



Remissammanst ällning Regional cykelplan Gotland

Fastställd av Välj ett objekt
Framtagen av Välj ett objekt
Datum [Beslut/Publiceringsdatum]
Gäller 20xx-20xx
Ärendenr RS 2023/1422
Version [1.0]

Remissammanställning Regional cykelplan

Innehåll

1. Inledning	1
2. Synpunkter på ansvarsfördelning och genomförande	2
2.1 Förvaltningens kommentar	3
3. Synpunkter på fokusområden, insatser och aktiviteter	3
3.1 Fysisk planering	3
3.2 Cykling för rekreation och turism	4
3.3 Ökad vardagscykling	4
3.4 Kombinationsresor	4
3.5 Förvaltningens kommentar	4
4. Synpunkter på prioritering av cykelstråk.....	5
4.1 Förvaltningens kommentar	6
5. Övriga synpunkter.....	7
5.1 Förvaltningens kommentar	8
Bilaga 1.....	10

1. Inledning

Förslaget Regional Cykelplan Gotland har varit ute för synpunkter och i rapporten görs en sammanställning av inkomna synpunkter.

Regionstyrelsen beslutade 2024-10-24 att sända Regional Cykelplan Gotland på remiss med remisstiden 2024-10-25 till 2025-01-31. Förslaget skickades till 60 remissinstanser, se bilaga för fullständig sändlista. Förslaget har även funnit tillgängligt för allmänheten på Region Gotlands hemsida.

Totalt 19 svar inkom. Följande instanser har svarat på remissförslaget:

- Cykelfrämjandet Gotland
- Föreningen Banvallen
- Hälso- och sjukvårdsnämnden
- LO-distriktet i Sydöstra Sverige
- Länsstyrelsen Gotlands län
- Miljö- och byggnämnden
- Miljöpartiet
- Moderaterna
- Naturskyddsföreningen Gotland
- Oskarshamns kommun
- Polismyndigheten (*inga synpunkter*)
- Privatperson
- Region Kalmar län
- Region Stockholm (*avstår yttrande*)
- Slite utveckling
- STF Gotland (*ställer sig bakom Naturskyddsföreningens yttrande i sin helhet*)
- Tekniska nämnden
- Trafikverket
- Transportstyrelsen (*avstår yttrande*)

Remissvaren innehåller en del positiva medskick så som *genomarbetad* och *välskriven*. Flera instanser anger att cykelplanen ligger i linje med mål och delmål för omställning till ett hållbart samhälle. Remissinstanserna ser att planens ambitioner överensstämmer med Översiktsplan Vårt Gotland 2040 och bidrar till uppfyllelse av flera av målen i den regionala utvecklingsstrategin. Samtidigt uttrycks att det finns förbättringar att göra och förändringar föreslås.

2. Synpunkter på ansvarsfördelning och genomförande

Flera remissinstanser uttrycker att det behövs en tydligare ansvarsfördelning för att säkerställa framdrift i arbetet med cykelplanen. *Länsstyrelsen* anser att det är viktigt att tydliggöra vilken aktör som ansvarar, samt att det finns ekonomiska medel för att genomförandet av de tänkta insatserna i cykelplanen. *Miljö- och byggnämnden* anger att hur genomförandet av planen ska säkerställas med fördel kan tydliggöras närmare i planen, särskilt med fokus på den interna processen och ansvarsfördelning inom regionen. *Tekniska nämnden* anser att implementeringen av planen skulle underlättas om planen pekade ut ansvariga för finansiering och genomförande för varje insats och aktivitet, samt att ett sådant förtydligande skulle kräva ny remiss till de berörda parterna. *Miljöpartiet* saknar en tydligare ansvarsfördelning av de olika insatsområdena.

Cykelfrämjandet Gotland anser att Region Gotland bör ha en tydlig samordnande roll och avsätta resurser, exempelvis en samordnare eller projektledare. *Moderaterna* vill att möjligheter att utforska samarbeten med externa aktörer kring drift och underhåll av

cykelleder undersöks. *Region Kalmar län* lyfter vikten av att alla verksamheter med mandat arbetar i samma riktning för att nå ett hållbart samhälle. *Oskarshamns kommun* är gärna med på listan med aktörer att samarbeta med för att gemensamt uppmuntra cykelnäringen på Gotland ur ett hela-resan-perspektiv. *Cykelfrämjandet Gotland* ser att det är viktigt att involvera lokala aktörer och organisationer för att öka acceptans och effektivisera genomförandet. *LO-distriktet i Sydöstra Sverige* tror att den plan som föreslås i remissunderlaget skulle kunna förkortas rent tidsmässigt och göras billigare rent tekniskt om man förankrar planerna i hembygdsföreningar, utvecklingsbolag och hos lokala eldsjälar, som med lokalkännedom och bygdens förtroende kan bidra till mycket.

Hälso- och sjukvårdsnämnden anser att planen är ambitiös med högt satta mål och att det är viktigt att säkerställa att målen är realistiska och möjliga att nå. *Cykelfrämjandet Gotland* uttrycker att delmål med mer precisa och tidigare måluppfyllelsedatum borde anges i cykelplanen. Likaså behöver tydliggöras vilken budget olika åtgärder är tänkta att tas på. *Miljöpartiet* önskar en mer konkret tidsplan över hur cykelplanen skall realiseras.

2.1 Förvaltningens kommentar

Regionstyrelseförvaltningen instämmer i att ansvarsfördelning kan och bör tydliggöras och utvecklar de delarna i cykelplanen genom att peka ut ansvarig nämnd och verksamhet.

Regionstyrelseförvaltningen anser inte att det föranleder en ny remiss.

Regionstyrelseförvaltningen anser att Region Gotland behöver ha den samordnade rollen, men att det inte finns hinder för att utifrån det undersöka hur samarbeten med andra aktörer kan genomföras. Inom ramen för den regionala cykelplanen pekas samverkan ut som ett viktigt medel för framgång avseende utpekade insatser och aktiviteter.

Den regionala cykelplanens mål att cykelresorna (tramp- och elcykel) ska utgöra 20 procent av alla resor på Gotland 2035 är ambitiöst eftersom samhällsutmaningarna som ökad cykling kan bidra till att lösa är stora. Ambitionsnivån behöver vara hög för att målet i Vårt Gotland 2040 om ett klimatneutralt Gotland ska uppnås.

Eftersom flera olika verksamheter med olika förutsättningar är involverade kompletteras inte den regionala cykelplanen med en tidsplan. Regionstyrelseförvaltningen vill dock understryka vikten av uppföljning av planen. Vid de uppföljningstillfällen som enligt planen ska genomföras blir det viktigt att resonera om vilka aktiviteter som bör påbörjas och genomföras innan nästa uppföljning för att säkerställa en framdrift.

3. Synpunkter på fokusområden, insatser och aktiviteter

3.1 Fysisk planering

Miljöpartiet anger att snöröjning i tätorterna och i Visby måste utföras på cykel- och gångbanor innan den utförs på bilvägarna, för cyklar är generellt inte lika rustade som bilar för ett besvärligt vinterväglag.

Cykelfrämjandet Gotland anger att Visby saknar ett sammanhängande skyltat cykelnät, vilket skapar svårigheter för cyklister. På landsbygden behövs bättre skyltning och information. Även *Naturskyddsföreningen Gotland* lyfter behovet av förbättrad skyltning, och även förbättrad tillgång på cykelkartor. *Moderaterna* anger att skyltningen idag är inkonsekvent och att en standardiserad och tydlig skyltning skulle underlätta för både gotlänningar och turister att hitta och använda cykelvägar.

3.2 Cykling för rekreation och turism

Naturskyddsföreningen Gotland föreslår att Region Gotland i närheten av tätorter anlägger särskilda rundbanor för mountainbike som är avlysta för gående och vanliga cyklister. *Naturskyddsföreningen Gotland* anser även att cykelplanen bör ha ett avsnitt om cykling i naturen.

Miljöpartiet saknar goda exempel på möjliga synergier mellan vardagscyklisten och turismen, en analys och koppling till projektet ”säkra skolvägar” samt något om Trafikverkets projekt ”Regionala Cykelleder för Rekreation och Turism”.

3.3 Ökad vardagscykling

Trafikverket Östra Regionen vill betona vikten av samverkande insatser och initiativ för att öka andelen cykelresor, utöver cykelvägarnas utbyggnad. Fördelarna med koordinerade och gemensamma insatser och initiativ anges vara många, inte minst gällande de utpekade utmaningarna kopplad till folkhälsa hos barn och unga. *Hälso- och sjukvårdsnämnden* är inne på en liknande linje och skriver att ändra invanda beteenden och få fler att välja cykeln istället för bilen är en process som kräver både investeringar i form av ett utbyggt cykelnät samt att påverka vanor och attityder. *Moderaterna* understryker vikten av bättre uppföljning och kostnadskontroll: tidigare planer och insatser, som exempelvis marknadsföringsinsatser, måste utvärderas innan nya satsningar genomförs.

3.4 Kombinationsresor

Hälso- och sjukvårdsnämnden understryker det socioekonomiska perspektivet, att alla människor inte har förutsättningar att köpa in cyklar och utrustning till hela sin familj, och att en cykelpool eller lånesystem av cyklar kanske kan vara en lösning där regionen kan bidra. *Tekniska nämnden* är positiv till att lånecykelsystem vid bytespunkter utreds och anser att det är en strategisk fråga som åligger regionstyrelseförvaltningen. *Tekniska nämnden* bedömer att de föreslagna utredningarna av cykelinfrastruktur (cykelställ och lånecykelsystem vid hållplatser) kommer att innebära ökat arbete för kollektivtrafikenheten (betydande personalresurser) och kan innebära ökade investeringsbehov för teknikförvaltningen.

Naturskyddsföreningen Gotland anger att det gäller att hitta smidiga lösningar på hur man kan få med sin cykel på bussen, samt att lånecyklar tillgängliga vid busstationen i Visby, på Fårö och kanske i Burgsvik vore värt att pröva. *Tekniska nämnden* vill förtydliga att lastning och lossning av cykel på buss kräver att hållplatserna där lastning och lossning sker har tillräckliga ytor där detta kan ske avskilt från körbanan, vilket ställer högre krav på hållplatserna än vad huvuddelen av hållplatserna uppfyller idag. Det kan medföra utökade kostnader för väghållaren (Trafikverket eller Region Gotland) vid anläggande eller ombyggnad av hållplats.

3.5 Förvaltningens kommentar

Beslut gällande prioritering av gatuunderhållsåtgärder inom det kommunala gatunätet hanteras av tekniska nämnden.

Tydliggjord skyltning identifieras som en aktivitet i den regionala cykelplanen. Avseende de regionala cykelstråken följer Trafikverket de riktlinjer som finns i VGU (*Vägars och gators utformning*). Trafikverket arbetar med ett nytt underlag för gestaltning av cykelvägar som väntas vara färdigt i maj 2025. Längs med det kommunala gång- och cykelgatunätet pågår

ett arbete med att kartlägga och uppdatera vägmärken. Arbetet är baserat på de beslutade målen gällande vägvisning och skyltning i Cykelplan Visby 2015–2025.

Regionstyrelseförvaltningen vill påpeka att arbete för att utveckla en regional cykelled för rekreation och turism finns utpekat som en insats i planen. Med tanke på platsen Gotland finns säkerligen många synergier mellan vardagscykling och turism. Utvecklas cykelleder för pendling så kommer även cykel för rekreation och turism att gynnas.

Teknikförvaltningen har inte något pågående projekt som är kopplat mot säkra skolvägar. Det är dock en viktig utgångspunkt i trafiksäkerhetsarbetet. Det finns en åtgärdsvalsstudie som inkluderar skolor längs med det statliga vägnätet med namnet säkra skolvägar. Åtgärder ur den planeras in för genomförande av Trafikverket och finansieras via länsplan. Vad gäller rundbanor för mountainbike så väl som utvecklade skrivningar om cykling i naturen anser regionstyrelseförvaltningen att dessa frågor hanteras som en del av samverkan inom ramen för cykling för rekreation och turism.

Avseende de mobility management-insatser som pågår på Gotland idag, Cykelvänligast och Gå och cykla till skolan, har ingen officiell utvärdering gjorts. Just nu är 16 arbetsplatser med totalt cirka 2000 anställda med i Cykelvänligast och de flesta av dessa arbetsplatser har aktivt börjat arbeta främjande med cykelfrågor på arbetsplatsen. I andra regioner finns exempel på insatser som utvärderats och som visat på ett positivt resultat, se exempelvis Region Skånes Utvärdering av marknadsföring av cykelvägar eller Östersunds kommun utvärdering av Hälsostramparna. Regionstyrelseförvaltningen delar Trafikverkets uppfattning att denna typ av beteendepåverkande aktiviteter är viktiga att fortsätta med som ett komplement till utvecklad cykelinfrastruktur.

Regionstyrelseförvaltningen instämmer i att ansvar för utredningen av låncykelsystem bör ligga på regionstyrelseförvaltningen. Utredningen får sedan ge svar vem som ansvarar för åtgärderna. Avseende cykel i kollektivtrafiken så konstaterar regionstyrelseförvaltningen att den möjligheten redan finns idag och att frågan om behov av ombyggda hållplatser därmed redan idag torde vara relevant.

4. Synpunkter på prioritering av cykelstråk

Miljö- och byggnämnden anser att det är bra att stråk för pendling särskilt prioriteras, och där bör utgångspunkten vara att förenkla gotlänningarnas mobilitet utifrån ett vardagsperspektiv. *Moderaterna* anser att planen bör ha ett större fokus på vardagsbruk och pendlingssträckor som används av gotlänningar året runt. *Moderaterna* anser även att säkerhetsarbetet behöver vara en central del i strategin, där trafikolycksstatistik används som grund för att prioritera vilka sträckor som behöver förbättras. *Miljöpartiet* ser helst att den regionala cykelplanen företrädesvis främjar cykelpendling och därför att de stråk som ger största möjliga klimatnytta, hälsnytta och möjligheter till pendling bör prioriteras högst, med hänsyn taget till trafiksäkerheten. Därav anger *Miljöpartiet* att de är tveksamma till att ge högsta prioritet till den renodlade sommarsträckan Sudersand–Ekeviken, vilket kan ge fel signaler till de som vill kunna ta cykeln i vardagen.

LO-distriktet Sydöstra Sverige menar att prioområdena ett till tre kanske behöver ses över med ett annat perspektiv, där kransområdena runt tätorterna med cirka en mils radie borde vara prioritet ett, för att sedan anlägga de längre sträckningarna som prioritet två och tre. Syftet är att understödja cykelpendlandet och därmed bidra till folkhälsoaspekten.

Föreningen Banvallens primära förslag för att underlätta en säkrare vardagscykling är att bredda länsväg 142 mellan Burgsvik och Fidenäs med vägren på båda sidorna och att sommartid på en sträcka om 600 meter sänka hastigheten till 60 km/h förbi Fidekorset. En *privatperson* önskar att banvallen från Othem och Lärbro görs i ordning med nytt grus då den kan användas som cykelbana, att det vara bra om delar av gamla vägen som idag inte används görs om till grusad cykelväg samt att del av färjefil i Fårösund ska vara cykelbana.

Naturskyddsföreningen Gotland lyfter förlängning av redan byggda cykelvägar Visby – Klintehamn och Visby – Lummelunda som ett logiskt nästa steg för utbyggnad av cykelinfrastruktur. Om cykelbanan drogs fram till avfarten till Lummelunda kyrka skulle man kunna nå både Martebo, Stenkyrka, Tingstäde, Hangvar och Hall utan att behöva cykla på stora vägar.

Trafikverket bedömer att det finns en risk för att flera av cykelstråken inte hinner prioriteras för utredning inom planförslagets 10-åriga tidsram. *Trafikverket* uppfattar det som något tvetydigt om de prioriterade objekten för period 2025–2035 avser både utredning och genomförande och vill påminna om att åtgärder eller samlade åtgärds paket kan behöva konkurrera om investeringsmedel i länsplanen för Gotland. Eftersom det sker en prioritering mellan åtgärdsobjekt i konkurrensen om medel, kan länsplanens inriktning bli avgörande för prioritering av regionala cykelinfrastrukturåtgärder.

Moderaterna lyfter att det finns många ”informella” cykelstråk som fungerar väl men saknar sammanhängande kopplingar. Prioritet bör vara att kartlägga och förbättra befintliga sådana vägar för att göra om till cykelväg. *Miljöpartiet* har en liknande uppfattning och anger att de ”felande länkar”, vilka skulle kunna binda samman cykelstråk – genom att regionen tar ansvar för att koppla samman trafikverkets vägar där så behövs – behöver identifieras i ett tidigare skede än vad som indikeras genom prioriteringslistan.

4.1 Förvaltningens kommentar

Stråk för pendling prioriteras i planen. Undantaget är den rena sommarsträckan Ekeviken–Sudersand, som anges högt prioriterad mot bakgrund av att den finns redo för genomförande i och med en framtagna åtgärdsvalsstudie, liksom den svåra trafiksituation som varje sommar uppstår på sträckan. I övrigt är prioriteringen lagd efter vart potentialen för pendling bedöms vara störst.

Avseende förslaget att utgå ifrån trafikolycksstatistik hänvisar regionstyrelseförvaltningen till Trafikverket som bedömer att det är ett reaktivt sätt att arbeta med trafiksäkerhet. Det finns en stor slumpmässighet i personskadeolyckor och dödsfall i trafiken. Det gör att det krävs datainsamling över många år för att få en bild av potentiella mönster. Trafikverket jobbar främst med andra metoder som är mer proaktiva för att identifiera brister. Idag finns en metodik med trafiksäkerhetsklassningar på sträckor och vägkorsningar, vilken pekar ut var brister finns, vilket fungerar som utgångspunkt vid prioriteringar.

En kartläggning av informella cykelmöjligheter på Gotland kan bli mycket omfattande. Det finns många intressenter med olika målsättningar och Region Gotland behöver ha en tydlig riktning avseende vad man vill uppnå kopplat till olika målgrupper och olika områden. I ett kommande arbete med en regional cykelturismled kommer en kartläggning sannolikt till viss del genomföras men i huvudsak bedömer regionstyrelseförvaltningen att

utgångspunkten ska vara sträckor där människor vill cykla och där potentialen är som störst.

Regionstyrelseförvaltningen anser att Region Gotland ska utnyttja kraften i socknar och lokalsamhällen och stödja lokala initiativ i den mån det inte tränger undan annat.

Avseende åtgärder på banvall så finns ett förslag på åtgärd framtagen för sträckan Lärbro–Visby i *Åtgärdsvalsstudie - Ökad tillgänglighet på väg 148, Visby–Fårösund, Ärendenummer: TRV 2018/35304*, det vill säga en längre sträcka än vad som föreslås i remissvaret. Åtgärden innebär en gång- och cykelväg på banvall mellan Visby och Lärbro, med en bredd om tre meter. För denna åtgärd är Trafikverket ej genomförande utan åtgärden skulle behöva ägas och drivas av tekniska nämnden. Länsplanen skulle kunna användas till medfinansiering för de sträckor som är på kommunal mark. Regionstyrelseförvaltningen bedömer i nuläget inte detta som en framkomlig väg eftersom investeringen behöver vägas mot många andra behov i tekniska nämndens budget.

Avseende hur stor andel av de utpekade stråken som kan utredas och färdigställas under planens giltighetsperiod läggs ett förtydligande in i den regionala cykelplanen att det utpekade cykelvägnätet är en vision att arbeta mot, men inget som kommer uppnås innan 2035.

5. Övriga synpunkter

Slite Utveckling önskar en asfalterad vägren på 60 centimeter på det statliga regionala vägnätet för att fotgängare och cykeltrafikanter ska kunna färdas säkrare. *LO-distriktet Sydöstra Sverige* ser helst att så kallad separerad gång- och cykelbana är att föredra ur säkerhetsperspektiv medan breddning och cykelfält på befintlig väg bör undvikas. *Naturskyddsföreningen Gotland* föreslår att asfalten på cykelvägarna ska färgas, så att alla andra trafikanter tydligt kan se var dessa går.

Naturskyddsföreningen Gotland undrar om det inte går att anlägga separata cykelvägar på något enklare och billigare sätt än idag. De skriver att de gamla banvallarna är en spännande idé som kan fungera på vissa platser och att både Region Gotland och Trafikverket kunde bli mer drivande. *Miljö- och byggnämnden* uppmärksammar i sitt yttrande att det i översiktsplanen efter beslut i regionstyrelsen har gjorts ett tillägg rörande cykelplanering: *"Dagens nybyggnadsstandard på gång- och cykelvägar gör att de blir väldigt dyrt att bygga och därmed blir utbyggnadstakten långsam. En utredning bör genomföras för att anpassa standardkraven till Gotlands förutsättningar med mål att sänka byggkostnaden genom att bland annat att sänka kraven på bärighet."* Tillägget anges behöva tas i beaktning i framtida arbete.

Naturskyddsföreningen Gotland anser att även negativa aspekter på cykling behöver lyftas i planen för att göra den trovärdig och rättvisande. De hänvisar bland annat till skaderisken och till att det kan finnas fysiska och mentala begränsningar som gör att en person inte kan cykla. *Moderaterna* vill betona vikten av att cykelplanen ska möjliggöra valfrihet snarare än att styra invånarna i en specifik riktning.

Trafikverket Östra Regionen ser positivt på regelbundna uppföljningar av planförslagets måluppfyllelse och rekommenderar även metoder som kompletterar regionala resvaneundersökningar, exempelvis mätningar av cykeltrafiken på regionala stråk. Vid ny eller omgjord cykelinfrastruktur förespråkas riktade uppföljningar för att ta reda på uppnådda effekter.

Moderaterna lyfter vikten av att utgå från erfarenheter av tidigare cykelplaner. Det är av stor betydelse att redogöra för vilka åtgärder som genomförts, vad som fungerat väl och vilka utmaningar som identifierats. *Miljöpartiet* önskar ett avsnitt om Visbys cykelplan och hur arbetet med den ska synkroniseras med den regionala, vilka strategier som kommer att vara gemensamma i planerna etc. *Naturskyddsföreningen Gotland* anser att planen behöver fokusera på vad som faller inom Region Gotlands ansvar, exempelvis vid utbyggnader inom tätorterna, och hur det ska finansieras.

Naturskyddsföreningen Gotland anger att Gotlandsleden skulle kunna uppmärksammas mer, förses med hänvisnings- och avståndsskyltar och rastplatser och också tydliggöras för bilisterna så att de kan visa mer hänsyn.

Oskarshamns kommun ser positivt på att barn och unga i och med cykelplanen prioriteras för att ges förutsättningar att utvecklas till trygga och hälsosamma individer. *Miljö- och byggnämnden* anger att barnperspektivet är fortsatt viktigt att synliggöra och ta hänsyn till vid genomförandet av planen. *Hälso- och sjukvårdsnämnden* anger att folkhälsoperspektivet skulle kunna lyftas mycket tydligare i planen.

5.1 Förvaltningens kommentar

Avseende utformning av cykelinfrastruktur - exempelvis separerad gång- och cykelbana eller breddning, färgad eller ofärgad asfalt - är det en fråga som hanteras i åtgärdsvalsstudieprocessen för respektive sträcka och det är inte en process som kan föregås. Färgad asfalt är dyrare än vanlig, vilket är dess största nackdel. Framförallt blir beläggningsarbetet mer komplicerat om delar av vägbanan ska ha en avvikande färg. Underhåll, t.ex. reparationer eller nya asfaltsbeläggningar blir också dyrare. Det kan finnas fördelar gällande ökad synbarhet och trygghet vid passager och cykelfält som ligger mittemellan körfält i vägkorsningar men har troligtvis inte samma betydelse på sträckor (cykelfält och cykling i vägren).

Trafikverket tar fram regler för vägar och gators utformning, VGU. Reglerna används vid nybyggnad och större ombyggnader av statliga vägar och kan användas av alla i branschen som i olika skeden deltar i utformningsprocessen för en väg eller gata, såväl i tätort som på landsbygd. Vad gäller tillägget i översiktsplanen och frågan om det går att bygga billigare måste Trafikverket följa de krav och riktlinjer som finns i VGU. Eventuella avsteg från VGU kräver en dispensansökan med mycket goda motiveringar. Att lätta på bärighetskraven är ingen godtagbar motivering. Det är inte aktuellt att utreda en anpassning av standardkraven i VGU just för Gotland. Samma krav gäller för gång- och cykelvägar i hela landet. Redan idag finns dock möjligheten att utreda och bygga cykelvägar med annan standard. För sommarcykelvägar som inte är avsedda för användning året om finns inga krav på vinterunderhåll eller belysning och lägre krav gällande beläggning, gestaltning med mera. Trafikverket har tagit fram två förslag på sommarcykelvägar på Fårö. Regionstyrelseförvaltningen vill även uppmärksamma att det i den regionala cykelplanen anges vilka orter/målpunkter som bör förbindas, men inte hur det ska göras (vilken exakt sträckning eller vilken typ av infrastruktur). Det skulle kunna innebära exempelvis inrättande av bygdeväg eller andra enklare och mindre kostsamma åtgärder. Regionstyrelseförvaltningen vill även hänvisa till ett kunskapsunderlag som är framtaget av Västra Götalandsregionen, som handlar om hur kommuner kan gå tillväga för att bygga

cykelväg i närheten av statligt vägnät.¹ Genom att kommunen själv bygger kan stora kostnader exempelvis kopplat till planläggning undvikas.

Regionstyrelseförvaltningen anser att såväl nationella som regionala mål pekar mot att samhället behöver arbeta för att ställa om onödiga bilresor till mer hållbara reseslag. Utöver det är en viktig åtgärd för att komma tillrätta med de höga partikelutsläppen i Visby att promenera, cykla, samåka eller ta bussen i stället för bilen, särskilt för kortare resor. Det finns alltså gott om skäl att försöka styra mot ett ökat cykelanvändande.

Regionstyrelseförvaltningen anser inte att det finns tillräckligt starka skäl för att lyfta negativa aspekter med cykling i planen.

Mätningar som visar hur många som cyklar på ett stråk, eller hur många fler det blir efter att åtgärder införts gör det lättare att prioritera och värdera åtgärder, samt etablera effektsamband kopplade till olika typer av åtgärder. Vid införande av cykelåtgärder kan kostnader för före- och eftermätningar ingå i projektet. Regionstyrelseförvaltningen avser förtydliga önskemål om att Trafikverket ska genomföra denna typ av mätningar på regionala cykelstråk.

Den regionala cykelplanens infrastrukturdelen fokuserar på att binda samman tätorter och målpunkter längs med det statliga vägnätet. Cykelplan Visby 2015–2025 hanterar det kommunala gatunätet i Visby. Regionstyrelseförvaltningen förtydligar avgränsningen dem emellan i den regionala cykelplanen.

Avseende Gotlandsleden är den inte godkänd av Trafikverket och kommer ej heller att bli, utan mycket stora investeringar som ej bedöms rimliga.

Regionstyrelseförvaltningen förstärker skrivningar avseende folkhälsoperspektivet.

¹ Västra Götalandsregionen, *Kunskapsunderlag utbyggnad av cykelvägar i närheten av statligt vägnät, En guide för kommuner*, daterad 2024-09-26

Bilaga 1

Sändlista remiss av regional cykelplan Gotland.

AB Gotlandshem	Socialdemokraterna
Banvallens vänner	Sverigedemokraterna
Cykelfrämjandet	Vänsterpartiet
Destination Gotland	
Funkisam	Barn- och utbildningsnämnden
Företagarna Gotland	Gymnasie- och
Gotlands cykeluthyrning	vuxenutbildningsnämnden
Gotlands Förenade Besöksnäring	Hälso- och sjukvårdsnämnden
Gotlands handel	Miljö- och byggnämnden
Gotlands hembygdsförbund	Socialnämnden
Gotlands studentkår Rindi	Tekniska nämnden
GUBIS	
Hela Sverige ska leva Gotland	Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
LO-distriktet Gotland	Regionstyrelseförvaltningen
LRF Gotland	Samhällsbyggnadsförvaltningen
Länsstyrelsen Gotlands län	Socialförvaltningen
Naturskyddsföreningen Gotland	Teknikförvaltningen
Naturvårdsverket	Utbildnings- och arbetslivsförvaltningen
NTF Gotland	
Nynäshamns kommun	
Oskarshamns kommun	
Pensionärsrådet Region Gotland	
Polismyndigheten	
Region Kalmar län	
Region Stockholm	
RF-SISU Gotland	
Ringmurens cykelklubb	
SACO Gotland	
Svenskt Näringsliv	
Sveriges åkeriföretag	
TCO Gotland	
Tillgänglighetsrådet Region Gotland	
Tillväxt Gotland	
Trafikverket	
Transportstyrelsen	
Uppsala Universitet Campus Gotland	
Visby Airport Swedavia	
Visby hyrcykel	
Östkustleden	
Östsvenska Handelskammaren	
Centerpartiet	
Kristdemokraterna	
Liberalerna	
Moderaterna	
Miljöpartiet	