



# Remissversion Regional Cykel- plan Gotland 2025-2035

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

## Remissversion Regional Cykelplan Gotland 2025-2035

### Innehåll

<b>Innehåll</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Varför en regional cykelplan för Gotland?</b> .....	<b>4</b>
1.1 Cykel för ett hållbart transportsystem .....	4
1.2 Cykel för att bidra till nationella och internationella mål .....	5
1.3 Cykel som en del av Region Gotlands övergripande ansvarsområden .....	6
1.3.1 Det regionala utvecklingsansvaret .....	6
1.3.2 Länsplaneupprättare .....	7
1.3.3 Regional kollektivtrafikmyndighet .....	7
1.3.4 Samordnare av folkhälsoarbetet .....	7
1.3.5 Upprättare av översiktsplan .....	7
<b>2. Mål om ökad cykling på Gotland</b> .....	<b>8</b>
2.1 Nuläge .....	8
<b>3. Planeringsförutsättningar</b> .....	<b>9</b>
3.1 Befolkning och boendestruktur .....	9
3.2 Förutsättningar för cykling idag .....	10
3.2.1 Kommunal planering för cykel .....	12
3.3 Vem planerar vi för? .....	12
3.3.1 Pendlaren .....	12
3.3.2 Barn och unga .....	13
3.3.3 Rekreation och turism .....	13
<b>4. Så främjar vi ökad cykling</b> .....	<b>13</b>
4.1 Beteendepåverkande åtgärder .....	14
4.2 Region Gotlands arbete med vandringsleder .....	14

4.3 Fokusområden för Gotland.....	15
4.3.1 Fysisk planering.....	16
4.3.2 Cykling för rekreation och turism .....	17
4.3.3 Ökad vardagscykling .....	18
4.3.4 Kombinationsresor .....	19
4.4 Uppföljning.....	20
<b>5. Infrastrukturplanering .....</b>	<b>21</b>
5.1 Prioriteringsprinciper och viktiga perspektiv .....	21
5.1.1 Avgränsningar .....	21
5.2 Planeringsprocessen.....	21
5.2.1 Hur utredningen hittills bedrivits .....	22
5.3 Olika typer av åtgärder för cykling .....	22
5.4 Prioriterade objekt 2025–2035 .....	23
<b>6. Källförteckning .....</b>	<b>26</b>
<b>Bilaga 1.....</b>	<b>28</b>

## Innehåll

I kapitel 1 görs en genomgång av vikten av ökad cykling ur flera perspektiv, liksom varför det är angeläget för Region Gotland att arbeta för att främja cykling.

I kapitel 2 presenteras det mål som ställs upp inom den regionala cykelplanen, liksom var Gotland befinner sig idag i relation till målet.

I kapitel 3 redogörs för planeringsförutsättningarna på Gotland: hur och var befolkningen bor, förutsättningarna för cykling idag och vilken typ av cykling vi planerar för framåt.

I kapitel 4 identifieras strategiska områden för att främja ökad och säker cykling över hela Gotland. Dessa bryts ned i insatser och aktiviteter som beskriver hur arbetet med cykelfrågor tas vidare på regional nivå.

Kapitel 5 utgörs av en cykelinfrastrukturdel med prioritering av stråk där tillgängligheten för cykeltrafik ska säkerställas. Cykelinfrastrukturdelen är avgränsad till vägnätet utanför Visby och övriga tätorter. Den regionala cykelplanen utgör ett underlag för fortsatt utredning för att identifiera lämpliga åtgärder för respektive stråk.

Kapitel 6 utgörs av en källförteckning.

## 1. Varför en regional cykelplan för Gotland?

Regionstyrelsen beslutade 2023-06-13 om uppdraget att ta fram en regional cykelplan för Gotland, § 222. Den regionala cykelplanen har tagits fram i nära samverkan med Trafikverket Östra regionen.

Syftet med den regionala cykelplanen är att främja ökad och säker cykling på Gotland. Argumenten för det är flera. Cykeln är ett resurseffektivt transportmedel som kan förbättra tillgänglighet, folkhälsa, närmiljö och klimat. Genom att integrera cykeln i samhällsplaneringen och genom att arbeta med cykelfrämjande åtgärder skapas ett mer hållbart, hälsosamt och effektivt transportsystem, vilket har betydelse ur samtliga tre hållbarhetsperspektiv.

Den regionala cykelplanen är ett planerings- och kunskapsunderlag som motsvarar delar av de två första stegen i en åtgärdsvalsstudie, gjord på hela regionens brister och behov kring cykelvägar. Det kommer att behöva göras kompletteringar och fördjupade utredningar inför att åtgärder i transportinfrastrukturen ska kunna planeras in i Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur.

### 1.1 Cykel för ett hållbart transportsystem

#### 1.1.1 Ekologiskt hållbart

Sveriges långsiktiga klimatmål är att nettoutsläppen ska vara noll senast år 2045. Gotland har spånt bågen ytterligare och ska uppnå målet redan 2040. Det ställer krav på minskade fossila utsläpp. Cykeln är ett miljömässigt hållbart transportmedel och att arbeta cykelfrämjande kan därför bidra till målet, om det leder till att fler väljer att ersätta bilresor med cykel. Det kan dessutom främja arbetet med klimatanpassning eftersom behovet av hårdgjorda ytor, exempelvis bilparkeringsplatser, minskar. Det kan innebära att mark frigörs för grönområden och således underlätta skyfalls- och dagvattenhanteringen, ge förutsättningar för skugga och bidra till en bättre luftkvalitet.

Potentialen är som störst för kortare resor, och det är även för dessa sträckor det är extra viktigt att nå en förändring, eftersom bilens bränsleförbrukning och utsläpp är betydligt högre de första kilometrarna.

#### 1.1.2 Socialt hållbart

Cykeln bidrar inte bara till minskade koldioxidutsläpp utan även till minskade utsläpp av kväveoxid, partiklar och buller. I Visby är partikelhalterna i luften periodvis högre än miljö kvalitetsnormen. Det inträffar särskilt efter längre perioder med torrt väder, då vägbanorna torkar upp och damm från vinterns halkbekämpning såväl som slitage av dubbdäck virvlar upp i luften med de bilar som passerar. Långtidsexponering av sådana partiklar är farligt för hälsan och kan bland annat medföra luftvägsbesvär. Genom att minska bilresandet och gå, cykla eller ta bussen istället minskar också partikelhalterna i luften.

Stillasittande och fysisk inaktivitet är fortsatt ett problem i dagens samhälle, särskilt bland barn och unga. Bara ett av fem skolbarn når idag upp till rekommenderad fysisk aktivitet om en timme per dag, en utveckling som är extra tydlig i samhällsgrupper med låg inkomst

och utbildningsnivå.<sup>1</sup> Bland vuxna (16-84 år) på Gotland anger cirka en av fem att de sitter minst tio timmar per dygn.<sup>2</sup> Cykling som vardagstransport är ett effektivt sätt att öka den fysiska aktivitetsnivån i samhället och kan på så vis minska risken för flera allvarliga sjukdomar och förbättra det mentala välbefinnandet.

Cykeln bidrar till ett rättvisare transportsystem eftersom den inte utestänger den del av befolkningen som saknar körkort. Cykelns låga kostnad gör det till ett tillgängligt transportalternativ för alla samhällsklasser. Ökad cykling kan därmed bidra till att sluta de påverkbara hälsoklyftorna i enlighet med det nationella folkhälsopolitiska målet. Andelen barn som cyklar till skolan ökar dock med vårdnadshavarens inkomstnivå,<sup>3</sup> vilket tyder på att det finns arbete kvar att göra för att cykling ska bli mer jämlikt och tillgängligt för fler.

### 1.1.3 Ekonomiskt hållbart

Privatekonomiskt sett är cykeln ett kostnadseffektivt transportmedel. Den kräver minimalt underhåll och ger inga drivmedelskostnader, vilket gör den till ett ekonomiskt fördelaktigt alternativ jämfört med bilen. Studier visar att ökad cykling även kan ge samhällsekonomiska vinster i form av förbättrad hälsa hos befolkningen och därmed färre dödsfall, lägre vårdbehov och färre sjukdagar.<sup>4</sup> Genom att fler väljer att cykla istället för att köra bil minskar trycket på vägarna, vilket kan leda till minskad trängsel och kortare restider för alla trafikanter och således öka effektiviteten i transportsystemet. Eftersom cykeltrafik sliter mindre på beläggning än biltrafik kan dessutom drift- och underhållskostnader på gatunätet sänkas. Flera studier och bedömningar visar att den sammantagna positiva effekten av att satsa på cykel- och cykelinfrastrukturåtgärder innebär att varje satsad krona ger flera kronor tillbaka.<sup>5</sup>

## 1.2 Cykel för att bidra till nationella och internationella mål

EU:s cykeldeklaration antogs av EU:s lagstiftande institutioner den 3 april 2024 och innebär ett formellt erkännande av den viktiga roll cykling kan ha för folkhälsan och för att minska koldioxidutsläppen. Att främja cykel har betydelse för och kan bidra till måluppfyllelse avseende flera nationella och internationella mål, inte minst flera av målen i Agenda 2030. Främjad cykling kan även bidra till Sveriges klimatmål att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären år 2045 och etappmålet för inrikes transporter att utsläppen, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Det kan likaså bidra till målet för den regionala utvecklingspolitiken och till de nationella miljömålen.

De transportpolitiska målen är centrala utgångspunkter för den regionala cykelplanen. Det övergripande transportpolitiska målet såväl som de underliggande funktions- och hänsynsmålen har alla en tydlig koppling till cykel. Det gäller inte minst hänsynsmålet som bland annat innebär att bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa (se mer i avsnitt 1.1).

---

<sup>1</sup> Svenska Cykelstäder (2019)

<sup>2</sup> Folkhälsomyndigheten (2024). Siffran utgörs av flermedelårsvärdet för 2017-2020.

<sup>3</sup> Generation PEP (2024)

<sup>4</sup> Sweco (2023)

<sup>5</sup> Ibid

### 1.3 Cykel som en del av Region Gotlands övergripande ansvarsområden

Region Gotland har flera övergripande ansvarsområden med koppling till cykling.

#### 1.3.1 Det regionala utvecklingsansvaret

Region Gotland har det regionala utvecklingsansvaret och därmed ansvar för att ta det regionala utvecklingsarbetet framåt. I det ligger att arbeta för hållbara resor och transporter till, från och på Gotland, vilket gör främjad cykling till en nyckelfråga.

Vårt Gotland 2040 är Gotlands regionala utvecklingsstrategi och anger förutsättningar och långsiktiga mål för en hållbar utveckling på Gotland. Den visar hur vi på Gotland ska bidra till att FN:s globala hållbarhetsmål och Agenda 2030 nås. Visionen är *Gotland – en kreativ ö med plats för hela livet*. I den regionala utvecklingsstrategin finns tre övergripande mål, tolv effektmål och tio prioriteringar. Målen utgör det önskade läget år 2040 och prioriteringarna ger vägledande inriktning för hur målen ska nås. Ökad cykling kan bidra till flera av de mål som ställts upp för en långsiktigt hållbar regional utveckling på Gotland.

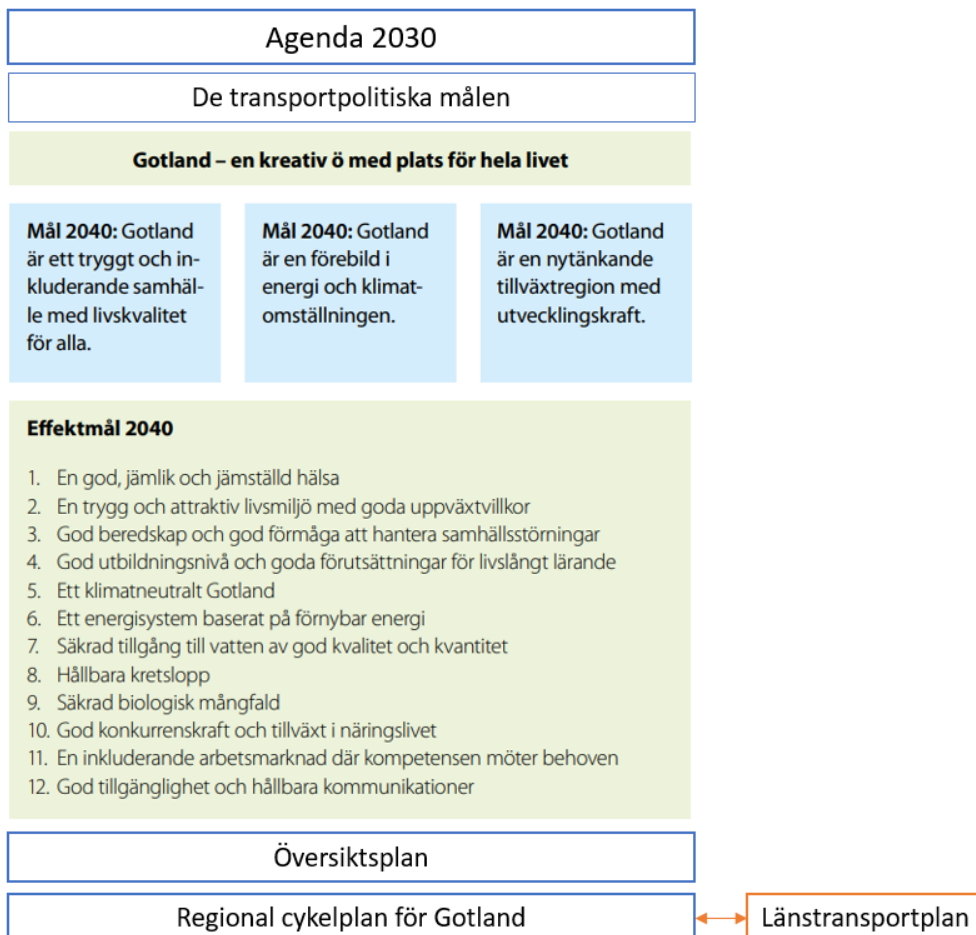


Bild 1.1. Agenda 2030, de transportpolitiska målen och Gotlands regionala utvecklingsstrategi Vårt Gotland 2040 sätter riktningen för den regionala cykelplanen. Översiktsplanen anger ramarna. Länstransportplanen utgör en finansieringskälla.

Vårt Gotland 2040 genomsyras av fyra genomgående perspektiv, vilka är vägledande också i den regionala cykelplanen:

- Utvecklingen ska vara hållbar och ingen ska lämnas utanför. Samtliga tre hållbarhetsperspektiv behöver integreras i mål, prioriteringar och i beslut om insatser.

- Barn och unga är framtiden och behöver få förutsättningar att utvecklas till trygga individer som aktivt kan ta del i samhällsutvecklingen. Barnets bästa ska vara en utgångspunkt i beslut som rör dem.
- Jämställdhet en rättighet och hävstång för Gotlands utvecklings-, tillväxt- och innovationsförmåga.
- Hela Gotland – land och stad tillsammans. Möjligheterna att leva, bo och verka ska vara goda på hela Gotland, i alla socknar. En positiv tillväxt och utveckling av landsbygderna i samspel med Visby och övriga tätorter är viktigt för en långsiktig hållbar utveckling av Gotland.

### 1.3.2 Länsplaneupprättare

Länsplanen för regional transportinfrastruktur är en del av den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Länsplanen innehåller medel till infrastruktursatsningar i den regionala statliga infrastrukturen och till statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt och enskilt vägnät. Det kan exempelvis handla om investeringar i regional statlig cykelinfrastruktur eller medfinansiering till cykelåtgärder inom kommunalt vägnät. Planperioden sträcker sig över tolv år med löpande revidering vart fjärde år. För Gotlands del har Region Gotland ansvaret att upprätta och fastställa länsplanen. Det ingår som en del i det regionala utvecklingsansvaret och finns reglerat i lagen om regionalt utvecklingsansvar. Trafikverket ansvarar för genomförande av de statliga åtgärderna i planen genom årliga anslag från regeringen. Anslagens storlek är baserade på befolkningsstorlek, och Gotland har således minst länsplan i landet. De begränsade medel som Gotland tilldelas i länsplan kräver hårda prioriteringar.

En kartläggning av behov och en samordnad cykelplanering mellan Trafikverket och Region Gotland har hitintills saknats. Den regionala cykelplanen innehåller åtgärder som främjar både daglig pendlingscykling och cykling för turism och rekreation. Ytterligare utredning kommer att krävas för att kunna prioritera in åtgärderna i länsplanen. Länsplanen kommer därefter att vara huvudsaklig finansieringskälla för åtgärderna i cykelplanen.

### 1.3.3 Regional kollektivtrafikmyndighet

Region Gotlands tekniska nämnd är Gotlands regionala kollektivtrafikmyndighet och tar inom ramen för det strategiska och operativa beslut som påverkar cykelns attraktivitet kopplat till kombinationsresor kollektivtrafik – cykel. Det kan till exempel gälla taxor, investeringar i anläggningar och fordon samt planer för trafikering och bytespunkter.

### 1.3.4 Samordnare av folkhälsoarbetet

Region Gotland ansvarar för att utveckla och samordna folkhälsoarbetet i länet. En regional cykelplan kan främja social hållbarhet genom att främja bland annat ökad fysisk aktivitet och jämlikhet.

### 1.3.5 Upprättare av översiktsplan

Region Gotland är både region och kommun och ansvarar därför för framtagande av översiktsplan. I förslaget till ny översiktsplan nämns regional cykelplan som ett pågående arbete. Kopplat till cykel finns dessa förslag till riktlinjer:

- Utvecklingen av cykelnätverket bör ta hänsyn till barn genom att möjliggöra säkra cykelstråk mellan målpunkterna skola, bostad och fritidsaktiviteter.
- En utbyggnad bör framförallt gynna arbetspendling och skolcykling, men även andra viktiga målpunkter med samhällsservice ska prioriteras. Cyklister ska erbjudas bra och säkra cykelparkeringar nära viktiga målpunkter.

- Pendlingsstråk för cykel prioriteras utefter vad som framgår i Regional cykelplan för Gotland.
- Cykelleder som underlättar ett aktivt friluftsliv året runt bör planeras.

## 2. Mål om ökad cykling på Gotland

Den regionala cykelplanen ställer upp målet att cykelresorna (tramp- och elcykel) ska utgöra 20 procent av alla resor på Gotland 2035. Det är ett ambitiöst mål som kräver en bredd av insatser. I den regionala cykelplanen identifieras dels strategiska områden att arbeta vidare med för att främja ökad och säker cykling (kapitel 4). Dels ingår en cykelinfrastrukturdel med prioritering av stråk där tillgängligheten för cykel ska säkerställas (kapitel 5). Uppföljning av måluppfyllelse görs genom regional resvaneundersökning var femte år.

### 2.1 Nuläge

Under 2023 genomfördes närmare 38 miljoner resor på Gotland varav 12 procent med cykel.<sup>6</sup> 62 procent av resorna gjordes med bil, 7 procent med buss och 19 procent till fots. Kartan (bild 2.1) visar de mest trafikerade rutterna på Gotland 2023 enligt Telias data, samtliga transportslag inräknade.

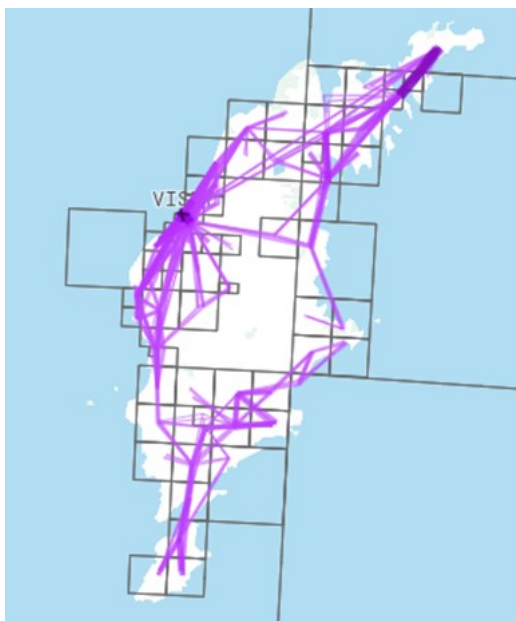


Bild 2.1. De 500 mest trafikerade rutterna på Gotland 2023. Källa: Telia Crowd Insights (2024). Observera att de dragna sträckorna baseras på vart det finns Teliamaster och att det därmed inte går att urskilja exakta start- och målpunkter för respektive resa. Upplösningen av Telias geografiska ruttnät är 4 km x 4 km i glesbygdsområden vilket påverkar precisionen.

Koldioxidutsläppen från transportsektorn på Gotland minskade med 27 procent perioden 2010 till 2022. Även avseende personbilar var minskningen drygt en fjärdedel, vilket sannolikt beror på en omställning till klimatvänligare bilar och bränslen. Samtidigt dominerar

<sup>6</sup> För att få detaljerad insikt i hur och när människor rör sig mellan olika platser på Gotland har Region Gotland använt tjänsten Telia Travel Emission Insights. Tjänsten innehåller anonymiserad och aggregerad rörelsedata från Telias mobilnät, som genereras när mobiltelefoner rör sig mellan olika mobilmaster. Telia har landets högsta marknadsandel på cirka 35 procent. Med hjälp av SCB-statistik över andel Telia-abonnemang per postnummerområde viktas all statistik upp för att spegla alla kommunmedborgares totala resvolym.



fortfarande resandet på Gotland av bilåkande. Gotland är det biltätaste länet med 601 personbilar i trafik per 1 000 invånare år 2023<sup>7</sup>. Som jämförelse var genomsnittet i landet 471 personbilar i trafik per 1 000 invånare.

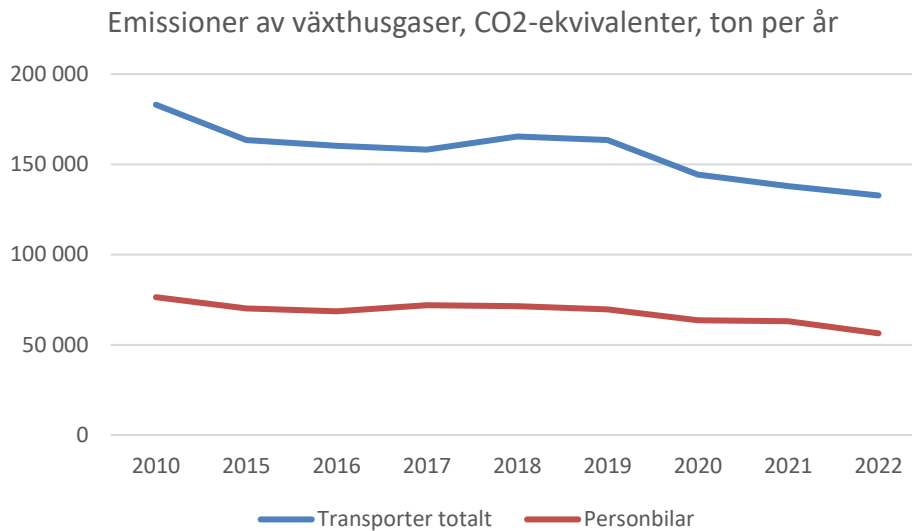


Bild 2.2. Utsläpp från transportsektorn på Gotland. Källa: SMHI (2024), nationella emissionsdatabasen inklusive egna beräkningar

### 3. Planeringsförutsättningar

#### 3.1 Befolkning och boendestruktur

Sett till antal invånare är Gotland Sveriges 39:e största kommun, men landets minsta region. År 2023 fanns 61 029 folkbokförda gotlänningar. Fram till 2032 prognosticeras folkmängden i Region Gotland att öka till 64 789 personer.<sup>8</sup> Den förväntade ökningen drivs av ett positivt flyttnetto, medan födelsenettet förväntas vara fortsatt negativt. Befolkningen ökar mest i Visby och i områden längs med kusten med pendlingsavstånd till Visby. Gotland är en populär besöksdestination och under ett antal sommarveckor varje år i det närmaste tredubblas befolkningen.

Visby är Gotlands enda stad och dominerar såväl i storlek som i fråga om tillgång till service och arbetstillfällen. Cirka 43 procent av gotlänningarna bor i Visby, 53 procent om även anslutande socknar räknas in (Väskinde, Bro, Hejdeby, Endre, Follingbo, Träkumla och Västerhejde). Närmare 80 procent bor i socknar inom 30 minuters bilavstånd från Visby (Klinte, Hejde, Buttle i söder, Stenkyrka, Tingstäde och Othem i norr). Cirka 20 procent av befolkningen bor i någon av Gotlands tätorter, medan övriga, knappt 40 procent bor i öns landsbygder. De som bor i landsbygder bor i hög grad glest och utspritt. Bebyggelsestrukturen ställer höga krav på väl fungerande kommunikationer och leder till att många är beroende av bilen i sitt dagliga liv.

Hemse med 1700 invånare och Slite med omkring 1400 invånare, är efter Visby de två största serviceorterna. Även Klintehamn (1500), Roma (1200) och Fårösund (900) är större

<sup>7</sup> Trafikanalys (2024)

<sup>8</sup> Region Gotland (2024)

orter med ett relativt stort serviceutbud. På pendlingsavstånd från Visby finns de större orterna Tofta (700), Vibble–Västerhejde (2300) och Väskinde–Sjalsö (700). Mindre tätorter med mellan 200 och 500 invånare är på södra Gotland Havdhem, Stånga och Burgsvik, och på norra Gotland Lärbro och Tingstäde.

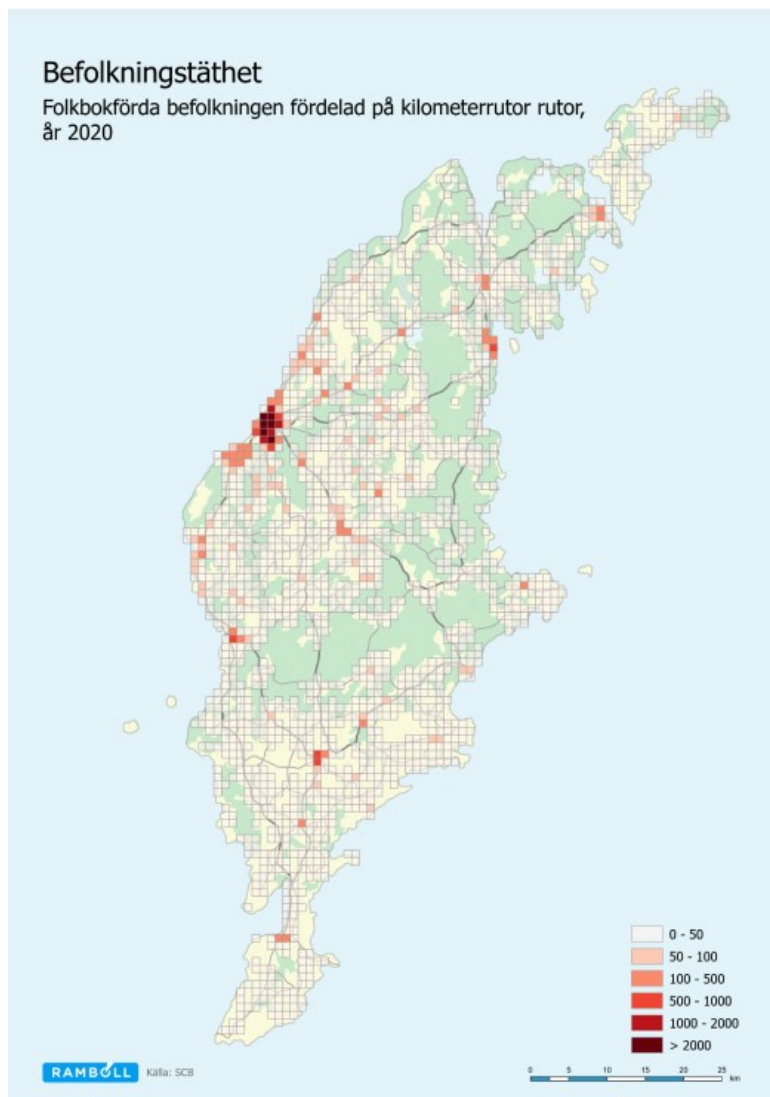


Bild 3.1. Befolkningstäthet. Folkbokförda befolkningen fördelad på kilometerrutor, år 2020. Källa: Ramböll (2022).

### 3.2 Förutsättningar för cykling idag

I Visby finns ett relativt väl utbyggt cykelnät. Det finns också separerad cykelväg från Visby och söderut till Klintehamn (väg 140) och från Visby norrut till Lummelunda (väg 149). Sträckan Visby–Lummelunda är ca 12 kilometer lång, påbörjades 2010 och tog ungefär ett år att bygga. Sträckan Visby–Klintehamn byggdes ut söderut etappvis fram till Västergarn mellan ca 1995–2004. Delsträckan mellan Västergarn–Klintehamn (sju kilometer) började byggas i april 2019 och öppnande för trafik i juni 2020.

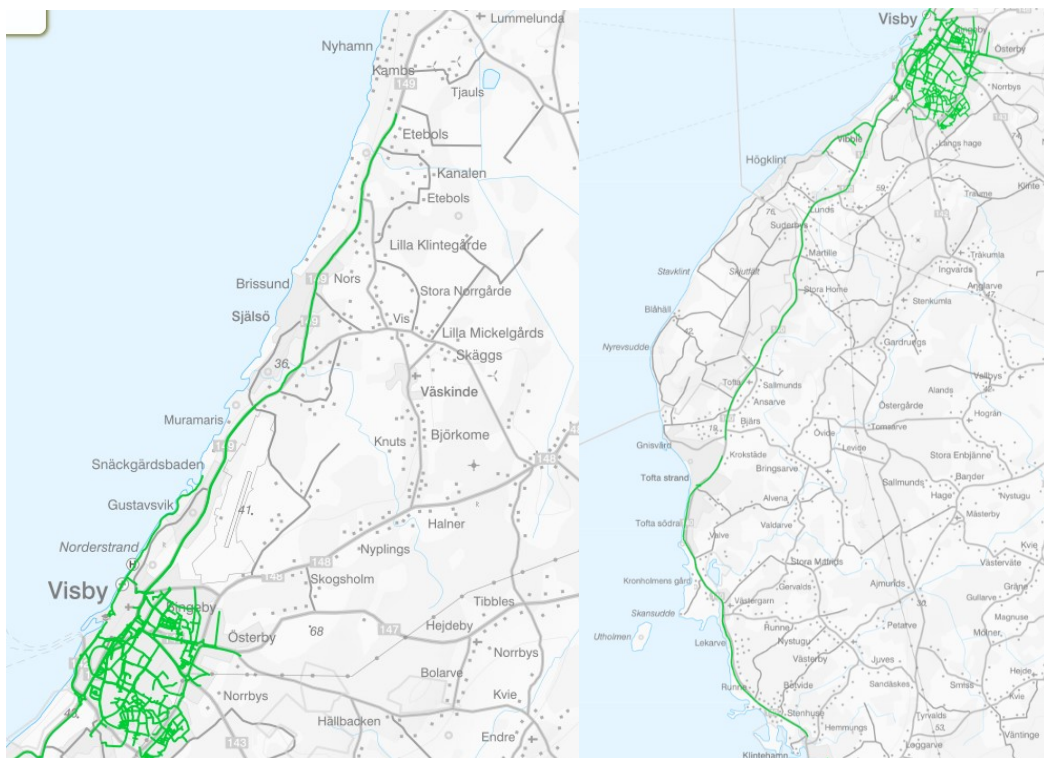


Bild 3.2 Cykelvägen Lummelunda–Visby, Visby–Klintehamn. Bildkälla: Nationella vägdatan

Utbyggnaden utav dessa stråk har åtgärdat ett antal av tidigare identifierade brister, men generellt saknas cykelväg längs med Gotlands landsvägar och flertalet brister och behov kvarstår. Dessa kan sammanfattas enligt följande:

- Det finns fortsatt brister i cykelnätet i Visby, både på det kommunala och statliga vägnätet. Det gäller exempelvis saknade länkar, gena cykelstråk och säkra övergångar för cykeltrafik. I övriga tätorter saknas sammanhängande cykelinfrastruktur, även om bristerna där kan anses mindre med hänsyn till bland annat lägre trafikflöden och gles befolkningsstruktur.
- Cykelturismen är viktig men utpekade rekreativstråk saknas på stora delar av Gotland.<sup>9</sup> Även vägvisningen generellt är bristfällig.
- På många delar av det statliga vägnätet saknas säkra övergångar för cykeltrafik.
- Vägnätet har i stora delar smala vägrenar som ger dåliga förutsättningar för cykeltrafik. Då sidoområdena ofta är bristfälliga ges cyklister dåliga förutsättningar både ur trafik säkerhetssynpunkt och ur framkomlighetssynpunkt. Utanför Visby råder bristfälliga möjligheter till säkra skolvägar.

Det finns ett utbrett enskilt vägnät på Gotland, ägt av många enskilda privata markägare, liksom ”informella” cykelstråk, bland annat gamla banvallsstråk. Den gamla banvallen sträcker sig från Lärbro i norr till Burgsvik i söder, via Tingstäde, Väskinde, Visby, Hemse och Havdhem. Delar av sträckningen erbjuder redan idag goda cyklingsmöjligheter. I Burgsvik finns föreningen Banvallen som vill utveckla en cykel- och vandringsled längs

<sup>9</sup> Cykelleden som går under namnet Gotlandsleden har inte godkänts som tillräckligt trafiksäker av Trafikverket. De åtgärder som skulle behöva genomföras i vägnätet för att få den godkänd bedöms allt för omfattande, se Trafikverkets rapport *Fördjupad utredning – Trafik säkerhet ”Nya Gotlandsleden”*, Ärendenummer: TRV 2020/56725

med den gamla banvallen mellan Burgsvik och Fidenäs, där den första etappen mellan Burgsvik och Källdhagens rastplats har grusats upp och gjorts cyklingsbar. Liknande potential finns på andra delar av den gamla banvallssträckningen.

### 3.2.1 Kommunal planering för cykel

För att Gotlands cykelvägnät ska utvecklas utifrån ett helhetsperspektiv är det viktigt att den regionala och kommunala planeringen av cykelinfrastruktur är harmoniserad. På kommunal planeringsnivå finns idag styrdokumentet Cykelplan Visby 2015-2025. Planens mål syftar till att Visbys cykelvägnät ska utvecklas till en fungerande attraktiv, säker och trygg helhet, med ett sammanhängande huvudnät av cykelvägar som erbjuder snabba och direkta cykelförbindelser mellan viktiga målpunkter.

För att upprätthålla hög kvalitet och säkerhet på cykelvägarna måste cykelvägarna vara tillgängliga, trygga och väl upplysta. Prioriteringen är att säkra gång- och cykeltrafiken på skolvägar, till och från arbetsplatser och affärscentra. Vidare krävs det att den befintliga infrastrukturen förbättras för att öka säkerheten. Det innebär att gång- och cykelpassager bör hastighetssäkras för att minska olycksriskerna och öka tryggheten för alla trafikanter.

För att säkerställa en effektiv helhetsplanering är det viktigt att säkerställa att överlappningar sker i planerade infrastrukturåtgärder mellan kommunala och regionala vägghållarmyndigheter. Det skapar en större tydlighet för allmänheten och bidrar till att främja cykling på både det kommunala och regionala cykelnätet.

## 3.3 Vem planerar vi för?

Människor cyklar av olika anledningar och med olika typer av cyklar. Det innebär i sin tur att olika cyklister har olika behov av infrastruktur. Därför behöver cykelplaneringen utgå ifrån de behov som finns hos specifika målgrupper.

### 3.3.1 Pendlaren

På Gotland kan 42 procent av de som arbetar cykla till sin arbetsplats på maximalt 15 minuter.<sup>10</sup> Det betyder att det finns goda möjligheter att öka pendlingen med cykel. Den största potentialen för ökad cykling finns inom Visby och tätorterna och på sträckor under tio kilometer. På Gotland är avstånden mellan tätorterna längre än så, men det finns vissa sträckningar där potentialen ändå är förhållandevis god. I arbetet med den regionala cykelplanen för Gotland har Trafikverkets interna arbetsverktyg *Regional cykelmodell 2.0* använts. Med hjälp av verktyget identifieras cykelpotential samt prioriteras hur viktig en väglänk är för cykling utifrån potentiellt cykelflöde samt årsdygnstrafik och hastigheter längs vägsträckorna.

Kombinationsresor är ett alternativ till ren cykelpendling när avstånden är långa. Genom att mata kollektivtrafiklinjerna med bra cykelförbindelser ökar tillgängligheten för fler invånare. För att skapa bästa möjliga förutsättningar för den typen av resor behövs bra parkeringsmöjligheter vid hållplatserna, cykelpendlarparkeringar.

---

<sup>10</sup> SCB (2024)

### 3.3.2 Barn och unga

Idag finns stora folkhälsoutmaningar i det gotländska samhället med inaktivitet, övervikt och psykisk ohälsa. Bland gotländska barn, 10-11 år, rör sig endast fyra av tio mer än 5 timmar per vecka, en nivå av fysisk aktivitet som är lägre än rekommendationen om en timmes rörelse dagligen.<sup>11</sup> Cirka en av fyra lider av övervikt eller fetma.<sup>12</sup> Mängden barn på Gotland som går och cyklar till och från skola och fritidsaktiviteter har kraftigt minskat. Att rikta insatser mot barn och unga innebär ett preventivt arbete med fokus på att undvika framtida besvär och åkommor. Att arbeta preventivt är resursmässigt fördelaktigt.

På Gotland pågår från första augusti 2023 till december 2025 projektet FAKTUM – Framtiden är aktiva ungas mobilitet. Projektet drivs av Energicentrum Gotland och är en tvärspektoriell satsning för att främja hållbar mobilitet bland barn och ungdomar på Gotland genom att minska bilanvändning och främja gång- och cykelresor till skola och fritidsaktiviteter. Att utnyttja kunskapen som framkommer från detta projekt kommer vara en viktig del i det fortsatta arbetet kring barn och ungas mobilitet.

En förutsättning för att öka barns mobilitet är att också öka deras autonomi. Då är säkerhet en viktig aspekt. Barnen och deras vårdnadshavare måste känna sig trygga i att barnen själva klarar av att välja aktiv transport när tillfälle ges. År 2023 färdigställde Trafikverket en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) där trafikmiljön runt 16 skolor utmed det statliga vägnätet utredes. Syftet med ÅVS:en var att identifiera åtgärder för att tillskapa säkrare skolvägar.<sup>13</sup>

### 3.3.3 Rekreation och turism

Intresset för att vistas i naturen och för aktiviteter så som cykling och vandring är högt, inte minst som semesteraktivitet.<sup>14</sup> Det gotländska landskapet lämpar sig väl för cykelturism och rekreationscykling. Mot bakgrund av turismens och besöksnäringens betydelse för Gotland är det ett viktigt perspektiv i planeringen för ny cykelinfrastruktur. Förutom positiva effekter för hälsan och miljön kan det ha en positiv betydelse för lokal och regional utveckling.<sup>15</sup> Erfarenheter från andra länder visar att det är lokalinvånarna som använder cykellederna mest och som drar nytta av dem under större delen av året, då turistsäsongen främst är under sommarmånaderna.<sup>16</sup>

## 4. Så främjar vi ökad cykling

Ett bra och utbyggt vägnät för cykel är en viktig förutsättning för att få fler att välja cykeln.<sup>17</sup> I kapitel 5 visas ett utpekad nät där tillgängligheten för cyklister bör förbättras liksom i vilken ordning det ska prioriteras. Förändringar i de infrastrukturella förutsättningarna måste kompletteras med andra insatser här och nu. Det gäller inte minst information om vilken utveckling som sker. Genom en kombination av insatser skapas en cykelvänlig miljö som kan uppmuntra fler att välja cykeln som ett hållbart och hälsosamt transportalternativ.

---

<sup>11</sup> Region Gotland (2024b)

<sup>12</sup> ibid

<sup>13</sup> Åtgärdsvalsstudie Säkra Skolvägar Region Gotland. Skolor utmed statliga vägar Region Gotland. Ärendenummer: TRV 2023/25548

<sup>14</sup> Hedenborg, S., Fredman, P., Hansen, A. S., & Wolf-Watz, D. (2024)

<sup>15</sup> Carvalho, L., Pereira, E., Durão, R., & Rosa, P. (2024)

<sup>16</sup> Simonsen, P.S.; Jorgenson, B.; Robbins, D. (1998)

<sup>17</sup> Det framgår bland annat i Trafikverkets rapport Åtgärder för cykling, Effektsamband för transportsystemet där en sammanställning av befintlig forskning görs.

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi för att säkerställa resurseffektiva lösningar på brister i transportsystemet. För varje brist eller behov provas åtgärder i fyra steg där den sista utvägen är nybyggnation.

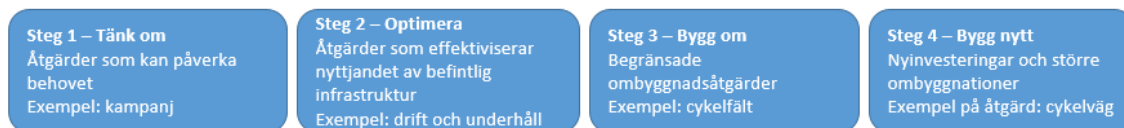


Bild 4.1. Fyrstegsprincipen.

Genom steg 1- och steg 2-åtgärder påverkas transportmönster (steg 1) och användningen av befintlig infrastruktur optimeras (steg 2), med målet att begränsa behov av större investeringar i fysisk infrastruktur (steg 3 och steg 4-åtgärder). Det kan handla om att påverka bilanvändandet genom parkeringsavgifter, hastighetsbegränsningar och omfördelning av ytor. Genom att använda fyrstegsprincipen i framtagande av regional cykelplan för Gotland kan resurseffektiva insatser för att främja ökad cykling på Gotland identifieras.

#### 4.1 Beteendepåverkande åtgärder

Ett systematiskt och långsiktigt arbete för beteendepåverkan är centralt för att öka andelen hållbara transporter och för att uppnå ett effektivt användande av infrastrukturen. Mobility management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för mobility management är mjuka åtgärder som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika aktörers verksamheter.<sup>18</sup>

Generellt har mobility management en hög kostnadsnyttokvot i jämförelse med infrastrukturåtgärder. MM-åtgärder genomförs dock sällan ensamma, utan förekommer istället ofta som åtgärds paket, exempelvis genom att informationskampanjer kombineras med fysiska åtgärder, regleringar eller ekonomiska incitament. Ett effektivt MM-arbete handlar om att välja de rätta åtgärderna utifrån lokala förutsättningar och målgrupp. Organisationer och verksamheter når olika målgrupper och har möjlighet att påverka olika resor. Det är därför viktigt att mobility management som metod tillämpas brett och tvärsektorielt.

När man tittar på beteendepåverkande åtgärder är begreppet ”physical literacy”, på svenska översatt till ”rörelseförståelse” eller ”rörelserikedom”, ett viktigt perspektiv. Att arbeta med rörelseförståelse innebär att arbeta med förståelsen kring varför individen väljer att delta i fysisk aktivitet. Det handlar om hur positiva rörelseupplevelser leder till en ökad tro på sin egen förmåga och motivation till framtida deltagande. Ett ökat framtida deltagande leder till ökad kompetens och förmåga, vilket i sin tur leder till fler positiva rörelseupplevelser och sätter igång en positiv spiral för ökad rörelse. Utformandet av infrastruktur påverkar i allra högsta grad möjligheten till positiva rörelseupplevelser.<sup>19</sup>

#### 4.2 Region Gotlands arbete med vandringsleder

Region Gotland arbetar med utveckling av vandringsleder på Gotland. Fokus ligger för närvarande på att länka samman kortare sträckor till längre leder, kartlägga och markera nya

<sup>18</sup> Trafikverket (2021)

<sup>19</sup> WHO uppmanar sina medlemsländer i sin Global action plan on physical activity 2018-2030 att aktivt arbeta med rörelseförståelse för att skapa aktiva samhällen och befolkning. Mer om betydelsen av rörelseförståelse finns att läsa i Region Sörmlands slutrapport från projektet Fysisk Aktivitet i Samhällsplanering i Sörmland (FASIS).

leder på befintliga stigar och utveckla en gotländsk standard för nuvarande och framtida utveckling av leder på Gotland. Det ramverk som används för att utöka vandringslederna på Gotland kan potentiellt även tillämpas på utvecklingen av cykelvägar på ön. Nedan listas ett antal överförbara element:

- Precis som med vandringsleder kan befintliga stigar och vägar utgöra grunden för cykelleder. Genom att identifiera lämpliga rutter som redan används eller som enkelt kan anpassas för cykling kan behovet av omfattande byggnation eller utveckling minimeras, vilket minskar kostnader och miljöpåverkan.
- Samarbete med lokala cykelföreningar, cykelklubbar och länsstyrelsen kan ge värdefulla insikter om populära cykelvägar, trafiksäkerhetsproblem och infrastrukturbehov. Genom att arbeta med dessa intressenter säkerställs att cykelvägarna uppfyller behov och önskemål hos både lokalbefolkning och besökare.
- I likhet med nätverket för vandringsleder kan inrättandet av ett nätverk för intressenter som är involverade i förvaltning och utveckling av cykelvägar på Gotland underlätta samordning och samarbete. Detta nätverk skulle kunna omfatta lokala myndigheter, cykelorganisationer, turistbyrå och organisationer, som alla arbetar tillsammans för att främja säkra och trevliga cykelupplevelser.
- Standardisering av skyltning och kartläggning av cykelleder är viktigt för att säkerställa trafiksäkerhet och enkel navigering. Att integrera cykelvägar på samma karta som vandringsleder kan också främja interaktion mellan de två aktiviteterna och skapa ett mer värde för friluftsentusiaster.
- Liksom vid vandringsleder är det viktigt att prioritera tillgänglighet och säkerhet vid utvecklande av cykelleder. Att göra cykelvägar säkra och tillgängliga för cyklisterna i alla åldrar och med olika förmågor kan uppmuntra fler människor att utforska Gotland med cykel.

Sammantaget, genom att bygga vidare på det befintliga ramverket för att utveckla vandringsleder finns potential att skapa ett kostnadseffektivt och hållbart sätt att förbättra cykelmöjligheterna på Gotland.

### 4.3 Fokusområden för Gotland

Fyra fokusområden har identifierats som särskilt viktiga för att främja ökad cykling på Gotland (se bild 4.2). Områdena står inte i motsats till varandra utan kan tillämpas både var för sig och tillsammans. Respektive fokusområde består av ett antal insatser, som gemensamt kan bidra till att uppnå den regionala cykelplanens mål om att cykelresor ska stå för 20 procent av inomregionala resor år 2035. Region Gotland är huvudansvarig för huvuddelen av insatserna, men flera av insatserna kräver också andra aktörers engagemang.

Insatserna är formulerade som områden att arbeta vidare med. För flera av dem finns ingen tydlig slutpunkt när de kan bedömas vara uppnådda. För att säkerställa att insatserna tas om hand och genomförs under cykelplanens giltighetstid konkretiseras de i ett antal aktiviteter.



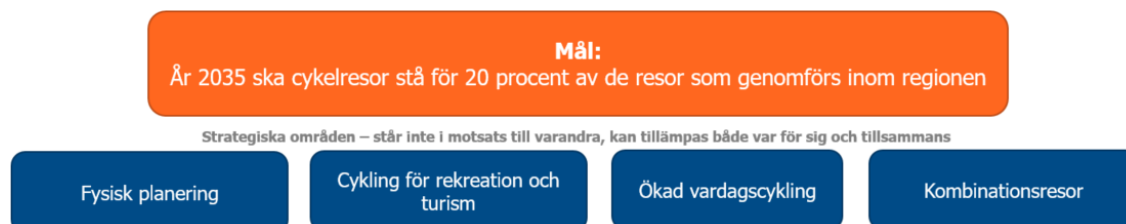


Bild 4.2. Den regionala cykelplanens mål nedbrutet i fyra fokusområden.

#### 4.3.1 Fysisk planering

**Utgångsläge:** Generellt saknas cykelväg längs med Gotlands landsvägar vilket ger cyklister dåliga förutsättningar både ur trafiksäkerhetssynpunkt och ur framkomlighetssynpunkt. Vägnätet har i stora delar smala vägrenar som ger dåliga förutsättningar för cykeltrafik. Cykelturismen är viktig men utpekade rekreativstråk saknas på stora delar av Gotland. Även vägvisningen generellt är bristfällig. På många delar av det statliga vägnätet saknas säkra övergångar för cykeltrafik. Det finns ett utbrett enskilt vägnät, som ibland utgör ett trafiksäkrare alternativ för cyklister, liksom ”informella” cykelstråk, bland annat gamla banvallsstråk. På vissa delar av Gotland är det stor säsongvariation i antal boende. Över lag är potentialen för att öka andelen cykelresor störst sommarhalvåret.

**Det här vill vi uppnå:** Cykel skall vara en naturlig del i all samhällsplanering och åtgärder för ökad och säker cykeltrafik skall integreras i all lokal och regional planering. Tillgängligheten och trafiksäkerheten för cyklister ska säkerställas genom attraktiva och säkra cykelstråk och genom hög standard på drift och underhåll. En hög standard på drift och underhåll av cykelvägnätet höjer statusen för cykel som färdmedel och välskötta cykelvägar ökar attraktiviteten och rörelseglädjen, vilket kan få fler att cykla.

För att öka tillgängligheten för cyklister ska bra och säkra cykelparkeringar erbjudas vid målpunkter. Även tydlig cykelvägvisning underlättar för cyklister och gör det enklare att välja cykeln som färdmedel, samtidigt som det marknadsför och synliggör satsningar på cykling. För att vägvisningen ska vara effektiv och bidra till ökad trygghet behöver den vara kontinuerlig och välskött, med tydliga skyltar och regelbundet underhåll. Trafikverkets krav för skyltning ska efterlevas.

Cykelinfrastrukturen ska vara anpassad efter cyklistens behov och med rörelseförståelse/rörelserikedom som genomgående perspektiv. De alternativa sträckningar som används för cykling redan idag ska synliggöras bättre.

Genom att förändra hur ytorna används till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik skapas mer framkomliga och trafiksäkra miljöer. Utifrån detta kan biltrafikreglerande åtgärder så som exempelvis hastighetsbegränsningar, parkeringsregleringar och miljözoner bidra till ökat cyklande. Samtidigt behöver funktionen för primära länsvägar och det funktionellt prioriterade vägnätet upprätthållas.

#### Insatser och tillhörande aktiviteter för att nå en förflyttning:

Insatser	Aktiviteter (steg i fyrstegsprincipen inom parentes)
Fortsätta utveckla cykelinfrastrukturen med en utformning som på ett resurseffektivt sätt förbättrar tillgängligheten för cyklister.	Prioritera in cykelåtgärder i länsplan samt genomföra dessa utifrån vad som prioriteras i den regionala cykelplanen (2,3,4)



	Verka för resurseffektiv bebyggelseutveckling i enlighet med vad som står i översiktsplanen Gotland 2040, som möjliggör ökad cykling
Hålla hög standard på drift- och underhållsåtgärder med syfte att möjliggöra året runt-cykling.	Sträva efter att vinterväghållningen omfattar så många gång- och cykelvägar som möjligt och att de prioriterade och mest frekventerande stråken åtgärdas först (2)
Öka tillgängligheten till och synliggör befintligt cykelvägnät på Gotland, med syftet att göra det tydligare att följa och förstå var man ska cykla.	Utveckla och tillgängliggör en digital cykelkarta för hela Gotland, som utmärker cykelvägnät och cykelparkeringar (2) Sträva efter att tydliggöra skyltning för vart färdvägar leder och bekräftelseskyltar vid längre sträckor (2)
Samverka för en tydlig koppling mellan regional och kommunal cykelinfrastruktur.	Planperiod för Cykelplan Visby 2015-2025 planeras att förlängas. Revidering av cykelplanen kommer sedan att göras med utgångspunkten att även omfatta fler tätorter. Planen ska tas fram med nära koppling till den regionala cykelplanen (1)
Genomför trafikreglerande åtgärder som syftar till att skapa bättre förutsättningar för cykeltrafik.	Ta fram en strategi för mobiliteten på Gotland i enlighet med vad som står i översiktsplanen Gotland 2040, med syftet att visa en tydlig inriktning och prioritering av trafikreglerande åtgärder (1)

### **Centrala aktörer:**

Offentliga aktörer: Region Gotland (regionstyrelseförvaltningen, samhällsbyggnadsförvaltningen och teknikförvaltningen), Trafikverket, Länsstyrelsen i Gotlands län.  
Näringsliv, intresseorganisationer och övriga: enskilda väghållare.

### **4.3.2 Cykling för rekreation och turism**

#### **Utgångsläge:**

Svensk cykelturism har ökat märkbart under senare år, vilket återspeglar en bredare övergång mot aktiva och hållbara resealternativ.<sup>20</sup> Cykelleder etableras och knyts ihop runt om i landet och allt fler väljer cykeln som sitt främsta transportmedel, inte bara för daglig rekreation utan även under semestern. Denna trend drivs av en ökad medvetenhet om hälso- och miljöfördelar och en önskan om fördjupande reseupplevelser.<sup>21</sup> Gotland är ännu inte erkänd som en toppdestination för cykling eftersom cykelvänlig infrastruktur saknas runt stora delar av Gotland. För närvarande finns det inte heller någon samordnad insats bland lokala intressenter för att utveckla Gotland till en cykelvänlig ö. Även relevant data saknas för cykling på Gotland. Trots det kommer fortfarande många hit för att cykla.

Kommuner, regioner och andra organisationer kan ansöka hos Trafikverket om att märka ut en nationell eller regional turismcykelled. Nationella leder är leder längre än 200 kilometer och regionala leder är leder mellan 65 och 200 kilometer. En och samma led kan bestå av lågtrafikerade vägar, separerade cykelvägar, enskilda vägar och lokala gator. För att få en regional cykelled godkänd och skyltad av Trafikverket behöver vissa kriterier uppfyllas, bland annat avseende trafiksäkerhet.

**Det här vill vi uppnå:** Gotland ska vara en region dit människor som värdesätter rekreation och ett rikt friluftsliv vill flytta. För att Gotland ska upplevas som en attraktiv plats att bo, verka på och besöka är behovet av infrastrukturell utbyggnad i form av cykelvägar och vandringsleder centralt vilket lyfts tydligt i *Regional besöksnäringstrategi för Gotland mot 2030*. En välfungerande turistisk infrastruktur utgör också basen för besöksnäringens

<sup>20</sup> Hansen, A. S., Beery, T., Fredman, P., & Wolf-Watz, D. (2023)

<sup>21</sup> Hamidi, Z., & Zhao, C. (2020)

produktutveckling. Kvalitetssäkrade vandrings- och cykelleder innebär stora möjligheter för företagande och bidrar till att fler företag vill, kan och vågar satsa. Dessutom skapar det möjligheter till förbättrad rekreation och folkhälsa för invånarna. Genom att fortsatt utveckla cykelmöjligheterna på Gotland uppmuntras mer hållbara former av turism. Detta inkluderar att skapa säkra och tillgängliga cykelmöjligheter, bygga nödvändig infrastruktur, utbildna samhället om cykelns fördelar och kommunicera Gotland som en attraktiv cykelregion. För att uppnå det behövs ett samarbete mellan näringsliv, myndigheter, transportsektorn, lokala cykelklubbar och föreningsliv. Dessutom är det avgörande att samla in relevant data om nuvarande situation för att förstå utmaningar och möjligheter och för att planera klokt framåt.

### **Insatser och tillhörande aktiviteter för att nå en förflyttning:**

<b>Insatser</b>	<b>Aktiviteter</b> (steg i fyrstegsprincipen inom parentes)
Arbeta för att utveckla en regional cykelled för rekreation och turism i enlighet med Trafikverkets utpekade kriterier.	Söka projektmedel för att starta upp ett arbete för att möjliggöra tillskapande av en regional cykelturismled samt för arbete med cykelvänliga stråk för rekreation och turism (1, 2, 3, 4) Lära från utvecklingsarbetet kopplat till vandringsleder och samverka med det nätverket även i fråga om cykelleder (1)
Stärka och marknadsföra Gotland som en attraktiv cykeldestination.	Samla in data för analys av nuläget för rekreations- och turismcykling (1) Kunskapshöjning och kommunikation kopplat till möjligheterna med att utveckla Gotland som en attraktiv cykelregion. Här finns flera målgrupper tex. företag, besökare, utvecklingsbolag, föreningsliv (1) Samordning gällande marknadsföring och kommunikation av Gotland som en attraktiv cykelregion och destination (1)
Samverka med lokala aktörer för en stärkt och långsiktig lokal utveckling.	Identifiera aktörer som kan vara med och långsiktigt utveckla Gotland som cykelregion (1) Tillsammans med centrala aktörer gemensamt skapa strukturer och en organisering för utveckling av Gotland som cykelregion (1)
Arbeta med styrning och spridning av besökare över ön för att motverka hotspots och möjliggöra för fler aktörer att dra nytta av cykelturismen.	Fortsatt utveckla de digitala verktyg som idag används för att synliggöra och kommunicera Gotlands rekreativsmöjligheter samt fungerar som verktyg för spridning av cyklister (2)

### **Centrala aktörer:**

Offentliga aktörer: Region Gotland (regionstyrelseförvaltningen, teknikförvaltningen), Trafikverket.

Näringsliv, intresseorganisationer och övriga: Gotlands förenade besöksnärings, Cykelfrämjandet, cykelklubbar/uthyrare/lokala utvecklingsbolag, föreningar

### **4.3.3 Ökad vardagscykling**

**Utgångsläge:** För att cykel ska nå sin fulla potential krävs det en överflyttning från andra trafikslag, främst på kortare sträckor. Gotland är en kommun med få större tätorter, vilket präglar våra resvanor. Många invånare är antingen beroende av eller väljer bilen som sitt primära färdmedel. Samtidigt finns det även på Gotland överflyttningspotential från korta bilresor (upp till 5-10 kilometer) till cykel.

Många skolor, arbetsgivare och föreningar arbetar redan idag cykelfrämjande och bidrar på så sätt till att sprida en cykelkultur på Gotland. Genom att uppmuntra fler att välja cykeln

som sitt dagliga färdmedel, förbättras inte enbart individens hälsa utan även folkhälsan som helhet.

**Det här vill vi uppnå:** En fysisk miljö och en kultur som uppmuntrar invånarna att se cykeln som ett attraktivt och hållbart transportalternativ för vardagsresor. Satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhet är en förutsättning för ökad cykling, men för att få full effekt av de fysiska investeringarna bör satsningarna kompletteras med åtgärder som, med rörelseförståelse/rörelserikedom som utgångspunkt, uppmuntrar till ökat cyklande.

Grunden för ett effektivt påverkansarbete handlar om att välja de rätta åtgärderna utifrån de lokala förutsättningarna och den specifika målgruppen. Det är därför viktigt att det cykelfrämjande arbetet drivs av flera olika aktörer och organisationer för att ha möjlighet att påverka olika typer av målgrupper och resor. Genom att fokusera på målgrupper påverkas den sociala normen, det vill säga vad som är accepterat och uppmuntrat av den grupp man känner tillhörighet till.

#### **Insatser och tillhörande aktiviteter för att nå en förflyttning:**

<b>Insatser</b>	<b>Aktiviteter</b> (steg i fyrstegsprincipen inom parentes)
Driva cykelfrämjande initiativ och kampanjer med syfte att påverka beteende och val av transportsätt.	Fortsätta med redan pågående insatser så som <i>Cykelvänligast</i> och <i>Gå och cykla till skolan</i> . Utöka med fler målgruppsinriktade insatser där påverkan av resebetende anses möjligt. <i>Hälsotramparna</i> , <i>cyklande skolbuss</i> , <i>vintercyklist</i> och <i>testcyklist</i> är exempel på redan beprövade insatser från andra regioner (1)
Arbeta målgruppsfokuserat med riktade insatser för att påverka arbetspendling och resor till och från skolan samt fritidsaktiviteter.	Ta tillvara på lärdomar och slutsatser från redan genomförda insatser och projekt, så som exempelvis <i>Framtiden är Aktiva Ungas Mobilitet (FAKTUM)</i> (1)
Bibehålla ett delat ägandeskap för det cykelfrämjande arbetet. Ska en förändring uppnås behövs engagemang från flera håll.	Sprid kunskap om framgångsrika insatser från arbetsplatser dit många redan idag cyklar. Det kan handla om insatser som införande av förmåncyklar, möjlighet till att cykelpendla på arbetstid och utökad friskvård (1)

#### **Centrala aktörer:**

Offentliga aktörer: Region Gotland (teknikförvaltningen, regionstyrelseförvaltningen, utbildnings- och arbetslivsförvaltningen, koncernen i sin helhet)

Näringsliv, intresseorganisationer och övriga: fritids- och idrottsföreningar, RF SISU Gotland, arbetsplatser

#### **4.3.4 Kombinationsresor**

**Utgångsläge:** Hur vi planerar för olika transportslag på Gotland påverkar transportbehovet och möjligheten till att göra ett aktivt val av färdmedel. För att minska koldioxidutsläppen från transporter behöver vi planera för att gynna de mer miljövänliga transportsystemen. En viktig byggsten handlar om att planera ur ett hela resan-perspektiv, för cykel och kollektivtrafik tillsammans, främst när det handlar om längre persontransporter. Detta fastslås även i Gotlands regionala trafikförsörjningsprogram 2024-2033, där ”tänk hela resan” lyfts fram som en grundläggande planeringsprincip, som bland annat kan bidra till att öka kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna.

Hela resan-perspektivet innebär att resenärer ska få en tydlig och korrekt trafikinformation för hela sin resa och att det ska vara enkelt att byta från och till andra trafikslag, i synnerhet cykel. Genom att inte se kollektivtrafikens arbete som färdigt när resenären stiger av bussen kan fler människor lockas till att nyttja kollektivtrafiken.

På Gotland bor en stor del av befolkningen utspritt, vilket skapar särskilda utmaningar för möjligheten att bedriva en samhällsekonomiskt lönsam kollektivtrafik. Samtidigt har cykeln på längre sträckor svårt att ensam utgöra ett attraktivt alternativ för resenären. Här kan enkla kombinationsresor vara ett verktyg för att skapa attraktiva resmöjligheter där kollektivtrafiken och cykeln kompletterar och stärker varandra. Bättre cykelinfrastruktur i anslutning till kollektivtrafiken är ett effektivt sätt att öka andelen resor med kollektivtrafik. I dagsläget saknas en behovsanalys över anslutningsvägar till bytespunkter och för hållplatser.

**Det här vill vi uppnå:** Att fler väljer att nyttja möjligheten att kombinera cykel och kollektivtrafik att förkorta restiden och snabbt komma till sin destination. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Gotland för perioden 2024-2033 beräknas kollektivtrafikresandet kunna öka ytterligare med 2-3 procent om cykelkopplingar utvecklas så att fler gotlänningar upplever att det är bekvämt, smidigt och tryggt att byta till kollektivtrafiken. Att främja aktiv eller kombinerad mobilitet är dessutom ett sätt att integrera fysisk aktivitet i vardagen.

Cykelinfrastruktur ska vara en naturlig del i planeringen av hållplatser. Utformningen av de tvåhundra meterna närmast bytespunkten är avgörande för om en kombinationsresa med cykel ska upplevas som attraktiv eller inte. För att öka attraktiviteten bör cykelparkeringsplatser placeras i så nära anslutning som möjligt till den buss som resan kombineras med.

I vissa fall kan det finnas behov av cykel i båda ändar av en kollektivtrafikresa. Att kunna ta med en cykel på kollektivtrafiken är därför viktigt, inte minst för cykelturismen och rekreationscyklingen då det är angeläget att besökaren kan ta cykeln med sig till och från cykellederna. Det behöver dock vägas mot vikten av att kunna hålla restiden och är därför inte lämpligt under rusningstid. Som alternativ till att ha med cykeln ombord i rusningstrafiken kan vara att låncykelsystem erbjuds.

#### **Insatser och tillhörande aktiviteter för att nå en förflyttning:**

<b>Insatser</b>	<b>Aktiviteter</b> (steg i fyrstegsprincipen inom parentes)
Öka måluppfyllelsen kring cykelparkeringar enligt Gotlands kollektivtrafiks hållplatshandbok.	Genomför en behovsinventering av cykelparkeringar (1)
Samverka med Trafikverket för förbättring av anslutningsvägar till kollektivtrafikens hållplatser.	Genomför en behovsinventering över anslutningsvägar till kollektivtrafikens hållplatser på ett avstånd på två till tre kilometer (1)
Fortsätta erbjuda möjligheten till att ta med cykel på bussen och följ utvecklingen för ökade möjligheter för kombinerat resande, exempelvis införandet av ett låncykelsystem.	Utred förutsättningarna för ett sammanhängande låncykelsystem vid de viktigaste bytespunkterna (1) Utred förutsättningarna för integrera eventuella låncykelsystemen i Gotlands kollektivtrafiks reseplanerare (1)

#### **Centrala aktörer:**

Offentliga aktörer: Region Gotland (teknikförvaltningen) och Trafikverket

#### **4.4 Uppföljning**

Uppföljning av den regionala cykelplanen sker både inom Trafikverkets och Region Gotlands löpande arbete med genomförande av Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur.

Regionstyrelseförvaltningen ska vartannat år kalla centrala aktörer till workshop med fokus på uppföljning för att säkerställa att arbete med insatser och aktiviteter sker. Uppföljning av måluppfyllelse görs genom någon form av regional resvaneundersökning var femte år.

## 5. Infrastrukturplanering

Syftet med denna del av cykelplanen är att identifiera sträckor längs statlig väg på Gotland där tillgängligheten för cykeltrafik ska förbättras. Den regionala cykelplanen kommer att fungera som ett underlag för fördjupade utredningar som i sin tur kommer ligga till grund för åtgärder som kan prioriteras in i Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur. Det identifierade cykelvägnätet ska bidra till att stärka de utvalda fokusområdena i den regionala cykelplanen.

### 5.1 Prioriteringsprinciper och viktiga perspektiv

Det finns stora behov av ny cykelinfrastruktur på Gotland och därför behöver det ske prioriteringar. Utöver den regionala utvecklingsstrategin och dess fyra genomgående perspektiv och riktlinjerna i Region Gotlands översiktsplan har följande perspektiv vägts in:

- Skapa sammanhängande cykelstråk: bygg saknade länkar och utveckla befintliga cykelvägar för ökad trafiksäkerhet.
- Skapa bättre förutsättningar för cykling där potentialen för cykling är som störst, för att få människor att göra en överflyttning från bil till cykel.
- Skapa möjligheter för cykelturismen. Cykelplanens strategiska del innehåller insatsen att arbeta för en regional cykelturismled på Gotland. I arbetet med att peka ut en sådan led kan ytterligare behov identifieras som då också bör göras möjliga att prioritera in.
- Skapa bättre förutsättningar för kombinationsresor genom att anlägga saknade sträckor. Medel ur länsplanen för regional transportinfrastruktur kan användas till att skapa gång- och cykelkopplingar till kollektivtrafikens bytespunkter med hela resan i fokus. I arbetet med att genomföra en behovsinventering över anslutningsvägar till kollektivtrafikens hållplatser kan ytterligare behov identifieras som då också bör göras möjliga att prioritera in.

Trafikverket ansvarar för genomförande av åtgärder i länsplanen och genomför prioritering av de åtgärder som inte står som namngivna objekt. I Trafikverkets prioriteringsprocess är samhällsekonomisk lönsamhet en grundläggande princip. Målet är att cykelvägnätet ska utvecklas till en fungerande attraktiv, säker och trygg helhet, som erbjuder förbindelser mellan utpekade tätorter och målpunkter.

#### 5.1.1 Avgränsningar

Cykelinfrastrukturdelen av den regionala cykelplanen hanterar enbart investeringar i cykelvägar längs med statlig infrastruktur. Kommunala vägar i Visby och övriga tätorter omfattas inte.

### 5.2 Planeringsprocessen

Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) är det första inledande steget i Trafikverkets planeringsprocess. Studien genomförs innan den formella planprocessen tar vid. Syftet är att skapa ett underlag för att prioritera samhällsekonomiskt kostnadseffektiva lösningar, som bidrar både till en vidareutveckling av transportsystemets funktion och till en hållbar samhällsutveckling. En ÅVS ska utifrån fyrstegsprincipen beskriva vilka typer av åtgärder som är möjliga

för att lösa ett transportproblem och som gör störst nytta utifrån satsade resurser. ÅVS:ens fyra faser är initiera, förstå situationen, pröva tänkbara lösningar samt forma inriktning och rekommendera.

Den regionala cykelplanen är ett planerings- och kunskapsunderlag som motsvarar delar av de två första stegen i en ÅVS, gjord på hela regionens brister och behov kring cykelvägar. Det kommer att behöva göras kompletteringar och fördjupade utredningar för att utreda exakt sträckning och typ av åtgärd i respektive fall.

### 5.2.1 Hur utredningen hittills bedrivits

**Initiera:** Arbetet med den regionala cykelplanen initierades genom beslut i regionstyrelsen att ge regionstyrelseförvaltningen i uppdrag att ta fram en regional cykelplan. Bakgrunden till beslutet var ett tidigare beslutat uppdrag att regionstyrelseförvaltningen i samverkan med Trafikverket, besöksnäringen och andra aktörer skulle se över förutsättningarna att genomföra en studie om möjligheterna att anlägga olika typer av cykelvägar/stigar. Dessutom bedömdes beslutet att ta fram en regional cykelplan svara mot riktlinjerna i samrådsförslaget för översiktsplanen samt mot beslutade prioriteringar i länsplanen 2022-2033.

**Förstå situationen:** I detta skede studerades förutsättningar, behov, brister och problem utifrån målet i den regionala cykelplanen om ökad cykling. Med hjälp av Trafikverkets analysprogram *Regional cykelmodell 2.0* identifierades den teoretiska potentialen för cykel längs olika sträckor. Data från *Regional cykelmodell 2.0* kompletterades med resedata från *Telia Travel Emission Insights*, som visar vilka sträckor vi rör oss på Gotland. Båda dessa underlag innehåller osäkerhetsfaktorer och utkomsten har därför bearbetats på olika sätt. Underlaget stämades av internt på Region Gotland och med Trafikverket och diskuterades även på en workshop. Förslaget till cykelvägnät och prioriteringsordning lyftes därefter till regionstyrelsen som ett informationsärende. Förslaget ska ses som en sammanvägd bedömning.

När hela skede ett och två, initiera och förstå situationen, är genomförda är nästa steg att pröva tänkbara lösningar, dvs. identifiera vilken åtgärd som är lämplig för en viss plats och ett visst behov. Fortsatt utredning handlar om få fram kompletta åtgärdsvalsstudier där underlaget är på nivån att rekommenderade åtgärdsförslag är beställningsbara. Efter att kompletta åtgärdsvalsstudier tagits fram där samtliga fyra steg gått igenom kan åtgärderna planeras in för genomförande. Beroende på åtgärdens dignitet kan en planläggningsprocess behöva genomföras, för att utreda frågor som exempelvis var en cykelväg ska byggas, vilka fördjupade utredningar som behöver genomföras och vilken budget som krävs. Efter färdigställd vägplan tas en bygghandling fram, som utgör underlag för själva byggandet.

### 5.3 Olika typer av åtgärder för cykling

För att nå framgång i utvecklandet av det cykelvägnät som pekas ut i cykelplanen kommer olika typer av åtgärder vara lämpliga för olika platser. Arbetet behöver ske smart, genom att peka ut befintliga sträckor, titta på möjligheten att anlägga infrastruktur av lite lägre standard m.m. Valet av åtgärd behöver anpassas efter ett antal faktorer så som potential, trafik-säkerhet, cykelbarhet och möjlighet till finansiering. Exempel på åtgärder det kan handla om:

- Separerad gång- och cykelbana.
- Cykelfält, dvs. ett avgränsat körfält som bara får användas av cyklister och mopedister.
- Breddning av väg.

- Bygdeväg, dvs. en befintlig, lågtrafikerad väg som målas och regleras med en dubbelriktad körbana i mitten, så smal att två bilar inte kan mötas på den, och där vägrenen på respektive sida av körbanan är bredare än vanligt så att de oskyddade trafikanterna fogar över en tydligare plats.
- Sommarcykelväg eller cykelstig, dvs. en enklare friliggande förbindelse utan krav på vinterunderhåll och vanligen inte asfaltsbelagd, främst avsedd för gående och cyklister.
- Sänkt hastighet.

#### 5.4 Prioriterade objekt 2025–2035

I detta avsnitt presenteras förslag på ett sammanhängande cykelvägnät för Gotland, med prioriteringsordning. Innan åtgärder kan genomföras på respektive sträcka behöver fördjupade utredningar genomföras, för att skapa beställningsbara åtgärder möjliga att planera in i länsplanen för transportinfrastruktur.

I underlaget anges vilka orter/målpunkter som bör förbindas, men inte hur det ska göras (vilken exakt sträckning eller vilken typ av infrastruktur).

- ← Prio 1:
1. Sudersand – Ekeviken
  2. Visby – Roma
  3. Visby – Stenkumla/Träkumla
  4. Visby – Bro/Väskinde
- ← Prio 2:
5. Klintehamn – Hemse
  6. Lärbro – Slite
  7. Broa – Sudersand
- ← Prio 3:
8. Bro – Lärbro
  9. Lärbro – Fårösund
  10. Roma – Ljugarn
  11. Ljugarn – Hemse
  12. Hemse – Burgsvik
  13. Burgsvik – Vamlingbo
  14. Visby – Endre

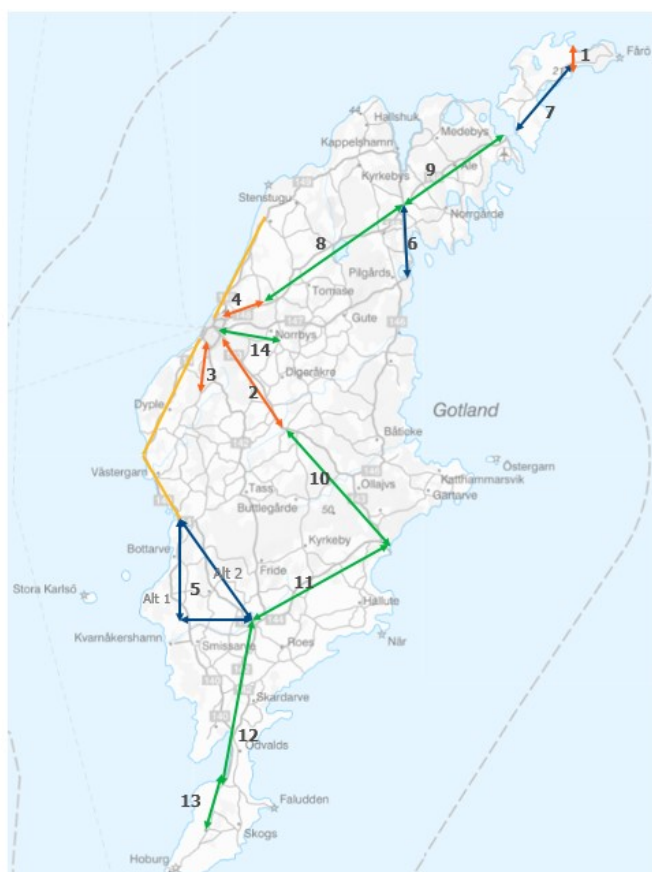


Bild 6.1. Förslag till cykelvägnät (numreringen ska inte ses som en prioriteringsordning utan är till för att tydliggöra vilka målpunkter som berörs).

#### Prio 1

Sträcka: Sudersand–Ekeviken

Längd: 4 km

**Beskrivning:** Sträckan är lågtrafikerad<sup>22</sup> sett till ÅDT men en berest sträcka framför allt under sommarmånaderna. Fårö bygderåd pekar ut sträckan som prioriterad och som en sträcka som bör prioriteras före Broa – Sudersand. Sträckan finns med i FÖP Fårö. ÅVS finns.

**Sträcka:** Visby–Roma

**Längd:** 18 km

**Beskrivning:** Denna sträcka har länge pekats ut som en som bör bli aktuell för cykelinfrastruktur och prioriteras utifrån möjligheten till pendlingscykling, men kommer även bidra ur rekreationssynpunkt. Sträckan är högtrafikerad.

**Sträcka:** Visby–Stenkumla/Träkumla

**Längd:** 10–12 kilometer

**Beskrivning:** Stenkumla/Träkumla är ett område som expanderar. Dess närhet till Visby gör att det finns stor potential för cykelpendling. Den sträckning som har mest pendlare i nutid och förväntat framåt sammanlagt bör väljas. Delar av sträckan är högtrafikerad, övrig del av sträckan medeltrafikerad.

**Sträcka:** Visby – Bro/Väskinde

**Längd:** 12 kilometer

**Beskrivning:** Bro/Väskinde är ett område som expanderar. Att ta sig vidare längs väg 148 med cykel är idag inget trafiksäkert alternativ. Delar av sträckan är högtrafikerad, övrig sträcka är medeltrafikerad. Det finns stor potential till ökad cykelpendling längs sträckan om möjligheterna förbättras.

## **Prio 2**

**Sträcka:** Lärbro–Slite

**Längd:** 8 kilometer

**Beskrivning:** Sträckan är enligt data från Telia Travel Emission Insights en av de mest resta sträckorna på Gotland (sannolikt delvis pga. Heidelberg Materials transporter). ÅDT visar på en medeltrafikerad sträcka. Det finns ett värde i att knyta ihop tätort med skolort på ett säkert sätt och därmed underlätta för cykelpendling till skolan.

**Sträcka:** Broa–Sudersand

**Längd:** 17 kilometer

**Beskrivning:** Delar av sträckan Broa–Sudersand är enligt ÅDT medeltrafikerad, delar är lågtrafikerad. Sommartid ökar belastningen kraftigt på vägnätet. Genom att underlätta för cykling kan transportinfrastrukturen avlastas. Sträckan finns med i FÖP Fårö. ÅVS finns.

**Sträcka:** Klintehamn–Hemse

**Längd:** 20–30 kilometer

**Beskrivning:** Genom att binda ihop Klintehamn och Hemse med cykelväg så ger man omkringboende möjlighet att cykla in till tätorten för ärenden där eller för att kunna ta bussen vidare. Genom alternativet att dra sträckan längs med Ekstakusten förstärks möjligheten till cykel för rekreation och turism. ÅDT visar på låg- till medeltrafikerade vägar.

---

<sup>22</sup> Trafikeringen beskrivs genom tre intervall, uppdelade utifrån data över årsdygnstrafik (ÅDT), samtliga fordon, hämtad från nationella vägdatatabasen: ÅDT 0-1500 – lågtrafikerat, ÅDT 1500-4000 medeltrafikerat, ÅDT 4000- högtrafikerat



**Prio 3**

Sträcka: Fårösund–Lärbro

Längd: 19 kilometer

Beskrivning: Sträckan är identifierad för att binda samman ett cykelvägnät. ÅDT visar på låg- till medeltrafikering.

Sträcka: Lärbro–Bro

Längd: 24 kilometer

Beskrivning: Sträckan är identifierad för att binda samman ett cykelvägnät. ÅDT visar på låg- till medeltrafikering.

Sträcka: Visby–Endre

Längd: 11 kilometer

Beskrivning: Sträckan är identifierad utifrån Trafikverkets arbetsverktyg Regional cykelmodell 2.0 som visar potentialen i olika reserelationer. ÅDT visar på låg- till medeltrafikering.

Sträcka: Roma–Ljugarn

Längd: 28 kilometer

Beskrivning: Sträckan är identifierad för att binda samman ett cykelvägnät. ÅDT visar på låg- till medeltrafikering.

Sträcka: Ljugarn–Hemse

Längd: 26 kilometer

Beskrivning: Sträckan är identifierad för att binda samman ett cykelvägnät. ÅDT visar på låg- till medeltrafikering.

Sträcka: Hemse–Burgsvik

Längd: 25 kilometer

Beskrivning: Sträckan är identifierad för att binda samman ett cykelvägnät och för att många resor sker där idag. ÅDT visar på låg- till medeltrafikering.

Sträcka: Burgsvik–Vamlingbo

Längd: 8 kilometer

Beskrivning: Sträckan är identifierad för att säkerställa cykelmöjligheterna över hela Gotland. Vägen är lågtrafikerad.

## 6. Källförteckning

Carvalhinho, L., Pereira, E., Durão, R., & Rosa, P. (2024). Assessment of recreational and tourist cycling routes. Case study in the West Region of Portugal. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 45, 100729.

Folkhälsomyndigheten. (2024). Nationella folkhälsoenkäten. Fysisk aktivitet (självrapporterat) efter region, kön och år. [http://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A\\_Folkhalsodata/A\\_Folkhalsodata\\_\\_B\\_HLV\\_\\_aLevvanor\\_\\_aadLevvanorfysak/hlv1fysxreg.px/table/tableViewLayout1/](http://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A_Folkhalsodata/A_Folkhalsodata__B_HLV__aLevvanor__aadLevvanorfysak/hlv1fysxreg.px/table/tableViewLayout1/) (Hämtad 2024-08-15)

Generation PEP. (2024). PEP-rapporten 2024.

Hamidi, Z., & Zhao, C. (2020). Shaping sustainable travel behaviour: Attitude, skills, and access all matter. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 88, 102566.

Hansen, A. S., Beery, T., Fredman, P., & Wolf-Watz, D. (2023). Outdoor recreation in Sweden during and after the Covid-19 pandemic—management and policy implications. *Journal of Environmental Planning and Management*, 66(7), 1472-1493.

Hedenborg, S., Fredman, P., Hansen, A. S., & Wolf-Watz, D. (2024). Outdoorification of sports and recreation: a leisure transformation under the COVID-19 pandemic in Sweden. *Annals of Leisure Research*, 27(1), 36-54.

Niska, Anna & Eriksson, Jenny (2013). Statistik över cyklisters olyckor [Elektronisk resurs] faktaunderlag till gemensam strategi för säker cykling. Linköping: vti  
Tillgänglig på Internet: <https://vti.diva-portal.org/smash/reCORD.jsf?pid=diva2%3A694821&dswid=-1897>

Ramböll. (2022). Framtidens kollektivtrafik på Gotland.

Region Gotland. (2024). Befolkningsstatistik. <https://dokument.gotland.se/IntegrationService.svc/doc/content/36938> (Hämtad 2024-06-07)

Region Gotland. (2024). Folkhälsoenkäten. <https://gotland.se/var-d-och-halsa/folkhalsa/folkhalsostatistik> (Hämtad 2024-08-16)

Region Sörmland. (2023). Fysisk aktivitet i samhällsplanering i Sörmland. Tillgänglig på internet: <https://utvecklasormland.se/fasis>

SCB. (2024). Nästan en av tre kan cykla till arbetet på 15 minuter. Tillgänglig på internet: <https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2024/nastan-en-av-tre-kan-cykla-till-arbetet-pa-15-minuter3/>

Simonsen, P.S.; Jorgenson, B.; Robbins, D. Cycling Tourism. (1998). Research Centre of Bornholm, Unit of Tourism Research. Available online: [https://crt.dk/wp-content/uploads/12\\_report\\_Cycling\\_tourism.pdf](https://crt.dk/wp-content/uploads/12_report_Cycling_tourism.pdf)

SMHI. (2024). Nationella emissionsdatabasen. <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>  
(Hämtad 2024-06-07)

Svenska Cykelstäder. (2019). Fakta och nyckeltal kring barn och ungas cykling.

Sweco. (2023). Potential och utmaningar för ökat cyklande.

Telia Crowd Insights. (2024). *Telia Travel Emission Insights*. [https://tableau.telia-gcp.com/#/views/TeliaCrowdInsights-TravelEmissionsV2\\_Sweden\\_980/Overview?iid=2](https://tableau.telia-gcp.com/#/views/TeliaCrowdInsights-TravelEmissionsV2_Sweden_980/Overview?iid=2)  
(Hämtad 2024-04-23)

Trafikanalys. (2024). Fordon i län och kommuner 2023.  
<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2024/fordon-i-lan-och-kommuner-2023.pdf> (Hämtad 2024-06-07)

Trafikverket. (2021). Hållbart resande i praktiken [Elektronisk resurs] Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus. (2021). Borlänge.

Tillgänglig på Internet: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1628858/FULLTEXT01.pdf>

WHO. (2018). Global action plan on physical activity 2018–2030: more active people for a healthier world (who.int)

## Bilaga 1

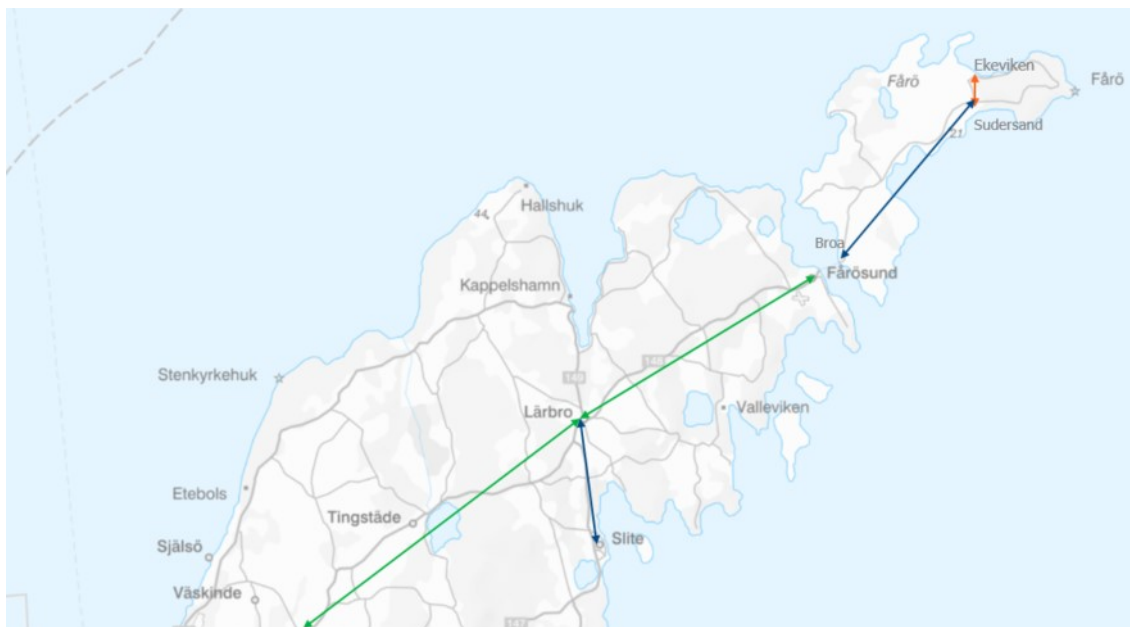


Bild 1. Förslag till cykelvägnät och prioriteringsordning, norra Gotland.



Bild 2. Förslag till cykelvägnät och prioriteringsordning, pendling Visby.



Bild 3. Förslag till cykelvägnät och prioriteringsordning, mellersta och södra Gotland.