

**Toppenområdet  
PM Trafik  
2023-03-20**

# Syfte





## SYFTE

Syftet är undersöka olika trafiklösningar för att komma fram till vilken som bäst bidrar till en attraktiv helhet kring Toppengallerian i samklang med befintlig och planerad bebyggelse samt det planerade stationsläget utmed väg 100.

I detta trafik-PM har sedan två delsyften fungerat som utgångspunkt i föreslagna alternativa trafiklösningar:

### Syfte 1

Undersöka två alternativa trafiklösningar för trafik norr om Toppengallerian

- **Alt 1:** Bilväg norr om Toppengallerian.
- **Alt 2:** Bilväg runt bilparkeringen med en gång/cykel-zon framför gallerian

### Syfte 2

Undersöka två alternativ för GC-koppling mellan stationsläge och rondellen vid Kungstorpsvägen.

- **Alternativ a:** Cykel- och gångväg mellan stationsläge och Kungstorpsvägen längs Brädgårdsvägens befintliga sträckning på dess västra sida.
- **Alternativ b:** Cykel och gångväg mellan stationsläge och Kungstorpsvägen längs Brädgårdsvägens befintliga sträckning på dess östra sida, en gång/cykel-zon framför gallerian



**Alt 1A:** Bilväg norr om Toppengallerian. Cykelväg längs Brädgårdsvägens västra sida.

**Alt 1B:** Bilväg norr om Toppengallerian. Cykelväg längs Brädgårdsvägens östra sida.

**Alt 2A:** Bilväg runt bilparkeringen. Cykelväg längs Brädgårdsvägens västra sida.

**Alt 2B:** Bilväg runt bilparkeringen. Cykelväg längs Brädgårdsvägens östra sida.

**Alt 2C:** Bilväg runt bilparkeringen. Cykelväg längs Toppengallerian.

# Förutsättningar

- Befintlig drive-in-lösning är inte kvar
- Trafikverkets vägplan är en utgångspunkt
- Skiss framtagen av Edge, med trappa/flyktväg i riktning sydöst från tunnelläget är viktig.  
Exakt läge för trappa/koppling är ej färdigt.
- Hänsyn tas till att det i en framtid eventuellt blir aktuellt att området trafikeras med kollektivtrafik, om det blir så blir det troligen i form av en 12-meters buss.
- Befintlig transformatorstation framför Toppengallerians norra entré kan flyttas.
- Befintlig bensinmack finns kvar





**FÖRUTSÄTTNINGAR**

Befintliga p-platser

**Befintlig parkering norr**

Bilparkering	190 st
Hkp	6 st
<b>Totalt</b>	<b>196 st p-platser</b>

*Den norra parkeringen, är högst belastad med en belägningsgrad på 80%. Här finns en tydlig ökning i beläggningen mot ICA:s entré, Toppengallerians entré och Formtoppens entré.*

**Befintlig parkering väster**

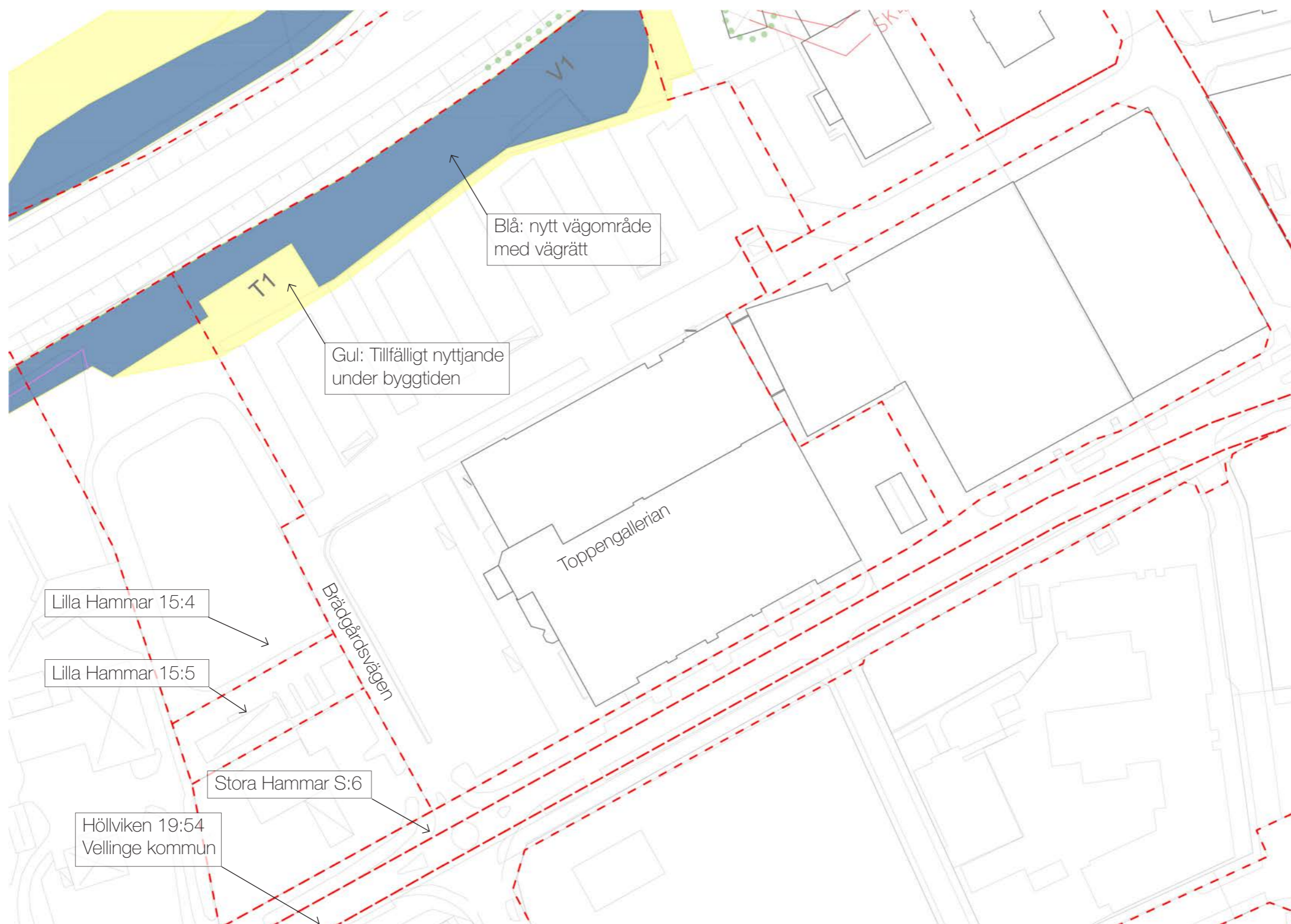
Bilparkering	53 st
Hkp	2 st
<b>Totalt</b>	<b>55 st p-platser</b>

*Den västra parkeringen har en belägningsgrad på 53%*



## FÖRUTSÄTTNINGAR

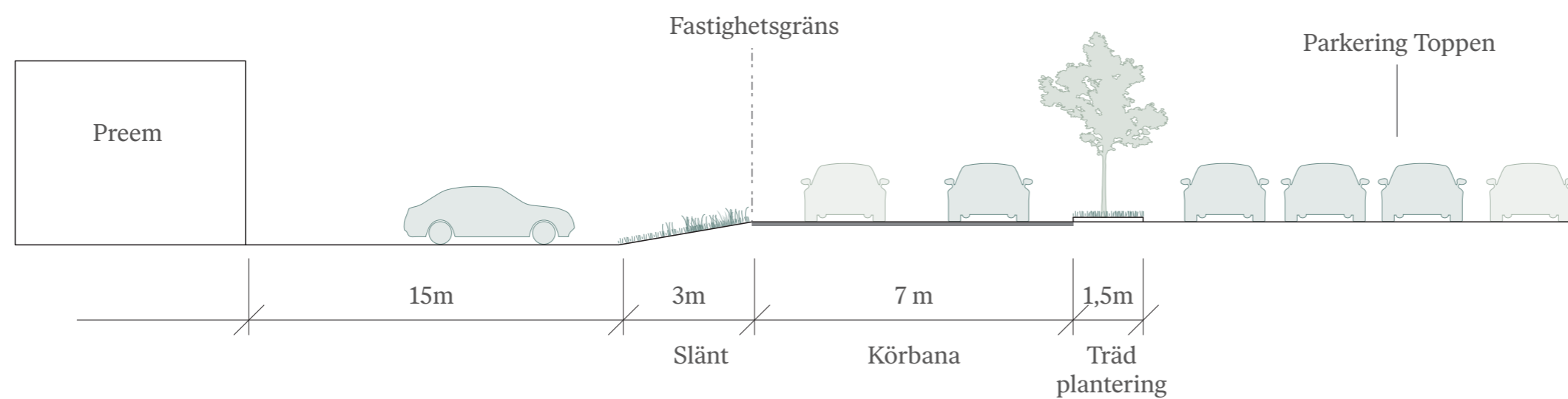
Fastighetsgränser + gränser vägplan





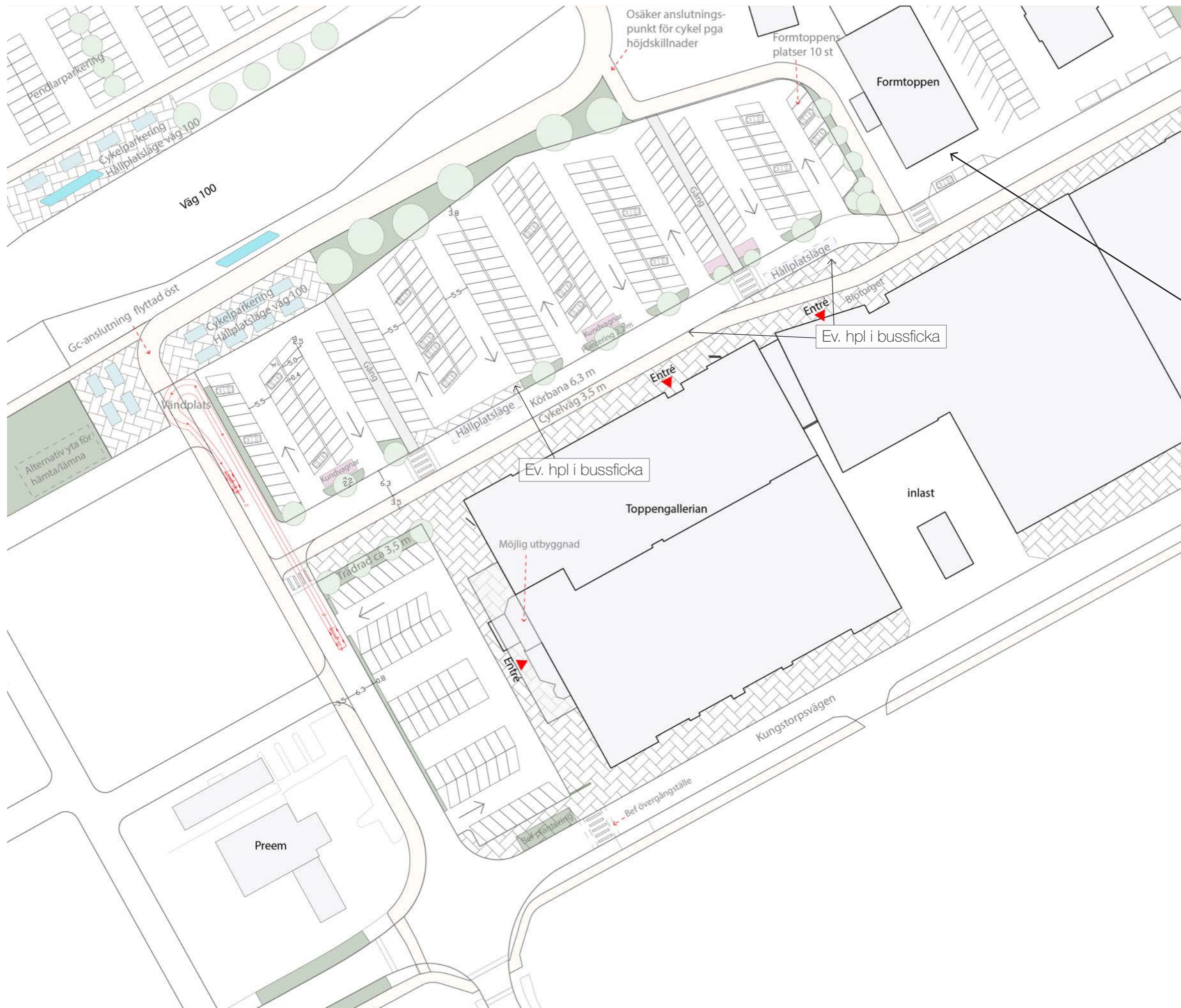
## FÖRUTSÄTTNINGAR

Brädgårdsvägen - befintliga situation



# Alternativ





## ALTERNATIV 1A

Bilväg norr om Toppengallerian.  
Cykelväg längs Brädgårdsvägens västra sida.

### P-platser norra parkeringen

P-platser 209 st

Hkp 6 st

10 st P-platser för Formtoppen som försvinner, omlokaliseras till den norra parkeringsytan.



Totalt : 205 st

### P-platser västra parkeringen

P-platser 59 st

Hkp 2 st

Totalt : 61 st

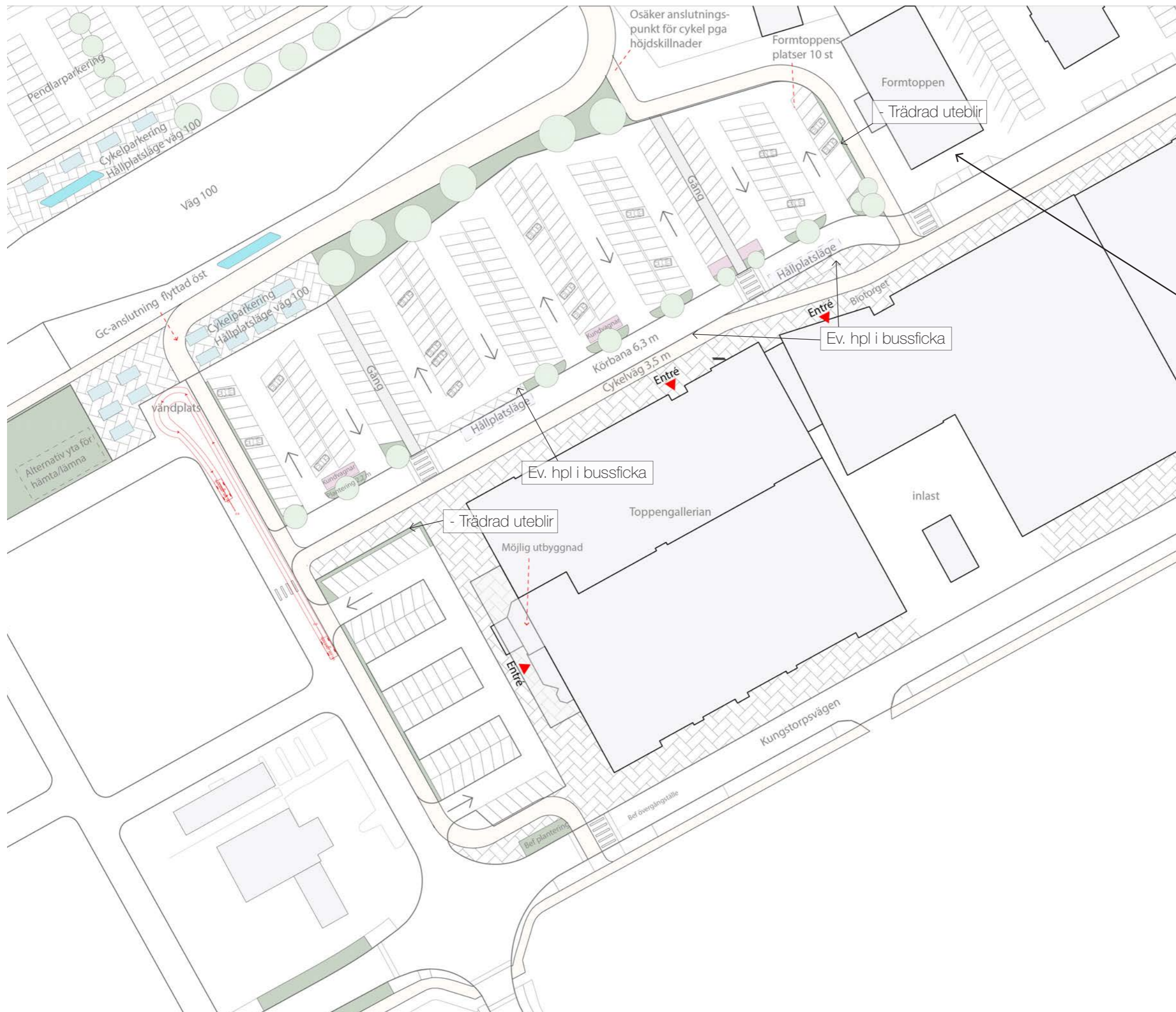
ALT 1A

**TOTAL +17 P-PLATSER**



## VÄRDERING ALTERNATIV 1A

	Tillgänglighet	Trafiksäkerhet	Trygghet
Gående	God tillgänglighet. Gånganslutning till hpl v 100 mellan P- raderna.	Gående måste korsa parkeringsgatan.	Gående får fredad zon närmast byggnaden. G och C separeras. Relativt strukturerad trafikmiljö.
Cyklister	GC på västra sidan innebär att flödet västerifrån får en och naturlig koppling över Kungstorpsvägen. Genomgående stråk framför entréer.	Korsningspunkter med bil, fler på västra sidan om mack kvar men högre flöden på östra sidan.	Gående får fredad zon närmast byggnaden. G och C separeras. Relativt strukturerad trafikmiljö.
Kollresenärer	Busshållplats utanför entrén till köpcenter. Längre koppling till v 100. Relativt stort avstånd mellan hållplatserna.	Utformning av anslutning till hållplatsen på norra sidan viktig. Bra på södra sidan men se över konflikt med cyklister.	Nära till befolkad målpoint.
Bilister	Dubbelriktad parkeringsgata med samma sökprincip som idag. Möjlighet att "runda" P- skeppen. 17 extra P- platser. Brädgårdsvägen förskjuts i förhållande till cirkulationsplatsen.	Strukturerad och tydlig körväg.	Strukturerad och tydlig körväg.



## ALTERNATIV 1B

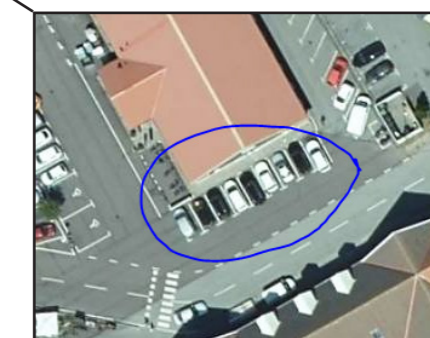
Bilväg norr om Toppengallerian.  
Cykelväg längs Brädgårdsvägens **östra sida**.

### P-platser norra parkeringen

P-platser 209 st

Hkp 6 st

10 st P-platser för Formtoppen som försvinner, omlokaliseras till den norra parkeringsytan.



Totalt : 205 st

### P-platser västra parkeringen

P-platser 59 st

Hkp 2 st

Totalt : 61 st

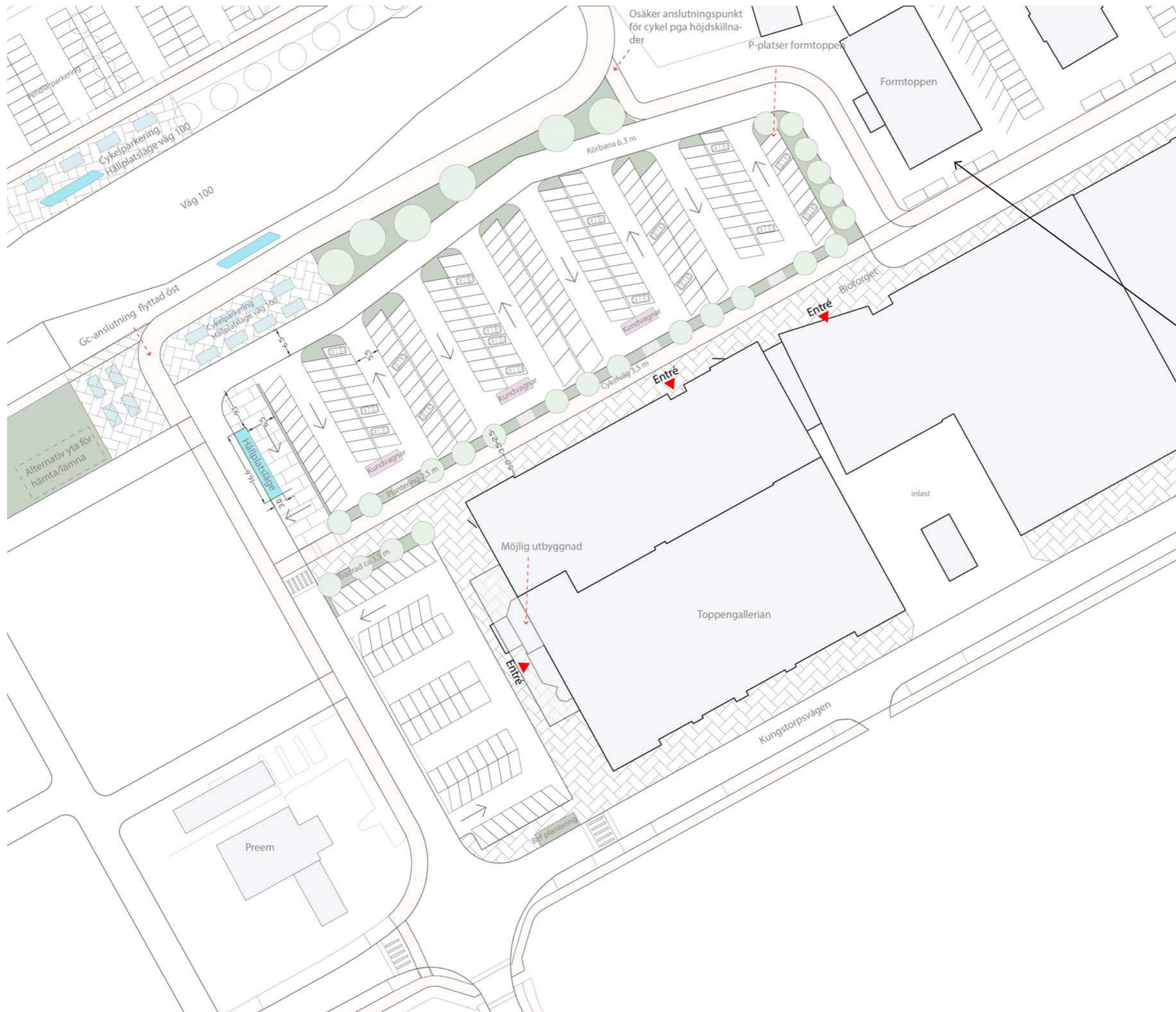
**ALT 1B**

**TOTAL +17 P-PLATSER**

VÄRDERING ALTERNATIV 1B

	Tillgänglighet	Trafiksäkerhet	Trygghet
Gående	God tillgänglighet. Gånganslutning till hpl v 100 mellan P-raderna.	Gående måste korsa parkeringsgatan.	Gående får fredad zon närmast byggnaden. G och C separeras. Relativt strukturerad trafikmiljö.
Cyklister	GC på östra sidan innebär att flödet västerifrån behöver korsa Kronodalsvägen. Relativt bättre för flöde österifrån.	Konflikter in/ut parkeringen.	Cyklister får separerad väg framför byggnaden. G och C separeras. Relativt strukturerad trafikmiljö.
Kollresenärer	Busshållplats utanför entrén till köpcenter. Längre koppling till v 100. Relativt stort avstånd mellan hållplatserna.	Utformning av anslutning till hållplatsen på norra sidan viktig. Bra på södra sidan men se över konflikt med cyklister.	Nära till befolkad målpunkt
Bilister	Dubbelriktad parkeringsgata med samma sökprincip som idag. Möjlighet att "runda" P-skeppen. 17 extra P-platser.	Strukturerad och tydlig körväg. Fler konflikter med cykel.	Strukturerad och tydlig körväg.





## ALTERNATIV 2A

Bilväg runt bilparkeringen

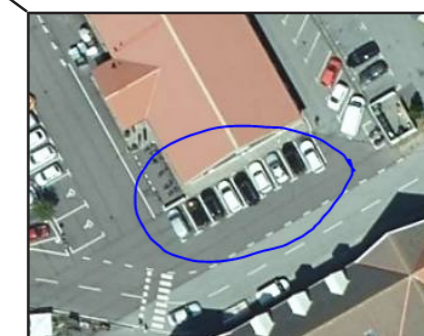
Cykelväg längs Brädgårdsvägens **västra sida.**

### P-platser norra parkeringen

P-platser 184 st

Hkp 6 st

10 st P-platser för Formtoppen som försvinner, omlokaliseras till den norra parkeringsytan.



Totalt : 180 st

### P-platser västra parkeringen

P-platser 59 st

Hkp 2 st

Totalt : 61 st

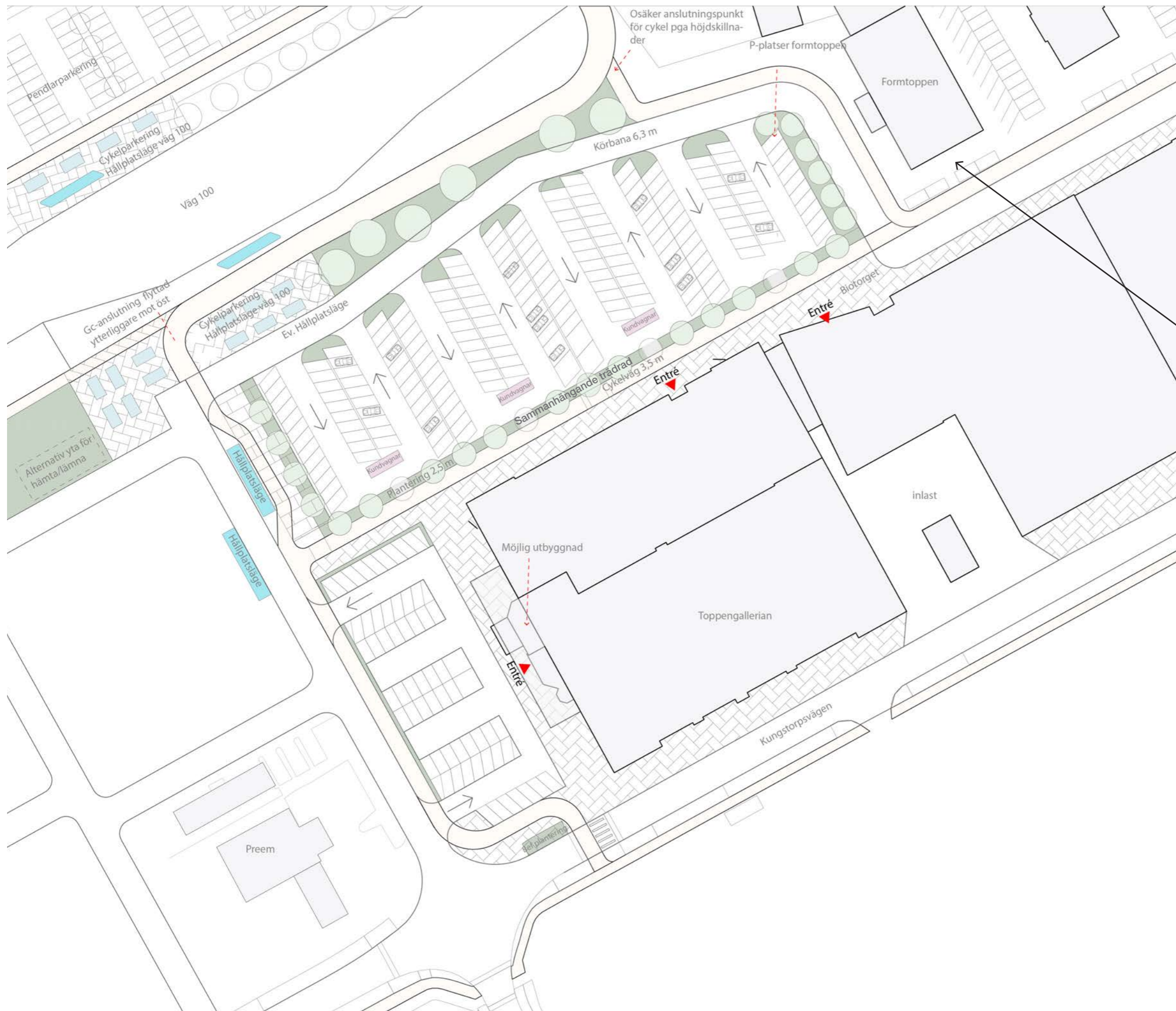
**ALT 2A**

**TOTAL -6 P-PLATSER**

## VÄRDERING ALTERNATIV 2A

	Tillgänglighet	Trafiksäkerhet	Trygghet
Gående	God tillgänglighet.	Oskyddade behöver inte korsa parkeringsgata för att nå parkeringar.	Oskyddade trafikanter får fredad zon närmast byggnaden. G och C separeras. Strukturerad trafikmiljö.
Cyklister	GC på västra sidan innebär att flödet västerifrån får en och naturlig koppling över Kungstorpsvägen. Cykelflöde österifrån måste korsa Kronodalsvägen. Risk för smitväg cykel framför västra entrén. Bra genomgående stråk framför entréer.	Korsningspunkter med bil, fler på västra sidan om mack kvar men högre flöden på östra sidan.	Oskyddade trafikanter får fredad zon närmast byggnaden. G och C separeras. Strukturerad trafikmiljö.
Kollresenärer	Busshållplatser samlade vid väg 100. Längre avstånd till köpcenter.	Få korsningspunkter.	Längre till befolkad målpunkt.
Bilister	Längre körväg och längre till "bästa P-platsen". 6 färre P-platser. Brädgårdsvägen förskjuts i förhållande till cirkulationsplatsen.	Strukturerad och tydlig körväg.	Strukturerad och tydlig körväg.





## ALTERNATIV 2B

Bilväg runt bilparkeringen

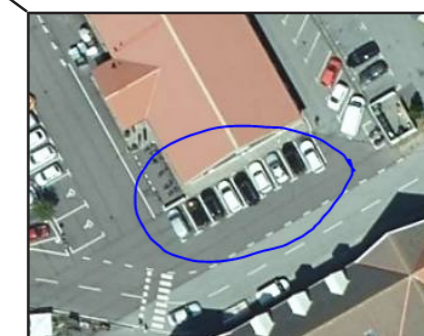
Cykelväg längs Brädgårdsvägens **östra sida.**

**P-platser norra parkeringen**

P-platser 184 st

Hkp 6 st

10 st P-platser för Formtoppen som försvinner, omlokaliseras till den norra parkeringsytan.



Totalt : 180 st

**P-platser västra parkeringen**

P-platser 59 st

Hkp 2 st

Totalt : 61 st

**ALT 2B**

**TOTAL -6 P-PLATSER**



VÄRDERING ALTERNATIV 2B

	Tillgänglighet	Trafiksäkerhet	Trygghet
Gående	God tillgänglighet.	Gående behöver inte korsa parkeringsgata för att nå parkeringar.	Gående får fredad zon närmast byggnaden. G och C separeras. Strukturerad trafikmiljö.
Cyklister	GC på östra sidan innebär att flödet österifrån får en och naturlig koppling över Kungstorpsvägen. Cykelflöde västerifrån måste korsa Kronodalsvägen. Risk för cykel framför västra entrén. Bra genomgående stråk framför entréer.	Konflikter in/ut parkeringen.	Oskyddade trafikanter får fredad zon närmast byggnaden. G och C separeras. Strukturerad trafikmiljö.
Kollresenärer	Busshållplatser samlade vid väg 100. Längre avstånd till köpcenter. Risk konflikter med cykel vid hpl.	Få korsningspunkter.	Längre till befolkad målpunkt.
Bilister	Längre körväg och längre till "bästa P-platsen". 6 färre P-platser.	Strukturerad och tydlig körväg.	Strukturerad och tydlig körväg.



## ALTERNATIV 2C

Bilväg runt bilparkeringen

Cykelväg längs Toppengallerian

### P-platser norra parkeringen

P-platser 184 st

Hkp 6 st

10 st P-platser för Formtoppen som försvinner, omlokaliseras till den norra parkeringsytan.



Totalt : 180 st

### P-platser västra parkeringen

P-platser 59 st

Hkp 2 st

Totalt : 61 st

ALT 2C

**TOTAL -6 P-PLATSER**



## VÄRDERING ALTERNATIV 2C

	Tillgänglighet	Trafiksäkerhet	Trygghet
Gående	God tillgänglighet.	Gående behöver inte korsa parkeringsgata för att nå parkeringar.	Gående får fredad zon närmast byggnaden. G och C separeras. Strukturerad trafikmiljö.
Cyklister	GC på östra sidan innebär att flödet österifrån får en och naturlig koppling över Kungstorpsvägen. Cykelflöde västerifrån måste korsa Kronodalsvägen. Bra genomgående stråk framför entréer.	Få konflikter med biltrafik i anslutning till parkeringen.	Oskyddade trafikanter får fredad zon närmast byggnaden. G och C separeras. Strukturerad trafikmiljö.
Kollresenärer	Busshållplatser samlade vid väg 100. Längre avstånd till köpcenter.	Få korsningspunkter.	Längre till befolkad målpunkt.
Bilister	Längre körväg och längre till "bästa platsen". 6 färre P-platser.	Strukturerad och tydlig körväg.	Strukturerad och tydlig körväg.

# Rekommendationer



Sammanfattningsvis innebär samtliga alternativ en tydligare och mer trafiksäker miljö än den som råder idag. Alternativ 2 är att föredra framför alternativ 1 då det skapar bäst förutsättningar för en tydlig och trivsamt miljö för alla som färdas och vistas i anslutning till gallerian. Entréytan mot Toppengallerian får ett lugnare tempo fritt från p-sökande bilar. Entréytan blir även mer flexibel att möblera och använda. I alternativ 2 skapas förutsättningar för en sammanhängande trädrad som också blir en avskiljande yta mot parkeringen. I alternativ 2 skapas också förutsättningar för en tillkommande grönyta och plantering/träd i den norra delen av samtliga parkeringskepp. Området består till största del av hårdgjorda ytor och nya gröna inslag skulle dels förhöja vistelsvärdet på platsen samt skapa förutsättningar för fördröjning av dagvatten, som idag är ett problem i området.

Alternativ 2c rekommenderas i sin tur då alternativet skapar bättre förutsättningar för cyklister jämfört med alt 2a och 2b och därmed har flest positiva kvaliteter. Alternativet bygger även vidare på det befintliga cykelstråket som finns längs med Toppengallerian idag.

#### Sammanställning antal kvaliteter

Alt 1a	6	6	0
Alt 1b	6	5	1
Alt 2a	7	4	1
Alt 2b	7	4	1
Alt 2c	8	4	0

*\* Inom parkeringen finns fler och mer sammanhängande gröna ytor för träd och dagvattenhantering i alternativ 2 jämfört med alternativ 1. Ska lika stora gröna ytor tillskapas i alternativ 1 kommer antalet p-platser minska.*



# ÖVERGRIPANDE CYKELNÄTVERK



- Gc- befintligt och planerat
- - - Gc- möjliga kopplingar
- Befintligt bebyggelse
- Planerad bebyggelse



# Bilagor

# ALTERNATIV 2C - KÖRSPÅR BIL





# ALTERNATIV 2C - KÖRSPÅR BUSS





ALTERNATIV 2C - MED UNDERLAG VÄGPLAN + FASTIGHETER





ALTERNATIV 2C - MED UNDERLAG EDGE

