

Trafikkoncept för Tamarinden

Underlag till förstudie



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BAKGRUND	3
GATUSTRUKTUREN OCH GATORNA I OMRÅDET.....	4
Sörbyängsvägen	4
Sörbyvägen.....	6
Gatan väster om Tamarinden	7
Tamarindvägen	7
HÅLLBAR MOBILITET	11
Cykellösningar.....	11
Bilens angöring och parkering.....	13
Nyttotrafik – sophantering och varutransporter	14
ANALYS AV TAMARINDEN – FÖRUTSÄTTNINGAR, UTMANINGAR OCH MÖJLIGHETER	17
Resultat	17
Analys.....	18

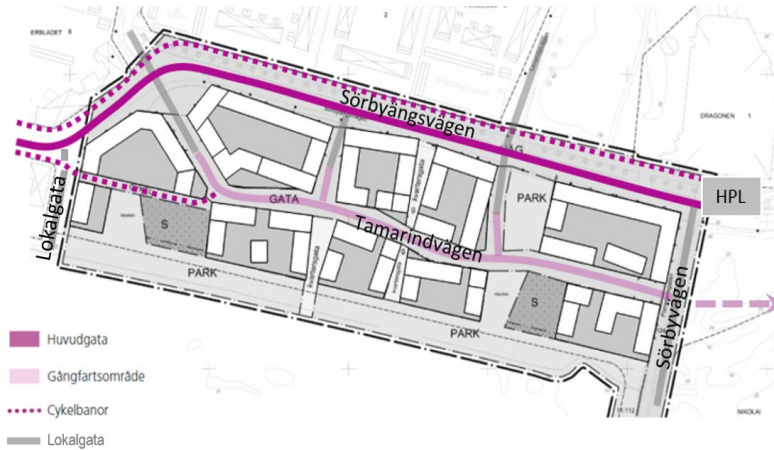
BAKGRUND

För att Tamarinden ska bli ett område där ”livet mellan husen” ska ges de bästa tänkbara förutsättningar, har ett koncept för trafiken tagits fram. Konceptet har legat till grund för utformningsförslaget för allmänplats och för markanvisningsdokumentet. Konceptet kommer ligga till grund till förstudier och reservationsavtal. Konceptet bygger dels på en analys som gjorts av områdets förutsättningar för klimatsmart mobilitet och dels på tankarna i detaljplanen för området.

För ett lyckat resultat är det viktigt att alla parter som är med och utvecklar Tamarinden är införstådda i vad trafikkonceptet innebär och att man planerar med nytänkande och smarta lösningar för hållbar mobilitet.

GATUSTRUKTUREN OCH GATORNA I OMRÅDET

Bostadsområdet Tamarinden omringas av huvudgatan Sörbyängsvägen i norr/väst, lokalgatan Sörbyvägen i öst och en ännu ej namnsatt lokalgata i väst. Därtill kommer området förses med ett centralt gångfartsområde kallat Tamarindvägen.



Figur 1. Gatustrukturen

SÖRBYÄNGSVÄGEN

Sörbyängsvägen fungerar som huvudgata i de södra delarna av staden och binder samman Tamarinden med bl.a. Sörbyängen och Södra Ladugårdsängen i väst och Universitetet i öst.

Gatan har nyligen byggts om för att få en utformning som är anpassad till den framtida bebyggelsen i Tamarinden och Karlsdalsallén, som är en anslutande huvudgata som löper genom området. Sörbyängsvägen har gestaltats med en högre stadsmässighet med bland annat nya träd, längsgående angöring för bil och lastzoner för nyttotrafik, busshållplats, nya passager och gångbana. Gångbana längs med södra sidan av Sörbyängsvägen kommer att helt färdigställas när husbyggnationerna är färdiga, till dess är den grusad för att minimera skador under byggtid.

Gatan har en hastighet om 40 km/h och ett flöde på ca 8 900 f/d. Anslutande gator till Sörbyängsvägen utformas med väjningsplikt mot trafiken på Sörbyängsvägen. Passager har hastighetssäkrats och gående och cyklisters framkomlighet prioriteras för att minska Sörbyängsvägens barriäreffekt samtidigt som trafikmiljön ska vara tydlig och mer säker för oskyddade trafikanter. Sörbyängsvägen har även en gång- och cykelbana på norra sidan med en björkallé och dagvattendiken som har behållits efter byggnation. Se gatans utformning i figur 4, s 6.



Figur 2. Sörbyängsvägen efter ombyggnation till Stadsgata



Figur 3. Översiktligt foto av Sörbyängsvägen och Sörbyvägen med den tillfälliga byggvägen Tamarindvägen ((framtida gångfartsområdet) som löper genom området



Figur 2. Principskiss över Sörbyängsvägen och anslutande gator

Gatan har gestaltats för att matcha Karlsdalsalléns utformning, se figurer 5 och 6.



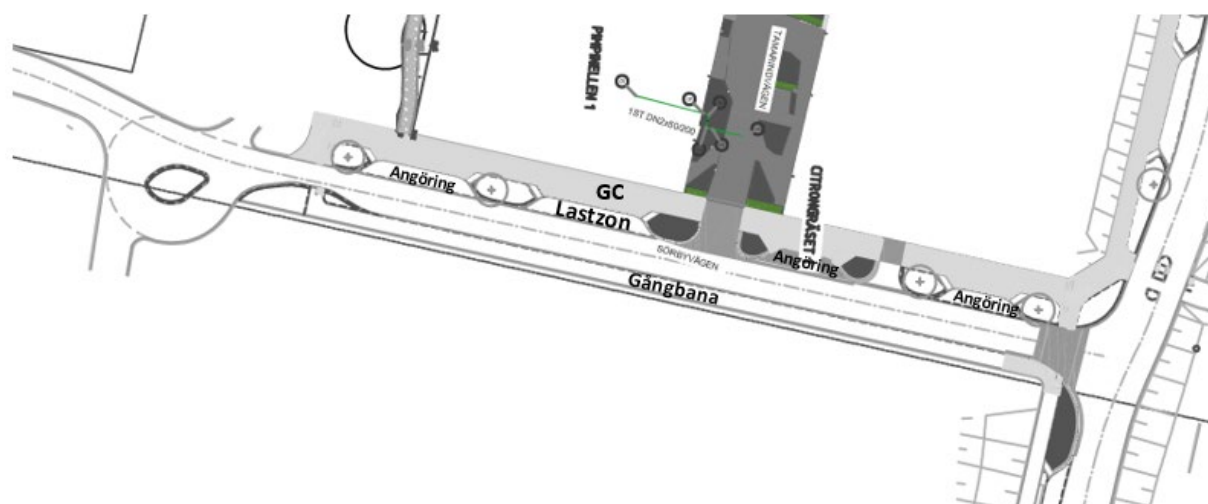
Figur 3. Karlsdalsallén, inspiration för Sörbyängsvägens nya utformning



Figur 4. Karlsdalsallén, inspiration för Sörbyängsvägens nya utformning

SÖRBYVÄGEN

Sörbyvägen är en gata som ansluter till Sörbyängsvägen, öster om Tamarinden. Gatan har inga större mängder fordonstrafik, men används av motionärer och besökare till Sörbybacken i söder. Gatan har likt Sörbyängsvägen byggts om för att anpassas till området och den nya bebyggelsen i Tamarinden. Tamarindvägen kommer att ansluta i öster med Sörbyvägen. Gatan har byggts med ny gångbana, långsgående angöringsplatser för bil samt lastzon för nyttotrafik samt ny belysning. Se gatans utformning i figur 7, s 7.



Figur 5. Skiss över Sörbyvägen med anslutande Tamarindvägen i norr och Sörbyängsvägen i öst

GATAN VÄSTER OM TAMARINDEN

I västra delen av Tamarinden finns en gata som tillgängliggör bebyggelsen i västra delen av området. Gatan är idag en dubbelriktad återvändsgata med ett stort dike på östra sidan. Även denna gata kommer att byggas om och anpassas till den nya bebyggelsens behov.

Gatan kommer att enkelriktas med ett körfält på ömse sidor av diket med möjlighet till rundkörning, därtill kommer gatan att förses med bl.a. trottoarer och belysning. Diket ska försöka att sparas och snyggas till så att det blir en tillgång till gatan, se befintlig utformning och framtida principlösning i figur 7.



Figur 6. Tv. Befintlig utformning av gata. Th. Förslag på ny trafiklösning

TAMARINDVÄGEN

Tamarindvägen kommer att bli områdets centrala gaturum där gående och cyklister är de prioriterade trafikslagen och där utformningen utgår från människors behov av rörelse och vistelse. Det kommer att vara möjligt att framföra motorfordon på gatan för att bl.a. angöra entréer och miljörum, men all trafik kommer att ske på gåendes villkor då gatan kommer utformas och regleras som ett gångfartsområde. I takt med att staden växer österut kommer Tamarindvägen fungera som ett viktigt stråk för fotgängare och cyklister som vill röra sig i en grön och trivsamt miljö, visionen för Tamarindvägens utformning visas i figur 9.



Figur 7. Visionsbild från Tamarindvägen

För att Tamarindvägen ska bli ett väl fungerande gångfartsområde där livet mellan husen är i fokus är det viktigt att motorfordonstrafiken minimeras och att rörelserna till fot och cykel maximeras. För att åstadkomma detta finns en plan för var bilparkering och

nyttotrafik ska lokaliseras, hur cykelparkering ska utformas och vilka mobilitetslösningar som bör tillämpas. Stort fokus ligger på att nyttja ytor för mobilitet på ett effektivt sätt så att dessa får en stor nyttningsgrad.

För att styra bort trafiken från Tamarindvägen och skapa förutsättningar för ett gångfartsområde finns en plan för hur gatan ska utformas och hur olika funktioner ska tillgodoses utan att leda bilar in på Tamarindvägen:

- All parkering för bil ska i första hand ske i samlade parkeringsanläggningar i de norra kvarteren. Markparkering på kvartersmark är inte tillåten, förutom angöring och parkering för funktionshindrade.
- Infart till parkeringsanläggningarna sker så långt norrut som möjligt på de nord/sydliga gatorna. På så sätt leds inte biltrafik in på Tamarindvägen.
- Korsningspunkter från Sörbyängsvägen ner till Tamarindvägen utformas så att alla har samma dignitet (dvs. alla korsningar har samma principutformning och reglering). På så sätt kommer trafiken att fördelas på samtliga korsningar och trafik inne på Tamarindvägen kan minimeras.
- Lastzoner för varutransporter, sophantering och angöring kommer finnas intill respektive kvarter. Dessa är lokaliserade så att nyttotrafikens rörelser på Tamarindvägen ska minimeras.
- Tamarindvägen utformas med en körbar yta med plats för en bil i bredd ca 3,5 meter. Vid varje kvarter finns en breddning i form av en aktivitetsyta där möte möjliggörs, denna yta är ca 5 meter bred. Genom att hålla de körbara ytorna smala minskar risken för höga hastigheter på gatan samtidigt som att det blir mindre attraktivt för bilister att köra där när framkomligheten är begränsad.
- Viss allmän besöksparkering kommer att finnas längs med de nord/sydliga gatorna och längs med Sörbyängsvägen. Detta för att understödja handel men även för att möjliggöra lastning och lossning vid t.ex. flytt.

I figur 10 visas konceptuell skiss för Tamarindvägen, längre ner i dokumentet framgår trafikfunktionerna i området.



Figur 10. Konceptskiss över Tamarindvägen

HÅLLBAR MOBILITET

Tamarindens läge i staden och tillgången till hållbara mobilitetslösningar bidrar till ett minskat behov av att äga bil hos de boende och verksamma. Detta möjliggörs genom att det skapas attraktiva lösningar för aktiv mobilitet, delningstjänster och gemensamma lösningar för bl.a. leveranser och sophantering, samt med en utformning av gaturummen som gör det attraktivt att gå, cykla, åka kollektivt. Fokus ligger på att göra det lätt för de boende och verksamma i Tamarinden att leva hållbart i sin vardag utan att det sker på bekostnad av deras rörlighet. Därför ska alla aktörer som är med och utvecklar stadsdelen visa på nytänkande och vilja att satsa på innovativa, smarta och hållbara mobilitetslösningar.

Hållbar mobilitet

Hållbar mobilitet handlar dels om att skapa hög tillgänglighet i samhället genom att prioritera de energieffektiva och hållbara transportslagen, men även om att bygga ett samhälle som ger förutsättningar för ett minskat behov av transporter och privat ägande av fordon. Hållbar mobilitet syftar till att skapa de bästa möjliga förutsättningarna för alla medborgare att förflytta sig hållbart, oavsett kön, ålder, etnicitet eller funktionshinder.

I Örebro kommuns dokument ”Inspirations- och idéskrift för hållbart resande” ges förslag på smarta och effektiva lösningar för hållbar mobilitet: <https://www.orebro.se/download/18.6e452a58158f235f9ecf3f/1481896024584/Inspirations-+och+id%C3%A9skrift+f%C3%B6r+h%C3%A5llbart+resande.pdf>

En sammanfattning av möjliga åtgärder riktade till byggherrar i Tamarinden återges nedan i de tre kategorierna; cykellösningar, bilens angöring och parkering och nyttotrafik.

CYKELLÖSNINGAR

Att cykla ska vara det självklara och mest attraktiva sättet att transportera sig till och från Tamarinden. Därför ska cykelns prioritet och utrymme synas i såväl utformning och gestaltning. Det är viktigt att det finns lättillgängliga ytor och utrustning där man enkelt kan parkera, tvätta, pumpa, ladda och laga sin cykel. Att skapa förutsättningar och plats för olika cykeltyper som till exempel lådcykel, cykelkärror och laddningsmöjligheter för elcykel ökar användbarheten och gör det mer attraktivt att cykla både som boende och besökare i Tamarinden. Placeringen av cykelställ och cykelrum ska bidra till att Tamarindvägen aktiveras av såväl cyklister som gående.

Cykelparkering ska utformas med fokus på användarvänlighet, säkerhet och robusthet. För att cykelparkeringarna ska få ett högt nyttjande ska hinder i form av nivåskillnader, dörrar, grindar eller liknande hinder minimeras. Eventuella dörrar och grindar som behöver passeras med cykel bör förses med automatiska dörröppnare, hissar ska göras tillräckligt stora och ramper ska utformas med en godtagbar lutning. Genom att synliggöra cykelparkeringen genom bl.a. unik utformning, snygga cykelställ, färg, belysning, design, skyltning och ljusinstallationer kan en unik och attraktiv miljö skapas.

Utformningskrav cykelparkering

Dimensioner/ utrymme för cykelparkering:

- Framhjulställ CC 0,7m
- Pollare CC min 1m

Envånings ställ kräver ett fritt avstånd mellan bakkantcykel och hinder på minst 2 meter.

Tvåvåningsställ kräver takhöjd på min 2,8m och minst 3m fri yta bakom parkerad cykel.

Alla cykelparkeringar ska förses med ramlåsfunktion (för att minska stöldrisk)

Gemensamma cykelrum eller ytor där det finns möjlighet att meka, pumpa, tvätta och fixa med cykeln utan att behöva ta in cykeln i lägenheten gör cykelägandet enklare och bekvämare, vilket är en fördel för att cykeln ska bli det primära färdmedlet i Tamarinden.

En cykelpool med ett varierat utbud av cyklar kan öka användningen av cykel i vardagen. T ex möjliggör en elcykel längre resor, en vikcykel kan enkelt tas med på buss- eller tågresan och en el-assisterad lastcykel underlättar storhandlingen eller en utflykt med familjen. Regelbunden service av poolcyklar bör garanteras.

Genom att bygga dusch- och omklädningsutrymmen på arbetsplatser och vid målpunkter skapas förbättrade förutsättningar för arbetspendling med cykel.



Figur 11. Inspiration cykel

Parkeringsnorm för Örebro kommun:

<https://www.orebro.se/download/18.242f1fb1556288bf1814a/1543841657433/Flexibla%20parkeringsstal.%20Parkeringsnorm%20%C3%B6r%C3%96rebro%20kommun.pdf>

Cykelparkering - Guide till fastighetsägare och fastighetsförvaltare:

<https://www.orebro.se/download/18.34eb166316407ef0ec92031/1555412559709/Cykelparkering%20en%20guide%20%C3%B6r%C3%A4gare%20och%20fastighets%C3%B6rvaltare.pdf>

BILENS ANGÖRING OCH PARKERING

Ambitionen med Tamarinden är att skapa ett attraktivt gaturum som bidrar till liv mellan husen, där fokus flyttas från bilens framkomlighet till gående och cyklister möjlighet att röra sig och vistas i gaturummet. För att minimera biltrafiken i området ska parkeringsbehovet för bil i första hand lösas i samlade parkeringsanläggningar i de norra kvarteren närmast Sörbyängsvägen och in- och utfarter till anläggningarna ska placeras på de delar av Tamarindvägen som är anvisade, se figur 12, s 13. Om bilparkering löses på annan fastighet är det upp till byggaktören att hitta plats för det enligt Örebro kommuns parkeringsnorm och teckna avtal med berörda fastighetsägare. Ett rimligt gångavstånd för bilparkering är max 400-600 m.

För att effektivisera parkeringsanläggningarna och inte skapa en situation där anläggningen står halvtom under delar av dygnet ska parkeringsplatserna kunna samnyttjas av boende, besökare och anställda. Dvs. det ska inte finnas några fasta platser i anläggningen. Vid planering av parkeringsanläggningar bör man ha en plan för hur utrymmet kan nyttjas om efterfrågan på bilparkering skulle minska i framtiden. T.ex. finns möjlighet att bygga om till en verksamhetslokal?

Då kostnaden för parkering oftast är högre än betalningsviljan hos privatpersoner, är det vanligt att mellanskillnaden istället bekostas av alla som bor i föreningen. En sådan lösning innebär att de som väljer att inte äga bil är med och betalar för andras behov. I Tamarinden är det därför viktigt att synliggöra de faktiska kostnaderna för parkering och att hyra för parkering ska vara frikopplad från lägenhetshyran/årsavgiften.

I Tamarinden finns goda förutsättningar att leva ett mobilt liv utan att äga bil. Som ett alternativ till privat ägande ska boende i Tamarinden ges möjlighet att gå med i en bilpool. På så vis skapas mobilitet för de boende utan att antalet bilparkeringar och bilar i området ökar.

Förskolorna i området ska planeras så att det blir ett naturligt val att gå och cykla till verksamheten, både som anställd, besökare och förälder. En grön resplan ska tas fram där åtgärder som främjar hållbart resande och transporter till verksamheten presenteras och sedan implementeras i verksamheten.

Parkering för bil till förskolorna ska lösas i de gemensamma parkeringsanläggningarna i de norra kvarteren.

Genom att erbjuda laddning av el/hybridfordon i parkeringsanläggningarna kan boende och besökares utsläpp av koldioxid minska, vilket går i linje med hållbar mobilitet.

Markparkering på kvarteretsmark är inte tillåtet med undantag för tillfällig angöring och parkering för funktionshindrade. Parkering för rörelsehindrade kommer inte ordnas på

Flexibla P-tal i Örebro kommun

För att hålla antal p-platser nere ska Örebro kommuns flexibla parkeringsnorm med samtliga reduktioner tillämpas vid byggnation av Tamarinden, omfattande:

- Gemensamma anläggningar
- Bilpool
- Grön resplan för verksamheter
- Samnyttjande

En cykelparkeringsplats (ramlås och väderskyddad inkl. angöringsyta) tar upp ca 3 kvm och kostar ca 2,5 tkr per plats att anlägga.

En bilparkeringsplats i garage (inklusive angöringsyta) tar upp i snitt 25 kvm och kostar ca 250-450 tkr per plats att anlägga.

"Syftet med gröna resplaner är att påverka människors beteende och attityder till resande och transporter och i bästa fall minska behovet av dessa"

allmän plats utan ska ordnas på kvartersmark. Kvartersgatorna i området kan med fördel nyttjas till parkering för rörelsehindrade och i undantagsfall på gården med åtkomst från kvartersgata.

Längs Sörbyängsvägen och Sörbyvägen kommer kommunen att anlägga allmän kantstensparkering för att understödja handel, service och besökande till Tamarinden. Längs Tamarindvägen kommer det finnas möjlighet att angöra bostäderna med bil. Ytor för angöring på gångfartsområdet kommer dock enbart vara till för angöring och lossning.

För att parkeringsanläggningar inte ska upplevas som otrygga är belysning, färgsättning och placering av utrymningsvägar viktiga. Att infarter till anläggningen hänger samman med gestaltningen av bostadshuset är viktigt för ett snyggt helhetsintryck.



Figur 12. Angöringsvägar till parkeringsbus



Figur 13. Tv. Bilpool med el är ett bra alternativ till hållbar mobilitet för boende. Th. garageport utformad med välkomnande intryck.

Parkeringsnorm för Örebro kommun:

<https://www.orebro.se/download/18.242f1fb1556288bfbf1814a/1543841657433/Flexibla%20parkeringstal.%20Parkeringsnorm%20f%C3%B6r%20%C3%96rebro%20kommun.pdf>

NYTTOTRAFIK – SOPHANTERING OCH VARUTRANSPORTER

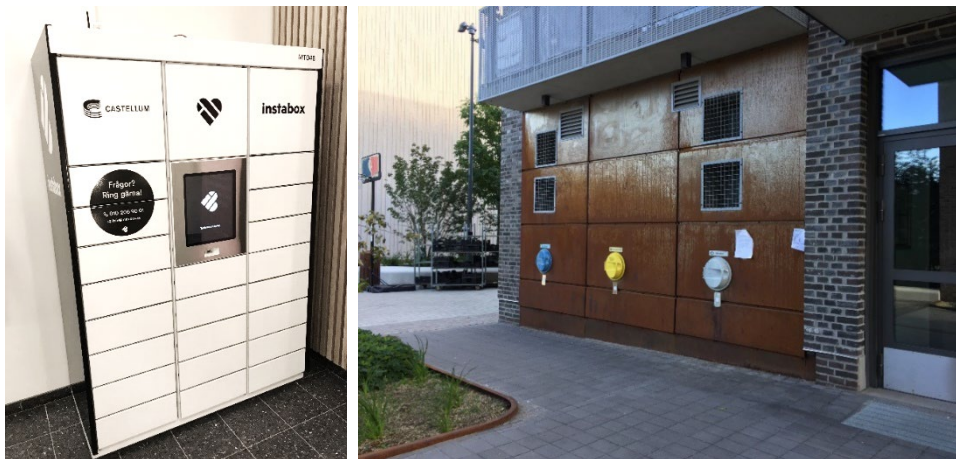
I Tamarinden ska det vara lätt att leva utan bil. Det är därför av stor vikt att logistiklösningar för bostäder och verksamheter i området planeras så att det blir enkelt att få varor hemskickade och enkelt att göra sig av med avfall och grovsopor utan att behöva köra till en återvinningsstation.

För att tillmötesgå en ökning av bl.a. e-handel och varuleveranser hem till dörren och samtidigt minimera trafikrörelser på Tamarindvägen ska varumottag, leveransrum/boxar och miljörum lokaliseras med angringsmöjlighet via Sörbyängsvägen och Sörbyvägen eller längs kvartersgatorna. Lastzoner för nyttotrafik är anvisade enligt figur 16 och 17, s 15-16.

Miljörum för avfallshämtning, varumottag och leveransrum/boxar ska samordnas för att hålla nere antalet angringsplatser dit större fordon har målpunkter. Genom att samordna angring för stora fordon kan i stället fler ytor för vistelse tillskapas längs gatorna. Utgångspunkten är att varje kvarter har möjlighet till en angringsplats längs allmän plats.

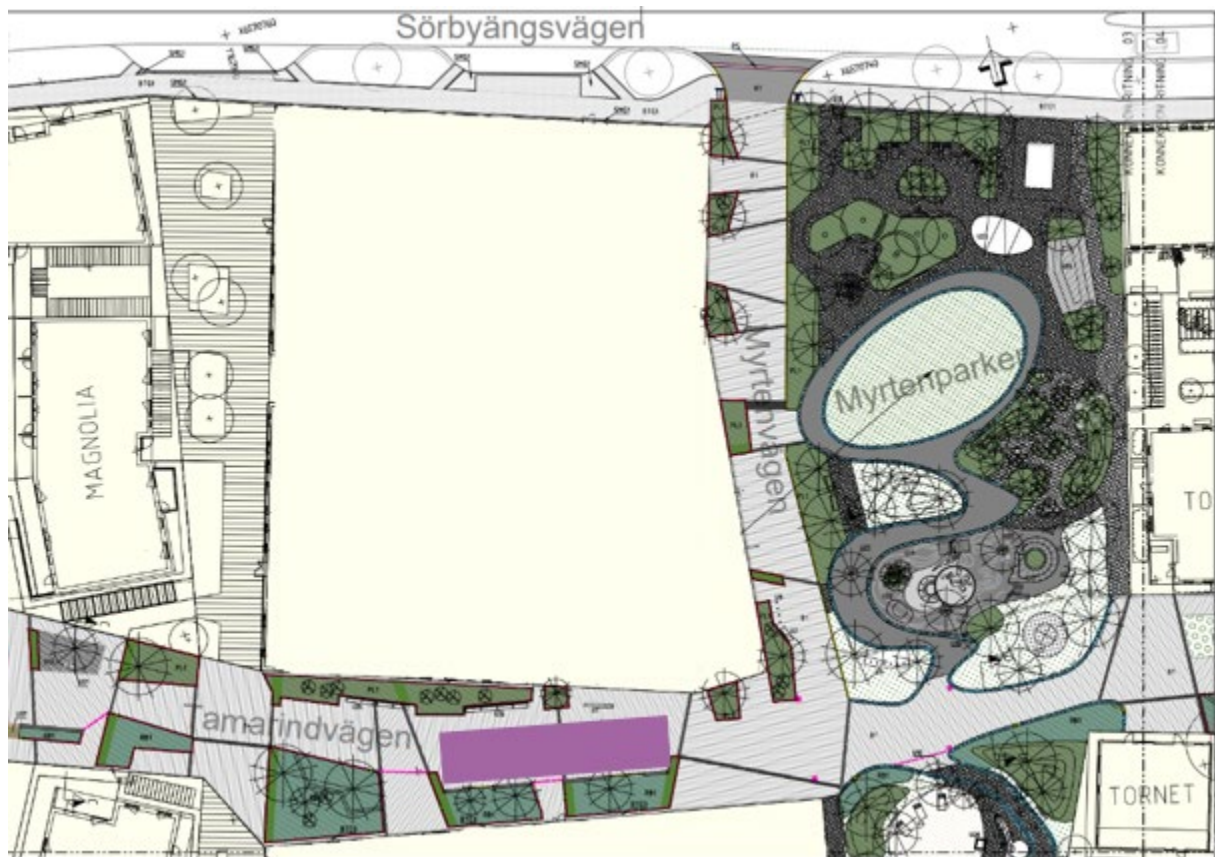
Viktigt att tänka på vid utformning av förskolorna och tillgängligheten till lastzonerna är att säkerställa att det finns en hårdgjord yta där man kan transportera varor från verksamhetens lokaler och lastzonen. Ytan bör även förses med tak eller liknande som gör att ytan kan användas även på vintern. Det är viktigt att se över utformning och gestaltning så transportvägen integreras i omgivningen, t.ex. i innergårdsmiljön. Vid placering av miljörum och/eller underjordiska sopkärl är det viktigt att tänka på att gångavståndet till/från bostadsentré inte överstiger 50 meter och att miljörum och/eller underjordiska sopkärl ligger på ett avstånd om max 10 meter från lastzon.

För att boende och verksamheter i Tamarinden ska ha möjlighet att leva ett hållbart vardagsliv vill kommunen gärna se en helhetslösning på sophanteringen där det finns möjlighet att återvinna och sopsortera så mycket som möjligt utan att behöva vara beroende av en privat bil. Ett samarbete mellan byggaktörer och kommunen välkomnas för att få fram bra helhetslösningar för området.



Figur 14. Tv. Instabox för hemleveranser av paket. Th. Integrerad sophantering (sopsugslösning)

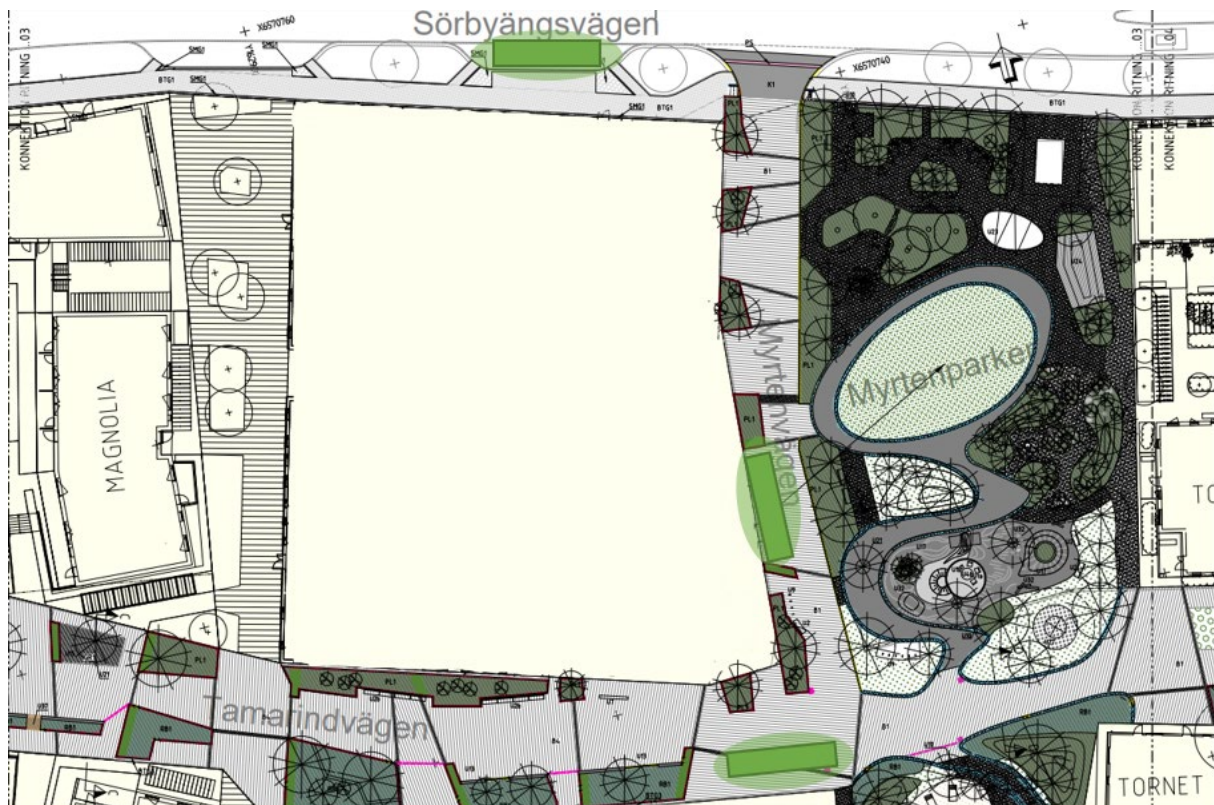
Utgångspunkten för hantering av brandutrymning i Tamarinden är TR2-trapphus. Anledningen är att denna lösning har minst inverkan på allmän plats och gårdsmiljön. En möjlig angring för branduppställning finns endast vid aktivitetsyta längs med Tamarindvägen, se figur 15, s 15.



Figur 15. Aktivitetsyta längs med Tamarindvägen med möjlighet till branduppställning vid aktuell fastighet (se lila markering)



Figur 16. Huvudsaklig körväg för nyttotrafik



Figur 17. Möjliga placeringar av lastzon som med fördel kan samordnas för nyttotrafik vid aktuell fastighet (se gröna markeringar)

Örebro kommuns föreskrifter om hantering av hushållsavfall:

<https://www.orebro.se/download/18.25c3cae1152fe3754e2e3b0/1457344612268/Avfall%20f%C3%B6reskrifter%20om%20hantering.pdf>

Installera underjordsbehållare:

<https://www.orebro.se/download/18.1d8f9a39155628f7384165e2/1467966260529/Installera+underjordsbeh%C3%A5llare.pdf>

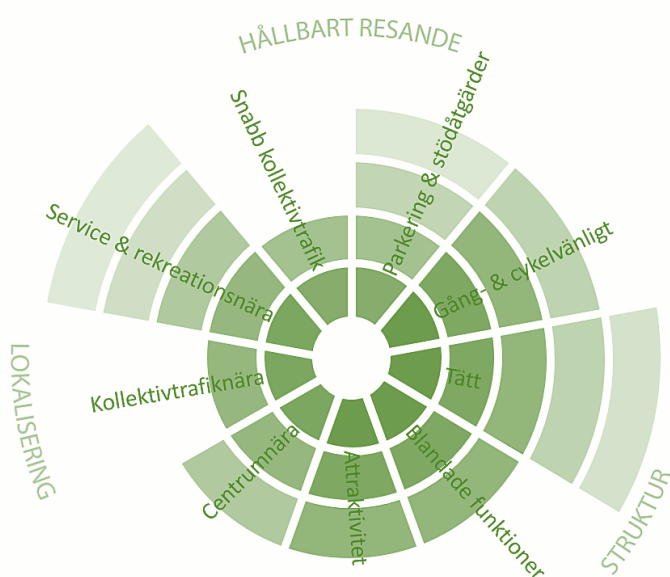
ANALYS AV TAMARINDEN - FÖRUTSÄTTNINGAR, UTMANINGAR OCH MÖJLIGHETER

Den analys som genomförts för Tamarinden är framtagen för att visa på vilka styrkor och vilka utmaningar som Tamarinden har utifrån ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv. Analysverktyget är utvecklat av Region Skåne och heter "Planera Klimatsmart". Analysen bygger på sambandet mellan fysisk planering och dess påverkan på klimatet, och tydliggör vilka aspekter som är viktiga att jobba med för att nå målet om minskade utsläpp av växthusgaser. Nio parametrar har behandlats som tillsammans utgör grunden i klimatsmart stadsplanering.

Resultatet är tänkt att användas för att identifiera åtgärdsområden som är möjliga att jobba vidare med i syfte att minska Tamarindens klimatpåverkan från transporter.

RESULTAT

Värderosanalysen för Tamarinden presenteras i diagrammet nedan. Bästa resultat skulle vara att få så stor tårta som möjligt. Varje tårtbit har 5 bitar där 5 poäng är bästa resultatet.



Tamarindens styrkor ligger bl.a. i att det inom gångavstånd finns ett mycket bra och brett utbud av såväl service, skola, förskola, vård, matbutik, apotek som närhet till flertalet rekreativt aktiviteter, däribland golfbana, naturreservat och skidbacke. Detta gör att många vardagsresor kan göras till fots och med cykel. Stora arbetsplatser som Universitetet, Epiroc, Sjukhuset, Aspholmen och centrum, finns att nå inom 2,5 km från Tamarinden.

En annan styrka är att man planerar att exploatera området med en hög exploateringsgrad, vilket skapar och säkrar en fortsatt möjlighet till bostadsnära service och kollektivtrafik.

Gång- och cykelnätet som omger området håller överlag en god kvalitet. Dock finns en brist i kopplingen mot Universitetet i öster, där ett genare och tryggare stråk bör tillskapas.

I markanvisningen finns möjlighet för kommunen att ställa extra krav på mobilitetslösningar som gör att man blir mindre beroende av bilen, vilket är en viktig aspekt för att området ska bli mer klimatsmart och socialt hållbar. Mobilitetsåtgärder som bl.a. bilpool, cykelpool, hantering av grovsopor, gemensamma ytor för hemleveranser, låsta cykelrum, cykelservice etc, är exempel på åtgärder som främjar ett mer hållbart resande. Det är de byggaktörer som kommer vara med och utveckla Tamarinden som till stor del kommer behöva vara med och möjliggöra för smarta innovativa mobilitetslösningar som gör det enkelt att leva utan att äga en bil.

ANALYSEN

1. Struktur

Gång- & cykelvänligt - 4 poäng

Gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt med överlag bra och gena kopplingar till närliggande områden och målpunkter. Närheten till såväl nord/sydliga och öst/västliga länkar är god. Maskvidden ligger på ca 250 meter.

Utmaningarna ligger i att få till ett gent stråk till Universitetsplatsen samt mot Brickeberg.

Tätt – 5 poäng

Tamarinden är planlagt med en hög möjlig täthet, ca 600 bostäder med i snitt 2,2 personer per bostad. Detta ger ca 242 invånare per hektar. Bostadsbeståndet kommer i majoritet utgöras av lägenheter.

Blandade funktioner – 3 poäng

Området runt Tamarinden har idag en majoritet av bostäder, men med en viss blandning av service, handel, restauranger och skolor. Tamarinden kommer följa samma spår och möjliggöra såväl förskolor som mindre verksamheter utöver bostäder.

Området har i dagsläget brist på direkt anslutning till större arbetsplatser. Universitetet ligger dock inom 1 km från Tamarinden och Epiroc som är en av kommunens största arbetsgivare ligger 1,5 km från Tamarinden. Centrala Örebro, Sjukhuset och Aspholmen ligger ca 2,5 km från Tamarinden.

På sikt kommer Tamarinden att växa ihop med Universitetet vilket kommer bidra till ökad blandning i närområdet och därmed stärka Tamarindens blandning av funktioner.

Gång- och cykelvänligt

5 poäng - Gent, tryggt och sammanhängande nät som når viktiga målpunkter och är attraktivt. Maskvidd ca 100 meter.

3 poäng - Bra nät till de viktigaste funktionerna som centrum, bytespunkt och skola. Maskvidd ca 500 meter.

1 poäng - Gång- och cykelmöjligheter finns men kan förbättras. Maskvidd ca 800 meter.

Tätt

5 poäng - Mycket tät bebyggelse. Upp till 120 invånare per hektar.

3 poäng - Tät bebyggelse. Fler än 60 invånare per hektar

1 poäng - Fler än 20 invånare per hektar.

Blandade funktioner

5 poäng - Stor blandning av bostäder, arbetsplatser, service och handel.

3 poäng - Blandning av bostäder, service och handel.

1 poäng - Inslag av andra funktioner än den huvudsakliga markanvändningen.

Attraktivitet – 3 poäng

Tamarindvägen ska utformas med gång och cykel i fokus för att stimulera folkliv och hållbart resande. Området kommer ha tillgång till mötesplatser och innovativa lösningar kommer att tillskapas i såväl kvarteren som på den allmänna platsen. Området är inte byggt ännu men med hänsyn till läget i staden och visionen för området så bedöms attraktiviteten hamna på en medelnivå.

2. Lokalisering

Centrumnära - 3 poäng

Tamarinden ligger ca 2 km från innerstaden. Gång- och cykelkopplingarna till centrum är goda.

Tamarindens läge i staden är inte ett centralt läge, men samtidigt finns mycket service inom ett gång- och cykelavstånd från området.

Kollektivtrafknära - 2 poäng

Tamarinden är lokaliserad ca 2,5 km från närmsta tågstation och ca 1 km till en busshållplats med hög turtäthet, Universitetsplatsen. Gång- och cykelkopplingarna till Universitetsplatsen kan förbättras. I direkt anslutning till området finns en busshållplats, där en busslinje trafikerar med 20-minuters turtäthet.

Det finns planer på att bygga BRT förbi Universitetsplatsen vilket tillsammans med förbättrade gång- och cykelkopplingar dit kommer att stärka Tamarindens attraktivitet för kollektivtrafiksresenärer i framtiden.

Service & rekreativnära - 5 poäng

Tamarindens styrka ligger i närheten till service och rekreation. Inom 500 m finns bl.a. välsorterad mataffär, apotek, systembolag, skola, förskolor, restauranger, vårdcentral, Universitetet, park och olika typer av idrottsanläggningar. I direkt anslutning till området finns golfbana, skidbacke, downhillbana, höghöjdsbana, längdskidspår, frisbeegolf, och Naturreservatet Reträtten.

Det som skulle kunna förbättras är ett tydligt ”centrum” där större delen av servicen är lokaliserad. Idag är den spridd i flera stråk.

Attraktivt

- 5 poäng - Innehållsrika miljöer med stadsliv som vänder sig till gående och som uppmuntrar till vistelse. Många målpunkter och mötesplatser. Stort utbud av varor och tjänster. Byggnader från olika tidsepoker. Klimatsmart teknisk infrastruktur, till exempel smart elnät.
- 3 poäng - Fotgängare och cyklister har företräde. Miljö med ett antal mötesplatser, såsom torg och bibliotek. Struktur med korta kvarter, tillgång till fjärrvärme eller liknande.
- 1 poäng - Det finns gång- och cykelvägar som komplement till bilvägar.

Nära centrum

- 5 poäng - Gång- eller kort cykelavstånd till centrum (500-800 meter).
- 3 poäng - Cykelavstånd (en kilometer i en mindre tätort, annars tre kilometer) till centrum.
- 1 poäng - Avståndet till centrum överstiger rimligt gång- och cykelavstånd (en kilometer i en mindre tätort, annars tre kilometer). Möjligt att ta sig till centrum med kollektivtrafik.

Nära kollektivtrafik

- 5 poäng - Mycket god tillgång till kollektivtrafik av olika slag inom rimligt avstånd. Möjligt att nå sin arbetsplats inom 30 minuters pendling.
- 3 poäng - God tillgång till kollektivtrafik inom rimliga avstånd (500 m till buss, två kilometer till tåg, en kilometer till spårväg).
- 1 poäng - Acceptabelt gång- eller cykelavstånd till någon form av kollektivtrafik.

Nära vardagsservice och rekreation

- 5 poäng - Många viktiga vardagsfunktioner inom gångavstånd (500-800 meter).
- 3 poäng - Vardagsservice inom gångavstånd (500-800 meter).
- 1 poäng - Någon vardagsservice inom gångavstånd (500-800 meter).

3. Hållbart resande

Snabb Kollektivtrafik – 2 poäng

Räknat från områdets närmsta kollektivtrafikhållplats in till Våghustorget är restiden 16 min (turtätheten 20 min) vilket ger en restid på $16+20/2 = 26$ minuter. Detta kan jämföras med restiden för bil vilket ligger på 11 minuter (exklusive tid att parkera 5 min). Restid för bil blir ca $11+5 = 16$ minuter.

Det tar 62 % längre tid att åka buss jämfört med att åka bil mellan Tamarinden och Våghustorget.

Parkering & stödåtgärder – 4 poäng (förutsatt att detta hanteras i markanvisningsprocessen)

Örebro kommun har en flexibel parkeringsnorm som främjar ett effektivt markanvändande och hållbara transporter. Tamarinden ligger inom zon 2 i normen vilket ger möjlighet att nyttja flexibiliteten. Kommunen har även en strategi för avgiftsbeläggning av kommunala gator, men Tamarinden ligger inte så pass centralt att det kommer omfattas av denna zon inom en snar framtid.

I markanvisningen kommer kommunen ställa krav på att alla kvarter ska förses med bilpool, att verksamheter tar fram gröna res- och mobilitetsplaner, att all parkering ska ske i en parkeringsanläggning och att särställa att extra bra cykelparkering och service finns kopplat till varje kvarter.

Snabb kollektivtrafik

För en större tätort kan jämförelsen göras från aktuellt utbyggnadsområde till ortens centrum. För en mindre tätort kan jämförelsen göras från aktuellt utbyggnadsområde till den tätort inpendling sker.

5 poäng - Kollektivtrafikresan dörr- till-dörr tar max 30 procent längre tid än bilen.

3 poäng - Kollektivtrafikresan dörr- till-dörr tar max 50 procent längre tid än bilen.

1 poäng - Kollektivtrafikresan dörr- till-dörr tar dubbelt så långt tid som bilen.

Parkering och stödåtgärder

Finns policy om parkering och annat som stödjer ett hållbart resande, till exempel: Parkeringsavgifter, parkeringskostnad separerad från boendekostnad, samlade parkeringsanläggningar, bilpool, cykelpool eller annan mobility management-service?

5 poäng - Policy (till exempel i ÖP) som stödjer flera av ovanstående åtgärder.

3 poäng - Policy som stödjer minst två av ovanstående åtgärder.

1 poäng - Policy som stödjer någon av ovanstående åtgärder.