

1. Brister och behov

Brister och behov inom det aktuella utredningsområdet har inhämtats från flera håll.

- Arbetsgruppen genomförde under augusti 2019 ett platsbesök och under processens gång har brister och behov utretts löpande av arbetsgruppen.
- En workshop genomfördes i september 2019 där flera intressenter fick möjlighet att peka ut brister och behov.
- Inkomna synpunkter som kommit separat från intressenter som inte hade möjlighet att medverka vid workshop.

Nedan har brister och behov sammanfattas i de två grupperingar, generella som gäller för hela eller stora delar av utredningssträckan och platsspecifika som gäller för ett mera avgränsat området t.ex. en korsning eller trafikplats.

Med brist avses att någon funktion i nuvarande trafiksystem inte fungerar helt önskvärt och att dagens trafikbehov inte kan uppfyllas i tillräcklig hög utsträckning. Med behov menas att framtida trafiksystem behöver kunna svara upp mot den utveckling som förväntas.

1.1. Generella brister och behov

Nedan anges generella brister som gäller mer eller mindre hela utredningsområdet.

1.1.1. Kapacitetsbrist inom utredningsområdet

Det förekommer hård trafikbelastning inom hela utredningsområdet och främst blir det kapacitetsproblem i anslutning till trafikplatser och korsningar men det kan även bli köbildning på motorvägssträckorna. Vardagar är problemen störst under morgonrusningen och eftermiddagsrusningen samt när biltrafikanter utträttar ärenden efter arbetet som t.ex. handling. Problemen är störst i riktning in mot Örebro. Även under helgerna förekommer hård trafikbelastning när många åker till och från de stora handelsområdena.

1.1.2. Motorvägen används som "lokalgata"

Med tanke på motorvägssträckans placering är det naturligt att trafik med lokala start- och slutpunkter använder vägen. Ofta går det fortare att göra så än att använda den lokala infrastrukturen. Det finns då en motsättning mellan genomfartstrafiken och den lokala trafikens behov d.v.s. mellan det internationella/nationella och kommunala. Lokal trafik kör ofta korta sträckor på motorvägen och när de angör och lämnar motorvägen innebär detta ofta en viss störning för övrig trafik. Det finns ett behov av att man kan ta sig mellan stadens olika områden utan att använda motorvägen. Nedan visas resultatet från mätningar 2016 som illustrerar andel lokal (ortsintern) trafik.

Andel ortsintern trafik under rusningstrafik



- Andel ortsintern trafik av total trafik under rusningstrafik

	Postort Örebro	Övriga Sverige
Plats 1	58%	42%
Plats 2	50%	50%
Plats 3	43%	57%
Plats 4	38%	62%

Figur 1. I figur visas andelen trafik som kan klassificeras som ortsintern eller lokal. Mätningarna är från hösten 2016 under högtrafik vid tillfälle. (Sweco, 2016)

1.1.3. Behov av ny motorvägskorridor

En inkommen synpunkt i processen är att det finns behov av att motorvägssträckan får en ny sträckning utanför staden. Detta bör hanteras i planeringsprocessen och relevanta planeringsdokument.

1.1.4. Omledningsvägnätet har brister

Det har inkommit synpunkter om att omledningsvägnätet har brister och att utmärkningen kan förbättras.

1.1.5. Vägvisningen har brister

Vägvisningen från motorväg till centrum men även ut från centrum har brister t.ex. skyltas rastplats vid Eurostop som inte är aktuellt längre. Vägvisningen bör vara utförd så användningen av trafiksystemet effektiviseras.

1.1.6. Dålig tillgänglighet med tåg

Även om det inte ingår tågtrafik i utredningsområdet så berör denna brist situationen längs vägarna ändå. Om det finns ett bra utbud med kollektivtrafik på järnväg kan vägtrafiksystemet avlastas och problem minskas. I processen har det kommit in synpunkter att persontågstrafiken bör förbättras med t.ex. tågstopp i Hovsta, Marieberg och Mosås.

1.1.7. Bristande framkomlighet för kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken som använder väginfrastrukturen i utredningsområdet drabbas ofta av kapacitetsproblemen som uppstår och restidskvoten jämfört med biltrafik är inte bra. Det tar ofta betydligt längre tid att åka kollektivt än att resa med bil.

1.1.8. Behov av att kollektivtrafiken upplevs attraktivare

I syfte att öka det hållbara resandet och minska trafikproblem längs utredningssträckan behöver kollektivtrafikens status förbättras så att resenärer väljer den framför bilresande.

1.1.9. Bristande framkomlighet för utryckningsfordon

Precis som för övrig trafik drabbas även utryckningsfordon ("blåljus") som polis, räddningstjänst och ambulans av kapacitetsproblemen. Det är en brist att det inte finns infrastruktur som kan användas enbart av utryckningsfordon. Detta kan t.ex. innebära att det går fortare för räddningstjänsten i Kumla att nå platser i utredningsområdet än att personal kommer från stationer inne i Örebro.

1.1.10. Bristande tillgänglighet för gång och cykel

En generell brist är att infrastrukturen för oskyddade trafikanter delvis är bristfällig. Gång- och cykeltrafik (GC) har främst behov av att korsa motorvägsträckorna och väg 50 men antalet planskilda passager är begränsade och svarar inte mot behovet. Detta leder till stora omvägar för GC eller att t.ex. gående från hållplatser korsar vägen på olämpligt sätt.

1.1.11. Behov av trafikantinformation

Med tanke på sträckans karaktär och trafikbelastning med snabba händelseförlopp som kan ge stora konsekvenser finns det ett behov av att informera om händelser som kan uppstå. Detta i syfte för att trafikanter ska få information och eventuellt för att påverka trafikanters beteende så att de t.ex. väljer andra vägar eller anpassar körsättet bättre till rådande förhållanden. I Sveriges större städer med "stadsmotorvägar" brukar t.ex. variabla vägmärken användas för att informera om händelser (oplanerade som t.ex. olyckor eller planerade som t.ex. vägarbeten).

1.1.12. Trafiken genererar buller

Då en hårt belastad motorvägssträcka med höga hastigheter går igenom stadsmiljö uppstår bullerstörningar som drabbar många människor. Bullerstörningar förekommer även längs väg 50. Utdrag från Trafikverkets bullerdatas visar att flera områden i utredningsområdet är utsatta för buller och att åtgärder behövs på vissa platser. Det finns även platser där bullernivåerna överskrider det långsiktiga nationella målet på 55 dBA, men inte är tillräckligt höga för att indikera åtgärd. Specifika platser som är drabbade anges under platsspecifika brister och behov.

1.1.13. Utredningssträckan är känslig för klimatförändringar

Sträckan kan påverkas negativt av klimatförändringar längs stora delar. Vissa platser är utredda men vissa andra behöver utredas. Se platsspecifika brister och behov för mera information.

1.1.14. Brister med vattenskyddet och behov att vattenskyddsområdet beaktas

Vattenskyddsområdet Skråmsta som är beläget vid Bista industriområde intill E18/E20 måste beaktas i kommande planering och utförande av åtgärder. Vattenskyddet har delvis bristfälligt skydd då täta diken saknas till stor del.

1.2. Platsspecifika brister och behov

I detta avsnitt beskrivs de brister och behov som har en avgränsad geografisk utbredning. De anges från norr till söder och kategoriseras efter t.ex. platser som en trafikplats eller korsning. Därav kan

varje plats ha flera typer av olika behov eller brister t.ex. bristande framkomlighet för motorfordon och bullerstörningar.

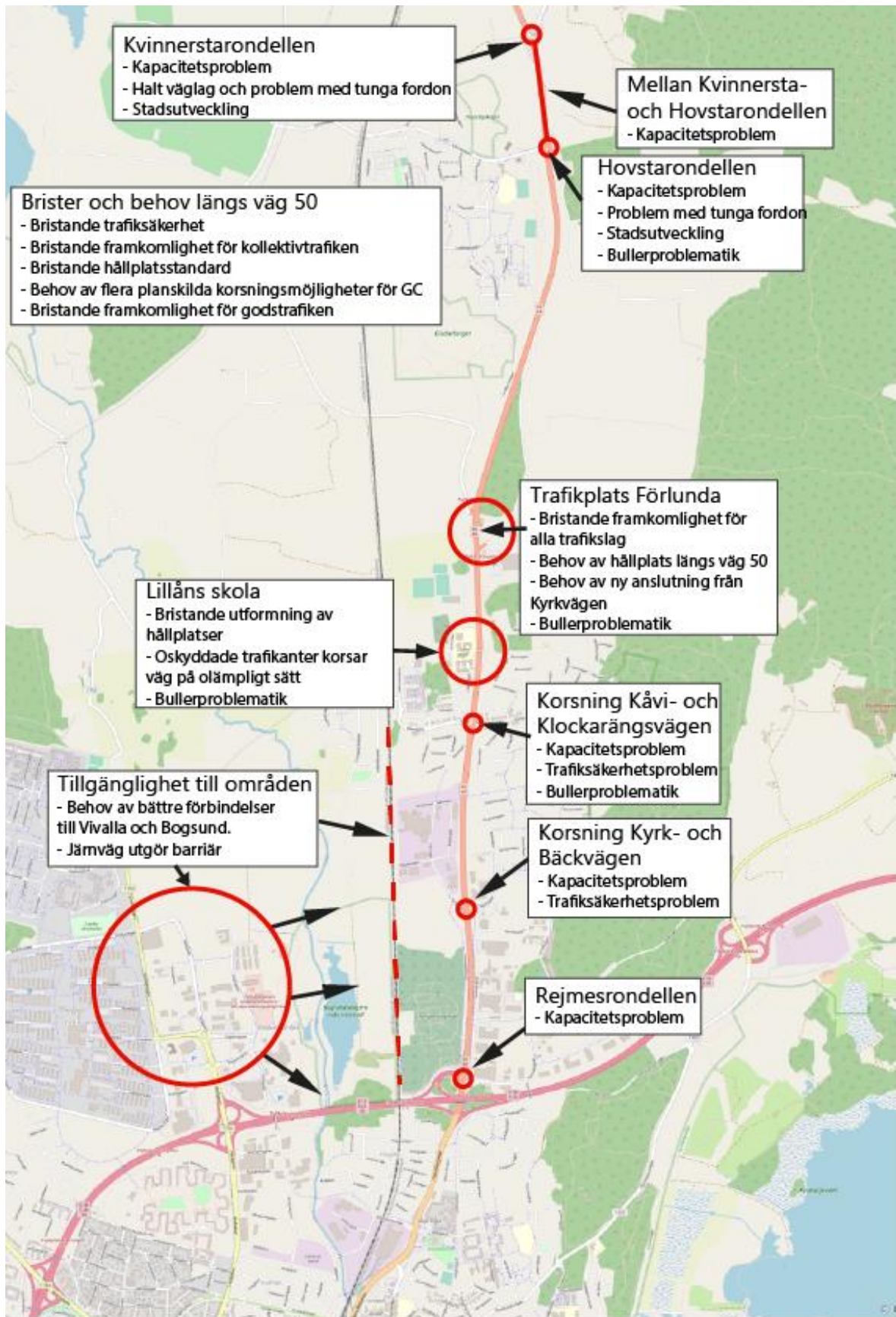
Utredningssträckan är indelad i tre delsträckor i detta avsnitt för att tydligare kunna illustrera bristerna och behoven. Det blir för omfattande att visa alla brister och behov i samma kartbild.

Delsträckorna är

- Väg 50 mellan Kvinnerstarondellen-Rejmesrondellen
- E18-E20-50 mellan trafikplats 116 Munkatorp-112 trafikplats Karlslundsgatan
- E18-E20-50/E20-50 mellan trafikplats 111 Aspholmen/Bista-trafikplats 109 Marieberg och E18 trafikplats 110 Adolfsberg-trafikplats 108 Falltorp

1.2.1. Väg 50

Detta avsnitt beskriver de brister och behov längs den del av väg 50 som ingår i utredningssträckan. Dock är det svårt att strikt avgränsa denna del från övriga delar och vägarna påverkar varandra. Nedan visas en karta som sammanställer de viktigaste bristerna och behoven.



Figur 2. Övergripande beskrivning över brister och behov längs väg 50.

Brister och behov längs väg 50 (sträckbrister)

Nedan anges punkter längs väg 50 men det finns några brister som gäller för hela väg 50 som ingår i denna studie. Dessa är

- Generellt dålig trafiksäkerhet i korsningspunkter. Detta verifieras bl.a. av den trafiksäkerhetsklassning som Trafikverket har genomfört för sträckan där alla trafiksäkerhetsreglerade korsningar har mindre god trafiksäkerhetsstandard.
- Det har inkommit synpunkter om att hastighetsefterlevnaden är bristande längs sträckan.
- Kollektivtrafiken anses ha dålig framkomlighet och biltrafiken försvårar för bussarna genom ”stressigt” beteende vilket kan hänga ihop med punkten ovan. Det är svårt för bussarna att köra ut från flera hållplatser (detta återkommer under vissa punktbrister).
- Hållplatserna, som används frekvent, har bristfällig standard och tillgänglighetsanpassning saknas. Flera är dåligt upplysta och det förekommer vandalism.
- GC har behov av fler möjligheter att korsa vägen planskilt.
- Godstrafiken har dålig framkomlighet med flera korsningspunkter som ökar fördröjningen och det kan ta tid att angöra vägen från sidovägar.

Tillgängligheten från och till områden i anslutning till väg 50

- Det har redovisats behov att kunna ta sig till områden på andra sätt än att använda väg 50. Gäller framförallt från Hovsta och Lillån.
- En genare förbindelse mellan området Lillån och Boglund efterfrågas. Boende norr om Örebro handlar ofta i området vid Vivalla och Boglund (speciellt sedan den enda matvarutbutiken som fanns vid Lillån lades ned). Handlande är nu hänvisade att köra väg 50 till trafikplats 115 Norrplan, ansluta E18-E20 och sedan köra av vid trafikplats 114 Hedgatan. Järnvägen ”Godstråket i Berslagen” utgör en barriär oavsett transportslag mellan områdena kring väg 50 och handelsområdet. Bristen gäller både motorfordon och oskyddade trafikanter. Boglundområdet ska även exploateras och en genare koppling är önskvärd.

Brister och behov i Kvinnerstarondellen (Väg 50)

Kvinnerstarondellen är placerad längst norrut på den delen av väg 50 ingår i utredningen. Följande har noterats vid platsen

- Finns kapacitetsproblem i cirkulationsplatsen idag.
- Verkar finns trafiksäkerhetsproblem med halt väglag och att det förekommer att speciellt tunga fordon inte uppmärksammar cirkulationsplatserna (utifrån spår rakt över rondellen i mitten). Uttag ur STRADA för den senaste 10-årsperioden indikerar endast små problem med olyckor
- Planerad stadsutveckling kan generera ökade behov.

Brister och behov längs väg 50 mellan Kvinnersta- och Hovstarondellen

Sträckan mellan cirkulationsplatserna utanför Kvinnersta respektive Hovsta är enfältig medan anslutande sträckor innan korsningarna är tvåfältiga. Detta innebär även att de dubbla körfälten längs de inkommande sträckorna norr respektive söder om sträckan vävs ihop till ett körfält strax innan cirkulationsplatserna.

- Finns kapacitetsproblem där två körfält vävs samman till ett inför cirkulationsplatserna. Trängsel skapas framförallt under högtrafik.
- Cirkulationsplatsernas täta placering kan skapa köbildning mellan dem.
- Kapacitetsproblemen påverkar räddningstjänstens framkomlighet.

Brister och behov i Hovstarondellen (Väg 50)

Hovstarondellen är placerad längs väg 50 och ligger i anslutning till samhället Hovsta. Följande har noterats vid platsen

- Finns kapacitetsproblem i cirkulationsplatsen idag. Speciellt trafikrörelsen vänster in mot Hovsta är stor.
- Det förekommer att speciellt tunga fordon inte uppmärksammar cirkulationsplatserna (utifrån spår rakt över rondellen i mitten). Uttag ur STRADA för den senaste 10-årsperioden indikerar endast trafiksäkerhetsproblem som är begränsade (dock mera omfattande än i Kvinnerstarondellen).
- Planerad stadsutveckling kan generera ökade behov.
- Kring Hovsta överskrids bullernivåerna för det långsiktiga nationella målet på 55 dBA, men är inte tillräckligt höga för att indikera åtgärd.

Brister och behov i trafikplats Förlunda (väg 50)

Trafikplats Förlunda är en mindre trafikplatsliknande lösning med bristfällig standard.

- Påfarternas i trafikplatsen är problematiska med dålig sikt, lutningar och höga hastigheter på väg 50. Enligt uppgifter som kommit fram i processen sker här incidenter och regelefterlevnaden verkar till viss del bristfällig. En starkt bidragande faktor till problematiken är det saknas accelerations- och retardationssträckor. Ramper ansluter väg 50 direkt. Påfartsramperna har stopplikt. STRADA har under den senaste 10-årsperioden få registrerade olyckor vid platsen och olyckorna är av varierande typ med olika fordon.
- Kollektivtrafiken har bristande framkomlighet i trafikplats Förlunda. När bussar ska köra söderut från Hovsta mot centrala Örebro är det svårt att komma ut. Bussarna påverkas även av övriga brister.
- Behov av en hållplats vid Förlunda som är lättare att nå för bussen och minskar restiden. Nu måste bussarna åka av i trafikplatsen och angöra hållplatsen på sidovägnätet.
- Det finns behov av ny utfart i området som ansluter väg 50 från Kyrkvägen. Det finns verksamheter som t.ex. konstgräsplaner som genererar ökad trafik på Kyrkvägen och trafikplats är inte optimal att hantera all trafik samtidigt som trafikplatsen låser utvecklingen av områdena omkring. En ny anslutning skulle underlätta och förbättra för skolbussar och övrig trafik som släpper av barn.
- Enligt Trafikverkets bullerdatas finns några fastigheter som behöver åtgärder. För mera information se avsnitt **Fel! Hittar inte referenskälla.**

Brister och behov vid hållplats Lillåns skola (väg 50)

Hållplats Lillåns skola är placerad längs med väg 50 (två hållplatser). Det finns en bro för GC över väg 50 mellan de bägge hållplatserna med tillhörande GC-anslutningar. Väg 50 har fyra körfält förbi bägge hållplatserna och hastighetsgränsen är 70 km/h.

- Hållplatserna har bristfällig utformning och bussarna får direkt ansluta körbanan utan någon möjlighet att accelerera. Enligt uppgift är hastigheterna höga längs sträckan. Hållplatserna anses ha undermålig belysning och vandalism är frekvent förekommande.
- Skolbarn och ungdomar som reser med bussarna använder inte alltid avsedd infrastruktur för att ta sig till och från hållplatsen utan korsar på olämpligt sätt väg 50 i plan. Det verkar som vissa även gör så för att ta sig mellan skolan och butiker i Lillåns Center. Det finns staket uppsatt som ska försvåra korsande men man hoppar över staketet. Den planskilda passagen ger ganska lång omväg. Hela kollektivtrafiklösningen försvårar för resenärerna att välja hållbara transporter.
- Människor som vistas i skolan vid Lillån upplever att de störs av buller. Enligt Trafikverkets bullerdatas finns mellan Förlunda och trafiksignalkorsningen vid Kåvi- och Klockarängsvägen

drygt 20 fastigheter som behöver åtgärder. För mera information se avsnitt **Fel! Hittar inte referenskölla**.

Brister och behov vid korsning med Kåvi- och Klockarängsvägen (väg 50)

Denna korsning är en trafiksignalreglerad fyrvägs-korsning med tre inkommande körfält (ett för vänstersvängande) i vardera riktningen på väg 50 och två anslutande körfält på sekundärvägarna. Hastighetsgräns är 70 km/h. Den utgör en viktig anslutning för boende och verksamheter längs väg 50 samtidigt som trafiken på väg 50 är stor.

- Synpunkter om kapacitetsproblem i korsningen har inkommit med långa köer. Korsningen upplevs som trång norrifrån.
- Olämpligt beteende med rödljuskörningar och höga hastigheter förekommer. Trafikanter från sidovägarna verkar inte alltid lita på att överordnad trafik stannar vid rött. Örebro kommun har fått många klagomål om trafikfarligt beteende i korsningen. Enligt STRADA för den senaste 10-årsperioden har 10 olyckor registrerats i korsningen som antingen upphinnande eller korsande.
- Utpekad med mindre god standard enligt Trafikverkets klassificering.
- Enligt Trafikverkets bullerdatas finns omkring trafiksignalkorsningen vid Kåvi- och Klockarängsvägen 20 fastigheter som behöver åtgärder. För mera information se avsnitt **Fel! Hittar inte referenskölla**.

Brister och behov vid korsning med Kyrk- och Bäckvägen (väg 50)

Denna korsning är en trafiksignalreglerad fyrvägs-korsning med samma standard som korsningen med Kåvi- och Klockarängsvägen men den har lite annan utformning på sekundärvägarna med bl.a. fri högersväng i en anslutning. Hastighetsgräns är 70 km/h.

- Verksamheter som ansluter via Kyrkvägen från Filarevägen ska utvecklas vilket kan generera mer tunga transporter.
- Utpekad med mindre god standard enligt Trafikverkets klassificering. Enligt STRADA för den senaste 10-årsperioden har 10 olyckor registrerats i korsningen som antingen upphinnande eller korsande. Därmed är situationen likartad som vid Kåvi- och Klockarängsvägen.

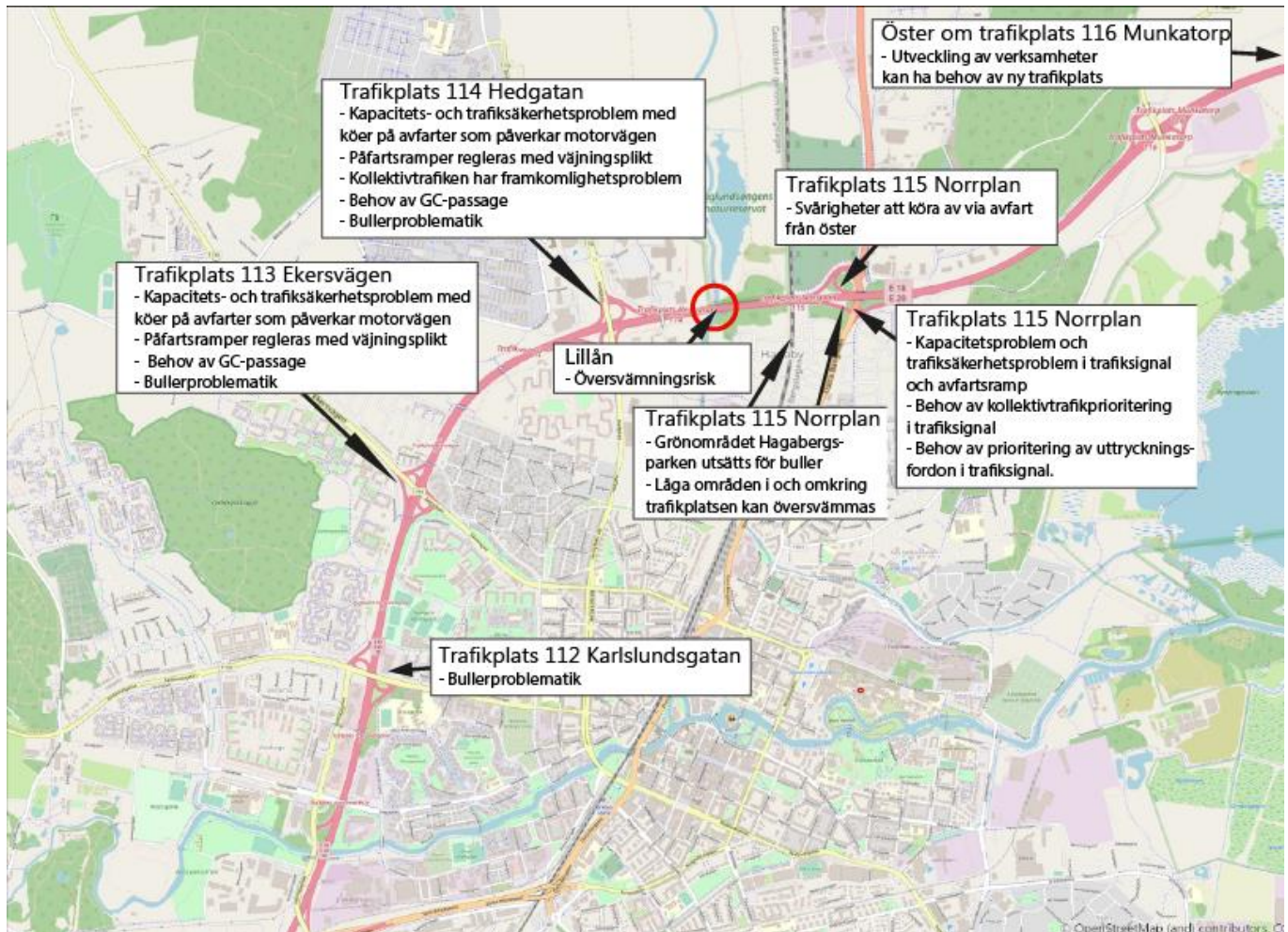
Brister och behov i Rejmesrondellen (Väg 50)

Cirkulationsplatsen är den sista korsningen innan väg 50 blir gästväg på E18-E20 och ramperna i trafikplats 115 Norrplan ansluter den. Den har fyra ben och dubbla körfält med olika utformning på anslutningarna.

- Kapacitetsproblem verkar förekomma där trafik österifrån ibland har svårt att köra in i cirkulationsplatsen. Det finns i bussdepå i området Bettorp öster om väg 50 och bussarna får ofta vänta i anslutningen.

1.2.2. E18-E20-50 mellan trafikplats 116 Munkatorp-112 trafikplats Karlslundsgatan

Detta avsnitt beskriver den norra delen av motorvägssträckan där E18-E20 går. Nedan visas en karta som sammanställer de viktigaste bristerna och behoven.



Figur 3. Övergripande beskrivning över brister och behov längs den norra motorvägssträckan.

Brister och behov i anslutning till trafikplats 116 Munkatorp (E18-E20-50)

Öster om trafikplats Munkatorp planeras området att exploateras (se tidigare planeringsarbete).

- Eventuellt kan det finnas behov av en ny trafikplats öster om Munkatorp i anslutning till Elektroskandia. Andra faktorer som kan påverka eller som bör tas hänsyn till är att det finns ett naturreservat på andra sidan den planerade exploateringen och att det eventuellt kommer att gå elväg genom området.

Brister och behov i trafikplats 115 Norrplan (E18-E20-50)

Trafikplats Norrplan separerar E18-E20 från väg 50 samtidigt som Östra Bangatan ansluter den som är en viktig lokal väg. Trafikplatsen är en kombination av en ruter- och klöverlösning samt att ramper på norra sidan ansluter Rejmesrondellen och avfartsramper på södra sidan ansluter Östra Bangatan i en trevägs trafiksignalkorsning. Trafiklösningen är komplicerad och hårt belastad.

- Det kan uppstå framkomlighetsproblem i avfarterna från väster som ansluter signalen med köer som kan sträcka sig ut på motorvägen. Ofta uppstår problem under eftermiddagen.

- Trafiksignalkorsningen är utpekad med mindre god standard enligt Trafikverkets klassificering. Enligt uppgift sker incidenter främst i den södra delen av trafikplatsen t.ex. när många handlat i Vivalla. I hela trafikplatsen har det skett 9 olyckor under den senaste 10-årsperioden enligt STRADA varav merparten är upphinnandeolyckor. Norrplan har cirka 5 % av alla upphinnandeolyckor i utredningsområdet.



Figur 4. Inzoomad vy över trafikplats Norrplan från karta i STRADA.

- Det förekommer problem att köra av motorvägen från öster mot väg 50. Klöverlösningen innebär att avfartsrampen har liten radie i anslutning till Rejmesrondellen.
- Räddningstjänsten ser behov av prioritering i trafiksignalen då man har problem att ansluta västerifrån.
- Behov av att prioritera kollektivtrafiken i trafiksignalen.
- Förekommer bullerstörningar i anslutning till trafikplatsen. Det finns grönområden (Hagabergsparken) som är behov av bullerskydd. Kring Norrplan överskrids bullernivåerna det långsiktiga nationella målet på 55 dBA, men inte är tillräckligt höga för att indikera åtgärd. För mera information se avsnitt **Fel! Hittar inte referensälla.**
- Området ligger lågt och det kan finnas risk för översvämning vid klimatpåverkan.

Lillåns passage under motorvägen mellan trafikplats 115 Norrplan och trafikplats 114 Hedgatan (E18-E20-50)

Lillån (ej samma som orten) är ett vattendrag som passerar under motorvägen.

- Risk att Lillån svämmar över vilket innebär problem för nationella kapaciteten men även för staden att kunna resa in och ut. Finns även en GC-väg som kan påverkas. För mera information se avsnitt **Fel! Hittar inte referensälla.**

Brister och behov i trafikplats 114 Hedgatan (E18-E20-50)

Trafikplats Hedgatan är en komplex trafikplats av klövertyp som har flera påfartsramper som vävs ihop. Den används för att nå bl.a. Vivalla och Boglund. Sträckan genom trafikplatsen är en av de mest trafikerade.

- Det kan uppstå kapacitetsproblem i trafikplatsen och köer kan sträcka sig från avfarterna ut på motorvägen.
- Trafiksäkerhetsproblem uppstår när köer sprider sig från avfarter ut på motorvägen. Enligt STRADA har det inträffat cirka 20 olyckor kring trafikplatsen under den senaste 10-årsperioden. Vissa av dessa är vid på- och avfarter och andra är på E18/E20. Flera av olyckorna är upphinnandeolyckor som beror på trängsel och problem vid på- och avfarter.



Figur 5. Inzoomad vy över trafikplats Hedgatan från karta i STRADA.

- Påfartsramper väver ihop och högra ramper i färdriktningen har väjningsplikt. Detta är en mindre bra lösning avseende sikt och påverkar fordon som behöver accelerera upp till lämplig hastighet. Kommunen har fått klagomål om på- och avfarter och det har förekommit insändare om dessa.
- Kollektivtrafiken har framkomlighetsproblem genom trafikplatsen under högtrafik.
- Det finns behov av passager för GC.
- Kring Hedgatan överskrids bullernivåerna det långsiktiga nationella målet på 55 dBA, men inte är tillräckligt höga för att indikera åtgärd. För mera information se avsnitt **Fel! Hittar inte referenskölla.**

Brister och behov längs sträckan mellan trafikplats 114 Hedgatan Adolfsberg och trafikplats 113 Ekervägen (E18-E20-50)

Sträckan mellan trafikplatserna är relativt hårt trafikerad

- Enligt Trafikverkets bullerdatas databas finns fastigheter som behöver åtgärder kring stadsdelen Mikael. För mera information se avsnitt **Fel! Hittar inte referenskölla.**

Brister och behov i trafikplats 113 Ekersvägen (E18-E20-50)

Trafikplats Ekersvägen är av liknande typ som Hedgatan där påfartsramper vävs ihop. Den är placerad längs en av de mest trafikerade sträckorna.

- Det kan uppstå kapacitetsproblem i trafikplatsen och köer kan sträcka sig från avfarterna ut på motorvägen.
- Trafiksäkerhetsproblem uppstår när köer sprider sig från avfarter ut på motorvägen. I STRADA finns under den senaste perioden endast 6 olyckor registrerade i trafikplatsen men det sker fler upphinnandeolyckor omkring den vilket kan vara en konsekvens av köbildning från ramper.
- Påfartsramper väver ihop och högra ramper i färdriktningen har väjningsplikt.

- Det finns behov av passager för GC.
- Förekommer bullerproblem och enligt Trafikverkets bullerdatas finns fastigheter som behöver åtgärder norr om trafikplatsen. För mera information se avsnitt **Fel! Hittar inte referenskälla.**

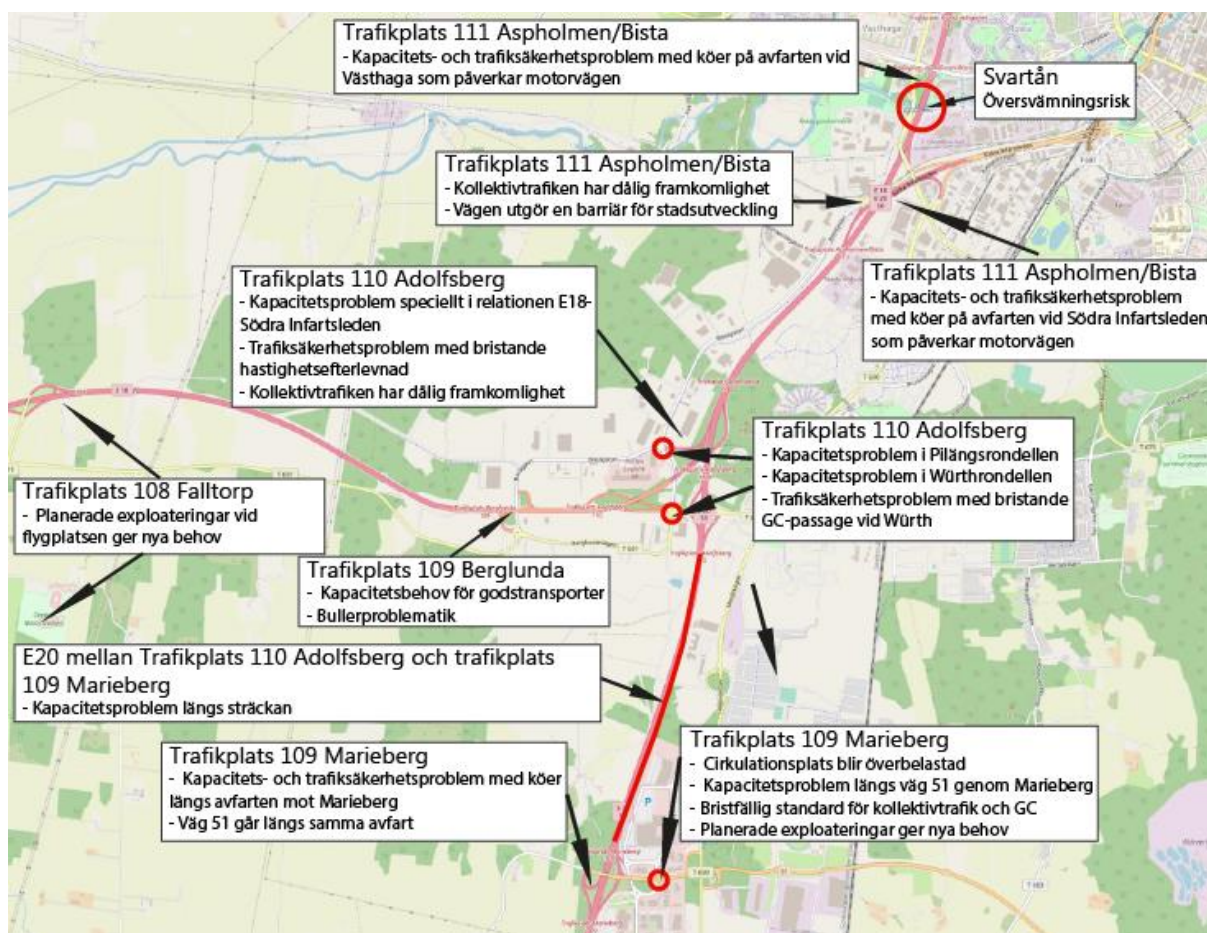
Brister och behov i trafikplats 112 Karlslundsgatan (E18-E20-50)

Trafikplats Karlslundsgatan är en klövertrafikplats. Den är placerad längs en av de mest trafikerade sträckorna.

- Kring Karlslundsgatan överskrids bullernivåerna det långsiktiga nationella målet på 55 dBA, men inte är tillräckligt höga för att indikera åtgärd.

1.2.3. E18-E20-50/E20-50 mellan trafikplats 111 Aspholmen/Bista-trafikplats 109 Marieberg och E18 trafikplats 110 Adolfsberg-trafikplats 108 Falltorp

Detta avsnitt beskriver den södra delen av motorvägssträckan och den del av sträckan som enbart går längs E18. Nedan visas en karta som sammanställer de viktigaste bristerna och behoven.



Figur 6. Övergripande beskrivning över brister och behov längs den södra motorvägssträckan och E18.

Svartåns passage under motorvägen mellan trafikplats 112 Karlslundsgatan och trafikplats 111 Aspholmen/Bista (E18-E20-50)

Svartån är ett vattendrag som passerar under motorvägen.

- Risk att Svartån svämmar över vilket innebär problem för nationella kapaciteten men även för staden att kunna resa in och ut. För mera information se avsnitt **Fel! Hittar inte referenskölla**.

Brister och behov i trafikplats 111 Aspholmen/Bista (E18-E20-50)

Trafikplats Aspholmen/Bista är komplex trafikplats med lång utbredning. Den är placerad längs den mest trafikerade sträckan och utgör en av de viktigaste infarterna till centrala Örebro. I den södra delen ansluter Södra Infartsleden som är en av de mest trafikerade vägarna i Örebro med cirka 30 000 f/vardagsmedeldygn.

- Det kan uppstå kapacitetsproblem i trafikplatsen och köer kan sträcka sig från avfarterna ut på motorvägen. Detta gäller speciellt avfart som ansluter Södra Infartsleden. Köer uppstår framförallt under morgonen. Även vid den norra avfarten kör mycket trafik av mot Västhaga och det kan bli köer där pga. av att många av dessa ska svänga vänster där rampen ansluter Västthagagatan. Vidare kan det vara problem längs påfarten söderut under främst eftermiddagen.
- Trafiksäkerhetsproblem uppstår när köer sprider sig från avfarter ut på motorvägen. I STRADA finns för den senaste 10-årsperioden 17 olyckor i och i anslutning till trafikplatsen. Merparten är av typen upphinnande vilket indikerar att köer från ramper kan bidra.
- Kollektivtrafiken har dålig framkomlighet genom trafikplatsen och mot Södra Infartsleden. En betydande del av restiden står bussarna i kö här. Många bussresor sker söderifrån via trafikplatsen mot Aspholmen.
- Motorvägsinfrastrukturen utgör en stor barriär här då kommunen vill exploatera och utveckla staden i detta område.
- Längs Södra Infartsleden planerar kommunen att bygga en cirkulationsplats. Det kommer finnas busshållplatser för regional busstrafik vid cirkulationsplatsen.

Brister och behov i trafikplats 110 Adolfsberg (E18-E20-50)

I trafikplats Adolfsberg går E18 och E20 ihop. Trafikplatsen sträcker sig över ett stort område och kan delas in i en halv trafikplats i norr med avfart från och påfart mot norr. Avfartsrampen förgrenar sig sedan i flera delar. Delen i söder är en komplett rutertrafikplats där ramper ansluter droppformade korsningar.

- Det finns kapacitetsproblem för flera relationer. Speciellt är trafikflödet högt från E18 in mot centrala Örebro (denna ström ansluter Södra Infartsleden via trafikplats Aspholmen/Bista). Denna trafik påverkar övrig trafik negativt.
- Trafiksäkerhetsproblem med bristande hastighetsefterlevnad in mot trafikplatsen. Enligt Trafikverkets mätningar som finns i trafikflödeskartan¹ visar att medelhastigheten överskrider längs E18 i riktning österut mot E20. Detta innebär att det finns enskilda fordon som troligen kör betydligt fortare. I STRADA finns totalt 5 olyckor registrerade för trafikplatsen (på- och avfarter) men det sker singel- och upphinnandeolyckor på sträckan i anslutning till trafikplatsen som kan vara orsakade av trafiksituationen där.

¹ <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation#>



Figur 7. Medelhastigheter i km/h för personbilar in och ut ur trafikplatsen. Medelhastigheterna kommer från Trafikverkets tjänst Vägtrafikflödeskartan. Siffrorna inom parentes är högsta tillåtna hastighet.

- Svårigheter för kollektivtrafiken med korta påfarter.
- Framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken genom trafikplatsen och en betydande del av restiden mellan Örebro-Kumla används här.
- Det finns lokala vägnät som omsluts av trafikplatsen där framkomligheten är bristfällig med tidvis överbelastade cirkulationsplatser. Dessa är Pilängsrondellen och rondellen vid Würth.
- GC-passagen vid Würth är bristfällig och speciellt bussförare upplever den obehaglig. Visserligen är den placerad ganska nära cirkulationsplatsen med den är i plan längs en sträcka med hastighetsbegränsning 70 km/h.

Brister och behov längs sträckan mellan trafikplats 110 Adolfsberg och trafikplats 109 Marieberg (E20-50)

Sträckan mellan trafikplatserna är relativt hårt trafikerad med lokal trafik som ska till handelsområdet och verksamheter i Marieberg och trafik som använder väg 51.

- Det finns kapacitetsproblem på sträckan.

Brister och behov i trafikplats 109 Marieberg (E20-50)

Trafikplats Marieberg utgör anslutning mot handels- och verksamhetsområdet Marieberg och väg 51 startar/slutar i trafikplatsen. Den är en kombination av halv klöver och ruter. Sekundära vägsystemet som ansluter är bitvis hårt belastat speciellt under helger då området genererar en hög mängd trafik i kombination med trafiken på väg 51 (dock är den rena väg 51-trafiken relativt liten). Förutom handelsverksamheterna finns Torsjöterminalen och lagerverksamheter som ger ett högt flöde med godstransporter.

- Kapacitetsproblem med köbildning på avfartsrampen i sydlig riktning och köer som sträcker sig ut på motorvägen. Trots att avfarten är lång och att den övergår i ett körfält som blir huvudled längs bron som korsar motorvägen blir det ändå köer. En starkt bidragande orsak är att körfältet ansluter en cirkulationsplats inne i Marieberg som ofta är överbelastad.
- Väg 51 som går i samma sträckning som körfältet ovan blir då också överbelastad.
- Trafiksäkerhetsproblem med stående trafik längs motorvägen. Trafikfarlig situation då fordon har stor hastighetskillnad och bilar i höga hastigheter kan tränga sig in i kön. Hastighetsgräns 100 km/h är högt. För den senaste 10-årsperioden finns i STRADA 25 olyckor med viss övervikt för upphinnande. Antalet olyckor är relativt högt.
- Bristfällig lösning för kollektivtrafiken och GC gör att många väljer att ta bilen. Kollektivtrafiken får t.ex. stanna längst bort från entréerna. Även om man tar sig hit med t.ex. kollektivtrafiken är det väldigt svårt att ta sig mellan affärer som oskyddad trafikant pga. infrastrukturen.
- Planerade exploateringar ger nya behov.

Brister och behov i trafikplats 109 Berglunda (E18)

Trafikplats Berglunda längs E18 är en mindre klövertrafikplats som nästan är ihopbyggd med trafikplats Adolfsberg. Trafikflödet är väsentligt lägre än E18-E20 men andel tung trafik är relativt hög.

- Viktigt för näringslivet med bra kapacitet för godstransporter. Hade det funnits bättre kapacitet på järnvägen hade det varit ett alternativ. Nu förekommer mycket gods via väg.
- Förekommer bullerproblem och enligt Trafikverkets bullerdatabas finns ett mindre antal fastigheter som behöver åtgärder. För mera information se avsnitt **Fel! Hittar inte referensälla.** (område Pilängen)

Brister och behov i trafikplats 108 Falltorp (E18)

En enkel trafikplats som används för att nå Örebro flygplats.

- Exploatering vid flygplatsen genererar ökade kapacitetsbehov.