Trivector Mobility

# Utvärdering av BRT Etapp 1 Örebro

Brickebacken – Tegnérlunden

Juni 2026

Trivector Rapport 2026:52 / version 1.0



Trivector Mobility

# Dokumentinformation

**Titel:** Utvärdering BRT Etapp 1 Örebro

**Projektnummer:** 26070

**Rapportnummer:** 2026:52

**Författare:** Charlotte Reinholdt, Erik Sjaunja

**Medverkande:** Jakob Mellin, Viktor Lindqvist

**Kvalitetsgranskning:** Erik Sjaunja

**Beställare:** Örebro kommun

**Kontaktperson:** Ingela Berndt

| Version | Datum | Förändring | Distribution |
|---|---|---|---|
| 0.9 | 2026-05-28 | Granskningsversion | Beställare |
| 1.0 | 2026-06-11 | Slutversion | Beställare |



Trivector Mobility

# Sammanfattning

Utvärdering av Citylinjen har gjorts med stöd av K2:s planeringsverktyg för BRT. Syftet har varit att bedöma i vilken utsträckning systemet uppfyller uppsatta mål och standardnivåer, identifiera styrkor och framgångsfaktorer och synliggöra utvecklingsområden. Jämförelse med andra BRT-system ska möjliggöras och resultat av utvärderingen ska bidra till Citylinjens fortsatta utveckling.

Planeringsverktyget omfattar ett antal parametrar inom kategorierna (A) Stadens utformning, (B) Kollektivtrafikens infrastruktur, (C) Fordon och stödsystem och (D) Trafikering. Citylinjen uppfyller flera centrala BRT-principer, såsom framkomlighet, prioritering i trafiksignaler, hållplatsutformning och en tydlig identitet för systemet. Satsningen har också bidragit till förbättrad tillgänglighet, ökad attraktivitet för kollektivtrafiken och ett mer strukturerat gaturum längs sträckan. Sammantaget visar utvärderingen att Citylinjen får 79 av totalt 100 poäng vilket gör att systemet klassas som 2-stjärnigt på en 3-gradig skala.

Framförallt på den centrala sträckan mellan Universitetet och Resecentrum håller Citylinjen en hög standardnivå motsvarande 3-stjärnig BRT. Utbudet är starkt och infrastruktur i form av busskörfält och prioritering är väl utbyggt. På den södra delen mellan Universitetet och Brickebacken har en lägre standardnivå accepterats i planeringen vilket ger lägre poäng i utvärderingen mot planeringsverktyget.

Att utgå från planeringsverktygets högsta standardnivå bedöms ha varit en framgångsfaktor för Citylinjen, även om avsteg skett i en del avseenden.

Jämfört med andra BRT-system utmärker sig Citylinjen positivt. En specifik jämförelse har gjorts med PlusBus i Aalborg, Malmöexpressen linje 5 och Helsingborgsexpressen linje 1. Dessa system ligger på lägre standardnivå totalt sett. Citylinjen är jämförelsevis stark när det gäller samplanering, utbyggnad av cykelstråk, ingen förekomst av gatuparkering, utformning av hållplatser, identitet och regularitetsstöd.

Sett till planeringsverktygets kriterier finns utvecklingspotential på sträckan Universitetet - Brickebacken där det saknas busskörfält, förekommer utfarter och även är något lägre utbud än vad som krävs för högsta poäng. Samtidigt behöver det vägas mot de faktiska behoven kopplat till resande och framkomlighetsproblem.

Identifierade utvecklingsområden för Citylinjen är:

- Se över behov av cykelparkering längs sträckan.
- Komplettera med vägvisning till Citylinjen på strategiska platser i staden.
- Följa upp hur körtider och regularitet ser ut längs sträckan, särskilt för delen Universitetet-Brickebacken som håller lägre standard jämfört med övriga Citylinjen, och överväga eventuella åtgärder.
- Se över turtäthet på den södra delen och om det finns behov av förbättring.

Identiteten för Citylinjen är stark när det gäller fordon (de som ska levereras), hållplatser och infrastruktur i form av busskörfält. Även om verktyget ger höga poäng för identitet kan det ses över hur Citylinjen som koncept blir ännu starkare i kommunikation mot kund, i exempelvis tidtabeller och liknande information.



# Innehåll


**1. Inledning** 7

Bakgrund 8

Syfte 8

Avgränsning 9

**2. Bedömning med K2:s planeringsverktyg** 10

Planeringsverktyg 11

A Stadens utformning 12

B Kollektivtrafikens infrastruktur 19

C Fordon och stödsystem 25

D Trafikering 28

Summering av Etapp 1 Brickebacken – Tegnérlunden 30

Bedömning av delsträckan Universitetet – Resecentrum 33

Jämförelse mellan Brickebacken – Tegnérlunden och Universitetet – Resecentrum 36

**3. Jämförelse mellan olika BRT system** 38

**4. Slutsatser och rekommendationer** 43

**Bilaga:**

Poängsättning med det reviderade planeringsverktyget från 2026

Trivector Mobility

# 1. Inledning

## Bakgrund

Örebro kommun och Region Örebro län har under en längre tid arbetat med utvecklingen av ett BRT-stråk kallat Citylinjen. Den första etappen – från Brickebacken till Tegnérlunden – har färdigställts och under 2026 kommer även nya fordon att börja trafikera Citylinjen. Planeringen har utgått från att uppnå en hög standard i linje med etablerade kriterier för BRT-system enligt K2:s planeringsverktyg.

Nästa etapputbyggnad är planerad under år 2026-2029 med förlängning av Citylinjen mot Mellringe och Vivalla/ Lundby.

Ett nytt stadslinjenät infördes i december 2024, där Citylinjen utgör stommen. Citylinjen trafikeras primärt av linje 1 och 2 i Örebros stadstrafik.

Framkomlighetsåtgärder har inneburit kortare restider och förbättrad tillförlitlighet, vilket också gett positiv effekt på resandet.

Citylinjen har en egen visuell identitet som återspeglas i infrastruktur, fordon och information.

## Syfte

Syftet med denna utredning är att genomföra strukturerad utvärdering av Örebros BRT etapp 1 – från Brickebacken till Tegnérlunden – baserat på K2:s planeringsverktyg för BRT.

Utvärderingen ska:

- Bedöma i vilken utsträckning systemet uppfyller uppsatta mål och standardnivåer.
- Identifiera styrkor och framgångsfaktorer i genomförandet.
- Synliggöra utvecklingsområden och delar där målen inte fullt ut har uppnåtts.
- Möjliggöra jämförelse med andra BRT-liknande system i Sverige.

Resultatet ska bidra till fortsatt utveckling av systemet i kommande etapper.

## Avgränsning

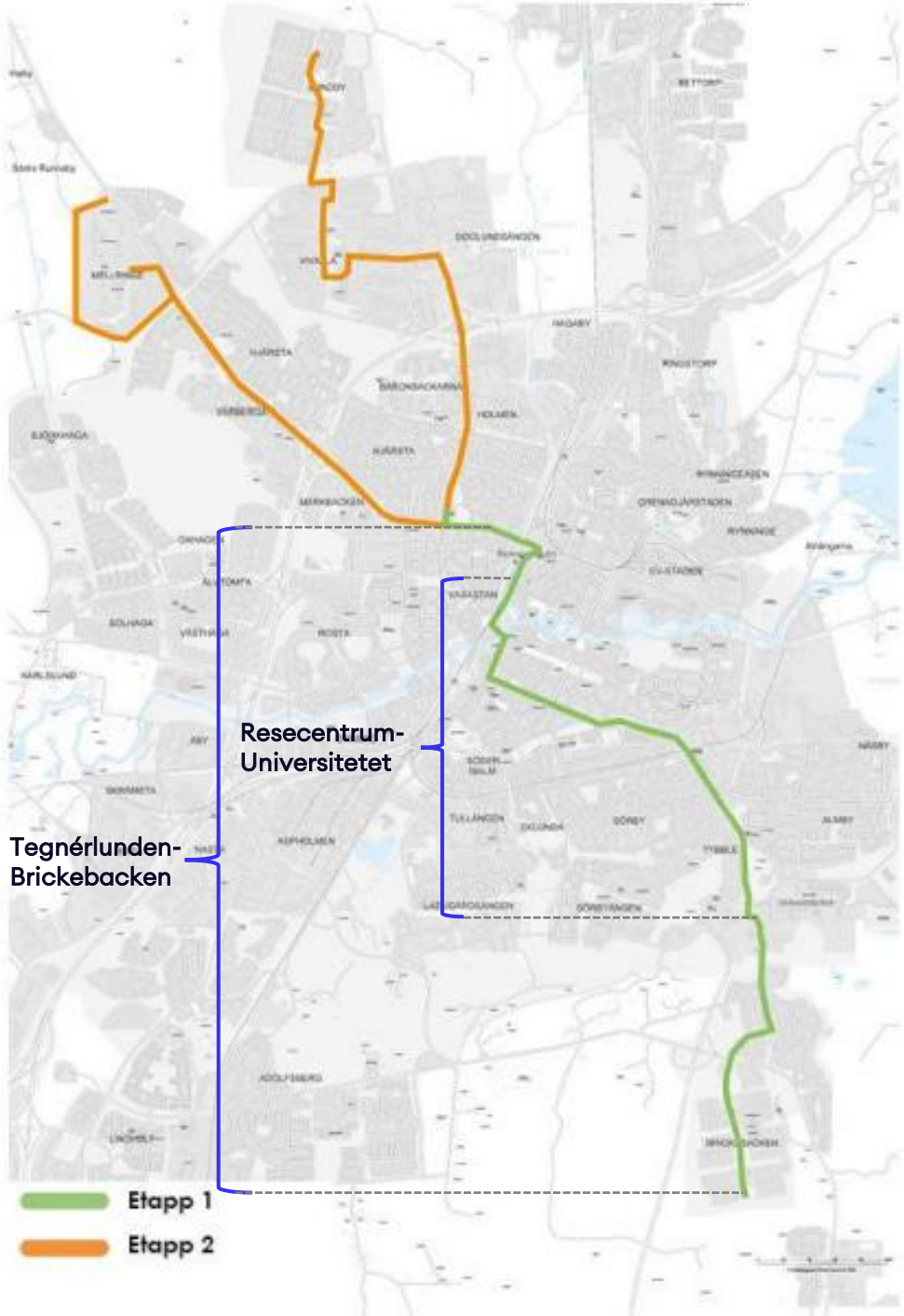
Utvärderingen görs för Citylinjens etapp 1 Brickebacken – Tegnérlunden.

Den centrala delsträckan Universitetet-Resecentrum utvärderas även separat.

Jämförelser görs i huvudsak med följande BRT-system:

- Aalborg linje 2
- HelsingborgsExpressen linje 1
- MalmöExpressen linje 5

Utvärderingen görs i relation till i vilken grad planerings-verktygets standardnivåer uppnås. Effekter på exempelvis resande och restider ingår ej i uppdraget.



Trivector Mobility

# 2. Bedömning med K2:s planeringsverktyg

## Planeringsverktyg

Planeringsverktyget bygger på att 25 olika parametrar bedöms och poängsätts. Parametrarna delas in i fyra kategorier:

A. Stadens utformning

B. Kollektivtrafikens infrastruktur

C. Fordon och stödsystem

D. Trafikering

Den maximala summan av parametrarna är 100 poäng. Baserat på totalsumman kan busslinjer klassificeras som enstjärnig BRT (minst 45 poäng), tvåstjärnig BRT (minst 65 poäng) respektive trestjärnig BRT (minst 85 poäng).

Bedömningen har primärt gjorts med K2:s planerings-verktyg från 2024. I bilaga redovisas även resultat från den uppdaterade utgåvan som lanserades i maj 2026.


K2 OUTREACH 2024:2

Planeringsverktyg för
Bus Rapid Transit (BRT) i Sverige

Jakob Allansson, Joel Hansson och Fredrik Pettersson-Löfstedt

| Kategori A: Stadens utformning | | 20 p |
|---|---|---|
| 1) | Samplanering | 2 p |
| 2) | Genhet | 3 p |
| 3) | Hållplatsavstånd | 5 p |
| 4) | Tvära kurvor | 3 p |
| 5) | Barriäreffekt | 3 p |
| 6) | Cykelstråk | 2 p |
| 7) | Anslutningar till hållplatser | 2 p |

| Kategori B: Kollektiv-trafikens infrastruktur | | 46 p |
|---|---|---|
| 8) | Busskörfält eller bussgata | 8 p |
| 9) | Busskörfältens placering | 4 p |
| 10) | Annan användning av busskörfälten | 3 p |
| 11) | Utfarter i bussens körväg | 2 p |
| 12) | Gatuparkering | 3 p |
| 13) | Farthinder | 3 p |
| 14) | Bussprioritet i korsningar | 7 p |
| 15) | Svängande trafik som korsar bussens körväg | 3 p |
| 16) | Hållplatstyper och plant insteg | 10 p |
| 17) | Utrustning på hållplatser | 3 p |

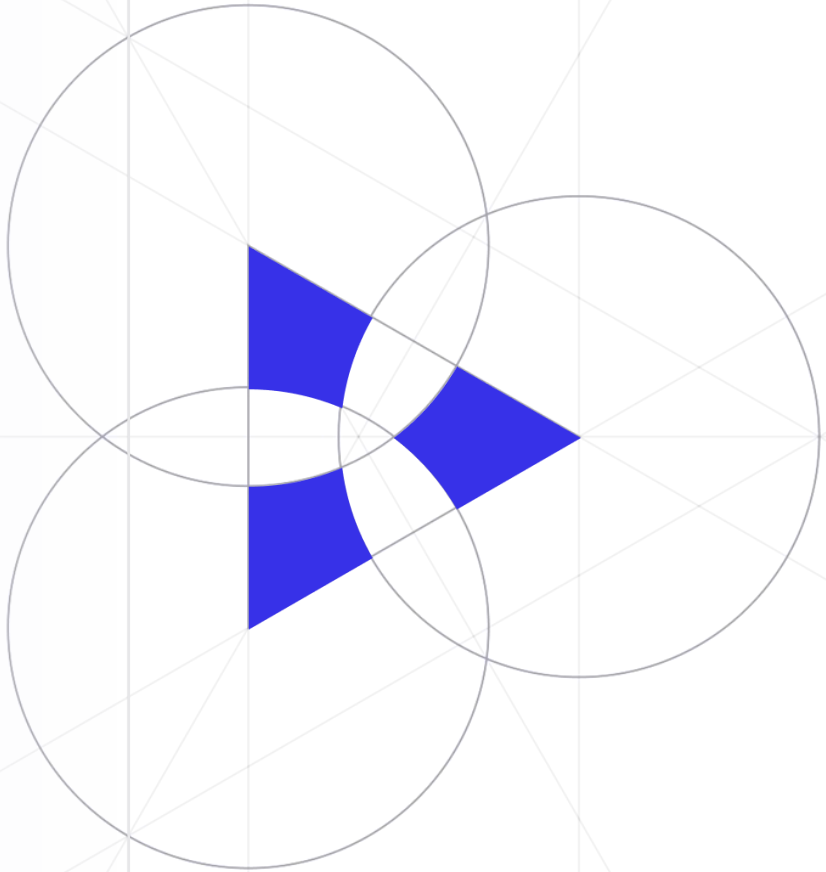
| Kategori C: Fordon och stödsystem | | 20 p |
|---|---|---|
| 18) | Identitet | 4 p |
| 19) | Realtidsinformation | 4 p |
| 20) | Påstigning genom alla dörrar | 10 p |
| 21) | Regularitetsstöd | 2 p |

| Kategori D: Trafikering | | 14 p |
|---|---|---|
| 22) | Turtäthet dagtid | 4 p |
| 23) | Turtäthet kvällar och helger | 4 p |
| 24) | Första och sista avgång vardag | 3 p |
| 25) | Första och sista avgång vardag | 3 p |

| | | |
|---|---|---|
| A | C | MAX 100 P |
| B | D | |

Trivector Mobility

# A. Stadens utformning



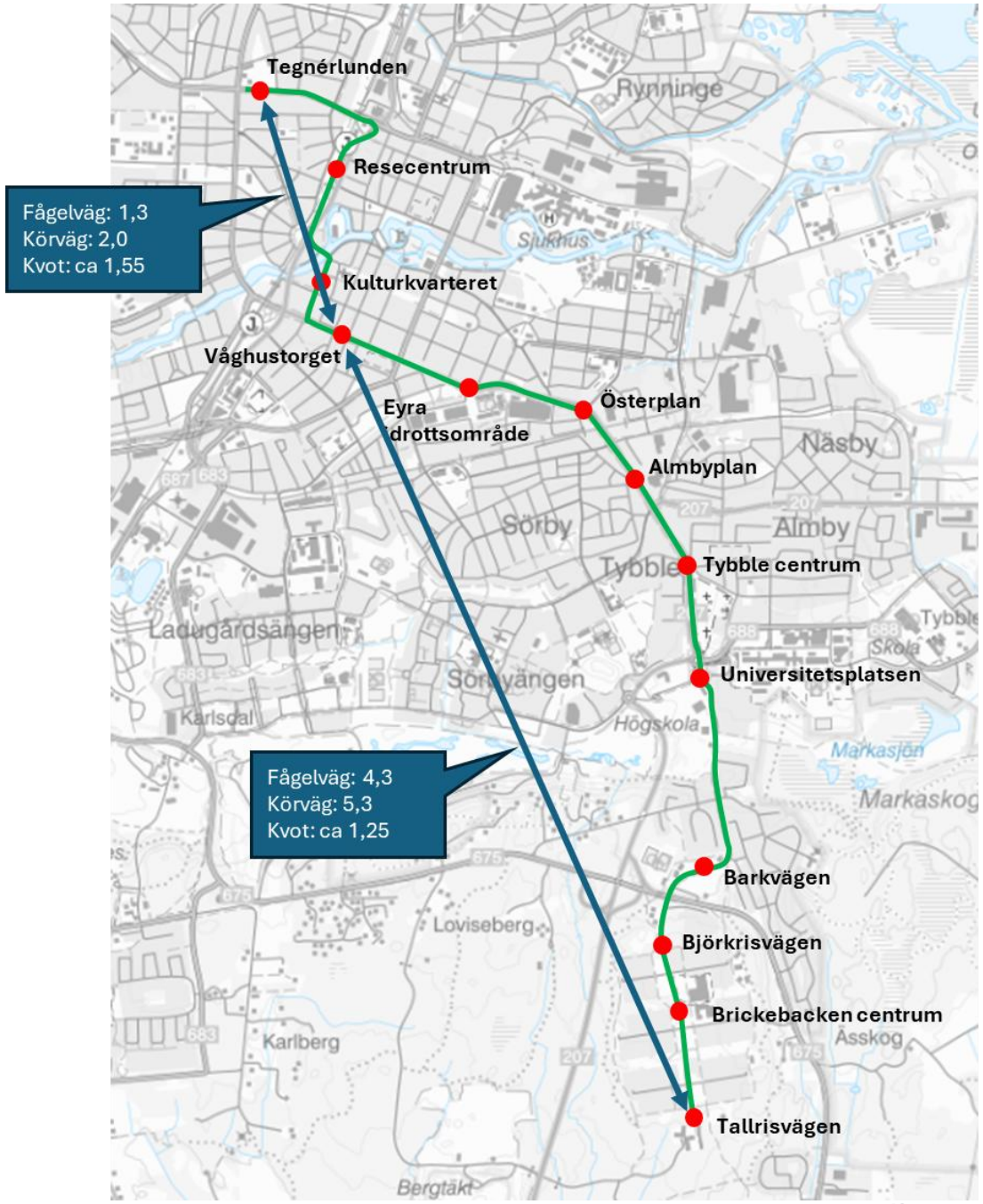
## Samplanering

Införandet av BRT i Örebro har varit en del i planeringen för ett mer hållbart trafiksystemet i staden. Längs stråket har parkering och angöring setts över, liksom att gång- och cykelstråk utvecklats. Systemet har därför fått maximala 2 poäng för kriterierna relaterat till ovanstående.

## Genhet

Genheten har mätts som avstånd mellan ändhållplatserna Tegnérlunden och Brickebacken till centrumhållplatsen Våghustorget. Genheten mäts i relation till fågelavståndet. Den södra sträckningen är relativt gen medan den norra delen får en sträckning som inte är lika effektiv, som en följd av förutsättningarna. Poängen för Genhet blir 0,7 av maximalt 3 poäng för Örebro.

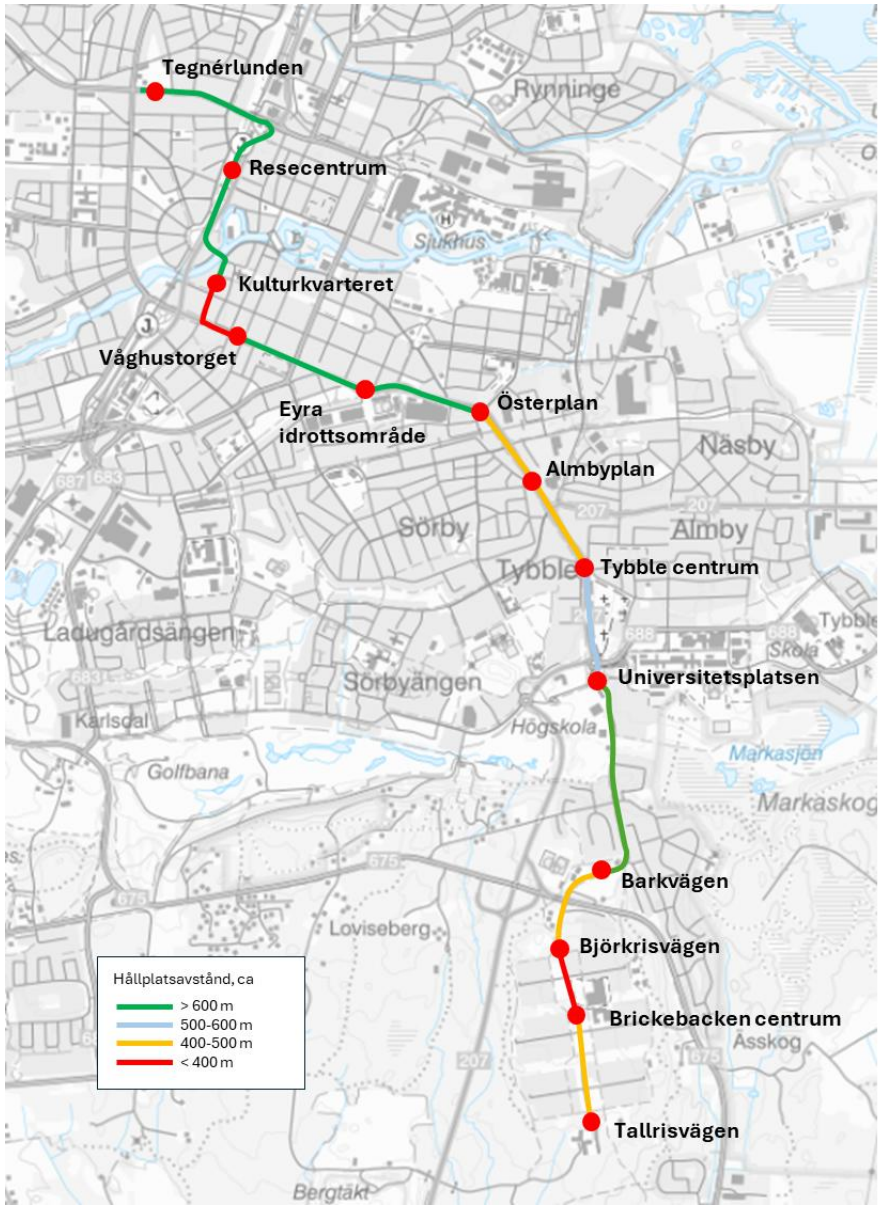
*I senaste versionen av planeringsverktyget har kriteriet för Genhet tagits bort.*



## Hållplatsavstånd

Ett hållplatsavstånd på cirka 600 meter är enligt planeringsverktyget väl avvägt för BRT-linjer eftersom det ger en god balans mellan tillgänglighet och effektivitet. För Citylinjen har 5 av 12 sträckor ett hållplatsavstånd på drygt 600 meter. Sträckor med mindre än 400 m hållplatsavstånd får 0 poäng.

Poängen för Citylinjens hållplatsavstånd blir 3,5 av maximalt 5 poäng.




*Citylinjens hållplatsavstånd.*

## Tvära kurvor

En rak linjeföring är positivt för körtid och bekvämlighet för resenärerna. I planeringsverktyget ges avdrag för antal korsningar med kurvradie under 25 meter. Det bedöms att det finns 5 korsningar längs stråket som har tvära kurvor (0,34 per kilometer). Poängen för Citylinjen blir 2,6 av maximalt 3 poäng.






*Vid Universitetet har busstrafiken en rak linjeföring rakt genom rondellen.*

## Barriäreffekt

Parametern värderar om gåendes tillgänglighet påverkas negativt i korsningar, med längre avstånd, vid införandet av BRT. Detta bedöms inte vara fallet i Örebro, utan istället har lösningar för gående förbättras på flera platser längs stråket. Poängen för Citylinjen blir 3 av maximalt 3 poäng.





*Förbättrade passager för gående har tillkommit längs Citylinjens sträckning.*



*Västra Nobelgatan innan åtgärd.*



*Västra Nobelgatan under byggnation där bland annat ny gångpassage tillkommer.*

## Cykelstråk

Längs Citylinjen har även cykelbanor utvecklats vilket ger ett sammanhängande cykelstråk längs hela sträckningen. Cykelstråk har tillkommit längs Östra Bangatan och Västra Nobelgatan.

Poängen för Citylinjen blir 2 av maximalt 2 poäng.

## Anslutningar till hållplatser

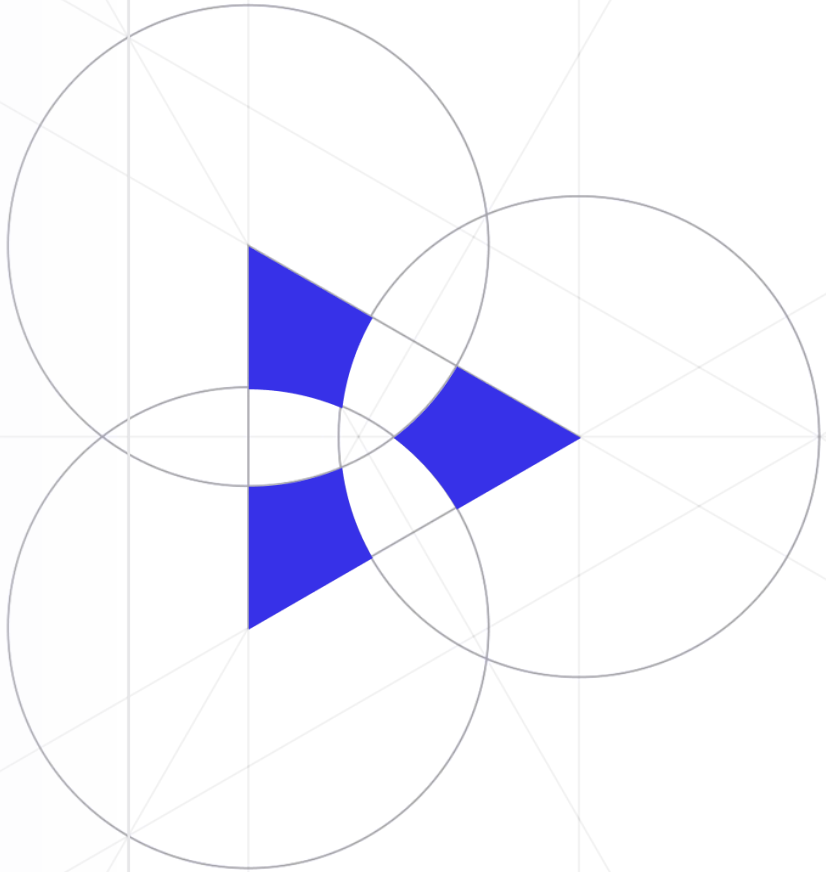
Citylinjen har inte någon särskild vägvisning till hållplatserna. En majoritet av hållplatserna, men inte alla, har däremot cykelparkering inom 25 meter. Poängen för Citylinjen blir totalt 0,65 av maximalt 2 poäng.




*En dubbelriktad cykelbana har tillkommit längs Östra Bangatan (se bild) och även längs Västra Nobelgatan vilket gett ett sammanhängande cykelstråk.*

Trivector Mobility

# B. Kollektivtrafikens infrastruktur



### Busskörfält eller bussgata

Eget utrymme för busstrafiken är en framgångsfaktor för att säkerställa en tillförlitlig trafik och korta restider. Drygt 40 procent av stråket har egna busskörfält. Dessa är utbyggda i de mer centrala delarna där också nyttan av dessa är störst, och gynnar även regionbussar. Förutom vissa korta sträckor med bussgata utgörs lösningen av visuellt markerade busskörfält. På sträckan Universitetet-Brickebacken saknas busskörfält. Poängen för Citylinjen blir totalt 2,7 av maximalt 8 poäng.

### Busskörfältens placering

Mittförlagda busskörfält eller bussgata ger högst prioritet för busstrafiken då konflikterna med övrig trafik minskar. Endast en mindre del av busskörfälten är sidoförlagda – en lösning som valts längs Västra Nobelgatan. Poängen för Citylinjen blir totalt 3,7 av maximalt 4 poäng.

### Annan användning av busskörfälten

Busskörfält som är exklusiva för busstrafiken ger bäst framkomlighet. I Örebro tillåts utryckningstrafik och endast undantagsvis tillåts annan trafik. På Fabriksgatan tillåts bilar med handikapptillstånd till Kulturkvarteret samt utfart från en parkeringsanläggning från Nikolaigatan. Poängen för Citylinjen blir strax under maximala 3 poäng.



*Längs Saxons väg i Brickebacken delar busstrafiken utrymme med övrig trafik.*




*Exempel på mittförlagda busskörfält i Örebro. Dessa får även användas av utryckningsfordon.*

## Utfarter i bussens körväg

In- och utfarter, exempelvis från parkeringshus eller fastigheter, kan skapa hinder för busstrafiken och bör därför undvikas. Längs stråket har 12 utfarter som kan påverka busstrafiken identifierats, majoriteten av dessa finns på sträckan söder om Universitetet. Poängen för Citylinjen blir 0,8 av maximala 2 poäng.

## Gatuparkering

Längs sträckan finns ingen gatuparkering som riskerar att störa busstrafiken. Poängen för Citylinjen blir maximala 3 poäng.







*Exempel på utfarter längs med Citylinjen: Fabriksgatan, Åstadalsvägen och Saxons väg.*

## Farthinder

Farthinder i form av gupp påverkar resenärernas komfort, liksom förarnas arbetsmiljö, och fördröjer ofta bussar mer än personbilar. Längs Citylinjen har en alternativ typ av farthinder prövats vid hållplatserna Almbyplan och Brickebacken centrum, med gummiprofiler som bussen trycker ner vid passage. Dessa har i poängsättningen inte getts något avdrag. Därutöver finns ett platågupp på Åstadalsvägen som ger poängavdrag. Poängen för Citylinjen blir 2,6 av maximala 3 poäng.




*På två platser har en alternativ lösning för farthinder prövats, där syftet var att inte påverka busstrafiken negativt.*

## Bussprioritet i korsningar

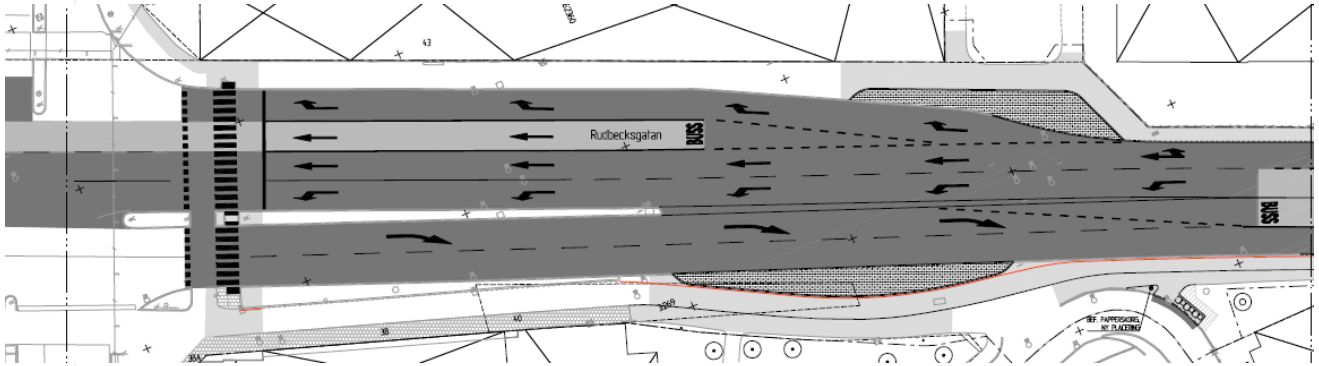
Längs största delen av sträckningen har bussen aktiv signalprioritet. I södra delen av stråket mot Brickebacken finns ett antal korsningar med högerregel där bussarna har väjningsplikt. Poängen för Citylinjen blir 5,7 av maximalt 7 poäng.




*I signalkorsningar har busstrafiken getts prioritet i signal.*

## Svängande trafik som korsar bussens körväg

Svängande trafik som korsar busskörfältet riskerar att försämra framkomligheten. 3 korsningar har identifierats; två längs Västra Nobelgatan och en längs Rudbecksgatan. Poängen för Citylinjen blir 2,4 av maximala 3 poäng.




*Längs Rudbecksgatan är busskörfältet brutet av körfält för biltrafik.*

## Hållplatstyper och plant insteg

Hållplatserna längs Citylinjen är utformade som stopphållplatser med plant insteg för resenärerna. Ett undantag finns vid Resecentrum där plant insteg inte kunde tillskapas. Poängen för Citylinjen blir strax under maximala 10 poäng.

## Hållplatsutrustning

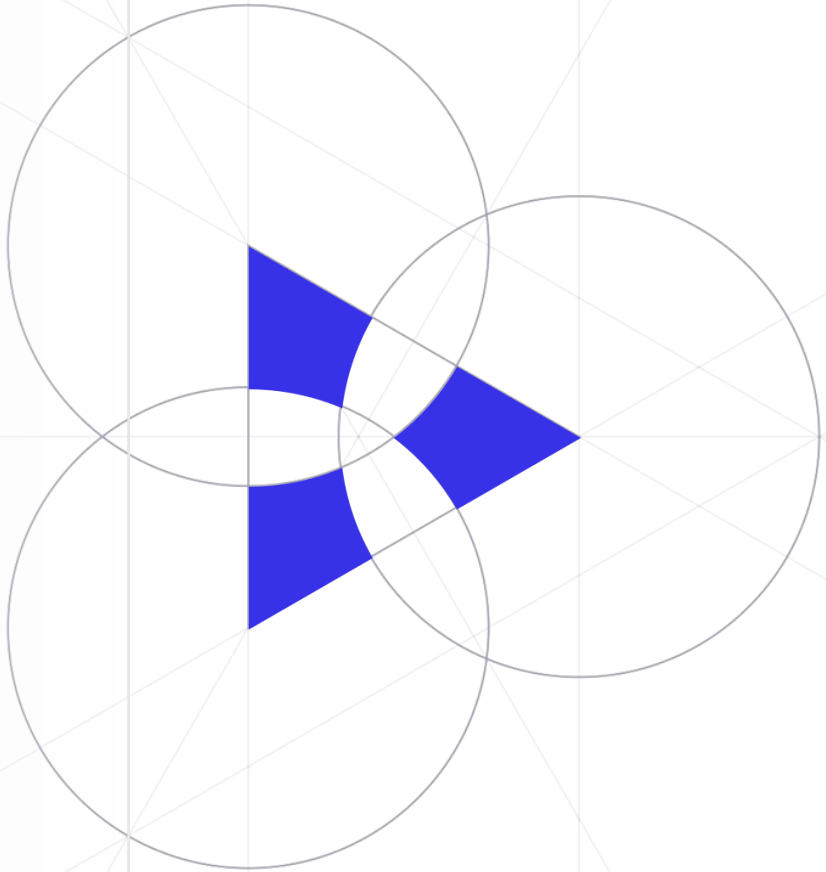
Citylinjen har särskilt utformade hållplatser med väderskydd, sittplatser och belysning. En lägre standardnivå finns på ett antal hållplatser i Brickebacken som i praktiken endast används för avstigning. Poängen för Citylinjen blir 2,4 av maximalt 3 poäng.



*Citylinjens hållplatser har en egen design och koncept för utformning. Hållplatser som i princip bara används för avstigning har getts en lägre standard.*

Trivector Mobility

# C. Fordon och stödsystem



## Identitet

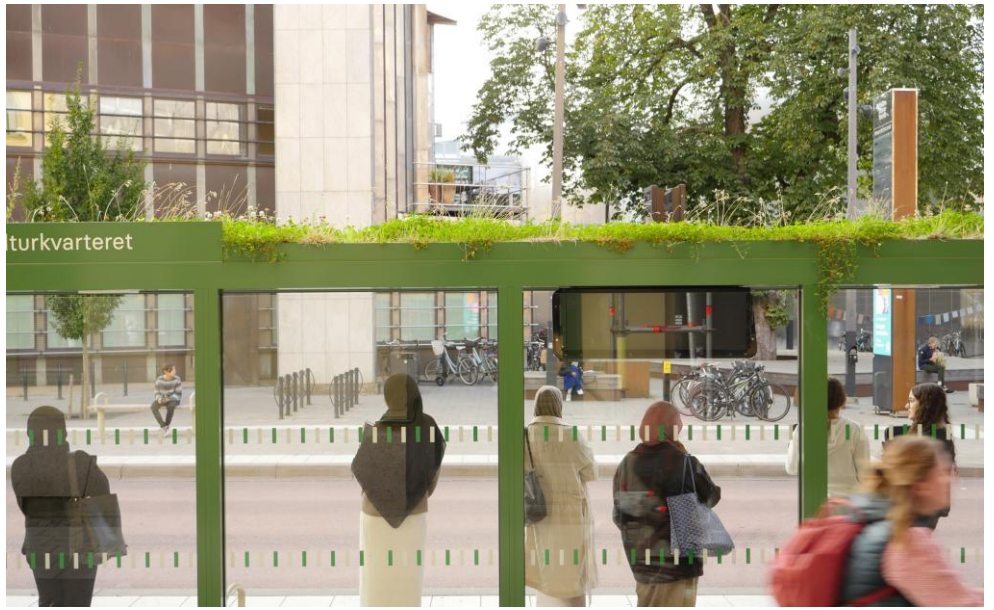
Citylinjen har ett eget designkoncept som speglas i systemets utformning. De nya fordon som kommer att tas i trafik under 2026 särskiljer sig från Örebros övriga stadsbussar. I olika typer av information, som hållplatsskyltar och i tidtabeller, går Citylinjen att särskilja. Poängen för Citylinjen blir maximala 4 poäng.




*Citylinjen kommer att trafikeras med eldrivna ledbussar med egen design. Planerad leverans under 2026.*




*Citylinjen som koncept framgår delvis i trafikinformation.*




*Hållplatsdetalj från Citylinjen.*

## Realtidsinformation

Realtidsinformation finns på hållplatser och ombord på samtliga fordon. Bedömningen är att realtidsinformation på hållplatser finns där det finns väderskydd (ej på utpräglade avstigningshållplatser). Audiovisuell information finns ombord på buss, där det även görs utvändigt utrop vid hållplatserna. Poängen för Citylinjen blir maximala 4 poäng.

## Påstigning genom alla dörrar

Citylinjen har påstigning genom alla dörrar. Ett poängavdrag ges för att det andra påstigningsläget inte är markerat på plattform. Poängen för Citylinjen blir 9 av 10 poäng.

## Regularitetsstöd

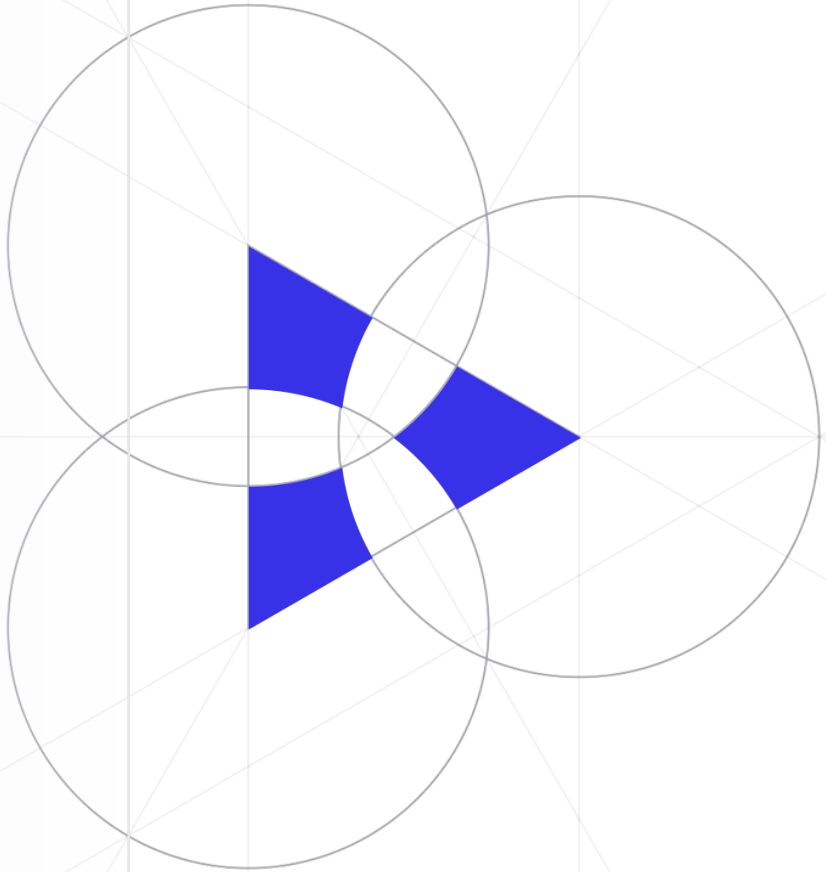
Citylinjen har IT-system som hjälper förarna att hålla tidtabellen och således även regulariteten. Därutöver har det skett arbete för att utveckla trafikledningsfunktionen. Poängen för Citylinjen blir maximala 2 poäng.




*Realtidsinformation finns på hållplatserna.*

Trivector Mobility

# D. Trafikering

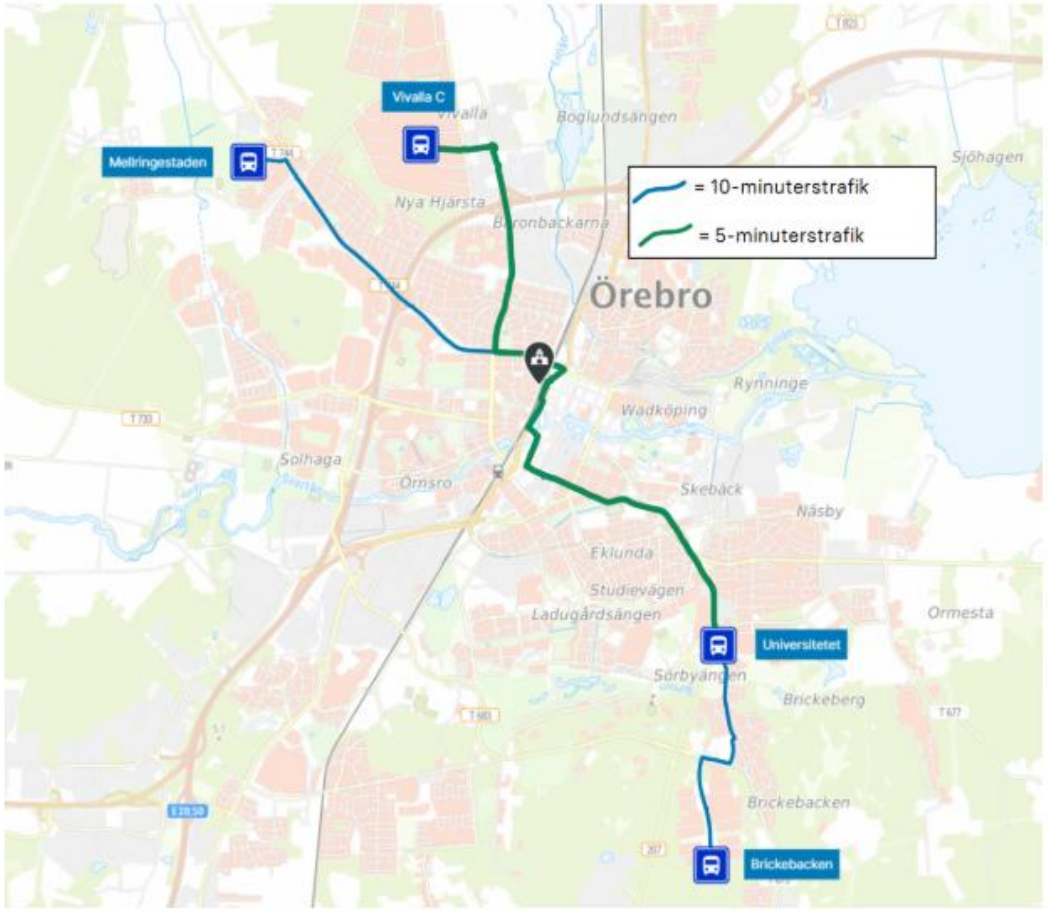


## Turtäthet

Citylinjen är ett stråk som primärt trafikeras av linjerna 1 och 2. Det samlade utbudet varierar längs stråket.

På den centrala sträckan Universitetet-Resecentrum-Tegnérlunden uppnås planeringsverktygets nivåer för högsta poäng (minst 8-minuterstrafik på vardagar och minst 15-minuterstrafik kvällar och helger).

På den södra delen mellan Universitetet och Brickebacken är turtätheten lägre vilket ger poängavdrag.




## Första och sista avgång

Öppettiderna är generellt goda för hela Citylinjen med resmöjligheter under stor del av dygnet (ca kl 05-00:30 vardagar och ca kl 06-23:30 helger).

Poängen för Citylinjen blir drygt 10 av maximala 14 poäng när det gäller trafikering.

Trivector Mobility

# Summering Etapp 1
# Brickebacken – Tegnérlunden

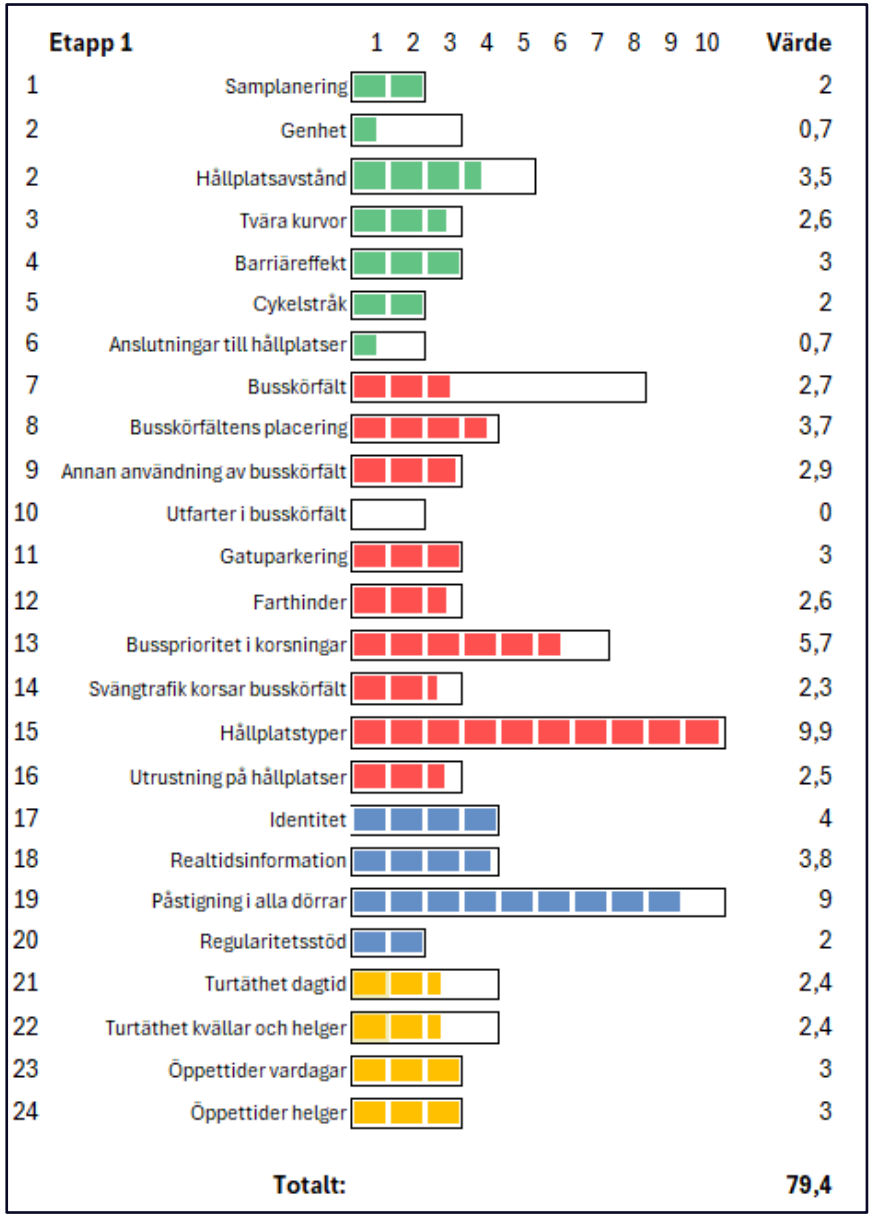
# Hela etapp 1 Brickebacken-Tegnérlunden får 79 poäng av 100 poäng



| | RESULTAT | |
|---|---|---|
| | Totalpoäng | |
| | 79 | av 100 |
| | Per kategori | |
| | 14,48 | av 20 inom Stadens utformning |
| | 35,403 | av 46 inom Kollektivtrafikens infrastruktur |
| | 18,76 | av 20 inom Fordon och stödsystem |
| | 10,8 | av 14 inom Trafikering |

**PLANERINGSVERKTYG FÖR SVENSK BRT**

Nedan beskrivs de parametrar som ingår i Planeringsverktyg för svensk BRT. Egen poängbedömning kan göras till höger om respektive parameter genom att mata in aktuella värden i celler formaterade som "Indata". Resulterande poäng, totalt och per kategori, visas här intill.
Totalpoängen kan översättas enligt följande:
- Minst 45 poäng - enstjärnig BRT
- Minst 65 poäng - tvåstjärnig BRT
- Minst 85 poäng - trestjärnig BRT



Etapp 1 Brickebacken – Tegnérlunden uppnår en relativt hög totalpoäng på 79,4 av 100, vilket motsvarar en BRT-lösning med god kvalitet.

Parametrar med höga poäng är framför allt relaterat till hållplatser, påstigning i alla dörrar samt bussprioritet i korsningar. Även hållplatsavstånd, barriäreffekter och busskörfältens placering får relativt höga betyg.

Utvecklingspotential finns inom trafikutbudet på del av sträckan, där turtätheten under dagtid samt kvällar och helger kan förbättras.

Förbättringsmöjligheter finns även i anslutningar till hållplatser, exempelvis vägvisning och cykelparkering.

Söder om Universitetet har Citylinjen lägre standard när det gäller framkomlighetsåtgärder vilket drar ner betyget en del.

Trivector Mobility

# Bedömning av delsträckan Universitetet - Resecentrum

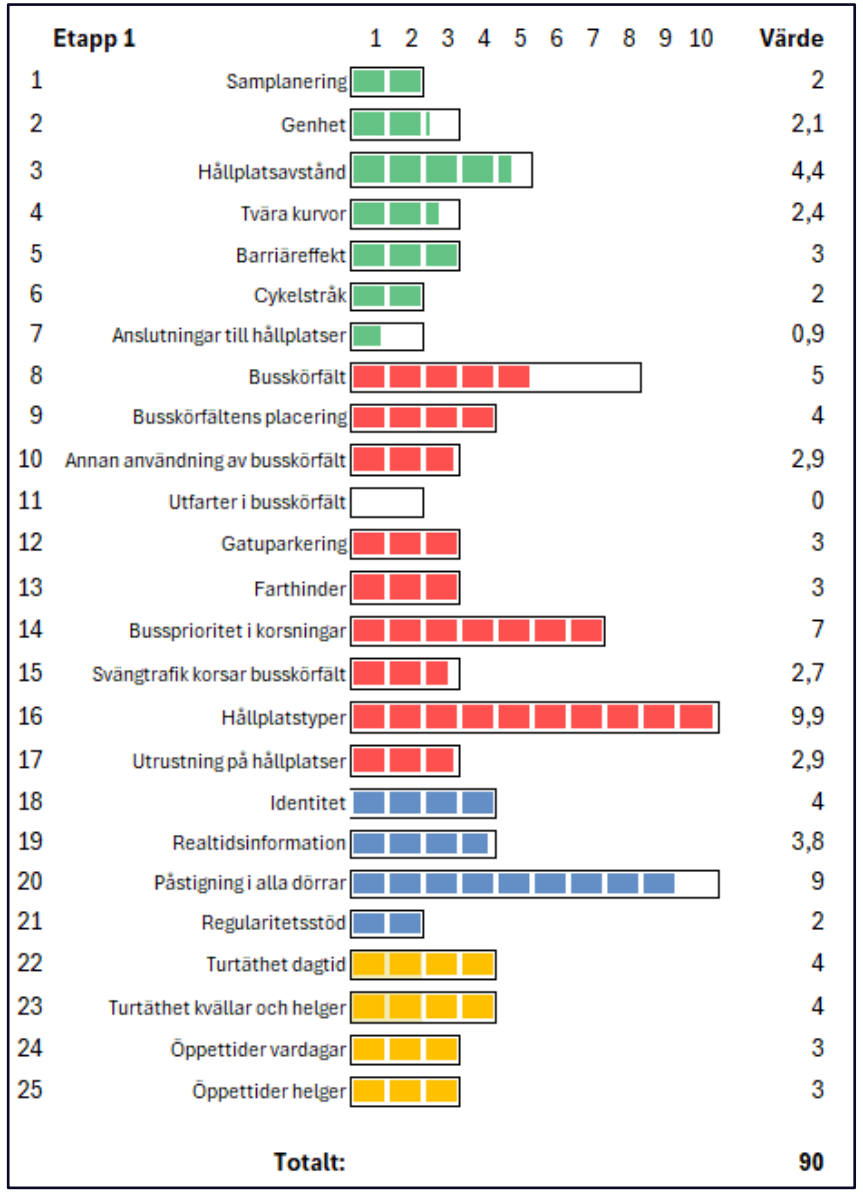
# Den centrala sträckan Universitetet – Resecentrum får 90 poäng av 100 poäng



| | RESULTAT | |
|---|---|---|
| | Totalpoäng | |
| | **90** | **av 100** |
| | Per kategori | |
| | 16,84 | av 20 inom Stadens utformning |
| | 40,38 | av 46 inom Kollektivtrafikens infrastruktur |
| | 18,76 | av 20 inom Fordon och stödsystem |
| | 14 | av 14 inom Trafikering |

**PLANERINGSVERKTYG FÖR SVENSK BRT**

Nedan beskrivs de parametrar som ingår i Planeringsverktyg för svensk BRT. Egen poängbedömning kan göras till höger om respektive parameter genom att mata in aktuella värden i celler formaterade som "Indata". Resulterande poäng, totalt och per kategori, visas här intill.
Totalpoängen kan översättas enligt följande:
- Minst 45 poäng - enstjärnig BRT
- Minst 65 poäng - tvåstjärnig BRT
- Minst 85 poäng - trestjärnig BRT



En separat bedömning har gjorts för den centrala sträckan mellan Universitetet och Resecentrum. Denna del har prioriterats för genomförande av åtgärder.

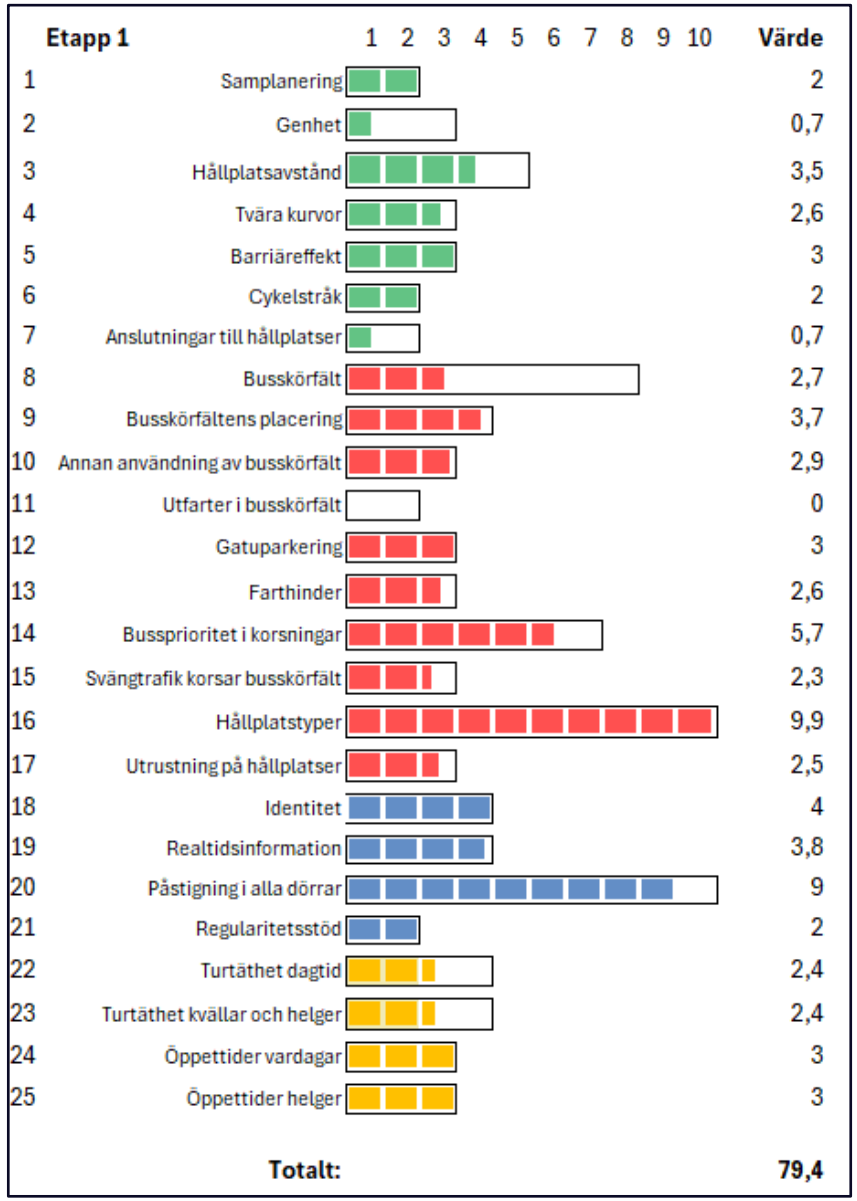
Sträckan Universitetet – Resecentrum får högre poäng än hela sträckan Brickebacken – Tegnérlunden, vilket främst beror på busskörfält, bussprioritet i korsningar och busskörfältens placering. Dessa delar skapar bland annat ökad framkomlighet. Sträckan har en högre turtäthet dagtid, kvällar och helger, vilket ger en ökad service för resenären. Hållplatsavståndet får också högre poäng.

Delen Universitetet – Resecentrum är sammanfattningsvis ett tydligt BRT-stråk med mycket hög kollektivtrafikstandard. Fysisk utformning och trafikering samverkar för att skapa ett attraktivt kollektivtrafiksystem.

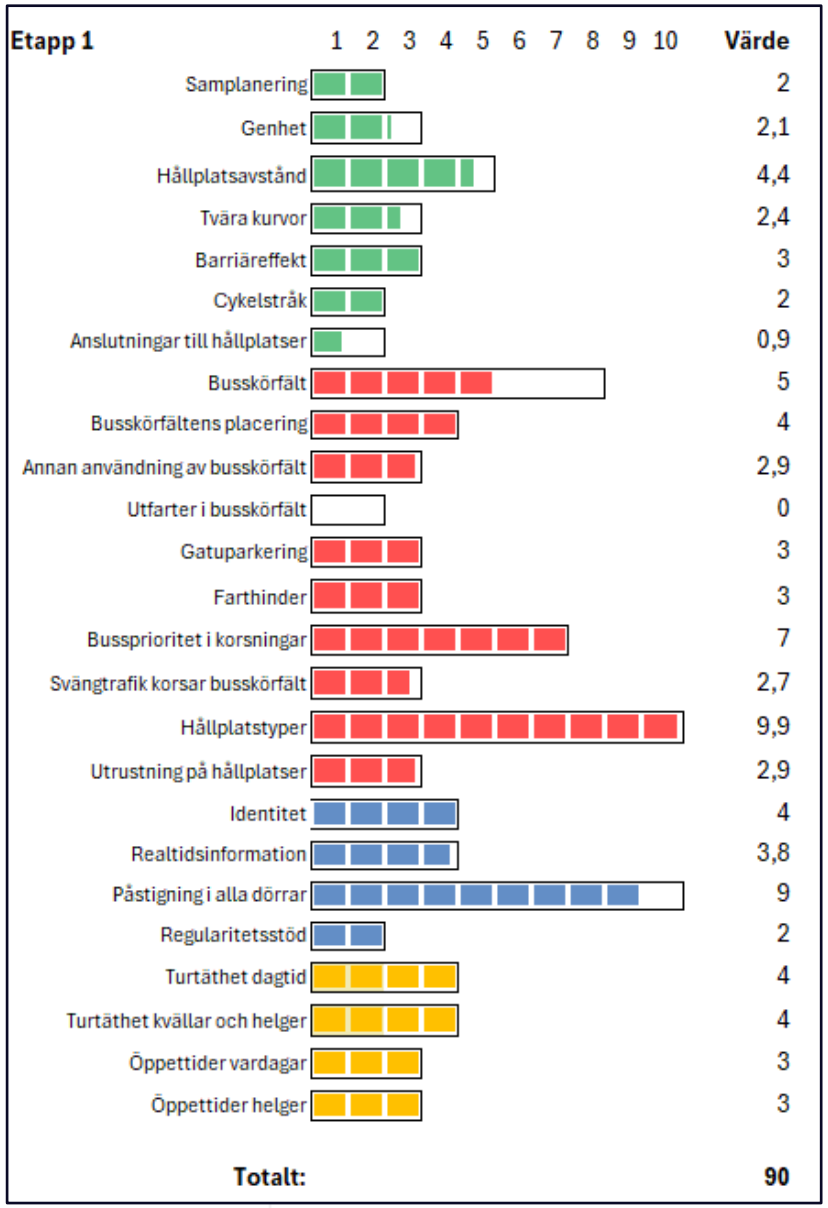
Trivector Mobility

# Jämförelse mellan Brickebacken – Tegnérlunden och Universitetet - Resecentrum

## Brickebacken - Tegnérlunden ★★




## Universitetet – Resecentrum ★★★




Sträckan Resecentrum - Universitetet har prioriterats avseende åtgärder för Citylinjen eftersom det är på den sträckan framkomlighetsproblem och nytta av åtgärder är störst. Om planeringsverktyget appliceras på denna delsträcka framkommer att BRT-standarden blir ytterligare högre. Det beror i huvudsak på den höga andelen egna busskörfält, korsnings-utformning, färre utfarter och trafik-utbud.

Sticker ut jmf med hela Etapp 1 Brickebacken - Tegnérlunden ←

Trivector Mobility

# 3. Jämförelse mellan olika BRT-system

# Hur står sig Citylinjen i jämförelse med andra BRT-system?



- Trafikstart 2024
- Ca 9 km
- 79,4 poäng ★★

## Aalborg Plusbus linje 2

- Trafikstart 2023
- Ca 12 km
- 66,4 poäng ★★



## HelsingborgsExpressen linje 1

- Trafikstart 2019
- Ca 11 km
- 64,6 poäng ★

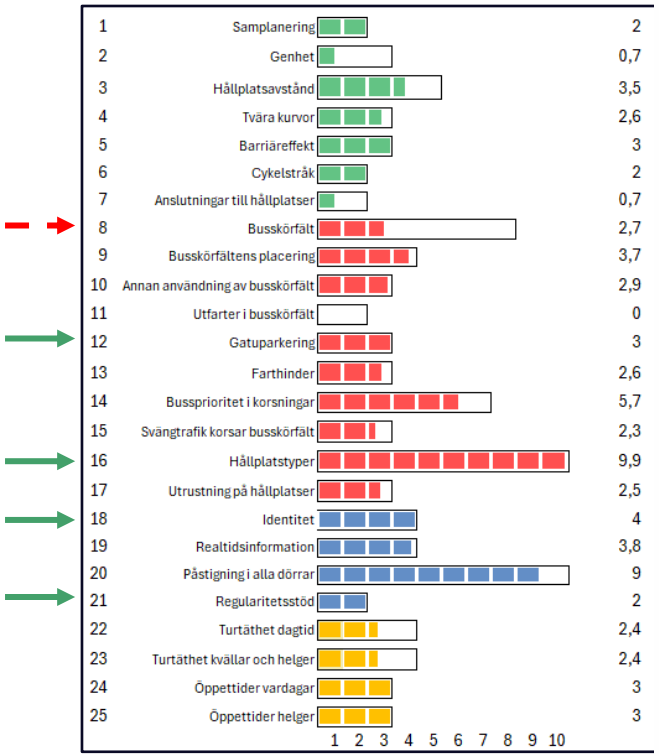


## MalmöExpressen linje 5

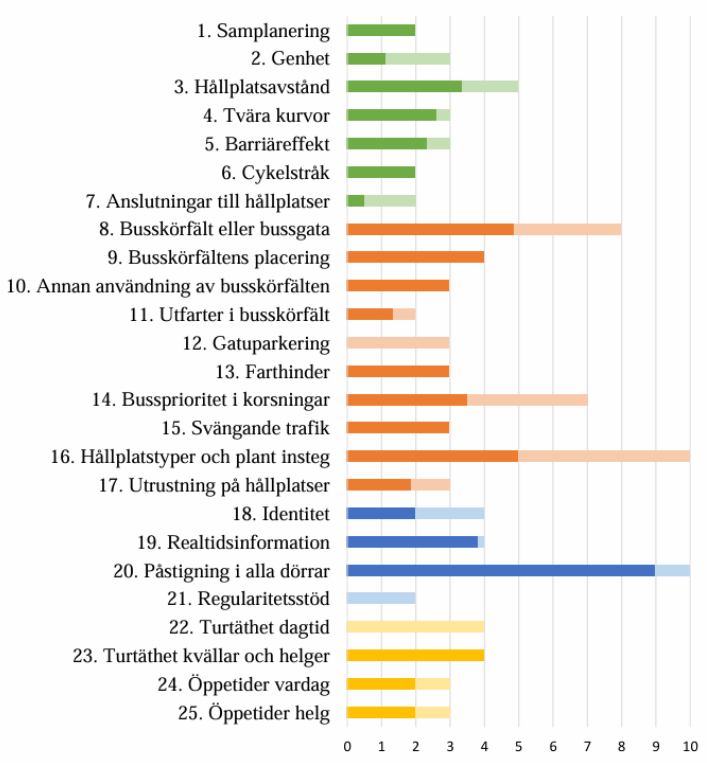
- Trafikstart 2014
- Ca 8 km
- 59,1 poäng ★



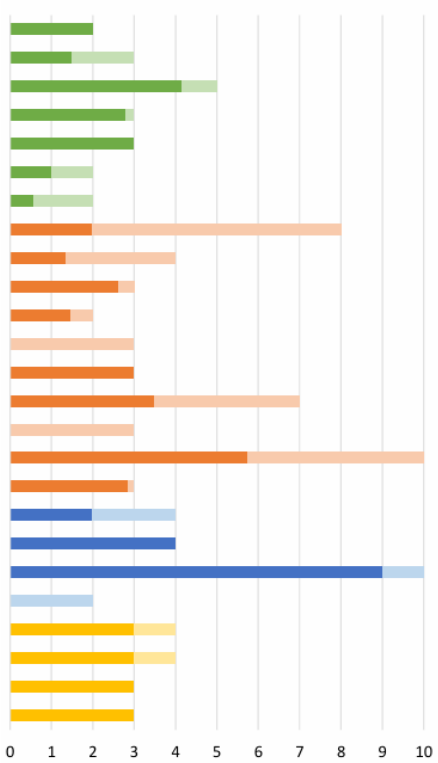
## Örebro, Citylinjen



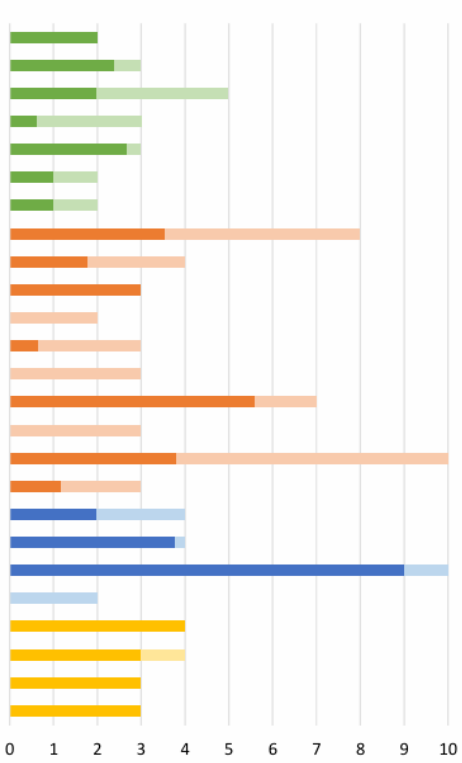

## Aalborg, linje2




## HelsingborgsExpressen, linje 1




## MalmöExpressen, linie 5




Finns förbättringspotential

Sticker ut jmf med de övriga städerna

*Aalborg linje 2, HelsingborgsExpressen linje 1 och MalmöExpressen linje 5 är alla hämtade från: Examensarbete, Edvin Ramberg, Thesis 391, Lund 2024, Att förstå svensk BRT, Jämförelse av bussprojekt genomförda 2014-2023 med inspiration från Bus Rapid Transit.*

## Stadens utformning (1-7)

Inom kategorin *Stadens utformning* är de olika systemen relativt likvärdiga.

Alla system får full poäng när det gäller *Samplanering*, och höga poäng för att motverka *Barriäreffekter*.

Alla system har låga poäng på *Anslutning till hållplatser* vilket handlar om vägvisning och tillgång till cykelparkering vid hållplats.

Inget system uppnår full poäng när det gäller hållplatsavstånd, vilket sannolikt beror på de specifika förutsättningar och behov av att angöra viktiga målpunkter längs linjen.

Citylinjen utmärker sig med att ha utvecklat cykelstråk längs hela linjen.

*Genheten* varierar mellan systemen, vilket också får ses som en effekt av stadens struktur som är svår att påverka vid införandet av BRT.

## Kollektivtrafikens infrastruktur (8-17)

Alla system har relativt låga poäng när det gäller förekomst av busskörfält längs sträckningen.

Citylinjen och Aalborg har i huvudsak mittplacerade busskörfält vilket ger höga poäng jämfört med systemen i Skåne.

Citylinjen utmärker sig särskilt positivt när det gäller att undvika *gatuparkering* och utformning av *hållplatser*.

Citylinjen får låg poäng när det gäller utfarter som kan störa busstrafiken

## Fordon och stödsystem (18-21)

Citylinjen utmärker sig positivt i denna kategori.

Citylinjen har fått högsta poäng när det gäller *identitet* vilket övriga system inte har.

Citylinjen har också högsta poäng på *regularitetsstöd* till skillnad från övriga.

## Trafikering (22-25)

Citylinjen når inte upp till full poäng avseende trafikering, som en följd av lägre utbud på sträckan Universitetet - Brickebacken.

Totalt sett är poängen inom kategorin relativt likvärdig mellan systemen, men där MalmöExpressen presterar bäst i relation till planeringsverktygets kriterier.

Trivector Mobility

# 4. Slutsatser och rekommendationer

## Slutsatser

Citylinjen i Örebro har planerats med utgångspunkt från planeringsverktygets högsta standardnivå. Denna utvärdering visar att Citylinjens etapp 1 – Brickebacken – Tegnérlunden motsvarar ett 2-stjärnigt BRT-system på den 3-gradiga skala.

Att Citylinjen inte klassas som 3-stjärnigt beror framförallt på att avsteg från den högsta standardnivån har gjorts på den södra delen Universitetet - Brickebacken där resandepotential och trafikutbud är lägre, trafiken glesare och behovet av framkomlighetsåtgärder mindre.

Om bara den centrala delen Universitetet - Resecentrum analyseras får Citylinjen däremot poäng motsvarande ett 3-stjärnigt system.

I jämförelse med andra BRT-liknande system i Sverige står sig Citylinjen väl. Totalpoängen blir 79 av 100. Att jämföra med 66 poäng för Plusbus i Aalborg, 59 poäng för MalmöExpressen (linje 5) och 65 poäng för HelsingborgsExpressen (linje 1).

Områden där Citylinjen utmärker sig positivt är framförallt kopplat till hållplatsernas utformning, systemets identitet, regularitetsstöd och hur det längs Citylinjens sträckning finns utbyggt cykelstråk och även frånvaro av gatuparkering som kan störa busstrafiken.

Områden där det kan finnas utvecklingspotential är framförallt utformning av systemet på sträckan Universitetet - Brickebacken där det saknas busskörfält, förekommer utfarter och även är något lägre utbud än vad som krävs för högsta poäng i verktyget. Samtidigt behöver det vägas mot de faktiska behoven kopplat till resande och framkomlighetsproblem.

## Rekommendationer

Denna utvärdering av Citylinjens etapp 1 har utgått från planeringsverktygets kriterier och standardnivåer. Det rekommenderas att göra en utvidgad utvärdering där även effekter på resande, restider och andra relevanta aspekter fångas upp. Det skulle synliggöra nyttorna av Citylinjen och även kunna fungera som inspiration och kunskapshöjning för andra städer i Sverige som planerar för BRT.

I den fortsatta planeringen för Citylinjens etapp 2 är rekommendationen att fortsatt ha planeringsverktygets högsta standardnivå som utgångspunkt. Men samtidigt med fokus på att hitta väl avvägda lösningar och göra kloka avsteg där det är lämpligt.

Utvecklingsområden för Citylinjen etapp 1, och aspekter att ha med sig i planering för etapp 2, är:

- Se över behov av cykelparkering längs sträckan.
- Komplettera med vägvisning till Citylinjen på strategiska platser i staden.
- Följa upp hur körtider och regularitet ser ut längs sträckan, särskilt för delen Universitetet-Brickebacken som håller lägre standard jämfört med övriga Citylinjen, och överväga eventuella åtgärder.
- Se över turtäthet på den södra delen och om det finns behov av förbättring.
- Identiteten för Citylinjen är stark när det gäller fordon (de som ska levereras), hållplatser och infrastruktur i form av busskörfält. Även om verktyget ger höga poäng för identitet kan det ses över hur Citylinjen som koncept blir ännu starkare i kommunikation mot kund, i exempelvis tidtabeller och liknande information.

Trivector Mobility

# Bilaga

Trivector Mobility

# Poängsättning med det reviderade planeringsverktyget från 2026

Under våren 2026 uppdaterades planeringsverktyget från K2.

Framförallt handlar det om tydligare beskrivningar men också några mindre justeringar i poängsättningen.

Högsta poäng är fortfarande 100.

En bedömningen har gjorts med den nya utgåvan från 2026, och poängsättning och slutsatser är i stort detsamma som med den tidigare versionen.

## Vad skiljer dem åt?

| Område | Gällande version | Reviderad version | Skillnad |
|---|---|---|---|
| **Kategori A – Stadens utformning** | **20 p** | **20p** | **Samma totalpoäng, men poängen är omfördelade.** |
| Genhet | 3p | 0p | Parametern har tagits bort |
| Hållplatsavstånd | 5p | 7p | Högre vikt i reviderad version. |
| Tvära kurvor | 3p | 4p | Betydligt högre betydelse i reviderad version. |
| **Kategori B – Infrastruktur** | **46p** | **46p** | **Samma totalpoäng men förändrad viktning.** |
| Bussprioritet i korsningar | 7p | 8p | Ökad prioritet för framkomlighet. |
| Hållplatstyper och plant insteg | 10p | 8p | Något nedtonad betydelse. |
| Utrustning på hållplatser | 3p | 4p | Något högre viktning. |
| **Kategori C – Fordon och stödsystem** | **20 p** | **18p** | **Totalpoängen har minskat.** |
| Påstigning genom alla dörrar | 10p | 8p | Lägre vikt i höger version. |
| **Kategori D – Trafikering** | **14p** | **16p** | **Trotalpoängen har ökat.** |
| Turtäthet dagtid | 4p | 5p | Högre viktning. |
| Turtäthet kvällar och helger | 4p | 5p | Högre viktning. |



## Utgåva 2026

| Kategori A: Stadens utformning | 20 p | Kategori C: Fordon och stödsystem | 18 p |
|---|---|---|---|
| 1) Samplanering | 2 p | 17) Identitet | 4 p |
| 2) Hållplatsavstånd | 7 p | 18) Realtidsinformation | 4 p |
| 3) Tvära kurvor | 4 p | 19) Påstigning genom alla dörrar | 8 p |
| 4) Barriäreffekt | 3 p | 20) Regularitetsstöd | 2 p |
| 5) Cykelstråk | 2 p | | |
| 6) Anslutningar till hållplatser | 2 p | | |
| **Kategori B: Kollektiv-trafikens infrastruktur** | **46 p** | **Kategori D: Trafikering** | **16 p** |
| 7) Busskörfält eller bussgata | 8 p | 21) Turtäthet dagtid | 5 p |
| 8) Busskörfältens placering | 4 p | 22) Turtäthet kvällar och helger | 5 p |
| 9) Annan användning av busskörfälten | 3 p | 23) Första och sista avgång vardag | 3 p |
| 10) Utfarter i bussens körväg | 2 p | 24) Första och sista avgång vardag | 3 p |
| 11) Gatuparkering | 3 p | | |
| 12) Farthinder | 3 p | | |
| 13) Bussprioritet i korsningar | 8 p | | |
| 14) Svängande trafik som korsar bussens körväg | 3 p | | |
| 15) Hållplatstyper och plant insteg | 8 p | | |
| 16) Utrustning på hållplatser | 4 p | | |

A C B D MAX 100 P

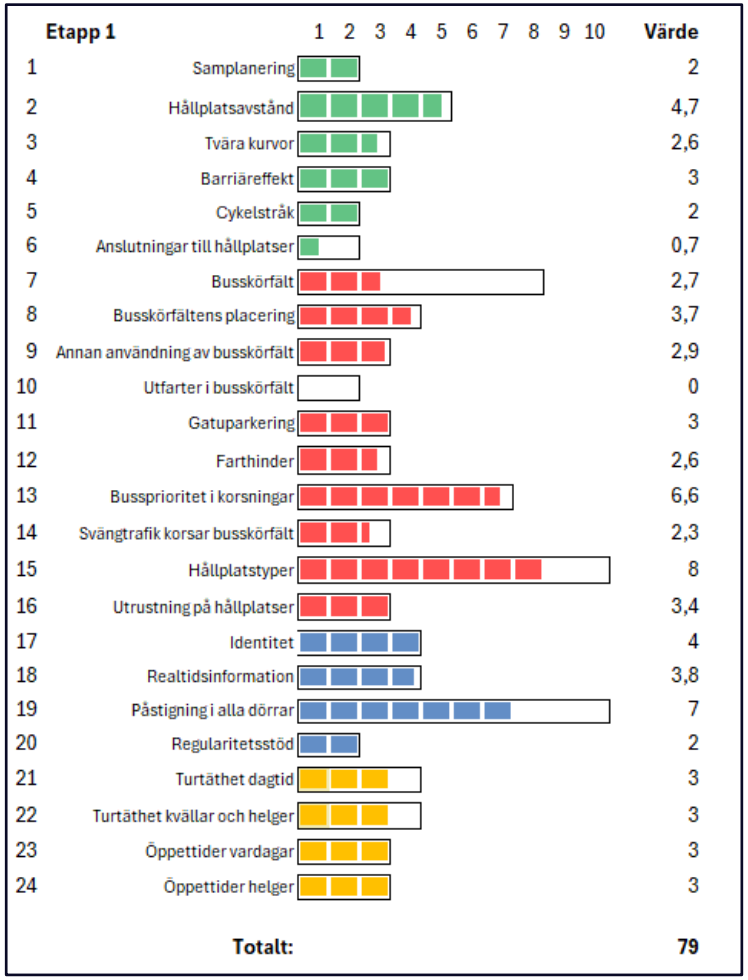
## Utgåva 2024

| Kategori A: Stadens utformning | 20 p | Kategori C: Fordon och stödsystem | 20 p |
|---|---|---|---|
| 1) Samplanering | 2 p | 18) Identitet | 4 p |
| 2) Genhet | 3 p | 19) Realtidsinformation | 4 p |
| 3) Hållplatsavstånd | 5 p | 20) Påstigning genom alla dörrar | 10 p |
| 4) Tvära kurvor | 3 p | 21) Regularitetsstöd | 2 p |
| 5) Barriäreffekt | 3 p | | |
| 6) Cykelstråk | 2 p | | |
| 7) Anslutningar till hållplatser | 2 p | | |
| **Kategori B: Kollektiv-trafikens infrastruktur** | **46 p** | **Kategori D: Trafikering** | **14 p** |
| 8) Busskörfält eller bussgata | 8 p | 22) Turtäthet dagtid | 4 p |
| 9) Busskörfältens placering | 4 p | 23) Turtäthet kvällar och helger | 4 p |
| 10) Annan användning av busskörfälten | 3 p | 24) Första och sista avgång vardag | 3 p |
| 11) Utfarter i bussens körväg | 2 p | 25) Första och sista avgång vardag | 3 p |
| 12) Gatuparkering | 3 p | | |
| 13) Farthinder | 3 p | | |
| 14) Bussprioritet i korsningar | 7 p | | |
| 15) Svängande trafik som korsar bussens körväg | 3 p | | |
| 16) Hållplatstyper och plant insteg | 10 p | | |
| 17) Utrustning på hållplatser | 3 p | | |

A C B D MAX 100 P

## Reviderad version

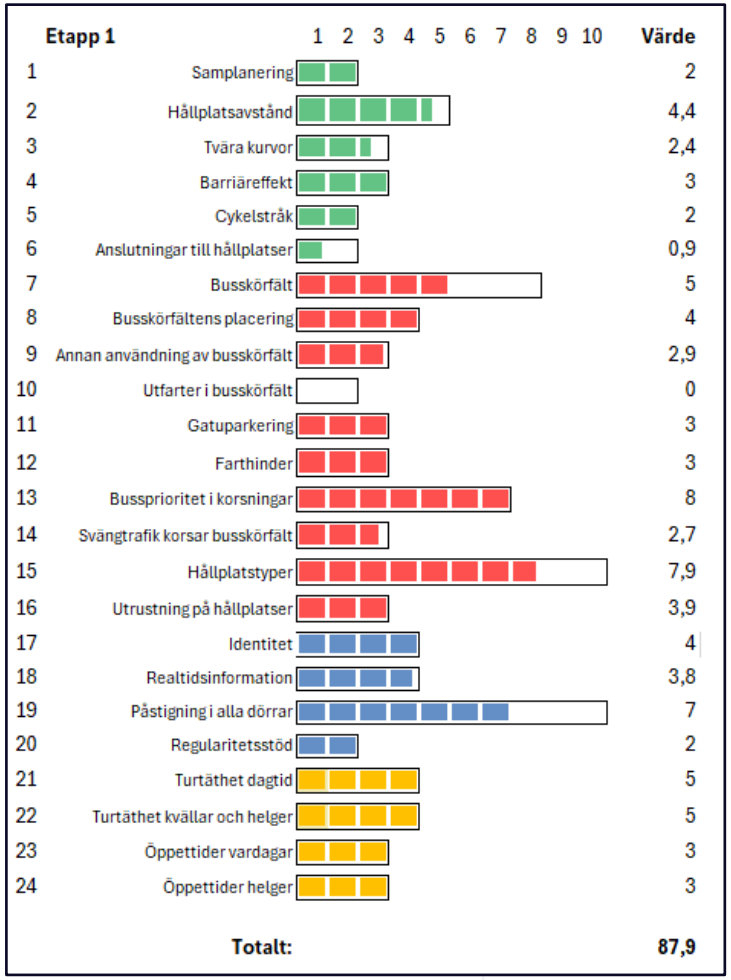
## Brickebacken – Tegnérlunden



| | Etapp 1 | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 | Värde |
|---|---|---|---|
| 1 | Samplanering | | 2 |
| 2 | Hållplatsavstånd | | 4,7 |
| 3 | Tvära kurvor | | 2,6 |
| 4 | Barriäreffekt | | 3 |
| 5 | Cykelstråk | | 2 |
| 6 | Anslutningar till hållplatser | | 0,7 |
| 7 | Busskörfält | | 2,7 |
| 8 | Busskörfältens placering | | 3,7 |
| 9 | Annan användning av busskörfält | | 2,9 |
| 10 | Utfarter i busskörfält | | 0 |
| 11 | Gatuparkering | | 3 |
| 12 | Farthinder | | 2,6 |
| 13 | Bussprioritet i korsningar | | 6,6 |
| 14 | Svängtrafik korsar busskörfält | | 2,3 |
| 15 | Hållplatstyper | | 8 |
| 16 | Utrustning på hållplatser | | 3,4 |
| 17 | Identitet | | 4 |
| 18 | Realtidsinformation | | 3,8 |
| 19 | Påstigning i alla dörrar | | 7 |
| 20 | Regularitetsstöd | | 2 |
| 21 | Turtäthet dagtid | | 3 |
| 22 | Turtäthet kvällar och helger | | 3 |
| 23 | Öppettider vardagar | | 3 |
| 24 | Öppettider helger | | 3 |
| | **Totalt:** | | **79** |

## Reviderad version

## Universitetet – Resecentrum



| | Etapp 1 | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 | Värde |
|---|---|---|---|
| 1 | Samplanering | | 2 |
| 2 | Hållplatsavstånd | | 4,4 |
| 3 | Tvära kurvor | | 2,4 |
| 4 | Barriäreffekt | | 3 |
| 5 | Cykelstråk | | 2 |
| 6 | Anslutningar till hållplatser | | 0,9 |
| 7 | Busskörfält | | 5 |
| 8 | Busskörfältens placering | | 4 |
| 9 | Annan användning av busskörfält | | 2,9 |
| 10 | Utfarter i busskörfält | | 0 |
| 11 | Gatuparkering | | 3 |
| 12 | Farthinder | | 3 |
| 13 | Bussprioritet i korsningar | | 8 |
| 14 | Svängtrafik korsar busskörfält | | 2,7 |
| 15 | Hållplatstyper | | 7,9 |
| 16 | Utrustning på hållplatser | | 3,9 |
| 17 | Identitet | | 4 |
| 18 | Realtidsinformation | | 3,8 |
| 19 | Påstigning i alla dörrar | | 7 |
| 20 | Regularitetsstöd | | 2 |
| 21 | Turtäthet dagtid | | 5 |
| 22 | Turtäthet kvällar och helger | | 5 |
| 23 | Öppettider vardagar | | 3 |
| 24 | Öppettider helger | | 3 |
| | **Totalt:** | | **87,9** |

Den reviderade versionen för delen Universitetet – Resecentrum får (även här) en tydligt högre totalpoäng än hela sträckan, framförallt genom förbättringar inom kollektivtrafikens framkomlighet, busskörfält, bussprioritet i korsningar och turtäthet dagtid, kvällar och helger. Detta ger ett mer konkurrenskraftigt och robust BRT-system. Vissa värden är något lägre än tidigare. Sammantaget framstår delen Universitetet – Resecentrum mer anpassad för hög kapacitet och attraktivitet. I den reviderade versionen är parametern Genhet ej med.

Trivector Mobility