

Bista, Pilängen, Berglunda och Palmbohult

Utredning av alternativa sätt att
trafikera med allmän kollektivtrafik

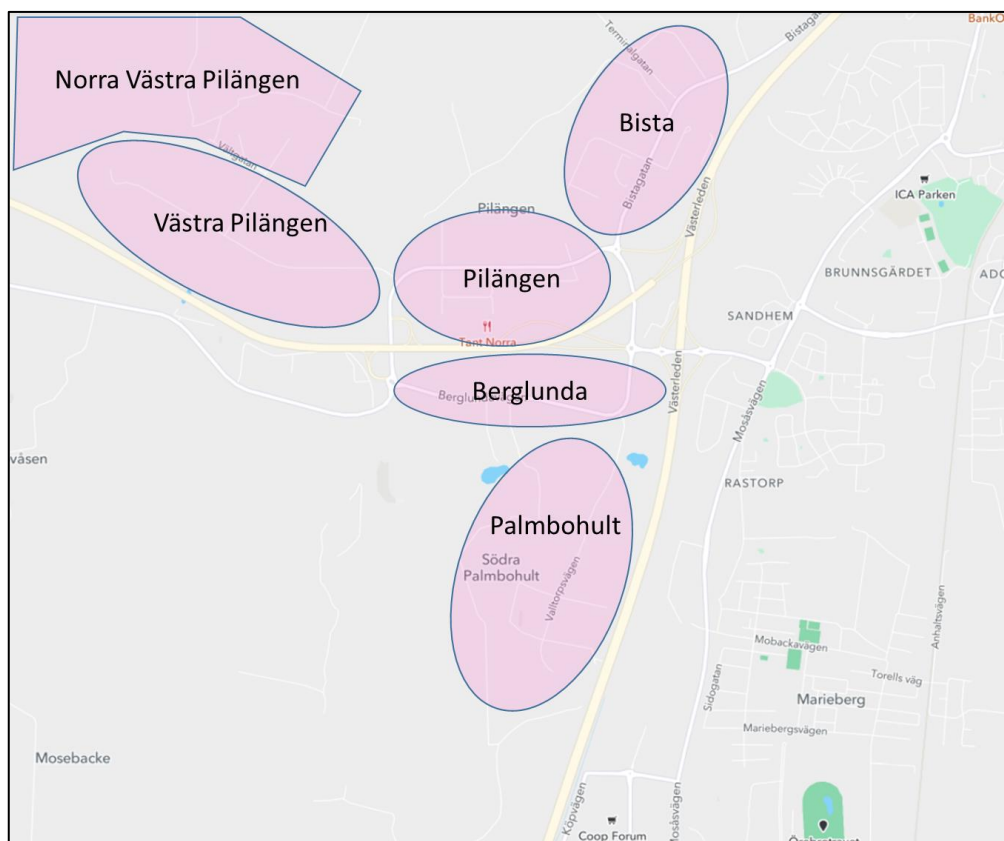
Innehåll

1.	Bakgrund	3
2.	Industriområdenas utveckling	4
2.1	Områden med pågående utbyggnad	4
2.2	Arbetsstillfällen och arbetspendling	5
2.3	Tillgängligheten till- och inom området	6
2.3.1	Cykel	6
2.3.2	Buss	7
2.4	Arbetstider	11
3.	Väginfrastruktur idag och under utveckling	12
3.1	Hållplatsstandard	13
4.	Analys och slutsatser	13
4.1	Trafiktyp	13
4.2	Trafikeringsförslag	14
4.3	Finansiering	16

1. Bakgrund

Inom Örebro kommun pågår en utvidgning av verksamhetsområdena i de sydvästra delarna av tätorten i anslutning till E18 och E20s gemensamma trafikplats. De områden som finns etablerade idag är Bista, Pilängen, Västra Pilängen samt Berglunda. Ytterligare två områden är under etablering och dessa benämns Norra Västra Pilängen, samt Palmbohult. Se schematisk skiss i figur 1 nedan.

Regionen har fått ett stort antal önskemål om busstrafik som kan angöra hållplatser närmare arbetsplatser i Västra och Norra västra Pilängen både från anställda i verksamheter samt från arbetsgivare som etablerar sig i området. Av dessa anledningar är det motiverat att utreda vilka möjligheter det finns till en justerad trafikering av områdena.



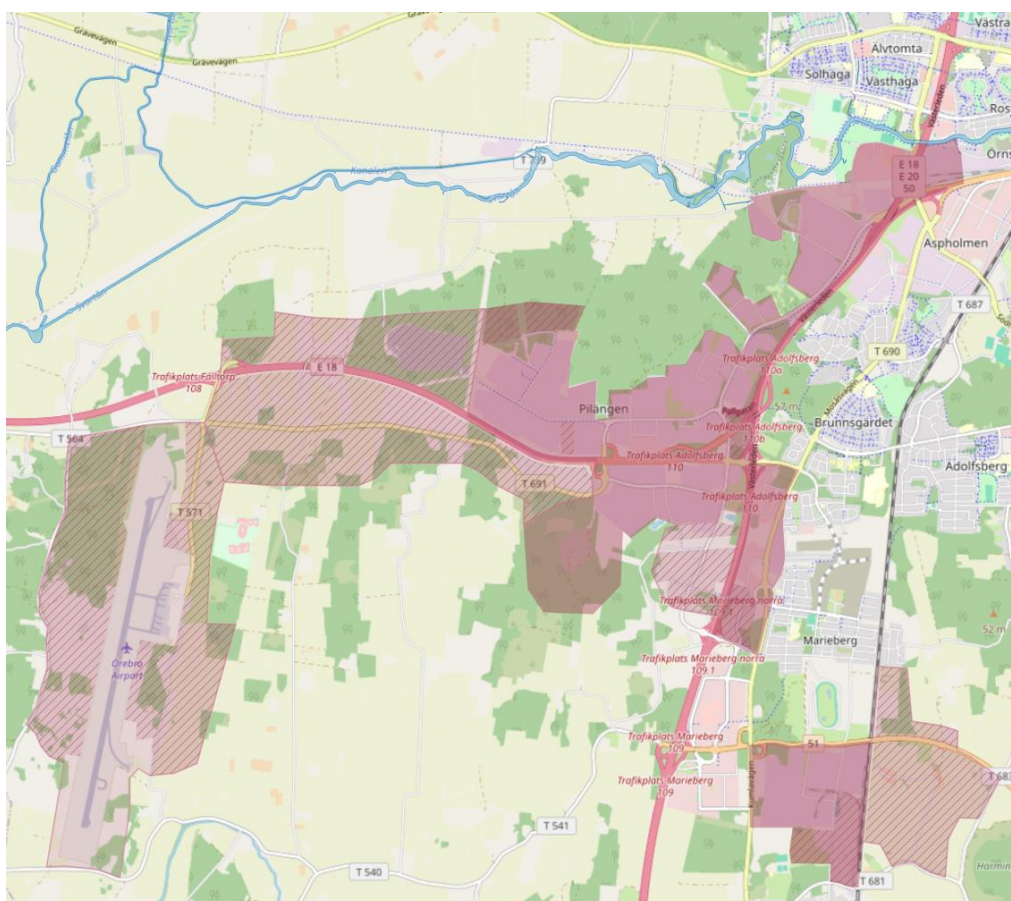
Figur 1. Skiss över industriområdenas läge i förhållande till varandra.

2. Industriområdenas utveckling

2.1 Områden med pågående utbyggnad

I Bista, Pilängen och Berglunda är mycket av tillgänglig mark bebyggd men i områdena Västra och Norra västra Pilängen samt Palmbohult pågår anvisning och etablering av verksamheter. Flera av dessa verksamheter omlokaliseras sig från mer centrala lägen i Örebro och förflyttningen är en medveten strategi från Örebro kommun för att skapa attraktiva boende och levnadsmiljöer för framtiden. I kartan nedan syns befintliga verksamhetsområden i rosa och områden för utbyggnad i streckad rosa färg.

Etableringsmässigt har området Norra västra Pilängen kommit längre och det finns fler arbetsgivare på plats i dagsläget jämfört med läget i området Palmbohult.



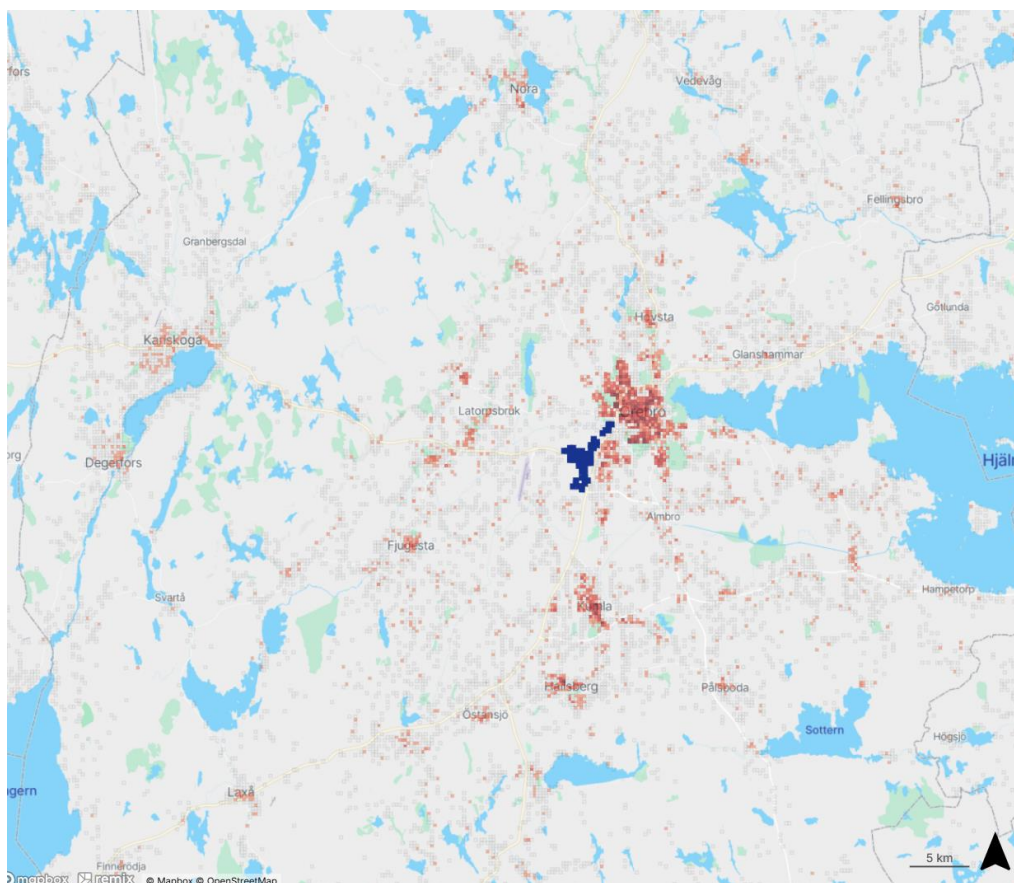
Figur 2. Karta från Örebro kommuns granskningsversion av ny översiktsplan 2026-02-10.

Inom Palmbohult finns väginfrastruktur och hållplats utbyggd men i området Norra västra Pilängen saknas förberedd väginfrastruktur för genomgående kollektivtrafik och hållplatser.

Dessa två områden är som sagt aktuella för nyetablering närmast framåt. Kommunen planerar för ytterligare områden norr om flygplatsen enligt kartan ovan men där finns ännu inga etableringar eller väginfrastruktur klar.

2.2 Arbetstillfällena och arbetspendling

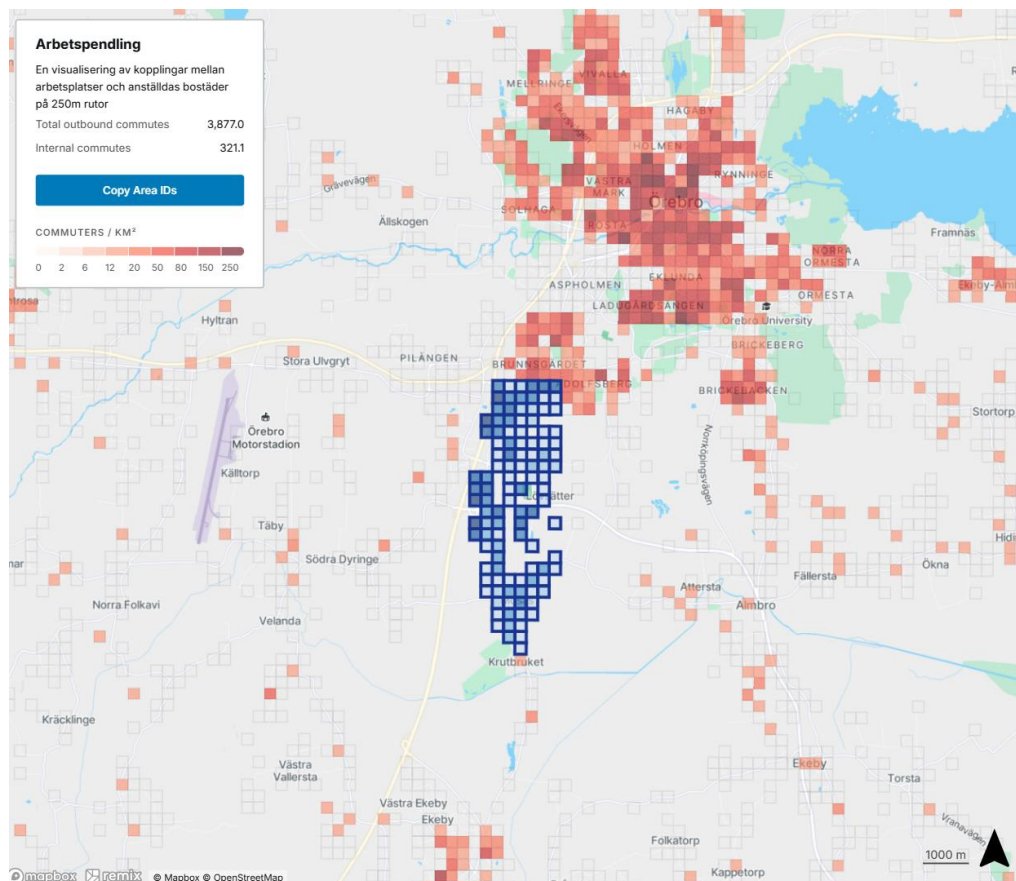
Verksamhetsområdena i fråga består uteslutande av arbetsplatser och det är idag ca 5500 personer som pendlar in till för att arbeta. Inpendlingen sker med stor majoritet från bostadsområden i Örebro tätort men en betydande inpendling finns även från boende inom Kumla, Hallsberg och Karlskoga tätorter. De platser där inpendlare bor visualiseras i kartan i figur 3 nedan. Ju fler röda rutor och mörkare röd färg, desto fler inpendlare bor i området/rutan.



Figur 3. Röda rutor visar vart personer som jobbar inom verksamhetsområdena Bista, Pilängen, Berglunda och Palmbohult bor någonstans. Ju mörkare röda rutor desto fler arbetspendlar från platsen.

I utbyggnaden av Palmbohult och Norra Västra Pilängen beräknar Örebro kommun att det tillkommer ytterligare 2000 arbetstillfällen inom ca 24 företag till de som redan finns. Storleksmässigt motsvarar verksamhetsområdena samma mängd arbetstillfällen som hela östra Karlskoga, tre Degerfors, ett drygt Hallsberg eller ett nytt Aspholmen.

En lokal jämförelse visar även hur mängden arbetstillfällen överstiger motsvarande områden öster om E20; Marieberg och Mosås som idag ingår i stadstrafiknätet. Adderar man de utpendlare som bor i Marieberg och Mosås blir det sammantaget ungefär lika stort antal som i industriområdena som utreds i denna rapport. Se beräkningen i figur 4 nedan.



Figur 4. Arbetspendling till Marieberg och Mosås är knappt 4000 personer. Det är drygt 2000 personer som arbetspendlar ut från det markerade området.

2.3 Tillgängligheten till- och inom området

De aktuella verksamhetsområdena ligger utanför det som definieras som tätortsgårnsen för Örebro men angränsat precis till den.

2.3.1 Cykel

Det tar ca 30 min att cykla från Södra station till Würth (som är beläget i det nordöstra hörnet av Berglunda) via trafikplatsen vid Eon. Det är en sträcka på 6,3 km. Cykelvägen är krånglig i början och känns lite enslig och utsatt ute i trafikplatsen samtidigt som den är gen.

Det tar ca 30 min att cykla från Södra station till Würth via Aspholmen och Nasta. En sträcka på 6,4 km. Cykelvägen är krånglig i början men upplevs tryggare och trevligare än den via trafikplatsen vid Eon.

Det tar ca 10 min att cykla från Rondellen vid Schenker till änden på Pilängen västra och entréerna till Närkefrakt och Lidl's lager. En sträcka på ca 2,3km som består av GC/väg parallellt med bilvägen på sträckan.

2.3.2 Buss

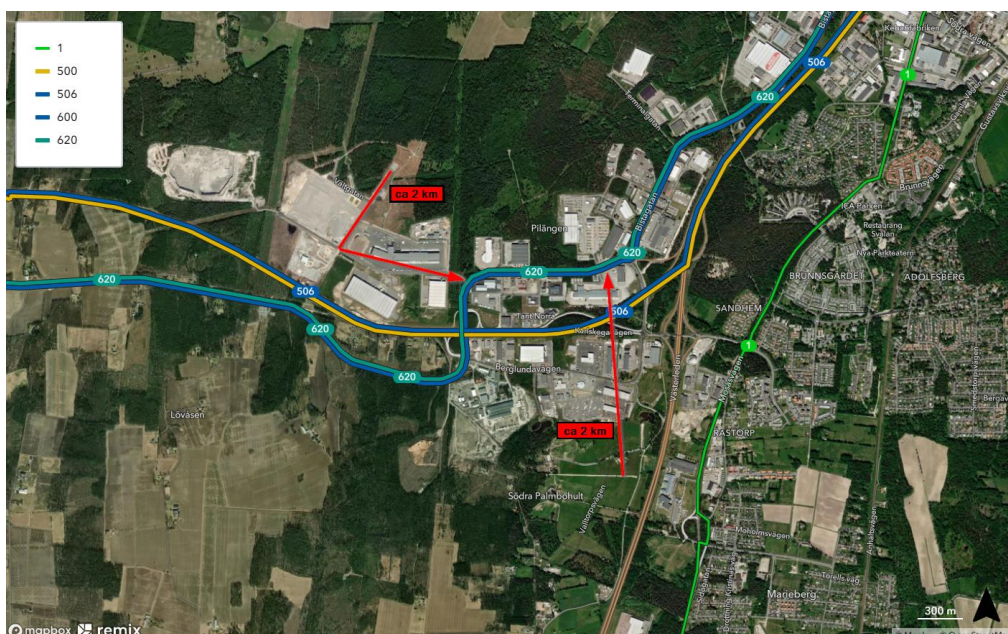
Idag trafikförsörjs verksamhetsområdena Pilängen och Bista med regionlinjen mellan Örebro och Lanna, linje 620. Linjen kör genom området enligt kartan nedan från morgon till tidig kväll. Utöver linje 620 kör linje 600 mellan Örebro och Fjugesta genom området senare kvällar och helger.

Trafiken idag utgörs sammanlagt av:

- 16 turer i vardera riktningen mellan ca kl 06 och kl 20:30. Linje 600 kör sen ytterligare 3-4 turer fram till ca 01 på natten
- 11 turer i vardera riktningen på lördagar
- 7 turer i vardera riktningen på söndagar.

Anledningen till att just dessa linjer trafikerar området beror inte på att det finns stor efterfrågan på resor väster om Örebro till/från området utan främst på att linjerna ändå passerar på sin väg mellan start och slutdestination. Avgörande har även varit att linjerna kan göra så utan att den totala körtiden förlängs allt för mycket för de som reser mellan Fjugesta/Lanna och centrala Örebro. Körtidsmässigt så adderas 11 minuter när linje 600 tar vägen genom Bista/Pilängen istället för att köra motorvägen.

Den nya delen av verksamhetsområdet i nordväst har ca 2 km till närmsta busshållplats med dagens körvägar och hållplatsstruktur, hållplats Vagngatan. Den nya delen av området i söder har också ca 2 km till närmsta busshållplats med dagens körvägar och hållplatsstruktur, hållplats Truckgatan.



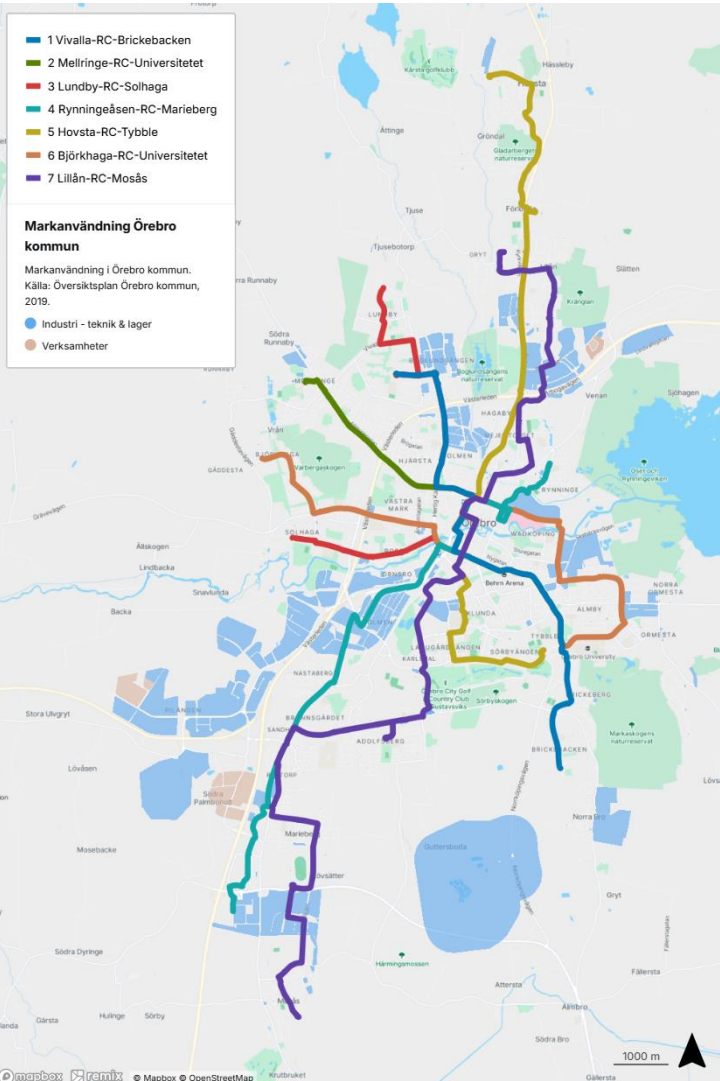
Figur 5. Avstånd i kilometer mellan områdena Norra Västra Pilängen, Palmbohult och befintliga busshållplatser i området.

Fram till omläggningen av stadstrafiken 2014 fanns det en linje som angjorde Berglunda/Bista/Pilängen, med hpl Berglunda som ändhållplats. Linjen avvecklades på grund av lågt resande, och verksamhetsområdet trafikerades istället av linje 702 mellan Kumla och Örebro. I samband med att linje 702 avvecklades i december 2019 kom området att trafikeras med linje 514 (som nu heter linje 620). Det senare innebär att de två hållplatserna i centrala respektive östra Berglunda togs bort och ersattes av hållplatsen Björkemo i den västra delen av Berglunda.

Resandet från hållplatserna genom verksamhetsområdena har, från en låg nivå, ökat genom åren. År 2018 klev det i snitt på 56 personer per dag vid hållplatserna i Berglunda, Pilängen och Bista. Motsvarande siffra för 2025 var 78 personer. Den mest påtagliga förändringen är att antalet påstigande vid Vagnatan. Det är hållplatsen som ligger närmast verksamhetsetableringarna i Norra västra Pilängen. Under 2025 var det i snitt 37 resor som gjordes från den hållplatsen. Resandet från övriga hållplatser har inte förändrats nämnvärt utöver att vissa hållplatser utgått och en överflyttning skett till hållplats Björkemo. Se tabell 1 nedan.

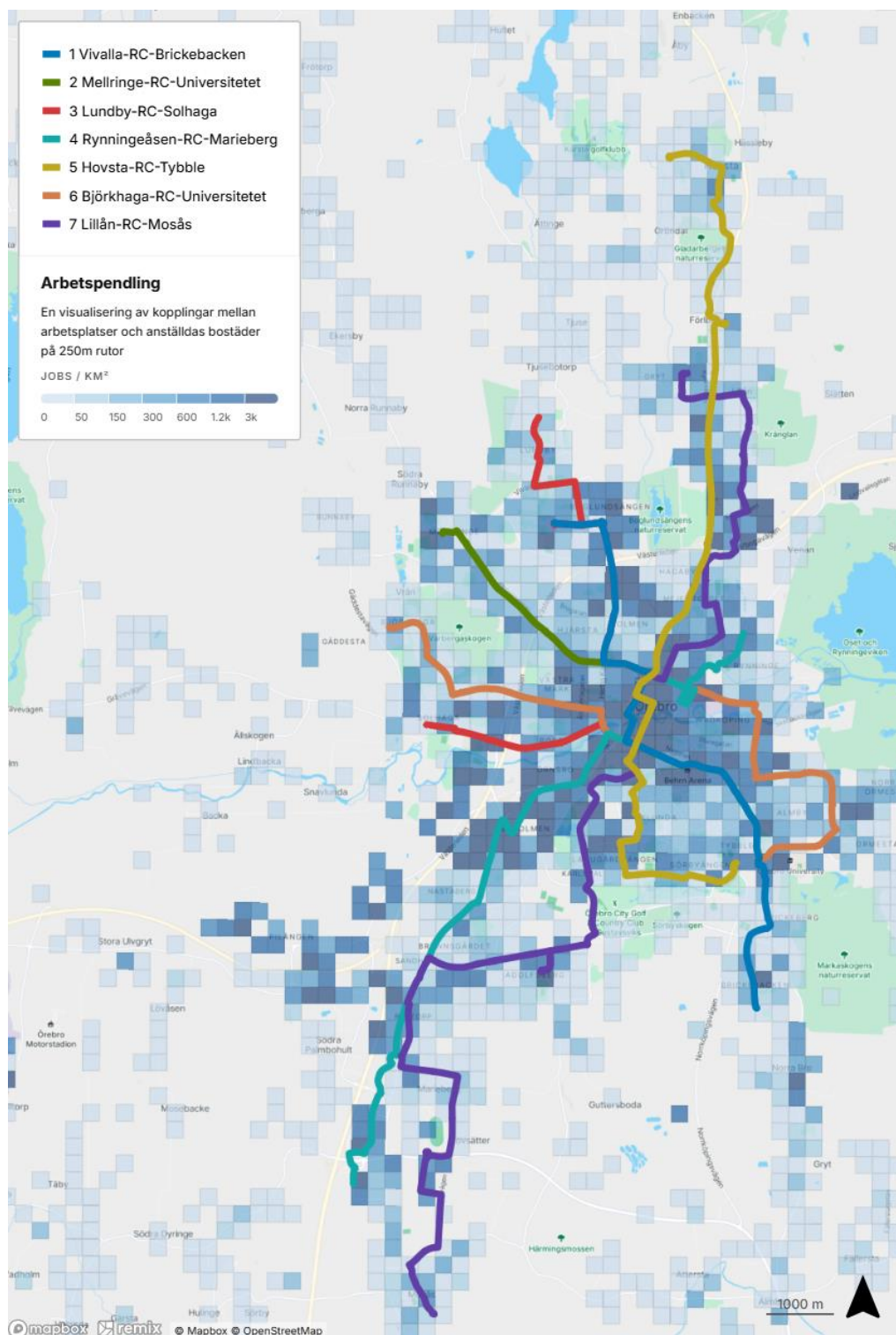
Tabell 1. Resandestatistik från hållplatser i Bista, Pilängen och Berglunda från jan-okt 2025 samt en jämförelse bakåt i tiden till motsvarande hållplatser och tidsperiod 2018.

Trafikerande linjer	2025 (jan-okt)		Antal påstigande resenärer per dag 2018 vs. 2025	Kommentar
	600, 620	Antal påstigande		
Hållplatser i verksamhetsområdena Bista, Pilängen, Berglunda	jan-okt	/dag		
Åbyvägen	1300	5	-4	
Björkemo	6054	21	20	Resandeökning beror troligen på överflytt från hpl
Berglunda		0	-2	Hpl trafikeras inte efter 2019
Berglunda företagsby		0	-13	Trafikeras inte efter 2019. Resandet har troligen flyttat
Vattenverksgatan (f.d. Electroskandia Bista)	1021	4	1	
Krängatan	879	3	-4	
Terminalgatan		0	-2	
Transportgatan	891	3	-2	
Truckgatan	1569	5	1	
Vagngatan	10675	37	27	Tydlig ökning av resande från hpl som funnits alla år som analysen görs på.
Totalt	22389	78	22	



Figur 6. Färgglada streckade linjer är körvägar i stadslinjenätet i Örebro stad. Färgglada ytor i kartan symboliserar Örebro kommuns utpekade områden för utbyggnad av verksamhet- respektive industriområden.

Stadstrafiken i Örebro omfattar i dagsläget inte verksamhetsområdena i fråga. Yttäckningen med stadstrafiken illustreras av kartorna i Figur 6 och 7.



Figur 7. Arbetsplatserns geografiska placering visualiserad med blå rutor. Mörkare blå färg betyder fler arbetstillfällen inom samma område. Rutorna är 250m x 250m. Färgglada streckade linjer är körvägar i stadslinjenätet i Örebro stad.

2.4 Arbetstider

Via Näringslivsutvecklaren på Örebro kommun och direkt företagskontakt har följande uppgifter om arbetstider i området meddelats:

	Arbetspass/ Skift		Arbetspass /Skift
Mån-Fre		Lör	
	05:20		06:00
	05:30		
			14:00
	06:00		
			22:00
	06:30		
		Sön	
	06:50		07:00
	07:00		
			13:00
	08:00		
			14:00
	09:00		
			21:00
	12:00		
			01:00
	13:00		
	13:15		
	13:30		
	14:00		
	14:30		
	14:45		
	15:00		
	15:15		
	16:00		
	17:00		
	19:00		
	21:00		
	22:30		
	22:40		
	23:00		
	23:15		
	23:30		
	23:50		
	01:00		

3. Väginfrastruktur idag och under utveckling

De verksamhetsområden som adderas är byggda som grenar ut från det ursprungliga vägnätet som passerar genom områdena. Vägnätet in i Västa och Norra västra Pilägen utgörs av säcklösningar som betyder att busstrafik skulle behöva åka in och vända för att uppnå en ökad yttäckning. Området Palmbohult har genom den nybyggda trafikplatsen vid norra Marieberg fått en väganslutning i södra änden vilket medger genomkörbarhet och underlättar framtida trafikförsörjning med kollektivtrafik. Inom ramen för åtgärdsvalsstudien *E18/E20 genom Örebro* spelades det in ett behov av en anslutning till Pilängen från E18 mot Karlskoga.

Platser som har grundläggande förutsättningar för vändning med buss framgår av röda ringar i figur 8. Observera att vändplatser och korsningar som passerar troligen kräver ytterligare anpassning för att säkerställa framkomlighet för större fordon.



Figur 8. Kartan visar befintliga vändplatser i form av röda ringar, befintliga busshållplatser som blå ringar. Både hållplatser som trafikeras med dagens linjetrafik och hållplatser som finns i området sedan tidigare.

3.1 Hållplatsstandard

Hållplatserna längs körvägarna i området utgörs i viss utsträckning av stolpar i vägkanten utan vägren och någon form av stäyta för väntande eller avstigande resenärer. Branta dikeskanter skiljer vägbanan och en parallellt gående GC-nät åt. För att ta sig till hållplatsen måste resenärer gå ner i diket och upp till stolpen. Det pågår en samverkan mellan Region Örebro län och Örebro kommun för att tillgänglighetsanpassa samtliga hållplatser i området där Vagnatan nyligen åtgärdats och Truckgatan står näst på tur. Flera tillgänglighetsanpassade hållplatser finns även kvar i området på platser som trafikerats tidigare. Se ”Ej trafikerade hållplats” i figur 8 ovan.

Generellt är det god standard på cykelinfrastruktur i området. Ett flertal arbetsgivare har stora cykelställ, vissa har låsta utrymmen. Många cyklar står parkerade vilket tyder på att cykelpendlingen är utvecklad inom området.

4. Analys och slutsatser

4.1 Trafiktyp

Region Örebro län har i tidigare utredningar bedömt att Bista, Pilängen, Berglunda kan trafikförsörjas med den regiontrafik som kommer från Fjugesta och Lanna. Denna utredning visar dock att antalet arbetstillfällen som redan adderats och kommer att tillkomma inom Pilängen och Palmbohult gör att området går att jämföra med andra områden som försörjs med stadstrafik.

Avståndet mellan arbetsplatsers entréer och hållplatser som angörs längs dagens körvägar upplevs långa av de som besvarat enkäter och hört av sig till Länstrafikens kundservice. Avstånden uppmäts till ca 2 km inom västra Pilängen och Palmbohult. Detta är avstånd som i stadstrafiksammanhang bedöms vara för långa för att trafiken ska upplevas attraktiv.

Ett införlivande av verksamhetsområdena i stadstrafiken skulle göra att de regionlinjer som idag går genom området skulle få en körtidsbesparing på ca 11 minuter. I de relationer där flest reser med regionlinjerna ifråga kommer då körtidskvoten att förbättras med 0,4 på linje 600 och 0,5 på linje 620. Se beräkningen i tabell 1 nedan. Både linje 600 och 620 skulle tack vare detta uppnå nivå på körtidskvot som är uppsatt i det regionala trafikförsörjningsprogrammet där målet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel.

Tabell 2. Jämförelse mellan körtid med bil och restid med linjerna 600 respektive 620 samt beräkning av körtidskvoten.

	Bil via motorvägen	Linje 600	Linje 600
	Fjugesta-ÖRC	Inklusive Pilängen	Exklusive Pilägen
Körtid i minuter	28	44	33
Körtidskvot		1,6	1,2
	Bil via motorvägen	Linje 620	Linje 620
	Lanna-ÖRC	Inklusive Pilängen	Exklusive Pilägen med antagande om att det tar 11 minuter kortare tid som för linje 600
Körtid i minuter	25	39	28
Körtidskvot		1,6	1,1

En positiv aspekt av att köra specifik trafik till områdena är också att det blir lättare att anpassa avgångarna efter behoven just där som utgörs av verksamheternas arbetstider. Idag är det i stället tiderna i Örebro respektive Lanna/Fjugesta som styr när linjen träffar målpunkterna i industriområdena.

En negativ konsekvens med att separera trafikeringen till en stadstrafiklinje är i stället att direktkopplingen mellan Lanna/ Fjugesta och området går förlorad. Analysen av efterfrågan på resande är dock den att det inte är en stor mängd personer som bor i dessa startpunkter som har sin målpunkt i industriområdena. Den stora andelen resor sker i stället mellan Örebro tätort och områdena i fråga och skulle inte påverkas av den brutna kopplingen väster ut.

Observera att väginfrastrukturen som finns i området behöver utredas ytterligare för att säkerställa sväng- och vändmöjligheter med den typ av fordon som blir aktuella.

4.2 Trafikeringsförslag

Med syfte att skapa en så effektiv trafikeringslösning som möjligt som samtidigt bättre motsvarar den växande efterfrågan på resor mellan områdena och centrala Örebro föreslås en kombination av stadstrafik och regiontrafik i området. Eventuellt skulle det fungera bra med ett något mindre fordon än en fullstor stadsbuss. Detta skulle även öka framkomligheten för trafiken på de vägar och vändmöjligheter som är etablerade i områdena.

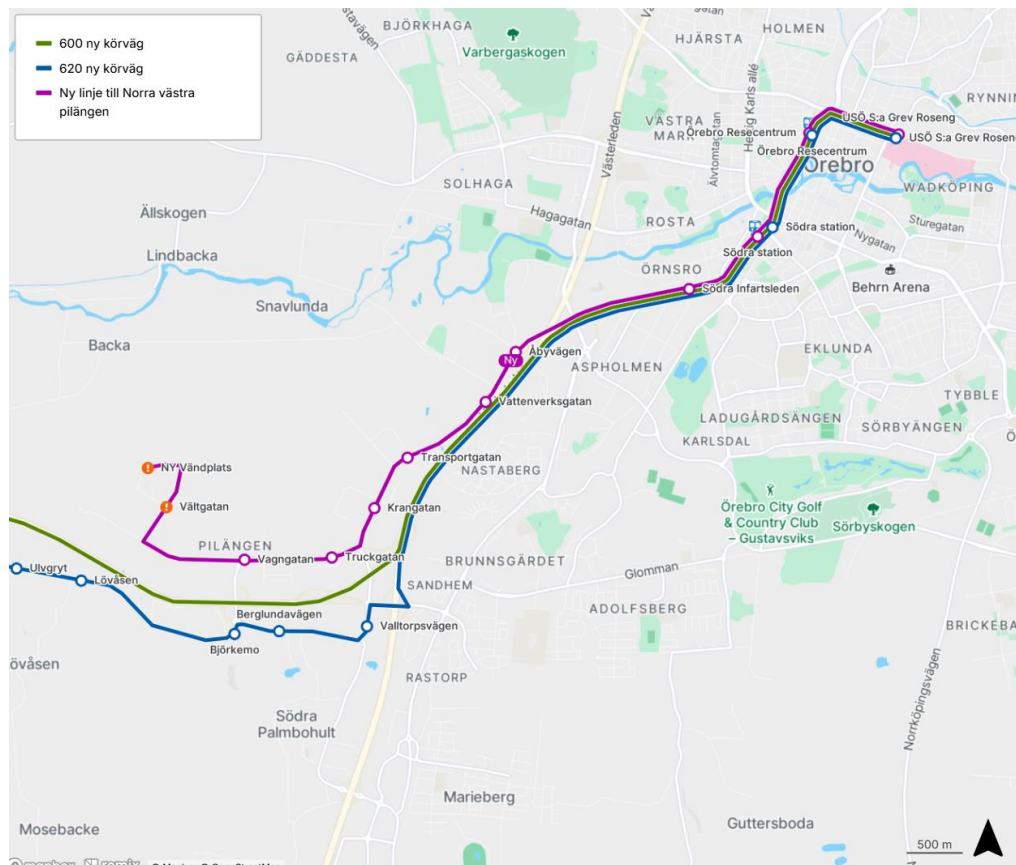
Alternativ 1

- En ny linje mellan USÖ och Norra västra Pilängen skapar resmöjligheter längre ut i vägnätet där etablering pågår på norra sidan om motorvägen. För att ersätta turutbudet som finns idag på linje 620 föreslås motsvarande halvtimmestrafik morgon och eftermiddag på linjen.
- Linje 620 rätas ut och får en körväg genom Berglunda och sedan en snabbare körväg in till centrala Örebro via motorvägen likt linje 600. Detta skapar

bättre yttäckning söder om motorvägen och de verksamheter som etablerar sig i norra änden av Palmbohult.

- Linje 600 kan renodlas som linje utan körvägsvarianter på kvällar och helger och får ett mer förutsägbart utbud och en snabbare körtid som bidrar till dess konkurrenskraft i stråket.

Se linjeillustration i figur 9 nedan.



Figur 9. Trafikeringsförslag med ny linje och anpassningar av befintliga linjer 600 och 620.

Detta alternativ bedöms kräva tre fordon och beräknas kunna utföras till en kostnad på 11–12 miljoner sek per år.

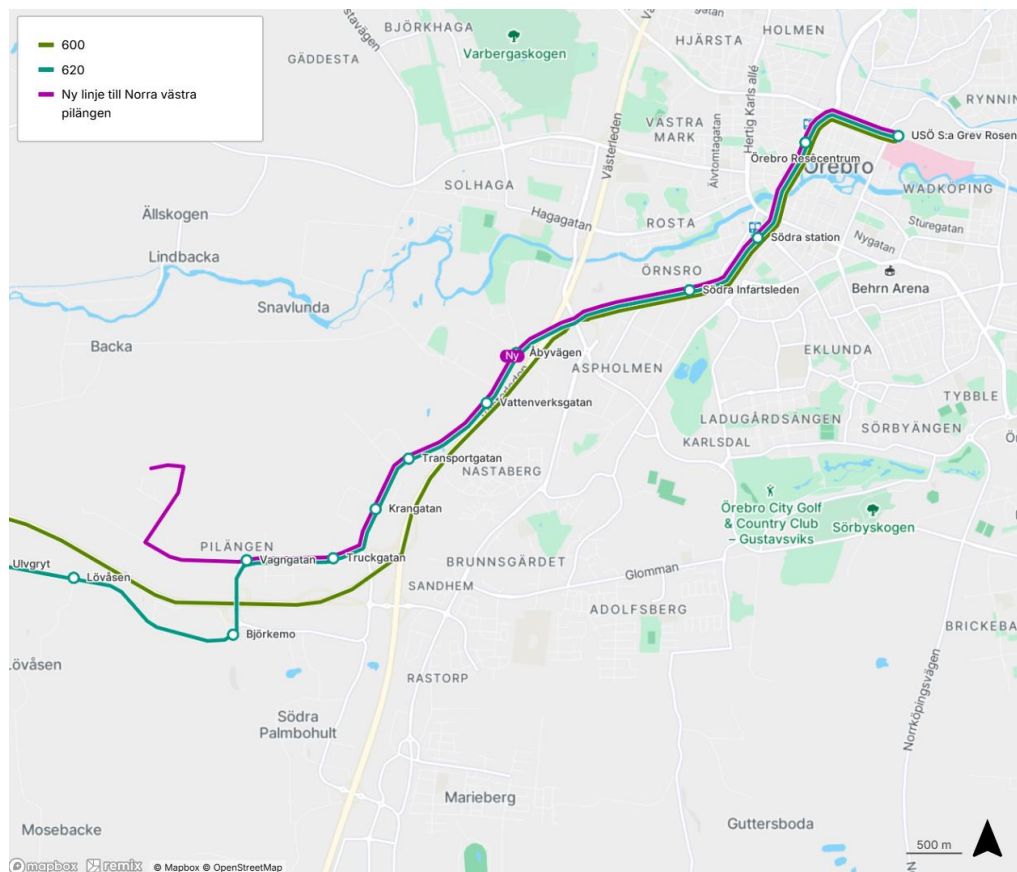
Alternativ 2

En variant av linjen med ett lägre turutbud med drygt en avgång i timmen möter inte alla skift inom området på ett optimalt sätt och gör avkall på attraktiviteten för linjen. Förslaget med anpassade körvägar för linjerna 600 och 620 enligt bild 9 ovan kvarstår med detta förslag. Alternativet kräver två fordon och beräknas kunna utföras till en kostnad på ca 8 miljoner sek per år.

Alternativ 3

Ett ytterligare nedskalat förslag med knappt en avgång varje timme kräver ett fordon och beräknas kunna utföras till en kostnad på ca 4 miljoner kronor per år.

Detta lösningsalternativ bedöms inte erbjuda resor till Pilängen som motsvarar utbudet som finns med linje 620 och 600 idag vilket betyder att tänkta förändringar på dessa linjer inte kan genomföras som föreslaget i alternativ 1 och 2. Linjerna 600 och 620 behöver alltså bibehålla sina körvägar genom området och planerad effektivisering uteblir. Se linjeillustration i figur 10 nedan.



Figur 10. Trafikeringsförslag med ny linje och befintliga körvägar för linjerna 600 och 620.

Hur en trafikering av vägnätet genom Palmbohult skulle kunna se ut behöver utredas vidare och bedöms inte vara aktuellt ännu till följd av den takt som området bebyggs i.

4.3 Finansiering

Region Örebro läns utrymme för att finansiera utökad kollektivtrafik är begränsat på grund av ett tidigare stort ekonomiskt underskott. I dagsläget behöver kapacitet att skapa ny allmän kollektivtrafik komma från resurser som redan finns inom trafiksystemet.

När regionlinjerna som idag trafikerar området anpassas och får en kortare körtid är bedömningen även att de utgör ett mer attraktivt alternativ till att resa med bil i relationerna Fjugesta/Lanna – Örebro. Förutom att trafik kostnaderna minskar med minskad körtid så är det rimligt att förvänta en ökad intäkt till följd av fler resenärer på berörda linjer.

Dessa åtgärder frigör inte fordon eller ekonomiska resurser tillräckliga för att finansiera den nya linjen som föreslås ovan. Utredning visar även att det inte finns givna tillgängliga alternativ för omprioritering av annan trafik som får kontrollerbara konsekvenser mot uppsatta mål i det korta/medellånga perspektivet. Ett framkomligt alternativ kan vara tillköp av hela eller delar av trafiken.