



**Åtgärdsvalsstudie.
Trafiksäkerhet på väg 143
mellan Visby och Roma.
Gotlands län.**

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE
Ärendenummer: TRV2025/9513

Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie. Trafiksäkerhet på väg 143 mellan Visby och Roma. Gotlands län.

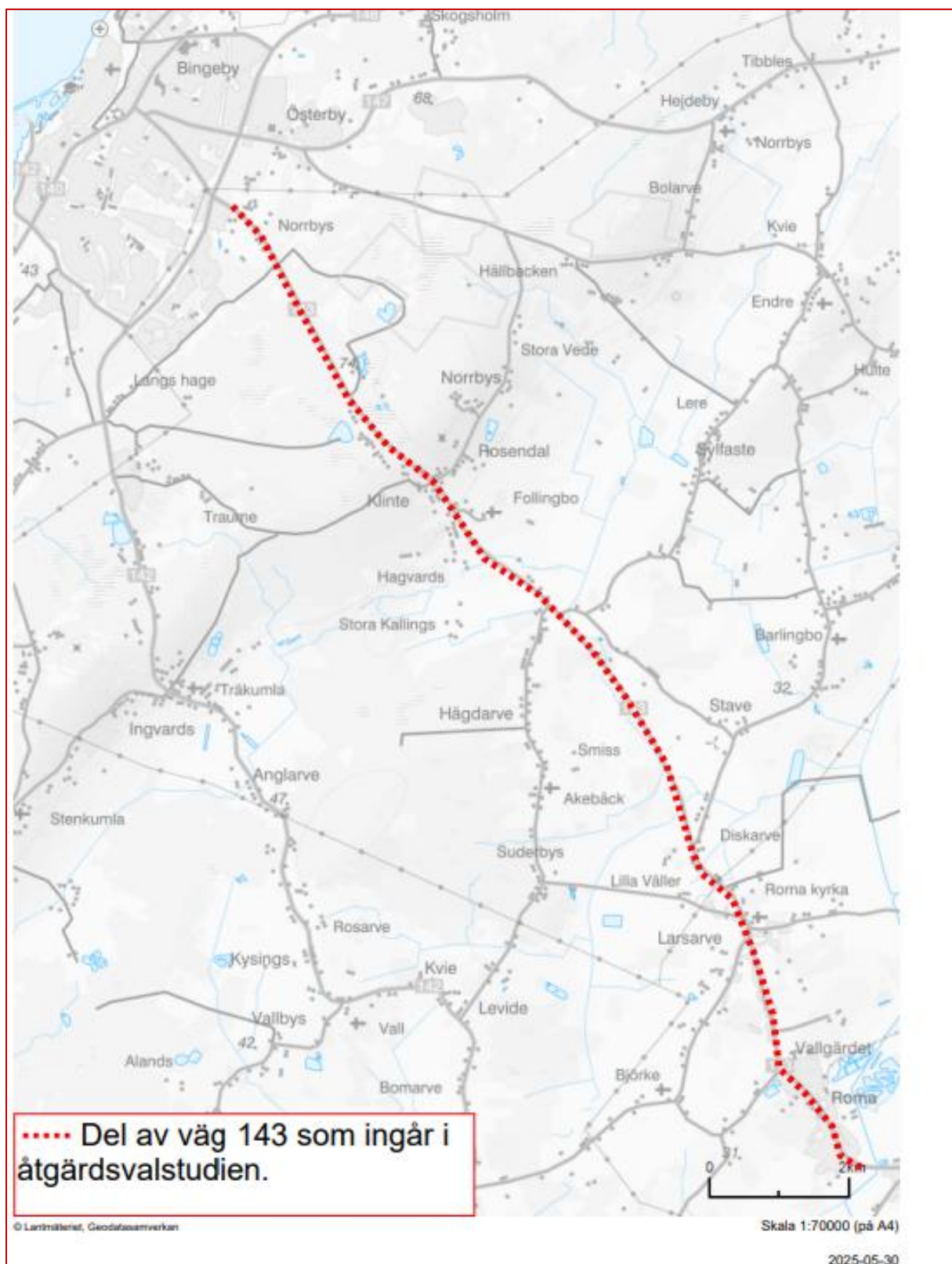
Författare: Martin Bylander

Dokumentdatum: 2026-05-04

Ärendenummer: TRV2025/9513

Version: 0.14

Kontaktperson: Martin Bylander



Figur 1. Utredningssträckan går mellan korsningen väg 143/ Silikatvägen i norr till slutet av Roma tätort i sydost vid Roma däck och motor.

Namn på åtgärdsvalsstudie:	ÅTGÄRDSVALSSTUDIE. TRAFIKSÄKERHET PÅ VÄG 143 MELLAN VISBY OCH ROMA
Ansvarig för genomförande:	MARTIN BYLANDER
Organisation:	PLÖRU
Datum - start:	2025-02-10
Datum - avslut:	DATUM, AVSLUTAD (UNDERTECKNANDE)

Innehåll

1.	Initiera	7
1.1.	Bakgrund.....	7
1.2.	Syfte.....	7
1.3.	Mål	7
1.4.	Avgränsning	9
1.5.	Arbetsprocessen och organisering av arbetet	9
1.6.	Tidigare planeringsarbete.....	10
1.7.	Anknytande planering.....	11
2	Förstå situationen.....	12
2.1.	Nuläge – Befintliga förhållanden och förutsättningar ...	12
2.1.1	Trafikflöden.....	12
2.1.2	Hastigheter	13
2.1.4	Vägutformning	15
2.1.5	Vägens funktion.....	15
2.1.6	Tätort och tätbebyggt område.....	15
2.1.7	Kollektivtrafik	15
2.1.8	Gång- och cykelvägnät.....	17
2.1.9	Belysning.....	17
2.1.10	Trafiksäkerhet.....	18
2.1.11	Vägtrafikolyckor.....	26
2.1.12	Viltolyckor	27
2.1.13	Halkbekämpning på Gotland	28
2.1.14	Kultur och miljöförutsättningar	28
2.1.15	Målpunkter.....	29
2.2.	Framtida utveckling.	30
2.2.1	Bebyggelseutveckling.....	30
2.2.2	Trafikutveckling enligt Trafikverkets basprognos	32
2.2.3	Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)	32
2.2.4	Preciserande av behov, brister och problem.....	33
3	Pröva tänkbara lösningar	35
3.1.	Studerade åtgärder	35

3.2.	Beskrivning av åtgärder som fortsatt är aktuella.....	46
3.3.	Förslag till paketering	54
3.4.	Effektbedömning	56
4	Förslag till inriktning & rekommenderade åtgärder	58
4.1.	Önskad funktion och inriktning	58
4.2.	Rekommenderade åtgärder.....	59
4.3.	Avslut av studie	63

1. Initiera

1.1. Bakgrund

Trafikverket Östra regionen har identifierat behov av att utreda en delsträcka på väg 143 utifrån trafiksäkerhetsperspektiv. Bakgrunden till utredningsbehovet är följande.

- I Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 anges att väg 143 bör utredas utifrån brister och behov av åtgärder.
- I Trafikverkets regionala hastighetsanalys från 2016 bedömdes sträckan med hastighetsgräns 90 km/tim inte vara förenlig med vägens trafiksäkerhetsstandard.
- I Region Gotlands översiktsplan och Cykelplan anges att förbättrad tillgänglighet för cykelpendling kring bland annat Roma och Visby bör utredas.
- Tidigare dialoger som Trafikverket haft rörande önskemål om förbättrad trafiksäkerhet inom Roma tätort.

1.2. Syfte

Syftet med utredningen är att möjliggöra förbättrad trafiksäkerhet för alla trafikanter samt förbättrad tillgänglighet med cykel på aktuell delsträcka av väg 143.

1.3. Mål

Det övergripande målet med utredningen är att identifiera effektiva beställningsbara åtgärder som innebär:

- Förbättrad trafiksäkerhet för bilåkande på väg 143.
- Förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet med cykel mellan Visby och Roma.
- Förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklisterna inom Roma tätort.
- Att vägens funktion som primär länsväg och del i det funktionellt prioriterade vägnätet bibehålls.

Nationella mål

Transportpolitiska mål

Sveriges transportpolitiska mål, som presenterades i propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93) och antogs av Riksdagen 2009, består av ett övergripande mål, ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Det övergripande målet är nedbrutet i två huvudmål:

Funktionsmålet handlar om att utveckla tillgängligheten för medborgare och näringsliv.

Hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Det har också preciserats med etappmål som fokuserar på växthusgasutsläpp och trafiksäkerhet.

Nollvisionen

1997 beslutade riksdagen att Nollvisionen ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige vilket innebär att på sikt ska ingen dödas eller allvarligt skadas inom vägtransportsystemet.

2020 beslutade Regeringen om ett nytt etappmål, där antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till år 2030, och allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent.

Regionala mål

Gotlands regionala utvecklingsstrategi heter "Vårt Gotland 2040" och är en strategi för en långsiktig hållbar regional utveckling för Gotland. I strategin presenteras övergripande mål och effektmål samt prioriteringar som ska bidra till att uppfylla målen. En av dessa prioriteringar är att stärka tillgängligheten. I denna prioritering ingår att: "Öka framkomligheten och trafiksäkerheten på Gotlands vägar" I detta lyfts vägnätets betydelse för att bo och verka över hela Gotland. Det står också att insatser som ökar framkomligheten, trafiksäkerheten, så som säkerheten vid busshållplatser och gång- och cykelbanor, och tillgängligheten på Gotlands vägar är angelägna. För en förbättrad trafiksäkerhet behövs både fysiska åtgärder i infrastrukturen och beteendeförändringar.

En ny översiktsplan (ÖP) för Region Gotland antogs den 17 februari 2025: "Översiktsplan Vårt Gotland 2040". I ÖP sammanfattas Regionens intentioner avseende hur mark- och vattenområden i kommunen bör användas på bästa sätt. Översiktsplanen har till uppgift att på en övergripande nivå vara vägledande i avvägningar mellan olika allmänna intressen. Dessa avvägningar görs bland annat med stöd av den regionala utvecklingsstrategin Vårt Gotland 2040 (se ovan).

I Riktlinjer för vägar och gator står bland annat att:

- För att undvika ytterligare hastighetssänkningar ska nödvändiga breddningar och uträtningar av länsvägar prioriteras i den mån det går. Regionen bör driva denna fråga gentemot Trafikverket.
- För att höja trafiksäkerheten ska även satsningar på säkra korsningar där det är som mest angeläget prioriteras.
- Arbetet med hastighetsöversyner i tätorterna bör prioriteras. Nya gator utformas med utgångspunkt i handboken "rätt fart i staden"
- Pendlingsstråk för cykel prioriteras utefter vad som framgår i Regional cykelplan för Gotland.
- Cykelleder som underlättar ett aktivt friluftsliv året runt bör planeras.

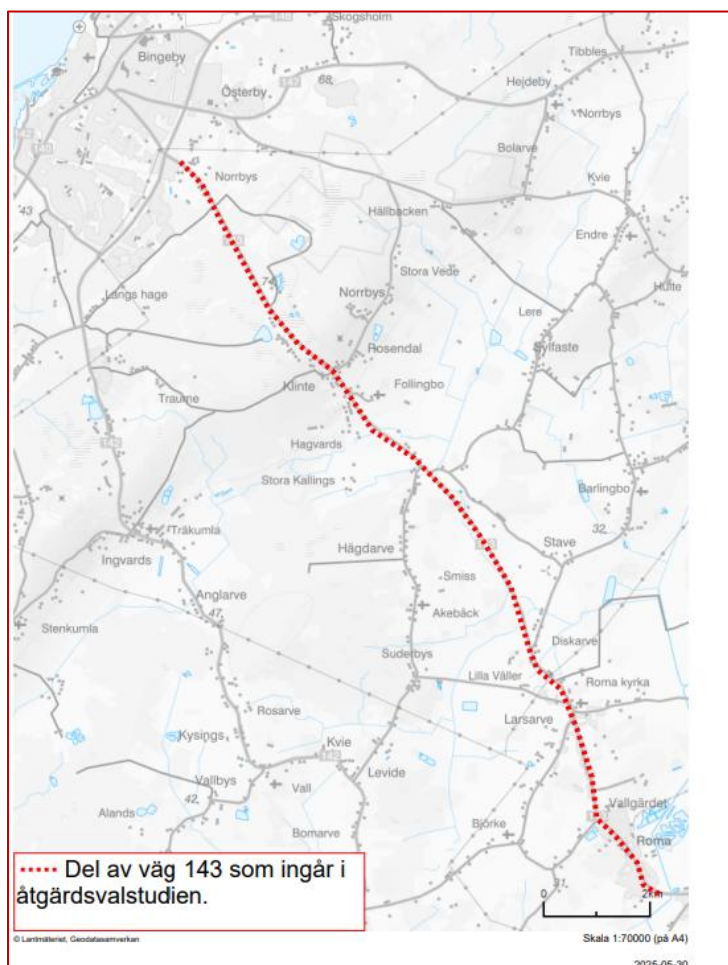
I ÖP anges även att Roma är en av de tätorter där en utökad planering för cykel bör tas fram.

All kollektivtrafik, den allmänna kollektivtrafiken, den särskilda kollektivtrafiken med skolskjuts, färdtjänst och sjukresor planeras och styrs av Region Gotland. Inriktningen för kollektivtrafiken på Gotland beskrivs i Trafikförsörjningsprogram 2024–2033. Målen i programmet handlar om ökad marknadsandel och större attraktivitet för kollektivtrafiken på Gotland samt förbättrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, ökad geografisk tillgänglighet och reducerad miljöpåverkan.

Region Gotland har tagit fram en regional cykelplan (Regional Cykelplan Gotland 2025–2035). Målet som formuleras i planen är att cykelresorna ska utgöra 20 % av alla resor på Gotland 2035. Sträckan Visby- Roma finns med bland de högst prioriterade sträckorna.

1.4. Avgränsning

Den aktuella delsträckan av väg 143 som ingår i utredningen avgränsas i nordväst av korsningen väg 143 och Silikatvägen och i sydost i vid anslutningen till Roma däck och motor.



Figur 2. Delsträcka på väg 143 som ingår i studien.

Utredningen är inriktad på trafiksäkerhet för alla trafikanter samt förbättrad tillgänglighet med cykel.

Problematik kopplat till andra aspekter såsom framkomlighet kommer inte hanteras i denna studie. Framkomlighetsaspekten ska dock särskilt beaktas vid utvärdering av åtgärdsförslag kopplat till förbättrad trafiksäkerhet på sträckan med hastighetsgräns 90 km/tim.

1.5. Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Arbetet har genomförts enligt åtgärdsvalsstudiemetodiken. En åtgärdsvalsstudie består av fyra faser och är en dialog- och kunskapsbaserad process. En ÅVS genomförs tidigt i planeringen för att skapa en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder på den aktuella bristen.

Arbets sättet består av fyra faser, se figur 3.



Figur 3. ÅVS-processens fyra faser

Metodiken hjälper parterna att komma överens om vilka bristerna är och vilka åtgärder som krävs för att åtgärda dessa. Arbetssättet avslutas med en rekommendation om fortsatt inriktning.

En viktig del i åtgärdsvalsstudiemetodiken ligger i att tillämpa fyrstegsprincipen se beskrivning av fyrstegsprincipen nedan.

- Steg 1 – Tänk om. Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Exempelvis hastighetsgräns, information och marknadsföring.
- Steg 2 – Optimera. Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Exempelvis busskörfält, omfördelning av ytor och ökad turtäthet.
- Steg 3 – Bygg om. Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer. Exempelvis breddning, förstärkningar och trimningsåtgärder.
- Steg 4 – Bygg nytt. Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. Exempelvis förbifart, cirkulationsplats och nya stationslägen.

Organisering av arbetet

Trafikverket har ansvarat för projektledning och det övergripande genomförandet av utredningen. Arbetet har skett i nära samarbete med Region Gotland. Trafikverket har upphandlat Kreera som konsultstöd i arbetet.

En arbetsgrupp bestående av Trafikverket, Region Gotland och Kreera sammansattes för att hantera frågor om utredningens innehåll, upplägg och särskilda ämnesspecifika frågor. ÅVS-arbetet har genomförts gemensamt med ÅVS för väg 140 Västerhejde- Tofta och ÅVS för korsningen väg 149 och Själsövägen. Projektgrupp, arbetsgrupp och konsultstöd har varit densamma för de tre utredningarna. Arbetsgruppen har bestått av deltagare från Trafikverket, Region Gotland och Kreera.

Workshops och intervjuer.

I fas två genomfördes en workshop för att samla in fakta och synpunkter om problem utmed sträckan. Workshopen genomfördes den 13/5 i Visby. Förutom Region Gotland deltog Polisen, Försvarsmakten och Fortifikationsverket. Även Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) och Sveriges Åkeriföretag Gotland bjöds in till workshopen. Det gavs även möjlighet för ett antal övriga intressenter och verksamheter att lämna synpunkter på problem utmed sträckan.

Under fas två genomfördes även en intervju med representant från Romas intresseförening som tidigare har haft dialog med Trafikverket och Region Gotland om behov utmed sträckan mellan Roma Kyrkby och Roma samhälle.

1.6. Tidigare planeringsarbete

Regional hastighetsanalys

Aktuell sträcka omfattades av Trafikverkets regionala hastighetsanalys från 2016 (TRV 2016/19427). I arbetet bedömdes sträckan med hastighetsgräns 90 km/tim inte vara förenlig med vägens trafiksäkerhetsstandard (utformning).

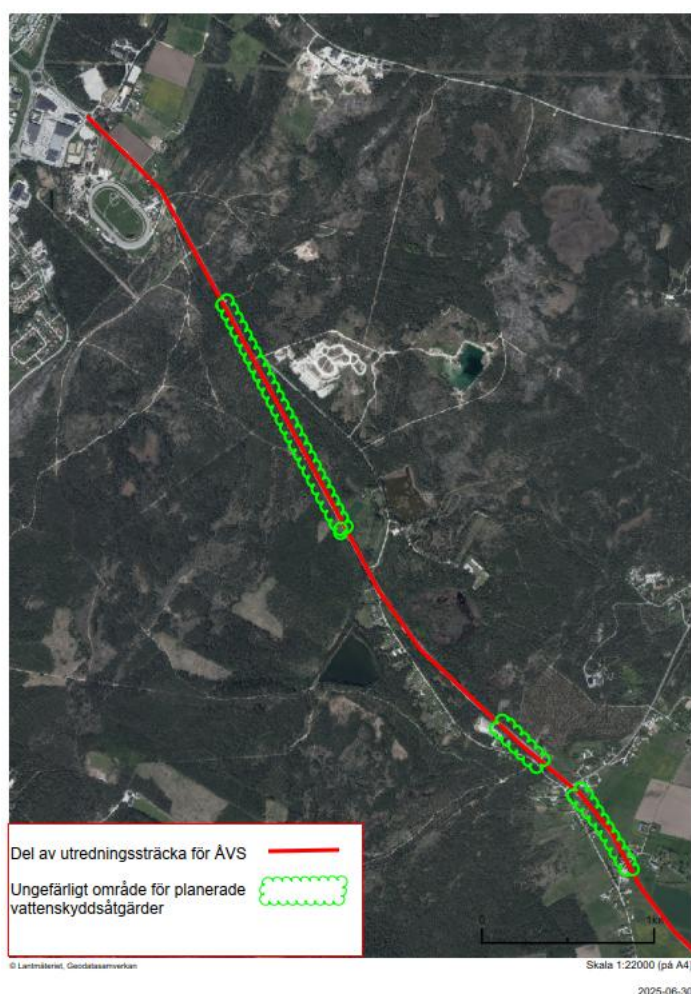
Säkra skolvägar

Utifrån genomförd ÅVS för säkra skolvägar Region Gotland (TRV2023/25548) planeras en trottoar att anläggas mellan korsningen väg143 och Kungsallén och ca 140 meter norrut till infart till parkeringen. Åtgärden bedöms kunna påbörjas hösten 2026.

1.7. Anknytande planering

Vattenskyddsåtgärder väg 143 utanför Visby.

Trafikverket arbetar med en vägplan för vattenskyddsåtgärder på en del av utredningssträckan. Syftet med arbetet är att skydda grundvattnet och minska riskerna vid en olycka. Exakt lösning för vattenskyddsåtgärder är inte fastställt. En tänkbar lösning är att anlägga täta diken. Se bild nedan för var åtgärder kan bli aktuellt, observera att utsträckning och omfattning av åtgärder kan förändras. Denna åtgärdsvalsstudie behöver beakta att vattenskyddsåtgärder kommer genomföras utmed sträckan.



Figur 3. Områden där vattenskyddsåtgärder kan bli aktuella.

Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser på Gotland.

Det pågår ett projekt för tillgänglighetsanpassning av busshållplatser på Gotland. Hållplats Lövsta ingick i projektet men har sedermera lyfts ut från projektet.

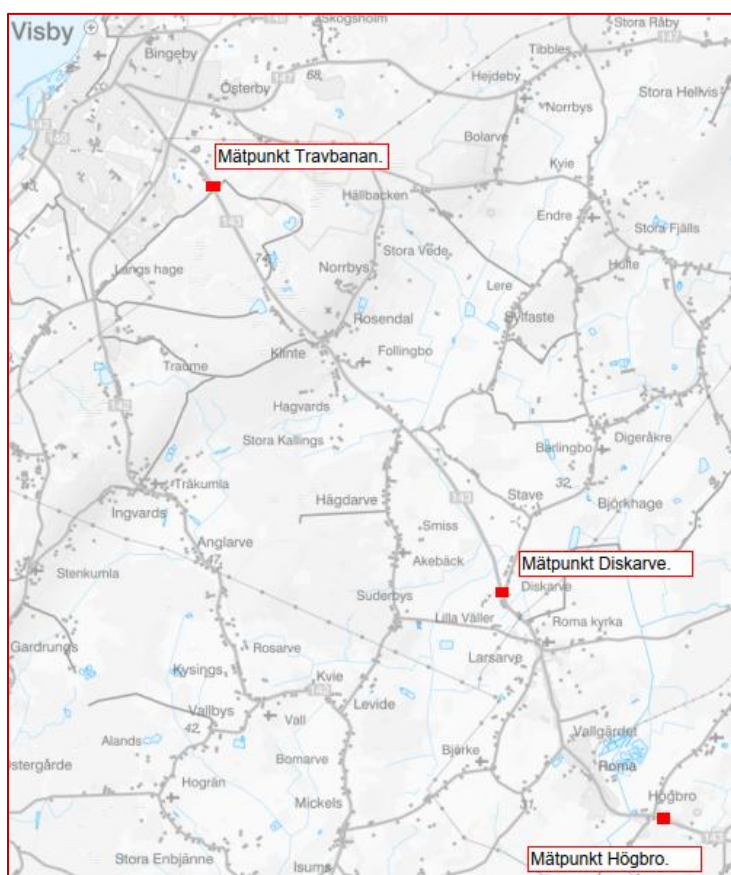
2 Förstå situationen

2.1. Nuläge – Befintliga förhållanden och förutsättningar

2.1.1 Trafikflöden

Årsdygnstrafiken (ÅDT) blir högre närmare Visby. Det är ca 3850 ÅDT genom Högbro, ca 4900 genom Diskarve och ca 5700 vid travbanan söder om Visby. Andelen tung trafik är ca 4–9 %, se även tabell 1 nedan.

Trafikflödena är från senaste mätningar från 2022–2023 och hämtade från Vägtrafikflödeskartan. Det finns en tydlig säsongsvariation med ökad trafik under sommarperioden (beroende på mätpunkt är trafiken i juli ca 30 – 100% högre än årsdygnstrafiken) I tabell 1 nedan anges även bedömda trafikflöden för år 2045 enligt Trafikverkets trafikutvecklingstal för Gotland.



Figur 4. Mätpunkter vägtrafikflödeskartan.

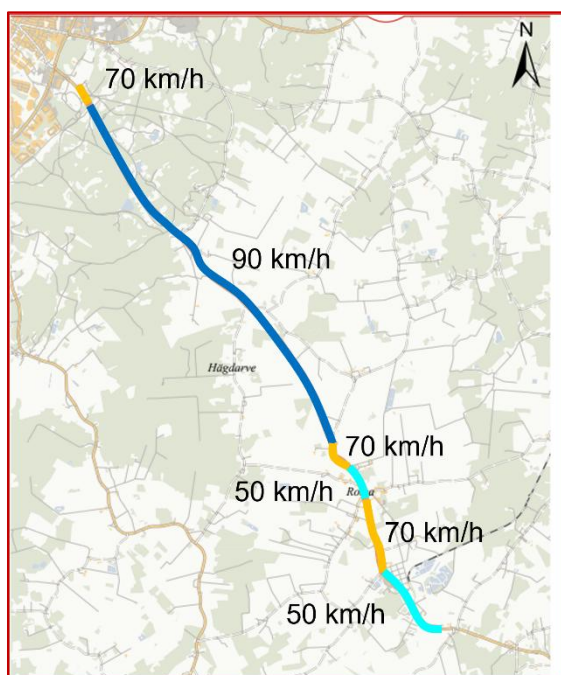
Mätpunkt	kommentar	Mätår	ÅDT totalt	ÅDT tung	Andel tung (%)	ÅDT pb 2045	ÅDT lb 2045	ÅDT tot 2045
1) Högbro	Korsning väg 598 - korsning väg 594	2023	3 850	330	9%	4 015	376	4 392
2) Diskarve	Korsning väg 594 -	2022	4 929	238	5%	5 383	273	5 656

	korsning väg 621							
3) Travbana Visby	Korsning väg 621 - Cpl Silikatv.	2022	5 743	219	4%	6 339	251	6 590

Tabell 1. Trafikflöden vid mätpunkter.

2.1.2 Hastigheter

Hastighetsbegränsningen varierar mellan 50, 70 och 90 km/tim utmed sträckan. Genom Roma kyrkby och Roma samhälle är hastighetsgränsen 50 km/tim. Se figur 5 nedan.



Figur 5. Hastighetsgränser utmed utredningssträckan.

Medelhastigheter och 85-percentil.

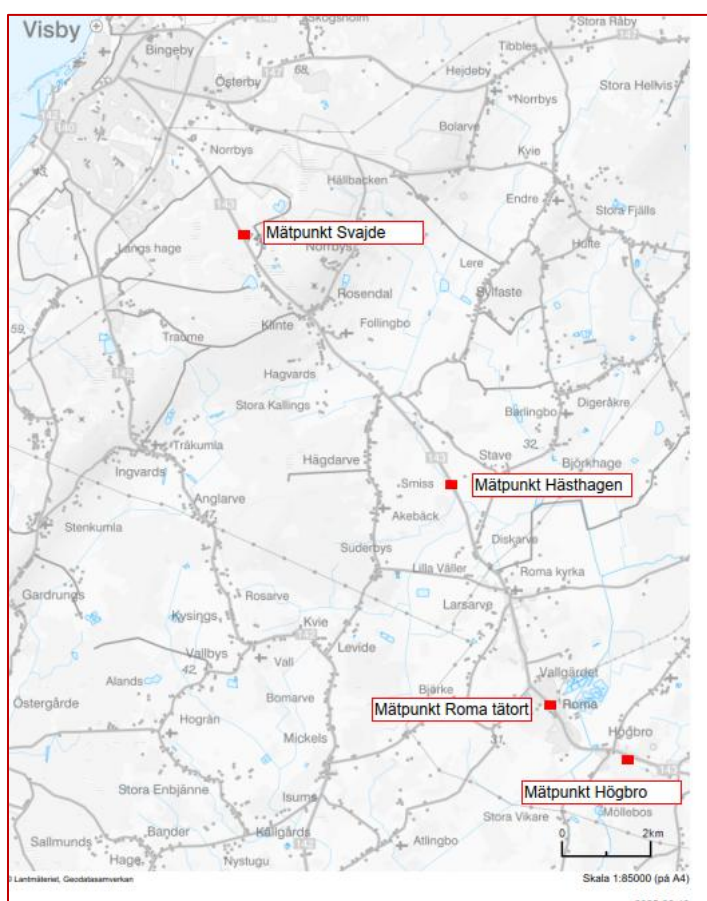
Enligt Trafikverkets senaste mätningar av hastigheter (2022–2023, Vägtrafikflödeskartan), ligger medelhastigheten under hastighetsbegränsningarna, se tabell 2 nedan. Vägtrafikflödeskartan har inte hastighetsmätningar för sträckorna med hastighet 50 km/tim och anger inte 85-percentilen (den hastighet som 85 % av fordonen kör under). Det har dock skett mätningar utmed sträckan under en vecka i maj år 2023 som inbegriper 50-sträckan i Roma samhälle och anger 85 percentiler för vissa mätpunkter. Se figur 6 och tabell 3 nedan.

Det fördes ett resonemang i projektgruppen om medelhastigheten påverkas av EPA/A- traktorer. Bedömningen är att EPA/A- traktorer inte påverkar medelhastigheten i sådan omfattning att medelhastigheterna blir missvisande, detta då antalet EPA/A- traktorer är relativt få.

85-percentilen ligger över hastighetsgränsen och visar att det finns överhastigheter på vägen.

Punkt	kommentar	Mätår	hastighetsgräns km/tim	medelhastighet km/tim
1) Högbo	Korsning väg 598 - korsning väg 594	2023	80	runt 75
2) Diskarve	Korsning väg 594 - korsning väg 621	2022	70	runt 70, lite högre nattetid (75)
3) Travbana Visby	Korsning väg 621 - Cpl Silikatv.	2022	90	runt 75

Tabell 2. Medelhastighet och 85-percentil vid olika mätpunkter. Källa Vägtrafikflödeskartan.



Figur 6. Mätpunkter för mätning från maj 2023. Ej från Vägtrafikflödeskartan.

Mätpunkt	Mätår	Hastighetsgräns	Medelhastighet km/tim	85-percentil km/tim.
Högbo	2023	80	76	83

Roma tätort	2023	50	48	53
Hästhagen	2023	90	86	93
Svajde	2023	90	87	94

Tabell 3. Medelhastighet och 85-percentil från mätning under 1 vecka i maj 2023.

2.1.4 Vägutformning

Väg 143 är en tvåfältsväg, med vägbredd:

- Roma-Spittlings: 6,6–9,5 m
- Spittlings-Visby: 9,6–13,5 m

Det finns ingen mittseparering eller räfflad mittlinje längs sträckan.

Det är smala vägrenar från Roma och norrut till Splittings där vägen och vägrenarna blir bredare.

2.1.5 Vägens funktion

Väg 143 är en primär länsväg och är som sådan en regionalt viktig väg som i hela sin sträcka går från Visby i väst till Ljugarn på Gotlands östra kust.

Funktionellt prioriterat vägnät

Trafikverket har pekat ut ett vägnät kallat funktionellt prioriterat vägnät. Det utpekade vägnätet består av vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Aktuell utredningssträcka är utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet på grund av dess betydelse för dagliga personresor och kollektivtrafik och har därmed en särskild betydelse för dessa funktioner i Gotlands transportsystem.

Farligt gods

Sträckan utgör inte rekommenderad transportled för farligt gods. Detta hindrar dock inte att det kan transporteras farligt gods på vägen.

Sett till vägens funktion är det viktigt att värna framkomligheten och de faktorer som påverkar möjligheten att tillgodose detta. Detta gäller framförallt på landsvägsavsnitten utanför tätortsmiljöer. I tätortsmiljöer behöver avvägningar mellan framkomlighet och exempelvis trafiksäkerhet för gående och cyklister göras.

Övrigt

Vägen har en funktion för försvarsändamål vilket påverkar möjlig utformning av tänkbara åtgärder.

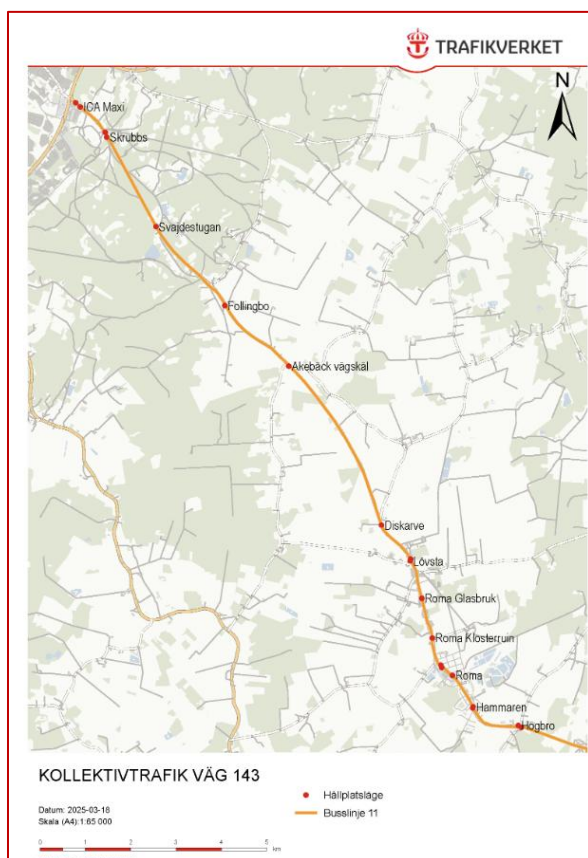
2.1.6 Tätort och tätbebyggt område

Roma samhälle och Roma kyrkby är klassade som tätorter enligt SCB:s tätortsavgränsning.

Väg 143 genom Roma samhälle omfattas av föreskrift om tätbebyggt område.

2.1.7 Kollektivtrafik

Väg 143 trafikeras av linje 11, Burgsvik-Roma-Visby, det finns 11 hållplatser längs sträckan, se figur 7. Det saknas ordnade passager mellan hållplatslägena och gånganslutningar till hållplatserna.



Figur 7. Busshållplatser utmed sträckan.

Ordinarie tidtabell (aug-juni): vardagar timmestrafik. Helger 4–6 avgångar utspritt över dagen.¹

Sommartid: linje 11 har några justeringar i tider men ungefär samma utbud sommar- och vinterperiod. Kan jämföras med att de flesta andra regioner har resandeminskningar under sommaren.²

Tabell 4 Resandestatistik, medel påstigande per vardag och helg år 2024.

Hållplats	Medel per M-F (avrundat)	Medel per L-S (avrundat)
Roma	64	21,00
Roma Sockersilos	26	4
Lövsta	25	4
Follingbo	5	1
Hammaren	5	1
Roma Glasbruk	3	1
Diskarve	3	1
Roma Klosterruin	2	1
Akebäck vägsäl	2	0,5
Svajdestugan	2	1
Skrubbs	0,21	0,06

De mest trafikerade hållplatserna är Roma, Roma Sockersilos och Lövsta.

¹ Gotlands kollektivtrafik hemsida, tidtabell linje 11

² Gotlands kollektivtrafik, Region Gotland, e-post från Henrik Jörgensen 2025-03-24

Busshållplatstyper och hastighetsgränser.

Tabell 5. Beskrivning av Hållplatstyp och hastighetsgräns vid hållplats.

Hållplats	Hållplatstyp	Hastighetsgräns
Skrubbs	Vägrenshållplats utan plattform	70 km/tim.
Svajdestugan	Vägrenshållplats utan plattform	90 km/tim.
Follingbo	Vägrenshållplats utan plattform	90 km/tim.
Akeback vägsäl	Fickhållplats utan plattform	90 km/tim.
Diskarve	Vägrenshållplats.	70 km/tim.
Lövsta	Fickhållplats utan plattform	50km/tim.
Roma Glasbruk	Vägrenshållplats/körbanelållplats (smal vägren) utan plattform	70 km/tim.
Roma klosterruin	Vägrenshållplats/körbanelållplats (smal vägren) utan plattform	70 km/tim.
Roma Sockersilos	Körbanelållplatser utan plattformar, upphöjda trottoarer fungerar som plattform. Ej busskantstöd eller ledstråk.	50 km/tim.
Roma	Avskild hållplats, norr- och södergående på samma sida. Skilda hållplatser för norr- och södergående trafik. Tillgänglighetsanpassade.	50 km/tim.
Hammaran	Körbanelållplatser utan plattform.	50 km/tim.

2.1.8 Gång- och cykelvägnät

Det finns en kanstnsseparerad gång- och cykelbana i Roma tätort på vägens östra sida mellan korsningen 143/Kungsallén till cirka 100 meter söder om Järnvägsgatan. Total sträcka är cirka 800 meter. Gång- och cykelbanan är cirka 2,5 meter bred, troligtvis smalare utmed vissa partier.

På resterande sträcka utmed väg 143 finns ingen särskild anpassning för gång- och cykeltrafikanter.

2.1.9 Belysning

Det finns statliga belysningsstolpar från Lövsta och vidare söderut genom Roma kyrkby och Roma samhälle. Samt i korsningen väg 143 och 628.

Enligt Trafikverkets verktyg fört belysningsplaner finns det indikationer på att sträckan mellan cirkulationsplatsen vid Silikatvägen och till korsningen mellan väg 143 och 621 uppfyller kriterier för belysning. Trafikverkets inriktning är dock att landsväg ska belysas i mycket begränsad utsträckning.

2.1.10 Trafiksäkerhet

Hastighetens betydelse.

Lägre hastighet ger stor påverkan på trafiksäkerheten, och relativt liten påverkan på restiden. En sänkning från 90 km/tim till 80 km/tim ger exempelvis en restidsökning på ca 50 sekunder per mil.

Att köra i 80 km/tim istället för 90 km/tim innebär att risken att omkomma halveras. Lägre hastighet sparar även bränsle och minskar utsläpp.

Enligt Trafikverket³ gäller att vid en frontalkollision mellan två moderna personbilar som båda kör i max 80 km/tim är det sannolikt att förarna överlever. Vid hastigheter över 80 km/tim leder frontalkollisioner ofta till dödliga eller allvarliga skador även med moderna fordon. Hög hastighet gör det också svårare att ha kontroll över fordonet och hinna reagera i tid om något oväntat händer. Stoppsträckan blir längre ju högre hastighet du har och det blir då också svårare att upptäcka andra trafikanter.

Värt att ta i beaktande är också att tung trafik får köra max 80 km/tim. På 90-väg riskerar det att leda till att personbil kör ikapp lastbil och kör om, vilket kan leda till mötesolyckor.

Trafiksäkerhetskameror (ATK)

Det finns två trafiksäkerhetskameror (ATK) på vägvsnittet mellan Roma Kyrkby och Roma Samhälle med hastighetsgräns 70 km/tim. Se figur 8.



Figur 8. Placering av ATK.

Trafikverket planerar för ytterligare fem trafiksäkerhetskameror på väg 143 mellan Visby och Sjonhem.

³ Trafikverket, *Hastighet och krockvåld*, 2022-03-29, <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/hastighetsgranser-pa-vag/hastighet-och-krockvald/>

Säsongsvariationens påverkan på trafiksäkerheten

Trafikflödet varierar stort över året med markant ökning på sommaren.

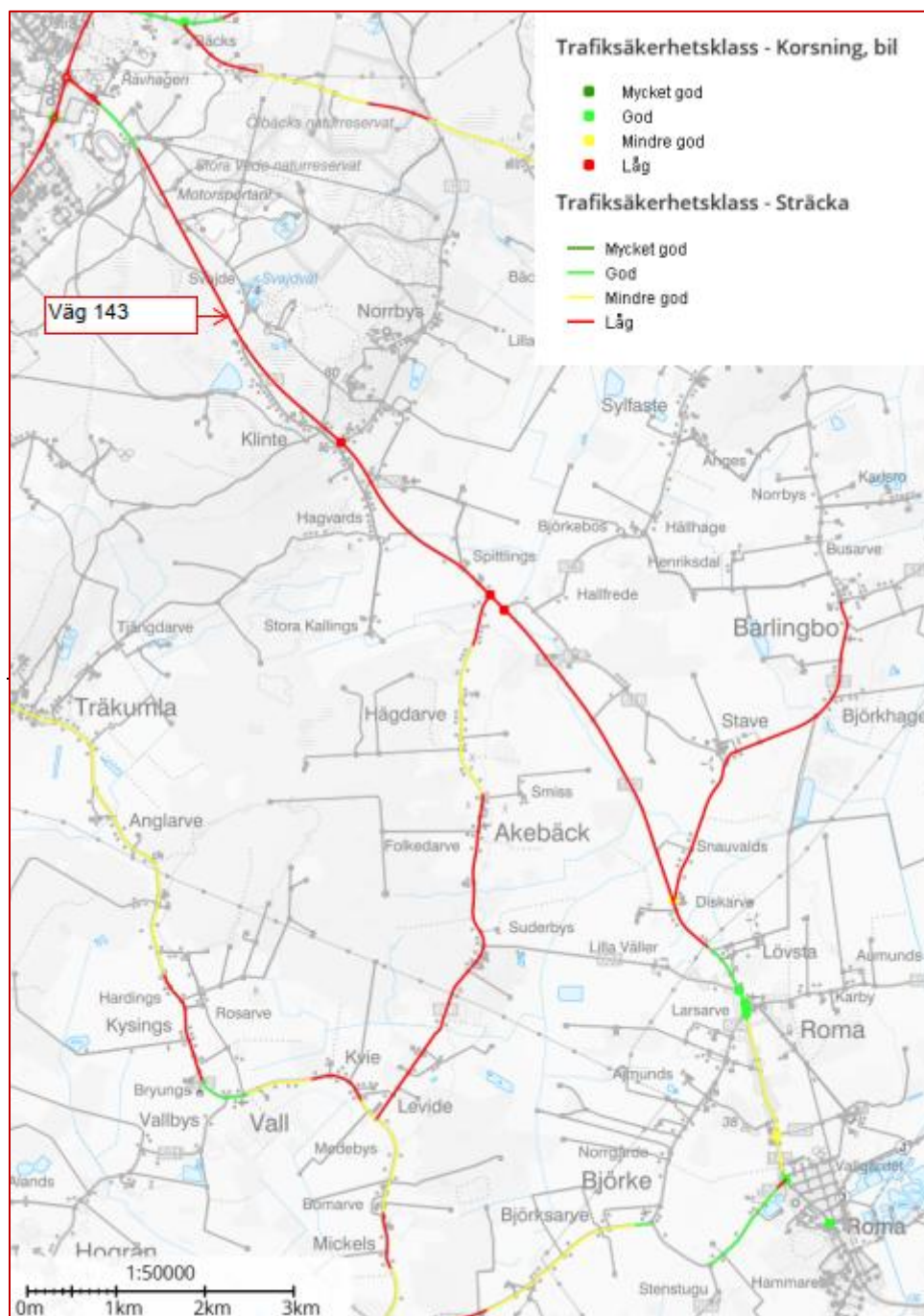
Höga trafikflöden genom samhällena Roma Kyrkby och Roma sommartid innebär risk för köbildning och minskad säkerhet och trygghet för gående och cyklister som rör sig längs och tvärs vägen. Det bedöms även bli fler gående och cyklister under sommaren.

Mätningarna enligt vägtrafikflödeskartan visar inga större skillnader i medelhastighet under sommar respektive vinter. Trafikens säsongsvariation påverkar inte trafiksäkerhetsklassningen.

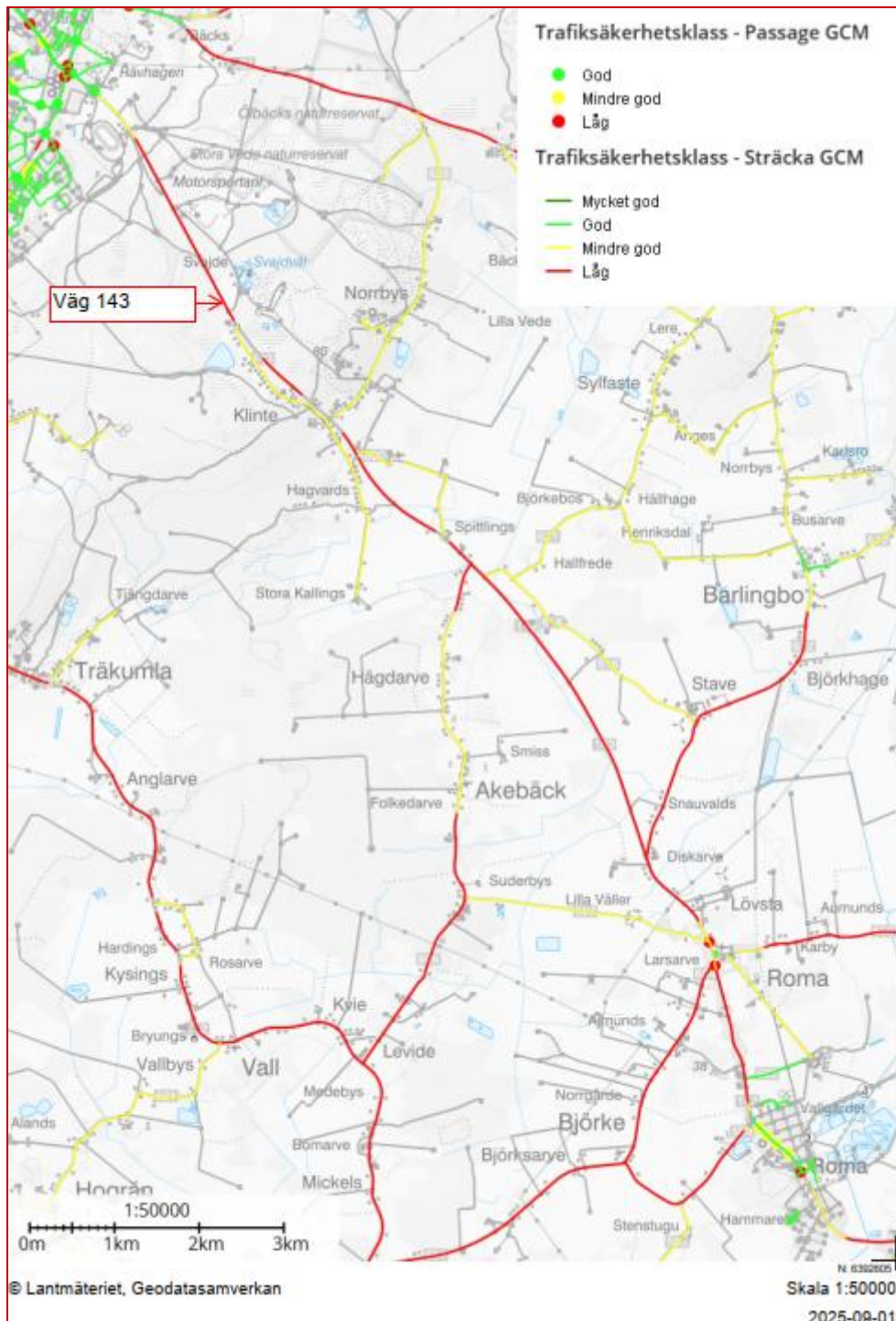
Nätverksövergripande Trafiksäkerhetsklassning

Trafikverket gör vägnätsövergripande trafiksäkerhetsklassningar. Klassningen är ett verktyg för att kartlägga var det finns brister och vilka de övergripande bristerna är. Klassningen utgår från nollvisionen genom att ta hänsyn till brister i vägens utformning som kan leda till död eller allvarlig skada. Trafiksäkerhetsklassning⁴ finns för bilåkande (sträcka resp. korsning) och för gående och cyklister (sträcka resp. passage) Säkerhetsklassningen omfattar samtliga statliga vägar med ÅDT större än 4000 f/d samt alla vägar med vägnummer under 100. Klassificeringen ger en indikation på vägens standard avseende trafiksäkerhet. Se klassningsnivåer och klassningar i figur 9 och 10 nedan.

⁴ Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning



Figur 9. Trafiksäkerhetsklassning korsning och sträcka för biltrafik.



Figur 10. Trafiksäkerhetsklassning för sträcka och passager för GCM-trafik.

Sträcka för bilåkande.

Nedan beskrivs sträckan från Visby och vidare sydost mot Roma.

Sträckan med hastighetsgräns 70 km/tim förbi travbanan har god klass. Sträckan med hastighetsgräns 90 km/tim har låg klass. Sträckan mellan Diskarve och Roma Kyrkby har låg klass. Sträckan genom Roma Kyrkby har god klass. Sträckan mellan Roma Kyrkby och Roma har mindre god klass, främst på grund av oefftergivliga belysningsstolpar och träd i säkerhetszonen. Sträckan genom Roma är ej klassad.

Korsningar för bilåkande.

Ett flertal korsningar har klassats längs sträckan. Utöver trafiksäkerhetsklassningen presenteras ytterligare parametrar så som sikt, belysning och förutsättningar för gående och cyklister.

1. Korsning väg 143 / Silikatvägen

- 50 km/tim på väg 143 (primärväg) och 40 km/tim på Silikatvägen.
- Cirkulationsplats.
- Trafiksäkerhetsklassning: God.

2. Korsning väg 143 / väg 628

- 90 km/tim på väg 143 (primärväg) och 70 km/tim på väg 628.
- Fyrvägskorsning
- Trafiksäkerhetsklassning: Låg

Övriga parametrar:

- God sikt, stopplikt mot väg 143, en statlig belysningsstolpe, kriterier för belysning uppfylls.
- Ingen gång- och cykelväg.

3. Korsning väg 143 / väg 606, Dede.

- 90 km/tim på väg 143 (primärväg) och 70 km/tim på väg 606
- Trevägskorsning.
- Trafiksäkerhetsklassning: Låg

Övriga parametrar

- God sikt, stopplikt mot väg 143. Finns indikationer att kriterier för belysningsklass M4 uppfylls.
- Ingen gång och cykelväg.

4. Korsning väg 143 / väg 616, Dede.

- 90 km/tim på väg 143 (primärväg) och 70 km/tim på väg 616
- Trevägskorsning.
- Trafiksäkerhetsklassning: Låg

Övriga parametrar:

- God sikt, stopplikt mot väg 143. Finns indikationer att kriterier för belysning uppfylls precis norr om korsningen. Belysning kan därmed eventuellt behövas norr om korsningen
- Ingen gång- och cykelväg.

5. Korsning väg 143 / väg 612, Diskarve.

- 70 km/tim på väg 143 (primärväg) och 70 km/tim på väg 612
- Trevägs korsning.
- Trafiksäkerhetsklassning: Mindre god.

Övriga parametrar:

- God sikt, stopplikt mot väg 143. Skuggigt på platsen pga vegetation.
- ingen gång och cykelväg.

6. Korsning väg 143 / väg 607, Roma Kyrkby.

- 50 km/tim på väg 143 (primärväg) och 70 km/tim på väg 607
- Trevägs korsning.
- Trafiksäkerhetsklass: God.

Övriga parametrar:

- God sikt, stopplikt mot väg 143, kriterier för belysning uppfylls och det finns statlig belysning.
- Övergångsställe strax söder om korsningen, över väg 143

7. Korsning väg 143 / väg 608 (2 korsningar), Roma Kyrkby.

- 50 km/tim på väg 143 (primärväg) och 50 km/tim på väg 608
- Två trevägs korsningar med en triangulär trafikö med träd i mitten.
- Trafiksäkerhetsklass: God.

Övriga parametrar:

- Träd kan skymma sikten, dubbelriktat åt båda håll, oklart hur man ska svänga vänster, kriterier för belysningsklass M3 uppfylls och det finns statlig belysning.

Även om korsningarna anges med god trafiksäkerhetsklass så bedöms korsningen/korsningarna som en brist då det är en ovanlig korsningslösning och en svårläst trafikmiljö. Risk för skymd sikt beroende av de stora träden och dubbelriktat åt båda håll riskerar att skapa förvirring.

8. Korsning väg 143 / väg 604, Roma Kyrkby

- 50 km/tim på väg 143 (primärväg) och 70 km/tim på väg 604
- Trevägs korsning.
- Trafiksäkerhetsklass: God.

Övriga parametrar:

- God sikt, stopplikht mot väg 143, kriterier för belysningsklass uppfylls och finns statlig belysning
- Övergångsställe strax söder om korsningen, över väg 143
- väldigt bred anslutning, skulle kunna riskera höga hastigheter och att folk genar i korsningen

9. Korsning väg 143 / väg 605, norr om Roma.

- 70 km/tim på väg 143 (primärväg) och 50 km/tim på väg 605.
- Trevägs korsning.
- Trafiksäkerhetsklassning: Mindre god.

Övriga parametrar:

- God sikt, stopplikht mot väg 143, kriterier för belysningsklass uppfylls och finns statlig belysning
- Ingen gång- och cykelväg.
- Busshållplats (körbanehållplats) vid korsningen (strax söder om)

10. Korsning väg 143 / väg 594, Roma.

- 50 km/tim på väg 143 (primärväg) och 50 km/tim på väg 594
- Trevägs korsning.
- Trafiksäkerhetsklassning: God.

Övriga parametrar:

- God sikt, väjningsplikt mot väg 143, kriterier för belysning uppfylls och det finns statlig belysning.
- Gång- och cykelbana på motsatt sida anslutningen, ingen passage.

11. Korsning väg 143 / väg 595/Sockerparken, Roma.

- 50 km/tim på väg 143 (primärväg) och 30 km/tim på väg 594 och Sockerparken

- Fyrvägskorsning.
- Trafiksäkerhetsklassning: God.

Övriga parametrar:

- God sikt, väjningsplikt mot väg 143, kriterier för belysningsklass uppfylls och finns statlig belysning
- Gång- och cykelbana längs 143 men inga passager

Sträcka GCM- trafik.

Sträckorna för GCM- trafik är mestadels klassade som låg klass då gång- och cykeltrafik sker i blandtrafik och hastigheten är över 50 km/tim. Se även figur 10.

GCM- passager.

En planskild passage eller övriga passagetyper där utformning av passagen säkerställer en hastighet under 30 km/tim innebär god klass. Passager i plan med hastighet över 40 km/tim ger låg klass.

Övergångsställe över väg 143, söder om väg 607, Roma Kyrkby.

- 50 km/tim.
- Ingen refug
- Ingen hastighetssäkring.
- God sikt, belysningsklass uppfylls och det finns statlig belysning.
- Trafiksäkerhetsklass: Låg.

Övergångsställe över väg 143, söder om väg 604, Roma Kyrkby

- 50 km/tim.
- Ingen refug.
- Ingen hastighetssäkring.
- God sikt, belysningsklass uppfylls och det finns statlig belysning.
- Leder endast till brevlådor.
- Trafiksäkerhetsklass: Låg.

Signalreglerat övergångsställe över väg 143, mellan Sockerparken och Ekgatan, vid Coop.

- 50 km/tim.
- Ingen refug.

- Ingen hastighetssäkring.
- God sikt, belysningsklass uppfylls och det finns statlig belysning.
- Trafiksäkerhetsklass: Låg.

Passager över anslutande gator utmed gc- väg i Roma Samhälle.

Trafiksäkerhetsklass: Mindre god.

2.1.11 Vägtrafikolyckor.

Statistik från STRADA har inhämtats för de senaste tio åren (period 2015 – 2024). Olyckor med personskada.

Det finns totalt 36 olyckor med personskada registrerade i Strada under perioden. Antalet olyckor varierar mycket mellan åren (1 – 6 stycken). Singelolyckorna dominerar (16 st). En dödsolycka på sträckan med 90 km/tim. Vid 10 av olyckorna har det varit is och snö. Majoriteten är lindriga olyckor.

Kommentar till statistiken.

Olyckorna är spridda längs sträckan och det finns ingen extra drabbad punkt. Många olyckor har skett vid halt väglag som kan tyda på problem med vinterväghållning. Se vidare avsnitt nedan.

År	Antal	Svårighetsgrad	Antal	Väglag	Antal
2015	1	Dödsolycka	1	Vägbanan torr	15
2016	5	Måttlig olycka (ISS 4-8)	7	Vägbanan våt/fuktig	7
2017	6	Lindrig olycka (ISS 1-3)	27	Tunn is, vägbanan synlig	7
2018	3	Olycka med osäkra skador	1	Tjock is / packad snö	2
2019	3			Okänt	4
2020	2			Lös snö / snömodd	1
2021	2				
2022	6				
2023	4				
2024	4				

Olyckstyp	Antal	Olyckstyp	Dödlig	Måttlig	Lindrig	Osäker
S (singel-motorfordon)	16	A (avsvängande motorfordon)			1	1
U (upphinnande-motorfordon)	4	Cc (cykel-motorfordon)		1		
M (möte-motorfordon)	3	Cm (moped-motorfordon)			1	
K (korsande-motorfordon)	2	F (fotgängare-motorfordon)			1	
A (avsvängande motorfordon)	2	G1 (cykel singel)			1	
W1 (rådjur/hjort)	2	G2 (moped singel)		1		
G1 (cykel singel)	1	K (korsande-motorfordon)		1	1	
G2 (moped singel)	1	M (möte-motorfordon)			3	
Cc (cykel-motorfordon)	1	S (singel-motorfordon)	1	1	14	
Cm (moped-motorfordon)	1	U (upphinnande-motorfordon)		1	3	
F (fotgängare-motorfordon)	1	V0 (övrigt)		1		
V6 (backning/vändning/u-sväng)	1	V6 (backning/vändning/u-sväng)		1		
V0 (övrigt)	1	W1 (rådjur/hjort)			2	

Figur 11 Olycksstatistik från STRADA för aktuell del av väg 143. Avser olyckor med personskada, de senaste 10 åren.

2.1.12 Viltolyckor



Figur 12. Kartan visar de sträckor på Gotland med högst antal viltolyckor (blått) samt de sträckor med högst antal viltolyckor per km och år (rosa)

Viltolyckor förekommer i hög utsträckning på Gotland. Enligt statistik från Nationella Viltolycksrådet rapporterades 710 olyckor med rådjur på Gotland år 2024. Inga andra klövviltsarter än rådjur har etablerat sig på ön och det är också det enda av de större däggdjuren som finns inrapporterat i viltolycksstatistiken. Trafikverket tog fram en viltutredning⁵ 2022 som visar utbredningen av viltolyckor. En sträcka längs norra delen av väg 143 närmast Visby rankas som den sjunde mest viltolycksdrabbade. Kring Roma finns sträckor utmed väg 143 med högt antal viltolyckor i relation till antal olyckor per km och år. Utredningen utmynnade inte i några åtgärder och det bedöms fortsatt

⁵ Trafikverket. PM. Utredning kring viltolyckor och barriärproblematik i Gotlands län, 2022

vara svårt att åtgärda viltolyckor på Gotland utifrån ett infrastrukturperspektiv. De åtgärder som tas fram i denna åtgärdsvalsstudie bör analyseras utifrån dess inverkan på vilt.

2.1.13 Halkbekämpning på Gotland

På Gotland används inte salt för halkbekämpning, där används istället kalkstenskross (samt granitkross i Visby). Det finns några sträckor som blir särskilt utsatta längst vägarna vid halt väglag.

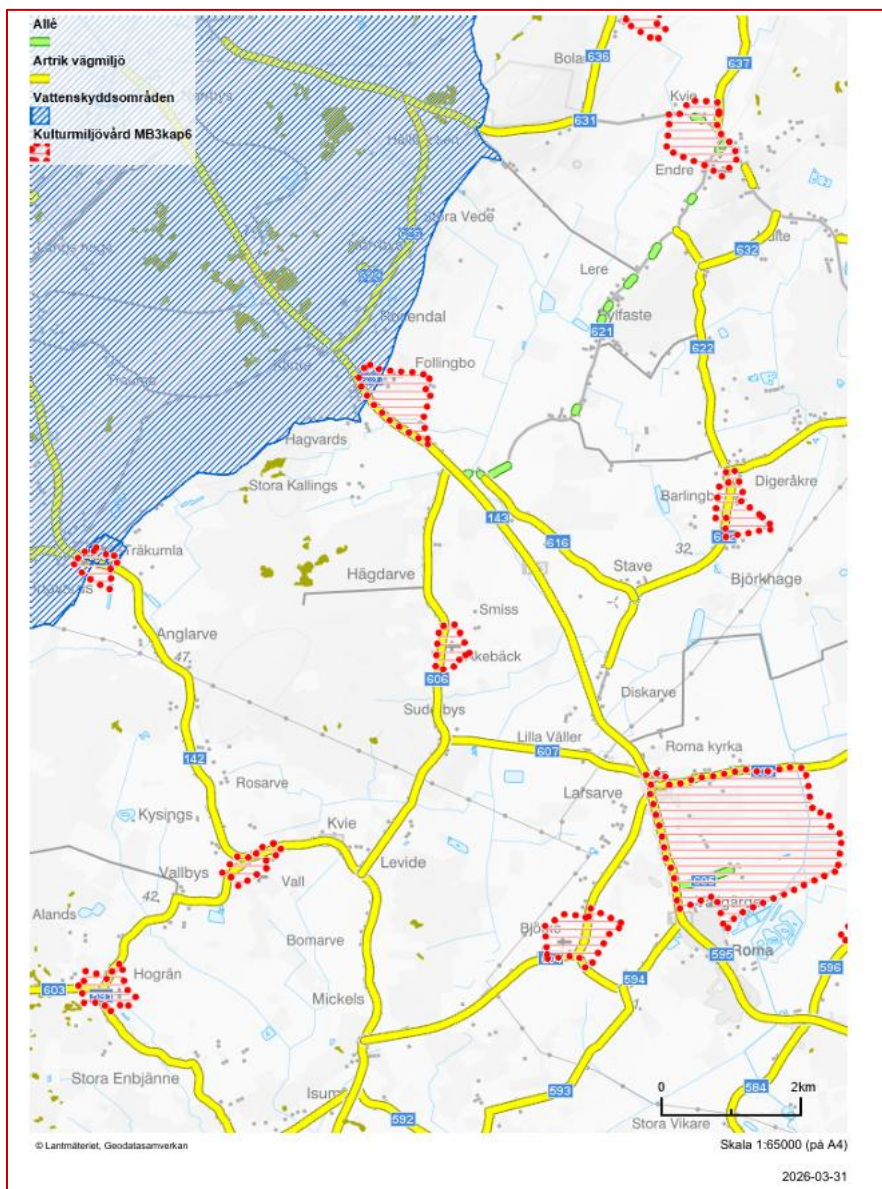
Bilden är att halkbekämpningen generellt sett fungerar bra på Gotland, men ska också noteras att Gotland har bland de högsta siffrorna för dubbdäcksanvändande (ca 85-90%), i likhet med norra Sverige, i och med att man inte saltar.

De olyckor som registrerats i STRADA och som inträffat vid halt väglag längs väg 143 är spridda längs sträckan och det går således inte att peka ut någon speciell delsträcka som skulle vara extra drabbad.

2.1.14 Kultur och miljöförutsättningar

Utmed utredningssträckan finns kultur- och miljöförutsättningar som behöver beaktas. Dessa utgörs av bland annat följande. Dispens för intrång eller åtgärder inom skyddade områden kan krävas.

- Vattenskydd
- Våtmark
- Fornlämningar
- Artrik vägmiljö
- Väganknutna kulturminnen
- Alle
- Riksintresse för kulturmiljövård
- Lövängsrester med hamlade träd.
- Riksintresse för friluftsliv, Follingbohöjdens friluftsområde.
- Höga halter av luftpartiklar (PM10) kan enligt spridningsmodeller förekomma ut mot Follingbo utmed väg 143 från Visby.



Figur 13. Karta med Kultur och miljööreteelser.

2.1.15 Målpunkter

Majoriteten av målpunkterna längs väg 143 återfinns i Roma, här finns restauranger, livsmedelsbutiker, skola, rekreation och samhällsservice. Målpunkter finns även i Roma kyrkby, främst i form av butiker. Norr om Roma kyrkby finns två målpunkter som endast är öppna under turistsäsongen, dessa ligger på varsin sida om vägen och kan tänkas generera behov att korsa väg 143. I Follingbo- och Svajdeområdet finns främst målpunkter norr om väg 143 främst i form av målpunkter för rekreation. Exempelvis vandring, orientering. Det finns även en motorsportanläggning. Närmare Visby ligger Visbytravet.

2.2. Framtida utveckling.

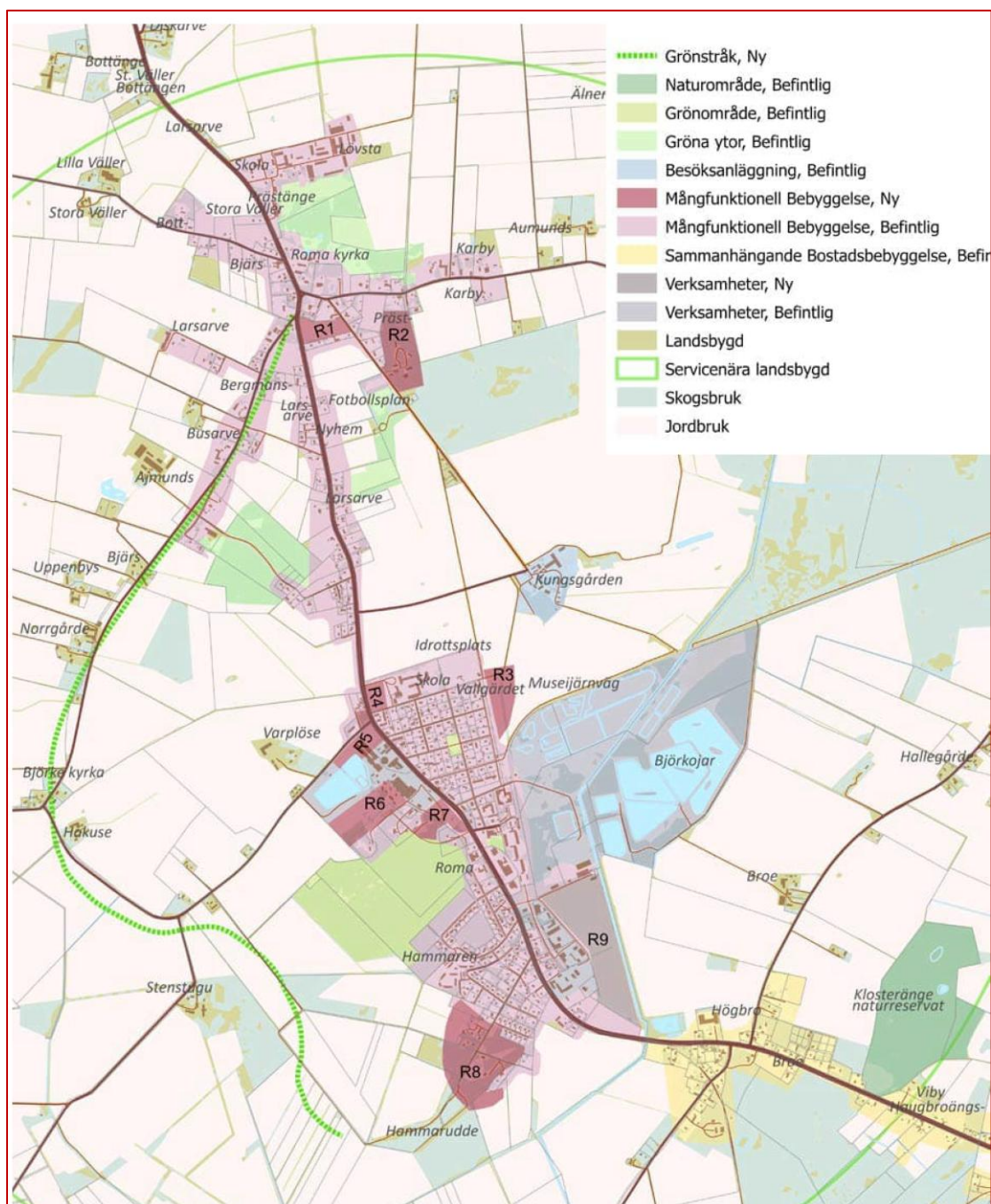
2.2.1 Bebyggelseutveckling.

Översiktsplan.

I Gotlands översiktsplan⁶ anges väg 143 som prioriterat funktionellt vägnät för person-, gods- och kollektivtrafik. Sträckan mellan Visby och Roma anges i utvecklingsinriktningskartan som förbindelse för cykeltrafik.

Roma beskrivs som en viktig servicenod för mellersta Gotland genom sitt läge och utbud av offentlig och kommersiell service. Markanvändningen för Roma anges som mångfunktionell bebyggelse. Planeringsinriktningen för området möjliggör utveckling av bostäder, ett verksamhetsområde samt skol- och idrottsverksamhet. Se figur 14.

⁶ Översiktsplan vårt Gotland 2040



Figur 14. Utvecklingsinriktning för Roma enligt Översiktsplan Vårt Gotland 2040.

Detaljplaner

Merparten av utredningssträckan omfattas inte av några detaljplaner enligt Region Gotlands Detaljplaneportal. I utredningssträckans norra del omfattas väg 143 av detaljplanen *Visby stenhuggaren 2 m.fl.* (09-P-215) väg 143 är planlagd som allmän plats infart.

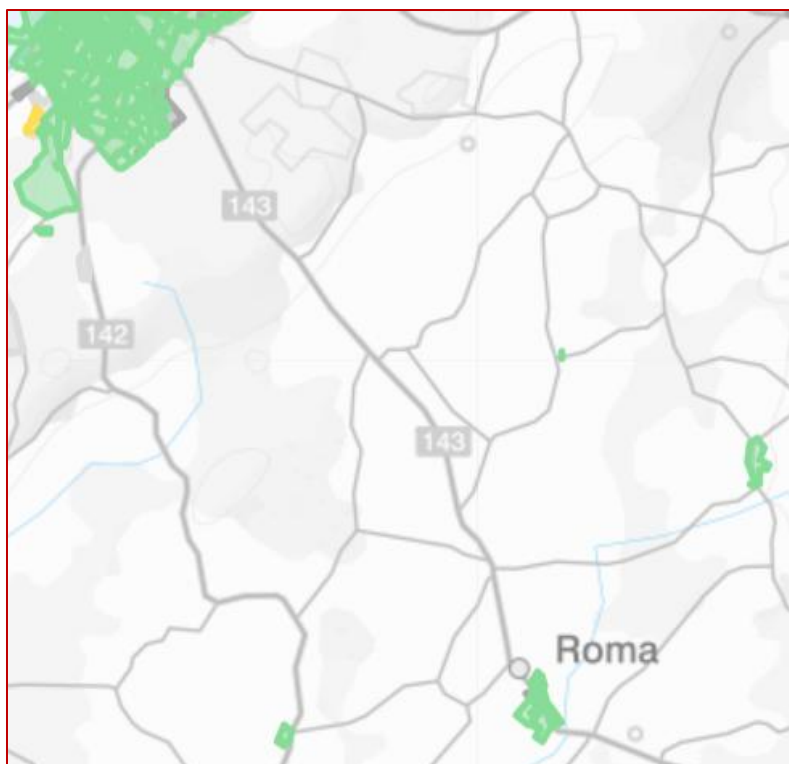
I Roma tätort är delar av väg 143 planlagd och omfattas av byggnadsplanerna *Roma del av Romaklosters samhälle* (09-ROM-281) och *Roma Romaklosters samhälle centrala delen* (09-ROM-292). I byggnadsplanerna är väg 143 planlagda som gata respektive vägmark.

Det finns inga detaljplaner under samråd eller granskning utmed utredningssträckan.

Det finns två stycken planuppdrag i Roma samhälle. Se nedan.

MBN 2020/113 - Björke Varplöse 1:13: Syftet med planen är att möjliggöra för vårbostäder.

MBN 2025/1105 - Roma Kloster 1:193: Syftet med planen är att utveckla befintliga verksamheter. Planområdet tangerar väg 143 i söder om Roma Samhälle där Region Gotland har tankar om att föreslå en ny anslutning. Något konkret innehåll i planen är inte redovisat vid tidpunkt för denna rapport. Status och innehåll i planarbetet behöver beaktas vid fortsatt planering av åtgärdsförslag från denna åtgärdsvalsstudie.



Figur 15. Områden med gällande detalplaner.

2.2.2 Trafikutveckling enligt Trafikverkets basprognos

Generell uppräknig av trafiken till 2045 enligt Trafikverkets trafikutvecklingstal för personbil respektive lastbil, enligt Trafikverkets basprognoser 2024, se tabell 1. Trafikutvecklingstal väg Gotland, Årlig utveckling 2019–2045 (% per år):

- Personbil 0,6 % per år
- Lastbil 1,04 % per år

2.2.3 Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)

Mål för lösningar för väg 143 är inriktade på att förbättra trafiksäkerheten utan att påtagligt påverka vägens funktion som viktigt transportstråk. Framkomligheten ska fortsatt vara god.

Mål för lösningar.

1. Ökad trafiksäkerhet i korsningar och på sträcka för biltrafik på väg 143.

2. Ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister längs och tvärs väg 143.
3. Ökad tillgänglighet med cykel mellan Visby och Roma.
4. Bibehållen framkomlighet för biltrafik på väg 143.

2.2.4 Preciserande av behov, brister och problem

Nedan beskrivs de behov, problem och brister som framkommit och som fortsatt kommer ingå i utredningen.

- Hög hastighetsgräns i förhållande till vägutformning och trafikmiljö genom tätorten Roma kyrkby och Roma samhälle. Hastighetsgräns är 50 km/tim i Roma kyrkby och Roma samhälle. 70 km/tim på sträcka med randbebyggelse däremellan.
- Hög hastighet i förhållande till vägutformning på landsvägsdelarna med 90 km/tim.
- Korsningar med trafiksäkerhetsklass låg och mindre god klassning på sträcka med 90 och 70 km /tim. Utöver korsningar med låg- och mindre god klassning har behov identifierats i andra korsningar. Samtliga korsningar som berörs beskrivs nedan.
 - Korsning 143/628. Trafiksäkerhetsklassning låg. Hastighetsgräns 90 km/tim.
 - Korsning 143/606. Trafiksäkerhetsklassning låg. Hastighetsgräns 90 km/tim.
 - Korsning 143/616. Trafiksäkerhetsklassning låg. Hastighetsgräns 90 km/tim.
 - korsning 143/612. Trafiksäkerhetsklass mindre god. Hastighetsgräns 70 km/tim.
 - korsning 143/608 (två stycken korsningar). Trafiksäkerhetsklass god och mindre god. Hastighetsgräns 50 km/tim. Korsningen utgörs av 2 trevägskorsningar med en triangulär trafikö med träd i mitten. Äldre korsningsutformning som kan upplevas som svårläst.
 - Korsning 143/605. Trafiksäkerhetsklass mindre god. Hastighetsgräns 50 km/tim.
 - Korsning 143/Ekgatan (Roma samhälle). Upplevd begränsad sikt.
 - Korsning 143/594. Upplevd begränsad sikt.
 - Korsning 143/Snickaregatan. Upplevd begränsad sikt.
 - 2 st. Anslutningar mot Svajdestugen. Riskfylld vänstersväng från väg 143.
- Avsaknad av ordnade passager vid busshållplatser.
- Avsaknad av gångförbindelser till busshållplatser.
- Avsaknad av väntytor vid busshållplatser.
- Osäkra passager tvärs 143 i tätortsmiljöer. De tre trafiksäkerhetsklassade passagerna tvärs 143 har klassning låg.

- Avsaknad av säker cykelförbindelse mellan Visby och Roma.
- Dåligt skick på befintlig gång- och cykelbana i Roma samhälle.
- Bristande utformning av befintlig gång- och cykelbana i Roma samhälle. Gc- bana är nedsänkt vid passage av anslutningsgator i Roma tätort. Dessa har trafiksäkerhetsklassning mindre god.
- Eventuellt behov av vägbelysning. Belysningskriterier enligt VGU bedöms uppfyllas enligt verktyget belysningsplaner på delar av sträckan.

3 Pröva tänkbara lösningar

3.1. Studerade åtgärder

I Detta avsnitt redovisas åtgärdsförslag som tagits fram i åtgärdsvalsstudien. Då många olika alternativ för samma brist prövats och avfärdats tidigt i processen redovisas dessa enbart översiktligt. De förslag som gått vidare till ytterligare utredning beskrivs mer ingående efter tabellen nedan.

Nr.	Problem/brist	Åtgärd	Steg enligt fyrstegsprincipen	Måluppfyllelse				Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
				1.Förbättrad trafiksäkerhet på sträcka och i korsningar för bilåkande	2.Förbättrad trafiksäkerhet för gcm- trafik på sträcka och i passager	3. Förbättrad tillgänglighet för cyklister mellan Visby-Roma	4. Bibehållen framkomlighet för motortrafik på väg 143.		
1a	Hastighetsbegränsning en överensstämmer inte med trafikmiljön/vägutformningen på landsväg. Hastighetsbegränsning en överensstämmer inte med trafikmiljön/vägutformningen i korsningar	Permanent hastighetssänkning till 80 km/tim på befintlig 90 sträcka med 90 km/tim.	2	Stort positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Svagt negativt bidrag	ja	Utredningen visar att det inte finns några andra lämpliga åtgärder som kan bidra till en väsentlig förbättring av trafiksäkerheten. Mittseparering genom räcke eller räfflor skulle kunna utgöra ett alternativ men är inte genomförbara utifrån försvarsintressen. Åtgärden innebär ökad restid men bedöms samhällsekonomisk lönsam enligt

									genomförda beräkningar.
1b	Hastighetsbegränsning en överensstämmer inte med trafikmiljön/vägutformn ingen på landsväg. Hastighetsbegränsning en överensstämmer inte med trafikmiljön/vägutformn ingen i korsningar	Säsongsastig het. Sänkning till 80 km/tim mellan 15 juni till 15 aug på befintlig 90 sträcka.	2	Positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Svagt negativt bidrag	nej	Effekten på trafiksäkerheten bedöms inte vara tillräckligt hög. Flera olyckor har skett utanför sommarsäsongen då åtgärden inte har någon effekt.
1c	Hastighetsbegränsning en överensstämmer inte med trafikmiljön/vägutformn ingen på landsväg. Hastighetsbegränsning en överensstämmer inte med trafikmiljön/vägutformn ingen i korsningar	Mittseparering med mitträfflor på befintlig sträcka med 90 km/tim.	3	Positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Nej	Ej genomförbar på grund av försvarsskäl.
1d	Hastighetsbegränsning en överensstämmer inte med trafikmiljön/vägutformn ingen på landsväg. Hastighetsbegränsning en överensstämmer inte med trafikmiljön/vägutformn ingen i korsningar	Mötesseparering med mitträcke på befintlig sträcka med 90 km/tim.	3	Stort positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Negativt bidrag	nej	Ej genomförbar på grund av försvarsskäl.
1e	Hastighetsbegränsning en överensstämmer inte med	Sänkt hastighetsbegränsning från 90 km/tim till	2	Stort positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	nej	Nuvarande 70km/tim vid kroken norr om Roma Kyrkby har tidigare varit 90 km/tim

	trafikmiljön/vägutformningen på landsväg. Hastighetsbegränsningen överensstämmer inte med trafikmiljön/vägutformningen i korsningar	80 km/tim samt förlänga 80 på nuvarande 70-sträcka sträcka till Roma kyrkby. I samband med detta bör hastighetsbegränsningar på 50- och 70-sträckorna ses över.							men har sänkts efter inkomna kundärenden. Bedöms därför som olämpligt att återigen höja till över 70km/tim.
1f	Hastighetsbegränsning överensstämmer inte med trafikmiljön i tätort.	Tätortsport söder om Roma där hastighet sänks från 70 km/tim till 50 km/tim.	3	Svagt positivt bidrag	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt negativt bidrag	Ja	Att tydliggöra övergången från landsvägsträcka till tätortsmiljö bedöms ha positiv effekt på hastighetsefterlevnad och trafiksäkerhet i tätortsmiljö.
1g	Hastighetsbegränsning överensstämmer inte med trafikmiljön i tätort.	Tätortsport norr om Roma Kyrkby där hastighet sänks från 70 km/tim till 50 km/tim.	3	Svagt positivt bidrag	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt negativt bidrag	ja	Som ovan.
1h	Hastighetsbegränsning överensstämmer inte med trafikmiljön i tätort.	Hastighetsöver syn inom Roma Samhälle och Roma Kyrkby med inriktning	3	Positivt bidrag	Positivt bidrag	Svagt positivt bidrag	Svagt negativt bidrag	ja	Kan vara en lämplig åtgärd för ökad trafiksäkerhet i tätortsmiljö. Påverkar framkomlighet på

		att sänka från 50 km/tim till 40 km/tim.							sträckan. Lämplighet utreds närmare i hastighetsöversyn.
2a	Saknas gc-stråk mellan Visby- Roma vilket ger låg tillgänglighet med cykel.	Sträckan Visby-Svajde. Separerad gc-bana utmed väg 143.	¾	Inget bidrag	Stort positivt bidrag	Stort positivt bidrag	Inget bidrag	ja	
2b	Saknas gc-stråk mellan Visby- Roma vilket ger låg tillgänglighet med cykel.	Sträckan Visby-Svajde. Separerad gc-bana i form av sommarcykelväg utmed väg 143.	¾	Inget bidrag	Positivt bidrag	Positivt bidrag	Inget bidrag	nej	Målpunkten vid Svajde används året runt vilket motiverar helårsstandard på cykelväg.
2c	Saknas gc-stråk mellan Visby- Roma vilket ger låg tillgänglighet med cykel.	Sträckan Visby-Svajde. Delvis separerad gc-bana och delvis blandtrafik utmed väg 143.	¾	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Nej	Ej lämpligt med blandtrafik på delsträckor.
2d-g	Saknas gc-stråk mellan Visby- Roma vilket ger låg tillgänglighet med cykel.	Sträckan Visby-Svajde. Åtgärder för gc-trafik som i olika omfattning är beroende av utrustning av enskilt vägnät på sträckan	¾	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Svagt positivt/Positivt bidrag	Inget bidrag	Nej	Inte möjligt för Trafikverket att bygga gc-bana på enskilt vägnät. Blir ingen sammanhängande lösning.

3a	Saknas gc-stråk mellan Visby- Roma vilket ger låg tillgänglighet med cykel.	Sträckan Svajde- Roma Kyrkby. Separerad gc-bana längs med väg 143	3,4	Inget bidrag	Stort positivt bidrag	Stort positivt bidrag	Inget bidrag	Nej	Behovet av helårsstandard mellan Svajde och Roma Kyrkby bedöms vara lägre än övriga sträckor och sett till att helårsstandard är betydligt mer kostsam än sommarcykelväg rekommenderas inte åtgärden.
3b	Saknas gc-stråk mellan Visby- Roma vilket ger låg tillgänglighet med cykel.	Sträckan Svajde- Roma Kyrkby. Separerad gc-bana i form av sommarcykelväg längs med väg 143.	3,4	Inget bidrag	Positivt bidrag	Positivt bidrag	Inget bidrag	Ja	Förslag med sommarcykelväg motiveras av att det är en mer kostnadseffektiv åtgärd då det är en relativt lång sträcka som främst kommer användas när det inte är vintersäsong.
3c	Saknas gc-stråk mellan Visby- Roma vilket ger låg tillgänglighet med cykel.	Sträckan Svajde- Roma Kyrkby. Delvis separerad gc-bana utmed väg 143 och parallellt statligt vägnät.	3,4	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Nej	Separering behöver även ske på statligt parallellvägnät och då bedöms 3b vara en lämpligare åtgärd.
3d-i	Saknas gc-stråk mellan Visby- Roma vilket ger låg tillgänglighet med cykel.	Sträckan Svajde- Roma Kyrkby. Åtgärder för gc-trafik som i olika omfattning är	3,4	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Positivt bidrag/svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Nej	Inte möjligt för Trafikverket att bygga gc-bana på enskilt vägnät. Blir ingen sammanhängande lösning.

		beroende av upprustning av enskilt vägnät.							
4a	Saknas gc-stråk mellan Visby- Roma vilket ger låg tillgänglighet med cykel.	Sträckan Roma Kyrby- Roma. Helårsstandar d. Delvis separerad med GCM stöd.	3,4	Inget bidrag	Stort positivt bidrag	Stort positivt bidrag	Inget bidrag	Ja	Förslag med helårsstandard baseras på att det är en relativt kort sträcka och reserelationen Roma kyrkby och Roma samhälle är aktuell året runt.
4b	Saknas gc-stråk mellan Visby- Roma vilket ger låg tillgänglighet med cykel.	Sträckan Roma Kyrby- Roma. Sommarcykelv äg. Delvis separerad med GCM stöd.	3,4	Inget bidrag	Positivt bidrag	Positivt bidrag	Inget bidrag	Nej	Bedöms finnas efterfrågan på att cykla året runt.
4c	Saknas gc-stråk mellan Visby- Roma vilket ger låg tillgänglighet med cykel.	Sträckan Roma Kyrkby- Roma. Delvis separerad gc- bana utmed väg 143 och parallellt statligt vägnät.	3,4	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Nej	Förutsätter åtgärder på det statliga parallellvägnätet. 4a bedöms vara en lämpligare åtgärd.
4d-e	Saknas gc-stråk mellan Visby- Roma vilket ger låg tillgänglighet med cykel.	Sträckan Roma Kyrkby- Roma.	3,4	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Positivt bidrag/svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Nej	Inte möjligt för Trafikverket att bygga gc-bana på enskilt vägnät. Blir ingen

		Åtgärder som i olika omfattning är beroende av upprustning av enskilt vägnät.							Sammanhängande lösning.
5a	Befintligt GC-stråk i Roma är nedsänkt vid utfarter vilket gör gc-banan ojämn.	Befintlig GC-bana i Roma. Höja upp gc-banan vid utfarter.	3	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Ja	
5b	Befintligt GC-stråk i Roma är nedsänkt vid utfarter vilket gör gc-banan ojämn.	Befintlig GC-bana i Roma. Bygga ny gc-bana med GCM-stöd.	3	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Nej	Åtgärd 5a bedöms vara en lämpligare åtgärd.
6	Saknas genomgående gc-stråk i Roma tätort.	Anlägga gc-bana på resterande del utmed väg 143 inom Roma Samhälle.	3,4	Inget bidrag	Stort positivt bidrag	Positivt bidrag	Inget bidrag	Nej	Målet att öka tillgänglighet med cykel mellan Visby och Roma uppfylls med andra åtgärder. Återstående sträcka inom tätorten sammanbinder inga större viktiga målpunkter men innebär en hög kostnad och intrång på kringliggande fastigheter. Det finns ett parallellt gatunät som kan nyttjas. Sträckan bör lämpligen ingå om en fortsatt gång- och cykelväg Söder om Roma utreds.

7	Otrygg passage i Roma Kyrby vid korsning med väg 607.	Hastighetssäkr a passage <u>till 30 eller 40 km/tim.</u>	3	Inget bidrag	Positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt negativt bidrag.	Ja	
8a	Osäkert övergångsställe i Roma Kyrby söder om korsning med väg 604.	Ta bort övergångsställe.	2	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Positivt bidrag	Ja	Flödet av passerande bedöms vara för lågt för att motivera ett övergångsställe på denna plats
8b	Osäkert övergångsställe i Roma Kyrby söder om korsning med väg 604.	Ta bort övergångsställe och anlägg passage med refug.	3	Inget bidrag	Positivt bidrag	Inget bidrag		Nej	Kan övervägas om och när en gc- väg anläggs.
9	Avsaknad av säker passage över väg 143 söder om busshållplats Skrubbs.	Planskild passage	4	Inget bidrag	Stort positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Nej	Behovet bedöms inte tillräckligt stort. Kan ev. aktualiseras om målpunkt väster om väg 143 utvecklas som rekreatiionsstråk.
10a	Låg standard på Busshållplats Lövsta.	Ändrad utformning till körbanehallplats.	3	Inget bidrag	Positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt negativt bidrag	Ja	Idag finns inga anordnande plattformar på hållplatserna. Plattformar bidrar till ökad säkerhet och användbarhet. Antalet resenärer uppfyller nivån för när tillgänglighetsanpassning ska prioriteras.
10b	Avsaknad av ordnad passage mellan	Passage i plan med refug.	3	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt negativt bidrag	Ja	

	hållplatslägen vid Lövsta.								
11	Låg standard på busshållplats Roma Sockersilos.	Förbättra tillgänglighet på befintlig plattform genom ledstråk och kansten och anlägga en passage i plan med refug.	3	Inget bidrag	Positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt negativt bidrag	Ja	
12–15	Begränsad sikt i korsningarna nedan. • Väg 143/Snickaregatan • Väg 143/ Ekgatan • Väg 143/ väg 594 • Väg 143/väg 604	Informera fastighetsägare att röja skymmande vegetation.	1	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Ja	
16a	Svårsläst trafikmiljö i flervägs korsning väg 143/väg 608 i Roma Kyrkby.	Justering av vägvisning	2	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Ja	
16b	Svårsläst trafikmiljö i flervägs korsning väg 143/väg 608 i Roma Kyrkby.	ändrad reglering och utformning	2	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Nej	Ombyggnad bedöms inte vara motiverat. Åtgärd 16a bedöms tillräcklig.
17a	Osäker vänstersväng från väg 143 i korsning 143/Follingbo-Svajde(norra)	Lokal hastighetssänkning	2	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Negativt bidrag	Nej	Ej lämplig i förhållande till bedömd nytta för trafiksäkerhet i relation till försämrade framkomlighet.

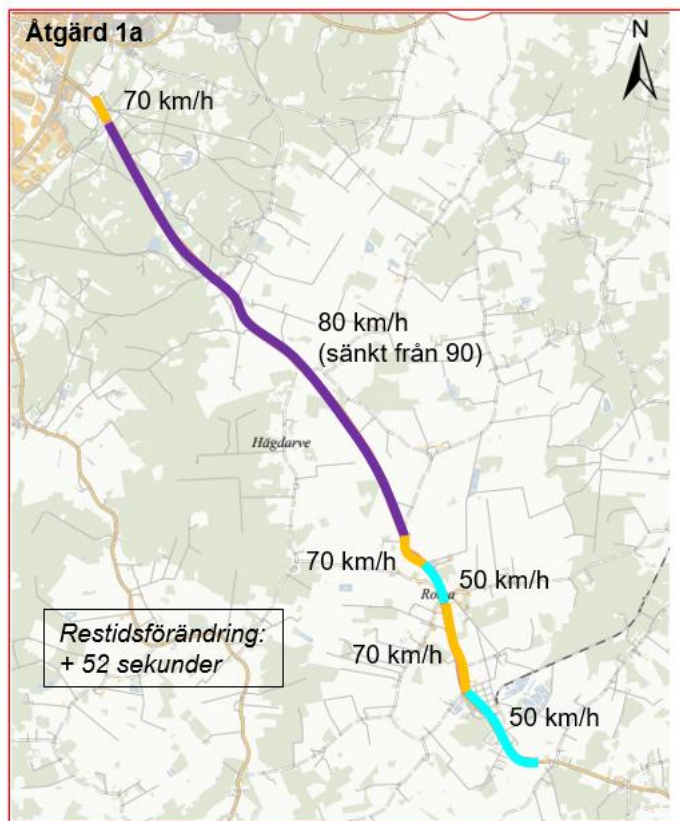
17b	Osäker vänstersväng från väg 143 i korsning 143/Follingbo-Svajde(norra)	Vänstersvängk örfält	4	Positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Nej	Ej lämpligt med vänstersvängsmagasin på grund relativt lågt trafikflöde.
17c	Osäker vänstersväng från väg 143 i korsning 143/Follingbo-Svajde(norra)	Stäng norra korsningen och hänvisa till södra korsningen.	2	Positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Positivt bidrag	Nej	Bedöms ej lämplig på grund av påverkan på enskild väg.
18a	Osäker vänstersväng från väg 143 i korsning 143/Follingbo-Svajde(södra)	Lokal hastighetssänkning	2	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Negativt bidrag	Nej	Ej lämplig i förhållande till bedömd nytta för trafiksäkerhet i relation till försämrade framkomlighet.
18b	Osäker vänstersväng från väg 143 i korsning 143/Follingbo-Svajde(södra)	Vänstersvängk örfält	4	Positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Nej	Ej lämpligt med vänstersvängsmagasin på grund relativt lågt trafikflöde.
18c	Osäker vänstersväng från väg 143 i korsning 143/Follingbo-Svajde(södra)	Stäng södra korsningen och hänvisa till norra.	2	Positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Positivt bidrag	Nej	Bedöms ej lämplig på grund av påverkan på enskild väg.
19	Behov av kompletterande belysning	Se PM Belysning.	2	Svagt positivt bidrag	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Nej	Behov av belysningsåtgärd har bedömts i separat PM. Trafikverket bedömer inte att det finns behov av belysningsåtgärd.
20	Milsten inom säkerhetszon vid Diskarve	Antingen flytta milsten eller sätta upp räcka. Val av åtgärd bör göras av kulturmiljöspecialist.	2	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Ja	Val av åtgärd görs i efterföljande skeden.

3.2. Beskrivning av åtgärder som fortsatt är aktuella.

Åtgärd 1a. Sänkt hastighet till 80 km/tim.

Permanent sänkning från 90 km/tim till 80 km/tim längs den befintliga 90-sträckan. Vid genomförande utfärdar Trafikverket en föreskrift.

Restidsförändringen blir + 52 sekunder.

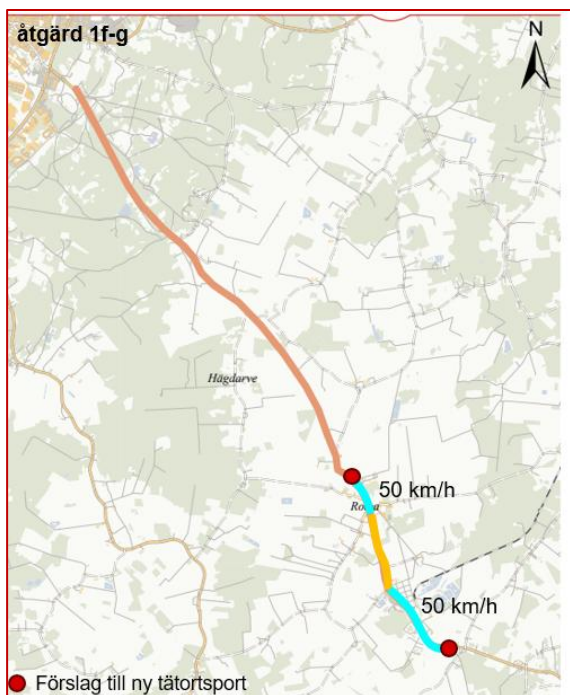


Figur 16. Bild över sträcka som berörs av åtgärd.

Åtgärd 1f-g. Tätortsport söder om Roma och norr om Roma Kyrkby.

Åtgärderna innebär att tätortsportar anläggs där hastighetsgränsen övergår från 70 km/tim till 50 km/tim, söder om Roma samhälle och norr om Roma kyrkby. Förslag på utformning innebär en sidoförskutning av körfält genom breddning av vägen och anläggande av mittrefug. En port med avsmalning av körfält bedöms inte lämplig på grund av trafikflödet. Framkomlighet för jordbrukstransporter behöver säkerställas i efterföljande planering. Status och innehåll i planarbete avseende planuppdrag MBN 2025/1105 - Roma Kloster 1:193 behöver beaktas. I planarbetet har Region Gotland tankar om ny anslutning mot 143 söder om tänkbar placering för tätortsport söder om Roma samhälle. Det finns dock i nuläget inget konkret förslag på ny anslutning.

Åtgärderna bedöms kunna hanteras genom typfall 1 där vägplan inte behöver tas fram. Detta behöver dock slutligt bedömas i efterföljande planering.

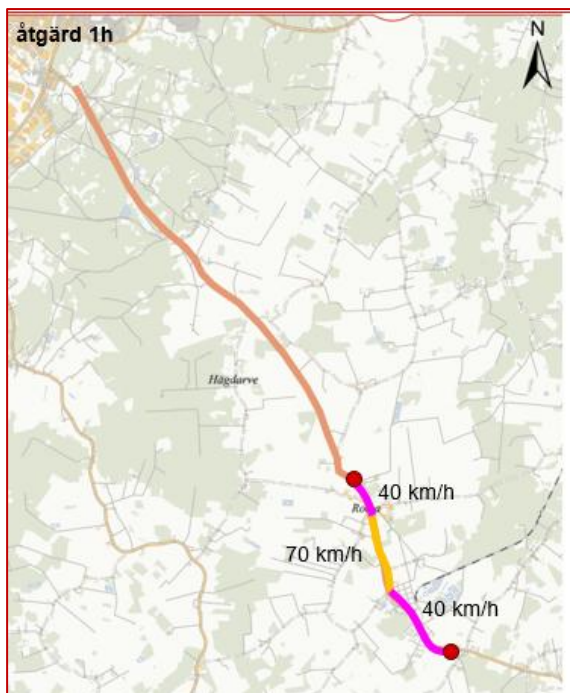


Figur 17. Bild med förslag på placering av tätortsportar.

Åtgärd 1h. Hastighetsöversyn i Roma kyrkby och Roma samhälle.

Åtgärden innebär att en hastighetsöversyn föreslås genomföras av Region Gotland med syfte att undersöka möjlighet med en sänkning från 50 km/tim till 40 km/tim genom Roma Kyrkby och Roma samhälle. Genomförande kan ske genom att Region Gotland tar fram en lokal trafikföreskrift för del av Roma samhälle som utgör tätbebyggt område. Roma Kyrkby ligger utanför område med föreskrift om tätbebyggt område och där behöver framställan om sänkning göras till länsstyrelsen.

Beroenden: Eventuellt ändrad hastighet bör inte genomföras innan åtgärder med tätortsportar är genomförda (åtgärd 1f-g)



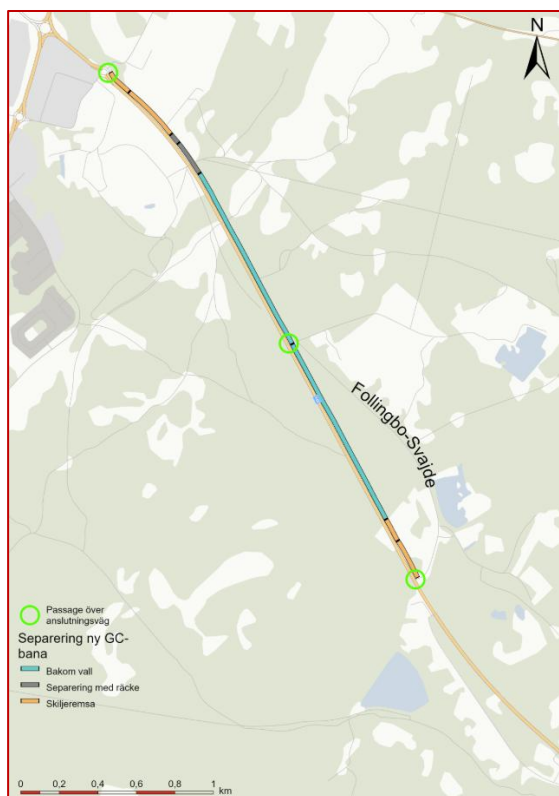
Figur 18. Bild som visar sträckor som bör studeras i hastighetsöversyn.

Åtgärder för förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet med cykel mellan Visby och Roma

I utredningen har ett antal åtgärder studerats för att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet med cykel mellan Visby och Roma. Åtgärder som studeras vidare är uppdelade på tre etapper samt en åtgärd om förbättring av befintlig gång- och cykelbana i Roma samhälle. Uppdelningen i etapper är gjord för att det ska vara möjligt att dela upp sträckan i olika projekt med en logisk avgränsning. Nedan beskrivs förslag på avgränsning, lokalisering och utformning på översiktlig nivå för respektive etapp. Åtgärd 2a, 3b och 4a bedöms kräva vägplan och kommer utredas mer detaljerat i eventuell efterföljande planering.

Åtgärd 2a. Gång- och cykelväg på sträckan Visby- Svajde.

Cirka 3 kilometer lång och ca 2,5–3 meter bred asfaltsbelagd gång- och cykelväg med vinterunderhåll (helårscykelväg). Placering på vägens norra sida för att binda ihop befintligt gång- och cykelvägnät i Visby och Svajdeområdet som är en målpunkt för bland annat rekreation och fritidsaktiviteter året runt. Gång- och cykelvägen bör separeras med skiljeremsa där det är lämpligt. Efterföljande planering utreder typ och omfattning av separering mer detaljerat. På delar av sträckan finns det genomförda vattenskyddsåtgärder och det planeras även för nya vattenskyddsåtgärder, utmed dessa avsnitt bedöms gång- och cykelvägen behöva förläggas bakom exempelvis skyddsvallar. Det är aratrik vägmiljö utmed sträckan. Miljökvalitetsnormer för luftpartiklar behöver beaktas i fortsatt planering.

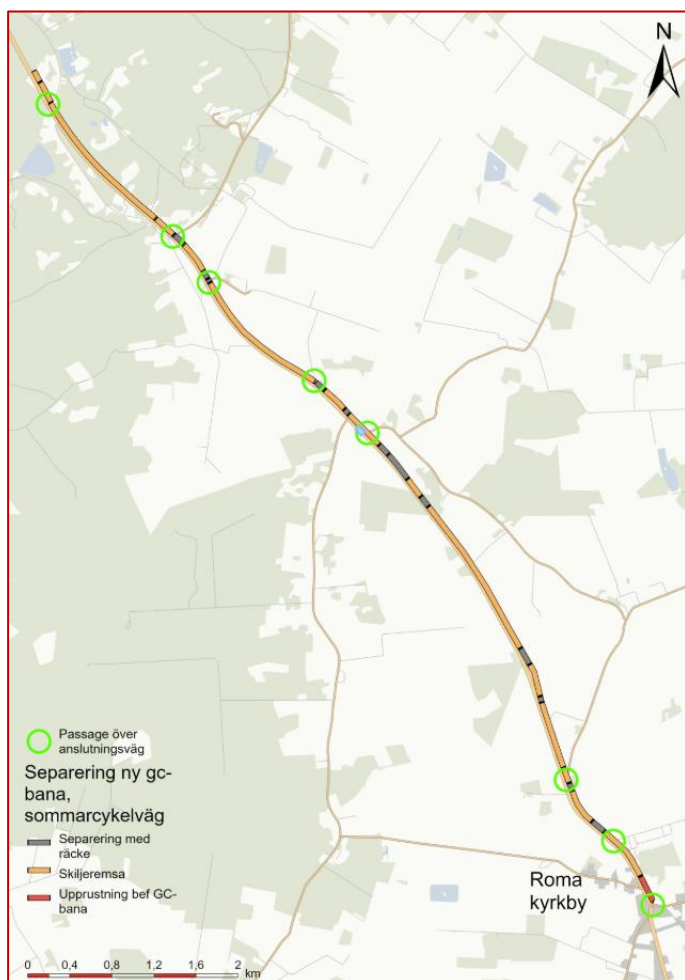


Figur 19. Bild med tänkbar sträckning för åtgärd 2a. Exakt utformning studeras i efterföljande planering.

Åtgärd 3b. Gång- och cykelväg, sträckan Svajde- Roma kyrkby.

Cirka 8,5 kilometer lång och ca 2–2,5 meter bred gång- och cykelväg sommarcykelväg med grusbeläggning (utan vinterunderhåll). Åtgärden inbegriper även en upprustning av befintlig gång- och cykelväg i Roma kyrkby. Placering på vägens norra sida för att koppla ihop till föregående åtgärd. Separering kan ske med skiljeremsa där det är möjligt men annan avskiljning kan bli aktuell och studeras vidare i efterföljande planering. Utmed sträckan finns artrik vägmiljö och 6 korsande vattendrag har identifierats. Det finns 2 fornlämningar och 3 övriga kulturhistoriska lämningar i anslutning till vägen. Det är mestadels jordbruksmark utmed sträckan men det förekommer fastigheter med bebyggelse, Framkomlighet för jordbrukstransporter behöver säkerställas.

Sammantaget finns det många aspekter att ta hänsyn till i efterföljande planering.



Figur 20. Bild med tänkbar sträckning för åtgärd 3b. Exakt utformning studeras i efterföljande planering.

Åtgärd 4a. Gång- och cykelväg Roma Kyrkby- Roma samhälle.

Cirka 2 km lång och ca 2,5–3 meter bred gång och cykelväg med vinterunderhåll (helårscykelväg). Placering på vägens norra sida för att koppla ihop med föregående åtgärd och befintlig gång- och cykelväg i Roma samhälle. Olika separeringsformer kan bli aktuella. Utmed sträckan finns bebyggelse på båda sidor av vägen. Det finns även en allé norr om Roma samhälle. Framkomlighet för jordbrukstransporter behöver säkerställas.



Figur 21. Bild med tänkbar sträckning för åtgärd 4a. Exakt utformning studeras i efterföljande planering.

Åtgärd 5a. Förbättring av gång- och cykelväg inom Roma Samhälle.

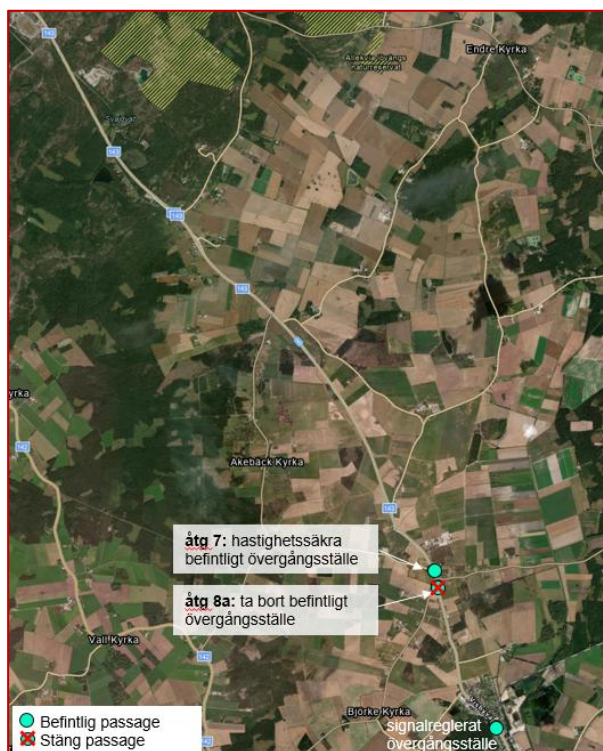
Åtgärden innebär att befintliga nedsänkningar i gång- och cykelbanan vid utfarter höjs. Åtgärden är aktuell på en sträcka om ca 280 meter från Roma Sockersilos till restaurang Roma brunnen.



Figur 22. Bild som visar sträcka som berörs av åtgärd 5a.

Åtgärd 7. Hastighetssäkra övergångsställe vid korsning mellan väg 143 och väg 607.

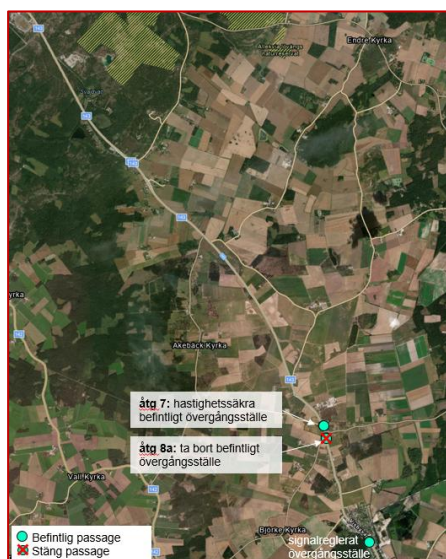
Hastighetssäkring av befintligt övergångsställe till 30 eller 40 km/tim. Vid utformning av hastighetssäkring behöver det beaktas att vägen utgör ett viktigt stråk för tung trafik och lantbrukstransporter. Komfort för busschaufförer behöver även beaktas vid fortsatt planering.



Figur 23. Bild över plats för åtgärd 7.

Åtgärd 8a. Borttagande av övergångsställe söder om korsning mellan väg 143 och väg 604.

Beskrivning: Borttagande av befintligt övergångsställe.



Figur 24. Bild över plats för åtgärd 8a.

Åtgärd 10a. Ombyggnad av busshållplats Lövsta och 10b passage.

10 a. Busshållplats Lövsta.

Beskrivning: Busshållplats byggs om till körbanehallplats och tillgänglighetsanpass. Plattformar anläggs på ytor för befintliga bussfickor.

10b. Passage vid hållplats Lövsta.

Beskrivning: en anordnad gångpassage med refug anläggs precis söder om hållplatserna med gånganslutning till befintlig gc- väg öster om väg 143. Framkomlighet för jordbrukstransporter behöver säkerställas i efterföljande planering.

Åtgärd 11. Förbättrad tillgänglighet vid busshållplats Roma Sockersilos samt anläggande av passage med refug.

Beskrivning: Befintliga plattformar tillgänglighetsanpassas i den omfattning som befintlig utformning och utrymme medger. Ledstråk och kantsten bedöms genomförbart. En anordnad gångpassage med refug anläggs i anknytning till hållplatserna. Framkomlighet för jordbrukstransporter behöver säkerställas i efterföljande planering.

Åtgärd 12–15. Förbättring av sikt i korsningar.

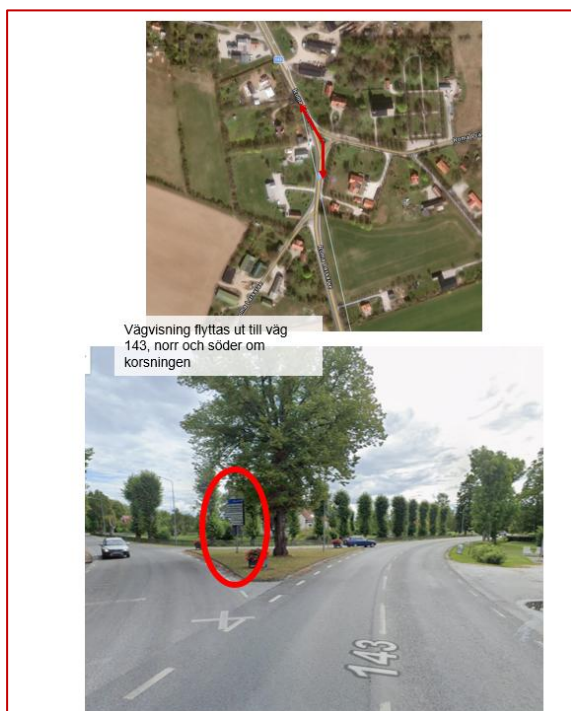
Beskrivning: vid korsningarna väg 143 och 604, väg 143 och 597, väg 143 och Ekgatan samt väg 143/Snickaregatan är sikten begränsad på grund av skymmande vegetation. För att avhjälpa detta informeras berörda fastighetsägare om att de ska säkerställa att vegetation inte växer in i vägområdet och skymmer sikt i korsningar. Information sker genom Trafikverkets underhållsavdelning.



Figur 25. Bild med placering av korsningar som berörs av åtgärd 12–15.

Åtgärd 16a. Ändrad vägvisning i korsning mellan väg 143 och 608.

Beskrivning: trafikmiljön i korsningen väg 143 och 606 är svårläst. Åtgärden innebär att ändra vägvisningen i korsningen genom att flytta vägvisningen mot Roma Kyrkby ut till väg 143 innan korsningen i båda riktningarna.



Figur 26. Bild som visar förslag på ändrad skyltning.

Åtgärd 20. Säkerställa säkerhetszon vid milsten placerad kring Diskarve

Beskrivning: bristen med milsten inom säkerhetszonen kan åtgärdas genom antingen uppförande av räcke eller att milstenen flyttas. Flytt av milsten kräver fortsatt utredning av kulturmiljöspecialist och tillståndsansökan hos Länsstyrelsen. Val av åtgärd görs i efterföljande planering.



Figur 27. Bild som visar placering av milsten.

3.3. Förslag till paketering

Rekommenderade åtgärder föreslås att delas upp i en enskild åtgärd och två paket enligt nedan.

Förslag på paketering baseras på att åtgärderna bedöms ge bäst måluppfyllelse som ett samlat projekt men åtgärder i respektive paket kan även beställas och genomföras separata från varandra.

Hastighetsåtgärd på sträcka med 90 km/tim.

Åtgärd 1a. Sänkt hastighet till 80 km/tim

Paket A. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

1f – g. Tätortsportar söder om Roma samhälle och norr om Roma Kyrkby.

1h. Hastighetsöversyn i Roma kyrkby och Roma samhälle med syfte att undersöka lämplighet att införa 40 km/tim i tätorterna.

5a. Jämna ut befintlig gång- och cykelbana i Roma samhälle.

7. Hastighetssäkra befintligt övergångsställe i Roma kyrkby.

8a. Ta bort befintligt övergångsställe söder om korsningen mellan väg 143 och 604 i Roma kyrkby.

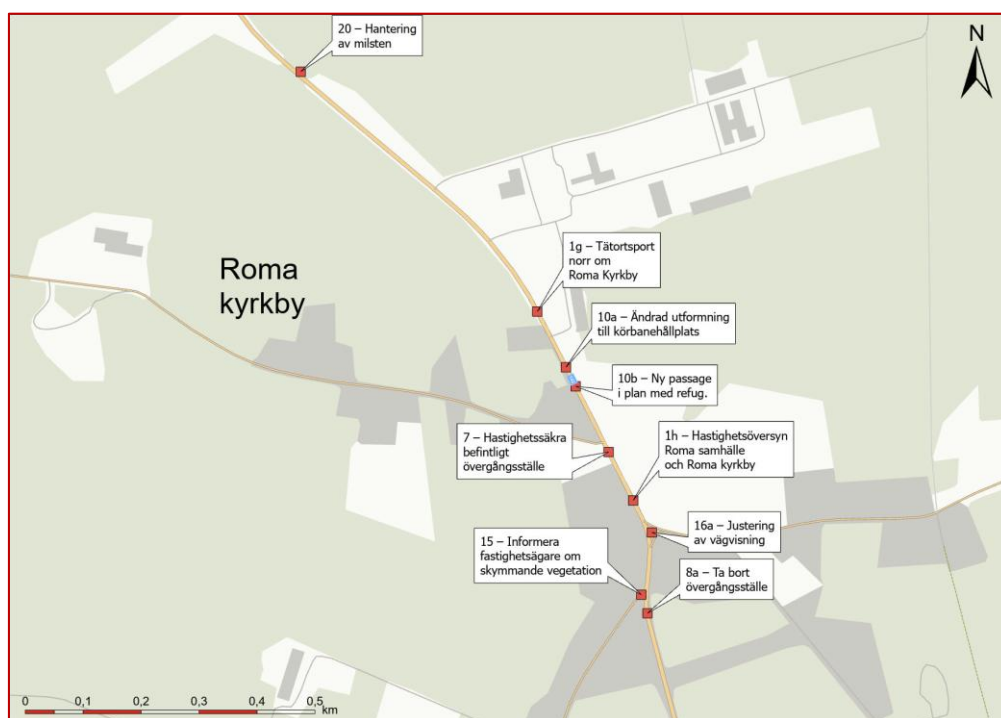
10a och 10b. Anläggande av tillgänglighetsanpassad busshållplats "Lövssta" samt anordnad passage med refug.

11. Förbättrad tillgänglighet på busshållplats Roma Sockersilos samt anordnad passage med refug.

12–15. Information till fastighetsägare att ta bort skymmande vegetation vid korsningarna 143/604, 143/597, 143/Ekgatan och 143/Snickaregatan.

16a. Ändrad vägvisning i korsning 143/608.

20. Säkerställa säkerhetszon vid milsten placerad kring Diskarve.



Figur 28. Bild som visar åtgärder som ingår i paketet A.



Figur 29. Bild som visar åtgärder som ingår i paket A.

Paket B. Ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet med cykel mellan Visby och Roma.

2a: Separerad gång- och cykelväg med helårsunderhåll på sträckan Visby – Svajde.

3b: Separerad gång- och cykelväg utan vinterunderhåll (sommarcykelväg) på sträckan Svajde – Roma kyrkby.

4a: Separerad gång- och cykelväg med helårsunderhåll på sträckan Roma Kyrkby- Roma.

3.4. Effektbedömning

Samlade effektbedömningar har gjorts för paketen genom SEB TMALL 0395. I denna form av SEB ingår inte en samhällsekonomisk kalkyl utan fokus ligger på kvalitativa bedömningar av på vilket sätt åtgärds paketen bidrar till uppsatta mål. För hastighetsåtgärd på sträcka med 90 km/tim har dock en samhällsekonomisk beräkning genomförts (EVA- kalkyl)

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
Hastighetsåtgärd på sträcka med 90 km/tim.	Resultat från EVA- beräkning visar på positivt nettonuvärde på 2,7 mnkr, Bedömningen är att det är en samhällsekonomisk effektiv åtgärd där nyttorna med ökad trafiksäkerhet överstiger kostnader som uppstår med restidsförlängning.	Nyttorna fördelar sig främst regionalt på Gotland och lokalt mellan Visby och Roma. Nyttorna är störst för näringslivets transporter och personer som arbetspendlar.	(+) Förbättrad trafiksäkerhet. (-) tillgänglighet.	Ja	
Paket A. Trafiksäkerhetsåtgärder.	Svårbedömd effekt kopplat till samhällsekonomi. Förbättrad trafiksäkerhet bedöms minska risk för olyckor med allvarlig skadegrad vilket minskar kostnaden för samhället.	Nyttorna fördelar sig främst lokalt i samhällena Roma Kyrkby och Roma samhälle men även regionalt på sträckan genom mer attraktiv kollektivtrafik. Både biltrafikanter och gående och cyklister får nytta av åtgärderna.	(+) förbättrad trafiksäkerhet. (+) Förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafik med buss. (-) tillgänglighet avseende framkomlighet.	Ja	

Paket B. Ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet med cykel mellan Visby och Roma.	Hög kostnad men stort bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning. Åtgärdens samhällsekonomiska effektivitet är svårbedömd.	Nyttorna av åtgärden tillfaller främst gående och cyklister i de lokala samhällena samt till individer som arbetspendlar och rekreationscyklar genom ökad tillgänglighet. Nyttan av ökad trafiksäkerhet tillfaller främst gående och cyklister. Barn och unga får nytta genom ökade möjligheter att ta sig fram själva i trafiken.	(+) Förbättrad tillgänglighet med cykel mellan Visby och Roma. (+) Förbättrad trafiksäkerhet. (-) Landskapsbilden påverkas negativt.		
--	---	--	---	--	--

4 Förslag till inriktning & rekommenderade åtgärder

4.1. Önskad funktion och inriktning

Väg 143 är en primär länsväg och utgör en del i det funktionellt prioriterade vägnätet på grund av dess betydelse för dagliga personresor och kollektivtrafik. Detta innebär att vägens funktion som transportled är betydelsefull och att god framkomlighet ska värnas. Samtidigt finns brister kopplat till trafiksäkerhet på utredningssträckan, framförallt kopplat till del av vägen som har hastighetsgräns 90 km/tim och genom tätorterna Roma Kyrkby och Roma samhälle.

Inriktningen i denna åtgärdsvalsstudie har varit att identifiera åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för bilister, gående och cyklister samtidigt som vägens funktion som transportled inte påtagligt påverkas negativt.

På sträcka med 90 km/tim bedöms den enda genomförbara åtgärden som påtagligt förbättrar trafiksäkerheten vara att sänka hastigheten till 80 km/tim (året runt). Restidsökningen på sträckan blir 52 sekunder. Åtgärden bedöms dock vara samhällsekonomiskt lönsam (samhällsekonomiska nyttor är främst kopplat till förbättrad trafiksäkerhet men även minskade utsläpp av koldioxid ger nytta) och sträckan bibehåller sin funktion som landsväg där genomgående trafik prioriteras.

Trafiksäkerhetsåtgärder i paket A bedöms förbättra trafiksäkerheten för gående och cyklister i tätorterna Roma Kyrkby och Roma samhälle. Framkomligheten genom tätorterna kan påverkas negativt genom anläggande av refuger och hastighetssäkring men det ska säkerställas i efterföljande planering att framkomlighet för jordbrukstransporter bibehålls. Sammantaget bedöms åtgärderna innebära en acceptabel avvägning i tätortsmiljön mellan trafiksäkerhet för gående och cyklister och framkomlighet för bilister.

Åtgärder i Paket B ger ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet med cykel mellan Visby och Roma. Kostnaden för hela sträckan är hög och den samhällsekonomiska nyttan är svårbedömd. Åtgärderna kan hanteras tillsammans i ett projekt eller delas upp i delprojekt. Sträckan Svajde – Roma Kyrkby rekommenderas att utföras som en sommarcykelväg då potential för cykling året runt på sträckan bedöms låg.

4.2. Rekommenderade åtgärder

Hastighetsåtgärd på sträcka med 90 km/tim. Tot. Kostnad. 5000–10 000 SEK

Åtgärd	Steg	Mål	Ansvar	Finansiering	Fortsatt planering & hantering
1a. Sänkt hastighet till 80 km/tim på sträcka med 90 km/tim.	2	1,2	Trafikverket	Gotlands länsplan för transportinfrastruktur.	Framtagande av föreskrift och omskyltning.

Paket A. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Tot. Kostnad enligt GKI. 13 miljoner SEK.

Åtgärd 1h och 12–15 kan hanteras separat. Resterande åtgärder föreslås hanteras i ett projekt för att få en samlad effekt.

Åtgärd	Steg	Mål	Ansvar	Finansiering	Fortsatt planering & hantering
1f-g. Tätortsportar Söder om Roma samhälle och norr om Roma kyrkby.	3	1,2,4	Trafikverket	Gotlands länsplan för transportinfrastruktur.	Åtgärder hanteras i Trafikverkets ordinarie process. Fortsatt planering förutsätter att åtgärd prioriteras i den ekonomiska planeringen. Åtgärder rekommenderas att hanteras i ett projekt som inbegriper planläggningsprocess enligt väglagen.
5a. Jämna ut befintlig Gång-	3	2,3	Trafikverket	Gotlands länsplan för transportinfrastruktur.	Som ovan.

och cykelbana i Roma samhälle.					
7. Hastighetssäkra befintligt övergångsställe i Roma Kyrkby till 30 eller 40 km/tim.	3	2,4	Trafikverket	Gotlands länsplan för transportinfrastruktur.	Som ovan.
8a. Ta bort befintligt övergångsställe söder om korsning 143/604.	3	2,4	Trafikverket	Gotlands länsplan för transportinfrastruktur.	Som ovan.
10a och 10b. Ombyggnad av busshållplats Lövsta samt anläggande av passage med refug.	3	2,4	Trafikverket	Gotlands länsplan för transportinfrastruktur.	Som ovan.
11. Förbättrad tillgänglighet på busshållplats Roma Sockersilos samt anordnad passage med refug.	3	2,4	Trafikverket	Gotlands länsplan för transportinfrastruktur.	Som ovan.

16a. Ändrad vägvisning i korsning 143/608.	2	1	Trafikverket	Gotlands länsplan för transportinfrastruktur.	Som ovan.
20. säkerställa säkerhetszon vid milsten placerad kring Diskarve.	2	1	Trafikverket	Gotlands länsplan för transportinfrastruktur.	Som ovan.
1h Hastighetsöversyn i Roma kyrkby och Roma samhälle med syfte att	3	1,2,4	Region Gotland	Region Gotland	Hanteras separat från övriga åtgärder i paketet. Genomförande förutsätter att åtgärden prioriteras av Region Gotland.
12–15. Information till fastighetsägare att ta bort skymmande vegetation.	1	1	Trafikverket	Fastighetsägare	Information till fastighetsägare sker genom Trafikverkets driftprojektledare för underhåll.

Paket B. Ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet med cykel mellan Visby och Roma– Tot. kostnad enligt GKI. Ca 160 miljoner SEK
(delsträcka 4 som inte rekommenderas i denna ÅVS är borträknad från GKI- kostnad)

Åtgärd	Steg	Mål	Ansvar	Finansiering	Fortsatt planering & hantering	Bedömd kostnad om åtgärd genomförs enskilt.
2a. Separerad gång- och cykelväg med	4	2,3	Trafikverket	Gotlands länsplan för transportinfrastruktur.	Åtgärderna kan hanteras enskilt eller tillsammans med en eller flera åtgärder i	Ca 45 miljoner SEK. (byggherrekostnader bedöms öka vid hantering

helårsunderhåll på sträckan Visby – Svajde.					paketet. Genomförande förutsätter prioritering i den ekonomiska planeringen. Åtgärder över 75 miljoner kronor behöver ingå som namngivet objekt i Länsplan. Fortsatt hantering sker efter prioritering genom planläggningsprocess enligt väglagen.	som enskild åtgärd, ett påslag har gjorts i denna tabell jämfört med GKI)
3b. Separerad gång- och cykelväg utan vinterunderhåll (sommarcykelväg)	4	2,3	Trafikverket	Gotlands länsplan för transportinfrastruktur.	Som ovan.	Ca 90 miljoner SEK. (byggherrekostnader bedöms öka vid hantering som enskild åtgärd, ett påslag har gjorts i denna tabell jämfört med GKI)
4a. Separerad gång- och cykelväg med helårsunderhåll på sträckan Roma Kyrkby - Roma	4	2,3	Trafikverket	Gotlands länsplan för transportinfrastruktur.	Som ovan.	Ca 35 miljoner SEK. (byggherrekostnader bedöms öka vid hantering som enskild åtgärd, ett påslag har gjorts i denna tabell jämfört med GKI)

4.3. Avslut av studie

.....
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

.....
Godkänd - datum och underskrift av chef

Trafikverket, XXX XX Ort. Besöksadress: Gata XX.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

trafikverket.se