



Flygperspektiv, Östra Sala backe. (Illustration Grontmij)

Att färdas inom Östra Sala backe

Östra Sala backe etapp 2

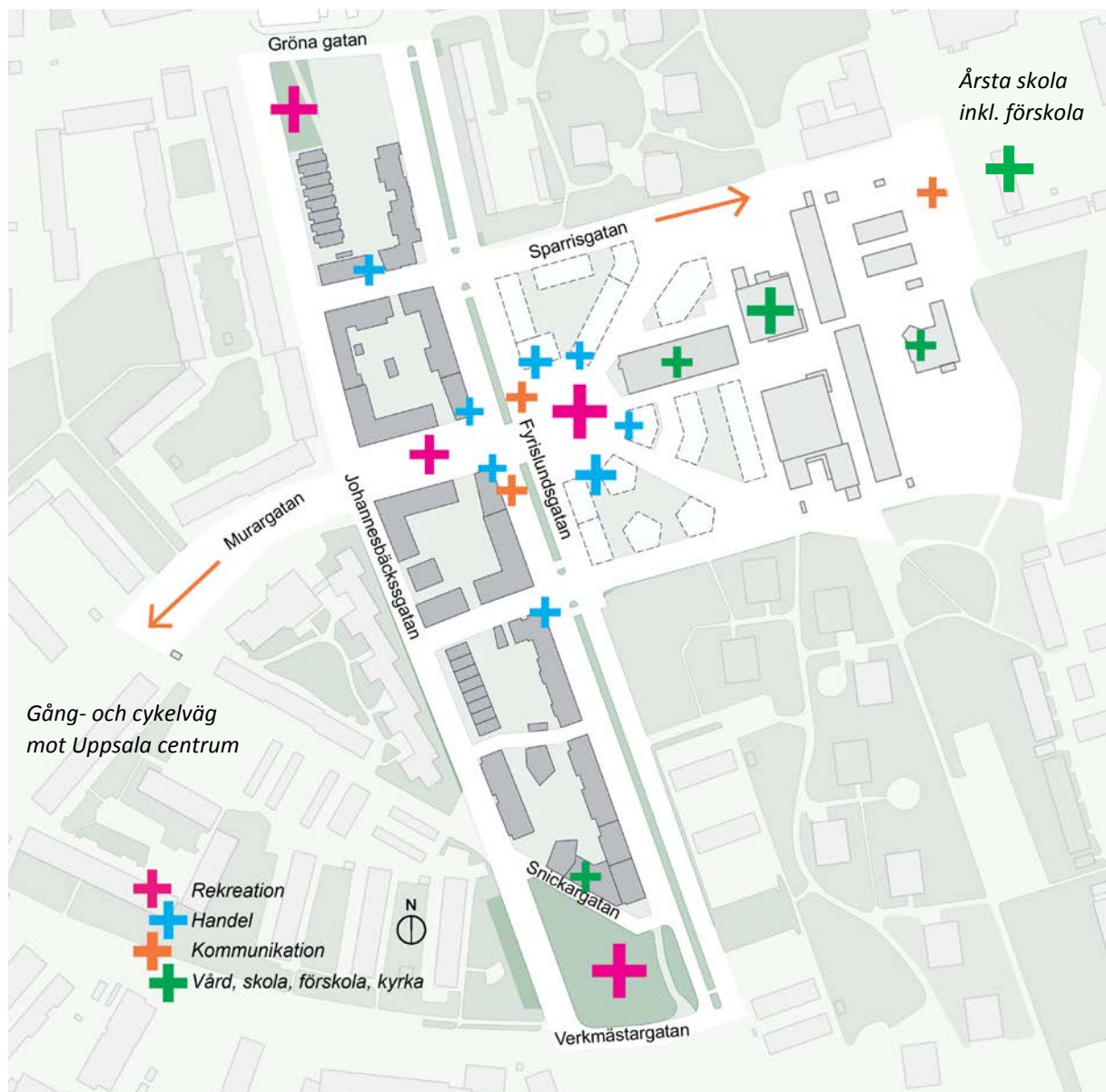
September 2015

Innehåll

Inledning.....	3
Hållbarhet i fokus	4
Oskyddade trafikanter.....	4
Fotgängare - gångtrafik	4
Cyklister – Cykeltrafik inklusive moped.....	6
Biltrafik	8
Gatustruktur	8
Trafikflöden	13
Parkering	13
Varutransporter inklusive renhållningsfordon samt färdtjänst	14
Kollektivtrafik	15
Utryckningstrafik	16

Inledning

Utbyggnaden av Östra Sala backe kommer att innebära att nya vägar skapas för både biltrafik och gång- och cykeltrafik. Men utbyggnaden innebär också att invanda resvägar behöver ändras då befintliga vägar tas bort eller får ändrade sträckningar. Genom utbyggnaden kommer även andra resbehov att uppstå då nya besöksmål uppstår genom kommersiell och offentlig service, arbetsplatser, parker och busshållplatser. I denna underlagsutredning beskrivs bland annat hur olika trafikslag är tänkta att färdas genom det område som innefattas av etapp II.



Förslag på utbyggnad av Östra Sala backe, etapp 2, där större målpunkter markerats

Hållbarhet i fokus

I Östra Sala backe står hållbarheten i fokus. I planprogrammet för områdes fastslogs en hög ambitionsnivå avseende hållbar stadsutveckling bland annat genom uttalade visioner gällande prioritering av förflyttning med cykel och kollektivtrafik samt till fots.

Avseende de allmänna platserna såsom gator och torg har målet varit att de ska upplevas som trygga, tillgängliga och attraktiva under olika tider på dygnet och på året. Platserna ska vara inbjudande för vistelse och rörelse och stimulera till möten mellan människor.

Viktiga aspekter vid utformningen har varit att skapa en miljö där det är lätt att hitta genom tydliga rörelsestråk som binder samman korsningar, målpunkter och vistelseytor. Utformningen ska även främja rörelse till fots, med cykel eller med kollektivtrafik och främja trygghet genom tillgänglighet, god belysning och synbarhet.

Oskyddade trafikanter

Inom gruppen oskyddade trafikanter ingår fotgängare, cyklister och mopedister. I kategorin fotgängare ingår även de som åker rullskridskor eller använder rullstol. Avseende mopedister är det endast klass 1 som får använda cykelbanor om inte skyltningen förbjuder detta. Inom aktuellt område finns inte några förbud för klass 1-mopeder att färdas på cykelbanorna.

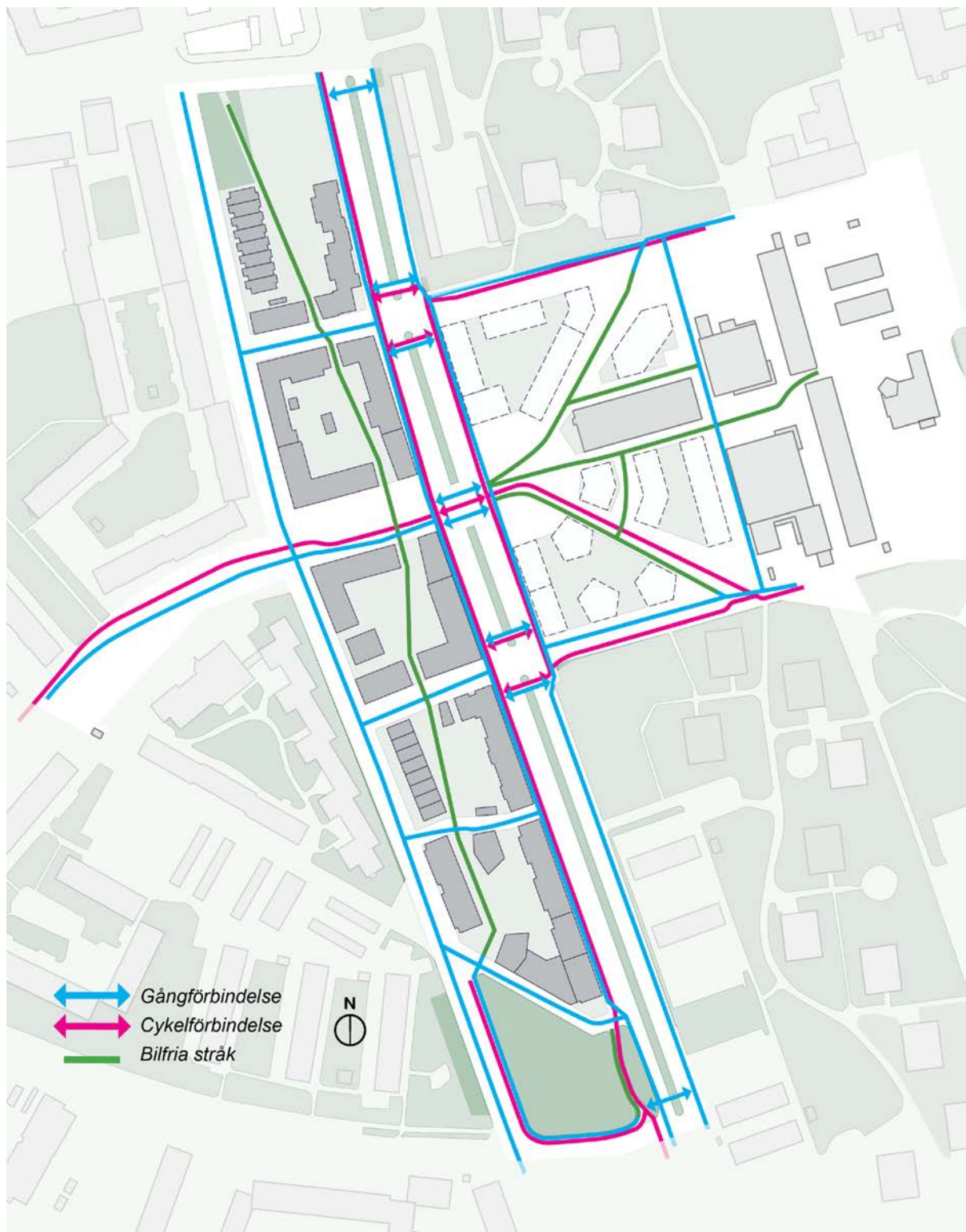
Fotgängare - gångtrafik

Genom uppställda hållbarhetsmål har utformningsarbetet fokuserat på att skapa ett gångbanenät med hög täthet och med stora möjligheter att variera vägvalen och på detta sätt skapa både gena och effektiva pendelstråk respektive flanörstråk med upplevelser längs vägen. En hög flexibilitet har uppnåtts genom att de traditionella gångbanorna som kantar de flesta av kvarteren kompletterats med ett diagonalt gångstråk genom kvarteren på Fyrislundsgatans västra sida samt genom de gångstråk som utgår diametralt från Årsta torg.

De stora målpunkterna för gångtrafiken bedöms vara Årsta torg inklusive busshållplatserna, skolområdet öster om torget, parkeringshuset i norra kvarteret samt parken i söder. Till viss del utgör även Uppsala centrum en större målpunkt, men avståndet innebär att fler väljer att cykla, åka kollektivt eller med bil vid dessa resor.

För att gynna både trafiksäkerhet och tillgänglighet föreslås att gångbanorna särskiljs från intilliggande cykelbanor genom att gångytorna förses med betongplattor som ger ett jämnt och bekvämt underlag att gå på. Cykelbanor förses med asfaltbeläggning. På torget kan det finnas olika typer av beläggning, dock ska det alltid finnas släta ytor som underlättar för fotgängare.

För färd i nordsydlig sträckning, exempelvis mot Gränby, kan både Fyrislundsgatan och Johannesbäcksgatan/Näckrosgatan användas medan de nya tvärgatorna samt Sparrisgatan och den nya gatan söder om torget kan användas vid resor i västostliga sträckning, exempelvis mot centrum. De diagonala gångstråken genom kvarteren och ut från Årsta torg kompletterar rutnätet av gångvägar och skapar genvägar för gångförflyttningar som går mer snett genom området.



Rörelsestråk för oskyddade trafikanter.

På gator där det inte finns någon cykelförbindelse markerad gäller att cykeltrafiken sker på gatan.

Fyrislundsgatan – Längs hela gatans västra sida skapas en 2 m bred gångbana intill husfasaden. Även den östra sidan förses med en gångbana med samma bredd i höjd med Årsta torg. För båda sidorna gäller att en dubbelriktad cykelbana läggs direkt intill. Genom gångbanorna nås de verksamhetslokaler som planeras längs med gatan. Utanför cykelbanan planteras träd vilket skapar skydd mot biltrafiken.

Passager av Fyrislundsgatan anordnas genom signalreglerade övergångsställen i alla större korsningar. Ett större övergångsställe, som även det signalregleras, placeras mellan Årsta torg och det lilla torget väster om gatan. Flera och närliggande signalreglerade passager tvärs Fyrislundsgatan ersätter den funktion som befintlig gång- och cykelport idag har.

Vid färd längs gatan passeras ett antal större signalreglerade tvärgator. Två mindre tvärgator utformas oreglerade men med genomgående gång- och cykelbana vilket tydliggör biltrafikens väjningsplikt gentemot gående och cyklister. Skyltad hastighet på gatan kommer att vara 40 eller 50 km/timme.

Johannesbäcksgatan/Näckrosgatan – Hela gatans östra sida, den närmst den nya bebyggelsen, förses med en 3,5 m bred gångbana med undantag för delen längst i söder där en kombinerad gång- och cykelbana placeras i parkens västra kant. Den västra sidan förses med gångbana, med bredden 2 m. Hela gatan utformas med stort fokus på gående vilket innebär att det ska finnas sittmöjligheter och planteringar samt hinder för biltrafiken vilket tillsammans bidrar till att skapa en trygg och attraktiv vistelsemiljö. Skyltad hastighet på gatan kommer att vara 30 km/timme.

Tvärgatorna väster om Fyrislundsgatan – Gatorna direkt norr respektive söder om det lilla torget förses med gångbanor, med bredden 2,5 m, på båda sidor. Närmst Fyrislundsgatan är gatorna mer som konventionella gator medan en förändring sker efter nedfarterna till parkeringsgaragen och det diagonala gångstråket passage. Därefter får gatorna samma karaktär som Johannesbäcksgatan och förses med planteringar etc. Skyltad hastighet kommer att vara 30 km/timme.

Sparrisgatan och gatan söder om Årsta torg – Båda gatorna förses med gångbanor på båda sidorna som sedan ansluter till befintliga gång- och cykelvägar i öster.

På Sparrisgatans östra del, den närmst Årsta skola, föreslås gångbana endast på den norra sidan. Anledningen till detta är att inte skapa mindre bra situation avseende trafiksäkerhet då fotgängare passerar igenom skolans angöringsyta för bilar, bussar och varutransporter. Längs gatans norra sida nås skolan på ett mer tryggt sätt. Skyltad hastighet kommer att vara 30 km/timme.

Torg och parker – Stora delar av torgen kommer att vara öppna för gående vilket skapar stor flexibilitet i valet av färdväg, detta gäller även parken i söder. Den gränd som finns i de södra kvarteren kommer att skyltas som gårdsgata vilket innebär att bilar och cyklar får trafikera området men på fotgängares premisser vilket innebär en maxhastighet på 7 km/timme.

Även Årsta torg kommer att förses med två mindre gångfartområden, dessa finns i det nya torgets nordöstra respektive sydöstra hörn. Områdena kommer att markeras genom förändrad beläggning och att de höjs upp i förhållande till intilliggande gator.

Diagonala gångstråket – Stråket kommer enbart att tillåta fotgängare och ges en utformning som bidrar till en attraktiv och trygg vistelsemiljö, bland annat genom sittmöjligheter och kontakt med bostadsgårdarna.

Cyklister – Cykeltrafik inklusive moped

Vid utformningsarbetet avseende anläggningar för cyklister har målet varit att skapa cykelstråk med hög standard för att på detta sätt minska behovet av bilresor. Sålunda föreslås ett nord-sydligt huvudstråk längs Fyrislundsgatan och ett väst-östligt huvudstråk via det lilla torget till den planerade cykelbanan längs Murargatan, att ersätta befintlig gång- och cykelport med signalreglerade passager över Fyrislundsgatan. Vidare anläggs cykelparkeringar på strategiska platser. Längs övrigt gatunät inom planområdet färdas cyklar i blandtrafik, innebärande att cyklar och bilar samsas om utrymmet på körbanan.

De stora målpunkterna för cykeltrafiken bedöms vara Årsta torg, skolområdet öster om torget, handelscentrum söder och norr om Östra Sala backe samt Uppsala centrum. Mindre lokala mål är de planerade verksamhetslokalerna och förskolor i och intill området.

För att särskilja cykelbanorna från intilliggande gångbanor kommer dessa att asfalteras vilket skapar en tydlig kontrast mot gångbanornas betongplattor.

Nord-sydliga stråk (Längs Fyrislundsgatan och Johannesbäcksgatan) – Längs Fyrislundsgatan placeras dubbelriktade cykelbanor parallellt med gångbanorna. Bredden på banorna uppgår till 2,5 m. Signalreglerade passager ordnas vid alla korsningar med undantag för anslutningen av Verkmästargatans förlängning. Vid färd längs gatan passeras 4 gator med signalreglering där även cykelöverfarterna signalregleras. Övriga gator som ansluter till Fyrislundsgatan utformas med genomgående cykelbana för att höja komforten för cykeltrafikanterna.

Genom att många signalreglerade korsningar måste passeras vid färd längs Fyrislundsgatan kommer även Johannesbäcksgatan att vara intressant för cyklisterna. Längs Johannesbäcksgatan färdas cyklisterna i blandtrafik fram till Snickargatan i söder där en dubbelriktad cykelbana föreslås längs parkens västra kant. För att möjliggöra blandtrafik ges Johannesbäcksgatan en utformning som både minskar antalet bilar och deras hastighet, bland annat genom avsmalningar och sidoförflyttningar.

Väst-östligt stråk (Centrum – Årsta torg och vidare österut inklusive ersättning av gc-port) – Huvudstråket i väst-östlig riktning går från den planerade cykelbanan längs Murargatans norra sida förbi det lilla torget och vidare över nya Årsta torg till dess sydöstra hörn där ett flertal gång- och cykelvägar strålar samman. Beroende på startpunkt och målpunkt kan även cykelbanorna längs Sparrisgatan och gatan söder om torget användas fram till Fyrislundsgatan där vidare färd sedan kan ske via tvärgatorna eller via Fyrislundsgatan.

Genom att skapa flera och närliggande cykelöverfarter längs med Fyrislundsgatan samtidigt som flera alternativa resvägar tillkommer bedöms det nya cykelnätet bidra till att Fyrislundsgatans barriärverkan reduceras väsentligt för cyklister. Att flera stycken nya signalreglerade korsningar tillkommer längs Fyrislundsgatan ger både minskad framkomligheten för biltrafik och minskade trafikflöden vilket kommer att underlätta passage av gatan.

Mellan det lilla torget och den planerade gång- och cykelbanan längs Murargatan kommer stråket att behöva passera över denna gata. Passagen kommer söder om den vändplats som finns idag och den kommer att regleras som en cykelöverfart, detta innebär att bilarna måste väja för cykeltrafiken och banan går upphöjd över gatan. Cykelbanan korsar gatan rätvinkligt för att skapa en trafiksäker passage där cyklisterna har god sikt över biltrafiken samtidigt som bilisterna har möjlighet att upptäcka cyklister som ska passera gatan.

För att undvika konflikter mellan cyklister och biltrafik vid in- och utfarterna till Årsta torgs garage och varumottagen har cykelbanorna placerats på motsatt sida torget.

Övrig cykeltrafik - På Årsta torg kommer cykeltrafik att vara tillåten bara längs det stråk som går från det lilla torget fram till det sydöstra hörnet. Från nordost når cyklisterna torget genom en upphöjda passage över Sparrisgatan. Vid alla torgets infarter kommer det att anordnas cykelparkering.

Gränden mellan de två södra kvarteren kommer att vara enkelriktad för biltrafik och skyltad som gårdsgata. Cykeltrafiken avses dock tillåtas i båda riktningarna.

Genom det avlånga torget mellan bebyggelsen och parken i söder kommer cykeltrafik att vara tillåten i båda riktningarna.

Biltrafik

Stadsbyggnadsvisionen för Sala Östra Backe är att skapa en sammanhållen stadsstruktur som kopplar ihop Sala backe med Årsta. Detta innebär bland annat att den barriär som Fyrislundsgatan idag innebär ska brytas och ges en funktion som stadsgata med inslag av verksamheter samt att Johannesbäcksgatan ska utformas som en grön gata där biltrafiken dämpas.

I planprogrammets vision prioriteras gång-, cykel- och kollektivtrafik vilket innebär att biltrafiken får stå tillbaka. Minskade biltrafikflöden ger större frihet åt övriga trafikantgrupper och minskar även gatornas barriäreffekter. Den trafikstruktur som planeras ska underlätta trafik till och från området medan bilresorna genom området begränsas genom framkomlighetsdämpande åtgärder med ökade restider genom flera nya signalreglerade korsningar.

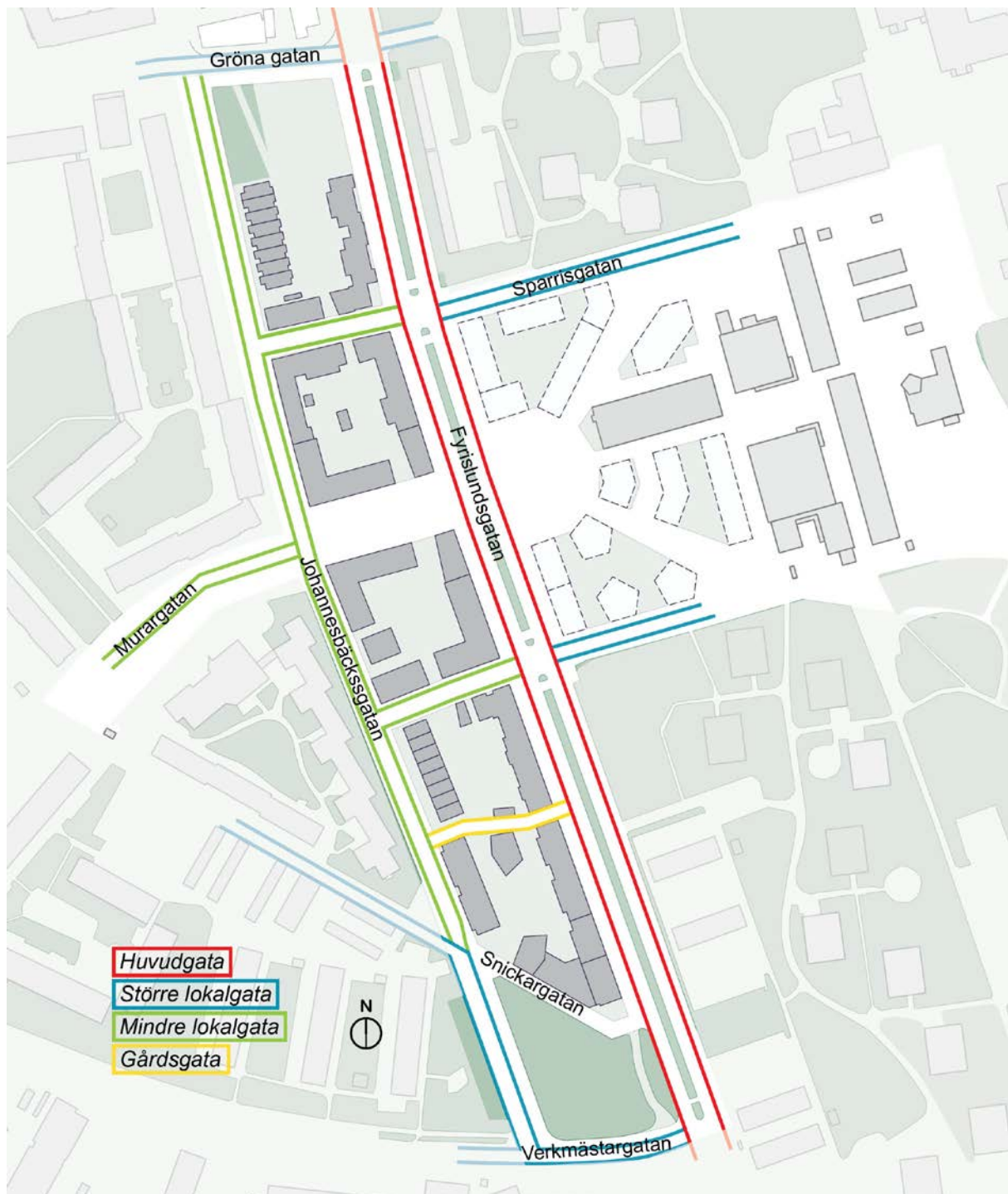
Avseende parkering ska denna till allra största del ske via samlade parkeringslösningar i form av källargarage eller parkeringshus. Genom större användning av bilpooler bedöms parkeringsbehovet minska på sikt.

Gatustruktur

Gatustrukturen ska ha en tydlig hierarki och fyra olika gatutyper förekommer. De olika gatutyperna är huvudgata, större lokalgata, mindre lokalgata och gårdsgata. Gatuhierarkin ger stöd vid utformning av gatorna och ger även en fingervisning på förväntade trafikflöden där huvudgator har störst mängder och gårdsgator minst.

Huvudgata inom området är Fyrislundsgatan medan de större lokalgatorna är Gröna gatan, Sparrisgatan, gatan söder om Årsta torg, Johannesbäcksgatan mellan Snickargatan och Verkmästargatan samt Verkmästargatans förlängning. Till de mindre lokalgatorna hör Johannesbäcksgatan norr om Snickaregatan, de två tvärgatorna direkt norr och söder om det lilla torget, samt Murargatans förlängning. Avseende gårdsgata finns det enbart en sådan inom området och den går mellan de två kvarter som ligger längst i söder

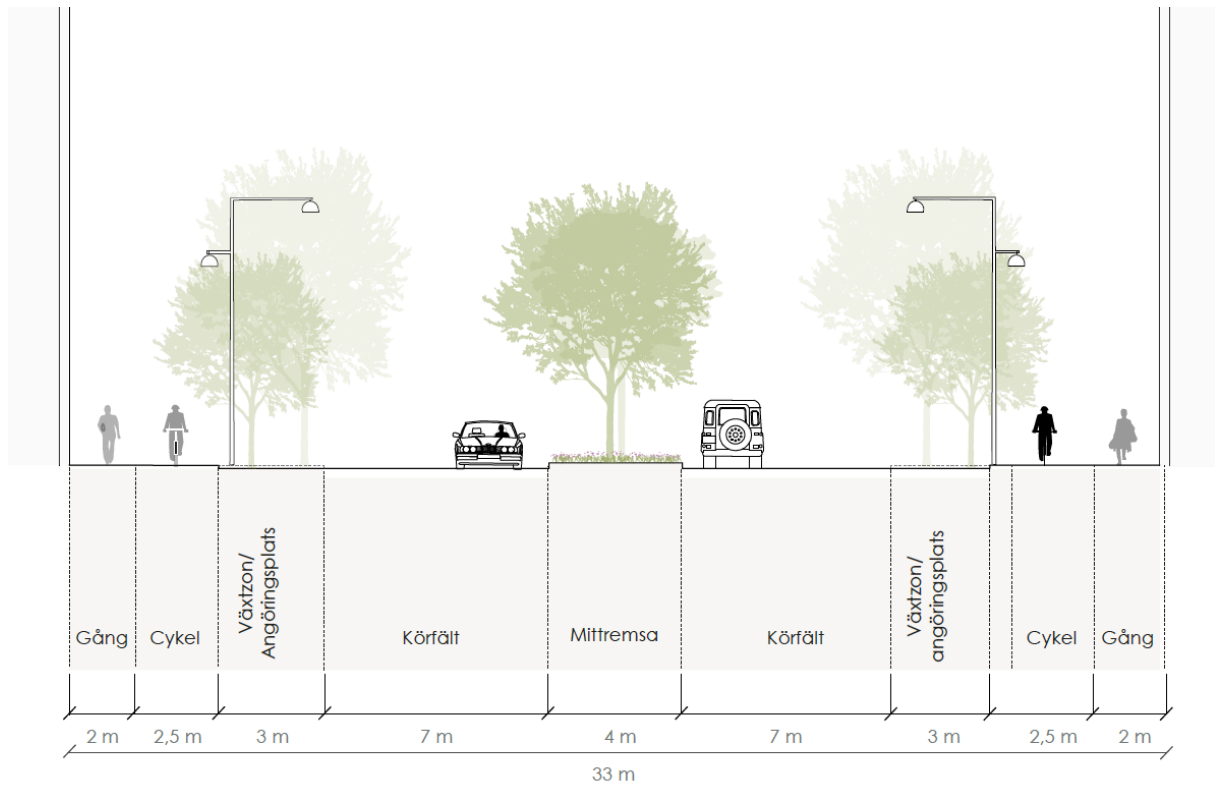
Korsningarna mellan Fyrislundsgatan och båda typerna av lokalgatorna blir signalreglerade medan gårdsgatan enbart nås genom högersväng från Fyrislundsgatan norrifrån. För att förtydliga att väjnings ska ske för gång och cykeltrafik görs deras banor upphöjda över gårdsgatans anslutning. Övergångsstället vid Årsta torg kommer även att signalregleras, vilket innebär att det totalt ingår 4 signalreglerade korsning i etapp 2. Korsningen Fyrislundsgatan/Gröna gatan ingår i etapp 1.



Gatunätet indelat i huvudgata (rött), större lokalgata (blått), mindre lokalgata (grönt) och gårdsgata (gult)

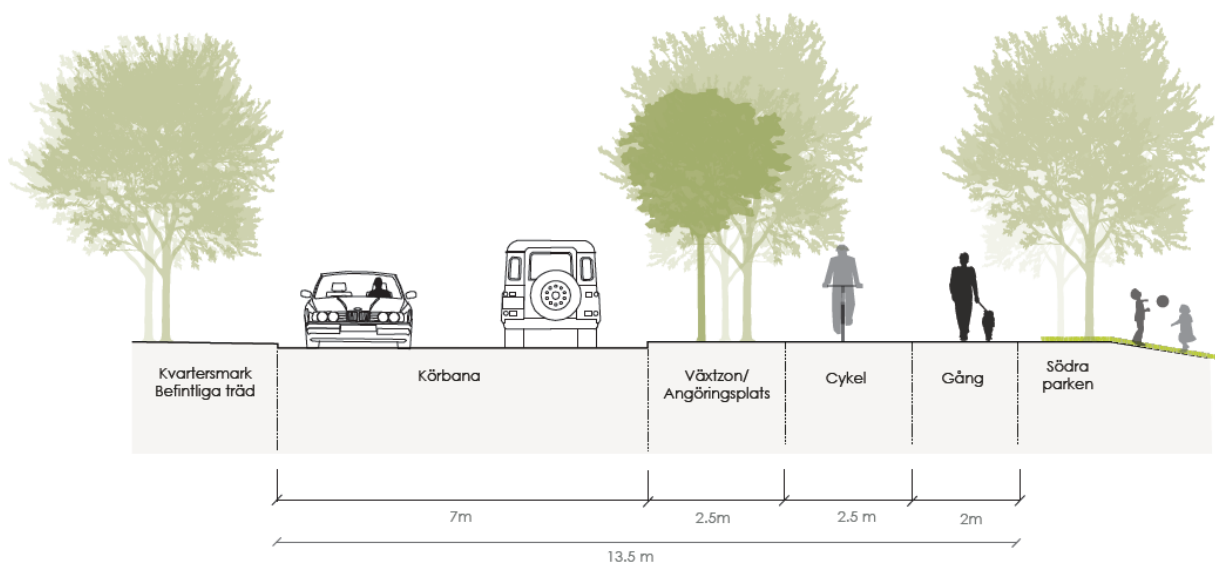
Hastigheterna inom området är 40 eller 50 km/timme för huvudgatan, 30 km/timme för båda typerna av lokalgata samt 7 km/timme för gårdsgatan.

Huvudgata – Den totala bredden av Fyrislundsgatan uppgår till 33 m. Gatan förses med två körfält i vardera riktningen varav två avses upplåtas bara för kollektivtrafik. Trädplanteringar kommer att ske i gatans mittremsa samt längs sidorna intill cykelbanan. Intill cykelbanan kommer även lastplatser och angöringsplatser att anordnas mellan träden. För att undvika konflikter mellan bilar som öppnar dörrar och passerande cykeltrafik finns en smal skiljeremsa mellan P-fält och cykelbana.

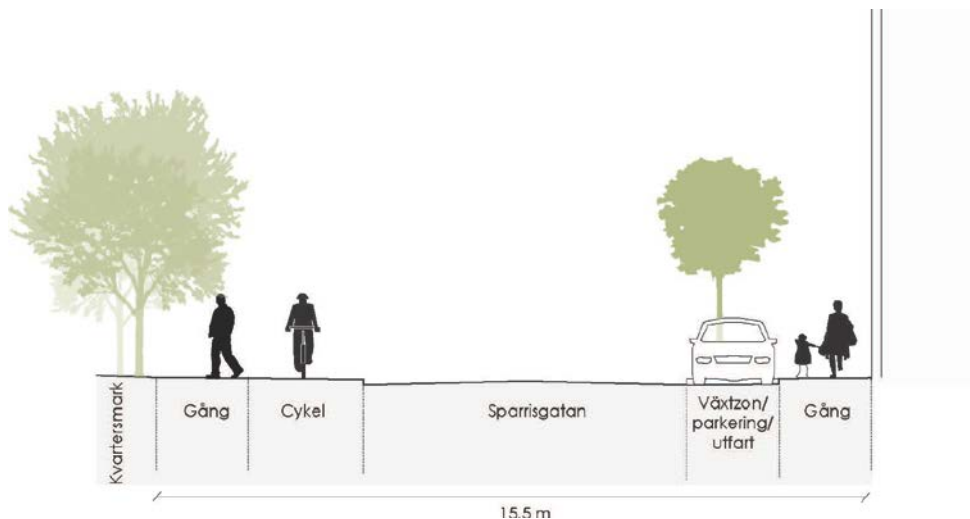


Sektion för Fyrislundsgatan

Större lokalgata – Den totala bredden av gatan uppgår till 13,5 m eller 15,5 m, skillnaden beror på om det förekommer parkering längs gatan eller ej. Gatan har gångbanor på båda sidor som på en av sidorna kompletterats med en cykelbana. Där parkering förekommer är den placerad på den sida som inte har cykelbana med undantag för den södra delen av Johannesbäcksgatan. Övriga gator som har längsgående parkering är gatorna norr och söder om Årsta torg.

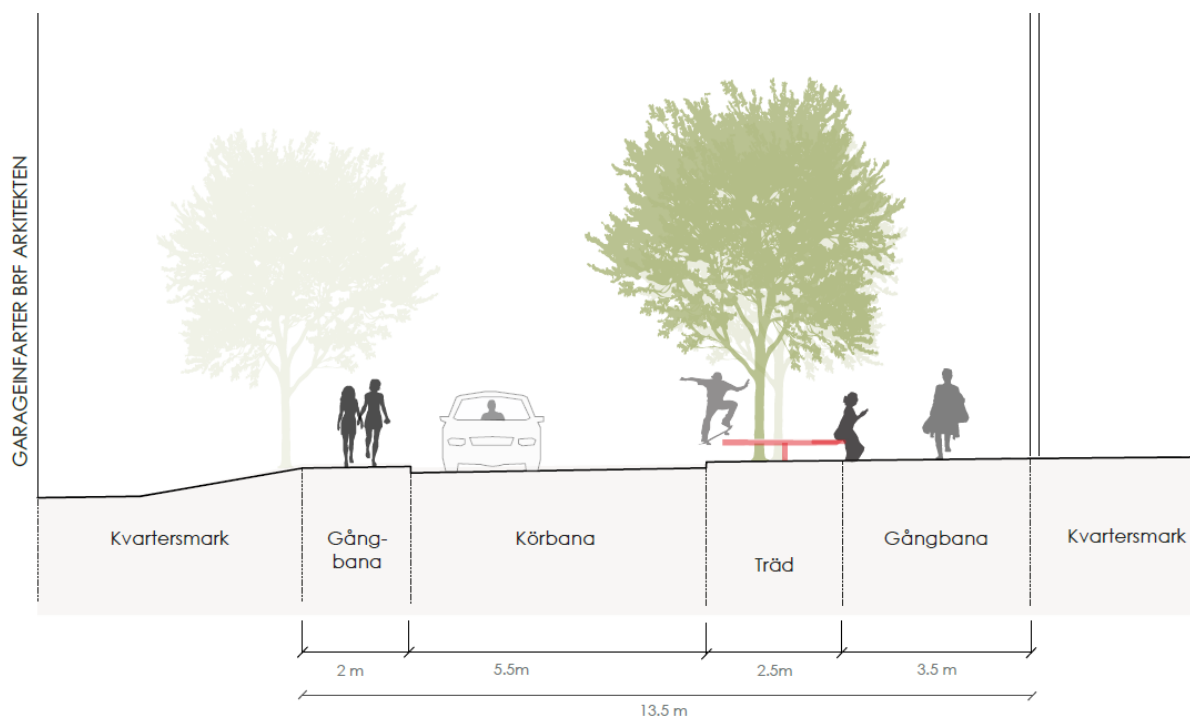


Exempel på sektion för de större lokalgatorna – Johannesbäcksgatan mellan Snickaregatan och Verkmästargatan.



Exempel på sektion för de större lokalgatorna – Sparrisgatan längs Årsta torg, torget ligger till höger i bild

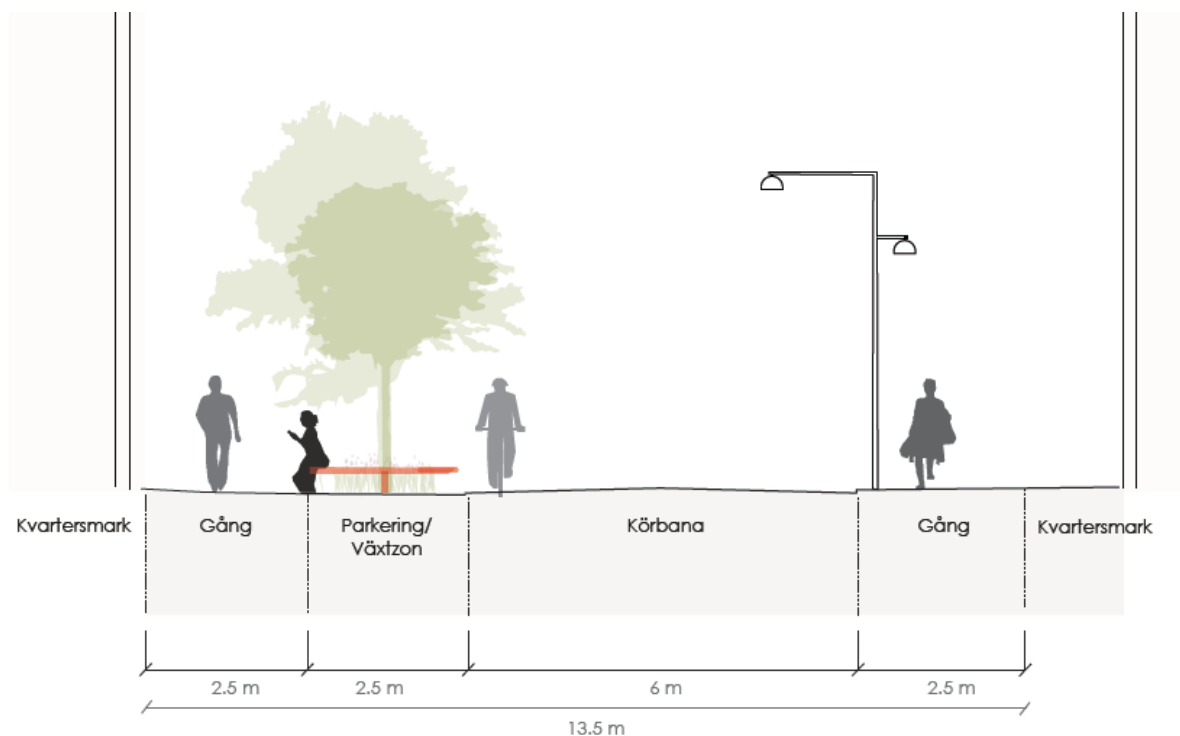
Mindre lokalgata – Den totala bredden av gatan varierar mellan 11,5 och 13,5 m och det är även dessa bredder som är aktuella för Johannesbäcksgatan. Den mindre bredden är endast aktuell på en kortare sträcka direkt norr om det lilla torget för att minimera fastighetsintrång. Ytorna längs gatan fördelas på gångbanor, angörings-/planteringsytor och körbanor. Körbanans och planteringsytornas bredd varierar och längs kortare sträckor är det inte möjligt för bilar att mötas.



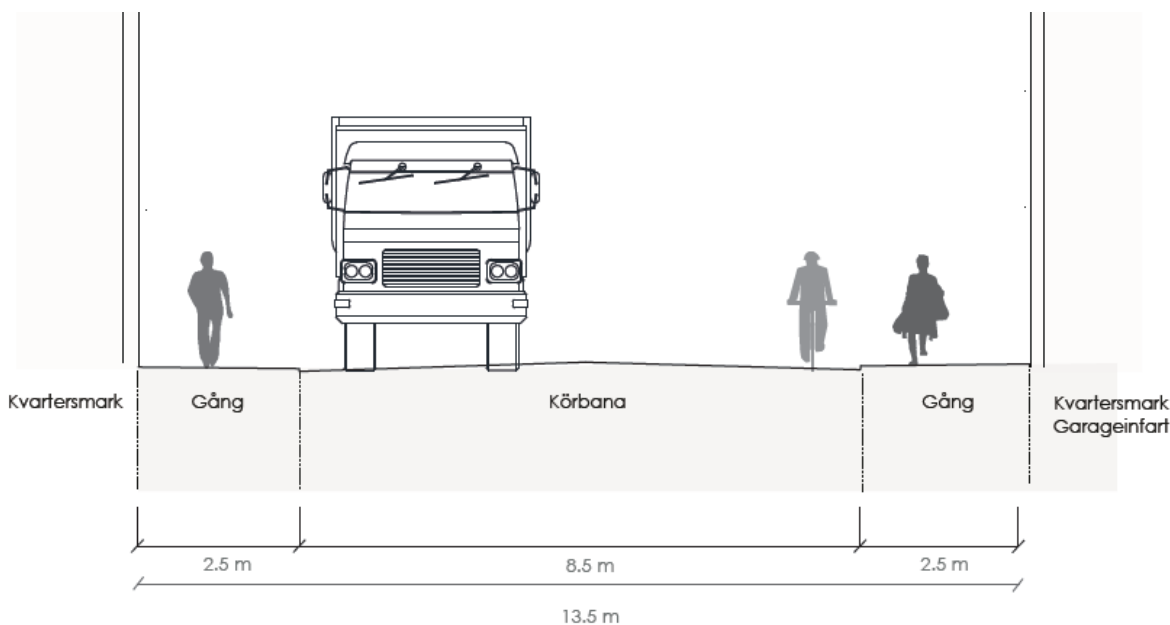
Exempel på sektion för Johannesbäcksgatans med möjlighet för bilar att mötas

För de båda tvärgatorna norr och söder om det lilla torget uppgår bredden till 13,5 m vilka fördelas på gångbanor, angörings-/planteringsytor samt en dubbelriktad körbana. På båda de gator som är mindre lokalgator sker en större förändring av dispositionen i höjd med att det diagonala gångstråket passerar gatan. På den delen som ligger närmst Fyrislundsgatan är planteringsytorna små på bekostnad av körytorna och detta på grund av att möjliggöra för sopbilar och varutransporter att svänga in på gatan samtidigt som det står bilar och väntar på grönt ljus. Det är även längs denna del

som nedfarer till källargaragen mynnar ut. På den inre delen av gatan minskas körbanans bredd ned och planteringarna blir större. Åtgärder vars syfte är att minska biltrafikflödet och hastigheten.

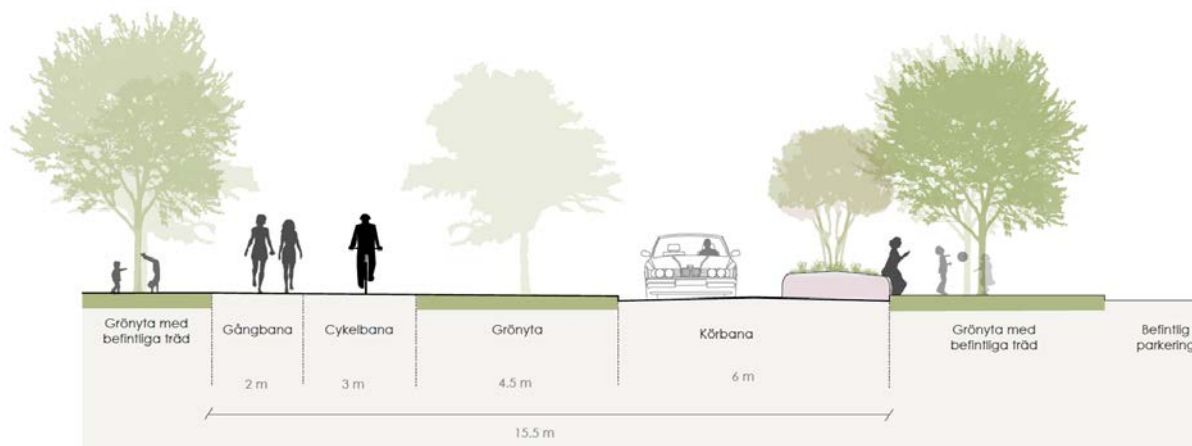


Exempel på sektion för den inre delen av tvärgatorna



Exempel för sektion för den yttre delen av tvärgatorna

Murargatans förlängning kommer att få en annan utformning än tvärgatorna då hänsyn tas till gång- och cykelstråket mot centrum. Körbanans bredd blir 6 m och gång- och cykelbana blir 4,5 m, mellan dessa läggs en remsa med gräs eller liknande med bredden 1 m. Passagen av cykelstråket ordnas som en cykelöverfart vilket innebär att den höjs upp och att biltrafiken måste väja för cyklisterna. Befintlig vändplats kommer att försvinna, däremot föreslås ingen annan förändring på den del av gatan som är befintlig.



Sektion för Murargatan, längs delen som blir ny gata

Gårdsgata – Den totala bredden av gatan är 8 m. Gatan utformas utan att någon trafikantgrupp ges egna banor att vistas. På en gårdsgata ges fotgängarna högsta prioritet. Gatan kommer att vara enkelriktad för biltrafik, infart sker från Fyrislundsgatan från norr medan utfart sker via Johannesbäcksgatan.

Torg – Allmän motorfordonstrafik kommer inte att vara tillåten på torgen men på vissa delar kommer angöringstrafik att vara tillåten (färdtjänst och varutransporter). Varutransporterna avses tillåtas bara under vissa tider.

Trafikflöden

Längs Fyrislundsgatan är trafikflödet i dag cirka 15-17 000 fordon/dygn. Utan åtgärder beräknas flödet öka till ca 22 000 fordon/dygn. Genom att minska framkomligheten längs gatan och genom att prioritera andra färdmedel kan trafikflödet stagnera eller minska. Att förse flera av korsningarna med signalregleringar och att minska antalet körfält från två till ett är åtgärder som minskar framkomligheten.

Med detta som utgångspunkt har beräkningar avseende framtida trafikflöden utförts. Enligt beräkningarna kommer trafikflödet att minska till omkring 11 000 f/dygn. Kontroll har även utförts för att undersöka om kapaciteten i korsningarna påverkas, det vill säga om köerna vid signalerna blir oacceptabelt långa. Men så är inte fallet.

Parkering

Då hållbart resande är i fokus för området har utrymmen för personbilsparering lägre prioritering gentemot andra kvalitetsskapande funktioner såsom planteringar och vistelseytor.

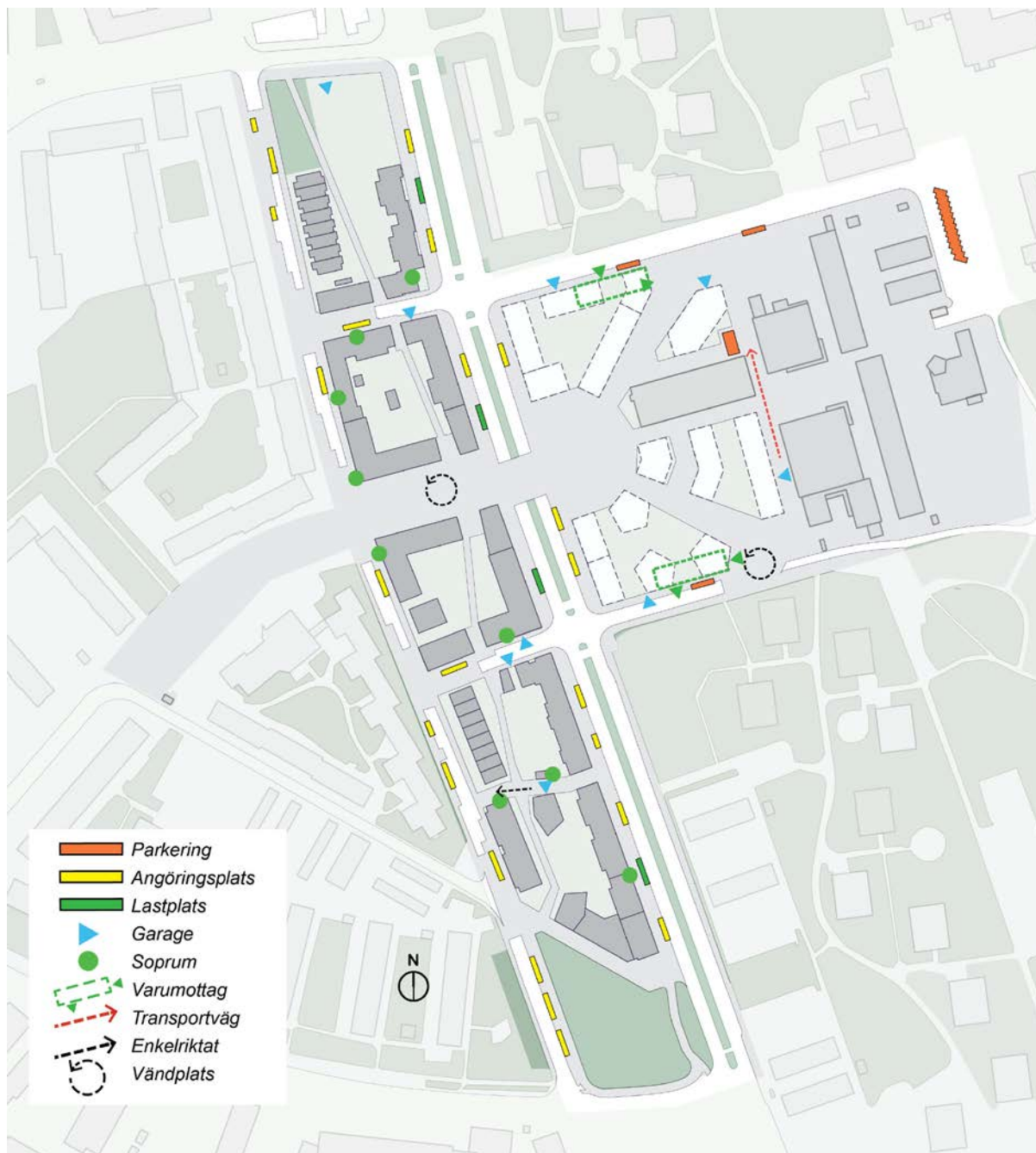
För hela området råder principen att varje fastighet ska ta hand om sina parkeringsbehov. Kravet på antal parkeringsplatser har hämtats från Uppsala kommuns parkeringsnorm. De nya parkeringsgaragen ska ha nedfarter som placeras på tvärgatorna i närheten av Fyrislundsgatan för att begränsa trafiken på det mindre gatunätet i området.

Ett kombinerat bostads- och parkeringshus kommer att byggas i det norra kvarteret med in- och utfart från Gröna gatan. I anläggningen ges plats åt de som idag parkerar utanför sina fastigheter, besökare till nya och befintliga bostäder och verksamheter samt för de som har flera bilar i hushållet.

Vid Årsta torg kommer merparten av parkeringen att ske i samlade parkeringsanläggningar (hus eller garage). Utförda studier visar fyra parkeringsanläggningar löser parkeringsbehovet både för boende

som besökare till området. Parkeringsstrategierna för Årsta torg behöver studeras djupare och stor fokus bör ägnas åt etapplösningar samt samordning med befintliga verksamheter.

Längs Fyrislundsgatan, Johannesbäcksgatan, Sparrisgatan och gatan söder om Årsta torg kommer det finnas enstaka parkeringsplatser för korttidsparkering.



Parkering, angöring samt anordningar för varutransporter

Varutransporter inklusive renhållningsfordon samt färdtjänst

På samma sätt som för parkeringen måste utformningen ta hänsyn till befintlig och ny bebyggelse samt verksamheternas behov.

Bebyggelsen i anslutning till Fyrislundsgatan och i de nya kvarteren öster om denna kommer att kräva ytor för angöring och varutransporter (inklusive sophämtning, flyttbilar med mera). Lastzoner

anordnas därför på ett flertal ställen längs gatorna i området. Sopbilar får stanna i körbanan förutom längs Fyrislundsgatan där lastplatser ordnas.

För att inte få för långa avstånd till verksamheter och entréer i anslutning till det lilla torget samt till förskolan i kvarteret längst i söder kommer det att vara möjligt att under vissa tider angöra på dessa torgytor.

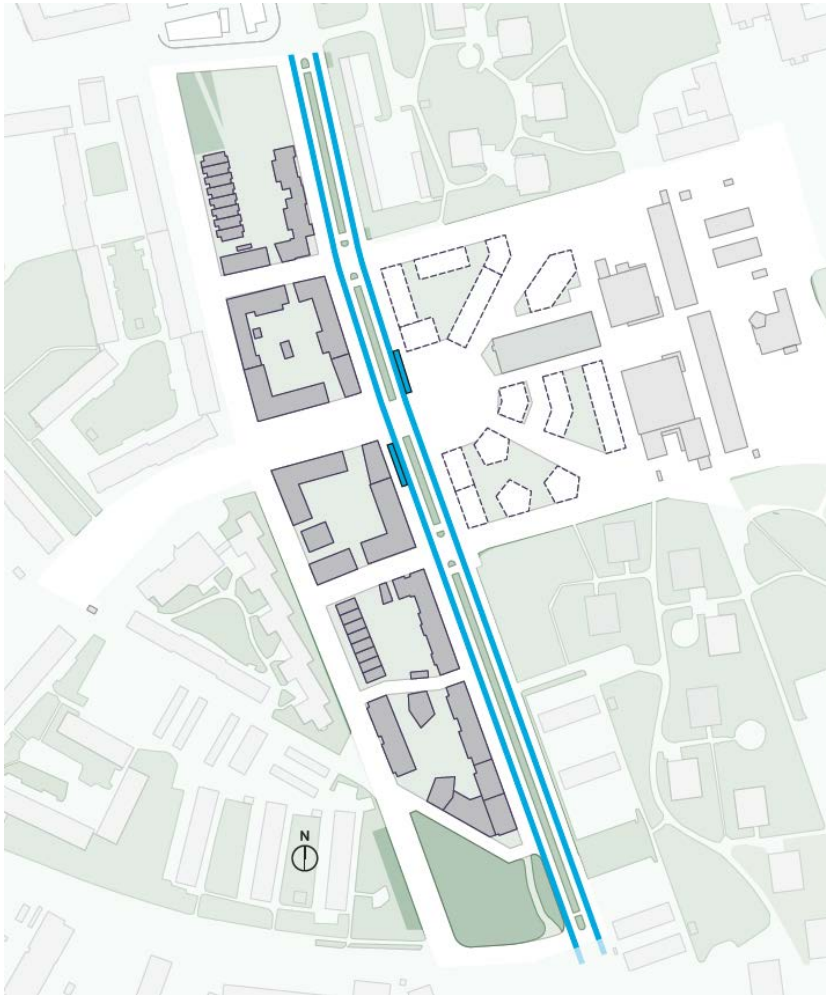
Vid Årsta torg föreslås att kvarteren närmst Fyrislundsgatan förses med invändiga varuintag, för övriga kvarter bör en transportslinga att anordnas mellan det nya och gamla torget. Slingan kommer även att fungera som angöring till vårdcentralen och som infart till två av garagen.

Kollektivtrafik

Hållbarheten är i fokus i Sala Östra backe och målet är att skapa en attraktiv, snabb och tillgänglig kollektivtrafik. Detta innebär bland annat att Fyrislundsgatan får en tätare busstrafik med en buss var femte till tionde minut i vardera riktningen. För att främja kollektivtrafiken kommer hela Fyrislundsgatan att få ett körfält i vardera riktningen som reserveras för kollektivtrafik samtidigt som hållplatserna kommer att anpassas för pendling, vilket bland annat innebär att de får väderskydd och cykelparkering. Som ett komplement till busskörfälten kommer även busstrafiken att prioriteras i de signalreglerade korsningarna.

Hållplatser längs Fyrislundsgatan har placerats i anslutning till den större gång- och cykelpassagen vid Årsta torg. I närheten av hållplatserna finns även ytor för cykelparkering.

För att busstrafiken lätt ska kunna nå hållplatserna är det högerkörfälten som blir kollektivtrafikfält. Störningar kan komma att uppstå då varustransporter och annan biltrafik vill nå de långsgående last- och angöringsplatserna. Antalet platser har därför begränsats och störningarna storlek ska hållas under bevakning och åtgärdas om de blir för stora.



Föreslagna hållplatslägen vid Årsta torg

Inom området har Gröna gatan samt Verkmästargatans förlängning fått en utformning som möjliggör att dessa trafikeras av bussar i linjetrafik. Längs Sparrisgatan kommer det att gå skolbusstrafik. Vid Årsta skola kommer det även i fortsättningen finnas en hållplats för skolans behov.

Vid utformningsarbetet har olika lösningar studerats för att effektivt nå Årsta skola med buss och varutransporter. Bland annat har en enkelriktad busslinga anlagts genom parken från gatan söder om Årsta torg och fram till skolan. Det möjligt att utforma platsen framför skolan med en vändslinga. Fortsatta studier kommer att bedrivas i nära samarbete med skolan.

Utryckningstrafik

Vid utformningsarbetet har hänsyn tagits till utryckningstrafikens behov och de kommer fram länga hela områdets gatusystem samt på den slingor som anordnats för varutransporter och angöring. Vid utryckning till Årsta torg kan även infart ske direkt från Fyrislundsgatan.