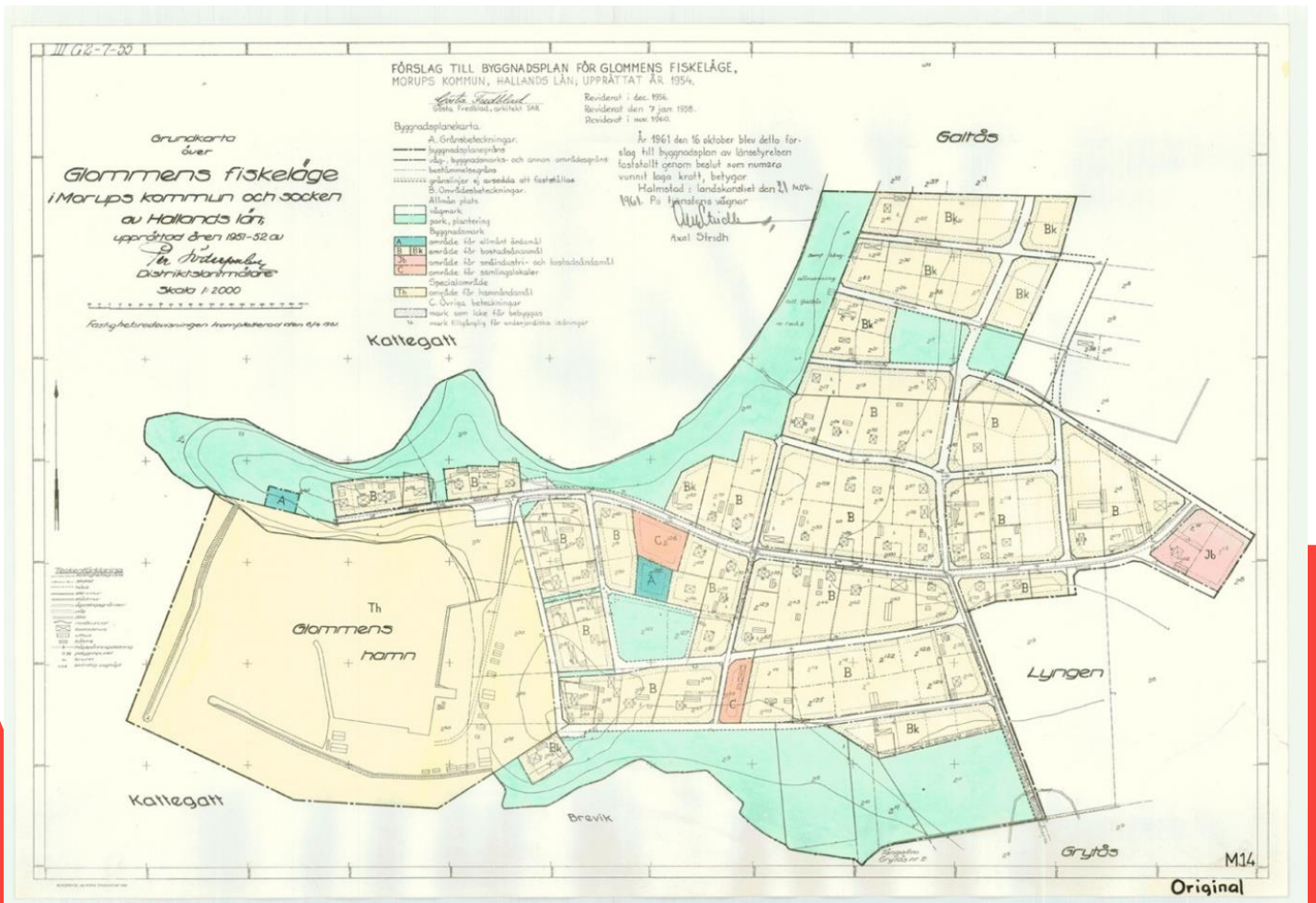


TRAFIKUTREDNING, GLOMMENS HAMN

2026-01-22





Uppdragsinformation

Uppdragsnamn	Trafikutredning, Glommens hamn
Uppdragsnummer	10375023
Författare	Leila Goletic, Karl Hedin, Sofia Eriksson
Datum	2026-01-22

Kund

Falkenbergs kommun

Konsult

WSP
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
wsp.com

Kontaktpersoner

Falkenbergs kommun

Kontaktperson: Sigrid Boëthius Väärt
sigrid.boethius-vaart@falkenberg.se

WSP

Uppdragsledare: Leila Goletic
leila.goletic@wsp.com

Innehåll

1	INLEDNING	4
1.1	BAKGRUND OCH SYFTE	4
1.2	TIDIGARE UTREDNINGAR	4
2	NULÄGESBESKRIVNING	6
2.3	VÄGNÄT	6
2.4	KOLLEKTIVTRAFIK	6
2.5	GÅNG- OCH CYKELSTRÅK	7
2.6	MÅLPUNKTER	7
3	TRAFIKALSTRING	9
3.1	DAGENS TRAFIK	9
3.2	FRAMTIDA TRAFIK	10
4	FRAMTIDA EXPLOATERINGSFÖRSLAG	11
4.1	NY STRÄCKNING AV BÅTHUSVÄGEN	11
4.2	HÅLLPLATSLÄGE OCH VÄNDYTA FÖR BUSS	13
4.3	GÅNG OCH CYKELTRAFIK	13
4.4	HÖJDSÄTTNING	14
4.5	GÅNGFARTSOMRÅDE OCH SIKT I KORSNINGAR	16
5	KÖRSPÅRSANALYS	17
5.1	BREVIKSVÄGEN SOM ALTERNATIV VÄG FÖR LASTBILAR	17
5.2	UPPSTÄLLNING AV BÅTSLÄP PÅ PARKERINGSYTA	20
6	SLUTSATS	23
7	BILAGOR	24

1 INLEDNING

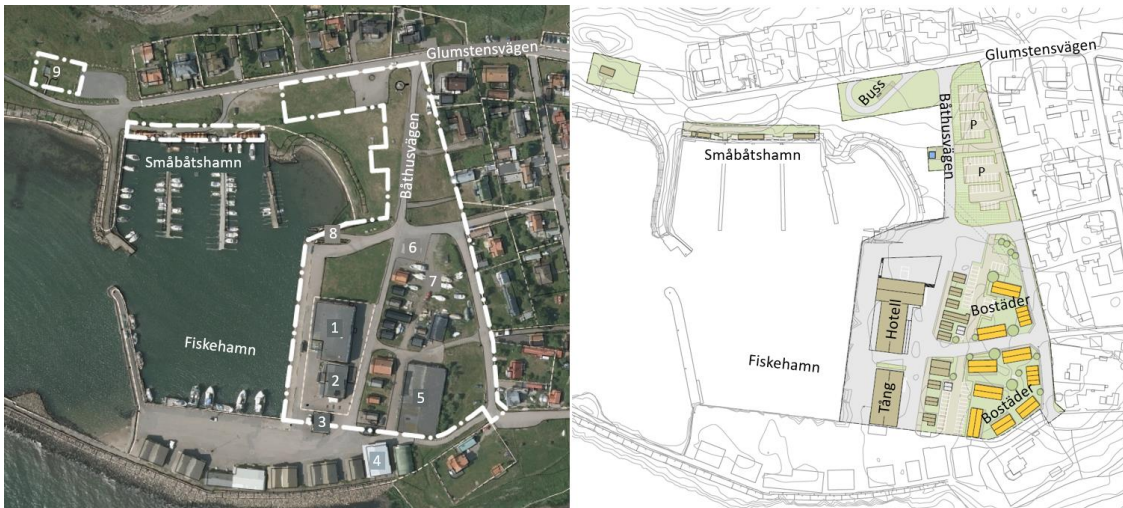
1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

En reviderad trafikutredning har tagits fram som underlag till det pågående detaljplanearbetet för hamnen i Glommen, belägen cirka tio kilometer norr om Falkenberg. Detaljplanen ska möjliggöra för en utveckling av Glommens hamn, genom att öppna för verksamheter inom besöksnäring, som hotell och restaurang, samt möjliggöra för nya bostäder på ett sådant sätt att de kan samexistera med hamnens övriga verksamheter som yrkesfiske och småbåtshamn.

Syftet med utredningen är att analysera planförslagets trafikala påverkan och konsekvenserna inom hamnområdet och Glommen, för att säkerställa god funktionalitet, hög trafiksäkerhet och trygghet samt skapa attraktiva miljöer som främjar gång- och cykeltrafik och stödjer hamnens utveckling som besöksmål.

I angränsning till planområdet finns småskalig bostadsbebyggelse längs Glumstenvägen och Båthusvägen. Inom planområdet finns idag hamn med kaj och verksamhetsanknutna byggnader. Här finns den nybyggda Glommens Marina, där försäljning av segelbåtar och båtillbehör samt service och reparationer på fritidsbåtar sker. Planområdet omfattas av grönytor, smala vägar och båtuppställningsplatser. I centrum av hamnen finns Glommen pizzeria. Intill verksamheterna finns även äldre fiskebodas som bidrar till den genuina känslan av en fiskehamn. Hamnen och den omgivande naturen utgör även ett utflyktsmål för turister utmed hallandskusten.

Bilden nedan visar olika funktioner i anslutning till planområdet. Dessa är följande: 1. Tångförädling, 2 Glommens Pizzeria, 3. Hamnens miljöstation, 4. Glommens marina, 5. Vadbinderiet, 6. Spolplatta för båtar, 7. Båtuppställning, 8. Båtramp, 9. Servicehus.



Figur 1: Bild till vänster visar nuläge och bild till höger visar förslag till bebyggelse med nya bostäder, hotell och ny byggnad för tångförädling.

1.2 TIDIGARE UTREDNINGAR

År 2020 tog WSP fram en trafikutredning som en del av det pågående detaljplanearbetet för Glommens hamn. Arbetet med att ta fram ett planprogram påbörjades redan 2015, då tre olika exploateringsförslag utvecklades.



Ena förslaget innebar endast hotellverksamhet, andra förslaget innebar bostäder, hotell och camping, och det tredje förslaget innebar en ännu högre grad av exploatering med större hotell och fler bostäder. I den tidigare trafikutredningen analyserades och utvärderades dessa förslag utifrån deras påverkan på trafiksituationen och de konsekvenser de kunde medföra för både hamnområdet och Glommen i stort.

I det här skedet är det enbart det senaste förslaget som är aktuellt för vidare bearbetning. Under arbetet med detaljplanen har projektets inriktning och omfattning genomgått flera förändringar. Framför allt har både hotell- och bostadsdelarna justerats och minskats i omfattning, vilket har skett som en följd av fördjupade analyser, dialog med berörda aktörer och hänsyn till platsens förutsättningar.

2 NULÄGESBESKRIVNING

2.3 VÄGNÄT

Glumstensvägen utgör idag den enda direkta vägen in och ut till Glommen. Största delen av trafiken inom Glommen trafikerar därför denna väg, så som motorfordon, cyklar och personer till fots. Vägen karakteriseras, liksom många kustsamhällen, av en smal 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.

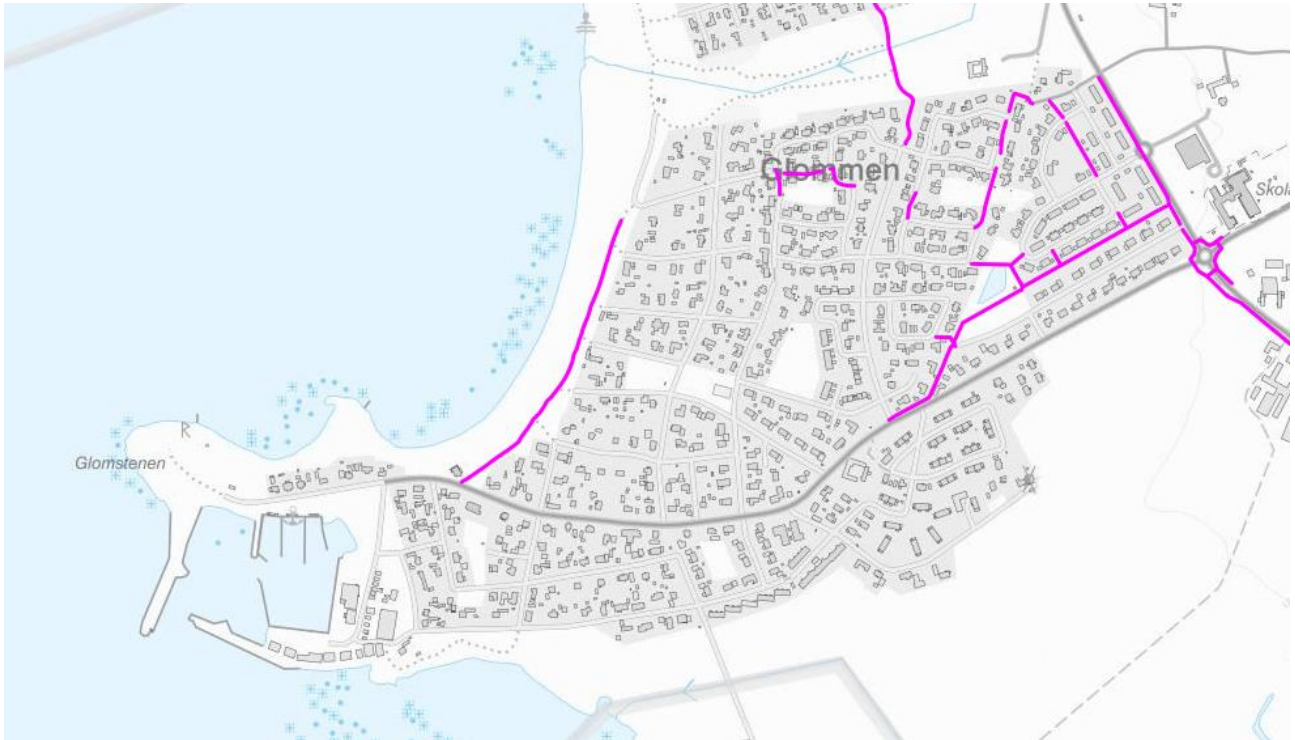


Figur 2. Glumstensvägens dragning genom Glommen. Källa: Falkenberg Kommun

2.4 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 den närmaste och ligger cirka 750 meter från planområdet

2.5 GÅNG- OCH CYKELSTRÅK



Figur 3. 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 utgörs av lokaltrafik. Vilket gör det möjligt för cyklister och fotgängare att använda vägen tillsammans med motorfordon.

På Glumstensvägen, 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.

2.6 MÅLPUNKTER

Inom Glommen återfinns flertalet målpunkter av varierande karaktär. De mest signifikanta utgörs av hamnen, stranden, 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 4. Målpunkter. Källa: Falkenberg Kommun, egen bearbetning.

3 TRAFIKALSTRING

3.1 DAGENS TRAFIK

Inom hamnområdet finns idag många olika verksamheter och funktioner, främst kopplade till yrkesfiske och småbåtshamn. Inom hamnområdet finns idag flertalet sjöbodar för både industriellt och privat bruk. I Falkenbergs Seafoods tidigare lokaler huserar idag Glommens pizzeria och tångförädling. Inom hamnområdet återfinns även Glommen marina, Vadbinderiet samt båtuppställningsplatser med angränsande båtramp och spolplatta. Uppgifter saknas idag på hur mycket trafik dessa verksamheter alstrar, varför erfarenhetsmässiga antaganden gjorts. Småbåtspplatserna 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

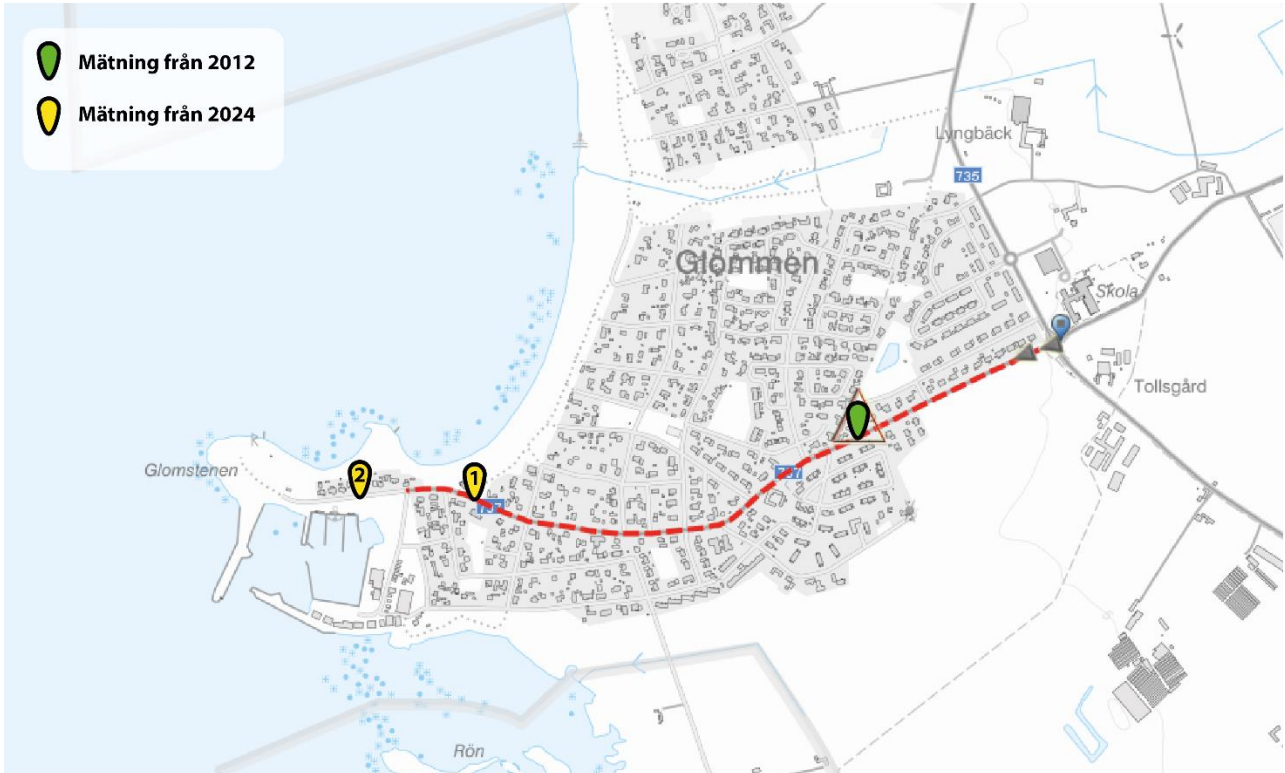
Befintlig antagen ÅDT

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

Trafikmätningen utmed Glumstenvägen visade på ett ÅDT på 1710 fordon/dygn under 2012. Detta räknades upp, med hjälp av uppräkningsstal från EVA 2017–2040 för Södra VVÄ, till 2030 vilket ger ett ÅDT på 2112 fordon/dygn.

Utöver det har WSP tagit del av två trafikmätningar som genomfördes på Glumstenvägen mellan 2024-08-19 till 2024-08-26. Mät punkt 1 visade under den perioden en ÅDT på 585 fordon/dygn. Mät punkt 2 visade under samma period en ÅDT på 240 fordon/dygn. Anledningen att det skiljer så pass mycket mellan de två olika mätperioderna är för att de har mätts vid olika platser, se Figur 5. Mätningen från 2012 ligger längre in på Glumstenvägen, där fortfarande majoriteten av bostadsområdet nås av gator som är väster om denna mät punkt. Dessutom ligger områdets närbutik, som kan tänkas vara en målpunkt, väster om den äldre mät punkten men öster om de nya.

Om även de nya punkterna räknas upp till 2030 blir de mätplats 1: 628 fordon/dygn, samt mätplats 2: 257 fordon/dygn. Det kan tänkas vara möjligt att cirka 70% av alla fordon svänger av mot sina bostäder eller andra målpunkter innan de når korsningen in mot hamnen längst väster ut i området.



Figur 5. Mätpunkter. Källa: Vägtrafikflödeskartan. Mätningar från Falkenbergs kommun. Karta med bearbetning av WSP.

3.2 FRAMTIDA TRAFIK

I den tidigare trafikutredningens scenario 3 räknade man på en exploatering med 130 hotellrum och 85 bostäder. Den trafikallstring som räknades fram för scenario 3 beräknades inte medföra några kapacitetsproblem inom Glommen. Eftersom det aktuella planförslaget har en betydligt lägre exploatering än det tidigare, kommer det innebära en godtagbar trafikkapacitet. Framtida exploatering av hamnområdet i Glommen antas utgöra all tillkommande trafikmängd fram till 2050. Den framtida trafikföringen utmed Glumstensvägen år 2050 beräknas då genom att addera respektive scenarios beräknade allstring med den uppräknad årsdygnstrafiken för 2030 utmed Glumstensvägen. Trafikmängder år 2050 presenteras i tabell 2 nedan.

Tabell 2 Beräknad ÅDT utmed Glumstensvägen för tidigare scenario. År 2050

Tidigare scenario 3 - Bostäder och turism

Beräknad ÅDT 2050:	2942
---------------------------	------

4 FRAMTIDA EXPLOATERINGSFÖRSLAG

På östra hamnplan möjliggörs för hotell, vandrarhem och andra verksamheter som kan främja Glommens hamn som besöksmål. De befintliga äldre fiskebodarna och båtklubbens bodar norr om hamnen ska kunna användas som exempelvis små butiker, mindre servering eller liknande. Öster om de gamla fiskebodarna möjliggörs för runt 30 bostäder. Det aktuella förslaget till bebyggelse innehåller 36 bostäder i främst mindre flerbostadshus.

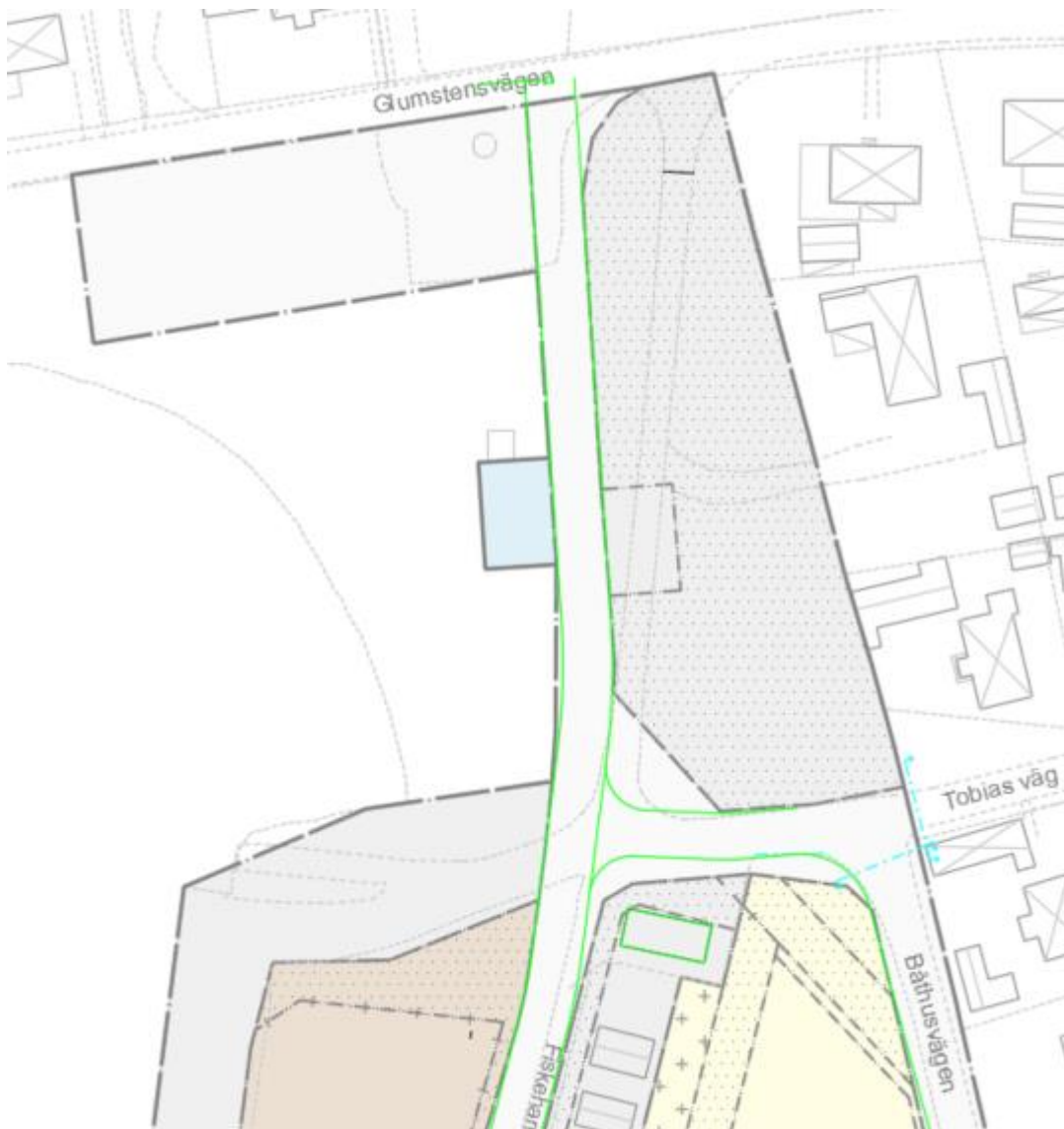
För att hantera framtida översvämningsrisker behöver gator och mark för ny bebyggelse höjas. En del av Båthusvägen flyttas något västerut för att öka avståndet till befintliga bostäder. Öster om Båthusvägen föreslås en ny större parkering, som vintertid kan användas till båtuppställning.



Figur 6: Förslag till bebyggelse. Orange heldragen linje markerar ungefärlig sträcka av Glumstenvägen respektive Båthusvägen som behöver höjas till nivå +3,15. Med hänsyn till befintlig bebyggelse kan Båthusvägen inte höjas i korsningen med Tobias väg. Istället planeras en räddningsväg på nivå +3,15, som är markerad med orange streckad linje. Söder om räddningsvägen faller Båthusvägen av och möter Fiskehamnsvägen på nivå +2,85 framför hotellets entréyta.

4.1 NY STRÄCKNING AV BÅTHUSVÄGEN

För att tillgodose framkomlighet vid en framtida översvämningsrisker behöver en del av Båthusvägen höjas. Båthusvägens sträckning justeras något västerut för att utöka området mellan vägen och befintliga bostäder. Den nya sträckningen av Båthusvägen samt kopplingen mot Glumstenvägen syns nedan. Korsningen är dimensionerad för typfordon Ls, lastbil med släp om 24 meter. Parallell körning med Ls är möjlig längs hela sträckningen av Båthusvägen ner till hamnområdet, förutom i själva korsningen med Glumstenvägen där körspåren överlappar för två lastbilar. I fallet att ett möte sker där behöver alltså en av lastbilarna invänta den andra så att en av de har fri passage i korsningen. Den för tillfället existerande vägen upp till korsningspunkten mellan Glumstenvägen och Båthusvägen syns lätt genomskinlig passerandes genom det designerade parkeringsområdet.



Figur 7: Skiss på ny sträckning av Båthusvägen. Bild: WSP

4.2 HÅLLPLATSLÄGE OCH VÄNDYTA FÖR BUSS



Figur 8: Föreslagen skiss på hållplatsläge och vändmöjlighet för boggibus. Bild: WSP

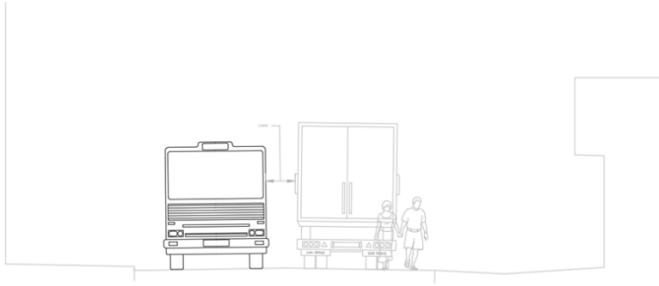
Falkenbergs kommun har fört dialog med Hallandstrafiken om busshållplatsens läge och utformning. Förslaget har sin utgångspunkt i önskemål från Hallandstrafiken. Ett flertal utformningar skissades på, för att sedan testas med körspår. Endast en lösning fungerade på platsen med dimensionskravet boggibus, vilket är utformningen som syns i Figur 8. Utformningen innebär att hållplatsen hamnar på trafikön som bussen rundar när den ska vända och köra tillbaka på Glumstensvägen. För att göra hållplatsen så trafiksäker som möjligt föreslås övergångstället till trafikön att läggas väster sida om hållplatsläget, så att busschauffören har uppsyn över de passerande. Åtgärder för att tillgänglighetsanpassa hållplatsen inkluderar antingen sänkt kantsten eller upphöjt övergångsställe, för att underlätta för rullstolsburna.

Hela utformningen är lätt förskjuten västerut för att inte hamna i konflikt med Båthusvägen som i framtiden får en västligare utmyntning i korsning mot Glumstensvägen. Om bussvändplatsen/hållplatsläget placeras för nära inpå korsningen mellan de tidigare nämnda gatorna, finns risken för att korsningen upplevs som svåräst, vilket kan leda till olyckor.

4.3 GÅNG OCH CYKELTRAFIK

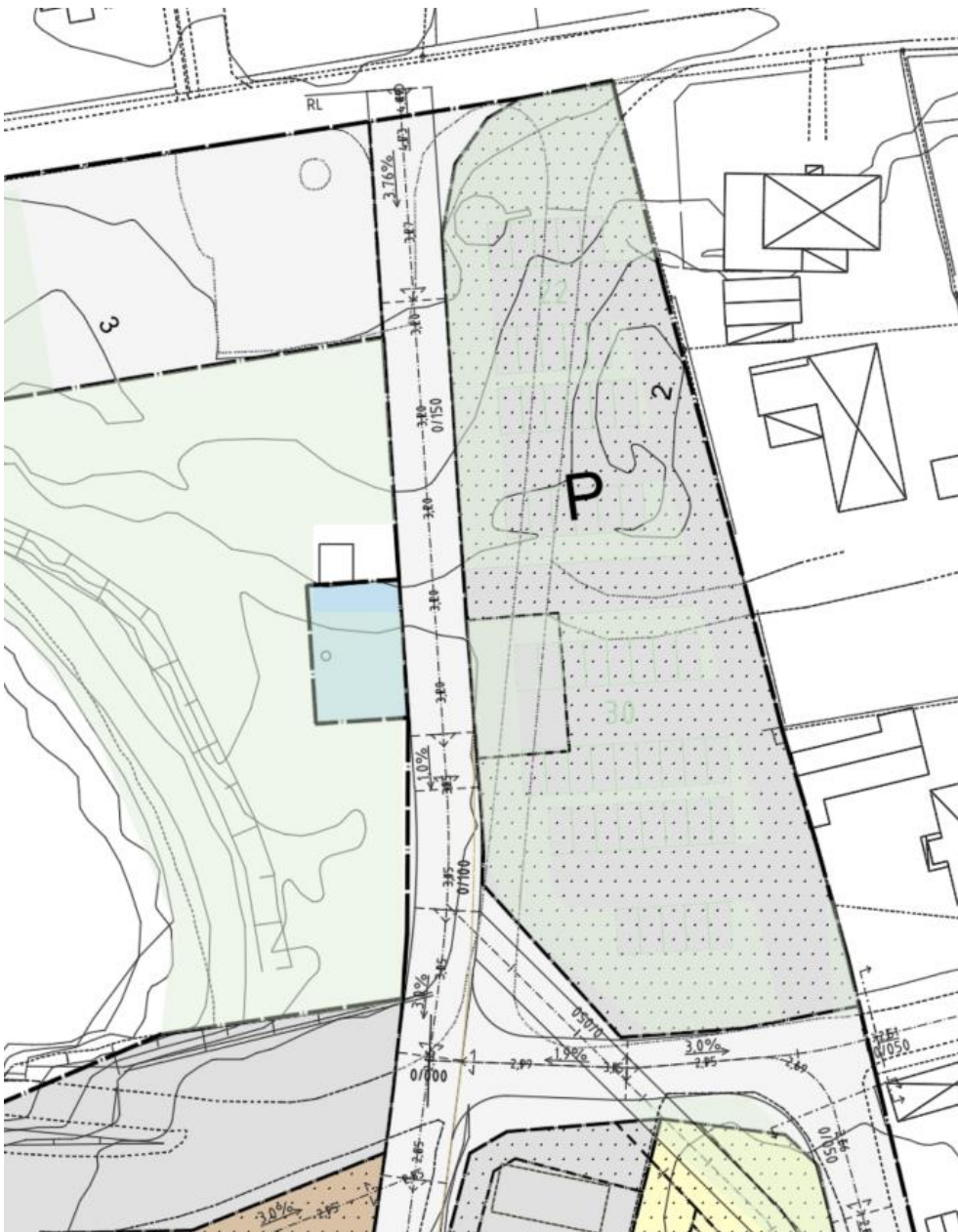
I den tidigare utredningen togs ett antal förslag fram på hur gång- och cykelnätet skulle kunna utvecklas inom Glommen och separeras från tung trafik. Glumstensvägen är den viktigaste infarten till området och används av både bilar, cyklister, fotgängare, kollektivtrafik och tunga transporter till hamnen. Trafikverket är väghållare av vägen och efter dialog har det klagjorts att en omfattande ombyggnation inte är aktuell.

Denna utredning har därför fokuserat på att hitta trafiksäkra lösningar som bygger på de befintliga förutsättningarna. Det innebär punktinsatser som förbättrar tryggheten och säkerheten vid strategiska platser, som korsningar och anslutningar till viktiga målplatser. Genom tydligare trafikflöden och enklare åtgärder kan gående och cyklister få en bättre och mer attraktiv trafikmiljö inom hamnområdet. Dessa åtgärder presenteras i kapitel 7.4 och 7.7



Figur 10: Fiskehamnsvägen sektion, med lutning ned mot sjöbodarna.

Sektionen ovan visar höjdsättningen mellan gatan och fiskebodarna. Två lastbilar kan mötas på vägen, det kan också en buss och en lastbil (som illustrerat i sektionen). Inga bussar kommer dock att trafikera denna väg, endast lastbilar kommer potentiellt att mötas på vägen.



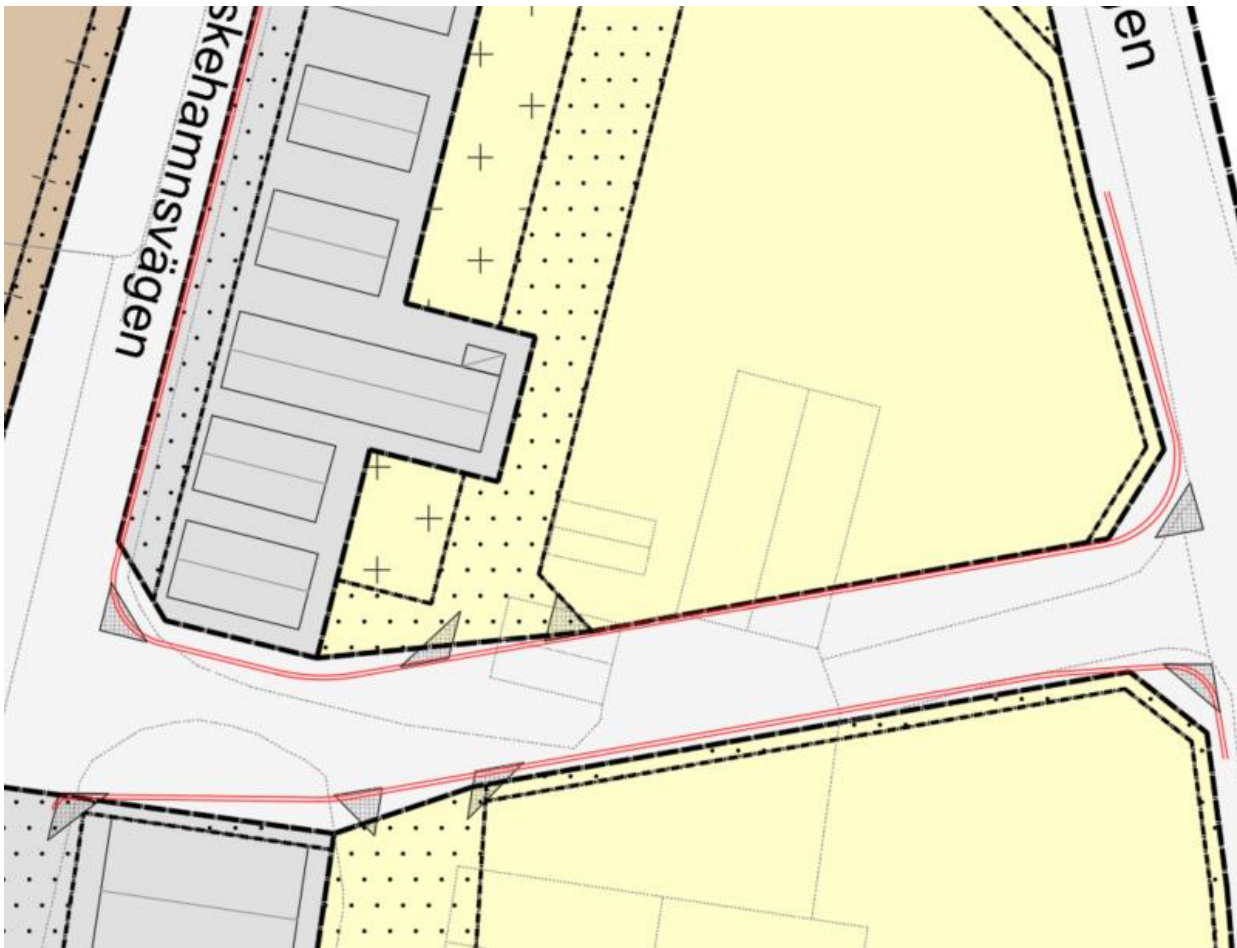
Figur 11. Preliminär skiss av höjdsättning på norra delen av Fiskehamnsvägen och Båthusvägen

4.5 GÅNGFARTSOMRÅDE OCH SIKT I KORSNINGAR

Gatan mellan Fiskehamnsvägen och Båthusvägen, mellan de nya bostadskvarteren, planeras som gångfartsområde, detta möjliggör för oskyddade trafikanter att röra sig mellan bostäderna, bodarna och hotellet på deras villkor. All fordonstrafik ska anpassas till de gående.

Gångfartsområdet möjliggör att siktrianglar dimensionerats till 3x3 meter. Detta eftersom det motsvarar bromssträckan för en bil som kör 5–7 km/h på vått underlag. Siktrianglarna ut från gångfartsområdet visar att inga justeringar behöver göras i den fysiska miljön för att förbättra sikten, eftersom det inte finns något som skymmer i dessa korsningar.

Siktrianglar har också ritats för korsningarna mellan parkeringsytorna ut mot gångfartsområdet, samt ut mot smitvägen söder om spolplattan. Samma hastigheter har antagits för dessa korsningspunkter, som inom gångfartsområdet, och därav har samma siktbehov uppskattats. Återigen, inga justeringar behöver göras i den fysiska miljön för att förbättra sikten. Det är viktigt att beakta siktförhållanden i utformningen av gatorna och kvartersmarken, det gäller även för till exempel träd och annan växtlighet.



Figur 12: Preliminär skiss över siktrianglar i utpekade korsningar. Bild: WSP

5 KÖRSPÅRSANALYS

5.1 BREVIKSVÄGEN SOM ALTERNATIV VÄG FÖR LASTBILAR

WSP har utrett möjligheten att använda Breviksvägens som alternativ färdväg för 24-meters lastbilar. Under normala förhållande utgör Glumstensvägen eller Fiskehamnsvägen de primära transportlederna. Dessa vägar är de transportleder som ska användas, endast vid undantagsfall (omöjlighet att ta sig fram längs de primära vägarna) skulle Breviksvägen brukas som väg för lastbilarna. Breviksvägen övergår relativt tidigt, sett från hamnen, till en sträcka med körbanebredd om cirka 5,5 meter, men som upplevs mycket smalare, se Figur 13. Längs sträckan saknas gångbanor, men ett farthinder finns. Från husen som ligger på denna väg har de fri sikt ut i bukten och bort mot fyren. 24 meter långa lastbilar på denna väg skulle innebära en stark förändring av det trafiklugn som denna gata annars inger.

Lastbilarna klarar nätt och jämnt korsningen mellan Breviksvägen och Fyrkarlsvägen, se Figur 14. Passage är endast möjligt för ett fordon i taget, möte mellan bil och lastbil är inte möjligt. Det föreligger en risk att lastbilarnas svepyta delvis kommer att överskrida fastighetsgränsen i korsningen, beroende på eventuella avvikelser eller inexaktheter i den tillgängliga baskartan. På västra sidan i korsningen står ett staket som risker att skadas om en 24-meters lastbil kommer in i kurvan fel, se Figur 15 och Figur 16. Några centimeters spelrum finns på vardera sida vid vänstersvängens norrut på Breviksvägen. De gröna linjerna i körspårsanalysen representerar svepytan för bl.a. backspeglarna och behöver därför inte tas i beaktning vid överlappning med staketet, då det är på olika höjder.

Figur 17 och Figur 18 visar hur vägbanan skulle behöva expanderas en bit norrut i korsningen mellan västra Båthusvägen och norra Båthusvägen för att klara av lastbilarnas körspår. Annars finns risk att lastbilen sveper över fastigheten söder om vägen, som har en stenmur precis intill väggkanten. Även slingan som leder in till hamnen skulle behöva expanderade kurvradier för att klara av lastbilarnas körspår, se dubbelstreckad röd linje i Figur 17 och Figur 18.



Figur 13. Vy österut längs Breviksvägen. Källa: Google maps.



Figur 14. Körspår korsning Breviksvägen och Fyrkarlens väg. Bild till vänster visar östlig riktning. Bild till höger visar västlig riktning.



Figur 15. Körspår korsning Breviksvägen och Fyrkarlens väg, för båda riktningarna. De mörka fälten indikerar svepytan för fordonet, den gröna linjen är en säkerhetszon på 0,5 meter på vardera sida av fordonet, för att ta höjd för sidospeglar och andra eventuella objekt som kan sticka ut på fordonet. De röda linjerna visar fastighetsgräns med staket, och de gula ringarna visar de områden som är i riskzon.



Figur 16. Vy över korsningen Breviksvägen och Fyrkarlens väg. Staket i riskzonen syns på vardera sida av vägen.



Figur 17. Körspår östlig riktning i korsningen Båthusvägen och Breviksvägen, med expanderad vägbana samt kurvradie. Röd linje indikerar förslag på expanderad vägbana.



Figur 18. Körspår i västlig riktning i korsningen Båthusvägen och Breviksvägen, med expanderad vägbana samt kurvradie. Röd linje indikerar förslag på expanderad vägbana.

5.2 UPPSTÄLLNING AV BÅTSLÄP PÅ PARKERINGSYTA

WSP har undersökt körspårsmöjligheter för bilar med släp mellan spolplattan och uppställningsområdet på parkeringsytan intill korsningen Glumstensvägen-Båthusvägen. Det är ett trångt utrymme med snäva svängar, dessutom finns en stenmur vid infarten mot uppställningsområdet som behöver beaktas. Flera olika körspåralternativ har undersökts. Den uppenbara lösningen att direkt svänga ut från spolplattan och upp mot uppställningsområdet är mycket svårt, på grund av de snäva kurvorna och den begränsade ytan. Om körspår direkt från spolplattan till uppställningsområdet ska kunna genomföras, förutsätter det att släpet vrids direkt på spolplattan för att få en så bra vinkel som möjligt in i kurvorna eller att en backning förs på plats som resulterar i samma utgångsläge, se Figur 19.

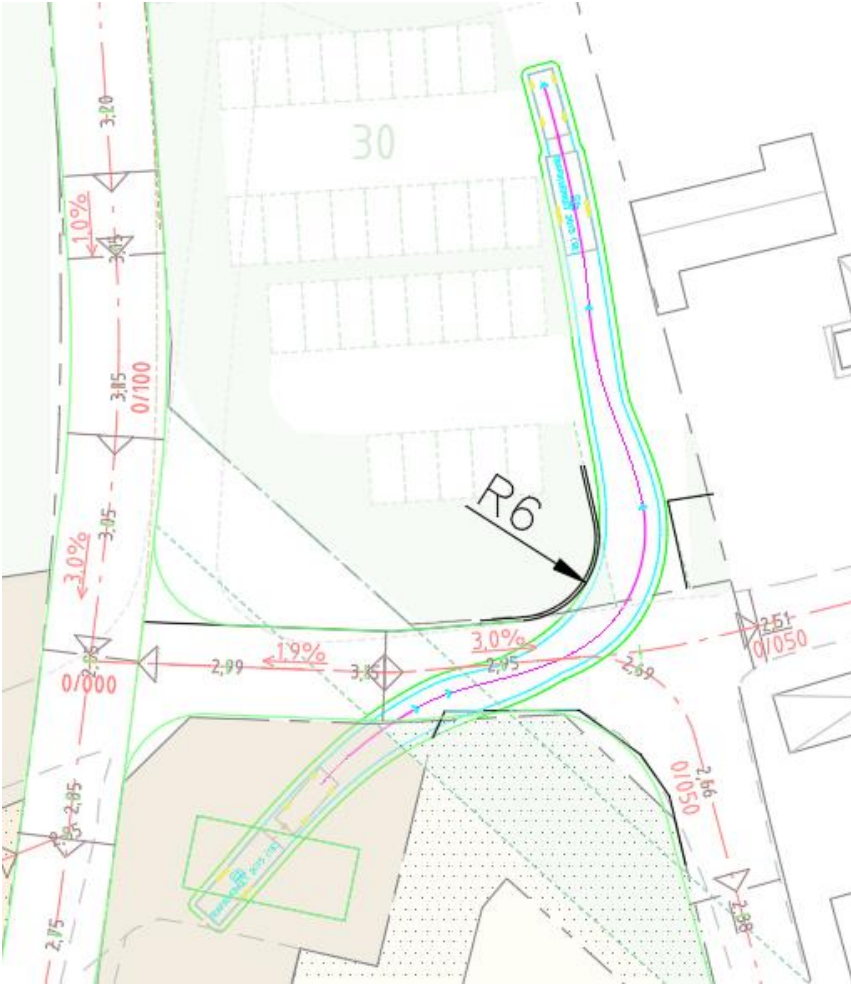
Ett alternativ till detta är backning från spolplattan, vilket har ett betydligt lättare körspår där den körandes har större marginaler för olika körmån, se Figur 20.

En kurvradie på 6 meter är tillräckligt för att bil med släp ska kunna svänga in och ut ur uppställningsområdet, se Figur 21. Denna kurvbredd möjliggör också in och utfart ur den södra kopplingen från uppställningsområdet till Båthusvägen, utan att stenmuren intill fastigheterna i öster påverkas.

För att säkerställa tillgänglighet för bilar med släp rekommenderas en maximal väglängslutning på mellan 6–8% enligt VGU.¹ Den största längslutningen på väg i området är 3%, vilket är väl inom det rekommenderade tillgänglighetsspannet.

Totalt uppskattas 8 bilar med släp få plats på södra delen av parkeringsområdet, se Figur 21. Ytterligare 5–7 bilar med släp uppskattas få plats på den norra halvan av parkeringsområdet, beroende på hur väl de parkerande bilarna med släp ställs upp, med hänsyn till nästkommande parkerande bil med släp.

¹ Vägars och gators utformning, Trafikverket



Figur 19: Körspår direkt från spolplattan till uppställningsområdet.



Figur 20: Två liknande körspår från spolplattan till uppställningsområdet som börjar med en backningssekvens



Figur 21: Vänster bild visar kurvradiet som bör användas vid dimensionering av utfarterna för att tillåta enkel utfart från uppställningsområdet. Höger bild visar uppställningsplatser med personbil + båtsläp på parkeringsytan (ett säkerhetsavstånd på 5 meter har tagits från Glumstenvägen på grund av lutningen från denna ned mot parkeringsytan).

6 SLUTSATS

Utredningen visar att det befintliga vägnätet i Glommen har tillräcklig kapacitet för att hantera den trafikökning som förväntas i samband med den planerade utvecklingen av hamnen.

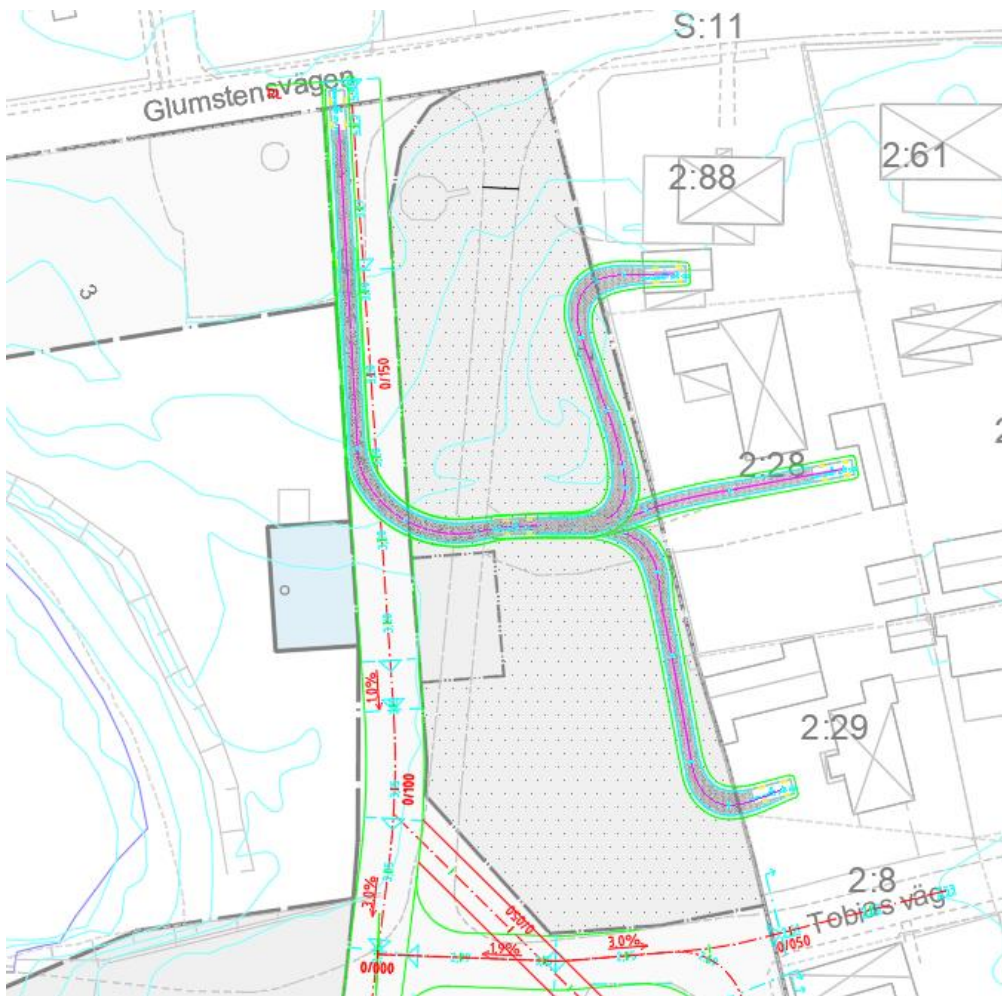
För att skapa en trygg och trafiksäker trafikmiljö i hamnområdet har särskild hänsyn tagits till de platser där flest gående och cyklister rör sig. Framför allt gäller detta vid bostäderna och bodarna. Här planeras ett gångfartsområde som lämnar prioriterat åt oskyddade trafikanter och där fordonstrafiken behöver anpassa hastigheten efter de gående.

Samtliga korsningar i hamnområdet har utvärderats utifrån trafiksäkerhet, höjdsättning och körspårsanalyser och i vissa fall har nya dragningar gjorts som säkerställer att dessa faktorer uppfylls.

Ett utformningsförslag på bussvändplats och hållplatsläge har skissats fram som inte hamnar i konflikt med korsningen Glumstenvägen/Båthusvägen. Utifrån platsens förutsättningar och begränsningar till intilliggande fastigheter och korsningar, har WSP tagit fram en funktionell och trafiksäker lösning för både av- och påstigande resenärer och fordonstrafiken.

Tillsammans bidrar dessa åtgärder till tydliga, funktionella och trafiksäkra trafikmiljöer i hamnområdet, vilket minskar risken för konflikter mellan olika trafikslag och skapar en tryggare och mer lättorienterad trafikmiljö för både boende och besökare. Utvecklingen av Glommens hamn handlar inte enbart om fysisk infrastruktur utan även om att skapa en helhetsupplevelse. Ett välplanerat trafiksystem som är smidigt, säkert och inkluderande stärker hamnens attraktivitet som besöksmål. Genom att möjliggöra enkel tillgång för alla trafikslag från cyklister och fotgängare till kollektivtrafikresenärer och servicefordon, läggs grunden för en långsiktigt hållbar utveckling där lokal verksamhet, turism och rekreation kan samspela med varandra.

7 BILAGOR



Figur 22: Angöring till bostäderna för personbil

Körspår har analyserats för personbilar med avseende på angöring till fastigheterna 2:88, 2:28 och 2:29. Resultaten visar att samtliga körspår möjliggör en smidig och problemfri angöring via parkeringen utan några framkomlighetsproblem.



Figur 23: Avfallshämtning för fastighet 2:28 och 2:29

Angöring för avfallshantering sker genom backning för fastigheten 2:28 och bedöms fungera väl. För fastigheten 2:88 sker avhämtning från Glumstenvägen.



Figur 24: Körspår 24-meters fordon (Ls)

Körspår har testats för 24-meters fordon (typfordon Ls). Fordonet kan vända runt genom två alternativ. Alternativ 1: Vändcirkel, alternativ 2: vändning med backning. WSP rekommenderar att 24-metersfordon enbart använder Fiskahamnsvägen och undviker Båthusvägen i öster, eftersom är ont om utrymme på vissa delar och det saknas relevanta målpunkter för dessa fordon på den sträckan.

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
WSP Sverige AB
Org. nr:556057-4880
wsp.com

