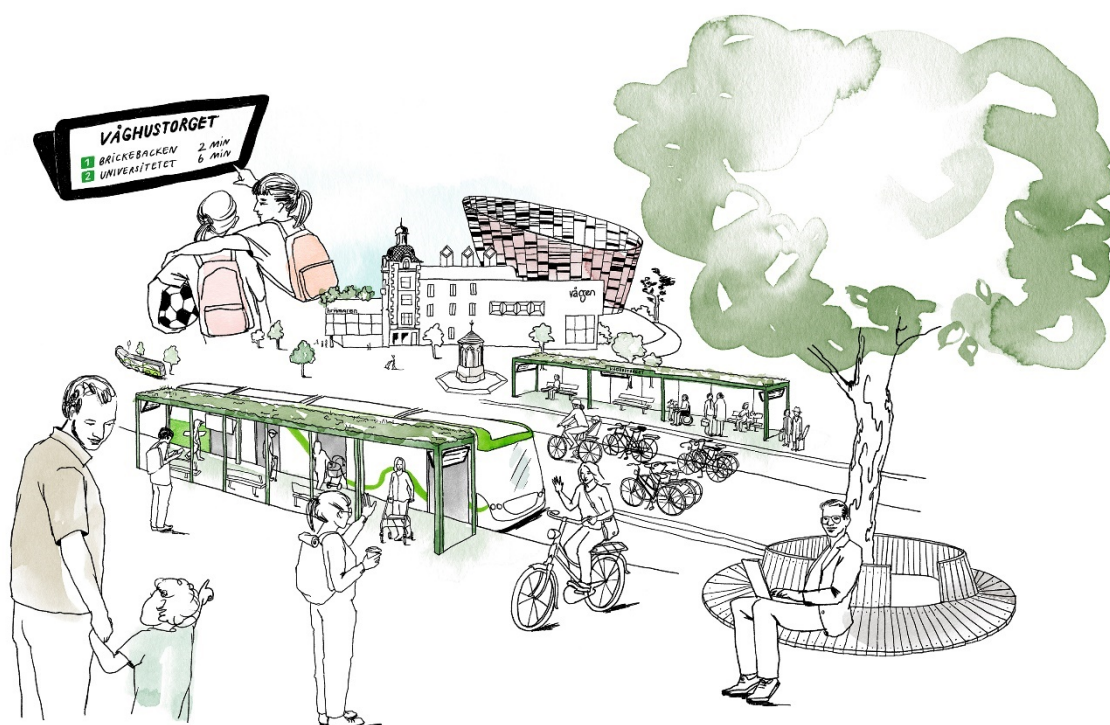


# BUS RAPID TRANSIT (BRT) I ÖREBRO



## GENOMFÖRANDEPLAN ETAPP 2



ÖREBRO



Region Örebro län

## 1 Bakgrund

Tidigare genomförandeplan inför etapp 1 beskrev en svag resandeutveckling i Örebro samtidigt som framtidsprognosen för ett fortsatt växande Örebro visar på hög risk för trängsel och försämrad luftkvalité om vi fortsätter resa som idag.

Ombyggnaden av Bus Rapid Transit (BRT) i Örebro startade 2021 med en första etapp (Brickebacken till Tegnérslunden) som beräknas vara klar december 2025. Analysen och bakgrunden till etapp 1 finns fortsatt kvar sett till projektet i helhet, där även innehållet i etapp 2 är avgörande beståndsdelar i den sträckning som föreslås i den genomförandeutredning<sup>1</sup> som togs fram 2018 inför projektet. Region Örebro län och Örebro kommun kan se att den utbyggnad som etapp 1 innebär redan gett positiva effekter i relation till uppsatta mål. Utvärdering<sup>2</sup> som gjordes under 2024 visar på resandeökning med 13% i relationen Kulturkvarteret-Brickebacken samtidigt som restiden minskat och punktligheten ökat.

Projektet är i slutskedet av etapp 1 där de två sista delsträckorna väntas färdigställas under året. Fortsatt arbete med etapp 2 har pågått under året där en första delsträcka har färdiga projekteringshandlingar redo för att handlas upp till hösten 2025 med ambitionen att byggstarta våren 2026.

## 2 Syfte och mål

### 2.1 Syfte

Örebro planeras utifrån ett helhetstänk, där trafiken ses som en del av staden. Utgångspunkten är att se till att människor och gods ska kunna nå sina målpunkter. Det handlar om att göra staden tillgänglig för alla och att fokus flyttas från att tänka framkomlighet för fordonen till att skapa utrymme för människan.

En fortsatt utbyggnad av etapp 2 syftar till att färdigställa det system som genomförandeutredningen föreslog och uppnå de effekter och mål som finns uppsatta för projektet. Det kopplar också an till att få ut maximala nyttan av den redan färdigställda etappen samtidigt som det skapar förutsättningar för kortare restid och ökat resande i stråken norrut respektive västerut.

Citylinjen (BRT i Örebro) har kapacitet att förflytta fler människor snabbare, utan att ta större yta i anspråk. Projektet bidrar också till minskad påverkan på klimatet, positiva hälsoeffekter samtidigt som det bidrar till ökad jämlikhet och integration. Den fortsatta utbyggnaden syftar fortsatt till att svara upp mot de övergripande målen i Region Örebro läns Regionala Utvecklingsstrategi<sup>3</sup>, Trafikförsörjningsprogrammet<sup>4</sup> och Örebro kommuns nyligen antagna trafikstrategi<sup>5</sup>. Kommunen har som övergripande mål att andelen resor till fots, med cykel och kollektivtrafik ska öka. I Örebro tätort ska antalet bilresor minska. Kommunen har som mål att 60 % av resorna år 2040 ska ske kollektivt, med cykel eller med gång. Idag ligger andelen på ca 50 %. Regionen har som mål att marknadsandelen ska öka till 15 %, en nivå som idag ligger på ca 8-9 %.

## 2.2 Mål

### 2.2.1 Övergripande mål

Det övergripande målet är att utveckla ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem och en långsiktigt hållbar trafiksituation i Örebro. Det kommer att öka förutsättningarna för människor och fordon att samverka i trafiken och det blir enklare att resa och förflytta sig i Örebro.

Kollektivtrafiksystemet som vi bygger ska vara effektivt, tillförlitligt och tillgängligt. Det ska vara till för alla oavsett ålder, kön, ekonomiska och/eller funktionsmässiga förutsättningar. Kollektivtrafiken ska bli så attraktiv att det blir ett självklart resealternativ.

Detta kommer att bidra till att reducera stadens klimatpåverkan och trängsel och det ger i sin tur en renare och trivsammare miljö för alla som bor och vistas i vår stad. Resultatet blir en bättre vardag för människor nu och i framtiden i ett Örebro som växer.

### 2.2.2 Projekt mål

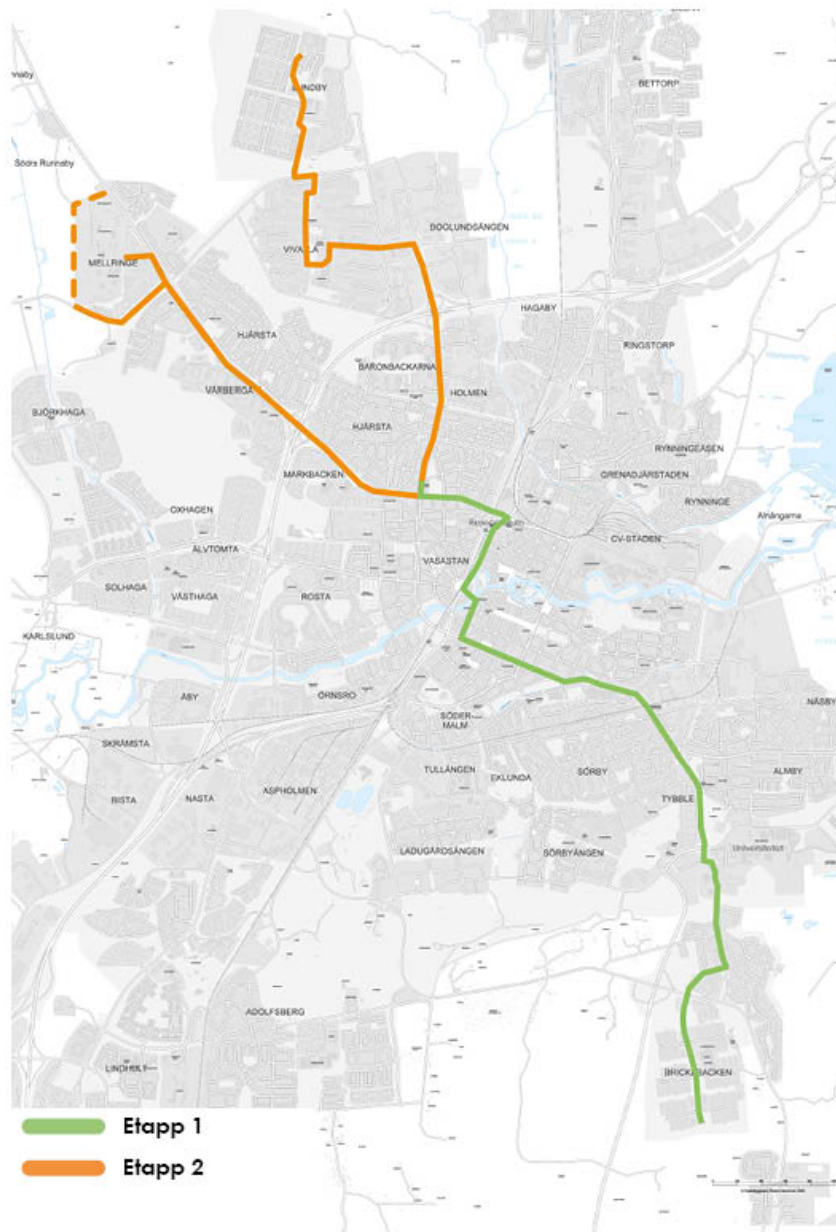
Avgörande faktorer för att få ett ökat resande är minskad restid och en hög turtäthet något som vi med hjälp av BRT-projektet tillskapar. Målet är att minska restiden med 30 % mellan ändhållplats och Resecentrum och öka resandet i stråket med 40 %. I det nya stadslinjenätet, som är en del av BRT-projektet, har stadslinjerna effektiviserats. Resecentrum i Örebro blir en central knutpunkt i det nya stadslinjenätet för byten mellan stadslinjer, regionlinjer och tåg.

- att den totala restiden ska minskas med minst 30 % mellan respektive ändhållplats och centrum
- att öka kollektivtrafikresande i BRT-stråket om 40 % 3 år efter trafikstart

## 3 Gemensam utformning och inriktning för BRT i Örebro

Förslaget till BRT-lösningen i Örebro består av två linjegrenar som förbinder Brickebacken-Universitetet-Centrum med områdena Mellringe och Vivalla/Lundby. Utbyggnaden startade med en första etapp mellan Brickebacken-Resecentrum som är knappt 7 km. Etapp 2 innebär att projektet färdigställs i sin helhet där fortsättningen från Tegnérslunden mot Vivalla/Lundby (cirka 5 km), respektive Mellringe (cirka 4 km) genomförs.

### 3.1 Etapp 2



Figur 1: Bild över sträckningen för etapp 1 respektive etapp 2 för Citylinjen (BRT i Örebro).

Den första etappen har innefattat stora delar av centrum och skapat en goförbindelse mellan Resecentrum mot Eyra idrottsområde, Universitetet och Brickebacken. Det har också varit viktigt att starta med de delar där vi har störst resande. Etapp 2 innebär att hela linjesträckningen färdigställs mot Mellringe respektive Vivalla/Lundby, vilket ger fulla potentialen av systemet. I stråket mot Mellringe finns ett stort resande främst från Varberga men med kommande stadsutveckling i Mellringe/Heden finns ytterligare potential till ett ökat resande även i detta stråk. I sträckningen mot Vivalla är det redan i dag ett stort resande vilket gör det naturligt att tillskapa en bättre tillgänglighet för kollektivtrafiken

vilket bidrar till minskade restider och på sikt än högre turtäthet. Se figur 1 för omfattning av etapp 1 respektive 2.

### 3.2 Utformning och inriktning

Vi fortsätter utbyggnaden av Citylinjen, där gatuutrymmet prioriteras med mer plats för kollektivtrafik, gång- och cykel samt grönska. Vi fortsätter utbyggnaden där etapp 1 slutar och bygger vidare från centrum och utåt med egna körfält, mittförlagda hållplatser och signalprioritet i korsningarna. Hela systemet byggs för att klara av framtida 24-meters fordon.

Likt tidigare etapp eftersträvar Region Örebro län och Örebro kommun att standardnivå grön uppnås på stadens utformning av infrastruktur, fordon, stödsystem och trafikering för att skapa ett komplett BRT-system med hög attraktivitet och effektivitet. Fortsatt bör projektet uppfylla de riktlinjer och systemegenskaper som presenteras i figur 2. Likt tidigare kan det i vissa fall vara motiverat med avsteg där det är praktiskt omöjligt eller för att vara kostnadseffektiv.

Region Örebro län kommer fortsatt arbeta med utveckling och effektivisering av linjesträckning och tidtabell. Sedan införandet av nytt stadslinjenät december 2024 har punktligheten för trafiken i sin helhet ökat, det finns dock fortsatt behov att utvärdera effekten. Tidiga beräkningar visar på att en kapacitetsförstärkning kommer behöva ske under genomförandeperioden för att tillgodose ett ökat resande. I ett första skede kommer denna förstärkning att ske genom tätare avgångar i tidtabellen. På längre sikt stärks kapaciteten genom längre fordon. Vid anförskaffning av nya fordon är målsättningen att dessa ska få en utmärkande design i sin utformning, målet är att de ska efterlikna moderna spårvagnar för att bli särskilt utmärkta i trafiken. Varumärke och design kommer att följa det som tidigare beslutats.

FAKTOR	GRÖN NIVÅ	GUL NIVÅ
<b>Stadens utformning</b>		
Samhällsplanering	Samplanering mellan BRT och bebyggelse med förankrad strategi, kompletterande verksamheter, service och bebyggelse kring hållplatser och knutpunkter.	Endast viss ny bebyggelse och förtätning vid BRT-hållplatser.
Stadsmiljö	Ombyggnad/kvalitetshöjning av gaturummet, belysning, gångytor, planteringar, gatumöbler.	Endast viss upprustning, biltrafikreducering, prioritering av gång och cykling.
Hållplatser samverkar med bebyggelse	Hållplatserna utgör en integrerad del i stadsmiljön, med närhet till andra funktioner i staden. Alltid cykelparkering och anslutningar med hög kvalitet.	Hållplatser i närheten av målpunkter/stadens bebyggelse men inte helt integrerade. Bra och trevliga gångvägar till hållplatser.
Linjedragning	Gen, mjuk, genom/centralt i bostads- och stadsområden, inga tvära kurvor. Mindre än 10 procent längre än avståndet fågelvägen mellan större hållplatser.	Genvägar - förkortningar, genom/under rondeller in till terminaler i mjuka svängar, få skarpa kurvor. Mindre än 20 procent längre än avståndet fågelvägen mellan större hållplatser.
<b>Kollektivtrafikens infrastruktur</b>		
Företrädesrätt och signalprioritering	Full signalprioritet med stopp endast på hållplatser och med aktiv styrning för hög regularitet. Inga cyklar i körbanan, inga störande fordon eller kantstensparkeringar och utfarter.	Signalprioritet längs hela linjen. Oftast inget stoppbehov eller långsamma bilköer. Störande kantstensparkering, utfarter och cyklar i körbanan endast i begränsad omfattning.
Hållplats-utformning	Rak inkörning, plant insteg, markerade dörrpositioner/handikappentré. Väntytta under tak i hela bussens längd, sittbänkar, hållplatsinfo, cykelparkering, gång- och cykelpassage utanför väntytta.	Rak inkörning (klackhållplats), väntytta med väderskydd, sittbänkar och hållplatsinfo.
Identitet	Egen identitet, attraktiv design och varumärke på fordon, hållplatser och info.	Egen markering/design på fordon och hållplatser.
Utformning av körväg /avskildhet	Egna eller avskilda körbanor/vägar, körfält, spårrområde. "Inne i systemtänk".	Egna körfält eller garanterad framkomlighet, vissa avskilda körvägar, lugna hållplatser utan störande snabb biltrafik.
Markering av bussens körväg	Avskilt från biltrafik med fysisk avgränsning och avvikande färg på körbana.	Körfältsmarkering med bred, heldragen vit linje och texten "BUSS".
Markbeläggning och utformning	Jämn köryta, inga "gatubrunnar". Doserade kurvor vid separata bussvägar.	Inga farthinder för bussen. Prioriterad vinterväghållning.
Hållplatsavstånd i bebyggelse	500–800 m	400–500 m eller mer än 800m
<b>Fordon och stödsystem</b>		
Fordon	Anpassade fordon, breda dörrar, egen design, extra mjuk gång och mycket tysta, särskilt vid hållplatser. Plant insteg, markerad handikappentré, vid behov automatisk rullstolsramp/"gap filler".	Låggolvsbussar med breda dörrar. Påstigande i alla dörrar. Tysta, särskilt vid hållplatser.
Information på hållplats	Trafikinfo, närområdeskarta med målpunkter. Aktiverbar högtalare, avgångstidsdisplay, aktiv information vid trafikstörningar.	Tydliga linjenummer och destinationer, linjenätskarta, realtidsinformation för linjen.
Information i fordon	Realtidsinformation, information om anslutningar vid kommande hållplatser och aktiv information vid störningar.	Linjekarta och info/hållplatsutrop, även nästkommande hållplats.
<b>Trafikering</b>		
Pålitlighet / regularitet	System som säkerställer jämna intervall mellan fordon och utan försening för resenären.	Försening max halva turtätheten högst 1 gång per timme.
Hållplatstider och biljetthantering	Biljett/betallosning som inte påverkar hållplatstid. Möjligt att köpa biljett på hållplatsen. Mindre än 1 sekund/påstigande och dörr.	Av- och påstigning i alla dörrar, ingen förarvisering. 1–1,5 sekunder/påstigande och dörr.
Turtäthet dagtid	Mindre än 8 minuter.	Cirka 10 minuter.
Turtäthet lågtrafik	Mindre än 15 minuter.	Mindre än 20 minuter.
Trafikeringsdygn	Minst klockan 5–24.	Minst klockan 6–23.

Figur 2: krav till BRT system i Örebro enligt X2ABs riktlinjer<sup>6</sup>



Flera av åtgärderna avseende trafikering och fordon är redan införda i och med etapp 1 och införandet av nytt linjenät samtidigt som infrastrukturåtgärderna innebär att restiden kan minskas även i detta stråk och efter genomförande nå de uppsatta målen om minskad restid. Utbyggnaden kommer även inom etapp 2 påverka övrig kollektivtrafik positivt samt underlätta möjligheten för blåljusfordon att ta sig snabbt fram. Det bedöms fortsatt viktigt att hålla i samma nivå som tidigare för att skapa systemperspektivet och spårkänslan där Citylinjen ska ha en tydlig identitet och var synlig och lättanvänd i stadsrummet.

I och med införandet av nytt linjenät och den senaste tidtabellen så har Citylinjen 5-minuters trafik mellan Tegnérslunden och Universitetet. Restiden har kortats avsevärt inom etapp 1, något vi eftersträvar även inom etapp 2. Detta görs både med hjälp av busskörfält, signalprioritet samt att vi säkerställer hållplatsavstånd som inte är för täta för att på så vis kunna upprätthålla en konkurrenskraftig restid. Enligt studier vet vi att restid och turtäthet är avgörande för ett attraktivt kollektivtrafiksystem där det då inte kan vara för tätt mellan hållplatser.

## 4 Effekter

### 4.1 Effekter av BRT systemet

Ett genomförande av BRT i sin helhet skapar effekter som bland annat innebär minskad klimatpåverkan, ökad trafiksäkerhet, mindre trängsel och ökad folkhälsa. 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% för 2025 jämfört med 2023. Under samma period har övrig stadstrafik minskat. Bussarnas punktlighet har förbättrats, särskilt under högtrafik, och restiden har minskat med cirka 30%, eller 8 minuter, enligt tidtabell mellan Örebro Resecentrum och Brickebacken.

Det är även möjligt att se att övrig fordonstrafik fungerar bra och i många fall går i ett lugnare mer jämnt tempo där både bil- och cykeltrafik drar nytta av den signalprioritet som bussen har längs huvudriktningen. Blåljus och övrig kollektivtrafik har också varit väldigt positiva till resultatet som även säkrar deras framkomlighet på ett sätt som inte var möjligt tidigare.

## 5 Kostnader

Infrastrukturen ansvarar Örebro kommun för likt tidigare genomförandeplan med undantag för väderskydd och nedräknare som Region Örebro län ansvarar för, väderskydden från etapp 1 kommer på sikt tas över av Region Örebro län som huvudman för kollektivtrafiken. Kostnadsuppskattningen för projektet som helhet uppgick till 530 – 730 mnkr, detta enligt den genomförandeutredning som låg till grund för projektet. Den första etappen har efter revidering en beslutad budget på 310 mnkr och den kommande etapp 2 uppskattas till 460 mnkr. Även den andra etappen av projektet finansieras med 50% statliga medel där 230 mnkr finns upptaget i den remiss som finns för Länstransportplan för perioden 2026-2037.

För Region Örebro län innebär tillkommande hållplatsmöblering och digital resenärsinformation vid hållplatserna en kostnad om 16 mnkr. Det sista året inom genomförandeperioden planeras även för nya och längre fordon inom ramen för den utbytestakt som finns hos Svealandstrafiken. Baserat på prisindikationer från bussleverantörsdialog våren 2025, uppskattar Svealandstrafiken att dubbelledade

24m elbussar kräver 40-50% högre inköpskostnad investering jämfört med beställda 18m Volvo elbussar. Driftsättning av dubbelledbussar kräver extra investering på Bettorp bussdepå i form ny infrastruktur som kan rymma 24m bussar och i mer markyta för nya byggnader för service, reparation och tvätt. Alla nämnda extra kostnader borde RÖL delvis kunna räkna hem av intäkter av ökad resande efter introduktion av 24m bussar under investeringarnas avskrivningsperiod.

## 6 Tidplan och uppdelning av etapp 2

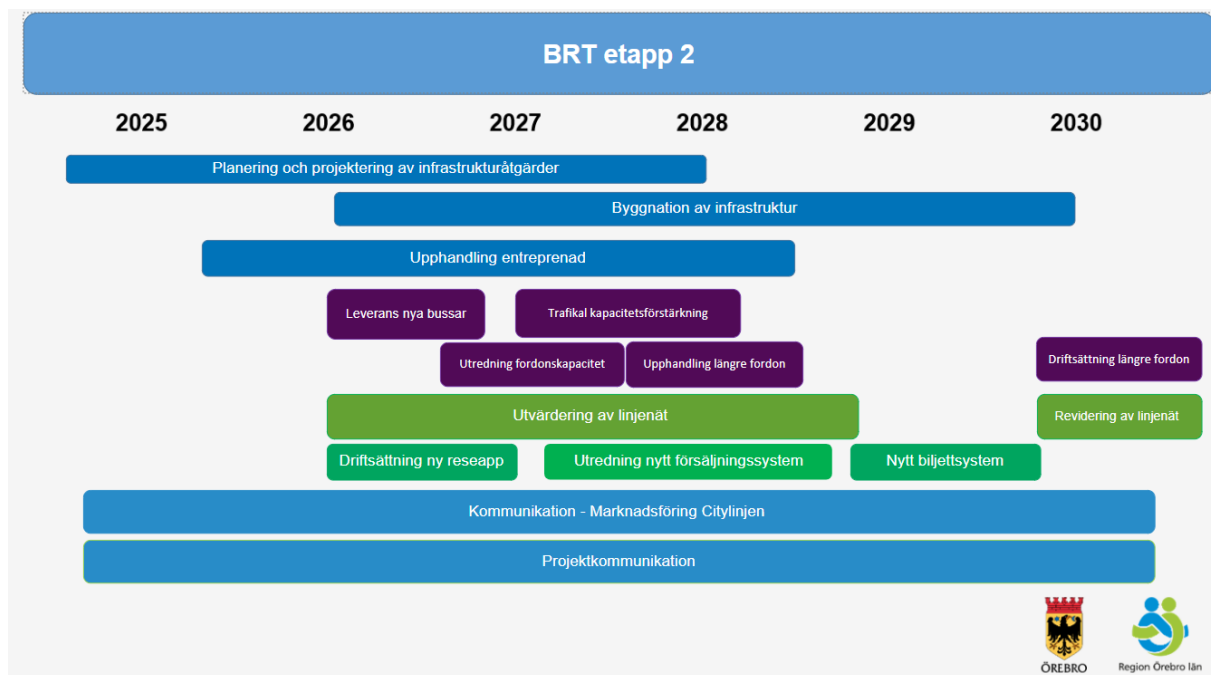
Förslag till tidplan för etapp 2 är fördelat på 8 delsträckor/projekt. Projektering av en första delsträcka är påbörjad och upphandling av den första delsträckan väntas ske hösten 2025.

Då Länstransportplanen slutligen beslutas sommaren 2026 har Örebro kommun i överenskommelse med Trafikverket och Region Örebro län valt att dela upp projektet i två steg 1-ansökningar för att få en särskild hantering inför byggstart av delsträcka 1 och 2 som planeras byggas 2026 (första året i planperioden). Detta för att få samtliga beslut på plats inför byggstart 2026. Projektet som helhet innehåller 8 delsträckor enligt nedanstående tabell 1, där resterande delsträckor (3-8 för åren 2027-2029) får formellt beslut från Trafikverket efter beslutad Länstransportplan.

TIDPLAN BYGGNATION INFRASTRUKTURÅTGÄRDER				
Etapp 2 Tegnérunden-Vivalla/Lundby respektive Mellringe	2026	2027	2028	2029
Delsträcka 1 Hertig Karls Allé/Hedgatan till E18/E20	X			
Delsträcka 2 Poesigatan	X			
Delsträcka 3 Västra Nobelgatan/Ekersvägen till E18/E20		X		
Delsträcka 4 Infraåtgärder i Boglundslängen			X	
Delsträcka 5 Vivallaparken			X	X
Delsträcka 6 Hållplats Mellringestaden/Heden			X	
Delsträcka 7 Lundby hållplatsåtgärder			X	
Delsträcka 8 Ekersvägen Varberga - Mellringerondellen				X

Tabell 1: Tidplanen för byggnation av åtgärder för sträckan Tegnérunden – Vivalla/Lundy respektive Mellringe





Figur 1: färdplan för BRT etapp 2

## 7 Källor

<sup>1</sup> Region Örebro län & Örebro kommun, *Genomförandeutredning för BRT i Örebro (slutrapport)*, 2018-09-10

<sup>2</sup> Region Örebro län & Örebro kommun, PM Effekter och nyttor av Citylinjen i Örebro, våren 2024

<sup>3</sup> Region Örebro län, *Tillväxt och hållbar utveckling i Örebro län – Regional utvecklingsstrategi 2022 – 2030*.

<sup>4</sup> Region Örebro län, *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2022 – 2030*, antagen av Regionfullmäktige februari 2022.

<sup>5</sup> Örebro kommun, *Trafikstrategi för Örebro kommun*, beslutad av kommunfullmäktige 2024-10-23

<sup>6</sup> X2AB, *Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT*, januari 2015