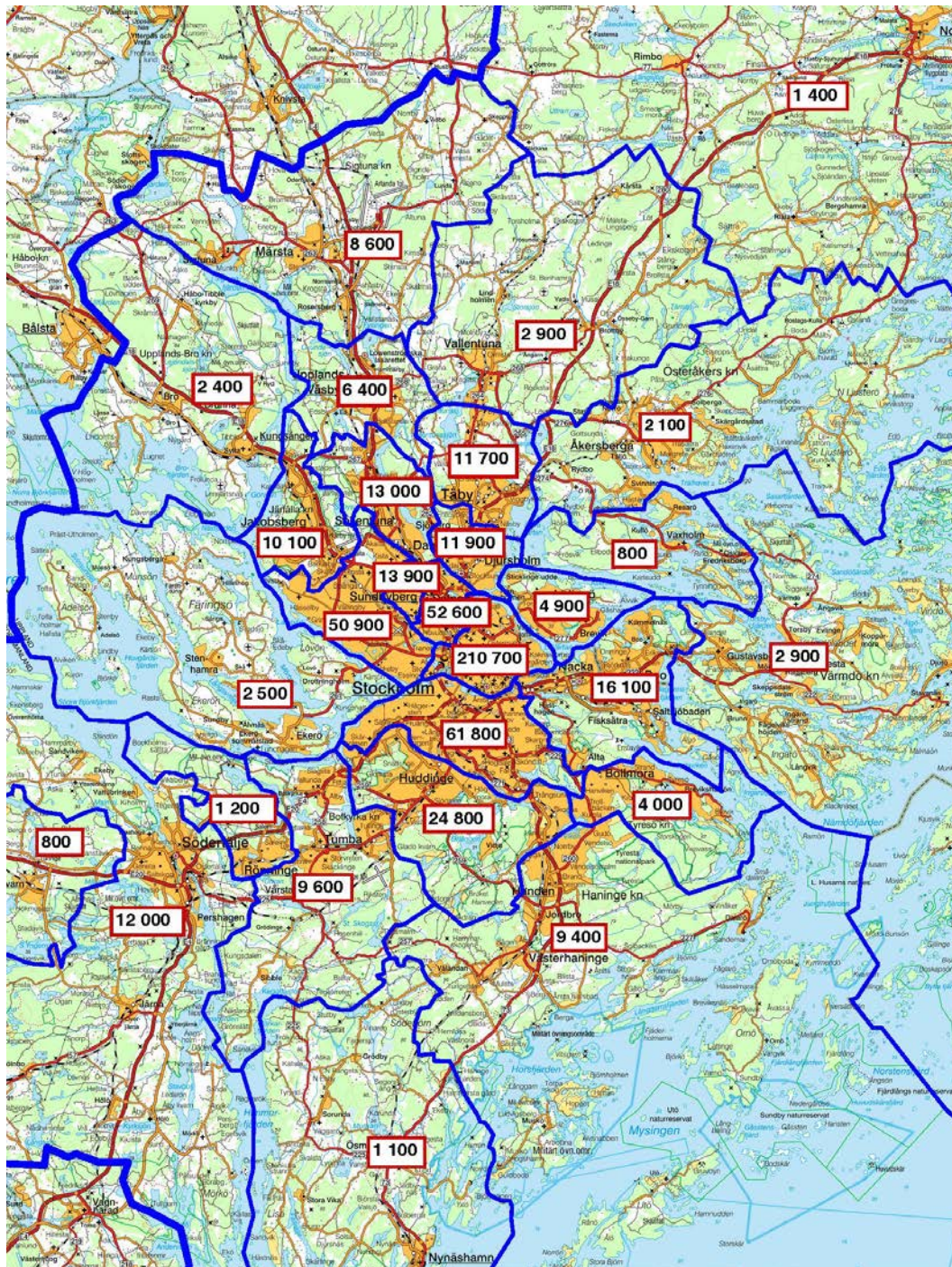
fråga om mycket mindre tal: Danderyd 2 200, Södertälje 1 800 samt Sigtuna 1 400. I alla andra kommuner/områden är arbetsplatserna färre än boendet



**Figur 3.** Inpendlingen, alltså antalet arbetsplatser i kommunen för förvärvsarbetande som bor i en annan kommun (exakta siffrorna finns i bilaga 1).

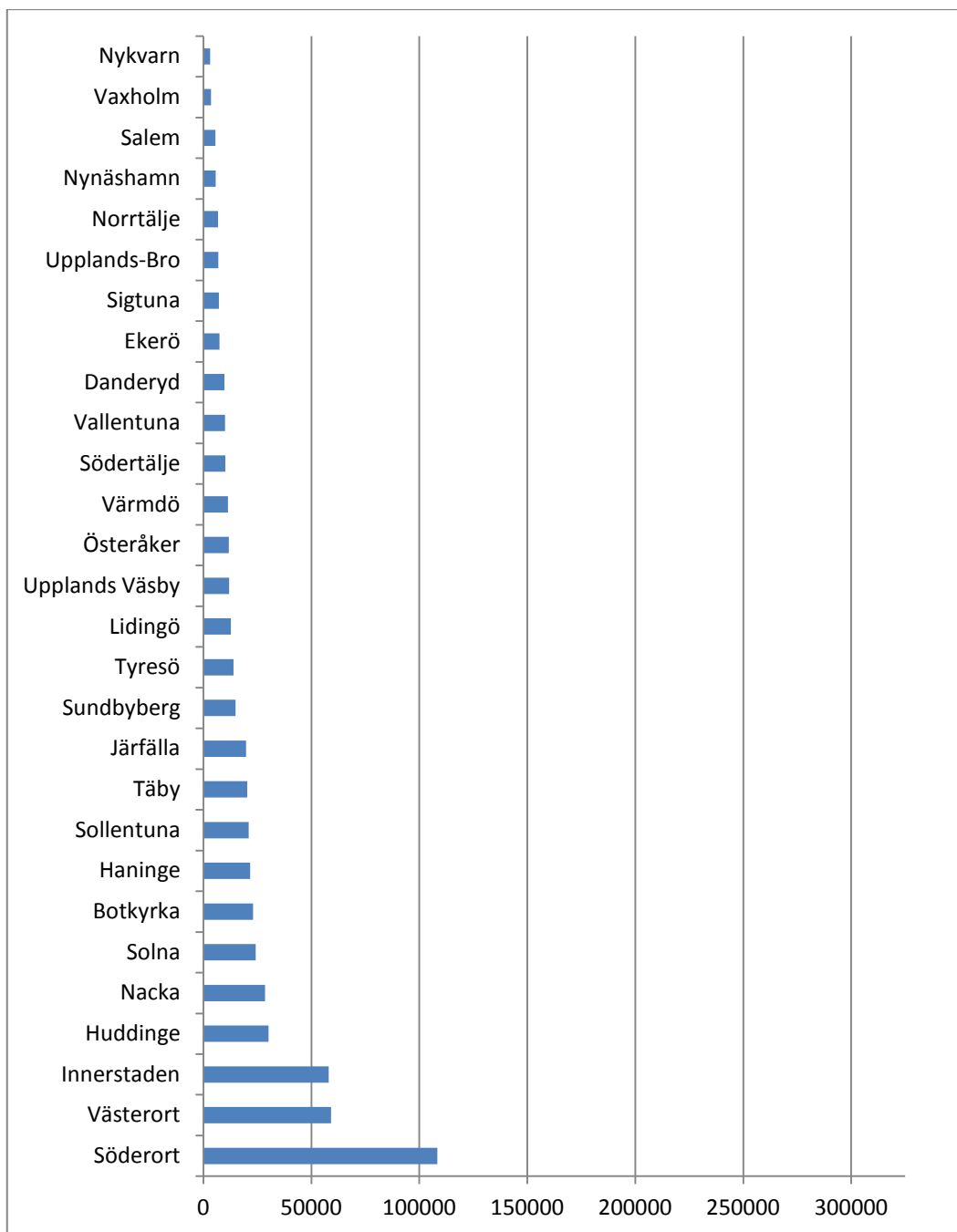
Inpendlingen – antalet arbetsplatser i kommunen för förvärvsarbetande som bor i en annan kommun – är i särklass störst till Innerstaden. Drygt 210 000 människor som bor utanför Innerstaden pendlar till sin arbetsplats där. Det är Sveriges största homogena arbetsplatsområde. Därefter kommer Söderort, Solna och Västerort

kring 50 000. Också Huddinge har många arbetsplatser för externt boende, 25 000.



**Karta 3.** Inpendlingen, alltså antalet arbetsplatser i kommunen för förvärvsarbetande som bor i en annan kommun (exakta siffrorna finns i bilaga 1).

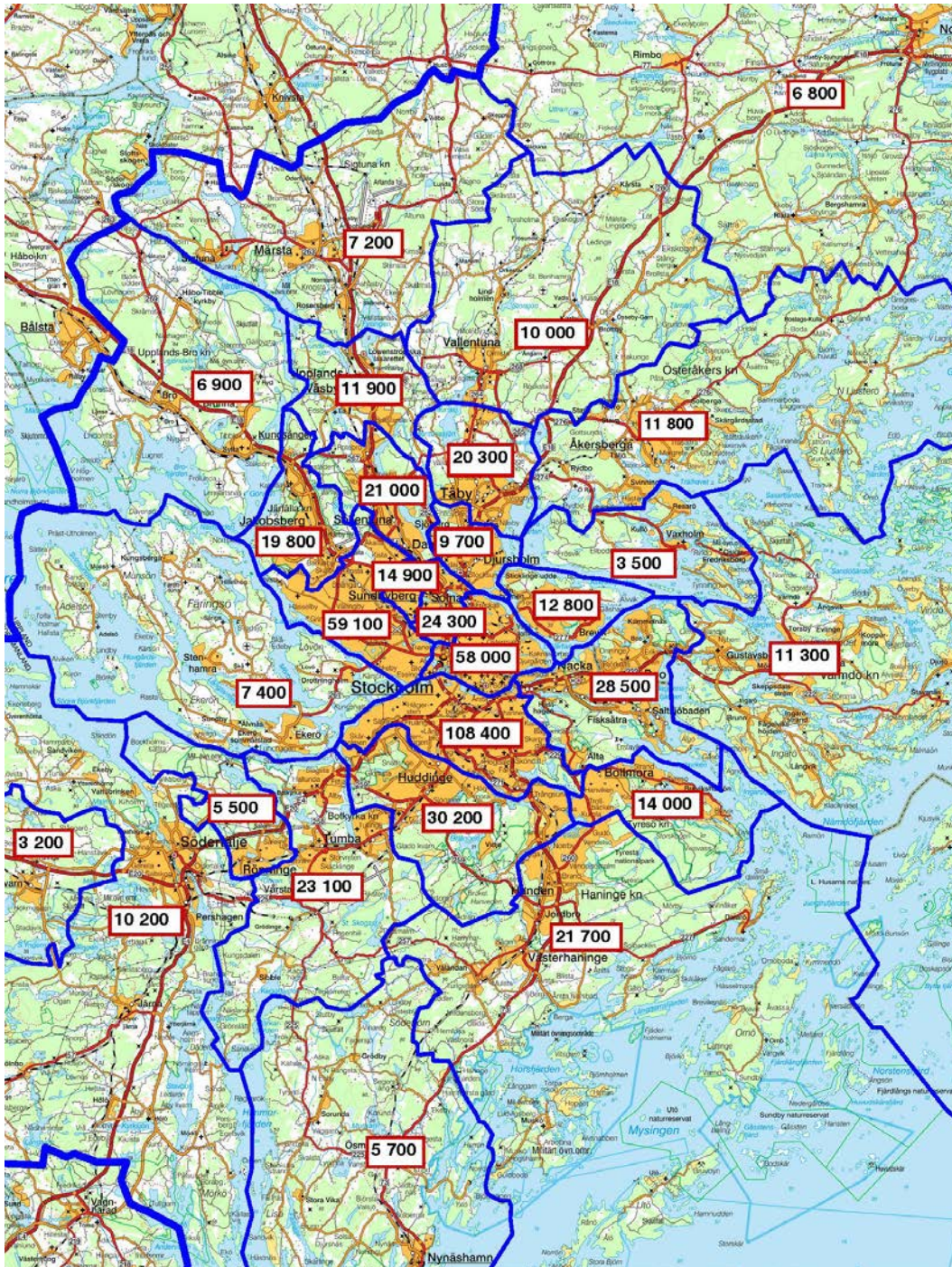




**Figur 4.** Utpendlingen, alltså antalet förvärvsarbetande med arbetsplats i kommunen som pendlar dit från en annan kommun (exakta siffrorna finns i bilaga 1).

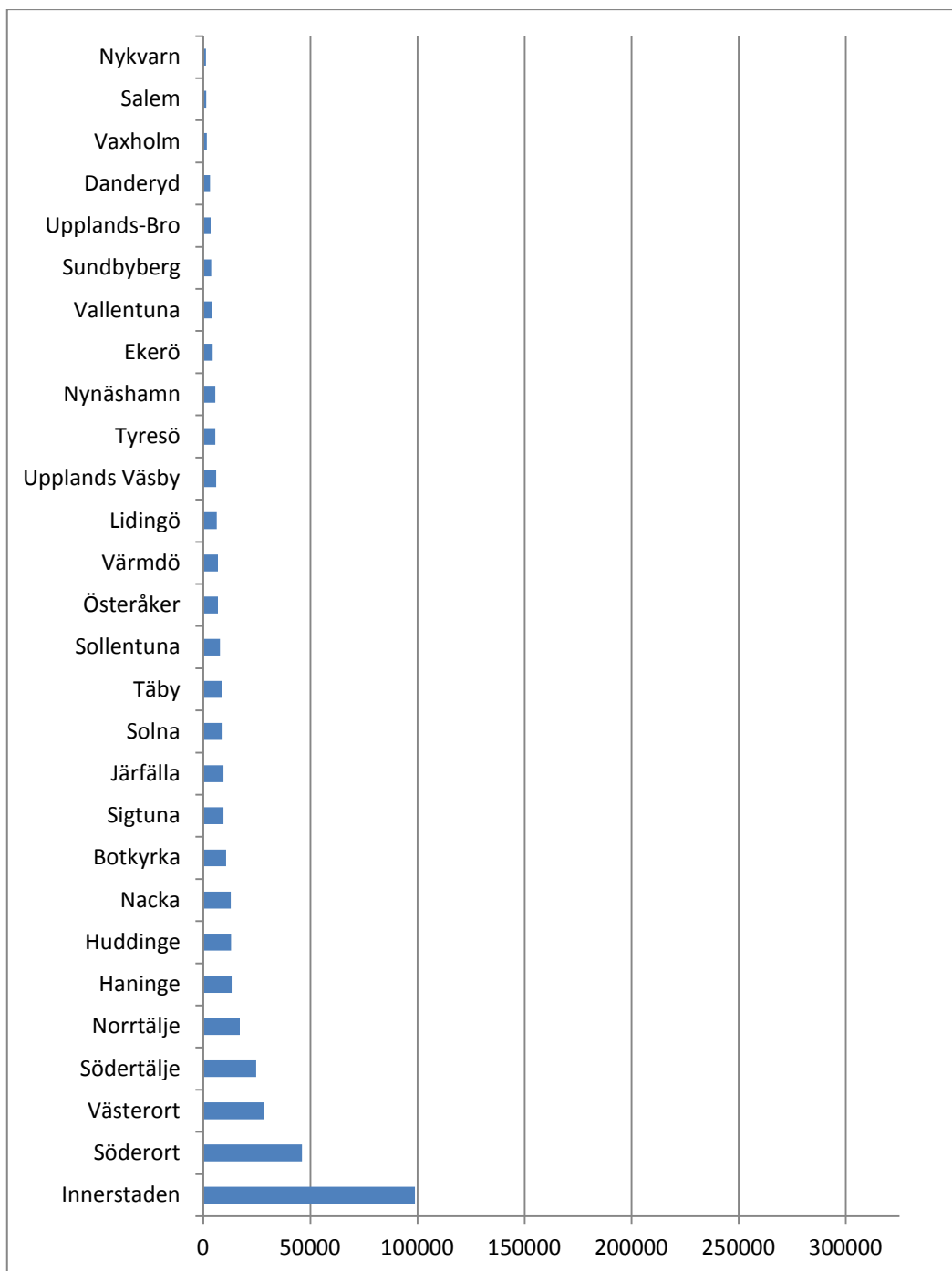
Söderort uppvisar den i särklass största utpendlingen, det är en bra bit över 100 000 personer som pendlar till sin arbetsplats i Innerstaden, Västerort eller någon av länets tjugofem övriga kommuner. Västerort och Innerstaden ligger på halva den nivån. I Västerort är utpendlingen något större än inpendlingen. För Innerstaden är utpendlingen mycket mindre än inpendlingen (en fjärdedel av inpendlingen).

För övriga kommuner handlar det, av givna skäl, om väsentligen lägre tal, absolut sett.



**Karta 4.** Utpendlingen, alltså antalet förvärvsarbetande med arbetsplats i kommunen som pendlar dit från en annan kommun (exakta siffrorna finns i bilaga 1).

Utpendlingen är, i viss mån, en spegelbild av inpendlingen. Där utpendlingen är stor är inpendlingen liten (karta 4 jämförd med karta 3).



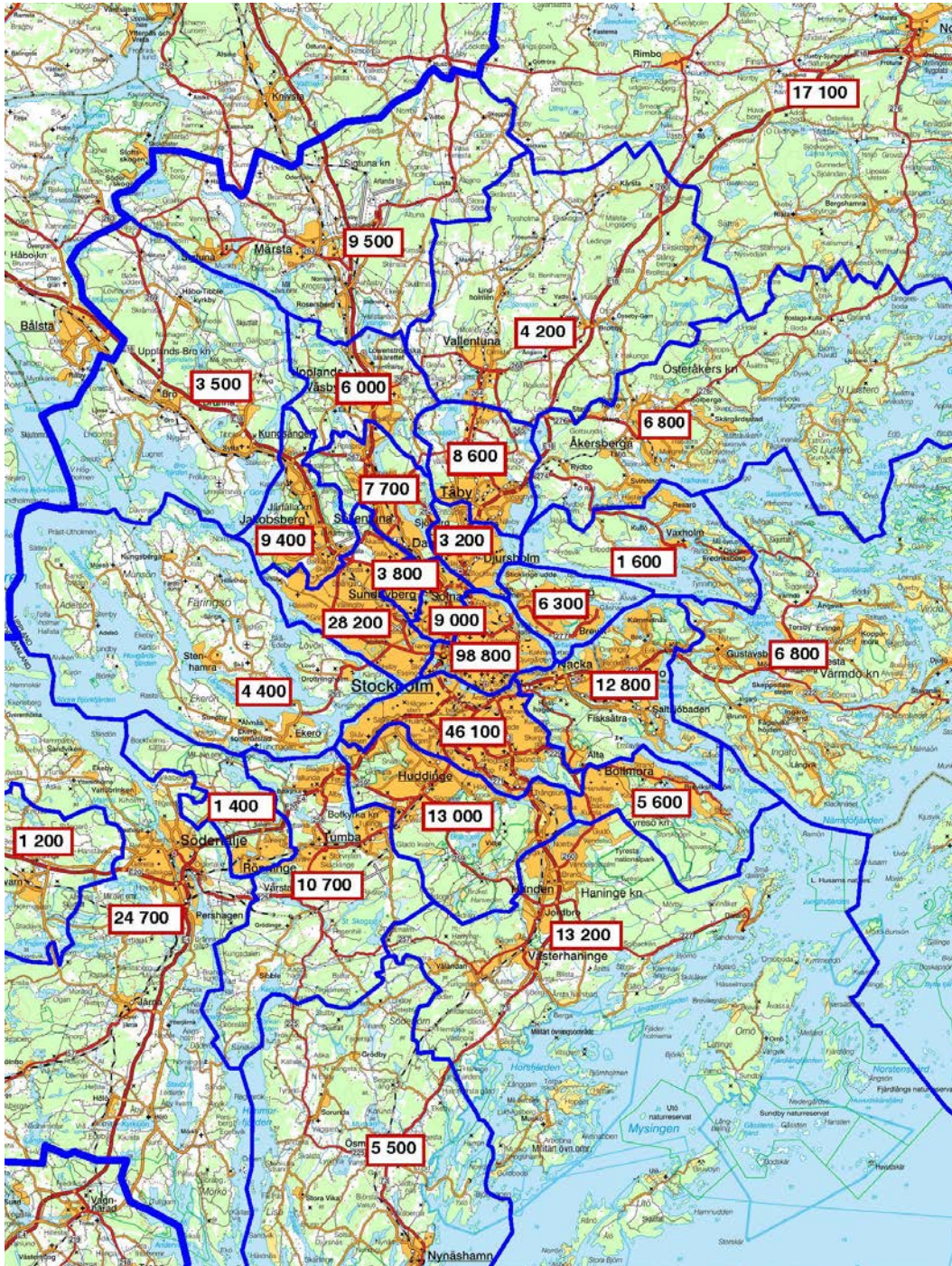
**Figur 5.** Inompendlingen, alltså antalet förvärvsarbetande med arbetsplats och bostad i samma kommun (exakta siffrorna finns i bilaga 1).

Inompendlingen är störst i Innerstaden av det enkla skälet att där bor flest förvärvsarbetande och där finns flest arbetsplatser. Det handlar om nästan 100 000 personer med korta pendelavstånd till arbetsplatsen.

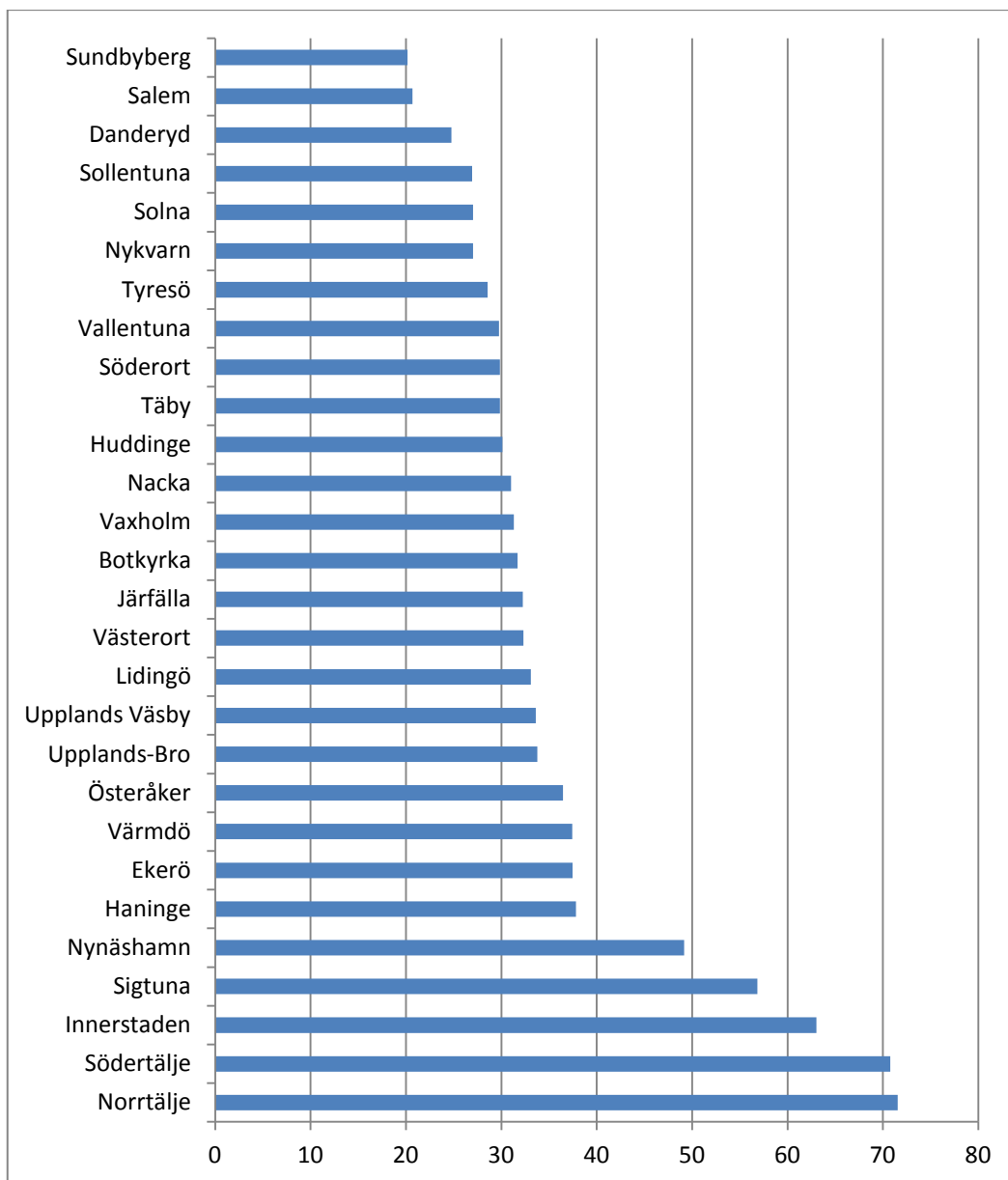
Inompendlingen är intressant med tanke på behovet av lokala cykelvägnät. Utöver Innerstaden finns de större volymerna i Söderort, Västerort, Södertälje, Norrtälje med 20-30 000 inompendlare.

Också Haninge, Huddinge, Nacka, Botkyrka kan nämnas i sammanhanget som alla har mer än 10 000 inoppendlare.

Lokala cykelvägnät är intressanta regionalt, eftersom de förstås bör läggas så att de kan länkas till de regionala näten.



**Karta 5.** Inoppendlingen, alltså antalet förvärvsarbetande med arbetsplats och bostad i samma kommun (exakta siffrorna finns i bilaga 1).



**Figur 6.** Den relativa inpendlingen (procent med förvärsarbete med arbetsplats och boende i samma kommun av totalantalet förvärsarbetande i kommunen; de exakta siffrorna finns i bilaga 2).

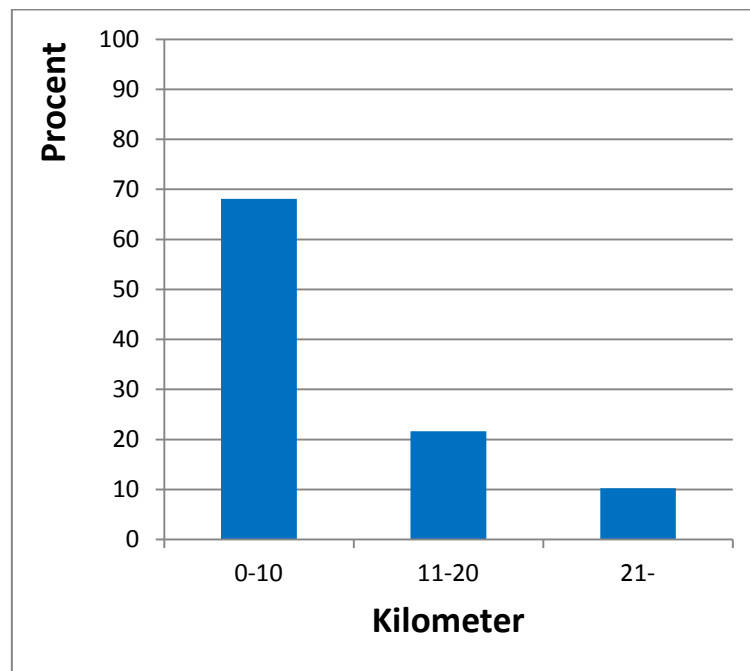
Norrtälje och Södertälje är relativt självförsörjande på egna arbetsplatser. Inompendlingen där är stor, över 70 procent, medan inpendlingen är mindre, särskilt till Norrtälje, bara 6 procent (se vidare bilaga 2). Nynäshamn är en annan kommun med liten inpendling i förhållande till en relativt stor inom- och utpendling.

Några kommuner är intressanta därför att de har liten inompendling men samtidigt stor in- och utpendling. Det gäller exempelvis Sundbyberg och Danderyd (bilaga 2).

## 2.2 Avstånd mellan bostäder och arbetsplatser

För en bedömning av potentialen för cykelpendling är avstånden mellan bostäder och arbetsplatser en relevant faktor.

I nedanstående figurer ha fågelvägen mellan fastighetskoordinaterna för bostäder och arbetsplatser delats upp i tre klasser: upp till och med 10 kilometer, 11-20 kilometer samt 21 kilometer och mer.<sup>9</sup>

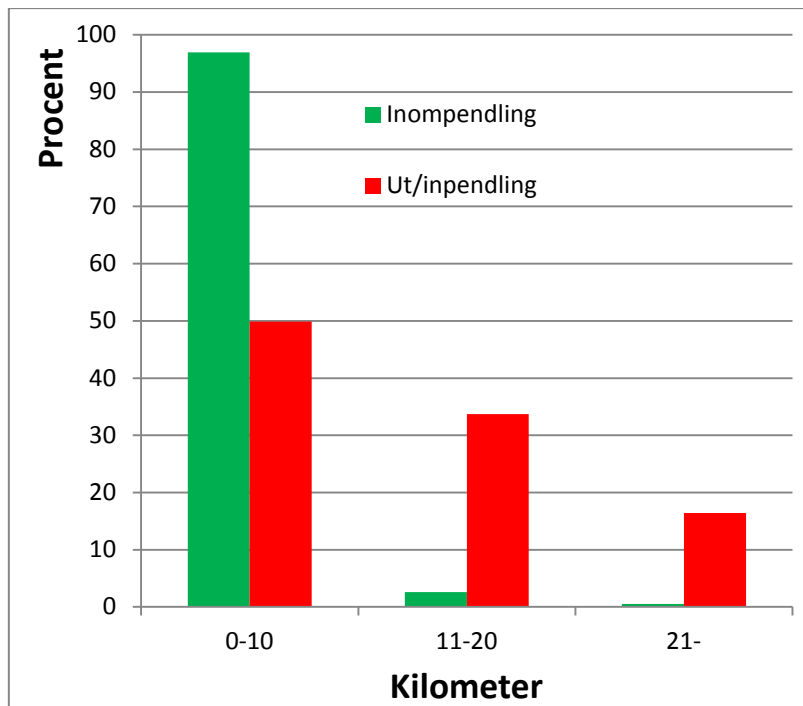


**Figur 7.** Avstånd mellan bostäder och arbetsplatser i Stockholms län (bas: 890 000 arbetspendlare).

De flesta arbetspendlare i länet, 68 procent, har mindre än 11 kilometer till arbetsplatsen fågelvägen. En tiondel har 21 kilometer eller längre, och resten ligger däremellan.

Det är en stor skillnad mellan inompendlingen och ut/inpendlingen när det gäller avstånden till arbetsplatsen. Det visas i figur 8 nedan.

<sup>9</sup> 0-10,99 km, 11,00 – 20,99 km samt 21,00 km och därutöver.



**Figur 8.** Avstånd mellan bostäder och arbetsplatser för inompendling resp ut/inpendling i Stockholms län (bas: 890 000 arbetspendlare).

När det gäller inompendlingen är avstånden korta. De allra flesta inompendlare, 97 procent, har max 11 kilometer eller mindre till arbetsplatsen.

Av naturliga skäl är avstånden genomsnittligt längre för dem som pendlar över kommungränserna, men hälften har ändå inte mer än max 11 kilometer

### 2.3 Fågelväg och faktiska avstånd

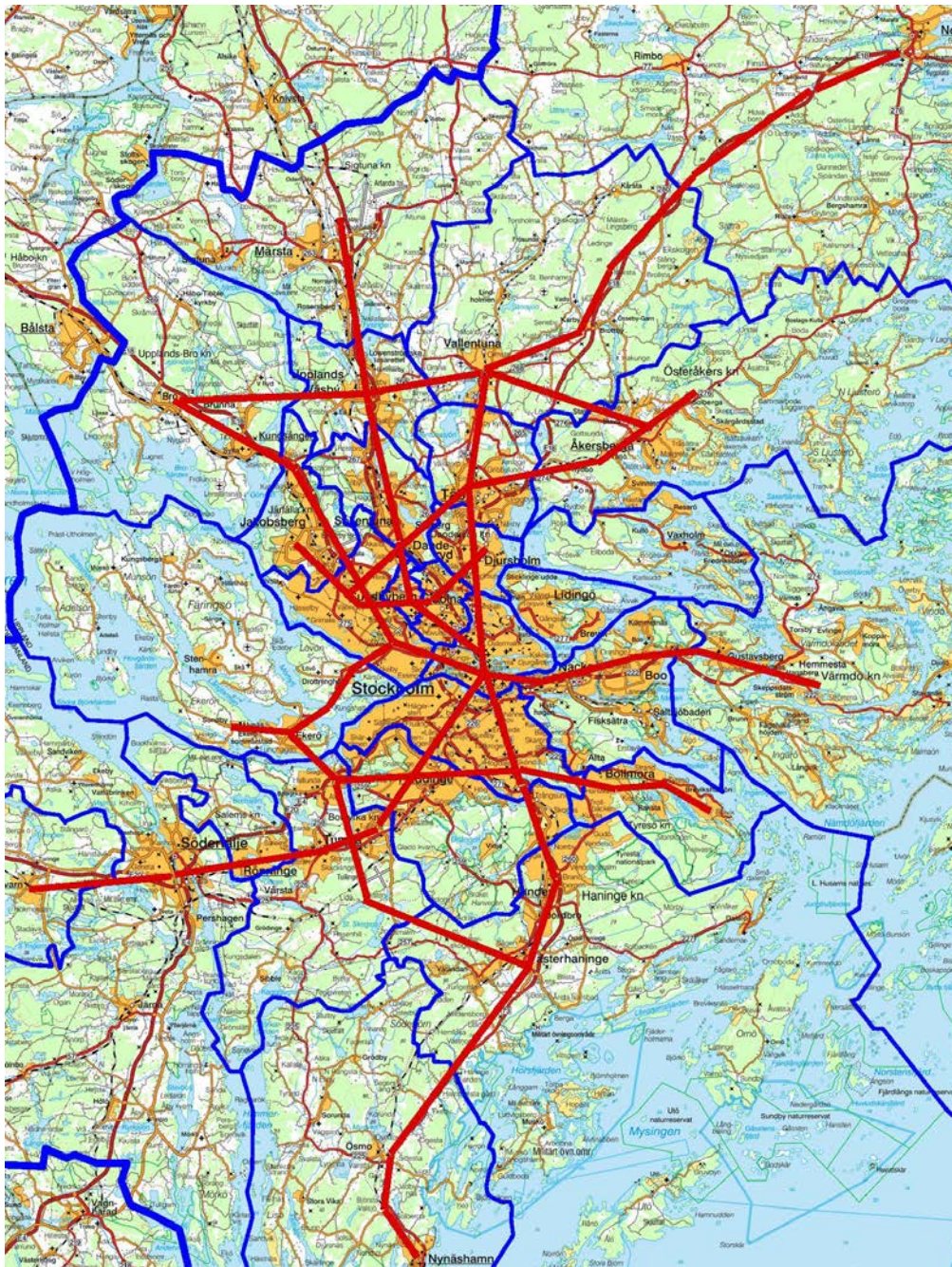
Eftersom en väg sällan följer fågelvägen, är de faktiska avstånden längre. Stigell & Schantz (2011) har nyligen publicerat en serie studier om sambanden mellan olika metoder att uppskatta avstånd och faktiska avstånd.<sup>10</sup> För fågelvägen uppmättes en korrigeringsfaktor på 1,26, innebärande att den faktiska vägen i genomsnitt är 26 procent längre än fågelvägen.

Det innebär att majoriteten arbetspendlare, två tredjedelar enligt figur 7 ovan, har mindre än 14 kilometer som mest till arbetet. Det är en sträcka man cyklar på ca 40 minuter (i ett måttligt tempo på 20 km/tim i snitt).

<sup>10</sup> Stigell E, & Schantz P. Methods for determining route distances in active commuting – Their validity and reproducibility. *Journal of Transport Geography*, 2011 (19, pp563-574).

### 3 Pendlingskorridorer

Begreppet pendlingskorridor har här använts som underlag för den fortsatta analysen och avser ungefärliga – och tänkbara – relationer för regionala stråk. Tolv sådana korridorer har lagts ut på nedanstående karta. Sex är i nordlig-sydlig riktning, alla sex passerar Innerstaden. Sex är orienterade öst-västligt, en av dem passerar Innerstaden.



**Karta 6.** De tolv pendlingskorridorerna, hälften vertikala, hälften horisontella.



De tolv korridorerna går genom följande kommuner:

<b>1 NO-SO</b>	<b>Norrtälje</b> – Vallentuna – Täby – Danderyd – <b>Innerstaden</b> – Söderort – Huddinge – Haninge – <b>Nynäshamn</b>
<b>2 NO-SV</b>	<b>Norrtälje</b> – Vallentuna – Täby – Danderyd – <b>Innerstaden</b> – Söderort – Huddinge – Botkyrka – Salem – Södertälje – <b>Nykvarn</b>
<b>3 N-SO</b>	<b>Sigtuna</b> - Upplands Väsby – Sollentuna – Sundbyberg - Solna – <b>Innerstaden</b> – Söderort - Huddinge – Haninge - <b>Nynäshamn</b>
<b>4 N-SV</b>	<b>Sigtuna</b> - Upplands Väsby – Sollentuna – Sundbyberg - Solna – <b>Innerstaden</b> – Söderort - Huddinge – Botkyrka – Salem – Södertälje - <b>Nykvarn</b>
<b>5 NV-SO</b>	<b>Upplands Bro</b> – Järfälla – Västerort – <b>Innerstaden</b> – Söderort – Huddinge – Haninge - <b>Nynäshamn</b>
<b>6 NV-SV</b>	<b>Upplands Bro</b> – Järfälla – Västerort – <b>Innerstaden</b> – Söderort – Huddinge – Botkyrka – Salem – Södertälje - <b>Nykvarn</b>
<b>7 O-V</b>	<b>Österåker</b> – Vallentuna – Upplands Väsby – <b>Upplands-Bro</b>
<b>8 O-V</b>	<b>Österåker</b> – Täby – Sollentuna – Västerort – <b>Järfälla</b>
<b>9 O-V</b>	<b>Danderyd</b> – Solna – Sundbyberg – Västerort - <b>Järfälla</b>
<b>10 O-V</b>	<b>Värmdö</b> – Nacka – <b>Innerstaden</b> - Västerort – <b>Ekerö</b>
<b>11 O-V</b>	<b>Tyresö</b> – Söderort – Huddinge – Botkyrka – <b>Ekerö</b>
<b>12 O-V</b>	<b>Haninge</b> – Botkyrka – <b>Ekerö</b>

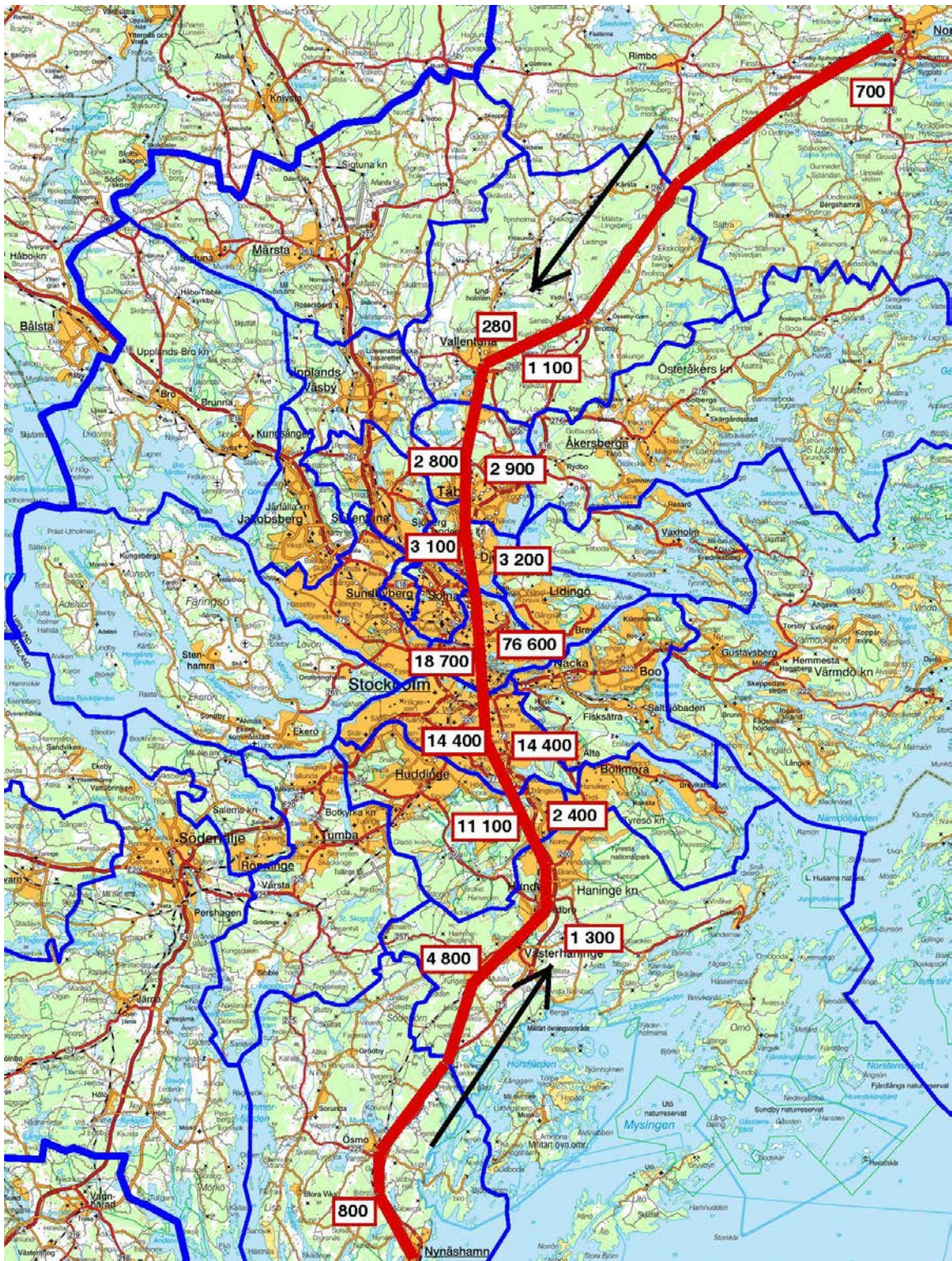
I det fortsatta redovisas varje pendlingskorridor för sig dels på karta, dels i parvisa figurer. Siffrorna anger det *ackumulerade antalet inpendlare till* aktuell kommun, uppdelat på respektive riktning.<sup>11</sup> Siffrorna på kartorna är avrundade, de exakta finns i tabellerna i bilaga 4.

Observera också att det är *samma skala* i figureerna (y-axeln går upp till 80 000). Det är för att underlätta jämförelser mellan pendlingskorridorer.

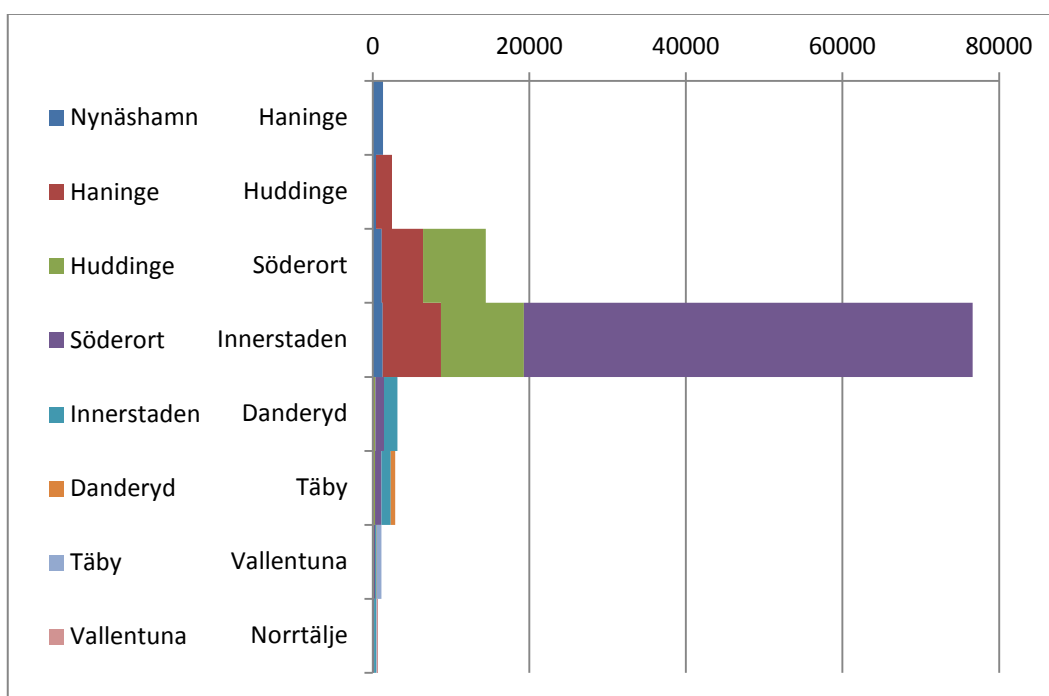
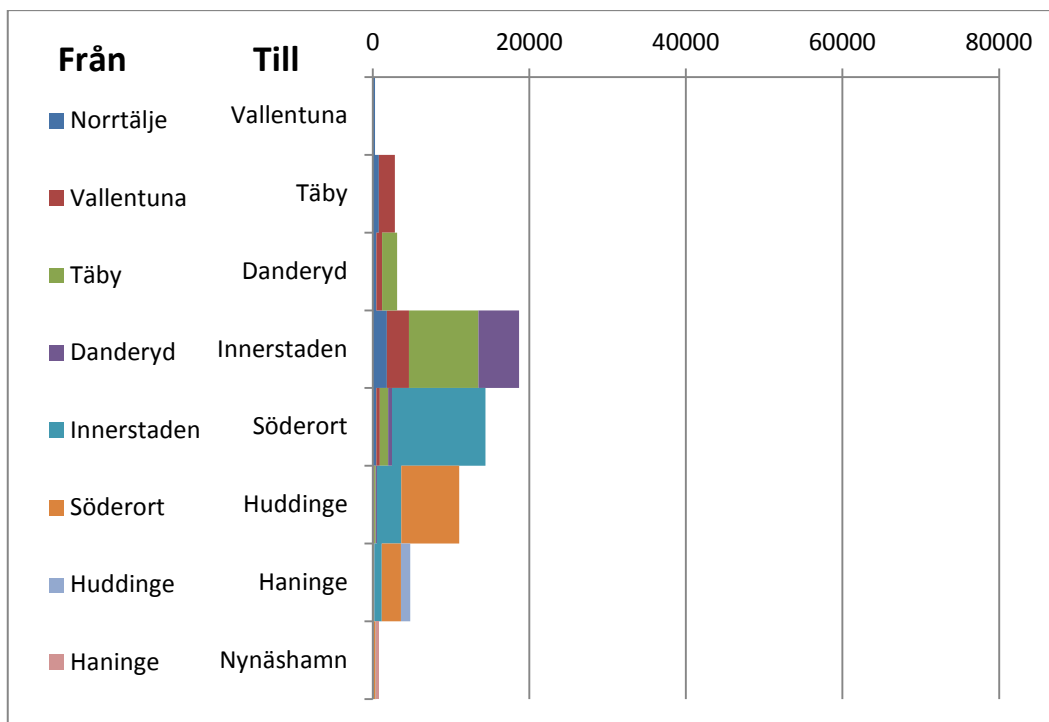
Samtliga arbetspendlare är med i den fortsatta analysen, också de med pendlingsavstånd över 20 kilometer. Det är intressant ur ett hela-resan-perspektiv där cykel och kollektivtrafik kombineras (vilket förutsätter lokalisering av säkra cykelparkeringar vid stationer och andra knutpunkter i anslutning till pendlingskorridorer). Därutöver kan nämnas att de med de längre pendlingsavstånden är relativt få, en tiondel som framgått i avsnitt 2.2.

<sup>11</sup> Inompendlingen har exkluderats beroende på att det är en fråga för lokala stråk. Regionala och lokala stråk kan förstås sammanfalla, särskilt i Innerstaden (där inompendlingen är mycket stor), Söderort och Västerort.

### 3.1 Korridor 1 NO-SO: Norrtälje - Innerstaden – Nynäshamn



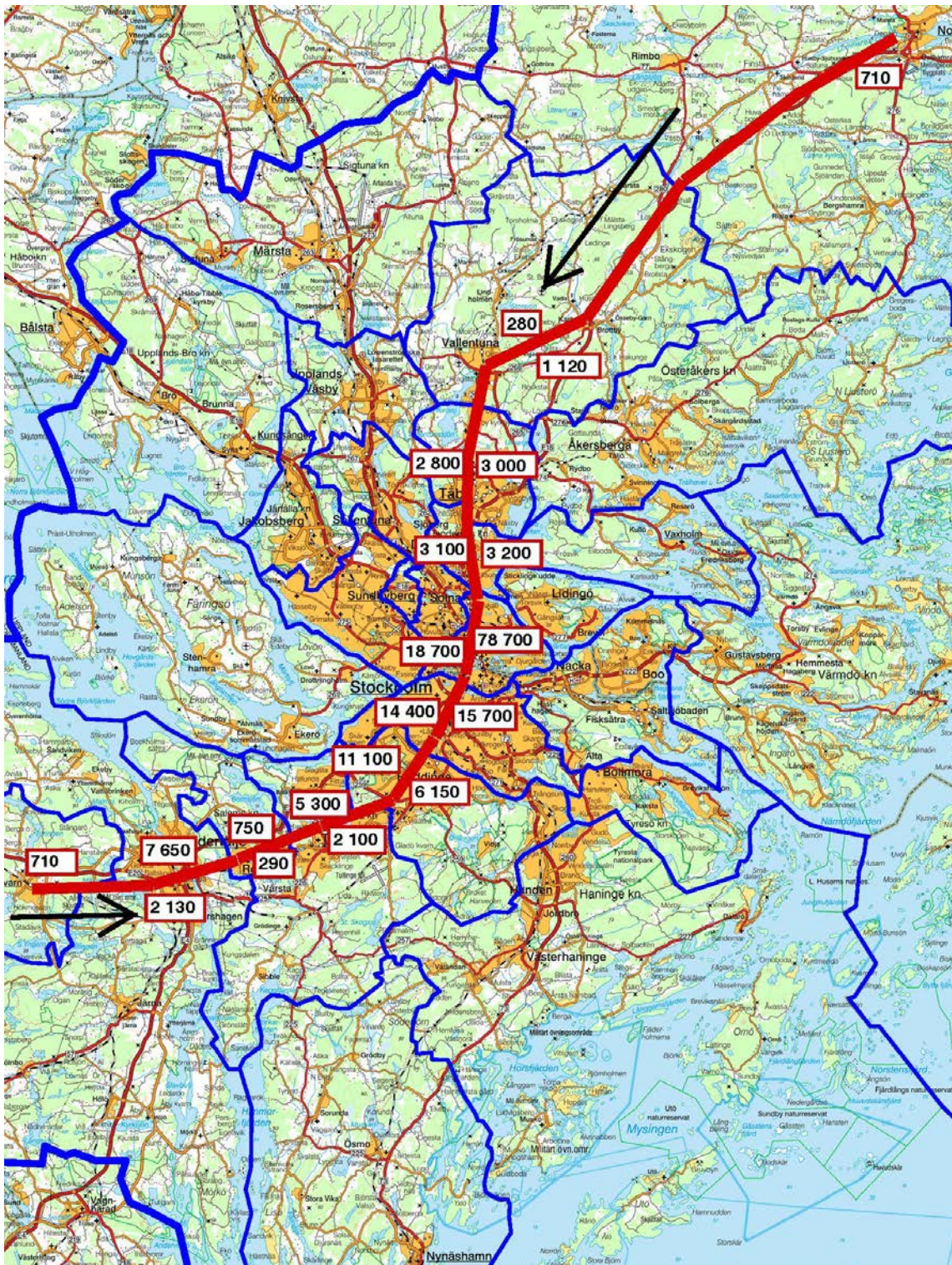
**Karta 7.** Pendlingskorridor 1 NO-SO Norrtälje – Vallentuna – Täby – Danderyd – Innerstaden – Söderort – Huddinge – Haninge – Nynäshamn. Ackumulerat antal inpendlare *till* resp kommuner. Den vänstra serien gäller söderut, den högra norrut (avrundade siffror, de exakta finns i bilaga 4).



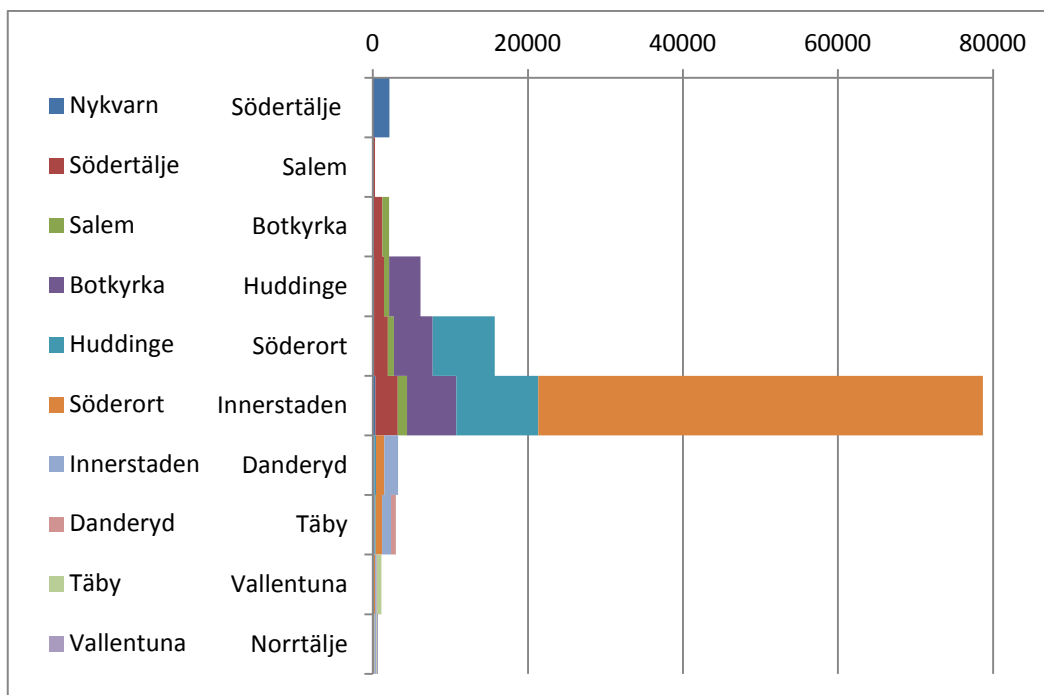
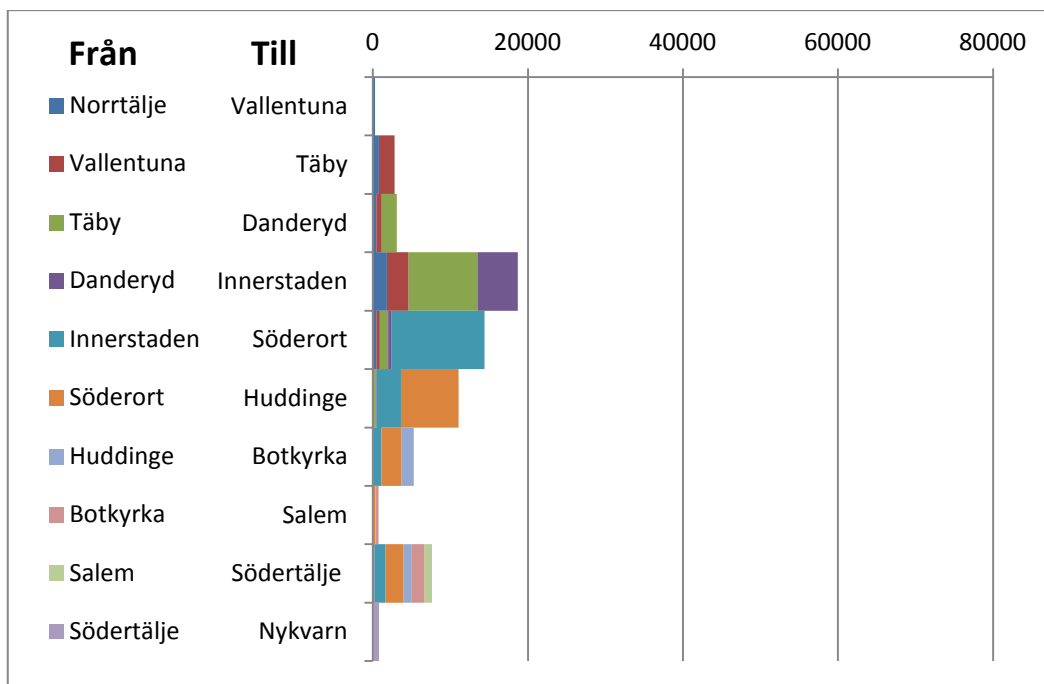
**Figur 9.** Pendlingskorridor 1 NO-SO, den övre söderut, den nedre norrut. Ackumulerat antal inpendlare **till** resp kommuner (inpendlingen från boende i föregående kommuner). Färgkoderna anger utpendlingskommunernas bidrag till den ackumulerade summan (siffrunderlaget finns i bilaga 4).

Innerstaden dominerar enormt när det gäller inpendlingen generellt och det är en markant snedfördelning mellan norr och söder. Söderifrån är pendlingen mycket större än norrifrån.

### 3.2 Korridor 2 NO-SV: Norrtälje - Innerstaden - Nykvarn



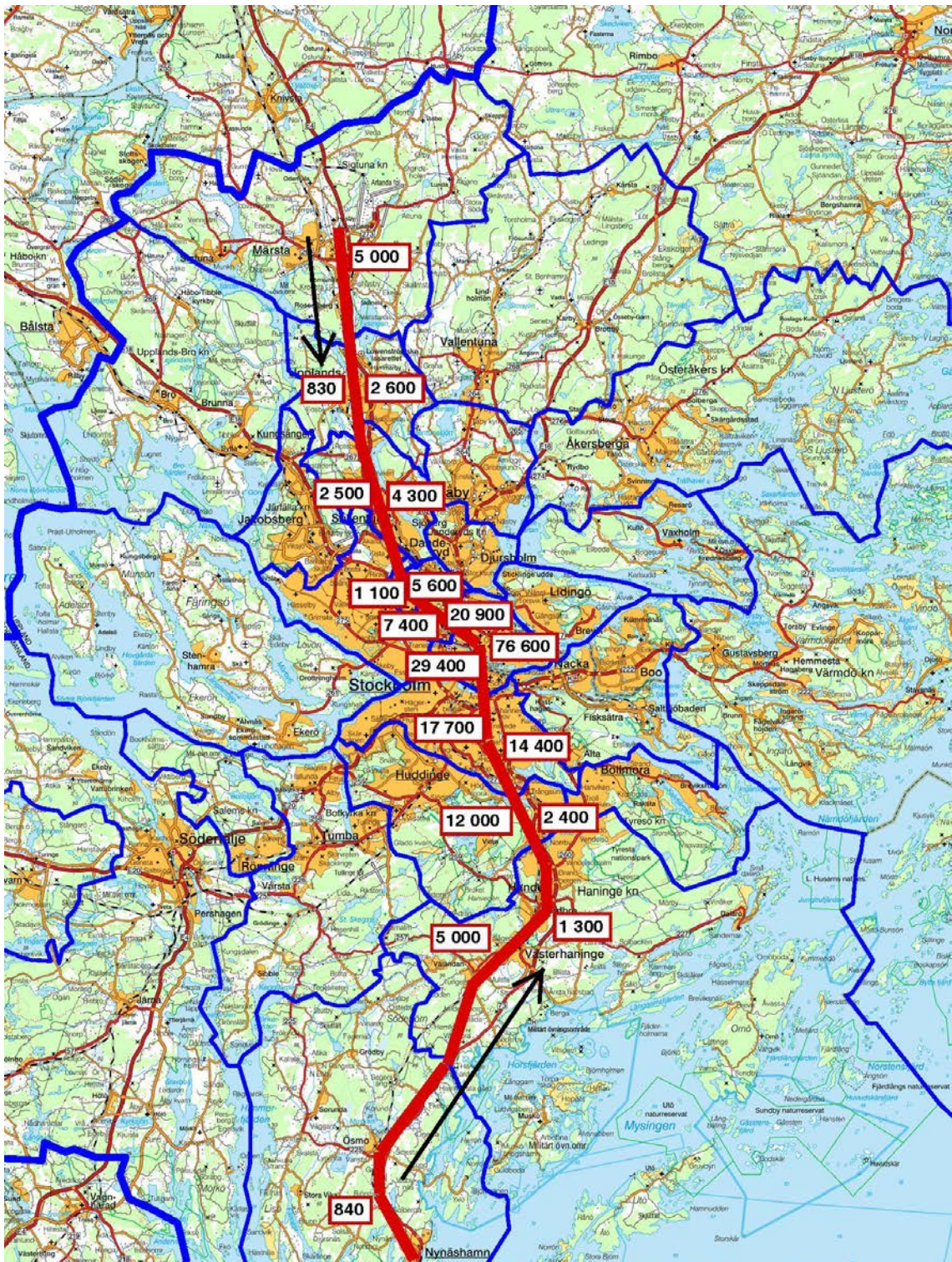
**Karta 8.** Pendlingskorridor 2 NO-SV Norrtälje – Vallentuna – Täby – Danderyd – Innerstaden – Söderort – Huddinge – Botkyrka – Salem – Södertälje – Nykvarn. Ackumulerat antal inpendlare *till* resp kommuner. Den vänstra serien gäller söderut, den högra norrut (avrundade siffror, de exakta finns i bilaga 4).



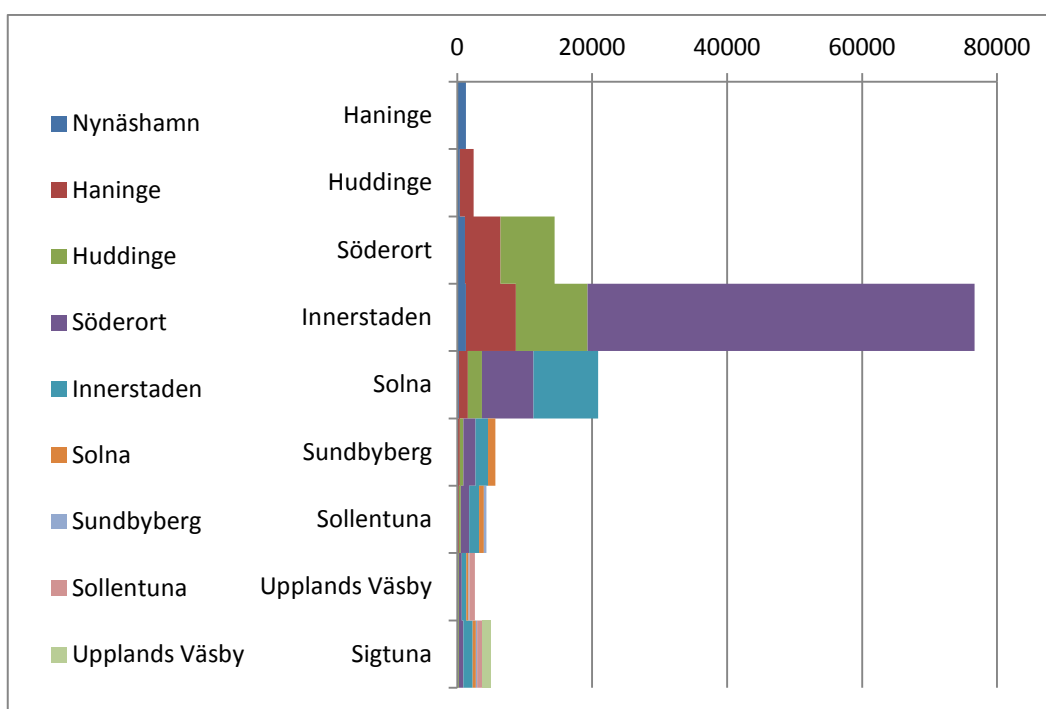
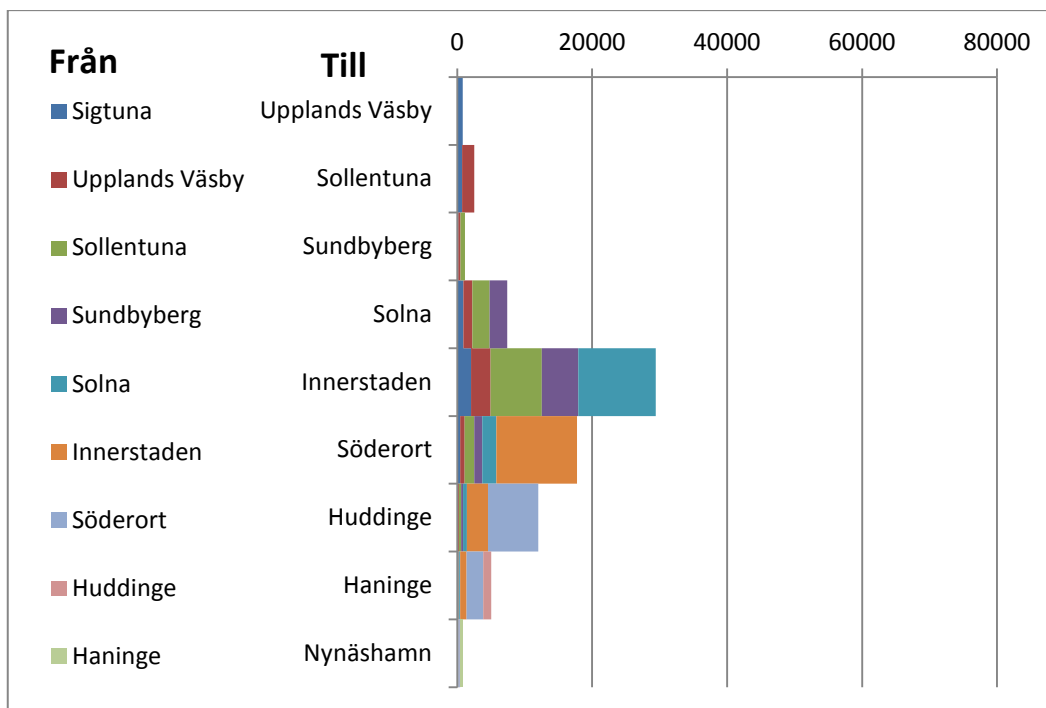
**Figur 10 a-b.** Pendlingskorridor 2 NO-SV, den övre söderut, den nedre norrut. Ackumulerat antal inpendlare **till** resp kommuner (inpendlingen från boende i föregående kommuner). Färgkoderna anger utpendlingskommunernas bidrag till den ackumulerade summan (siffrunderlaget finns i bilaga 4).

Inpendlingen till Södertälje är stor relativt kommunens läge beroende på en många inpendlare norrifrån, 7 650. Inpendlingen från Nykvarn uppgår till 2 130.

### 3.3 Korridor 3 N-SO: Sigtuna - Innerstaden - Nynäshamn



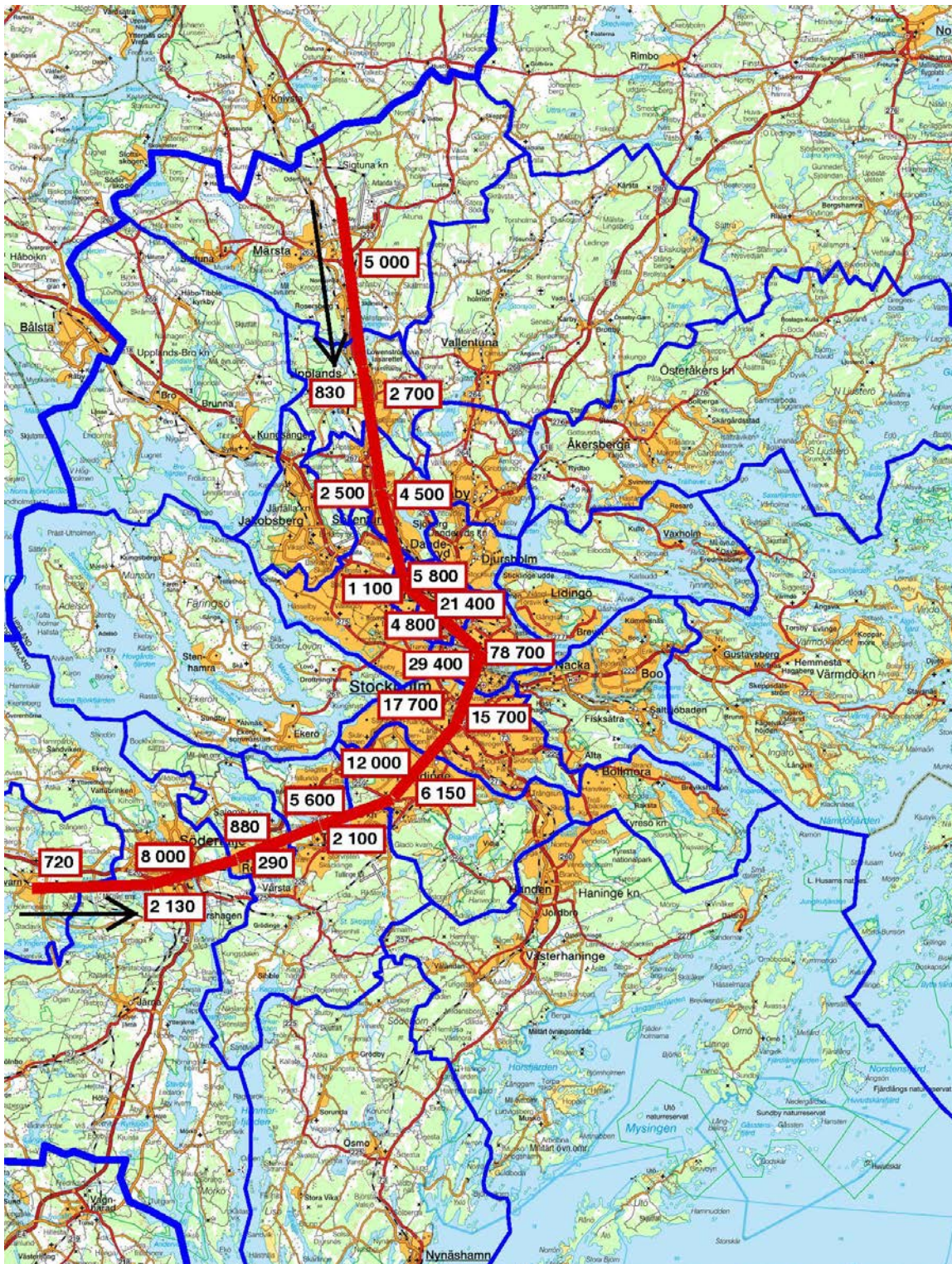
**Karta 9.** Pendlingskorridor 3 N-SO Sigtuna - Upplands Väsby – Sollentuna – Sundbyberg - Solna – Innerstaden – Söderort - Huddinge – Haninge – Nynäshamn. Ackumulerat antal inpendlare **till** resp kommuner. Den vänstra serien gäller söderut, den högra norrut (avrundade siffror, de exakta finns i bilaga 4).



**Figur 11 a-b.** Pendlingskorridor 3 N-SO, den övre söderut, den nedre norrut. Ackumulerat antal inpendlare *till* resp kommuner (inpendlingen från boende i föregående kommuner). Färgkoderna anger utpendlingskommunernas bidrag till den ackumulerade summan (siffrunderlaget finns i bilaga 4).

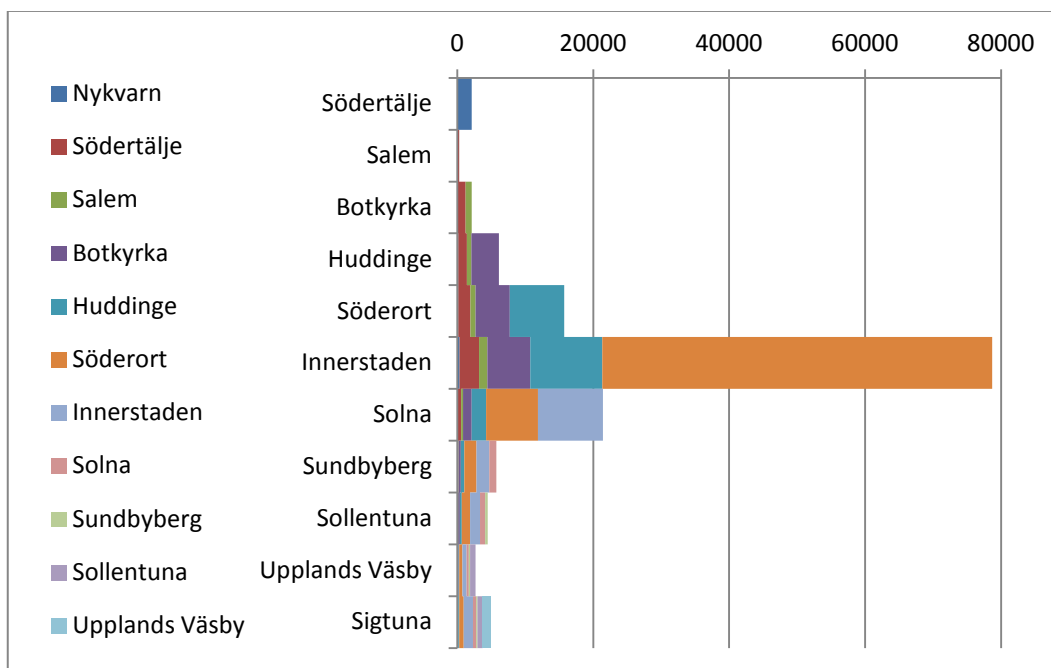
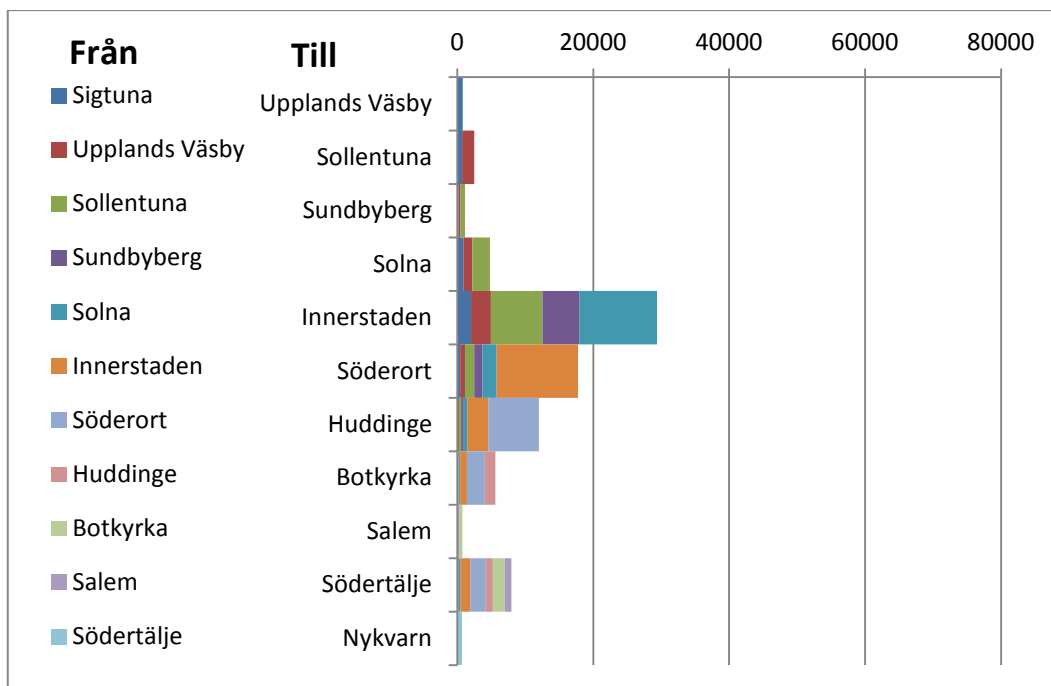
Också här återkommer samma mönster som tidigare med en väsentligt större inpendling söderifrån än norrifrån.

### 3.4 Korridor 4 N-SV: Sigtuna - Innerstaden - Nykvarn



**Karta 10.** Pendlingskorridor 4 N-SV Sigtuna - Upplands Väsby – Solentuna – Sundbyberg - Solna – Innerstaden – Söderort - Huddinge – Botkyrka – Salem – Södertälje – Nykvarn. Ackumulerat antal inpendlare *till* resp kommuner. Den vänstra serien gäller söderut, den högra norrut (avrundade siffror, de exakta finns i bilaga 4).

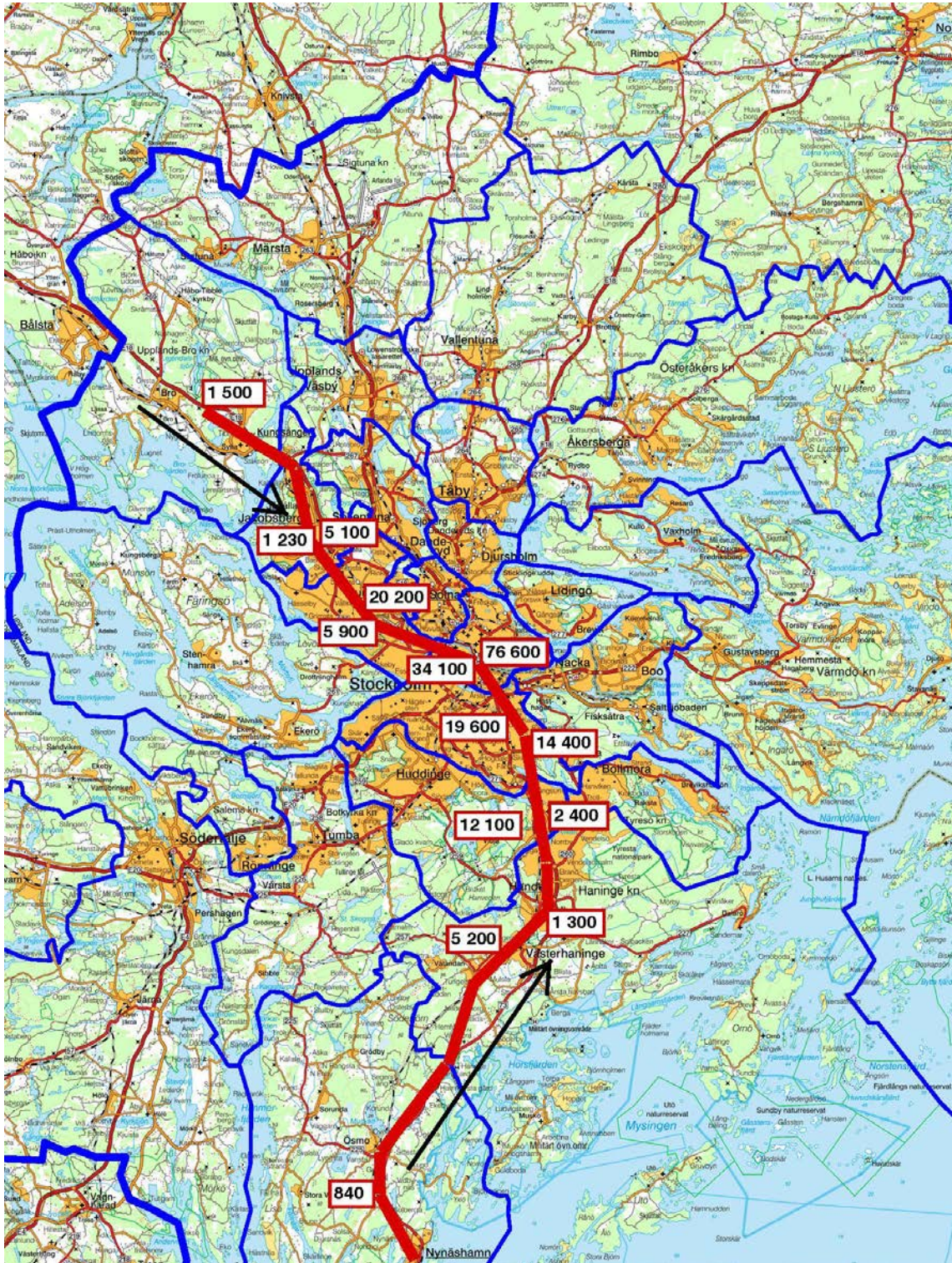




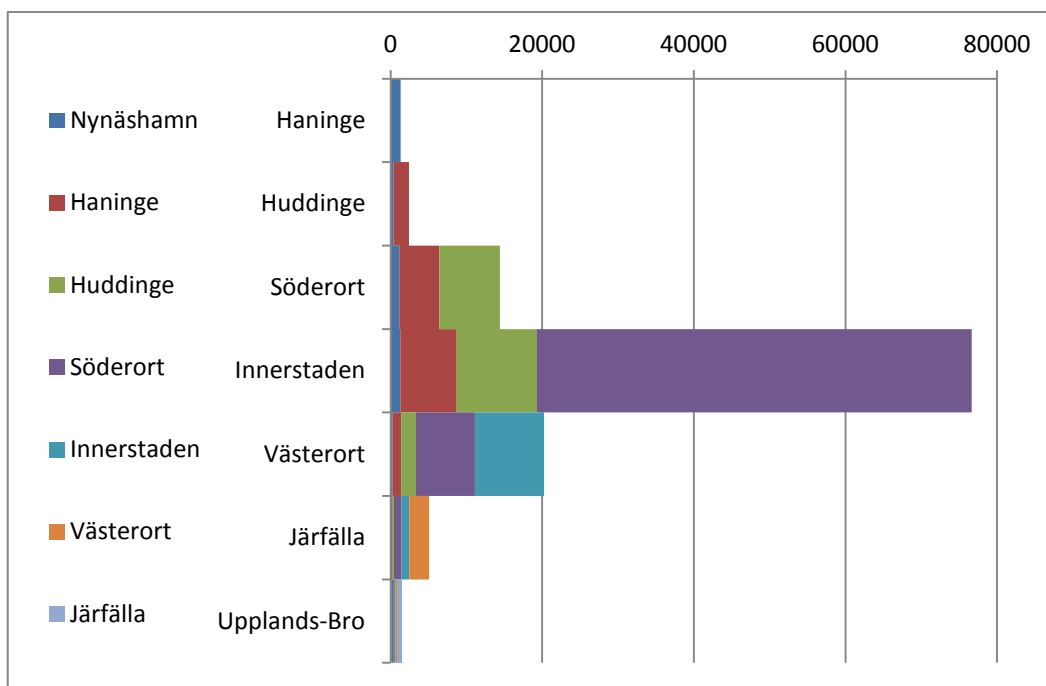
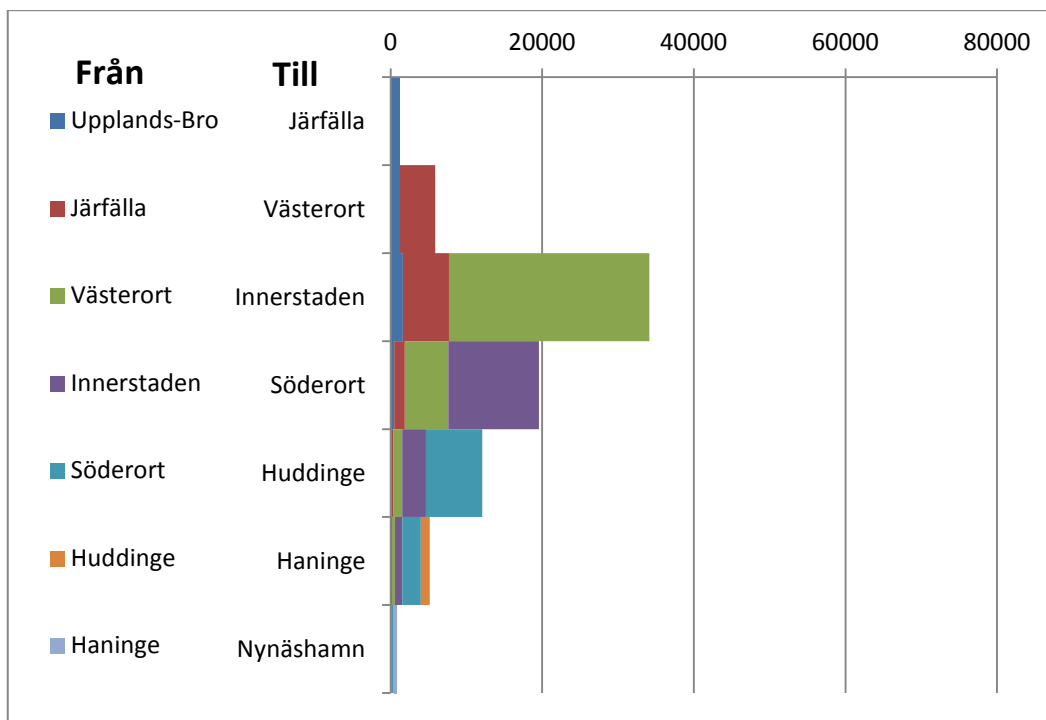
**Figur 12 a-b.** Pendlingskorridor 4 N-SV, den övre söderut, den nedre norrut. Ackumulerat antal inpendlare *till* resp kommuner (inpendlingen från boende i föregående kommuner). Färgkoderna anger utpendlingskommunernas bidrag till den ackumulerade summan (siffrunderlaget finns i bilaga 4).

I figur 12b kan man se intressanta ändeffekter med en relativt sett stor inpendling från Nykvarn till Södertälje, större än från Södertälje till Salem. Motsvarande finns i andra änden med en relativt större pendling från Upplands Väsby till Sigtuna än från Sollentuna till Upplands Väsby.

### 3.5 Korridor 5 NV-SO: Upplands-Bro – Innerstaden - Nynäshamn



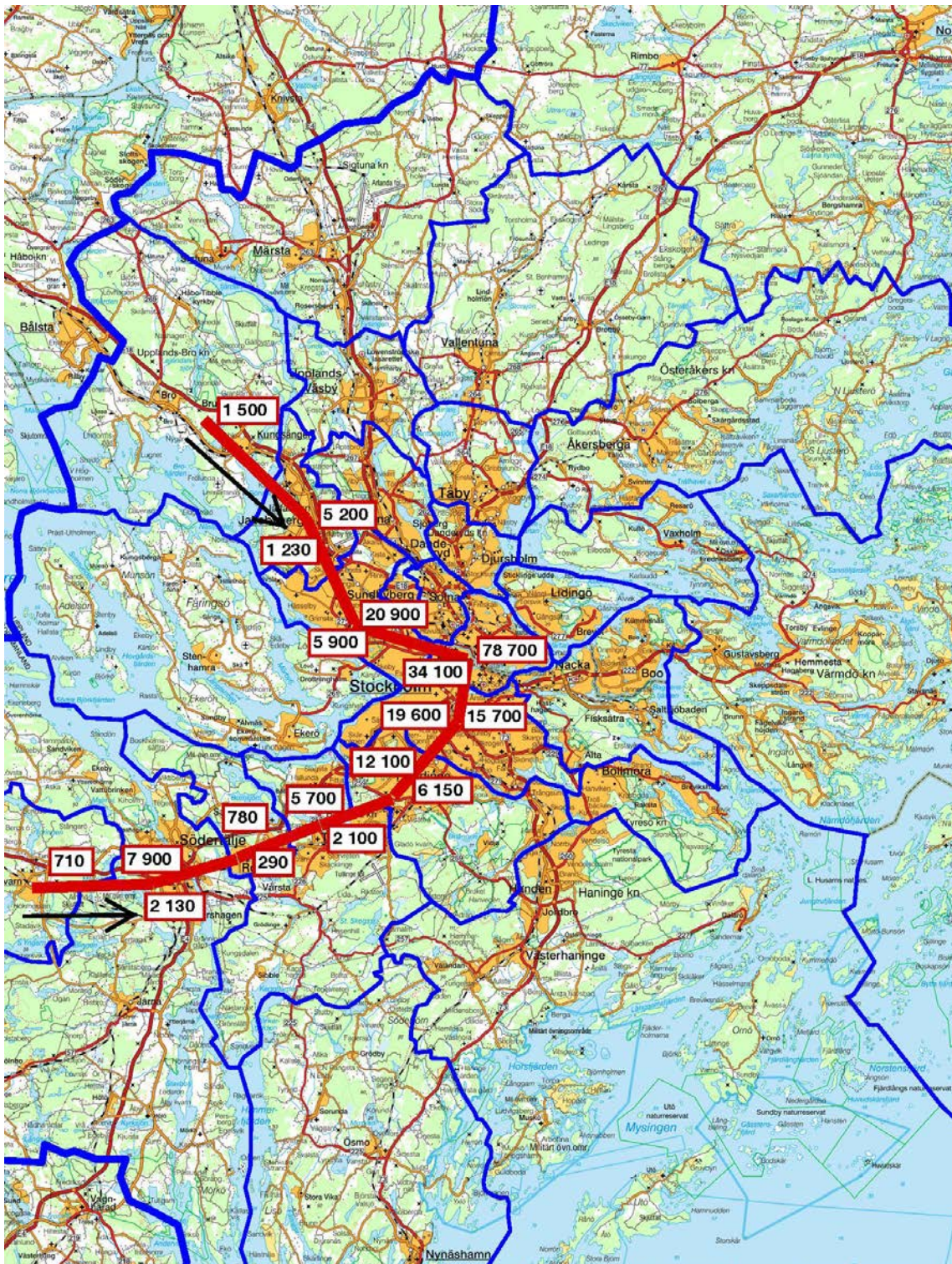
**Karta 11.** Pendlingskorridor 5 NV-SO Upplands Bro – Järfälla – Västerort – Innerstaden – Söderort – Huddinge – Haninge – Nynäshamn. Ackumulerat antal inpendlare *till* resp kommuner. Den vänstra serien gäller söderut, den högra norrut (avrundade siffror, de exakta finns i bilaga 4).



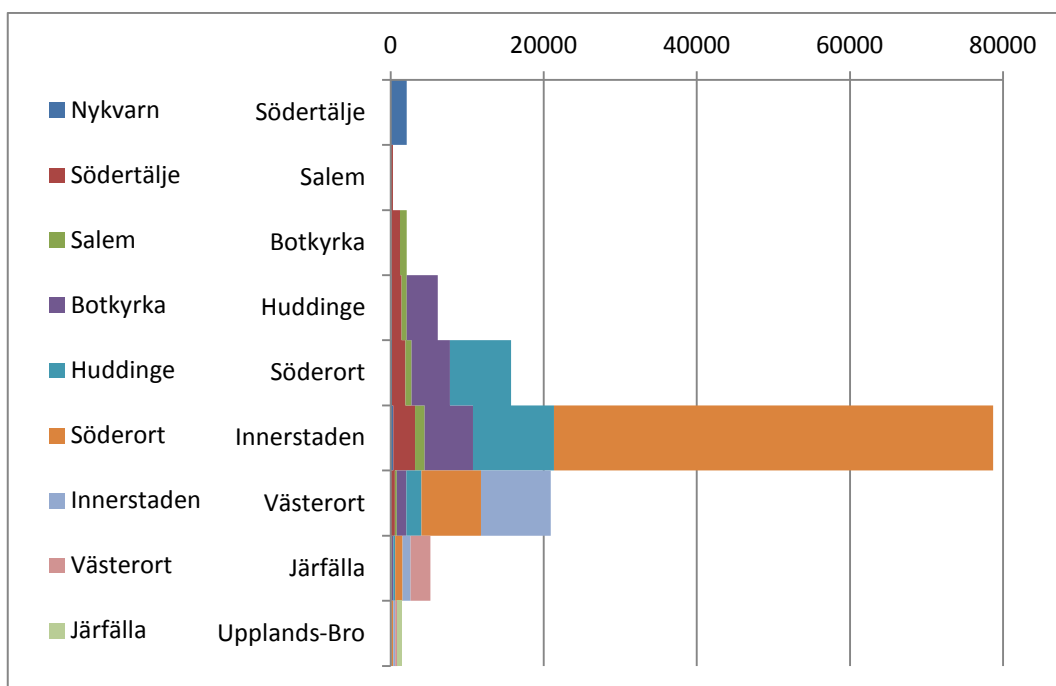
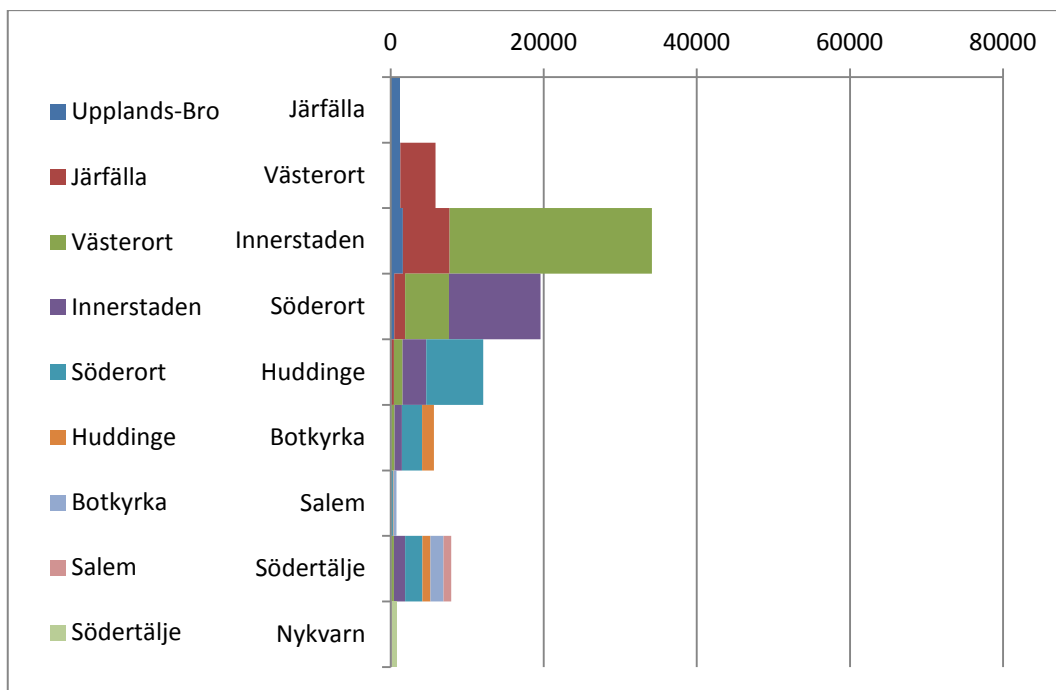
**Figur 13 a-b.** Pendlingskorridor 5 NV-SO, den övre söderut, den nedre norrut. Ackumulerat antal inpendlare *till* resp kommuner (inpendlingen från boende i föregående kommuner). Färgkoderna anger utpendlingskommunernas bidrag till den ackumulerade summan (siffrunderlaget finns i bilaga 4).

Den förhållandevis stora utpendlingen från sydost till Västerort kan noteras, sammanlagt drygt 20 000 pendlare, de flesta från Innerstaden och Söderort.

### 3.6 Korridor 6 NV-SV: Upplands-Bro – Innerstaden - Nykvarn



**Karta 12.** Pendlingskorridor 6 NV-SV Upplands Bro – Järfälla – Västerort – Innerstaden – Söderort – Huddinge – Botkyrka – Salem – Södertälje – Nykvarn. Ackumulerat antal inpendlare *till* resp kommuner. Den vänstra serien gäller söderut, den högra norrut (avrundade siffror, de exakta finns i bilaga 4).

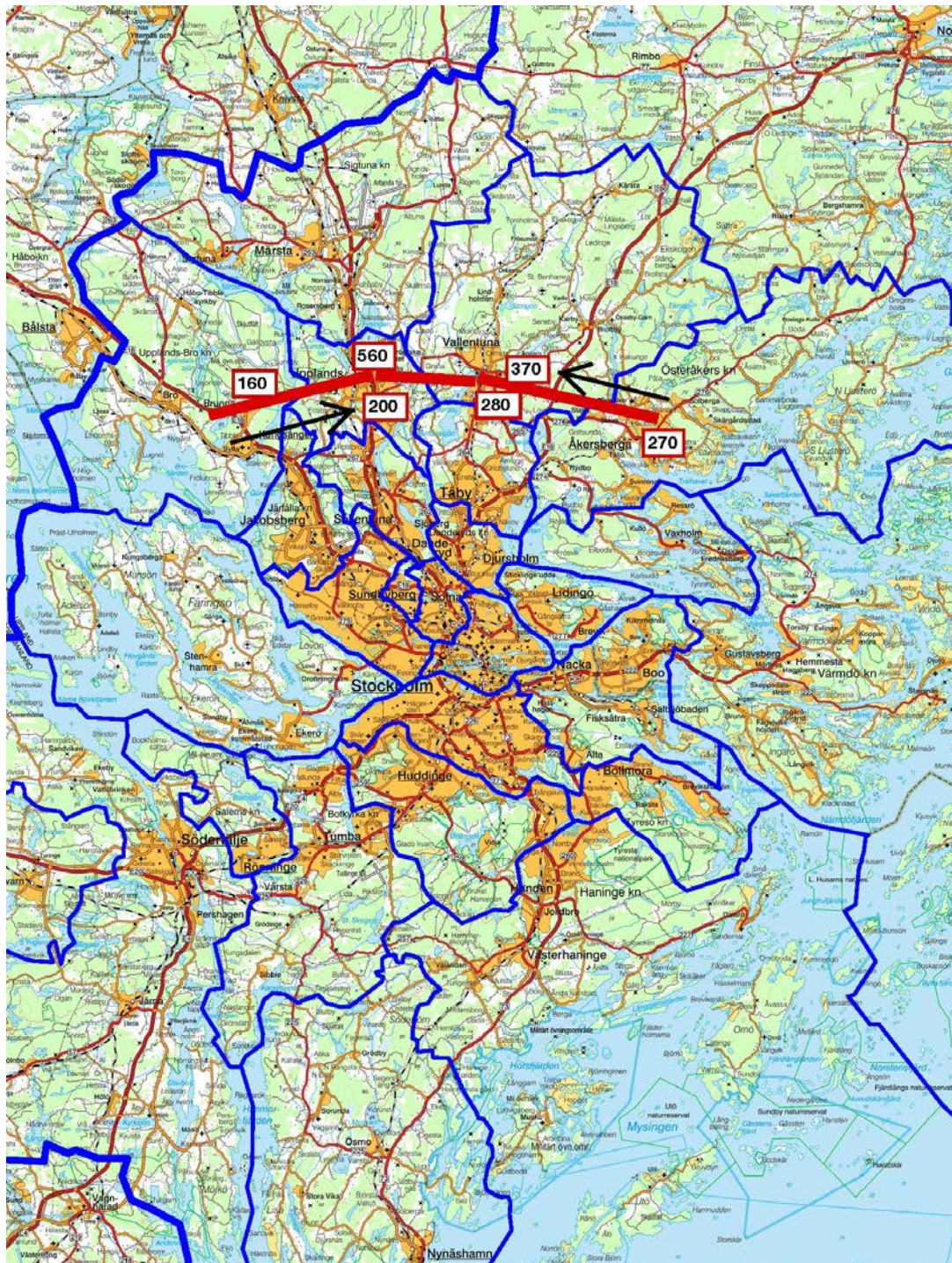


**Figur 14 a-b.** Pendlingskorridor 6 NV-SV, den övre söderut, den nedre norrut. Akkumulerat antal inpendlare *till* resp kommuner (inpendlingen från boende i föregående kommuner). Färgkoderna anger utpendlingskommunernas bidrag till den ackumulerade summan (siffrunderlaget finns i bilaga 4).

Här dominerar pendlingen från Västerort till Innerstaden, och i ännu högre grad pendlingen från Söderort till Innerstaden.

Intressant är den stora inpendlingen norrifrån till Södertälje, 7 900 personer, de flesta från Söderort och Botkyrka.

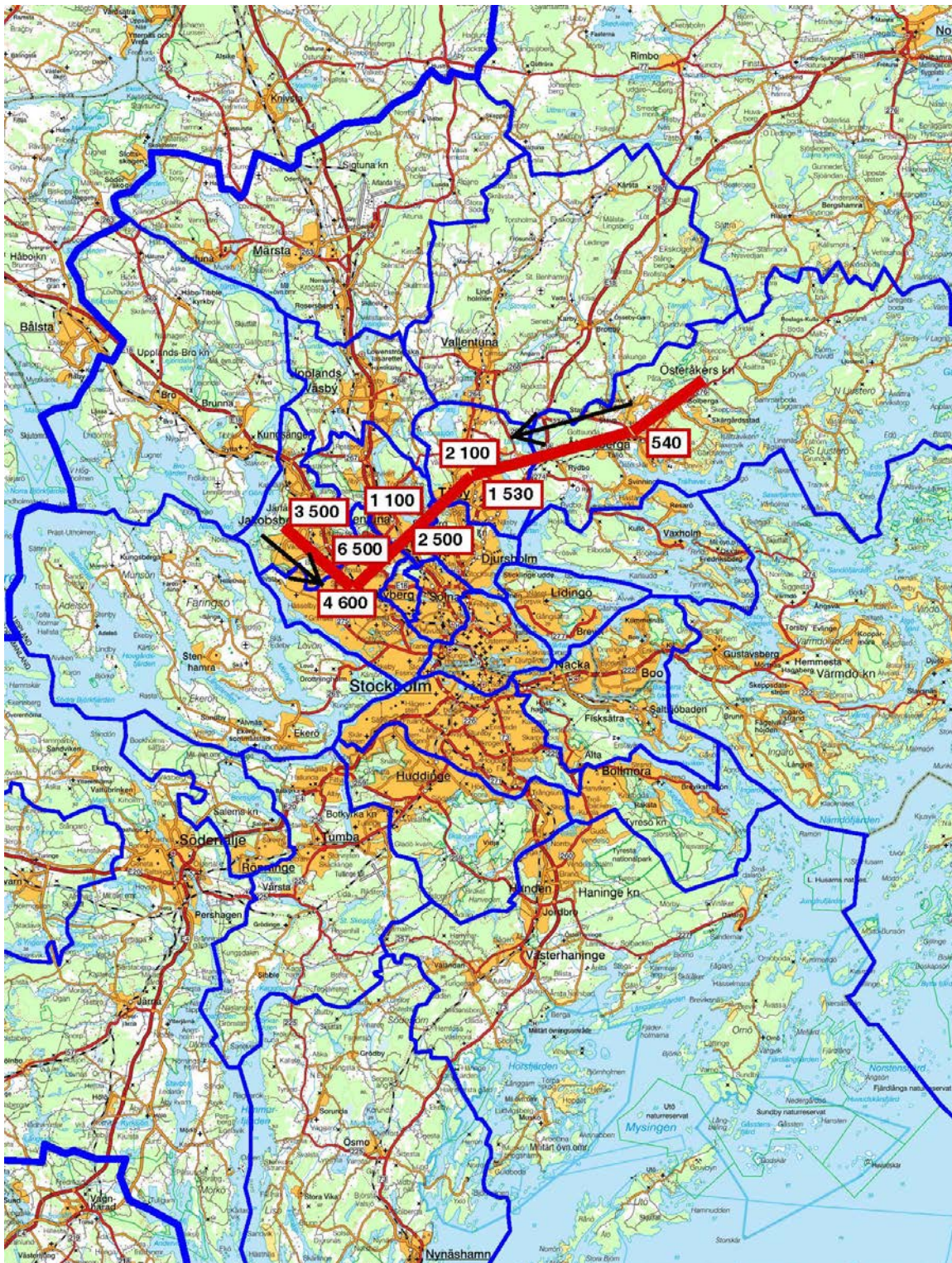
### 3.7 Korridor 7 O-V: Österåker – Upplands-Bro



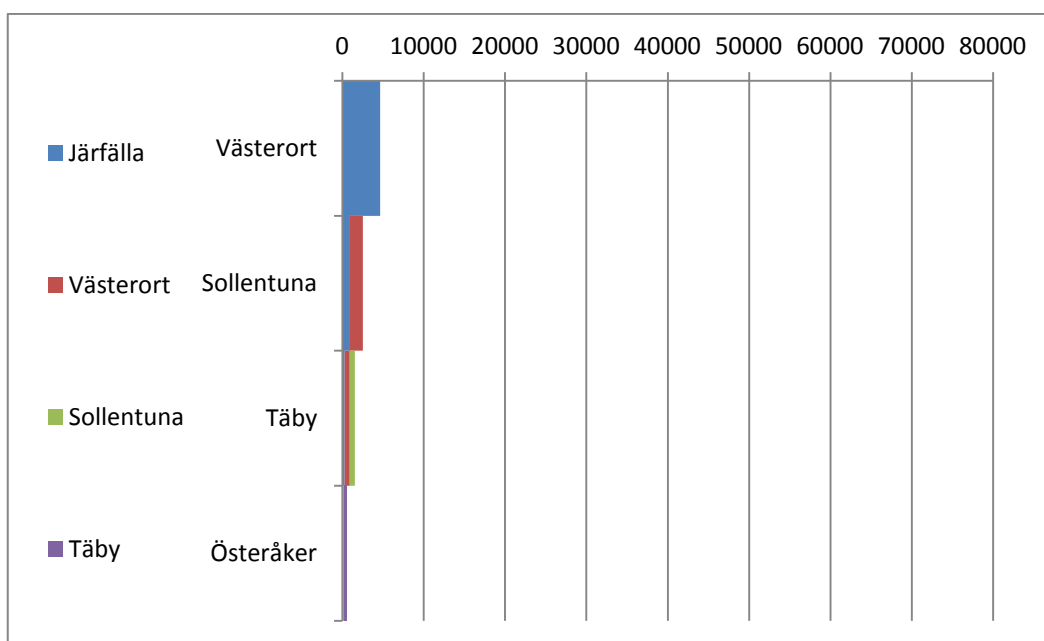
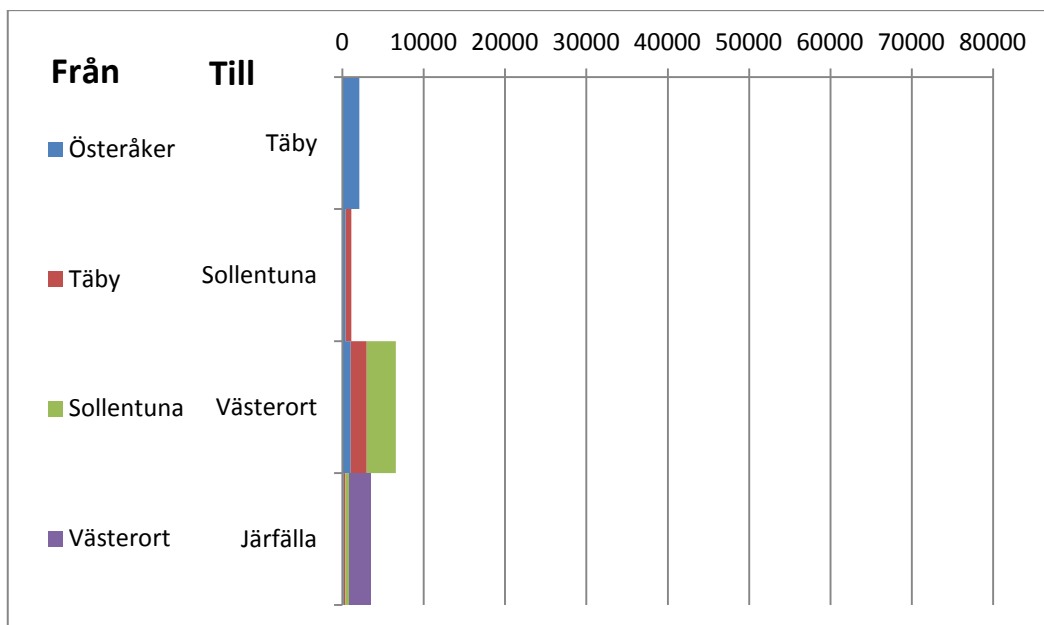
**Karta 13.** Pendlingskorridor 7 O-V Österåker – Vallentuna – Upplands Väsby – Upplands-Bro. Ackumulerat antal inpendlare *till* resp kommuner. Den övre serien gäller västerut, den nedre österut (avrundade siffror, de exakta finns i bilaga 4).

Jämfört med föregående radiella pendlingskorridorer är denna relation mycket blygsam (därför ingen figur).

### 3.8 Korridor 8 O-V: Österåker - Järfälla



**Karta 14.** Pendlingskorridor 8 O-V Österåker – Täby – Sollentuna – Västerort – Järfälla. Ackumulerat antal inpendlare *till* resp kommuner. Den övre serien gäller västerut, den nedre österut (avrundade siffror, de exakta finns i bilaga 4).

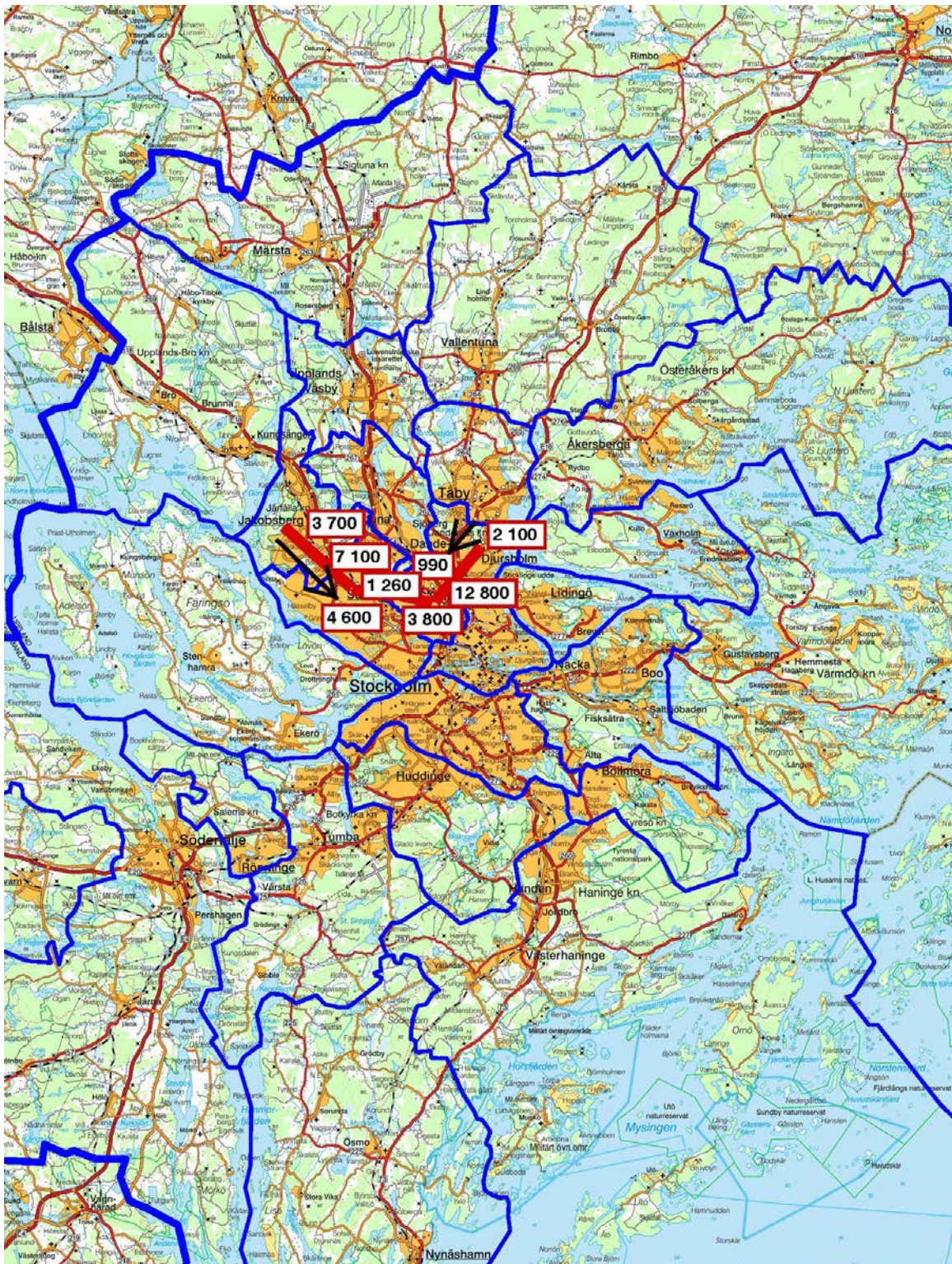


**Figur 14 a-b.** Pendlingskorridor 8 O-V, den övre västerut, den nedre österut. Ackumulerat antal inpendlare *till* resp kommuner (inpendlingen från boende i föregående kommuner). Färgkoderna anger utpendlingskommunernas bidrag till den ackumulerade summan (sifferunderlaget finns i bilaga 4).

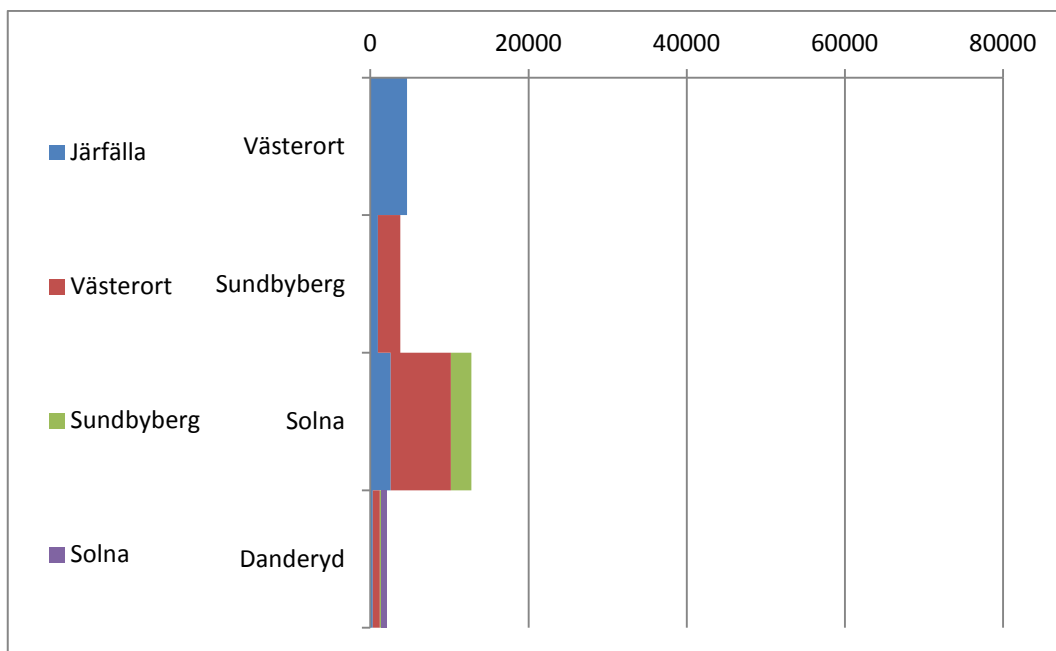
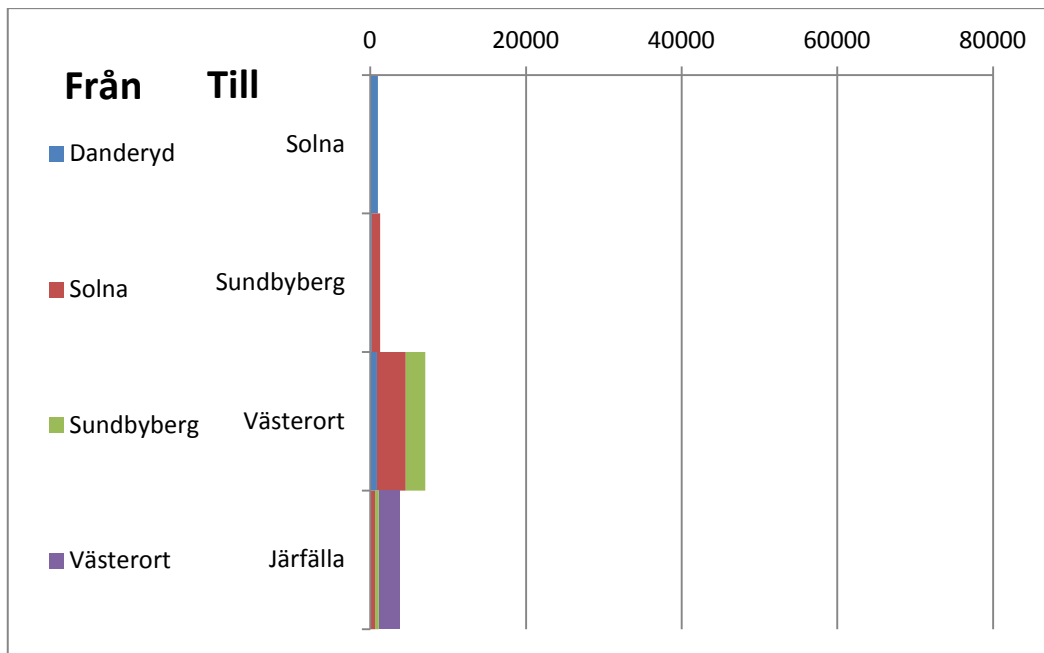
Här är arbetspendlingen större än i föregående korridor (7 O-V Österåker – Val-lentuna – Upplands Väsby – Upplands-Bro). Det beror huvudsakligen på att rela-tionen innehåller Västerort och Järfälla.



### 3.9 Korridor 9 O-V: Danderyd - Järfälla



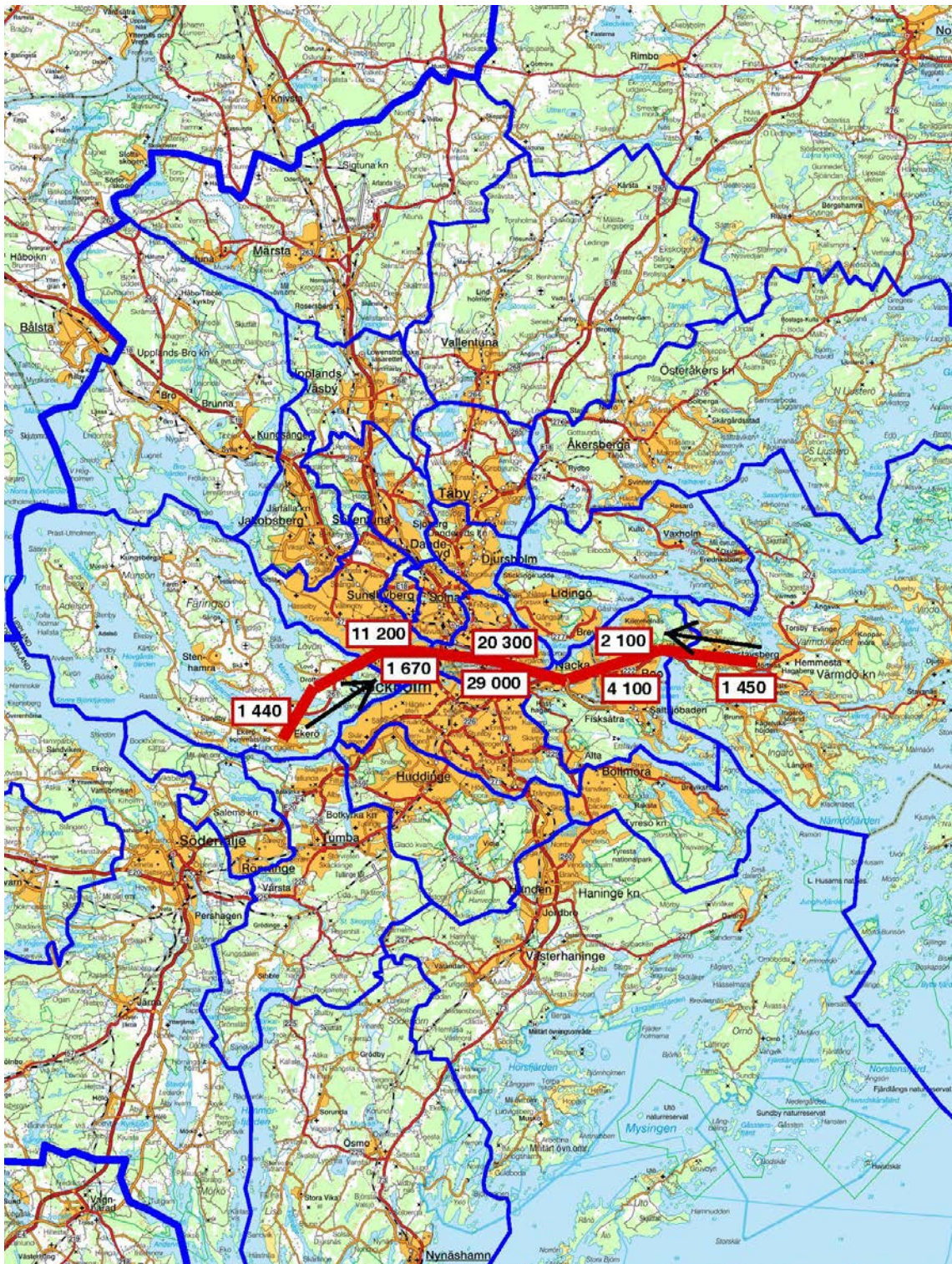
**Karta 15.** Pendlingskorridor 9 O-V Danderyd – Solna – Sundbyberg – Västerort – Järfälla. Ackumulerat antal inpendlare *till* resp kommuner. Den övre serien gäller västerut, den nedre österut (avrundade siffror, de exakta finns i bilaga 4).



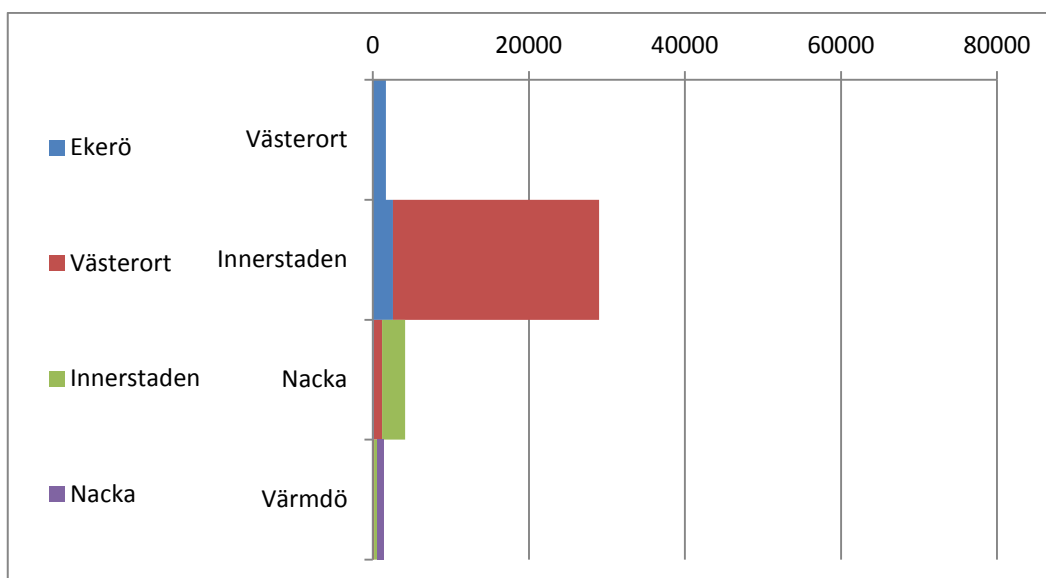
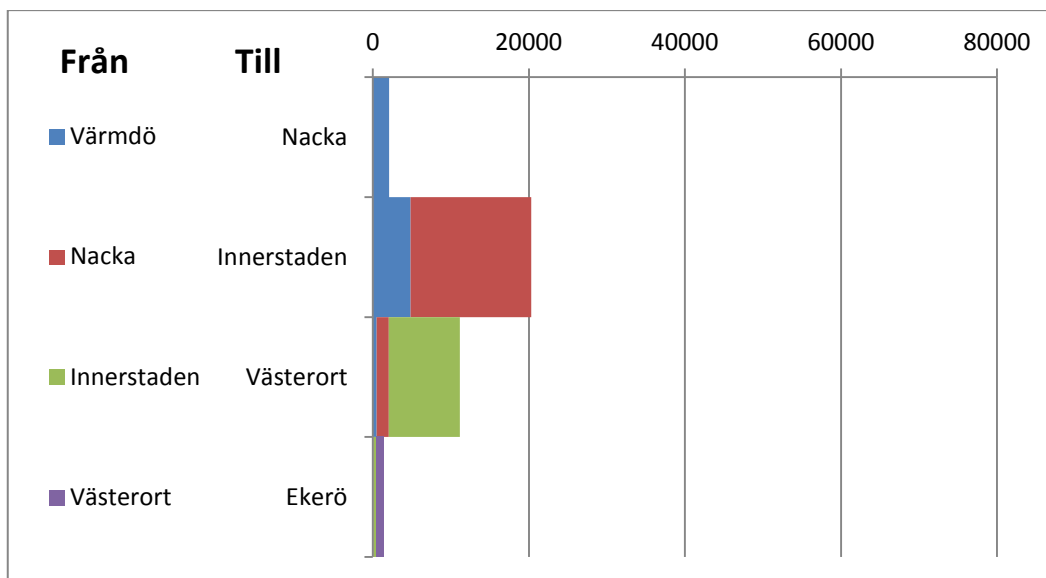
**Figur 16 a-b.** Pendlingskorridor 9 O-V, den övre västerut, den nedre österut. Ackumulerat antal inpendlare *till* resp kommuner (inpendlingen från boende i föregående kommuner). Färgkoderna anger utpendlingskommunernas bidrag till den ackumulerade summan (siffrunderlaget finns i bilaga 4).

Här kan den relativt stora inpendlingen västerifrån till Solna noteras, särskilt från Västerort.

### 3.10 Korridor 10 O-V: Värmdö – Ekerö



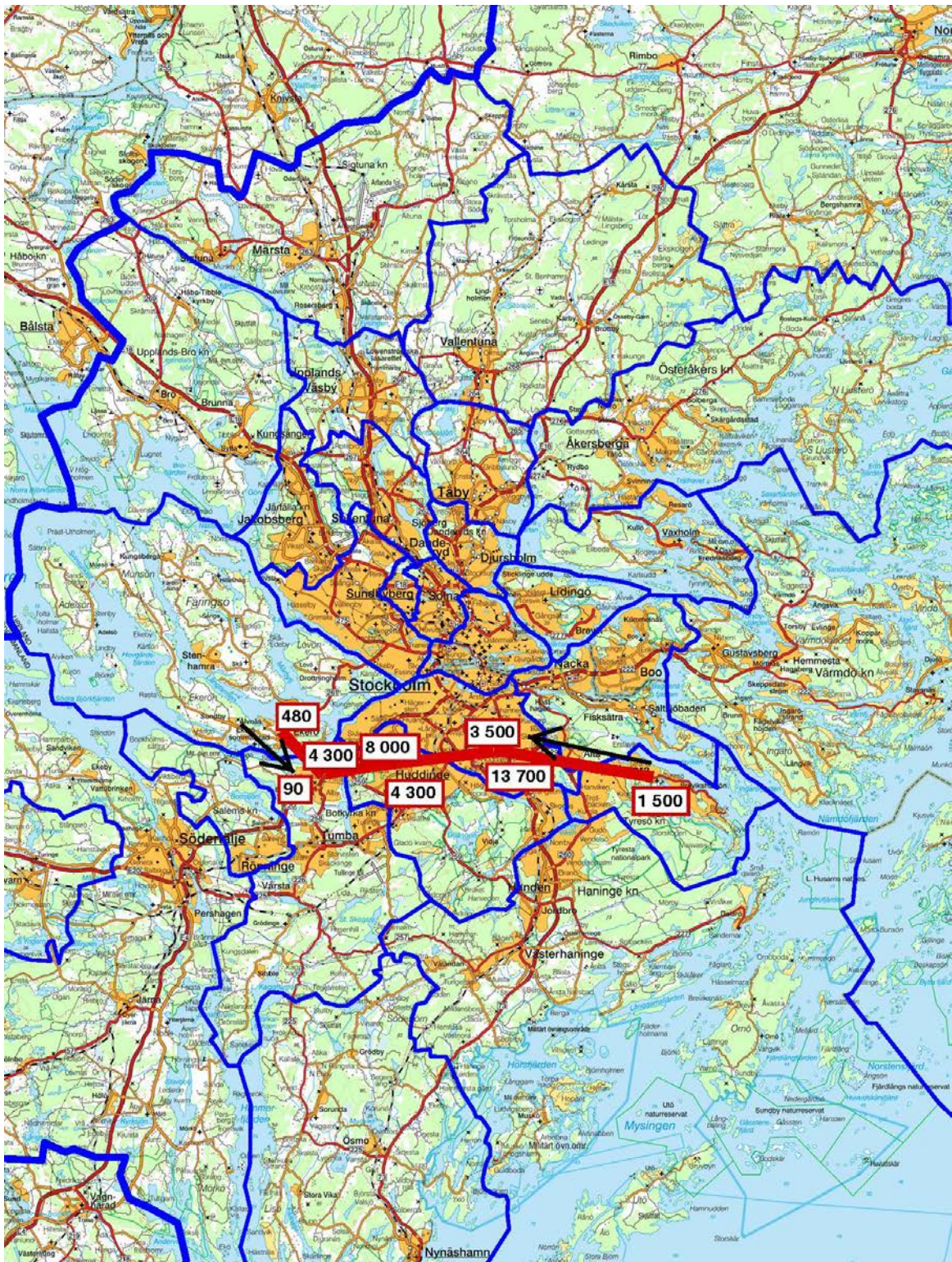
**Karta 16.** Pendlingskorridor 10 O-V Värmdö – Nacka – Innerstaden – Västerort – Ekerö. Ackumulerat antal inpendlare **till** resp kommuner. Den övre serien gäller västerut, den nedre österut (avrundade siffror, de exakta finns i bilaga 4).



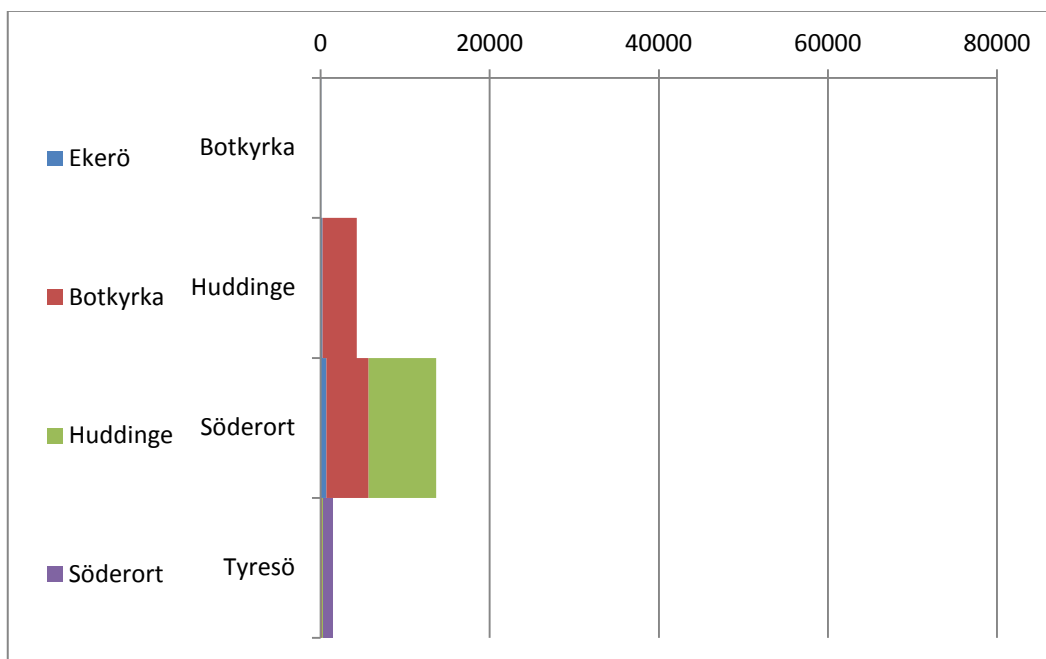
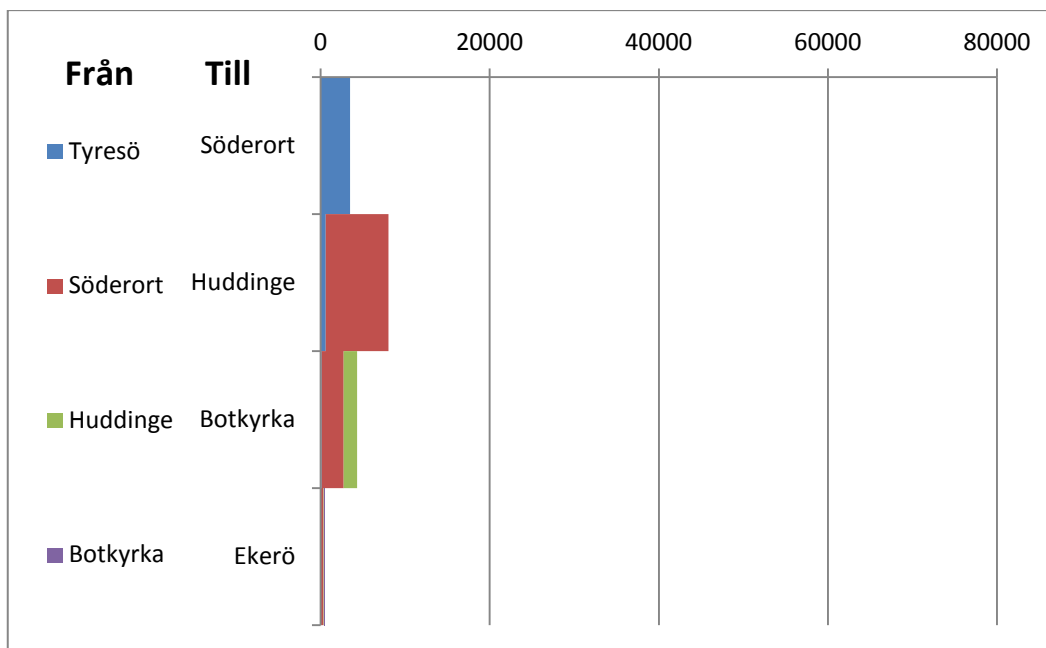
**Figur 17 a-b.** Pendlingskorridor 10 O-V, den övre västerut, den nedre österut. Ackumulerat antal inpendlare **till** resp kommuner (inpendlingen från boende i föregående kommuner). Färgkoderna anger utpendlingskommunernas bidrag till den ackumulerade summan (sifferunderlaget finns i bilaga 4).

Detta är den största tangentiella pendlingskorridoren. Det beror på att den passerar Innerstaden och Västerort. I västlig riktning byggs den upp av Nackabor som arbetar i Innerstaden, och i östlig riktning av boende i Västerort som ska till Innerstaden.

### 3.11 Korridor 11 O-V: Tyresö – Ekerö



**Karta 17.** Pendlingskorridor 11 O-V Tyresö – Söderort – Huddinge – Botkyrka – Ekerö. Ackumulerat antal inpendlare *till* resp kommuner. Den övre serien gäller västerut, den nedre österut (avrundade siffror, de exakta finns i bilaga 4).

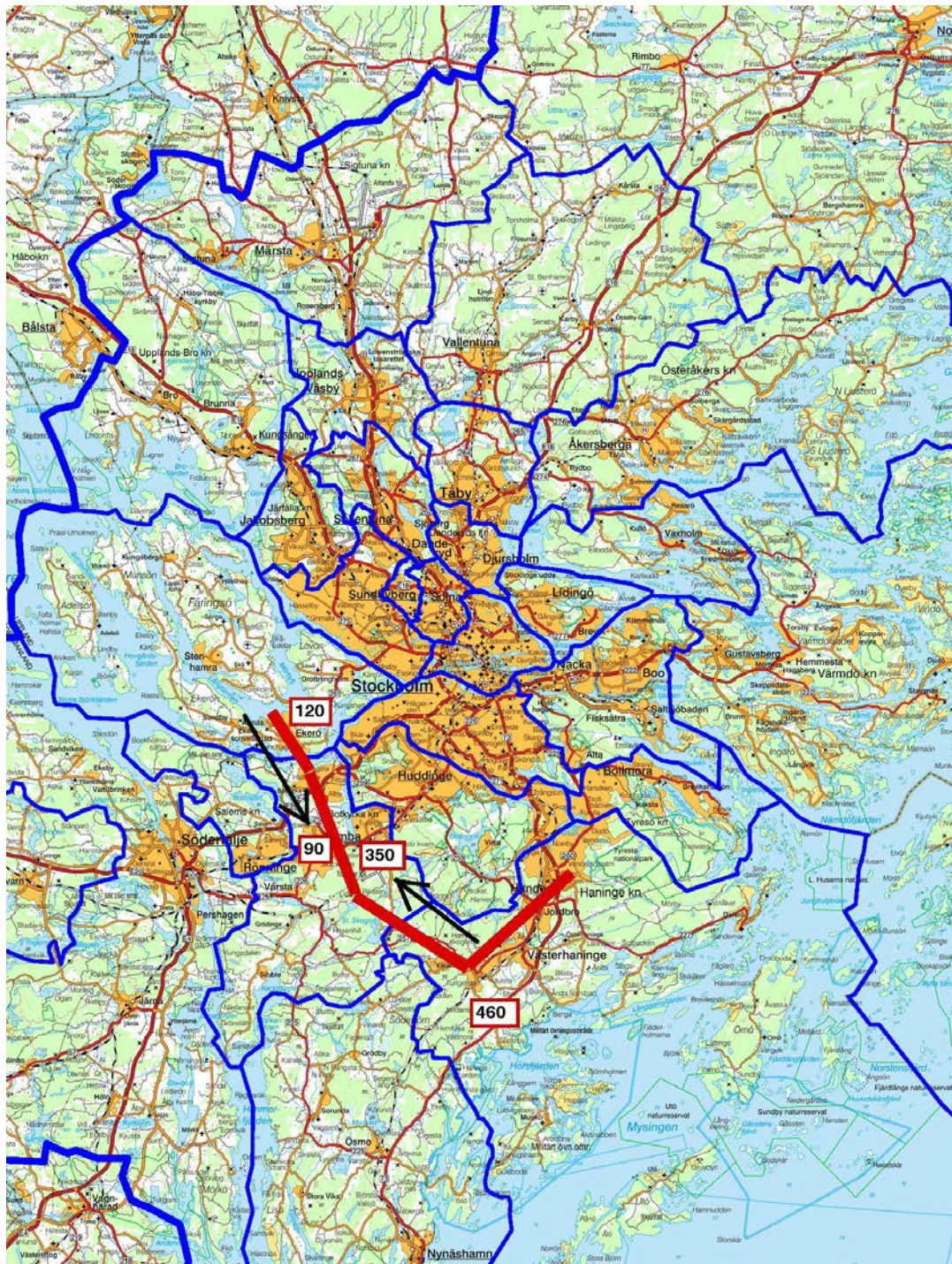


**Figur 18 a-b.** Pendlingskorridor 11 O-V, den övre västerut, den nedre österut. Ackumulerat antal inpendlare **till** resp kommuner (inpendlingen från boende i föregående kommuner). Färgkoderna anger utpendlingskommunernas bidrag till den ackumulerade summan (siffrunderlaget finns i bilaga 4).

Också denna pendlingskorridor är relativt stor. Söderort och Huddinge som dominerar här.

Nämnas kan att utpendlingen från Ekerö till Botkyrka och Huddinge, det mesta sannolikt med färjan, uppgår till 311 personer (bilaga 4). I motsatt riktning handlar det om 141 personer som framgår av figuren.

### 3.12 Korridor 12 O-V: Haninge – Ekerö



**Karta 18.** Pendlingskorridor 12 O-V Haninge – Botkyrka – Ekerö. Akkumulerat antal inpendlare *till* resp kommuner. Den övre serien gäller västerut, den nedre österut (avrundade siffror, de exakta finns i bilaga 4).

Arbetspendlingen i denna relation är mycket ringa (därför ingen figur).

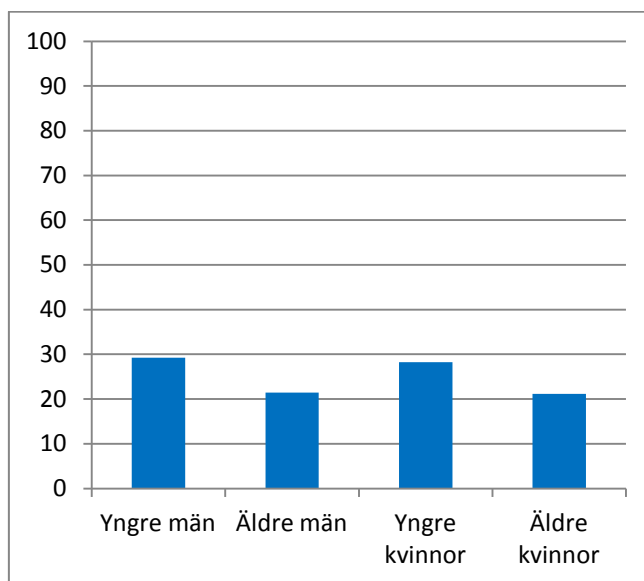
## 4 Kön och ålder

Kön och ålder har i regel ett starkt förklaringsvärde när det gäller resvanor och mobilitet.<sup>12</sup> Därför kan det vara intressant att belysa arbetspendlingen från också denna utgångspunkt.

**Tabell 1.** Procentuell andel som använder cykel vid arbetsresa under sommarhalvåret, april-september, **hela riket**, med 95% konfidensintervall (bas: totalantalet med arbetsresa). Data från RES 2005-2006.<sup>13</sup>

	≤ 44 år	≥ 45 år
Män	12,5 ±2,2	14,5 ±2,5
Kvinnor	20,2 ±2,7	16,9 ±2,8

Kön och ålder spelar, i kombination, en viss roll för arbetspendling med cykel. Det visar ovanstående tabell med data från senast tillgängliga nationella resvaneundersökning. Cykelpendlingen under sommarhalvåret är vanligast bland yngre kvinnor, 1,6 gånger vanligare än bland yngre män.



**Figur 21.** Länets förvärvsarbetande procentuellt fördelade på kön och ålder (yngre ≤44 år, äldre ≥45 år; summan av de fyra staplarna = 100 procent).

Könsfördelningen bland de förvärvsarbetande är mycket jämn, med en marginell övervikt för män (50,7 vs 49,3 procent).

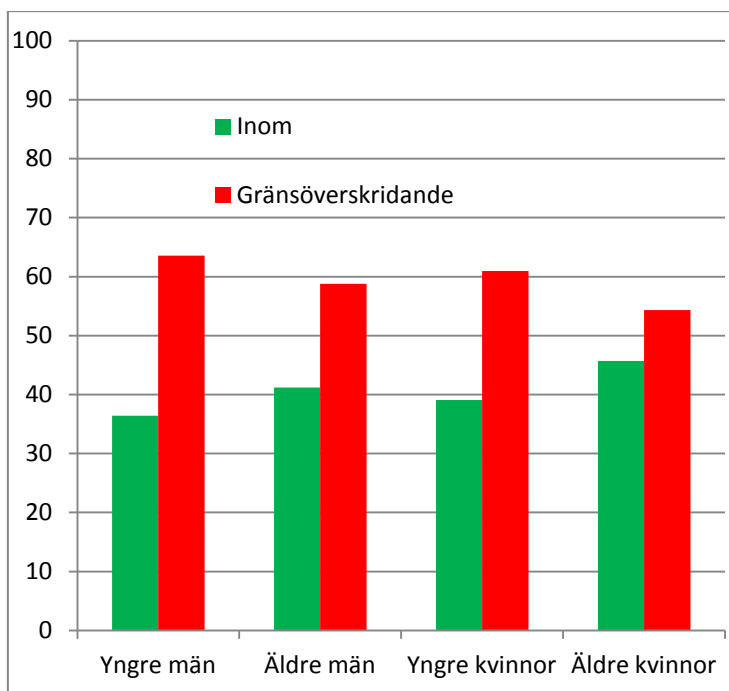
<sup>12</sup> RES 2005-2006 – Den nationella resvaneundersökningen. SIKAs rapport 2007:19.

<sup>13</sup> Data levererade av Mats Wiklund, Trafikanalys ([www.trafa.se](http://www.trafa.se)).



Det är något fler yngre än äldre (57 vs 43 procent), men inom könsgруппerna är åldersfördelningarna mycket lika.

Eftersom arbetspendling med cykel är vanligare bland kvinnor, särskilt yngre, skulle det kunna sammanhänga med större andel inompendling. Det belyses i nedanstående figur.



**Figur 22.** Inompendlingen resp den kommungränsöverskridande pendlingen procentuellt fördelad inom resp grupper (yngre  $\leq 44$  år, äldre  $\geq 45$  år). Varje stapelpar summerar till 100; av de yngre männen inompendlar 36 procent medan 64 procent pendlar till annan kommun.

Det finns en viss skillnad när det gäller inompendlingen och den gränsöverskridande pendlingen. Inompendlingen är något vanligare bland kvinnor och något vanligare bland äldre såväl kvinnor som män. Det är dock inte fråga om några dramatiska skillnader och förklarar knappast cykelpendlingen bland yngre kvinnor i tabell 1.

## 5 Sammanfattande synpunkter

Länets arbetsplatser är koncentrerade till ett centrum bestående av Stockholms stad och Solna. Där finns drygt 60 procent av arbetsplatserna för länets förvärvsarbete.

Det innebär att arbetspendlingen i huvudsak är radiell. De sex radiella pendlingskorridorerna dominerar stort. Alla passerar Innerstaden.

Den tangentiella pendlingen är generellt väsentligen mindre. Dock finns några större korridorer. Det är framför allt korridoren från Värmdö/Nacka över Innerstaden och Västerort (och som slutar i Ekerö). Det är utpendlarna som bor i Nacka, Innerstaden och Västerort som svarar för de större volymerna.

Också den tangentiella korridoren söder om den ovan nämnda har en större dimension, alltså den som går från Tyresö över Söderort, Huddinge, Botkyrka.

Detsamma gäller korridoren närmast norr om Innerstaden, den som går från Danderyd över Solna, Sundbyberg, Västerort till Järfälla.

De flesta arbetspendlare i länet, 68 procent, har mindre än 11 kilometer till arbetsplatsen fågelvägen. En tiondel har 21 kilometer eller längre, och resten ligger däremellan.

När det gäller inompendlingen är avstånden ännu kortare, av givna skäl. De allra flesta inompendlare, 97 procent, har max 11 kilometer eller mindre till arbetsplatsen. Översatt till faktisk väg handlar det om mindre än 14 kilometer, en sträcka många kan cykla på 40 minuter. Potentialen för ökat cyklande i Stockholms län måste därför bedömas som mycket stor.

Nuvarande pendlingsmönster är ett uttryck för befintlig väg- och spårinfrastruktur och den är i huvudsak radiell. Cykelstråken bör i första hand förstås dras där de stora potentialerna finns, men man kan ju också försöka skapa nya potentialer med stråk som möjliggör pendlingsrelationer mellan områden som idag inte har några.

## Bilaga 1

### Boende samt inom-, ut- och inpendling för kommunerna i Stockholms län

Boende: antal personer med förvärvsarbete som bor i kommunen/området  
Inompendling: antal personer med bostad och arbetsplats i samma kommun  
Utpendling: antal personer med arbetsplats i annan kommun än bostaden  
Inpendling: antal person med arbetsplats i kommunen men som bor i annan kommun

Kommun/område	Boende	Arbetsplatser	Inompendl	Inpendl	Utpendl
Innerstaden	156806	309565	98826	210739	57980
Söderort	154377	107910	46068	61842	108309
Västerort	87365	79170	28235	50935	59130
Huddinge	43264	37861	13023	24838	30241
Nacka	41301	28878	12807	16071	28494
Haninge	34923	22565	13210	9355	21713
Södertälje	34855	36671	24669	12002	10186
Botkyrka	33754	20258	10695	9563	23059
Solna	33241	61542	8985	52557	24256
Järfälla	29156	19540	9402	10138	19754
Täby	28962	20328	8645	11683	20317
Sollentuna	28761	20734	7745	12989	21016
Norrtälje	23899	18508	17101	1407	6798
Tyresö	19562	9591	5585	4006	13977
Lidingö	19042	11153	6298	4855	12744
Österåker	18618	8844	6788	2056	11830
Sundbyberg	18610	17620	3751	13869	14859
Värmdö	18135	9637	6787	2850	11348
Upplands Väsby	17879	12422	6010	6412	11869
Sigtuna	16650	18098	9462	8636	7188
Vallentuna	14233	7100	4235	2865	9998
Danderyd	12895	15062	3194	11868	9701
Ekerö	11843	6923	4438	2485	7405
Nynäshamn	11279	6671	5543	1128	5736
Upplands-Bro	10354	5846	3496	2350	6858
Salem	6934	2630	1433	1197	5501
Vaxholm	5104	2361	1598	763	3506
Nykvarn	4384	1948	1185	763	3199

## Den relativa inom-, in- och utpendling för kommunerna i Stockholms län

Procent inom-, in- och utpendlare av antalet förvärvsarbetande boende i kommunen.<sup>14</sup>

	Inompendl	Inpendl	Utpendl
Norrtälje	72	6	28
Södertälje	71	34	29
Innerstaden	63	134	37
Sigtuna	57	52	43
Nynäshamn	49	10	51
Haninge	38	27	62
Ekerö	37	21	63
Värmdö	37	16	63
Österåker	36	11	64
Upplands-Bro	34	23	66
Upplands Väsby	34	36	66
Lidingö	33	25	67
Västerort	32	58	68
Järfälla	32	35	68
Botkyrka	32	28	68
Vaxholm	31	15	69
Nacka	31	39	69
Huddinge	30	57	70
Täby	30	40	70
Söderort	30	40	70
Vallentuna	30	20	70
Tyresö	29	20	71
Nykvarn	27	17	73
Solna	27	158	73
Sollentuna	27	45	73
Danderyd	25	92	75
Salem	21	17	79
Sundbyberg	20	75	80

<sup>14</sup> Boende: antal personer med förvärvsarbete som bor i kommunen/området.  
 Inompendling: antal personer med bostad och arbetsplats i samma kommun.  
 Utpendling: antal personer med arbetsplats i annan kommun än bostaden.  
 Inpendling: antal person med arbetsplats i kommunen som bor i annan kommun.

## Pendlingen mellan kommunerna

Bostadsort	Arbetsort										
	Upp Väs	Vallen	Öster	Värmdö	Järfälla	Ekerö	Hudd	Bot	Salem	Han	Tyres
Upplands Väsby	6010	258	52	22	427	31	159	69	0	51	20
Vallentuna	355	4235	204	16	136	17	80	22	3	23	12
Österåker	204	372	6788	36	162	14	91	35	3	55	19
Värmdö	28	17	17	6787	57	22	276	72	8	119	73
Järfälla	383	59	40	32	9402	85	317	87	10	117	41
Ekerö	47	14	3	6	165	4438	223	88	6	35	12
Huddinge	126	45	35	120	266	66	13023	1568	96	1181	257
Botkyrka	99	33	47	64	195	75	4045	10695	371	420	132
Salem	14	3	3	10	39	17	663	860	1433	65	16
Haninge	89	45	39	102	136	40	2037	349	30	13210	1047
Tyresö	55	15	15	66	72	14	608	136	7	816	5585
Upplands-Bro	201	23	10	13	1234	21	96	18	3	47	9
Nykvarn	12	3	0	6	10	4	150	106	35	14	3
Täby	353	575	330	16	198	25	217	53	0	81	21
Danderyd	73	70	65	12	73	11	127	17	3	33	12
Sollentuna	795	141	72	34	547	43	342	97	3	96	24
Innerstaden	627	211	237	484	1035	338	3122	991	80	934	422
Söderort	463	165	136	605	973	324	7424	2609	193	2457	1085
Västerort	658	163	94	138	2612	911	1136	400	20	420	161
Södertälje	54	18	12	36	87	57	1287	1142	259	162	66
Nacka	87	37	29	823	163	67	788	218	15	414	342
Sundbyberg	160	32	40	26	508	84	258	94	11	104	30
Solna	330	95	86	55	525	139	602	156	21	167	45
Lidingö	62	29	29	29	85	32	188	58	3	84	27
Vaxholm	55	61	111	25	31	7	25	6	0	40	5
Norrtälje	234	276	316	19	107	14	86	36	3	72	15
Sigtuna	830	96	25	18	238	14	89	36	0	32	28
Nynäshamn	18	9	9	37	57	13	402	240	14	1316	82
<b>Sum</b>	12422	7100	8844	9637	19540	6923	37861	20258	2630	22565	9591

Diagonalen anger inompendlingen (de grönfärgade cellerna).

Matrisen fortsätter på nästa sida

## Bilaga 3:2

Bostadsort	Arbetsort									
	Upp-Bro	Nykvarn	Täby	Dand	Sollen	Inner	S-ort	V-ort	Södertälj	Nacka
Upplands Väsby	87	0	393	267	1783	2896	680	1493	35	126
Vallentuna	36	0	2026	719	500	2804	477	837	17	95
Österåker	37	3	2060	1023	385	3506	612	1011	29	109
Värmdö	12	0	61	75	101	4852	1815	488	63	2104
Järfälla	534	0	247	310	812	6093	1411	4630	66	229
Ekerö	22	0	45	78	107	2583	688	1670	161	122
Huddinge	56	29	170	191	288	10604	7985	1946	1035	851
Botkyrka	28	40	126	127	228	6323	5014	1249	1734	493
Salem	7	18	17	24	35	1229	784	248	974	75
Haninge	36	9	109	105	209	7427	5297	1126	245	775
Tyresö	11	6	63	63	107	5468	3485	762	107	738
Upplands-Bro	3496	0	77	79	291	1622	477	1252	24	74
Nykvarn	0	1185	6	3	16	337	169	70	2127	17
Täby	54	6	8645	1931	715	8870	1067	1978	87	249
Danderyd	25	0	594	3194	249	5201	465	870	59	128
Sollentuna	106	6	627	824	7745	7574	1389	3553	125	262
Innerstaden	261	31	1176	1739	1466	98826	11955	9116	1449	2956
Söderort	222	54	800	1111	1222	57336	46068	7789	2267	4220
Västerort	350	7	661	896	1702	26419	5722	28235	360	1063
Södertälje	17	532	63	46	116	2864	1765	497	24669	174
Nacka	42	4	153	250	248	15436	4260	1571	316	12807
Sundbyberg	119	3	225	222	392	5433	1183	2528	66	214
Solna	138	6	466	660	730	11457	2091	3674	254	411
Lidingö	25	0	175	280	165	7931	882	811	67	191
Vaxholm	12	0	382	241	102	1335	159	249	18	66
Norrtälje	33	3	784	452	248	1811	430	435	25	110
Sigtuna	65	0	155	137	730	2050	443	811	26	112
Nynäshamn	15	6	22	15	42	1278	1137	271	266	107
<b>Sum</b>	5846	1948	20328	15062	20734	309565	107910	79170	36671	28878

Matrisen fortsätter på nästa sida

## Bilaga 3:3

Arbetsort									
Bostadsort	Sundby	Solna	Liding	Vax	Norrtälj	Sigtun	Nynäs	Rest	Sum
Upplands Väsby	307	1318	52	11	41	1246	3	42	17879
Vallentuna	198	776	85	51	111	346	3	49	14233
Österåker	239	1046	94	166	208	238	3	70	18618
Värmdö	115	696	52	34	16	48	9	118	18135
Järfälla	974	2561	108	6	25	387	3	187	29156
Ekerö	259	900	29	3	3	60	6	70	11843
Huddinge	489	2131	157	10	23	158	79	279	43264
Botkyrka	327	1250	170	3	33	92	73	268	33754
Salem	58	282	17	0	0	9	10	24	6934
Haninge	332	1328	104	8	24	99	378	188	34923
Tyresö	199	868	46	3	16	65	33	133	19562
Upplands-Bro	277	733	28	3	13	192	0	41	10354
Nykvarn	16	72	6	0	3	3	6	5	4384
Täby	515	2044	175	114	126	341	10	166	28962
Danderyd	186	990	98	30	34	128	3	145	12895
Sollentuna	659	2587	128	16	44	759	9	154	28761
Innerstaden	1877	9558	1263	108	226	1339	119	4860	156806
Söderort	1797	7622	972	48	130	657	222	5406	154377
Västerort	2818	7626	437	40	93	826	37	3360	87365
Södertälje	134	527	41	3	20	43	58	106	34855
Nacka	406	2020	218	18	23	186	28	332	41301
Sundbyberg	3751	2576	147	10	33	188	3	170	18610
Solna	1073	8985	228	22	58	492	21	254	33241
Lidingö	199	1072	6298	6	27	127	6	154	19042
Vaxholm	65	335	51	1598	24	74	0	27	5104
Norrtälje	99	500	83	39	17101	518	3	47	23899
Sigtuna	177	911	39	11	50	9462	3	62	16650
Nynäshamn	74	228	27	0	3	15	5543	33	11279
<b>Sum</b>	<b>17620</b>	<b>61542</b>	<b>11153</b>	<b>2361</b>	<b>18508</b>	<b>18098</b>	<b>6671</b>	<b>16750</b>	<b>936186</b>

## Bilaga 4

### Inpendlingen till kommunerna i korridorerna

#### 1 NO-SO. Norrtälje - Innerstaden – Nynäshamn

Bostadsort	Arbetsort							
	Vallentuna	Täby	Danderyd	Innerstaden	Söderort	Huddinge	Haninge	Nynäshamn
Norrtälje	276	784	452	1811	430	86	72	3
Vallentuna		2026	719	2804	477	80	23	3
Täby			1931	8870	1067	217	81	10
Danderyd				5201	465	127	33	3
Innerstaden					11955	3122	934	119
Söderort						7424	2457	222
Huddinge							1181	79
Haninge								378
<b>Sum</b>	<b>276</b>	<b>2810</b>	<b>3102</b>	<b>18686</b>	<b>14394</b>	<b>11056</b>	<b>4781</b>	<b>817</b>

Bostadsort	Arbetsort							
	Haninge	Huddinge	Söderort	Innerstaden	Danderyd	Täby	Vallentuna	Norrtälje
Nynäshamn	1316	402	1137	1278	15	22	9	3
Haninge		2037	5297	7427	105	109	45	24
Huddinge			7985	10604	191	170	45	23
Söderort				57336	1111	800	165	130
Innerstaden					1739	1176	211	226
Danderyd						594	70	34
Täby							575	126
Vallentuna								111
<b>Sum</b>	<b>1316</b>	<b>2439</b>	<b>14419</b>	<b>76645</b>	<b>3161</b>	<b>2871</b>	<b>1120</b>	<b>677</b>

#### 2 NO-SV: Norrtälje - Innerstaden – Nykvarn

Bostadsort	Arbetsort									
	Vallentuna	Täby	Danderyd	Innerstad	Söderort	Huddinge	Botkyrka	Salem	Södertälje	Nykvarn
Norrtälje	276	784	452	1811	430	86	36	3	25	3
Vallentuna		2026	719	2804	477	80	22	3	17	0
Täby			1931	8870	1067	217	53	0	87	6
Danderyd				5201	465	127	17	3	59	0
Innerstaden					11955	3122	991	80	1449	31
Söderort						7424	2609	193	2267	54
Huddinge							1568	96	1035	29
Botkyrka								371	1734	40
Salem									974	18
Södertälje										532
<b>Sum</b>	<b>276</b>	<b>2810</b>	<b>3102</b>	<b>18686</b>	<b>14394</b>	<b>11056</b>	<b>5296</b>	<b>749</b>	<b>7647</b>	<b>713</b>



Bostadsort	Arbetsort									
	Södertälje	Salem	Botkyrka	Huddinge	Söderort	Innerstad	Danderyd	Täby	Vallentuna	Norrtälje
Nykvarn	2127	35	106	150	169	337	3	6	3	3
Södertälje		259	1142	1287	1765	2864	46	63	18	20
Salem			860	663	784	1229	24	17	3	0
Botkyrka				4045	5014	6323	127	126	33	33
Huddinge					7985	10604	191	170	45	23
Söderort						57336	1111	800	165	130
Innerstaden							1739	1176	211	226
Danderyd								594	70	34
Täby									575	126
Vallentuna										111
	2127	294	2108	6145	15717	78693	3241	2952	1123	706

### 3 N-SO: Sigtuna - Innerstaden – Nynäshamn

Bostadsort	Arbetsort								Nynäs- hamn
	Upplands Väsby	Sollentuna	Sundby- berg	Solna	Inner- staden	Söderort	Huddinge	Haninge	
Sigtuna	830	730	177	911	2050	443	89	32	3
Upplands Väsby		1783	307	1318	2896	680	159	51	3
Sollentuna			659	2587	7574	1389	342	96	9
Sundbyberg				2576	5433	1183	258	104	3
Solna					11457	2091	602	167	21
Innerstaden						11955	3122	934	119
Söderort							7424	2457	222
Huddinge								1181	79
Haninge									378
Sum	830	2513	1143	7392	29410	17741	11996	5022	837

Bostadsort	Arbetsort								
	Haninge	Huddinge	Söderort	Inner- staden	Solna	Sundby- berg	Sollen- tuna	Upplands Väsby	Sigtuna
Nynäshamn	1316	402	1137	1278	228	74	42	18	15
Haninge		2037	5297	7427	1328	332	209	89	99
Huddinge			7985	10604	2131	489	288	126	158
Söderort				57336	7622	1797	1222	463	657
Innerstaden					9558	1877	1466	627	1339
Solna						1073	730	330	492
Sundbyberg							392	160	188
Sollentuna								795	759
Upplands Väsby									1246
Sum	1316	2439	14419	76645	20867	5642	4349	2608	4953

#### 4 N-SV: Sigtuna - Innerstaden – Nykvarn

Bostadsort	Arbetsort										
	Upplands Väsby	Sollentuna	Sundbyberg	Solna	Innerstaden	Söderort	Huddinge	Botkyrka	Salem	Södertälje	Nykvarn
Sigtuna	830	730	177	911	2050	443	89	36	0	26	0
Upplands Väsby		1783	307	1318	2896	680	159	69	0	35	0
Sollentuna			659	2587	7574	1389	342	97	3	125	6
Sundbyberg					5433	1183	258	94	11	66	3
Solna					11457	2091	602	156	21	254	6
Innerstaden						11955	3122	991	80	1449	31
Söderort							7424	2609	193	2267	54
Huddinge								1568	96	1035	29
Botkyrka									371	1734	40
Salem										974	18
Södertälje											532
<b>Sum</b>	<b>830</b>	<b>2513</b>	<b>1143</b>	<b>4816</b>	<b>29410</b>	<b>17741</b>	<b>11996</b>	<b>5620</b>	<b>775</b>	<b>7965</b>	<b>719</b>

Bostadsort	Arbetsort										
	Södertälje	Salem	Botkyrka	Huddinge	Söderort	Innerstaden	Solna	Sundbyberg	Sollentuna	Upplands Väsby	Sigtuna
Nykvarn	2127	35	106	150	169	337	72	16	16	12	3
Södertälje		259	1142	1287	1765	2864	527	134	116	54	43
Salem			860	663	784	1229	282	58	35	14	9
Botkyrka				4045	5014	6323	1250	327	228	99	92
Huddinge					7985	10604	2131	489	288	126	158
Söderort						57336	7622	1797	1222	463	657
Innerstaden							9558	1877	1466	627	1339
Solna								1073	730	330	492
Sundbyberg									392	160	188
Sollentuna										795	759
Upplands Väsby											1246
<b>Sum</b>	<b>2127</b>	<b>294</b>	<b>2108</b>	<b>6145</b>	<b>15717</b>	<b>78693</b>	<b>21442</b>	<b>5771</b>	<b>4493</b>	<b>2680</b>	<b>4986</b>

## 5 NV-SO: Upplands-Bro – Innerstaden – Nynäshamn

Bostadsort	Arbetsort						
	Järfälla	Väster- ort	Inner- staden	Söder- ort	Hud- dinge	Haninge	Nynäs- hamn
Upplands-Bro	1234	1252	1622	477	96	47	0
Järfälla		4630	6093	1411	317	117	3
Västerort			26419	5722	1136	420	37
Innerstaden				11955	3122	934	119
Söderort					7424	2457	222
Huddinge						1181	79
Haninge							378
<b>Sum</b>	1234	5882	34134	19565	12095	5156	838

Bostadsort	Arbetsort						
	Haninge	Hud- dinge	Söder- ort	Inner- staden	Väster- ort	Järfälla	Upplands- Bro
Nynäshamn	1316	402	1137	1278	271	57	15
Haninge		2037	5297	7427	1126	136	36
Huddinge			7985	10604	1946	266	56
Söderort				57336	7789	973	222
Innerstaden					9116	1035	261
Västerort						2612	350
Järfälla							534
<b>Sum</b>	1316	2439	14419	76645	20248	5079	1474

## 6 NV-SV: Upplands-Bro – Innerstaden – Nykvarn

Bostadsort	Arbetsort								
	Järfälla	Väster- ort	Inner- staden	Söder- ort	Hud- dinge	Botkyrka	Salem	Söder- tälje	Nykvarn
Upplands-Bro	1234	1252	1622	477	96	18	3	24	0
Järfälla		4630	6093	1411	317	87	10	66	0
Västerort			26419	5722	1136	400	20	360	7
Innerstaden				11955	3122	991	80	1449	31
Söderort					7424	2609	193	2267	54
Huddinge						1568	96	1035	29
Botkyrka							371	1734	40
Salem								974	18
Södertälje									532
<b>Sum</b>	1234	5882	34134	19565	12095	5673	773	7909	711

Bostadsort	Arbetsort								
	Södertälje	Salem	Botkyrka	Huddinge	Söderort	Innerstaden	Västerort	Järfälla	Upplands-Bro
Nykvarn	2127	35	106	150	169	337	70	10	0
Södertälje		259	1142	1287	1765	2864	497	87	17
Salem			860	663	784	1229	248	39	7
Botkyrka				4045	5014	6323	1249	195	28
Huddinge					7985	10604	1946	266	56
Söderort						57336	7789	973	222
Innerstaden							9116	1035	261
Västerort								2612	350
Järfälla									534
<b>Sum</b>	<b>2127</b>	<b>294</b>	<b>2108</b>	<b>6145</b>	<b>15717</b>	<b>78693</b>	<b>20915</b>	<b>5217</b>	<b>1475</b>

## 7 O-V: Österåker – Upplands-Bro

Bostadsort	Arbetsort			
	Vallentuna	Upplands Väsby	Upplands-Bro	
Österåker		372	204	37
Vallentuna			355	36
Upplands Väsby				87
<b>Sum</b>		<b>372</b>	<b>559</b>	<b>160</b>

Bostadsort	Arbetsort			
	Upplands Väsby	Vallentuna	Österåker	
Upplands-Bro		201	23	10
Upplands Väsby			258	52
Vallentuna				204
<b>Sum</b>		<b>201</b>	<b>281</b>	<b>266</b>

## 8 O-V: Österåker – Järfälla

Bostadsort	Arbetsort			
	Täby	Sollentuna	Västerort	Järfälla
Österåker	2060	385	1011	162
Täby		715	1978	198
Sollentuna			3553	547
Västerort				2612
<b>Sum</b>	<b>2060</b>	<b>1100</b>	<b>6542</b>	<b>3519</b>

Bostadsort	Arbetsort			
	Västerort	Sollentuna	Täby	Österåker
Järfälla	4630	812	247	40
Västerort		1702	661	94
Sollentuna			627	72
Täby				330
<b>Sum</b>	<b>4630</b>	<b>2514</b>	<b>1535</b>	<b>536</b>

## 9 O-V: Danderyd – Järfälla

Arbetsort				
Bostadsort	Solna	Sundbyberg	Västerort	Järfälla
Danderyd	990	186	870	73
Solna		1073	3674	525
Sundbyberg			2528	508
Västerort				2612
Sum	990	1259	7072	3718

Arbetsort				
Bostadsort	Västerort	Sundbyberg	Solna	Danderyd
Järfälla	4630	974	2561	310
Västerort		2818	7626	896
Sundbyberg			2576	222
Solna				660
Sum	4630	3792	12763	2088

## 10 O-V: Värmdö – Ekerö

Arbetsort				
Bostadsort	Nacka	Innerstaden	Västerort	Ekerö
Värmdö	2104	4852	488	22
Nacka		15436	1571	67
Innerstaden			9116	338
Västerort				911
Sum	2104	20288	11175	1338

Arbetsort				
Bostadsort	Västerort	Innerstaden	Nacka	Värmdö
Ekerö	1670	2583	122	6
Västerort		26419	1063	138
Innerstaden			2956	484
Nacka				823
Sum	1670	29002	4141	1451

## 11 O-V Tyresö – Ekerö

Bostadsort	Arbetsort			
	Söderort	Huddinge	Botkyrka	Ekerö
Tyresö	3485	608	136	14
Söderort		7424	2609	324
Huddinge			1568	66
Botkyrka				75
Sum	3485	8032	4313	479

Bostadsort	Arbetsort			
	Botkyrka	Huddinge	Söderort	Tyresö
Ekerö	88	223	688	12
Botkyrka		4045	5014	132
Huddinge			7985	257
Söderort				1085
Sum	88	4268	13687	1486

## 12 O-V: Haninge – Ekerö

Bostadsort	Arbetsort	
	Botkyrka	Ekerö
Haninge	349	40
Botkyrka		75
Sum	349	115

Bostadsort	Arbetsort	
	Botkyrka	Haninge
Ekerö	88	35
Botkyrka		420
Sum	88	455



*En investering för framtiden*



EUROPEISKA UNIONEN  
Europeiska regionala  
utvecklingsfonden