

**Projektnamn:** BRT2020 - Genomförandeplan för Bus Rapid Transit i Örebro

**Programområde:** Östra Mellansverige

**Ärende ID:** 20201160

## Bakgrund och omvärld

### Bakgrund

Kollektivtrafiken i Örebro har i ett historiskt perspektiv haft en svag resandeutveckling. Medan pendling och resandet i samhället generellt ökar, ligger kollektivtrafikens marknadsandel på en stabil men låg nivå. Det innebär att antalet resor med bil ökar i mycket större takt än antalet resor med kollektivtrafiken, vilket bedöms som ett av de största hindren för att nå mål om minskad klimatpåverkan från transporter. Hösten 2014 genomförde Örebro kommun och Regionförbundet Örebro en gemensam analys av kollektivtrafiken. I den slogs fast att långa restider kraftigt minskade kollektivtrafikens konkurrenskraft. I synnerhet i högtrafik visade analysen att bussarna blev stående i bilköer. Som en följd av detta genomfördes en idéstudie under 2015 för att klargöra förutsättningarna att införa ett system för BRT (Bus Rapid Transit) i Örebro. Baserat på en marknadsanalys med utgångspunkt i befolkningsstruktur, befintligt resande och Örebro kommuns planerade utbyggnadsområden, identifierade idéstudien ett antal korridorer där ett BRT-system skulle få störst effekt. Analyserna visade på resandeökningar på 10-32 procent jämfört med dagens bussresande. Hälften av allt kollektivtrafikresande i Örebro län sker i stadsbusstrafiken. Därtill har merparten av länets regionala busslinjer sin start och målpunkt i Örebro. Det är också inom Örebro stad som kollektivtrafikens framkomlighet är sämst. En satsning på ett fullskaligt BRT-system skulle därför kunna ha en positiv effekt för det kollektiva resandet i hela länet. För att parterna ska ha underlag för att kunna fatta beslut om genomförande, behöver denna förstudie ta fram en tydlig genomförandeplan med övergripande kostnadskalkyler.

### Omvärld och samverkan

Tjänstemän från Örebro kommun och Region Örebro län besökte under 2013 staden Metz i Frankrike, för att del av erfarenheterna av det då nyöppnade BRT-systemet (det andra fullskaliga BRT-systemet i Europa). Detta gav värdefulla inspel i utvecklingsarbetet kring busstrafiken i Örebro. Det sker även ett utvecklingsarbete i Karlstad med inriktning mot BRT varför kontakter med Karlstadbus har etablerats och kommer att fördjupas, i syfte att dra nytta av

lärdomar från deras utvecklingsprojekt. Region Örebro län har också haft flera kontakter med det utvecklingsprojekt om elbussar, som sker i samverkan mellan Västtrafik, VG-regionen, Volvo Bussar och Chalmers. Erfarenheter av elbussar och vätgasbussar kan också inhämtats från Hamburg Hochbahn. Planer finns även på att inhämta information om erfarenheterna av utveckling av det fullskaliga BRT-systemet i Nantes samt andra småskaliga system i fler franska städer.

### **Koppling till det lokala näringslivet**

Tillgången till rätt kompetens är kanske den viktigaste grogrunden för att näringslivet ska utvecklas. Det finns en tydlig trend i att allt fler människor är mer benägna att pendla längre sträckor för ett arbete, vilket ställer större krav på transportsystemet. Med snabba pendlingsmöjligheter kan arbetstagare förflytta sig längre sträckor inom en given tidsram och med ett utbyggt BRT-system kan människor ta sig en längre sträcka inom denna tidsram. För näringslivet innebär det att man får större tillgång till arbetskraft och kompetens.

Förutsättningarna för tillväxt för det näringsliv som är lokaliserat i centrala stadskärnor, är bättre i städer där man premierar tillgänglighet med cykel, kollektivtrafik och till fots, jämfört med städer där tillgängligheten med bil har premierats. På sikt kan också nya attraktiva bytespunkter i kollektivtrafiken utvecklas till nya mötesplatser i staden, där det finns goda möjligheter för handel, restauranger, etc. att utvecklas.

## **Mål och resultat**

### **Mål**

Övergripande mål är att ta fram en genomförandeplan för byggande av ett BRT-system i Örebro. Projektet ska också leverera:

- En plan över vilka stråk som ska utvecklas till BRT-stråk.
- Inriktning för vid vilka trafikvolymerna där utbyggnad till BRT är lämplig.
- Mål-år för utbyggnad till BRT i olika stråk.
- Övergripande kostnads kalkyl och gestaltning för den första etappen.
- Utredning för övrig busstrafik när BRT byggs ut.
- Utredning av påverkan på biltrafik i staden vid utbyggnad av BRT

### **Målgrupper**

De primära målgrupperna för projektet är Örebro kommun och Region Örebro län. På sikt är målgruppen resenärer och potentiella resenärer inom kollektivtrafiken i Örebro län.

### **Förväntat resultat vid projektavslut**

Efter projektet finns en färdig genomförandeplan för utbyggnad av BRT. Kommunen har då en etappindelad plan, som ska ligga till grund för övrig översikts- och detaljplanering. Den kostnads kalkyl som tagits fram utgör underlag

för ansökan om stadsmiljöavtal eller motsvarande. Kalkylen är också en förutsättning för att BRT-utvecklingen ska kunna inarbetas i kommande budgetarbete inom Örebro kommun respektive Region Örebro län. I ett eventuellt kommande genomförandeprojekt är avsikten att kommunen ska ansvara för att etappvis bygga om gator till BRT-stråk. Region Örebro län ska anskaffa lämpliga bussfordon. Gemensamt ska parterna ta fram ett koncept så att BRT-trafiken får tydliga kännetecken, som gör att den utmärker sig från annan kollektivtrafik.

## Målvärde för aktivitetsindikatorer

Antal samarbetande organisationer från olika samhällssektorer: 7 Samarbetande organisationer

Antal projekt som tar fram strategier/ förstudier/analyser/planer med utgångspunkt i fyrstegsprincipen: 1 Projekt

## Organisation och genomförande

### Projektorganisation

Projektledare rekryteras. Denne kommer även att sköta administration. Ekonomihantering sköts av redan anställd personal hos stödmottagaren. Projektets styrgrupp består av Enhetschef för Infrastruktur och utveckling vid Region Örebro län, chef för Trafikenheten vid Örebro kommun, samt av projektledaren. Projektets arbetsgrupp består av två tjänstemän från resp. nämnda enheter. Region Örebro läns respektive Örebro kommuns upphandlingsenheter kommer att bistå vid upphandling inom projektet.

### Arbetsätt

Projektet utgår från den inarbetade projektledningsform som används inom Örebro kommun och Region Örebro län. De båda organisationerna använder sig av samma projektledningsmodell. I Region Örebro län går den under namnet "Projektil". Arbetet genomförs med hjälp av konsulter samt av den kompetens som finns internt inom respektive organisation. En plan kommer att tas fram kring hur transporterens klimatpåverkan kan minska, hur man skapar ett transportsystem och fysisk samhällsstruktur som ger lika förutsättningar för kvinnor och män att pendla samt utreda hur man kan minska de barriärer som finns mellan stadsdelar i Örebro som är en förhållandevis starkt segregerad stad.