

---

## **2 Bakgrund**

### **2.1 Brister, problem och syfte**

Den planerade utbyggnaden av handelsområdet Marieberg bedöms försämra dagens redan ansträngda väginfrastruktur. Trafiken bedöms främst öka på väg 571, mellan området och E 20, men även på väg 690, Mosåsvägen i öster. De båda vägarna har redan i dag en hög trafikbelastning. Vidare är bedömningen att framkomligheten i flera av de cirkulationsplatser som finns inne på området riskerar att försämrans.

Förstudiens främsta syfte är att utreda den förväntade trafikökningen och undersöka möjligheterna till att avlasta de existerande anknypningspunkterna till handelsområdet Marieberg med en extra anknypning till E 20.

### **2.2 Aktualitet**

För att underlätta trafiksituationen för handelsområdet Marieberg kommer flera olika typer av åtgärder att krävas. I nuläget finns inte detta objekt med i "Nationell plan för vägtransportssystemet 2004-2015" eller "Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2004-2015". Tidpunkten för när projektet kan utföras är osäkert och beror till stor del på när finansiering är klarlagd.

### **2.3 Tidigare utredningar och beslut**

#### **2.3.1 Detaljplan för Mariebergscentrum**

Detaljplanen som togs fram av Örebro kommun under år 2006 innefattar även en särskild miljökonsekvensbeskrivning. Detaljplanens syfte var att pröva möjligheten att utöka området för handel samt att göra en ny förbindelse mellan Mariebergs trafikplats och det befintliga köpcentret.

#### **2.3.2 Cykelstråk Kumla – Örebro**

En förslagshandling för cykelstråket togs fram år 2007. Målet för utredningen var att utreda möjligheterna till att skapa ett cykelstråk med enkla medel genom att nyttja befintlig väg 690 (Mosåsvägen). Slutsatsen av utredningen visar att ett behov av cykelstråk finns och att det kan lösas genom att ändra vägens markering. Åtgärdsförslaget blev att måla en heldragen linje på befintlig väg, som vid behov kan förses med räffling, för att skapa en egen bana för cyklisterna.

#### **2.3.3 Väg E 18/E 20/684 Trafikplats Adolfsberg**

En utställelsehandling för trafikplats Adolfsberg togs fram under början av år 2008. Det vägområde som arbetsplanen omfattade ligger i den norra delen av utredningsområdet för förstudie Trafikplats Marieberg Norra.

---

Den ombyggnad av trafikplats Adolfsberg som arbetsplanen beskriver består av fyra nya ramper i en så kallad ruterutformning. Dessutom anläggs två stycken droppar, den ena på den västra sidan av trafikplatsbron på väg 690 och den andra på östra sidan. En gång- och cykelbana ska även anläggas parallellt med E 18.

### **Nobelbanan**

Nobelbanan ingår inte i Banverkets nu gällande investeringsplan, Framtidsplan 2004-2015. Örebro kommun har tagit fram områdesbestämmelser där ett par olika sträckningar ingår. Dessutom finns flera reservat redovisade i kommunens översiktsplan.

## **2.4 Geografisk avgränsning**

Förstudien behandlar geografiskt området utmed E 20 från Sörby och Mosås i söder till trafikplats Adolfsberg vid Mossberga i norr. Väster om E 20 begränsas området till cirka 250 meter från vägmitten. Detta gäller även öster om E 20 mellan Mosås och strax söder om handelsområdet vid Marieberg. Härifrån och norrut innefattas även Mosåsvägen och mellan 100-200 meter öster om den. Se översiktskarta på nästa sida.

Influensområdet för förstudien är svårbeskrivbart. Flera av resenärerna kommer från ett stort område runt Örebro. De närmaste vägskälerna och vägarna ingår även i influensområdet.

## **2.5 Övergripande mål och strategier**

### **2.5.1 Nationella mål**

Det övergripande nationella målet för transportpolitiken är att säkerhetsställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Det ska uppnås genom att arbeta mot att uppfylla följande delmål:

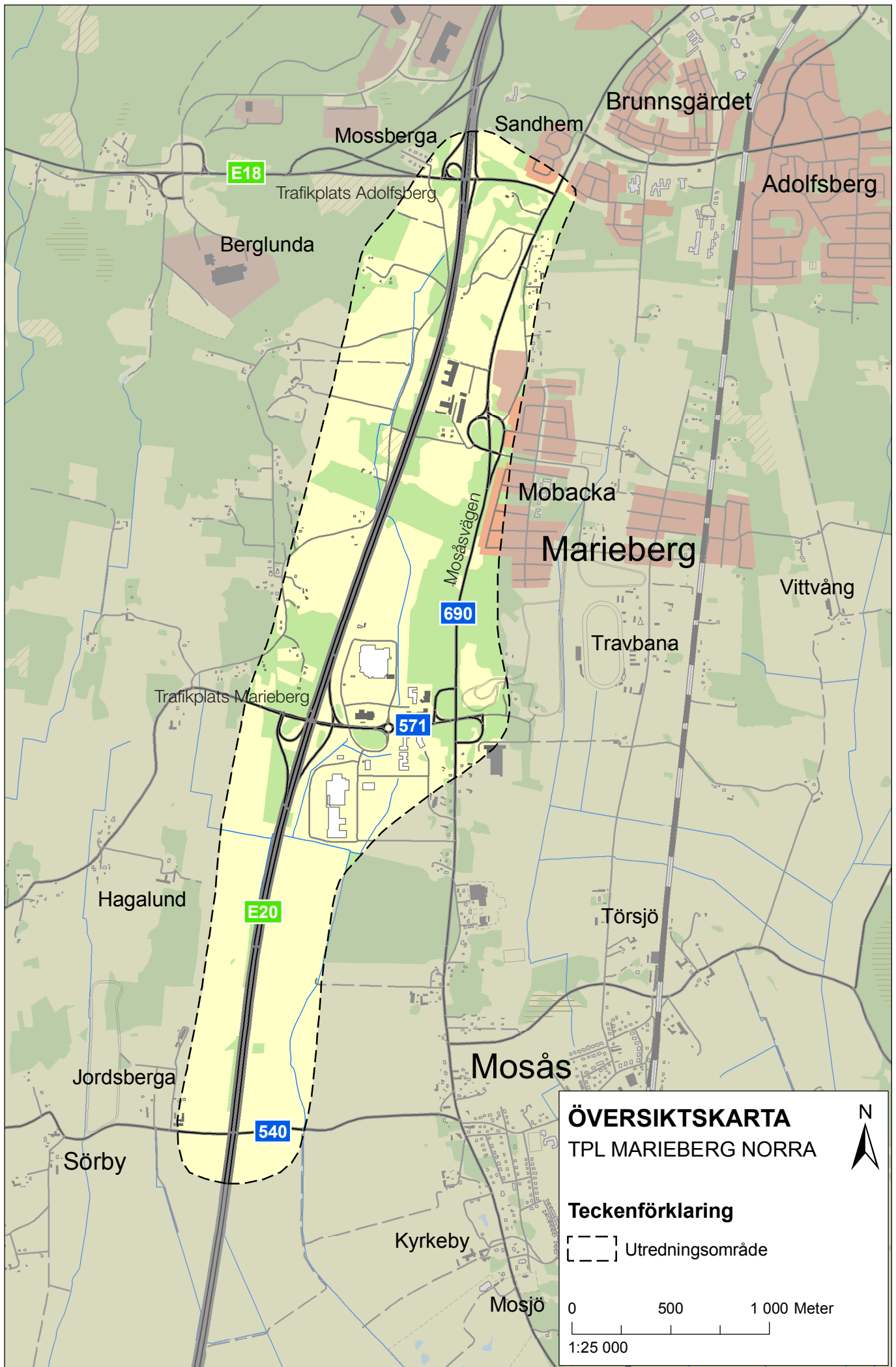
- ett tillgängligt transportsystem
- en hög transportkvalitet
- en säker trafik
- en god miljö
- en positiv regional utveckling
- ett jämställt vägtransportsystem

Förutom de transportpolitiska målen finns även de sexton nationella miljömålen. Dessa reglerar mål för bland annat natur- och kulturmiljöer i skog och jordbrukslandskap, fjäll- eller havsmiljö, vattendrag, boendemiljö med flera.

### **2.5.2 Regionala mål**

Enligt ”Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2004-2015” är de regionala målen avseende transportinfrastrukturen följande:

- De gemensamma länsinsatserna ska inriktas mot att skapa goda förutsättningar för befolkningen och näringslivet i länet.



**ÖVERSIKTSKARTA**  
TPL MARIEBERG NORRA



**Teckenförklaring**

[ - - - ] Utredningsområde

0      500      1 000 Meter  
1:25 000

- Invånarnas bästa ska främjas och länets resurser ska tas tillvara så att levnadsförhållanden i form av arbete, miljö och service blir så goda och likvärdiga som möjligt.

### 2.5.3 Kommunala mål

Örebro kommun har tagit fram en framtidsversion ”Annat Örebro” för att klara miljömålen om att bli en långsiktigt hållbar kommun. Det ska vara lättare att ta sig fram med cykel, buss och promenad än med bil. Traditionell trafikplanering som innebär att balansera ökad biltrafik med att bygga fler vägar. I vissa lägen är dock fortfarande utbyggnaden av nya vägar motiverad.

## 2.6 Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen

Miljöbalken, som trädde i kraft från och med år 1999, skall tillämpas på all verksamhet och åtgärder som rör projektering, byggande och drift av vägar. Väglagen har också anpassats till den nya Miljöbalken.

Planerings- och projekteringsprocessen för vägobjekt finns numera fastlagd i väglagens 14-20 §. Processen delas in i fyra steg:

**Förstudie** är huvudsakligen ett program- och inventeringsskede för den fortsatta planerings- och projekteringsprocessen. Här avgränsas det område som skall analyseras. Problem och brister samt konsekvenser och konflikter beskrivs översiktligt. Med förstudien som underlag beslutar Länsstyrelsen om projektet kan medföra betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalken 6 kap 4 §.

Förstudien förväntas ge svar på:

- vilka är problemen och möjligheterna
- vad händer om inget görs
- finns det alternativa sätt att lösa problemen
- ska objektet drivas vidare eller inte
- vilket område ska avgränsas

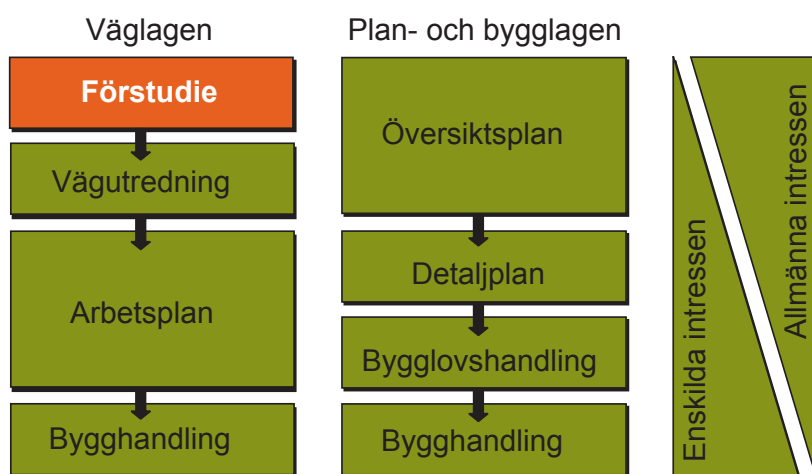


Illustration över arbetsprocessen i ett vägprojekt relativt den kommunala arbetsprocessen.

---

**Vägutredning** avser att mer noggrant utvärdera alternativa vägkorridorer utifrån trafiktekniska, ekonomiska och miljömässiga aspekter. En vägutredning skall enligt Väglagen göras när det i förstudien klarlagts att alternativa vägkorridorer behöver studeras. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ingår i vägutredningen, som ska godkännas av Länsstyrelsen.

**Arbetsplan** avser projektering av en väg inom vald korridor. Arbetsplanen skall fastställas och utgör en formell handling som bland annat reglerar vägens fysiska och miljömässiga intrång. I detta skede vägs enskilda och allmänna intressen mot vägens funktion och standard. En MKB som ska godkännas av länsstyrelsen upprättas. Arbetsplanen handläggs enligt Väglagen.

**Bygghandling** kompletterar arbetsplanen till färdig handling för byggnation av vägen.

Vägplaneringen samordnas och integreras med den kommunala planeringen i fråga om översiktsplaner och detaljplaner.

### 2.6.1 Fyrstegsprincipen

För planering av vägsystemet har Vägverket angett en metod, Fyrstegsprincipen, för prövning av alternativa lösningsförslag.

Principen lanserades ursprungligen för att hushålla med investeringsmedel men har utvecklats till en allmän planeringsprincip för hushållning av resurser och minskning av vägtransportsystemets negativa effekter. Punkterna sammanfaller därmed delvis med Miljöbalkens hänsynsregler. Se figur nedan.



Fyrstegsprincipens olika steg beskrivs i figuren ovan.

---

## 3 Befintliga förhållanden och utvecklingstrender

### 3.1 Markanvändning

#### 3.1.1 Befolkning

Inom området bor ungefär 1 050 personer varav cirka 100 bor väster om E 20. I området Marieberg, Brunngärdet och Adolfsberg bor huvuddelen av befolkningen. Ett fåtal bor mellan Marieberg och Mosås utmed Mosåsvägen. I Mosås som ligger strax söder om Marieberg bor 900 personer.

#### 3.1.2 Bebyggelse

Bebyggelsen i området är mycket varierad och innehåller till största del industri- eller handelsbyggnader. Öster om Mosåsvägen, väg 690, finns envånings villabebyggelse mestadels i form av en- och en halvplanshus.

#### 3.1.3 Näringsliv och sysselsättning

Näringslivet är stort i området och förstudien behandlar till stora delar handelsområdet vid Marieberg. Marieberg köpcentrum innehåller ungefär 60 företag i form av butiker, restauranger och caféer.

En omlastningscentral mellan lastbil och tåg är planerad öster om väg 690 mellan Mosås och Marieberg.



Mariebergs köpcentrum sett från nordväst.