



Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Gustav
Widén

Sammanträdesdatum
2025-10-02

FöredragningsPM
Dnr: 24RS10870

Organ
Kollektivtrafiknämnden

Genomförandebeslut för etapp 2 av Bus Rapid Transit (BRT) i Örebro

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden beslutar:

att tillsammans med Örebro kommun ingå "samarbetsavtal avseende Bus Rapid Transit (BRT) etapp 2 i Örebro" för att fortsätta införandet av BRT.,

att "Bus Rapid Transit (BRT) Genomförandeplan etapp 2" godkänns samt,

att beslutet gäller under förutsättning att Örebro kommun för sin del fattar motsvarande beslut samt att erforderliga beslut om medfinansiering fattas.

Sammanfattning

Införandet av ett attraktivt och kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem Bus Rapid Transit (BRT) i Örebro påbörjades 2018 med en avsiktsförklaring mellan Region Örebro län och Örebro kommun. Under 2020 beslutade region- och kommunfullmäktige att påbörja implementeringen av BRT etapp 1 (sträckan Brickebacken–Tegnérslunden), samt att ett samverkansavtal undertecknades mellan organisationerna där roller, organisation och resurser fördelades.

Under 2025 färdigställs etapp 1 av BRT i Örebro och för att fullt ut nå de effekter och mål som identifierats i genomförandeutredningen för BRT krävs en fortsatt utbyggnad av det som i genomförandeutredningen beskrivs som etapp 2. Den 28 augusti 2023 undertecknade Region Örebro län och Örebro kommun en ny avsiktsförklaring med syftet att formalisera ett samarbetsavtal kring det fortsatta införandet av BRT enligt de principer som fastställdes vid projektets början.

En utvärdering av delsträckorna inom etapp 1 visar att resandemålen är på väg



Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Gustav
Widén

Sammanträdesdatum
2025-10-02

FöredragningsPM
Dnr: 24RS10870

att uppnås. Resandet har ökat i det färdigbyggda stråket och prognos visar en resandeökning på 18 procent för 2025 jämfört med 2023. Bussarnas punktlighet har förbättrats, särskilt under högtrafik, och restiden har minskat med cirka 30 procent, eller 8 minuter, enligt tidtabell mellan Örebro Resecentrum och Brickebacken.

Målet för det fullständiga BRT-systemet är att öka resandet med 40 procent tre år efter färdigställandet av etapp 2 och att minska restiden med 30 procent från ändhållplats till resecentrum. Utöver förbättrade restider och ökat resande förväntas projektet bidra till minskade luftföroreningar, förbättrad integration och en mer attraktiv stadsmiljö.

Ärendebeskrivning

Kollektivtrafikresandet i Örebro har historiskt haft en svag resandeutveckling. Inför etapp 1 konstaterades det att det krävs kraftfulla åtgärder för att vända utvecklingen i positiv riktning för att nå de uppställda målen. Med flera utredningar som grund tog Örebro kommun och Region Örebro län beslut om att starta införandet av BRT i Örebro. Projektet har sedan 2020 skapat förutsättningar för BRT i stråket mellan Tegnérkunden och Brickebacken, något som redan har gett positiva effekter i form av restidsminskning och ökat resande.

För att fullt ut nå de effekter och mål som identifierats i genomförandeutredningen för BRT krävs en fortsatt utbyggnad av det som i genomförandeutredningen beskrivs som etapp 2. Den 28 augusti 2023 undertecknade regionen och Örebro kommun en ny avsiktsförklaring med syftet att formalisera ett samarbetsavtal kring det fortsatta införandet av BRT enligt de principer som fastställdes vid projektets början.

Målet för det fullständiga BRT-systemet är att öka resandet med 40 procent tre år efter färdigställandet av etapp 2 och att minska restiden med 30 procent från ändhållplats till resecentrum. Utöver förbättrade restider och ökat resande förväntas projektet bidra till minskade luftföroreningar, förbättrad integration och en mer attraktiv stadsmiljö.

Etapp 1 som genomförs under åren 2021–2025 är en viktig del i stråket mellan Brickebacken – Centrum – Vivalla/Mellringe. Etapp 2 innebär att projektet färdigställs i sin helhet där fortsättningen från Tegnérkunden mot Vivalla/Lundby respektive Mellringe färdigställs.

Att just dessa linjer/stråk är utpekade gör att de befolkningstätaste delarna av

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Gustav
Widén

Sammanträdesdatum
2025-10-02

FöredragningsPM
Dnr: 24RS10870

staden täcks in av BRT-systemet och det är även här som det största samlade resandet med kollektivtrafik återfinns. Den första etappen (Etapp 1) färdigställs under 2025.

Ombyggnationerna för etapp 2 planeras att genomföras under 2026–2030. Kostnaden för etapp 2 av infrastrukturombyggnaden beräknas till 460 miljoner och samarbetsavtalet samt genomförandeplanen är utformat som att byggandet av infrastruktur i sin fulla omfattning förutsätter delfinansiering via Länsplan för transportinfrastruktur (LTP) eller annan extern finansieringskälla. Etapp 2 finns upptaget i remiss för Länstransportplan för perioden 2026–2037.

För Region Örebro län innebär tillkommande hållplatsmöblering och digital resenärsinformation vid hållplatserna en kostnad om cirka 16 miljoner.

Syftet med att utveckla ett attraktivt och kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem i Örebro stad är att svara upp mot de övergripande målen i Region Örebro läns Regional Utvecklingsstrategi och Trafikförsörjningsprogram samt Örebro kommuns översiktsplan och trafikstrategi.

En utvärdering av delsträckorna inom etapp 1 visar att resandemålen är på väg att uppnås. Resandet har ökat i det färdigbyggda stråket och prognos visar en resandeökning på 18 procent för 2025 jämfört med 2023. Under samma period har resandet i övrig stadstrafik minskat. Bussarnas punktlighet har förbättrats, särskilt under högtrafik, och restiden har minskat med cirka 30 procent, eller 8 minuter, enligt tidtabell mellan Örebro Resecentrum och Brickebacken.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Transporternas klimatpåverkan ska minska genom ökade andelen kollektivtrafik, gång och cykel gentemot bil.

En väl fungerande kollektivtrafik innebär att pendlingsresorna blir mer flexibla. Det innebär att det skapas bättre förutsättningar för att kombinera förvärvsarbete med ansvar för hushåll för både män och kvinnor.

Utredningar har också visat att BRT har positiva effekter på trafiksäkerheten, vilket inte minst är positivt för de barn som rör sig i trafiken samt minskat behov av sjukhusvård.

Ekonomiska konsekvenser

Genom förväntade resandeökning kan trafikproduktionen behöva öka. De stora körtidsvinster som görs, innebär emellertid en motsvarande lika

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Gustav
Widén

Sammanträdesdatum
2025-10-02

FöredragningsPM
Dnr: 24RS10870

produktivitetsökning. Till viss del bedöms den ökade trafikproduktionen finansieras via förbättrad produktivitet och ökade biljettintäkter. Eventuell övrig ökning av underskottet hanteras i kommande budgetprocess.

Investering av hållplatsutrustning tas inom ramen för kollektivtrafiknämndens investeringsbudget.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM Genomförandebeslut för etapp 2 av Bus Rapid Transit (BRT) i Örebro
Genomförande av Bus Rapid Transit (BRT) etapp 2 i Örebro
Samarbetsavtal avseende Bus Rapid Transit (BRT) etapp 2 i Örebro

Johan Ljung
Områdeschef Kollektivtrafik

Skickas till:

Örebro kommun