

Mottagare  
Regionstyrelsen

## Regional cykelplan

### Förlag till regionstyrelsen

- Informationen tas emot.

---

### Sammanfattning

Arbetet med att ta fram en första regional cykelplan för Gotland pågår enligt uppdrag från regionstyrelsen 2023-06-13, § 222. Den regionala cykelplanen i sin helhet är planerad att remissas och förankras politiskt under hösten/vintern 2024. Planen kommer att ha två delar, en strategisk del och en infrastrukturdelen. Cykelplanens infrastrukturdelen kommer bli ett viktigt underlag i arbetet med länsplanen för regional transportinfrastruktur. För att möjliggöra för synpunkter lyfts förslaget till cykelvägnät, så som det ser ut i sin nuvarande form, härmed upp som ett separat informationsärende till regionstyrelsen.

Cykelinfrastrukturen av den regionala cykelplanen hanterar enbart investeringar i cykelvägar längs med statlig infrastruktur. Vägar i Visby och övriga tätorter omfattas inte. Åtgärderna finansieras i regel med hundra procent från länsplanen för regional transportinfrastruktur.

Att anlägga en separerad gång- och cykelväg är dyrt och kan också innebära en miljöbelastning i byggskedet. Det finns enklare former av cykelinfrastruktur som kan fungera för mer lågtrafikerade partier. I den regionala cykelplanen anges förslag på vilka orter/målpunkter som bör förbindas, men däremot inte vilken exakt sträckning eller vilken typ av infrastruktur som är lämplig, det kommer att behöva utredas. I vissa fall kanske det skulle kunna räcka med förbättrad skyltning, i andra fall krävs kanske en separerad gång- och cykelväg. Den regionala cykelplanen visar på Region Gotlands viljeinriktning avseende cykelvägnät. I underlaget anges också förslag på prioriteringsordning.

Förslag till prio 1:

- Sudersand – Ekeviken
- Visby – Roma
- Visby – Stenkumla/Träkumla
- Fårösund – nya nationalparken

Förslag till prio 2:

- Klinthamn – Hemse

- Visby – Bro/Väskinde
- Lärbro - Slite
- Broa – Sudersand

Förslag till prio 3:

- Bro – Lärbro
- Lärbro – Fårösund
- Roma – Ljugarn
- Ljugarn – Hemse
- Hemse – Burgsvik
- Burgsvik – Vamlingbo
- Burgsvik – Holmhällar
- Visby – Endre

### **Ärendebeskrivning**

Arbetet med att ta fram en första regional cykelplan för Gotland pågår enligt uppdrag från regionstyrelsen 2023-06-13, § 222. Den regionala cykelplanen i sin helhet är planerad att remissas och förankras politiskt under hösten/vintern 2024. Planen kommer att ha två delar, en strategisk del och en infrastrukturdelen. I den strategiska delen kommer fokus att vara på vilka insatser som blir särskilt viktiga på Gotland för att främja ökad och säker cykling. I infrastrukturdelen identifieras ett cykelvägnät och en prioriteringsordning av vilket stråk som bör prioriteras först. Cykelplanens infrastrukturdelen kommer bli ett viktigt underlag i arbetet med länsplanen för regional transportinfrastruktur. För att möjliggöra för synpunkter lyfts förslaget till cykelvägnät härmed upp som ett separat informationsärende till regionstyrelsen.

### Bakgrund

En regional cykelplan är ett samlat regionalt vägledande dokument för utveckling av ökad och säker cykling. Syftet med en regional cykelplan:

- Främja ökad och säker cykling i regionen
- Förankra gemensamma mål, strategier och prioriteringar för cykling
- Bidra till att realisera målen i den regionala utvecklingsstrategin och genomförandeprogrammen, och till att uppnå andra övergripande mål
- Ge underlag till prioritering av åtgärder i Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur.

### Åtgärdsvalsstudie

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 kan ses motsvara de två första stegen i en ÅVS, gjord på hela regionens brister och behov kring cykelvägar. Syftet är att skapa en effektivare och mindre tidskrävande arbetsgång vid etablering av nya cykelvägar i länet där en ÅVS samtliga steg inte behöver genomföras för varje enskilt kommande objekt.

#### Avgränsningar

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

Den regionala cykelplanen löper perioden 2025 till 2035. Åtgärderna i regional cykelplan finansieras i regel med hundra procent från länsplanen för regional transportinfrastruktur. Både med tanke på tidsåtgång för genomförande av denna typ av åtgärder och de mycket begränsade medel som finns i Gotlands länsplan kommer inte det cykelvägnät som pekas ut i rapporten vara utbyggt till 2035. Den regionala cykelplanen visar snarare på Region Gotlands viljeinriktning avseende kommande cykelinvesteringar.

#### Olika typer av infrastruktur för cykling

Att anlägga en separerad gång- och cykelväg är dyrt och kan också innebära en miljöbelastning i byggskedet. Det finns enklare former av cykelinfrastruktur som kan fungera för mer lågtrafikerade partier. I den regionala cykelplanen kommer stråk och sträckor att pekas ut där tillgängligheten för cyklister bör förbättras, men däremot inte vilken exakt sträckning eller vilken typ av infrastruktur som är lämplig. I vissa fall kanske det skulle kunna räcka med förbättrad skyltning.

Konceptet bygdeväg kan vara intressant för delar av det gotländska vägnätet. En bygdeväg är en befintlig, lågtrafikerad väg som målas och regleras för att göra det tydligare för trafikanter att de behöver samsas om utrymmet på vägen. Mer konkret är en bygdeväg en dubbelriktad körbana i mitten, så smal att två bilar inte kan mötas på den. Vägaren på respektive sida av körbanan är bredare än vanligt så att de oskyddade trafikanterna fogar över en tydligare plats. Vägaren ska nyttjas av gående, cyklister, mopedister och ryttare. Vid möte mellan två motorfordon får bilisterna tillfälligt använda vägaren förutsatts att de kan göras utan fara för någon annan trafikant. Det huvudsakliga syftet med en bygdeväg är att förbättra tillgängligheten för oskyddade trafikanter där fordonstrafiken är liten.

En sommarcykelväg, ibland även benämnd cykelstig, är en enklare friliggande förbindelse utan krav på vinterunderhåll och vanligen inte asfaltsbelagd, främst avsedd för gående och cyklister. Fördelarna är att såväl anläggningskostnader

som drift- och underhållskostnader blir billigare än anläggning av konventionell gång- och cykelväg.

### Underlag och framtagningsprocess

#### *Regional cykelmodell 2.0*

Med hjälp av Trafikverkets analysprogram Regional cykelmodell 2.0 identifierades den teoretiska potentialen för hur många som skulle kunna använda cykel och elcykel längs olika sträckor. Programmet tar dock inte hänsyn till om det är i dagsläget är lämpligt att cykla längs med sträckan. Resor utgår från hemmet och den potentiella efterfrågan bedöms för olika typer av ärenden såsom arbetspendling, skolresor, service- och inköpsresor, fritidsresor och turismresor.

Som grund för modellen ligger en nederländsk och en svensk resvaneundersökning. I modellkörningen kartläggs hur cykelinfrastrukturen borde se ut enligt Trafikverkets Vägar och Gators utformning (VGU) med avseende på hastigheter och årsdygnstrafik (ÅDT) i det befintliga vägnätet, samt ett mått på trafikstress. Trafikstress är ett mått på hur trygg en cyklist kan vara dels i blandtrafik, dels där det finns ett cykelfält. Avgörande faktorer är ÅDT och vägens hastighet.

Med utgångspunkt i ovanstående gör modellkörningarna det möjligt att prioritera de viktigaste infrastrukturlänkarna att studera vidare. Prioriteringen kan göras med avseende på rekommendationer i VGU, trafikstress och de potentiella cykelflödena.

Bild 1 visar teoretisk potential för cykel och alla typer av ärenden. Ju mörkare färg, desto högre potential.

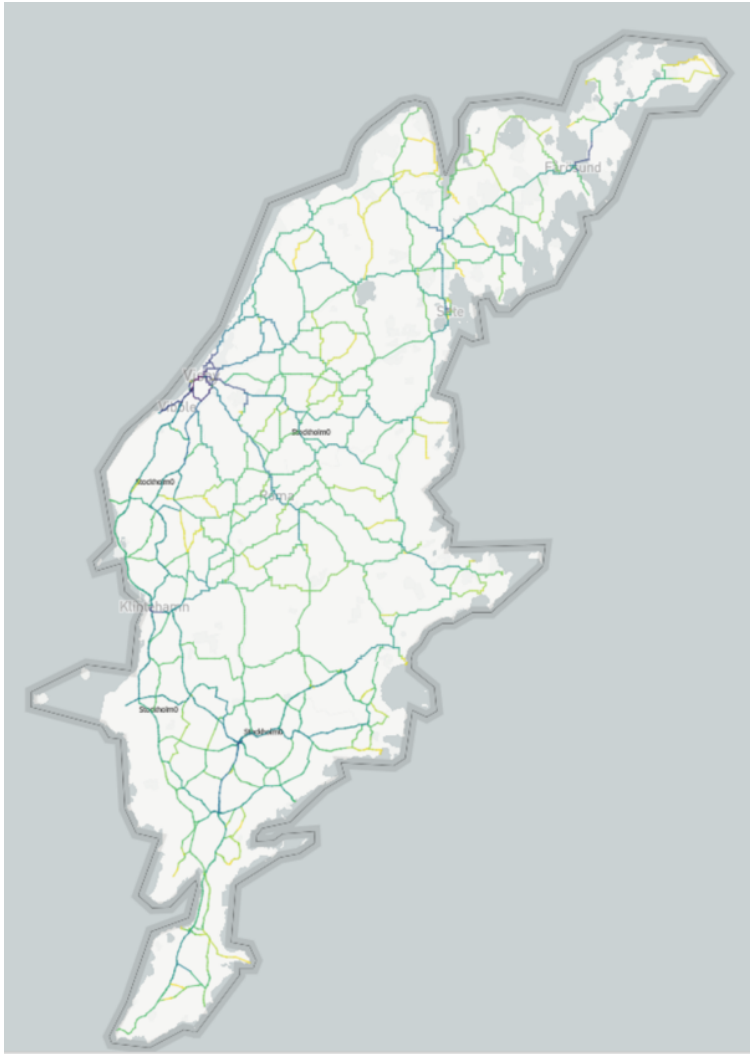


Bild 1 Regional Cykelmodell 2.0

#### *Telia Travel Emission Insights*

Region Gotland har upphandlat tjänsten Telia Travel Emission Insights som med hjälp av mobildata visar hur vi rör oss på ön – vilka sträckor och med vilka transportmedel. Data sträcker sig tillbaka till 2019. Observera att det inte genom programmet går att urskilja exakta start- och målpunkter, eftersom de dragna sträckorna baseras på lokaliseringen av Teliamaster.

Under 2023 registrerades 37 685 763 resor på Gotland. De lila strecken i Bild 2 visar de hundra mest resta sträckorna samma år, med alla transportmedel.

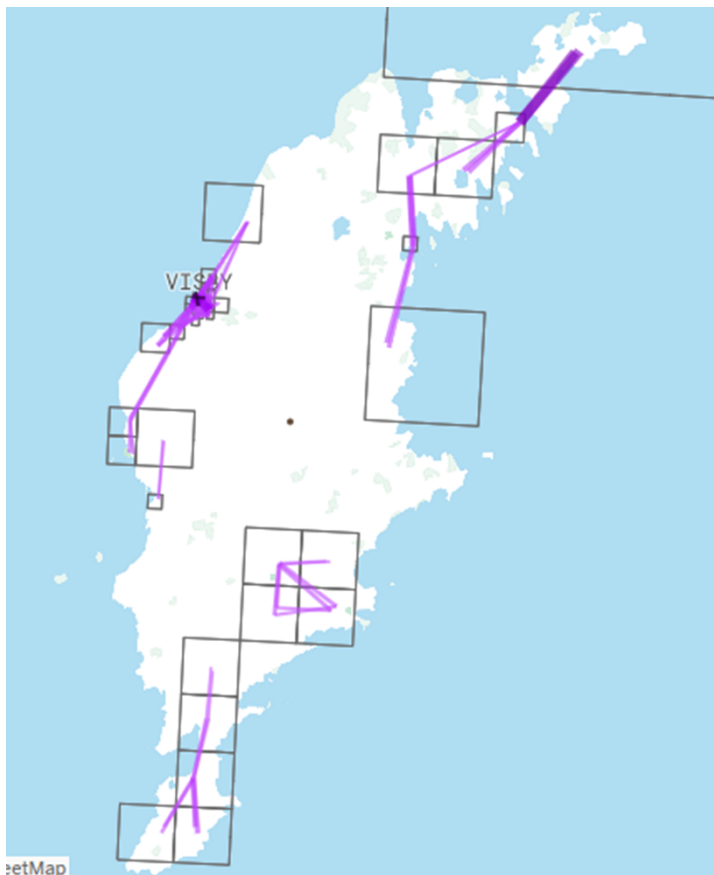


Bild 2 Telia Travel Emission Insights

Ovanstående datakällor har, tillsammans med en viss handpåläggning för att skapa ett sammanhängande cykelvägnät, utgjort grunden till ett preliminärt förslag på cykelvägnät och prioriteringsordning.

Underlaget skickades på en månads informell internremiss till följande funktioner på Region Gotland:

- Trafikplanering
- Kollektivtrafik
- Mark- och exploatering
- Planfrågor
- Kultur och fritid

Underlaget skickades även till Trafikverket på lokal och regional nivå. Inkomna synpunkter togs om hand och det sammantagna materialet presenterades och diskuterades på en workshop 13 maj, där även externa aktörer deltog och där ytterligare ett antal synpunkter kom in. Det är det bearbetade förslaget till cykelvägnät och prioritering som lyfts i detta ärende. Förslaget är inte slutgiltigt utan kan komma att ändras innan planen i sin helhet går på remiss.

#### Prioriteringsprinciper och viktiga perspektiv

Det finns stora behov av ny cykelinfrastruktur på Gotland och därför behöver

det ske prioriteringar. Den regionala cykelplanen vilar på samma fyra genomgående perspektiv som den regionala utvecklingsstrategin, vilka har varit vägledande också i arbetet med utpekande av ett cykelvägnät:

- Utvecklingen ska vara hållbar – och ingen ska lämnas utanför.
- Barn och unga är framtiden och behöver få förutsättningar att utvecklas till trygga individer som aktivt kan ta del i samhällsutvecklingen.
- Jämställdhet en rättighet och hävstång för Gotlands utvecklings-, tillväxt- och innovationsförmåga.
- Hela Gotland – land och stad tillsammans.

Riktlinjerna i granskningsversionen av Region Gotlands översiktsplan har utgjort grunden för prioriteringen av cykelvägnät:

- Utvecklingen av cykelnätet 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.
- Cykelleder som underlättar ett aktivt friluftsliv året runt bör planeras.

Utöver dessa riktlinjer har även följande perspektiv vägts in:

- Skapa sammanhängande cykelstråk: bygg saknade länkar och utveckla befintliga cykelvägar för ökad trafiksäkerhet.
- Skapa bättre förutsättningar för cykling där många resor redan sker idag, för att få människor att göra en överflyttning från bil till cykel.
- Skapa möjligheter för cykelturismen: Sträckan kan användas av både vardags- och turistcyklisten.
- Skapa bättre förutsättningar för kombinationsresor genom att anlägga saknade sträckor.

För att kunna realisera så mycket som möjligt av det utpekade cykelvägnätet behövs flera olika strategier. Bland annat handlar det om att peka ut befintliga sträckor. Lärdom kan tas av Region Gotlands arbete med vandringsleder. 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.

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. Den led som finns idag på Gotland, Gotlandsleden, är inte godkänd av Trafikverket och Trafikverket har i en

utredning bedömt att omfattande infrastrukturinvesteringar skulle krävas för att få leden godkänd.

I den regionala cykelplanens strategiska del kommer en föreslagen insats vara att arbeta för att tillskapa en regional cykelturismled på Gotland. Hur en eventuell sådan led kommer att se ut finns alltså ännu inte framtaget och ingår inte som en del i den karta över föreslaget cykelvägnät som presenteras i detta ärende. Vid anläggande och skyltning av en regional cykelturismled krävs sannolikt en del infrastrukturåtgärder som förslagsvis då prioriteras in efter att de identifierats och efter att ha ställts mot övriga identifierade stråk i den regionala cykelplanen.

För att möjliggöra kombinationsresor behöver saknade länkar byggas. I kartbilden nedan identifieras stråk, men cykelmöjligheten behöver även förbättras på kortare sträckor, mellan samhällen och målpunkter som exempelvis kollektivtrafikens hållplatser. I den regionala cykelplanens strategiska del kommer en föreslagen insats vara att genomföra en behovsinventering över anslutningsvägar till kollektivtrafikens hållplatser.

#### Förslag på cykelvägnät och prioriteringsordning

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



Bild 3 Utpekande av cykelvägnät och förslag till prioritering

#### Förslag till prio 1

Pendlingsstråk Visby:



- Visby – Roma: 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.
- Visby – Stenkumla/Träkumla: 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 planerat sammanlagt bör väljas.

Fårö, cykling för rekreation och turism:

- Sudersand – Ekeviken: Sträckan är 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.

Tillgänglighet till nya nationalparken:

- Fårösund – nya nationalparken: För att göra det enkelt att ta sig med cykel till nya nationalparken.

Förslag till prio 2

Knyta ihop tätorter:

- Lärbro – Slite: Sträckan är enligt data från Telia Travel Emission Insights en av de mest resta sträckorna på Gotland (sannolikt delvis pga. Heidelberg Materials transporter). Det finns ett värde i att knyta ihop tätort med skolort på ett säkert sätt och därmed underlätta för cykelpendling till skolan.
- Klintehamn – Hemse: 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.

Pendlingsstråk Visby:

- Visby – Bro/Väskinde: Bro/Väskinde är ett område som expanderar. Att ta sig vidare längs väg 148 med cykel är idag inget trafiksäkert alternativ. Däremot finns stor potential till ökad cykelpendling längs sträckan om möjligheterna förbättras.

Fårö, cykling för rekreation och turism:

- Broa – Sudersand: Sträckan Broa – Sudersand är enligt data från Telia Travel Emission en av de mest resta sträckorna på Gotland. Den är idag inte cykelvänlig. Fårö är ett stort turistmål om somrarna, med en hårt belastad infrastruktur. Genom att underlätta för cykling kan infrastrukturen avlastas. Sträckan finns med i FÖP Fårö.

### Förslag till prio 3

Sträckorna är identifierade antingen för att det sker många resor där idag eller för att de skulle hjälpa till att binda ihop cykelvägnätet.

### **Bedömning**

Regionstyrelseförvaltningen bedömer att regionstyrelsen bör informeras och om status i arbetet med framtagande av en regional cykelplan för Gotland, med möjlighet att ge eventuella inspel till processen.

### **Bedömning av konsekvenser i tvärperspektiv**

#### **1. Rättslig grund/ rättsligt perspektiv**

Ej aktuellt

#### **2. Ekonomiskt perspektiv**

Bedömningen är att främjande av cykling är positivt ur ett ekonomiskt perspektiv då studier visar att varje investerad krona i cykelinfrastruktur ger mångfalt tillbaka. Åtgärder på de stråk och sträckningar som pekats ut i detta ärende finansieras genom länsplan för regional transportinfrastruktur.

#### **3. Barnperspektiv**

Bedömningen är att den regionala cykelplanen kan bidra positivt ur ett barnperspektiv, inte minst om den kan hjälpa till att underlätta för barn att cykla till skola och fritidsaktiviteter.

#### **4. Jämställdhetsperspektiv**

Bedömningen är att främjad cykling är viktigt för kvinnor och män.

#### **5. Landsbygdssäkring/geografiskt perspektiv**

Bedömningen är att den regionala cykelplanen bidrar till att binda ihop hela Gotland genom att identifiera stråk och sträckor över stora delar av ön.

#### **6. Klimat och miljöperspektiv**

Bedömningen är att främjad cykling är viktigt ur ett klimat- och miljöhänsesende.

### **Beslutsunderlag**

Tjänsteskrivelse regionstyrelseförvaltningen daterad 2024-05-20

Regionstyrelseförvaltningen

Stefan Hollmark  
Regiondirektör

**Stefan Persson**  
Regional utvecklingsdirektör

**Skickas till**

Anvisning: Vilka som ska meddelas/delges.