



**GIH**

THE SWEDISH  
SCHOOL OF SPORT  
AND HEALTH SCIENCES

# Vilken väg väljer pendlingscyklisten?

Erik Stigell  
Dr i Idrott GIH

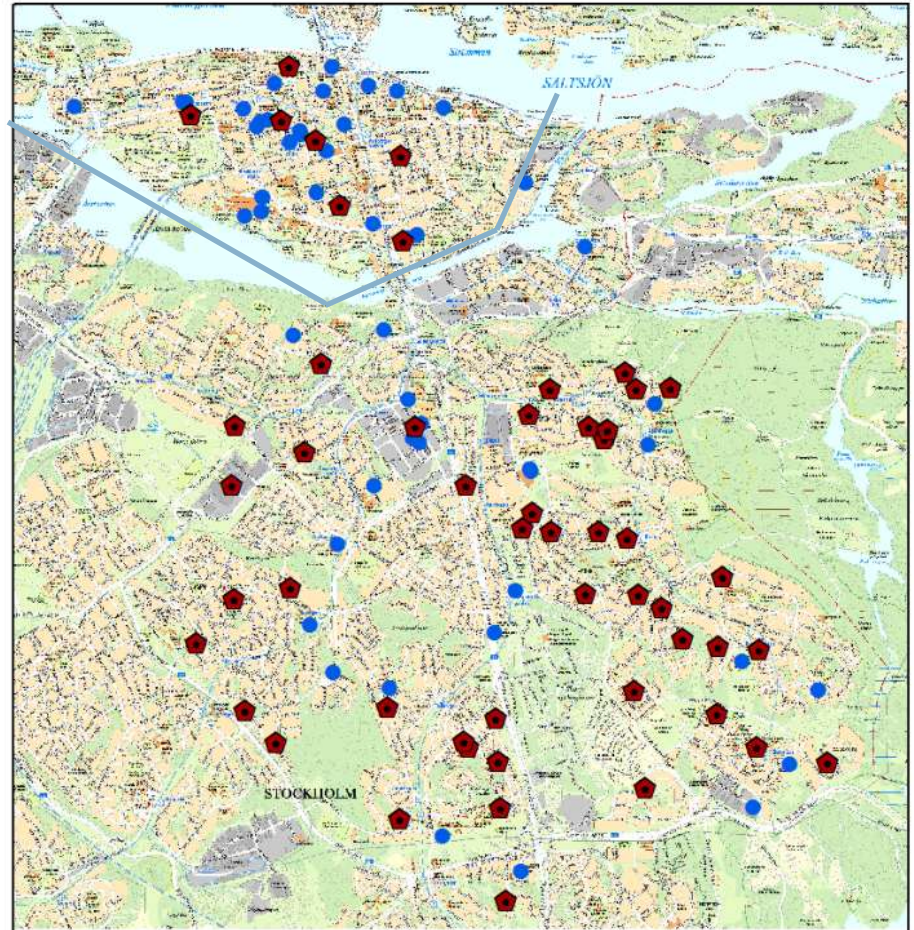
***CyCity:***

## Bakgrund & Syfte

- Cyklisternas färdväg har stor betydelse för hur cykelresan uppfattas – bra eller dålig kvalitet
- Trafiksäkerheten varierar i cykelvägnätet och vilken väg cyklisterna väljer påverkar deras olycksrisk.
- Luftkvaliteten i en stad varierar också mellan gator.
- Det finns liten kunskap om vilka vägar pendlingscyklister faktiskt färdas på sk RP studier.
  
- Syftet är därför att undersöka var pendlingscyklisterna cyklar.

# Början och slutet vet vi men vad händer däremellan?

- Var cyklisterna bor och arbetar är ofta känt genom t.ex. RVU
- Kommunen gör flödesmätningar på vissa punkter eller snitt.
- Men vad händer däremellan?



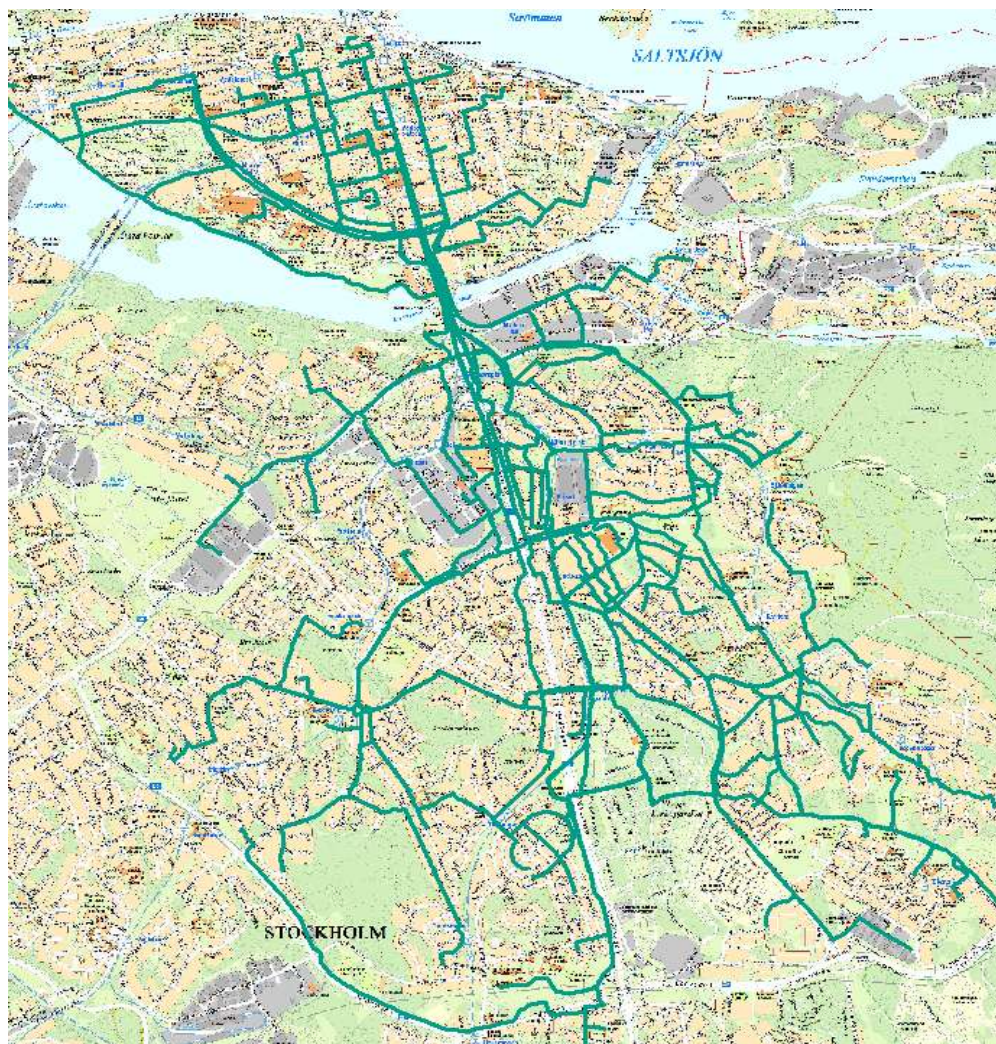
## Frågeställningar

1. Hur gen är pendelcyklisternas väg?
2. Vilken typ av väg cyklar de på? Blandtrafik eller egen bana?
3. Hur många rödljus (potentiella stopp) passerar de?
4. Använder de kommunens utpekade pendlings- och huvudstråk?
5. Är det någon skillnad mellan män och kvinnor?

## Deltagare och Metod

- 54 cykelpendlares färdvägar undersöktes.
- 40 kvinnor och 14 män
- Deltagarna kommer från GIHs FAAP projekt som startade 2004.
- FAAP projektet hade ca 2000 deltagare som fyllde i en enkät och sin färdväg på en papperskarta
- Deltagare som hade både start och målpunkt i östra Söderort + Södermalm valdes ut till denna studie
- Färdvägarna på papperskartor digitaliserades och jämfördes med GIS-kartor från Stockholm stad genom överlagring av skikten.

# Undersökningsområdet i Sthlm



## Resultat: Hur gen är deras väg

- Kvoten av färdvägsavståndet och fågelvägsavståndet kallas genhetskvoten
- Den genomsnittliga restidskvoten för deltagarna var 1,4
- I TRAST anges en restidskvot under 1,25 som mycket bra 1,25-1,5 som god och över 1,5 som dålig kvalitet

### Cykelnätets kvalitet

Genhetskvot	>1,5	1,25-1,5	<1,25
	röd	gul	grön
Antal	9	34	11

## Karta över rutternas genhet



- Genheten påverkas av glesa cykelvägnät och trafikbarriärer
- Men också av naturliga barriärer som i detta fall Årstaviken och Hammarby sjö



## Resultat: var Cyklar man?

- Den infrastruktur cyklisterna använder är viktig för upplevelsen av resan. Om cyklisten har ett reserverat utrymme eller om man delar med andra är viktigt. I synnerhet i högtrafiktid då många trafikanter förflyttar sig på samma gång.

Andel av ruten	Medelvärde procent	Max procent	Min procent	Median procent	Män procent (n=14)	Kvinnor procent (n=40)
30- väg %	<b>36</b>	91	1	34	40	35
50- väg %	<b>6</b>	56	0	2	3	8
GC-bana %	<b>50</b>	89	5	52	50	50
Cykelbana %	<b>5</b>	23	0	2	5	5
Cykelfält%	<b>2</b>	21	0	0	3	2

*Oklassificerade sträckor samt gångvägar är ej medräknade (n=54).*

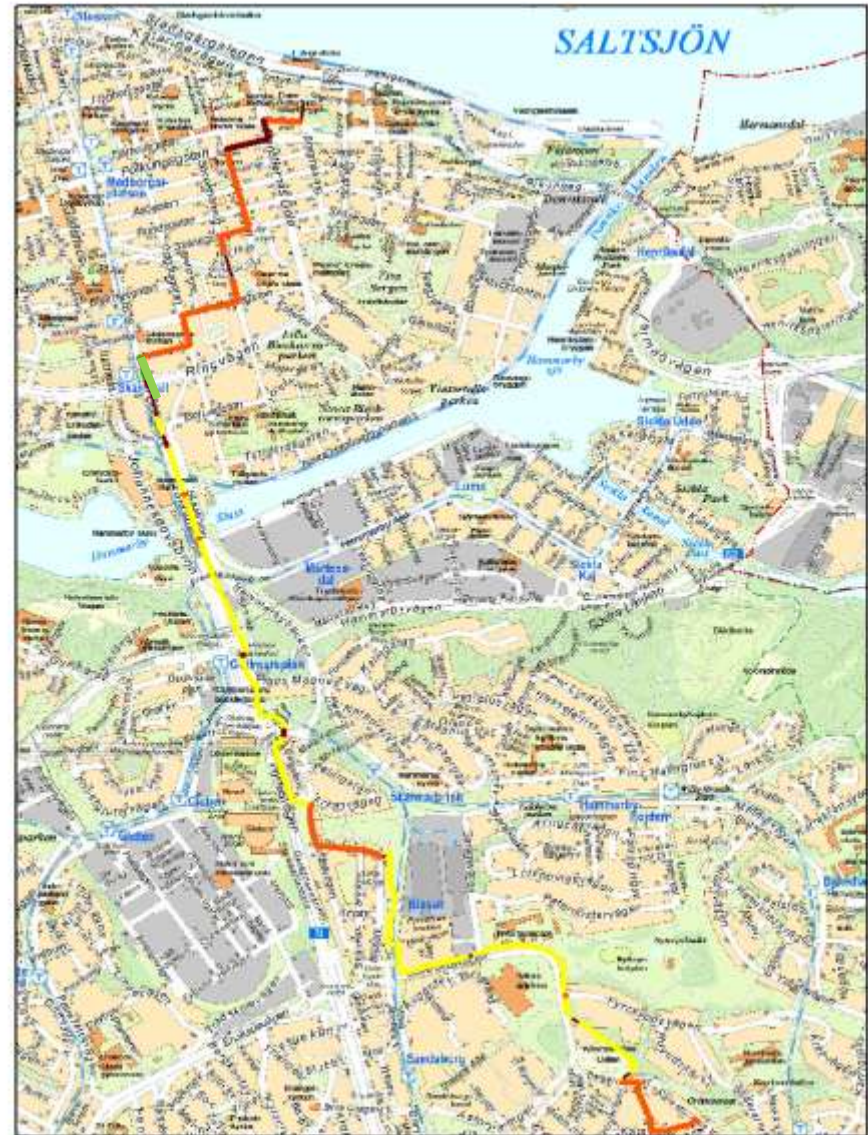
## Utbudet av cykelvägar påverkar



- **Grön** är separerade cykelvägar och fält
- **Gul** är GC-vägar blandtrafik med gående
- **Orange** är blandtrafik med bil i hastighet skyltad 30 km/h
- **Röd** är bilhastighet skyltad 50 km/h



- Exempel:  
man 58 år cyklar  
5,7 km  
58% GC-väg  
35% 30 väg  
5 % 50 väg  
1% cykelbana
- KONTINUITET?

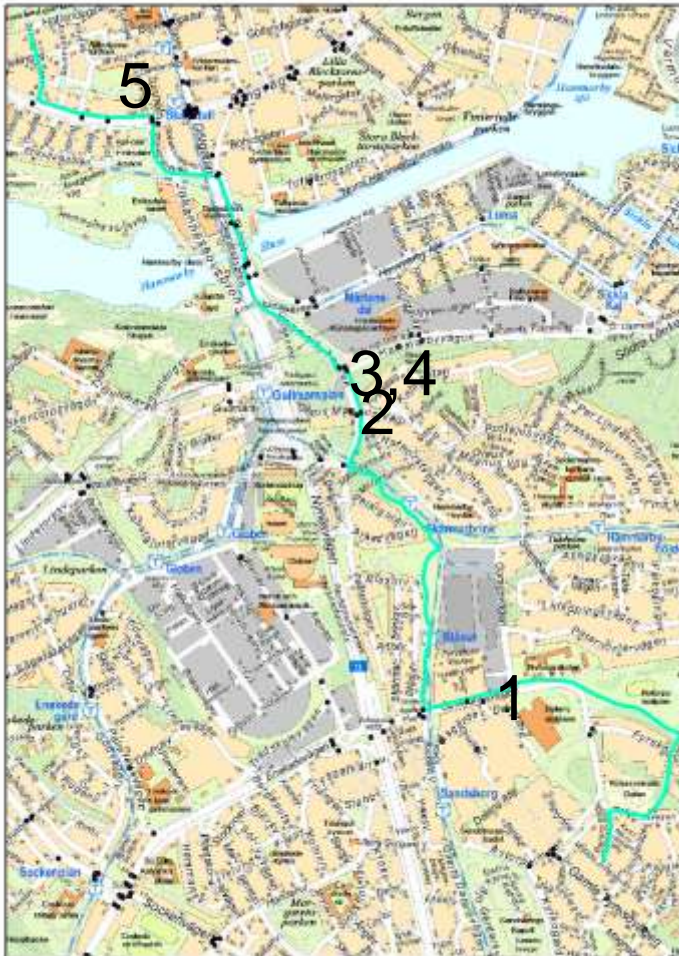


## Resultat: Antal rödljus som passeras vid cykelpassager

- Att passera en signalreglerad korsning betyder ofta att cyklisten måste stanna, vänta och sedan trampa på för att återställa önskad hastighet.
- För många rödljus-stopp är ett kvalitetsproblem.
- I genomsnitt passerade pendlarna 1,2 signalkorsningar med cykelöverfart och 2,5 utan.
- Sju cyklister av 54 har fyra eller fler signalreglerade korsningar på sin väg\*.

\*Därtill kommer signaler som passeras i blandtrafik med motorfordon.

## Exempel på rutt med fem signalkorsningar



- Kvinna 39 år
- Cyklar 4,9 km
- Passerar 5 signalreglerade korsningar

## Resultat: används utpekade stråk?

- Pendlingsstråken utgör i genomsnitt 31% av reslängderna
- Huvudstråken utgör 20 %
- 13 st cyklade på utpekade stråk mindre än 40% av färden.
- Stråken är dock inte färdigbyggda ännu

%	Pendlingsstråk	Huvudstråk
medel	<b>31</b>	<b>20</b>
min	0	0
max	86	57
median	24	17

## Avslutning

- De flesta cyklister väljer gena rutter även om genhetsknoterna blir höga pga naturliga barriärer
- Mycket av cyklingen sker blandat med andra trafikslag på GC-banor eller 30-vägar. En liten andel sker på cykelbanor.
- Vissa sträckor är i blandtrafik på 50-vägar vilket innebär låg trafiksäkerhet
- Antalet stopp är ganska få i genomsnitt men vissa cyklister har många stopp. Ombyggnad av strategiska korsningar på infarter kan ge stor effekt
- De utpekade stråken används i ganska stor utsträckning ca 50% men det finns potential för en ökning om kvaliteten förbättras.
- Små eller inga skillnader mellan könen upptäcktes



# Tack för uppmärksamheten!

Kontakt: [Erik.stigell@trivector.se](mailto:Erik.stigell@trivector.se)