



UNITED  
BY OUR  
DIFFERENCE



## TRAFIKTEKNISK PM, tillhörande:

Detaljplan för

**TORP KÖPCENTRUM, norra delen (Herrestads- Torp 1:39 m.fl.)**

Uddevalla kommun och västra Götalands län

2017-06-21

Beställare: FAB Uddevallatorpet  
Kontaktperson: Lars Fernqvist

Konsult: WSP Samhällsbyggnad  
Uppdragsansvarig/Trafik: Maria Lindelöf  
Trafikexpert: Bo Lindelöf

Uppdragsnummer: 10244645 / 5512

# Innehållsförteckning

1	BAKGRUND, SYFTE OCH MÅLSÄTTNING.....	7
2	FÖRUTSÄTTNINGAR.....	9
2.1	Allmänt.....	9
2.2	Befintliga förhållanden .....	9
2.2.1	Huvudvägnät .....	9
2.2.2	Befintlig trafiksituation.....	10
2.2.3	Kollektivtrafik .....	13
2.2.4	Gång- och cykeltrafik .....	14
2.3	Framtida förhållanden.....	15
2.3.1	Regionalt vägnät.....	15
2.3.2	Framtida vägsystem i Torp.....	15
2.3.3	Framtida trafiksituation.....	16
3	FÖRSLAGET.....	18
3.1	Allmänt.....	18
3.2	Bil- och distributionstrafik .....	18
3.3	Parkering .....	18
3.4	Kollektivtrafik .....	19
3.5	Gång- och cykeltrafik .....	19
4	KONSEKVENSER .....	21
4.1	Biltrafik .....	21
4.2	Distributionstrafik.....	21
4.3	Parkering .....	21
4.4	Gång- och cykeltrafik .....	22
4.5	Trafikbuller.....	22
5	UTVÄRDERING OCH FORTSATT ARBETE.....	23

## SAMMANFATTNING

Torp Köpcentrum har idag ca 74 000 m<sup>2</sup> BTA handelsyta och kontor norr om väg 786 (tidigare väg 161). En detaljplan håller på att upprättas för planerade tillbyggnader på området. Planen omfattar utbyggnad av handel i köpcentrum till totalt 63 000 m<sup>2</sup>, ca 18 000 m<sup>2</sup> mer än i dag. Därutöver tillåter planen en utökning av ytorna för Preem och McDonalds från 950 till 1200 m<sup>2</sup>. Parkeringen för dessa verksamheter anordnas inom deras fastigheter. Detta PM behandlar trafikfrågorna tillhörande detaljplanen.

En detaljplan för Östra Torp har tidigare upprättats och vunnit laga kraft. IKEA och IKANO har där byggt ut ca 61 000 m<sup>2</sup> BTA handelsyta som öppnades hösten 2013. Ett mindre handelshus planeras norr om IKEA i Grytingen med totalt ca 2700 m<sup>2</sup>. På Södra Torp har också nya detaljplaner upprättats som tillsammans med befintliga byggnader, Biltema och Plantagen, medger utbyggnader på ca 24 000 m<sup>2</sup>. En ny detaljplan för ett hotell, med 14-16 000 m<sup>2</sup> BTA plus SPA 1 000-2 000 m<sup>2</sup>, är under upprättande. Tidigare har varit under utarbetande en detaljplan för ca 11 000 m<sup>2</sup> BTA handel i Sydvästra Torp. Den planeringen har dock avbrutits.

Det övergripande trafiksystemet för etableringarna är till stora delar gemensamt. I beskrivningen av utbyggnaden av Torp köpcentrum har därför alla planerade områdena beaktats. Huvudvägnätet som berörs är E6:an, väg 44 och väg 161 med ny sträckning norr om Torp Köpcentrum med anslutning i Norra Torp motet. Dessutom ingår väg 786 (tidigare väg 161).



Figur 1. Översikt befintligt Torp Köpcentrum.

Trafikprognoser har upprättats för den planerade utbyggnaden. Trafikräkningar har utförts som visar att trafikallsträngen från Östra Torp ligger väsentligt lägre än tidigare antagits. Trafikstudier under högtrafik, efter öppnandet av IKEA och IKANO i samband med julhandeln, i de mest belastade korsningarna på väg 786 och

väg 44 visade att de köer som uppkom då berodde på att trafik inte kunde tas om hand inne på Torp Köpcentrum i erforderlig omfattning. Några längre köer noterades t.ex. inte i korsningarna på väg 44 med Kurverödsleden, Undavägen eller Tavlegatan och inte heller i Torpmotets rampsystem. Trafikräkningarna tydde också på att kundtillströmningen inte varit i proportion till utbyggnadstakten.

Man ser också att handelsytan ökats med totalt ca 70% i området medan trafiken under maxtimmen har ökat med totalt ca 10-15%. Även för Torp Köpcentrum är kundtillströmningen något lägre än tidigare, bl.a. beroende på att viss handel flyttat över till Östra Torp. Ytterligare studier efter öppnandet av Norra Torpmotet och Nordlänken- ny sträckning av väg 161- visar att köer inte längre uppkommer. I trafikanalysen redovisas främst förslag inne på handelsområdet, eftersom det är där problem med framkomligheten noterats.

SWECO:s prognoser i rapport TRAFIKANALYS AV VÄG 44 GENOM UDDEVALLA visar att man klarar ytterligare ca 44 700 m<sup>2</sup> utbyggnad till år 2025 med smärre åtgärder i några korsningar på väg 44. Det gäller Undavägen och Kurverödsleden. Om man lägger in en extra fas i signalen i Undavägen för trafik från öster får man belastningen 0.87 med Sc5 (Scenario 5 år 2025 med planerad utbyggnad med ca 44 700m<sup>2</sup>) dvs något lägre än i SWECO:s utredning. Och med ett separat körfält för högersvängande från Kurverödsleden i norra tillfarten klarar man kapaciteten även där.

Åtgärder på längre sikt kan t.ex. vara en utbyggnad till 2+1 väg på avsnittet Bratterödsmotet – Lerbomotet, som har en potential att minska trafiken på väg 44 med ca 5000 fordon per dygn (enligt SWECO:s utredning). Kombinerat med ITS, som visar förslag till vägval, kan det vara en tillräcklig åtgärd. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) planeras av Trafikverket för val av lämpliga åtgärder i huvudvägnätet.

Om de i utredningen redovisade åtgärderna vidtas inne på området visar analysen att man klarar beräknade trafikökningar.

Utbyggnaden av norra länken och Norra Torpmotet har inneburit att man fått ett robustare huvudnät. Kundtillströmningen från väster (ca 15% både till östra och västra Torp), från E6 N (ca 15% både till östra och västra Torp), och mellan östra och västra Torp (ca 8%) kan utan större omvägar välja Norra Torpmotet. Det innebär att det särskilt vid högtrafik blir betydligt mindre risk för köbildning i både huvudvägnätet och inne i anläggningen.

Parkeringsbehovet beräknas med utgångspunkt från Uddevalla kommuns parkeringsnorm från 1994-04 med 40 platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA. Planen omfattar 63 000 m<sup>2</sup> BTA, vilket ger ett behov på ca 2520 platser, fördelat på kundparkering och personalparkering.

Markparkeringen för kunder uppgår till ca 1700 platser (avdraget ca 110 platser för vagnarage, HCP och familjeparkering) och takparkeringen till ca 670 platser. Personalparkeringen uppgår till ca 315 platser. Det innebär totalt 2685 platser att jämföra med behovet på 2520. Till detta tillkommer den befintliga pendelparkeringen på ca 290 platser.

Den lokala kollektivtrafiken angör befintliga hållplatser intill regionbussterminalen. Ett lokalt hållplatsläge finns i nära anslutning till anläggningens mittentré där det finns möjlighet att tidreglera.

Gång-och cykeltrafiken leds som idag, via GC-tunnlar i öster under E6 och i söder under väg 786 in mot anläggningen. Från regionbussterminalen och lokalbusshållplatserna dras gångbanor mot anläggningen. På några ställen finns även gångbanor från parkeringsytorna, dels för att samla gångtrafiken till en passage men också för att ge bättre kvalitet för familjeparkering. Det finns dessutom planer på en ny GC-tunnel, under den östra tillfarten från väg 786, som medger en bättre och säkrare förbindelse till bland annat regionbussterminalen.

# 1 BAKGRUND, SYFTE OCH MÅLSÄTTNING.

Torp Köpcentrum är ett regionalt köpcentrum med knappt ca 74 000 m<sup>2</sup> bruttoarea norr om väg 786.

Planområdet omfattar de delar av Torp köpcentrum som ligger norr om väg 786 och väster om E6:an. Planen omfattar dock inte Bauhaus eller den Thonägda gallerian väster om ICA, sammanbyggd med Bauhaus. Planerade tillbyggnader omfattar ca 18 000 m<sup>2</sup> handelsyta.

Södra Torp omfattar idag ca 24 000 m<sup>2</sup> BTA. En detaljplan för Torp Segelhotell, med ca 240 rum, restaurang, konferens, bad och relax, är under upprättande. Tidigare har en plan varit under utarbetande för Sydvästra Torp med ca 11 000 m<sup>2</sup> handelsyta. Den planen har dock avbrutits.

En utbyggnad med ca 61 000 m<sup>2</sup> handelsyta har uppförts i Östra Torp och intressenter är IKEA/IKANO. Anläggningen öppnades hösten 2013.

Det övergripande trafiksystemet för etableringarna är till stora delar gemensamt och kundtillströmningen påverkar varandra. I beskrivningen av utbyggnaden av Torp Köpcentrum har därför etableringen i Östra och Södra Torp också beaktats.

Syftet med detta PM är att utgöra underlag till detaljplan för området och att föreslå åtgärder i trafiksystemet och redovisa konsekvenser av dessa.

Målsättningen är att förslaget skall bibehålla god framkomligheten på väg 786 samt att förbättra framkomligheten inne på området för främst bil- och kollektivtrafik men även för oskyddade trafikanter.



Figur 2. Torp Köpcentrum. Pendelparkeringen i förgrunden.



Figur 3. Torp Köpcentrum

## 2 FÖRUTSÄTTNINGAR

### 2.1 Allmänt

Västra Torp omfattar totalt ca 98 000 m<sup>2</sup> handelsyta och kontor, varav ca 74 000 m<sup>2</sup> på norra sidan av väg 786 och ca 24 000 m<sup>2</sup> på den södra sidan. Torp köpcentrum, norr om väg 786, planerar nu för ytterligare utbyggnad av handelsytan. Planen omfattar utbyggnad av handel i köpcentrum till totalt 63 000 m<sup>2</sup>, dvs. ca 18 000 m<sup>2</sup> mer än i dag. Därutöver tillåter planen en utökning av ytorna för Preem och McDonalds från 950 till 1200 m<sup>2</sup>. Parkeringen för dessa verksamheter anordnas inom deras fastigheter.

Öster om E6:an har det byggts ut sammanlagt ca 61 000 m<sup>2</sup> handelsyta. En utredning har genomförts i ett tidigare skede för att belysa vilka konsekvenser dessa utbyggnader kommer att få på trafiksituationen och vilka åtgärder som kommer att krävas. Dessa har nu delvis följts upp och konsekvenserna diskuteras i avsnittet 2.2.2. Vidare planeras det för ett nytt hotell på totalt 15 -18 000 m<sup>2</sup> med 240 rum, strax söder om väg 786.

### 2.2 Befintliga förhållanden

#### 2.2.1 Huvudvägnät

I trafikplats Torpmotet möts de nationella och regionala huvudvägarna E6, väg 44 samt väg 786. Väg 161 har getts en ny sträckning norr om Torp Köpcentrum och ansluter till Norra Torpmotet. E6:an ingår i det nationella vägnätet och är också Norges viktigaste förbindelse med kontinenten. Väg 44 är en viktig förbindelse mellan E6:an med trafikplats Torp och E20 vid Götene och passerar bl.a. Uddevalla, Vänersborg, Trollhättan och Lidköping.

Väg 161 förbinder Orust, Bokenäset och Lysekil med E6:an och utgör tillsammans med väg 44 en viktig regional vägförbindelse för Fyrstadsområdet.



Figur 4. I Torpmotet möts de nationella och regionala huvudvägarna E6, väg 44 samt väg 786.

### 2.2.2 Befintlig trafiksituation

Den tidigare trafikutredningen har haft som grund två manuella trafikräkningar år 2006 och år 2009 samt ett antal slangräkningar från olika år. Vissa uppföljningar har utförts efter utbyggnaden av Östra Torp. Viss handel har flyttat från Torp Köpcentrum till Östra Torp, varför uppföljningen inte är helt relevant avseende uppmätta trafikflöden. Detta har korrigerats i de reviderade trafikprognoserna.

Följande resultat framgår av manuella och maskinella trafikräkningar från 2009 och 2013.

TID	TORP KÖPCENTRUM			ÖSTRA TORP
	Västra	Mellersta	Östra	
2009	145 fr	660 fr	1050 fr	140 fr
2013 25-29 nov*			740 må 700 to 975 fr	500 må 480 to 620 fr
Vectura slang Sep**	44 må 61 to 54 fr	263 må 282 to 403 fr	693 må 847 to - fr	360 må 350 to 400 fr 506 lö 660 sö
Okt**	42 må 32 to 57 fr	177 må 239 to 273 fr	563 må 791 to - fr	425 må 420 to 550 fr 745 lö 780 sö

\* Lönevecka      \*\* Ej lönevecka

Tabell 1. Trafikräkningar i berörda tillfarter 2009 och 2013. Tabellen visar trafik in mot anläggningen under maxtimmen (före norra länkens öppnande).

Av trafikräkningarna framgår att fredag eftermiddag utgör den mest belastade timmen för hela området. Värt att notera är dock att maxtimmen för Östra Torp är som störst på söndagar. Man ser att trafiken till Östra Torp under den dimensionerande timmen (fredag eftermiddag) är ca 60-70% av söndagens maxtimme enligt Vecturas slangmätningar från 2013. Det vill säga den mest belastade timmen för IKEA/IKANO inträffar lördag/söndag och inte på fredag som tidigare prognoser förutsatt. Trafikalstringen på söndag, när maximal kundtillströmning inträffar, ligger på ca 70% av prognosen.

Den totala handelsytan i hela området har ökat med ca 70% medan trafiken har ökat med ca 10-15%.



Figur 5. Cirkulationsplats inne på Torp Köpcentrum.



Figur 6. Befintlig trafiksituation inne på Torp Köpcentrum.

Studier av trafiken till Torp handelsområde under julhandeln visade att lördagen den 21 december 2013 växte köerna från Västra Torp genom cirkulationerna i trafikplatsen på E6:an och förbi Tavlegatan. Några köer som fick vänta mer än ett omlopp noterades inte varken i Tavlegatan, Undavägen eller Kurverödsleden.

Senare studier, efter öppnandet av norra Torpmotet och ny sträckning av väg 161, norr om anläggningen, visar i princip inte längre några köer. Man har fått en bättre fördelning av trafiken. Parkeringarna är inte heller fullbelagda under storhelgerna.



Figur 7. Parkering på Torp köpcentrum., där bild 1 och 2 visar parkering utanför Torp köpcentrum. Bild 3 visar personalparkeringen norr om byggnaden och bild 4 visar pendelparkeringen i sydöst.

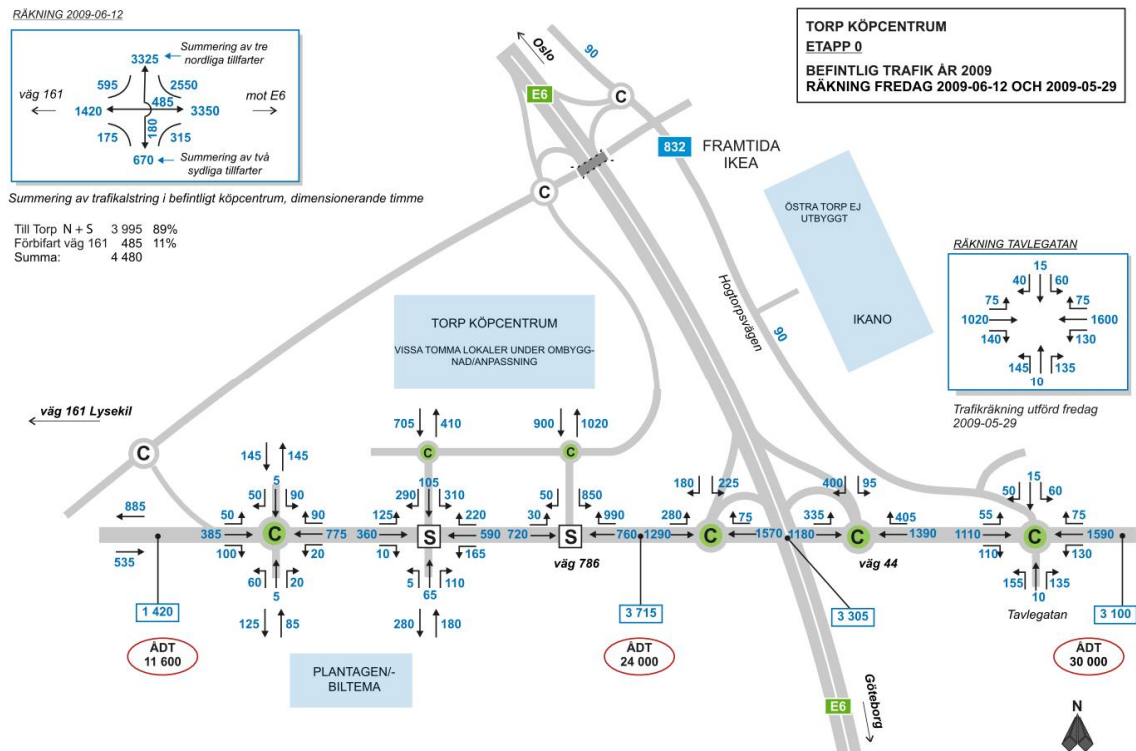
Orsaken till de tidigare noterade köerna var bl. a att trafik in mot Torp Köpcentrum hindrades av trafik ut från området.

Att den totala handelsvolymen inte ökar mer kan också bero på att fler handlar på nätet.

Analysen av nuvarande situation visar att köer kan uppkomma genom att svängande trafik hindrar genomgående trafik. Problemet har dock i stort sett upphört efter utbyggnaden av Norra Torpmotet.

Ett annat problem är trafiksignalerna som prioriterar trafiken på väg 786 i så hög utsträckning att köer tidvis uppkommer inne på området. Omloppstiderna blir onödigt långa och utfarten från området prioriteras ned i för hög grad.

Nedan redovisas trafikräkningar från 2009 av maxtimtrafik. Man kan bl.a. notera att genomfartstrafiken på väg 161 (numer väg 786) uppgår till 485 bilar förbi Torp Köpcentrum medan ca 4 000 har mål i området. Det innebär att kapaciteten främst avgörs av handelstrafiken. Särskilt efter det att väg 161 getts ny sträckning.



Figur 8. Befintlig trafik dimensionerande timme år 2009.

### 2.2.3 Kollektivtrafik

På Torp köpcentrums område finns idag en bussterminal med 10 platser för regionala linjer. Det finns också ett antal hållplatser för lokala busslinjer. Torp-terminalen fungerar som ett nav för Västrafiks busstrafik i mellersta Bohuslän och som bytespunkt mellan regional och lokal busstrafik. Även expressbussar angör bussterminalen. Terminalen angörs också av andra aktörer som erbjuder direktförbindelser med bl.a. Göteborg och Oslo.



Figur 9. Regionalbussterminal intill E6 i öster.

#### 2.2.4 Gång- och cykeltrafik

Ett gång- och cykelstråk finns längs södra sidan av väg 786 och väg 44 med fortsättning mot Herrestad och centrala Uddevalla. En gång- och cykelport finns under väg 786 vid Torp köpcentrum samt passager i plan vid de två västra anslutningspunkterna.

Ett gång- och cykelstråk finns också utmed Hogstorpsvägens östra sida. I söder ansluter stråket till gång- och cykelstråket utmed väg 44 via en planskild port öster om Tavlegatan. Det finns också en planskildhet under E6:an i höjd med Torp köpcentrum vid COOP som förbinder anläggningen med stråket utmed Hogstorpsvägen. Gång- och cykeltrafiken är relativt begränsad.



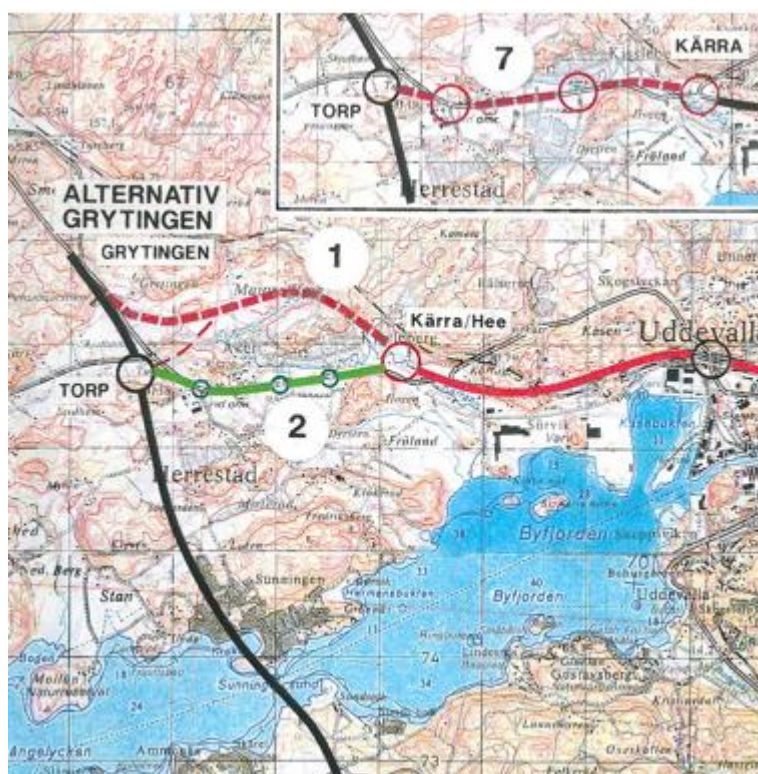
Figur 10. Befintlig gångpassage mellan Torp köpcentrum och parkeringen i söder.

## 2.3 Framtida förhållanden

### 2.3.1 Regionalt vägnät

Det övergripande vägsystemet kring Uddevalla har byggts ut successivt. Väg 44 byggdes om till motorväg genom Uddevalla på 70-talet och till fyrfältsväg med plankorsningar fram till nuvarande E6:an. E6:an gavs en ny sträckning över Byfjorden år 2000 och motorvägen har därefter byggts ut i etapper mot norska gränsen.

Lokaliseringen av väg 44 har utretts i en lokaliseringsplan år 1997. Den redovisar fem alternativa vägkorridorer, tre söder om Byfjorden och två norr därom. I beslutshandlingen togs inte ställning för något av alternativen eftersom utredningsmaterialet ansågs otillräckligt. Det då mest aktuella norr om Byfjorden redovisas nedan (Kärra-Grytingen).



Figur 11. Alternativ Kärra-Grytingen.

### 2.3.2 Framtida vägsystem i Torp

Trafikverket har som nämnts byggt ut vägnätet vid Torp för att få ett mer robust system. Lysekilsvägen – väg 161 leds i ny sträckning, norr om Torps Köpcentrum och ansluts i en ny trafikplats på E6:an, – Norra Torpmotet.

Olika åtgärder på huvudvägnätet har utretts i en tvådelad förstudie, Del 1 Trimmingsåtgärder och Del 2 Nybyggnadsåtgärder. Efter detta har SWECO utfört en Trafikanalys av väg 44 genom Uddevalla (2016-04-04) där prognoser upprättats för 2025 och 2040 med aktuella utbyggnadsplaner. Vectura har utrett vad som händer om framkomligheten försämras i Kärtratunnlarna. PM: Trafikutredning

Uddevallatunnlar. Tillsammans ger de ett bra underlag för Åtgärdsvalsstudier (ÅVS).

Man kan notera att i SWECO:s utredning visas att man 2025 får problem med kapaciteten i väg 44:s korsningar med Undavägen och Kurverödsleden. Förutsättningarna är att man bygger ut 13 700 m<sup>2</sup> BTA i Torp Köpcentrum, 15 000 m<sup>2</sup> BTA i södra Torp (hotellet), 6 000 m<sup>2</sup> BTA i Sågen (strax söder om IKANO) och 10 000 m<sup>2</sup> BTA vid IKANO. I övrigt får man bra framkomlighet. Med en något annan signalreglering kan man klara Undavägen (belastning 0.87). Med ett separat körfält för högersvängande trafik från Kurverödsleden klaras även kapaciteten i den korsningen.

Man ser också att den nu aktuella utbyggnaden på Torp Köpcentrum är ca 4 000 m<sup>2</sup> större än i prognosen. Eftersom ca 44% av trafiken kör mot Uddevalla motsvarar det en ökning med ca 1800 m<sup>2</sup> som direkt belastar väg 44 in mot Uddevalla. Man kan också se i utredningen att prognosen för 2015-testprognos- lägger ca 4700 fler fordon på väg 44 än som mätts. Slutsatsen blir att SWECOS prognos bör kunna läggas till grund för bedömning av den nu aktuella utbyggnaden.

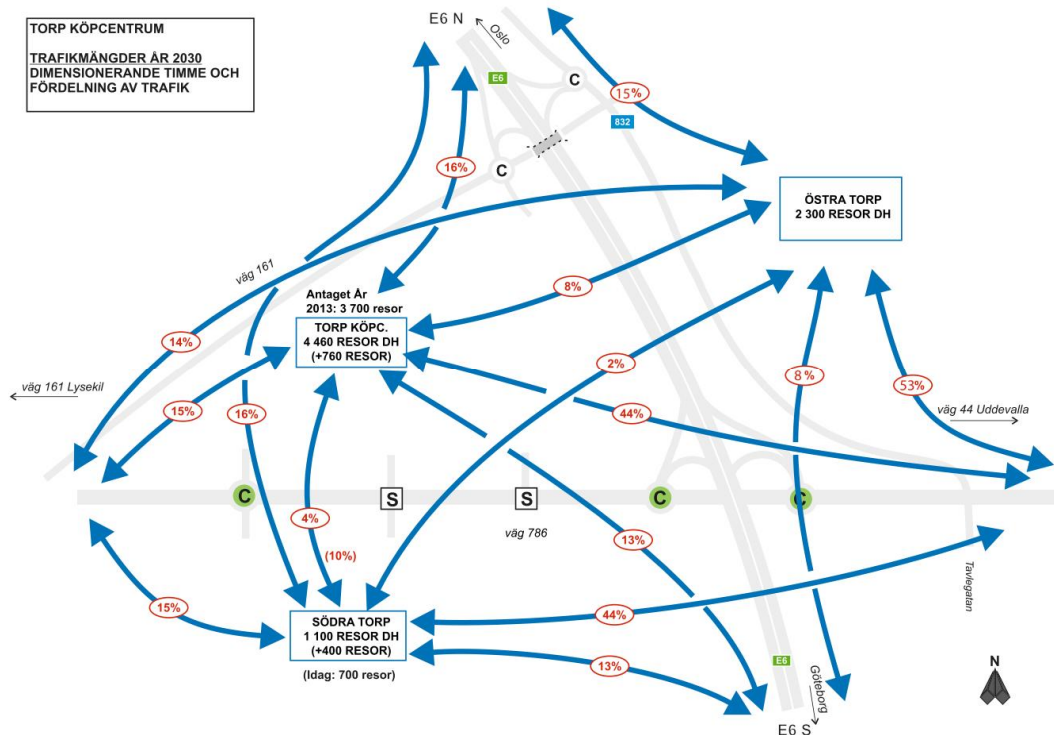
På längre sikt krävs mer omfattande åtgärder. Man kan tex bygga ut väg 678 mellan Bratteröd och Lerbo trafikplats till 2+1 väg. Enligt SWECO kan det ge en avlastning på väg 44 med ca 5000 bilar. Det motsvarar trafikökningen från 2015 till 2025, som SWECO prognostiserat med angivna utbyggnader (+ 5 100). Motsvarande trafiktillväxt med utbyggnader till år 2040 är +10 200. Man skulle då hamna på 2025 års nivå.

Trafikverket avser att utföra en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) på lämpliga åtgärder. I denna PM utreds därför inte behovet av åtgärder utöver den redogörelse som gjorts av befintliga utredningar.

### 2.3.3 Framtida trafiksituation

En prognos har tidigare tagits fram för den framtida trafikfördelningen i området under dimensionerande maxtimme. Maxtimmen avser storhelger, midsommar och motsvarande vilket innebär att höga belastningar kan accepteras. För Torp Köpcentrum utgår beräkningen från att allt är uthyrt samt ett tillägg för planerad tillbyggnad på ca 18 000 m<sup>2</sup>. För södra Torp utgår beräkningen från de planlagda utbyggnader som finns inklusive hotellet.

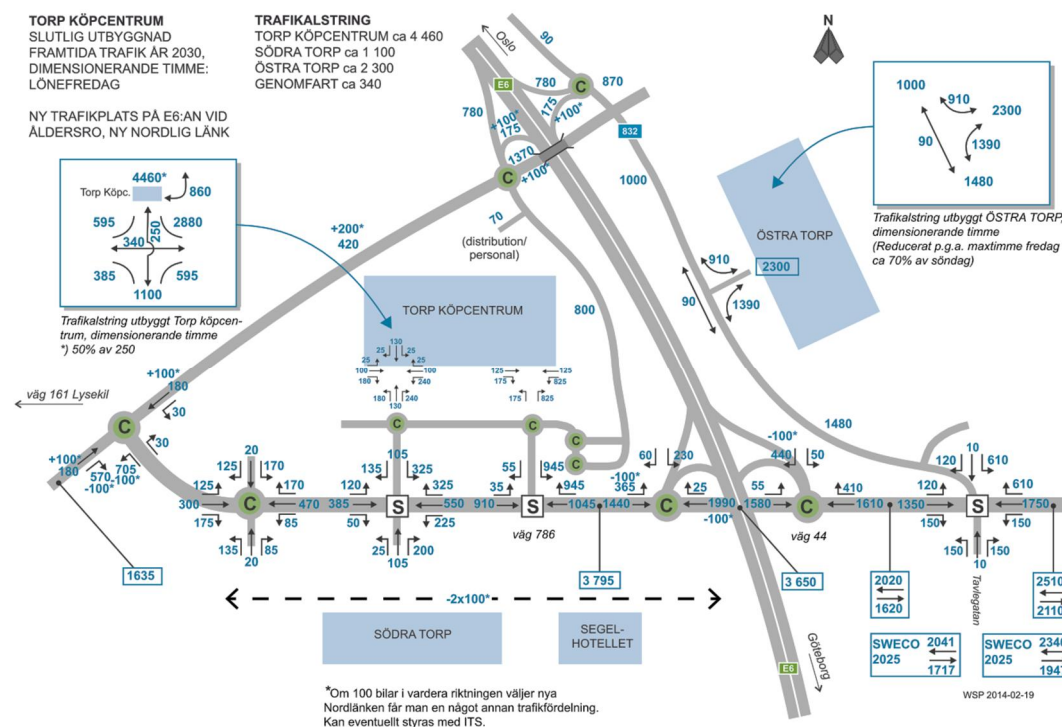
I prognosen förutsätts att östra Torp förutom av en livsmedelsbutik utgörs av sällanköp. Hänsyn har också tagits till att IKEA har väsentligt lägre trafik på fredagar som är dimensionerande. I prognosen har inräknats utbyggnad av IKANO, Sågen och Grytingen.



Figur 12. Trafikfördelningen i området under dimensionerande maxtimme år 2030.

Med denna fördelning som grund har dimensionerande timtrafik tagits fram för de olika korsningarna. Här redovisas endast slutlig utbyggnad med alla planerade utbyggnader av vägnätet.

I underlagsrapporten Trafik till detaljplan för Östra Torp (SWECO, 12 maj 2010) har en trafikprognos upprättats som stämmer väl överens med nedanstående trafikbild. Även trafiken i rapporten från 2016-04-04 stämmer relativt väl överens.



Figur 13. Trafikprognos 2030. Utbyggnad av 18 000 m<sup>2</sup> för Torp Köpcentrum. Ingår även utbyggnad av hotell på södra Torp samt utbyggnad på östra Torp. (IKANO, Sågen och Grytingen)

## 3 FÖRSLAGET

### 3.1 Allmänt

Planen innebär att Torp Köpcentrum kompletteras med knappt ca 18 000 m<sup>2</sup> handelsyta, norr om väg 786. Syftet är huvudsakligen att stärka handeln på Torp köpcentrum.

### 3.2 Bil- och distributionstrafik

Trafikföring och parkering disponeras om inom området dels för att lösa befintliga problem men också för att möta den förväntade ökande kundtillströmningen.

Ytterligare parkeringsplatser krävs när befintliga platser tas i anspråk av utbyggnaden samtidigt som parkeringsbehovet ökar, på grund av tillkommande handelsyta. Därför föreslås en takparkering som nås från östra sidan av byggnaden. Syftet är dels att tillskapa nya parkeringar men inte minst att leda fler kunder via Norra Torpmotet. Här kan det vara av intresse att se över skyltningen på E6:an.

Då köpcentret byggs ut minskar platserna söder om den centrala delen av byggnaden. Platserna vid ICAMAXI nås på samma sätt som i dag. Den interna lokalgatan mot öster från cirkulationen öster om Preem dras längre söderut för att ge utrymme för en större samlad parkering utanför COOP, Systembolaget och fackhandel. För att säkra att inkommande trafik inte hindras föreslås cirkulationsplatser utmed den östgående ringleden. Dessutom byggs ett separat svängfält i den centrala parkeringsgatan i öster. Det gäller även norr om McDonalds, där det i dagsläget tidvis uppstår köer. Detta innebär betydligt bättre framkomlighet in i anläggningen och färre konflikter med svängande trafik.

Pendelparkeringen ligger långt ner i södra delen av området, i direkt anslutning till terminalen. Det innebär att de flesta av pendlarna bedöms välja denna parkering och man undviker att vanliga, mer attraktiva, parkeringar nyttjas.

Kunder på E6:an från norr bedöms till största delen nyttja den nya trafikplatsen i norr. Det gäller också trafik från väg 161 i väster och trafik mellan Torp Köpcentrum och Torp Östra. Det innebär att färre angör från väg 786 och att man får en spridning av trafiken, vilket är bra för framkomligheten.

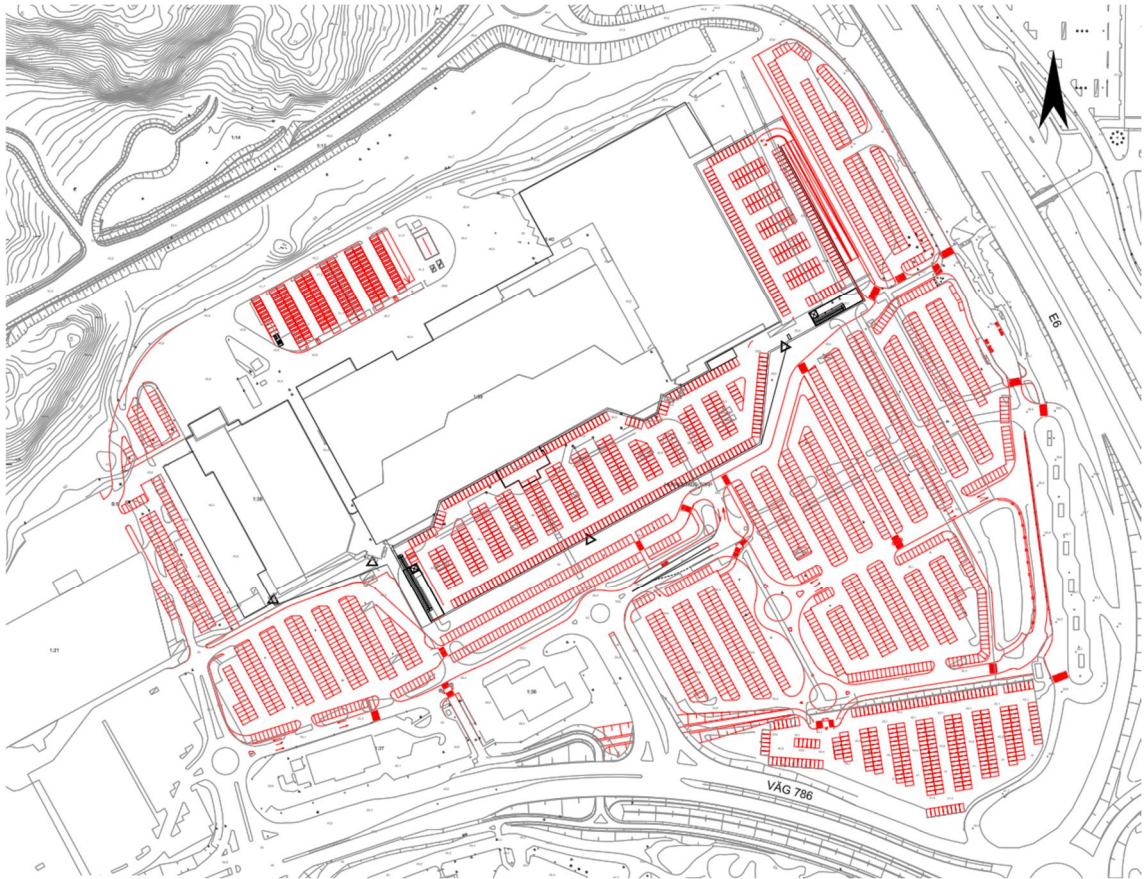
Distributionstrafiken leds via Norra Torpmotet till köpcentrets norra sida, där inlastningen sker.

### 3.3 Parkering

Gällande parkeringsnorm för Uddevalla kommun anger 40 bilplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA, inklusive personalparkering för utbyggnad av handel. Eventuella avsteg från normen skall behandlas av byggnadsnämnden.

Den totala ytan som omfattas av planen efter utbyggnad beräknas uppgå till ca 63 000 m<sup>2</sup> BTA. Det innebär ett parkeringsbehov på 2520 platser. Planen visar totalt ca 2685 platser för kunder varav personalparkering 315, markparkering 1700 och takparkering 670. Till detta läggs pendelparkeringen för regionalbussterminalen samt samåkningsplatser, innefattande totalt 290 platser. Under storhelger är behovet

av sådana platser mindre varför ett samnyttjande till en del bör vara möjligt. Parkeringsräkningar har visat att endast ett 40-tal platser nyttjas under storhelger. Parkeringen är kommunal och begränsad till 7 dygn.



Figur 14. Förslag till utformning.

### 3.4 Kollektivtrafik

Området har förutsättningar för en god kollektivtrafikförsörjning. Ur ett helhetsperspektiv, där också etableringen i Östra Torp och Södra Torp beaktas, bedöms det föreslagna läget ge mycket goda förutsättningar för såväl bussresenärer och kunder som för trafikföretagen. Dels finns en regional bussterminal utbyggd och dels finns hållplatser för lokaltrafik på två olika platser inom planområdet, dels vid regionalbussterminalen och dels vid den centrala entrén. Lokalbussen ges möjlighet att, liksom idag, angöra i anslutning till terminalen. Dessutom byggs en central hållplats ut med möjlighet att tidreglera.

### 3.5 Gång- och cykeltrafik

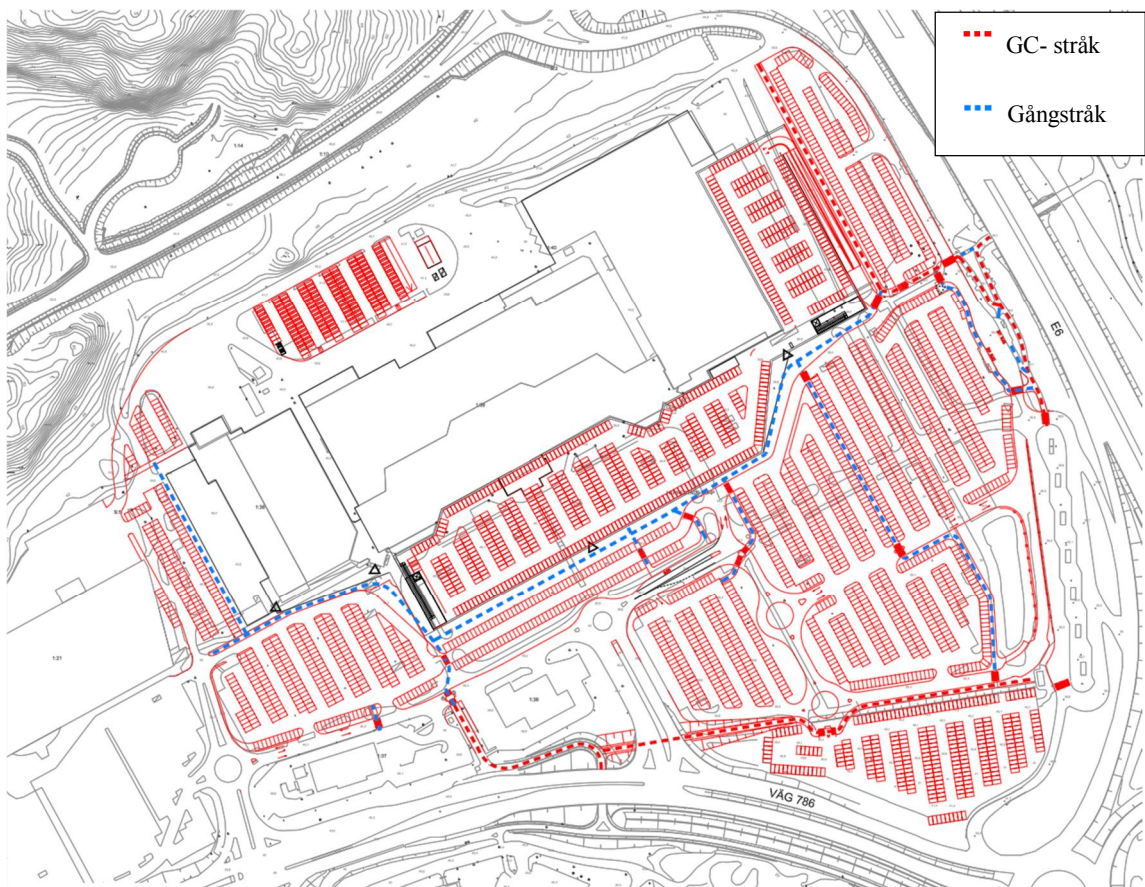
Det är viktigt för gång- och cykeltrafiken att stråken till och mellan handelsområdets olika delar görs gena och säkra.

Gång- och cykelstråket mellan McDonalds och Preem ansluts till Torp Köpcentrum. Gångtrafiken leds sedan på en bred gångbana, liksom idag, utmed byggnadens fasad längs hela den södra sidan. Cykeltrafiken är mycket begränsad och leds i blandtrafik inom anläggningen.

Planen möjliggör utbyggnad av en ny GC tunnel under den östra tillfarten från väg 786. GC-vägen ansluts till regionalbussterminalen i öster. Gångstråk anordnas från den nya och de befintliga hållplatserna. I vissa relationer anordnas även gångstråk från parkeringarna. Särskilt byggs ett stråk där familjeparkering anordnas för säkrare gångväg för barn.

En befintlig port under E6:an nyttjas för förbindelse mellan IKEA/IKANO och Torp Köpcentrum. Höjdskillnaden medför att cykeltrafiken, liksom idag, leds runt mot söder och sedan in mot anläggningen på separat bana. En trappa medger en genare sträckning för fotgängare.

Gång- och cykelbana planeras också utmed rampen vid den östra fasaden som leder till cykelparkering för anläggningens anställda i första hand. Gångbana föreslås mot anläggningen från pendelparkeringen i söder.



Figur 15. Gång- och cykeltrafik. Förslag där blåstreckad linje endast är gångbana.

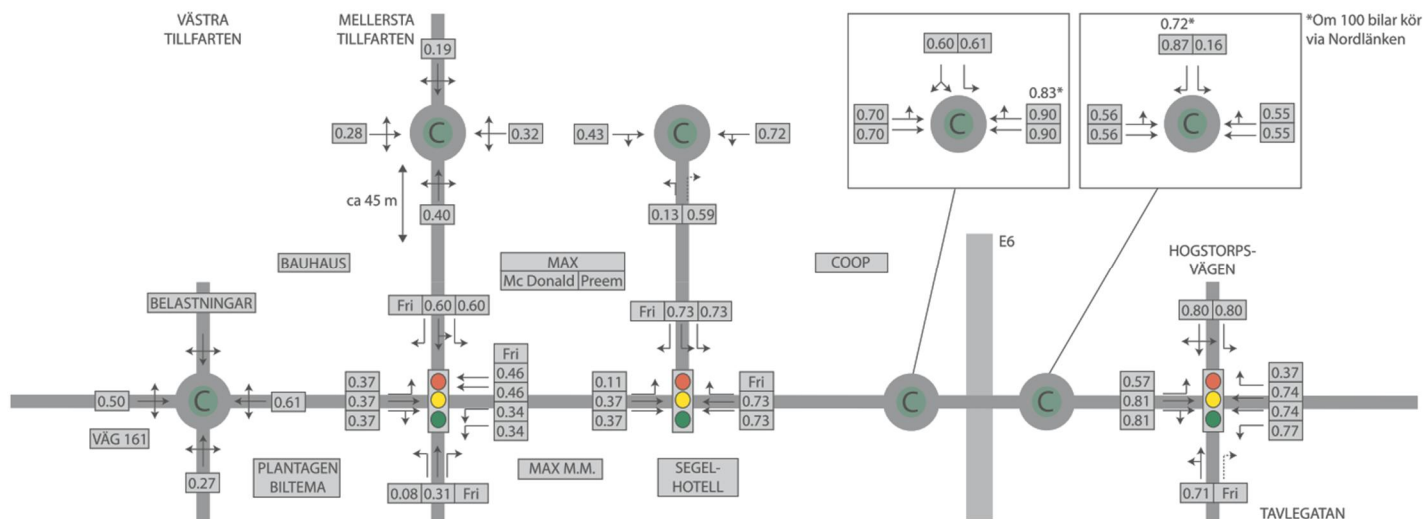
## 4 KONSEKVENSER

### 4.1 Biltrafik

Korsningarna på väg 786 med tillfarterna till Torp köpcentrum har kapacitetsberäknats. Man ser att befintlig cirkulation, väster om Bauhaus, klarar trafiken år 2030 även med trafik en lönefredag. Signalen i den mellersta tillfarten klarar också förväntad trafik. I den östra tillfarten klaras också kapaciteten med befintlig utformning.

Korsningarna inne på handelsområdet har också studerats. Man ser att framkomligheten är god och att det finns kapacitetsreserver för större trafikflöden.

Med omfördelning av 100 fordon, eventuellt med ITS, av trafiken från E6 S till Lysekil via Nordlänken sjunker belastningen till högst 0,83. En rimlig nivå med tanke på att vi studerar en lönefredag. De trafikmängder som ligger till grund för kapacitetsberäkningarna stämmer relativt väl med SWECO:s timsiffror för år 2025 med allmän trafikökning samt utbyggnader.



Figur 16. Kapacitetsberäkningar år 2030 med nordlig förbifart. Befintlig utformning på väg 786.

### 4.2 Distributionstrafik

Efter utbyggnaden leds all distributionstrafik via trafikplatsen vid Norra Torp motet. Det innebär att kunder och distributionstrafik blandas i mycket liten utsträckning, vilket är en stor fördel.

### 4.3 Parkering

Parkeringens fördelning framgår av nedanstående illustration. Genom utbyggnad av takparkeringen med de olika entréerna får man en god fördelning av möjlighet till parkering.

Detta ger en bra trafikfördelning i området vilket minimerar onödig söktrafik. Det finns också ett visst överskott av platser vilket leder till färre trafikrörelser inom området.



Figur 17. Fördelning parkeringar.

#### 4.4 Gång- och cykeltrafik

I dagsläget är det liten gång- och cykeltrafik till Torp Köpcentrum. Flest kommer från öster, via den befintliga porten under E6:an. Både detta stråk och stråket parallellt med väg 786 i söder tas om hand i anläggningen. Gång- och cykeltrafiken leds till de närmaste entréerna.

Gångstråk finns utmed fasaden på byggnaden medan cyklarna förutsätts parkeras vid entréerna alternativt hänvisas till parkeringsgatorna.

#### 4.5 Trafikbuller

Några problem med trafikbuller bedöms inte uppkomma. Distributionstrafiken leds ut mot öster.

## 5 UTVÄRDERING OCH FORTSATT ARBETE

Detaljplanen medger utbyggnad av Torp Köpcentrum med ca 18 000 m<sup>2</sup> handelsyta. Trafiksituationen inne på området fungerar mindre bra med befintlig utformning vid högtrafiksituationer. Trafik på väg in till parkeringen kommer i konflikt med trafik på väg ut och kunder som parkerat söder om den centrala matargatan hindrar biltrafiken både på väg in och ut från anläggningen.

När anläggningen byggs ut ges den centrala matargatan, mot öster vid COOP, ett sydligare läge och cirkulationsplatser föreslås, för att ge trafik in i anläggningen företräde. Lite längre in i anläggningen föreslås ett särskilt körfält för vänstersvägande för att minska risken för köer. Regionalbussterminalen ligger i östra kanten av området med tillhörande pendelparkering i söder. Tillfarten och cirkulationen öster om Preem bibehålls i princip i sitt nuvarande läge.

Takparkeringen ges en tillfart i öster som medför att fler väljer att angöra från norr, dels via Norra Torpmotet men också både från väg 161 väst och Östra Torp. Skyltningen från norr på E6:an kan behöva ses över.

Sammantaget bedöms åtgärderna inne på Torp köpcentrum medföra att trafiken även vid högtrafik kommer att flyta bra och inte orsaka köer ut på väg 786. I det fortsatta arbetet bör utformningen inne på området detaljstuderas och samordnas med arbetet att uppnå en grön profil på anläggningen.

Som nämnts i tidigare utredningar bör de två signalreglerade korsningarna i tillfarterna till Torp Köpcentrum inte samordnas – åtminstone inte på eftermiddagar. Genomfartstrafiken är extremt liten i förhållande till avsvängande trafik och den västra signalen går i fyra faser och den östra i tre faser. Vid en samordning får man onödiga fördröjningar. Man vinner på snabbare omloppstider och får kortare köer med mindre störningar.

Utredningen visar också att belastningarna i alla berörda korsningar innebär god standard, om man tar hänsyn till att trafikprognosen avser lönehelg, även med nu aktuell och framtida utbyggnad på Södra Torp.

Uppföljningen av de nu utförda utbyggnaderna på Östra Torp visar att det inte uppkommer några problem på väg 44 i korsningen med Hogstorpsvägen.

Nordlänken och den nya trafikplatsen Norra Torpmotet innebär en överkapacitet i trafiknätet. Man får ett robust huvudnät och kunderna lär sig snart vilken väg man skall välja eftersom de flesta är vanebilister. Detta bör kunna nyttjas för framtida utbyggnader utöver de som förutsatts i denna utredning. Som tidigare nämnts har inte de utförda utbyggnaderna medfört motsvarande ökning i kundtillströmning som prognosen förutsätter. Det finns således ganska stora marginaler i prognoserna. Samtidigt sker en allmän tillväxt i handelsvolymerna som också måste beaktas, vilket gjorts i underlaget till prognoserna.

I samband med att nya åtgärder planeras vore det bra med trafikräkningar av timtrafiken i bla cirkulationerna i Torpmotet under ett antal timmar under exempelvis en lönefredag.

TRAFIKTEKNISKT PM, tillhörande:  
detaljplan för:  
TORP KÖPCENTRUM, NORRA DELEN (HERRESTADS-TORP 1:39 M.FL.)  
Uddevalla kommun och Västra Götalands län