



ÅVS trafiksäkerhetsåtgärder väg 140 Västerhejde-Tofta, Gotlands län

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE

Ärendenummer: TRV 2025/9513

Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: ÅVS trafiksäkerhetsåtgärder väg 140 Västerhejde-Tofta, Gotlands län

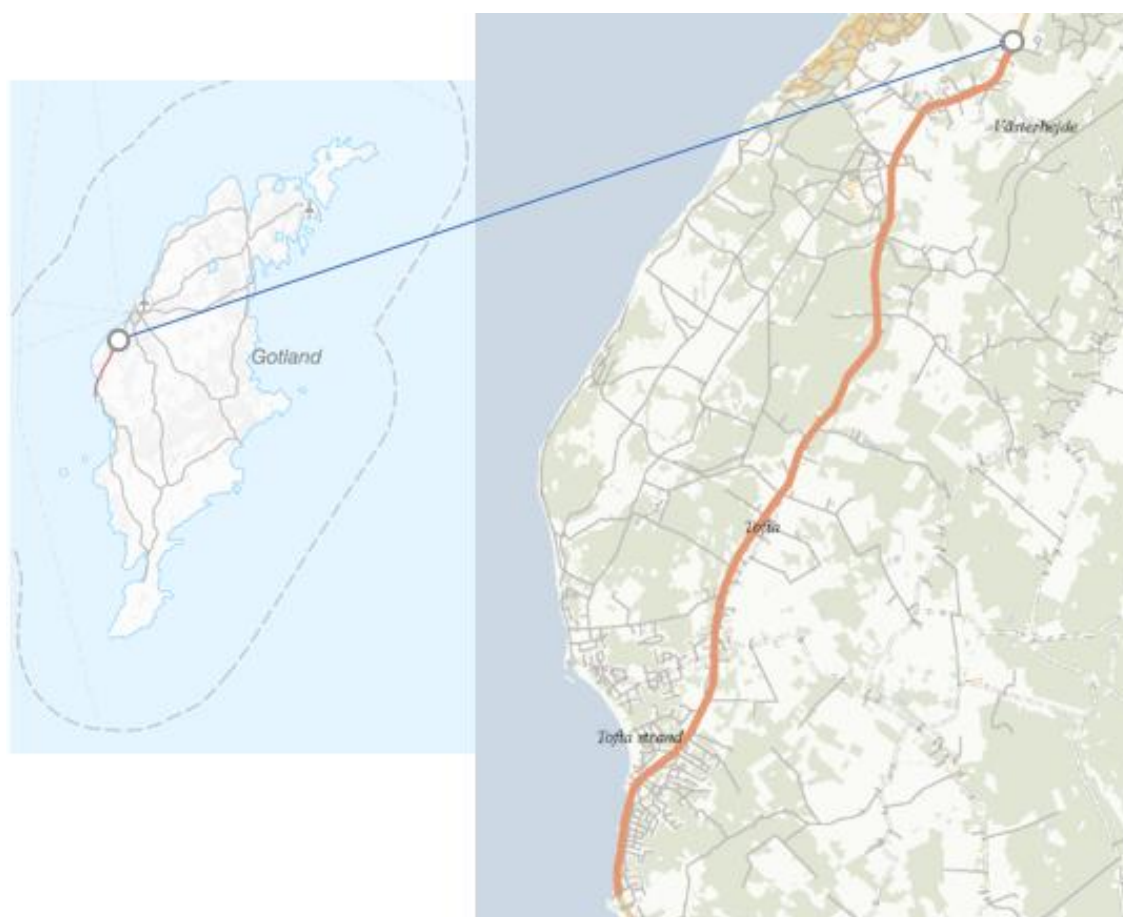
Författare: Lina Granlund, PLöru

Dokumentdatum: 2026-06-01

Ärendenummer: TRV 2025/9513

Version: 0.6

Kontaktperson: Lina Granlund



Figur 1. Utredningsområdet, väg 140 mellan Västerhejde och Tofta

Namn på åtgärdsvalsstudie:	ÅVS TRAFIKSÄKERHETSÅTGÄRDER VÄG 140 VÄSTERHEJDE-TOFTA, GOTLANDS LÄN
Ansvarig för genomförande:	LINA GRANLUND, TRAFIKVERKET
Organisation:	PLÖRU, ÖSTRA REGIONEN
Datum - start:	2025-02-10
Datum - avslut:	DATUM, AVSLUTAD (UNDERTECKNANDE)

Innehåll

1. Initiera	6
1.1. Bakgrund.....	6
1.2. Syfte.....	6
1.3. Mål	6
1.4. Arbetsprocessen och organisering av arbetet	8
1.5. Tidigare planeringsarbete.....	9
2. Förstå situationen.....	10
2.1. Nuläge – Befintliga förhållanden och förutsättningar ...	10
2.1.1 Väg 140.....	10
2.1.2 Målpunkter	10
2.1.3 Trafikflöden.....	11
2.1.4 Säsongsvariation trafik	11
2.1.6 Kollektivtrafik	12
2.1.7 Gång- och cykelvägnät.....	14
2.1.9 Kultur och naturmiljö.....	14
2.1.10 Trafiksäkerhet.....	15
2.1.11 Vägtrafikolyckor	19
2.1.12 Viltolyckor	21
2.2 Kommande utveckling	21
2.3 Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)	23
2.4 Preciserande av behov och brister	24
Pröva tänkbara lösningar.....	26
Studerade åtgärder	26
2.5 Förslag till paketering	42
2.6 Effektbedömning	44
3 Förslag till inriktning & rekommenderade åtgärder	46
3.3 Önskad funktion och inriktning	46
3.4 Rekommenderade åtgärder	47
Avslut av studie	50

1. Initiera

1.1. Bakgrund

Bakgrunden till utredningen är att det finns trafiksäkerhetsbrister på väg 140 sträckan Västerhejde-Tofta på Gotland. Trafikverket arbetar för att öka trafiksäkerheten på regionala vägar där hastigheten är hög och där det saknas mittseparering. Detta för att minska risken för allvarliga och dödliga olyckor.

På väg 140 sträckan Västerhejde-Tofta där hastighetsgränsen är 90 km/tim bedöms hastigheten vara för hög i förhållande till vägens trafiksäkerhetsstandard. Trafikverket utreder tillsammans med region Gotland trafiksäkerhetshöjande åtgärder för biltrafik på sträckan mellan Västerhejde och Tofta samt åtgärder för att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister längs och tvärs vägen i Tofta.

1.2. Syfte

Syftet med utredningen är att utreda effektiva trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 140 på sträckan Västerhejde till och med Tofta.

Åtgärderna ska bidra till att höja trafiksäkerheten för bilåkande med minsta möjliga inverkan på framkomligheten för fordonstrafiken. I Tofta ska tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister utmed och tvärs väg 140 förbättras.

Trafikverket ska, tillsammans med Region Gotland, identifiera om det finns andra potentiella trafiksäkerhetshöjande åtgärder i stråket, antingen som alternativ till hastighetssänkning eller som kan kombineras med anpassning av hastighet, för att uppnå ökad trafiksäkerhet. Vid en bibehållen hastighetsgräns på 90 km/tim ska utredningen eftersträva att identifiera åtgärder som ger samma trafiksäkerhetseffekt som erhålls genom en sänkning till 80 km/tim.

1.3. Mål

Övergripande mål för ÅVSen är att identifiera beställningsbara åtgärder som innebär:

- Förbättrad trafiksäkerhet för bilåkande på väg 140 med minsta möjliga inverkan på framkomligheten
- Förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister i Tofta

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 utgöra 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).

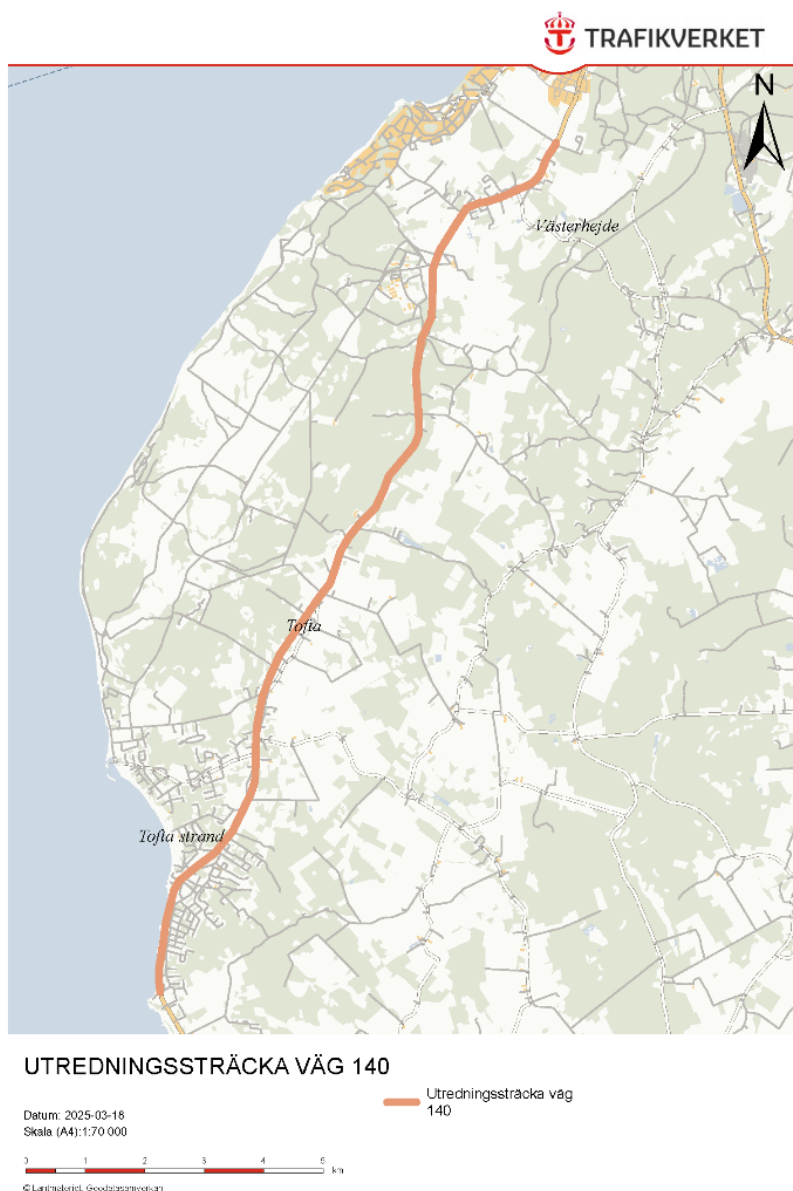
I Riktlinjer för vägar och gator står att:

- 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.

Det finns även riktlinjer för gång- och cykeltrafik och hållbar mobilitet.

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.

Avgränsning



Figur 2. Utredningssträckan mellan Västerhejde och Tofta

Utredningens avgränsning är vägningsnittet på väg 140 mellan korsningen med Nygårdsallén i Västerhejde och korsning med Monsunvägen i Tofta tätort, se Figur 2.

Utredningens huvudfokus är trafiksäkerhet för bilåkande (ingår personbil, buss och lastbil) på sträckan. Separat gång- och cykelväg finns längs hela sträckan. Genom tätorten Tofta ska ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister som behöver korsa vägen utredas.

Kollektivtrafikåtgärder beaktas men med fokus på trafiksäkerhet.

Det ingår också att bedöma behov av belysning enligt Trafikverkets kriterier.

1.4. Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Studien är initierad av Trafikverket och genomförs tillsammans med Region Gotland och har följt metoden för åtgärdsvalsstudie. Metoden 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.

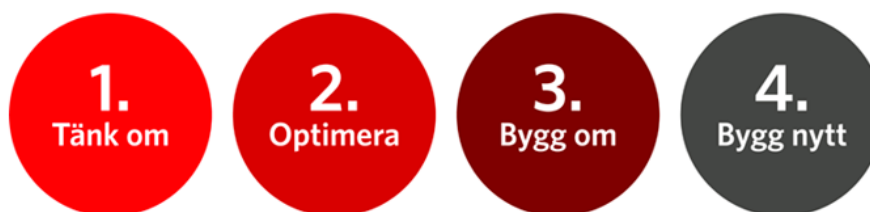
Arbets sättet består av fyra faser, se Figur 3.



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. Arbets sättet avslutas med en rekommendation om fortsatt inriktning.

En ÅVS grundar sig i fyrstegsprincipen som är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Se figur 4.



Figur 4. Fyrstegsprincipen

ÅVS-arbetet har genomförts gemensamt med ÅVS för väg 143 Visby-Roma och korsningen väg 149/Själsovägen. Projektgrupp, arbetsgrupp och konsultstöd har varit desamma för de tre utredningarna.

Arbetsgruppen utgjordes av Trafikverket och Region Gotland med stöd av Kreera samhällsbyggnad.

Dialogmöte 1 hölls på plats i Visby den 13 maj 2025 med deltagare från Trafikverket, Region Gotland, Polisen, Försvarsmakten och Fortifikationsverket. Dialogmöte 2 hölls digitalt den 22 september med deltagare från Region Gotland, Trafikverket, Försvarsmakten och Fortifikationsverket.

Utredningen gav möjlighet till verksamheter och föreningar längs vägen samt andra intressenter, så som LRF, att inkomma med inspel angående brister och behov för ökad trafiksäkerhet.

1.5. Tidigare planeringsarbete

2024 genomfördes en åtgärdsvalsstudie "ÅVS trafiksäkerhet och framkomlighet vid regemente P18 vid Tofta skjutfält, väg 140, Gotland". Utredningen initierades av Försvarsmaktens på grund av den utökade verksamheten inom Tofta garnison. Den militära verksamheten kommer att vara stationerad på båda sidor om vägen och utredningen tog fram åtgärder för att förbättra kopplingarna över vägen samt in- och utfarterna till verksamheten. Åtgärderna från utredningen utgör förutsättningar i denna studie. Åtgärderna finansieras och genomförs av Försvarsmakten.

2. Förstå situationen

2.1. Nuläge – Befintliga förhållanden och förutsättningar

2.1.1 Väg 140

Väg 140 går från Visby i norr till Fidenäs på södra Gotland. Väg 140 ingår i funktionellt prioriterat vägnät (FPV) som kompletterande regionalt viktig väg. Sträckan Västerhejde-Tofta är FPV för dagliga personresor, delar av sträckan är FPV för godstransporter samt FPV för kollektivtrafik.

Väg 140 är också utpekad riksintresse för kommunikationer. Trafikverkets beskrivning av riksintresseanspråket som uppdaterades 2022 är följande:

- Vägar som binder samman anläggningar av riksintresse.
- Funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter.
- Funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor.

Väg 140, sträckan mellan Västerhejde och Tofta, som utgör utredningsområdet, är en tvåfältsväg med vägbredd:

- Västerhejde-Suderbys: 10 m bred
- Suderbys-Tofta t.om Tofta Södra: 11 m bred
- Tofta Södra (från Campingplatsen) vidare söderut: 7 m bred

På sträckan finns ingen mittseparering eller räfflad mittlinje på hela sträckan. Det är mycket smala vägrenar genom Tofta Södra. Vägrenen på östra sidan breddas i Tofta Strand (den separerade gång- och cykelvägen är på västra sidan) och därefter breddas även vägrenen på västra sidan.

Utredningssträckan går mellan två samhällen på Gotland, Västerhejde med ca 650 invånare och Tofta med ca 500 invånare. Tofta är ett välbesökt turistmål med strand och camping och på sommaren ökar både befolkningen och antalet turister avsevärt. Ingen del av sträckan ligger inom tätbebyggt område.

Att vägen utgör ett riksintresse för kommunikationer samt att det är funktionellt prioriterat vägnät innebär att vägens funktion som transportled ska värnas. Avvägning behöver göras i de mer tätbefolkade och turisttåta områdena framförallt under sommartid då många gående och cyklister ska ta sig längs och tvärs vägen.

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

2.1.2 Målpunkter

Det finns ett antal målpunkter längs vägen. Gotland har stora säsongsvariationer vad gäller befolkning och trafik och detsamma gäller flödet till målpunkter.

Längst söderut i utredningsområdet är målpunkterna av turistkaraktär med strand, camping, sommarstugor och hotell. Det finns också detaljhandel och caféer, skola och annan samhällsservice längs vägen som genererar trafik utanför sommarsäsongen.

Gotlands regemente P18 och skjutfältet ligger väster om väg 140. Försvarsmakten utökar verksamheten och området kommer att byggas ut. Regementet och skjutfältet påverkar möjligheterna att nyttja och exploatera området till viss del.

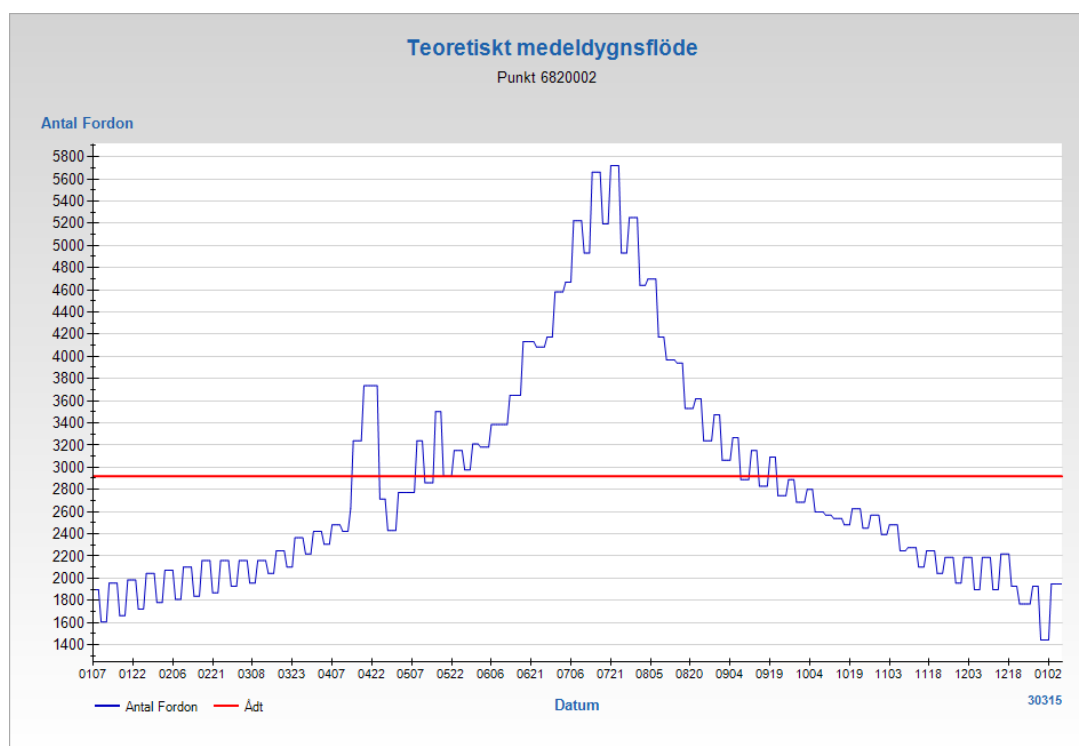
2.1.3 Trafikflöden

Trafikflödena avser Trafikverkets senaste mätningar, från 2022, som är hämtade från Vägtrafikflödeskartan. Siffrorna avser medelflöde över året och säsongvariationen är stor. Det finns tre mätpunkter längs aktuell sträcka; en i Tofta södra, en mellan Tofta och Västerhejde vid Martille samt en norr om Västerhejde i Vibble.

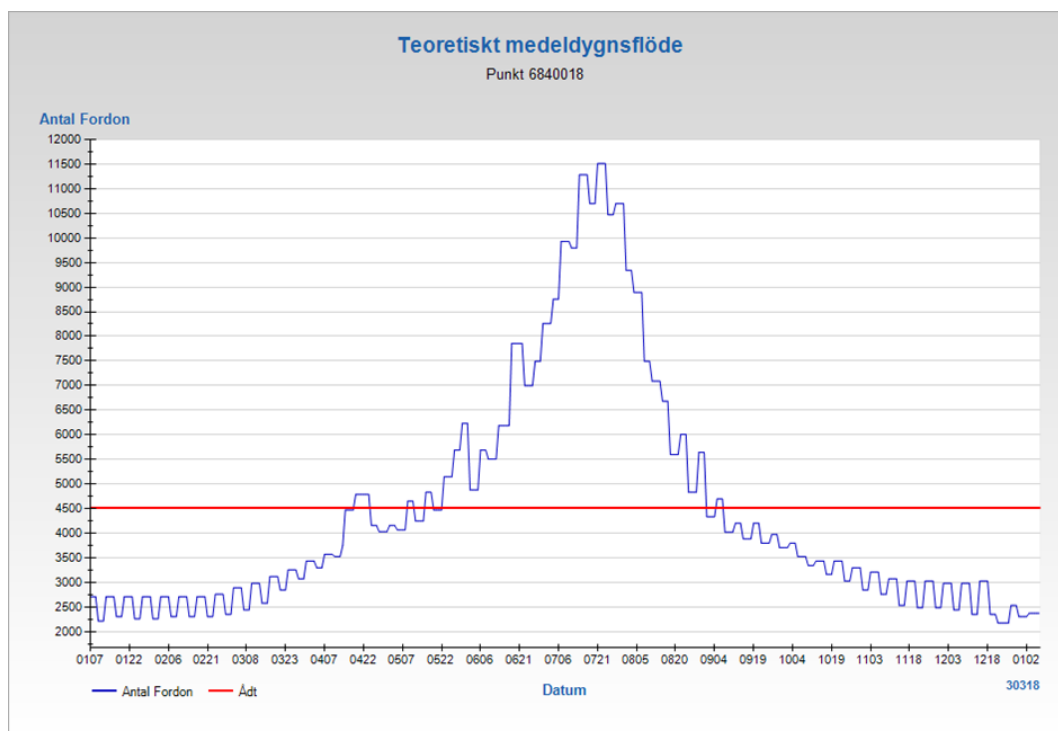
Årsdygnstrafiken (ÅDT) blir högre ju längre norrut mot Visby man kommer. ÅDT är ca 3 000 genom Tofta, ca 4 500 mellan Tofta och Västerhejde och ca 6 000 mellan Västerhejde och Vibble. Andelen tung trafik är ca 3-4 %.

2.1.4 Säsongvariation trafik

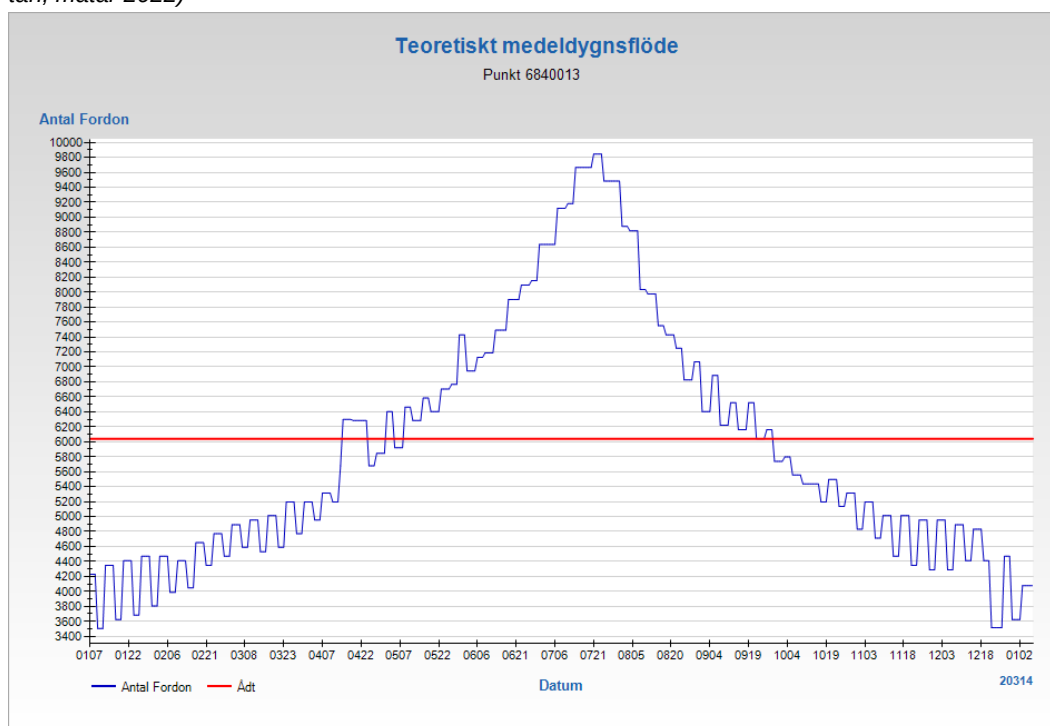
Det är en markant ökning av trafikflödet på sommaren till följd av mycket sommarturister. Diagrammen visar teoretisk säsongvariation baserat på Trafikverkets senaste mätningar (2022) i de tre mätpunkterna (från Tofta och norrut), se figur 5, 6 och 7. I diagrammen nedan framgår de stora svängningarna i fordonsflödet. Fordonsflödet är avsevärt högre än ÅDT under sommarhalvåret och avsevärt lägre under vinterhalvåret. Röd linje anger nivå på årsdygnstrafiken (ÅDT).



Figur 5. Säsongvariation i trafikflödet längs väg 140 genom Tofta (mätpunkt södra Tofta) (källa: Trafikverket, Vägtrafikflödeskartan, mätår 2022)



Figur 6. Säsongsvariation i trafikflödet längs väg 140 Tofta-Västerhejde. (källa: Trafikverket, Vägtrafikflödeskartan, mätår 2022)



Figur 7 Säsongsvariation i trafikflödet längs väg 140 Västerhejde-Vibble. (källa: Trafikverket, Vägtrafikflödeskartan, mätår 2022)

2.1.6 Kollektivtrafik

Väg 140 trafikeras av linje 10, Burgsvik-Klintehamn-Visby, det finns 13 hållplatser längs utredningssträckan.

Linje 10 går med timmes-varannantimmetrafik på vardagar och med 5-6 avgångar utspritt över dagen på helgen. Under sommarsäsongen ökar utbudet från 15 till 18 dubbelturer under vardagar. Därutöver körs en del förstärkningstrafik på vissa turer. Resandet ökar markant under sommaren med ökning på runt 250 % under juli månad. Kan jämföras med att de flesta andra regioner har resandeminskningar under sommaren. Tabell 1. visar resandet med linje 10 under året (2024) och tabell 2. antal påstigande på stationerna längs utredningssträckan under 2024.

Månad (2024)	Personresor/mån
januari	13 450
februari	12 117
mars	14 857
april	14 737
maj	18 390
juni	21 485
juli	35 336
augusti	24 060
september	17 359
oktober	16 547
november	15 554
december	13 243
Totalsumma	217 135

Tabell 1 Resandestatistik för busslinje 10 under 2024. Tabellen visar antal personresor per månad. (källa: Gotlands kollektivtrafik, Region Gotland)

Hållplats	Typ av hållplats	Hastighetsgräns	Antal påstigande medel måndag-fredag	Antal påstigande medel lördag-söndag
Västerhejde	Avskild hållplats	60 km/tim	20	2
Bjers allé	Fickhållplats/vägrenshållplats	60 km/tim	5	1
Lunds	Fickhållplats	60 km/tim	16	6
Suderbys1	Vägrenshållplats	70/80 km/tim	3	2
Martille	Vägrenshållplats	70/80 km/tim	1	1
Stora Homa	Fickhållplats	90 km/h	3	1
Dyple	Vägrenshållplats	90 km/tim	2	1
Lixarve	Vägrenshållplats	90 km/tim	2	1
Knallen	Vägrenshållplats	90 km/tim	4	1

Tofta Bjers	Fickhållplats	60/80 km/tim	13	7
Kroks	Vägrenshållplats	60/80 km /tim	4	3
Solbacken	Fickhållplats	60/80 km/tim	27	15
Tofta Bad	Avskild hållplats	60/80 km/tim	11	10
Tofta Södra	Fickhållplats	60/80 km/tim	9	7
Monsunvägen		60/80 km/tim	2	1

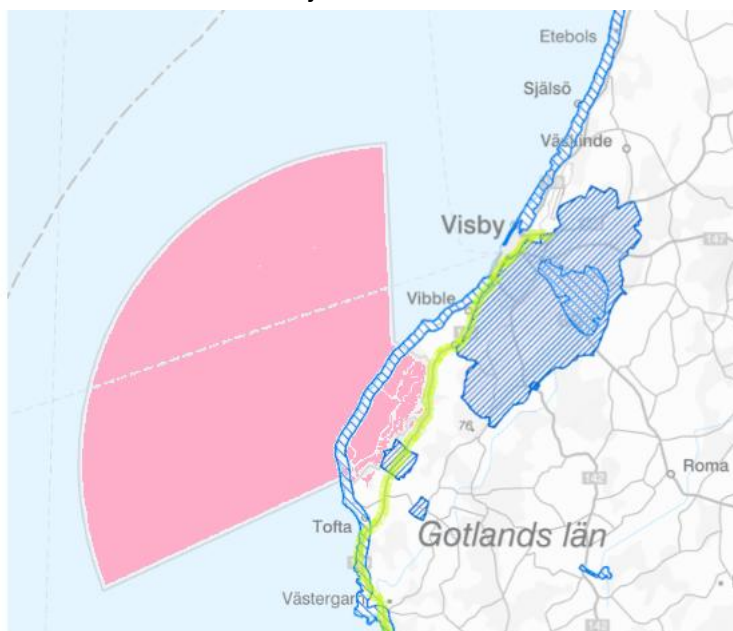
Tabell 2 Hållplatstyp, hastighetsgräns, resandestatistik medel per vardag och helg år 2024 för hållplatserna på linje 10 längs sträckan från norr till söder.

Tillgänglighetsanpassning genomförs kontinuerligt för busshållplatser med mer än 10 påstigande. Hållplats Tofta Bjers beräknas åtgärdas under 2026.

2.1.7 Gång- och cykelväg

Det finns separerad gång- och cykelväg längs hela sträckan från Visby till Klintehamn. Gång- och cykelvägen är mellan 2 och 3 meter bred och separerad från körbanan med skiljeremsa. Det finns många utfarter och anslutande vägar längs väg 140 som korsar gång- och cykelvägen.

2.1.9 Kultur och naturmiljö



Vattenskyddsområden  Påverkansområde för skjutbuller 

Rikssintresse friluftliv, naturreservat Gotlandskusten 

Figur 8. Natur och miljöförutsättningar längs väg 140

Tofta skjutfält påverkar området genom att det utgör påverkansområde för buller och annan risk. Detta innebär bl.a. att det finns begränsningar i hur mycket Tofta kan exploateras ytterligare.

Dricksvatten är en viktig faktor på Gotland. Ett vattenskyddsområde syftar till att ge vattentäkten ett skydd mot verksamheter eller åtgärder som kan förorena vattentäkten. Skyddet kan gälla både för grundvattentäkter och ytvattentäkter. Vägen passerar förbi Visby vattenskyddsområde men går rakt igenom vattenskyddsområdet Tofta kyrkby.

Gotland är rikt på fornlämningar och längs väg 140 finns ett antal lämningar.

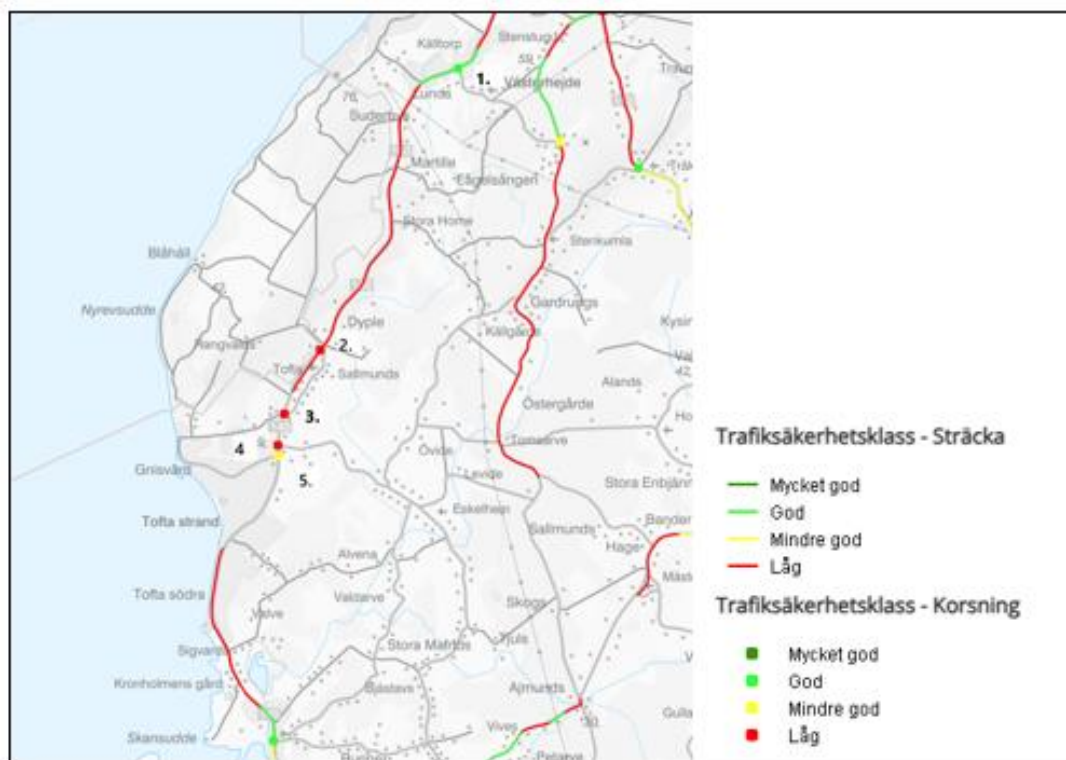
Hela utredningssträckan kantas av artrik vägmiljö. En artrik vägkant är ett område vid sidan av vägen som har högre naturvärden och där det kan finnas skyddsvärda, hotade eller rödlistade arter. De artrika vägkanterna består ofta av ängs- och betesmarksflora som trivs i näringsfattig jord och som gynnas av slåtter. De är viktiga livsmiljöer för många växt- och insektsarter som trängts undan från det moderniserade odlingslandskapet. Det som är skyddsvärt i en artrik vägkant kan vara enskilda hotade arter eller den samlade artrikedomen.

Naturreservat Gotlandskusten samt även strandskydd går över vägen i höjd med Tofta strand och Tofta södra. Länsstyrelsen hanterar strandskydd inom naturreservat Gotlandskusten och Region Gotland hanterar strandskydd på inlandsvatten.

Miljökvalitetsnormer för luftpartiklar (PM₁₀) överskrids längs vältrafikerade vägar på Gotland. Utformning, hastighet och vägbeläggning påverkar uppkomst och spridning av partiklarna. Halterna är som högst i Visby och dess infartsvägar men högre halter kan förekomma längs delar av Toftavägen enligt översiktliga spridningsmodeller.

2.1.10 Trafiksäkerhet

Trafikverket har en metod för trafiksäkerhetsklassificering. För vägsträckor och korsningar gäller denna för bilåkande, alltså inte för gående, cyklister eller mopedister. Trafiksäkerhetsklassningen är ett verktyg för Trafikverket att kartlägga var det finns brister och vilka de övergripande bristerna är. Trafiksäkerhetsklassningen utgår från Nollvisionen genom att ta hänsyn till brister i vägens utformning som kan leda till död eller allvarlig skada, se Figur 9.



Figur 9. Trafikverkets trafiksäkerhetsklassning för sträckor och korsningar.

Sträckan

Hela sträckan mellan Västerhejde och ner till Tofta strax norr om korsningen med väg 600 (Gnisvärdsvägen) har låg trafiksäkerhetsklass. Det beror på att hastighetsgränsen på en stor del av sträckan är för hög i förhållande till vägens utformning. Sidoområdena är röjda och sidoräcken finns punktvis.

På sträckan efter korsningen Gnisvärdsvägen varierar hastighetsgränsen, 60 km/tim på sommaren och 80 km/tim övrig tid, och kan därför inte klassas. Den sydligaste delen av sträckan har låg trafiksäkerhetsklass. Sidoområden är röjda och sidoräcken finns punktvis.

Hastigheter

Den skyltade hastighetsbegränsningen varierar mellan 60 km/tim och 90 km/tim på sträckan, se Figur 10. På den södra delen av sträckan genom Tofta är hastighetsgränsen 80 km/tim och med sommarhastigheter under perioden 15 juni till 15 augusti sänks hastigheten från 80 km/tim till 60 km/tim.

På grund av ökad byggtrafik i samband med ombyggnationen av regementet P18 samt att fler fotgängare och cyklister korsar vägen, har det också beslutats att tillfälligt sänka hastighetsgränsen på sträckan förbi regementet. Hastigheten är sänkt till 60 km/tim på en del av sträckan, och 70 km/tim på en del. Sänkningarna gäller klockan 06:30–17:30 på vardagar. Under övrig tid gäller 80 km/tim. Försvarsmakten har lämnat in en ansökan om att ytterligare sänka hastigheten till 60 km/tim längs sträckan mellan regementets norra infart och infarten till Suderbys Herrgård.



Figur 10. Hastighetsgränserna längs vägen

Hastighetens betydelse för trafiksäkerheten

De vanligaste dödsolyckorna och olyckor med allvarligt skadade på statliga vägar är mötesolyckor och singelolyckor. Vid en frontalkollision mellan två moderna personbilar som båda kör i max 80 km/tim är det sannolikt att förarna överlever¹. 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

¹ Trafikverket, Hastighet och krockvård, 2022-03-29 : [Hastighet och krockvård - www.trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)

kontroll över fordonet och hinna reagera i tid om något oväntat händer. Stoppsträckan blir längre ju högre hastigheten är och det blir då också svårare att upptäcka andra trafikanter.

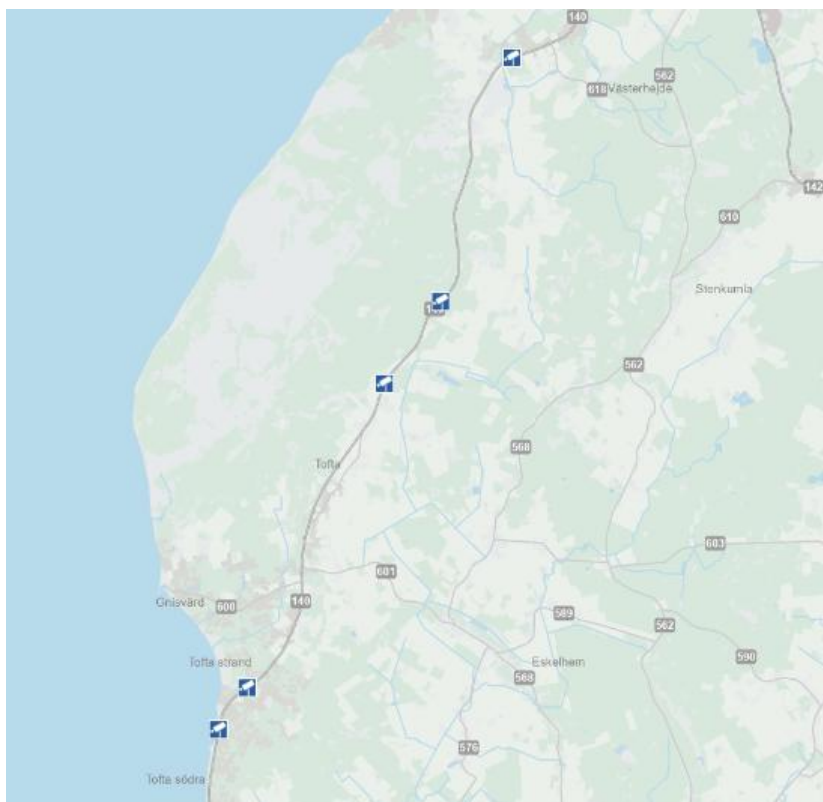
Tung trafik får köra max 80 km/tim. På 90-väg finns då risk att personbil kör om, vilket kan leda till mötesolyckor.

Enligt Trafikverkets senaste mätningar av hastigheten på den aktuella sträckan (2022, Vägtrafikflödeskartan), ligger medelhastigheten under hastighetsbegränsningen. Data som visar 85-percentilen (med 85-percentil avses att 85 procent av bilarna har en hastighet lika med eller lägre än angiven hastighet) finns inte i dataunderlaget. Generellt är hastigheterna högre nattetid. Enligt mätningarna tycks sommarhastigheterna inte givit önskat resultat då medelhastigheterna inte minskat, särskilt mycket.

I Västerhejde är medelhastigheten ca 50 km/tim (hastighetsgräns 60 km/tim), med något högre medelhastighet på sommaren.

I Tofta södra är hastighetsgränsen 80 km/tim med 60 km/tim sommartid. Medelhastigheten ligger strax under 80 km/tim vid mätning i februari och maj, mätning i juli visar på lägre medelhastighet, strax över 70 km/tim.

Längs sträckan finns fem stycken trafiksäkerhetskameror (ATK), se Figur 11.



Figur 11. Platser med trafiksäkerhetskameror (ATK) längs väg 140.

Det finns en parallellväg till väg 140, väg 562 mellan Visby och Klintehamn. På väg 562 är hastighetsbegränsningen 70 km/tim genomgående medan hastighetsbegränsningen på väg 140 varierar mellan 60 och 90 km/tim. Enligt GPS-data från TomTom verkar skälen till att många väljer väg 562 handla om var i Visby start- eller målpunkt är. Ju längre österut desto mer sannolikt att välja väg 562. ATK planeras även på väg 562.

Vägmålningen längs sträckan är sliten, vilket minskar kontrasterna. Detta kan påverka trafiksäkerheten negativt, speciellt vid mörka förhållanden. Delar av sträckan har fått nya linjer under hösten 2025, i samband med nytt slitlager mellan Västerhejde Bjers - Tofta sjutfält samt genom Södra Tofta.

Belysning

Det finns ett fåtal kommunala belysningsstolpar längs vägen i samhällena Tofta och Västerhejde. Generellt finns det indikationer på att Trafikverkets kriterier för belysning är uppfyllda på stora delar av sträckan. Se Bilaga PM Belysning ÅVS väg 140 och 143 för utförligare underlag.

Korsningar

Fem korsningar längs sträckan är klassade se Figur 9. Utöver trafiksäkerhetsklassningen presenteras ytterligare parametrar så som sikt, belysning och förutsättningar för gående och cyklister för respektive korsning.

1. Korsning väg 140-Västerhejde Gamla Kyrkvägen, Västerhejde

- 60 km/tim på väg 140 (primärväg) och 70 km/tim på Västerhejde Gamla Kyrkvägen
- trevägskorsning

Trafiksäkerhetsklassning: God

Övriga parametrar:

- god sikt, stopplikt mot väg 140, indikation på att kriterier för belysning är uppfyllda
- ingen gång- och cykelpassage men det finns ett släpp i skiljeremsan till gång- och cykelvägen som ligger på motsatt sida anslutningsvägen

2. Korsning väg 140-väg 714 norr, Tofta

- 90 km/tim på väg 140 (primärväg) och 50 km/tim på väg 714
- trevägskorsning

Trafiksäkerhetsklassning: Låg

Övriga parametrar:

- god sikt, stopplikt mot väg 140, indikation på att kriterier för belysning är uppfyllda
- ingen gång- och cykelpassage men det finns ett släpp i skiljeremsan till gång- och cykelvägen som ligger på motsatt sida anslutningsvägen

3. Korsning väg 140-väg 714 söder, Tofta

- 90 km/tim på väg 140 (primärväg) och 50 km/tim på väg 714
- trevägskorsning

Trafiksäkerhetsklassning: Låg

Övriga parametrar:

- ligger i kurva -> ev skymd sikt, stopplikt mot väg 140, indikation på att kriterier för belysning är uppfyllda
- ingen gång- och cykelpassage, det finns inget släpp i skiljeremsan till gång- och cykelvägen som ligger på motsatt sida anslutningsvägen, men det finns en korsning strax norr om där man kan ansluta till gång- och cykelvägen

4. Korsning väg 140-väg 601, Tofta

- 80 km/tim på väg 140 (primärväg) men 60 km/tim på sommaren och 70 km/tim på väg 601
- trevägskorsning

Trafiksäkerhetsklassning: Mindre god. På sommaren är hastigheten 60 km/tim, vilket innebär att trafiksäkerhetsklassningen blir God

Övriga parametrar:

- god sikt, stopplikt mot väg 140, indikation på att kriterier för belysning inte uppfylls på bilvägen (men på gång- och cykelvägen)

- ingen gång- och cykelpassage men det finns ett släpp i skiljeremsan till gång- och cykelvägen som ligger på motsatt sida anslutningsvägen

5. Korsning väg 140-väg 600, Tofta

- 80 km/tim på väg 140 (primärväg) men 60 km/tim på sommaren och 50 km/tim på väg 600
- trevägskorsning

Trafiksäkerhetsklassning: Mindre god. På sommaren är hastigheten 60 km/tim, vilket innebär att trafiksäkerhetsklassningen blir God

Övriga parametrar:

- god sikt, stopplikt mot väg 140, indikation på att kriterier för belysning inte uppfylls
- indragen gång- och cykelpassage över väg 600. dvs behov av belysning uppfylls ej

GC-passager

GC-passager klassas också av Trafikverket. Det finns två ordnade passager på sträckan. Endast en planskild passage eller passager där utformningen säkerställer en hastighet på högst 30 km/tim innebär god trafiksäkerhetsklass. Passager i plan med hastigheter över 40 km/tim ger låg klass.

Passage vid Bandavägen (södra anslutningen), vid Tofta Camping, se Figur 12.

- Hastighetsgränsen är 80 km/tim, 60 km/tim sommartid. Det är en cykelpassage med målade sockerbitar och refug.
- Det är god sikt innan passagen

Trafiksäkerhetsklassning Låg på grund av den höga hastigheten.



Figur 12. Befintlig GC-passage vid Tofta bad

Passage vid Västerhejde skola

Den andra ordnade passagen på sträckan är planskild och har god trafiksäkerhetsklass. I övrigt finns många släpp i skiljeremsan där gående och cyklister kan korsa vägen. Vid busshållplatserna saknas ordnade passager. Många av busshållplatserna saknar också plattform och anslutningsväg till och från hållplatsen.

2.1.11 Vägtrafikolyckor

Det finns totalt 26 olyckor med personskada registrerade i Strada (informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet) under perioden 2015-2024. Antalet olyckor varierar

mycket mellan åren (0-6 st). Singel- och mötesolyckorna dominerar (14+5 st) och majoriteten av olyckorna har varit lindriga. Vid tio av olyckorna har det varit is eller snö. Olyckorna är utspridda längs sträckan, det finns inga tydligt olycksdrabbade platser.

Det har inträffat tre dödsolyckor under perioden, samtliga var mötesolyckor. Två av dödsolyckorna skedde där hastigheten är 90 km/tim och en där hastigheten är 60 km/tim.

År	Antal	Olyckstyp	Antal	Väglag	Antal
2015	6	S (singel-motorfordon)	14	Vägbanan torr	12
2016	3	M (möte-motorfordon)	5	Tunn is, vägbanan synlig	8
2017	1	A (avsvängande motorfordon)	2	Vägbanan våt/fuktig	3
2018	2	V5 (parkerat fordon)	2	Tjock is / packad snö	2
2020	3	Cm (moped-motorfordon)	1	Okänt	1
2021	1	Cc (cykel-motorfordon)	1		
2022	6	V0 (övrigt)	1		
2023	4				

Svårighetsgrad	Antal	Olyckstyp	Dödlig	Måttlig	Lindrig
Dödsolycka	3	A (avsvängande motorfordon)		1	1
Måttlig olycka (ISS 4-8)	4	Cc (cykel-motorfordon)			1
Lindrig olycka (ISS 1-3)	19	Cm (moped-motorfordon)			1
		M (möte-motorfordon)	3		2
		S (singel-motorfordon)		2	12
		V0 (övrigt)			1
		V5 (parkerat fordon)		1	1

Tabell 3. Olycksstatistik från STRADA för aktuell del av väg 140. Avser olyckor med personskada 2015-2024.

På Gotland används inte salt för halkbekämpning utan istället stenkross. Det finns några sträckor som blir särskilt utsatta längst vägarna vid halt väglag. Enligt Trafikverket på Gotland fungerar halkbekämpningen bra på Gotland. Gotland har bland de högsta siffrorna för dubbdäcksanvändande (ca 85-90%), i likhet med norra Sverige, i och med att vägarna inte saltas.

2.1.12 Viltolyckor



Figur 13. Kartan visar de sträckor på Gotland med högst antal viltolyckor (blått) samt de sträckorna med högst antal viltolyckor per km och år (rosa).

Viltolyckor förekommer i hög utsträckning på Gotland. Inga andra klövviltsarter än rådjur och på senare tid även dovhjort, har etablerat sig på ön och det är också det enda av de större däggdjuren som finns inrapporterat i viltolycksstatistiken. Trafikverket tog fram en viltutredning² 2022 som visar utbredningen av viltolyckor. En sträcka längs norra delen av väg 140 rankas som den tredje mest viltolycksdrabbade medan längre söderut vid Tofta är vägen rankad nr 20 på Gotland, se Figur 13. Enligt statistik från Nationella Viltolycksrådet rapporterades 710 olyckor med rådjur på Gotland 2024. Trafikverkets utredning utmynnade inte i några åtgärder och det bedöms fortsatt vara svårt att åtgärda viltolyckor på Gotland utifrån ett infrastrukturperspektiv. De åtgärder som tas fram i utredningen bör analyseras utifrån dess inverkan på vilt.

2.2 Kommande utveckling

Tofta är ett samhälle med flertalet målpunkter såsom bostäder, turistmål, strand mm som genomskärs av väg 140, varpå det finns behov för gång- och cykeltrafik att korsa väg 140. Stora delar av området är

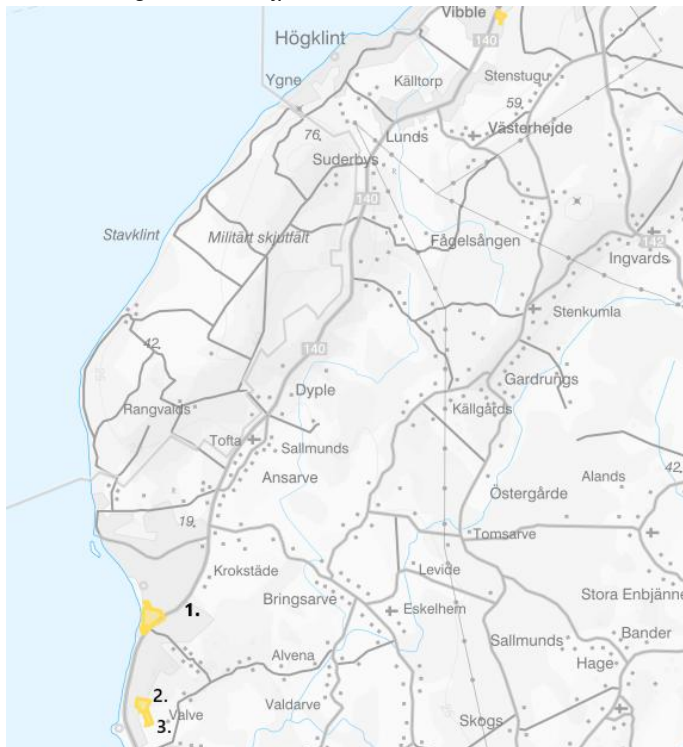
² Trafikverket. PM. Utredning kring viltolyckor och barriärproblematik i Gotlands län, 2022

detaljplanelagt. Bebyggelsestrycket är och har under många år varit högt i Toftaområdet. Trenden är att fler och fler önskar bo permanent vilket gör att större och bekvämare boende har efterfrågats.

Enligt Gotlands nya översiktsplan ska detaljplanering och bygglov för bostäder anpassas efter de begränsningar som finns med hänsyn till påverkansområdet för skjutbuller. En utveckling med tillfällig övernattning istället för bostäder bör undvikas inom påverkansområdena, med undantag för befintliga turistanläggningar. En utveckling av service och verksamheter med koppling till omställning i Tofta är önskvärd och bör i första hand lokaliseras i nära anslutning till väg 140. Det finns tre pågående detaljplaner i Tofta. Eftersom Tofta är utpekad som riksintresse för totalförsvaret är exploateringsmöjligheterna för ytterligare bostadsbebyggelse starkt begränsad. De tre pågående planuppgifterna i Tofta (se tabell 4 samt figur 14) är därför med stor sannolikhet de sista möjligheterna för planläggning av bostäder i närtid för de delar av Tofta som ligger inom påverkansområde för buller eller annan risk tillhörande Försvarmaktens riksintresse eller totalförsvarets militära del.

Detaljplan	Syfte	Innehåll	Skede
1.Tofta Sallmunds 4:1 m fl.	Möjliggör camping, friluftsliv, idrottsanläggningar, konferensverksamhet och tillfällig vistelse (övernattning). Inget varaktigt boende/fritidsboende.	Cirka 200 bostadsenheter för tillfällig vistelse och ca 12 000 m ² verksamhetsyta. Detta inkluderar befintliga bostadsenheter och verksamhetsytor. Inga nya anslutningar till väg 140	Ny granskning hösten 2026.
2.Tofta Rangstade 3:24	Ny bostadsbebyggelse	Cirka 60 bostadsenheter Inga nya anslutningar till väg 140	Antagen december 2025, överklagad. Ej laga kraft.
3.Tofta Krokstade 1:38	Ny bostadsbebyggelse	20 nya fastigheter för friliggande enbostadshus. Inga nya anslutningar till väg 140	Antagen november 2025, överklagad. Ej laga kraft.

Tabell 4. Pågående detaljplaner i Tofta

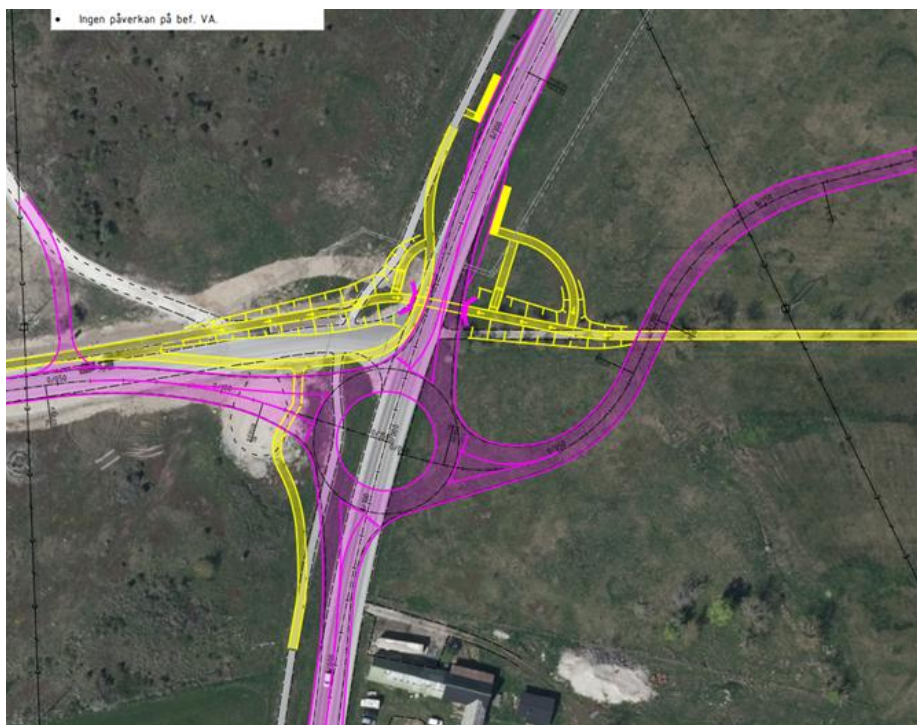


Figur 14. Pågående detaljplaner i Tofta

Den tillkommande bebyggelsen från detaljplan 3:24 och 1:38 ansluter till väg 140 från befintliga Monsunvägen eller Mistralvägen. Utökad verksamhet och bostäder i Tofta bedöms ha ringa påverkan för framkomligheten på väg 140.

Försvarsmakten har beslutat att utöka och utveckla sin verksamhet på Gotland, särskilt inom Tofta garnison. Den militära verksamheten, i synnerhet värnpliktsutbildningen, kommer att öka och befintliga anläggningar räcker inte till för att möta behoven. Sedan 2022 har verksamhet även etablerats på Suderbys Herrgård, beläget öster om väg 140, vilket leder till att verksamheten kommer att vara stationerad på båda sidor om vägen. En ÅVS har tagits fram med åtgärder för att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet för Försvarsmaktens behov.

De åtgärder som har beslutats från ÅVSen ären enfältig cirkulationsplats, GC-port under väg 140 samt nya busshållplatser längs väg 140 i anslutning till cirkulationsplatsen vid den norra infarten till regementet, se Figur 15. Övriga åtgärder är refug vid infart till Suderbys herrgård samt vänstersvängfält vid den södra anslutningen till P18. Åtgärderna finansieras av Försvarsmakten.



Figur 15. Planerad cirkulation samt gångport och busshållplatser vid den norra korsningen vid regementet på väg 140.

2.3 Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)

Mål för lösningar för väg 140 är inriktade på att förbättra trafiksäkerheten utan att påverka vägens viktiga regionala funktion. Framkomligheten ska fortsatt vara god och vägen ska fortsätta att utgöra den huvudsakliga transportsträckan mellan Visby och Klintehamn.

Mål för lösningar:

1. Ökad trafiksäkerhet i korsningar och på sträcka för biltrafik
2. Ökad trafiksäkerhet i korsningar och på sträcka för gående och cyklister trafikanter på väg 140
3. Bibehållen framkomlighet för biltrafik på väg 140

2.4 Preciserande av behov och brister

Behov och brister har samlats in från tidigare utredningar, platsbesök och workshop. De huvudsakliga bristerna som utredningen hanterar är:

- Hastighetsbegränsningen och trafikmiljön/vägutformningen överensstämmer inte med varandra i Tofta och Västerhejde samhällen
- Hastighetsbegränsningen och trafikmiljön/vägutformningen överensstämmer inte med varandra på landsvägssträckan framförallt där hastighetsgränsen är 90 km/tim.
- Hastighetsbegränsningen och trafikmiljön/vägutformningen överensstämmer inte med varandra i korsningar. Utöver de korsningar som identifierats i trafiksäkerhetsklassningen har även ett antal korsningar identifierats där det är skymd sikt, eller svårt att ta sig in och ut på väg 140. Dessa korsningar är:
 - Hållplats Västerhejde- Skymd sikt för buss när man ska svänga ut från hållplatsen på väg 140.
 - Korsningen Monsunvägen/väg 140- Sikten i korsningen är begränsad på grund av kurva
 - Korsningen Mistralvägen/väg 140- Sikten i korsningen är begränsad norrut vid vänstersväng
 - Korsningen väg 140/Grindtorpsvägen- Svårt att ta sig ut på väg 140 när det är mycket trafik. Svårt att svänga vänster in på Grindtorpsvägen när man kommer norrifrån pga mycket mötande trafik.
 - Hållplats Tofta bad- Svårt att ta sig ut på väg 140 när det är mycket trafik.
 - Korsningen väg 140/Bandavägen norra- Vid vänstersvängar i båda riktningarna blir man ofta stående länge mitt på vägen. Speciellt under sommaren då det är mer trafik. Även svårt att köra ut under sommaren då det är ganska dålig sikt i förhållande till hastigheten.
 - Korsningen väg 140/Bandavägen södra- Vid vänstersvängar i båda riktningarna blir man ofta stående länge mitt på vägen. Speciellt under sommaren då det är mer trafik. Även svårt att köra ut under sommaren då det är ganska dålig sikt i förhållande till hastigheten.
- Sliten vägmålning; behov av ökad kontrast på vägen
- Det saknas ordnade passager mellan hållplatslägen
- Det saknas anslutningar för gående och cyklande att ta sig till och från busshållplatser
- Det saknas ordnad väntyta vid hållplatser.
- Det saknas ordnade passager för att korsa vägen för gående och cyklister
- Behov av belysning vid busshållplats Västerhejde. Under vinterhalvåret finns behov av belysning på platsen för att göra den tryggare och undvika olyckor. Många barn och ungdomar som rör sig på denna plats.
- Behov av belysning där kriterierna uppfylls
- Fasta och oeffergivliga objekt inom vägens säkerhetszon

- Mur vid Solbacksvägen
 - Kraftledningsstolpar vid norra korsningen med Gnisvärdsvägen
 - Milstolpar på några platser längs vägen
- Förrädisk väglag vintertid. På Gotland uppstår ofta svartis vilket är is som upplevs som svart för att isen är så genomskinlig att man kan se asfalt eller mörkret i en sjö genom den. Trafikanter kan inte se isen och därför inte heller avgöra om det finns väggrepp. En sträcka förbi Tofta kyrka och vid hållplatsen Lunds upplevs som extra drabbade vid vinterväglag.
 - Det finns en bygglovsansökan avseende nybyggnad av sju radhus på Västerhejde Vibble 1:192, 1:197. Exploateringen bedöms inte ge någon påverkan på väg 140, men gång- och cykelpassagen över anslutningen till väg 140 bör ses över.

Pröva tänkbara lösningar

Studerade åtgärder

I detta avsnitt redovisas de åtgärdsförslag som har tagits fram i ÅVSen. 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.

Nr	Problem/Brist	Åtgärd	Steg enligt 4-stegsprincipen	Måluppfyllelse			Gå vidare	Kommentar
				1.Ökad trafiksäkerhet i korsningar och på sträcka för biltrafik	2.Ökad trafiksäkerhet i korsningar och på sträcka för gående och cyklister på väg 140	3.Bibehållen framkomlighet för biltrafik på väg 140		
1a	Hastighetsbegränsningen och trafikmiljön/vägutformningen överensstämmer inte med varandra på landsvägssträckor Hastighetsbegränsningen och trafikmiljön/vägutformningen överensstämmer inte med varandra i korsningar	Permanent hastighets-sänkning från 90 km/tim till 80 km/tim	2	Stort positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt negativt	ja	Den fysiska åtgärden har hög genomförbarhet men acceptansen av hastighetssänkning bedöms vara låg. Trafikmiljön bedöms överensstämma med hastighetsbegränsningen vid sänkning till 80 km/tim. Stora nyttor för trafiksäkerheten genom minskad risk för allvarlig skada vid olycka.
1b	Samma som ovan	Säsongshastighet, sänkning till 80 km/tim mellan 15 juni - 15 aug	2	Positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt negativt bidrag	nej	Åtgärden bedöms ha hög genomförbarhet, sommarhastigheter tillämpas redan på

								Gotland och har ett positivt mottagande av invånarna. Åtgärden går dock inte vidare eftersom flera av de allvarliga olyckorna har skett utanför sommartid vilket kräver en lösning som även förbättrar trafiksäkerheten på vintern.
1c	Samma som ovan	mitträfflor	3	Positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	ja	Mitträfflor är endast genomförbart på icke-raksträckor pga försvarsskäl. Mitträfflor bedöms kunna genomföras på en stor del den befintliga 90-sträckan. Åtgärden bör genomföras som komplement till hastighetssänkning (åtgärd 1a) för bästa trafiksäkerhetshöjande effekt.
1d	Samma som ovan	Mötesseparering med mitträcke	3	Stort positivt bidrag	Inget bidrag	Positivt bidrag	nej	Mitträcke inte genomförbart pga försvarsskäl. Kräver 2+1 och således breddning av vägen -> stor åtgärd. Även problem att fastna bakom långsamtgående fordon vid 1-sträckorna. Däremot kan hastigheten höjas till 100

								km/tim vid mötesse- prareing vilket skulle bidra till förbättrad framkomlighet.
1e	Samma som ovan	Permanent hastighets- gräns 80 km/tim mel- lan Lunds och Martille istället för dagens 60- 70 km/tim under vissa tider på dagen.	1	Inget bidrag	Inget bidrag	Positivt bi- drag	ja	Jämnare hastighet på sträckan skapar ökad framkomlighet och ökad attraktivitet jä- mfört med parallellväg- nätet (där trafiksäker- heten är lägre). Kom- bineras med åtgärd 1a. Behovet av de tidsbe- gränsade hastighet- erna bedöms för- svinna i och med ny cirkulationsplats vid regementet.
2a	Refug vid Tofta bad/strand. Otydlig pas- sage på grund av sliten vägmålning Otydlig och otrygg passage och behov av att kors- vägen för gående och cy- klister	Rusta upp (laga/mål- ning) samt bredda re- fugen	3	Inget bidrag	Svagt posi- tivt bidrag	Inget bidrag	ja	Genom att rusta upp och bredda refugen skapas bättre tydlig- het och trygghet och framkomligheten på- verkas inte.
2b	Samma som ovan	Lokal hastighetssänk- ning	2	Svagt posi- tivt bidrag	Positivt bi- drag	Negativt bi- drag	nej	Bidrar till fler hastig- hetsvariationer på sträckan vilket inte är lämpligt utifrån att det är primär länsväg. Bristen är som störst på sommaren, högst trafikflöde, men då rå- der säsongshastighet 60 km/tim.

2c	Samma som ovan	Hastighetsdämpande åtgärd: gupp	3	Inget bidrag	Positivt bidrag	Negativt bidrag	nej	Stor försämring för motorfordonens framkomlighet
2d	Samma som ovan	Planskild passage	4	Inget bidrag	Stort positivt bidrag	Stort positivt bidrag	nej	För hög kostnad i förhållande till nytta; 60 km/km på sommaren då det är flest gc-trafikanter i rörelse.
3a	Tofta strand/bad Behov av att korsa vägen för gående och cyklister	Ny passage i plan med refug	3	Inget bidrag	Positivt bidrag	Svagt negativt bidrag	nej	Finns påtalat behov av fler ordnade passager i Tofta, mycket målpunkter vid den aktuella platsen. Dock kräver åtgärden en fördjupad analys av rörelsemönster i området för att passagen ska kunna placeras på en lämplig plats så att den faktiskt används.
3b	Samma som ovan	Ny passage i plan med refug och hastighetsdämpande åtgärd	3	Inget bidrag	Positivt bidrag	Negativt bidrag	nej	Stor försämring för motorfordonens framkomlighet
3c	Samma som ovan	Ny planskild passage	4	Inget bidrag	Stort positivt bidrag	Inget bidrag	nej	För hög kostnad i förhållande till nytta; 60 km/tim på sommaren då det är flest gc-trafikanter i rörelse.
4a	Busshållplats Tofta södra. Saknas säker passage mellan hållplatslägen	Ny passage i plan med refug	3	Inget bidrag	Positivt bidrag	Svagt negativt bidrag	ja	Passage mellan hållplatslägena skapar även nyttor för gående och cyklister som passerar väg 140 mellan Kroks väg och GC-banan.
4b	Samma som ovan	Läge A - öka tillgängligheten med kantsten och ledstråk på bef. plattform	3	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	nej	Tillgänglighetsförbättring ingår i åtgärd 4a och behöver ingen egen åtgärd.

		Läge B - åtgärd 4b ökad tillgänglighet genom att höja upp befintlig plattform, kantsten och ledstråk						
5	Busshållplats Tofta bad Saknas säker väntyta vid hållplatser	Nya plattformar	3	Inget bidrag	Positivt bidrag	Inget bidrag	nej	Busshållplatsen ligger i en busslinga som är enskild väg. Trafikverket kan därför inte göra några åtgärder i slingan.
6	Busshållplats Solbacken Saknas säker passage mellan hållplatslägen	Ny passage i plan med refug vid Bandavägen ökad tillgänglighet på de befintliga plattformarna (ledstråk, kantsten) ny anslutning läge A (gc-bana med kantsten från Bandavägen)	3	Inget bidrag	Positivt bidrag	Svagt negativt bidrag	ja	Passage mellan hållplatslägena skapar även nyttor för boende i området. Dock är det relativt trångt med anslutningar vilket kan försvåra att hitta en placering som både får plats och används.
7a	Busshållplats Tofta Bjers Saknas säker passage mellan hållplatslägen	Ny passage i plan med refug	3	Inget bidrag	Positivt bidrag	Svagt negativt bidrag	ja	Lägre prio, relativt få resenärer och få målpunkter i anslutning till hållplatsen
7b	Samma som ovan	Nya plattformar med ledstråk och kantsten	3	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	ja	Syftet med åtgärden är att öka tillgängligheten, därför genomförs den endast tillsammans med åtgärd 7a.
8a	Busshållplats Suderbys1 Behov av ny hållplats vid regementet i ombyggnaden av verksamheten. Resandet förväntas öka till >10 resenärer/dygn	Ny hållplats längs väg 140 vid ny cirkulationsplats (samt tillgänglighetsanpassning)	3	Inget bidrag	Positivt bidrag	Inget bidrag	nej	Försvarmakten bygger nya busshållplatser i samband med cirkulationsplatsen

8b	Samma som ovan	Ny hållplats på Suderbysväg vid regementet. Bussen kör in via ny cpl och vänder vid busshållplatsen (samt tillgänglighetsanpassning)	3	Inget bidrag	Positivt bidrag	Inget bidrag	nej	Försvarsmakten bygger nya busshållplatser i samband med cirkulationsplatsen
8c	Samma som ovan	Ny hållplats på Suderbysväg vid regementet. Bussen kör in via ny cpl och genom området via Tjautväg och ut till väg 140 (samt tillgänglighetsanpassning)	3	Inget bidrag	Positivt bidrag	Inget bidrag	nej	Försvarsmakten bygger nya busshållplatser i samband med cirkulationsplatsen
9a	Busshållplats Lunds Saks säker väntyta vid hållplatser	Plattformer i båda riktningar (ev cykelställ)	3	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	ja	Trångt, förutsätter att utfarten till fastighet flyttas.
9b		Ny passage med refug – läge B flyttas söderut	3	Inget bidrag	Positivt bidrag	Svagt negativt bidrag	ja	Trångt, mycket utfarter, kräver eventuellt att utfarter stängs. Genomförs tillsammans med åtgärd 9a.
10	Busshållplats Västerhejde Felaktig reglering av körbana för buss	Reglera som bussgata	2	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	ja	Åtgärden ger en tydligare trafikmiljö på platsen, vilket kan ge en positiv effekt för trafiksäkerheten.
11	Korsningen väg 140/Monsunvägen Begränsad sikt i korsning	Informera fastighetsägare om skymmande vegetation	1	Positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	ja	
12	Korsningen väg 140/Mistralvägen Begränsad sikt i korsning	Informera fastighetsägare om skymmande vegetation	1	Positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	ja	
13a-f	Korsningen väg 140/Grindtorpsvägen Riskfyllda svängar ut på väg 140	a)Vägvisa till annan korsning	2	Positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	nej	Ingen åtgärd föreslås i korsningen. Det saknas alternativ korsning med högre standard för stängning eller vägvisning. Lokal
		b)Stäng korsning	3	Positivt bidrag	Inget bidrag	Positivt bidrag	nej	
		c)Lokal hastighetssänkning	2	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Negativt bidrag	nej	

		d)Vänstersvängskörfält	3	Positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	nej	hastighetssänkning försämrar framkomlighet samt har låg effektivitet. Sekundärvägen har lågt trafikflöde och därmed skulle större åtgärder ge mycket små trafiksäkerhetsnyttor.
		e)Vänsterpåsvängskörfält	3	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	nej	
		f)Cirkulationsplats	3	Stort positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt negativt bidrag	nej	
14a-f	Korsningen väg 140/Gnisvärdsvägen södra Riskfyllda svängar	a)Vägvisa till annan korsning	2	Positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	nej	Det saknas alternativ till korsning med högre standard. Flyttning av trafik till annan korsning kommer förvärra situationen i alternativ korsning. Lokal hastighetssänkning försämrar framkomlighet samt har låg effektivitet. Vänstersvängskörfält bedöms vara ett kostnadseffektivt sätt att förbättra trafiksäkerheten i korsningen
		b)Stäng korsning	3	Positivt bidrag	Inget bidrag	Positivt bidrag	nej	
		c)Lokal hastighetssänkning	2	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Negativt bidrag	nej	
		d)Vänstersvängskörfält	3	Positivt bidrag	Inget bidrag	Positivt bidrag	ja	
		e)Vänsterpåsvängskörfält	3	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	nej	
		f)Cirkulationsplats	3	Stort positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt negativt bidrag	nej	
15a-g	Korsningen väg 140/Gnisvärdsvägen norra Riskfyllda svängar	a)Vägvisa till annan korsning	2	Positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Nej	Majoriteten av vägvisningen är placerad vid södra Gnisvärdsvägen som föreslås byggas om (åtgärd 14d) Saknas alternativ korsning med högre standard. Lokal hastighetssänkning försämrar framkomlighet samt har låg effektivitet.
		b)Stäng korsning	3	Positivt bidrag	Inget bidrag	Positivt bidrag	Nej	
		c)Lokal hastighetssänkning	2	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Negativt bidrag	Nej	
		d)Vänstersvängskörfält	3	Positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Nej	
		e)Vänsterpåsvängskörfält	3	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Nej	
		f)Cirkulationsplats	3	Stort positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Nej	

		g)Ny fyrvägs korsning	4	Positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	nej	Sekundärvägen är smal. Bättre förutsättningar för vänstersvängkörfält på Gnisvårdsvägen södra (bredare sekundärväg och fler målpunkter). Större åtgärder ryms inte inom vägområdet
16a-f	Infarten till Tofta bad från väg 140 Riskfyllda svängar ut/in på väg 140	a)Vägvisa till annan korsning	2	Positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Nej	Saknas alternativ korsning med högre standard. Sträckan har sommarhastighet och är då reglerad till 60 km/h. Åtgärden är främst effektiv under perioden när vägen är hastighetsreglerad till 80 km/tim, och då är trafikflödet och andelen vänstersvängande betydligt lägre. Större åtgärder ryms inte inom befintligt vägområde och kräver breddning av vägen. Breddning bedöms vara möjlig men kräver flera markinlösen.
		b)Stäng korsning	3	Positivt bidrag	Inget bidrag	Positivt bidrag	Nej	
		c)Lokal hastighetssänkning	2	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Negativt bidrag	Nej	
		d)Vänstersvängskörfält	3	Positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Nej	
		e)Vänsterpåsvängskörfält	3	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt negativt bidrag	Nej	
		f)Cirkulationsplats	3	Stort positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt negativt bidrag	Nej	
17a-f	Korsningen väg 140/väg 1714 södra Vänstersväng från väg 140 vid mycket trafik	a)Vägvisa till annan korsning	2	Positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	nej	Saknas alternativ korsning med högre standard Omledning kräver åtgärd i annan korsning. Lokal hastighetssänkning för-sämrar framkomlighet samt har låg effektivitet. Sekundärvägen har lågt
		b)Stäng korsning	3	Positivt bidrag	Inget bidrag	Positivt bidrag	Nej	
		c)Lokal hastighetssänkning	2	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Negativt bidrag	Nej	
		d)Vänstersvängskörfält	3	Positivt bidrag	Svagt positivt	Positivt bidrag	Nej	
		e)Vänsterpåsvängskörfält	3	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Nej	

		f)Cirkulationsplats	3	Stort positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt negativt bidrag	Nej	trafikflöde och leder till mycket spridd bebyggelse/sommarhus. Trafiksäkerhetsnyttan bedöms som låg i förhållande till påverkan på framkomligheten. För större åtgärd är bedömningen att det blir en stor och dyr investering för ett fåtal svängande.
18a-f	Korsningen väg 140/1714 norra. Västersväng från väg 140 vid mycket trafik	a)Vägvisa till annan korsning	3	Positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Nej	Saknas alternativ korsning med högre standard. Stor negativ påverkan på framkomligheten. Om endast lokal hastighets-sänkning utan förändring i trafikmiljön är det troligt att många inte skulle följa hastighetsbegränsningen. Åtgärden kan genomföras som komplement till åtgärd 18d. Men inverkan på framkomligheten bedöms fortsatt som stor. Sekundärvägen har lågt trafikflöde och leder till mycket spridd bebyggelse/sommarhus. Trafiksäkerhetsnyttan bedöms som låg i förhållande till påverkan på framkomligheten.
		b)Stäng korsning	3	Positivt bidrag	Inget bidrag	Positivt bidrag	Nej	
		c)Lokal hastighetssänkning	2	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Negativt bidrag	Nej	
		d)Västersvängskörfält	3	Positivt bidrag	Svagt positivt	Svagt positivt bidrag	Nej	
		e)Vänsterpåsvängskörfält	3	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Nej	
		f)Cirkulationsplats	3	Stort positivt bidrag	Inget bidrag	Svagt negativt bidrag	Nej	

19a-c	Milsten inom säkerhetszonen	Flytt av milsten	2	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	ja	Flytt av milstenar bedöms mer kostnadseffektivt än skyddsräcke, särskilt över tid p.g.a. underhåll. Räcke skulle även för-sämra synligheten av milstenen. Slutlig bedömning måste göras av kulturmiljöspecialist.
20a	Trästolpe (för kraftledning) inom säkerhetszonen	Flytta ledningsstolparna	2	Positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	nej	Flytt av ledningsstolpe bedöms som en mer omfattande process än att sätta upp skyddsräcke
b	Samma som ovan	Sätt upp skyddsräcke	2	Positivt bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	ja	
21	Exploatering Vibble Västerhejde Vibble 1.192, 1:197, behov av passage	Gång-och cykelpassage över anslutningen till väg 140	2	Inget bidrag	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Nej	Exploateringen förväntas bidra till en marginell trafikökning och åtgärd bedöms inte aktuellt.
22a	Brist på belysning Västerhejde	Nya belysningsstolpar genom Västerhejde tätort från korsningen Västerhejde Ygnevägen och norrut till och med strax norr om Västerhejde Nygårdsallén.	4	Positivt bidrag	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Ja	För mer utförlig beskrivning av belysningsvärdering se bilaga PM Belysning ÅVS väg 140 och 143
22b	Bris på belysning belysning Tofta	Nya belysningsstolpar från och med Tofta strand och norrut fram till korsningen med väg 601.	4	Positivt bidrag	Svagt positivt bidrag	Inget bidrag	Ja	För mer utförlig beskrivning av belysningsvärdering se bilaga PM Belysning ÅVS väg 140 och 143

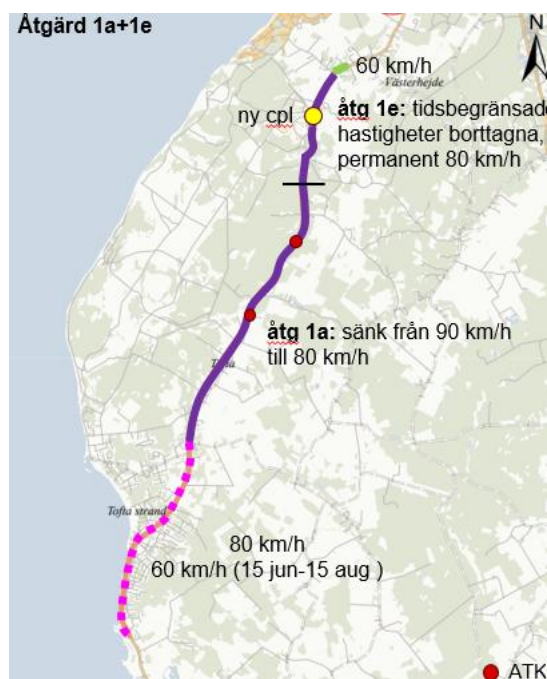
Tabell 5. Studerade åtgärder och måluppfyllelse

Beskrivningar av åtgärder som är fortsatt aktuella

Åtgärd 1a och 1e

1a: Åtgärden innebär en permanent sänkning från 90 km/tim till 80 km/tim längs hela den befintliga 90-sträckan

1e: Åtgärden innebär en permanent höjning till 80 km/tim mellan Lunds och Martille; dvs de tidsbegränsade hastighetssänkningarna tas bort



Figur 16. Åtgärd 1a och 1e hastighetsbegränsningar på väg 140

För bibehållen hastighet på väg 140 skulle vägen behöva separareas med mitträcke. ÅVS:en visar att det inte finns några andra åtgärder som kan bidra till en väsentlig förbättring av trafiksäkerheten. Mittseparering skulle ge en väsentlig förbättring men på grund av Försvarsmaktens behov av utrymme för att landa flygplan på sträckan är detta inte möjligt.

Inriktningen är en permanent sänkning (dvs ej sommarhastighet) för att förbättra trafiksäkerheten hela året; flera av de allvarliga olyckorna som inträffat längs sträckan har skett utanför sommartid (källa STRADA). Väg 140 är en viktig transportled där framkomligheten ska vara god. En sänkning från 80 till 90 km/tim på den aktuella sträckan skulle förlänga restiden med ca 35 sekunder.

Det innebär också en permanent höjning av hastighetsbegränsningen på den norra delen av sträckan. Denna kan bli aktuell i samband med att cirkulationsplatsen och planskildheten vid regementet byggs. Dock kommer cirkulationsplatsen att utgöra en framkomlighetsbegränsning.

Kombinationen att sänka hastigheten på 90-sträckan och höja den till permanent 80 km/h norr om 90-sträckan ger en tidsförlängning på 21 sekunder.

1a minskar framkomligheten genom lägre hastighet (ökad restid), men i kombination med 1e kompenseras framkomlighetsförlusten genom dels ökad hastighetsbegränsning dagtid och dels jämnare hastighet längs hela sträckan. Under höst, vinter och vår blir det 80 km/tim längs hela sträckan från Lunds och söderut.

1c: mitträfflor

Mitträfflor är ett bra komplement för att öka säkerheten ytterligare. Rekommenderas genomföras tillsammans med en sänkning till 80 km/tim, se Figur 17.



Figur 17. Sträcka där mitträfflor föreslås

Passager

Åtgärd 2a Rusta upp (lagning och målning) samt bredda refugen

Det finns idag en passage i anslutning till sommarbusshållplatsen Tofta bad. Befintlig refug är ca 190 cm bred, enligt VGU bör mittrefug ha en bredd på mer än 2,0 m (gäller gångpassage). Med tanke på det höga cykelflödet och målpunkterna i området bör refugens bredd vara minst 2,5 m. För att bredda refugen föreslås att vägmålningen flyttas söderut, bredare refug får plats utan problem.

Det finns ett påtalat behov av ytterligare passage i Tofta strand. Baserat på tillgängligt underlag har det i denna ÅVS inte kunnat identifieras någon tydlig placering av en ny passage på annan plats än vid befintliga busshållplatser. Eventuellt behov av ytterligare en passage kräver vidare utredning avseende människors rörelsemönster och målpunkter för att hitta en placering som gående och cyklister faktiskt använder. ÅVSen har inte gått vidare med en sådan utredning.

Busshållplatser

I utredningen har hållplatser med fler än 10 resenärer/dygn (dessa är mest prioriterade) tagits vidare. Trafikverket har ambitionen att till en början tillgänglighetsanpassa hållplatser med fler än 10 resenärer per dygn på Gotland. De hållplatser där trafiksäkerhetshöjande åtgärder rekommenderas ska tillgänglighetsanpassas i samband med åtgärd, se Figur 18. I de fall en tillgänglighetsanpassning innebär

markintrång och eventuell vägplan genomförs istället tillgänglighetsförbättrande åtgärder som ryms inom befintligt vägområde.



Figur 18. Busshållplatser längs sträckan där åtgärd föreslås

Åtgärd 4a Hållplats Tofta södra (ca 10 resenärer/dygn)

Ny passage i plan med refug samt ökad tillgänglighet på de befintliga plattformarna (ledstråk, kantsten). Med utgångspunkt i befintliga målpunkter och det relativt låga resandeantalet på hållplatsen (strax under 10 resenärer/dygn) bedöms åtgärden få begränsat nyttjande för kollektivtrafikresenärer. Samtidigt bidrar åtgärden till ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister, även de som passerar väg 140 mellan Kroks väg och GC-banan, dvs inte bara kollektivtrafikresenärer. Fysiska hinder kan medföra viss försämring av framkomligheten för biltrafiken, med något längre restid som följd. Refugen behöver anpassas till jordbruksfordon- och maskiner och vara överkörningsbar, målad eller med gatsten.

Åtgärd 6 Hållplats Solbacken (ca 27 resenärer/dygn)

Ny passage i plan med refug vid Bandavägen samt ökad tillgänglighet på de befintliga plattformarna (ledstråk, kantsten) och ny gc-bana med kantsten från Bandavägen till läge A. Refugen behöver anpassas till jordbruksfordon- och maskiner och vara överkörningsbar, målad eller med gatsten.

Åtgärd 7 Hållplats Tofta Bjers (13 resenärer/dygn)

7a: Ny passage i plan med refug- passage mellan hållplatslägena norr om väg 601

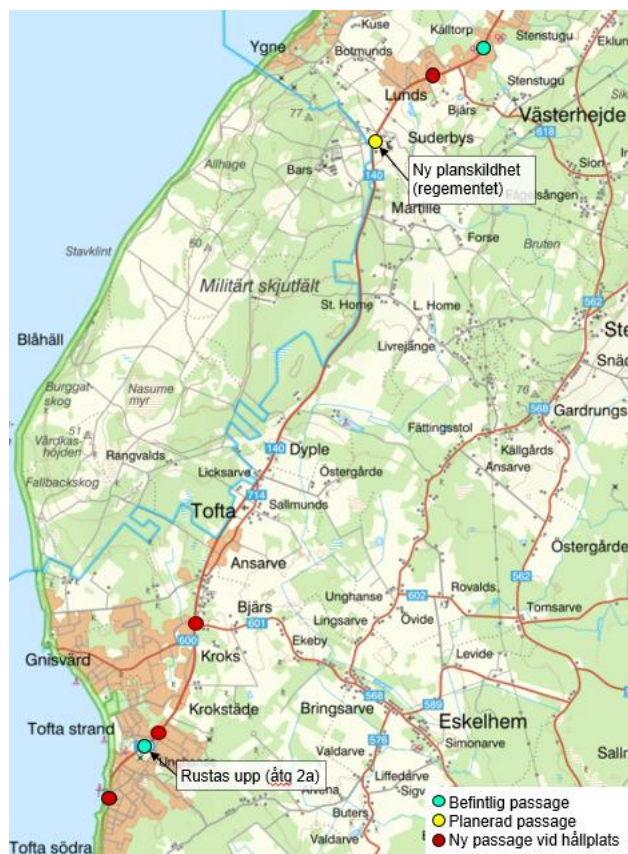
Refugen behöver anpassas till jordbruksfordon- och maskiner och vara överkörningsbar, målad eller med gatsten.

7b: Ny plattform läge A (ledstråk, kantsten) samt ökad tillgänglighet på befintlig plattform läge B (vgu-standard)

9 Hållplats Lunds (16 resenärer/dygn)

9a: Nya plattformar läge A och B (ledstråk, kantsten) eventuellt cykelställ

Refugen behöver anpassas till jordbruksfordon- och maskiner och vara överkörningsbar, målad eller med gatsten.



Om alla föreslagna passager byggs (gc-passager samt passager i anslutning till busshållplats) resulterar det i totalt sju ordnade passager över väg 140, inkl. befintliga och planerade passager, se Figur 19.

Reglering idag: Förbud att stanna”körbana för buss i linjetrafik”. Åtgärd: Reglera som bussgata, se Figur 20.

40 (51)



Figur 20. Befintlig reglering vid busshållplats Västerhejde samt förslag till ny reglering

Korsningsåtgärder

Åtgärd 11 och 12

Korsningen Mistralvägen/väg 140 och Monsunvägen/väg 140. informera fastighetsägare om att ta bort vegetation.

Åtgärd 14d Vänstersvängskörfält i korsningen väg 140-Gnisvårdsvägen södra

Ordna vänstersvängskörfält i korsningen väg 140-Gnisvårdsvägen södra. Åtgärden bedöms rymmas inom vägområdet, målade refuger, se Figur 21



vänstersvängskörfält Gnisvårdsvägen

Figur 21. Illustration över föreslaget vänstersvängskörfält i korsningen Gnisvårdsvägen södra

Åtgärd 19a-d Hantering av milstenar

Kulturmiljöspecialist på Trafikverket gör en bedömning om det är bättre att flytta milstolparna eller sätta upp räcke. Eftersom milstenen klassas som fornlämning behöver flytt hanteras enligt

kulturmiljölagen. Ansökan görs kostnadsfritt hos Länsstyrelsen som fattar beslut. Troligen kan samtliga milstenar på sträckan hanteras inom samma tillståndsansökan.

Åtgärd 20b Uppför vägräcke vid kraftledningsstolpe (trä) som står inom säkerhetszonen

Flytt av ledningsstolpe bedöms som en mer omfattande process än att sätta upp skyddsräcke

Åtgärd 22a Nya belysning genom Västerhejde tätort

Nya belysningsstolpar genom Västerhejde tätort från korsningen Västerhejde Ygnevägen och norrut till och med strax norr om Västerhejde Nygårdsallén. Sträckan är ca 1,8 kilometer och det bedöms behövas 47 stycken nya stolpar.

Åtgärd 22a Nya belysning genom delar av Tofta tätort

Från och med Tofta strand och norrut fram till korsningen med väg 601. Sträckan är ca 2,8 kilometer och det bedöms behövas 74 stycken nya stolpar.

2.5 Förslag till paketering

Två paket föreslås för åtgärderna; Paket A – Hastighetsjustering och Paket B – Trafiksäkerhetshöjande åtgärder. I paket A ingår åtgärd 1a och 1e och i paket B ingår åtgärd 1c, 2a, 4a, 6, 7a, 7b, 9a, 9b, 10, 11, 12, 14d, 19a, 20b, 22a och 22b, se Figur 22.

Åtgärderna i paket B bedöms ge bäst måluppfyllelse som ett samlat projekt men åtgärderna kan också beställas och genomföras separat. Paket A och B kan genomföras oberoende av varandra.



Figur 22. Åtgärder i paket B. För Belysningsåtgärder se PM Belysning.

2.6 Effektbedömning

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> 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
A Hastighetsjustering	Mycket låg investeringskostnad som ger stora positiva nyttor för trafiksäkerheten på en viktig regional väg som är utpekad stråk. Risken för olyckor och allvarlig skadegrad minskar vilket minskar kostnaderna för samhället. Samtidigt innebär åtgärden ökad restid med ökade kostnader för samhället. En samhällsekonomisk analys för åtgärden har genomförts som visar en negativ nettonuvärdeskvot. Det finns dock nyttor som inte avspeglas i den analysen såsom hälsa, tillgänglighet och trygghet. Åtgärderna bedöms sammantaget ge ett visst positivt bidrag till måluppfyllelsen.	Nyttorna av åtgärden fördelar sig främst regionalt på Gotland och lokalt mellan Västerhejde och Tofta. Nyttorna är störst för näringslivet och arbetspendlingen till Visby. Nyttorna av ökad trafiksäkerhet är störst för boende på Gotland, men även för sommarturister.	Funktionsmålet: + ökar tryggheten för medborgarna. + skapar en jämnare hastighetsbegränsning på hela sträckan - längre restid längs den aktuella sträckan Hänsynsmålet: + lägre hastighet vilket ger minskade utsläpp. + ökning av trafiksäkerheten och minskad risk för olyckor och dödsfall eller allvarlig skada.	Ja	

Paket B Trafiksäkerhetshöjande åtgärder	Trafiksäkerheten förbättras på en viktig regional väg som är utpekad stråk. Risken för olyckor och allvarlig skadegrad minskar vilket minskar kostnaderna för samhället. Åtgärden bedöms sammantaget ge ett stort positivt bidrag till måluppfyllelse.	Nyttorna av åtgärden fördelar sig främst lokalt i samhällena Västerhejde och Tofta men även regionalt på sträckan genom mer attraktiv kollektivtrafik. Nyttorna av ökad trafiksäkerhet är störst för gående och cyklister och ökar möjligheterna för barn och unga att själva ta sig fram i trafiken.	Funktionsmålet: +tillgängligheten för gående och cyklister och kollektivtrafikresenärer ökar genom nya passager. +Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. -Fler fysiska hinder i form av refuger vilket kan, beroende på utformning, försämra framkomligheten Hänsynsmålet: +ökning av trafiksäkerheten och minskad risk för olyckor och dödsfall eller allvarlig skada.	ja	
--	--	---	--	-----------	--

Tabell 6. Effektdömning av åtgärds paket

3 Förslag till inriktning & rekommenderade åtgärder

3.3 Önskad funktion och inriktning

Väg 140 mellan Västerhejde och Tofta utgör riksintresse för kommunikationer samt att det är funktionellt prioriterat vägnät. Detta innebär att vägens funktion som transportled ska värnas. Samtidigt är vägen idag mångfunktionell. I den norra delen utvecklas regementet vilket leder till ökad aktivitet i anslutning till vägen. 90-sträckan passerar ett flertal korsningspunkter med låg trafiksäkerhetsklassning. I den södra delen genom Tofta passerar vägen ett flertal korsningar och målpunkter, som framförallt under sommarmånaderna gör att hastigheten behöver hållas lägre.

ÅVSens uppgift har varit att ta fram trafiksäkerhetshöjande åtgärder men samtidigt bibehålla vägens funktion som transportled. För att kunna bibehålla vägens funktion och upprätthålla en hög hastighet året om på hela sträckan skulle stora investeringar behöva göras som också skulle ha stor påverkan på landskap, attraktivitet och tillgänglighet på olika delar av sträckan. Åtgärderna som rekommenderas i ÅVSen bedöms bidra positivt till trafiksäkerhet och tillgänglighet men försämrar också framkomligheten något. Konsekvenserna av en sänkning av hastigheten från 90 km/tim till 80 km/tim samt en höjning i den norra delen av sträckan från 60-70 km/tim till 80 km/tim, vilket jämnar ut den förlorade restiden något, innebär en sammanlagd restidsökning med 21 sekunder på sträckan.

I kombination med de trafiksäkerhetsåtgärder som rekommenderas i paket B förbättras trafiksäkerheten på sträckan för både motorfordonstrafikanter och för gående och cyklister. Med bättre busshållplatsstandard och ordnade passager till busshållplatser och målpunkter ökar tillgängligheten för alla trafikanter.

Trots att det blir en viss ökning av restiden på sträckan görs bedömningen att trafiksäkerhetsvinster väger upp för dessa i och med att risken för dödliga och allvarliga olyckor minskar.

3.4 Rekommenderade åtgärder

Paket A- Hastighetsjustering Tot kostnad ca 20 000 SEK

Åtgärd	Steg	Mål	Ansvar	Finansiering	Fortsatt planering & hantering
1a: permanent sänkning från 90 km/tim till 80 km/tim längs hela den befintliga 90-sträckan	2	1,2	Trafikverket	Gotlands länsplan	Framtagande av föreskrift och omskyltning
1e: permanent 80 km/tim mellan Lunds och Martille; dvs de tidsbegränsade hastighetssänkningarna tas bort	2	1,4	Trafikverket	Gotlands länsplan	Framtagande av föreskrift och omskyltning

Tabell 7. Rekommenderade åtgärder paket A

Paket B – Trafiksäkerhetshöjande åtgärder Tot. kostnad 25 miljoner SEK (plus belysning ca 10 miljoner SEK som inte finns med i GKI)

Åtgärd	Steg	Mål	Ansvar	Finansiering	Fortsatt planering & hantering
1c: Mitträfflor	3	1,2	Trafikverket	Gotlands länsplan	Åtgärden hanteras i Trafikverkets ordinarie process. Fortsatt planering förutsätter att åtgärden prioriteras i den ekonomiska planeringen
2a Rusta upp (laga/målning) samt bredda refugen vid Tofta bad	3	2,4	Trafikverket	Gotlands länsplan	Åtgärden hanteras i Trafikverkets ordinarie process. Fortsatt planering förutsätter att åtgärden prioriteras i den ekonomiska planeringen

4a Ny passage i plan med refug samt ökad tillgänglighet på de befintliga plattformarna (ledstråk, kantsten) Tofta strand	2,3	2,4	Trafikverket	Gotlands länsplan	Åtgärden hanteras i Trafikverkets ordinarie process. Fortsatt planering förutsätter att åtgärden prioriteras i den ekonomiska planeringen
6. Ny passage i plan med refug samt ökad tillgänglighet på de befintliga plattformarna (ledstråk, kantsten) Bhpl Solbacken	3	2,4	Trafikverket	Gotlands länsplan	Åtgärden hanteras i Trafikverkets ordinarie process. Fortsatt planering förutsätter att åtgärden prioriteras i den ekonomiska planeringen
7a Ny passage i plan med refug Bhpl Tofta Bjers	3	2,4	Trafikverket	Gotlands länsplan	Åtgärden hanteras i Trafikverkets ordinarie process. Fortsatt planering förutsätter att åtgärden prioriteras i den ekonomiska planeringen
7b Ny plattform läge A (ledstråk, kantsten) samt ökad tillgänglighet på befintlig plattform läge B (vgu-standard) Bhpl Tofta Bjers	3	2	Trafikverket	Gotlands länsplan	Åtgärden hanteras i Trafikverkets ordinarie process. Fortsatt planering förutsätter att åtgärden prioriteras i den ekonomiska planeringen
9a Nya plattformar läge A och B (ledstråk, kantsten) Bhpl Lunds	2,3	2	Trafikverket	Gotlands länsplan	Åtgärden hanteras i Trafikverkets ordinarie process. Fortsatt planering förutsätter att åtgärden prioriteras i den ekonomiska planeringen
9b Ny passage med refug Bhpl Lunds	3	2,4	Trafikverket	Gotlands länsplan	Åtgärden hanteras i Trafikverkets ordinarie process. Fortsatt planering förutsätter att åtgärden prioriteras i den ekonomiska planeringen
10. Reglera om som bussgata	2	1	Trafikverket	Gotlands länsplan	Åtgärden hanteras i Trafikverkets ordinarie process. Fortsatt planering förutsätter att åtgärden prioriteras i den ekonomiska planeringen

11 och 12 Informera fastighetsägare om skymmande vegetation vid korsningarna Monsunvägen och Mistralvägen	1	1	Trafikverket	-	Trafikverket kontakter fastighetsägare
14d Vänstersvängskörfält korsningen Gnisvärdsvägen södra	3	1,4	Trafikverket	Gotlands länsplan	Åtgärden hanteras i Trafikverkets ordinarie process. Fortsatt planering förutsätter att åtgärden prioriteras i den ekonomiska planeringen
19a-d Hantering av milsten	2	1	Trafikverket?	Gotlands länsplan	Åtgärden hanteras i Trafikverkets ordinarie process. Fortsatt planering förutsätter att åtgärden prioriteras i den ekonomiska planeringen
20b Sätt upp skyddsräcke vid elledningsstolpar	2	1	Trafikverket	Gotlands länsplan	Åtgärden hanteras i Trafikverkets ordinarie process. Fortsatt planering förutsätter att åtgärden prioriteras i den ekonomiska planeringen
22a Ny belysning genom Västerhejde tätort	4	1,2	Trafikverket	Gotlands länsplan	Åtgärden hanteras i Trafikverkets ordinarie process. Fortsatt planering förutsätter att åtgärden prioriteras i den ekonomiska planeringen
22b Ny belysning genom delar av Tofta tätort	4	1,2	Trafikverket	Gotlands länsplan	Åtgärden hanteras i Trafikverkets ordinarie process. Fortsatt planering förutsätter att åtgärden prioriteras i den ekonomiska planeringen

Tabell 8. Rekommenderade åtgärder paket B

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