

HAMMARÖ KOMMUN

PM TRAFIK ANNEBERG

2017-06-02



wsp

PM TRAFIK ANNEBERG

KUND

Hammarö kommun

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad

Box 117

651 04 Karlstad

Besök: Lagergrens gata 8

Tel: +46 10 7225000

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

<http://www.wspgroup.se>

PROJEKT

PM TRAFIK ANNEBERG

UPPDRAGSNAMN

PM Trafik Anneberg, Hammarö
kommun

UPPDRAGSNUMMER

10250854

FÖRFATTARE

Bo-Jacob Enqvist

DATUM

2017-06-02

ÄNDRINGSDATUM

2017-06-30

GRANSKAD AV

Susanne Ekström

GODKÄND AV

Susanne Ekström

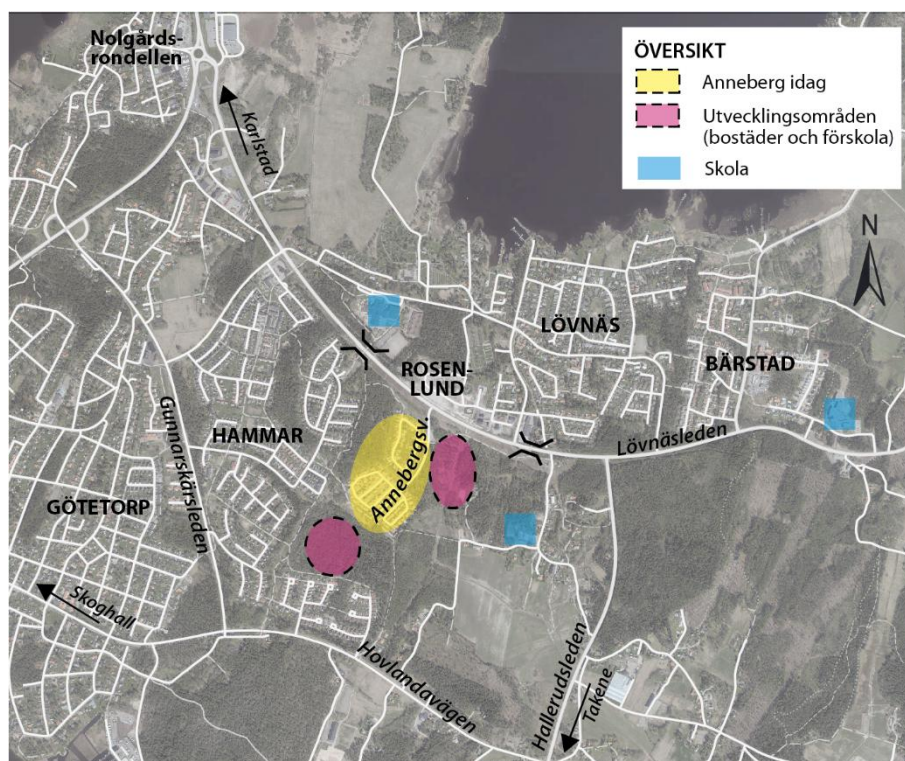
INNEHÅLL

1	BAKGRUND OCH SYFTE	3
1.1	AVGRÄNSNING	4
1.2	TIDIGARE UTREDNINGAR	4
2	FÖRUTSÄTTNINGAR OCH NULÄGE	5
2.1	MÅLPUNKTER	5
2.2	RESVANOR	5
2.3	BILTRAFIK	5
	Förutsättningar för resande	5
	Gatunät och infrastruktur	5
	Trafikflöden och kapacitet	6
2.4	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	6
	Förutsättningar för resande	6
	Gång- och cykelvägnätet	7
2.5	KOLLEKTIVTRAFIK	7
	Förutsättningar för resande	7
	Busslinjer och trafik	7
2.6	ÖVRIG INFRASTRUKTUR	7
	Befintlig kraftledning	8
	Befintlig bullervall	8
3	UTBYGGNAD AV ANNEBERG	9
3.1	UTBYGGNAD "MINI"	9
3.2	UTBYGGNAD "MAXI"	10
4	STUDERADE ÅTGÄRDER	10
4.1	ALTERNATIV 1 – BEFINTLIG ANSLUTNING ANNEBERG	10
	Beskrivning av Alternativ 1	10
	Effekter av Alternativ 1	11
4.2	ALTERNATIV 2 – NY ANSLUTNING ANNEBERG VIA CIRKULATIONSPLATS	12
	Beskrivning av Alternativ 2	12
	Effekter av Alternativ 2	12
4.3	ALTERNATIV 3 – GÅNG- OCH CYKELVÄG PÅ ANNEBERG SVÄGEN, VARIANT ENFÄLTIG DUBBELRIKTAD KÖRBANA	14
	Beskrivning av Alternativ 3	14
	Effekter av Alternativ 3	15
4.4	ALTERNATIV 4 – GÅNG OCH CYKEL VIA DUBBELRIKTAD KÖRBANA ANNEBERG SVÄGEN	16
	Beskrivning av Alternativ 4	16
	Variant på Alternativ 4 med överkörningsbar gång- och cykelbana	17
	Effekter av Alternativ 4	17
5	SLUTSATSER	18

1 BAKGRUND OCH SYFTE

Hammarö kommun fortsätter att expandera och utvecklar nu Annebergsområdet söderut och eventuellt även österut. Utvecklingen av området sker i etapper och det är i dagsläget oklart hur mycket som slutligen kommer att bebyggas. För att ta höjd för olika utbyggnadsscenarier har ett mini- och ett maxiscenario studerats.

WSP har fått i uppdrag att ta fram en trafikutredning som kan ligga till grund för fortsatta beslut gällande trafiken i området. Syftet med utredningen är att beskriva dagens trafiksituation samt att bedöma vilka konsekvenser en vidare exploatering av området får för trafiken samt utifrån detta föreslå åtgärder.



1.1 AVGRÄNSNING

Uppdraget innefattar att studera ett antal trafiklösningar som kommunen har identifierat. Lösningarna innebär åtgärder för biltrafik samt gång- och cykeltrafik. Däremot ingår inte att studera några lösningar eller åtgärder gällande kollektivtrafik.

1.2 TIDIGARE UTREDNINGAR

Det finns framför allt tre tidigare utredningar vars slutsatser och rekommendationer får konsekvenser för och även inspirerar denna trafikutredning. Dessa är:

- Trafikutredning Lövnäsleden (2010-04-07)
- PM Trafik & Vägbuller Rosenlund (2012-07-05)

- PM Cirkulationsplats Hammarlundens skola – Lövnäsleden (2012-07-05)

Samtliga rapporter har analyserat befintlig trafiksituation och föreslagit åtgärder för att förbättra framkomligheten för personbilar med hänsyn till den framtida bebyggelseutvecklingen.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH NULÄGE

2.1 MÅLPUNKTER

Det finns många viktiga målpunkter i såväl Hammarö kommun som i Karlstads kommun. I Hammarö är omkringliggande skolor, förskolor och handelsområdet vid Nolgård samt Skoghalls centrum dominerande. Viktiga målpunkter i Karlstad är bland annat E18, Centralsjukhuset, universitetet, Centralstationen, busstationen och Karlstads centrum samt externhandelsområdena Bergvik och Välsviken.

2.2 RESVANOR

Enligt Region Värmlands resevaneundersökning från 2014 gör varje Hammaröbo (16 år och uppåt) i genomsnitt 2,7 resor per dag. För boende i Hammarö kommun tätort öst, som Annebergsområdet ingår i, ser färdmedelsfördelningen ut enligt följande:

Bil	76 %
Buss	6 %
Tåg	2 %
Cykel	11 %
Till fots	4 %
Annat	1 %

2.3 BILTRAFIK

Förutsättningar för resande

Förutsättningarna för att resa med bil är mycket goda. Vägnetet medger god tillgänglighet och framkomlighet med bil. Alla befintliga hus har bilparkeringar intill huset. Förskolor och skolor har parkeringar för att underlätta lämning och hämtning med bil. Daglig- och sällanvaruhandel och andra kommunala och landstingsdrivna serviceinrättningar har goda parkeringsmöjligheter med korta gångavstånd till parkeringar. Marknadsandelen för bil i Anneberg är mycket hög och ofta är det bara föraren som åker i bilen.

Gatunät och infrastruktur

Befintlig bebyggelse i Anneberg har en gemensam anslutningsväg till Lövnäsleden via Annebergsvägen, se figur 3. Korsningen Lövnäsleden/Annebergsvägen är en trevägskorsning typ A, det vill säga utan refuger eller vänstersvängfält. Belysning finns.

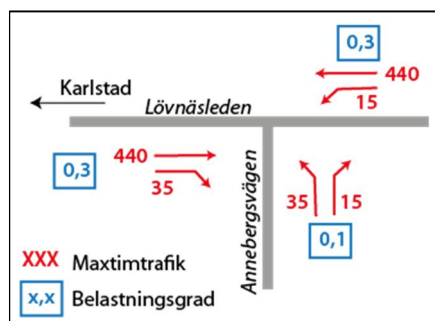
Trafikflöden och kapacitet

Hammarö kommun har utfört trafikmätningar i området under december 2016 och februari 2017. Omräknat till årsmedeldygnstrafik, ÅDT, blir trafikflödena enligt följande:

- Lövnäsleden, 6 023 fordon per dygn
- Annebergsvägen norr om Fasanvägen, 638 fordon per dygn
- Annebergsvägen söder om Fasanvägen, 410 fordon per dygn

Trafikmätningarna visar också att 85% av bilarna överskrider tillåten hastighetsbegränsning (40km/h) med upp till 5 km/h på norra delen av Annebergsvägen.

Kapaciteten har analyserats i befintlig korsning Lövnäsleden/ Annebergsvägen. Det har antagits att trafiken under en maxtimme (vardagsdygn) motsvarar cirka 15 % av ÅDT. En körning med programmet Capcal visar att befintlig korsning har en belastningsgrad på 0,1 i riktning ut från Anneberg och 0,3 i övriga riktningar, se figur 2. Detta motsvarar god standard.



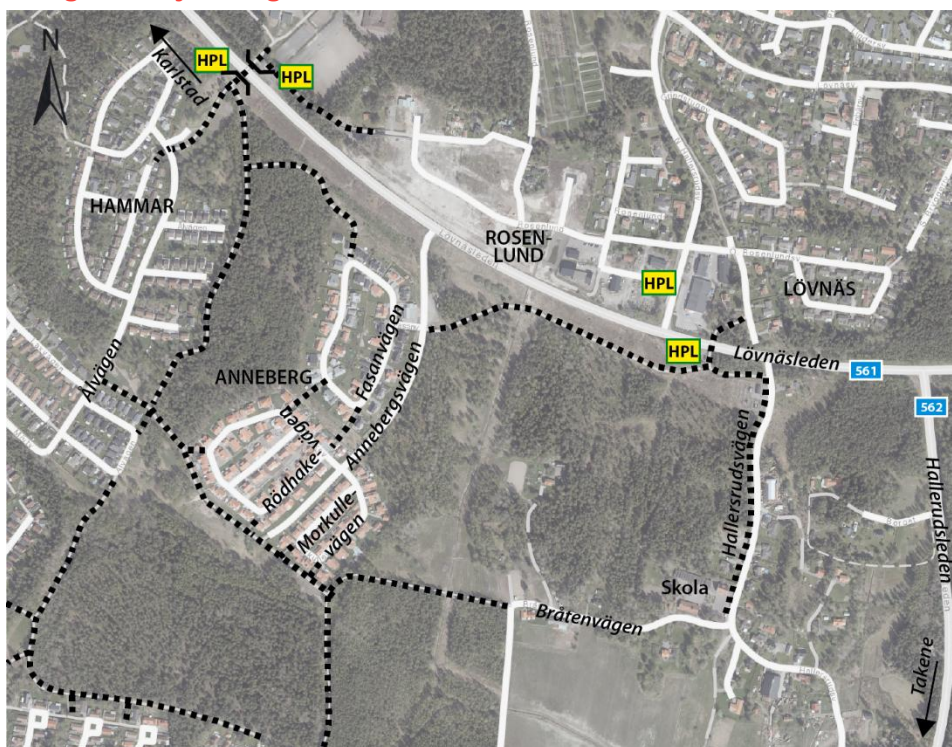
Figur 2. Trafikströmmar under maxtimmen och belastningsgrad i befintlig korsning Lövnäsleden/Annebergsvägen .

2.4 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Förutsättningar för resande

Gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt kring Anneberg, se figur 3. Gång- och cykelvägarna används flitigt och har en viktig funktion som skolvägar, för arbetspendling och rekreation. Cykelvägarna har delvis mindre god standard avseende arbetspendling, då de inte är tillräckligt gena på längre sträckor. Detta kan påverka benägenheten att arbetspendla med cykel.

Gång- och cykelvägnätet



Figur 3. Befintligt gång- och cykelvägnät i svart och vägnätet i vitt.

2.5 KOLLEKTIVTRAFIK

Förutsättningar för resande

Marknadsandelen för kollektivtrafikresande är generellt väldigt låg på denna del av Hammarö. En person boende i villa i sydligaste delen av Anneberg har en kilometer till båda lämpliga hållplatser om man följer de genaste lokalgatorna och gång- och cykelvägarna.

Busslinjer och trafik

Längs Hammaröleden finns hållplatser vid korsningen Hallersrudsvägen - Lövnäsleden samt vid Lövnäsleden i höjd med Hammar och Hammarlunden, se figur 3. Värmlandstrafiks buss 901 trafikerar sträckan med en buss i halvtimmen i båda riktningarna under dagen och timmestrafik efter klockan åtta på kvällen. Helgratiken har halva frekvensen. Jonsbols bytespunkt ligger 2,2 km bort (med gång/cykel) från Anneberg där bussar går 8 gånger i timmen i båda riktningarna med varierad frekvens (varje 3-20 minut).

2.6 ÖVRIG INFRASTRUKTUR

Området berörs av en kraftledning som går längs Lövnäsledens södra sida samt en bullervall norr om Fasanvägen, se figur 4.



Figur 4. I området finns en kraftledning och en bullervall.

Befintlig kraftledning

Utefter Lövnäsledens södra sida finns en kraftledning. Enligt Ellevio, som äger kraftledningen, är det möjligt att anlägga en väg under kraftledningen om man räknar med en maximal höjd på fordon på 4,5 meter (svensk standard för att passera under broar, o. dyl.). Godkänt avstånd mellan väg och fas är 7,2 meter för denna typ av ledning.



Figur 5. Befintlig kraftledning längs Lövnäsleden på Annebergssidan.

Befintlig bullervall

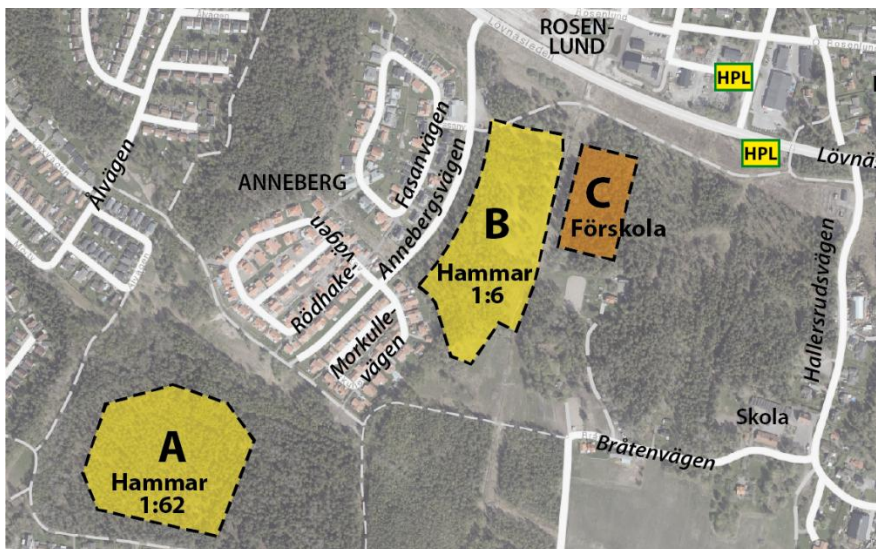
Norr om Fasanvägen, mellan kraftledningen och Lövnäsleden, ligger en bullervall. Vallen ligger uppskattningsvis 50 meter från Lövnäsleden och är kraftigt bevuxen med sly och mindre träd.



Figur 6. Befintlig bullervall norr om Fasanvägen. Vy från Lövnäsleden.

3 UTBYGGNAD AV ANNEBERG

Två olika scenarier för utbyggnad av Anneberg har studerats, vilka nedan kallas för Mini respektive Maxi.



Figur 7. Nya områden för utbyggnad av Anneberg där scenario 1 "Mini" inkluderar område A (bostäder) och scenario 2 "Maxi" inkluderar områdena A, B (bostäder) och C (förskola).

3.1 UTBYGGNAD "MINI"

Utbyggnad "Mini" innefattar ett planerat bostadsområde i södra Anneberg enligt område A, figur 7. Området har fastighetsbeteckning Hammar 1:62. I området planeras 60 nya lägenheter i s.k. fyrbohus. Den södra delen av Annebergsvägen har förberetts för anslutning till det nya bostadsområdet.

Område A och således utbyggnadsscenario enligt "Mini" förväntas alstra 360 fordon per dygn.

3.2 UTBYGGNAD "MAXI"

Utbyggnad "Maxi" innefattar förutom det ovannämnda Hammar 1:6 dessutom Hammar 1:6 och en förskola, område B respektive C i figur 7. För Hammar 1:6 har kommunen beviljat planbesked. Området ligger på östra sidan om Annebergsvägen och här planeras 40 lägenheter i form av kedjehus och fristående villor. Öster om Hammar 1:6 finns förslag på att bygga en förskola med plats för 110 barn. Det är önskvärt att ta höjd i planeringen för en ökning till maximalt 200 barn.

Område B förväntas alstra 240 fordon per dygn och område C 810 fordon per dygn. Totalt förväntas utbyggnad enligt "Maxi" generera 1410 fordon per dygn.

4 STUDERADE ÅTGÄRDER

Nedan redovisas de åtgärder som har studerats, uppdelat per trafikslag. Åtgärderna syftar till att skapa god tillgänglighet och trafiksäkerhet till, från och inom Anneberg.

Biltrafik:

- *Alternativ 1* – Befintlig anslutning Anneberg via befintlig trevägskorsning.
- *Alternativ 2* – Ny anslutning Anneberg via cirkulationsplats.

Gång- och cykeltrafik:

- *Alternativ 3* – Gång- och cykelvägväg på Annebergsvägen, variant "enfältig dubbelriktad körbana".
- *Alternativ 4* – Gång- och cykelvägväg på Annebergsvägen, variant "dubbelriktad körbana".

Kollektivtrafik:

- För kollektivtrafiken föreslås inga infrastrukturåtgärder.

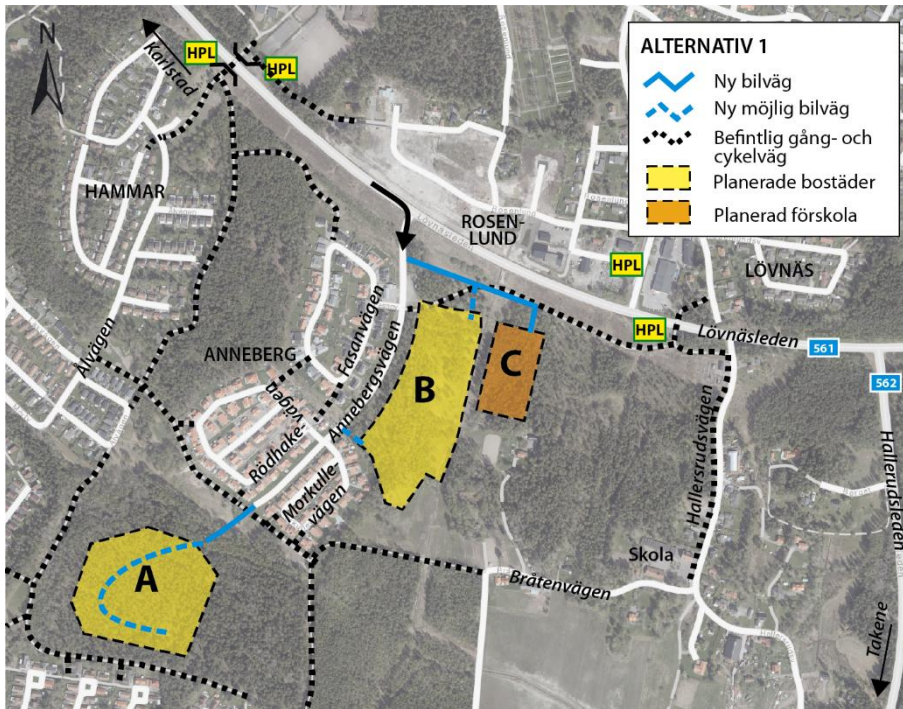
4.1 ALTERNATIV 1 – BEFINTLIG ANSLUTNING ANNEBERG

Beskrivning av Alternativ 1

Alternativet innebär att befintlig anslutning (trevägskorsningen) via Annebergsvägen/Lövnäsleden behålls. Den södra delen av Annebergsvägen förlängs och anpassas till det planerade bostadsområdet A.

Vid en utbyggnad enligt scenario "Maxi" skapas en ny infart till den planerade förskolan (C) öster om Annebergsvägen. Möjlig infart/infarter till

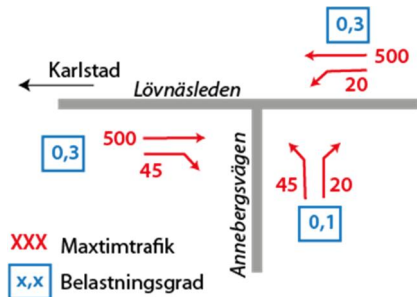
bostadsområdet (B) kan vara från norr eller väster. Se Figur 8.



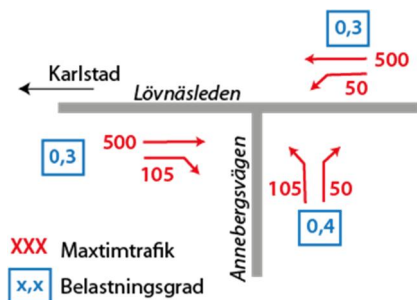
Figur 8. Alternativ 1 - Infart till Annebergsområdet via befintlig trevägskorsning.

Effekter av Alternativ 1

Befintlig korsning enligt Alternativ 1 har analyserats med hjälp av programmet Capcal. Beräkningarna visar att befintlig korsning klarar en utbyggnad enligt både scenarie "Mini" och "Maxi", se figur 9 och 10.



Figur 9. Kapacitet i korsningen med Alternativ 1, utbyggnadsscenario "Mini". Belastningsgrad 0,1 i riktning ut från Anneberg och 0,3 i övriga riktningar, vilket innebär god standard.



Figur 10. Kapacitet i korsningen med Alternativ 1, utbyggnadsscenario "Maxi". Belastningsgrad 0,4 i riktning ut från Anneberg och 0,3 i övriga riktningar, vilket innebär god standard.

Enligt Trafikverkets handledning Vägars och Gators utformning, VGU, så är befintlig korsningsutformning tillräcklig med hänsyn till både framkomlighet (kapacitet) och trafiksäkerhet. Korsningen kan dock med fördel kompletteras med vänstersvängskörfält med målad refug (typ C korsning), för ökad trafiksäkerhet.

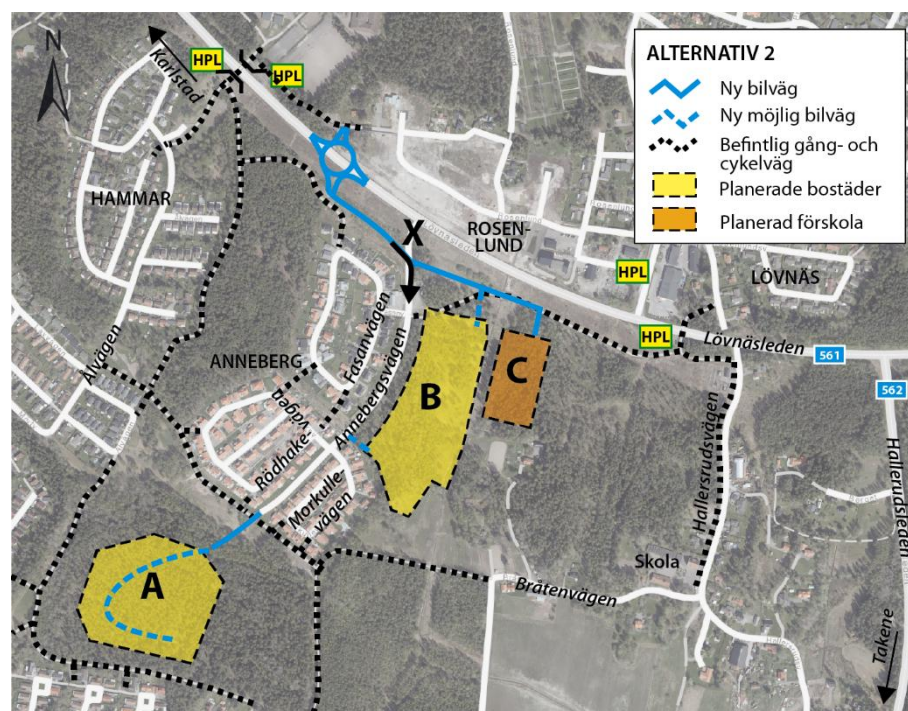
4.2 ALTERNATIV 2 – NY ANSLUTNING ANNEBERG VIA CIRKULATIONSPLATS

Beskrivning av Alternativ 2

Alternativet innebär att en cirkulationsplats byggs på Lövnäsleden mellan den befintliga gång- och cykelporten och Annebergsvägen. Annebergsvägen ansluts till cirkulationen söder om och parallellt med Lövnäsleden och befintlig anslutning med Lövnäsleden stängs. Den södra delen av Annebergsvägen förlängs och anpassas till det planerade bostadsområdet A.

Exakt läge och utformning av ny cirkulationsplats och väg bestäms i nästa skede då förslaget detaljprojekteras. Läge och utformning anpassas i möjligaste mån till befintliga kraftledningsstolpar och befintlig bullervall. Alternativet kan medföra ett visst intrång i bullervallen.

Vid en utbyggnad enligt scenario "Maxi" skapas en ny infart till den planerade förskolan (C) öster om Annebergsvägen. Möjlig infart/infarter till bostadsområdet (B) kan vara från norr eller väster. Se Figur 11.

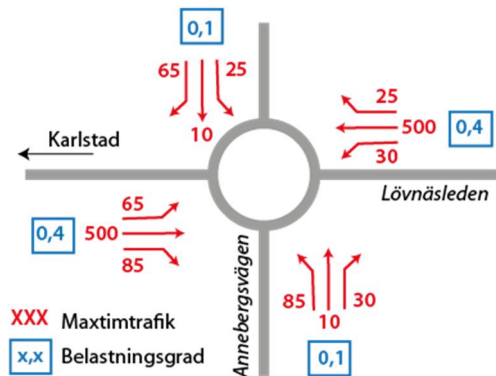


Figur 11. Alternativ 2 - cirkulation på Lövnäsleden ersätter befintlig trevägskorsning.

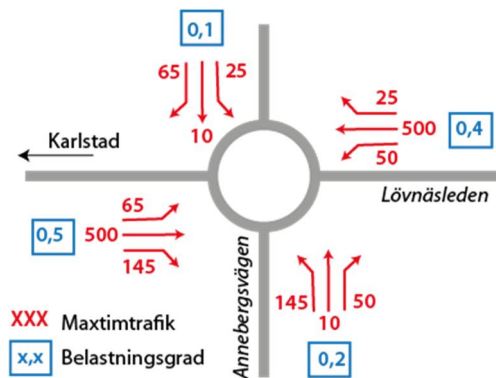
Effekter av Alternativ 2

Cirkulationsplats enligt Alternativ 2 har analyserats med hjälp av programmet Capcal. Beräkningarna visar på god framkomlighet i cirkulationen i både scenarie "Mini" och "Maxi", se figur 12 och 13.

Den genomgående trafiken på Lövnäsleden får lokalt minskad framkomlighet till följd av en cirkulationsplats på sträckan. Framkomligheten till och från Annebergsvägen ökar. En cirkulationsplats på Lövnäsleden kan vara positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt, då den dämpar hastigheten på en i övrigt lång raksträcka.



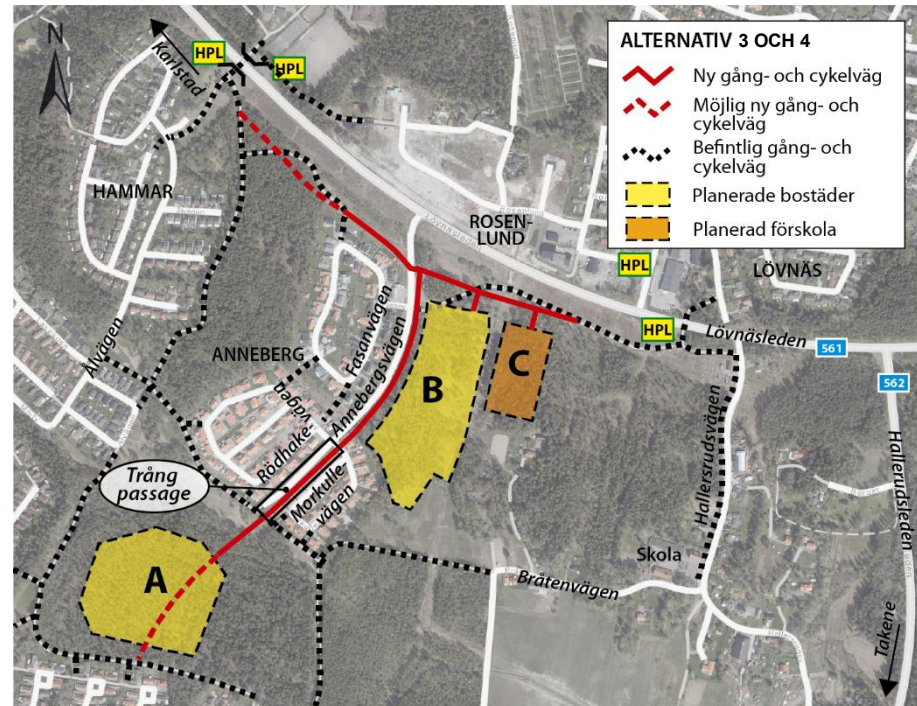
Figur 12. Kapacitet i korsningen med Alternativ 2, utbyggnadsscenario "Mini". Belastningsgrad 0,1 i riktning ut från Anneberg och Rosenlund samt 0,4 i övriga riktningar, vilket innebär god standard.



Figur 13. Kapacitet i korsningen med Alternativ 2, utbyggnadsscenario "Maxi". Belastningsgrad 0,2 i riktning ut från Anneberg och 0,1 ut från Rosenlund samt 0,4/0,5 i övriga riktningar, vilket innebär god standard.

4.3 ALTERNATIV 3 – GÅNG- OCH CYKELVÄG PÅ ANNEBERG SVÄGEN, VARIANT ENFÄLTIG DUBBELRIKTAD KÖRBANA

Beskrivning av Alternativ 3



Figur 14. Alternativ 3 och 4 – ny gång- och cykelväg längs Annebergsvägen.

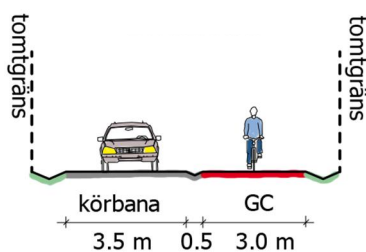
Annebergsvägen kompletteras med en separat gång- och cykelbana utefter vägens östra sida. På delen förbi Morkullevägen är ytan vid sidan om Annebergsvägen mycket begränsad för att bygga ut en gång- och cykelbana, på grund av angränsande tomter på båda sidor. Den totala bredden som går att få ut mellan fastigheterna har tolkats till cirka 9 meter. Av denna anledning har två alternativ studerats för att försöka inrymma både gång- och cykelväg samt bilväg till det nya området (A). I Alternativ 3 har en lösning med så kallad "enfältig dubbelriktad körbana och gång- och cykelbana" studerats enligt nedan.



Figur 15. Alternativ 3 "Bymiljöväg" – Lösning på trång passage i södra Anneberg förbi Morkullevägen.

En "enfältig dubbelriktad körbana och gång- och cykelbana" innebär en gata med ett gemensamt körfält för biltrafiken. Principen är att norrgående trafik vid möte lånar utrymme av gång- och cykelvägen. Körbanans bredd föreslås till 3,5 meter och gång- och cykelvägens bredd till 2,5-3 meter, se figur 16.

ENFÄLTIG DUBBELRIKTAD KÖRBANA, GÅNG- OCH CYKELBANA



Figur 16. Sektion för "enfältig dubbelriktad körbana och gång- och cykelbana".

Mellan körbanan och gång- och cykelvägen läggs till exempel gatsten som är överkörningsbar. För en lösning enligt "enfältig dubbelriktad körbana och gång- och cykelbana" krävs en breddning av nuvarande väg med cirka 0,5-1,7 meter.

Vid en utbyggnad enligt scenario Maxi anpassas befintlig gång- och cykelväg söder om Lövnäsleden till det planerade bostadsområdet B och förskolan C. Vidare kopplas den nya gång- och cykelvägen ihop med befintlig gång- och cykelväg från Hammar, strax söder om Lövnäsleden, se figur 14.

Effekter av Alternativ 3

Nya gång- och cykelvägar i området medför ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Lösningen med "enfältig dubbelriktad körbana och

gång- och cykelbana” innebär att biltrafik vid möte tvingas inkräkta på gång- och cykelbanan, vilket är negativt för de oskyddade trafikanterna ur trafiksäkerhetssynpunkt. Lösningen innebär även begränsad framkomlighet för både biltrafik och gång- och cykeltrafik.

4.4 ALTERNATIV 4 – GÅNG OCH CYKEL VIA DUBBELRIKTAD KÖRBANA ANNEBERGSVÄGEN

Beskrivning av Alternativ 4

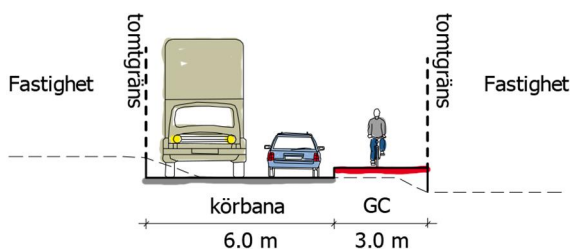
Annebergsvägen kompletteras med en separat gång- och cykelbana utefter vägens östra sida på samma sätt som i Alternativ 3 och figur 14 ovan. På delen förbi Morkullevägen är ytan vid sidan om Annebergsvägen mycket begränsad för att bygga ut en gång- och cykelbana, på grund av angränsande tomter på båda sidor. Den totala bredden som går att få ut mellan fastigheterna har tolkats till cirka 9 meter. Av denna anledning har två alternativ studerats för att försöka inrymma både gång- och cykelväg samt bilväg till det nya området (A). I Alternativ 4 har en lösning med dubbelriktad körbana och gång- och cykelbana studerats enligt nedan.



Figur 17. Alternativ 4 "Dubbelriktad körbana och gång- och cykelbana" – Lösning på trång passage i södra Anneberg förbi Morkullevägen.

Alternativet innebär att Annebergsvägen, på hela sträckan, behålls som dubbelriktad gata med gång- och cykelväg längs hela östra sidan. Förbi den trånga passagen smalnas körbanan av och gång- och cykelvägen läggs helt intill angränsande tomter, se figur 17. Körbanan i passagen föreslås till 6 meter, vilket blir trångt vid möte av två lastbilar som kräver cirka 6,2 meter. Bredden som blir kvar för gång och cykel, stödmur och räcke blir max 3 meter, se sektion nedan.

DUBBELRIKTAD KÖRBANA, GÅNG- OCH CYKELBANA



Figur 18. Sektion för "dubbelriktad körbana och gång- och cykelbana".

Liksom för Alternativ 3 vid scenario Maxi, anpassas befintlig gång- och cykelväg söder om Lövnäsleden till det planerade bostadsområdet B och förskolan C. Vidare kopplas den nya gång- och cykelvägen ihop med befintlig gång- och cykelväg från Hammar, strax söder om Lövnäsleden, se figur 14. Alternativ 3 och 4 skiljer sig således endast gällande lösningen förbi den trånga passagen på södra Annebergsvägen.

Variant på Alternativ 4 med överkörningsbar gång- och cykelbana

Ett alternativ med en totalbredd på 8 meter vid den trånga passagen på Annebergsvägen beskrivs nedan främst för att skapa utrymmen på sidorna för höga häckar vid angränsande villatomter. Häckarna växer i sidled och exempelvis cyklister på gång- och cykelbanan eller bilister på körbanan för bil är mindre benägna att utnyttja utrymmet närmast häckarna och de upplevda körbanornas bredd minskar. För att möta de förutsättningarna kombineras lösningar från Alternativ 3 och 4 i följande variant av Alternativ 4.

Utformningen blir den samma som i Alternativ 4 ovan med en dubbelriktad körbana för bil med en bredd på ungefär 5,5 - 6 meter och en östlig gång- och cykelbana på ungefär 2,5 meter. Förslaget bygger på att gång- och cykelbanan inte höjs upp och förses med en kantsten på cirka 10 cm som avgränsar trafikslagen, utan istället anläggs banorna på samma nivå med exempelvis en gatsten som är övningskörningsbar. Vid ett möte med breda fordon lånar norrgående trafik utrymme av gång- och cykeltrafiken. I detta förslag blir nivåskillnaden på gång- och cykelvägen ut mot angränsande tomter något mindre.

Effekter av Alternativ 4

Nya gång- och cykelvägar i området medför ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Lösningen med dubbelriktad körbana och gång- och cykelväg innebär god framkomlighet och trafiksäkerhet för såväl biltrafik som gång- och cykeltrafik.

Lösningen med "Variant på Alternativ 4" innebär att biltrafik vid möte tvingas inkräkta på gång- och cykelbanan, vilket är negativt för de oskyddade trafikanterna ur trafiksäkerhetssynpunkt.

5 SLUTSATSER

Analysen av trafiken vid Anneberg, kopplat till olika utbyggnadsscenarier och utifrån de rekommendationer som ges i VGU, visar att det inte krävs någon ombyggnad av befintlig korsning Annebergsvägen/Lövnäsleden. Det kan däremot finnas andra goda skäl att överväga en cirkulationsplats på Lövnäsleden:

- Hastighetsdämpande effekt på Lövnäsleden.
- Färre anslutningar på Lövnäsleden i och med att flera anslutningar knyts ihop i cirkulationsplatsen.
- En genare koppling mellan Rosenlund och Lövnäsleden västerut (åt Karlstadshället).

Det är viktigt att bygga den infrastruktur som behövs för gång- och cykeltrafiken, enligt Alternativ 3 eller 4. Exakt utformning av gång- och cykelvägen längs Annebergsvägen bör detaljstuderas och utformas i samråd med berörda fastighetsägare.

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 36 500 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 3 700 medarbetare. www.wsp.com

WSP Stab

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

