

# En levande Fyrislundsgata

Rapport

2010-06-22



## INNEHÅLL

<b>1. UPPDRAG</b> .....	<b>3</b>
<b>2. RESULTAT</b> .....	<b>3</b>
2.1. Hur påverkas verksamheterna av gatubredd och trafikintensitet? .....	3
2.2. Årsta centrum med omgivning idag .....	4
2.3. Framtida verksamheter och lokalytor utmed Fyrislundsgatan .....	4
2.4. Marknadsunderlag – dagligvaror och restaurang .....	5
2.5. Framtida ytbehov .....	5
2.6. Var kan de ligga? .....	6
2.7. Torgets och gatans trafiklösning .....	8
2.8. Andra lägen utmed stråket.....	9
2.9. Koppling till Gränby centrum i norra delen.....	9
<b>3. UPPDRAGSGRUPP</b> .....	<b>10</b>

## 1. UPPDRAG

Årsta och Sala backe har idag ca 18 000 inv. Uppsala kommun planerar ca 2000 lägenheter med ca 4 500 invånare utmed Fyrislundsgatan. När området är utbyggt kan området få ca 22 500 inv. Samtidigt vill kommunen utveckla Fyrislundsgatan till en levande stadsgata. Kommunen räknar med att gatan får ca 17 500 fordon per dygn.

Niras (f d Nordplan) har av kommunen fått i uppdrag att bedöma:

- Vilken typ av gatuplansverksamheter som kan ligga utmed gatan
- Var de kan ligga
- Vilka ytor som kan behövas
- Hur påverkar gatubredd, gatuutformning (tex möjlighet att korsa gatan för gång- och cykeltrafik) biltrafikens intensitet etc, etableringsmöjlighet och omsättning för verksamheterna.

Arbetet har skett i samarbete med Niras danska stadsplaneavdelning.

## 2. RESULTAT

### 2.1. Hur påverkas verksamheterna av gatubredd och trafikintensitet?

Niras bedömer att gatubredden i sig (två eller fyra körfält) påverkar butiker och verksamheter relativt lite. För starka butiker som Ica i Årsta centrum kan det röra sig om någon procent i ökad barriäreffekt främst för gående, dvs omsättningen minskar med lika mycket. För mindre verksamheter kan det vara något mer, upp till 5 %. Här räknar vi med att korsningarna är så utformade att gående tryggt kan korsa gatan. Vi har vidare räknat med låga fordonshastigheter, se nedan. Annars blir förstås barriären större. Samtidigt ger fyra körfält en ökad biltillgänglighet och därmed en kompenserande effekt, förutsatt att trafiklösningen är sådan att kunderna kan köra in och ut från centrum. Totalt tar dessa effekter ungefär ut varandra.

Skillnader i trafikintensitet ger liknande effekter. En ökning av trafiken med säg 10-15 % ger en ökad barriäreffekt på ett par tre procent, samtidigt ger trafikflödet en ökad omsättning på minst lika mycket, förutsatt att trafiklösningen är sådan att kunderna kan köra in och ut från centrum. Effekten av ökad trafik är således svagt positiv. Naturligtvis finns en övre gräns där köer, buller och sämre miljö istället skadar verksamheterna. Vi bedömer att den av kommunen angivna framtida trafiken på ca 17 500 f/d går att hantera med en bibehållen god stadsmiljö. Dock måste bilarnas hastighet vara låg gärna under 30 km/tim.

Övergångställena måste vid denna trafikmängd vara signalreglerade. Gatumiljön måste vidare vara attraktiv med generösa trottoarer och eller torgmiljöer, se vidare nedan.

Som jämförelse har vi sett på liknande trafikmängder ett vardagsdygn på vissa avsnitt på några Stockholmsgator där vi ändå bedömer att gatan inte mentalt känns alltför svår att korsa. Huvuddelen av övergångsställena är signalreglerade. Götgatan, Odengatan (mellan Sveavägen och Birger Jarlsgatan) och Karlavägen har alla 15 000-17 000 f/d. Hornsgatan vid Mariatorget har ca 20 000 f/d.

Minskar trafiken alltför mycket genom dämpande åtgärder kommer omsättningen i handeln mm istället minska. Ett så konkurrensutsatt stadsdelscentrum som Årsta är känsligt för sämre tillgänglighet även med bil. Då kan omsättningen minska med 10-15 % eller mer. Det får inte kännas som krångligt eller onödigt tidsödande att nå centrum med bil, d v s det skall vara betydligt enklare att nå än t ex Gränby centrum.

Åtgärder för att skapa en attraktiv centrum- eller torgmiljö (utöver det som nämnts ovan) har en relativt stor potential. För dagligvaror kan det ge 5 % möjligen på sikt 10 %, vilket mycket för en butik.

För restauranger kan det ge ännu mer, t ex med ett attraktivt torg med uteserveringar. Vi utvecklar därför några förslag nedan.

## 2.2. Årsta centrum med omgivning idag

Nedan används Årsta torg och Årsta centrum synonymt. Idag finns här bl a Ica Supermarket, restaurang, ett kafé en grill och en vårdcentral. Centret är till stora delar slitet.

## 2.3. Framtida verksamheter och lokalytor utmed Fyrislundsgatan

Vi föreslår att handel och service koncentreras till ett förnyat och utvecklat Årsta torg, se nedan. Det kan bli ett nytt stadsdelscentrum med främst dagligvaror, restaurang och kafé samt service av olika slag som kemtvätt, skomakare, frisörer, mäklare etc. Det är till delar det som finns idag, men utvecklat. Skall torget fungera som ett levande stadsdelscentrum, måste flera verksamheter lyftas eller ersättas. Det kan även finnas utrymme för ett mindre gym.

## 2.4. Marknadsunderlag – dagligvaror och restaurang

Dagligvarukonsumtionen (DV) per capita bedöms m h a statistik från SCB till 28 800 kr/person år 2009. För dagligvaror anger KPG (Konsumtionsprognosgruppen) en tillväxt per capita i fasta priser om ca 1,6 % per år t o m år 2020. KPG består av ledande företag och konsulter inom handeln.

NIRAS har utfört beräkningar på total DV-konsumtion i marknadsområdet år 2020. Se nedan.

Dagligvaror	Marknadsområde
Befolkning 2020	22 500
Köpkraft/capita (kr)	34 200
<b>Total DV-konsumtion 2020 (Mkr)</b>	<b>770</b>

**Tabell 2** Bedömd total DV-konsumtion Mkr i marknadsområdet år 2020. *Källa: NIRAS*

År 2020 bedömer NIRAS DV-konsumtion i marknadsområdet till ca 770 Mkr. Av detta bedömer vi med tanke på konkurrensen från bl a Gränby centrum och Boländerna att Ica vid Årsta torg kan ta ca 20 % motsvarande drygt 150 Mkr.

NIRAS bedömer att restaurangkonsumtionen för 22 500 inv. år 2020 är ca 270 Mkr. Marknadsandelen inom området bedöms till ca 20 % dvs ca 55 Mkr. Av detta kan vid god satsning och grovt skattat 25 Mkr omsättas utmed Fyrislundsgatan, främst vid Årsta torg. Detta motsvarar ungefär det antal restauranger/kaféer och den yta som finns idag.

## 2.5. Framtida ytbehov

Alla ytor nedan är LOA, dvs uthyrbar yta. I nuläget planerar Ica ingen utökning av ytor, endast förnyelse och effektivisering i butiken. I framtiden kan det tänkas att Ica vill ha mer yta men i nuläget avvaktar man utvecklingen i Uppsala. NIRAS bedömer preliminärt att om centrum förnyas kan Ica på sikt behöva ytterligare ca 500 kvm.

Vissa ytor för övrig stadsdelsservice såsom serveringar, frisörer etc finns i stort sett redan idag i centrum. Om vi skulle bygga ett nytt centrum och inte hade några ytor utöver Ica, skulle vi behöva upp mot 1 000 kvm för serveringar samt ca 500 kvm för kommersiell service. Nivån på nuvarande företag måste som nämnts lyftas om vi skall få ett attraktivt torg.

Niras bedömer att det kan finnas marknad för ett gym. Ytbehov för ett litet gym är ca 400 kvm.

Total yta för handel och service skulle då bli upp mot 2 500 kvm utöver befintlig yta i Ica. Exakt hur handel och service skall placeras kring torget behöver utredas vidare. Se vidare nedan.

Ytor för kommunal service som vård mm tillkommer. Dessutom är det önskvärt att kommunala verksamheter såsom ett bibliotek ligger vid torget.

Shopping som kläder, skor etc ligger främst i stora handelsplatser som Gränby centrum och Uppsala centrum. Här vill många kunder ha mycket att välja på.

Arbetsplatser, enl. uppgift är det svårt att etablera kontor i perifera lägen i Uppsala. Trots det bör det finnas en ambition att skapa fler arbetsplatser i området då de bidrar till att skapa en levande miljö över dygnet. Det har förstås en gynnsam effekt på handel, service och restauranger, vart fall om arbetsplatserna ligger nära centrum.

## 2.6. Var kan de ligga?

Underlaget är som nämnts främst nuvarande ca 18 000 inv. i Årsta och Salabacke samt ca 4 500 inv. i de nya lägenheterna utmed Fyrislundsgatan. Niras bedömer att med detta underlag bör verksamheterna koncentreras till ett kluster. Den bästa platsen för detta är vid Årsta centrum. Dels finns där redan ett centrum, dels ligger det centralt i området, och dels ligger det inte för nära Gränby centrum eller Boländerna. Rent allmänt kan sägas att det vore bra att flytta fram handeln till Fyrislundsgatan och samla den kring ett torg, om det går att försvara ekonomiskt. Se vidare nedan. Ica kan troligen ligga kvar i torgets bakkant med sin parkering (det är sannolikt dyrt att flytta Ica).

Här har vi flera utmaningar:

1. Skapa ett levande torg med butiker och serveringar och en bra mötesplats. Det är bra om torget ligger närmare Fyrislundsgatan än nu. Icas parkering bör ligga intill butiken. En viktig uppgift är att se till att torget får en vägg i öster där vi har kvällssol. Samtidigt bör denna vägg inte bli en mur mot Ica. Även nya besökare skall enkelt se att Ica med sin parkering ligger intill torget.
2. Skapa en bra kontakt och en torgkänsla över Fyrislundsgatan. Alla förbipasserande skall känna att här passerar vi en central plats. Trafiken skall bromsas upp, hellre genom torgkänsla än genom väggupp. Bussarna bör ha sin hållplats här.

3. Vi kan vidare förstärka platskänslan genom att inrama den med träd. Skilj visuellt på buss- och bilkörfält.



Figur 1 Idéskiss Centralt Torg med förbipasserande Fyrislundsgata över platsen. Serveringar i solläge på östra/norra sidan av torget. Verksamheter även på västra och södra sidan. Parkering mellan torget och Ica. Torget markeras med avvikande färg och ev material samt med träd.

4. Det är mycket viktigt att det finns korttidsparkering utmed Fyrislundsgatan för att verksamheterna skall fungera, bl a därför att flera av dem har karaktären av "snabba ärenden".
5. Vi har översiktligt sett på frågan om gatan och torget fungerar bäst med ett eller två körfält i varje riktning. Vi anser att gatan kommer att ha så mycket trafik att det är bäst med två körfält i varje riktning varav ytterfälten i respektive riktning reserveras för busstrafik och ev taxi under rusningstrafik. Detta ger bra framkomlighet för i första hand bussar. Över torget kan man ha fyra körfält, bara bilarnas hastighet är låg. Körfälten kan också vävas ihop till två stycken. Mer detaljer om detta diskuteras under 2.7 nedan.
6. Beakta risken med två parallella stråk. Fyrislundsgatan måste göras attraktiv för gång- och cykeltrafikanter så att inte de flesta väljer Johannesäckgatan före det nya Fyrisstråket (sedan är det klart att många kommer att välja den mer skyddade Johannesäcksgatan).

Maximala förutsättningar för ett levande stadsdelstorg föreligger således om det finns busshållplatser samt bra tillgänglighet för både bilkunder, cyklister och gående. Det går inte att

utesluta någon av dessa kundgrupper. Utmaningen är att skapa ett blandat torg och skapa en bra miljö.

Den fysiska utformningen av gata och byggnader bör sålunda bestå i en tilltagande stadsmässig känsla som förmedlas till besökande/trafikanter i god tid före angörande till centrumplatsen. Syftet är att väcka intresse samt mentalt påminna om platsens existens och innehåll som i kombination med god visibilitet och/eller förmåga att kunna överblicka bidrar till fler spontana besök och inköp. Lika viktigt är det också att åstadkomma rörelsemönster som på ett naturligt sätt leder besökare/kunder till handel/verksamheter. Ytterligare framgångsfaktorer är stadsrummets fysiska kvalitet: mötesplatser, attraktiv rumslighet, platsbildning och proportioner. Samt självklart närallgande stimulerande goda grannar.

Detta kan bland annat ske genom att;

- Torget sträcker sig som nämnts över Fyrislundsgatan
- Förtydligande av till platsen kopplade tvärgående förbindelser i form av GC-banor
- Byggnader med avvikande karaktär och höjd som ramar in torget, siktvinklar beaktas
- Träd (och beläggning) längs torgets riktning för att dämpa tempot
- Fyrislundsgatan bebyggs i tidigt skede på båda sidor i anslutning till torget för att förstärka stadsmässigheten

## 2.7. Torgets och gatans trafiklösning

Med hänsyn till behov av att ta om hand ett stort trafikflöde utmed Fyrislundsgatan och att gatan samtidigt ska vara bussprioriterad krävs att gatan har två körfält i respektive riktning. Två fält i respektive riktning planeras då enligt principen att bussfältet går i ytterfält och att övrig trafik går i innerfält med god tillgänglighet till kantstensparkering. Den senare är viktig för verksamheterna.

Genom att anlägga dubbla fält som vi nämnde i punkten ovan kompliceras trafikmiljön vid torget. En särskild brist är att gående och cyklister tvingas kors totalt fyra körfält vilket stör tanken med ett torg som ska förbinda de båda sidorna av gatan. En möjlig lösning på detta är att låta de båda körfälten i respektive riktning väva ihop innan torget skall passeras. Busstrafiken har vid denna ihopvävning företräde framför biltrafiken. På så sätt skapas endast ett körfält i respektive riktning i höjd med torget vilket blir mer tydligt och trafiksäkert för gående och cyklister som ska passera Fyrislundsvägen. Busshållplatser läggs vid kantsten efter torget utifrån färdriktningen sett, för att passagerarna säkert skall kunna stiga på och av. Bussar och bilar får därefter växla körfält igen (efter torget återgår vi två körfält).

Vi bedömer alltså att det går att skapa en bra miljö för gående och cyklister som vill korsa gatan.



Ihopvävningen till ett fält får dock konsekvenser för bilars framkomlighet på gatan medan bussars framkomlighet bedöms vara god utmed hela Fyrislundsvägen med denna lösning. Vi kan återkomma med en skiss senare.

Alternativet med att arbeta med ett körfält i hela gatans sträckning skulle i rusning riskera att skapa så långa köer att kunder (t ex på vägen hem) väljer andra inköpsplatser än Årsta torg. Det skulle dessutom starkt begränsa bussars framkomlighet på sträckan.

## 2.8. Andra lägen utmed stråket

Niras bedömer att vi inte kan räkna med att det finns underlag för många verksamheter utmed Fyrislundsgatan norr eller söder om Årsta torg. Omöjligt är det dock inte. Enstaka verksamheter för snabba ärenden i sådana här lägen behöver alla kundgrupper, också bilkunderna. Finns det möjlighet att parkera direkt utanför ökar det möjligheterna, liksom om ett cykelstråk korsar läget.

Vi kommer dock inte ifrån slutsatsen att det är bäst för kunder och verksamheter om de samlas kring Årsta torg.

## 2.9. Koppling till Gränby centrum i norra delen

Utmed Johannesbäcksgatan i kvarteret närmast Gränby centrum kommer många människor att passera till/från köpcentret. Det kan därmed finnas underlag för tex en enstaka servering. Solläget på den östra sidan bör kunna bli bra.



Figur 2 Fyrisstråkets koppling till Gränby centrum

### **3. UPPDRAGSGRUPP**

Hör gärna av er om ni har frågor eller funderingar avseende rapporten och dess innehåll.

#### **NIRAS Sweden AB**

Analys och utveckling

Box 5782

114 87 STOCKHOLM

Thomas Hellström (Huvudansvarig)

08-503 844 75

Thomas.hellstrom@niras.se

Claes Bergholm (Kommersiell planering)

08-503 844 11

claes.bergholm@niras.se

Johan Ericsson (trafik)

08-503 844 69

johan.ericsson@niras.se