

Tim Laurell
Gatu- och parkenheten
2025-11-13

Cykelbokslut för Österåkers kommun 2024



Innehåll

1. Inledning.....	3
2. Resor med cykel i kommunen	3
2.1 Resvaneundersökning.....	3
2.2 Statistik från cykelräknare.....	4
3. Genomförda åtgärder 2024	6
3.1 Cykelvägar – nybyggnation och breddning.....	6
3.2 Cykelparkering	6
3.3 Trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder.....	6
3.4 Cykelpumpar.....	7
3.5 Mobility management och cykelnätverk.....	7
3.5.1 Europeiska mobilitetsveckan	7
3.5.2 Svenska Cykelstäder	7
4. Mobilitetsplan.....	7

1. Inledning

Ett cykelbokslut för år 2024 har sammanställts av Österåkers kommun. Sedan 2020 har kommunen tagit fram cykelbokslut där beskrivning ges av de åtgärder och aktiviteter som har genomförts inom cykelområdet under året. Genom att sammanställa insatser som har utförts för att öka cykelresorna ges möjlighet att enklare kunna följa utvecklingen i kommunen för varje år. Dels hur de medel som avsätts för cykelinvesteringar påverkar förutsättningarna att cykla, dels hur antalet cyklister i kommunen utvecklas över tid.

2. Resor med cykel i kommunen

2.1 Resvaneundersökning

Region Stockholm genomför en resvaneundersökning för hela länet vart fjärde år. 2024 presenterades den senaste resvaneundersökningen. Nedan redovisas sammanställningar över de jämförbara mätresultaten från resvaneundersökningarna åren 2015, 2019 respektive 2024.¹

	Färdmedelsandel cykel – genomsnitt hel vecka		
	RVU 2015	RVU 2019	RVU 2024
Österåkers kommun	4 %	5 %	4 %
Stockholms län	7 %	7 %	8 %

	Färdmedelsandel cykel – resor på fritiden		
	RVU 2015	RVU 2019	RVU 2024
Österåkers kommun	4 %	5 %	4 %
Stockholms län	6 %	6 %	7 %

Region Stockholm har i den senaste resvaneundersökningen omarbetat presentationen av resultatet vilket medför att årets resultat endast delvis är jämförbart med föregående års resvaneundersökningar.

¹Region Stockholm (2025), Resvaneundersökning 2024

Region Stockholm (2019), Resvaneundersökning 2019

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting (2015), Resvanor i Stockholms län 2015

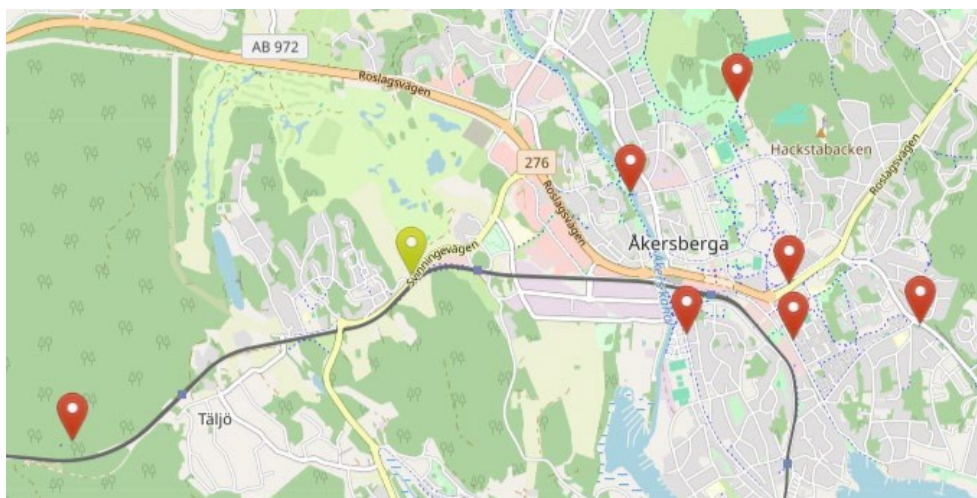
För Stockholms län och Österåkers kommun är resultatet över totala cykelandelen och fritidsresor med cykel på en konstant nivå över tid. Färdmedelsandelen för cykling skiljer sig endast marginellt åt mellan åren för resvaneundersökningarna.

Antalet respondenter på resvaneundersökningen inom Österåker är fortsatt lågt liksom vid föregående resvaneundersökning från år 2019. Mot bakgrund av att antalet svarande från Österåker utgjorde mindre än 0,5 % av befolkningen, behöver resultatet betraktas med stor försiktighet.

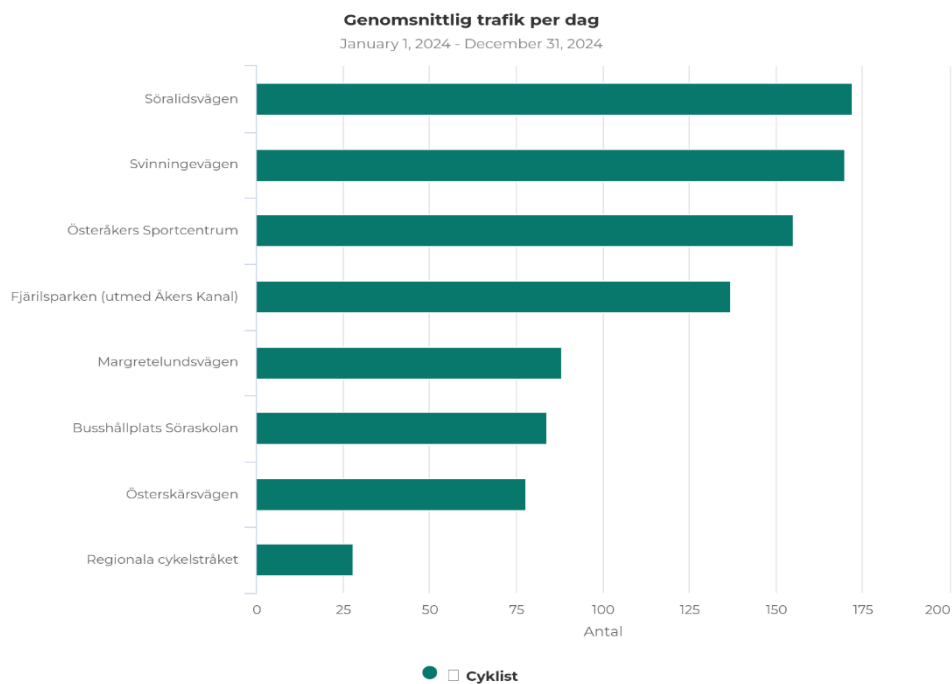
Region Stockholms mål i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUF5 2050, är att 20 % av alla resor i länet ska ske med cykel år 2030. Andelen cykelresor behöver öka i högre takt än vad som skett de senaste åren om målet ska kunna uppnås. Både kommunalt och regionalt krävs fler satsningar på cykel, både vad gäller utbyggnad av cykelinfrastruktur och kampanjer för ökat cyklande.

2.2 Statistik från cykelräknare

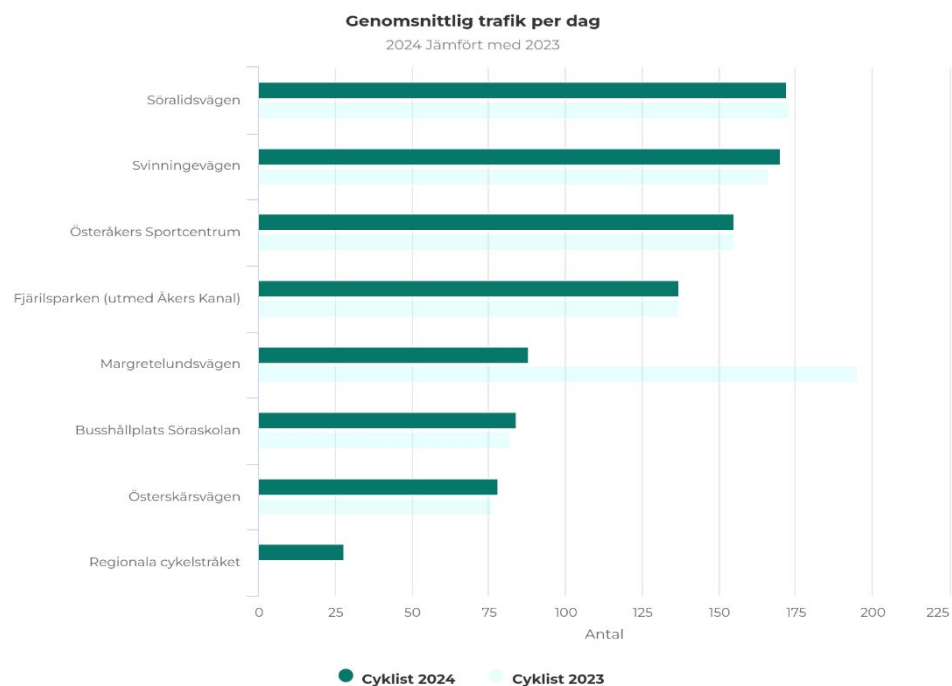
Kommunen har fasta cykelräknare på åtta platser längs gång- och cykelvägnätet i kommunen. I kartan nedan visas var mätarna är placerade samt statistik från mätarna för år 2024.



Figur 1. Karta över cykelräknarnas placering.



Figur 2. Dagligt medelvärde av antalet cyklister under 2024 fördelat på respektive cykelräknare.



Figur 3. Dagligt medelvärde av antalet cyklister under 2023 jämfört med 2024, fördelat på respektive cykelräknare. Att stapel saknas för räknaren på regionala cykelstråket beror på att det inte finns mätdata från hela året 2023 att jämföra mot, till exempel på grund av batteribyte. Mätaren på Margretelundsvägen har under 2024 bytts ut till annan modell och placering vilket har medfört att mätdata inte har samlats in under en period. Uppgiften om genomsnittlig trafik under 2024 på Margretelundsvägen stämmer därmed inte.

Utifrån mätningarna kan det konstateras att Söralidsvägen har det högsta antalet cyklister per dag med i genomsnitt 172 cyklister (Figur 2). Det ska dock tilläggas att cykelräknaren på Margretelundsvägen under året har varit urkopplad en längre tid till förmån för installation av nyare modell. Sannolikt skulle därmed cykelräknaren på Margretelundsvägen fortsatt ha uppvisat flest antal förbipasserande cyklister såsom under 2023 enligt stapeln (figur 3).

Värt att nämna i sammanhanget är att data från cykelräknarna kan innehålla vissa felaktiga data mot bakgrund av att mätinstrument alltid har en viss felmarginal. På samma sätt ger inte cykelräknarna en komplett bild av hur omfattande cyklingen är i kommunen, eftersom de bara samlar in data från mätpunkterna. Mätresultatet ger däremot en indikation på antalet cykelresor på de strategiskt utvalda platserna där cykelräknarna är placerade utmed större cykelstråk. Kontinuerlig mätning av antalet cyklister tillsammans med en välfungerande underhållsplan för cykelräknarna är fortsatt viktigt i syfte att tillförlitligt kunna följa data i realtid och studera utvecklingen framåt.

3. Genomförda åtgärder 2024

3.1 Cykelvägar – nybyggnation och breddning

Österåkers kommun gör löpande investeringar i cykelvägnätet genom att befintlig infrastruktur breddas och genom att nya cykelvägar anläggs. Under 2024 har inga nya cykelvägar anlagts, däremot har flertalet befintliga cykelstråk standardhöjts. Parallellt med reinvesteringar som utförts under 2024 pågår även arbete med flera andra större cykelprojekt. En del av dessa ingår i detaljplanearbeten inför framtida exploateringar och andra utgör planerade investeringar.

Breddning av cykelväg

Centralvägen – 1450 meter

Sjökarbyvägen (Sjökarbyskolan) – 340 meter

Margretelundsvägen/Söravägen – 848 meter

Totalt: 2638 meter

När cykelvägar breddas får de samtidigt ny beläggning. Längs vissa av sträckorna har korsningspunkter hastighetssäkrats och dagvattenhanteringen har setts över.

3.2 Cykelparkering

Ingen ny cykelparkering har anlagts under 2024. Kommunen har systematiskt under en längre tid anlagt flertalet cykelparkeringar, ofta med väderskydd, i anslutning till de busshållplatser där cykelparkering har saknats.

3.3 Trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder

I syfte att förbättra trafiksäkerheten för cyklister och gående har ett antal åtgärder genomförts längs med gång- och cykelvägnätet.

Akers friskola – 130 meter gång- och cykelväg får ökad prioritet med fullgod bredd om 3,5 meter tillsammans med hastighetssäkrade passager och tydligare avgränsning mot körbanan.

Skolvägen – anläggning av upphöjt tillgänglighetsanpassat övergångsställe som knyter ihop de större centrala cykelstråken längs Skolvägen och Storängsvägen.

3.4 Cykelpumpar

Under 2024 har inga nya cykelpumpar satts upp i kommunen. Sedan tidigare finns det offentliga cykelpumpar på åtta platser runt om i kommunen.

3.5 Mobility management och cykelnätverk

3.5.1 Europeiska mobilitetsveckan

Österåkers kommun deltog för tolfte gången i Europeiska mobilitetsveckan (tidigare Europeiska trafikantveckan) som hålls i mitten på september varje år. Kommunens representanter stod under veckan vid busstorget längs Stationsvägen i centrum och hade dialog med medborgare angående cykelfrämjande åtgärder och resvanor i kommunen.

3.5.2 Svenska Cykelstäder

Österåkers kommun är sedan 2020 med i nätverket Svenska Cykelstäder som samlar kommuner, regioner och organisationer som arbetar för ökad och säkrare cykling. Genom medlemskapet stöttas Svenska Cykelstäders vision om att hälften av alla resor under 5 kilometer ska ske med cykel. Tillsammans med övriga medlemmar finns möjlighet att delta i nätverksmöten samt gemensamma kampanjer som på olika sätt främjar cykling.

4. Mobilitetsplan

Under 2021 inleddes arbetet med att ta fram en ny cykelplan för kommunen. Sedan dess har det kommit att tas ett mer samlat grepp om trafikfrågor i form av en mobilitetsplan där hela transportsystemet behandlas i samma plan, som därefter kan komma att fördjupas tematiskt, bland annat avseende cykel.