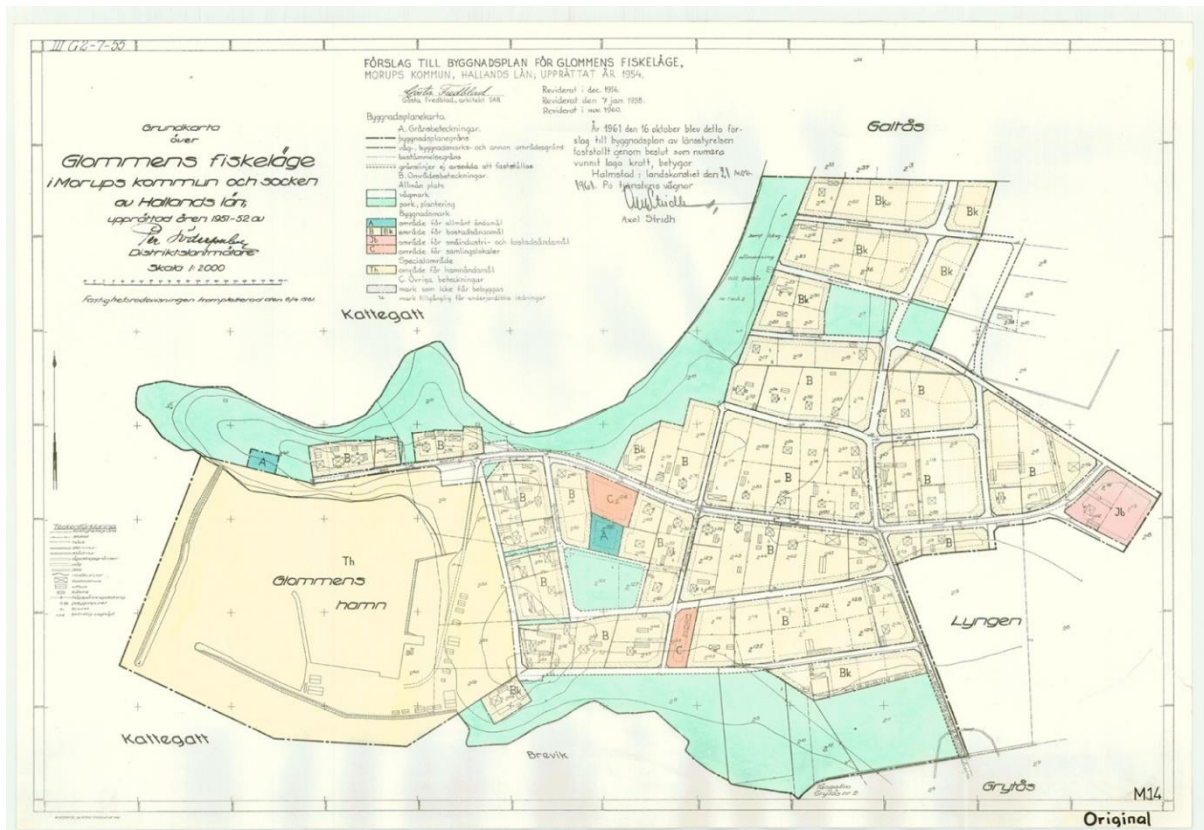


TRAFIKUTREDNING GLOMMENS HAMN



TRAFIKUTREDNING HAMN

GLOMMENS

KUND

Falkenbergs Kommun

KONSULT

WSP Advisory

Box 13033
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19
Tel: +46 10-722 50 00
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
wsp.com

KONTAKTPERSONER

Alexander Hörnquist
alexander.hornquist@wsp.com
0703482393

Carl-Johan Schultze
carl-johan.schultze@wsp.com
0730570076

Julie Schack Møller-Kristensen
julie.schack@wsp.com
0766983376

UPPDRAGSNAMN
Trafikutredning Glommens hamn

UPPDRAGSNUMMER
10307288

FÖRFATTARE
Carl-Johan Schultze, Alexander
Hörnquist, Julie Schack Møller-
Kristensen

DATUM
2020-11-27

ÄNDRINGSDATUM

Granskad av
Henrik Vågfelt

Godkänd av
Alexander Hörnquist

INNEHÅLL

1	SYFTE OCH BAKGRUND	4
2	BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN	4
2.1	VÄGNÄT	4
2.2	KOLLEKTIVTRAFIK	5
2.3	GÅNG- OCH CYKELSTRÅK	5
2.4	MÅLPUNKTER	6
3	TRAFIKALSTRING	6
3.1	BEFINTLIGA VERKSAMHETER OCH BOSTÄDER	7
3.2	FRAMTIDA TRAFIKALSTRING	7
3.2.1	Scenario 1 - Turism	8
3.2.2	Scenario 2 - Bostäder	9
3.2.3	Scenario 3 – Bostäder och turism	10
4	KAPACITETSUTREDNING	11
4.1	BEFINTLIG TRAFIK INOM GLOMMEN	11
4.2	FRAMTIDA KAPACITET	11
5	PARKERINGSBEHOV	12
5.1	SAMLOKALISERING	13
6	ÅTGÄRDSMÖJLIGHETER	15
6.1	GLUMSTENSVÄGEN	15
6.1.1	Alternativ resväg för cykeltrafik	15
6.1.2	Farthinder	17
6.1.3	Bygdeväg / 2–1 väg	18
6.1.4	Separat gång- och cykelbana	20
6.1.5	Hastighet	20
6.1.6	Korsningspunkter	20
7	SLUTSATSER	21

1 SYFTE OCH BAKGRUND

Projektet omfattar en trafikutredning för pågående detaljplanarbete i Glommens hamn. Hamnområdets planeras att byggas ut och exploateras för att bättre utnyttja dess potential. Under 2015 påbörjades arbetet med utformningen av ett planprogram och tre exploateringsförslag togs då fram. Syftet med denna trafikutredning är därför att klargöra de olika förslagets trafikala påverkan och konsekvenser inom hamnområdet och Glommen.

Hamnens norra del består av en småbåtshamn med tre bryggor med intilliggande mindre sjöbodar. Hamnens södra del avgränsas av en nyligen renoverad pir i väster och en bred kaj utmed dess södra sida som främst nyttjas för fiskeriverksamhet. Utmed kajen återfinns större fiskebodar som används för olika ändamål.

I centrum av hamnen bedrev Falkenberg Seafood parti- och detaljhandel med fisk och skaldjur. De hade även en fiskaffär intill verksamheten i hamnen. Verksamheten är nu nedlagd och lokalerna nyttjas istället av Glommen pizzeria som flyttat hit. Här finns också den nybyggda Glommens Marina, där försäljning av segelbåtar och båtillbehör samt service och reparationer på fritidsbåtar sker. Ovanför Marinan ligger det gamla trålbinderiet där man tillverkat trålar sedan 1959. Intill verksamheterna finns även äldre fiskebodar som bidrar till den genuina känslan av en fiskehamn.

Hamnen och den omgivande naturen utgör även ett utflyktsmål för turister utmed hallandskusten. I anslutning till hamnens norra del ligger Glomstensudden där det stora "Glomstensblocket" återfinns.

2 BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

2.1 VÄGNÄT

Glumstensvägen utgör idag den enda direkta vägen in och ut till Glommen. Största delen av trafiken inom Glommen trafikerar därför denna vägen, så som motorfordon, cyklar och personer till fots. Vägen karakteriseras, likt många kustsamhällen, av en small huvudväg med korta svängradier och med bebyggelse och växtlighet utmed färdbanan som minskar sikten. I dagsläget finns ingen specifik plats för gång- och cykel då befintlig vägbredd i genomsnitt är strax över 5 meter.

Trafikverket är väghållare för Glumstensvägen fram till korsningen med Fiskehamnsvägen i hamnområdet. Resterande vägar inom samhället ingår i den lokala vägsamfälligheten.



Figur 1. Glumstenvägens dragning genom Glommen. Källa: Falkenberg Kommun

2.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Busslinje 2 trafikerar samhället och har sin ändhållplats i centrala Glommen, där den vänder utmed egen vändslinga. Linjen går i 30 min trafik under större delen av dygnet och under helger. Hållplatsen Glommen ligger kloss an med Glommens lokala matbutik, vilket utgör en viktig målpunkt. Hållplatsen är planområdet närmsta och ligger på ett gångavstånd på ca 750 m.

2.3 GÅNG- OCH CYKELSTRÅK



Figur 2. Befintliga gång- och cykelbanor. Källa: Falkenberg Kommun

Det befintliga gång- och cykelnätet i Glommen består till mestadels av den angränsande Kattegatleden tillsammans med små gång- och cykelkopplingar mellan befintliga lokalgator. På ortens många lokalgator förväntas hastigheten och trafikmängden vara låg och utgöras av lokaltrafik. Vilket gör det möjligt för cyklister och fotgängare att använda vägen tillsammans med motorfordon.

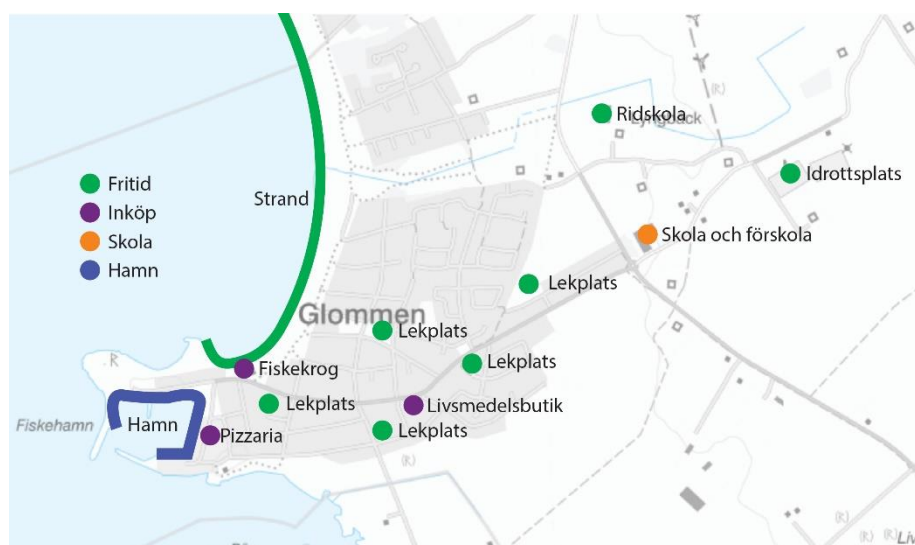
På Glumstenvägen, som utgör ortens huvudväg, finns dock inte tillräckligt med åtgärder för att det ska kännas tryggt och säkert att gå och cykla i

blandtrafik. Trafikmängden utmed vägen är högre samtidigt som bredden är begränsad och sikten bitvis bristfällig.

2.4 MÅLPUNKTER

Inom Glommen återfinns flertalet målpunkter av varierande karaktär. De mest signifikanta utgörs av livsmedelsbutiken, skolan, pizzerian och ortens busshållplatser.

Långavekaskolan ligger ca 1,5 km öster om planområdet, där väg 735 och 737 möts. Skolan är en F-5 skola med förskola och fritids. Från år 6 fortsätter eleverna sin skolgång i Skogstorpsskolan ca 5 km söderut. Glommens idrottsplats ligger i anslutning till Långavekaskolan.



Figur 3. Målpunkter. Källa: Falkenberg Kommun, egen bearbetning.

3 TRAFIKALSTRING

Falkenbergs kommun planerar genom detaljplanen att möjliggöra exploatering av bostäder och verksamheter i hamnområdet. Tre förslag togs fram i tidigare planarbete 2015, vilket denna utredning baseras på. Bostäderna och verksamheterna antas inom utredningen kunna byggas ut etappvis med färdigställande år 2030. Prognosåret för utredningen blir därför 2050.

Likt många kustsamhällen varierar trafikmängden inom Glommen beroende på säsong. Trafikalstringen har därför valt att återspegla det nyttjande som sker under sommarmånaderna. Alstringen benämns inom rapporten fortfarande som årsdygnstrafik (ÅDT), även om den representerar sommarsäsongens trafik.

Utbyggnadsförslagen från tidigare planarbete är utförda på övergripande nivå och saknar detaljerade uppgifter om antal boende, ytor eller verksamhetsutövare. Inom utredningen har därför antaganden gjorts, i samråd med kommunen, där information har saknats.

3.1 BEFINTLIGA VERKSAMHETER OCH BOSTÄDER

Inom hamnområdet finns idag många olika verksamheter. I hamnens norra delar återfinns sju befintliga bostäder och Glommens båtklubbsslokal, båtplatser och parkeringsmöjligheter. Inom hamnområdet finns idag flertalet sjöbodar för både industriellt och privat bruk. I Falkenbergs Seafoods tidigare lokaler huserar idag Glommens pizzeria. Inom hamnområdet återfinns även Glommen marina, Vadbinderiet samt båtuppställningsplatser med angränsande båtramp. Uppgifter saknas idag på hur mycket trafik dessa verksamheter alstrar, varför erfarenhetsmässiga antaganden gjorts. Småbåtplatserna antas vara fullt belagda under sommarmånaderna och mer eller mindre onyttjade under resterande delar av året varför ett genomsnittligt nyttjande på 50 % antagits inom utredningen.

Tabell 1 Beräknad befintlig ÅDT inom planområdet

Befintlig antagen ÅDT

Befintlig pizzeria	60
Befintliga privata sjöbodar	10
Vadbinderi	4
Befintliga sjöbodar fiskeindustri	50
Glommens marina	10
Småbåtshamn, ca 100 båtplatser och 20 bilplatser	20
Befintliga hus (7 st)	40

3.2 FRAMTIDA TRAFIKALSTRING

Likt befintlig trafikstring har erfarenhetsmässiga antaganden gjorts för att uppskatta den framtida trafikstringen för de tre exploateringsförslagen.

Hotellet och campingen antas ha full beläggning under sommarsäsongen, där samtliga gäster antas komma med egen bil. Campingplatserna antas inte ha några anställda medan hotellet antas generera ett arbetstillfälle per 10 gäster, där samtliga kommer med egen bil. De anställda bedöms göra två fordonsrörelser per dygn och gäster antas generera tre resor per dygn.

3.2.1 Scenario 1 - Turism

Hotellet anses möjliggöra plats för 100 hotellrum och 10 arbetstillfällen, vilket bedöms generera 320 bilförflyttningar. 30 campingplatser och 10 campingstugor bedöms få plats inom utmarkerade områden. Dessa beräknas generera 90 bilförflyttningar per dygn. En utökning med 30 st båtplatser antas generera 6 bilförflyttningar per dygn. Säsongs och småskaliga verksamheter inom hamnområdet antas generera turisttrafik under säsongsmånaderna på ca 60 bilförflyttningar per dygn. Tillkommande fiskebutik med fisketurer i Falkenbergs seafoods tidigare lokaler antas medför 10 bilförflyttningar per dygn.

Exploateringen medför att vissa befintliga verksamheter och dess tillhörande trafikallsträng försvinner. Till dessa hör Vadbinderiet, samtliga sjöbodar och Glommens marina. Totalt medför det en minskning av befintlig trafikallsträng med 74 bilförflyttningar per dygn.



Figur 4 Exploateringsscenario 1 för hamnområdet i Glommen. Källa: Falkenberg Kommun

3.2.2 Scenario 2 - Bostäder

Hotellet anses möjliggöra plats för 50 hotellrum och 5 arbetstillfällen, vilket bedöm generera 160 bilförflyttningar per dygn. 30 campingplatser bedöms få plats inom utmarkerade områden. Dessa beräknas generera 90 bilförflyttningar per dygn. En utökning med 30 st båtplatser antas generera 6 bilförflyttningar per dygn. Säsongs och småskaliga verksamheter inom hamnområdet antas generera turisttrafik under säsongs månaderna, vilket bedöms generera ca 60 bilförflyttningar per dygn. De 55 planerade bostäderna har genom trafikverkets alstringsverktyg beräknats generera 238 bilförflyttningar per dygn.

Exploateringen medför att befintliga verksamheter och dess tillhörande trafikstring försvinner. Till dessa hör Vadbinderiet, samtliga sjöbodar och Glommens marina. Totalt medför det en minskning av befintlig trafikstring med 74 bilförflyttningar per dygn.



Figur 5 Exploateringsscenario 2 för hamnområdet i Glommen. Källa: Falkenberg Kommun

3.2.3 Scenario 3 – Bostäder och turism

Hotellet anses möjliggöra plats för 130 hotellrum och 13 arbetstillfällen, vilket bedöm generera 416 bilförflyttningar per dygn. En utökning med 100 st båtplatser antas generera 20 bilförflyttningar per dygn. Säsongs och småskaliga verksamheter inom hamnområdet antas generera turisttrafik under säsongs månaderna, vilket uppskattas generera ca 60 bilförflyttningar per dygn. De planerade bostäderna på 35 enbostadshus och 50 lägenheter har genom trafikverkets alstringsverktyg beräknats generera 274 bilförflyttningar per dygn.

Exploateringen medför att befintliga verksamheter och dess tillhörande trafikstring försvinner. Till dessa hör Vadbinderiet, samtliga sjöbodar, Glommens marina och befintlig pizzeria. Totalt medför det en minskning av befintlig trafikstring med 134 bilförflyttningar per dygn.



Figur 6 Exploateringsscenario 3 för hamnområdet i Glommen. Källa: Falkenberg Kommun

Tabell 2 Beräknad tillkommande ÅDT för respektive scenario inom planområdet

Tillkommande ÅDT	Scenario Turism	Scenario Bostäder	Scenario Bostäder och Turism
Vandrarhem / hotell	320	160	416
Campingstugor	30	-	-
Fiskbutik mm	10	-	-
Bostäder	-	238	152
Lägenheter	-	-	122
Nya båtbygggar	6	6	20
Camping (högsäsong)	90	90	-
Småverksamheter	60	60	60
Totalt	636	674	830

4 KAPACITETSUTREDNING

4.1 BEFINTLIG TRAFIK INOM GLOMMEN

Befintliga trafikmängder inom Glommen är tagna utifrån Trafikverkets trafikmätningsspunkt i utmed Glumstensvägen. Mätningen utfördes 2012 och behöver därmed räknas upp för att återspegla nuläget. Detta har utförts genom att använda uppräkningsstal från EVA 2017–2040 för Södra VVÄ, dit Falkenberg tillhör. Inom kommunen förväntas personbilstrafiken öka med ca 1,2 procent per år. Trafikuppräkningsstalet återspeglar en övergripande trafikökning inom ett stort geografiskt område, varför lokala avvikelser förekommer. Trafiken utmed Glumstensvägen utgörs främst av lokaltrafik utan någon genomfartstrafik, varför en trafikuppräkning anses vara direkt kopplad till en exploatering av samhället. Därmed antas den generella trafikuppräknningen återge en för hög trafikföring på Glumstensvägen år 2020. Inom utredningen har siffrorna ändå valts att nyttjas för att på så sätt säkerställa en högre framtida trafikmängd.

Trafikmätningen utmed Glumstensvägen visade på ett ÅDT på 1710 fordon/dygn under 2012, vilket trafikuppräknat till 2030 ger ett ÅDT på 2112 fordon/dygn.

4.2 FRAMTIDA KAPACITET

Framtida exploatering av hamnområdet i Glommen antas utgöra all tillkommande trafikmängd fram till 2050. Därmed kommer inte befintlig trafik utmed Glumstensvägen att räknas upp till mer än år 2020. Den framtida trafikföringen utmed Glumstensvägen år 2050 beräknas då genom att addera respektive scenarios beräknade alstring med den uppräknad årsdygnstrafiken för 2030 utmed Glumstensvägen. Trafikmängder år 2050 presenteras i tabell 3 nedan.

Tabell 3 Beräknad ÅDT utmed Glumstensvägen för respektive scenario år 2050

	Scenario Turism	Scenario Bostäder	Scenario Bostäder och turism
Beräknad ÅDT 2050:	2748	2786	2942

Den framtida trafikmängden kommer utifrån erfarenhetsmässiga bedömningar inte att påverka trafikkapaciteten utmed Glumstensvägen nämnvärt. Det är främst befintlig cirkulation mellan Glumstensvägen och väg 735 som tillkommande trafikmängder skulle kunna innebära kapacitetbergränsningar.

Utifrån tidigare framtagna trafikutredning av ÅF under 2018, för pågående exploatering av Långaveka 3:21 och Långaveka 4:1, framgår att befintlig cirkulationsplats har en mycket god kapacitet att möta framtida trafikökningar. Inom den utredningen uppskattades trafikmängderna under maxtimmen utmed Glumstensvägen vara 296 fordon och utgöra ca 11% av ÅDT. Dessa trafikmängder återspeglar nästan precis de framräknade trafikmängderna för scenario 3, som hamnar på 326 fordon under maxtimme. Scenario 3 är även det scenario som medför störst trafikbelastning. Eftersom trafikmängderna inom de båda utredningarna inte skiljer sig nämnvärt anses beräknad kapacitet från tidigare utredning inte ändras nämnvärt. Därmed anses mycket god kapacitet fortsatt återfinnas inom befintlig cirkulation och därför kan det fastställas att framtida trafikkapacitet inom Glommen inte kommer påverkas till följd av planerad exploatering av hamnområdet.

5 PARKERINGSBEHOV

Befintligt parkeringsbehov har beräknats utifrån kommunens parkeringsnorm från 2011. Respektive rum för kommande hotell och konferensverksamhet bedöms generera 50 BTA. Vilket genererar 5000, 2500 och 6500 BTA för respektive scenario. Parkeringsbehovet för hotell beräknas till 25 platser per 1000 BTA. Framtida bostäder kommer vid samnyttjad parkering att kräva 1,7 platser per hus och 11 platser per 1000 BTA. Parkeringsbehovet för framtida småhandel inom hamnområdet bedöms bli 20 platser per 1000 BTA. Campingbodarna antas, likt bostäderna kräva 1,7 platser per bostad. Campingplatsernas parkeringsbehov antas rymmas inom egen yta.

Tabell 4 Beräknat parkeringsbehov för respektive scenario

Parkeringsbehov	Scenario Turism	Scenario Bostäder	Scenario Bostäder + turism
Vandrarhem / hotell	125	62,5	162,5
Campingstugor / bodar	10		
Bostäder		93,5	59,5
Lägenheter			38,5
Nya båtbygggar	6	6	20
småverksamheter	12	12	12
	153	174	293

5.1 SAMLOKALISERING

Eftersom exploateringens olika verksamheter kommer belasta parkeringsplatserna under olika tider finns det potential till samnyttjande av platserna. Vid flera olika parkeringsändamål kan en bilplats nyttjas av olika verksamheter om anspråken på platsen sker under olika tidpunkter över dygnet. Detta ger en mer effektiv användning av parkeringsytorna. Ett sådant samnyttjande förutsätter dock att bilplatserna inte är reserverade för enskilda personer eller verksamheter. Samnyttjande underlättas om parkeringsanläggningen är stor samt tidsreglerad. Genom tidsreglering undviks också att parkeringen används som långtidsuppställning av fordon.

Utifrån Falkenbergs kommuns egna samnyttjandenorm har nedan tabell tagits fram vilket visar på en schablonmässig belägningsgrad för olika lokalkategorier under olika tidsintervall. I de fall data saknats har uppgifter hämtats från samnyttjandegrader i Malmö och Örebro,

Tabell 5 Beräknad samnyttjandegrad utifrån Falkenberg, Malmös och Örebros parkeringsnormer

Nyttjandegrad	Vard. 9-16	Fre. 16-19	Lör. 10-15	Kväll & natt
Boende	50 %	80 %	50 %	90 %
Hotell	50 %	50 %	30 %	80 %
Handel	45 %	75 %	100 %	-
Idrott (båtplatser)	10 %	60 %	90 %	-

Samnyttjandet har därefter beräknats för respektive utbyggnadsscenario. Dimensionerande parkeringssituation beräknas, för samtliga scenarion, ske under natten då boende och gäster till hotellet nyttjar parkeringen

Tabell 6 Beräknad samnyttjandegrad för scenario 1

Samnyttjande	Vard. 9-16	Fre. 16-19	Lör. 10-15	Kväll & natt
Boende	5	8	5	9
Hotell	63	63	38	100
Handel	5	9	12	
Idrott (båtplatser)	1	4	5	
	74	83	60	109

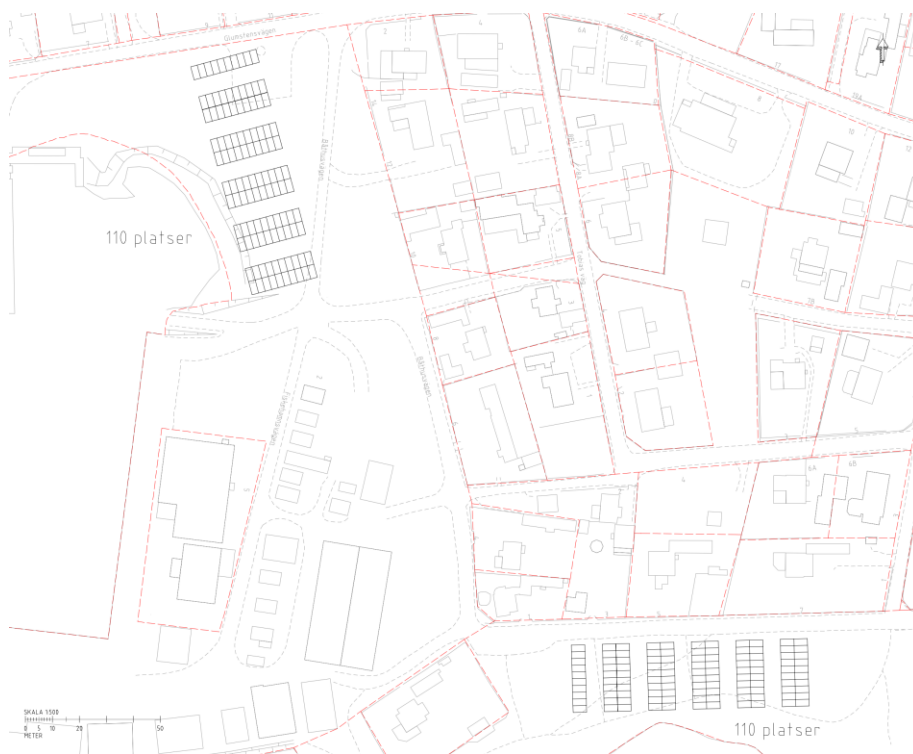
Tabell 7 Beräknad samnyttjandegrad för scenario 2

Samnyttjande	Vard. 9-16	Fre. 16-19	Lör. 10-15	Kväll & natt
Boende	47	75	47	84
Hotell	31	31	19	50
Handel	5	9	12	
Idrott (båtplatser)	1	4	5	
	84	119	83	134

Tabell 8 Beräknad samnyttjandegrad för scenario 3

Samnyttjande	Vard. 9-16	Fre. 16-19	Lör. 10-15	Kväll & natt
Boende	49	78	49	88
Hotell	81	81	49	130
Handel	5	9	12	
Idrott (båtplatser)	2	12	18	
	138	181	128	218

Parkeringsplatserna bör vara lättillgängliga, enkla att hitta och placerade åtkomligt för samtliga verksamheter. På så sätt minskas söktrafik till platserna och goda förutsättningar skapas för att alla platser nyttjas väl. Den samnyttjade parkeringsplatsen placeras förslagsvis inom planområdets nordöstra del i anslutning till Glumstenvägens angöring hamnen. Det finns även möjlighet att placera en parkeringsyta öster om planområdet utmed Breviksvägen. Vid en samlokalisering frigörs krävt utrymme för parkering inom hamnområdet som istället kan utformas som gångator. Inom utredningen har förslag på placeringar av gemensamma parkeringsytor tagits, vilket visas i figur 7 nedan samt i bilaga 1.



Figur 7 Förslag på placering av en gemensam parkeringsyta för hamnområdet

6 ÅTGÄRDSMÖJLIGHETER

6.1 GLUMSTENSVÄGEN

För att öka trafiksäkerheten och trygghetskänslan utmed vägen för alla trafikanter, framförallt för de som går och cyklar längs Glumstensvägen, har ett antal förslag tagits fram inom rapporten. Förslagen har endast tagit fram utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv, där byggbarheten erfarenhetsmässigt bedömts som rimlig.

Trafikverket är idag väghållare av Glumstensvägen varför en vidare dialog krävs för ett framtida förverkligande av åtgärderna. Ett införlivande av åtgärder utmed vägen ansvarar därför trafikverket för och måste därmed först godkännas av myndigheten innan de eventuellt planerar, projekterar och utför åtgärden. Inom projektet har en första kontakt tagits med Trafikverket där det framgick att nedan föreslagna åtgärder kommer vara svåra för Trafikverket att godta eftersom de innebär att vägens karaktär ändras mot en lokalgata med en sämre framkomlighet. En ombyggnation av Glumstensvägen kommer därför inte rekommenderas av Trafikverket och därmed troligtvis inte heller prioriteras. Ett möjligt alternativ som diskuterades under mötet var att istället överlåta vägen till kommunen som då ansvarar och säkerställer dess funktion.

6.1.1 *Alternativ resväg för cykeltrafik*

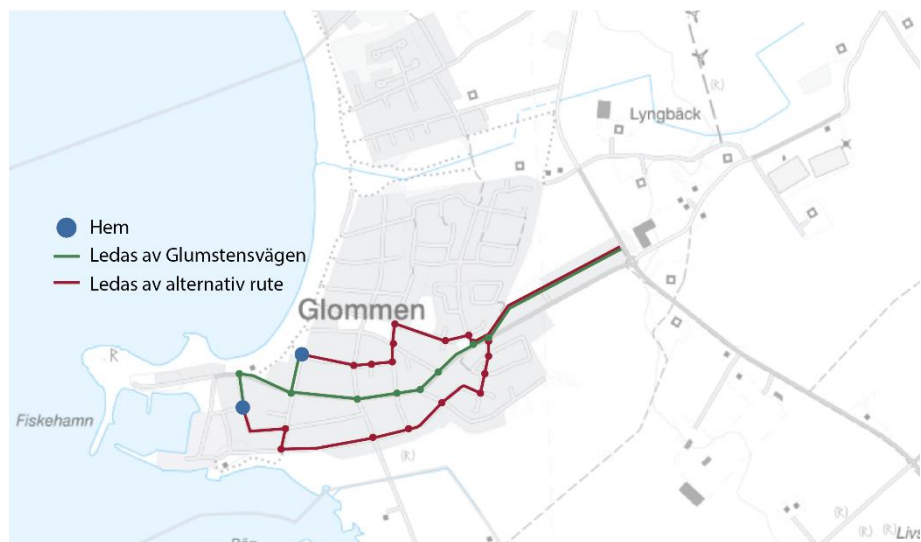
Ett alternativ till att förbättra möjligheterna till gång och cykel utmed Glumstensvägen är att leda om den trafiken till lokalgator bakom Glumstensvägen, och därmed undvika olika trafikanter samsas om utrymmet på Glumstensvägen.



Figur 8. Alternativ utformning av cykelväg. Källa: Falkenberg Kommun, egen bearbetning.

För trafik från hamnen och villorna söder om Glumstenvägen är ett alternativ att leda gång och cykelstråket via Breviksvägen, Fyrkarlens Väg och Sammels Väg. Detta skapar dock två extra korsningar över Glumstenvägen för de som ska ta sig till och från Glommen via t.ex. Kattegattleden.

En alternativ väg är att nyttja Fyrleden söderut, se figur 12. Fyrleden är ett havsnärt alternativ till Kattegattleden på sträckan mellan Glommen och Olofsbo som nyttjas av fotgängare och cyklister. Dock är kvalitén på vägarna på sträckan av en lägre standard, med mindre bredder och flertalet farthinder. Därför anses denna resväg inte vara lika attraktiv och inte heller utgöra något reellt alternativ för t.ex. cykelpendling till Falkenberg utan mer brukas för sällannyttjande och turism.



Figur 9. Alternativ utformning av cykelväg. Källa: Falkenberg Kommun, egen bearbetning.

För gång- och cykeltrafik från den västra delen av Glommen till skolan finns fler olika ruter, beroende på var man bor. Att nyttja lokalgatorna visar sig vara något krångligare, längre och inte lika intuitiv än om man nyttjar huvudvägen, se figur 9.

För de som inte är van vid vägnätet i Glommen, så som turister, är en alternativ resväg svår att hitta och hålla koll på. Även vid utsättning av skyltar kommer det finnas problem att hitta rätt väg, för att den intuitivt inte innebär den genaste vägen till målpunkten och därmed upplevs som krånglig. Därför kan Glumstensvägen fortsättningsvis förväntas nyttjas till fots och på cykel även om åtgärder för att motverka detta införs.

För personer som nyttjar vägnätet i Glommen till vardags behöver problematiken att hitta rätt skyltad resvägs inte innebära något problem. Dock bör man vara uppmärksam på att alla inte ser fördelarna med att välja en trafiksäkrare resväg bakom huvudvägen. Utan trafikanter till fots och på cykel vill som huvudregel använda den väg som känns lättast och genast för just dem. Om det inte finns ett högt mervärde vid en omväg (till exempel en trygg GC-bana) kommer de flesta inte att använda denna. Personer som går och cyklar tar sig fram med egen kraft och en extra sträcka på 100 meter kan snabbt kännas som mycket. Eftersom Glumstensvägen idag utgör den genaste vägen genom samhället förväntas många fortsättningsvis vilja nyttja vägen.

Vill man göra det simpelt, intuitivt och lätt att välja cykeln för båda invånare och turister i Glommen är det viktigt att ha fokus på vilken typ av infrastruktur som erbjuds. Desto mer centralt och gent cykelinfrastrukturen är placerad, desto mer blir den en del av orten och dennas självförståelse. Vilket i sig också kan bidra till att få fler att använda cykeln. Rekommendationen är därför att hitta en lösning där Glumstensvägen uppgraderas till att inkludera gång och cykel.

6.1.2 Farthinder

Vid ett bevarande av befintlig utformning av Glumstensvägen där gående, cyklister och fordon samnyttjar vägen, anses åtgärder krävas för att säkerställa en låg hastighet. Motorfordon måste följa skyltad hastighet på 30 km/h för att vägen skall upplevas som tryggt att gå och cykla utmed. Ett sätt att säkerställa hastighetsbegränsningen med är fysiska farthinder – till exempel chikaner eller busskuddar.

Byggs fysiska farthinder bör dessa vara anpassade för gående och cyklister för att inte tvinga ut dessa trafikanter mitt i vägen för att mixas med motorfordon. Genom att skapa en tydlighet vid varje farthinder undviks samspelssituationer mellan motorfordon och övriga trafikanter om 'vem kör först' över farthindren.



Figur 10 Exempel på en utformning av farthinder som möjliggör en säker passage för gående och cyklister utmed dess sidor

6.1.3 Bygdeväg / 2–1 väg

Ett annat alternativt är att skapa en bygdeväg utmed Glumstensvägen. På en bygdeväg samsas motorfordon från båda riktningarna om en smalare centralt placerad körbana. Körbanans bredd möjliggör endast färd för ett fordon och vid möten mellan motorfordon måste vägrenen nyttjas. Genom att minska vägbredden för motorfordon frigörs utrymme till att bredda vägrenen för gående och cyklister. Med breda vägrenar kommer det finnas plats för personer till fots och på cykel. Detta minskar hastigheten utmed vägen och ökar tryggheten för trafikanter som går och cyklar.

Bygdeväg används idag både i Danmark och Nederländerna, men också i Sverige. För att möjliggöra en utbyggnad till bygdeväg rekommenderas att årsdygnstrafiken utmed vägen inte överskrider 3000 motorfordon/dygn och att det under maxtimme inte passerar fler än 300 motorfordon/timme.



Figur 11 Exempel på bygdeväg. Källa: Trafikverket, egen bearbetning

För att denna typ av utformning ska funka på ett bra sätt, krävs en komplettering av fysiska farthinder och för att säkerställa trygghet och låg hastighet utmed vägen. Ett alternativ eller en komplettering är placera ut markeringsskärmar för farthinder utmed sträckan som säkerställer att motorfordon inte konstant nyttjar vägrenen, utan håller sig inom körfältet. Risk finns annars att motorfordon stannar kvar inom vägrenen eller att hastighetsbegränsningen utmed mittfilen överskrids.



Figur 12 Ett exempel på Bygdeväg med markeringsskärmar som fartreducerande åtgärd kan ses på Bøtøvej, Væggerløse i Danmark. Källa: Google maps

För att undvika att de bredda vägrenarna inte nyttjas som parkering bör parkeringsförbud skyltas utmed hela sträckan.

Ett förslag på utformning av en bygdeväg har tagits fram inom utredningen, vilket återges i Bilaga 2. Körbanans bredd har då satts till 3 meter och resterande yta utgörs då av vägrenar. Befintlig vägbredd är dessvärre mycket smal utmed flera sträckor där bredden på vägrenen bitvis understiger 0,7 m. En sådan bredd anses för smal för att gående och cyklister skall uppleva vägen som trygg och säker att samnyttja med motorfordon, vilket sänker standarden för förslaget.

6.1.4 Separat gång- och cykelbana

Glumstensvägens befintliga vägyta medger inte plats för en breddning med intilliggande gång- och cykelbana utan att ta mer gatumark i anspråk. Inom tidigare detaljplan från 1961¹ finns möjlighet för att bredda Glumstensvägen genom att ta mer mark i anspråk norr om befintlig väg. Inom utredningen har därför ett förslag på en möjlig utformning skapats för att illustrera en sådan breddning och vilket markanspråk det skulle kunna innebära, vilket återfinns i bilaga 3. I utformningsförslaget har befintlig vägyta behållits i största möjliga mån och en breddning har framför allt skett via anläggning av en ny gång- och cykelbana.

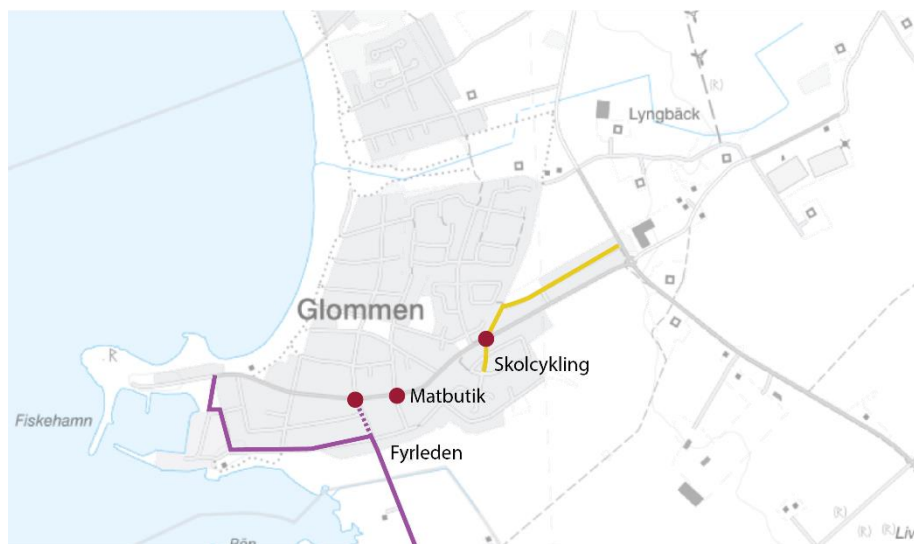
En anläggning av en ny gång- och cykelbana rekommenderas endast om den utförs utmed hela sträckningen för att en kontinuerlig utformning där cyklister och gående slipper byta mellan att färdas utmed vägen och på gång- och cykelbanan.

6.1.5 Hastighet

Hastigheten på Glumstensvägen kan med fördel sänkas till 30 km/h på hela sträckan, för att öka säkerheten. I nuläget är fartgränsen 50 km/h utmed de första 250 metrarna från cirkulationen. Eftersom hastigheten redan är reducerad i och med cirkulationsplatsen, anses det inte motiverat att öka hastigheten till 50 km/h mellan cirkulationsplatsen och hastighetsreduceringen till 30 km/h, 250 meter längre in i orten. För att efterlevnaden skall följas vid en utökning av hastighetsreduceringen med 30 km/h fram till cirkulationen placeras förslagsvis refugportar utmed vägsträckan.

6.1.6 Korsningspunkter

Oavsett vilken åtgärd som väljs för Glumstensvägen rekommenderas att säkra korsningar skapas utmed sträckan. Speciellt om fordonstrafiken förväntas öka på sträckan. De är främst tre korsningar som anses i behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.



Figur 13. Korsningspunkter. Källa: Falkenberg Kommun, egen bearbetning.

¹ <https://www1.falkenberg.se/infovisaren/detaljplaner/M14.pdf>

Sammels väg utgör idag huvudstråket till och från skolan. Vid dess anslutning till Glumstensvägen saknas idag en säker korsningspunkt över till Fyrkarlens väg. Förare utmed Glumstensvägen har idag bristfällig sikt för en eventuellt korsande gång- och cykeltrafik i denna punkt. Därför är det viktigt att en trafiksäker gång- och cykelpassage skapas i korsningen för att säkerställa en låg hastighet och hög trygghet i korsningen.

Glommens matbutik förväntas fortsättningsvis utgöra den primära målpunkten inom Glommen, med flertalet resor till och från butiken. Därför är det viktigt att säkerställa goda korsningsmöjligheter i denna punkt för att skapa möjligheter för både barn och vuxna att ta sig över vägen att ta sig över vägen säkert. Eventuella hastighetssäkrande åtgärder bör här samspela med korsningsåtgärder för gång och cykel.

Även vid korsningen mellan Fyrleden och Glumstensvägen rekommenderas trafiksäkerhetshöjande åtgärder för att säkerställa goda möjligheter för gående och cyklister att på ett säkert sätt kunna ta sig över Glumstensvägen.

7 SLUTSATSER

Den trafikalstring som planprogrammets framtida exploateringsscenarier innebär beräknas inte medföra några kapacitetsproblem inom Glommen eller vid dess anslutning till väg 735. Befintligt vägnät anses ha god kapacitet för att möta framtida trafikökningar.

Parkeringsbehoven för de olika scenarierna bedöms kunna reduceras om en samnyttjad parkeringsplats för samtliga verksamheter införs inom planområdet. För exploateringsscenario 3 krävs ett totalt parkeringsbehov på 218 platser, vilket ytmässigt bedöms svårt att placera inom området. Därför har ett förslag på två separata parkeringsytor föreslagits, där en yta är belägen utanför planområdet.

Glumstensvägen utgör idag huvudvägen genom samhället och den genaste vägen till och från ortens målpunkter. Vägen bedöms fortsättningsvis utgöra den givna färdvägen för samtliga trafikanter, varför ett fungerande samspel mellan dess måste säkerställas. För att öka trafiksäkerheten och trygghetskänslan utmed Glumstensvägen för gående och cyklister förordas därför att gällande hastighetsbegränsning säkerställs genom att farthinder placeras utmed vägen.

Trafikverket är idag väghållare av Glumstensvägen varför en vidare dialog krävs för ett framtida förverkligande av åtgärder utmed vägen. En ombyggnation av Glumstensvägen kommer troligtvis inte rekommenderas av Trafikverket och bedöms få en låg prioritet. Ett möjligt alternativ för att säkerställa en ombyggnation är att istället överlåta Glumstensvägen till kommunen som då ansvarar och säkerställer dess funktion.

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 50 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB
Box 13033
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19

T: +46 10-722 50 00
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

