

Åtgärdsvalsstudie

Väg 1700 Dannike, Borås Stad

Ärendenummer: TRV 2019/40466



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie – Väg 1700 Dannike, Borås Stad

Författare: Emil Iversen

Dokumentdatum: 2019-12-18

Ärendenummer: TRV 2019/40466

Version: 1.0

Fastställt av: Jörgen Ryding, PLväu, Trafikverket

Kontaktperson: Caroline Karlsson, PLväu, Trafikverket

Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2-4, 411 04 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Figur 1 Översiktskarta över Dannike. © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

Namn på åtgärdsvalsstudie:	VÄG 1700 DANNIKE, BORÅS STAD
Ansvarig för genomförande:	CAROLINE KARLSSON
Organisation:	PLVÄU, TRAFIKVERKET
Datum - start:	2019-03-12
Datum - avslut:	2019-12-

Innehållsförteckning

[INITIERA]	7
Bakgrund och syfte	7
Problembild	7
Avgränsningar	7
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej.....	8
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer.....	8
[FÖRSTÅ SITUATIONEN]	10
Preciserande av övergripande förutsättningar väg 1700 och väg 1679, problem och brister – nuläge	10
Övergripande förutsättningar väg 1700 och väg 1679.....	10
Lokala förutsättningar	10
Målpunkter.....	10
Hastighetsgräns	11
Trafikflöden och hastigheter	11
Vägstandard motortrafik	14
Vägstandard gång och cykel	14
Miljö.....	15
Registrerade olyckor.....	16
Kollektivtrafik	18
Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien.....	19
Problem, brister, behov.....	19
Låg hastighetsefterlevnad på väg 1700	19
Privata utfarter rakt ut på väg 1700 och avsaknad av GC-bana	20
Låg trafiksäkerhet för gående och cyklister vid väg 1700 för att ta sig till bad, busshållplatser och promenadstråk	21
Säker GC-koppling ner till väg 1700.....	22
Låg trafiksäkerhet vid "klykan" (anslutning vägarna 1679.1 och 1679)	22
Trafikfarlig busshållplats i "klykan" (korsning vägarna 1679.1 och 1679)	23
Busshållplatser i samhället är ej tillgänglighetsanpassade och saknas delvis	23
Skolbussen backar vid vändning.....	24
Brist på parkering vid skolan	25
Hög hastighet i samhället	25
Bristfälliga passager för GC i Dannike centrum	25
GC-banan upphör före kyrkan	26
Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera)	27
Mål för lösningar (eftersträvd kvalitet).....	27
Transportpolitiska mål.....	27

Åtgärdsvalsstudiens mål	28
[PRÖVA TÄNKBARA LÖSNINGAR]	29
Princip för ny utformning av korsningen mellan väg 1679 och 1679.1	29
Förslag utformning av avsmalnad passage vid skolan	30
Sammanställning åtgärdsförslag	31
Paketeringsförslag	54
[EFFEKTBEDÖMNING].....	56
[FORMA INRIKTNING OCH REKOMMENDERA ÅTGÄRDER]	59
Inriktning och rekommenderade åtgärder	59
Arbetsprocessen	63
Kvalitetsgranskning	63
Avslut av studie	63

[Initiera]

Bakgrund och syfte

Dannike är en tätort med drygt 450 invånare och ligger vid Rammsjön mellan Borås och Ulricehamn i sydöstra delen av Borås kommun, Västra Götalands län.

Dannike är en av flera tätorter som ligger som ett pärlband utmed väg 1700 och vägen är en viktig mindre väg då den kopplar samman väg 40 mot Borås med väg 157. Väg 1679 sträcker sig genom Dannike tätort innan den delar sig i två ben, 1679 och 1679.1, ca 300 m innan dessa vägar i norr ansluter till väg 1700 i två skilda korsningar.

Syftet med denna åtgärdsvalsstudie är att tillsammans med berörda aktörer såsom Borås Stad och Dannike Ortsråd komma överens om en gemensam problembild och förstå situationen kring trafiken förbi och genom Dannike. Syftet är också att klargöra vilka problem och brister det finns vid korsningspunkterna mellan väg 1700 och väg 1679/1679.1. Utformningen av utfarterna mot väg 1700 ska ses över och det ska också klargöras vilken utfart som är huvudutfart till väg 1700. Utifrån detta ska man studera behovet av att stänga en av dessa utfarter till väg 1700. Vid behov ska hastighetssäkring göras på väg 1700 förbi Dannike. Vidare ska trafiksäkerhetsproblemen för oskyddade trafikanter vid de olika målpunkterna studeras. Slutligen ska de åtgärder som är mest kostnadseffektiva och genomförbara presenteras.

Problembild

I det pärlband av tätorter som ligger utmed väg 1700, där Dannike är en av dessa, uppstår en konflikt med genomfartstrafiken och lokaltrafiken som ska till och från intilliggande tätorter. Sedan tillkommer också konflikten med den lokala trafik som ska till olika målpunkter inom tätorterna. Hela Dannike samhälle ligger på ena sidan av väg 1700 och på andra sidan av väg 1700 ligger Rammsjön.

Väg 1679 sträcker sig genom Dannike innan den delar sig i två ben, 1679 och 1679.1, ca 300 meter innan väg 1700 för att ansluta till vägen i två skilda trevägskorsningar. Den västra korsningen, 1679/1700, är huvudutfarten från Dannike och det är mer bebyggelse som ansluter till den västra anslutningen eller snarare väster om väg 1679. Trots att referenshastigheten på väg 1700 är 60 km/h finns det ett upplevt problem att hastigheten förbi korsningarna överskrids. Det finns delvis ett skyddsräcke vid den del av väg 1700 som går utmed sjön men det saknas på en del sträckan.

Det finns ett trafiksäkerhetsproblem vid väg 1700 för oskyddade trafikanter som ska korsa vägen för att ta sig till badplatsen som ligger nordväst om Dannike (längs med den enskilda vägen skyltad "2 Stenshult") och även till busshållplatserna utmed vägen. Även vid skolan som ligger längs väg 1679 finns det ett trafiksäkerhetsproblem då den passage som finns där har en standard som behöver ses över. Dagens standard innebär att den västra sidan av passagen leder in i en stödmur med en nivåskillnad ner till ett stängsel som tillhör skolområdet, vilket i sin tur gör att oskyddade trafikanter inte har någon yta att gå på. Det finns även en gång- och cykelväg som är utrustad med GCM-stöd som är eftersatt och placerat så att stödet inte har någon öppning för övergångställena. Trafiksäkerheten behöver säkerställas vid skolan då det är en viktig målpunkt i samhället och här finns ett behov för oskyddade trafikanter att korsa väg 1679, Långhemsvägen.

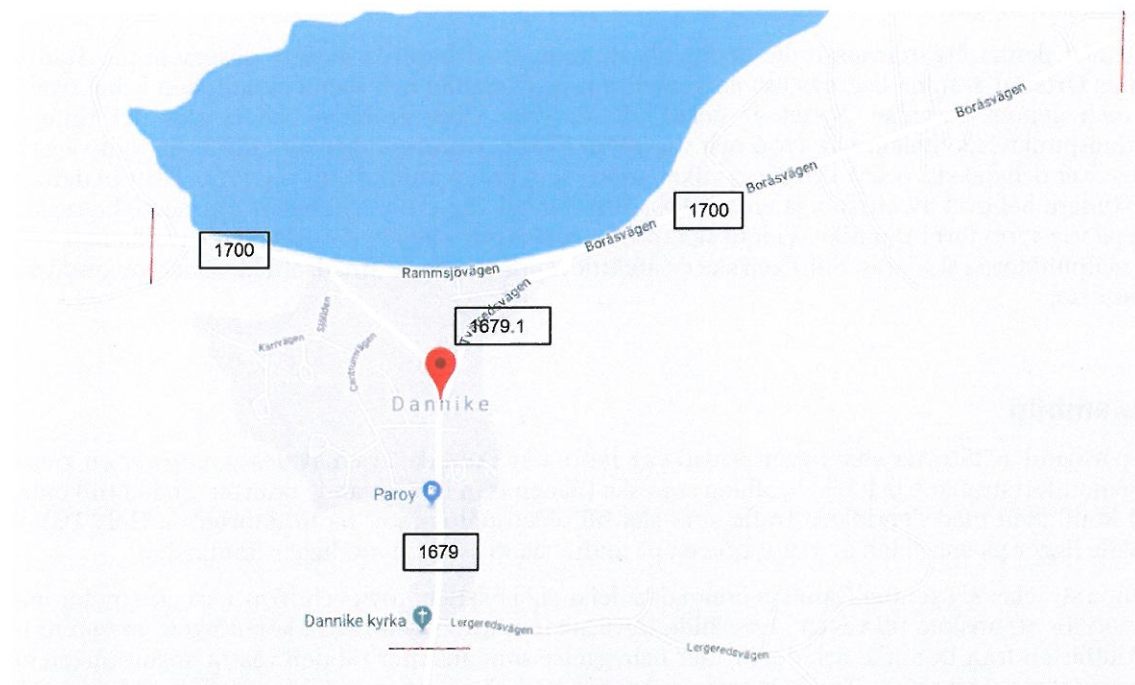
Det finns även ett trafiksäkerhetsproblem för oskyddade trafikanter längs väg 1700 eftersom de använder skyltade och oskyltade p-fickor som rastplats och därmed rör sig i nära anslutning till väg 1700. Det finns också en otydlig vägmiljö bestående av träbänkar och bord inom vägområdet i höjd med den lilla ön vid korsningen väg 1679/väg 1700. Dock är det oklart i hur stor omfattning dessa bord och bänkar används av oskyddade trafikanter. Det finns även enskilda utfarter till väg 1700 vid Dannike som behöver ses över.

Avgränsningar

Åtgärdsvalsstudien är avgränsad till väg 1700 förbi Dannike samt väg 1679 genom Dannike.

Avgränsningen i söder inkluderar kyrkan och församlingshemmet längs väg 1679. I väster samt öster inkluderar sträckan längs väg 1700 där det är 60 km/h, d v s i väster den enskilda vägen/busshållplatsen Ståläsen och i öster busshållplatsen Mellangården. Se avgränsning i Figur 2 nedan.

Denna studie fokuserar på att höja trafiksäkerheten både för oskyddade trafikanter och för övriga trafikanter. Samtidigt ska framkomligheten bibehållas för fordonstrafik på väg 1700 förbi Dannike. Åtgärdsvalsstudien tar fram förslag på åtgärder som kan genomföras med medel i den så kallade smärrepotten för trafiksäkerhetsåtgärder i Regional plan för Västra Götalands län. Till de prioriterade åtgärdsförslagen tas även övergripande skisser och kostnadsbedömningar fram.



Figur 2 Åtgärdsvalsstudiens avgränsning.

Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej

Intressenter, förutom Trafikverket, är Borås Stad, Dannike Ortsråd inklusive Dannike vägförening, Västtrafik och Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund, Särff.

Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

Länsstyrelsen i Västra Götalands län beslutade 2009 om att sänka hastigheten på väg 1700 förbi Dannike till 60 km/h, (en sträcka på ca 2 km), med ikraftträdande 2009-12-01 (14FS 2010:11).

Dannike Ortsråd med representanter från föreningar och intressenter i Dannike har under 2018 tagit fram en lokal utvecklingsplan för Dannike. Syftet med planen är att ge boende och övriga intressenter i Dannike "en gemensam plan att kraftsamla kring för att förstärka alla de goda krafter som verkar för att göra Dannike till en ännu bättre plats att bo och verka i". Utvecklingsplanen ska också vara ett stöd för Dannikes invånare i kontakt med kommun och andra myndigheter när det gäller frågor om förändringar i Dannike. Planen ska dessutom vara ett stöd för Borås Stads planering.

Inom ramen för ett samverkansprojekt för lokal utveckling mellan Borås Stad och Attraktiva Toarp inkl. de sju ortråden Aplared, Gånghester, Dalsjöfors, Dannike, Målsryd, Rångedala och Äspered har det under 2019 tagits fram ett "Förslag till lokal utveckling Etablera gång- och cykelbanor i Dannike". Syftet är främst att "minimera olycksrisk och skapa en betydligt säkrare trafikmiljö" och sekundärt att "underlätta kommunikation inom Dannike till fots eller med cykel för att därmed främja ökad motion,

underlätta tillgänglighet till olika områden samt minskad miljöpåverkan”. I detta förslag har det tagits fram förslag till prioriterade sträckor för gång- och cykelbanor i samhället.

Medverkande kompetenser och personer:

Trafikverket

Caroline Karlsson, projektledare, Trafikverket

Joakim Karlsson, biträdande projektledare, Trafikverket

Borås Stad

Jan-Åke Claesson

Kerstin Koivisto

Mattias Karlsson

Cathrine Kristoffersson

Dannike Ortsråd, inklusive Dannike vägförening

Björn-Ola Kronander

Joakim Sjöo

Thomas Klingvall

Adam Annerton

Västtrafik

Sara Karlsson

WSP

Emil Iversen

[Förstå situationen]

Preciserande av övergripande förutsättningar väg 1700 och väg 1679, problem och brister – nuläge

I samband med en workshop (2019-09-13) tillsammans med Borås Stad, Dannike Ortråd, Dannike vägförening och Västtrafik diskuterades och till viss del bekräftades den problembild och de brister som tidigare identifierats och som beskrivs ovan i Problembild. Utöver detta kunde mer preciserade problembilder och övriga brister samt tillkommande mål gällande trafiksäkerhet och tillgänglighet identifieras. Nedan preciseras inledningsvis övergripande och lokala förutsättningar för väg 1700 och väg 1679 förbi respektive genom Dannike. De problem och brister som har kunnat identifierats genom ursprunglig problembild, workshop och efterföljande utredningsarbete redovisas sedan tillsammans med åtgärdsförslag i tabellen under "Pröva tänkbara lösningar".

I det initierande skedet av arbetet med åtgärdsvalsstudien inkluderade avgränsningen i söder gångstigen som leder till fotbollsplanerna och som ligger söder om f.d. Dannike affär. På workshoppen enades de involverade parterna om att avgränsningen skulle utökas söderut för att även beakta trafiksäkerhet och tillgänglighet till kyrkan och församlingshemmet. Beslutad avgränsning är det som redovisas i Figur 2.

Övergripande förutsättningar väg 1700 och väg 1679*Funktion och standard*

Väg 1700 är en viktig mindre väg då den kopplar samman väg 40 mot Borås med väg 27 samt 157 och vidare mot Falköping. Utmed väg 1700 så ligger det ett pärlband av tätorter och i tätorterna uppstår en konflikt med genomfartstrafiken och lokaltrafiken som ska till och från intilliggande tätorter. Väg 1679 utgör huvudvägnätet och kopplar ihop väg 27 med väg 1700 via Hillared och Dannike. Väg 1679 sträcker sig genom Dannike innan den delar sig i två ben, 1679 och 1679.1, ca 300 meter innan väg 1700 för att ansluta till vägen i två skilda trevägskorsningar. Den västra korsningen mellan väg 1679/väg 1700, är huvudutfarten från Dannike.

Både väg 1700 och väg 1679 är övriga länsvägar och har bärighetsklass "BK 1", det vill säga den näst högsta klassen på den fyrgradiga skalan. Ingen av vägarna är utpekade inom Funktionellt prioriterat vägnät.

Genom utredningsområdet har väg 1700 ett körfält i vardera riktningen och en varierande bredd mellan 6,6 och 9,5 meter. Även väg 1679 har ett körfält i vardera riktningen och vägens bredd är varierande mellan 3,6 och 6,5 meter. Gångbana eller gång- och cykelbana finns längs del av väg 1679 och har en bredd på 0 – 3,5 meter.

Skyltad hastighet är 60 km/h på den del av avgränsningen som utgörs av väg 1700. Väg 1679 har skyltad hastighet 50 km/h med undantag av 30 km/h på sträckan förbi skolan under skoltid. Utanför skoltid är det 50 km/h på hela sträckan.

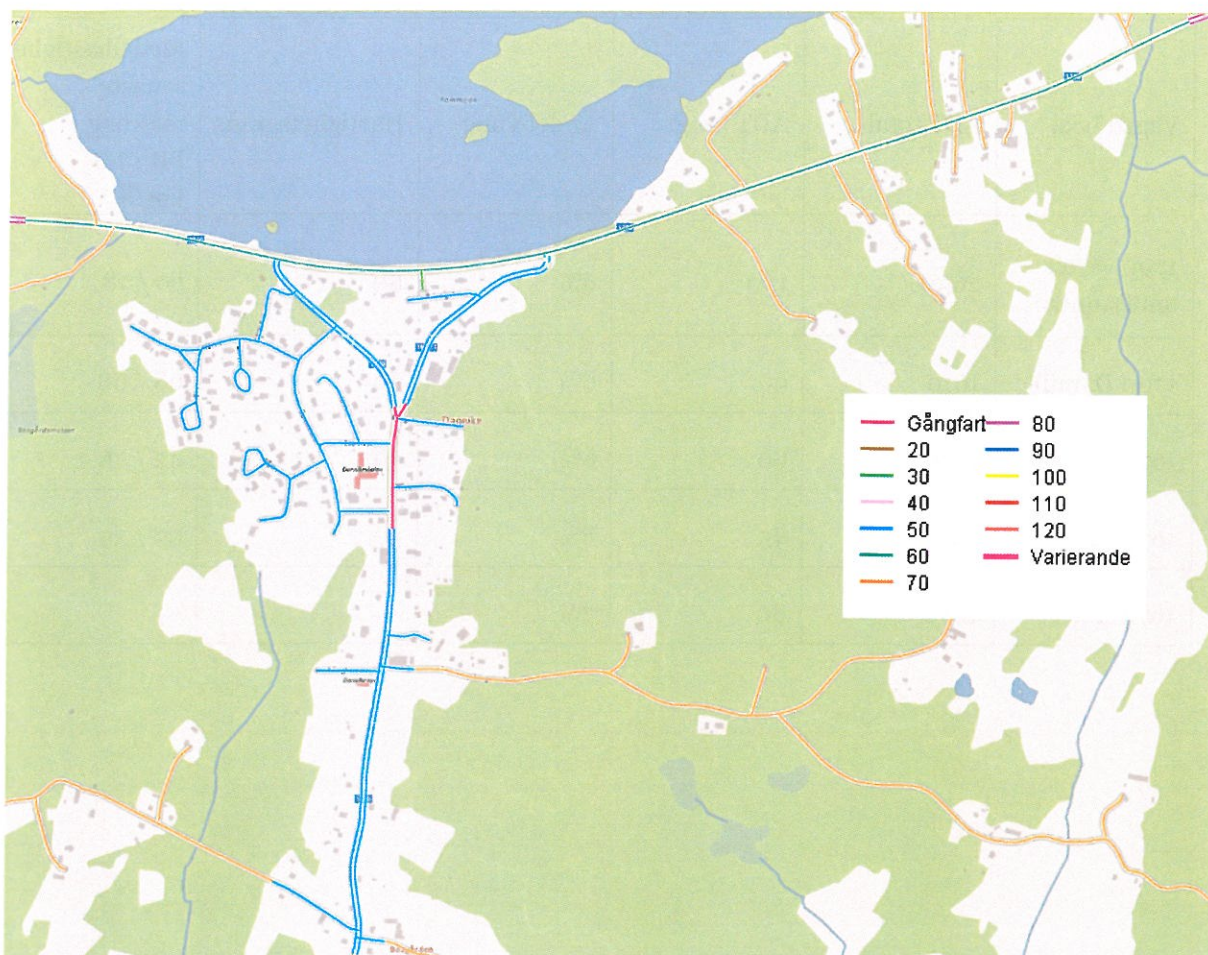
Väg 1700 angränsas eller korsas av flera enskilda vägar. Det finns även ett flertal direktutfarter från enskilda fastigheter längs med sträckan. Väg 1679 angränsas av flera enskilda vägar och det finns även en del direktutfarter från enskilda fastigheter längs med sträckan.

Lokala förutsättningar**Målpunkter**

I Dannike finns ett flertal målpunkter. Mitt i Dannike och precis väster om väg 1679 ligger Dannikeskolan som är integrerad med förskola och fritidshem. Dannikeskolan har ca 90 elever från förskoleklass till årskurs 6 och på fritidshemmet finns ca 40 elever. I anslutning till Dannikeskolan ligger idrottsplatsen Dannehov som bland annat har klubbstuga, fotbollsplan och elljusspår. I den södra delen av studiens avgränsning finns Dannike kyrka med tillhörande församlingshem. Badplatsen är belägen i den västra änden av Rammsjön i nära anslutning till väg 1700. Mellan sjön och väg 1700, väster om korsningen mellan väg 1679 och väg 1700, finns det bänkar och bord.

Hastighetsgräns

Länsstyrelsen i Västra Götalands län beslutade 2009 om att sänka hastigheten på väg 1700 förbi Dannike till 60 km/h med ikraftträdande 2009-12-01 (14FS 2010:11).



Figur 3 Hastighetsgränser i Dannike med omnejd.

Väster om Dannike och badplatsen är hastighetsgränsen 80 km/h och förbi Dannike är den istället 60 km/h. I samhället är hastighetsgränsen 50 km/h och under skoltid 30 km/h vid skolan.

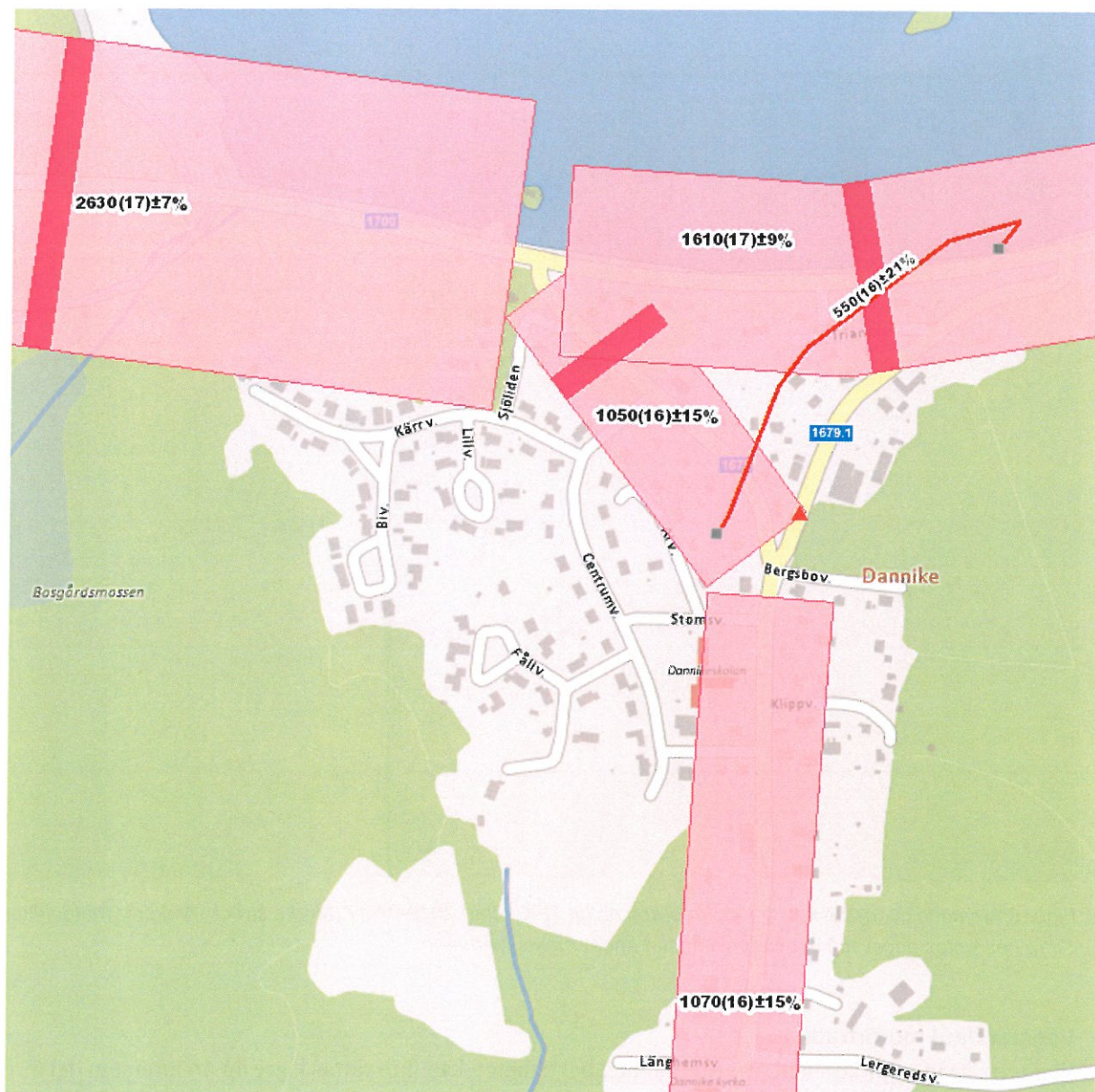
Trafikflöden och hastigheter

I Trafikverkets trafikflödeskarta (TFK) finns mätpunkter för hastighet och trafikflöden för motorfordon (se Figur 4) på väg 1700 förbi Dannike samt för väg 1679 och 1679.01 i backarna upp från väg 1700. Inne i samhället finns dock inga mätningar registrerade. Nästa registrerade mätning återfinns ca 1 km söder om samhället. Det finns inga större anslutande vägar mellan samhället och mätpunkten så trafikflödet bör ändå stämma relativt väl med flödet i södra delen av samhället. Mätningarna är gjorda under 2016 och 2017 och får anses vara aktuella. Eventuell trafikökning bör vara betydligt lägre än osäkerheten i mätningarna.

Flödet på samtliga vägar är relativt lågt då det inte överstiger 3000 fordon per medeldygn i någon mätpunkt. På sträckan med hastighetsgräns 60 km/h på väg 1700 visar mätningen på att hastighetsgränsen kraftigt överskrids. På övriga sträckor är den uppmätta medelhastigheten lägre än hastighetsgränsen.

Tabell 1 Sammanställning av årsmedeldygnstrafik (ÅDT) och medelhastighet i mätpunkter enligt senaste mätningarna i TFK. Mätpunkternas placering framgår av Figur 4 och Figur 5.

Vägsträcka	ÅDT total	ÅDT tung	Andel Tung	Hastighetsgräns	Medelhastighet senaste mätning PB / LB km/h
1700 väster om Dannike	2630	160	6%	80	76 / 78
1700 Dannike	1610	90	6%	60	68 / 68
1679 norr	1050	60	6%	50	42 / 46
1679.01	550	45	8%	50	39 / 39
1679 söder	1070	80	7%		-



Figur 4 Årsmedeldygnstrafik motorfordon enligt TFK, uttag 2019-07-17. Mörka streck markerar mätpunkter. Siffror i parentes anger mätår och procenttalet anger mätosäkerheten.



Figur 5 Årsmedeldygnstrafik tunga motorfordon enligt TFK, uttag 2019-07-17. Mörka streck markerar mätpunkter. Siffror i parentes anger mätår och procenttalet anger mätosäkerheten.

Vägstandard motortrafik

Väg 1700 är inte funktionellt prioriterad men hastigheten kan inte sättas lägre än 60 eftersom det är en statlig väg i landsbygdsmiljö.

Vid Dannike finns utöver två korsningar vid anslutningarna för väg 1679 och 1679.1, längs vägen flera enskilda utfarter från hastigheter på båda sidor vägen.

Det finns ett skyddsräcke på delar av sträckan längs väg 1700 och orsaken till räcket är trafiksäkerhet, närheten till vattnet och brant släntlutning. Räcket uppfyller inte dagens krav för trafiksäkerhet.

Enligt Nationella Vägdatabasen (NVDB) är väg 1700 7,5 meter bred genom hela utredningsområdet. Väg 1679 är enligt NVDB 5,5 m bred norr om korsningen med väg 1679.1. Genom Dannike centrum ska väg 1679 vara 5,0 meter bred. Väg 1679.1 är 5,0 meter bred enligt NVDB.

Vägstandard gång och cykel

Inga GC-banor eller ordnade passager finns längs 1700. Från "klykan" (korsningen mellan väg 1679 och 1679.1) och söderut till strax norr om kyrkan har det anlagts en gång- och cykelbana som är separerad med GCM-stöd. Det finns upphöjda passager dels vid skolans parkering och dels strax söder om skolan.

Miljö

Det finns en identifierad kontaktsträcka mellan väg 1700 och ytvattenförekomsten Rammsjön. Kontaktsträckan har ännu inte genomgått en översiktlig riskbedömning och därmed har inte sträckan fått någon riskklass. Beroende av vilka åtgärdsförslag man väljer att gå vidare med så kan det vara relevant att göra en översiktlig och eventuellt även en fördjupad riskbedömning för att se om man behöver anpassa eventuella åtgärder för att skydda ytvattenförekomsten. Rammsjön är inte utpekad som ett "särskilt värdefullt vatten".

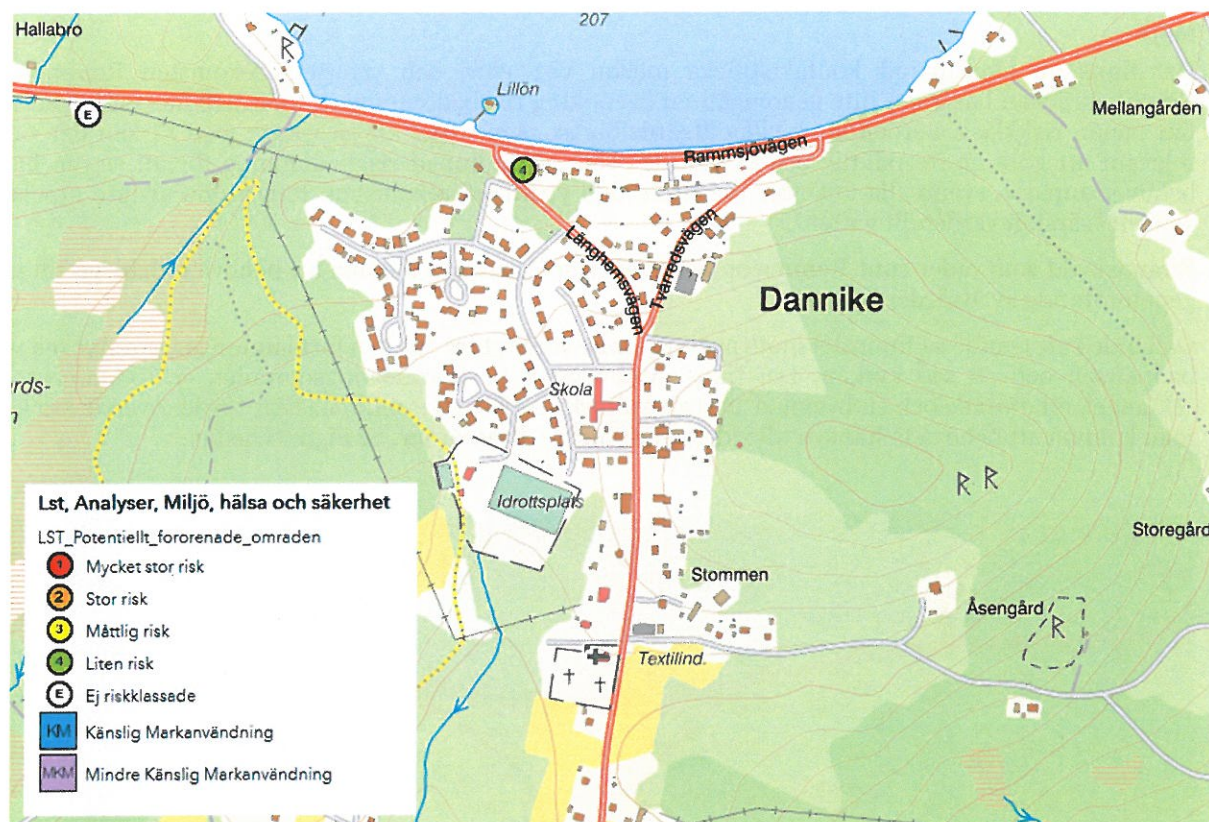
Strandskydd som råder runt Rammsjön är också något man kan komma att behöva ta hänsyn till vid genomförande av åtgärder.

Gällande kulturmiljö så finns det inom avgränsningsområdet tre stycken fornlämningar, två stycken vid badplatsen och ett vid kyrkan. Det finns även i öster av avgränsningsområdet, se röd mönstrad rektangel, ett område och en byggnad av stort kulturhistoriskt eller miljömässigt värde. Även dessa kan man komma att behöva ta hänsyn till vid genomförande av åtgärder. Se Figur 6 nedan.



Figur 6 Fornlämningar samt kulturhistoriskt område och byggnad inom studiens avgränsningsområde.

Enligt informationskartorna från Länsstyrelsen i Västra Götaland finns det inga allvarliga föroreningar inom avgränsningsområdet. Det potentiellt förorenade området i figuren nedan, i nära anslutning till korsningen mellan väg 1700 och väg 1679, bedöms vara en f.d. bensinmack eller liknande. Även detta kan man komma att behöva ta hänsyn till vid genomförande av åtgärder. Se Figur 7.



Figur 7 Potentiellt förorenade områden enligt Länsstyrelsens Informationskartan Västra Götaland.

Registrerade olyckor

Ett utdrag gjordes ur olycksdatabasen Strada under våren 2019. Det är inte säkert att alla olyckor registrerats, men det ger en överblick över var det sker flest olyckor. Utdraget har gjorts för perioden 2000 – 2018.



Figur 8 Utdrag ur olycksdatabasen Strada från våren 2019. Se teckenförklaring nedan.

Teckenförklaring	Inrapporterad av	Svårhetsgrad	Olyckstyp
Kartans symbolisering är uppdelad i tre nivåer. Symbolen visar vem olyckan är inrapporterad av. Textetikettens färg visar olyckans svårhetsgrad. Koden i textetiketten visar olyckstyp.	Polis	Dödsolyckor	S (singel-motorfordon)
	Sjukvård	Dödsolyckor (ej officiell statistik)	O (omkörning-motorfordon)
	Polis och sjukvård	Allvarliga olyckor	U (upphinnande motorfordon)
		Måttliga olyckor	A (avsvingande motorfordon)
		Lindriga olyckor	K (korsande-motorfordon)
		Ej personskadeolyckor	M (möte-motorfordon)
			C (cykel/moped-motorfordon)
			F (fotgängare-motorfordon)
			G0 (fotgängare singel)
			G1 (cykel singel)
			G2 (moped singel)
			G3 (fotgängare-cyklist)
			G4 (cykel-cykel)
			G5 (cykel-moped)
			G6 (moped-fotgängare)
			G7 (moped-moped)
			G8 (fotgängare-fotgängare)
			J (ålg)
			J (spårvagn)
			J (ålg/spårvagn övrigt)
			W1 (rådjur/hjort)
			W2 (ålg)
			W3 (ren)
			W4 (annat vilt)
			W5 (vildsvin)
			V0 (övrigt)
			V1 (djur, häst/annat tamdjur)
			V3 (traktor/snökoter/terränghjulning /motorredskap)
			V5 (parkerat fordon)
			V6 (backning/vändning/u-sväng)

7 olyckor har inträffat under perioden fördelat på följande allvarlighetsgrader:

- 1 allvarlig
- 2 måttliga
- 4 lindriga

Olyckorna har varit av följande typer:

- 4 singelolyckor
- 1 korsandeolycka
- 1 cykel singel
- 1 övrig (cykel)

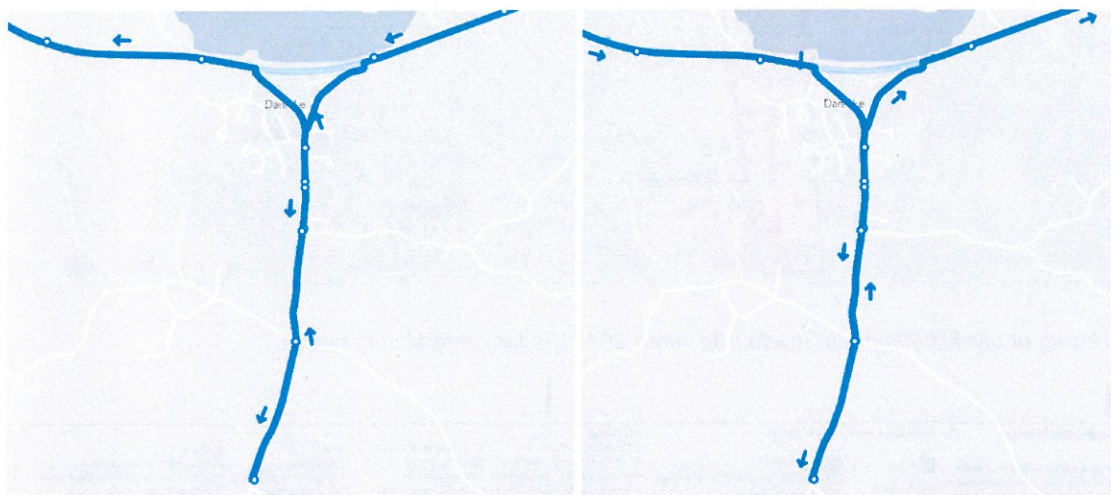
Vid den västra anslutningen (väg 1679) har flera olyckor med bilar och en med motorcykel registrerats men det rör sig mest om singelolyckor på väg 1700 som inte verkar vara kopplade till korsningen i sig. En måttligt allvarlig olycka med cyklist har skett i backen på väg 1679 strax söder om korsningen.

I den östra korsningen (väg 1679.1) har en korsningsolycka registrerats där en bil blivit påkörd av en annan bil, när den körde ut på väg 1700.

I närheten av kyrkan i södra delen av Dannike tätort har tre lindriga singelolyckor registrerats, en cyklist, en fotgängare och en personbil som sladdat i en kurva vid halka.

Kollektivtrafik

Dannike tätort trafikeras av busslinje 204 mellan Borås och Ulricehamn. Bussen kör öst-västligt på väg 1700 men gör en avstickare upp längs väg 1679 några kilometer söder om Dannike och vänder där vid hållplatsen Bäck. På vardagarna går det 6 turer som är någorlunda jämt fördelade under dagen och hälften av dessa turer går till Ulricehamn. På lördagar går det 1 tur på förmiddagen och 1 på eftermiddagen varav båda går till Ulricehamn och på söndagar går det inga turer. Mellan Ulricehamn och Borås så går det på vardagarna 6 turer någorlunda jämt fördelade under dagen. Under lördagar går det 1 tur på morgonen och 1 tur vid lunchtid och på söndagar går det inga turer. Som framgår av Figur 9 så nyttjar bussen både väg 1679 och 1679.01 i dagsläget och det är mycket tätt mellan hållplatserna inom utredningsområdet. Busshållplatserna längs väg 1700 är inte försedda med anslutande gångvägar. Hållplatserna inom Dannike har bara bussficka i norrgående riktning. En busshållplats, Dannikeskolan, är placerad mitt i "klykan" (korsning vägarna 1679.1 och 1679).



Figur 9 Karta över vändslingan för buss 204. Vita prickar indikerar hållplatser.

<https://platform.remix.com/map/040a8ba/line/2f4d204?latlng=57.68874,13.22675,15&dir=0>

Busshållplatserna längs väg 1700, från väster till öster, dvs Stålåsen och Rammsjön, har inga resor/dag respektive ca 30 resor/dag. Hållplatserna längs väg 1679, från norr till söder, dvs Dannike skola, Dannike affär samt Dannike kyrka, har ca 3 resor/dag, ca 15-20 resor/dag respektive ca 1 resa/dag.

Utöver linjetrafiken så finns det även upphandlad skolbusstrafik till Dannike skola. Dessa bussar ska ha fått instruktion om att köra via Centrumvägen och Stomsvägen till skolans parkering för att inte behöva vända (se Figur 10).



Figur 10 Skolbussarnas tänkta körväg i dagsläget.

Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien.

Inga väsentliga utvecklingsplaner har identifierats.

Problem, brister, behov

Låg hastighetsefterlevnad på väg 1700

På väg 1700 överskrids hastighetsgränsen markant. Hastighetsgränsen är 60 km/h medan medelhastigheten för både tung och lätt trafik vid mätningen år 2017 uppgick till 68 km/h. Detta beror troligen på att det är 80 km/h på vägen väster om Dannike och att vägens standard inte skiljer sig märkbart mellan sträckan med 60 respektive 80 km/h. Öster om Dannike är hastighetsgränsen visserligen 60 km/h en längre sträcka, men trafiken från denna riktning har en lång och rak nedförsbacke till Dannike vilket kan antas bidra till överskridande av hastighetsgränsen.



Figur 11 Anslutning för väg 1679 till väg 1700.

Privata utfarter rakt ut på väg 1700 och avsaknad av GC-bana

Det finns direktutfarter från fastigheter som ligger mellan de båda korsningarna väg 1679/1700 och väg 1679.1/1700. Se Figur 11 och 12. Utfarterna ansluter direkt till väg 1700 och har ofta skyddad sikt. Här saknas också gång- och cykelbana på både norra och södra sidan av väg 1700 vilket innebär att det är svårt för boende i vissa av dessa fastigheter att ta sig runt säkert.



Figur 12 Bebyggelse i Dannike längs med väg 1700. Sjön ligger till vänster utanför bild.

Låg trafiksäkerhet för gående och cyklister vid väg 1700 för att ta sig till bad, busshållplatser och promenadstråk

Det är svårt för oskyddade trafikanter att röra sig tvärs och längs väg 1700 för att nå badplatsen vid västra änden av sjön, busshållplatserna Rammsjön och Mellangården och promenadstråken. Det är även svårt för oskyddade trafikanter att nå de bänkar och bord som finns utplacerade mellan sjön och väg 1700. Se Figur 13 och Figur 14. Detta eftersom det saknas gång- och cykelbanor och vägren att gå på.

Promenadstråken i området går från samhället, runt Rammsjön och korsar väg 1700 både väster och öster om sjön. Öster om sjön går stråken via anslutningsvägen vid Sjölyckan och ansluter till samhället på den södra sidan av väg 1700 via Lergeredsvägen till Långhemsvägen.

I övrigt är det dålig sikt i den västra korsningen mellan väg 1679 (Långhemsvägen) och väg 1700.



Figur 13. Vy från anslutning för väg till badplatsen in mot Dannike (österut) längs väg 1700. Bänkar är placerade på gräsytan mellan vägen och sjö.



Figur 14

Säker GC-koppling ner till väg 1700

Cyklister och mopedister kör fort ned för västra anslutningen till väg 1700 och direkt ut på väg 1700 utan att stanna. Även på den grusväg/stig som mynnar ut till väg 1700 ungefär mitt emot infarten till badplatsen kör cyklister ut utan att stanna vid vägen.

Låg trafiksäkerhet vid "klykan" (anslutning vägarna 1679.1 och 1679)

Bilar som kommer på väg 1679.1, Tvärredsvägen, kör rakt ut på väg 1679, Långhemsvägen, utan att se sig för även fast de har väjningsplikt enligt högerregeln gentemot bilar på väg 1679. Lastbilsförare som kommer upp på väg 1679.1 riskerar att inte se trafik som kommer högerifrån på väg 1679 utan att luta sig tvärs över hytten. Se "klykan", korsningen, i Figur 15 nedan.



Figur 15 Korsningen, "klykan", mellan väg 1679 och 1679.1.

Trafikfarlig busshållplats i "klykan" (korsning vägarna 1679.1 och 1679)

Busshållplatsen Dannike skola är placerad längs med Tvärredsvägen men i nära anslutning till "klykan". Hållplatsen används på olika sätt; de bussar som går mot Ulricehamn stannar vid busskuren medan de som går in mot Borås verkligen stannar i "klykan" vilket manar resande att ställa sig för på- och avstigning ute i körbanan där vägen delar sig mellan Långhemsvägen/Tvärredsvägen. Se placering av busshållplats i Figur 15 ovan.

Busshållplatser i samhället är ej tillgänglighetsanpassade och saknas delvis

Busshållplatserna i Dannike samhälle är inte tillgänglighetsanpassade och det saknas delvis busshållplatser i södergående riktning av oklar anledning. För passagerare är det inget större problem så länge bussen vänder söder om avgränsningsområdet men det kan vara osäkert för avstigande passagerare. Vid busshållplatsen Dannike affär, i södergående riktning, saknas avstigningsyta och hållplatsstolpe. Se exempel på busshållplatser i Figur 16 och Figur 17 nedan.



Figur 16. Exempel på busshållplats.



Figur 17. Busshållplats Dannike affär i södergående riktning.

Skolbussen backar vid vändning

Skolbussens ordinarie väg är följande; väg 1700 – väg 1679, Långhemsvägen – Centrumvägen – Stomsvägen. På Stomsvägen ska skolbussen stanna så att bussdörrarna är vända mot skolans grind och så att eleverna inte behöver gå runt bussen. Det har framkommit att skolbussen istället för att gå via Centrumvägen direkt kör in på Stomsvägen från väg 1679. Detta innebär att bussen stannar med dörren åt fel håll så att eleverna behöver runda bussen för att komma till grinden och detta medför en trafikfara för eleverna. För att undvika detta kan bussen svänga runt vid skolan men vid platsbesöket noterades

att skolbussen inte kan svänga runt utan måste backa vilket medför ökad risk för att barn blir överkörda. Där parkeringen slutar finns en gräsbevuxen yta som till synes inte har någon funktion och eventuellt kan asfalteras för att skapa en vändplan för bussen. Se Figur 18.



Figur 18. Parkering vid skolan intill väg 1679. Grinden där skolbarn väntar på skolbussen syns längst till vänster.

Brist på parkering vid skolan

Emellanåt räcker inte parkeringsplatserna vid skolan till för personalen och föräldrar vilket medför att det sker spontanparkering.

Hög hastighet i samhället

Det har framkommit att hastigheten upplevs överskridas förbi skolan.

I norr börjar 30-sträckan innan ”klykan” och i söder slutar den strax innan f.d. Dannike affär. I övrigt är det 50 km/h på väg 1679 genom samhället.

Tung trafik som ska vidare mot t ex Ulricehamn och Svenljunga passerar genom Dannike samhälle och sommartid går det mycket trafik inklusive mycket MC-trafik mot Torpa Stenhus och Hofsnäs.

Bristfälliga passager för GC i Dannike centrum

Det finns ett par bristfälliga passager för gång- och cykeltrafikanter i Dannike centrum, dels en passage över väg 1679 vid Dannikeskolan och dels en passage över väg 1679 i höjd med Centrumvägen. I Figur 19 och Figur 20 syns passagen vid skolan.



Figur 19. GC-passagen vid Dannikeskolan.



Figur 20. GC-passagen vid Dannikeskolan.

GC-banan upphör före kyrkan

Söderut på väg 1679 till strax norr om kyrkan har det på den östra sidan av vägen anlagts en gång- och cykelbana som är separerad med GCM-stöd. Där gångbanan längst i söder slutar i en streckad cykelbana har det framkommit uppgifter om att cykelbanan går på privat mark, se Figur 21 nedan. Det har framkommit synpunkter om att GC-banan är placerad på fel sida om vägen med tanke på att målpunkter som skolan, idrottsplatsen samt kyrkan med tillhörande församlingshem ligger på den västra sidan om vägen.

Kyrkan anordnar aktiviteten "Pysslet" vilket gör att många elever går mellan skolan och kyrkan men ansvariga för aktiviteten följer då eleverna där emellan.



Figur 21. Gångbanans övergång till streckad cykelbana norr om kyrkan.

Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera)

Här listas grundläggande regelverk, riktlinjer och andra beslut som ska ligga till grund för åtgärdsförslagen:

- De transportpolitiska målen (Övergripande mål, Funktionsmål och Hänsynsmål)
- VGU -Vägar och gators utformning (Trafikverkets Publikation 2015:086)
- GCM-handboken (gång-cykel och mopedhandboken)
- Transportsystemet i samhällsplaneringen (Trafikverkets Publikation 2013:121)

Föreslagna åtgärder måste även uppfylla följande projektspecifika krav:

Beställningsbara åtgärdsförslag på kort och lite längre sikt

Finansiering från regional smärrepott

Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)

Transportpolitiska mål

Målet för lösningar går hand i hand med de transportpolitiska målen som redovisas nedan.

Övergripande mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

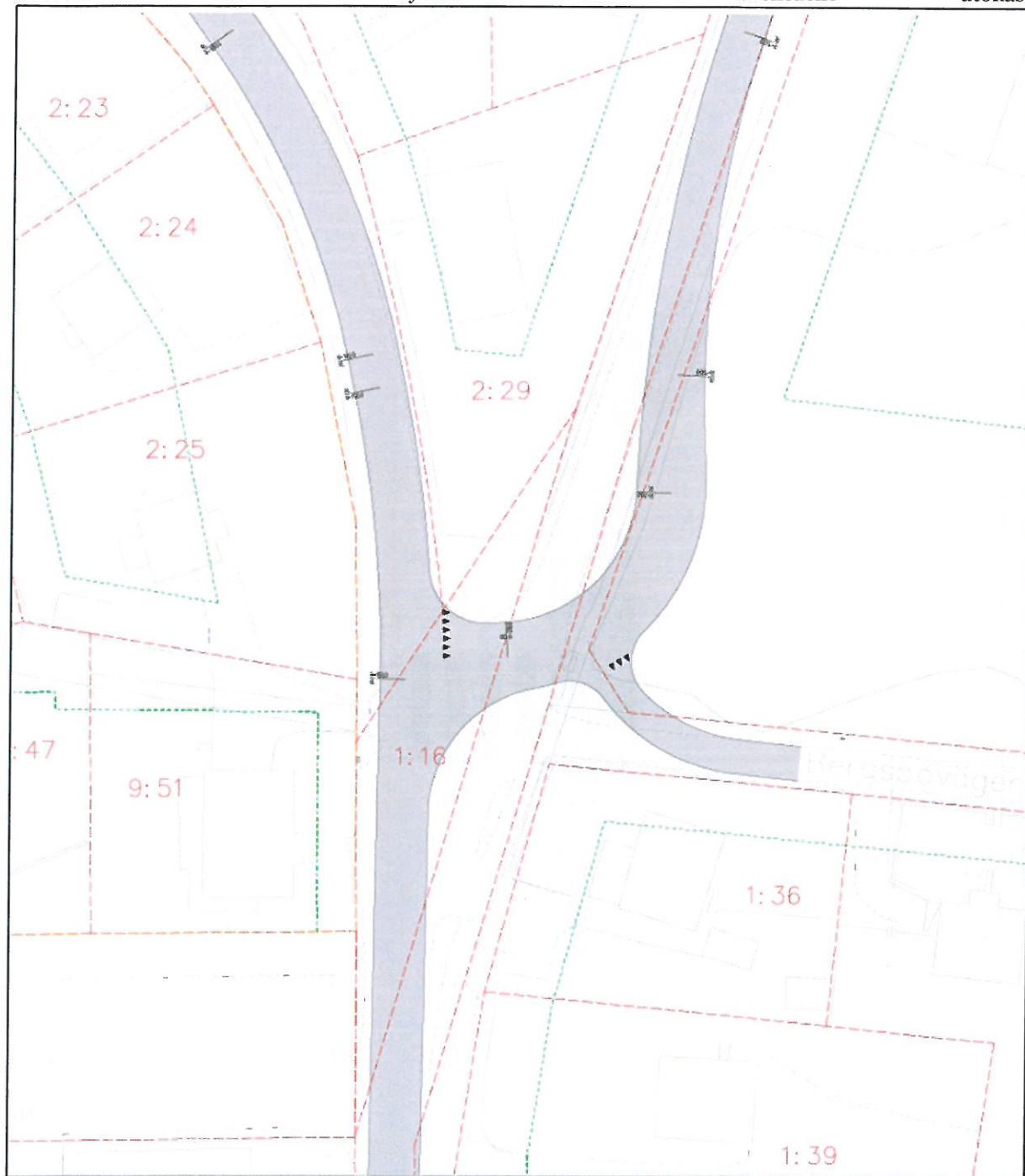
Åtgärdsvalsstudiens mål

De slutliga åtgärdsförslagen ska vara kostnadseffektiva och beställningsbara trafiksäkerhetsåtgärder som höjer trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter både längs och tvärs väg 1700 och väg 1679. Även för fordonstrafik ska trafiksäkerheten höjas vid väg 1700 och väg 1679. Vidare ska vid behov väg 1700 förbi Dannike hastighetssäkras till skyltad hastighet. Även utformningen av utfarterna från väg 1679 till väg 1700, d v s 1679 (västra anslutningen) och 1679.1 (östra anslutningen), ska ses över för att klargöra vilken av dessa utfarter som är huvudutfart. Mål med studien är även att bibehålla framkomligheten för fordonstrafik på väg 1700 förbi Dannike. Övriga mål med studien är att få en effektiv och säker kollektivtrafik samt att underlätta för samåkning t ex till skolan för att därmed minska antalet korta bilresor. Åtgärdsförslagen kan genomföras på kort och lite längre sikt i form av skisser och kostnadsbedömningar.

[Pröva tänkbbara lösningar]

Princip för ny utformning av korsningen mellan väg 1679 och 1679.1

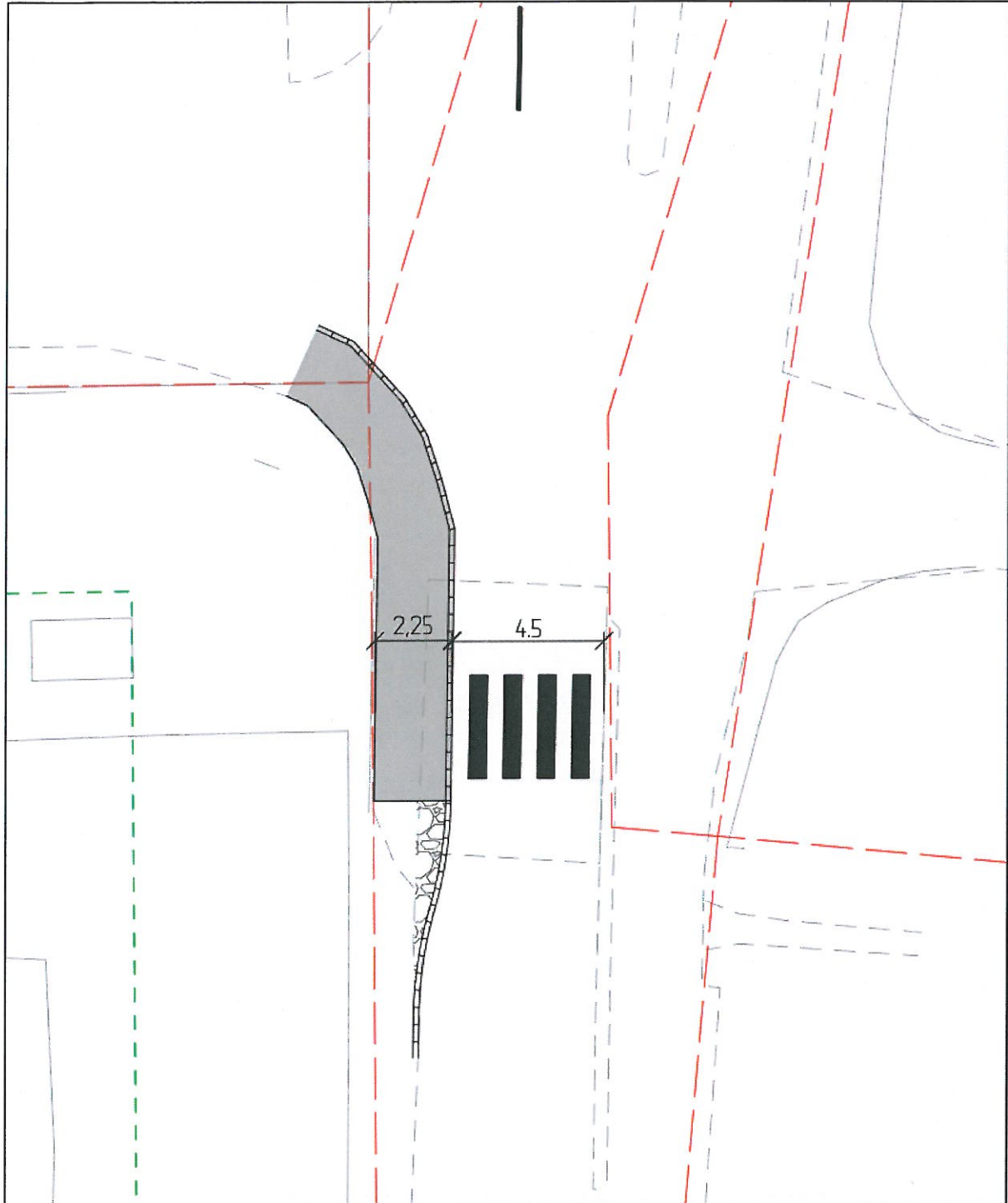
Figur 22 visar förslag på principiell utformning av anslutningen för väg 1679.1 till väg 1679. För att väg 1679.1 ska kunna ansluta nästan vinkelrätt mot väg 1679 behöver den obebyggda skogsmarken öster om korsningen tas i anspråk. Eventuellt behöver en liten del av fastighet 2:29 också tas i anspråk. Skissen är principiell och utformningen måste justeras och detaljeras innan byggnation kan inledas och större markområden kan behöva tas i anspråk för att uppfylla moderna utformningskrav. Befintlig belysning behöver också flyttas och eventuellt utökas.



Figur 22 Principskiss för hur anslutningen för väg 1679.1 till väg 1679 skulle kunna utformas. Skissen baseras på standarden för anslutningen för väg 1679.1 till väg 1700, men inför byggnation behöver utformningen justeras och detaljeras.

Förslag utformning av avsmalnad passage vid skolan

Ett förslag för att förbättra passagen vid skolan är att bygga en upphöjd gångbana på västra sidan som tar delar av körbanan i anspråk. Enligt uppgift från Trafikverket Underhåll kan vägbanan inte göras smalare än 4 meter med hänsyn till snöröjning. Utrymmet på västra sidan begränsas av markens lutning och en stödmur så gångbana blir då ca 2,25 m bred inklusive kantsten. Förslaget omfattar endast gångbana längs Långhemsvägen. Eventuell fortsättning av gångbanan är inte Trafikverkets fråga eftersom Stomsvägen inte är en statlig väg.



Figur 23 Förslag principlösning för breddning av gångväg på västra sidan av passagen vid skolan.

Sammanställning åtgärdsförslag

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
1a	Låg hastighets- efterlevnad på väg 1700	Fartgupp vid 60- sträckan start	2	Medel Säkrar hastigheten men hindrar framkomligheten	Kostnad ej uppskattad	Medel	Nej	Ej förenligt med vägens funktion och hastighet.
1b	Låg hastighets- efterlevnad på väg 1700	Avsmalning vid 60-sträckans ändar	2	Låg	100 000 – 200 000 kr	Hög	Nej	Ej bruklig åtgärd i denna miljö av landsbygdskaraktär.
1c	Låg hastighets- efterlevnad på väg 1700	Refug i vägmitt utan passage för GC vid 60- sträckans start i öster.	2	Medel	600 000 kr	Hög Bör kunna genomföras inom vägområdet så länge ingen kantsten finns på yttersidorna.	Ja	Ja, förutsatt att 60- sträckan kortas till anslutning 1679.1 enligt åtgärdsförslag i. Ej rimligt med refug vid nuvarande 60-gräns i öster. Smal refug, ca 1 meter, med målat spärrfält.
1d	Låg hastighets- efterlevnad på väg 1700	Refug i vägmitt utan passage för GC strax öster om infart till badplatsen	2	Medel	600 000 kr	Hög Bör kunna genomföras inom vägområdet så länge ingen kantsten finns på yttersidorna.	Nej	Eftersom refugen blir placerad långt från samhället blir det en liten effekt på hastighets- säkring. Här är det även ett litet anspråk att korsa vägen som fotgängare.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
1e	Låg hastighets- efterlevnad på väg 1700	Refug i vägmitt utan passage för GC strax väster om anslutning med 1679	2	Medel	600 000 kr	Hög Bör kunna genomföras inom vägområdet så länge ingen kantsten finns på yttersidorna.	Ja	Smal refug, ca 1 meter, med målat spärrfält. Korsningen blir troligen mer trafiksäker pga. hastighetssäkring m.h.a refugen.
1f	Låg hastighets- efterlevnad på väg 1700	Flytta in kantmålningen för att skapa 0,5 m eller 0,75 m breda vägrenar på 60-sträckan.	2	Medel Vägen upplevs smalare vilket kan sänka hastigheten på motorfordon något. Bredare vägren som kan nyttjas av gående och cyklister.	Kostnad ej uppskattad pga. samordnas med ordinarie vägmålning	Hög Vägen är 7,5 m bred enligt NVDB. Typfordon Lspec och Los kräver endast 6,15 m mellan sidolinjer vid VR 60.	Ja	Samordnas med ordinarie vägmålning.
1g	Låg hastighets- efterlevnad på väg 1700	Förkortning av bussfickan Stälåsen längs väg 1700	2	Låg	Kostnad ej uppskattad	Låg	Nej	Bussfickorna är ej för långa och byggnation av refuger kan anpassas till befintliga bussfickor.
1h	Låg hastighets- efterlevnad på väg 1700	Siktröjning av vegetation vid den östra anslutningen mellan väg 1700/1679.1	2	Medel	Kostnad ej uppskattad	Medel - Hög	Ja	Trafikverket siktröjer redan inom vägområdet och berörd fastighetsägare får även gärna röja utanför vägområdet.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
1j	Låg hastighets- efterlevnad på väg 1700	Korta 60-sträckan öster om Dannike till anslutning med 1679.1.	2	Medför högre hastighet där hastigheten höjs och troligen lägre på den sträcka där 60 fortsatt gäller.	Kostnad ej uppskattad	Medel Beslutas ej av Trafikverket	Ja	I och med detta så förlängs 80-sträckan till 1679.1 och refugen. Det är svårt att få en hastighetsefterlevnad på 60 km/h då det inte är tätortskaraktär på platsen.
1j	Låg hastighets- efterlevnad på väg 1700	Korta 60 till bara mellan anslutningarna med väg 1679.	2	Medför högre hastighet där hastigheten höjs och troligen lägre på den sträcka där 60 fortsatt gäller.	Kostnad ej uppskattad	Medel Beslutas ej av Trafikverket	Nej	Hög hastighet vid badplatsen.
1k	Låg hastighetsefterlevn ad på väg 1700	Förläng 60- sträckan västerut något	2	Låg Efterlevnaden bedöms bli låg.	Kostnad ej uppskattad	Medel Trafikverket råder inte över detta.	Nej	Efterlevnaden bedöms bli låg.
1l	Låg hastighets- efterlevnad på väg 1700	Tätortsskyltar på väg 1700	2	Låg	50 000 – 100 000 tkr	Medel	Nej	Samhället ligger inte huvudsakligen vid vägen. S skylten "Tättbebyggt område" ska finnas vid tättbebyggt område enligt kommunens beslut.
1m	Låg hastighets- efterlevnad på väg 1700	ATK på väg 1700	2	Ger lokalt sänkt hastighet.	1 000 000 – 2 000 000 kr per kamera	Medel, utrymme finns	Ja	Spelas in enligt Trafikverket internt.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
2	Sly på sjösidan skymmer utsikten	Siktröjning längs sjön	2	Inte ett prioriterat mål	Kostnad ej uppskattad	Medel	Nej	Om anledningen är sjöutsikt och inte en trafiksäkerhetsfråga är det inte Trafikverkets ansvar.
3a	Trafiksäkerhet i korsningar och anslutningar till väg 1700	Bygg vänstervängsfält med refuger i korsningen väg 1679 till väg 1700	3	Ger säkrare svängar för motorfordon. Skapar yta att stanna på i mitten av vägen för korsande gående.	1 000 000 – 2 000 000 kr	Låg Trångt att breda vägen mellan sjön och fastighet. Kräver sannolikt vägplan.	Nej	Nej pga. låga trafikflöden och brist på plats. Lämpligare att hastighetssäkra med mittrefuger eller motsvarande.
3b	Trafiksäkerhet i korsningar och anslutningar till väg 1700	Bygg vänstervängsfält med refuger i korsningen väg 1679.1 till väg 1700	3	Ger säkrare svängar för motorfordon. Skapar yta att stanna på i mitten av vägen för korsande gående.	1 000 000 – 2 000 000 kr	Medel Sjö på en sida men skog på andra sidan. Kan kräva vägplan och eventuellt justering av båda vägarna något hundratal meter.	Nej	Nej pga. låga trafikflöden och brist på plats. Lämpligare att hastighetssäkra med mittrefuger eller motsvarande.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
4a	Sidoräcket vid sjön uppfyller ej modernas säkerhetskrav	Nytt vägräcke längs hela kontaktsträckan mellan sjön och väg 1700.	2	Medel	2 000 000 – 3 000 000 kr	Medel Platsbrist om bänkarna ska vara kvar.	Nej	Det är inte sämre standard än på många andra ställen och ger relativt liten effekt gentemot kostnaden. Se åtgärd 4b.
4b	Sidoräcket vid sjön uppfyller ej modernas säkerhetskrav	Komplettera med nytt vägräcke mitt för anslutningen mellan väg 1679 och väg 1700	2	Medel	150 000 kr (2500 kr/m)	Medel Platsbrist om bänkarna ska vara kvar.	Ja	Särskilt viktigt att det finns räcke vid korsningarna.
5	Skyltning till Dannike från väg 1700	4 skyltar	2	Låg	100 000 – 200 000 kr	Hög	Nej	Skyltning från väg 1700 finns redan. Kontrollera så skyltning finns kvar.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
6a	Låg trafiksäkerhet för gående och cyklister vid väg 1700 för att ta sig till bad, buss hållplatser och promenadstråk	Gång- och cykelväg längs 1700 mellan väg 1679 och väg 1679.1 på sjösidan	3	Låg Boende längs vägen måste korsa vägen för att komma till gångbanan. Bidrar till att smalna av vägrummet för motortrafiken och skapar säker gångbana för gående.	5 000 000 – 10 000 000 kr	Låg Mycket begränsat utrymme mellan sjön och väg 1700. Bedöms kräva vägplan och godkännande för vattenverksamhet.	Nej	Det finns ett visst behov men få fastigheter som berörs, därav liten nytta för pengarna. Trafikverket bestämmer inte om utbyggnad av GC- bana på allmän väg. Kommunen måste prioritera detta i sin ansökan till VGR för att få beviljade medel.
6b	Låg trafiksäkerhet för gående och cyklister vid väg 1700 för att ta sig till bad, buss hållplatser och promenadstråk	Gång- och cykelväg längs 1700 mellan väg 1679 och väg 1679.1 på södra sidan	3	Medel Bidrar till att smalna av vägrummet för motortrafiken och skapar säker gångbana för gående. Antal gående bedöms dock som lågt.	2 000 000 – 3 000 000 kr	Medel Begränsat utrymme. Markanspråk på flera fastigheter. Bedöms kräva vägplan.	Nej	Det finns ett visst behov, men få fastigheter som berörs, därav liten nytta för pengarna. Dock bättre lösning än åtgärd 6a. Trafikverket bestämmer inte om utbyggnad av GC- bana på allmän väg. Kommunen måste prioritera detta i sin ansökan till VGR för att få beviljade medel.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principer	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
6c	Låg trafiksäkerhet för gående och cyklister vid väg 1700 för att ta sig till bad, busshållplatser och promenadstråk	Bygg GC-bana från väg 1679 till badplats på norra sidan om väg 1700	3	Medel Bidrar till att smalna av vägrummet för motortrafiken och skapar säker gångbana för gående. Antal gående bedöms dock som lågt.	1 500 000 – 3 000 000 kr	Låg Begränsat utrymme. Bänkar och hållplats måste flyttas eller tas bort. Bedöms kräva vägplan.	Nej	Det är begränsat utrymme mellan vägen och sjön. Trafikverket bestämmer inte om utbyggnad av GC- bana på allmän väg. Kommunen måste prioritera detta i sin ansökan till VGR för att få beviljade medel.
6d	Låg trafiksäkerhet för gående och cyklister vid väg 1700 för att ta sig till bad, busshållplatser och promenadstråk	Bygg GC-bana från väg 1679 till badplats på södra sidan om väg 1700	3	Medel Bidrar till att smalna av vägrummet för motortrafiken och skapar säker gångbana för gående. Antal gående bedöms dock som lågt.	1 500 000 – 3 000 000 kr	Medel Begränsat utrymme. Bedöms kräva vägplan.	Nej	Det finns ett visst behov men nyttan bedöms inte motsvara kostnaden. Trafikverket bestämmer inte om utbyggnad av GC- bana på allmän väg. Kommunen måste prioritera detta i sin ansökan till VGR för att få beviljade medel.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
6e	Låg trafiksäkerhet för gående och cyklister vid väg 1700 för att ta sig till bad, bushållplatser och promenadstråk	Bygg GC-bana längs väg 1700 från väg 1679.1 till hållplats Mellangården	3	Medel Bidrar till att smalna av vägrummet för motortrafiken och skapar säkra gångbana för gående. Antal gående bedöms dock som lågt.	4 000 000 – 6 000 000 kr	Medel Begränsat utrymme. Bedöms kräva vägplan.	Nej	Det finns ett visst behov men nyttan bedöms inte motsvara kostnaden. Trafikverket bestämmer inte om utbyggnad av GC- bana på allmän väg. Kommunen måste prioritera detta i sin ansökan till VGR för att få beviljade medel.
6f	Låg trafiksäkerhet för gående och cyklister vid väg 1700 för att ta sig till bad, bushållplatser och promenadstråk	Flytta västergående hållplatsläge för Stälåsen (vid badplatsen) österut, närmare sambället	3	Medel Minskar resenärers exponering för trafiken på väg 1700.	1 000 000 – 3 000 000 kr	Medel Kräver troligen breddning av både hållplatser och vägområdet.	Nej	Nyttan bedöms inte motsvara kostnaden.
6g	Låg trafiksäkerhet för gående och cyklister vid väg 1700 för att ta sig till bad, bushållplatser och promenadstråk	Övergångsställen vid sjön	2	Låg Övergångsställen ger falsk trygghet och ökar därmed olycksrisken.	200 000 – 300 000 kr	Låg, ej förenligt med vägens funktion.	Nej	Övergångsställen ger falsk trygghet. Trafikverket anlägger övergångsställen om vi har en fordons hastighet på högst 30 km/h enligt VGR. Det ska även vara stort anspråk att korsas vägen som fotgängare.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
6h	Låg trafiksäkerhet för gående och cyklister vid väg 1700 för att ta sig till bad, busshållplatser och promenadstråk	Ordnad passage med refug vid sjön	2	Låg Tränger ut bilarna i kanten där fotgängare går om det inte finns GC- bana.	100 000 – 200 000 kr	Medel Kräver troligen bredning av vägområdet.	Nej	Trafikverket kan inte bygga passage som inte leder till anslutande stråk.
6i	Låg trafiksäkerhet för gående och cyklister vid väg 1700 för att ta sig till bad, busshållplatser och promenadstråk	Bygg refug med ordnad passage i ändarna till bebyggelsen längs väg 1700	2	Låg Tränger ut bilarna i kanten där fotgängare går om det inte finns GC- bana.	100 000 – 200 000 kr	Hög Bör kunna genomföras inom vägområdet så länge ingen kantsten finns på yttersidorna.	Nej	Trafikverket kan inte bygga ordnade passager som inte leder till anslutande stråk. Vi ser det inte motiverat att bygga stråk till tex badplats pga. säsongbetonat flöde.
6j	Låg trafiksäkerhet för gående och cyklister vid väg 1700 för att ta sig till bad, busshållplatser och promenadstråk	Signalreglerad GC-passage över väg 1700	2	Medel	Kostnad ej uppskattad	Låg, ej förenligt med vägens funktion	Nej	Nej, trafikflödena är inte tillräckligt höga för att motivera sådan åtgärd. (För att åtgärden ska övertäckas ska flödena vara ca 250 fotgängare/h och ca 600 fordon/h.) Trafikverket kan inte bygga passage som inte leder till anslutande stråk.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
6k	Låg trafiksäkerhet för gående och cyklister vid väg 1700 för att ta sig till bad, bushållplatser och promenadstråk	Ta bort bord och bänkar vid vägen	2	Medel Minskar risken för olyckor om personer inte uppehåller sig vid vägen.	20 000 kr	Medel Bord och bänkar är i dåligt skick.	Ja	Av trafiksäkerhetsskäl får det inte finnas några oeftergivliga saker inom vägområdet eller inom säkerhetszonen. Utanför vägområdet och säkerhetszonen har Trafikverket inga synpunkter på. PLvät tar beslut och UH genomför.
6l	Låg trafiksäkerhet för gående och cyklister vid väg 1700 för att ta sig till bad, bushållplatser och promenadstråk	Stängsel vid bänkar	2	Hög Minskar risken att personer som uppehåller sig vid bänkarna springer ut på vägen.	Kostnad ej uppskattad	Låg Platsbrist om bänkarna ska vara kvar.	Nej	Trafiksäkerhetsrisk vid påkörning. Bänkar och bord ska ej vara inom vägområdet. Se åtgärd 4a och b.
6m	Låg trafiksäkerhet för gående och cyklister vid väg 1700 för att ta sig till bad, bushållplatser och promenadstråk	Stängsel vid stigar som ansluter till väg 1700 vid badplatsen m.m.	2	Låg Bedöms vara få som cyklar ut här.	Kostnad ej uppskattad	Medel Uttrycksmässigt sett går det troligen att bygga, men hur ska underhållet skötas?	Nej	Bedöms vara ett litet problem och faller på den som håller vägen snarare än Trafikverket.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
7a	Säker GC- koppling ner till väg 1700	GC-bana längs med väg 1679 eller 1679.1	3	Hög Ökad säkerhet för gående och cyklister.	Kostnad ej uppskattad	Låg Finns inte tillräckligt med utrymme att breda vägen mellan fastigheterna.	Nej	Platsbrist Trafikverket bestämmer inte om utbyggnad av GC- bana på allmän väg. Kommunen måste prioritera detta i sin ansökan till VGR för att få beviljade medel.
7b	Säker GC-koppling ner till väg 1700	Enkelrikta väg 1679 och/eller 1679.1 och bygg GC-bana på delar av befintlig körbana	2	Medel Ökad säkerhet för gående och cyklister men nedsatt framkomlighet för motortrafiken.	Kostnad ej uppskattad	Låg Enkelriktning är inte förenlig med framkomlighets- krav på statlig väg.	Nej	Trafikföringen blir konstig och svårt med överblick.
7c	Säker GC-koppling ner till väg 1700	Öppna upp passage i befintlig refug på väg 1679 vid anslutningen till väg 1700	2	Låg Underlättar passage av vägen med till exempel barnvagn, men det ger troligen även falsk trygghet. Sikten är ganska skymd.	100 000 kr	Medel Finns inte tillräckligt med utrymme att breda vägen mellan fastigheterna för att bygga bra anslutande GC- banor.	Nej	Trafikverket kan inte bygga ordnade passager som inte leder till anslutande stråk.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
7d	Säker GC-koppling ner till väg 1700	Stäng västra benets (väg 1679) anslutning till väg 1700 för motortrafik	2	Hög Skapar en tydlighet om vilken väg som är huvudinfart. Minskar antalet anslutningar till väg 1700. Vägen blir en lokalgata och därmed en relativt säker väg för gång- och cykel mellan Dannike och väg 1700. Återvinnings- stationen blir dock svåråtkomlig och skolbussen kan inte köra dagens slinga för att undvika att backa.	Kostnad ej uppskattad	Låg Goda fysiska förutsättningar, men det förutsätter att kommunen eller vägföreningen tar över väghållarskapet.	Nej	Bra lösning men förutsätter att annan aktör blir väghållare, samt flytt av återvinningsstationen och ny körväg för skolbussen. Trafikverket kan inte driva denna fråga men Dannike Vägförening är välkommen att ansöka om indragning av allmän väg till Trafikverket. Dannike vägförening är inte intresserad av att driva denna fråga.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
7e	Säker GC-koppling ner till väg 1700	Iordningställande av tidigare gångväg Kärrvägen 22 och 24 som mynnar ut mitt emot badplatsen	2	Hög Minskar behovet att gå utmed vägkanten vid väg 1700 för att komma till badplatsen.	Kostnad ej uppskattad	Låg	Nej	Bör kompletteras med bom vid utfart till väg 1700 för att förhindra cyklister att köra rakt ut. Trafikverket anser detta förslag vara mest intressant men Dannike Ortsråd, inkl. vägförening, såg att det var problem med åtgärden då andra markägare är involverade. Inget hindrar dock att frågan lyfts av vägföreningen i ett senare skede. Eftersom Kärrvägen är en enskild väg så är Dannike Ortsråd, inkl. vägförening ansvarig för åtgärden.
8a	Låg trafiksäkerhet vid "klykan" (anslutning väg 1679.1 till 1679)	Målning i klykan för att styra upp trafiken	2	Låg	50 000 kr	Mellan Enkelt att ordna målning men svårt att göra en målning som ger effekt.	Nej	Förbättrar ej sikten och döljs av snö och löv delar av året. Se åtgärdsförslag 8b samt tillhörande skiss.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
8b	Låg trafiksäkerhet vid "klykan" (anslutning väg 1679.1 till 1679)	Bygg om klykan så att väg 1679.1 ansluter vinkelrätt mot väg 1679, med motsvarande standard som anslutningen till väg 1700	3	Hög Förbättrar sikten och tydliggör väjningsregler.	2 000 000 – 3 000 000 kr	Hög Finns skogsmark öster om korsningen och obebyggd mark i korsningen som bör kunna tas i anspråk och som rymmer en korsning av samma typ som vid anslutningen för väg 1679.1 till väg 1700.	Ja	Se skiss ovan. Förutsätter frivillig markåtkomst.
9a	Trafikfarlig bushållplats i "klykan" (korsning vägarna 1679.1 och 1679).	Flytta bushållplatsen Dannike skola i klykan ca 10 meter söderut för att kunna betjäna bussar oavsett vilket ben de kör i "klykan"	2	Låg	Kostnad ej uppskattad	Låg Utrymmet bedöms inte räcka till.	Nej	Bushållplatsen dras in enligt åtgärdsförslag 9e.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
9b	Trafikfarlig buss hållplats i "klykan" (korsning vägarna 1679.1 och 1679).	Bygga hållplats mitt i klykan	2	Låg Hindrar sväng mellan benen i klykan.	Kostnad ej uppskattad	Låg Utrymmet bedöms inte räcka till.	Nej	Buss hållplatsen dras in enligt åtgärdsförslag 9e.
9c	Trafikfarlig buss hållplats i "klykan" (korsning vägarna 1679.1 och 1679).	Bygg ny hållplats längre söderut på väg 1679.1.	2	Låg Kan öka trafiksäkerheten, men flyttar hållplatsen längre från Dannike centrum och kan bara nyttjas av bussar som trafikerar det östra benet (väg 1679.1)	100 000 – 200 000 kr	Låg Bussficka kan bara anläggas på ena sidan vägen på grund av bebyggelsen längs vägen. Säkra gångvägar och passager saknas.	Nej	Buss hållplatsen dras in enligt åtgärdsförslag 9e.
9d	Trafikfarlig buss hållplats i "klykan" (korsning vägarna 1679.1 och 1679).	Timlashållplats vid skolan	2	Medel	200 000 – 300 000 kr	Låg Utrymmet mellan fastigheterna bedöms inte vara tillräckligt.	Nej	Buss hållplatsen dras in enligt åtgärdsförslag 9e.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
9e	Trafikfarlig busshållplats i "klykan" (korsning vägarna 1679.1 och 1679).	Stänga hållplatsen "Dann ike skola" och flytta kuren till exempelvis hållplatsen "Dann ike affär"	2	Hög Tar bort en mycket osäker hållplats. Finns andra hållplatser i sambandet med goda förbindelser via gång-och cykelbanor till det befintliga läget vid skolan.	300 000 – 400 000 kr för flytt av väderskyddet och justering av befintlig hållplats (Kostnad för 9e och 10a)	Medel Osäkert om övriga befintliga hållplatslägen kan byggas om enligt alla modernerna krav. En lösning som blir klart bättre än dagens situation kan ästadkommas.	Ja	Västrafik ansvarar för att plocka bort väderskyddet och informera resenärer. Samordna med 10a.
10 a	Busshållplatser i sambandet är ej tillgänglighets- anpassade och saknas delvis	Tillgänglighets- anpassa och skylta upp håll- platsen "Dannike affär"	2	Medel - Hög	Se kostnad på åtgärd 9e	Medel Utrymmet tillåter smärre förbättringar	Ja	Västrafik ansvarig för endast utrustning på hållplatsen. Hållplatsen har ca 15-20 resor/dag. Trafikverket ansvarig för tillgänglighetsanpassning vid >20 påstigande.
10 b	Busshållplatser i sambandet är ej tillgänglighets- anpassade och saknas delvis	Tillgänglighets- anpassa håll- platsen "Dannike kyrka"	2	Medel	100 000 kr	Medel Utrymmet tillåter smärre förbättringar	Nej	Ett medelvärde på 1 resa/dag. Trafikverket ansvarig för tillgänglighetsanpassning vid >20 påstigande.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
10c	Busshållplatser i samhället är ej tillgänglighets- anpassade och saknas delvis	Skytla upp hållplatsen "Dann ike kyrka"	1	Låg	Kostnad ej uppskattad	Medel	Ja	Västtrafik ansvarig för utrustning på hållplatsen.
10d	Hög hastighet i samhället?	Timlashållplats vid Dannike affär	2	Medel	Kostnad ej uppskattad	Medel	Nej	Enligt VGU används dubbel stopphållplats (timlashållplats) på gator med 30 eller 40 km/h. Avståndet till timglas- hållplatsen vid skolan är endast ca 150 m. Detta kan leda till risk för olämpliga omkörningar av buss mellan hållplatserna.
10e	Busshållplatser i samhället är ej tillgänglighets- anpassade och saknas delvis	Stäng hållplatser för att koncentrera busstrafiken där behov finns.	2	Medel	Kostnad ej uppskattad	Medel Åtgärden bedöms lätt att genomföra fysiskt, men svårare administrativt.	Ja	Upp till Västtrafik att ta vidare. Se åtgärd 9e.
11a	Hög hastighet i samhället	Hårdare gupp	2	Låg	Kostnad ej uppskattad	Medel	Nej	Det ökar bullret och ger liten förbättring för hastighetsdämpning.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
11b	Hög hastighet i sambället	Flytta 30-skylden till f.d. affären eller söderut till kyrkan	2	Medel	Kostnad ej uppskattad	Låg	Nej	De upphöjda passagerna vid Centrumvägen och vid skolan är tillräckliga. 30 km/h brukar bara vara vid skola för hastighets efterlevnad.
11c	Hög hastighet i sambället	40 km/h i sambället.	2	Medel	Kostnad ej uppskattad	Medel	Nej	Det bestämmer kommunen inom tättbyggt område.
11d	Hög hastighet i sambället	Blinkande hastighetspåminn else på vägen i sambället	2	Medel	500 000 – 1 000 000 kr	Medel	Ja	Beställ hastighetsmätning för att se om det är verkligt problem eller upplevt problem. I så fall görs någon åtgärd.
11e	Hög hastighet i sambället	Be Polisen kontrollera hastighets- efterlevnad	1	Låg	Kostnad ej uppskattad	Medel	Ja	Dannike vägförening får be Polisen kontrollera.
11f	Hög hastighet i sambället	ATK på väg 1679	2	Ger lokalt sänkt hastighet.	1 000 000 – 2 000 000 kr per kamera	Medel	Nej	Det saknas hastighets- mätningar som styrker fortkörning. Trafikflödet är lågt (jämfört med där kameror vanligtvis sätts upp).

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
12	Mycket trafik inkl. mycket MC genom orten på sommaren på väg till Torpa Stenhus och Hofsnäs	Hänvisa till annan väg.	1	Låg	Kostnad ej uppskattad	Låg	Nej	Det blir för lång omväg.
13a	Framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik inom Dannike centrum	Ta bort GCM-stöd vid upphöjda passager	2	Hög Tar bort hinder för att nyttja de upphöjda passagererna.	100 000 kr	Hög	Ja	

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
13 b	Framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik inom Dannike centrum	Flytta GC-väg till västra sidan om väg 1679	2	Låg	Kostnad ej uppskattad	Medel Kablar finns troligen i marken under GC-banan. Bärighet för nuvarande GC- banan räcker eventuellt inte för tunga transporter om GC-bana och körbana byter plats.	Nej	Kostnaden blir för hög i förhållande till nyttan med hänsyn till befintliga passager.
13c	Framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik inom Dannike centrum	Synliggör skyltar vid övergångsställe	2	Låg - Medel	Kostnad ej uppskattad	Hög	Ja	Växtlighet täcker skylt. Underhåll siktröjer inom vägområdet. Utanför vägområdet uppmuntrar Trafikverket till siktröjning.
13 d	Framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik inom Dannike centrum	Smalna av passagen vid Dannike skola och bygg upphöjd gångbana till infarten till skolan	2	Hög	500 000 kr	Hög	Ja	Se skiss ovan.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
13e	Framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik inom Dannike centrum	Bredda gångytan på västra sidan vid upphöjda passagen väg 1679/ Centrumvägen	2	Medel	100 000 – 200 000 kr	Medel Finns bara en smal remsa som troligen ligger på annan fastighet.	Nej	Utrymmet bedöms tillräckligt.
13f	Framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik inom Dannike centrum	Förbättra snöröjningen vid övergångsställena så det inte bildas vallar	1	Hög Minskar risk för olyckor vintertid.	Kostnad ej uppskattad	Medel Blir del av upphandling av entreprenörer.	Ja	Underhåll ansvarar och kontrollerar skötsel.
13g	Framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik inom Dannike centrum	Flytta upphöjda passagen vid skolan till norr om infarten till skolan	2	Låg	Kostnad ej uppskattad	Låg	Nej	Se Åtgärd 9e.
13h	Framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik inom Dannike centrum	Förläng GC- banan med GCM- stöd ner till Lergeredsvägen	2	Medel	300 000 – 500 000 kr	Medel	Nej	Det är möjligt att gå via kyrkans parkering. Nyttan bedöms inte motsvara kostnaden.
13i	Framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik inom Dannike centrum	Övergångsstället placeras mitt emot ingången till församlingshemmet	2	Medel	Kostnad ej uppskattad	Låg	Nej	Kundärende som redan avfärdats m.h.t. lite trafik och smal väg.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
13	Framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik inom Dannike centrum.	Ny passage med mittrefug vid kyrkan	2	Medel	200 000 kr	Låg	Nej	Utrymme saknas.
14	Skolbarn släpps av på fel sida stora vägen ner mot Berg.	Kontrollera rutiner.	1	Medel	Kostnad ej uppskattad	Medel	Ja	Kommunens ansvar.
15	Busshållplats för skolbuss saknas vid Sjöliden	Egen hållplats för skolbuss från Dalsjöfors vid Sjöliden.	2	Medel	300 000 – 500 000 kr (ena sidan)	Medel	Ja	Kommunens ansvar. Enskild väg så behovet bedöms litet.
16	Stor skolbuss kör på Centrumvägen söder om skolan, eller backar vid skolan.	Skapa vändplan genom att asfaltera ytan som ligger väster om parkeringen.	3	Medel	500 000 – 1 000 000 kr	Medel	Nej	Kommunens ansvar. Borås Stad avråder från vändplats. Finns inte utrymme att vända utan att backa.
17	Brist på parkeringsplatser vid skolan.	Fler p-platser. Snedställda p- platser på båda sidor om Stomsvägen	2	Låg	Kostnad ej uppskattad	Medel	Ja	Kommunens ansvar.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbar het	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
18	Felparkerade bilar på Stomsvägen ger låg trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	Bygg gångbana söder om Stomsvägens parkering	2	Medel	300 000 – 500 000 kr	Medel	Ja	Kommunens ansvar.
19	Olämplig vändplats för kollektivtrafiken	Ny vändplats för kollektivtrafiken	3	Medel	Kostnad ej uppskattad	Medel	Nej	I dagsläget backar bussen vid vändning. Problemet ligger utanför studiens avgränsning. Västrafik har uppmanats att spela in detta till bristlistan.
20	Risk för förorening av Rammsjön vid utsläpp av miljöfarligt ämne	Led vägdayvatten till dike söder om väg 1700 och täta diket	3	Inget specifikt mål i ÅVS	Kostnad ej uppskattad	Låg	Nej	Rammsjön är ingen vattentäkt.

*I tabellen ovan framgår endast uppskattade produktionskostnader, d v s exklusive byggherrekostnader.

Paketeringsförslag

Paket	Åtgärdsnummer	Ingående lösningar	Kommentar
A	8b	<ul style="list-style-type: none"> Bygg om anslutningen för väg 1679.1 till väg 1679 vinkelrätt (se skiss) 	Kort och längre sikt väg 1679
	11d	<ul style="list-style-type: none"> Beställ hastighetsmätning för ev. blinkande hastighetspänne 	
	13a	<ul style="list-style-type: none"> Ta bort GCM-stöd vid upphöjda passager 	
	13c	<ul style="list-style-type: none"> Synliggör skyltar vid övergångsställena 	
	13 d	<ul style="list-style-type: none"> Avsmalning passage vid skolan (se skiss) 	
B	9e	<ul style="list-style-type: none"> Stäng hållplats "Dannike skola" i "klykan" och flytta väderskyddet till annan hållplats 	Västtrafiks fråga
	10a	<ul style="list-style-type: none"> Tillgänglighetsanpassa och skylta om hållplatsen "Dannike affär" 	
	10c	<ul style="list-style-type: none"> Skylta om hållplatsen "Dannike kyrka" 	
	10e	<ul style="list-style-type: none"> Stäng hållplatser för att koncentrera busstrafik där behov finns 	
C	11e	<ul style="list-style-type: none"> Be Polisen kontrollera hastighetsefterlevnad 	Dannike vägförening beslutar

Paket	Åtgärdsnummer	Ingående lösningar	Kommentar
D	1c, 1e	<ul style="list-style-type: none"> Mittrefuger vid korsningarna med 1679 och 1679.1 	Kort sikt väg 1700
	1f	<ul style="list-style-type: none"> Måla bredare vägren på väg 1700 	
	1i	<ul style="list-style-type: none"> Korta 60-sträckan 	
	1h	<ul style="list-style-type: none"> Siktröja vegetation vid östra anslutningen väg 1700/1679.1 	
	4b	<ul style="list-style-type: none"> Komplettera med nytt vägräcke vid anslutning väg 1679 och väg 1700 	
	6k	<ul style="list-style-type: none"> Ta bort bord och bänkar vid väg 1700 	
E	13f	<ul style="list-style-type: none"> Kontrollera och ev. förbättra snöröjningen 	Underhåll
	14	<ul style="list-style-type: none"> Kontrollera rutiner för var skolbarn släpps av vid Berg 	Borås Stad
F	15	<ul style="list-style-type: none"> Hållplats för skolbuss från Dalsjöfors vid Sjöleden 	
	17	<ul style="list-style-type: none"> Fler p-platser på Stomsvägen 	
	18	<ul style="list-style-type: none"> Bygg gångbana på södra sidan av Stomsvägen 	
G	11m	<ul style="list-style-type: none"> Föreslå ATK på väg 1700 	

[Effektbedömning]

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
A	<p>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p> <p>Ökar trafiksäkerheten i korsningen.</p> <p>Tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående förbättras då brister vid passager åtgärdas.</p> <p>Restiden för motorfordon försämrats något på grund av väntetid vid avsmalnad passage vid skolan.</p> <p>Nettonyttan bedöms bli något positiv.</p>	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p> <p>Främjar främst oskyddade trafikanter men också motortrafiken.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p> <p>Främjar främst hänsynsmålet då trafiksäkerheten och förutsättningarna för oskyddade trafikanter förbättras.</p> <p>Funktionsmålet både främjas och motarbetas då oskyddade får bättre tillgänglighet på bekostnad av motortrafikanter framkomlighet.</p>	Ja	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
B	<p>Trafiksäkerheten förbättras för samtliga trafikanter då trafikfarlig hållplats stängs.</p> <p>Tillgängligheten för kollektivtrafiken påverkas något negativt när hållplatsen flyttas längre in i samhället, men påverkas även positivt av att hållplatsen förbättras.</p> <p>Nettonyttan bedöms bli positiv.</p>	<p>Främjar främst kollektivtrafikresenärer men även motortrafikanter får något förbättrad trafiksäkerhet.</p>	<p>Hänsynsmålet främjas då trafiksäkerheten och förutsättningarna för kollektivtrafik förbättras.</p> <p>Funktionsmålet påverkas positivt då förutsättningarna för kollektivtrafik förbättras.</p>	Ja	
C	Försumbar effekt	Försumbar effekt	Försumbar effekt	Ja	

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
D	<p>Nytko-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</u></p> <p>Trafiksäkerheten förbättras i korsningarna och på sträckan med hastighetsgränsen 60 km/h på grund av hastighetsdämpande åtgärder, räcke och siktröjning. Trafiksäkerheten förbättras också då bord och bänkar intill vägen tas bort. På sträckan där hastigheten höjs försämrar trafiksäkerheten något, men sammantaget bedöms trafiksäkerheten förbättras eftersom korsningarna är de mest olycksdrabbade punkterna.</p> <p>Restiden på väg 1700 påverkas negativt på grund av de hastighetsdämpande åtgärderna. Höjd hastighet på delar av sträckan ger dock positiva effekter och nettoeffekten bedöms bli försumbar.</p> <p>Nettonyttan bedöms bli positiv då trafiksäkerheten förbättras och åtgärdskostnaden är låg.</p>	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p> <p>Gynnar alla trafikantkategorier.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p> <p>Hänsynsmålet främjas genom ökad trafiksäkerhet.</p> <p>Funktionsmålet både främjas och motarbetas då hastigheten både höjs och sänks.</p>	Ja	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
E	<p>Trafiksäkerheten och tillgängligheten förbättras för oskyddade trafikanter. Nettonyttan bedöms bli positiv då kostnaden är låg.</p>	<p>Främjar oskyddade trafikanter.</p>	<p>Främjar hänsynsmålet genom ökad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Funktionsmålet påverkas ej.</p>	Ja	

Lösning / Paket	Samhällsekonomi <i>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</i>	Fördelning <i>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</i>	Transportpolitisk <i>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</i>	Gå vidare <i>Ja/Nej</i>	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
F	Trafiksäkerheten förbättras. Nettonyttan är svårbedömd.	Främjar främst kollektivtrafikresenärer och oskyddade trafikanter.	Hänsynsmålet främjas då trafiksäkerheten förbättras. Funktionsmålet påverkas ej nämnvärt.	Ja	
G	Trafiksäkerheten förbättras i korsningarna och på sträckan på grund av hastighetsdämpande åtgärd. Restiden på väg 1700 påverkas negativt på grund av hastighetsdämpande åtgärd. Nettonyttan bedöms bli positiv.	Gynnar alla trafikantkategorier.	Hänsynsmålet främjas genom ökad trafiksäkerhet. Funktionsmålet motarbetas då restiden ökar något.	Ja	

[Forma inriktning och rekommenderade åtgärder]

Inriktning och rekommenderade åtgärder

Inriktningen i denna åtgärdsvalsstudie är en rad kostnadseffektiva och genomförbara åtgärder som höjer trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt för fordonstrafiken vid väg 1700 och väg 1679, hastighetssäkrar väg 1700 förbi Dannike samt gör kollektivtrafiken mer effektiv och säker. Den samlade effektbedömningen visar att ett flertal av de föreslagna åtgärderna är värdefulla att genomföra, oavsett vem som är ansvarig för åtgärderna.

Flera åtgärder bör genomföras samordnat och genomförandet bör planeras i samråd mellan ansvariga utförare.

Åtgärdsförslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
A	Bygg om anslutningen för väg 1679.1 till väg 1679 vinkelrätt (8b)	3	Skissförslag finns framme.	2024-2028	Trafikverket PLvöp	Smärreppotten för TS-åtgärder i regional plan för VGR	Förutsätter frivillig markåtkomst.
A	Beställ hastighetsmätning för ev. blinkande hastighetspåkännetecken (11d)	2		2020-2024	Trafikverket PLvöp	Smärreppotten för TS-åtgärder i regional plan för VGR	
A	Ta bort GCM-stöd vid upphöjda passager (13a)	2		2020-2024	Trafikverket PLvöp/UH	Smärreppotten för TS-åtgärder i regional plan för VGR	
A	Synliggör skyltar vid övergångsställe (13c)	2	Beställning av siktröjning av UH.	2020-2024	Trafikverket PLvöp/UH	Baskontrakt UH	
A	Avsmalning av passagen vid Dannike skola (13d)	2	Skissförslag finns framme.	2020-2024	Trafikverket PLvöp	Smärreppotten för TS-åtgärder i	Samordna med 13a.

Åtgärds-förslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
B	Stänga hållplatsen "Dannike skola" och flytta väderskyddet till annan hållplats (9e)	2	Västrafik äger frågan och får driva den.	Västrafik äger frågan.	Västrafik äger frågan.	Västrafik	Västrafik är ansvarig för åtgärden.
B	Tillgänglighetsanpassa och skylta om hållplatsen "Dannike affär" (10a)	2	Västrafik äger frågan och får driva den.	Västrafik äger frågan.	Västrafik äger frågan.	Västrafik	Västrafik är ansvarig för åtgärden.
B	Skylta upp hållplatsen "Dannike kyrka" (10c)	1	Västrafik äger frågan och får driva den.	Västrafik äger frågan.	Västrafik äger frågan.	Västrafik	Västrafik är ansvarig för åtgärden.
B	Stäng hållplatser för att koncentrera busstrafik där behov finns (10e)	2	Västrafik äger frågan och får driva den.	Västrafik äger frågan.	Västrafik äger frågan.	Västrafik	Västrafik är ansvarig för åtgärden.
C	Be Polisen kontrollera hastighetsefterlevnad (11e)	1	Dannike vägförening äger frågan och får driva den.	Dannike vägförening äger frågan.	Dannike vägförening äger frågan.	Dannike vägförening	Dannike vägförening är ansvarig för åtgärden.
D	Mittrefuger vid korsningarna med 1679 och 1679.1 (1c och 1e)	2		2020-2024	Trafikverket PLvöp	Smärrepotten för TS-åtgärder i regional plan för VGR	
D	Måla bredare väggen på väg 1700 (1f)	2		2020-2024	Trafikverket PLvöp/UH	Smärrepotten för TS-åtgärder i regional plan för VGR	Samordnas med ordinarie vägmålning.

Åtgärds-förslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
D	Korta 60-sträckan öster om Dannike (ii)	2		2020-2024	Beslutas ej av Trafikverket.	Beslutas ej av Trafikverket	Beslutas ej av Trafikverket.
D	Siktröja vegetation vid östra anslutningen väg 1700/1679.1 (1h)	2		2020-2024	Trafikverket PLvät/UH	Baskontrakt UH	Trafikverket siktröjer redan inom vägområde och berörde fastighetsägare får gärna siktröja utanför vägområdet.
D	Komplettera med nytt vägräcke mitt för anslutning väg 1679/väg 1700 (4b)	2		2020-2024	Trafikverket PLvät/UH	Smärrepotten för TS-åtgärder i regional plan för VGR	
D	Ta bort bänkar och bord vid väg 1700 (6k)	2		2020-2024	Trafikverket PLvät/UH	Smärrepotten för TS-åtgärder i regional plan för VGR	PLvät tar beslut och UH genomför.
E	Kontrollera och ev. förbättra snöröjningen vid övergångsställena (13f)	1		2020-2024	Trafikverket UH	Underhållspotten	Trafikverket UH är ansvarig för åtgärden.
F	Kontrollera rutiner för var skolbarn släpps av vid Berg (14)	1	Borås Stad äger frågan och får driva den.	Borås Stad äger frågan.	Borås Stad äger frågan.	Borås Stad	Borås Stad är ansvarig för åtgärden.

Åtgärds-förslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
F	Egen hållplats för Dalsjöfors vid Sjöleden (15)	2	Borås Stad äger frågan och får driva den.	Borås Stad äger frågan.	Borås Stad äger frågan.	Borås Stad	Borås Stad är ansvarig för åtgärden.
F	Fler p-platser på Stomsvägen (17)	2	Borås Stad äger frågan och får driva den.	Borås Stad äger frågan.	Borås Stad äger frågan.	Borås Stad	Borås Stad är ansvarig för åtgärden.
F	Bygg gångbana på södra sidan av Stomsvägen (18)	2	Borås Stad äger frågan och får driva den.	Borås Stad äger frågan.	Borås Stad äger frågan.	Borås Stad	Borås Stad är ansvarig för åtgärden.
G	Föreslå ATK på väg 1700 (1m)	2		2020-2024	Trafikverket PLvöp	Smärrepotten för TS-åtgärder i regional plan för VGR	

Arbetsprocessen

Planeringsprocessen förändrades 2013 och Trafikverket följer nu den nya planeringsprocessen där åtgärdsvalsstudie är en metod och ett inledande steg innan planeringen av fysiska åtgärder kan påbörjas, ett åtgärdsval skall göras. Detta inledande steg ska vara förutsättningslöst och utmynna i en förberedande studie där 4-stegsprincipen tillämpas.

I ÅVS-arbetet ligger fokus på dialog i tidigt skede med olika aktörer, både interna i Trafikverket och externa parter såsom kommuner, näringsliv och enskilda medborgare, för en effektiv samhällsutveckling.

I föreliggande åtgärdsvalsstudie har dialog förts inom Trafikverkets verksamhetsområde Planering. Enheten Åtgärdsplanering, såsom beställare av studien samt trafikingenjör, samhällsplanerare och representant från verksamhetsområde Underhåll har involverats. Dialog har förts med externa parter såsom Borås Stad, Dannike Ortsråd där bl.a. Dannike vägförening ingår och Västtrafik.

I övrigt har avstämningar mellan konsulter och Trafikverket skett via fysiska och digitala möten. I arbetet har även ingått analys av nuläget, åtgärdsgenerering och effektbedömning av föreslagna åtgärder. Rapport har författats av både konsult och projektledning från Trafikverket.

Platsbesök genomfördes den 12 juni 2019 av projektledare på Trafikverket samt av konsult.

Trafikverket bjöd in representanter från Borås Stad, Dannike Ortsråd där bl.a. Dannike vägförening ingår och Västtrafik till en workshop den 13 september 2019. På workshopen presenterades och diskuterades en nulägesbeskrivning med fokus på brister och problem. Vidare diskuterades även förslag till målbild för sträckan samt förslag till åtgärder. Mötesanteckningar sändes ut i anslutning till workshopen för samtliga parter att reagera på.

Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nej <input type="checkbox"/>	Datum: Klicka här för att ange datum.
Utförd av:	Gunilla Anander		

Gunilla Anander 2019-12-19

Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

Avslut av studie

2019-12-19 *Caroline HALLON*

Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

2019-12-19 *[Signature]*

Godkänd - datum och underskrift av chef



Trafikverket, XXX XX Ort. Besöksadress: Gata XX.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.

www.trafikverket.se