

Tim Laurell
Gata- och parkenheten
2026-01-02

Cykelbokslut för Österåkers kommun 2025



Innehåll

1.	Inledning.....	3
2.	Resor med cykel i kommunen.....	3
2.1	Resvaneundersökning.....	3
2.2	Statistik från cykelräknare.....	4
2.3	Förklaring och analys av statistiken.....	6
3.	Genomförda åtgärder 2025	6
3.1	Cykelvägar – nybyggnation och breddning.....	6
3.2	Trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder.....	7
3.3	Cykelparkering	7
3.4	Cykelpumpar.....	7
3.5	Cykelräknare.....	7
3.6	Cykelkarta	8
4.	Mobility management och cykelnätverk.....	9
4.1	Europeiska mobilitetsveckan	9
4.2	Svenska cykelstäder	9
4.3	Cykelfrämjandet	9
5.	Mobilitetsplan	10

1. Inledning

Ett cykelbokslut för år 2025 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 2024¹

	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.

¹ Region Stockholm (2025), *Resvaneundersökning 2024*

Region Stockholm (2019), *Resvaneundersökning 2019*

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

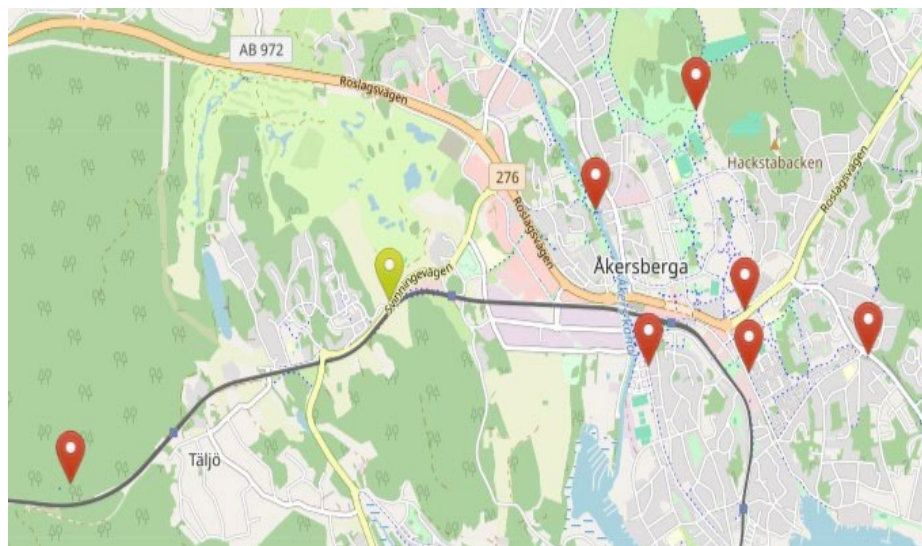
För Stockholms län och Österåkers kommun är resultatet över totala cykelandelen och fritidsresor med cykel på en konstant nivå över tid. Färdmedelsandelen för cykling skiljer sig endast marginellt åt mellan åren för resvaneundersökningarna.

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.

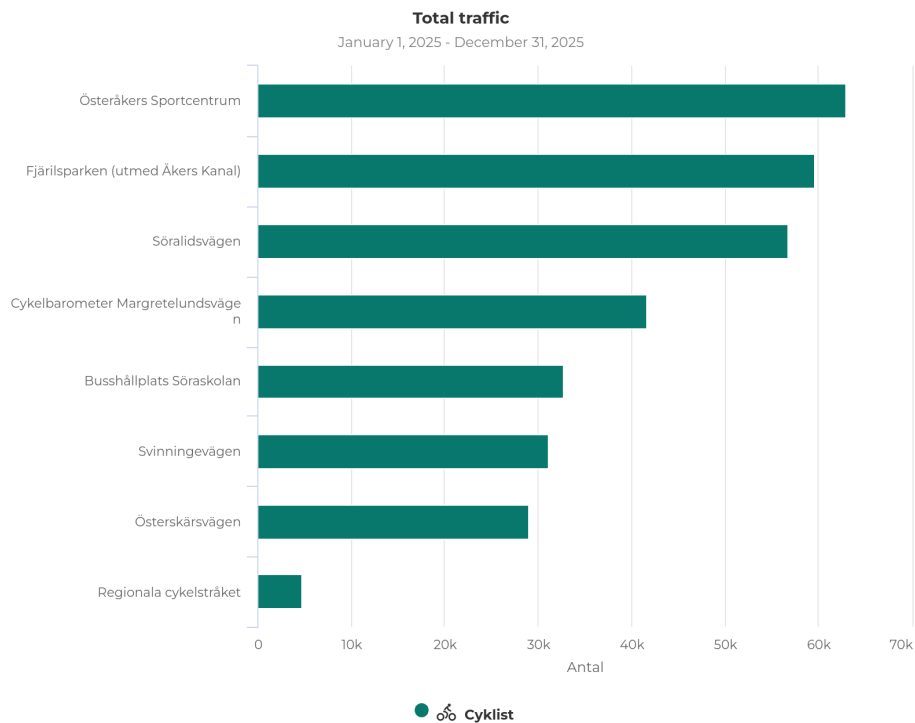
Region Stockholms mål i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUF 2050, är att 20 % av alla resor i länet ska ske med cykel år 2030. Andelen cykelresor behöver öka i högre takt än vad som skett de senaste åren om målet ska kunna uppnås. Både kommunalt och regionalt krävs fler satsningar på cykel,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

2.2 Statistik från cykelräknare

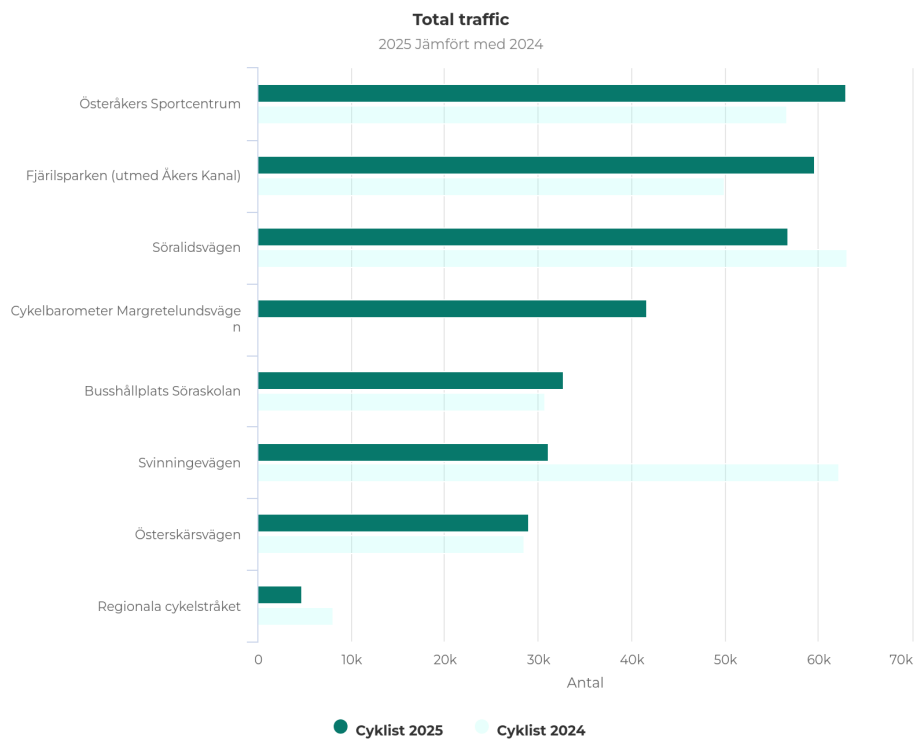
Kommunen har fasta cykelräknare på åtta platser längs gång- och cykelvägnätet i kommunen. I kartan nedan visas var räknarna är placerade samt statistik från dessa för 2025.



Figur 1. Karta över cykelräknarnas placeringar.



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.

2.3 Förklaring och analys av statistiken

Enligt figur 2 kan konstateras att den största mängden förbipasserande cyklister registrerades vid cykelräknaren vid Österåkers Sportcentrum.

Enligt figur 3 framgår att den registrerade cykeltrafiken har ökat vid Österåkers Sportcentrum liksom vid mätarna vid Fjärilsparken, Söraskolan och Österskärsvägen.

Data för 2024 saknas för räknaren på Margretelundsvägen på grund av att den nya cykelbarometern driftsattes under 2025. I och med att den tidigare mätaren på Margretelundsvägen bytts ut till annan modell stämmer heller inte uppgiften om den totala cykeltrafiken under 2025 på Margretelundsvägen.

Cykelräknarna på Söralidsvägen och Svinningevägen har under 2025 ett negativt resultat jämfört med året innan. I bägge dessa fall har cykelräknarna under 2025 tillfälligt varit tvungna att flyttas från respektive plats på grund av närliggande exploateringsprojekt. Mätdata över hela perioden av 2025 har alltså inte registrerats och är därför anledningen till de lägre mätresultaten.

Även mätdata under 2025 för det regionala cykelstråket redovisar en minskning i antal förbipasserande cyklister. I detta fall beror resultatet på att cykelräknaren har fungerat bristfälligt under hösten 2025.

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 2025

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 2025 har en ny cykelväg anlagts och flertalet befintliga cykelstråk standardhöjts med diverse omkringliggande åtgärder. Parallellt med de reinvesteringar som utförts inom cykelprojekt under 2025 pågår även arbete med flera andra. En del av dessa hanteras i detaljplanearbeten inför framtida exploateringar och andra utgör planerade investeringar.

Nybyggnation

Otto Bondes väg/Lövsångarvägen – 225 meter

Breddning

Norrgårdsvägen – 350 meter

Kvisslingbyvägen – 255 meter

Utformning av nya cykelvägar följer kommunens tekniska handbok. Vid breddning av befintliga cykelvägar får hela vägkroppen ny beläggning där också korsningspunkter längs vissa av sträckorna hastighetssäkras, belysning tillkommer och dagvattenhanteringen ses över.

3.2 Trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder

I syfte att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter har ett antal åtgärder under 2025 genomförts längs med gång- och cykelvägnätet:

Stationsvägen – nedkortat gångfartsområde, upphöjda övergångsställen, avsmalningar och större tydligare avgränsade ytor för cyklister.

Bergsättra – avskiljande trottoar mot Tråsättravägen inklusive passage

Skolvägen – nytt övergångsställe i korsningen mot Hackstavägen

Stömfallsvägen – upphöjd korsning med tillgänglighetsanpassat övergångsställe

Isättravägen – 185 meter vägräcke längsmed kurva utmed gång- och cykelväg

Näsvägen – upphöjda gång- och cykelpassager vid korsningspunkter

Hackstavägen – upphöjd korsning med tillgänglighetsanpassat övergångsställe

Sockenvägen/Mönstringsvägen – upphöjd gång- och cykelpassage

3.3 Cykelparkering

Ingen ny cykelparkering har anlagts under 2025. Kommunen har systematiskt under en längre tid anlagt flertalet cykelparkeringar, ofta med väderskydd, i anslutning till de busshållplatser där cykelparkering har saknats.

3.4 Cykelpumpar

Inga nya cykelpumpar satts upp i kommunen under 2025. Sedan tidigare finns det offentliga cykelpumpar på sju platser runt om i kommunen.

3.5 Cykelräknare

Under 2025 fasades stora delar av 2G/3G-nätet ut i Sverige. Som en konsekvens av detta byttes flertalet av kommunens cykelräknare ut till den modernare 4G/5G-tekniken, i syfte att kunna registrera och följa data.

Kommunens första cykelbarometer driftsattes i början av cykelsäsongen 2025 utmed ett av kommunens större cykelstråk på Margretelundsvägen.

Barometern ersatte tidigare konventionell cykelräknare vid Söra kvarter. Den nya mätaren är tänkt att uppmuntra till fler resor med cykel och är designad med kommunens logotyp och skärgårdsmotiv. Utöver att förbipasserande i realtid kan ta del av data om antalet registrerade cykelresor fördelat på dygn och år, visar displayen datum, tid, temperatur samt CO2-besparing.



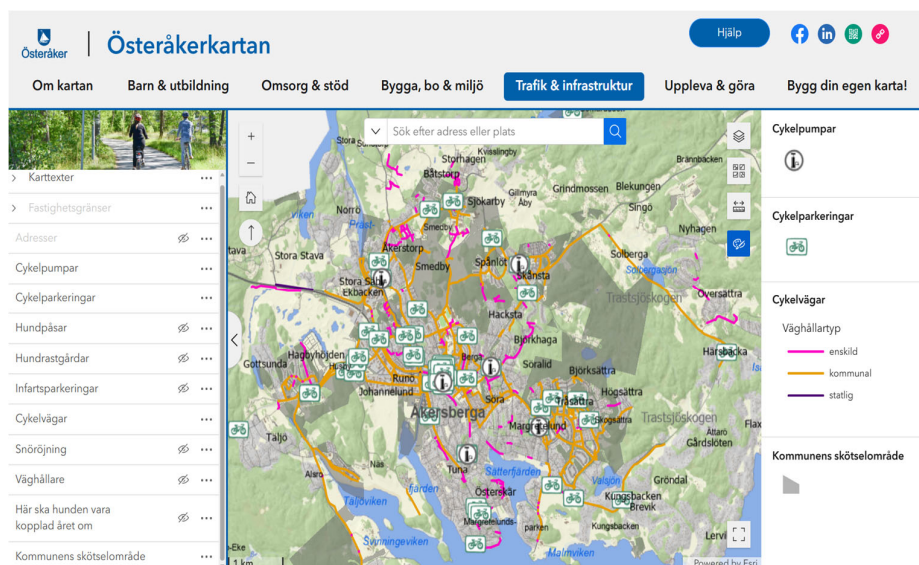
Figur 4. Bild på den nya cykelbarometern utmed Margretelundsvägen vid Söra kvarter.

3.6 Cykelkarta

Som ett led i kommunens digitala omställning med att digitalisera tjänster och system för allmänheten, omarbetades kommunens cykelkarta under 2025.

Tidigare kunde cykelkartan hämtas som tryckt produkt i kommunens ServiceCenter eller som en PDF-fil på kommunens hemsida. Enligt det nya upplägget ingår cykelkartan nu i den digitala kommunövergripande Österåkerkartan. Karttjänsten är interaktiv vilket betyder att det nu är möjligt att förstora och förminska direkt i kartan för ökad användbarhet. Därutöver kan användare tända och släcka olika kartlager beroende på vad man vill ska synas i kartan.

Att cykelkartan numera ingår i Österåkerkartan medför att framtida ändringar och tillägg i kommunens cykelinfrastruktur enkelt kan göras direkt i den nya karttjänsten.



Figur 5. Kommunens nya cykelkarta återfinns numera i Österåkerkartan.

4. Mobility management och cykelnätverk

4.1 Europeiska mobilitetsveckan

Österåkers kommun deltog för trettonde 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.

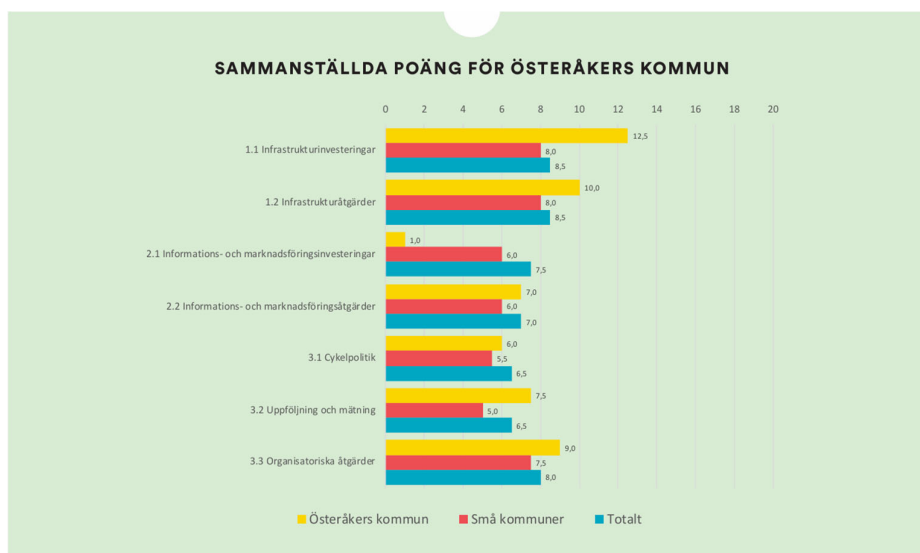
4.2 Svenska cykelstäder

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 kan främja cykling.

4.3 Cykelfrämjandet

I det kontinuerliga arbetet med att utveckla och följa upp cykelinfrastrukturen, deltog kommunen i den sextonde upplagan av Cykelfrämjandets benchmarking-studie Kommunvelometern, som mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under föregående år. Syftet med studien är att kunna jämföra sig med andra kommuner, att se

förändringar över tid samt belysa områden med förbättringspotential.



Figur 5. Urklipp från slutrapporten i Kommunvelometern 2025 över Österåkers kommuns totala poängssammanställning.

Kommunen får höga poäng för investeringar och åtgärder i den fysiska infrastrukturen, låga poäng i området informations- och marknadsföringsinvesteringar och medel eller över medel i poäng för övriga mätbara parametrar.

5. Mobilitetsplan

En strategisk mobilitetsplan är under framtagande. Mobilitetsplanen ska peka ut en riktning och strategier för kommunens trafik- och mobilitetsplanering. Transportsystemet som helhet ska behandlas och därigenom även cykel. Framtagandet av planen kommer till stor del ske under 2026.