

## Potentialer för ökad arbetspendling på cykel

Krister Spolander  
Spolander Consulting

Cykeln svarar för 10 procent av antalet resor (fördelade på personbil, kollektivtrafik och fötter). Det är nästan lika mycket som kollektivtrafiken.

Stockholms län uppvisar en annan bild. Cykelns andel är bara hälften, 5 procent med en variation mellan länets kommuner från ett par procent till drygt 10. Det är lägre än förväntat med tanke på bebyggelsestäthet, klimatologiska och topografiska förhållanden. Kollektivtrafiken är däremot dubbelt så stor som i övriga landet, en fjärdedel av resorna (kan till viss del förklara den låga cykelandelen).

Vilka är möjligheterna för ökad cykeltrafik? Cykeln är ett lokalt färdmedel med begränsad räckvidd, dock inte så begränsad som man tidigare trott. På en cykelväg med hög standard, prioritet i korsningar, modern cykel och hyfsad kondition (vilket förvärvas efter en tids pendling) är pendlingsavstånd på upp till 20 km inte orimliga. Det handlar i extremfall om någon timme, mindre med elassist.

Förutsättningarna för ökad arbetspendling på cykel har analyserats med data om var människor bor och var de arbetar. Det bygger på SCBs register över totalbefolkningen, de skatteadministrativa kontrolluppgiftsregistren och ett antal andra register med personnummer och fastighetskoordinater som sammankoppling (totalräknad statistik och kan därför brytas ner på en mycket fin geografisk nivå).

Två cirklar har dragits med Sergels Torg i centrala Stockholm som mittpunkt. Den ena med 10 km radie och den andra med 20 km. Den senare täcker Stockholms Stad och huvuddelen av de 14 kranskommunerna.

Inom 20 km-cirkeln bor 720 000 förvärvsarbetande och 670 000 av dem har sina arbetsplatser där (resten arbetar i periferikommunerna utanför cirkeln).

Koncentrationen av arbetsplatser till 10 km-cirkeln är enorm. Där finns 80 procent av arbetsplatserna. 460 000 bor där och av dessa har 390 000 sina arbetsplatser där. Om det bara berodde på avståndet skulle de flesta kunna använda cykel till arbetsplatsen.

Potentialen för ökad cykling i Stockholmsregionen måste bedömas som mycket stor.

35 strategiska så kallade portar har lokaliserats på vägarna till arbetsplatserna runt om Stockholm och inom. För att klara en förväntad ökad av cykeltrafiken måste portarna dimensioneras, inklusive till- och frånfarter, efter sina potentialer. De största är Skanstull, Tranebergsbron, Danvikstull, Liljeholmsbron, Ålkistan och Årstabron.

Slussen är i sammanhanget en exceptionellt stor passage, underdimensionerad även för dagens volymer.

[http://www.spolander.se/pdfinfrastruktur/Cykel/Potentialer\\_for\\_okad\\_cykeltrafik.pdf](http://www.spolander.se/pdfinfrastruktur/Cykel/Potentialer_for_okad_cykeltrafik.pdf).