

2025-08-26



Förutsättningar för handel och gatuplanslokaler i Bällsta hamn

Ulf Rämme och Roy Rizk, WSP Sverige

Huvudsakliga slutsatser

- WSP har undersökt utrymmet för handel och gatuplansverksamheter i Bällsta hamn givet framtida planerad bebyggelseutveckling.
- Undersökningen visar att det finns potential att skapa mellan 975 och 2 825 kvm LOA givet antalet planerade bostäder och arbetsplatser (befintliga och tillkommande) i närområdet. WSP bedömer att det på grund av konkurrensen från omgivande marknadsplatser är mest troligt med en lokalvolym upp till 1 900 kvm LOA.
- Tänkbar inriktning bör ha fokus på att de boende och arbetandes behov av daglig service. Det huvudsakliga utbudet föreslås därför bestå av en mix av dagligvaruhandel (livsmedel, blommor, apotek och tobak), café och restaurang samt annan kommersiell service.
- WSP har identifierat tre typer av lägen med olika förutsättningar för handel och service vilket framgår av vidstående karta. Karlsbodatorget har identifierats som ett fokusområde för gatuplanslokaler då förutsättningarna bedömts som starkast där. Övriga starka lägen har identifierats utmed dels Bällstahamns parkens och Vattenparkens norra fasader, Smältvägens förlängning i söder samt mobilitetshuset där potentiellt starka flöden möjliggör etablering av kommersiella verksamheter. I enstaka lägen vid korsande stråk utmed Strandparken, de södra fasaderna kring Bällstahamns parken och Vattenparken samt korsningen Gjuterivägen/Smältvägen har ett fåtal lägen med god potential identifierats vilka kan vara lämpliga för flödesoberoende verksamheter.



Huvudsakliga slutsatser

- Stockholms stads har en ambition att etablera pendelbåtlinjer till Bällsta hamn. Effekterna av denna avseende potentiella restidsvinster går dock isär så till vida att Stockholms stad bedömer att sådana uppstår medan Region Stockholms är mer osäkra i detta. Av denna anledning finns osäkerhet kring potentiella linjedragningars samhällsekonomiska nytta. WSP bedömer att etablering av pendelbåt kan förväntas medföra vissa flöden till och från stationsläget. Dess betydelse för de kommersiella gatuplanslokalernas volym bedöms begränsad och rymms inom det intervall som angivits tidigare.
- WSP bedömer att en strandpark/strandpromenad med förlängning och starkare koppling till Sundbybergssidan har potential att tillföra Bällsta hamn sociala och rekreativa värden. Potentiella synergieffekter till handel, café och restaurang samt kommersiell service lokaliserad i stadsdelen bedöms bli begränsade eftersom syftet med att nyttja strandpromenaden och/eller vistas i strandparken är ett mål i sig självt för användaren/besökaren. Det är lätt att dra paralleller till strandpromenaden och bebyggelsen på östra sidan av Bällstaviken där flödena periodvis är stora. Stråket utmed östra Bällstaviken kantas av slutna fasader, bostäder i bottenplan och uttryckslösa företagslokaler i söder längs promenadstråket. De rekreativa ytorna utgörs av konstruktioner och bänkar som ger möjligheter till uppehåll och vistelse i solen. Befintliga kommersiella lokaler är periodvis välbesökta. En generell brist på lokaler för kommersiella ändamål bidrar till att stråket utmed den östra sidan, trots kvällsol, primärt används för promenad och inte längre vistelser/uppehåll.
- På lång sikt finns tankar om ytterligare bostäder i närområdet. Planernas genomförande är osäkra och bedöms kunna påbörjas först efter 2040 då en ny stadsdel omfattande 16 000 bostäder har potential att byggas på nuvarande Bromma flygplats. Implikationerna för kommersiella verksamheter i Bällsta hamn vid en utbyggnad av Bromma flygplats bedöms på grund av avstånd, kopplingar, konkurrens och stadsdelens volym per se som begränsade. Blotta volymen gör att stadsdelen kommer utvecklas med egna platsbildningar, parker, kommersiella stråk och centrumbildningar. Handel och kommersiella verksamheter är i denna typ av stadsstrukturer i högsta grad lokal vilket gör att behovet av att uppsöka näraliggande stadsdelar är litet om det inte handlar om större inköp som planeras genomföras på någon av regionens större marknads-/volymhandelsplatser. WSP bedömer därför att dessa projekt har potential öka det potentiella marknadsunderlaget och fotgängarflöden utmed strandpromenaden, en relevant jämförelse kan vara Hornsbergs strand, utan påtagliga effekter på förutsättningarna för kommersiella verksamheter i Bällsta hamn.

Inledning och syfte

Byggaktörerna i Bällsta hamn driver tillsammans med Stockholms stad en detaljplan för utveckling av området Bällsta hamn. Den aktuella planen omfattar bostäder (1 300-1 400 lgh) med inslag av kontor (30 000-35 000 kvm) på vissa fastigheter. Detaljplanen planeras gå ut på samråd under 2025 med planerad byggstart i början av 2030-talet.

WSP har fått i uppdrag av att undersöka förutsättningarna för handel och gatuplanslokaler i den framväxande stadsdelen. Analysen ska utifrån de lokala marknadsförutsättningarna och omkringliggande strukturer belysa vilket behov av gatuplanslokaler som är möjligt, bedöma rörelsemönster och identifiera vilka stråk och platser som bedöms ha högst kommersiell bärkraft i den nya stadsdelen.

Analysen påbörjades under hösten 2024 och har avslutats under våren av 2025. Analysen har genomförts av Ulf Rämme, Anders Ling och Roy Rizk på WSP. Kontaktperson har varit Monika Fridenäs på Niam.

Stockholm i juli 2025

Ulf Rämme



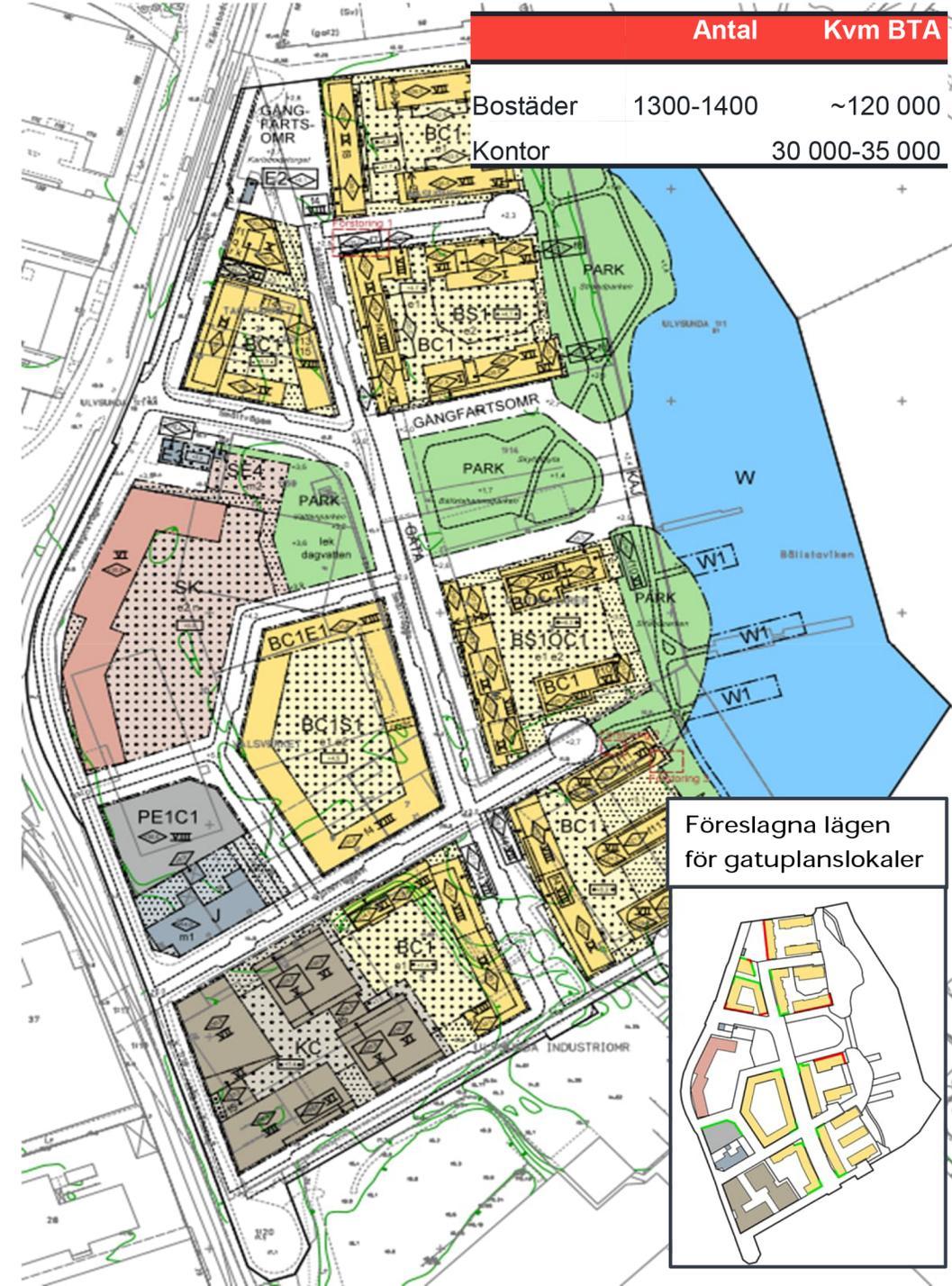
Utvecklingsförslaget

Nuvarande Bällsta hamn genomgår omvandling från att idag omfatta verksamheter till att i framtiden omfatta bostäder och kommersiella verksamheter inom handel och service. Vidstående karta visar föreslagen fysisk utformning samt tänkbar lokalisering av gatuplanslokaler i Bällsta hamn.

Enligt utvecklingsförslaget bedöms det tillskapas 1 300 – 1 400 bostäder vilket givet en genomsnittlig storlek om knappt 90 BTA per bostad motsvarar 120 000 kvm BTA. Bostäderna förväntas vara jämnt fördelade i hela området. I de centrala och södra delarna av Bällsta hamn planeras för omkring 30 000-35 000 kvm BTA kontor vilket, beroende på täthet, motsvarar 2 400 – 2 800 arbetsplatser.

Bällsta hamn planeras genomkorsas av ett större nord-sydligt stråk (Råjärnsvägen/Smältvägen). I norr och med anslutning till ny bebyggelse i södra Mariehäll och Karlsboda tvärbane-station planeras det för ett torg. Centralt i Bällsta hamn planeras även för en större platsbildning med lekpark och parkmiljö. Utmed Bällstaviken planeras för en strandpark vilken bedöms minska dess barriäreffekter på den västra sidan. I de västra delarna avgränsas området av Masugnsvägen och Tvärbanan.

Enligt förslaget föreslås gatuplanslokaler finnas kring Karlsbodatorget, Vattentorget/Bällstahamnsparken, mobilitetshuset samt Smältvägens södra del. En grov bedömning av lokalvolymen baserat på förslagets fasadlängd och ett antaget lokaldjup om 10 meter ger vid handen att utvecklingsförslaget möjliggör 5 000 kvm lokalyta för centrumändamål, varav omkring 2 500 kvm lokalyta har högre krav om kommersiella lokaler i gatuplan (röd).



Fysisk analys

Den fysiska analysen har genomförts med utgångspunkt i föreslagen fysisk struktur samt det framtida bostadsområdets förhållande till omgivande bebyggelse.

Detaljplaneområdet ligger inklämt i en avlång remsa mot Bällstaviken. Detta kombinerat med transportinfrastrukturen i närområdet skapar betydande barriäreffekter för områdets koppling till omgivningen.

Bällsta hamn bedöms ha tre huvudentréer (Karlsbodatorget, Korsningen Smältvägen-Masugnsvägen och Smältvägens förlängning i söder) vilka kopplar till befintliga kollektivtrafiknoder. Sekundära entréer finns i huvudsak från Strandparken samt utmed Masugnsvägen i söder. Vid eventuell etablering av pendelbåtlinje kommer framtida pendelbåtsbrygga utgöra en entrépunkt till området.

Områdets huvudstråk utgörs i nord-sydlig riktning av Smältvägen/Råjärnvägen samt i öst-västlig riktning av Smältvägen-Bällstahamnsplanen. De omkringliggande barriärerna liksom Bällsta hamns huvudstråk har också en funktion som rörelsestråk då de syftar till att förflytta förbipasserande människor över längre avstånd primärt i syfte att ta sig mellan bostäder /kollektivtrafik samt omkringliggande bostadsområden, arbetsplatser och andra funktioner.

Från spårvägen i söder finns det ett sekundärt stråk som kopplar till framtida arbetsplatser och bostäder i södra Bällsta hamn samt Gjutmästaren 6.



Tillgänglighet till, och närhet med, kollektivtrafik

Detaljplaneområdet ligger i norra Bromma intill Bällstaviken. Således försörjs inte området (i dagsläget) av radiella spårförbindelser (tunnelbana och pendeltåg) ut från Stockholms city. Koppling till dessa är av stor vikt då de fungerar som kollektivtrafiksystemets motorvägar. Sundbybergs centrum och Solna strand dryga kilometern bort samt Alvik till söder erbjuder närmaste kopplingar till pendeltåg och tunnelbana.

Bällsta hamn försörjs däremot av tvärbanans ringled mellan Solna och Sickla – som även passerar Sundbybergs centrum – samt av busslinjer 112 och 129 som utöver tvärbanans kopplingar adderar direkt koppling mot Spånga. Tabellen visar på- och avstigande en vinterdag på Tvärbanans stationer mellan Alvik och Sundbybergs centrum. Frekvensen är högst i ytterpunkterna, där omstignings-möjligheterna till andra kollektiva färdmedel är hög och avtagande in mot centrum. I stationslägena i anslutning till Ulvsunda industriområde är flödena lägst och i nuläget i huvudsak bestående av arbetspendlare.

Närheten med kollektivtrafiken är således mycket god till de viktiga knutpunkterna Sundbybergs centrum, Solna centrum, Solna station och Alvik. I och med tvärbanans Kistagren som planeras öppna i närtid blir kopplingen även god till framtida Solvallastaden, nordvästra Sundbyberg samt Kista. Närheten är däremot mindre till Stockholms innerstad då den resan kräver ett byte till tunnelbanans blåa linje eller pendeltåg i Sundbybergs centrum eller tunnelbana i Solna strand eller Alvik.



	Påstigande	Avstigande
Alvik	7900	7800
Johannesfred	2300	2200
Norra Ulvsunda	700	750
Karlsbodavägen	900	850
Bällsta Bro	3100	2800
Sundbybergs centrum	5300	5600

Stor osäkerhet kring framtida betydelse av pendelbåtlinjer

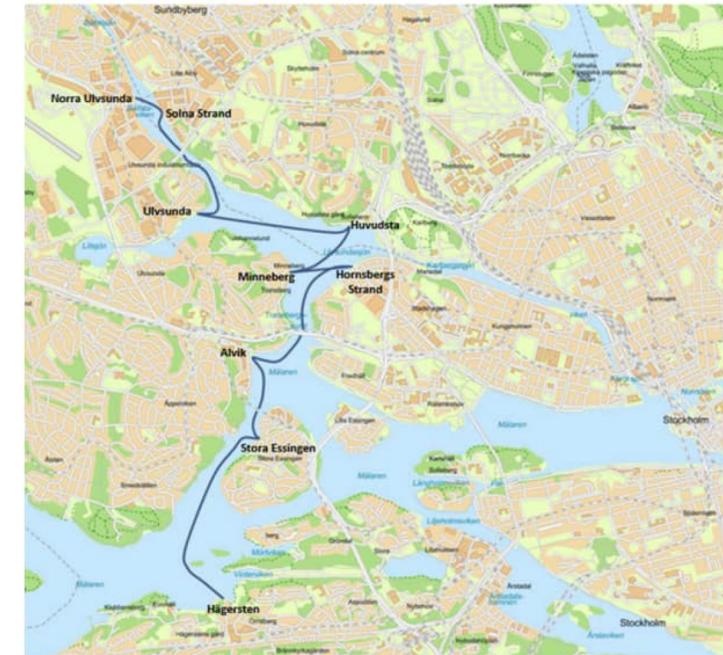
Vid tidpunkten för denna rapport diskuteras och utreds nya pendelbåtlinjer som kopplar ihop Bällsta hamn (lägesnamn "Norra Ulvsunda" i kartorna) med Solna, Essingeöarna, Stockholms innerstad och Hägersten.

En stor restidsvinst jämfört med kollektivtrafikens nuläge beräknas uppstå mellan Bällsta hamn och Solna strand. Kopplingen Bällsta hamn – Hägersten bedöms samtidigt inte ge några tydliga restidsvinster. Övriga kopplingar från och till Bällsta hamn finns inte redovisade i tillgängligt underlagsmaterial från Regionen. Underlagsmaterialet beskriver en osäkerhet kring den samhällsekonomiska nyttan av de båda linjernas gemensamma sträckning mellan Bällsta hamn och Alvik, vilket i sin tur innebär osäkerhet kring framtida linjedragning(ar) och turtäthet för den aktuella sträckan.

Med det begränsade underlaget går det alltså endast att spekulera i eventuella konsekvenser på marknadsunderlaget i form av förändrade besöksflöden i Bällsta hamn. Stationen Norra Ulvsunda är ändhållplats i de två förslagen vilket troligtvis innebär färre på- och avstigande än på mer centralt belägna stationer utmed respektive linje och i staden där betydligt fler bor och arbetar. Pendelbåtlinjerna har potential att göra Bällsta hamn mer attraktivt ur sociala perspektiv medan effekterna på kommersiella verksamheter såsom café och restaurang samt handel bedöms bli begränsade och därför rymmas i efterföljande beräkningar av lokalvolym.



Figur 1 Karta över linjesträckning (Sundbyberg)Norra Ulvsunda – Gamla stan (Slussen) Strategisk pendelbåtsutredning (2019)



Figur 4 Karta över linjesträckning Norra Ulvsunda - Hägersten (Strategisk pendelbåtsutredning 2019)

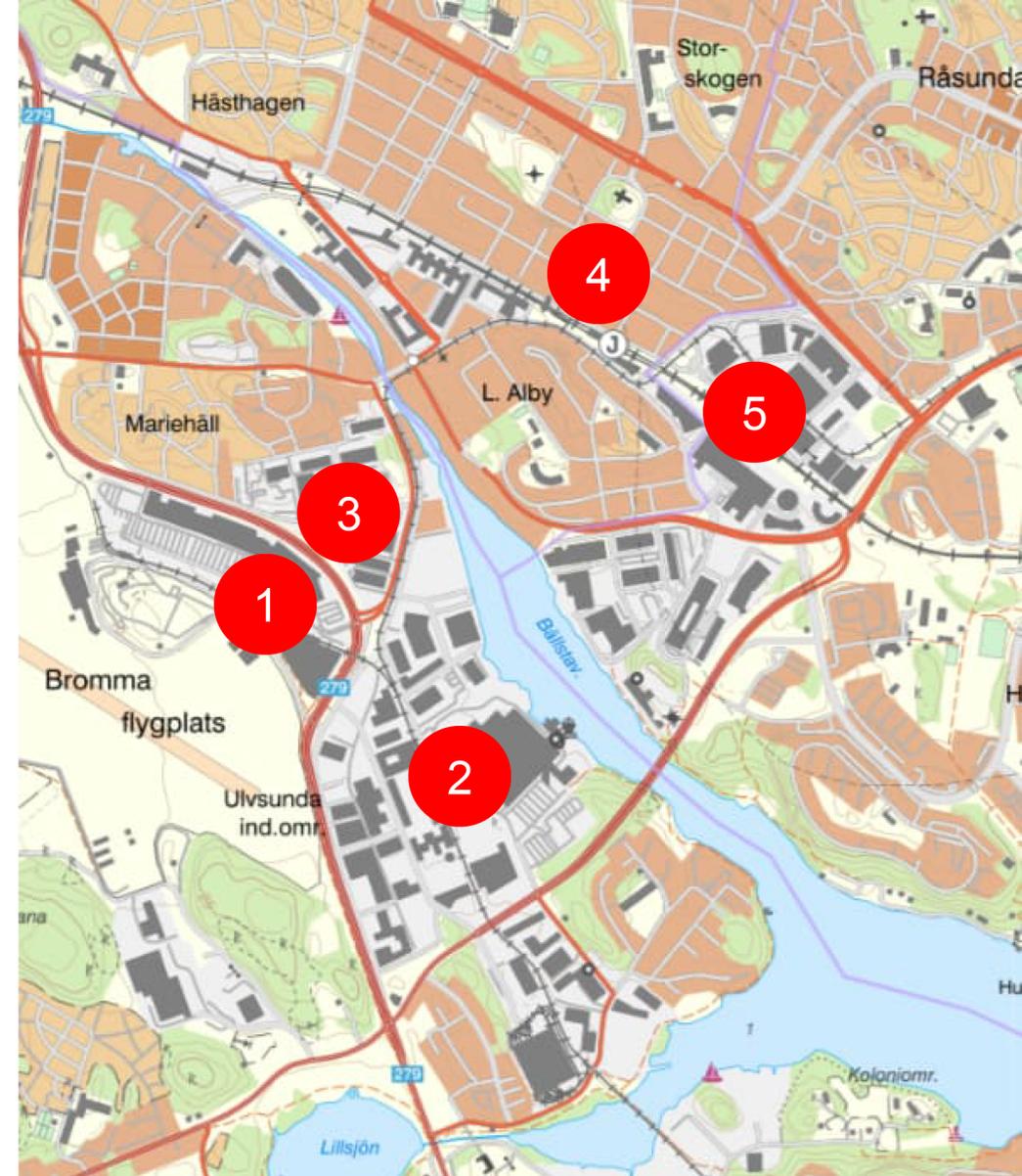
Handel och service i närområdet

För att bedöma utrymmet för handel och service i Bällsta hamn har WSP kartlagt större marknadsplatser och handelsområden i närområdet eftersom det är dessa som primärt påverkar förutsättningarna för utveckling i det framväxande området. Utbud, karaktär och utvecklingsplaner varierar betänkligt mellan olika platser.

Bromma Blocks utgörs av ett starkt utbud med inriktning på såväl shopping som volymhandel med dagligvaru- och sällanköpsvaror. Inom dagligvaruhandeln finns såväl Stora Coop som Citygross, Ica Maxi och Systembolaget vilka alla har ett delregionalt och överlappande marknadsområde. Tillgängligheten för bilburna och spårbundna kunder är god. Planer på mindre kompletteringar av befintliga volymer finns.

I Ulvsunda industriområde och Bromma handel domineras utbudet av volymhandel med ett delregionalt marknadsområde. Respektive område är under omvandling varför utbudet av volymhandel och service bedöms krympa för att på längre sikt ersättas av mer småskalig och bostadsnära handel och service.

Sundbybergs centrum omvandlas och utvecklas kontinuerligt. Utbudet utgörs framförallt av dagligvaruhandel, shopping samt café och restaurang och vänder sig till boende och arbetande i närområdet.

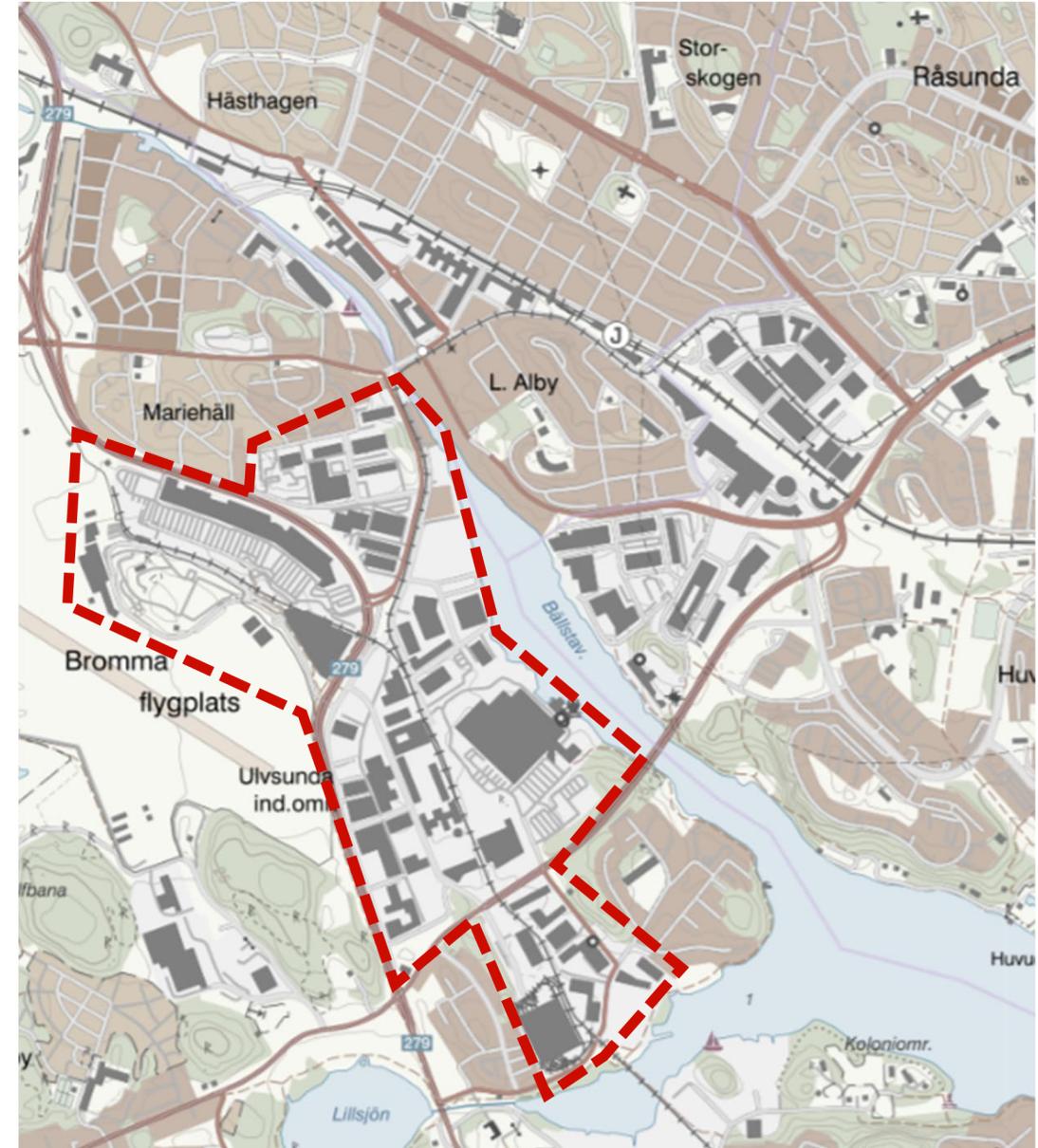


Nr	Plats	Dagligvaror	Sällanköpsvaror	Café & restaurang	Kommersiell service
1	Bromma Blocks inkl Ica	1 250	1 600	100	15
2	Ulvsunda industriområde		350	30	
3	Bromma handel		225		
4	Sundbybergs centrum	750	300	450	150
5	Solna Business park	600		40	20

Arbetsplatser i omlandet

År 2022 fanns omkring 10 300 personer sysselsatta i området. Av dessa återfanns knappt 35 procent av de sysselsatta i området Bällsta hamn, vilket i princip motsvarar Ulvsunda industriområde. I absoluta tal är antalet sysselsatta flest inom privata verksamheter såsom kontorsnäringar, handel, servicenäringar, tillverkningsindustri och byggverksamhet.

Området är under omvandling varför antalet sysselsatta minskar i takt med att byggnader för verksamhetsändamål tomställs och ersätts av bostäder och kontor i södra Mariehäll och Bällsta hamn. Beräkningar pekar på att omkring 30 procent av antalet sysselsatta i Bällsta hamn kan förväntas att trängas undan vilket motsvarar omkring 1 000 personer. Dessa kommer dock ersättas av annan arbetskraft i takt med att planerad bebyggelse (kontor) färdigställs i södra Bällsta hamn. Omvandlingen möjliggör därigenom en annan efterfrågan på varor och tjänster i ett framtidsperspektiv. I de västra och södra delarna av Bällsta hamn och Johannesfred är det sannolika att verksamhetsområdet kvarstår om än med ett på längre sikt förändrat verksamhetsinnehåll.



	Tillverkning	Privata verksamheter	Offentliga verksamheter
Mariehäll	552	1 897	495
Johannesfred	550	1 296	281
Bällsta hamn	1 439	2 042	21
Bromma flygplats	143	1 540	44

Marknadsområde för handel och service

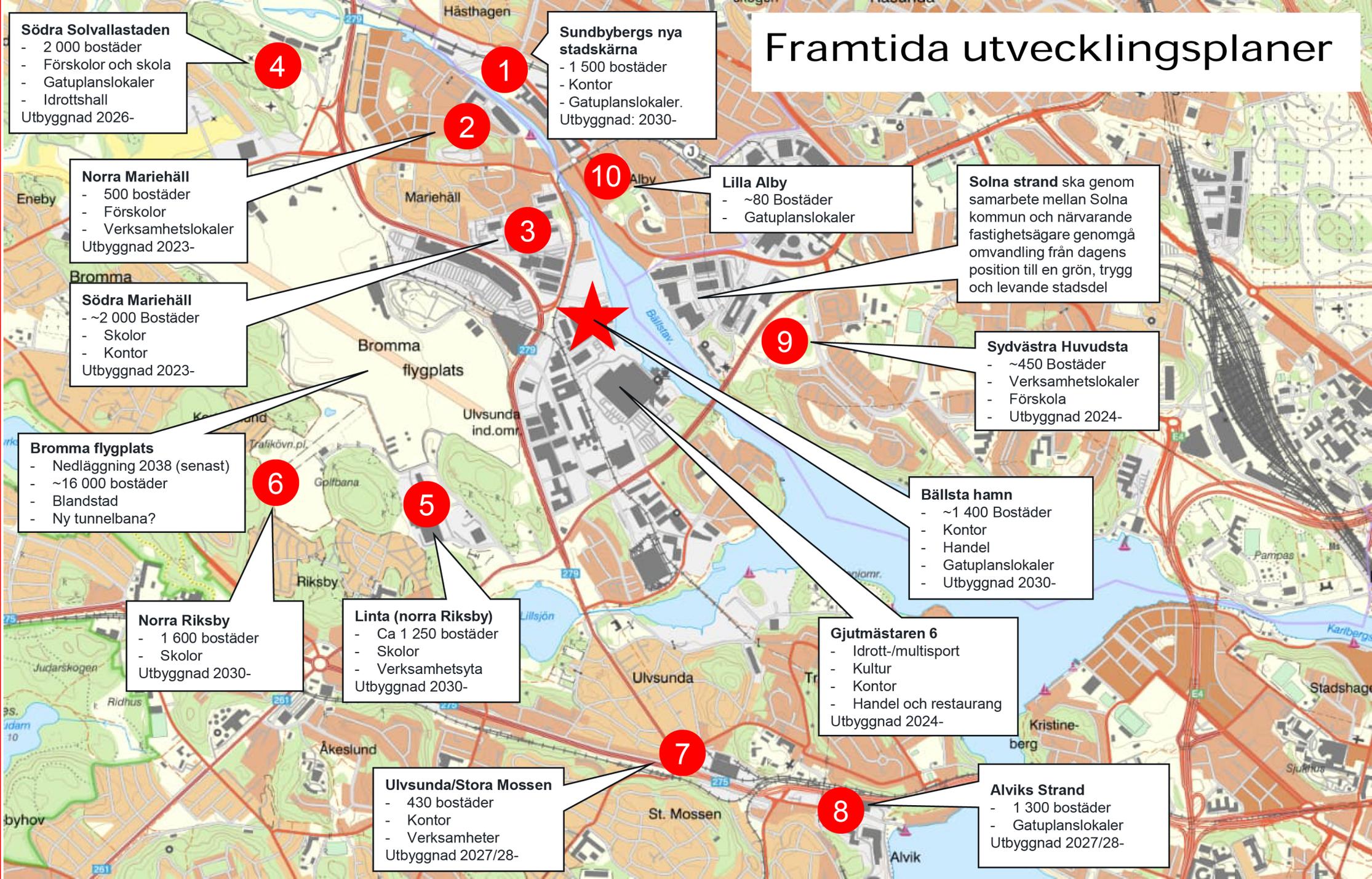
Marknadsområdets geografiska utbredning avgränsas av hur lätt det är att ta sig till/från ett område, dess kopplingar till omlandet, konkurrens från alternativa marknadsplatser samt potentiell närvaro av dragare och/eller ankarverksamheter i närområdet.

Som framgått av tidigare bilder är tillgängligheten med bil och spårbunden kollektivtrafik god. Omkringliggande infrastrukturpaket i väster och Bällstaviken i öster utgör starka fysiska barriärer och begränsar områdets kopplingar till närområdet. På samma sätt begränsar närvaron av större etablerade marknadsplatser i närområdet Bällsta hamns upptagningsområde. Baserat på detta bedömer WSP att det primära marknadsområdet utgörs av invånare och arbetande i den framväxande bebyggelsen i Bällsta hamn.

Den fysiska belägenheten bidrar också till att den nya stadsdelen saknar ett sekundärt marknadsområde. Däremot bedöms det finnas tertiära marknadsområden i de framväxande kvarteren i södra Mariehäll, kvarvarande verksamhetsområde i Ulvsunda samt Gjutmästaren 6. Stark konkurrens från etablerade marknadsplatser i närområdet gör att boende, arbetande och besökare i dessa kvarter bedöms ha en begränsad lojalitet och köptrohet mot handel och service i Bällsta hamn.



Framtida utvecklingsplaner



Södra Solvallastaden

- 2 000 bostäder
- Förskolor och skola
- Gatuplanslokaler
- Idrottshall

Utbyggnad 2026-

Sundbybergs nya stadskärna

- 1 500 bostäder
- Kontor
- Gatuplanslokaler.

Utbyggnad: 2030-

Norra Mariehäll

- 500 bostäder
- Förskolor
- Verksamhetslokaler

Utbyggnad 2023-

Lilla Alby

- ~80 Bostäder
- Gatuplanslokaler

Solna strand ska genom samarbete mellan Solna kommun och närvarande fastighetsägare genomgå omvandling från dagens position till en grön, trygg och levande stadsdel

Södra Mariehäll

- ~2 000 Bostäder
- Skolor
- Kontor

Utbyggnad 2023-

Sydvästra Huvudsta

- ~450 Bostäder
- Verksamhetslokaler
- Förskola

Utbyggnad 2024-

Bromma flygplats

- Nedläggning 2038 (senast)
- ~16 000 bostäder
- Blandstad
- Ny tunnelbana?

Bällsta hamn

- ~1 400 Bostäder
- Kontor
- Handel
- Gatuplanslokaler

Utbyggnad 2030-

Norra Riksby

- 1 600 bostäder
- Skolor

Utbyggnad 2030-

Linta (norra Riksby)

- Ca 1 250 bostäder
- Skolor
- Verksamhetsyta

Utbyggnad 2030-

Gjutmästaren 6

- Idrott-/multisport
- Kultur
- Kontor
- Handel och restaurang

Utbyggnad 2024-

Ulvsunda/Stora Mossen

- 430 bostäder
- Kontor
- Verksamheter

Utbyggnad 2027/28-

Alviks Strand

- 1 300 bostäder
- Gatuplanslokaler

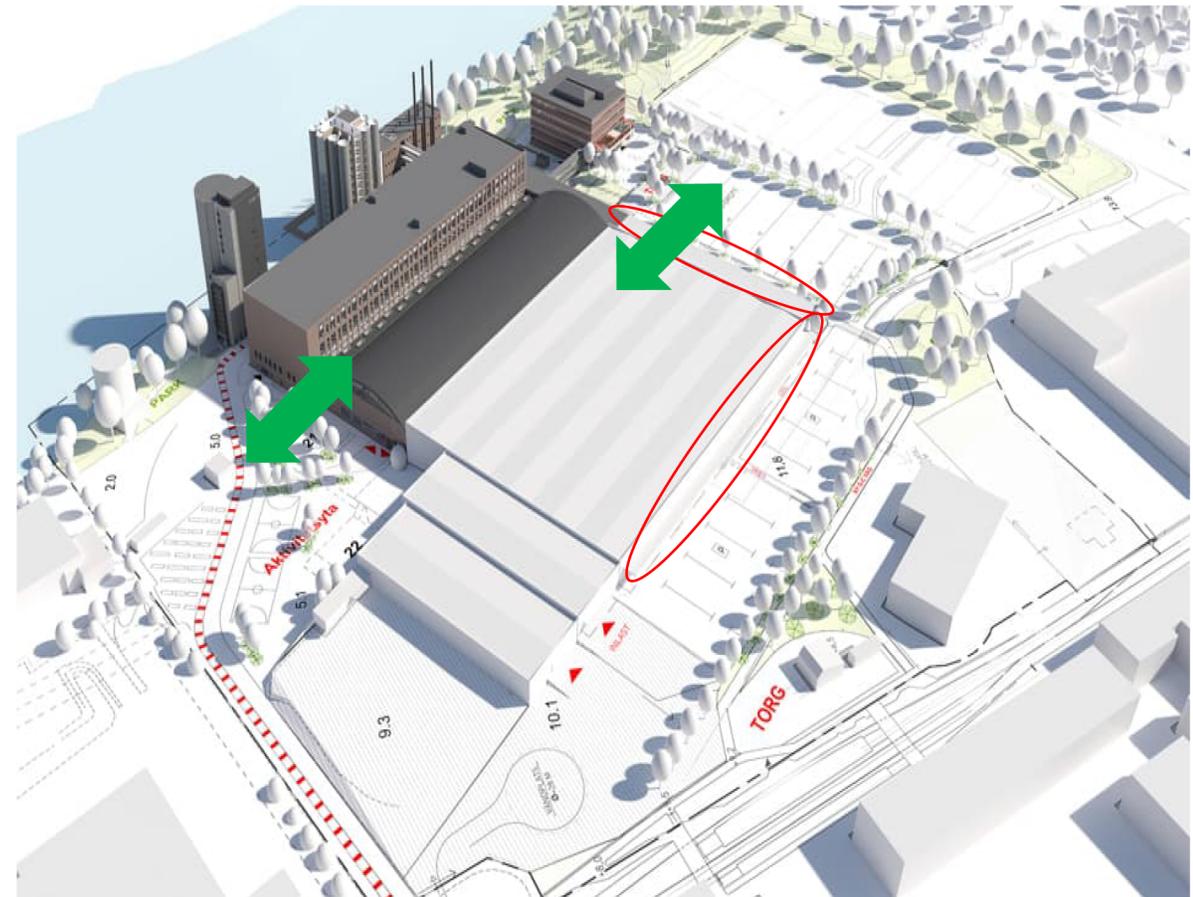
Utbyggnad 2027/28-

Gjutmästaren 6 - idrotts- och kulturcenter

Fastigheten Gjutmästaren 6 genomgår omvandling från tidigare industriändamål till en central mötesplats för idrottsändamål kompletterat med kultur, kontor, handel, hotell, icke störande verksamheter och på lång sikt bostäder. Då målsättningen är att skapa en större blandstad med nya målpunkter har det bedömts betydelsefullt att dels ge förutsättningar för rekreativa park-miljöer av god kvalitet dels skapa förutsättningar för en starkare fysisk integration av området med omkringliggande infrastruktur och bebyggelse.

Utveckling av idrottscentret påbörjades under 2024 och beräknas vara färdigställt under 2026. Möjliggörande av övriga verksamheter bedöms därefter ske etappvis. Idrottscentret ska tillfredsställa behovet hos olika målgrupper genom att möjliggöra för en stor mängd hallidrotter på en yta om cirka 25 000 kvadratmeter.

Detaljplanen möjliggör för kompletterande handel, café och restaurang samt icke-störande verksamheter invändigt i den så kallade lågdelen samt utmed dess västra och södra fasader. Även högdelens östra fasad utmed kajplanet samt det så kallade kontorshuset möjliggör etablering av handel och verksamheter. Den totala volymen kompletterande verksamheter har uppskattats till omkring 4 000 kvadratmeter verksamhetsyta. WSP bedömer att dessa verksamheter primärt kommer vända sig till arbetande och besökare i anläggningen.



Marknadsunderlag i marknadsområdet

För att bedöma framtida marknadspotential för Bällsta hamn har WSP använt en vedertagen analysmodell. Beräkningarna är genomförda i dagens penningvärde men baserat på marknadsunderlagets storlek i början av 2040-talet (2042) då planerade utbyggnadsvolymer för bostäder och kontor i Bällsta hamn och södra Mariehäll bedöms vara färdigställda och inflyttade.

Tabellen visar att det i början av 2040-talet kan förväntas finnas omkring 3 400 boende i primärområdet och ytterligare 6 400 personer i södra Mariehäll, det vill säga tertiärområde 1 enligt tidigare karta.

I marknadsområdet kommer också finnas ett stort antal arbetsplatser vilka förväntas ändra karaktär i takt med att områdena omvandlas. Många befintliga verksamheter inom lager och logistik, tillverkning och handel förväntas trängas undan och ersättas med nya mindre störande verksamheter. Utvecklingen är särskilt påtaglig i Bällsta hamn där tillskapandet av 30 000-35 000 kvadratmeter kontorsyta förväntas innebära 2 400- 2 800 arbetsplatser år 2040. I tertiärområde 1 förväntas sysselsättningen minska då ytkrävande och störande verksamheter ersätts av bostäder. I tertiärområde 2, det vill säga sydvästra Ulvsunda, förväntas antalet sysselsatta ligga på ungefär samma nivå som idag.

Vad gäller Gjutmästaren 6 är det svårt att säga något om antalet framtida arbetstillfällen eller besökare. Deras påverkan på ytpotential och tänkbart utbud i Bällsta hamn bedöms dock bli begränsat i ett framtidsperspektiv. Strandparken förväntas bli ett välfrekventerat inslag i stadsbilden och kan antas bidra till potentiella flöden utmed Bällstaviken. Trots större flöden är det svårt att bedöma betydelsen för handel och kommersiella verksamheter i Bällsta hamn. Då syftet med att passera utmed eller nyttja strandpromenaden är ett annat än att ta del av potentiellt utbud i Bällsta hamn bedöms påverkan bli begränsad.

Marknadsunderlag	2023	2042
Boende		
Primärområde	570	3 400
Tertiärområde 1	2 000	6 400
Tertiärområde 2	0	0
Tertiärområde 3	0	0
Förvärvsarbetande dagbefolkning		
Primärområde	550	2 800
Tertiärområde 1	650	350
Tertiärområde 2	1 000	1 000
Tertiärområde 3	I.U	I.U

Ytpotential för gatuplansverksamheter

Vilket utbud som kan möjliggöras på en plats beror på marknadsrelaterade förhållanden såsom konkurrens, platsens fysiska kvaliteter, kopplingar till omlandet samt det lokala marknadsunderlaget.

Det lokala marknadsunderlaget ligger, tillsammans med erfarenhetsbaserade nyckeltal kring köptrohet, till grund för att beräkna Bällsta hamns omsättnings- och ytpotential för olika verksamheter. Då beställaren primärt är intresserad av att få en uppskattning av potentiell verksamhetsyta för olika verksamheter har WSP begränsat redovisningen till att omfatta en bedömd lokalvolym uttryckt i kvadratmeter LOA respektive BTA. Vårt att poängtera är att WSP inte ser en marknad för sällanköpsvaror på platsen vilket förklaras av den starka konkurrensen från omkringliggande marknadsplatser såsom Bromma Blocks och Sundbybergs centrum.

WSP bedömer att det finns underlag för mellan 975 och 2 825 kvm LOA gatuplanslokaler. Den hårda konkurrensen i närområdet gör att WSP bedömer att de lägre nivåerna är mer rimliga än maxscenariot. Utbudet bedöms domineras av dagligvaruhandel (livsmedel, blommor, apotek och/eller tobak), café och restaurang och annan service. Att café och restaurang får ett så stort utrymme förklaras till stor del av närheten till många arbetsplatser. Utrymmet för sällanköpsvaror bedöms ytterst begränsat och därför ingå i ytor för annan kommersiell service.

En jämförelse med det lokalbehov som möjliggjorts enligt planförslaget uppskattningsvis 5 000 kvm LOA, varav 2 500 har högre krav om lokalytor, är det därför viktigt att prioritera utveckling av kommersiella gatuplanslokaler i de mest attraktiva lägena. Anledningen till detta är att marknadsunderlaget inte är tillräckligt för att understödja gatuplanslokaler i den omfattning som planförslaget gör möjligt.

Ytpotential	Min	Medel	Max
Dagligvaruhandel	550	850	1 150
Sällanköpsvaruhandel	-	-	-
Café och restaurang	300	800	1 300
Annan kommersiell service	125	250	375
Lokalvolym Loa (totalt)	975	1 900	2 825
Lokalvolym BTA (totalt)	1 175	2 275	3 375

Principer för lokalisering av gatuplanslokaler

I detta avsnitt görs en analys av vilka stråk och lägen som är lämpliga för lokalisering av handel, service och andra gatuplanslokaler. Analysen utgår från ett antal principer som erfarenhetsmässigt har visat sig viktiga för att skapa goda kommersiella förutsättningar för verksamheterna.

1. UTNYTTJA BEFINTLIGA FLÖDEN

Verksamheter gynnas av att många människor passerar förbi dem. De bästa lägena finns därför ofta längs områdets större stråk.

2. UTNYTTJA BEFINTLIGA NODER, MÖTESPLATSER OCH DRAGARE

Särskilt starka lägen är de noder som ligger där stråk med stora flöden korsas. En nod kan också vara en hållplats för kollektivtrafik eller ett parkeringshus.

Mötesplatser som i sig drar mycket människor kan också vara bra lägen. En mötesplats kan till exempel vara en park. Dragare är verksamheter som drar mycket människor till platser. I en stadsdel kan dragaren till exempel vara en större livsmedelsbutik.

Dagligvarubutiker, kiosker och snabbmat/hämtmat, kemptvättar etc. är beroende av starka flöden. De får gärna ligga vid huvudstråk, busshållplatser, tågstationer, parkeringar med mera.

För restauranger är det lika viktigt att ligga i söder/väster som att ha ett starkt flöde. Rent praktiskt kan ett bra läge för en restaurang vara vid det stora stråket, eller väl synlig från stråket, med en uteservering i solläge. Ett bra restaurangläge kan också vara mot en park, om läget inte är för isolerat.

Principer för lokalisering av gatuplanslokaler

3. TÄTHET OCH VISIBILITET

Ett stråk upplevs som mer intressant, tryggare och trevligare om det är hög täthet mellan gatuplanslokalerna. Därför bör man sträva efter att inte sprida ut verksamheterna för mycket i området.

4. TILLGÄNGLIGHET

Verksamheterna bör lokaliseras så att boende och arbetande lätt kan ta sig till dem. Undvik stora avstånd, barriärer, höjdskillnader med mera. Ta hänsyn till var områdets kopplingar till omlandet finns och hur de är utformade.

5. RÄTT AKTÖR I RÄTT LÄGE

Vissa verksamheter är mindre flödesberoende än andra. För restauranger kan ett bra solläge ibland vara viktigare än att ligga vid huvudstråket. Kontor i gatuplan, möteslokaler och friskvård är också exempel på verksamheter som är mindre beroende av starka flöden.

6. UTNYTTJA GODA GRANNAR

Det finns även andra verksamheter som bidrar till att skapa flöden som kan gynna handeln och service. Några exempel är kommunal service, kulturhus och större arbetsplatser.

Man går som regel max 6-7 minuter (ca 500 meter) med en bärkasse från livsmedelsbutiken. Kortare med två kassar. Ännu kortare vid trappor och uppförsbacke.

En arbetande går sällan mer än fem minuter enkel väg för att äta lunch.

En tumregel är att ett stråk känns levande och attraktivt om det händer något var sjunde meter. Ett skyltfönster, en uteservering, en entré etc.

Det ska gå att se vad som händer på andra sidan gatan. En attraktiv gata för gående bör inte vara bredare än ca 20 meter från fasad till fasad. Det ska kännas tryggt att korsas gatan.

Klassificering för lokalisering av gatuplanslokaler

WSPs förslag på lämplig lokalisering av gatuplansverksamheter utgår från tidigare beskrivna lokaliseringsprinciper. Förslagen tar även hänsyn till bedömd potential (ytor) för lokaler. Möjliga lägen för gatuplanslägen delas in i tre nivåer:

1. FOKUSOMRÅDEN (REKOMMENDATION ATT GATUPLANSLOKALER SKA FINNAS)

- Starka lägen för handel, restaurang och service.
- Stora flöden av människor.
- Bra synlighet.
- Naturliga mötesplatser t.ex. torg och parker.
- Hållplatser för kollektivtrafik.
- Fokusområdena ska ha gatuplanslokaler på båda sidor av gatan (där så är möjligt). Det ska dessutom inte bara vara hörnlokaler.

2. ÖVRIGA STARKA LÄGEN (REKOMMENDATION ATT GATUPLANSLOKALER BÖR FINNAS)

- Relativt starka lägen med bra flöden eller lägen invid mötesplatser.
- Framförallt hörnlokaler.

3. LÄGEN MED VISS POTENTIAL (REKOMMENDATION ATT GATUPLANSLOKALER KAN FINNAS)

- Lägen med vissa flöden eller invid mötesplatser.
- Endast hörnlokaler.
- Restauranger fungerar bra om det finns många kontor i närheten.
- Lägena passar även för mindre flödesberoende verksamheter, till exempel kultur och fritid.

Med ledning av de ytor som WSP bedömer att det finns utrymme för i Bällsta hamn samt redovisade lokaliseringsprinciper för gatuplanslokaler har WSP i ett första steg utgått ifrån planförslagets föreslagna lägen och rangordnat dessa utifrån attraktivitet och lämpligheten för olika typer av gatuplansverksamheter. Därefter har WSP, i ett andra steg, eftersökt ytterligare lägen med god potential för kommersiella gatuplanslokaler utifrån erfarenhet och lokaliseringsprinciper.

Förslag på lokalisering av gatuplanslokaler i Bällsta hamn

1. FOKUSOMRÅDEN

Karlsbodatorget blir en naturlig nod som rätt utformad kan komma att koppla samman Bällsta hamn och södra Mariehäll. Många boende och arbetande kommer passera platsen i samband med på- och avstigning i kollektivtrafiken. Platsen är lämplig för livsmedelshandel, café och restaurang samt kommersiell service.

2. ÖVRIGA STARKA LÄGEN

Bällstahamnsparken/Vattenparken: Kan rätt utformade utvecklas till målpunkter för boende och besökare i området.

Utmed de norra fasaderna möjliggörs utblick över park-/torgmiljö samt vattenspegel. Platsen är lämplig för café och restaurang, flödesoberoende kommersiell service samt tillfälliga aktiviteter såsom food trucks, sommaraktiviteter, kontor i gatuplan. De södra fasaderna har potential för goda personflöden och god synlighet på grund av sin placering i skärningspunkter mellan Bällsta hamns huvudstråk. Norrläge gör att de är lämpliga för café och restaurang samt flödesoberoende kommersiell service.

Vid sekundära stråket utmed Smältvägens förlängning i södra Bällsta hamn har två övriga starka lägen identifierats då de är belägna utmed stråket spår väg-kontor/sportcenter vilket bedöms ha potentiellt goda flöden. Lokaler vid entrén till södra Smältvägen bedöms ha potential att koppla samman Bällsta hamn med idrottscenter i Gjutmästaren 6.

Mobilitetshus – Verksamheter kan fungera utmed norra fasaden där synligheten är hög och flödena bedöms som vara störst. Byggnaden är tillräckligt stor för en områdesbutik med dagligvaror i gatuplan.



Förslag på lokalisering av gatuplanslokaler i Bällsta hamn

3. LÄGEN MED VISS POTENTIAL

- Strandparken – Rörelsestråk som kopplar till omkringliggande bebyggelse i norr och söder ger flödespotential. Utbyggnad över vatten gör att tillgången till sol är god vilket kan göra det attraktivt för längre uppehåll/vistelse. Några platser kan möjliggöra verksamheter:
 - Masugnsvägen (lokalgata 1)/Strandparken – Denna plats kan möjliggöra för flödesoberoende verksamheter då den kopplar Strandparken till framtida bostadskvarter i södra Mariehäll, kollektivtrafiknod och Bällsta hamn.
- Gjuterivägen – Potentiell torgbildning i korsningen Gjuterivägen-Smältvägen har, beroende på utformning av gaturum och verksamheters inriktning, potential att fånga södergående flöden till och från mobilitetshuset. Stråket passar för flödesoberoende serviceverksamheter. Korsning Gjuterivägen-Smältvägen kan möjliggöra café och restaurang.

Övriga lägen, hörnlokaler och fasader utpekade i planförslaget bedöms ha mindre gynnsamma förutsättningar för kommersiella gatuplanslokaler. Möjligen kan andra, icke kommersiella, funktioner placeras i dessa lägen men det har inte ingått i uppdraget att bedöma lämpligheten i dessa.





wsp.com

