

STRATEGISK DEL I HÅBO KOMMUNS  
CYKELPLAN

# Cykelstyret



**Antaget av**

”[Ange vilken politisk instans som antagit styrdokumentet]”

**Antaget**

”[Ange datum och § för antagande]”

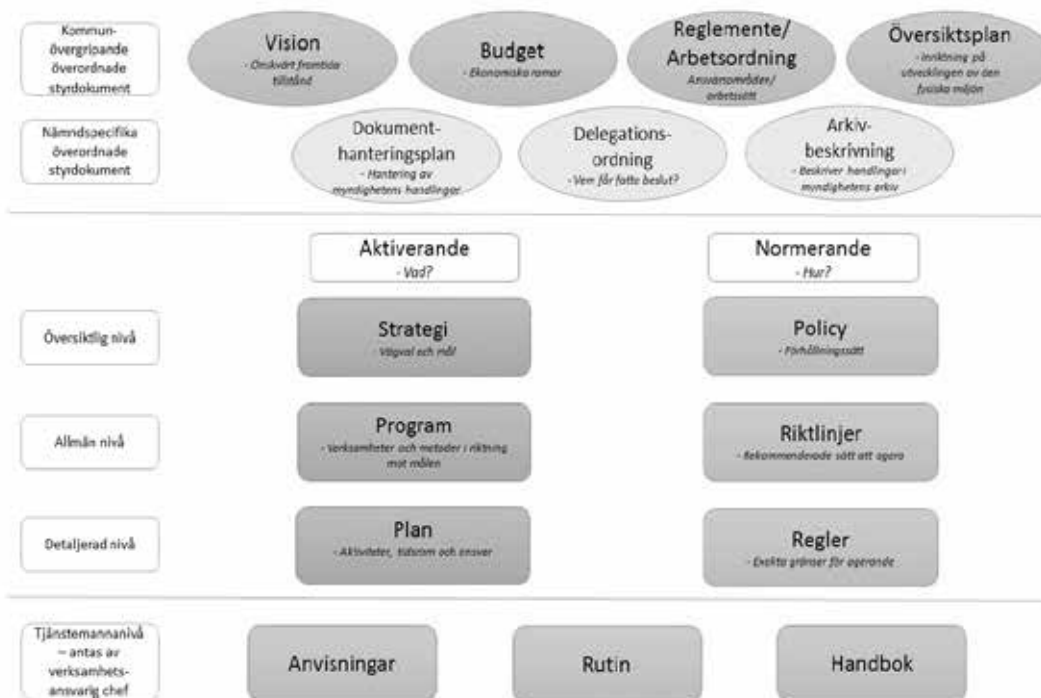
**Giltighetstid**

”[Ange giltighetstid, ex tillsvidare, dock längst fyra år efter antagande]”

**Dokumentansvarig**

”[Ange ansvarig tjänstemannafunktion]”

## Håbo kommuns styrdokumentshierarki



- Diarienummer** ”[Ange för vilka diarienummer dokumentet har]”
- Gäller för** ”[Ange för vilka verksamheter detta styrdokument gäller]”
- Tidpunkt för aktualitetsprövning** ”[Ange datum för senaste aktualitetsprövning]”
- Ersätter tidigare versioner** ”[Ange datum och § för antagande av tidigare versioner]”
- Foto framsida** ”[Ange vem som är fotograf för foto framsida]”

### Projektorganisation

Cykelstyret har tagits fram av en projektgrupp bestående av tjänstepersoner från både kommunstyrelsens förvaltning och tekniska förvaltningen.

**Projektgrupp:** Annika Kieri, Samhällsplanerare  
Simon Lange, Trafikplanerare  
Simon Linde, Trafikplanerare

# Sammanfattning

*Cykelstyret* utgör strategisk del av Håbo kommuns cykelplan. Utöver detta dokument består cykelplanen av riktlinjer *Ramverket* samt en åtgärdsplan *Åtgärdshjulet*. Samlat utstakar cykelplanen en riktning, metodik och konkreta åtgärder för arbetet med att främja cykling i såväl strategisk planering som detaljplaner och drift. Cykelplanen ska ses som ett levande dokument där *Cykelstyret* och *Ramverket* aktualitetsprövas regelbundet och *Åtgärdshjulet* ajourhålls löpande.

*Cykelstyret* innehåller en redogörelse av nuläget, målbilden samt en beskrivning hur Håbo kommun ska verka för att nå uppsatt mål. Arbetet tar avstamp i ledorden: säkerhet, trygghet, tillgänglighet och framkomlighet. *Cykelstyret* svarar även på frågan om varför cykeln är ett viktigt färdmedel att ge utrymme i en hållbar utveckling av Håbo kommun.



Säkerhet ● Trygghet ● Tillgänglighet ● Framkomlighet



# Innehållsförteckning

Inledning	6
Varför satsar Håbo på cykel?	12
Cykel i Håbo idag	18
Cykel i Håbo 2030	26
Hur tar vi oss dit?	30
Uppföljning	36





# Inledning

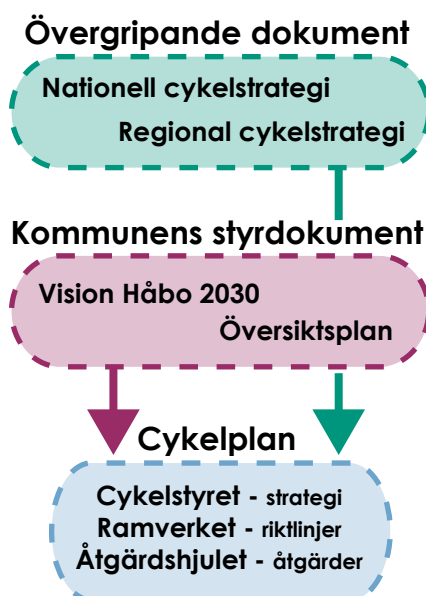


Håbo kommun avser med detta dokument sammanföra kommunens mål med inriktning cykel och förtydliga hur kommunen ska arbeta systematiskt för att främja transportmedlet. För att skapa bättre förutsättningar för cyklister krävs ett mer systematiskt arbete. Målet är att se cykeln som ett prioriterat trafikslag vid planering, genomförande samt drift och underhåll för att öka cykelns färdmedelsandel.

## Bakgrund

I november 2016 tog kommunstyrelsen beslut om att ge förvaltningen i uppdrag att arbeta fram en cykelplan för Håbo kommun.

Cykelplanen är ett av Håbo kommuns styrdokument och anger inriktningen för arbetet med cykeln. Cykelplanen är uppdelad i tre dokument varav Cykelstyret är den strategiska delen. Parallellt med framtagandet av Cykelstyret tas även riktlinjer (Ramverket) och en handlingsplan för åtgärder (Åtgärdshjulet) fram.



## Syfte

Cykelstyret syftar till att fungera vägledande i planeringen och tydliggöra hur Håbo kommun systematiskt ska arbeta med cykel frågan för att skapa goda förutsättningar för ett ökat cyklande. Dokumentet ska ses som en röd tråd i kommunens arbete med utvecklingen av cykelinfrastruktur, påverkansåtgärder och drift. Detta såväl på en övergripande, strategisk nivå som på en detaljnivå för ökat cyklande lokalt och regionalt. Dokumentet och dess innehåll ska vara tillgängligt och tydligt för förtroendevalda, tjänsteorganisationen samt de som bor och verkar i Håbo kommun.



## Mål

Den övergripande och långsiktiga målsättningen är att skapa förutsättningar för attraktivt och säkert cyklande under alla tider av året. Cykeln ska ses som ett självklart förstahandsval inom tätorten och på sikt även för längre sträckor.

Mållåret för detta dokument är 2030. Kommunen har en antagen vision, från vilken vissa målsättningar inhämtats, med samma målhorisont.

## Befintliga övergripande mål relaterade till cykling

Håbo kommuns vision Vårt Håbo 2030 antogs av kommunfullmäktige i mars 2014. Visionen är en övergripande strategi för arbetet inom samtliga verksamhetsområden och ska vara vägledande i kommunens arbete.

- Vi ska vara Hållbara Håbo och sträva mot jämlikhet och delaktighet. Vi tar vårt långsiktiga ansvar för natur och klimat samt är energieffektiva och fossilbränsle fria.

Håbo kommun har en miljöstrategi som är vägledande och visar riktningen för att möta de nationella miljökvalitetsmålen. Strategin innehåller tre prioriterade inriktningar: Fossilbränslefri kommun till år 2050 (minska sin klimatpåverkan), Giftfri och resurseffektiv

# Relaterade styrdokument

## Internationella styrdokument

- Agenda 2030
- Barnkonventionen

## Nationella styrdokument

- Transportpolitiska målen
- Miljökvalitetsmålen
- En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling
- Nollvisionen
- Kategorisering av cykelnät

## Regionala styrdokument

- Färdplan för ett hållbart län - Åtgärder för minskad klimatpåverkan
- Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län (RUS)
- Regional cykelstrategi för Uppsala län
- Klimat- och energistrategi för Uppsala län

- Utformningsprinciper av gång- och cykelvägar och cykelparkeringar i Uppsala
- Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018–2029

## Kommunala styrdokument

- Kommunens vision Vårt Håbo 2030
- Översiktsplan för Håbo kommun 2006
- Fördjupad Översiktsplan Bålsta tätort 2010
- Hållbarhetslöfte om ökad gång och cykling – genomföra åtgärder under åren 2019 – 2022
- Miljöstrategi för ekologisk hållbar utveckling i Håbo kommun
- Handlingsplan för miljöstrategin 2017 - 2020

## Icke-styrande dokument som har tagits i beaktning

- RUFSS 2050 Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen
- Regional cykelplan för Stockholms län 2014–2030





kommun samt Naturmiljöer med mångfald. I miljöstrategin finns ett mål som tydligt knyter an till Cykelstyrets syfte:

- Planera bebyggelsen och infrastrukturen för minskat bilåkande genom att främja användning och utveckling av alternativa färdmedel, såsom gång- cykel- och kollektivtrafik.

I Håbo kommuns översiktsplan från 2006 finns det tretton trafikpolitiska mål, varav ett tydligt relaterar till cykling:

- Vid planering av nya bostadsområden skall behovet av gång- och cykelvägar och kollektivtrafik beaktas.

Det finns även en fördjupad översiktsplan för Bålsta tätort från 2010, i den nämns cykeln som ett centralt redskap för omställningen till ett fossilbränslefritt samhälle. Där nämns även att gång- och cykelnätet ska byggas ut för att minska bilberoendet.

Håbo kommun har tecknat flera hållbarhetslöften med länsstyrelsen i Uppsala län. Bland annat *Öka gång och cykling* som genomförs i och med ett flertal aktiviteter som rör cykel. Under åren 2019–2022 ska Håbo kommun:

- Anlägga nya gång- och cykelvägar och övergångsställen där de saknas samt höja standarden på befintliga
- Prioritera snöröjning av gång- och cykelvägar, ett arbete som fortsätter sedan tidigare
- Genomföra cykelfrämjande åtgärder för barn och ungdomar i samarbete med relevanta aktörer
- Tydliggöra genom bättre och mer frekvent vägvisning
- Delta i Cykelfrämjandets **Kommunvelometern**, första gången 2020
- Undersöka möjligheten till att utföra återkommande resvaneundersökningar, med eventuell start 2021
- Ta fram styrdokument för cykel

## Specifika mål

De övergripande målen visar vilken inriktning Håbo kommun ska ha men det saknas i nuläget **SMART** målsättning rörande cykel. SMART målsättning kan innefatta mål om till exempel:

- Antalet cyklister som årligen skadas i trafiken i Håbo kommun ska minska från X procent 2021 till Y procent 2030
- Cykeltrafikens färdmedelandel i kommunen ska öka från X procent 2021 till Y procent 2030
- Cykeltrafikens färdmedelandel inom Bålsta tätort ska öka från X procent 2021 till Y procent 2030

Region Uppsala har som uppsatt mål att öka cykeltrafikens färdmedelsandel med tio procentenheter från 2016 till 2030 (från 13

---

**Kommunvelometern**  
Kommunvelometern mäter och jämför kommuners arbete med cykel frågor och utförs varje år av Cykelfrämjandet, en ideell förening som arbetar för ett bättre cykelsverige. År 2020 kom Håbo kommun på en delad tredjeplats bland mindre kommuner.

---

**SMART målsättning**  
SMART är en akronym för Specifika (tydliga och konkreta), Mätbara (i tid och kvantitet), Accepterade (förankrade inom organisationen), Realistiska (möjliga att nå) och Tidsatta (inom en uttalad tidsram).



procent till 23 procent), vilket är ett tydligt exempel på en SMART målsättning. Håbo kommun har dock inte arbetat systematiskt med cykelfrågan tidigare och det finns därav inte ett nuläge gällande bland annat färdmedelsandelar. Således är det i dagsläget inte möjligt att sätta sådana mål. År 2021 ses som utgångsår för detta dokument och under år 2021 genomförs studier för att fastställa nuläget vilket sedan kan nyttjas för att skriva SMARTa målsättningar.

## Framtagande och förankring

Arbetet med framtagandet av Cykelstyret har bedrivits av en arbetsgrupp med tjänstepersoner från plan- och exploateringsavdelningen för kommunstyrelsens förvaltning samt gatu- och parkavdelningen för tekniska förvaltningen. Kontinuerlig dialog har även förts med andra berörda förvaltningar och Region Uppsala. Under arbetsprocessen har synpunkter från medborgare och de som verkar i kommunen samlats in vid ett antal tillfällen.

## Remiss

Under våren 2020 har två remisstillfällen skett inom Håbo kommun där andra förvaltningar har fått möjlighet att komma med synpunkter och påverka innehållet i Cykelstyret. Under våren 2020 gick dokumentet ut på remiss till Region Uppsala. Dokumentet har sedan arbetats om efter dessa synpunkter.





## Kommuninvånarnas synpunkter

Under framtagande av detta dokument utfördes medborgardialoger med tillhörande enkätundersökningar vid ett antal tillfällen (exempelvis under Håbo festdag 2019). Med dessa enkäter samlades åsikter och synpunkter in om upplevelsen av att cykla i Håbo. Totalt sett svarade över 100 personer av varierande ålder och kön samt med olika cykelvanor på enkäten. Utöver enkäten har inkomna synpunkter via Håbo kommuns synpunktshantering registrerats och tagits i beaktning.

## Dokumentets omfattning och avgränsning

Detta dokument omfattar Håbo kommuns strategiska cykelarbete. Dokumentet tar i vissa delar upp kopplingen mellan cykel och andra transportslag för att påvisa vikten av en integrerad och väl sammanhängande transportinfrastruktur. De åtgärder som presenteras fokuserar dock främst på cykeln.

Den primära målgruppen för det systematiska arbetet som utstakas i detta dokument är **vardagscyklister**. Fokus för arbetet är att möjliggöra och uppmuntra användandet av cykeln i vardagen. Den sekundära målgruppen är **rekreationscyklister**. Dessa kommer beröras av de kommunala insatserna men majoriteten av insatser kommer inte vara specifikt inriktade mot rekreationscyklister. Vissa cyklister passar in i båda kategorierna, exempelvis en vardagscyklist som efter arbetet tar en träningstur.

Geografiskt spänner dokumentet över hela Håbo kommun med ett helhetsperspektiv över kommunens cykelinfrastruktur och kopplingar till grannkommunerna. Håbo kommun har emellertid endast rådighet över kommunala vägar och kommunens mark, vissa åtgärder ligger följaktligen utanför kommunens rådighet. Cykelstyret påvisar de åtgärder som Håbo kommun kan göra i rollen som väghållare och markägare samt åtgärder som kommunen avser att göra i samverkan med nationella, regionala och privata aktörer för att möjliggöra en hållbar utveckling.


---

### Målgrupper

Vardagscyklisten är den som på något sätt använder cykeln i sitt dagliga liv. Det kan vara till arbete, skola, matbutiken eller träning. Vardagscyklisten behöver inte använda cykeln varje dag men ser cykeln som ett bra transportalternativ.

Rekreativcyklisten är den som inte använder cykeln för att klara sin vardag. Denna grupp innefattar bland annat de som motionerar och cykelturister.



A photograph of an older man and woman riding bicycles together on a dirt path. The man is on the left, wearing a black long-sleeved shirt with yellow accents and grey trousers. The woman is on the right, wearing a black t-shirt and dark trousers. They are both smiling and looking towards each other. The background is a dense forest with tall trees and green foliage. In the foreground, there are out-of-focus green plants with small blue flowers.

Varför satsar  
Håbo på  
cykel?





Hur vägar och gator trafikeras är, och har länge varit, en mycket aktuell fråga. Biltrafik leder bland annat till luftföroreningar, ökat buller och trängsel samt en förhöjd risk för allvarliga olyckor. Att välja alternativ till bilen har flertalet positiva effekter för dig, dina medmänniskor och klimatet i stort. Att cykla är en källa till fysisk aktivitet, vilket rekommenderas i doser om minst 30 minuter per dag. Eftersom bilen tar så pass stor yta i anspråk finns det också stora vinningar i framkomlighet och mer jämlika förutsättningar, inte minst för barn, av att cykeln prioriteras.

### Håbo kommun har förutsättningarna

Håbo kommun har idag närmare 22 000 invånare och beräknas växa till ca 25 000 invånare år 2030. Majoriteten av befolkningen bor i centralorten Bålsta med omnejd och 17 000 invånare bor idag inom ett avstånd på fem kilometer till resecentrum och centrum. Att en så stor andel (närmare 80 procent) av kommunens invånare har potentiellt cykelavstånd till centrum och resecentrum ses som goda förutsättningar för ett ökat cyklande.

### Klimatsmart

Transportsektorn har länge stått för en stor del av växthusgasutsläppen. Vägtrafiken ger utsläpp i form av försurande och övergödande ämnen i luft, mark och vatten. Trafiken ökar både lokalt och globalt och är en av de största klimat- och miljötutmaningarna genom tiderna. Studier visar att Sverige måste minska biltrafiken med en tredjedel, baserat på dagens prognoser, för att uppnå det nationella miljömålet om 70 procent minskade klimatutsläpp till år 2030. För att nå de lokala och globala miljö- och hållbarhetsmålen samt minska bilberoendet krävs en omställning där andra transportmedel än bil prioriteras. Om fler väljer cykeln eller **kombinationsresor** istället för endast bilen minskar avgasutsläpp, föroreningar och trafikbuller.

#### Kombinationsresor

En kombinationsresa involverar minst två olika typer av färdmedel på en samlad resa. Ett exempel är att cykla till stationen för att sedan ta tåget.

## Visste du att...

...de luftföroreningar som biltrafik skapar har använts som argument till varför det är skadligt att välja cykeln. Studier visar dock att det är mer skadligt att sitta i bilen än att cykla bredvid den.

...5 kilometer anses generellt vara ett godtagbart cykelavstånd för pendling till arbete och skola.



... en person som åker bil två kilometer till jobbet fem gånger i veckan kan minska sitt koldioxidavtryck med 86kg per år genom att byta transportmedel till cykel. Det är lika mycket som går åt i produktionen av en smarttelefon.







## Friskfaktor

En friskfaktor bidrar positivt till välmående, leder till utveckling och ger bättre möjligheter till optimal prestation.

## WHO

WHO är en förkortning för World Health Organization och arbetar för en bättre och friskare framtid för alla. Organisationen har data om hälsa och välmående för många av världens länder. De publicerar även forskning inom ämnet.

## Fysisk aktivitet är en friskfaktor

Fysisk aktivitet är en betydande **friskfaktor** som får oss att må bättre både fysiskt och psykiskt. Studier visar att människor som cyklar regelbundet i genomsnitt lever två år längre och har 15 procent mindre sjukdagar. För äldre personer är resultaten ännu tydligare där de som är fysiskt aktiva minst 30 minuter om dagen lever upp till sju år längre än de som inte gör det. Även det psykiska måendet, som motivation, minne och hjärnans kapacitet överlag, förbättras i samband med fysisk aktivitet.

För barn rekommenderar **WHO** minst 60 minuters fysisk aktivitet dagligen. Regelbunden fysisk aktivitet medför att barn utvecklar muskler, leder och skelett. Likaså får de bättre sömn, mer kontroll över ångest, oro och depression samt en bättre prestationsförmåga. Idag är det endast två av tio barn som uppnår WHO:s rekommendationer och det finns en oro att dagens barn kan bli den första generationen som har en kortare medellivslängd än sina föräldrar.

## Ett säkert val

Studier visar att ju fler som cyklar i en stad desto bättre och mer förberedda är samtliga trafikanter vilket leder till färre olyckor överlag. Det är inte så riskabelt att cykla som många tror och dödsolyckor är ytterst ovanliga. Den övervägande majoriteten av alla cykelrelaterade olyckor som skedde i Håbo kommun mellan 2016–2019 klassades som lindriga. Detta samt att friskfaktorerna av att cykla väger tyngre än riskfaktorerna, 20 mot en, motiverar arbetet med cykling för att ytterligare öka säkerheten för cyklisten och andra trafikanter.

Barnens bästa är viktigt och för att förbättra trafiksäkerheten för de elever som färdas till och från skolan samarbetar Tekniska förvaltningen med Barn- och utbildningsförvaltningen sedan flera år tillbaka i projektet "Säkra skolvägar". I det arbetet har bland annat gång- och cykelvägar som skolelever frekvent använder säkrats och felande länkar till kommunens skolor identifierats och åtgärdats.

## Jämlikt och jämställt

Cykling är en möjlighet till mobilitet och rörelsefrihet för alla, oavsett socioekonomiska förutsättningar. Även om cykling kräver investering i ett fordon så innebär detta en mycket mindre investeringskostnad än en bil. Följaktligen lägger offentliga investeringar i cykelinfrastruktur en grund för jämlika transportmöjligheter. Barn och ungdomar gynnas av minskad biltrafik eftersom bilinfrastrukturen kan utgöra en barriär för dem. Mindre biltrafik och omdisponering av yta tillgängliggör mer av stadens utrymme och låter fler ta sig fram på lika villkor. Cykeln



ger även barn möjlighet att på egen hand ta sig till vänner, skola och andra verksamheter.

Män och kvinnor har olika resvanor. En större andel män än kvinnor nyttjar bilen som färdmedel till vardags. Utveckling av gång- och cykelinfrastruktur gynnar således ett mer jämställt samhälle.

Att fler väljer att cykla innebär fler människor i omlopp i närområdet vilket ökar tryggheten. Detta gäller även för kollektivtrafikresor då en resa med kollektivtrafik ofta påbörjas med att gå eller cykla till en hållplats.

### Barn och unga

Barn och unga är en mycket viktig målgrupp att nå gällande cykling. En majoritet av alla svenska barn bor inom två kilometer från sin skola och har därmed gång- och cykelavstånd. Trots detta har andelen barn som själva tar sig till skolan minskat över åren, från 90 procent under 70-talet till 52 procent idag. Detta förklaras ofta med att föräldrar känner en otrygghet med att släppa iväg sina barn i trafiken, trots att studier visar att många barn föredrar cykling framför andra färdmedel för att ta sig till skolan. Cykeln som färdmedel är central för att ge barn och unga frihet att transportera sig själva.



Kapacitet i antal personer per timme för körfält med en bredd på 3,5 meter (varje ikon motsvarar 1 000 individer)



Barn ska ha möjlighet att själva vistas i trafiken på ett säkert sätt. Riktade insatser mot barn och unga samt civilengagemang från samhällets organisationer förordas av regeringen. En prioritering av barn återfinns även i Barnkonventionen där det uttrycks att beslut som påverkar barn alltid ska ta barnets bästa i beaktande.

I Nederländerna, som ofta ses som en föregångare inom cykelplanering, sker fler än var fjärde resa med cykel och barn är den grupp som cyklar mest. Den fysiska infrastrukturen har fått stå i fokus och satsningar har gjorts på att bygga attraktiva, säkra och tydliga vägar vilket gör att barn och deras föräldrar känner sig trygga.

### Ekonomiska vinningar

Att välja cykeln istället för bilen har uppenbart positiva effekter på ekonomin, såväl privat som för samhället. Studier visar att det kan bli upp till sex gånger så dyrt för den enskilde och samhället i stort att välja bilen istället för cykeln. För en enskild kan detta resultera i uppemot 30 000 kr per år i endast underhåll, skatt och bensin för bilen. Skillnaden mellan transportmedlen tenderar dessutom att öka över tid.

Att cykla har även starka positiva effekter på lokalhandeln. Bilister spenderar mindre tid i affärer jämfört med folk som cyklar eller går och försök där centrala gator stängts av för biltrafik visar att lokalhandeln ökat med tio procent. Mindre biltrafik leder till en mer attraktiv stadsmiljö där det finns gott om utrymme och mindre luftföroreningar.

Den samhällsekonomiska vinningen består inte minst av mindre resursanvändande, mindre sjukfrånvaro från arbetsplatsen och lägre kostnad för sjukvård och medicin

### Därför satsar Håbo på cykel

Sammanfattningsvis så ligger det i linje med Håbos mål om att vara en hållbar kommun att satsa på cykling. Cykelsatsningar leder till:

- Minskad påverkan på klimat och miljö
- Positiv effekt för fysisk och psykisk hälsa
- Säkrare trafiksituation med färre allvarliga olyckor
- Ökad jämlikhet och jämställdhet
- Bättre sociala förutsättningar
- Barnvänliga transportlösningar som gör gott för barn och unga
- Ökade samhälls- och privatekonomiska besparingar







A person wearing a black shirt and a helmet is riding a bicycle away from the camera on a gravel road. The road has a white dashed line down the center. To the right of the road is a field of tall green grass with some white flowers. A wooden fence runs along the edge of the field. In the background, there are utility poles with power lines, a small wooden building, and a line of trees under a cloudy sky. Two circular speed limit signs with the number '70' are visible on the road.

# Cykel i Håbo idag





En beskrivning av nuläget ger ett bättre beslutsunderlag för var åtgärder bör prioriteras, cyklisternas situation kan lyftas fram vilket gör det enklare att kommunicera cyklisternas behov. Det underlättar prioriteringen av förbättringsmedel till denna trafikantgrupp.

Det har inte gjorts en resvaneundersökning för Håbo kommun, vilket innebär att det inte finns någon färdmedelsfördelning att redovisa. Nulägesbeskrivningen utgår därför enbart ifrån den data som finns om gång- och cykelvägar, olycksstatistik samt kommuninvånarnas synpunkter.

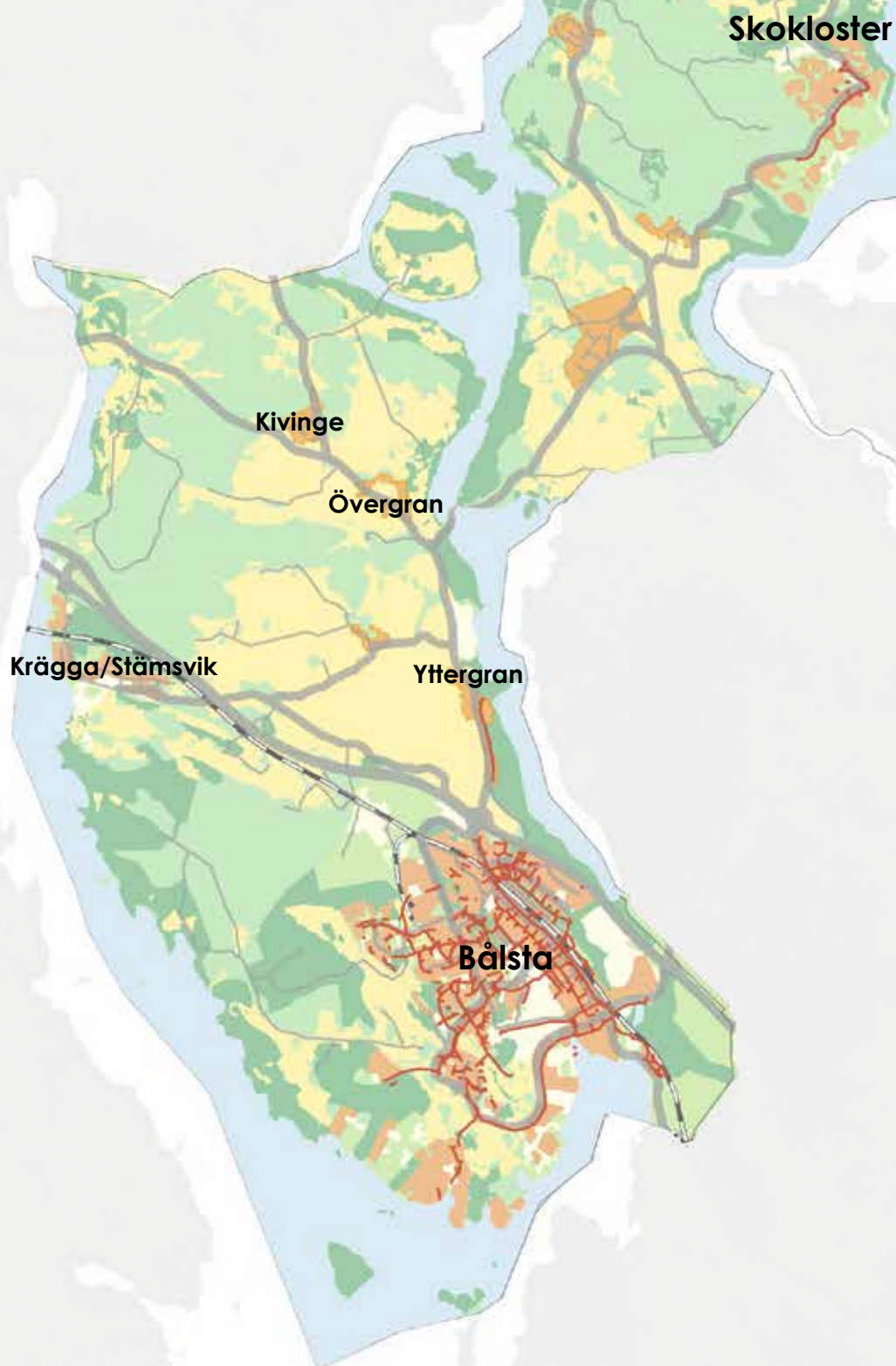
### Gång- och cykelvägnätet

Det finns idag drygt 70 kilometer kommunala gång- och cykelvägar. Alla är kombinerade gång- och cykelvägar separerade från motorfordonstrafiken, det finns inga separata cykelvägar avsedda endast för cyklister. Cykelnätet är främst utvecklat i centralorten Bålsta men det finns cykelvägar även i Skokloster. Det finns inga statliga gång- och cykelvägar i kommunen. Kommunen har som väghållare rådighet över de kommunala gång- och cykelvägarna. I väghållarskapet ingår ansvar för byggande och underhåll.

På landsbygden saknas till stor del separerade gång- och cykelvägar och cyklingen sker främst på bilvägnätet i blandtrafik. Vissa separerade sträckor finns exempelvis längs väg 545 till Ekillabadet. Cykling på landsbygden sker ofta till lokala målpunkter som affärer eller som del i en kombinationsresa med kollektivtrafik. Förutsättningarna för arbetspendling med cykel på längre sträckor är begränsade då separerade cykelvägar inte finns och cyklisten oftast hänvisas till bilvägar med höga hastigheter och mycket biltrafik. Trafiksäkerheten är extra viktig för de som cyklar på landsbygden där säkerheten många gånger blir den begränsande faktorn i användandet av cykeln. Flera av de större vägarna i kommunen, exempelvis väg 263, upplevs som osäkra då trafiken är intensiv och tung. Nya cykelvägar på landsbygden, ofta längs med statliga vägar, blir en fråga för regionen.

### Målpunkter

Håbo kommun har många målpunkter dit cykeln bör vara det självklara valet såväl i vardagen som för rekreation. Inom centralorten finns närhet till såväl handel, skolor och verksamheter som stationen och fritidsnöjen. Det finns även många



Det befintliga gång- och cykelvägnätet i Håbo kommun där cyklisten är separerad från biltrafik markerat i rött.

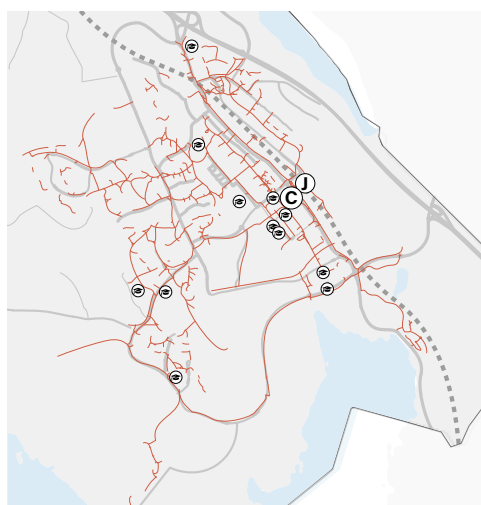


platser och byggnader som är intressanta ur rekreations- och besöksnäringssynpunkt. Dessa är utspridda över hela kommunen. De flesta av turistmålen är kulturminnen och fornlämningar, men även Skokloster slott, Biskops-Arnö, Hjälstavikens naturreservat, Åbergs museum och badplatser lockar människor varje år.

### Bålsta

Bålsta är centralort i Håbo kommun med ca 17 000 invånare och har ett utvecklat cykelnät. Många målpunkter ligger i Bålsta centrum, så även Bålsta station dit många pendlar för att ta sig vidare till arbete och studier. Från stationen finns kopplingar med pendeltåg, regionala tåg samt buss till omkringliggande kommuner och storregionala kärnor som Stockholm, Uppsala och Västerås.

I Bålsta centrum finns handel och service av olika slag. I kommunen finns nio grundskolor, varav sju stycken är belägna i Bålsta och övriga återfinns i Skokloster. Totalt återfinns tolv skollokaler i Bålsta.



Karta över cykelvägnät i Bålsta med målpunkter så som tågstationen, centrum och skollokaler.

### Skokloster

I kommunens norra del ligger Skokloster, en lokal kärna med områdena Slottsskogen och Söderskogen om totalt ca 2000 invånare. I anslutning till tätorten ligger ett av kommunens största turistmål, Skokloster slott. Lokalt finns gång- och cykelvägar. Dock saknas cykelväg mellan Skokloster och Bålsta, cykling sker i blandtrafik på smala vägar med höga hastigheter och mycket trafik.

### Krägga/Stämsvik

I västra delen av kommunen ligger Krägga/Stämsvik som är ett litet bostads- och sommarstugeområde med ca 600 invånare. Närheten till Enköpings kommun gör Krägga/Stämsvik till en viktig knutpunkt för det regionala cykelvägnätet mot Enköping med gång- och cykelväg på den gamla järnvägsbron över sundet. Det saknas cykelväg mellan Krägga/Stämsvik och Bålsta, vilket innebär att cyklingen sker på Kräggavägen i blandtrafik. Denna väg är en enfilig landsväg med liten till obefintlig väggen. Hastighetsbegränsningen på sträckan är till största del 70 km/h.





## Yttergran/Ekilla

Kyrkbyn Yttergran ligger utmed väg 545 norr om Bålsta. Byn har till stor del vuxit ihop med Ekilla. Från Ekilla in mot Bålsta finns en separerad gång- och cykelväg parallellt med väg 545. En del av sträckan går dock i blandtrafik på Granåsvägen.

## Övergran

Kyrkbyn Övergran ligger i anslutning till väg 263 på väg mot Enköping. Det saknas cykelväg mellan Övergran och Ekilla så cyklister är hänvisade till blandtrafik på väg 263 där trafiken är intensiv och hastighetsbegränsningen är 70 km/h. Från Ekilla via Yttergran utmed väg 545 mot Bålsta finns separerad gång- och cykelväg. En del av sträckan går dock i blandtrafik på Granåsvägen.

## Häggeby/Vreta

Byn består av kyrkbyn Häggeby och fritidshusområdet Vreta som vuxit samman. I fritidshusområdet har en stor del av husen omvandlats till permanentboende. Häggeby/Vreta ligger på vägen mot Skokloster och saknar cykelväg mot både Skokloster och Bålsta, cyklister hänvisas till att cykla i blandtrafik.

## Upplands-Bro

Öster om Håbo ligger Upplands-Bro kommun. Från Bålsta centrum till Kalmarsand, vid kommungränsen, finns gång- och cykelväg men vidare mot Upplands-Bro är cyklister hänvisade till blandtrafik på vägar med smala vägrenar.





### Enköping

Väster om Håbo ligger Enköpings kommun. Från Krägga/Stämsvik finns cykelväg på den gamla järnvägsbanken över Ekolsundsviken till Hammarsudd i Enköpings kommun. En annan koppling mellan Håbo kommun och Enköping är från Kivinge, via väg 263. I dag saknas en separerad cykelväg på sträckan.

### Sigtuna

Nordöst om Håbo ligger Sigtuna kommun. Det finns idag ingen sammanhängande cykelväg mellan Håbo och Sigtuna kommun, cyklister hänvisas till blandtrafik.

### Trafiksäkerhet

Både den faktiska säkerheten och den upplevda tryggheten är centrala aspekter för att fler ska cykla. De mest utsatta situationerna uppstår i möten med biltrafik. Många gång- och cykelpassager saknar skyltning som varnar och visar vad som gäller vid korsningspunkten. Även hastighetsdämpande åtgärder för biltrafiken saknas vid flera korsningspunkter i kommunen.

Separering mellan de olika trafikslagen är även en central aspekt för att öka tryggheten för cyklister. Många gång- och cykelvägar i kommunen är idag separerade från biltrafiken men utan tydlig separering mellan gång- och cykeltrafiken. Detta kan skapa osäkerhet i vad som gäller vid ett möte. En tydligare separering mellan samtliga trafikslag ökar tryggheten och säkerheten för samtliga trafikanter.

Ytterligare en viktig aspekt för cyklisters trafiksäkerhet är underlaget samt drift och underhåll av detta. Den generellt vanligaste olyckan för cyklister är singelolyckor som orsakas av problem med underlaget.

### Olycksstatistik

Mellan 2016–2019 registrerades ett 70-tal olyckor i Håbo kommun där en eller flera cyklar var inblandade. Av dessa var endast två allvarliga och majoriteten (41 stycken) lindriga enligt **STRADA**:s klassificering av svårighetsgrad. Den vanligaste olyckstypen var singelolyckor (61 stycken). En singelolycka innebär att endast cyklisten är inblandad. Detta är en olyckstyp som vanligen beror på problem med underlaget vilket ofta kan avhjälpas med kontinuerlig drift och underhåll. Med hjälp av data om olycksstatistik kan underlag för åtgärder och prioriteringsordning uthämtas.

---

#### STRADA

STRADA är en akronym för Swedish Traffic Accident Data Acquisition vilket är en databas där information om trafikolyckor lagras.

### Cykelparkering och cykelservice

En inventering av cykelparkeringar i Håbo visar att det finns totalt uppemot 800 parkeringsplatser. 90 procent av dessa är





lokaliserade i Bålsta där även de flesta målpunkterna finns. Endast vid resecentrum var beläggningen väldigt hög vid inventeringstillfället. Det finns dock parkeringar i närheten som inte nyttjas, troligen på grund av att de inte är tillräckligt attraktiva. Majoriteten av parkeringarna är av enkel låstyp, utan möjlighet till ramlås och utan väderskydd.

Befintlig cykelservice, i form av luftpumpstationer, finns vid tre allmänna platser i kommunen. Strategiskt lokaliserade där mycket cyklister rör sig, stationen, Fridegårdsgymnasiet och kommunhuset. De är utrustade för alla typer av ventiler och tillgängliga dygnet runt.



En av tre cykelpumpar som i dagsläget finns i Håbo kommun.

## Belysning

Majoriteten av kommunens gång- och cykelvägar är belysta. En befintlig felande länk är dock vid kopplingen mellan gång- och cykelvägen och lokalgatan för bilar inom bostadsområden där mörka partier ibland uppstår.

Belysningen har stor inverkan på om ett gång- och cykelstråk upplevs tryggt under dygnets och årets mörka timmar. I en enkätundersökning som genomfördes i samband med att kommunen hade utställningar i centrum, under 2020, visade det sig att hälften av svaranden upplever att det saknas belysning kopplat till cykling i kommunen.

## Cykelvägvisning och cykelkartor

Kommunens gång- och cykelvägar saknar till stor del vägvisning, likt övriga kommuner i länet. Den vägvisning som finns är i centrala Bålsta och visar bland annat till stationen,



Exempel på befintlig cykelvägvisning till lokal målpunkt i Bålsta.



biblioteket och Åbergs museum. Det finns även vägar utformade av organisationer så som exempelvis Hälsans stig, Mälardalsleden och Upplandsleden som har skyltar och färgmarkeringar.

### Drift och underhåll

Drift och underhåll av kommunens gång- och cykelvägar omfattar både själva vägbanan och de angränsande markområdena. På de asfalterade cykelvägarna utförs beläggningsunderhåll, de grusade cykelvägarna får regelbundet ny tillförsel av grus samt eventuell skrapning och packning för att hålla funktionsvänlig standard.

Röjning av vegetation sker kontinuerligt för att undvika att träd och buskar hänger ut över cykelvägen vilket är viktigt för framkomligheten, trafiksäkerheten och trygghetskänslan.







# Cykel i Håbo 2030



Håbo kommuns målbild beskriver det önskvärda utfall som arbetet med cykelfrågan ska ha målåret 2030. Tidshorizonten innebär att vi tar vårt långsiktiga ansvar för natur och klimat samt är energieffektiva och fossilbränslefria. Tillsammans bygger vi vidare på det goda och hållbara samhället.

Hållbart resande är en självklar del i Håbo år 2030 och cykeln har en central roll. Det finns gena, säkra och trygga cykelvägar samt säkra cykelparkeringar. Skötseln av cykelvägar håller hög standard som medför att kommuninvånarna kan förlita sig på cykeln året om. Vidare finns det en integrerad syn såväl inom den kommunala organisationen som bland medborgarna om möjligheterna att kombinera olika transportslag till en hel resa, där gång och cykel är en del av resan.

Gång-, cykel- och kollektivtrafik är de primära färdssätten till arbetsplatser, samhällsservice, skolor och regionala målpunkter. Trafikstrukturen utvecklas i en hållbar riktning och bidrar till god tillgänglighet, inte bara inom kommunen utan även regionalt. God tillgång till säkra, gen samt trygg gång- och cykelinfrastruktur möjliggör ett hållbart resande och skapar goda förutsättningar för ökad fysisk aktivitet. Det finns ett sammanhängande gång- och cykelvägnät, i såväl befintliga som nya bostadsområden samt verksamhetsområden. Barn och unga kan på egen hand ta sig till och från skola och fritidsaktiviteter. Tillgång till säkra gång- och cykelvägar säkerställs vid planering av ny bebyggelse.

Säker och väderskyddad cykelparkering återfinns vid viktiga målpunkter. Vid resecentrum är tillgängligheten god och underlättar för kombinationsresor samt främjar hållbar pendling. Cykeln är integrerad med övriga färdmedel vilket möjliggör smidiga byten och det finns goda cykelförbindelser till kollektivtrafikens bytespunkter. Kopplingen till kommunens tätorter är viktig och det finns bytespunkter samt pendlarparkeringar för att möjliggöra kombinationsresor även i mindre orter på landsbygden.

Läs mer

*Vårt Håbo 2030,*  
Håbo kommun 2014

**2030** ska gång-, cykel- och kollektivtrafik vara de primära färdssätten i centrala Bålsta. Det ska dessutom vara enkelt att byta mellan olika trafikslag. För att uppnå detta ska gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras.



# ÅR 2030 är att cykla...

Ledord

Säkerhet

Trygghet

Tillgänglighet

Framkomlighet

## Det självklara valet - oavsett årstid och tid på dygnet

De som bor och verkar inom kommunens tätorter ser cykeln som ett självklart alternativ för att ta sig till arbetet, skolan, träningen eller för att uträtta ärenden. På landsbygden är cykeln ett gott alternativ för kortare resor och i kombination med kollektivtrafik eller samåkning.

## Säkert och tryggt för alla trafikanter - barn och unga i synnerhet

Särskild hänsyn tas till barns och ungdomars behov och säkerhet. Trafikmiljöer är trafiksäkert utformade och cykelvägar är i gott skick med hög kvalitativ drift. Fullgod belysning finns vid alla huvudstråk för cykel.

## Tillgängligt, med brett utbud av cykelvägar och cykelservice

Det går bra att cykla även på längre sträckor, över kommungränser, då cykelvägnätet är utbyggt till både lokala och regionala målpunkter. Cykelstråken är gena, sammanhängande, och trygga. Likaså finns fullgod cykelservice att tillgå i centralorten.

## Enkelt, med lättillgänglig information att planera cykelresan och lätt att hitta under resans gång

Lättillgänglig och utförlig information finns om cykelresande. Cykelstråk utformas så att de är lättorienterade samt har bra vägvisning och trafikinformation.

## Tryggt med gott om säkra cykelparkeringar

Säkra, trygga och väderskyddade cykelparkeringar finns vid viktiga målpunkter. Cykelparkeringen har god anslutning till såväl cykelvägnätet som målpunkten.

## Smidigt med god möjlighet att kombinera cykel med kollektivtrafik eller samåkning

Bra kopplingar finns mellan cykelnätet och kollektivtrafik samt samåkningspunkter. Tydlig och lättillgänglig information om kombinationsresor återfinns. På landsbygden är möjligheten till att kombinera olika färdmedel ett bra alternativ till att ta bilen.



Uppsala

Knivsta



# Cykel i Håbo 2030

Enköping

Skokloster

Sigtuna

Kivinge

Övergran

Krägga/Stämsvik

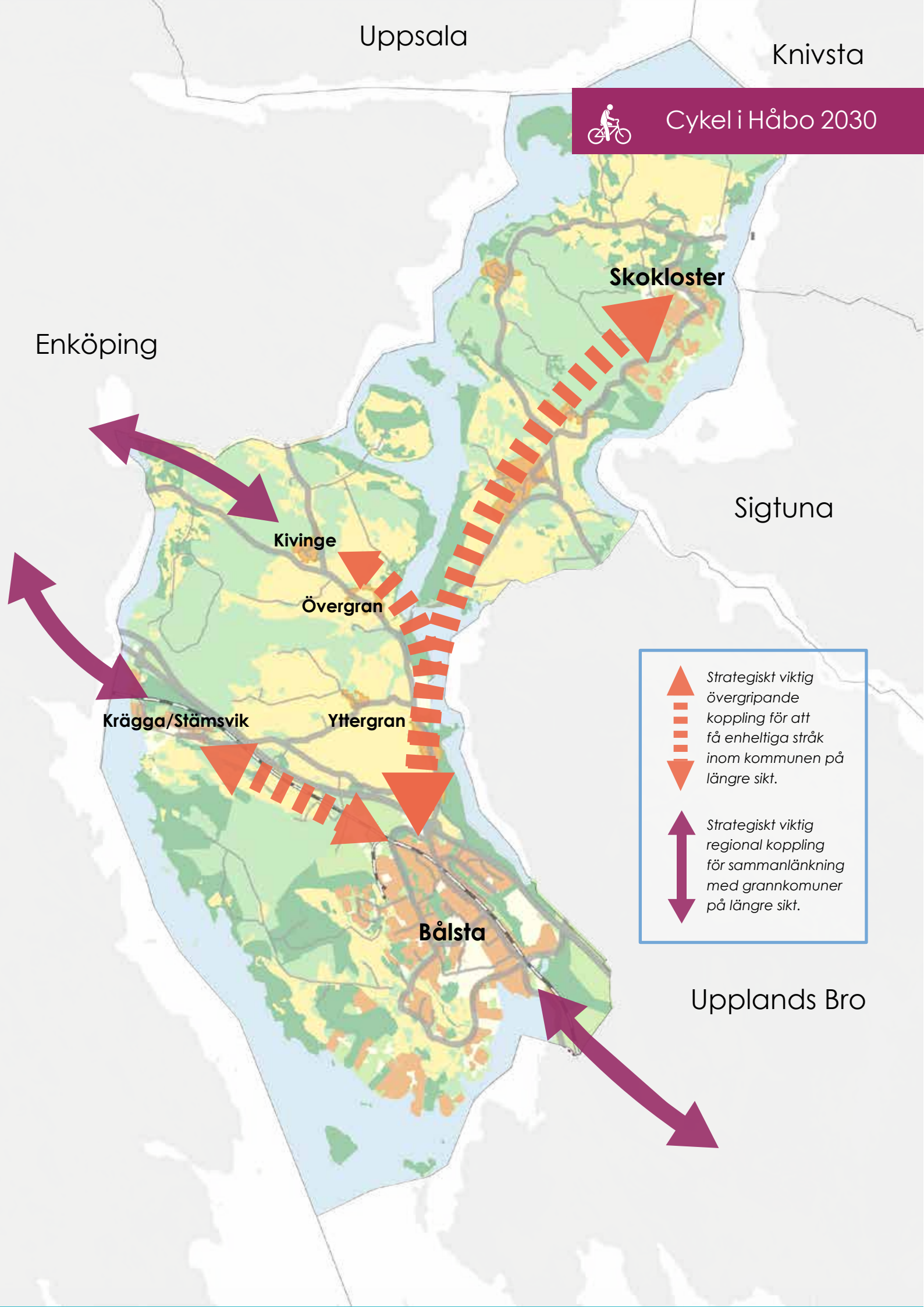
Yttergran

Bålsta

Upplands Bro

▲ Strategiskt viktig övergripande koppling för att få enhetliga stråk inom kommunen på längre sikt.

↕ Strategiskt viktig regional koppling för sammanlänkning med grannkommuner på längre sikt.





Hur når vi dit?



Cyklisten ska sättas i fokus. Även då cyklister inte är en homogen grupp med samma förutsättningar och mål med sin cykling så finns det tydliga gemensamma nämnare. Cyklisten är känslig för omvägar och vill ha gena, komfortabla och trygga färdvägar. Om cykelvägen inte uppfattas som den bästa vägen till målpunkten riskerar cyklisten i stället välja andra vägar, exempelvis körbana med blandtrafik vilket ökar risken för allvarliga skador eller att cykeln blir stående hemma.

Håbo kommun ska sätta cyklisten i fokus genom insatser inom tre huvudområden; fysisk infrastruktur, beteendepåverkan och underhåll. Den fysiska infrastrukturen ska byggas ut för att ge möjlighet till ett ökat cyklande inom kommunen samt över kommun- och länsgränsen. När den fysiska infrastrukturen är på plats ska den underhållas kontinuerligt för att säkerställa framkomligheten för kommunens cyklister. Utöver det ska kommunen arbeta för att tydliggöra cykelns många fördelar som transportmedel och verka för att minska bilberoendet.

Den kommunala cykelplaneringen ska utgå från ledorden: säkerhet, trygghet, tillgänglighet och framkomlighet. Vid prioritering och planering av åtgärder kommer fyrstegsprincipen nyttjas för att säkerställa att åtgärderna är kostnadseffektiva och hållbara.

Fyrstegsprincipen bygger på att lämpliga lösningar prövas i fyra steg:

1. Ändra transportbehov och val av transportsätt
2. Åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen
3. Förbättringar och begränsade ombyggnationer av befintligt
4. Nyinvesteringar och större ombyggnationer

Att planera enligt fyrstegsprincipen innebär att den mest hållbara lösningen tas fram för varje specifikt fall.

### Fysisk infrastruktur

För att cykeln ska vara ett konkurrenskraftigt färdmedel krävs satsningar på utveckling av infrastrukturen. Utan gena, tydliga och säkra cykelvägar kommer cykeln få stå hemma. Vidare ställer nya typer av cyklar högre krav på varierade och säkra cykelparkeringslösningar. Den fysiska infrastrukturen är således central för att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedelsalternativ.

### Kommunens cykelvägar

För att strukturera möta de utvecklingsmöjligheter som finns i det

---

#### Mått på cykelns konkurrenskraft

Restidskvot är kvoten mellan restid med cykel och restid med bil. Denna bör inte överstiga 1,5. Dvs en resa som tar 10 minuter med bil bör inte ta mer än 15 minuter att cykla.

Genhetsknot är kvoten mellan cykelvägens längd och fågelvägens längd. Den bör inte överskrida 1,25. Dvs ett avstånd på 1 kilometer fågelvägen bör inte vara längre än 1,25 kilometer att cykla.





kommunala cykelnätet ska samtliga cykelvägar delas in i tre olika nivåer:

- Huvudcykelnät - De stora stråken med höga flöden, mestadels inom Bålsta samt koppling mellan tätorterna och regionala kopplingar
- Lokalcykelnät - Koppling mellan huvudstråk och lokala målpunkter; verksamheter och bostäder
- Cykling på landsbygden - Enklare stråk med rekreativsvärde, en stor del av cyklingen på landsbygden sker i blandtrafik

Nya satsningar och underhåll ska prioriteras utifrån dessa nivåer av cykelnätet samt utifrån olika typer av stråk, exempelvis mellan viktiga målpunkter samt säkra skolvägar.

## Vägvisning

Vägvisning är en viktig komponent för att få tydlighet i cykelvägnätet som underlättar både för vardagscyklisten och rekreativscyklisten. Vägvisning ska i ett första steg implementeras på huvudcykelnätet med riktning mot kommunens tätorter, centrumområdet inom Bålsta, stationen samt mot regionala målpunkter som Upplands-Bro och Enköpings kommun. Orienterbarheten på lokalcykelnätet ska öka genom tydliga kopplingar mot huvudcykelnätet. Rekreativsnätet ska i första hand tydligt märkas upp där det korsar övriga delar av cykelnätet.

## Parkering

Varje cykelresa startar och slutar med en parkerad cykel. Att kunna parkera enkelt, säkert och nära målpunkten är avgörande för att cykeln ska ses som konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Ett allt mer varierat cykelutbud ställer krav på säkra och varierade parkeringsmöjligheter där både större och mindre cyklar ryms.





Enligt Trafikverkets prognos kommer 10–20 procent av cykelflottan år 2030 bestå utav elcyklar. Även andelen lådcyklar kommer att öka.

Cykelparkeringar ska lokaliseras så nära viktiga målpunkter som möjligt. Det ska finnas möjlighet till låsning i cykelns ram och parkeringarna ska vara utformade så att en bred variation av cyklar kan få plats. Väderskydd ska eftersträvas på samtliga cykelparkeringar vid viktiga kollektivtrafiknoder, skolor och större rekreativmålupunkter.

Väderskyddade parkeringar tar ofta större ytor i anspråk och kan i vissa fall inte anläggas i direkt anslutning till målpunkten. Om detta är fallet bör det anläggas en väderskyddad cykelparkering på lämpligt avstånd från målpunkten och en icke-väderskyddad parkering i direkt anslutning till målpunkten.

Cykelparkering på huvudcykelnätet och i anslutning till viktiga målpunkter får naturlig övervakning då många människor rör sig på platsen. Parkeringen blir tryggare och stöldrisken minskar. När en cykelparkering lokaliseras på ett längre avstånd från målpunkten bör den anläggas nära större stråk samt konstrueras och belysas på så vis att människor som rör sig i närområdet får en tydlig överblick över parkeringen.

Parkeringar på lokalcykelnätet bör främst tillhandahållas i anslutning till bostäder och verksamheter. Håbo kommun verkar för att alla aktörer ska tillgodose behovet av attraktiva cykelparkeringar.

Vid målpunkter på rekreativcykelnätet bör det finnas tillgång till cykelparkering med möjlighet till ramlåsning. Cykelparkeringen ska i storlek och utformning vara anpassad efter målet och den miljö som parkeringen är lokaliserad i.

## En attraktiv cykelparkering ska...

- ligga nära målpunkten
- ha ställ där ramen kan låsas fast
- ha ställ som är väl förankrade
- vara väderskyddad
- ha tillräcklig kapacitet (maximal beläggning på 90 procent)
- vara väl synlig och bra belyst
- vara anpassade till alla cyklars parkeringsbehov
- ha hela cykelställ
- städas och snöröjas
- rensas från skrotcyklar



### Beteendeförändring

För att uppnå det övergripande målet om ökade färdmedelandsdelar för cykeltrafiken behövs mer än enbart fysisk utbyggnad. Trots en väl utbyggd infrastruktur finns det risk för att den inte nyttjas till sin fulla kapacitet. Således kräver en omställning av transportsystemen även åtgärder som påverkar resebeteende och val av färdmedel.

Med beteendeförändrande åtgärder syftar Håbo kommun till att effektivisera användandet av infrastrukturen. Till stor del handlar det om att ge människor flexibilitet i vardagen och med olika alternativ skapa bättre förutsättningar för att förändra sina resmönster i en mer hållbar riktning. Det kan ske genom information, nya tjänster och statushöjande aktiviteter för att främja cykeln som transportmedel. Detta då attityder om färdmedel påverkar människors val i vardagen och gör det angeläget att stärka bilden av cykling till att bli det självklara valet av transportmedel.

Beteendepåverkan är ett effektivt verktyg som visat sig ha stor effekt, i synnerhet när det genomförs i kombination med fysiska åtgärder. Åtgärder ska även vara tydligt riktade mot en specifik målgrupp. Målgrupper som är viktiga att rikta in sig mot är de som antingen inte har satt ett beteende än (ex. barn och nyinflyttade) eller de som har ett satt beteende men som har tydlig vinning i att bryta detta (ex. arbetspendlare med cykelavstånd till arbete eller kollektivtrafik).

## Typer av beteendepåverkansåtgärder

### Information

- Kampanjer riktade mot skolor
- Deltagande i nationella och internationella initiativ (ex. Trafikantveckan)
- Lokala event

### Nya tjänster

- Laddningsplats för elcykel
- Säkrare cykelställ
- Cykelgarage
- Bike and ride (möjliggöra enkla byten mellan cykel och kollektivtrafik)

### Statushöjande åtgärder

- Invigning av nya gång- och cykelvägar/cykelparkeringar etc.
- Prioritering vid snöröjning och kommunikationen kring detta
- Prioritera cykelparkeringars närhet till målpunkt över bilparkeringar
- Prioritera gående och cyklister först vid ombyggnation och tillfällig omledning





### Drift och underhåll

För att säkerställa goda förutsättningar för trygg och säker cykling är satsningar på systematiskt underhåll viktigt. Med god standard på kommunens cykelvägar samt löpande drift och underhåll motverkas olyckor, framkomligheten ökas och tryggheten höjs.

En stor andel singelolyckor kan kopplas till drift och underhåll. Snöröjning, halkbekämpning och löpande underhåll är centralt för att säkerställa trafiksäkerheten samt cyklisternas framkomlighet och komfort. Förutom hög standard och kontinuerligt underhåll av markbeläggning ska även belysning och skyltning längs kommunens cykelvägar hållas efter. Likaså ska cykelställ och väderskydd hållas hela och rena. En hel och ren miljö bidrar inte enbart till en mer komfortabel resa och färre olyckor utan även till en känsla av att cyklisterna prioriteras och en ökad trygghet på kommunens cykelvägar. När kommunens cykelvägar känns trygga ökar chansen att fler överväger cykeln som färdmedel. För att motverka olyckor bör:

- Ojämnheter och allvarliga vägsador avhjälpas skyndsamt för att säkerställa att cyklisternas trafiksituation är hållbar
- Kontinuerlig översyn av bilspärrar och andra hinder som riskerar säkerheten för cyklister prioriteras
- Oskyddade trafikanter säkerhet prioriteras högst vid vägarbeten

När nya cykelbanor byggs innebär det ökade kostnader för framtida drift och underhåll. Därför bör ökad mängd cykelväg resultera i högre driftanslag. Kostnadernas storlek varierar dock beroende på utformning, materialval och geografiskt läge. Detta innebär att smarta val är viktiga och kan leda till att mindre driftanslag krävs framöver på grund av genomförda åtgärder.





Uppföljning





Cykelstyret ska vara ett levande dokument som fungerar vägledande i arbetet med cykelåtgärder. Dokumentet ska följas upp årligen av plan- och exploateringsavdelningen samt gatu- och parkavdelningen. Ett cykelbokslut ska tas fram med en beskrivning av det gångna årets arbete med cykelåtgärder. Likaså ska en plan, Åtgärdshjulet, för nästa års cykelåtgärder presenteras samt utblick på en treårsperiod.

### Kvantifiering och mätbarhet

För att tydligt följa upp effekterna av cykelarbetet bör det årligen genomföras mätningar på kommunens gång- och cykelvägar för att se om antalet fotgängare och cyklister ökar. Likaså bör resvaneundersökningar genomföras som minst år 2021, 2025 och 2030.

### Målrevidering

Då Cykelstyret är Håbo kommuns första strategiska dokument med inriktning mot cykel är målen övergripande. Allt eftersom det systematiska arbetet fortlöper ska tydliga mål tas fram och revideras.

### Aktualitetsprövning

Varje mandatperiod bör Cykelstyret aktualitetsprövas. Om nödvändigt ska dokumentet uppdateras för att behålla syftet som ett relevant och informativt planeringsverktyg.

Om förändringar sker i Cykelstyret som påverkar framtagna riktlinjer, Ramverket, ska även dessa revideras.

