

CYKELPLAN



Cykelplan Habo tätort 2040

Cykelplanen är antagen av kommunstyrelsen den 5 februari 2025 § 27.

Ordlista

Blandtrafik: Cykeltrafik hänvisas till körbanan utan att särskilt utrymme reserveras.

Bytespunkt: En plats med goda förutsättningar för byten mellan kollektivtrafik och andra färdmedel.

Cykelbana: En väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med mopedklass II.

Cykelstråk: Flera sammanhängande cykelvägar.

Cykelväg: Väg för cykeltrafik eller mopedklass II. Den får även användas av gående om närliggande gångväg/-yta saknas.

Cykelvägnät: Nät av cykelvägar.

Lokalt cykelvägnät: Ett finmaskigt cykelnät som kompletterar huvudstråket för att göra det enkelt att cykla i tätorten. Lokalt cykelvägnät kan ses som de cykelvägar som går från/till olika målpunkter, målområden eller till huvudstråken.

STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition): Ett informationssystem för olyckor med personskador inom vägtransportsystemet). Olyckorna är inrapporterade via polis eller sjukvård. Kommunen har valt att ta fram statistik som endast visar de kommunala vägarna.

Väghållare: Väghållare är den som är skyldig att svara för väghållningen. Vägnätet i Sverige består av allmänna vägar, kommunala vägar och enskilda vägar.

VGU: VGU är en förkortning för vägar och gators utformning som är regler som Trafikverket tagit fram. VGU består av separata krav- och rådsdokument. För Trafikverket är reglerna obligatoriska vid nybyggnad och större ombyggnationer. För övriga väghållare är VGU enbart vägledande och inte kravställande. VGU får dock tillämpas som kravdokument vid upphandling av projektering avseende annat än statliga vägar.

Innehåll

Ordlista	3
Inledning	5
Strategiskt hållbarhetsarbete	6
Syfte	8
Mål	8
Vision	8
Ansvar	8
Styrgrupp	9
Projektgrupp	9
Översyn av planen	10
Budget	10
Avgränsning	10
Strategier	11
Nulägesanalys för Habo kommun	12
Behov och åtgärder	23
Framtida cykelstråk	30
Positiv cykelkultur	38

Inledning

Habo kommuns cykelplan tar ett samlat grepp om Habo tätorts cykelplanering. Planen spelar en central roll för att skapa en positiv cykelkultur och skapar förutsättningar för en säker, sammanhängande och attraktiv gång- och cykeltrafik. Syftet med planen är att kartlägga, analysera och föreslå förbättringar för cykelvägnätet, och att göra Habo kommun mer cykelvänlig.

Planens övergripande målsättning är att uppmuntra till hållbart resande, att fler ska välja att cykla samt förbättra trafiksäkerheten för de som cyklar. Cykeln har många fördelar som transportmedel. Den ger förbättrad folkhälsa, tar litet markanspråk och har en ytterst begränsad miljöpåverkan. Genom cykelplanen ska kommunen nå visionen att år 2040 är cykeln ett enkelt och naturligt val av färdmedel i Habo kommun. Habo kommuns cykelplan är mer detaljerad på lokal nivå, medans den regionala cykelplanen är en övergripande plan. Båda planerna överrensstämmer väl vad gäller mål och strategier. Habo kommuns cykelplan ska även fungera som ett underlag för verksamhet- och budgetplanering.

Varför satsa på cykel?

Pålitlig och billig

Det finns många fördelar med cykling både för samhället och för den enskilde. Cykeln är ett pålitligt, snabbt, smidigt och billigt transportmedel. Cyklister påverkas sällan av trafikens köer eller tidtabeller och med cykel kan man ofta komma väldigt nära sin målpunkt och parkera där.

Samhällsnytta och folkhälsa

Förbättrad folkhälsa och minskad miljöpåverkan genom cykelinvesteringar ger högre vinster än kostnader för själva investeringen. Cykeln är dessutom ett bra motionsredskap. För individen handlar det om bättre hälsa, ökad räckvidd och frihet. Fler cyklister ger i förlängningen förbättrad folkhälsa i kommunen. Dessutom ger det fler positiva miljöfördelar såsom bättre luftkvalitet och minskat buller i tätorterna.

Barn och ungdomar

Ett viktigt argument för att bli en god cykelkommun är att satsa på de cyklande barnen och ungdomarna. De har större behov av ett tryggt och trafiksäkert cykelvägnät överallt där de cyklar och inte bara i

skolornas närområden. Det är därför viktigt att arbeta för att en så stor del av cykelvägnätet som möjligt utförs med kvalitet för att inte begränsa barnens och ungdomarnas räckvidd med cykel.

Barn och ungdomar som cyklar eller går till skolan blir piggare på morgonen. De har dessutom minskad risk för fetma och lättare att koncentrera sig i skolan. De får mer miljövänliga attityder och känner större frihet och självständighet genom att kunna transportera sig själva.

Satsningar på att öka andelen cyklande barn och ungdomar gynnar både individen och samhället i stort.

Attraktiv tätortsmiljö och effektiv markanvändning

Goda förutsättningar för att ta sig fram med cykel är viktiga ur flera perspektiv för att stärka en attraktiv tätortsmiljö och handel. En förbättrad framkomlighet genom bättre parkeringsmöjligheter för cykel kan bidra till ett ökat kundunderlag för handeln. Cykeln är även markeffektiv eftersom den kräver endast en tiondel av den yta som en bil upptar i trafiksystemet. Detta gäller även vid parkering.

Liten miljöpåverkan

Ett ökat antal transporter med cykel kan spela en avgörande roll för att skapa en hållbar utveckling för Habo kommun. Cyklar släpper inte ut några emissioner och endast minimalt med däckpartiklar, bullret från cykeln är nästan obefintligt.

Strategiskt hållbarhetsarbete

Kommunens cykelplan är ett av många styrande dokument som berör kommunens strategiska hållbarhetsarbete. Habo kommuns strategiska hållbarhetsarbete utgår från visionen "Habo kommun - den hållbara kommunen för hela livet". Kommunens strategiska hållbarhetsarbete omfattar alla dimensioner av hållbar utveckling och bygger på de åtta hållbarhetsprinciperna, Agenda 2030 med de globala hållbarhetsmålen, de nationella/regionala miljömålen, folkhälsopolitiska målen och lokala mål samt den nationella klimatanpassningsstrategin.

Kommunens strategiska hållbarhetsarbete omfattar även det miljömässiga, sociala, ekonomiska och klimatomässiga perspektivet på hållbar utveckling. Dessa perspektiv är relevanta för cykelplanen.

Agenda 2030 och de globala hållbarhetsmålen

Agenda 2030 är en internationell överenskommelse för hållbar utveckling. De 17 globala hållbarhetsmålen kopplade till Agenda 2030 innebär bland annat att vi ska minska ojämlikheter och minska negativ klimatpåverkan. Utgångspunkten är att det finns många olika sätt att nå målen och att alla behöver bidra på olika nivåer i samhället.

Genom kommunens cykelplan finns en koppling till två av de 17 globala hållbarhetsmålen: Mål 11 "Hållbara städer och samhällen" samt Mål 13 "Bekämpa klimatförändringarna".

Genom kommunens cykelplan finns det koppling till följande delmål:



Mål 11 "Hållbara städer och samhällen"

Delmål 11.6 "Minska städernas miljöpåverkan"

Till 2030 minska städernas negativa miljöpåverkan per person, bland annat genom att ägna särskild uppmärksamhet åt luftkvalitet samt hantering av kommunalt och annat avfall".



Mål 13 "Bekämpa klimatförändringarna"

Delmål 13.1 "Stärka motståndskraften mot och förmågan till anpassning till klimatrelaterade faror och naturkatastrofer i alla länder."

Koppling till miljö- och folkhälsomål på olika nivåer

Förutom koppling till de globala hållbarhetsmålen har cykelplanen även kopplingar till mål på både nationell och regional nivå.

Miljömål

De nationella miljömålen beskriver hur tillståndet i vår natur- och kulturmiljö måste vara för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar. De nationella mål som är relevant för cykelplanen är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- God bebyggd miljö.



Begränsad klimatpåverkan



Frisk luft



God bebyggd miljö

Folkhälsopoliska målen

De folkhälsopolitiska målen fokuserar på jämlik och god hälsa för människor i Sverige. Målen beskriver vad och hur vi ska arbeta för att nå jämlika och god hälsa inom 8 olika områden. De folkhälsopolitiska målen som är relevanta för cykelplanen är Kunskaper, kompetenser och utbildning, Boende och närmiljö, Levnadsvanor samt Kontroll, inflytande och delaktighet.



De transportpolitiska målen

De transportpolitiska målen fastställdes av regeringen år 2009 och handlar övergripande om att säkerställa en samhällsekonomisk effekt och hållbar transportförsörjning. Under det övergripande målet finns:

- ett funktionsmål, som handlar om tillgänglighet för transporter
- ett hänsynsmål som handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Det innebär att förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras och antalet omkomna och allvarligt skadade ska minska.

Cykelplanens koppling till olika riktlinjer

Kommunen påverkas av hur mål och riktlinjer formuleras nationellt och regionalt. Cykelplanen behöver förhålla sig till dessa. De nationella och

regionala målen för cykelplanen vägleder kommunens arbete med cykelplanen. Följande riktlinjer ligger till grund för cykelplanen:

- Nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet, Regeringskansliet 2017
- Regional transportplan Jönköpings län 2022–2033
- Regional cykelstrategi för Jönköpings län, 2024 (remissversion)
- Regional cykelplan för Jönköpings län, antagen 2022
- Regional utvecklingsstrategi för Jönköpings län 2020–2035.

Lokala styrdokument

På en lokal nivå arbetar kommunen enligt:

- Översiktsplan 2040
- Trafiksäkerhetsprogram 2021–2025
- Styrande dokument för strategiskt hållbarhetsarbete¹.

Under målet *Hållbar infrastruktur* i översiktsplanen beskrivs att ”resorna som görs i det vardagliga livet utgörs till stor del med hållbara färdmedel såsom tåg, buss, cykel och till fots.” Den strategi som cykelplanen berörs av i översiktsplanen är:

- Komplettera befintliga gång- och cykelvägar i Habo tätort för att länka samman ortens olika bostadsområden och tillgängliggöra viktiga målpunkter och mötesplatser.

Även följande riktlinje berörs:

- Alla bostäder i tätorten ska kopplas samman med varandra och med centrum genom ett finmaskigt cykelvägnät för att främja resor med cykel.

Vid framtagande av cykelplanen har kommunen tagit hänsyn till översiktsplanens strategi och riktlinjer.

¹Program för hållbar miljö 2030 och program för social hållbarhet 2030 är under framtagande.

Syfte

Planen ska kartlägga, analysera och föreslå utveckling av cykelvägnätet och göra Habo kommun mer cykelvänligt. Planen ska även fungera som ett underlag för verksamhets- och budgetplanering samt bidra till kommunens övergripande målsättning om hållbart resande.

Mål

Planens övergripande målsättning är att uppmuntra till hållbart resande, att fler ska välja att cykla samt förbättra trafiksäkerheten.

Habo kommuns mål är följande:

- ökat antal cyklister – indikator antal cyklister
- att minska antalet olyckor med oskyddade trafikanter (statistik antal olyckor).

Vision



År 2040 är cykel ett enkelt och naturligt val av färdmedel i Habo kommun.

Ansvar

För att uppnå det övergripande målsättningen att få fler kommuninvånare i Habo kommun att välja cykel behöver berörda aktörer samordna och samarbeta. Kommunstyrelsen har ansvar för kommunens övergripande cykelplanering. Olika aktörers ansvar redovisas i tabellen nedan.

Inom kommunens organisation	Ansvarsområden
Plan- och exploateringsenheten	Ansvarar för en långsiktig och strategisk planering för cykelinfrastrukturen för det lokala cykelvägnätet.
Gata- och parkenheten	Ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll och medverkar vid strategisk planering av kommunens cykelvägar.
Bygglovsenheten och plan- och exploateringsenheten	Ansvarar för att bevaka cykelfrågor inom bygglov och marklov samt cykelinfrastrukturen vid detaljplananläggningar.
Barn- och utbildningsförvaltningen	Ansvarar för att bevaka cykelfrågor kopplat till skolans lokaler.
Fritids- och kulturförvaltningen	Ansvarar för att bevaka cykelfrågor kopplat till fritids- och kulturverksamhet.
Miljö- och hållbarhetsstrategen	Strategen samordnar, driver, omvärldsbevakar, utvecklar och följer upp det strategiska hållbarhetsarbetet inom kommunen och helägda kommunala bolagen.

Externa aktörer	Ansvarsområden
Trafikverket	Ansvarar för cykelåtgärder utmed statliga vägar.
Region Jönköping	Samordnar och planerar cykelåtgärder utmed regionalt vägnät.
Enskild väghållare	Ansvarar för cykelåtgärder utmed enskilt vägnät där vägförening/samhällsförening eller enskild fastighetsägare är väghållare.

Styrgrupp

Styrgruppens uppgift i projektet har varit att styra och förankra projektgruppens arbete. Medlemmar i styrgruppen har varit plan- och exploateringschef och gata- och parkchef. Teknisk chef har varit adjungerad. Det har varit viktigt att förankra projektgruppens arbete i styrgruppen samt att säkerställa att genomförd plan blir klar i tid. Styrgruppen har haft löpande ansvar att genomföra strategiska vägval tillsammans med projektgruppen. Samarbete och samverkan är en viktig förutsättning för att nå en hållbar och långsiktig planering av frågor rörande cykelplanering.

Projektgrupp

För att cykelplanen ska återspegla den verklighet som upplevs inom kommunens olika delar har projektarbetet utförts med ett brett perspektiv där varje deltagare har bidragit med sin kunskap kopplad till cykelplanen. Arbetet med att ta fram cykelplanen har skett stegvis och i nära samspel med översiktsplanen för att möta kommunens eget behov och underlag för utveckling. Framtagande av planen har skett utifrån framtagna vision och strategier så att cykelplanen går hand i hand med samhällsutvecklingen och gör miljömässig nytta.

Projektgruppen har bestått av representanter från gata- och parkenheten samt plan- och exploateringsenheten. Projektledare har varit projektingenjör/miljöingenjör från tekniska förvaltningen. Under projektarbetet har gruppen haft regelbundna avstämningsar med styrgruppen samt några avstämningsar med kommunledningsförvaltningen, fritids- och kulturförvaltningen och barn- och utbildningsförvaltningen.



Översyn av planen

Cykelplanen ska ses över vart fjärde år och vid behov uppdateras av en arbetsgrupp som är bestående av medarbetare som arbetar med cykelfrågor. Förändrade förutsättningar eller omprioriteringar som kan påverka de planerade åtgärderna ska beaktas vid dessa tillfällen.

Gata- och parkenheten är ansvarig för att sammanställa arbetsgruppen och för översynen av dokumentet. Arbetsgruppen ska bestå av representanter från gata- och parkenheten samt plan- och exploateringsenheten och i dialog med berörda förvaltningar samt miljö- och hållbarhetsstrateg.

Översynen av cykelplanen ska vara färdig senast 30 april för att kunna utgöra ett underlag till kommunens budgetprocess.

Under 2024 bör cykelplanen uppdateras med cykelmätresultaten från de tre fasta mätpunkterna som finns i Habo tätort. Ansvar för denna uppdatering ligger på gata- och parkenheten.

Budget

Arbetet med att göra Habo kommun mer cykelvänligt och få fler att välja cykel kräver ekonomiska och personella resurser under många framåt. Ett flertal aktörer ska involveras i arbetet på olika sätt. Cykelplanen i sin helhet ska ligga till grund för verksamhetsplanering och budgetarbete. En del av cykelplanens valda åtgärder genomförs inom ramen för verksamheternas budget. Andra åtgärder kan kräva särskilda projektanslag med politisk förankring och en egen budget. I avsnittet ”behov och åtgärder” visas uppdelning av ansvar baserat på i vilket sammanhang cykelplanens åtgärder utförs.

Beslutade strategier och cykelplanens åtgärder kommer därmed att innebära behov av personella och ekonomiska resurser för flera förvaltningar och enheter.

Avgränsning

Cykelplanen är avgränsad till att utreda förutsättningar för cykling och förslag till åtgärder inom Habo tätort.

I de övriga tätorterna i kommunen; Västerkärr, Furusjö, Fagerhult, Baskarp och Brandstorp finns det utbyggnadsområden utpekade i kommunens översiktsplan, men i dagsläget är det inga större projekt planerade för bostäder eller verksamheter. Kommunens nuvarande bedömning är att inga större nybyggnationer av cykelbanor eller separering av cykel och biltrafik är aktuellt i dessa orter.

Cykelplanen är avgränsad till:

- kommunala cykelvägar
- cykling mellan målpunkter inom Habo tätort, exempelvis handel och skola
- arbetspendling

Strategier

Fem övergripande strategier ska leda Habo kommuns arbete för att nå cykelplanens vision 2040.

Habo kommun ska:



Stärka den positiva cykelkulturen: En betydelsefull del av arbetet för att fler ska välja att cykla är att stärka cykelns status som färdmedel. Genom att satsa på beteendepåverkande åtgärder samt ta vara på den positiva attityd som redan finns till cykling stärks den positiva cykelkulturen.

Cykelvägnätet ska vara:



Tryggt: För att skapa trygghet krävs fortsatta satsningar på ändamålsenlig belysning och god sikt på det kommunala cykelvägnätet. Kommunen bör även satsa på cykelställ där det ges möjlighet att låsa fast sin cykel. Cykelparkeringarna bör vara placerade nära entréer vid viktiga målpunkter.



Trafiksäkert: För att förbättra trafiksäkerheten i cykelvägnätet krävs fortsatt satsning på trafikhöjande åtgärder, såväl i passager, som på cykelvägnätet. Hög nivå på drift och underhåll ger god komfort och framkomlighet samt ökad säkerhet.



Sammanhängande: För att utveckla ett finmaskigt cykelvägnät krävs fortsatta satsningar på att skapa cykelvägar till viktiga målpunkter. Att kunna välja mellan flera olika stråk till samma målpunkt ökar möjligheten att effektivt kombinera ihop flera mål längs vägen vilket ökar cykelns konkurrenskraft.



Attraktivt: Cykelns attraktionskraft påverkas av hur enkelt och smidigt det är att komma fram till en målpunkt. För att öka attraktiviteten krävs god framkomlighet, få hinder och att förebygga felande länkar. Genom att utveckla cykelstråk med tydlig vägvisning till viktiga målpunkter blir det mer attraktivt för kommuninvånarna att använda cykeln.



Nulägesanalys för Habo kommun

Habo kommun är en attraktiv kommun som fortsätter att växa. Prognosen visar på drygt 17 000 invånare år 2030 och en befolkningsökning på ungefär 200–300 personer per år. Habo kommun står inför en stor utmaning då ungefär 80% av byggnationen sker i Habo tätort, 17% på landsbygden och 3% i övriga tätorter inom kommunen. Detta ställer nya krav på att hantera det ökade resebehovet och omställningen till hållbara rese- och transportsätt. Kommunen måste därför planera för att skapa möjlighet för fler yteffektiva resor, som exempelvis gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Genom en bred satsning på cykelfrågor, där alla berörda aktörer både inom och utanför kommunens organisation är involverade, kan cykeln bli ett attraktivt komplement till bilen och till kollektivtrafiken. Det måste ställas lika höga krav på planering för cykeltrafik som på planering för bil- och kollektivtrafik. Genom cykelplanen belyser kommunen vilka förutsättningar och behov det finns samt vilka åtgärder som man bör satsa på. En väl förankrad cykelplan är en förutsättning för att skapa en cykelvänlig kommun och ett hållbart resande för kommuninvånare, näringsliv och civilsamhälle.

Resvaneundersökning

Kommunen genomförde en resvaneundersökning våren 2022. Invånarna i Habo kommun fick bland annat svara på frågor kring hur ofta de cyklar, hur de reser till arbetsplats/studier och på fritiden samt om de upplever hinder för att komma fram till sin målpunkt.

En enkät var riktad till vuxna 16–69 år och den skickades ut till 3000 slumpmässigt utvalda kommuninvånare. En annan enkät var riktad till barn i grundskolan där inbjudan skickades ut via kommunens skolportal.

Undersökningarna presenterades i rapporter för både vuxnas resvanor och barns resvanor.

Kommunen har fått in många värdefulla synpunkter i resvaneundersökningen. Dessa fungerar som ett underlag i arbetet med kommunens cykelplan.

Vad tycker svarande kommun- invånare att kommunen bör göra?

De som svarade på enkäten fick möjlighet att ge synpunkter på vad Habo kommun bör göra för att man ska välja att cykla istället för att använda andra färdmedel. Det är en stor spridning i vad de som har svarat har tagit upp.

I Habo handlar det framför allt om att kommunen behöver bygga bättre och fler cykelvägar till busshållplatser, tågstation, skolor, idrottsplatser och andra viktiga målpunkter inom kommunen. Cykelställ på fler platser är också något som efterfrågas. Vissa syftar på att kommunen behöver förbättra cykelvägnätet så att det blir gent och sammanhängande. Andra nämner att det finns brister på cykelvägarna såsom bristfällig kvalitet, dålig framkomlighet, bristfällig belysning och dålig sikt.

Många upplever otrygghet när föräldrar skjutsar sina barn till skolan. De anser att kommunen bör uppmuntra föräldrar att inte skjutsa sina barn till skolan. Detta bidrar till minskad trafikmängd vilket ökar trafiksäkerheten och ökad upplevd trygghet. Några poängterar även bristen på övergångsställen och behovet av säkrare korsningspunkter. De upplever att det är svårt att ta sig fram på ett säkert sätt.

Det går en cykelväg som upplevs otrygg längs med Bränningeleden. Leden har tung trafik och hög hastighet. Väg 1819 mot Furusjö och Mullsjö upplevs som farlig då den saknar cykelväg och det är mycket trafik på vägen. Även väg 195 mot Fagerhult är tungt trafikerad och saknar cykelväg.

Det har även föreslagits att kommunen skulle kunna ta initiativ till olika typer av åtgärder. Exempelvis cykeluthyrning eller samarbete med lokala företag. På så sätt skulle man få möjlighet att prova nya typer av cyklar, exempelvis lådcyklar eller elcyklar.

Alla som har svarat på enkäten är inte lika positiva till en större satsning på cykling i Habo. Vissa menar att cykling inte är för alla. För en majoritet ses bilen som nödvändig för att få livspusslet att gå ihop. Andra nämner att cykling inte lämpar sig under vinterhalvåret samt att Habo inte har samma förutsättningar som en större ort att bli en cykelstad.

De synpunkter som har kommit in tas med i det fortsatta arbetet med att skapa en attraktiv och cykelvänlig kommun.

Cykelmätning

Habo kommun har som mål att fler ska cykla istället för att ta bilen. För att lyckas med detta är det viktigt att ha kunskap om när, var och hur många som cyklar i kommunen. Genom att göra återkommande mätningar av cykeltrafiken kan denna kunskap öka. Om mätningar görs på samma plats i kommunen finns det möjlighet att över tid följa om cyklingen ökar eller minskar.

Under våren 2024 har cykelmätningar påbörjats i Habo tätort och man använder sig av tre fasta mätningar. Mätningarna visar vilken tid på dygnet cyklisterna passerar olika platser utmed kommunens cykelstråk. Dessa mätningar bör dock kompletteras med mätningar på andra platser för att kunna se mönster och hur många som nyttjar andra stråk än de som har störst cykelströmmen. Publika mätstationer bör sättas upp för att synliggöra antal cyklisterna och uppmuntra till cykling.

Cykelns roll i samhällsplaneringen

För att öka cyklandet i Habo kommun är det viktigt att arbeta långsiktigt med att förbättra förutsättningarna för cykling. Genom att låta cykeln ta en större roll i planeringen av nya bostäder, verksamheter och infrastruktur kan cykel som färdmedel bli ett naturligt val.

Habo kommun vill skapa goda förutsättningar till cykling redan i översiktsplanen. Det är viktigt att kommunen fortsätter att arbeta i den här riktningen. Cykeln behöver få ta plats i planeringen för att vi ska kunna skapa attraktiva miljöer som stimulerar till cykling.

I bygglovsskedet säkerställer kommunen att de cykelåtgärder som planeras i tidigare skeden verkligen genomförs och att cykelparkeringar anordnas. Genom att vara observant på att bevaka så att cykelåtgärderna finns med i bygglovsprocessen minimeras riskerna för att de planerade åtgärderna fastnar i planeringsstadiet.

Att tänka på:

- Säkerställ att cykel blir ett attraktivt transportmedel genom att planera för ökad cykling tidigt i planeringsprocessen
- Planera utbyggnader av bostäder, service och verksamheter i cykelvänliga lägen
- Samarbete med exploatörer och fastighetsägare för att planera åtgärder som gör cykling attraktivt.

Det lokala cykelvägnätet i Habo tätort

Habo tätort rymmer inom en cirkel med en radie på 2,5 kilometer. Det visar att avstånden mellan målpunkter inom tätorten är förhållandevis korta och kan anses ligga inom rimligt cykelavstånd på 2–5 km. Topografin är även den en fördel eftersom det är förhållandevis flackt. Det finns 37 kilometer utbyggd cykelväg i Habo tätort. Det lokala cykelvägnätet i tätorten är utbyggt under flera decennier och håller därför lite olika nivå och standard. Utifrån avstånd och topografi är cykelpotentialen god.

Det lokala cykelvägnätet består av cykelstråk och lokala gator där man förväntas cykla för att nå sina målpunkter eller målområden. Cykelstråken är avskilda från trafik. Övrig cykling sker i blandtrafik. Cykelvägnätet förbinds med bostadsområden så att man som cyklist ska kunna ta sig från sitt bostadsområde och vidare ut på cykelvägnätet. Inom bostadsområdena sker cyklingen i huvudsak i blandtrafik. Bilvägarna inom bostadsområdena har en uppskattad låg trafikmängd, låg mängd tung trafik samt en hastighetsbegränsning på 40 km/h.

Det lokala cykelvägnätet bedöms idag vara finmaskigt och överlag sammanhängande men det saknas vissa cykellänkar för att binda ihop cykelvägnätet i tätorten.

Nedanstående karta visar kommunens lokala cykelvägnät och saknade länkar i Habo tätort.

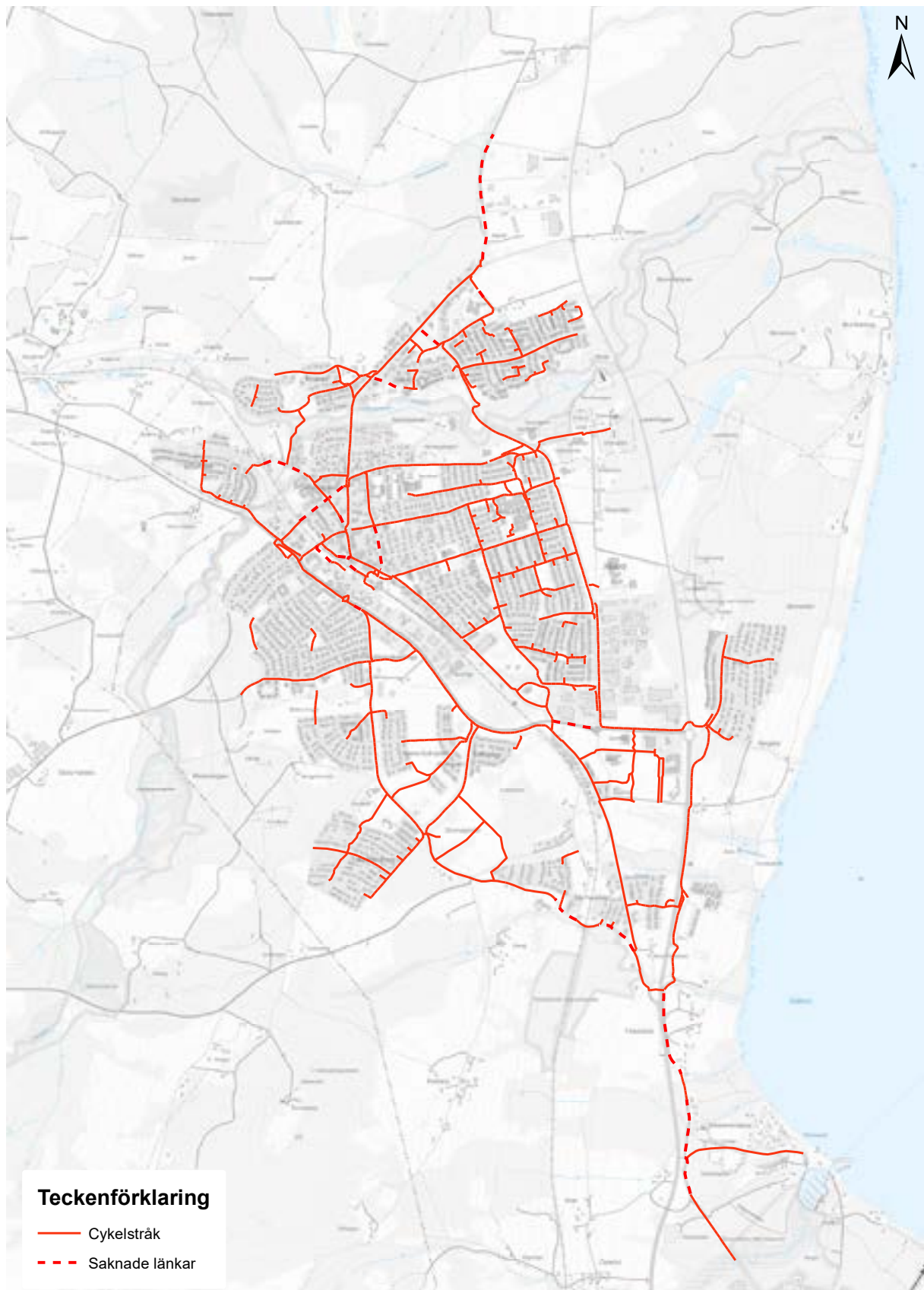


Bild 1: Överblick över kommunens lokala cykelvägnät i Habo tätort.

Målpunkter

För utveckling av cykelstråk finns behovet att nå de viktigaste målpunkterna och målområdena i Habo tätort. Majoriteten av målpunkterna som finns i tätorten kan nås via en cykelväg, inom ett rimligt cykelavstånd. Det innebär att cyklister har möjlighet att ta sig till målpunkter inom tätorten såsom skola,

förskola, bibliotek, centrum, vårdcentral, kulturskola, idrottsplats med flera.

Nedanstående karta visar kommunens viktigaste målpunkter, lokala cykelvägnät och saknade länkar i Habo tätort.

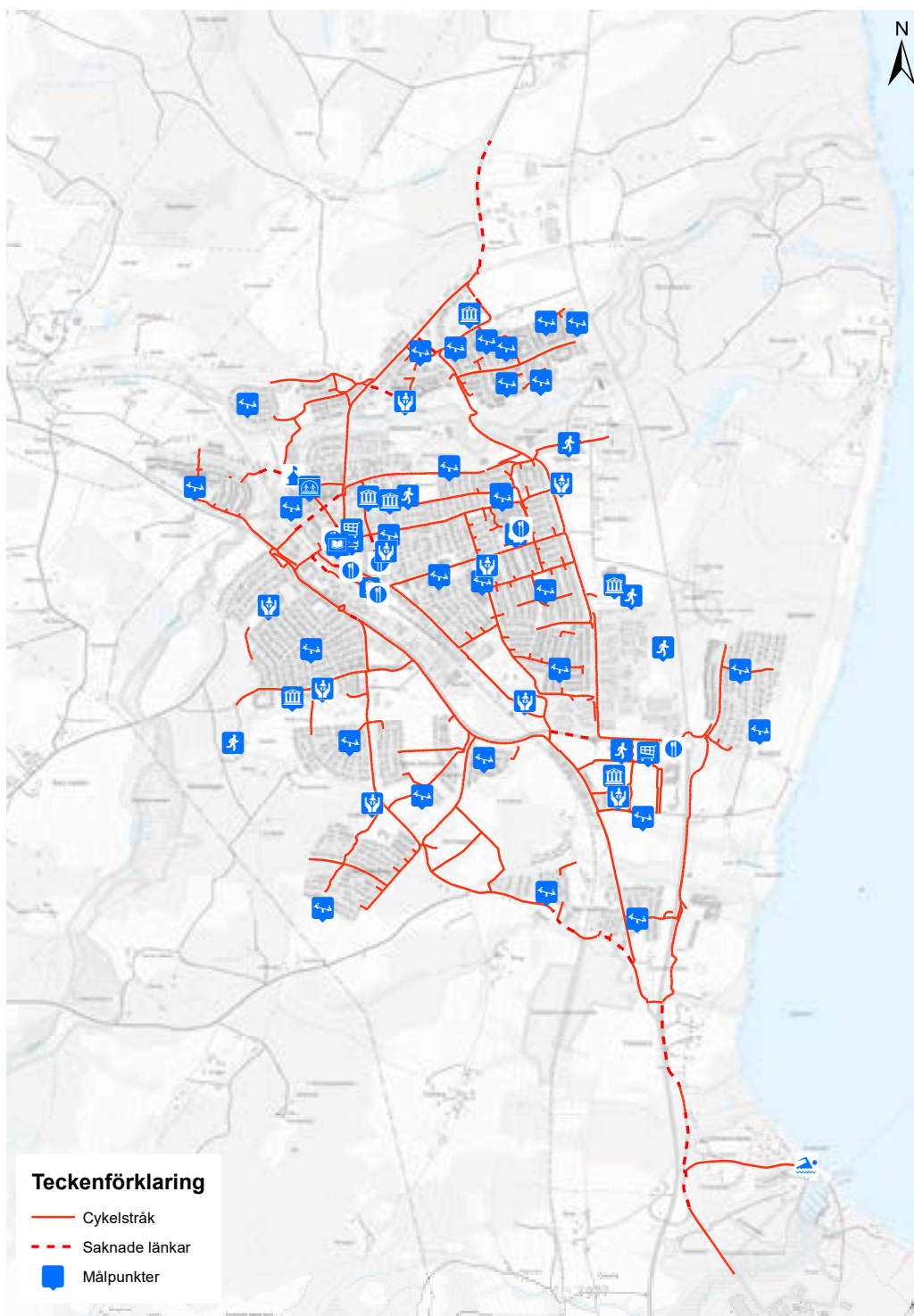


Bild 2: Överblick över kommunens viktigaste målpunkter i Habo tätort.

Målområden

Målområden i Habo tätort består av bostadsområden, centrum, kommunala arbetsplatser, verksamhetsområden och ett idrottsområde. I kommunens översiktsplan finns det också utpekade framtida bostadsområden och verksamhetsområden.

Huvuddelen av de befintliga målområdena nås via det lokala cykelvägnätet. På några ställen behöver cykelvägnätet kompletteras med nya cykelvägar. Området vid tågstationen är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken och behöver utredas mer i detalj.

Det finns två utpekade framtida verksamhetsområden i översiktsplanen. Tumbäcks verksamhetsområde ligger i norra delen av Habo tätort. Det finns även ett framtida verksamhetsområde vid Domsand.

För att kunna nå framtida verksamhetsområden med cykelpendling behöver kommunen bygga ut cykelvägnätet till inom dessa verksamhetsområden.

I några av de framtida utpekade bostadsområdena finns där det idag cykelvägar. I den södra delen av Habo tätort planeras för framtida bostadsområden som inte ligger intill befintligt cykelvägnät. Kommunen behöver arbeta för att knyta ihop och bygga ut cykelvägnätet inom och mellan dessa framtida bostadsområden.

Nedanstående karta visar kommunens viktigaste målområden, lokala cykelvägnät och saknade länkar i Habo tätort.

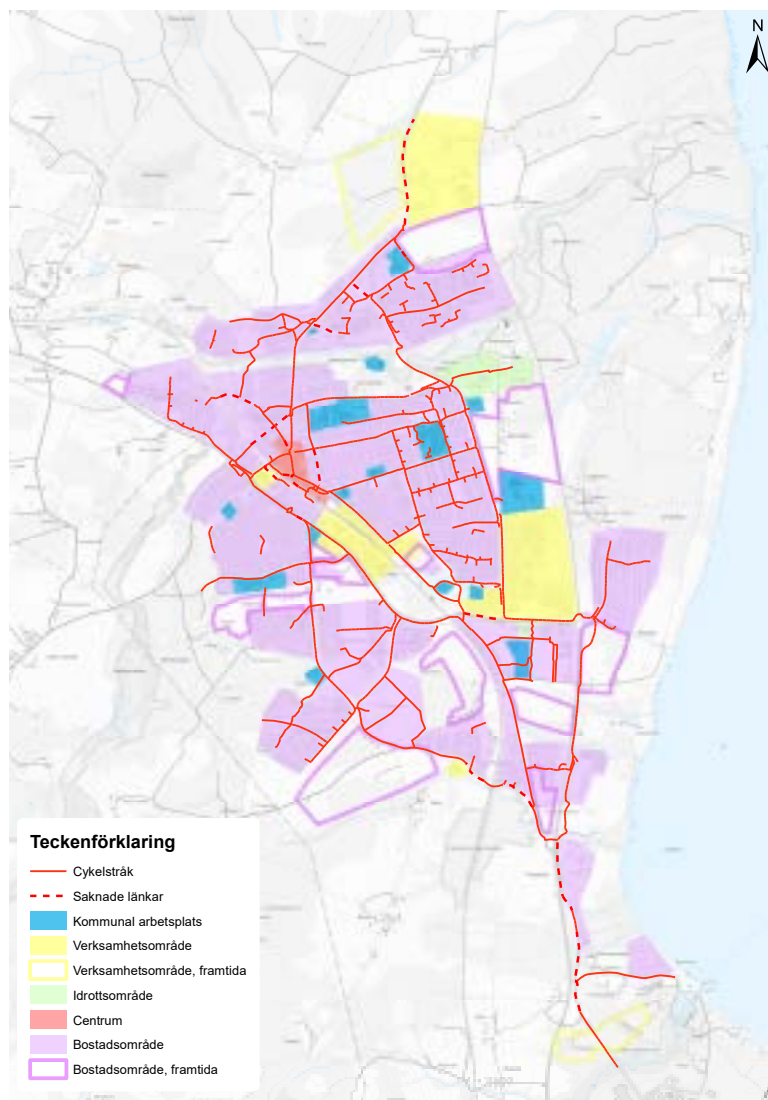


Bild 3: Överblick över kommunens viktigaste målområden, lokala cykelvägnät och saknade länkar i Habo tätort.

Huvudcykelstråk

Habo kommun har inget huvudcykelstråk idag men ser ett behov av att peka ut ett framtida huvudcykelstråk.

Huvudcykelstråk har till uppgift att binda ihop olika tätortsdelar, samla större flöden av cyklister och fyller en viktig funktion till det övergripande cykelvägnätet. Huvudcykelstråk underlättar för cyklister som har målpunkter i olika delar av tätorten, men fyller även en funktion som huvudsakligt val för cykelresor och arbetspendling mellan olika områden eller till kollektivtrafik.

Förskole- och skolområden

I Habo kommun finns det 11 förskolor och 7 grundskolor. Förskolorna och skolorna är byggda under olika decennier vilket betyder att varje förskole- och skolområde har olika förutsättningar gällande utformningen av trafiksäker miljö. Kommunen arbetar löpande med att göra trafikmiljön kring förskole- och skolområdena säkrare.

Biltrafiken har ökat vid kommunens förskolor och skolor då föräldrar skjutsar sina barn och ungdomar till förskola och skola trots att vägen dit inte är lång. Det finns många orsaker till att föräldrar skjutsar sina barn till förskolan och skolan. Olika familjer lever olika liv och har olika vanor och därmed olika motiv för att skjutsa. De sammantaget viktigaste anledningarna till att skjutsa är att det är mest praktiskt för familjen och att man upplever bekymmer vid hämtning och lämning vid förskole- och skolområdet.

Det finns förutsättningar att minska skjutsandet, men för detta krävs insatser på både lång och kort sikt. Långsiktiga insatser är till exempel bra planering och trafiksäker förskole- och skolmiljö samt säkra gång- och cykelvägar till varje förskole- och skolområde. På kort sikt är det viktigt att påverka föräldrarna att inte skjutsa sitt barn. Att inte skjutsa ger ekonomiska fördelar, tidsvinster och mer självständiga barn. Det bidrar också till en bättre trafikmiljö vid förskola och skolan.

Vägvisning och information

Idag finns det ingen cykelvägvisning till viktiga målpunkter och målområden i Habo tätort. En tydlig och lättförståelig cykelvägvisning är viktig för att lättare kunna nå målet. Om det är enkelt att hitta och ta sig fram som cyklist upplevs cykling ofta som ett smidigt och snabbt sätt att ta sig fram. Utgångspunkten bör vara att den cyklist som aldrig har cyklat längs ett cykelstråk ändå ska kunna hitta rätt.

Kommunen har ingen cykelkarta som visar cykelvägar både inom och utanför tätorten. En viktig del för cyklister är tillgången till information.

Cykling i kombination med kollektivtrafik

Habo kommun arbetar för att knyta samman cykeln med kollektivtrafiken för att få ett ”hela-resan-perspektiv” där det ska vara enkelt att kombinera olika hållbara resealternativ. Cykel kan i kombination med kollektivtrafik förlänga cykelns räckvidd och innebära att cykeln kan bli ett attraktivt alternativ till bilen även för arbetspendling eller längre resor. Förutsättningarna är att hela resan, inklusive vägen till hållplats och byten mellan färdmedlen, är snabb, smidig, bekväm och trygg.

Habo tätort har tillgång till järnvägen med en station som ligger nära centrum. Inom en radie på 1,5 km från stationsläget täcks i stort sett all befintlig bebyggelse in. Det finns 22 st busshållplatser som är jämt placerade utmed cykelnätet. Majoriteten av bostäder och verksamheter bedöms ligga inom såväl gång- och cykelavstånd till både stationen eller till busshållplats. Det finns två busshållplatser vid bostadsområdet Mölekullen som saknar gång- och cykelväg.

I övrigt finns det goda förutsättningar inom tätorten för att cykel i kombination med kollektivtrafik kan bli ett alternativ till bilen även för arbetspendling eller längre resor. Utmaningen ligger i att få fler att vilja cykla och därmed öka andelen resor som sker med cykling i kombination med kollektivtrafik.

Nedanstående karta visar hållplatser för kollektivtrafik i Habo tätort.

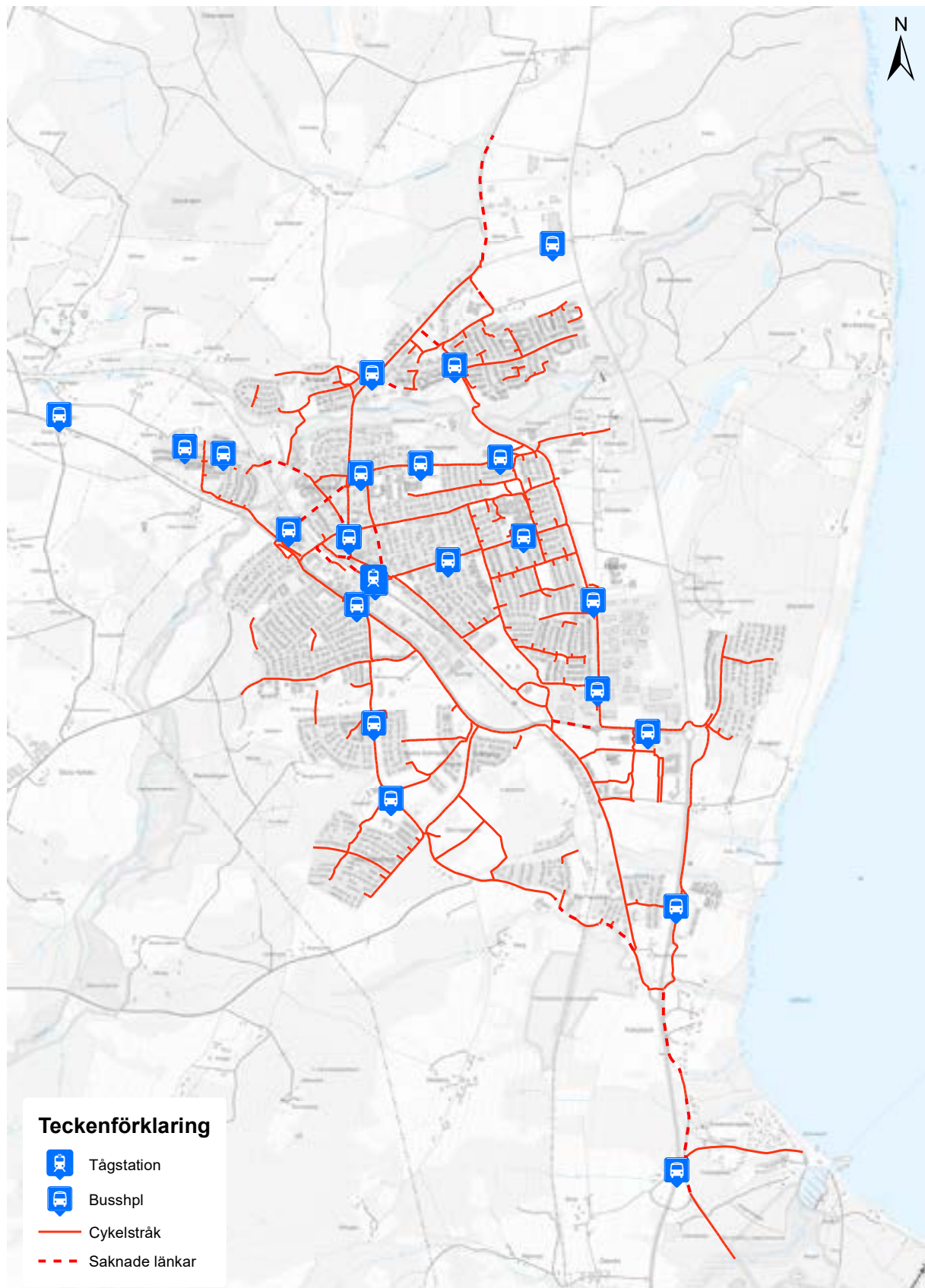


Bild 4: Överblick över hållplatser för kollektivtrafik i Habo tätort.

Bytespunkt

Habo kommun har två bytespunkter. Bytespunkterna är placerade vid Habo tågstation respektive vid en parkering i Kärnekulla. Här kan man parkera sitt fordon för att fortsätta sin resa med buss eller tåg. Vid

framtida utveckling i Habo tätort bör man bedöma eventuella nya behov av fler bytespunkter.

Nedanstående karta visar hållplatser för kollektivtrafik i Habo tätort.

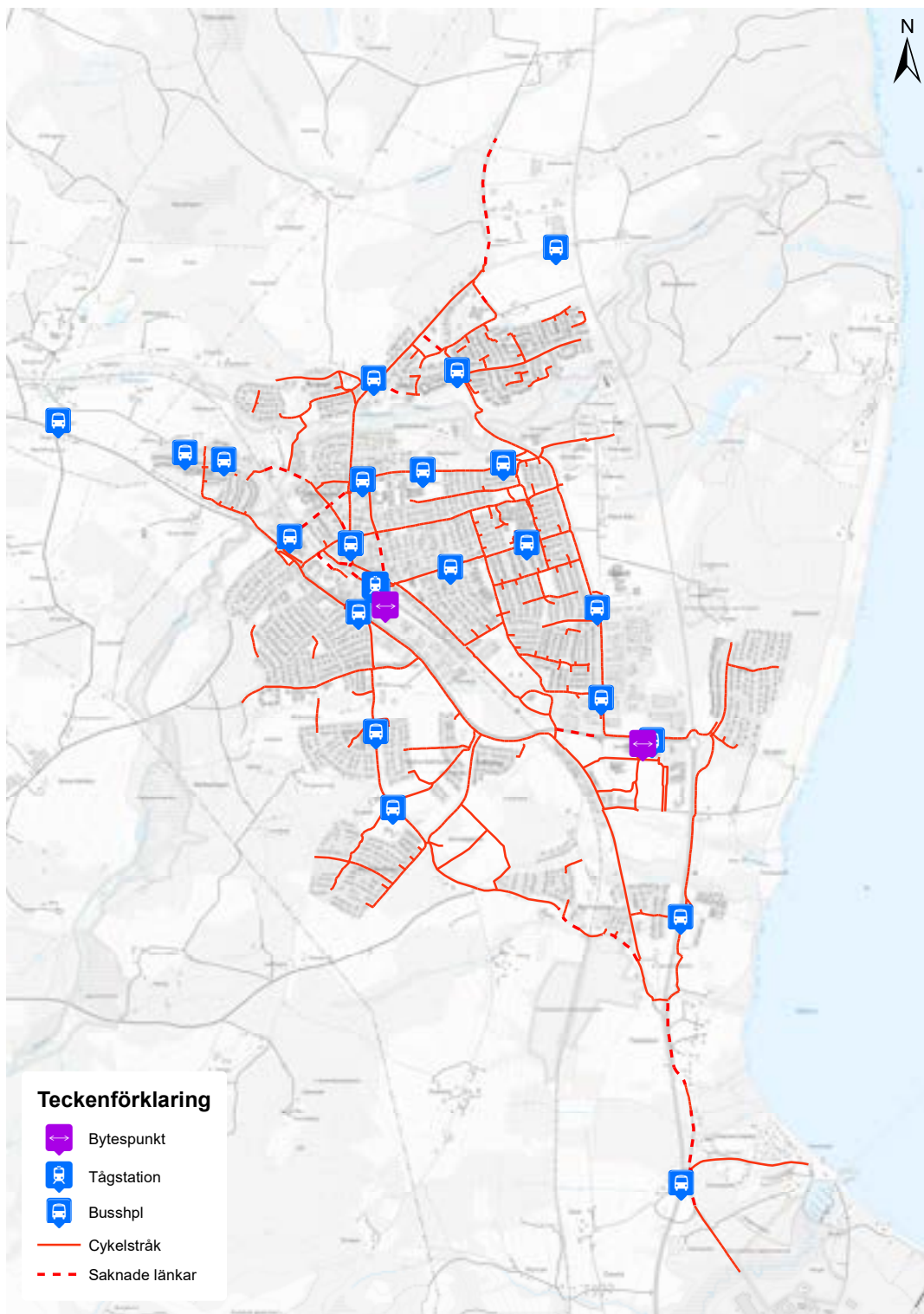


Bild 5: Överblick över hållplatser för kollektivtrafik och bytespunkter i Habo tätort.

Passager

Habo kommun arbetar löpande med att förbättra trafiksäkerheten vid kommunens passager. Nuvarande cykelvägnät inklusive passager är uppbyggt under flera decennier och har därför varierad standard. Korsningspunkter med motorfordon innebär risker för cyklister. Trafiksäkerheten vid passager kan exempelvis säkerställas genom hastighetsdämpande åtgärder som farthinder och avsmalningar men det är viktigt att anpassa trafiksäkerhetsåtgärderna till varje unik plats och situation. Vid passager behöver samtliga trafikanter vara uppmärksamma och ha ögonkontakt med varandra. Alla behöver ta sitt ansvar och vara vaksamma på vad som sker i trafiken.

Cykelparkering

Habo kommun har under många år arbetat aktivt med att utöka antalet cykelparkeringar. För några år sedan har kommunen genomfört en inventering av kommunala cykelparkeringar.

Det saknas idag en del cykelparkeringar vid viktiga målpunkter såsom kollektivtrafik, tätortcentrum, handelsområden, vårdcentrum, idrottsanläggningar, skolor, arbetsplatser och bostäder. Det är viktigt att parkeringar anordnas nära entrén eller målpunkten eftersom cyklister annars väljer annan plats vid uppställning av cykel. Möjlighet att ställa cykeln under tak brukar också vara uppskattat och skulle kunna vara en avgörande faktor till exempel när man cyklar

till/från jobbet. Att enkelt kunna parkera sin cykel på en säker plats är viktigt för att hela cykelresan ska bli en positiv upplevelse.

Cykelolyckor i Habo kommun

För att få en uppfattning om var i kommunen cykelolyckor sker har kommunen kartlagt cykelolyckor under åren 2016–2021.

Totalt har det enligt STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) inträffat 12 cykelolyckor i Habo kommun mellan 2016–2021. Majoriteten (67%) av alla cykelolyckor i kommunen är singelolyckor. Näst vanligaste olyckstypen (33 %) är olyckor mellan cykel och motorfordon. Kartläggningen visar att olyckorna sker slumpmässigt och att inga dödo­lyckor har förekommit under den här tidsperioden. Användandet av cykelhjälm kan vara en förklaring till att olyckor med allvarlig utgång inte har förekommit.

Nollvisionen beslutades av riksdagen 1997. Den är både en vision om vägtrafik, där ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt, och strategier för hur vi ska uppnå en vägtrafik enligt visionen. Trafiksäkerhetsarbetet enligt nollvisionen innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar eftersom människan är den svagaste länken i systemet.



Löpande drift och underhåll

Habo kommun arbetar systematiskt och förebyggande kring drift och underhåll. Kvaliteten på cykelvägnätet och den löpande driften har stor betydelse för upplevelsen av cyklandet. Synpunkter från allmänheten är en god hjälp för att upptäcka akuta skador. I samband med beläggningsinventeringen inventeras samtliga kommunala cykelvägar som är belagda.

Studier visar att väl underhållna cykelvägar kan bidra till en större andel cyklister. Aspekter som påverkar framkomlighet och säkerheten för cyklister är snöröjning, halkbekämpning, grus, löv och ojämn beläggning.

Vinterväghållning

Många, men inte alla gång- och cykelvägar i kommunen, hålls öppna under vintern. Kommunen snöröjer och sandar till största andelen sina gång- och cykelvägar i egen regi. Aktuell information om vinterväghållning läggs ut på kommunens webbplats.

Barmarksrenhållning

För att minska singelolyckorna och öka cyklisternas komfort är sandupptagning på våren viktig. När vintern är slut utförs sopning och sandupptagning på samtliga ytor där sandning skett. Den påbörjas så snart som möjligt efter vintern. Först grovsopas de stora gatorna. Därefter sopas övriga gator samt gång- och cykelvägar.

På framtida huvudcykelstråk ska vinterväghållning och barmarksrenhållning ha högre prioritet.

Belysning av cykelvägar

Habo kommun har inventerat det kommunala gatubelysningsnätet inklusive belysning på gång- och cykelvägar. Gatubelysningsnätet är utbyggt under flera decennier och är därför av varierade standard.

Kommunal belysning bör finnas i hela det övergripande cykelvägnätet. Utbyggnad av belysning bör ske först i stråk med stora brister eller delar som helt saknar belysning. Armaturen kan med fördel succesivt bytas ut till Led-armatur vilket skulle både vara energi- och kostnadsbesparing för kommunen.

Positiv cykelkultur

Att påverka trafikbeteenden är ett av de fyra målen som finns med i Habo kommuns trafiksäkerhetsprogram 2021–2025, nedan visas vilka åtgärder kommunen ska jobba med under perioden och som har koppling till positiv cykelkultur.

- Trafiksäkerhetsutbildning på lågstadiet, säker cykling för årskurs 3, cykelhjälm, trafikvett, attityder och mopedåkning, alkohol och trafik, årskurs 7–9.
- Ökat reflexanvändandet genom utdelning av reflexer under höstperioden.
- Halvårsvisa möten i samverkansgrupp trafiksäkerhet Habo, där polis, räddningstjänst, Trafikverket och NTF medverkar.

Kampanjer och beteendepåverkande åtgärder är ofta kostnadseffektiva åtgärder som under rätt förutsättningar kan ge goda effekter. Därför erbjuder Habo kommun även kommunanställda följande:

- Förmånscyklar innebär att kommunanställda kan hyra en cykel genom sin arbetsgivare. Avtalet gäller i tre år. Anledning till att kommunen erbjuder detta är att för att vara en attraktiv och miljövänlig arbetsgivare.
- Mobilitetsveckan sker i september varje år och omfattar hela Europa. Exempel på vad Habo kommun har genomfört är filmklipp från den egna organisationen exempelvis hur socialtjänsten använder tjänstecyklar för att ta sig till sina brukare, digital frågesport om fossilfria resor och hållbarhetstips till kommuninvånare. Syftet med hållbarhetstipset är att sprida kunskap och samtidigt inspirera och uppmuntra till miljösmarta val.
- Cykeltävling "Habo trampar" för att stimulera ökad cykling, minska biltrafiken till och från jobbet och bidra till bättre hälsa.

Framåt behöver kommunen satsa mer på kampanjer och beteendepåverkande åtgärder för att uppmuntra till att cykel är ett enkelt och naturligt val av färdmedel i Habo kommun.



Behov och åtgärder

Det lokala cykelvägnätet i Habo tätort bedöms idag vara finmaskigt och överlag sammanhängande. Det finns dock vissa felande länkar i tätortens cykelvägnät, det vill säga platser där det saknas cykellänkar för att binda ihop cykelvägnätet i tätorten till viktiga målpunkter och målområden. För ökad säkerhet, framkomlighet och trygghet bör kommunen erbjuda separerad cykelväg med hårdgjort slitlager och god belysning.

Det är viktigt att de saknade cykellänkarna har samma standard som det befintliga cykelvägnätet. Principerna för hur kommunens cykelvägnät utformas utgår från GCM-handbok, SKR:s handbok för gång- cykel- och mopedtrafik. Dessa riktlinjer bör uppfyllas där det är möjligt utifrån de lokala förutsättningarna.

Att anlägga en cykelväg/länk kostar cirka 4000–5000 kr/meter (2024). Vid svåra geotekniska förhållanden kan kostnaden stiga mellan 6000 kr-8000 kr/meter. Att på en cykelväg anordna belysning där stolpavstånd är 30 meter kan beräknas till cirka 500–800 kr/meter.

När nya cykelvägar/cykellänkar byggs innebär detta kostnader för framtida drift- och underhåll. Kostnaderna varierar beroende på utformning, materialval och geografiskt läge. Detta innebär att det kommer behövas utökade driftanslag framöver på grund av de åtgärder som ska genomföras.

När kommunen anlägger de saknade cykellänkarna på det kommunala vägnätet bör de i första hand samordnas med andra infrastrukturåtgärder. Det är till exempel viktigt att ta hänsyn till planerade asfalts- och ledningsarbeten för att åtgärderna ska kunna bli så kostnadseffektiva som möjligt, men också minska de störningar som ombyggnaderna medför.

I det här avsnittet redovisas förslag till behov och åtgärder utifrån dagens förutsättningar. Planering och genomförande av åtgärder ska ske inom planperioden. I den årliga planeringen bör kommunen ta hänsyn till nya behov och ändrade förutsättningar, vilket kan påverka utpekade åtgärder som anges i cykelplanen.

Huvudcykelstråk

Habo kommun har tagit fram ett förslag på huvudcykelstråk i Habo tätort. Stråket binder samman stora och viktiga målområden i tätorten exempelvis av bostadsområden, centrum, järnvägsstation, kommunala arbetsplatser och verksamhetsområden. När stråket är utbyggt enligt denna plan finns det ett cykelstråk från centrala Habo via Bankeryd till Jönköping city.

Vinter- och barmarksunderhåll kommer att prioriteras på huvudcykelstråket för nå ett ökande resande med cykel året runt. Huvudcykelstråket kommer även ha en tydlig vägvisning vid strategiska platser.

Tabellen nedan redovisar bland annat saknade cykellänkar i huvudcykelstråket. Ansvaret för åtgärderna tillfaller gata- och parkenheten.

Plats i karta	Plats/objekt	Kommentar	Väghållare	Längd m (cirka)	Ansvarig
A	Fiskebäck norra och södra	Cykelväg anläggs för att skapa länk mellan Fiskebäck och Domsand. Cykelväg ansluts till befintliga cykelvägar.	Habo kommun	500 560	Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom TK
B	Nedre Kammabacken	Cykelväg anläggs för att skapa länk mellan befintliga cykelvägar.	Habo kommun	270	Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom TK
C	Övre Kammabacken	Cykelväg anläggs för att skapa länk mellan befintliga cykelvägar.	Habo kommun	170	Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom TK
D	Bränningeleden	Cykelväg anläggs för att knyta ihop Bränningeleden med Kråkerydsvägen.	Habo kommun	250	Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom TK
E	Bränningegatan Saknad länk kommer att ingå i utredningsområdet – se avsnitt ”Utredningsområde”	Cykelväg anläggs för att skapa en länk till befintliga cykelvägar som går längs med Bränningegatan respektive Bränningeleden.	Habo kommun	50	Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom TK
F	Kråkerydsvägen	Cykelväg anläggs för att knyta ihop Kråkerydsvägen med Hjövägen.	Habo kommun	150	Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom TK

Tabell 1: Översikt över saknade länkar i huvudstråket.



Bild 6: Saknade cykellänkar i huvudstråket.

Bygga ut och förbättra det lokala cykelvägnätet

Det lokala cykelvägnätet utgör ett sammanhängande och övergripande cykelvägnät med god koppling till framtida huvudcykelstråk. Dock saknas vissa cykellänkar i Habo tätort i det lokala cykelvägnätet. När det lokala cykelvägnätet är utbyggt enligt denna plan finns det ett attraktivt, sammanhängande

och gent cykelvägnät i Habo tätort som förbinder till viktiga målpunkter såsom bostadsområde, kollektivtrafik, skola, förskola, bibliotek, centrum, vårdcentral, idrottsplats med mera.

Tabellen nedan redovisar saknade cykellänkar i det lokala cykelvägnätet. Ansvaret för åtgärderna tillfaller gata- och parkenheten.

Lokalt cykelvägnät (plats i karta)	Plats/objekt	Utförande	Väghållare	Längd m (cirka)	Ansvarig
G	Tumbäcksvägen	Cykelväg anläggs för att knyta ihop Hjovägen med Tumbäcksvägen.	Habo kommun	780	Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom TK
H	Mossenvägen	Cykelväg anläggs för att skapa en länk till befintlig cykelväg som går längs med Mossenvägen.	Habo kommun	60	Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom TK
I	Laggargatan	Cykelväg anläggs utmed Laggargatan för att knyta ihop befintlig cykelväg med Hjovägen.	Habo kommun	190	Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom TK
J	Tidaholmsvägen (Norra delen)	Cykelväg anläggs för att knyta ihop befintlig cykelväg utmed Tidaholmsvägen som fortsätter mot Kvillvägen.	Habo kommun	250	Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom TK
K	Kyrkvägen	Cykelväg anläggs för att skapa en länk till befintlig cykelväg som går utmed Kyrkvägen.	Habo kommun	340	Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom TK
L	Tidaholmsvägen (Södra delen – Falks rondell)	Cykelväg anläggs för att knyta ihop Tidaholmsvägen med Malmgatan. Detta område ingår i planprogram för Habo centrum.	Habo kommun	90	Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom TK
M	Bränningegatan	Cykelväg anläggs för att knyta ihop Malmgatan med Bränningegatan.	Habo kommun	130	Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom TK
N	Hovslagaregatan	Cykelväg anläggs för att knyta ihop Hovslagaregatan med Jönköpingsvägen.	Habo kommun	80	Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom TK
O	Hovslagaregatan	Cykelväg anläggs för att knyta ihop Hovslagaregatan med befintlig cykelväg mot stationsområdet.	Habo kommun	100	Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom TK
P	Skolgatan	Cykelväg anläggs utmed Skolgatan för att knyta ihop Malmgatan och Jönköpingsvägen.	Habo kommun	280	Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom TK

Tabell 2: Cykellänkar som behöver kompletteras i det lokala cykelvägnätet.

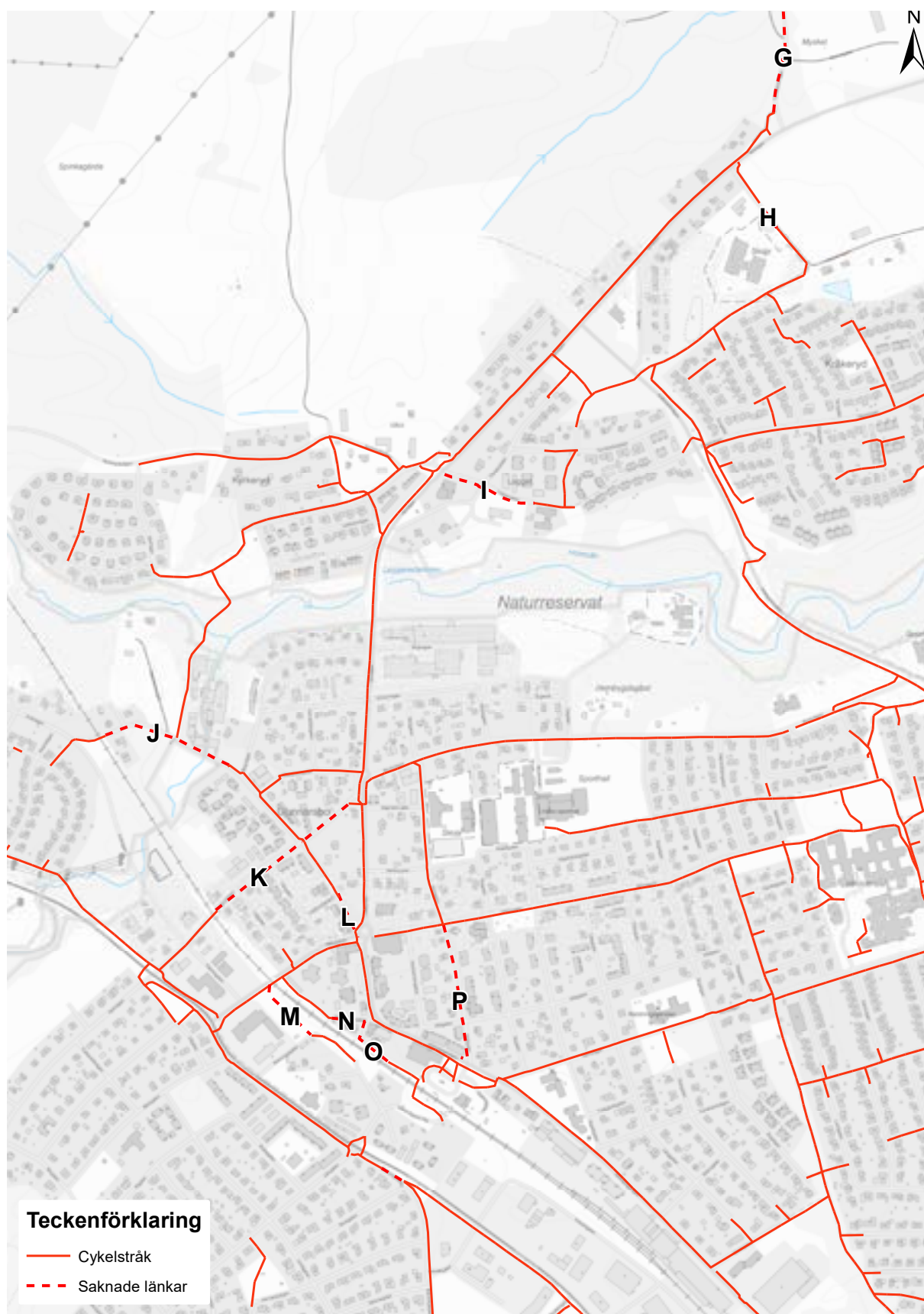


Bild 7: Överblick över saknade länkar i det lokala cykelvägnätet.

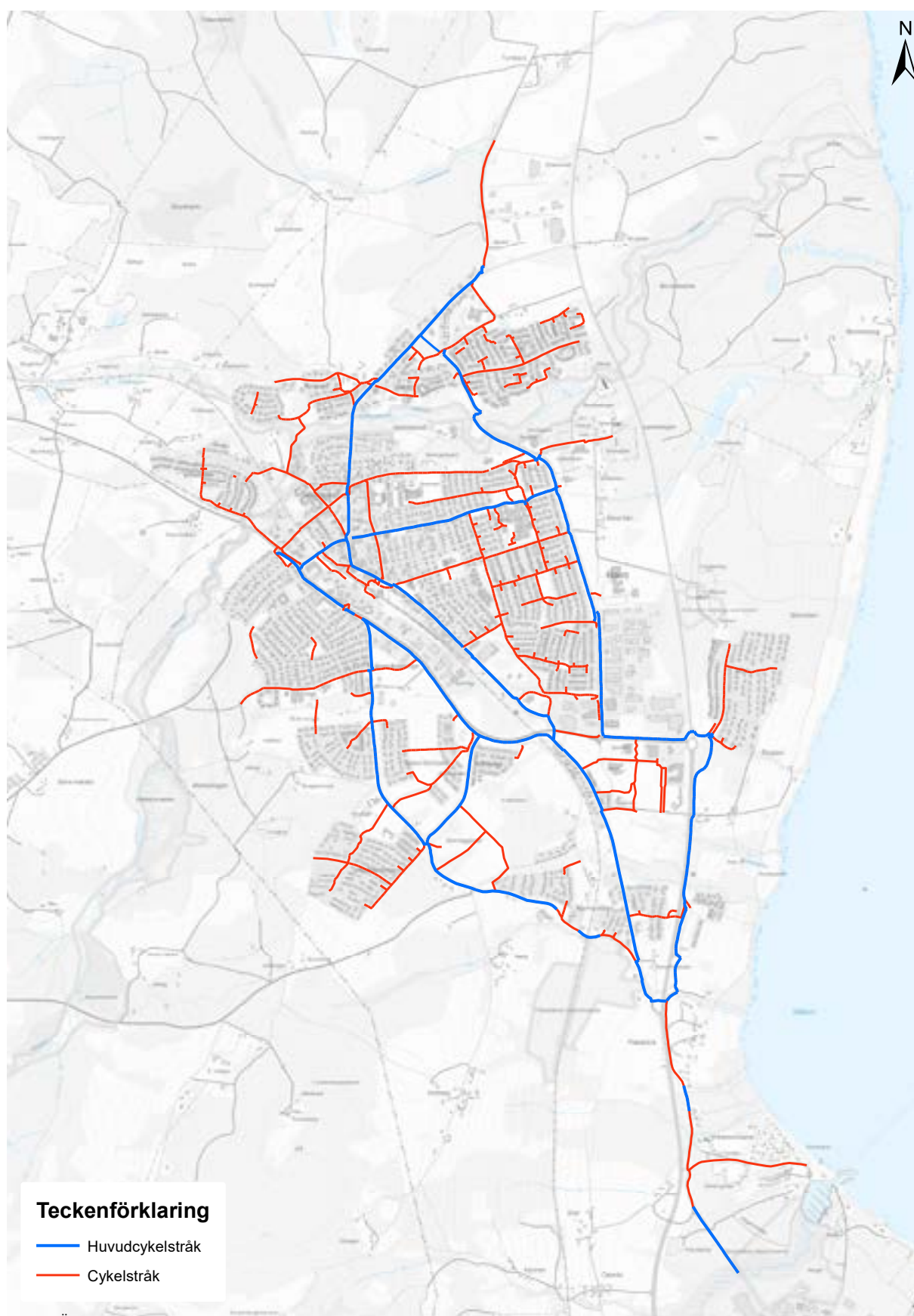


Bild 8: Översikt över huvudcykelstråket och lokala cykelvägnätet.

Utredningsområde

Habo station är en viktig knutpunkt för resande med kollektivtrafik och har därför identifierats som ett utredningsområde. Syftet är att utreda om behov finns att utöka cykelvägnätet i anslutning till stationen.

Utpekat utredningsområde ingår i planprogrammet för Habo centrum. Planprogrammet beskriver möjliga stråk för fotgängare och cyklister där gaturummen är bekväma, framkomliga och småskaliga. I planprogrammet anges att det behövs fler trafiksäkra och tydliga cykelbanor tillsammans med många cykelparkeringar för att göra det enklare att cykla inom centrala Habo. Plan- och exploateringsenheten ansvarar för planprogrammet.

I utredningsområdet ingår Stationsparken som ligger söder om Habo station. Parken har behov av att rustas upp och arbetet planeras att komma

igång under hösten 2024. Syftet är att göra området mer attraktivt. Ambitionen är att det ska bli bättre möjligheter att parkera sin cykel där och att fortsätta resan med kollektivtrafik. Miljön ska bli trivsammare och tryggare för kommuninvånarna.

Nedanstående karta ger en överblick över utredningsområdet i Habo tätort.



Bild 9: Överblick över utredningsområde i Habo tätort.

Framtida cykelstråk

I kommunens översiktsplan är Kärnekulla etapp 2 utpekad som ett framtida bostadsområde. Det finns beslut om att ny detaljplan ska tas fram för området och planen kommer omfatta cirka 200 bostäder med en blandning av olika bostadstyper. En framtida cykelväg ska koppla ihop Kärnekulla 1 respektive 2 och knyts ihop med befintlig cykelväg längs Kärnekullavägen. Ambitionen är att skapa ett gent, tryggt och attraktivt cykelvägnät inom både Kärnekulla 1 och 2, för att nå viktiga målpunkter så som skola, förskola, lekmiljö, utegym, hållplatser och annan service.

Översiktsplanen pekar också ut Stormagärdet som ett bostadsområde och sedan 2023 finns en

gällande detaljplan för området. Planen omfattar cirka 200 bostäder med blandad bostadsbebyggelse och en skola. Framtida cykelvägnät inom området kommer att kopplas ihop med angränsande befintliga cykelvägar.

Det finns ett positivt planbesked för området mellan Stormagärdet och Kärnekulla. Området är utpekad i översiktsplanen som framtida bostadsområde. Ambitionen är att Stormagärdet, Kärnekulla och området där emellan knyts ihop genom framtida cykelstråk.



Bild 10: Överblick över framtida cykelstråk i Habo tätort.

Regionala stråk

Region Jönköpings län prioriterar vilka statliga vägar i länet som det ska byggas cykelvägar på och avsätter ekonomiska medel för det. Trafikverket ansvarar för att utreda och bygga cykelvägarna på det statliga vägnätet. Enligt kommunens översiktsplan finns behov av regionala cykelstråk mellan kommunens tätorter och vidare till grannkommunerna. Under år 2025–2026 planeras byggnation av en regional gång – och cykelväg mellan Habo och Fursjö. Den kommer att vara 3,4 kilometer lång och ligga intill länsväg 1819. Den startar i Fursjö och slutar vid Dungen, mitt emellan Fursjö och Habo. Kommunens översiktsplan föreslår också att en cykelväg utmed väg 195 ska byggas mellan Hjo och Habo för att binda samman orterna Brandstorp, Baskarp och Fagerhult.

Inga andra regionala cykelbanor utmed statlig väg är i nuläget planerade, men i kommunens översiktsplan föreslås att en cykelväg utmed väg 195 ska byggas mellan Hjo och Habo för att binda samman orterna Brandstorp, Baskarp och Fagerhult. Om det i framtiden är möjligt att förbinda dessa orter med cykelbana så är kommunen positiv till ett sådant samarbete med Trafikverket. Eftersom väg 195 är en statlig väg krävs ett samarbete och samfinansiering med Trafikverket.

I kommunens översiktsplan står det även att kommunen är positiv till att i samverkan med Trafikverket se över möjligheterna att skapa öst-västliga kopplingar för oskyddade trafikanter i orterna utmed väg 195, Brandstorp, Baskarp och Fagerhult. Detta för att bygga säkrare kopplingar mellan bostadsområdena på de olika sidorna av väg 195.

Förskole- och skolområden

Vid planering eller ombyggnation av förskole- och skolområden behöver kommunen ta hänsyn till trafiksäkerheten för att barn och ungdomar som anländer till fots eller per cykel ska kunna göra det på ett trafiksäkert sätt. Kommunen behöver även satsa på att få fler barn och ungdomar att gå eller cykla till skolan.

Vid ny- och ombyggnation är det lämpligt att utreda trafiksituation och parkeringsmöjlighet för att skapa förutsättningar för en god trafikmiljö på förskole- och skolområdet. När vuxna hämtar och lämnar på förskolan behöver trafiksituationen anpassas så att det blir mer framkomligt och tryggt vid transportmedlet cykel.

Att tänka på vid planering eller ombyggnation av förskole- och skolområden:

Cykelparkering

Att tänka på vid planering av cykelparkering vid förskola och skola:

- för de högre åldrarna förväntas eleverna själva ta sig till skolan i större utsträckning. Av denna anledning är andelen cykelparkering högre för grundskola än förskola.
- cykelparkering för skolans elever kan med fördel ligga i direkt anslutning till entrén eller entréerna.
- cykelparkeringen bör vara utformad så att det är attraktivt att parkera sin cykel där under en hel dag, möjlighet att låsa fast sin cykel och om möjligt tak/väderskydd.

Trafiksäkerhet och säkra avlämningsplatser för förskole- och skolbarn

Vid planering eller ombyggnation av förskole- och skolområden behöver man ta hänsyn till trafiksäkerheten. Barn och ungdomar som anländer till fots eller per cykel ska kunna göra det på ett trafiksäkert sätt. Det kan vara en fördel om man kan skapa en avlämningsplats vid förskole- och skolområdet. Då kan föräldrar som måste skjutsa sina barn eller ungdomar stanna till, släppa av på ett tryggt sätt och sedan köra vidare utan att behöva vända bilen eller backa.

Området för lastning och lossning av varor

Varutransporter, sophämtning och andra större transporter är lockande för nyfikna barn som dras till det som låter och särskiljer sig, som exempelvis lastbilar som backar. Stora lastfordon är alltid en riskfaktor. Trafikytor och vändplaner för tung trafik behöver planeras med omsorg om barns och elevers säkerhet.

Om det är möjligt kan det av säkerhetsskäl vara lämpligt att placera lastzonen för varutransporter skilt från förskole- och skolgården och ytor för hämtning och lämning av barn. Utformning och angöringsyta för tunga fordon är därför väldigt viktigt så att risken för olyckor minimeras.

Ansvarig för åtgärderna: Fastighetsenheten i dialog med barn- och utbildningsförvaltningen.



Vägvisning och information

Vid Habo kommuns huvudcykelstråk ska det finnas information och vägvisning. Det huvudsakliga syftet med vägvisningen är att visa vägen, men den fungerar även som en tydlig markering att cykeln är ett prioriterat trafikslag. Vägvisningen är därför viktig både för att marknadsföra ett cykelstråk för nya cyklister och för att fungera som ett stöd för att hitta den genaste vägen. Viktiga regionala och lokala målpunkter, där avståndet till dem ska vägvisas. Vägvisningssystemet ska följa en tydlig logik och vara enkelt att förstå. Cykelvägvisning ska finnas på alla platser där det kan uppstå tvivel om vägval och kompletterande orienteringstavla bör uppföras på några strategiska platser.

Information kring hur man gör felanmälningar av infrastrukturen i cykelvägnätet bör finnas tillgänglig vid dessa platser. Det föreslås också att i anslutning till dessa platser anordna en cykelserviceplats med exempelvis cykelpump, serviceverktyg (skiftnyckel m.m.) och cykelstråkkarta. Kommunen bör ta fram en vägvisningsplan under planperioden.

Ansvarig för åtgärderna: Gata- och parkenheten i dialog med plan- och exploateringsenheten.

Passager

Habo kommuns ambition är att fortsätta att förbättra trafiksäkerheten vid kommunens passager. Korsningspunkter med motorfordon innebär risker för cyklister. Vid passager behöver samtliga trafikanter vara uppmärksamma och ha ögonkontakt med varandra. Alla behöver ta sitt ansvar och vara vaksamma på vad som sker i trafiken. Genom att skapa passager där alla trafikanter förstår vilka regler som gäller ökar trafiksäkerheten. Det är viktigt att varje passage är platsanpassad och tydligt utformad. Vid planerade projekt och ombyggnader av infrastruktur bör även trafikhöjande åtgärder vid passager ingå.

I kommunens trafiksäkerhetsprogram 2021–2025 är ett av målen att prioritera säkra passager på sträckor med hastighetsbegränsningar 60 km/h.

Ansvarig för åtgärderna: Gata- och parkenheten i dialog med berörda enheter inom tekniska förvaltningen.

Cykelparkering

De åtgärder för cykelparkering som planeras är främst vid större och viktiga målpunkter såsom centrum, skolor, förskolor, idrottsanläggningar, vårdcentrum, kollektivtrafik, handelsområden, kulturskola och kommunala arbetsplatser. Kommunen behöver utöka antalet cykelparkeringar på platser där många cyklister vistas. Cykelparkeringar med låg användningsgrad och som är felplacerade behöver omorganiseras. Dessa åtgärder bör ske i dialog med berörda verksamhetsutövare vid respektive plats. Det är viktigt att parkeringar anordnas nära entrén eller målpunkten eftersom cyklister annars väljer att inte parkera vid en cykelparkering.

Eftersom det är av stor betydelse att öka möjligheterna för kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik är det viktigt att utforma attraktiva bytespunkter. Vid större busshållplatser eller stationsområdet ska det om möjligt ingå att hitta lämplig lokalisering för cykelparkering med tak/väderskydd. Efterfrågan på låst parkering har ökat och därför utreder kommunen möjligheten att anordna cykelboxar vid stationsområdet i Habo tätort.

Tabellen nedan ger en översikt vilka åtgärder som behöver genomföras gällande cykelparkering i Habo tätort. Den visar även vem som har ansvaret för respektive åtgärd.

Cykelparkering	Utförande	Ansvarig
Centrum, vårdcentrum, kollektivtrafik, handelscentrum, stationsområdet med mera. (platser på allmän platsmark)	Fler cykelställ. Enligt inventering som har genomförts under 2022.	Gata- och parkenheten
Skolor, förskolor, idrottsanläggningar, kulturskolan, kommunala arbetsplatser med mera. (vid fastigheter som fastighetsenheten äger och har ansvar för)	Fler cykelställ. Inventering av cykelställ bör genomföras under planperioden.	Fastighetsenheten
Slättens idrottsområde (fastigheter som fritids- och kulturenheten ansvar för)	Fler cykelställ.	Fritids- och kulturenheten
Centrum, vårdcentrum, kollektivtrafik, handelscentrum med flera	Omorganisation av cykelställ.	Gata- och parkenheten
Skolor, förskolor, idrottsanläggningar, kulturskolan och kommunala arbetsplatser med flera	Omorganisation av cykelställ.	Fastighetsenheten
Stationsområde vid Habo tätort	Utredning cykelboxar under planperioden.	Gata- och parkenheten
Vid större busshållplatser och vid stationsområdet	Cykelparkering med tak/väderskydd.	Gata- och parkenheten

Tabell 3: Förslag på åtgärder för cykelparkeringar i Habo tätort.

Cykelmätning

Arbetet med att följa upp antalet cyklister bör utvecklas under planperioden. Fler fasta mätstationerna behöver installeras och placeras på strategiska platser i Habo tätort. Denna åtgärd gör det möjligt att kontinuerligt följa upp trafikutvecklingen både på de enskilda stråken och sammantaget för tätorten. Det är också möjligt att följa hur cyklandet varierar över året och med olika väderförhållanden. Cykelstatistiken från cykelräknarna bör kopplas till kommunens webbsida där information om kommunens cykelplan finns.

Vid några strategiska platser i Habo tätort bör kommunen sätta upp digitala informationstavlor

som visar hur många som varje dag cyklat förbi cykelmätaren. Denna åtgärd synliggör antal cyklister och uppmuntrar till cykling.

Enkätundersökning

Kommunen bör genomföra enkätundersökning bland cyklister i Habo kommun vart fjärde år i anslutning till översynen av planen. Genom undersökningen får kommunen en nulägesbild av hur cyklisterna ser på cykelmöjligheterna i Habo kommun. Kommunen får även kunskap om deltagarna i enkäten upplever någon förändring utifrån de åtgärder som kommunen har genomfört sedan den senaste undersökningen.

Cykelmätning	Utförande	Ansvarig
Cykelmätare installeras på strategiska platser inom Habo tätort	Mätning och uppföljning av antal cyklister sker kontinuerligt under hela planperioden samt regelbunden tillsyn.	Gata- och parkenheten
Digitala informationstavlor installeras på strategiska platser inom Habo tätort	Regelbunden tillsyn.	Gata- och parkenheten
Enkätundersökning	Genomförs vart fjärde år i anslutning till översynen av planen.	Plan- och exploateringsenheten

Tabell 4: Förslag på åtgärder för cykelmätning.



Cykelolyckor

Kommunen ska fortsätta att arbeta förebyggande för att minska antalet cykelolyckor. Genom att kontinuerligt utvärdera och analysera de cykelolyckor som rapporteras till STRADA kan platser där upprepade olyckor sker identifieras. Denna kunskap kan sedan användas vid löpande trafiksäkerhetsarbete i befintliga cykelmiljöer eller vid planering av nya cykelmiljöer i Habo.

Den enskilt viktigaste åtgärden att förebygga huvudskador är att använda cykelhjälm. Hjälmerna ska vara CE-märkt, det visar på att den uppfyller de krav

som lagen ställer. Det är också viktigt att cyklisten syns i trafiken. Enligt gällande lagstiftning ska reflexer, lyktor och strålkastare finnas på cykeln från skymning till gryning. Förslagsvis kan kommunen samarbeta med nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF) och erbjuda utbildning eller informationskampanjer kring trafiksäkerhet.

Cykelolyckor	Utförande	Ansvarig
Uppföljning av cykelolyckor	Kontinuerligt utvärdera och analysera STRADA.	Gata- och parkenheten
Informationskampanj kring trafiksäkerhet	Sker några gånger under planperioden förslagsvis under mobilitetsveckan/hållbarhetsveckan.	Kommunledningsförvaltningen i samråd med NTF och tekniska förvaltningen

Tabell 5: Förslag på åtgärder för cykelolyckor.

Löpande drift och underhåll

Kommunens ambition är att skapa förutsättningar för cyklande året om. Cykelvägnätet behöver hålla en hög standard på drift och underhåll vilket ger cyklingen status och signalerar att cyklisterna prioriteras. Kvalitén på cykelvägnätet har även stor betydelse för upplevelsen av cyklandet. Habo kommun har tagit fram förslag på kriterier för drift och underhåll som anpassas till detta. Nedanstående avsnitt ger en översikt för vilka behov och åtgärder finns för kommunens cykelvägnät.

Tillsyn av cykelvägnätet

Kommunens cykelvägnät bör genomgå regelbunden tillsyn. Beläggningsskador, växtlighet som skymmer sikten, trasig belysning, hinder och liknande brister bör allra helst upptäckas i tid och åtgärdas innan cyklisterna hunnit påverkas. Kommunen bör ta fram en digital checklista för att underlätta tillsynen för kommunens cykelvägnät. Nedanstående tabell ger förslag på kriterier för uppföljning och kontroll av drift och underhåll.

Tillsyn av cykelvägnätet	Utförande	Ansvarig
Huvudcykelstråk	Kontinuerlig tillsyn.	Gata- och parkenheten i dialog med berörda förvaltningar
Lokala cykelvägnätet	Kontinuerlig tillsyn.	Gata- och parkenheten i dialog med berörda förvaltningar
Kontroll av snöröjning, halkbekämpning och sandupptag	Kontinuerligt under säsong.	Gata- och parkenheten i dialog med berörda förvaltningar
Felanmälningar	Omhändertas så snabbt som möjligt. Trafikfarliga brister ska tas omhand omedelbart.	Gata- och parkenheten i dialog med berörda förvaltningar

Tabell 6: Förslag på kriterier för uppföljning och kontroll av drift och underhåll.

Helårsunderhåll

Belysning bör finnas i hela det övergripande cykelvägnätet. Kommunen utför tillsyn av belysning två gånger per år. Belysningen och tillsynen bidrar till en säkrare och mer framkomlig trafikmiljö för oskyddade trafikanter.

Underhåll av framtida vägvisning (skyltning) innebär tvättning, riktningsskontroll samt utbyte av vägmärket vid skada, samt att vägmärket har god reflexförmåga och läsbarhet (10 meters avstånd).

Det krävs kontinuerligt underhåll av cykelställ och parkering. Det är viktigt att cykelparkeringar sköts så att de ser fräscha ut för att cyklister ska vilja parkera där. För att öka kapaciteten i cykelställen har kommunen en rutin för utrensning. På så sätt kan

parkeringsplatser frigöras som tas upp av cyklar som inte används.

När åtgärder måste göras på eller i anslutning till cyklistens trafikmiljö ställer kommunen krav på att alternativa cykelvägar iordningställs antingen genom att visa till annan väg eller sätta upp tydlig vägvisning och markering runt området. Avstängning av ska i möjligaste mån planeras så att cyklister kan passera vägarbetsområdet på ett säkert sätt, separat från övrig trafik så långt som möjligt. En trafikanordningsplan ska upprättas. Tillfällig skyltning och vägvisning vid vägarbeten i gatumiljö ska göras enligt med gällande riktlinjer. Tabellen nedan visar kriterier för helårsunderhåll för kommunens cykelvägnät.

Helårs drift och underhåll	Utförande	Ansvarig
Belysning	Övriga belysningsåtgärder utförs efter felanmälan.	Gata- och parkenheten
Underhåll av skyltar och vägmärken	Skyltning och vägvisning ska hålla en jämn och hög standard. Skyltar ska vara hela, rena och riktade åt rätt håll. Buskar som skymmer, klotter och påkörda skyltar ska åtgärdas inom skäligen tid.	Gata- och parkenheten
Hinder i cykelvägen	Hinder i cykelvägnätet ska åtgärdas inom skäligen tid.	Gata- och parkenheten
Tillfällig utformning vid vägarbeten	Trafikanordningsplaner ska alltid finnas för att säkerställa cykeltrafikens framkomlighet och säkerhet vid arbeten på och omkring cykelvägar. Tillfällig skyltning och vägvisning ska göras enligt med riktlinjerna.	Gata- och parkenheten
Drift av cykelparkeringar	Ska ske kontinuerligt så att parkeringarna är hela och rena.	Fastighetsenheten, fritids- och kulturenheten samt gata- och parkenheten
Cykelparkeringsrensning	Utrensning bör ske två gånger om året.	Fastighetsenheten, fritids- och kulturenheten samt gata- och parkenheten

Tabell 7: Förslag på: Kriterier för helårsunderhåll.

Vinterväghållning

Kommunens ambition är att vinterväghållning ska möjliggöra året-runt cykling. Vinterväghållning har framförallt en positiv effekt på trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet. Vinterväghållning ska omfatta samtliga cykelvägar i kommunen,

där huvudstråk ska ha högst prioritering. Under vintersäsongen bör stickprov av vinterväghållning på cykelvägnätet genomföras. Nedanstående tabell ger en översikt för kommunens kriterier för vinterväghållning.

Vinterväghållning	Utförande	Ansvarig
Snöröjning	Prioriterad vinterunderhåll på huvudstråk i cykelvägnätet. Övrigt cykelnät utförs vinterväghållning enligt gällande rutin.	Gata- och parkenheten
Halkbekämpning	Prioriterat halkbekämpning på huvudstråk i cykelvägnätet. Övrigt cykelnät utförs enligt gällande rutin.	Gata- och parkenheten

Tabell 7: Förslag på kriterier för vinterväghållning.

Barmarksväghållning

Kommunens barmarksväghållning bidrar till att hålla beläggningen fri från lösa föremål vilken kan förebygga singelolyckor eller punktering.

Siktröjning av skymmande buskar och träd är en viktig säkerhets- och trygghetsåtgärd. Genom att kommunen glesar ut närbeläget buskage följer överblickbarhet, vilket ökar trygghetskänslan och gör att cyklisterna synliggörs för andra trafikanter.

I nyanläggning av angränsande växtlighet är det viktigt att kommunen har i åtanke hur denna kommer

påverka cykelvägen, exempelvis kan rotintrång leda till brister i beläggningen vilket orsakar säkerhetsrisker.

Kommunen beläggningsprogram redogör vilka gator som planeras för beläggningsarbeten de kommande åren. Lagning av beläggningsskador, så kallade potthål och sprickor i beläggningen är dock ett kontinuerligt arbete som åtgärdas efterhand som brister upptäcks, lagning ska ske så snabbt som möjligt efter felanmälan. Tabellen nedan visar kriterier för barmarksvägsunderhåll.

Barmarksväghållning	Utförande	Ansvarig
Sopning och sandupptagning	Prioriterad sopning och sandupptagning på huvudstråk i cykelvägnätet. På övrigt cykelnät genomförs detta enligt kommunens gällande rutin.	Gata- och parkenheten
Sopning och renhållning (löv, sten, grenar, glassplitter etc.)	Vid behov.	Gata- och parkenheten
Sikt och framkomlighetsröjning	Utförs vid behov.	Gata- och parkenheten
Beläggningsunderhåll	Större sprickor och potthål bör åtgärdas inom XX arbetsdagar efter upptäckt.	Gata- och parkenheten
Vägmarkering	Brister identifieras efter vårsopning och åtgärdas löpande.	Gata- och parkenheten

Tabell 8: Förslag på kriterier för barmarksväghållning.

Positiv cykelkultur

För att nå målet om en ökad cykelanvändning i Habo kommun krävs inte bara satsningar på infrastrukturen utan även påverkansåtgärder för att åstadkomma en beteendeförändring. Marknadsföring och kommunikation är ett kostnadseffektivt sätt att öka andelen cyklister som visat sig ha stor effekt. Kommunen behöver genomföra olika marknadsföringsinsatser såsom uppmuntranskampanjer, information om genomförda åtgärder i cykelvägnätet, tävlingar, utbildningar om trafiksäkerhet för barn och ungdomar samt information till nyinflyttade. Kommunen behöver även öka samarbetet med företag, föreningar och organisationer kring cykelfrågor och cykelvänliga arbetsplatser.

Fokus på barn och ungdomar

Barn och ungdomar är en särskilt viktig grupp att arbeta med eftersom deras resande påverkar hela hushållet. Om de uppmuntras till att cykla ger det även goda vanor som de tar med sig när det blir vuxna.

Kommunen kan exempelvis satsa på cykelkampanj som riktar sig till barn och ungdomar "Låt barn och unga styra". Kampanjen skapar förutsättningar till att

barn och ungdomar cyklar eller går till skolan själva eller tillsammans med kompisar. Detta kan bidra till att barn och ungdomar blir piggare på morgonen, får bättre levnadsvanor, underlättar att koncentrera sig i skolan och skapar större frihet och självständighet. Kampanjen kan förslagsvis genomföras vartannat år under hösten.

Cykeltävling "Habo trampar" mellan kommunens skolor för att stimulera ökad cykling, gemenskap bland eleverna och bidra till bättre hälsa och nya vanor. Tävligen går ut på att man cyklar till och från skolan och får poäng för hur många som deltar från varje skola samt hur många dagar man deltar i tävlingen. Förslagsvis varar tävlingen under hela maj månad.

Cykelkörkort är ett annat projekt som kommunen skulle kunna erbjuda. Ett projekt som syftar till att barn ska tycka att cykling är roligt och att barnen ska bli säkrare i trafiken när de cyklar. De som deltar kan på olika sätt lära sig om trafik och delta i både teoretiska och praktiska övningar. Efter att ha deltagit får barnet ett cykelkörkort.

Fokus på barn och ungdomar	Utförande	Ansvarig
Uppmuntranskampanj "Låt barnen styra"	En månadslång kampanj "låt barnen styra" för att få fler barn och ungdomar att ta cykeln. Denna kampanj bör genomföras vartannat år under hösten.	Kommunledningsförvaltningen i samråd med berörda förvaltningar
Cykeltävling mellan kommunens skolor	Cykeltävling "Habo trampar" erbjuds till skolelever i Habo kommun. Tävligen genomförs några gånger under planperioden.	Kommunledningsförvaltningen i samråd med berörda förvaltningar
Cykelkörkort	Erbjuda barn och ungdomar möjlighet att ta cykelkörkort under några gånger under planperioden. Förslagsvis under sommarlovet.	Fritids- och kulturförvaltningen i samråd med berörda förvaltningar, NTF och lokalpolisen

Tabell 9: Förslag på beteendeåtgärder med fokus på barn och ungdomar.

Dialog med kommunens invånare

Genom dialog med kommunens invånare får kommunen kunskap och information om vilka satsningar som behöver genomföras för att göra cyklingen attraktivt. Dialogen kan föras på olika sätt.

Exempel på projekt som kommunen kan arbeta med är cykelambassadörer som bidrar med information om nödvändiga förbättringar i kommunens cykelvägnät. Projektet kan i förlängningen bidra till ökad cykelanvändning i kommunen. Jönköpings kommun har goda erfarenheter av cykelambassadörer.

Förslag på arrangemang är att kommunen anordnar ett cykelevent ”Habo runt” på cykel för kommunens invånare. Cykeleventet bör vara 20 kilometer långt och fokusera på att hela familjen och vänner ska kunna cykla tillsammans. Cykeleventet ska ha festlig stämning med fokus på cykelfest istället

för på tidtagning och hets. Kommunen bör satsa på en trevlig bansträckning och depåstopp med musik, happenings, och energipåfyllning med mera. Genomförande kan förslagsvis ske några gånger under planperioden.

För att underlätta kommunikationsflödet finns det anledning att även titta på nya lösningar. Sociala medier, mobilapplikationer, digitala kartor och QR-koder är exempel på hjälpmedel som kan underlätta informationsutbytet.

Dialog med kommunens invånare	Utförande	Ansvarig
Cykelambassadör	Bidrar med information om nödvändiga förbättringar i kommunens cykelvägnät.	Kommunledningsförvaltningen
Habo runt	Cykeleventet kan genomföras några gånger under planperioden. Cykeleventet riktar sig till kommuninvånare och lokala näringslivet.	Kommunledningsförvaltningen i samråd med fritids- och kulturförvaltningen och tekniska förvaltningen
Översyn över informationskanaler	Översynen bör ske några gånger under planperioden.	Kommunledningsförvaltningen

Tabell 10: Förslag på dialogåtgärder med fokus på kommuninvånare.

Förebild som arbetsgivare

Habo kommun är en stor arbetsgivare och har möjlighet att föregå med gott exempel som arbetsgivare och på olika sätt stimulera till cykling, dels för resor i tjänsten och dels för resor till och från arbetet. Kommunen kan utveckla och förbättra möjligheterna för en cykelvänlig arbetsplats, exempelvis med fler tjänstecyklar vid kommunala arbetsplatser, cykelpool, cykelaktiviteter, cykelkampanjer, delta vid olika cykelmässor, tävlingar och fortsätta att erbjuda förmånscyklar till alla anställda inom kommunens organisation. Vidare

kan kommunen genomföra uppmuntranåtgärder och kampanjer där cykel i kombination med kollektivtrafik kan bli ett attraktivt alternativ till bilen även för arbetspendling eller längre resor. Uppmuntranåtgärder som knyter an till kollektivtrafik bör genomföras i samarbete med Jönköpings länstrafik och lokala politiker samt berörda förvaltningar inom kommunens organisation.

Ansvarig: Kommunledningsförvaltningen i samråd med berörda förvaltningar.