

# Cykelplan Visby 2015-2025

Teknikförvaltningen Region Gotland  
Antagen av Tekniska nämnden 2015-12-15



## Innehållsförteckning

Syfte.....	3	Trafiksäkerhet och trygghet.....	19
Mål.....	3	Tillgänglighet.....	20
Hållbart resande .....	4	Belysning.....	20
Miljö och hälsa .....	4	Cykeltrafikräkning och resvaneundersökning .....	21
Ekonomi .....	4	Cykelvägvisning och kartor .....	22
Stadsmiljö.....	5	Drift och underhåll.....	23
Trafiksäkerhet och trygghet.....	5	Säkra skolvägar .....	24
Tillgänglighet.....	6	Arbetspendling.....	25
Jämlikhet och barnperspektiv .....	6	Rekreations- och turistcykling .....	26
Nulägesbeskrivning .....	7	El- och lastcyklar .....	26
Cykeltrafikräkning .....	7	Cykelservice .....	27
Olycksstatistik .....	9	Planering .....	27
Cykelhjälmsanvändning .....	10	Information och kampanjer .....	28
Genomförda cykelkampanjer .....	11	Genomförande.....	32
Digital medborgardialog .....	12	Planering och inventering.....	32
Resvaneundersökning Region Gotland .....	12	Investeringsåtgärder.....	33
Riktlinjer och åtgärder.....	13	Drift och underhållsåtgärder .....	35
Cykelvägar .....	13	Information och påverkansåtgärder.....	36
Cykelpassager och överfarter .....	15	Uppföljning och medborgardialog .....	37
Målpunkter .....	16	Referenser .....	38
Cykelparkering .....	17	Medverkande .....	39
Kollektivtrafik .....	18		

Ökad cykling bidrar till flera positiva effekter. Att vi rör oss mer i vardagen gör att vi mår bättre och lever längre. Mindre bilåkande till förmån för cyklande ger renare luft och lägre bullernivåer vilket skapar attraktiva livsmiljöer. Därför är gång- och cykeltrafik de trafikslag som bör prioriteras högst i arbetet för en hållbar utveckling på Gotland.

## Syfte

Syftet med cykelplanen är att bidra till att målbilden i det regionala utvecklingsprogrammet Vision Gotland 2025 uppnås:

### **Cykelåkandet ökar med 30 % från år 2010 fram till 2025**

Förutsättningarna för cykling på Gotland är mycket goda, med gynnsam topografi och korta avstånd inom tätorterna. För att säkerställa att målsättningen med ökad cykling uppfylls arbetar Region Gotland med framtagandet av cykelplaner för tätorter på Gotland, där Cykelplan Visby utgör en första etapp.

Cykelplan Visby är avgränsad till Visby tätort, men ser även till möjligheter för utökad arbetspendling cirka 1 mil ut längs länsvägarna. Planen ger en nulägesbeskrivning av hur utgångsläget ser ut och fastställer riktlinjer för cykelnätets utformning och användning. Vidare ges också förslag till konkreta åtgärder och förbättringsmöjligheter vad gäller investering i infrastruktur, drift och underhåll samt information och påverkansåtgärder. Cykelplanen ska fungera som ett planerings- och budgetunderlag främst

för Teknikförvaltningens verksamhet, och vara ett hjälpmedel vid de prioriteringar och ekonomiska bedömningar som rör cykeltrafiken i Visby.

## Mål

Planeringen av cykeltrafiken ska präglas av ett strukturtänkande med utgångspunkt från cyklandets egna behov och förutsättningar, där tillgänglighet, trygghet, miljö, hälsa och genhet har avgörande betydelse. Cykelvägnätet ska utvecklas till en fungerande attraktiv, säker och trygg helhet, med ett sammanhängande huvudnät av cykelvägar som erbjuder goda cykelförbindelser mellan viktiga målpunkter. För att säkerställa god kvalitet med säkra skolvägar och bra möjlighet till arbetspendling ska cykelvägarna även vara tillgängliga, trygga och väl upplysta.

Utöver utbyggnad av cykelvägnätet måste befintlig infrastruktur göras säkrare och gång- och cykelpassager måste hastighetssäkras. Vid planering av cykelvägar ska olika alternativ och åtgärder studeras för att säkerställa en god helhetssyn. Alternativ till nya cykelvägar kan vara effektivisering av befintliga stråk, breddning av gång- och cykelvägar, säkrare passager samt olika typer av drift- och underhållsåtgärder. Framför allt prioriteras arbetet med att säkra gång- och cykeltrafiken till och från arbetsplatser, skolor och affärscentra.

Målen som riktlinjerna i Cykelplan Visby grundar sig i är bland annat de cykelmål och början till plan som finns inom fördjupad översiktsplan för Visby, antagen av regionfullmäktige år 2009; samt Regionens Energiplan, Energi 2020, antagen av regionfullmäktige år 2014.

## Hållbart resande

Ett långsiktigt hållbart transportsystem måste svara mot de krav som människan och naturen ställer. Här har cykeln en given plats. Den har många och självklara fördelar: den kräver lite utrymme, den är energisnål, bullrar inte och medför inga luftföroreningar. Ett minskat bilåkande till förmån för cyklande ger miljömässiga fördelar som ger renare luft och lägre bullernivåer i våra tätorter. Cykeln som transportmedel har också betydande positiva effekter på folkhälsan.

## Miljö och hälsa

Cykeln är ett miljövänligt transportmedel, som inte bidrar till någon negativ klimatpåverkan. Ur miljösynpunkt är det särskilt lämpligt att ersätta korta bilresor under 5 km med cykel, eftersom bilen är som mest miljöskadlig och ineffektiv i början av resan på grund av kallstarter. För att uppnå detta krävs satsningar på säkra cykelvägar, tillgängliga cykelparkeringar och en möjlighet att kombinera cykelresan med andra trafikslag.

Aktiv transport – att gå eller cykla mellan olika målpunkter - bidrar till att uppnå rekommendationen om 30-60 minuter fysisk aktivitet varje dag. En utbyggd cykelinfrastruktur som gör miljöer säkrare för fotgängare och cyklister uppmuntrar fler till ett aktivt liv. Satsningar på gång- och cykelvägar lockar även inlines-, rullstols-, och rullskidåkare. Med hjälp av en lugn och trygg trafikmiljö som bidrar till minskat trafikbuller främjas människors livskvalitet och hälsa.

## Ekonomi

Nyinvesteringar i bilväginfrastruktur är många gånger inte förenligt med mål om begränsad klimatpåverkan, eftersom en utbyggd och förbättrad bilväginfrastruktur samtidigt leder till ett ökat bilresande. Om satsningar i infrastrukturen istället syftar till att öka kapaciteten och attraktiviteten för att gå, cykla eller åka kollektivt bidrar det däremot till ett klimatsmart och hållbart resande.

När färre resor inom tätorterna sker med bil uppstår samtidigt ett minskat behov av bilparkeringsplatser. Detta kan innebära en besparing för verksamheter och byggherrar som får lägre kostnader för parkering. På sikt kan detta också underlätta för att göra förtätningar i staden, och samtidigt skapa en blandad stad med bättre grönsstruktur. Parkeringsytorna kan istället användas till exempelvis bostäder, grönytor, handel och arbetsplatser.

Ett flertal studier visar att den största samhällsekonomiska vinsten med ökad cykling kommer från hälsoeffekterna. Fysisk aktivitet, genom att gå eller cykla till skola och arbete, motverkar en rad sjukdomar, samtidigt som det minskar sjukfrånvaro och produktionsbortfall. Detta bidrar i sin helhet till minskade kostnader för samhället, och studier har visat på att cyklingens gynnsamma hälsoeffekter leder till samhällsbesparingar på mellan 7500–12000 kr/individ och år.

## Stadsmiljö

Vägarna och gatorna utgör en av de kanske viktigaste offentliga rummen i Visby. Utvecklingen sedan 1960-talet har dock inneburit att det förgrenade vägnätet har blivit mindre tydligt. De nya stadsdelarna försörjs istället ofta med kringleder och genomfartsgator. Den ökade bilismen och prioritering av bilens framkomlighet har i en del fall även gjort huvudgatorna till bullrande trafikapparater med karaktär av leder, som skiljer av och splittar snarare än helar och binder samman staden.

Om samhället utvecklas tätt och diversifierat minskar behovet av långa dagliga persontransporter och tillsammans med ett utbyggt cykelvägnät främjar detta både stadsmiljön och människors hälsa. Det är även viktigt att genom en utbyggd cykelinfrastruktur skapa tillgängliga stråk till och inom stadens grönområden, för att främja rekreation och hälsa. En ökad andel cykeltrafik på längre sträckor kräver samverkan mellan olika aktörer så att cykeln i högre grad kan fungera som en länk i hela resan, till exempel mellan bostaden eller arbetsplatsen och busstationen.

Satsningar på att integrera cykeln och cykelns roll i transportplaneringen ökar förutsättningar för en väl fungerande cykeltrafik och kan samtidigt höja statusen för cykeln som transportmedel. Studier visar att det är fullt möjligt att överföra bilresor till cykling, speciellt de korta vardagliga resorna. För att öka gång- och cykeltrafiken måste de få en högre prioritet i trafik- och samhällsplaneringen samt att de måste tilldelas tillräckliga resurser.

## Trafiksäkerhet och trygghet

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken, vilket innebär att transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som detta ställer. Gator och vägar kan göras trafiksäkrare och mer tillgängliga genom hastighetsreducerade gång- och cykelpassager, lägre hastighetsgränser vid blandtrafik och separerade gång- och cykelvägar. Korsningar kan ges en säkrare utformning för både bilister och oskyddade trafikanter, exempelvis genom att bygga om en flervägs korsning till en cirkulationsplats.

Lika viktigt att man känner sig säker när man cyklar är att man som gående och cyklist känner sig trygg längs cykelvägarna. Därför är det viktigt att satsa på åtgärder som främjar känslan av trygghet. Detta sker exempelvis genom att skapa platser och miljöer där människor vistas på olika tider under dygnet, se till att det finns belysning anpassad till gående och cyklist och att sikten är god.

Förutom själva cykelvägarna så krävs också att övrig cykelinfrastruktur är säker och trygg för dess användare. En cykelparkering som medger en säker låsning av cykeln, och som samtidigt känns trygg är av stor vikt för att ytterligare minska antalet cykelstölder, och för att få fler att cykla. Detsamma gäller drift och underhåll av vägarna och dess närområde. Skötsel av sidovegetation, belysning och renhållning skapar miljöer och platser som känns trevligare och tryggare att vistas på.

## **Tillgänglighet**

En stad som är tillgänglig och användbar för så många som möjligt skapar förutsättningar för ökad delaktighet och jämlikhet. Trafikbarriärer som stora bilvägar, korsningspunkter och hinder innebär både låg tillgänglighet och begränsad framkomlighet, vilket kan leda till ett minskat resande. Exempel på åtgärder som ökar tillgängligheten är att förbättra trafikmiljön i tätorterna samt att bygga gång- och cykelvägar för att säkra barns skolvägar och underlätta för arbetspendling med cykel eller kollektivtrafik.

Cykelleder och gångbanor kan med fördel stärka tillgängligheten och delaktigheten för personer med funktionsnedsättning. Den byggda miljön innehåller många hinder som försvårar för personer med funktionsnedsättning att delta på lika villkor i samhället som alla andra. Säkras en god kvalitet på promenad- och cykelstråk så möjliggörs det i större utsträckning, för de med funktionsnedsättning, att delta i samhällslivet och vara fysiskt aktiva på samma villkor som de utan funktionsnedsättning.

Vid åtgärder i den fysiska miljön krävs därför ytterligare hänsyn till aspekter som exempelvis bredd för rullstolar, tvära kurvor eller annat som har betydelse för rullstolsåkares och rullatoranvändares framkomlighet; samt ljudsignaler vid övergångsställen och tydliga trafikskyltar anpassade för synsvaga.

## **Jämlikhet och barnperspektiv**

Ur ett demokratiskt perspektiv är rättigheten till liv och hälsa, till det offentliga rummet och tillgängligheten i transportsystemet utan bil en grundläggande rättighet. En utbyggd cykelinfrastruktur bidrar till en tryggare och mer tillgänglig trafikmiljö, även för dem utan bil. Ett jämlikhetsperspektiv inom samhälls- och trafikplanering innebär att grupper som vanligtvis inte är representerade i transportinfrastrukturen synliggörs.

Ett av de nationella transportpolitiska målen är att skapa ett jämställt transportsystem, som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Studier och forskning av mäns och kvinnors resande har visat att deras erfarenheter och behov av transport skiljer sig åt. Samtidigt exkluderas grupper som barn, personer utan körkort, många äldre och hushåll med lägre inkomst från resor som kräver biltransport. Genom att möjliggöra för att fler vardagliga transporter kan ske med alternativ till bilen så gynnas därmed fler.

Aktiva transporter – att dagligen gå eller cykla till och från skolan – har positiva effekter på barns hälsa. Det motverkar bland annat depression och aggressivitet och leder dessutom för de flesta barn till en högre veckoförbrukning av energi. Att cykla eller promenera till skolan är inte endast ett sätt att röra sig mellan målpunkter, utan ger även tillfälle till lek och samvaro. Ytterligare stimulerar det barn till att ta eget ansvar och att upptäcka miljön och den omgivning de färdas i – så kallad lärande miljö.

## Nulägesbeskrivning

Befolkningsprognoser visar på att befolkningen i Visby och dess närområde ökar. I samband med denna utveckling planeras och byggs flera nya områden, bland annat A7- och Visborgsområdet, och detta gör att det finns ett behov av att satsa på gång- och cykelinfrastrukturen i staden framöver.

Den befintliga cykelinfrastrukturen i Visby består i huvudsak av gemensamma gång- och cykelvägar, dels längs stadens huvudvägar, dels genom park- och bostadsområden. Längden på de befintliga kommunala cykelvägarna i Visby, som även inkluderar gemensamma gång- och cykelbanor, är beräknat till cirka 80 km.

Gotland är det biltätaste länet i Sverige. Vid årsskiftet 2014/2015 hade Gotland 593 bilar i trafik per 1000 invånare. Det genomsnittliga antalet för övriga län i Sverige ligger på 471 bilar. För att nå de regionala målen för ökad hälsa, god livsmiljö och minskad klimatpåverkan krävs att utsläppen från biltrafiken minskar och att bilarna tar mindre plats i tätorterna, till exempel genom att fler bilresor ersätts med andra transportmedel. Här har cykeln en given plats, som kan ersätta de flesta bilresor under 5 km, och på sikt även längre resor mellan tätorter på Gotland.

## Cykeltrafikräkning

Region Gotland utför regelbundna cykeltrafikräkningar i Visby under sommarsäsongen från maj till augusti. Trafikräkningarna görs på fyra större cykelvägar i staden: Söderväg, Jungmansgatan mot Allégatan, Österväg

och Norderväg. Sedan 2015 utförs även cykeltrafikräkning på Stenkumlaväg. Karta över mätpunkterna finns i bild 14.

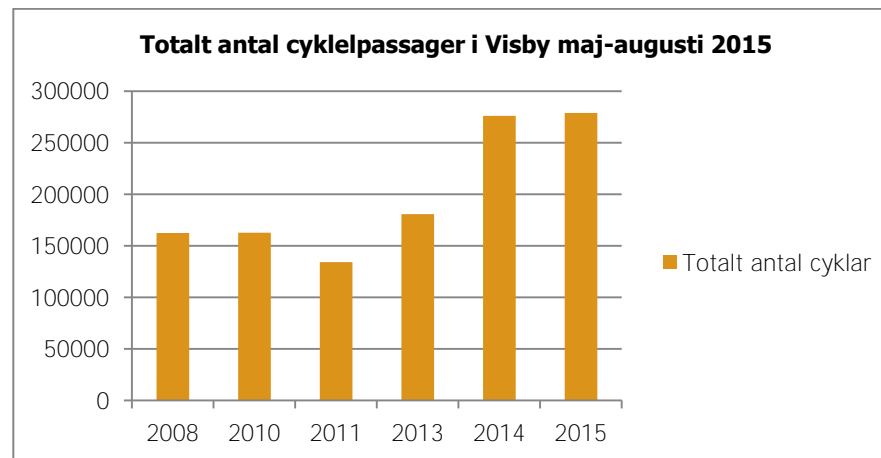


Bild 1. Räknade cykelpassager i Visby maj-augusti 2008-2015 vid fyra mätpunkter

På senare år har det skett en markant ökning av det totala antalet räknade cyklister i Visby. Under 2014 var ökningen 53 % jämfört med föregående år, och det ökade antalet höll sig stabilt även under 2015. I denna sammanställning är dock inte räkningarna för Stenkumlaväg under 2015 med, för att bättre kunna jämföra resultatet med tidigare år.

Trender inom antalet cyklister måste ses ur ett längre perspektiv för att ge en rättvis bild av cykelutvecklingen. Hur många som väljer att cykla påverkas av en rad, oftast skiftande, faktorer: väder, avstånd, humör, behov av packning m.m. Därför är det viktigt att satsa på mer permanenta cykel-främjande åtgärder inom exempelvis infrastrukturen, såsom nya cykelvä-



gar och säkra passager, för att bidra till en hållbar och fortsatt ökning av cyklister i Visby.

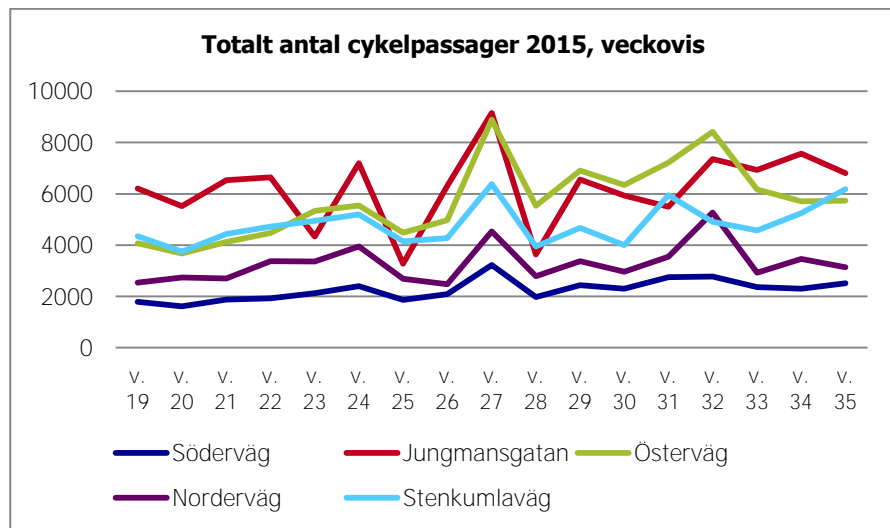


Bild 2. Totalt antal cykelpassager i Visby maj-augusti 2015, veckovis

Diagrammet i bild 2 ovan visar att mätpunkterna påverkas olika under turistsäsongen. Cykelvägar som är centralt lokaliserade, som Österväg och Norderväg, men även Jungmansgatan, får en stor ökning av antal cyklister under de stora turistveckorna. Övriga cykelvägar påverkas inte lika mycket av detta, och på vägarna Stenkumlaväg och Söderväg förekommer mer vardagscykling. Bild 3 visar den genomsnittliga vardagsdygnstrafiken.

Vecka 27 och 32 är stora turistveckor i juli samt augusti, då Almedalsveckan och Medeltidsveckan i Visby infaller. Sedan 2014 har delar av Visby

innerstad varit avstängd för biltrafik under Almedalsveckan. Detta kan bidra till en ökning av antalet cyklister under denna vecka. En förlängd turistsäsong, i kombination med bilreducerande åtgärder i innerstaden under sommarsäsongen, kan därmed ha en positiv effekt på det totala antalet cyklister i Visby.

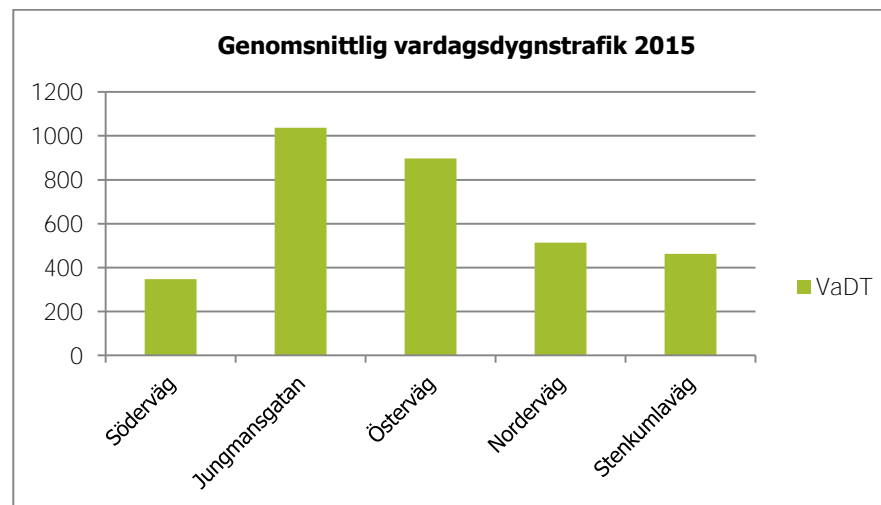


Bild 3. Genomsnittlig VaDT i Visby maj-augusti 2015

För att främja året-runt cykling är det viktigt att satsa på åtgärder som ökar cykling även under lågsäsong, exempelvis genom att få fler att cykla under vintertid. Detta kan ske genom riktade kampanjer för att öka vardagscykling, både arbetscykelpendling och cykling till skolor; men även genom att arbeta mer med drift- och underhållsåtgärder såsom prioritering av grus- och lövsopning, vinterväghållning och belysning.



## Olycksstatistik

Kartan i bild 5 visar antal personer i cykelolyckor i Visby mellan januari 2000 till september 2015. Under en 15-års period har 303 personolyckor skett, varav en dödsolycka. Ser man till skadegrad så är 202 av dessa lindrigt skadade, 62 måttligt skadade och 1 allvarligt skadad.

Tabellen nedan i bild 4 visar antalet cykelolyckor som skett sedan 2010, då även sjukvården rapporterar in olycksstatistik. Ett lägre antal olyckor år 2010 samt 2013-2014 kan förklaras med ett visst bortfall av rapporter. För 2015 saknas statistik för månaderna oktober-december. Statistiken visar dock på en minskning av antalet cykelolyckor, trots en stor ökning av antal cyklister.

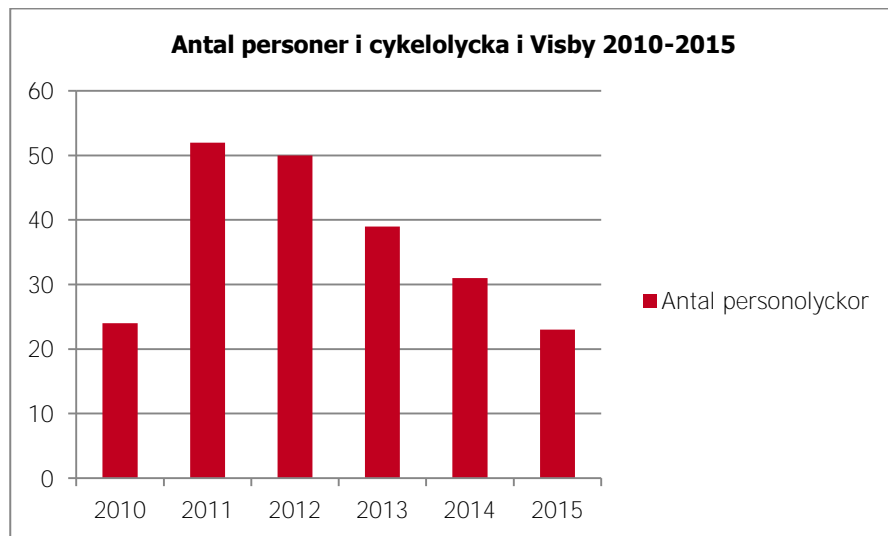


Bild 4. Antal personer i cykelolycka i Visby 2010-2015

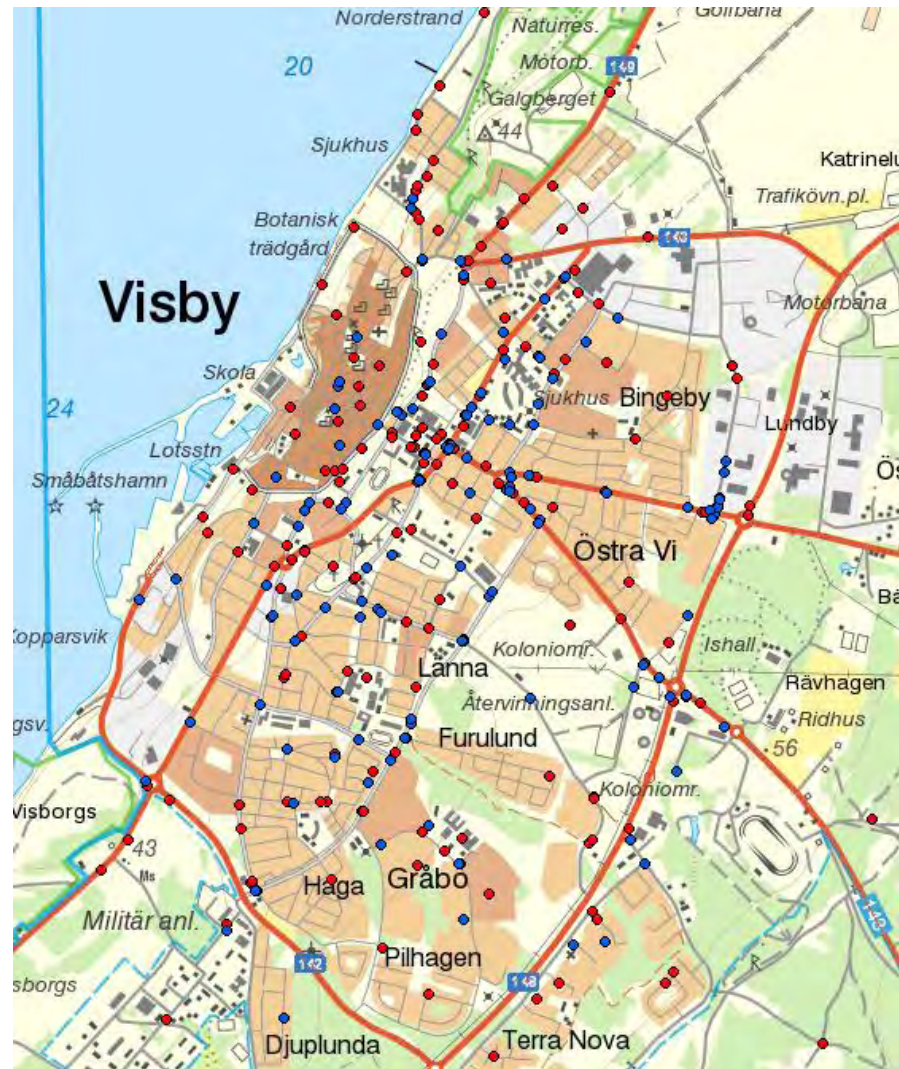


Bild 5. Cykelolyckor i Visby 2000-2015. Blått från polisrapportering, rött från 2010 sjukvård

Av det totala antalet cykelolyckor under perioden 2010-2015 var 61 % singelolyckor, och 25 % var kollisionsoolyckor med personbil. Resten av olyckorna skedde vid kollision av annat trafikslag, där 5 % var kollision med annan cykel, och 2 % med fotgängare.

De flesta olyckor sker utmed huvudcykelnätet, antingen längs en sträcka eller vid en passage eller korsning. En stor del av olyckorna är koncentrerade till Visbys centrala delar. Ett fåtal cykelolyckor sker på lokalvägar och längs separata cykelvägar.

Varje år tar NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, fram ett trafikskadeindex för kommuner. Detta index jämför hur många som skadats eller omkommit i trafiken. År 2015 redovisas för första gången ett gång- och cykelindex, som enbart ser till olyckor där inga motorfordon varit inblandade. År 2015 låg detta GC-index för hela Sverige på 265,35. Gotland kommuns GC-index var 125,75 samma år, vilket därmed utgör ett positivt tal då det är lägre än genomsnittet.

Trots att antal cykelolyckor minskar på Gotland, så dödas och skadas allt fler oskyddade trafikanter i Sverige. År 2010 skadades 8278 cyklister i Sverige, och år 2014 hade denna siffra ökat till 12210 skadade. Det är därmed av stor vikt att ett trafiksäkrande arbete sker kontinuerligt på vägarna och gatorna i våra tätorter. Detta sker bland annat genom fysiska åtgärder, justerade hastighetsgränser, säkra passager, förstärkt belysning, förbättringar i drift och underhåll samt riktade informationskampanjer.

## Cykelhjälm användning

År 2005 infördes en cykelhjälm i Sverige som gjorde det obligatoriskt för barn upp till 15 år att använda cykelhjälm. Med lagen var förhoppningen att hjälmanvändning skulle bli en vana som följde med i vuxenlivet. Statistiken visar dock att vuxna använder cykelhjälm i mycket mindre utsträckning än barn, trots att det idag är fler cyklister som skadas i trafiken. I diagrammet nedan visas cykelhjälm användning i procent under 2015. Gotlands län ligger under Sveriges genomsnitt, med en total användning på ca 35 %. Trots lagen använder mindre än hälften av alla barn under 15 år cykelhjälm, och hos vuxna ligger samma siffra på ca 15 %. Åtgärder för att öka cykelhjälm användningen är därmed viktigt.

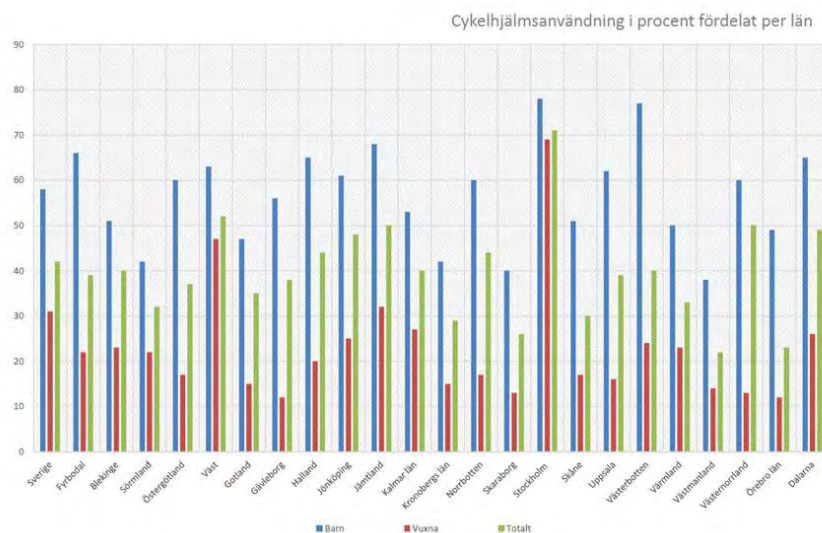


Bild 6. Cykelhjälm användning i Sverige, fördelat per län 2015. Källa: NTF

## Genomförda cykelkampanjer

På Gotland har det under det senaste decenniet bedrivits ett flertal cykelkampanjer med olika inriktningar och syfte. De flesta av kampanjerna har involverat regionens medarbetare där det övergripande målet har varit att förändra människors resvanor genom att övergå till miljövänligare och hälsosammare transportsätt.

År 2008 pågick kampanjen "Hälsotramparna" som innebar att en grupp medverkande fick en hälsoprofilbedömning innan kampanjstart, samt ett startpaket med cykelhjälm, regnställ, cykeldator och reflexväst. Ett halvår senare gjordes en uppföljning för att studera hur de medverkandes inställning till cykling hade förändrats. Alla medverkande medgav att deras hälsa hade förbättrats, genom att de aktivt börjat cykla till arbetet men även till aktiviteter på fritiden, vilket också lett till att de flesta tänker fortsätta cykla efter kampanjens slut. Många av cyklisterna nämnde även att de påverkat människor i sin omgivning till att cykla mera. Tillsammans besparade cyklisterna miljön 1 ton koldioxidutsläpp genom att låta bilen stå under kampanjperioden.

Under Folkhälsodagarna år 2008 invigdes Cykelspåret, en 8,5 km skyltad cykelväg i Visby. Idén till Cykelspåret är resultatet av ett medborgarförslag, som efterfrågade en slags motions slinga för cyklister. Vägvisningens utformning skedde i samarbete med elever från högskolan.

År 2010 bedrevs en annan cykelkampanj för kommunens medarbetare där över 1000 personer anmälde sig. Under nio veckor minskade koldiox-

idutsläppen med 19 ton genom att de medverkande aktivt cyklade istället för att ta bilen. Priser lottades sedan ut till de som trampat flitigast under kampanjperioden och därmed bidragit till förbättrad miljö och folkhälsa.

Kampanjen "Klimatresenären" syftade till att få gotlänningar att bli mer medvetna om miljövänliga transportmedel och därigenom starta ett projekt där medborgarna fick anmäla intresse och sedan gå, cykla eller åka kollektivt till skola eller arbete. Det är dock inte endast arbetsplatser som deltagit i kampanjer, utan även skolor.

De flesta av kampanjerna riktar sig mot förvärvsarbetare, men genom att aktivt börja genomföra liknande kampanjer på skolor får barn i en tidig ålder lära sig om hållbara transportalternativ, vilket sedan barnfamiljer kan försöka upprätthålla tillsammans. Tjelvarskolan i Visby startade år 2009 en kampanj där skolbarn, föräldrar och personal under tio veckor tillsammans fokuserade på att resa klimatsmart.

Sedan några år tillbaka genomför Region Gotland tillsammans med NTF, Polismyndigheten och Länsförsäkringar en reflex- och cykelbelysningskampanj under oktober månad i Visby. Kampanjen har visat sig vara lyckad, där reflexer och cykellysen delas ut samt information och dialog om trafiksäkerhet och hur viktigt det är att man syns ordentligt i mörkret hålls med medborgare. Region Gotland har även sedan år 2014 utfört en reflexvideokampanj med fokus på cyklister på lokala biografen Biostaden Borgen i Visby under månaderna november till januari.



## Digital medborgardialog

I samband med framtagandet av Cykelplan Visby har ett verktyg för digital medborgardialog lanserats på Region Gotlands hemsida för cykel. Detta verktyg består av ett formulär med en digital karta, där medborgare kan kommentera cykelvägarna i såväl Visby som på övriga Gotland. Syftet med detta verktyg är att synliggöra och skapa engagemang kring cykelfrågor för medborgarna, men också att kunna föra en medborgardialog och skapa ett bredare åtgärdsunderlag till cykelplanen. Verktöget tillåter sedan ansvariga tjänstemän att återkoppla direkt till medborgaren.

En sammanställning av utpekade platser i Visby visas i kartan i bild 7. De flesta inkomna kommentarer gäller någon form av trafiksäkerhetsåtgärd, oftast vid korsningar, passager och andra konfliktpunkter som känns osäkra och otrygga. Även förslag på nya cykelvägssträckningar är lämnade, där cyklister pekar ut felande länkar i cykelvägnätet.

## Resvaneundersökning Region Gotland

Under år 2012 och 2015 genomfördes enkätundersökningar avseende anställdas resvanor inom Region Gotland. Resultatet visar att de totala utsläppen/capita har ökat med cirka 4 %. En utmaning är att fortsätta arbetet med att öka andelen cyklister och fotgängare för de kortaste pendlingsresorna. Ca 40 % av bilisterna som reser med bil fem dagar i veckan har kortare än 10 kilometer till arbetet. Det är därför viktigt att fler medarbetare får möjlighet att cykla och gå till arbetet.

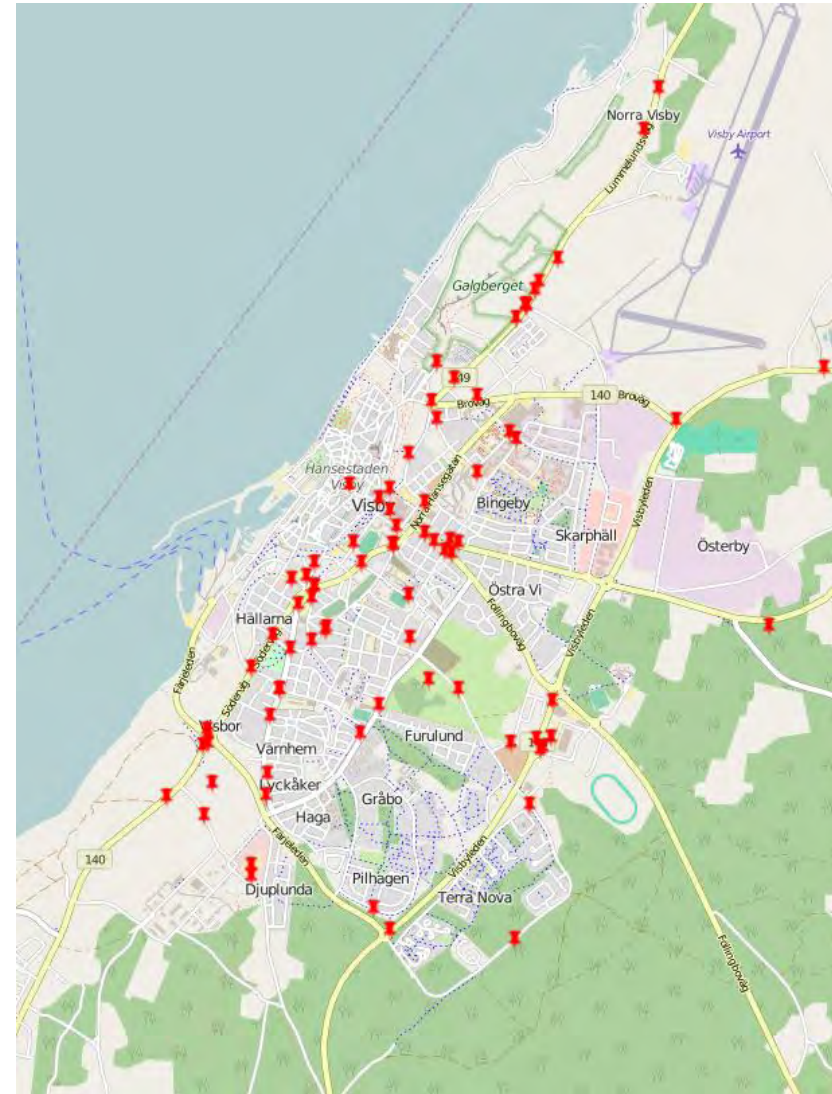


Bild 7. Synpunktshanteringskarta för medborgardialog kring cykelfrågor

## Riktlinjer och åtgärder

### Cykelvägar

Att investera i ett sammanhängande gång- och cykelnät är en viktig faktor för att främja en hälsosammare livsstil och en hållbar stad. Visbys cykelvägnät ska byggas ut och kompletteras så att cykeln kan bli ett attraktivt och konkurrenskraftigt transportmedel gentemot bilen.

Det finns en rad olika faktorer som påverkar användningen av cykeln som transportmedel. Ett sammanhängande, lättöverskådligt, säkert och tryggt cykelnät i en vacker och relativt tyst omgivning är viktigt för att det ska kännas attraktivt att cykla. En god planerad cykelinfrastruktur innebär få konflikter med andra trafikslag och gena förbindelser. En utbyggnad ska framförallt gynna arbetspendling och cykling till och från skolor, men även andra viktiga målpunkter med samhällsservice ska prioriteras. Cykelvägnätet ska utformas på ett trafiksäkert sätt så att det bidrar till en minskning av antalet olyckor med cykel. Särskild uppmärksamhet ska ägnas de punkter där cyklister kommer i konflikt med andra trafikanter.

År 2011 inventerades samtliga kommunala cykelvägar i Visby tätort, med information om bredd, skyltning samt eventuella hinder. I samband med arbetet med Cykelplan Visby har cykelvägnätet i staden klassificerats som huvudnät respektive lokalnät. Utöver denna klassificering finns även gator där blandtrafik kan tillåtas när hastigheten är 30 km/tim och trafiken är låg.

Riktlinjer för huvudnät	Riktlinjer för lokalnät
Huvudnätet är till för cyklister som färdas längre sträckor inom staden, som binder ihop olika stadsdelar och viktiga målpunkter såsom större arbetsplatsområden, tätortens kommersiella centrum, stationer/terminaler, skolor, sjukhus och större fritidsanläggningar.	Lokalnätet är till för cyklister som färdas kortare sträckor och oftast inom en stadsdel. Viktiga målpunkter är till exempel lokalt centrum, enskilda affärer, offentlig service, förskola, fritidsområden/anläggningar och busshållplatser.
Korsningspunkterna med bilnätet ska vara utformade så att den barriärstorlek som bilnätet medför minimeras. Inga hinder bör förekomma i form av gupp, cykelfällor, utserveringar etc.	Korsningspunkterna med bilnätet bör vara så utformade att den barriärstorlek som bilnätet medför minimeras. Hinder kan förekomma, dessa bör dock vara säkrade för att minska olycksrisker.
Alla vägar i huvudcykelvägnätet ska vara separerade från biltrafik. På delar av huvudnätet bör cyklister vara separerade från gångtrafikanter.	I lokalnätet är målet att alla cykelvägar ska vara separerade från biltrafik, men undantag får förekomma, där cyklister får samspela med andra trafikslag.
Huvudcykelnätet ska vara lika gent som bilnätet, och bestå av ett sammanhängande nät av cykelvägar som medger en god färdhastighet och vägvalsfrihet för cyklister.	Nätet består av cykelvägar och lokalgator som på ett gent sätt binder ihop olika målpunkter inom stadsdelen. Dessa stråk kan även främja rekreation och gå genom parkområden.
Nätet bör medge en färdhastighet på 30 km/tim, en god komfort för cyklister och beläggningen bör vara utan större ojämnheter. Gång- och cykelvägens bredd bör vara minst 3 meter.	Nätet bör medge en färdhastighet på 15-20 km/tim, erbjuda en god komfort för cyklister och beläggningen bör vara utan större ojämnheter. Gång- och cykelvägens bredd bör vara minst 2 meter.
Stråken ska ha en kontinuerlig och tydlig vägvisning med angivet avstånd vid varje valpunkt. De bör ha en egen anpassad belysning, och tillgång till cykelservice såsom pumpstationer.	Nätet ska ansluta till huvudnätet så att cyklister kan hitta alternativa och mer upplevelserika cykelvägar än vad huvudnätet erbjuder. För att underlätta orienterbarheten bör vägvisning ske vid viktiga knutpunkter.
Huvudnätet ska prioriteras före lokalnätet vad gäller nybeläggning och underhåll. Detta gäller dock ej underhåll av skolvägar.	Drift och underhåll på lokalnätet ska ske vid behov, eller då brister kan innebära allvarliga olycksrisker.

Bild 8. Riktlinjer för huvudnät och lokalnät för cykel i Visby.

Inom fördjupad översiktplan för Visby har felande länkar i tätorten identifierats, och en uppdaterad sammanställning av dessa finns i kartan i bild 9. Felande länkar är sträckor där det saknas delar av huvudvägnätet för att binda samman olika områden eller där en del av lokalvägnätet ännu inte är utbyggt inom ett område.

Vid nybyggnation finns krav att gångbanan är väl åtskild från cykelbanan, främst ur tillgänglighets- och trygghetssynpunkt. En gemensam gång- och cykelväg behöver dock inte vara osäker, och olyckstatistiken i Visby bekräftar detta, där enbart 2 % av olyckorna sked vid kollision mellan cyklister och gående.

I första hand ska därför separering från biltrafiken prioriteras. För att möjliggöra separering av gående och cyklister där behov finns ska dock gång- och cykelvägar vid nybyggnation vara minst 3 meter breda. Separering sker sedan efter bedömning utifrån cykelvägens funktion, flöde och cykeltrafikens hastighet.

Cykelbanor är i grunden dubbelriktade. För enkelriktade cykelbanor krävs lokal trafikföreskrift och utmärkning med tilläggstavla.

För övrig utformning av cykelinfrastruktur ska de riktlinjer som finns framtagna på nationell nivå, bland annat inom *Vägar och gators utformning* och *GCM-handboken*, gälla.

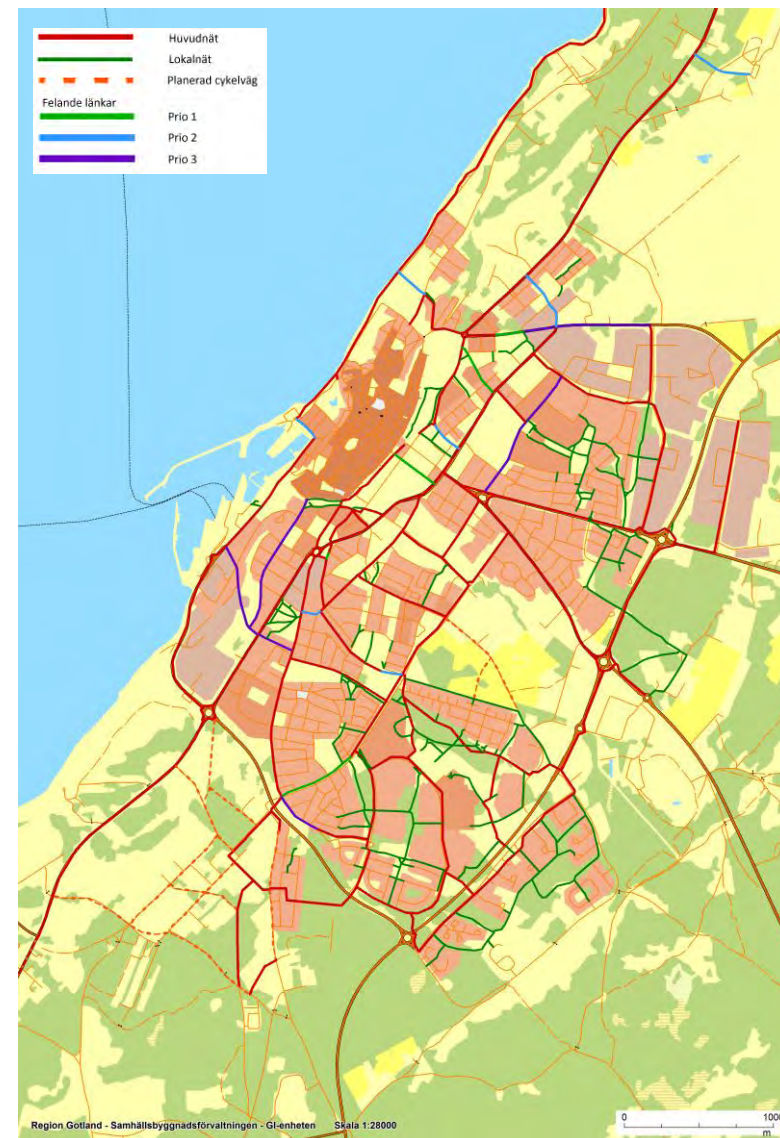


Bild 9. Karta över huvud- och lokalnät samt felande länkar i huvudnätet



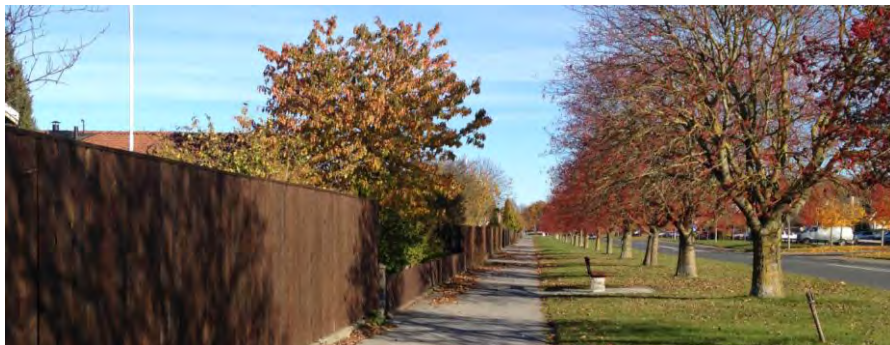


Bild 10. Gång- och cykelväg separerad från biltrafik längs Allégatan

#### Åtgärder cykelvägar:

- För att uppnå ett attraktivt och sammanhållet gång- och cykelvägnät ska identifierade felande länkarna åtgärdas
- I första hand ska felande länkar utmed huvudcykelnätet åtgärdas. Av dessa ska cykelvägar till skolor prioriteras först, och sedan stora arbetscykelpendlingsstråk och cykelvägar till och från handels- och serviceområden
- Prioriteringsordningen och urvalet av dessa länkas ska årligen ses över. Exempelvis bör felande länkar åtgärdas utifrån uppdaterad olycksstatistik och nya exploateringsområden
- En uppdatering av den cykelvägsinventering som gjordes 2011 ska ske, där uppgifter om bredd, skyltning och eventuella hinder ska framgå
- Behovet av separering mellan gående och cyklister utmed huvudcykelvägnätet ska ses över, genom en bedömning av cykelvägens funktion, flöde och cykeltrafikens hastighet

#### Cykelpassager och överfarter

Det är vid korsningspunkter med biltrafik som de allvarligaste cykelolyckorna sker. För att öka cyklisters säkerhet och tillgänglighet ska därför biltrafiken reduceras till max 30 km/tim vid större korsningar och passager genom fysisk utformning. Detta kan ske genom en upphöjning av hela passagen, men även genom att anlägga en väg- eller busskudde före passagen. Vid signalljusreglerade korsningar ska signal samt dess väntytor anpassas till cyklister. Vid ny- eller ombyggnation av passager ska dessa även tillgänglighetsanpassas.

Sedan år 2014 finns det enligt lag möjlighet att anlägga cykelöverfarter där biltrafiken har väjningsplikt mot cyklister. Innan detta används i Visby bör ur säkerhetssynpunkt en konsekvensutredning av redan prövade fall göras.

#### Åtgärder cykelpassager och överfarter:

- En inventering av stora korsningar och passager utifrån ett trafiksäkerhets- och trygghetsperspektiv ska göras
- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder ska genomföras i större korsningspunkter och vid passager utmed huvudvägnätet och vid skolor, och de oskyddade trafikanternas behov ska prioriteras högst
- Vid nybyggnation ska cykelvägar utmed huvudvägnätet vara upphöjda vid korsningar och utfarter. För befintliga cykelvägar ska prioriterade stråk, såsom vid skolor eller vägar med hög trafik höjas upp
- Vid ny- och ombyggnation ska passager vara tillgänglighetsanpassade



## Målpunkter

Vid analys av cykelvägnätets brister och prioritering av felande länkar har hänsyn tagits till var viktiga målpunkter i Visby finns. Som målpunkt räknas skolor, sjukhus och vårdcentraler, större arbetsplatser, handelsplatser, hamn- och flygterminaler, kollektivtrafiknoder, större friluftsområden och idrottsplatser men även vissa turistattraktioner.

Gena förbindelser är viktigt för att cyklisten inte ska förlora tid och för att resan ska kännas attraktiv. Den verkliga cykelvägen får därför inte innebära någon större omväg i förhållande till den närmaste vägen från start- till målpunkt. Är vägen för lång väljs bilvägen istället. Bostäder och verksamheters lokalisering samt stadens täthet har därför stor betydelse för de grundläggande förutsättningarna för cykeltrafik i en tätort.

### Åtgärder målpunkter:

- Cykelvägar ska finnas till samtliga identifierade målpunkter. I de fall där cykelvägar saknas och felande länkar finns ska dessa åtgärdas
- Cykelvägvisning ska finnas till målpunkter utmed huvudcykelnätet. Behovet av cykelvägvisning ska tas fram i ett vägvisningsprogram
- I de fall där målpunkterna ligger på allmän platsmark eller inom Region Gotlands markområde ska cykelparkering till dessa finnas. För övriga målpunkter ska dialog hållas med fastighetsägare för att se över behovet av cykelparkeringar



Bild 11. Cykeltur genom Visby innerstad. Foto: Josefine Wigström

## Cykelparkering

Cykelparkeringsplatser är viktigt för att göra cykeln till ett attraktivt färdmedelsval. Cykelparkeringar måste finnas vid bostäder, skolor, arbetsplatser, vid kollektivtrafikens hållplatser samt övriga viktiga målpunkter. I dagsläget finns det inga fastställda parkeringstal för cykel i Visby, såsom det finns för bilparkering.

För cykelparkering på allmän platsmark, såsom vid gator, torg och grönområden, bör dessa lokaliseras nära viktiga målpunkter och entréer, med fastlåsning av cykelns ram, vara väl belysta och estetiskt tilltalande. Där det är möjligt ska cykelparkeringarna även vara väderskyddade med exempelvis tak, samt finnas parkering för el- och lastcykel, speciellt på de platser där behov av långtidsparkering finns.

Det bör alltid finnas tillgång till lediga parkeringsplatser, vilket gör att parkeringsplatserna bör vara rätt dimensionerade och skötas så att cyklar som är att betrakta som skrot eller övergivna forslas bort vid behov. Utformningen av cykelparkering ska integreras med övrig möblering i stadens utemiljö, såsom bänkar och plantering, för att främja en god och trevlig stadsmiljö. Ett möbleringsprogram för Gotland planeras att tas fram år 2016.

Vid bostäder bör cykelparkeringar ligga i anslutning till entré för både boende och besökare. Cykelparkering för boende vid exploatering bör alltid lokaliseras på kvartersmark, vara väderskyddad och erbjuda möjlighet att låsa fast cykeln i ramen. I flerbostadshus bör det även finnas möj-

lighet till cykelparkering inomhus i markplan där det även bör finnas eluttag för att kunna ladda en elcykels batteri.

Cykelparkeringar bör för övriga målpunkter och verksamheter lokaliseras på kvartersmark och i direkt anslutning till entrén. De ska erbjuda ramlåsning och helst vara väderskyddade. Det ska även finnas möjlighet till en trygg nattlig förvaring exempelvis inomhus eller i förråd för att underlätta kombination av trafikslag.

Vid butiker eller annan service är det oerhört viktigt att cykelparkering erbjuds nära entrén. Vanligt är annars att felparkering uppstår och att det parkeras cyklar närmast entrén ändå. Även här är det viktigt att kunna erbjuda väderskydd och ramlåsning.



Bild 12. Populär cykelparkering vid Österport

En anledning till att några väljer att inte använda cykel som transportmedel är oron för risken för cykelstölder. På Gotland har det totala antalet anmälda cykelstölder minskat. År 2010 anmäldes 549 cykelstölder på Gotland; år 2014 hade antalet anmälningar minskat till 475.

På nationell nivå syns dock trender på en ökning av antalet cykelstölder, och det är inte alla cykelstölder som polisanmäls. En parkering som medger en säker låsning av cykeln, och som samtidigt känns trygg är därför av stor vikt för att ytterligare minska antalet cykelstölder, och för att få fler att cykla.

#### **Åtgärder cykelparkering:**

- En inventering av befintliga cykelparkeringar i Visby ska göras, där behov av underhåll och ny cykelparkering kartläggs. Även behov av cykelparkeringar för exempelvis el- och lastcyklar ska undersökas
- En policy för cykelparkeringar och cykelparkeringsnorm ska tas fram
- Parkering för cykel ska komma in redan i detaljplaneskedet och tillräckliga utrymmen skapas
- Prioriterade lägen för nya cykelparkeringar är vid större målpunkter och vid knutpunkter för kollektivtrafik och infartsparkeringar. Vid placering då de utgör ett hinder bör de kontrastmarkeras och inte utgöra någon snubbelrisk
- Befintliga cykelparkeringar ska rustas upp och underhållas för att öka säkerheten för cykelförvaring samt minska risk för vandalisering

#### **Kollektivtrafik**

Det är viktigt att finna sätt att samverka cykelanvändande med kollektivtrafiken för att möjliggöra ett hållbart resande över hela Gotland, exempelvis genom att cyklister kan ta med sig cykel i resa med kollektivtrafiken. I dagsläget är det möjligt att ta med sig två cyklar per buss i landsbygdstrafiken. Möjligheten att ta med fler cyklar per buss bör ses över i anknnytning med att bussar byts ut. I samband med att busstationen i Visby byggs om och färdigställs under år 2016 så kommer det att tillkomma ett väderskyddat cykelgarage där det är möjligt att låsa in sin cykel. Detta är en satsning som gör att fler kan pendla med cykel till och från Visby busstation och lämna sin cykel i en säker miljö.

Kollektivtrafiken på Gotland kommer att se över möjligheterna för ett samarbete med lokala cykeluthyrare. Exempelvis skulle cykeluthyrare kunna erbjuda kollektivtrafikresenärer att för en extra kostnad frakta deras cyklar mellan till exempel Visby - Fårösund eller Visby - Burgsvik.

#### **Åtgärder kollektivtrafik:**

- Vid planering av nya busshållplatser ska hänsyn tas till cykelvägens utformning och lokalisering
- Vid större knutpunkter för kollektivtrafiken ska cykelparkering finnas i anknnytning till station eller hållplats
- Gemensamma kampanjer ska genomföras för att främja kombinerade kollektivtrafik- och cykelresor
- En resplanerare för cykel bör tas fram och kombineras med befintlig resplanerare för kollektivtrafik



## Trafiksäkerhet och trygghet

Cyklister är tillsammans med fotgängare den grupp som är mest utsatt för trafikolyckor. Faktisk och upplevd trafiksäkerhet för cyklisten är därför av stor vikt för att öka andelen cyklister.

Parallellt med ett trafiksäkrande arbete där den fysiska utformningen och hastigheter ses över krävs också åtgärder för att öka tryggheten på cykelvägarna. Tryggheten är viktig eftersom cykelvägnätet ska fungera såväl dagtid som kvällstid, under ljusa sommarmånader likväl som mitt i mörka vintern.

Trafikseparering kan ha säkerhetshöjande effekter samtidigt som det kan skapa en högre upplevd otrygghet i och med att det bidrar till en utglesning av närvarande människor i stadsrummet. Detsamma kan gälla cykelstråk som går genom parker och grönområden, som dagtid är vackra rekreationsstråk, men som nattetid kan kännas mindre tryggt.

Därför är det viktigt att satsa på åtgärder som främjar känslan av trygghet. Detta sker exempelvis genom att skapa platser och miljöer där människor vistas på olika tider under dygnet, se till att det finns belysning anpassad till gående och cyklister och att sikten är god.

Drift och underhållsåtgärder är mycket viktiga för att skapa trygga cykelvägar och utemiljöer, då ovårdade och skrymmande miljöer ökar känslan av otrygghet.

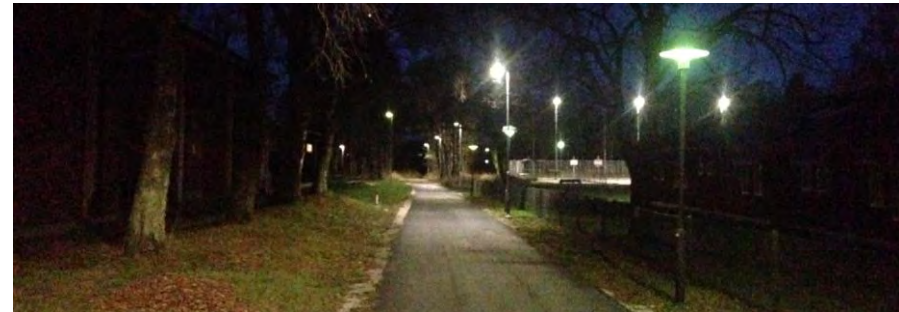


Bild 13. Cykelstråk på Visborg nattetid, med LED-belysning anpassad till gång- och cykelvägen

### Åtgärder trafiksäkerhet och trygghet:

- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder ska genomföras i större korsningspunkter och vid passager utmed huvudvägnätet eller vid skolor, och de oskyddade trafikanternas behov ska prioriteras högst
- En inventering av stora korsningar och passager utifrån ett trafiksäkerhets- och trygghetsperspektiv ska göras
- En trygghetsinventering ska utföras på cykelvägarna i Visby, både dagtid och nattetid, där fokus ligger på eventuella brister som kan skapa en otrygg känsla, exempelvis belysning, skymd sikt eller skrymmande buskage
- För att öka kunskapen om cykling och trafiksäkerhet ska kampanjer och andra påverkansåtgärder hållas årligen, för att informera om exempelvis samspel med medtrafikanter och vikten att använda hjälm, reflexer och god belysning
- Drift och underhållsåtgärder ska ske med syfte att öka både säkerheten och tryggheten på cykelvägar och övriga platser där cyklister vistas

## Tillgänglighet

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är viktigt att ha med vid planering av ny cykelinfrastruktur, såsom gång- och cykelbanor och passager. När en ny- eller ombyggnation av dessa sker, ska de vara tillgängliga och kunna användas av så många som möjligt. Befintlig infrastruktur ska tillgänglighetsanpassas vid enkla avhjälpa hinder.

I de flesta fall innebär en cykelinfrastruktur av god standard även att tillgängligheten för flera grupper än cyklister förbättras, exempelvis för äldre med barnvagnar, rullstolsburna eller personer som använder rollator. Dessa grupper gynnas ofta av plana, jämna ytor utan kanter eller annat hinder. För personer med synnedsättning är dock tydliga och känbara markeringar nödvändiga för att ta sig fram, och därför ska taktila ledstråk och plattor finnas intill ny cykelinfrastruktur och vid passager.

### Åtgärder tillgänglighet:

- Vid ny- eller ombyggnation av cykelinfrastruktur ska dessa tillgänglighetsanpassas
- Cykelytor ska utformas så att de är säkra och trygga även för personer med funktionsnedsättning
- Vid separering av gång- och cykelväg ska dessa vara åtskiljda så att även personer med synnedsättning kan uppfatta detta
- Cykelparkering och annan gatumöblering kopplat till cykling ska lokaliseras och utformas så att de inte utgör något hinder

## Belysning

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att det finns god belysning längs gång- och cykelvägar, så att man syns av andra trafikanter och själv kan upptäcka eventuella hinder längs vägen. Därför är det ytterst viktigt att den belysning som finns är rätt anpassad för ändamålet, så att både trafikanterna och vägen blir rätt upplyst. Ofta är det inte tillräckligt med strömljus från bilvägsbelysning för att uppnå god belysningsstandard på gång- och cykelvägar. Belysning har också en stor inverkan på om ett gång- och cykelstråk känns tryggt under dygnets och årets mörka timmar; det ger en bra överblick av ett område och kan användas för att skapa en trevlig atmosfär i gatu- och stadsmiljön.

### Åtgärder belysning:

- En inventering och klassificering av belysning längs befintliga cykelvägar och vid korsningspunkter ska göras, där hänsyn tas till stråkens olika förutsättningar vad gäller kvaliteter och problem
- Drift- och underhållsbehovet av befintlig belysning ska ses över
- Vid nybyggnation av gång- och cykelvägar ska dessa ha separat belysning
- Belysningslösningar ska vara flexibla för att inte låsas fast i en teknisk lösning
- Belysningen bör anpassas vid stråk som används mycket av synsvaga eller äldre människor, då dessa behöver mer ljus och är också generellt sett mer känsliga för bländning

## Cykeltrafikeräkning och resvaneundersökning

Regelbundna räkningar ska även i fortsättningen göras av cykeltrafiken, dels för att få ett mått på cyklingens omfattning och utveckling, dels för att mäta effekterna av olika typer av åtgärder som görs genom satsningar på cykeltrafiken. Dessa bör dock utvecklas till att omfatta fler vägar samt göras under en större del av året.

Mätmetoder för uppföljning av cykeltrafikens andel av resandet på hela Gotland saknas. Särskilt betydelsefullt både ur miljö- och hälsosynpunkt är att cyklandet tar andelar av korta bilresor inom tätbebyggda områden. Inom dessa har regionen ansvar för gator och allmän platsmark. Därför ska en resvaneundersökning, främst i Visby, göras genom enkäter och fördjupade intervjuer, med fokus på det vardagliga resandet. När en sådan undersökning är gjord kan sedan mer kvantifierade mål kopplat till resandelar sättas för cykelplanering och investeringar framöver.

### Åtgärder cykeltrafikeräkning och resvaneundersökning:

- Cykeltrafikeräkningar ska utföras årligen i Visby. En större resvaneundersökning ska utföras och följas upp under planens tioårsperiod
- Antalet cykeltrafikeräkningpunkter ska utökas till att inkludera fler huvudvägar för cykel
- Cykeltrafikeräkning ska även ske under vinterhalvåret för att kunna mäta effekter på åtgärder som påverkar vintercyklande
- Resultatet ska sammanställas i en separat årlig rapport, och göras tillgänglig på regionens cykelhemsida



Bild 14. Karta över befintliga och nya cykelräkningar i Visby

## Cykelvägvisning och kartor

Vägvisning på cykelvägnätet är en viktig del av orienterbarheten för cyklister. Det ger både boende, besökare och nya cyklister bättre möjlighet att lättare att orientera sig samtidigt som det skapar tryggare cyklingsmiljöer. Oro över att inte hitta till en plats eller målpunkt längs cykelvägnätet kan utgöra ett hinder för varför man väljer att inte cykla. I dagsläget saknas komplett och kontinuerlig cykelvägvisning i Visby. Vägvisning anpassat för cyklister finns på ett fåtal cykelvägar, bland annat på Cykelspåret som är en 8,5 km cykelslinga som går genom staden, men knyter inte samman stråk till en helhet.

Vägvisning ska i första hand finnas längs huvudnätet, till olika stadsdelar och större målpunkter. Viktigt är att det finns kontinuitet i vägvisningen, eftersom avbrott skapar förvirring. I Visby, som är en populär turist- och besöksort, är det även viktigt att vägvisning finns till kända turistmål.

Principer för cykelvägvisning:

- Vägvisning ska finnas i varje valpunkt inom huvudcykelvägnätet
- Kända och frekventa mål ska vägvisas
- Avstånd ska anges
- Cykelvägvisning ska vara lätt att upptäcka och särskilja från annan vägvisning
- Vid platser där cykelväg angör en gata ska gatunamnsskyltar finnas



Bild 15. Exempel på cykelvägvisning med avstånd. Foto: Stockholm Stad.

Vad gäller framtaget av cykelkartor i Visby ska dessa finnas såväl i digitalt format på regionens cykelhemsida, som i tryckt format. En tryckt cykelkarta bör tas fram i samarbete med stadens turistverksamhet, för att kunna ge en komplett bild av olika målpunkter och rekommenderade cykelvägar.

### Åtgärder cykelvägvisning och kartor:

- En inventering av befintlig cykelvägvisning i Visby ska göras, där behov av underhåll och ny vägvisning kartläggs
- Ett vägvisningsprogram ska tas fram för Visby, där ny vägvisning sätts upp enligt riktlinjerna för vägvisning på huvud- och lokalcykelnät
- En digital karta över befintliga cykelvägar i Visby ska finnas på regionens cykelhemsida
- En tryckt cykelkarta med målpunkter och besöksmål i staden bör tas fram i samarbete med turism- och näringslivsaktörer



## Drift och underhåll

För att fler ska välja att resa med cykel så måste man kunna vara säker på att cykelvägnätet alltid fungerar och att det kan användas som planerat. Det ska vara möjligt att resa när som helst på dygnet eller året, oavsett rådande väder. Detta ställer höga krav på såväl vinterväghållning som barmarksunderhåll.

Underhållet av de kommunala gång- och cykelvägar innefattar både själva vägbanan och de angränsande markområdena runtomkring. De asfalterade cykelvägarna kräver visst beläggningsunderhåll men även att de kantskärs, hålls rena från höstlöv, snöröjs på vintern och sopas rena från grus på våren. Grusade cykelvägar kräver regelbundet ny tillförsel av grus, skrapning och kantskärning för att tillgodose att inte vattensamlingar uppstår och skadar vägen.

Kommunen röjer kontinuerligt vegetationen i anslutning till gång- och cykelvägar för att undvika att träd och buskar hänger ut över vägen vilket riskerar framkomlighet och trafiksäkerhet. Skötseln av sidovegetation påverkar även trygghetskänslan. Detsamma gäller skötseln av belysning och renhållning.

År 2014 gjordes en omfattande skadeinventering och underhållsutredning av samtliga gång- och cykelvägar i Visby. Utredningen visar att 78 % av de inventerade ytorna är i gott skick, och har en restlevnadstid på 5-7 år eller längre. På övrig yta krävs dock underhållsåtgärder inom 1-4 år, där 11 %

bedöms vara i dåligt skick. Sprickor på gång- och cykelvägnätet är den vanligaste skadetyper i Visby, följt av gräsintrång och kantskador.

Drift och underhåll av väglag och andra vägrelaterade faktorer har störst påverkan på att minska så kallade singelolyckor bland oskyddade trafikanter, exempelvis halka. Säsongsberoendet är inte så stort som man tidigare trott, och kan reduceras med effektiv snöröjning och halkbekämpning, och i övrigt säkra och bilfria cykelvägar. Cyklisten kan själv påverka säkerheten genom att använda dubbdäck, belysning och bra kläder. Ofta har det visat sig att vinterväghållning har större betydelse för om man cyklar vintertid eller inte, än temperaturen och väderlek. I Visby snöröjs gång- och cykelvägar i innan övriga tätortsvägar i staden.

### Åtgärder drift och underhåll:

- Drift och underhållsfrågorna måste finnas med genom hela planprocessen
- Drift och underhåll av gång- och cykelvägar ska ske kontinuerligt och prioriteras före bilvägarna
- Vid vinterväghållning är det viktigt med ett stråktänk, istället för områdevis snöskottning. En karta över snöröjning av cykelvägar i Visby ska hållas aktuell och finnas tillgänglig på hemsidan
- Gång- och cykeltrafikanter ska prioriteras högst vid tillfälliga ombyggnationer och vägarbeten
- Ett digitalt synpunkts- och ärendehanteringssystem där medborgare själva kan kommentera vägarnas skick kommer att implementeras

## Säkra skolvägar

Den viktigaste åtgärden för att öka barns och ungas rörelsefrihet och möjlighet att själva ta sig till och från skolan och fritidsaktiviteter är att satsa på ett huvudnät för gång- och cykeltrafikanter som är sammanhängande och gent med god framkomlighet samtidigt som det är tryggt och säkert. Förutom att främja bättre hälsa och miljö bidrar det även till utvecklingen av ett långsiktigt hållbart resande.

För att öka trafiksäkerheten för cyklister, framförallt för barn och unga, är ökad trafiksäkerhetskunskap viktig. Elevers färdväg till och från skolan bör ses över, för att höja trafiksäkerheten till och vid skolor, och motverka den minskande cykelhjälmanvändningen bland unga.

Hastigheten har stor inverkan på säkerheten vid korsningar och passager där oskyddade trafikanter korsar bilvägar. Vid en olycka i 50 km/tim är risken att dödas för oskyddad trafikant 80 %, för 30 km/tim minskas denna risk till cirka 10 % . Hastigheten utanför skolor ska därför begränsas till 30 km/tim. I och med att fler fritidsaktiviteter sker under kvällar och helger bör denna begränsning även gälla utanför ordinarie skoltid.

Många upplever hämta- och lämnsituationen utanför skolor som stressig och farlig. Genom att fler föräldrar går eller cyklar med barnen till skolor minimeras biltrafiken under morgnar och eftermiddagar. Påverkansåtgärder som även når ut till föräldrar är därför viktigt vid dialog och samarbeten med skolor. För att främja att fler cyklar till skolan måste det finnas

tillräckligt med cykelparkeringar vid skolan, som både är säkra och trygga, samt om möjligt även väderskyddade.

### Åtgärder säkra skolvägar:

- En inventering och prioritering av sträckor och passager vid skolor utifrån ett trafiksäkerhets- och trygghetsperspektiv ska göras
- Vid planering av trafiksäkrande åtgärder ska sträckor och konfliktpunkter vid skolor prioriteras
- Vid skolor ska hastigheten på vägarna vara 30 km/tim
- Större passager vid skolor ska ha hastighetsreducerande åtgärder, exempelvis genom upphöjda passager eller busskuddar
- Vid fysiska åtgärder vid skolor ska även en anpassning av avlämningsytan ses över
- Metoder för att minska antalet barn som skjutsas till och från skolan bör tillämpas, exempelvis genom informationskampanjer och dialog med rektorer, lärare och föräldraråd
- Ett samarbete kommer att inledas med skolor i Visby, där man i arbetsgrupper bland annat diskuterar frågor som berör trafiksituationen runt omkring i skolans närmiljö; vad upplever barnen som farligt, vilka vägar som används mest och vilka korsningar och passager som upplevs vara osäkra
- Riktad informationskampanj för att öka cykelhjälmsanvändningen, främst bland barn och ungdomar mellan 13-15 år bör genomföras

## Arbetspendling

Intresset för cykling ökar i Sverige och i dagsläget cyklar ungefär var femte person till arbetet under sommarhalvåret. För de flesta brukar 5 km vara ett normalt pendlingsavstånd med cykel, och i Visby nås de allra flesta målpunkter och arbetsplatser inom detta avstånd. Eftersom hälften av alla bilresor som sker i Sverige är mindre än 5 kilometer, finns det därmed god potential till att få en ökad cykelarbetspendling genom att färre tar bilen till jobbet.

Ofta upplever de flesta att det går snabbare att ta cykeln till jobbet, i och med att rusningstrafik kan undvikas, och man slipper väntetiden vid lelandet efter en parkeringsplats eller eventuella resbyten. Att cykla till och från jobbet utgör också en del av den viktiga vardagsmotionen. Utöver detta kan arbetspendling med cykel även ge flera ekonomiska vinster, i form av minskade sjukdagar och minskade kostnader för parkeringsplatser, bensinkostnader samt negativ påverkan på miljön.

Under 2015 gjordes en förstudie för arbetscykelpendling i Visby, med fokus på möjligheten att utveckla cykelvägar längs länsvägarna in till tätorten. Förstudien genomförde observationer och manuella cykelräkningar längs länsvägarna för att analysera arbetspendlingens potential med cykel. Observationsstudiens resultat visar att samtliga vägar i studien används regelbundet av cyklister.

Regelbundna undersökningar av antalet cykelpendlare skall därför genomföras på respektive länsvägar in till Visby men även inom Visby

tätort vid stora arbetsgivare. Antalet pendlare skall räknas på respektive väg, samt studera huruvida antalet pendlare är fler på vissa platser och ifall detta är väder och säsongsberoende. Vidare ska en dialog hållas med Trafikverket, som är väghållare för dessa vägar, för att se över möjligheten att utveckla dessa inom ramen för Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur. Exempelvis kan det vara aktuellt att anlägga så kallade cykelexpressrutter in till Visby, där cykelbanan är separerad från övriga trafikslag, som gynnar högre hastigheter och god framkomlighet samtidigt som rutterna innebär få stopp och konfliktpunkter.

### Åtgärder arbetspendling:

- Cykelvägnätet ska utformas på ett trafiksäkert sätt så att det bidrar till ökad arbetspendling med cykel. Särskild uppmärksamhet ska ägnas de punkter där cyklister kommer i konflikt med andra trafikanter
- Regelbundna cykelundersökningar ska utföras där antalet cyklister räknas och intervjuas för att skapa ett bättre planeringsunderlag
- Cykelfrämjande aktiviteter och kampanjer bör ske minst en gång per år, där målet är att få en ökad cykelarbetspendling hos arbetsgivare i Visby. Exempelvis genom att anordna cykelfokusgrupper hos arbetsgivare för att upplysa om cyklingens hälsofrämjande effekter. Dessa kan komma att fungera som lokala cykelambassadörer
- Möjligheten att anlägga stråk för cykelpendling, såsom cykelexpressrutter, utmed länsvägarna in till Visby ska ses över inom ramen för Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur

## Rekreations- och turistcykling

Det som utmärker en rekreations- eller turistcykelresa är flexibiliteten att lätt kunna stanna och uppleva kultur, historia och vackra landskap på ett smidigt sätt. Därför är det viktigt att lokalisera cykelvägar utmed rekreationsstråk och turistattraktioner samt erbjuda tydlig vägvisning till större utflyktsmål. I Visby finns goda möjligheter att utveckla detta ytterligare, och för att kunna växa som cykeldestination bör utbyggd cykelinfrastruktur kompletteras med digitala och tryckta cykelkartor samt övernattningsmöjligheter, matställen och cykelservicestationer i närheten av cykelvägen.

### Åtgärder rekreations- och turistcykling:

- När nya cykelvägar planeras ska hänsyn tas till möjligheten att anlägga cykelstråk längs natur- och kulturmiljö
- Skapa möjligheter att kunna sammanstråla cykling med andra aktiviteter och attraktioner för att få en ökad cykelturism
- Målpunkter och större turistattraktioner skall vägvisas från huvudcykelvägnätet, där även avstånd anges
- Servicestationer såsom cykelpumpar skall finnas tillgängligt längs stora cykelvägar
- En årlig kampanj bör genomföras för att främja rekreations- och turistcykling
- En tryckt turistcykelkarta bör tas fram, med flerspråkig information
- Utökad samarbete med turistbyrån, verksamheter och cykeluthyrare

## El- och lastcyklar

På senare år har en utveckling av nya typer av cyklar skett, såsom el- och lastcyklar, som blir en allt vanligare syn på stadens gator. Denna utveckling är viktig för att kunna föra över andelen kortare bilresor till cykel, men även för att främja cykelns potential för långväga pendling, gods-transporter, för att skjutsa barn till skolor eller för vintercykling. Nya typer av cyklar kan även bidra till en ökad tillgänglighet, genom att möjliggöra för cykling för grupper som annars kan ha svårt att använda en vanlig cykel, exempelvis äldre eller personer med lägre fysisk kapacitet eller funktionsnedsättning.

Samtidigt ställer detta nya krav på den fysiska utformningen av vägar, parkering och annan infrastruktur, bland annat vad gäller utrymme och möjligheten att säkert kunna färdas i högre hastigheter. Detta måste tas hänsyn till inom cykelplaneringens alla skeden samt vid drift- och underhållsåtgärder.

### Åtgärder el- och lastcyklar:

- Vid planering av nya cykelvägar och ny cykelinfrastruktur, såsom kurvor, passager, väntytor och eventuella hinder, ska hänsyn tas till de krav som användandet av el- och lastcyklar ställer
- Huvudcykelnätet ska utformas med en bredd på minst 4 meter, och medge en färdhastighet på 30 km/tim
- Vid anläggning av nya cykelparkeringar ska behovet av parkering för el- och lastcyklar ses över
- En årlig kampanj bör genomföras för att främja el- och lastcykling

## Cykelservice

Förutom nya cykelvägar och cykelparkering är det viktigt att även satsa på annan cykelinfrastruktur och service i gatu- och stadsmiljön för att göra det smidigare, säkrare och mer attraktivt att cykla, men också för att synliggöra cyklister. Exempel på sådan cykelservice är exempelvis cykelbarometer och cykelluftpumpar. En cykelbarometer visar antalet cyklar som passerar en plats i realtid. Detta kan fungera som ett komplement till övrig cykeltrafikäkning, som sammanställs i efterhand. En cykelluftpump kan användas även till barnvagnar eller andra hjälpmedel med hjul, och kan också kompletteras med servicestationer med verktyg för enklare reparationer.

Cykelpooler med uthyrning av specialcyklar såsom elcyklar, lastcyklar, cykelkärror och så vidare kan förbättra möjligheten för medborgare att välja hållbara transporter vid olika typer av resor. Idag finns befintlig cykeluthyrning av vanliga cyklar och elcyklar i Visby, dock främst för turister.

### Åtgärder cykelservice:

- En barometer, där cyklister räknas dagligen, samt pumpservicestation ska uppföras vid Östercentrum. Pumpstationer ska även finnas på andra platser utmed huvudcykelnätet
- En utvärdering av hur utrustningen fungerar ska göras och behovet av fler stationer utredas
- Möjligheten att främja cykelpooler i Visby ska ses över. Exempelvis bör det finnas med i dialog med byggherrar inför en ny exploatering

## Planering

Det är viktigt att ha en tätortsplanering som främjar hållbart resande, och som underlättar för att ersätta resor i egen bil till gång, cykel eller buss för dagliga förflyttningar. Vardagligt resande sker oftast mellan hem, arbetsplatser, förskolor, skolor, fritidsaktiviteter och dagligvaruhandel. Bostäder och verksamheters lokalisering samt stadens täthet har därför stor betydelse för de grundläggande förutsättningarna för cykeltrafik i en tätort. En prioritering av hållbart resande innebär en naturlig begränsning av bilflöden och bilanvändning inklusive minskade ytor för bilparkering. Parkeringsstrategier är exempelvis ett effektivt verktyg för att påverka färdmedelsvalet.

### Åtgärder planering:

- När ny bilväg planeras och byggs ska även separat gång- och cykelväg med egen belysning ses över inom ramarna för projektet
- Vid behov ska mark reserveras för gång- och cykelvägar i detaljplanläggning av nya områden
- Nya gång- och cykelvägar ska sammankopplas med befintligt gång och cykelvägnät för att inte skapa nya felande länkar
- Parkering för cykel bör finnas redan i detaljplaneskedet och tillräckliga utrymmen skapas efter behov
- Bilparkeringsnormen för Visby bör ses över, och en parkeringsstrategi bör tas fram för att ytterligare främja hållbara trafikslag

### **Information och kampanjer**

För att få fler att cykla och välja mer hållbara transportsätt så behövs åtgärder för att förändra invanda resmönster och beteenden, vid sidan av utbyggnad och förbättring av cykelinfrastruktur. Exempelvis är personer som är nyinflyttade mer benägna att ändra sina resvanor, och därför är det viktigt att vid planering av nya områden tidigt signalera att det är snabbt och enkelt att välja hållbara transporter framför bilen.

För att nå ut med detta budskap behövs tydlig marknadsföring och kommunikation, med syftet att lyfta och synliggöra cykling och dess positiva effekter på hälsa och miljö.

### **Informationsåtgärder**

En viktig del i att få fler att cykla är att den information som cyklister behöver, för att enkelt och säkert ska kunna använda cykelvägarna, finns lättillgänglig. Detta bör ske dels genom aktuell information kring cykling på regionens hemsida och massmedia, dels genom att ta fram ett bra och tydligt kartmaterial.

I samband med arbetet med cykelplanen har en sida för cykling skapats på Region Gotlands hemsida. På denna sida finns aktuell information om cykelplanen och dess syfte, information om säkert cykling samt länkar till nationella myndigheter och organisationer som arbetar med cykelfrågor. Denna cykelhemsida ska utvecklas till en interaktiv portal med aktuell information och kampanjer kring cykling. För att ytterligare förbättra cyklisters möjlighet att kunna planera sin resa ska både digitala och tryckta

cykelkartor tas fram, samt en reseplanerare anpassad för cykelresor och cyklistens behov.

En cykelreseplanerare innebär att cyklister själva kan planera sin resa genom en applikation på exempelvis hemsida eller genom sin mobil, där man anger start- och slutpunkt, samt även eventuella personliga preferenser som önskad tid för rutten och om man vill undvika korsningar eller tung trafik. Efter detta så beräknas den optimala cykelresan som visas på en karta, och cyklisten får då god kännedom om trygghetsaspekter och alternativa vägar. Idag används redan en reseplanerare för kollektivtrafiken på Gotland.

Informationsåtgärder ska även ske på plats; ute på stan, eller genom besök på skolor och arbetsplatser. För en kontinuerlig förbättring av cykelinfrastrukturen krävs medborgardialog, där medborgare har möjlighet att lyfta synpunkter och önskemål som rör cykling och det vardagliga resandet. För att skapa förutsättningar för sådan dialog kan exempelvis fokusgrupper hållas med utvalda aktörer och intressenter, både för att informera om cyklingens fördelar, men också för att få in olika perspektiv som kan förbättra vid planering av nya cykelvägar och gatumiljöer.

I samband med framtagandet av Cykelplan Visby har ett verktyg för digital medborgardialog lanserats på Region Gotlands hemsida för cykel. Detta verktyg består av ett formulär med en digital karta, där medborgare kan kommentera cykelvägarna i såväl Visby som på övriga Gotland.



Bild 16. Cykellyse- och reflexkampanj

#### Åtgärder informationsåtgärder:

- Den befintliga cykelhemsidan ska utvecklas till en interaktiv portal med information och kampanjer kring cykling
- Utvecklingen av cykelinfrastrukturen, cykeltrafiken och trafiksäkerheten ska regelbundet redovisas för medborgare, exempelvis genom regionens hemsida och massmedier
- En digital karta över befintliga cykelvägar i Visby ska finnas på regionens cykelhemsida
- En tryckt cykelkarta med målpunkter och besöksmål i staden bör tas fram i samarbete med turism- och näringslivsaktörer
- En cykelreseplanerare ska tas fram och göras tillgänglig på regionens cykelhemsida
- Möjligheten att utveckla och använda applikationer för cykling ska ses över, exempelvis möjligheten att genom app hitta ledig cykelparkering, logga genomförda cykelresor eller tävla mellan olika skolor och arbetsplatser
- Ett digitalt synpunkts- och ärendehanteringssystem där medborgare själva kan kommentera vägnas skick kommer att implementeras

## Kampanjer

För att bidra till cykelns ökade attraktivitet bör olika evenemang och kampanjer utföras årligen, i enlighet med årshjulet nedan.

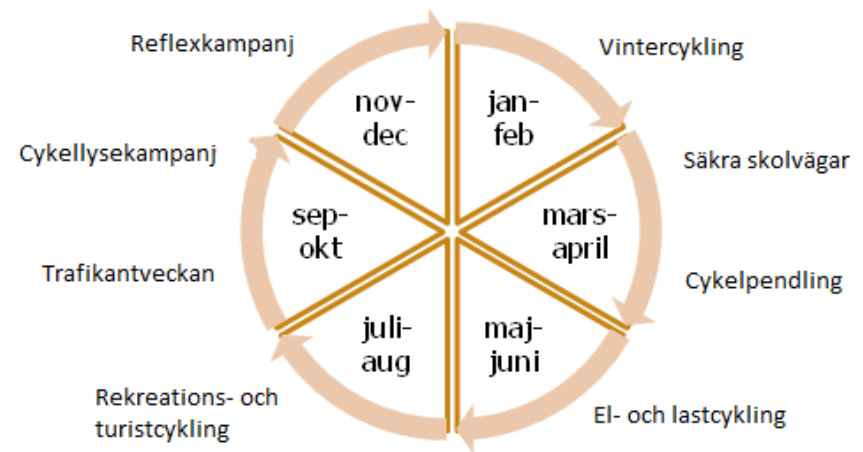


Bild 17. Förslag till årliga kampanjer, som med fördel kan samordnas

### Vintercykling

Trots att cykling inte är så säsongsberoende som man tidigare trott så är det fortfarande fler som cyklar under sommarsäsongen än vintertid. För att främja ett långsiktigt hållbart resande krävs dock att fler resor med cykel kan ske året om. Tillsammans med drift- och underhållsåtgärder, såsom vinterväghållning, bör en kampanj hållas årligen för att få fler att cykla vintertid, exempelvis genom att utbilda och utrusta en grupp cykelambassadörer som får blogga om deras erfarenheter under vintern.



### **Säkra skolvägar**

Ett samarbete kommer att inledas med skolor, i första hand i Visby, där man i arbetsgrupper bland annat diskuterar frågor som berör trafiksituationen runt omkring skolans närmiljö; vad upplever barnen som farligt, vilka vägar som används mest och vilka korsningar och passager som upplevs vara osäkra.

Metoder för att minska antalet barn som skjutsas till och från skolan bör tillämpas, exempelvis genom informationskampanjer och dialog med rektorer, lärare och föräldraråd. För att öka cykelhjälmsanvändningen bör en riktad informationskampanj genomföras för att öka cykelhjälmsanvändningen, främst bland barn och ungdomar mellan 13-15 år.

### **Cykelpendling**

För att få en ökad cykelarbetspendling skall cykelkampanjer genomföras, där arbetsplatser erbjuder att delta för att tillsammans få minskade koldioxidutsläpp och bättre folkhälsa. Cykelfokusgrupper bör anordnas hos arbetsgivare för att upplysa om cyklingens hälsofrämjande effekter.

Olika arbetsplatser kan även tävla mot varandra om vilka som cyklar mest under en viss period, och i slutet av kampanjperioden kan en prisutdelning äga rum där vinnarna får cykeltillbehör eller cykelpaket. Arbetsplatser bör också genomföra egna kampanjer för att uppmuntra sina medarbetare att cykla istället för att ta bilen till jobbet.

### **El- och lastcykling**

I en kampanj för elcykling kan man bjuda in allmänheten, arbetsplatser eller skolor för en dag då de får testa de elcyklar som finns inom Region Gotlands interna cykelpool, i hopp om att fler skall få upp ögonen för ett mer hållbart transportalternativ gentemot för bilen. Förslagsvis kan det på plats finnas ett informationstält där man håller seminarium under dagen om den miljöpåverkan som motorfordon har, vilken effekt det har på ens hälsa om man endast kör bil, hur mycket pengar som kan sparas om man istället cyklar, samt vilka andra klimatåtgärder man själv kan göra som individ.

En tävling skulle också kunna gå av stapeln där man antingen testar folks kunskap om cykling eller en mer fysisk tävling, där man har chans att vinna en el- eller lastcykel. Sportaffärer och försäljare av el- och lastcyklar skulle även kunna finnas på plats där de ger information om hur cyklarna fungerar samt säljer andra cykeltillbehör. Vidare kan en uppföljning av kampanjen sedan göras genom att kontakta de som köpt el- eller lastcykel för att se ifall de förändrat sina resvanor, eller försöka förändra deras resvanor från början genom att de tilldelas en hemsida eller applikation där de kan registrera alla sina cykelresor.

### **Rekreations- och turistcykling**

För att främja rekreationscykling kan anordnade guidade turer genom exempelvis parker och andra grönområden hållas med cykel. På samma sätt kan man hålla stadscyklingssturer i Visby, som alternativ till stadsvandring. Ett informations- och kartmaterial kan tas fram för turer på egen

hand, där ett antal målpunkter och turistattraktioner väljs ut längs med ett stråk eller en cykelslinga. Vid genomförandet av rekreations- och turistcykelkampanjer bör samarbete ske med exempelvis turistbyrån, cykeluthyrare, turistverksamheter och lokala eventföretag.

### **Europeiska trafikantveckan**

Europeiska trafikantveckan är en årlig europeisk kampanj i september som syftar till att upplysa om och uppmuntra fler att upptäcka alternativ till bilen. Ett förslag på en återkommande aktivitet är en dag där all trafik på en gata eller i stadskärnan stängs av till förmån för gång- och cykeltrafikanter. På torget kan förslagsvis regionen tillsammans med polis och exempelvis cykelfrämjandet ge kommuninvånarna information om vad som gäller i trafiken för cykel. Cyklisterna skulle även kunna få sina cyklar "godkända" ur trafiksäkerhetssynpunkt. Handeln skulle kunna involveras i den mån att den står för försäljning av cyklar, cykeltillbehör, cykelverkstad med mera.

### **Cykellyse- och reflexkampanj**

Sedan några år tillbaka genomför Region Gotland tillsammans med NTF, Polismyndigheten och Länsförsäkringar en reflex- och cykelbelysningskampanj under oktober månad i Visby. Kampanjen har visat sig vara lyckad, där reflexer och cykellysen delas ut samt information och dialog om trafiksäkerhet och hur viktigt det är att man syns ordentligt i mörkret hålls med medborgare. Region Gotland har även sedan 2014 utfört en reflexvideokampanj med fokus på cyklister på lokala biografen Biostaden Borgen i Visby under november till januari månad.

### **Åtgärder kampanjer:**

- För att öka kunskapen om cykling och trafiksäkerhet bör kampanjer och andra påverkansåtgärder hållas årligen, för att informera om exempelvis samspel med medtrafikanter och vikten att använda hjälm, reflexer och god belysning
- Informationskampanjer och dialog med rektorer, lärare och föräldraråd på skolor i Visby bör genomföras årligen, för att minska antalet barn som skjutsas till och från skolan, diskutera trafiksituationen i skolans närmiljö och öka kunskapen om trafiksäkerhet och cykelhjälmsanvändning
- Cykelfrämjande aktiviteter och kampanjer bör ske minst en gång per år, där målet är att få en ökad cykelarbetspendling hos arbetsgivare i Visby. Exempelvis genom att anordna cykelfokusgrupper hos arbetsgivare för att upplysa om cyklingens hälsofrämjande effekter. Dessa kan komma att fungera som lokala cykelambassadörer
- En årlig kampanj bör genomföras för att främja el- och lastcykling, där medborgare exempelvis kan prova olika typer av cyklar
- En årlig kampanj bör genomföras för att främja rekreations- och turistcykling, exempelvis med guide turer genom stad och park
- En årlig kampanj bör genomföras för att främja vintercykling, där cykelambassadörer utbildas och utrustas och sprider sina erfarenheter vintertid
- Region Gotland bör årligen medverka i Europeiska trafikantveckan, där exempelvis en gata stängs av för biltrafik under en dag

## Genomförande

### Planering och inventering

Åtgärd	Ansvar	Tid	Åtgärd	Ansvar	Tid
En inventering av befintlig cykelvägvisning i Visby ska göras, där behov av underhåll och ny vägvisning kartläggs	TKF	2016-2017	Regelbundna cykelundersökningar ska utföras där antalet cyklister räknas och intervjuas för att skapa ett bättre planeringsunderlag	TKF	Årligen
En inventering av befintliga cykelparkeringar i Visby ska göras, där behov av underhåll och ny cykelparkering kartläggs	TKF	2016-2017	När nya cykelvägar planeras ska hänsyn tas till möjligheten att anlägga cykelstråk längs natur- och kulturmiljö	TKF/SBF	Årligen
En policy för cykelparkeringar och cykelparkeringsnorm ska tas fram	TKF/SBF	2016-2018	Vid planering av nya cykelvägar och ny cykelinfrastruktur ska hänsyn tas till de krav som användandet av el- och lastcyklar ställer	TKF/SBF	Årligen
En uppdatering av den cykelvägsinventering som gjordes 2011 ska ske	TKF	2017-2019	Möjligheten att främja cykelpooler i Visby ska ses över	TKF/SBF	Årligen
En inventering och prioritering av sträckor och passager vid skolor utifrån ett trafiksäkerhets- och trygghetsperspektiv ska göras	TKF	2018-2019	När ny bilväg planeras och byggs ska även separat gång- och cykelväg med egen belysning ses över inom ramarna för projektet	TKF/SBF	Årligen
En inventering och klassificering av belysning längs befintliga cykelvägar och vid korsningspunkter ska göras	TKF	2018-2020	Vid behov ska mark reserveras för gång- och cykelvägar i detaljplanläggning av nya områden	TKF/SBF	Årligen
En trygghetsinventering ska utföras på cykelvägarna i Visby	TKF	2018-2020	Prioriteringsordningen och urvalet av felande länkas ska årligen ses över	TKF	Årligen
Bilparkeringsnormen för Visby bör ses över, och en parkeringsstrategi bör tas fram för att ytterligare främja hållbara trafikslag	TKF/SBF	2018-2022	Parkering för cykel ska komma in redan i detaljplaneskedet och tillräckliga utrymmen skapas	TKF/SBF	Årligen
En inventering av stora korsningar och passager utifrån ett trafiksäkerhets- och trygghetsperspektiv ska göras	TKF	2019-2020	Vid planering av trafiksäkrande åtgärder ska sträckor och konfliktpunkter vid skolor prioriteras	TKF/SBF	Årligen
En utvärdering av hur cykelserviceutrustningen fungerar ska göras och behovet av fler stationer utredas	TKF	2019-2023	Cykeltrafikräkningar och mindre resvaneundersökningar ska utföras i Visby	TKF	Årligen
Behovet av separering mellan gående och cyklister utmed huvudcykelvägnätet ska ses över	TKF	Årligen	Drift och underhållsfrågorna måste finnas med genom hela planprocessen	TKF/SBF	Årligen

## Investeringsåtgärder

Åtgärd	Ansvar	Tid	Åtgärd	Ansvar	Tid
För att uppnå ett attraktivt och sammanhållet gång- och cykelvägnät ska identifierade felande länkarna åtgärdas, och cykelvägar ska finnas till samtliga identifierade målpunkter	TKF	2015-2025	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder ska genomföras i större korsningspunkter och vid passager utmed huvudvägnätet eller vid skolor	TKF	Årligen
Felande länkar, prio 1	TKF	2015-2020	Vid nybyggnation ska cykelvägar utmed huvudnätet vara upphöjda vid korsningar och utfarter	TKF	Årligen
Felande länkar, prio 2	TKF	2018-2023	För befintliga cykelvägar ska prioriterade stråk, såsom vid skolor eller vägar med hög trafik höjas upp	TKF	Årligen
Felande länkar, prio 3	TKF	2020-2025	Vid ny- och ombyggnation ska passager vara tillgänglighetsanpassade	TKF	Årligen
Ett vägvisningsprogram ska tas fram för Visby, där ny vägvisning sätts upp enligt riktlinjerna för vägvisning på huvud- och lokalcykelnät	TKF	2016-2018	Alla nya gång- och cykelvägar ska ha separat belysning. När ny bilväg planeras och byggs ska även separat gång- och cykelväg med egen belysning ses över inom ramarna för projektet	TKF	Årligen
En barometer, där cyklister räknas dagligen, samt pumpstation ska uppföras vid Östercentrum	TKF	2016-2017	Antalet cykeltrafikeringspunkter ska utökas till att inkludera fler huvudvägar	TKF	Årligen
I Visby ska äldre belysningsarmaturer bytas ut till nya med ledbelysning	TKF	2016-2018	Vid separering av gång- och cykelväg ska dessa vara åtskilda så att även personer med synnedsättning kan uppfatta detta	TKF	Årligen
Pumpstationer ska även finnas på andra platser utmed huvudcykelnätet	TKF	2018-2020	Större passager vid skolor ska ha hastighetsreducerande åtgärder	TKF	Årligen
En resplanerare för cykel bör tas fram och kombineras med befintlig resplanerare för kollektivtrafik	TKF/SBF	2018-2022	Vid fysiska åtgärder vid skolor ska även en anpassning av avlämningsytorna ses över	TKF	Årligen
Möjligheten att anlägga stråk för cykelpendling, såsom cykelexpressrutter, utmed länsvägarna in till Visby ska ses över	TKF/TFV	2017-2020	Vid anläggning av nya cykelparkeringar ska behovet av parkering för el- och lastcyklar ses över	TKF	Årligen

## Sammanställning kostnad nybyggnation cykelvägar i Visby\*

### Prio 1 2015-2020

Gatunamn	Längd	Passager	Sida	Bef. trottoar/GC-bana	Kostnad
Skolportsgatan	210 m	3	Norr	Ja, 5 m	100 000 kr
Järnvägsgatan vid ÖB	125 m	3	Väster	Ja, 3 m	100 000 kr
Brömsebroväg väst	360 m	3	Norr	Ja, 2 m	400 000 kr
Broväg väst	400x2 m	9	N + S	Nej	380 000 kr
Allégatan söder	530 m	1	Väster	Ja, 1,5 m	345 000 kr

**1 325 000 kr**

### Prio 2 2018-2023

Gatunamn	Längd	Passager	Sida	Bef. trottoar/GC-bana	Kostnad
Infart Visby flygplats	405 m	1	Söder	Nej	650 000 kr
Lasarettgatan	195 m	1	Norr	Ja, 2 m	220 000 kr
Atlasgatan	400x2 m	6	V + Ö	Ja, 1,5 m	480 000 kr
Jägargatan	210 m	1	Norr	Ja, 2 m	320 000 kr
Strandvägen/Hamnplan norr	85 m	0		Ja, 1,5 m	190 000 kr
Tallundsgatan norr	120x2 m	2	N + S	Ja, 2 m	345 000 kr
Parkering Sävevesskolan	135 m	0		Nej	80 000 kr

**2 285 000 kr**

### Prio 3 2020-2025

Gatunamn	Längd	Passager	Sida	Bef. trottoar/GC-bana	Kostnad
Broväg öst 1	400 m	0	Söder	Nej	710 000 kr
Broväg öst 2	200 m	1	Norr	Nej	345 000 kr
Tjelvarvägen	940x2 m	0	V + Ö	Ja, 2 m	2 000 000 kr
Visborgsgatan	965 m	6	Öster	Ja, 1,5 m	460 000 kr
Gutevägen väst	645x2 m	8	N + S	Ja, 1,5 m	1 270 000 kr
Gutevägen öst	235x2 m	8	N + S	Ja, 2 m	250 000 kr

**5 035 000 kr**

\* Samtliga kostnader är beräknade kostnader och avser 2015 års prissättning.  
Åtgärder utförs i den mån budget kan avsättas.

## Drift och underhållsåtgärder

Åtgärd	Ansvar	Tid
Drift och underhåll av gång- och cykelvägar ska ske kontinuerligt och prioriteras före bilvägarna	TKF	Årligen
Drift och underhållsåtgärder ska ske med syfte att öka både säkerheten och tryggheten på cykelvägar och övriga platser där cyklister vistas	TKF	Årligen
Drift- och underhållsbehovet av befintlig belysning ska ses över	TKF	Årligen
Befintliga cykelparkeringar ska rustas upp och underhållas för att öka säkerheten för cykelförvaring samt minska risk för vandalisering	TKF	Årligen
Vid vinterväghållning är det viktigt med ett stråktänk, istället för områdesvis snöskottning. En karta över snöröjning av cykelvägar i Visby ska hållas aktuell och finnas tillgänglig på hemsidan	TKF/SBF	Årligen
Drift och underhållsfrågorna måste finnas med genom hela planprocessen	TKF/SBF	Årligen

**Budgetbehov av beläggningsunderhåll av GC-vägar i Visby 2015-2019, miljoner kr\***

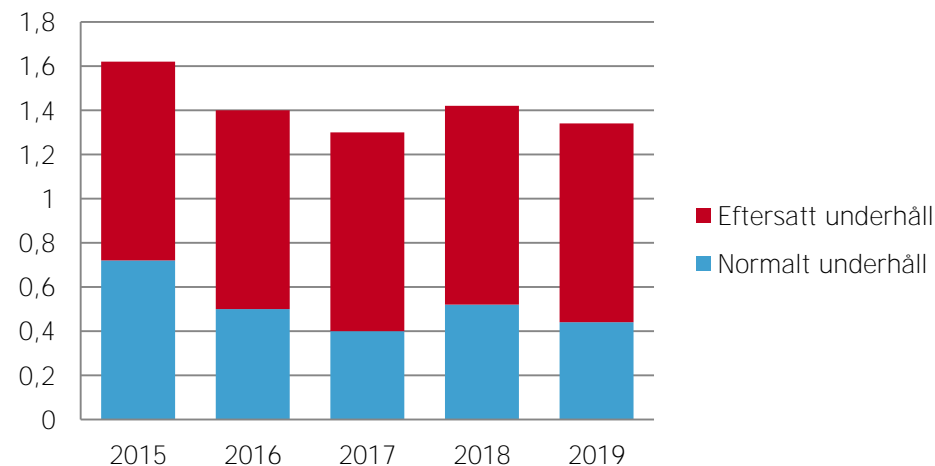


Bild 18. Budgetbehov av beläggningsunderhåll av GC-vägar i Visby 2015-2019

År 2014 fanns ett budgetbehov på cirka 4,5 miljoner kr av eftersatt beläggningsunderhåll på gång- och cykelvägar i Visby. Fordelat på en 5-års period krävs en budgetering på 900 000 kr årligen, utöver det normala underhållsarbetet. Det genomsnittliga totala budgetbehovet för beläggningsunderhåll på gång- och cykelvägar i Visby uppgår därmed till cirka 1,4 miljoner kr/år fram till år 2019. Utöver detta tillkommer kostnader för övrigt underhåll, exempelvis vinterväghållning, renhållning och belysning.

\* Samtliga kostnader är beräknade kostnader och avser 2014 års prissättning.

## Information och påverkansåtgärder

Åtgärd	Ansvar	Tid	Åtgärd	Ansvar	Tid
Ett digitalt synpunkts- och ärendehanteringssystem där medborgare själva kan kommentera vägarnas skick kommer att implementeras	TKF	2015-2016	En årlig kampanj bör genomföras för att främja vintercykling, där cykelambassadörer utbildas och utrustas och sprider sina erfarenheter vintertid	TKF/LK	Årligen
En digital karta över befintliga cykelvägar i Visby ska finnas på regionens cykelhemsida	TKF/SBF	2016-2017	Cykelfrämjande aktiviteter och kampanjer bör ske minst en gång per år, där målet är att få en ökad cykelarbetspendling hos arbetsgivare i Visby	TKF/LK	Årligen
Den befintliga cykelhemsidan ska utvecklas till en interaktiv portal med information och kampanjer kring cykling	TKF	2016-2018	Skapa möjligheter att kunna sammanstråla cykling med andra aktiviteter och attraktioner för att få en ökad cykelturism	TKF/SBF	Årligen
En tryckt cykelkarta med målpunkter och besöksmål i staden bör tas fram i samarbete med turism- och näringslivsaktörer	TKF	2017-2019	En årlig kampanj bör genomföras för att främja rekreations- och turistcykling	TKF/LK	Årligen
Möjligheten att utveckla och använda applikationer för cykling ska ses över	TKF/SBF	2017-2022	Utökad samarbete med turistbyrån, verksamheter och cykeluthyrare	TKF	Årligen
Informationskampanjer och dialog med rektorer, lärare och föräldraråd på skolor i Visby bör genomföras årligen	TKF	Årligen	En årlig kampanj bör genomföras för att främja el- och lastcykling	TKF/LK	Årligen
Ett samarbete kommer att inledas med skolor i Visby, där man i arbetsgrupper bland annat diskuterar frågor som berör trafiksituationen runt omkring i skolans närmiljö	TKF	Årligen	Utvecklingen av cykelinfrastrukturen ska regelbundet redovisas för medborgare, exempelvis genom regionens hemsida och massmedier	TKF	Årligen
Riktad informationskampanj för att öka cykelhjälmsanvändningen, främst bland barn och ungdomar mellan 13-15 år bör genomföras	TKF	Årligen	För att öka kunskapen om cykling och trafiksäkerhet bör kampanjer för att informera om vikten att använda hjälm, reflexer och god belysning	TKF	Årligen
Gemensamma kampanjer ska göras för att informera om fördelen med att kombinera buss- och cykelresor	TKF	Årligen	Region Gotland bör årligen medverka i Europeiska trafikantveckan, där exempelvis en gata stängs av för biltrafik under en dag	TKF/LK	Årligen



## Uppföljning och medborgardialog

För att kunna satsa på åtgärder för ett ökat cyklande bör Tekniska nämnden inför varje ny årsbudget ta ställning till vilka cykelprojekt som ska genomföras det kommande året. Teknikförvaltningen ska även aktivt söka statlig medfinansiering och andra bidrag, för att förverkliga de cykelåtgärder som omnämns inom cykelplanen.

Åtgärderna och dess effekter ska regelbundet följas upp och utvärderas. En årlig cykelrapport ska tas fram, som analyserar genomförda cykeltrafikmätningar och resvaneundersökningar, olycksstatistik, utvecklingen av cykelinfrastrukturen, utvecklingen inom drift och underhåll samt genomförda aktiviteter och kampanjer kopplade till cykeltrafik och hållbart resande.

Teknikförvaltningen kommer att införa ett digitalt ärendesystem för infrastrukturfrågor, Infracontrol, för fler verksamheter än enbart de som berör cykling. När ett sådant verktyg finns tillgängligt kommer det befintliga formuläret på regionens cykelhemsida att gå över till detta, vilket ytterligare kommer att effektivisera och utveckla möjligheten att lyfta medborgarnas åsikter kring cykling och infrastrukturfrågor på Gotland.

För att Cykelplan Visby 2015-2025 ska hållas aktualiserad under dess tioårsperiod finns behov av att planen uppdateras under tidens gång. Förslag på när detta bör ske är vid årsskiftena 2017/2018 samt 2021/2022.



Bild 19. Foto: Josefine Wigström

## Referenser

Cykelkonsulterna (2012) *Cykling i Falköpings kommun – en nulägesbeskrivning*

Faskunger, J (2008) *Aktiv transport – på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik*. Östersund: Statens Folkhälsoinstitut

NTF (2015) *Trafikskadeindex 2015*

Region Gotland (2008) *Hälsotramparna*  
<http://gotland.se/38353> (2015-06-25)

Region Gotland (2009) *Tjelvarskolan*  
<http://gotland.se/44105> (2015-06-25)

Region Gotland (2010) *Cykelkampanjen*  
<http://gotland.se/36196> (2015-06-25)

Region Gotland (2011) *Klimatresenären*  
<http://gotland.se/33860> (2015-06-25)

Region Gotland (2013) *Cykelspåret i Visby*  
<http://gotland.se/36250> (2015-10-20)

SKL och Trafikverket (2010) *GCM-handbok*

SKL (2010) *Hållbar stadsutveckling*

SKL (2012) *Vägen till ett cyklande samhälle – goda exempel på kommunal cykelplanering*

Trafikverket (2012) *Nya krockvårdskurvor för fotgängares risker vid påkörning av bil*

Trafikverket (2014) *Säkrare cykling – gemensam strategi för 2014-2020*

Trivector (2015) *Nya cyklar ställer nya krav på staden*

VTI, Eriksson (2009) *Tema cykel – faktorer som påverkar cykelanvändandet utifrån ett individperspektiv*

VTI, Niska (2011) *Cykelvägars standard – En kunskapssammanställning med fokus på drift och underhåll*

VTI (2013) *Cykelvänlig stad – betydelsen av stadsutformning och infrastruktur*

White arkitekter; Spacescape (2011) *Cykelstaden. En idéskrift om stadsplanering för mainstreamcyklistens återkomst*



Bild 20. Foto: Josefine Wigström

## Medverkande

### Styrgrupp:

Ann-Sofi Lindskog - Avdelningschef, Teknikförvaltningen

Eugenio Osorio - Enhetschef, Teknikförvaltningen

Jan von Wachenfeldt - Planeringsstrateg, Ledningskontoret

Jenny Iversjö - Enhetschef, Teknikförvaltningen

### Projektledare:

Anna Wikström - Trafikplanerare, Teknikförvaltningen

Joel Ekedahl - Driftingenjör, Teknikförvaltningen

### Projektgrupp:

Anders Juhlin - Arbetsledare driftfrågor, Teknikförvaltningen

Cora Juniwik - Folkhälsstrateg, Ledningskontoret

Helena Andersson - Ekostrateg, Ledningskontoret

**Referensgrupp:** Eva Werkelin, Jenny Sandberg, Josefine Wigström, Karl Fyhr, Lennart Klintbom, Oscar Kahlbom, Peter Daun, Stefan Wesley