

HANDELSUTREDNING ÖREBRO

Trafikanalys av fyra etableringslägen i Örebro

Februari 2008

INLEDNING

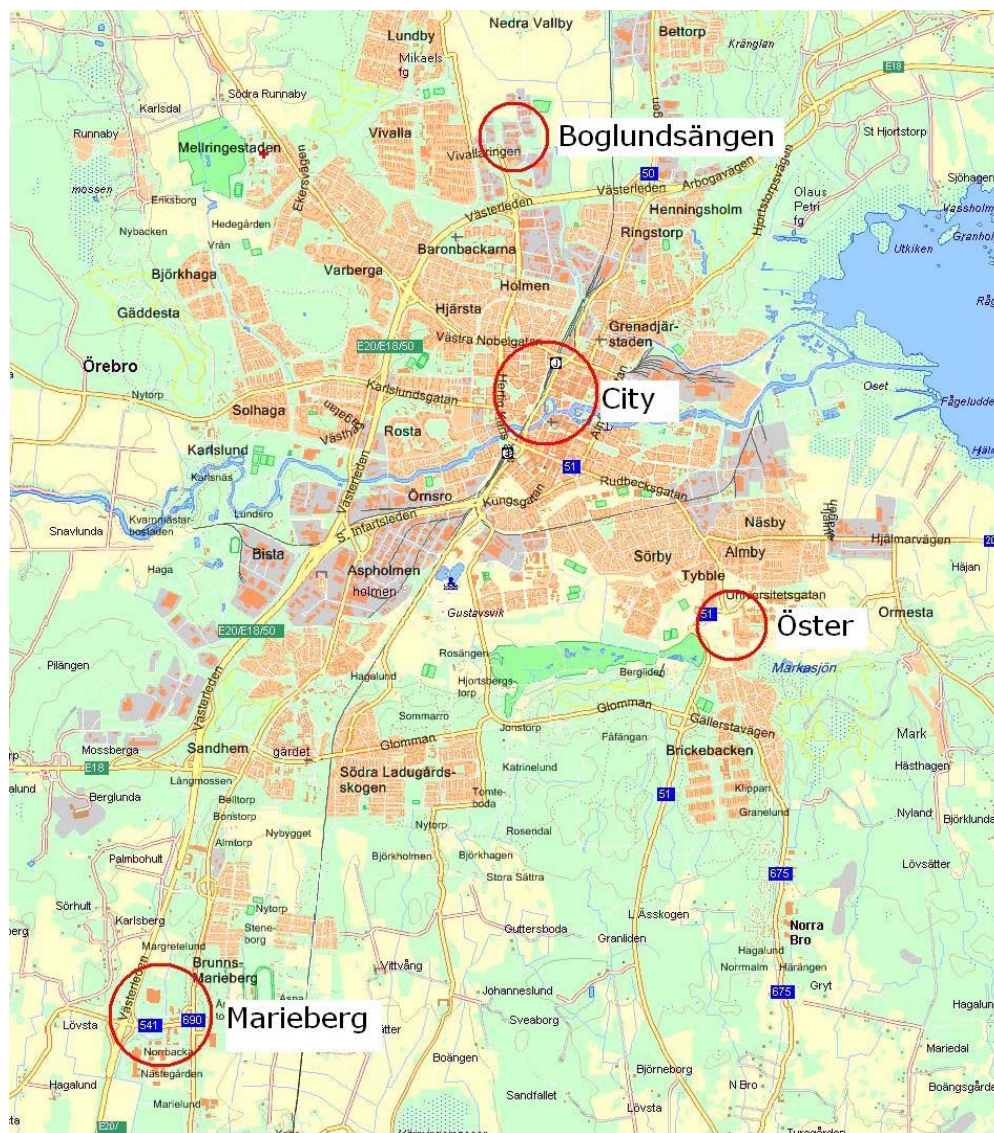
Bakgrund och syfte

Ett nytt handelsområde planeras i Örebro. Kommunen har fått flera förfrågningar för etablering av ny handel och avser att hitta ett etableringsläge som är ekonomiskt lönsamt samtidigt som det inte ska påverka miljön negativt genom ett större trafikarbete genom staden.

Syftet med följande trafikanalys är att studera och jämföra fyra olika etableringslägen i Örebro. Lägena analyseras utifrån dess påverkan på det totala trafikarbetet genom staden och därigenom miljön. I analysen har inga ekonomiska eller kommersiella faktorer tagits i beaktning. Följande fyra etableringslägen studeras: Marieberg, City, Boglundsängen och Öster.

Arbetsgrupp

Trafikanalysen har tagits fram av Anna Svärd och Ann Storkitt, trafikplanerare på Tyréns i Stockholm. Projektledare och beställare har varit Ann Pettersson, Örebro kommun. Uppdraget är en fortsättning på den handelsutredning som Tyréns Temaplan tog fram i december 2007.



Analyserade etableringslägen

FÖRUTSÄTTNINGAR

Upptagningsområde

Upptagningsområdet för handel kan ses i tre nivåer: nationellt/regionalt, Örebro-nivå och lokalt på stadsdelsnivå. Upptagningsområdet för sällanköpsvaror kan definieras som hela Örebro län. För dagligvaruhandeln är upptagningsområdet betydligt mindre. Endast de stora dagligvaruetaableringarna som till exempel Ica Maxi och Coop forum har ett upptagningsområde som är större än Örebro kommun.

Trafik, nuläge

Trafikmängden på E18/E20 varierar från ca 20 000 fordon per dygn i nordost till drygt 40 000 fordon per dygn i söder. Andra större länkar i Örebro är Rudbecksgatan genom centrum mot Universitetet som har 20 000-30 000 fordon per dygn, Södra Infartsleden 16 000 fordon per dygn, Östra Bangatan 17 000 fordon per dygn och Ekersvägen/Nobelgatan 12-20 000 fordon per dygn. Trafikmängder från år 2006 redovisas i bilaga sist i rapporten.

Idag går riksväg 51 genom centrala Örebro, vilket innebär negativa miljöeffekter i centrum. En omläggning av riksvägen planeras genom en ny länk mellan nuvarande riksväg 51 och E20, söder om Örebro tätort.

Trafik, framtid

Södra tvärleden är en planerad vägförbindelse mellan Mariebergs köpcentrum och Almbro, söder om centrala Örebro. Länken planeras till 2010 och får då 3 500 fordon per dygn enligt prognos. Utbyggnaden av Södra tvärleden finansieras av Vägverket.

”Södra vägen” från Aspholmen till Universitetet planeras till 2011 och får enligt prognos 12 000 fordon per dygn.

En ny påfart till Marieberg, norr om befintlig trafikplats, har diskuterats. Utbyggnaden är osäker och inte förankrad hos Vägverket. Den nya anslutningen bidrar till att trafiken ökar med 30 % till handelsområdet.

Trafikalstring

Hur stor handelsvolym som planeras liksom antalet parkeringsplatser har inte ingått som förutsättning i utredningen. Därför har inte kapacitet i korsningar och utmed länkar beräknats. Sådana beräkningar skulle annars göras utifrån dagens trafikmängder, en allmän årlig trafiktillväxt samt antaganden om hur mycket trafik handelsområdena alstrar och hur den trafiken fördelas.

I framtida prognoser har man under senare år räknat med ett allmänt ökat bilinnehav och bilutnyttjande, vilket har lett till en trafikökning på 1,0-1,5 % per år. Förändrade framtida vanor kan leda till att denna trend bryts i framtiden.

Alstringstalen kan tas fram utifrån planerad handelsyta och parkeringstal. En fingervisning kan vara att 10 000 m² ny handelsyta alstrar ca 3 600 fordon per dygn enligt följande antagande:

- ca 40 p-platser till 1000 m² handelsyta (varierar mellan 20-80 för olika typer av handel)
- varje p-plats omsätts 4,5 ggr per dygn vilket ger 9 trafikrörelser per p-plats
- 40 p-pl x 9 rörelser x 10 = 3 600 fordon/dygn

KOMMUNALA MÅL

Handel

Enligt kommunens översiktsplan är målet för detaljhandel att ”alla invånare skall ha en god tillgänglighet till vardagshandeln med ett minimum av belastning på miljön”. Detta innebär enligt översiktsplanen att ny dagligvaruhandel i första hand ska lokaliseras till bostadsnära lägen med god tillgänglighet för kunder med cykel, buss eller bil.

Satsningen på stora butiker och nedläggning av små närbutiker har gett till resultat att vissa invånare fått sämre service. Konsekvenser av en sådan utveckling innebär att de grupper i samhället som inte har tillgång till bil får svårare att klara vardagslivet. Lokaliseringen av dagligvaruhandeln och annan detaljhandel till externa lägen betyder också en totalt högre miljöbelastning på samhället, då denna typ av handel alstrar mycket biltrafik

Några av de grundläggande principerna för handelslägen är:

- Kommunen ska vara restriktiv till handelslägen som medför att längre bilresor och ökat bilresandet kan förväntas.
- Kommunen ska arbeta aktivt för att skapa etableringslägen som ger lågt bilresande.
- God kollektivtrafik till alla större handelsområden.
- Prioritering av de handelslägen som har hög tillgänglighet för alla grupper i samhället.
- Örebro kommun ska arbeta aktivt för att dagligvaruhandel finns på nära avstånd till bostäder.
- Kommunen ska uppmuntra dagligvaruetableringar i city.
- Kommunen ställer sig positiv till ny dagligvaruhandel i lägen med lokalt upptagningsområde och god tillgänglighet till kollektivtrafik.
- Återhållsamhet med detaljhandelsetableringar i externa lägen som ger betydande negativa konsekvenser för city, olika stadsdelar och omgivande kommuner.

Trafik

Av de mål som kommunen har som är kopplat till trafik kan nämnas:

- Kommunikationslederna ska utformas så att ingen dödas eller skadas svårt i trafiken.
- Individens behov av trygghet ska tillgodoses.
- Människor med funktionshinder skall tryggt och enkelt kunna röra sig i sitt närområde.
- Transportsystemet förändras successivt mot mer miljöanpassade transportslag och ett resurssnålare samhälle.
- Olika kommunikationsslag samverkar i ett effektivt transportsystem.
- Buller, avgaser och andra utsläpp minimeras.
- Centrala Örebro ska vara lättillgängligt på de gående och cyklandes villkor.

NULÄGESBESKRIVNING

Marieberg



Områdets karaktär

Mariebergs handelsplats är ett starkt etablerat externläge som växt kraftigt de senaste 5-10 åren. I området finns förutom Ikea, detaljhandel, dagligvaruhandel och volymhandel. Utbyggnad av området pågår fortfarande och trafikinvesteringar har gjorts under senare år. Vägverket har beslutat om en ny länk som ska koppla ihop E18 med riksväg 51, vägprojektet är dock inte finansierat ännu. Om vägen byggs kommer tung trafik att ledas genom området.

Framkomlighet och tillgänglighet

Marieberg ligger 8-9 km söder om Örebro city och riktar sig i första hand mot bilburna kunder. Tillgängligheten är mycket god för transporter med bil eftersom området ligger i omedelbar anslutning till E20. Handelsområdet är stort vilket kräver bil även lokalt inom handelsområdet. Möjlighet till markparkering finns i direkt anslutning till handelsområdet.

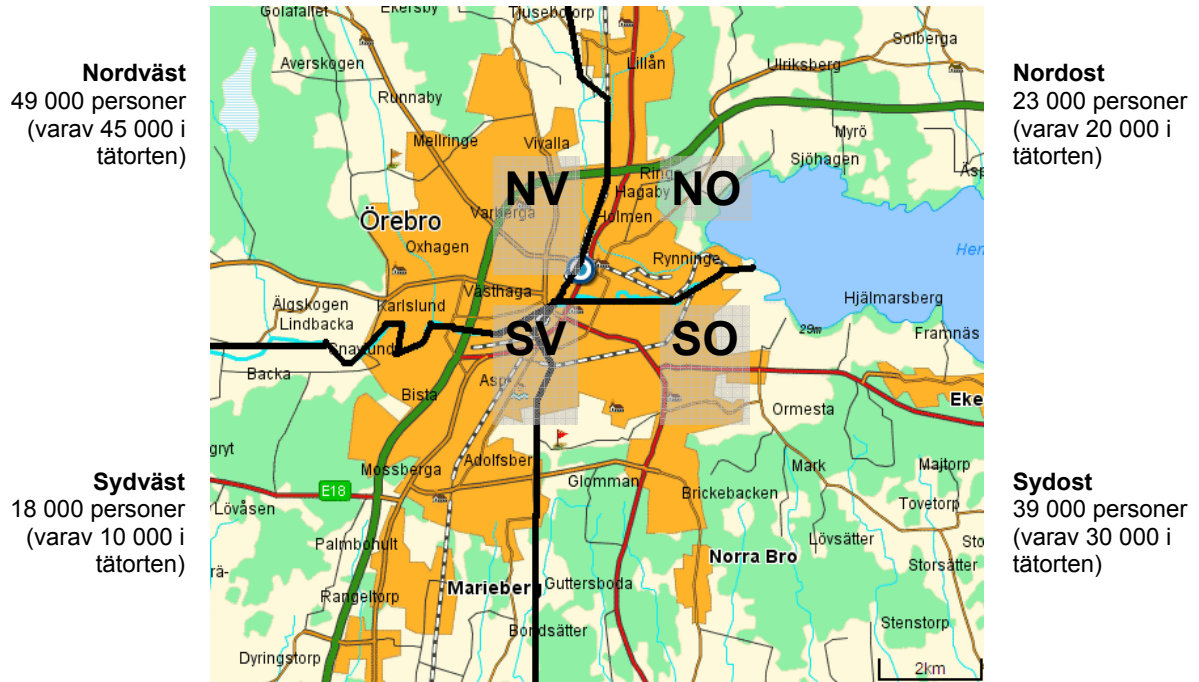
Till följd av den höga exploateringen i Marieberg har trafiken ökat dels på motorvägen dels inne i området. I en fortsatt exploatering bör man se över hur systemet klarar trafikmängderna kapacitetsmässigt, dels i trafikplatsens ramper, dels i det lokala gatunätet inom området.

Kollektivtrafik

Linje 31 trafikerar Rynninge-Järntorget, Järntorget-Marieberg/Mosås. Turtätheten är 1-2 gånger per timme och restiden är 25 minuter från Järntorget till Mariebergs köpcentrum. Upptagningsområdet är Rymninge och centrala Örebro. Eftersom linje 31 passerar Järntorget, Stortorget och Våghustorget där även de flesta andra linjer passerar finns goda möjligheter för bussbyte och därmed ökat upptagningsområde.

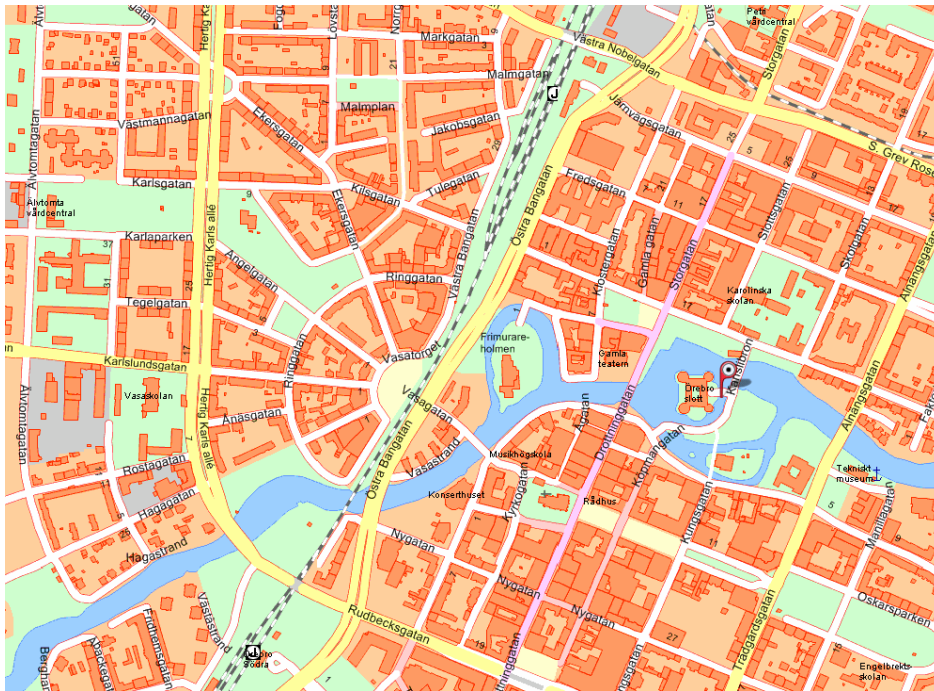
Kunderunderlag

I delen Sydvästra Örebro bor 18 000 invånare, varav 10 000 i tätorten. Ca 200 personer bor i en radie på 1 km runt Marieberg, vilket innebär mycket litet kunderunderlag i närområdet. Handelsområdet är däremot mycket väl etablerat med ett stort befintligt kunderunderlag. Den stora kundmassan transporteras en längre sträcka med bil för att nå centrum, antingen från centrala Örebro eller från annan del av länet.



Folkmängd i Örebros stadsområden

City



Områdets karaktär

City består av Norrcity och Södercity. Utmärkande för butiksutbudet på norr är att de större kedjebutikerna saknas. Istället präglas området av mindre serviceintensiva butiker. Södercity har med sitt breda butiks- och kulturutbud prägel av centra för alla kommunens invånare och besökande från en större region. Det är viktigt att norra och södra city har olika karaktärer i fråga om butiksutbud så att de kompletterar varandra i stället för att konkurrera.

Framkomlighet och tillgänglighet

Möjligheterna att ta sig med bil till en nyetablering av handel i city är relativt goda. Under högtrafik är dock framkomligheten begränsad med trängsel och fördröjningar i korsningar. I city är bristen på parkeringsplatser stor vilket innebär cirkulerande trafik och mer utsläpp. Man har tagit bort 500 parkeringsplatser i city vilket fått till följd att fler handlar i Marieberg.

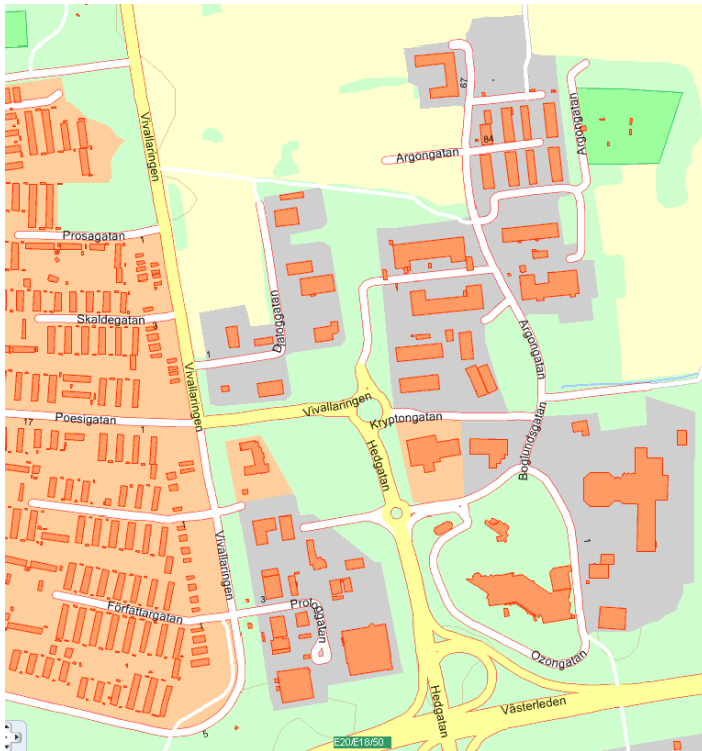
Kollektivtrafik

I Örebro finns nio olika busslinjer som alla passerar city med lite olika sträckning. Detta medför mycket goda kollektiva trafikförbindelser till en eventuell nyetablering av handel. Eftersom samtliga linjer passerar city är upptagningsområdet runt Örebro stort.

Kundunderlag

Ca 20 000 invånare bor i en radie på 1 km runt city. Det betyder att kundunderlaget är mycket stort i närområdet. Handeln i city är väl etablerad vilket dessutom innebär att kundunderlaget redan finns. Många som besöker city går, cyklar eller åker kollektivt.

Boglundsängen



Områdets karaktär

Boglundsängen är ett etablerat externläge idag som även klarar en stor ny tillkommande yta. Eurostop ligger intill motorvägen där bland annat ICA Maxi, Elgiganten, Plantagen, Biltema och Systembolaget finns. Fastighetsägarna är drivande och vill utveckla området.

Tillgänglighet och framkomlighet

Boglundsängen ligger dels intill motorvägen, dels nära city vilket innebär god tillgänglighet till området för flera trafikslag. Läget intill motorvägen innebär god framkomlighet och god tillgänglighet för biltrafiken. Området ligger 2-3 km norr om stadskärnan vilket är ett avstånd som lämpar sig för cykeltransport. Parkeringsytan har utökats och det finns bra möjlighet till markparkering i direkt anslutning till handelsområdet.

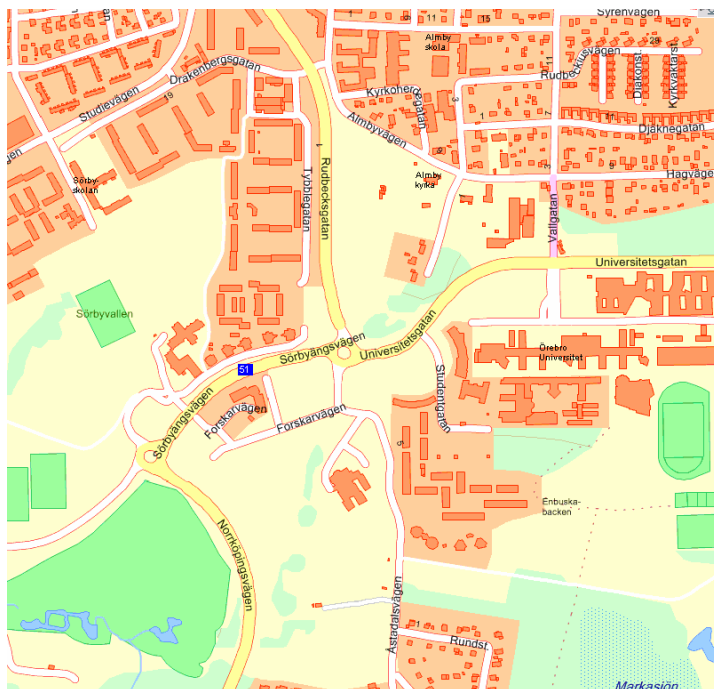
Kollektivtrafik

Boglundsängen passeras idag av en busslinje, linje 14. Linje 14 har 2-5 avgångar per timme under vardagar och 2-3 avgångar per timme under helger. Precis som många av de övriga linjerna i Örebro passerar linje 14 de centrala delarna av staden, vilket ger goda möjligheter för bussbyte och därmed ökat upptagningsområde. Tvärförbindelser saknas till Boglundsängen från bostadsområden som Mellringe/Varberga och Björkhaga/Solhaga/Oxhagen.

Kunderunderlag

Om man bortser från city ligger Boglundsängen i den befolkningstätaste delen av Örebro. 49 000 invånare bor i nordvästra delen av Örebro, varav 45 000 i tätorten. Ca 4 000 personer bor i en radie på 1 km runt område Boglundsängen, vilket innebär mycket bra kunderunderlag i närområdet. Idag finns handel i området i form av Eurostop, vilket innebär att ett visst befintligt kunderunderlag finns.

Öster



Områdets karaktär

Öster ligger sydost om Örebro city vid Universitetsområdet. Området har diskuterats för etablering av dagligvaruhandel, men även annan typ av handel.

Framkomlighet och tillgänglighet

Området ligger intill riksväg 51/Rudbecksgatan. Biltrafik norrifrån når Öster genom att färdas genom centrum och vidare utmed Rudbecksgatan. Söderifrån tar man sig till området längs riksväg 51/Norrköpingsvägen. Genom en framtida planerad tvärlänk mellan E20 och riksväg 51 skulle tillgängligheten förbättras västerifrån. Området ligger 2 km söder om stadskärnan vilket är ett avstånd som lämpar sig för cykeltransport. Markparkering är möjlig i direkt anslutning till handelsområdet.

Kollektivtrafik

Linje 17 till Tybble och linje 12 till Brickebacken passerar båda etableringsområde Öster och ger goda kollektiva förbindelser till en eventuell nyetablering. Linje 14 har ändhållplats Universitetet, men möjlighet finns att förlänga denna linje till etableringens nya läge. Linje 14 och linje 12 håller en hög turtäthet med 2-5 turer per timme under vardagarna och 2-3 turer per timme under helgerna. Linje 17 har 2-3 turer per timme.

Kunderunderlag

I delen Sydöstra Örebro bor 39 000 invånare, varav 30 000 i tätorten. Närområdet består av blandad bostadsbebyggelse, Universitetet och områden med studentboende. Området är ingen etablerad handelsplats idag och saknar därmed ett befintligt kunderunderlag.

ANALYS

Arbetsgång

Handelslägena har analyserats ifrån termer som trafiksäkerhet, framkomlighet, tillgänglighet och miljö. Som grundprincip har antagits att de olika etableringslägena får lika stor handelsyta. Ett resonemang förs kring hur de olika lägena påverkar trafikarbetet och därmed miljön utifrån följande påverkansfaktorer:

- om handelsområdet kommer att förläggas vid en trafikled där stora trafikmängder redan passerar
- om handelsområdet ligger i närheten av bostadsområden
- etableringslägets närhet till centrum
- kollektivtrafikförsörjning
- om det redan finns etablerad handel i området

Eftersom etableringslägena antas fylla regionala handelsbehov kommer kunderna till största del att vara bilburna. Transporter med kollektivtrafik och cykel har studerats, men störst fokus har lagts på biltransporter.

Marieberg

Marieberg ligger 8-9 km söder om Örebro city, vilket innebär att handelsområdet i första hand riktar sig mot bilburna kunder. Området har låg tillgänglighet med kollektivtrafik. En linje med låg turtäthet trafikerar området idag. På grund av det stora avståndet är transporter med cykel är försumbart.

Marieberg ligger intill motorvägen vilket innebär att biltrafiken till och från området färdas på huvudnätet för bil och inte genom tätbebyggt område. Genom att styra trafiken till en stor trafikled som har kapacitet för stora trafikmängder påverkas trafiksäkerheten positivt. Inom Mariebergs handelsområde kan trafiksäkerheten för gående och cyklister däremot försämrats eftersom trafikmängderna är stora och systemet är utformat efter biltrafikens behov.

Marieberg är ett etablerat handelsområde vilket innebär att kundunderlaget redan finns. Trots detta kommer en utökad etablering att öka antalet resor till och från området. Om Marieberg utökas till ett handelsområde med stort utbud av olika typer av handel som täcker alla behov begränsas dock det totala trafikarbetet i staden. Det vill säga man åker inte först till Marieberg och sen till ett annat handelsområde för att kompletteringshandla.

Enligt kommunens översiktsplan planeras 195-240 nya lägenheter och 122 ha för nya verksamheter i Marieberg. Området kan snart bli ohanterligt stort både med avseende på biltillgänglighet och inre funktion. Trafikarbetet internt inom området kommer att öka med ökat avstånd mellan butikerna. Ny etablering kräver också en utbyggnad av det lokala gatunätet så att det klarar den nya trafiksituationen kapacitetsmässigt. Tydlighet och god planering av parkering inom området är viktigt för att undvika söktrafik.

MARIEBERG
+ Närhet till stor trafikled E20, ingen ökad biltrafik genom centrum och bostadsområden
+ God tillgänglighet och framkomlighet för biltrafiken
+ God trafiksäkerhet
+ Ingen söktrafik
+ Etablerat handelsområde med befintligt kundunderlag och stort utbud undviker kompletteringshandling
- Långt till befolkningstäta bostadsområden, större trafikarbete
- Låg tillgänglighet för kollektivtrafiken
- Låg tillgänglighet för cykeltrafiken
- Snart ohanterligt stort m a p kapacitet och inre funktion, ökat trafikarbete inom området

Konsekvensanalys Marieberg, fördelar och nackdelar

City

Kommunen vill minska miljöbelastningen och därigenom biltrafiken i de centrala delarna av Örebro. Nya etableringar av sällansköp i city kan bidra till ökat antal resor med bil snarare än med kollektiva medel in mot centrum. Konsekvenserna av detta blir ökade trafikmängder i city med framkomlighetsproblem, mer utsläpp, otrygghet och sämre trafiksäkerhet för gående och cyklister. Bristen på parkeringsplatser innebär också att söktrafiken kan komma att öka och därigenom försämrans miljön.

City har mycket god kollektivtrafikförsörjning med ett stort upptagningsområde. Det finns redan etablerad handel i området och många människor bor, arbetar och rör sig i de centrala delarna av staden. En stor andel människor som besöker city går eller cyklar. Detta ligger i linje med kommunens önskan om hållbara transporter.

CITY
+ God tillgänglighet för kollektivtrafiken
+ God tillgänglighet för cykeltrafiken
+ Etablerat handelsområde med befintligt kundunderlag och stort utbud
+ Område med stort invånarantal, litet trafikarbete
- Sämre tillgänglighet och framkomlighet för biltrafiken
- Ökade trafikmängder i city, ökad trängsel
- Ökade utsläpp i stads kärnan
- Parkeringsbrist leder till söktrafik
- Sämre trafiksäkerhet för gående och cyklister, otrygghet

Konsekvensanalys City, fördelar och nackdelar

Boglundsängen

Boglundsängen ligger intill motorvägen vilket innebär att biltrafiken till och från området färdas på huvudnätet för bil och inte på det lokala gatunätet genom tätbebyggt område. Genom att styra trafiken till en stor trafikled som har kapacitet för stora trafikmängder påverkas trafiksäkerheten positivt.

Om man bortser från city ligger Boglundsängen i den befolkningstätaste delen av Örebro. Det innebär litet trafikarbete för lokala besökare från Örebro. Ur ett regionalt perspektiv ligger området strategiskt intill E20/E18, vilket är tydligt, framkomligt och lättillgängligt för biltrafiken. Utökad etablering bedömer inte åstadkomma söktrafik i området.

Etableringsläge Boglundsängen försörjs idag endast av en kollektiv förbindelse. Tvärförbindelser saknas. Den linje som trafikerar området har emellertid hög turtätheten med upp till fem turer per timme.

Tillgängligheten för cykel är relativt god. Området ligger dels nära stora bostadsområden, dels 2-3 km från stads kärnan vilket är ett godtagbart cykelavstånd.

BOGLUNDSÄNGEN
+ Närhet till stor trafikled E20, ingen ökad biltrafik genom centrum och bostadsområden
+ God tillgänglighet och framkomlighet för biltrafiken
+ God trafiksäkerhet
+ Ingen söktrafik
+ Relativt god tillgänglighet för cykeltrafiken
+ Delvis etablerat handelsområde med befintligt kundunderlag
+ Nära till befolkningstäta bostadsområden, litet trafikarbete
+ Nära till city, möjlighet till samverkan av handel
+/- Endast en busslinje, dock med hög turtäthet, tvärförbindelser saknas
- Mindre utbud än Marieberg, kan leda till kompletteringshandling, ökat trafikarbete

Konsekvensanalys Boglundsängen, fördelar och nackdelar

Öster

Etableringsläge Öster har inte samma tillgänglighet för biltrafiken som Marieberg och Boglundsängen eftersom området inte ligger intill motorvägen. Biltrafik som kommer söderifrån färdas riksväg 51/Norrköpingsvägen för att nå området. Den naturligaste färdvägen för trafik som kommer norrifrån är genom city och vidare utmed Rudbecksgatan genom tätbebyggt område.

Etablerad handel saknas i området idag, vilket innebär att ny trafik kommer att alstras om området utvecklas till ett regionalt handelsområde. Genomfartstrafiken i de centrala delarna av staden kommer att öka då konsumenter som kommer norrifrån kör Rudbecksgatan genom centrum. Detta innebär lägre framkomlighet för biltrafiken i city, mer utsläpp och sämre miljö för gående och cyklister. Trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter blir lägre utmed Rudbecksgatan som sträcker sig genom tätbebyggt område där många människor vistas. Utökad etablering bedömer inte åstadkomma söktrafik i området.

Kollektivtrafikförsörjningen till Öster är god. Området trafikeras av tre busslinjer, där två av linjerna har hög turtäthet. Möjligheter finns att optimera linjesträckningarna på dessa befintliga linjer.

Tillgängligheten för cykel är god. Området ligger i en befolkningstät del av Örebro och dessutom bara 2 km från stadskärnan där många människor rör sig. Den goda kollektivtrafikförsörjningen och tillgängligheten för cykel ligger i linje med kommunens önskan om hållbara transporter.

ÖSTER
+ God tillgänglighet för kollektivtrafiken
+ God tillgänglighet för cykeltrafiken
+ Nära till befolkningstäta bostadsområden, litet trafikarbete på lokal nivå
+ Ingen söktrafik
- Sämre tillgänglighet och framkomlighet för biltrafiken
- Ökad biltrafik genom centrum och bostadsområden
- Ökade utsläpp i centrum
- Sämre trafiksäkerhet för gående och cyklister, otrygghet
- Befintligt kundunderlag saknas, ökat trafikarbete i staden
- Mindre utbud än Marieberg, kan leda till kompletteringshandling, ökat trafikarbete

Konsekvensanalys Öster, fördelar och nackdelar

SLUTSATS

Kommunens vilja

Kommunen vill hitta ett etableringsläge som genererar så lite trafik som möjligt i staden. Hur mycket trafik de olika lägena alstrar är kopplat till hur stor volym handel och typ av handel man planerar för. Detta kan och bör skilja sig för de alternativa lägena.

Vägnätet bör vara uppbyggt på ett sådant sätt att den inte inbjuder till genomfartstrafik genom Örebro centrum eller genom bostadsområden. Den stora trafikmassan ska gå utanför tätorten så att buller och avgasutsläpp minimeras i centrum. Framkomligheten för biltrafiken i de centrala delarna bör underordnas gång- och cykeltrafikens samt kollektivtrafikens framkomlighetsbehov och säkerhetskrav.

De externa anläggningarna har en negativ effekt på miljön genom att de främst vänder sig till bilburna kunder. Det är svårt att bygga upp ett bra kollektivtrafiksystem till den externa handeln. Till perifera lägen som i huvudsak endast är tillgängliga med bil bör endast handel med skrymmande varor av sällanköpskaraktär lokaliseras.

Hållbara transporter

Med återkoppling till kommunens översiktsplan gällande trafiksäkerhet, miljö och hållbara transporter bör de olika etableringsalternativen utvecklas olika vad gäller vilken typ av handel man ska satsa på. Kommunen bör ha olika strategier för de olika lägena avseende dagligvaruhandel, detaljhandel, sällanköp eller volymhandel. Enligt kommunens policy bör ny dagligvaruhandel i första hand lokaliseras till bostadsnära lägen som också har god tillgänglighet med buss, cykel och bil. Övrig detaljhandel, som inte är handel med skrymmande varor, bör lokaliseras till platser som lätt går att nå med kollektivtrafik.

Ett regionalt handelsläge i city innebär ökade trafikmängder i centrum och mer trafik som söker efter parkeringsplatser. Detta betyder sämre stadsmiljö, mer buller och lägre trafiksäkerhet i miljöer där många människor vistas. Samma resonemang gäller för Öster. Biltrafik norrifrån färdas genom city och vidare utmed Rudbecksgatan för att nå etableringsområdet. Detta leder till ökad genomfartstrafik i centrala Örebro med de negativa konsekvenser det medför. Öster ligger nära bostadsområden och nära universitetet. Man bör därför inte leda in för mycket trafik i dessa områden.

Med utgångspunkt i detta bör handel med skrymmande varor förläggas till Marieberg eller Boglundsängen. Detta betyder att de bilburna kunderna styrs till den större transportleden E20 som är dimensionerad för stora trafikmängder och som är separerad från oskyddade trafikanter. En utökad etablering i Marieberg eller Boglundsängen kan inriktas på samma typ av handel och genererar lika mycket trafik om planerad handelsyta blir lika stor och parkeringstalet är detsamma. Trafikarbetet, det vill säga sträckan att transporteras, blir dock längre lokalt sett för Örebros invånare till Marieberg än till Boglundsängen. Detta innebär sämre miljö i Örebro genom att trafik färdas genom staden en längre sträcka än till Boglundsängen. Ur ett regionalt perspektiv blir trafikarbetet inte nödvändigtvis längre eftersom en stor del av konsumenterna kan komma från de södra delarna av regionen.

Rekommendationer

De externa lägena Marieberg eller Boglundsängen är de alternativ som ur ett trafikperspektiv är aktuella som regionalt handelsläge. Båda lägena ligger intill motorvägen vilket innebär bättre trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet. Ingen ny trafik leds in i områden nära bostadsbebyggelse.

Fördelarna med Boglundsängen är fler än Marieberg. Marieberg kan vara nära en gräns för hur mycket mer trafik det lokala gatunätet inom området klarar. Boglundsängen ligger i den befolkningstätaste delen av Örebro, vilket innebär ett mindre trafikarbete än Marieberg om man ser det i ett lokalt perspektiv. Ca 40 % av Örebros befolkning bor i nordvästra delen av staden. Detta talar för ett handelsläge i denna del för att minimera trafikarbetet. Boglundsängens läge nära citykärnan har också flera fördelar. Genom att utveckla en handel i Boglundsängen som kompletterar detaljhandeln i city kan kollektivtrafiken nyttjas bättre däremellan. Ett ökat resande med cykel är också möjligt.

Vår rekommendation är att satsa på en regional handelsplats i Boglundsängen. Därmed får man en utjämning av handeln i staden. I city bör man utveckla och förstärka detaljhandeln och undvika etableringar av volymhandel som kräver bil. City bör reserveras för handel som har bra förutsättningar för ett miljömässigt resande med buss, cykel eller gång. I Öster kan en etablering ske av dagligvaruhandel av medelstort mått som drar till sig kunder i närområdet. Om etableringen koncentreras till dagligvaruhandel kan en stor del av kundkretsen nå handelsområdet med buss eller cykel och det bilburna resandet blir mer lokalt med kortare resor från bostaden.

Förslag till åtgärder

Ett antal åtgärder bör övervägas för de olika alternativen.

I kommunens satsning på ett externt handelsområde, exempelvis Boglundsängen, bör kollektivtrafiken utvecklas för att minimera de negativa konsekvenserna på miljön. Fler linjer (kanske tvärlinjer) och hög turtäthet uppmuntrar till ett ökat kollektivt resande. En god kollektivtrafikförsörjning stärker dessutom handelsområdet.

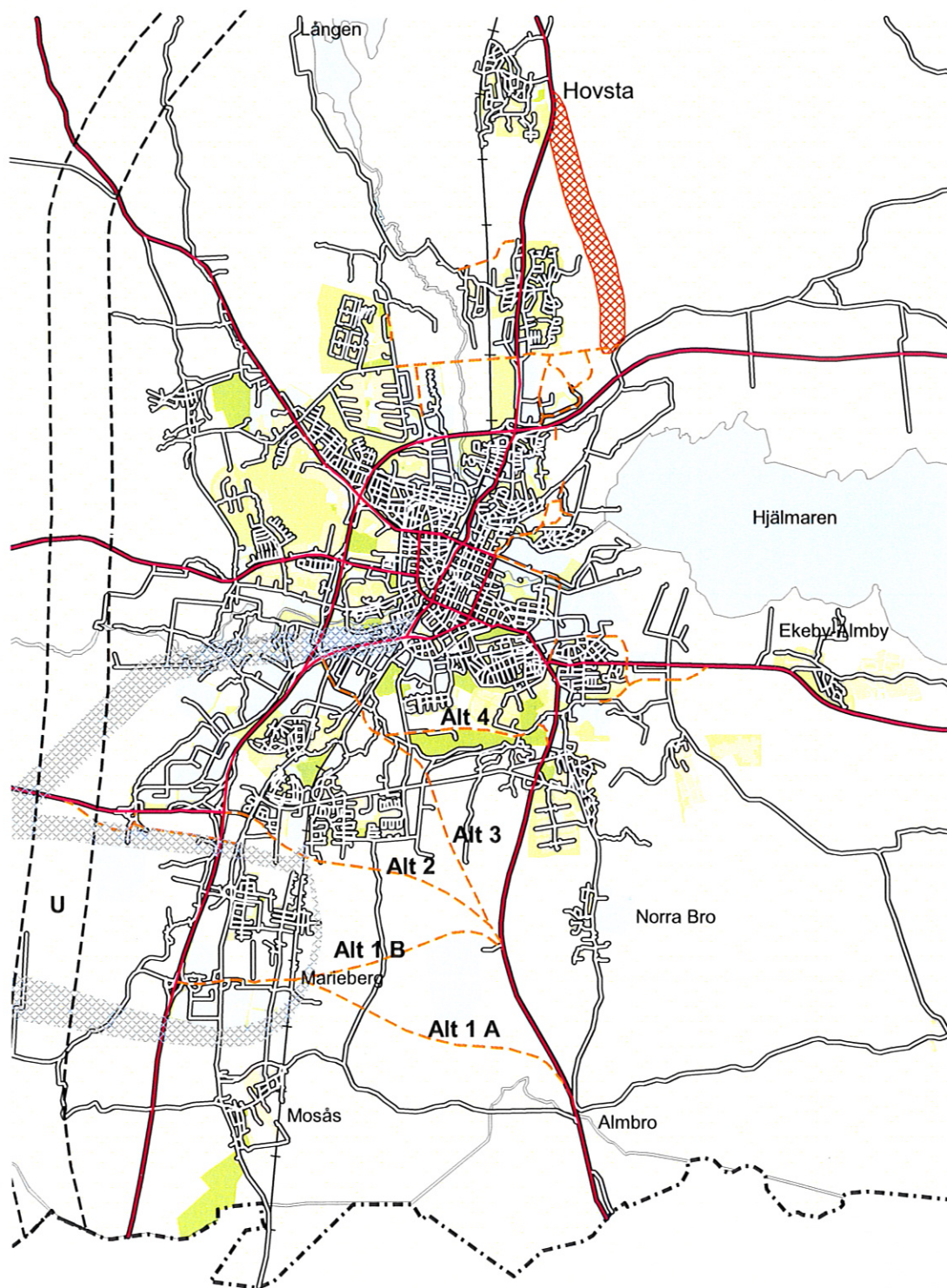
I utvecklingen av city bör ett samutnyttjande av parkeringshus för kontorsverksamhet/handel utredas. Dessutom bör skyltningen förbättras till befintliga parkeringsgarage så att söktrafiken minskar i city.

Enligt intervjuer som Tyréns Temaplan genomfört kompletterar externlägena Marieberg och Boglundsängen city snarare än konkurrerar. Flera internationella aktörer vill till Örebro med dubbeleableringar dels i city dels externt. Marieberg skulle alltså tjäna på en starkare handel i city för att inte missa nya aktörer. För att etablering verkligen ska ske krävs därmed lediga lokaler i båda lägena.

BILAGOR

Örebros övergripande vägnät med planerade väglänkar - källa: Översiktsplan för Örebro kommun

Trafikmängder 2006 - källa: Örebro kommun



Teckenförklaring

- Större vägar
- Planerad väg
- Befintlig järnväg
- Järnvägsreservat
- Utredningsområde, järnväg
- Alt Alternativ dragning av Riksväg 51
- Vägreservat

Fördjupningstexter
se sid 45– 47
och 77- 78

Staden
Infrastruktur
Övergripande vägnät

TRAFIKFLÖDEN

2006



TEKNISKA FÖRVALTNINGEN
Gatuvårdsenheten

Örebro

REDOVISADE SIFFROR AVSER
ÅRSVARDAGSMEDELVDYGNSTRAFIK
I TUSENTAL FORDON

Markering årtal tex. 06 =
senaste mätår

