

RAPPORT

Samrådsredogörelse Projekt Nobelbanan

Örebro och Värmlands län

2025-06-06



Oslo-Stockholm 2.55 AB

Postadress: Kansligatan 1, 703 61 Örebro

E-post: info@nobelbanan.se

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Projekt Nobelbanan

Författare: WSP

Dokumentdatum: 2025-06-06

Uppdragsnummer: 10374626

Version: 0.2

Projektleddare: Martin Sandberg

Kartor, figurer och illustrationer: WSP, om inget annat anges

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Samrådsrets.....	6
3 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
3.1 Samrådsmöten	8
3.2 Samråd med berörda länsstyrelser	9
3.2.1 Länsstyrelsen i Örebro län och Värmlands län	9
3.2.2 Länsstyrelsen i Värmlands län	12
3.2.3 Länsstyrelsen i Örebro län	13
3.3 Samråd med berörda kommuner	20
3.3.1 Karlskoga kommun	20
3.3.2 Karlstad kommun.....	21
3.3.3 Laxå kommun	22
3.3.4 Lekeberg kommun	22
3.3.5 Storfors kommun	23
3.3.6 Västerås stad.....	23
3.3.7 Örebro kommun.....	24
3.4 Samråd med berörda regioner.....	26
3.4.1 Region Sörmland	26
3.4.2 Region Stockholm.....	26
3.4.3 Region Västmanland	27
3.4.4 Region Örebro	27
3.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer.....	27
3.5.1 Edsberg häradsallmänning	27
3.5.2 Ellevio AB	28
3.5.3 FTGs Byalag (Fallhyttan-Tryggeboda-Gryts byalag)	28
3.5.4 Försvarets materielverk	29
3.5.5 Hidinge Gård AB.....	30
3.5.6 Jernbanedirektoratet.....	30
3.5.7 Kilsbergskanten	31
3.5.8 LRF Kristinehamn	31
3.5.9 LRF Lekeberg.....	31
3.5.10 Luftfartsverket	32

3.5.11 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.....	32
3.5.12 Mälardalstrafik	33
3.5.13 Naturskyddsföreningen i Västernärke	34
3.5.14 Naturskyddsföreningen i Örebro län.....	34
3.5.15 Outokumpu Stainless AB	35
3.5.16 SJ AB	36
3.5.17 Statens geotekniska institut	36
3.5.18 Strålsäkerhetsmyndigheten	36
3.5.19 Sveaskog.....	37
3.5.20 Svenska kraftnät.....	37
3.5.21 Sverigedemokraterna i Degerfors kommun.....	38
3.5.22 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut.....	38
3.5.23 Tågåkeriet i Bergslagen AB	38
3.5.24 Vattenfall Eldistribution AB.....	39
3.5.25 Villingsberg byalag.....	40
3.5.26 Vänsterpartiet i Degerfors kommun.....	40
3.5.27 Vänsterpartiet i Lekebergs kommun.....	41
3.5.28 Vätternvatten	42
3.5.29 Örebro läns museum	42
3.5.30 Örebro universitet	42
3.5.31 Övriga berörda myndigheter och organisationer som avstår från att yttra sig	43
3.6 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	44
3.6.1 Om samrådet.....	44
3.6.2 Om projektet.....	44
3.6.3 Om utredningsområdet	45
3.6.4 Angränsande sträcka	46
3.6.5 Fastighetspåverkan	46
3.6.6 Kommunala åtgärder	47
3.6.7 Lokalisering av järnvägen	47
3.6.8 Omgivningspåverkan	51
3.6.9 Teknik.....	52
4 Samråd val av lokaliseringsalternativ	54
5 Sändlista	55

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse avser projekt Nobelbanan. I dokumentet beskrivs genomförda samråd, samrådsmöten som har hållits sedan projektets start samt inkomna yttranden.

I denna samrådsredogörelse sammanställs hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena och minnesanteckningar från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Oslo-Stockholm 2.55 AB de inkomna synpunkterna.

Samråd avseende samrådsunderlaget pågick mellan 3 mars och 31 mars 2025. Under denna period fanns samrådsunderlaget tillgänglig digitalt på projektets webbsida: [Nobelbanan.se](https://nobelbanan.se) och via en digital samrådsportal. Samrådsunderlaget var även tillgängligt i fysisk form på Örebro stadsbibliotek, Karlskoga bibliotek samt Kristinehamns bibliotek. Yttrandena berör bland annat val av lokaliseringsalternativ, påverkan på fastigheter samt värdefulla natur- och kulturmiljöer. Inkomna synpunkter samt upprättade minnesanteckningar har diarieförts digitalt hos Oslo-Stockholm 2.55 AB. För att begära ut yttranden eller minnesanteckningar, kontakta info@nobelbanan.se.

Samrådsmöten har genomförts kontinuerligt med berörda myndigheter och organisationer för att informera om projektet och för att inhämta kunskap.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen för samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har avgränsats till länsstyrelserna i Örebro respektive Värmlands län samt kommunerna Karlstad, Kristinehamn, Storfors, Laxå, Karlskoga, Degerfors, Lekeberg, Kumla och Örebro. Samrådsretsen har även avgränsats till regionerna Örebro och Värmland i sina roller som kollektivtrafikmyndigheter samt övriga myndigheter och organisationer som kan antas vara berörda av aktuella frågeställningarna.

Berörda inom samrådsretsen har bjudits in till samrådet genom brev och kungörelse i Nerikes Allehanda, Karlskoga Tidning-Kuriren, Nya Kristinehamns-Posten samt Post- och Inrikes Tidningar (PoIT). I annonserna fanns information om samrådet och var handlingar till samrådet fanns tillgängliga.

I annonserna och via digitala kampanjer till boende inom utredningsområdet har allmänheten bjudits in till tre fysiska samrådstillfällen. Genom annonseringen har även en bredare allmänhet haft möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget.

3 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samråd avseende samrådsunderlaget pågick mellan 3 mars och 31 mars 2025. Under denna period fanns samrådsunderlaget tillgänglig digitalt på projektets webbsida: [Nobelbanan.se](https://nobelbanan.se) och via en digital samrådsportal. Samrådsunderlaget var även tillgängligt i fysisk form på Örebro stadsbibliotek, Karlskoga bibliotek samt Kristinehamns bibliotek.

OSLO-STHLM 2.55
PROJEKT NOBELBANAN

SAMRÅDSUNDERLAG – TIDIGT SKEDE

NOBELBANAN

Oslo-Stockholm 2.55 AB planerar för en ny möjlig järnväg mellan Örebro och Kristinehamn, så kallad Nobelbanan. Järnvägen knyter ihop Värmland och Mälardalen, vilket ökar järnvägens kapacitet och ger kraftigt minskade restider mellan regionerna. Detta möjliggör klimatsmartare, snabbare och effektivare resor.

Som ett första steg har projektet tagit fram ett samrådsunderlag som beskriver förutsättningar och hur den nya järnvägen påverkar miljön på ett övergripande plan.

Läs mer om Nobelbanan och skicka dina synpunkter!

Samrådstid: 3 mars – 1 april 2025

Tid och plats för Öppet hus:

- Tisdag 11 mars 2025, kl. 18–20 i Kristinehamn.
Besöksadress: Rotundan, Kristinehamn Conference Center
Västerlånggatan 21, 681 30 Kristinehamn
- Måndag 17 mars 2025, kl. 18–20 i Degerfors.
Besöksadress: Folkets Hus, rum Tunet
Medborgargatan 11, 693 30 Degerfors
- Tisdag 18 mars 2025, kl. 18–20 i Lekeberg (Fjugesta).
Besöksadress: Samlingslokal Träffen
Storgatan 10, 716 30 Fjugesta

Plats för handlingar: Projektets webbsida nobelbanan.se.

Synpunkter: Du kan lämna dina synpunkter på samrådsunderlaget på projektets webbsida. Du kan även skicka dina synpunkter till info@nobelbanan.se.

Nyfiken på
vart koden
leder till?



Figur 1 Inbjudan till samråd (annons)

Under samrådsperioden hölls öppna hus vid tre tillfällen. Det första tillfället hölls den 11 mars i Kristinehamn Conference Center, Kristinehamn kommun, det andra tillfället hölls den 17 mars i Folkets hus, Degerfors kommun och det tredje tillfälle hölls den 18 mars i Samlingslokal Träffen, Lekebergs kommun.

Berörda inom samrådsregionen har bjudits in till samrådet genom brev till myndigheter och organisationer samt via annonser om samrådet som publicerades i Nerikes Allehanda, Karlskoga Tidning-Kuriren, Nya Kristinehamns-Posten samt Post- och Inrikes Tidningar.

Under samrådstiden inkom totalt 184 yttranden. 140 yttranden inkom från allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda. 44 yttranden inkom från myndigheter och organisationer. Yttrandena inkom via den digitala samrådsportalens synpunktsformulär, mejl, post eller fysiskt samrådsformulär på öppet hus.

3.1 Samrådsmöten

Flera samrådsmöten har genomförts med Länsstyrelsen i Örebro län och Värmlands län. Syftet med samrådsmötena har varit att föra en dialog om planläggningsprocessen, samla in förutsättningar till lokaliseringsutredningen och informera om arbetsprocessen med framtagande av samrådsunderlaget.

Samrådsmöten har genomförts med Degerfors kommun, Karlskoga kommun, Örebro kommun, Laxå kommun, Lekeberg kommun, Kristinehamn kommun och Kumla kommun. Syftet med samrådsmötena har varit att föra en dialog om planläggningsprocessen, samla in förutsättningar till järnvägsplanen och informera om arbetsprocessen med framtagande av samrådsunderlaget. Diskussioner har förts bland annat om vilka aspekter som är viktiga att beakta i fortsatta processen och tänkbara alternativ att studera i lokaliseringsutredningen.

Samrådsmöten har genomförts med Försvarets materielverk. Mötet har syftat till att utbyta information om respektive parts förutsättningar och aktuella planer. Diskussion har förts kring hur en framtida Nobelbana påverkar både militära och industriella behov.

Samrådsmöten har genomförts med Ellevio och Svenska kraftnät. Mötena har framför allt handlat om att utbyta information om respektive parts förutsättningar samt beröringspunkter som finns mellan parterna.

Samrådsmöte har genomförts med Örebro Flygplats. Mötet har framför allt handlat om utbytta information om respektive parts förutsättningar samt flygplatsens roll i regionen.

Samrådsmöten har genomförts med Stora Enso. Mötena har syftat till att utbyta information om respektive parts förutsättningar och aktuella planer, bland annat Stora Ensos nyttor och utmaningar kopplade till Nobelbanan.

Samrådsmöten har genomförts med Naturskyddsföreningen Värmland och Naturskyddsföreningen Örebro. Mötena har syftat till att utbyta information om respektive parts förutsättningar.

Naturskyddsföreningarna har bland annat lyft upp höga natur- och kulturvärden samt friluftsliv som viktiga att beakta i fortsatta processen.

Samrådsmöten har genomförts med Hjälmarens vattenvårdsförbund. Mötena har syftat till att utbyta information om respektive parts förutsättningar. Hjälmarens Vattenvårdsförbund har lyft vattenmiljöer som är viktiga att beakta i utredningen.

3.2 Samråd med berörda länsstyrelser

3.2.1 Länsstyrelsen i Örebro län och Värmlands län

Länsstyrelserna i Örebro län och Värmlands län har lämnat in gemensamma synpunkter som redovisas nedan.

I detta tidiga skede bedömer Länsstyrelsen att synpunkter endast kan lämnas vad gäller vilket underlag som utredningen har identifierat och om den process framåt som utredningen beskriver stämmer med Länsstyrelsens uppfattning.

Byggandet av en järnvägsanläggning av denna omfattning påverkar typiskt sett flera olika sakområden. Innan avgränsade korridorer finns framtagna, som beskriver de specifika frågor som uppstår i just den korridoren, så behöver samrådshandlingen utvecklas så att det framgår hur verksamhetsutövaren planerar att hantera olika effekter. Detta kan exempelvis göras genom att beskriva typfall som är rimliga att förvänta sig inom utredningsområdet med dess specifika förutsättningar. En sådan beskrivning kan bidra med att skapa en bild av hur konsekvenserna kommer arta sig.

Exempelvis hur stora höjdskillnader i terräng (t.ex. genom lösningar som tunnlar, tråg, bank, bro och skärningar) kan hanteras, eller hur olika val av korridorer kan innebära olika metoder för att hantera ingrepp i skyddade naturområden, påverkan på bebyggelse, påverkan på viktiga friluftslivsvärden, viltstråk, korsning och kopplingar med annan transportinfrastruktur, risk- och störningsfrågor i tätortsbebyggelse och i enskilda byggnader på landsbygden.

Underlaget som nu är ute på samråd innehåller en ansats till redogörelse för dessa frågor men Länsstyrelsen bedömer att detta behöver utvecklas betydligt. Länsstyrelsen emotser ett färdigt samrådsunderlag med korridorsspecifika förutsättningar och effekter inför beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Kommentar:

Samrådsunderlaget redovisar förutsättningar för Nobelbanan inom utredningsområdet och bedömningar kring påverkan av ny järnväg görs på en övergripande nivå.

I nästa skede av lokaliseringsutredningen kommer korridorer tas fram och kompletteras med korridorsspecifika förutsättningar som kommer konsekvensbedömas.

En miljöbedömningsprocess ska innehålla många aspekter men nedan väljer Länsstyrelsen att framhäva några områden särskilt då dessa kräver mer komplexa bedömningar och tenderar därför vara svaga områden i miljöbedömningar jämfört med de bedömningar som rör konkreta värden som påverkas direkt och fysiskt av åtgärden på plats. Utöver det lämnar Länsstyrelsen ett antal konkreta inspel inom olika sakområden.

Typer av miljöeffekter som utgångspunkt

Bedömningen av projektets påverkan behöver inkludera olika typer av miljöeffekter. Det gäller direkta och indirekta effekter, effekter på kort, medellång och lång sikt samt de positiva, negativa och kumulativa effekterna. De kumulativa effekterna behöver beskrivas utifrån hur projektet tillsammans med andra pågående och planerade verksamheter samverkar, förstärker eller motverkar varandras effekter. Effekter kan påverkas med val av lokalisering och utformning av anläggningen med skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått.

I samrådsunderlagets avsnitt om kumulativa effekter uppges endast vad begreppet innebär, inte hur effekten bedöms eller vad som ingår i en sådan bedömning. Hur projekts kumulativa effekter kan uppstå och vilka andra aktörer som påverkar området behöver ingå i beskrivningen. Följdeffekter såsom nya bandelar, ökat person- och godsflöde, ändrade stadsutbyggnader och nya "hotspots" som skapas och hur dessa effekter värderas behöver framgå, liksom kommunernas planer för utveckling så som de beskrivs i översiktsplanerna.

De kringåtgärder som kommer behöva utföras utanför järnvägsplanerna blir viktiga att beskriva. Exempelvis servicevägar, våtmarker/dagvattenhantering, stabilitetshöjande åtgärder, klimatanpassningsåtgärder, tillfälliga platser för masshantering och skotning, krossning och sorteringsverk vid bergskärningar och tunnlar är exempel på sådana åtgärder. Och om stora ombyggnader i befintlig infrastruktur utanför järnvägsplanernas områden är en förutsättning för projektets genomförande så behöver detta ingå som en beskriven effekt.

Kommentar:

I lokaliseringsutredningen kommer de kumulativa effekterna och kringåtgärder utredas översiktligt för att se om aspekterna är alternativskiljande eller inte för val av lokaliseringsalternativ.

Vid nästa skede av planlägningsprocessen kommer kumulativa effekter och kringåtgärder studeras vidare i samband med utformning av planförslaget inom vald korridor.

Kompensation av kvarvarande negativa effekter

Kvarstående negativa effekter kan behöva kompenseras. Verksamhetsutövaren behöver själv inhämta den kunskap som krävs för att genomföra sin åtgärd med bästa tillgängliga teknik och med de anpassningar och kompensationer som ovan nämnts, så att de negativa effekterna blir acceptabla i förhållande till rådande praxis i de prövningar som följer.

Länsstyrelsens erfarenhet är att detta arbete bäst inleds i ett tidigt skede. En övergripande bild av olika lokaliseringars behov av kompensation och praktiska möjligheter för detta behöver enligt Länsstyrelsen ingå i lokaliseringsutredningen.

Kommentar:

I lokaliseringsutredningen kommer kompensation av kvarvarande negativa effekter hanteras översiktligt, då det inte är fastställt var inom korridoren en ny järnväg anläggs. Vid nästa skede av planlägningsprocessen kommer kompensation av kvarvarande negativa effekter preciseras i samband med utformning av planförslaget.

Koppling till annan infrastruktur

Projektets kopplingar till annan, ny och befintlig, infrastruktur är viktig för att kunna avväga dess effekter och konsekvenser mot andra samhällsintressen. Ju fler förbättringar som projektet medför eller möjliggör för övrig befintlig och planerad infrastruktur, desto större nytta. Möjliggörs eller möjliggörs inte anslutning till andra bandelar som korsas eller utformas anläggningen för både gods- och persontrafik eller endast persontrafik är exempel på centrala frågor att beskriva.

Kommentar:

Koppling till annan infrastruktur kommer vara en del av utvärderingsunderlaget för korridorerna i lokaliseringsutredningen.

Masshantering

Projektet kommer sannolikt att innebära att stora mängder massor uppstår. Ett medskick för fortsatt arbete är att bolaget redan nu funderar kring hur mycket som kan tänkas återanvändas inom projektet och hur mycket som kommer att behövas om hand på externa anläggningar. De befintliga anläggningarna för omhändertagande av massor är få i närområdet och det innebär att det kan komma att behövas nya ytor, i alla fall till att börja med, för lagring av massor. Dessa ytor kommer att ta mark i anspråk och de behöver därför finnas med i den fortsatta planeringen avseende val av korridor för banan.

Kommentar:

Masshantering kommer vara en del av utvärderingsunderlaget för korridorerna i lokaliseringsutredningen.

3.2.2 Länsstyrelsen i Värmlands län

Planeringsunderlag

I samrådsunderlaget har det redogjorts för kommunala kulturmiljöprogram. Redogörelsen bör kompletteras för Värmlands läns del. Kristinehamn kommun har ett kulturmiljöprogram upprättat 1991. Även Storfors kommun har ett kommunalt kulturmiljöprogram av äldre datum. Länsstyrelsen vet dock inte i vilken mån det fortfarande är aktuellt. I Värmland finns även ett regionalt kulturmiljöprogram framtaget av Länsstyrelsen 1989; Ditt Värmland. De områden som utpekats i det regionala kulturmiljöprogrammet kan generellt betraktas som sådana särskilt värdefulla kulturmiljöer som omfattas av PBL 8 kap 13§, och som sådana områden som enligt miljöbalken 3 kap 6 § har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras kulturvärden och som så långt möjligt ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada kulturmiljön.

Naturvårdsverket har utvecklat en metod för att kartlägga områden för friluftsliv, där tätortsnära natur definieras som områden som ligger i anslutning till samlad bebyggelse och högst tre kilometer därifrån. Kommunernas kunskapsunderlag rörande det lokala friluftslivet blir därför ett bra underlag för att värna om detta.

Kommentar:

Projektet kommer beakta ovannämnda synpunkter i kommande arbete med lokaliseringsutredningen.

3.2.3 Länsstyrelsen i Örebro län

Riksintressen

Länsstyrelsen saknar i sammanfattningen en fullständig uppräknings av de riksintressen som finns inom utredningsområdet. På s.23 bör det uppmärksammas att områden av riksintresse för den militära och civila delen har tillhörande påverkansområden samt beskrivas vad dessa innebär. Det kan även förtydligas att Villingsbergs skjutfält är av riksintresse för totalförsvarets militära del.

Länsstyrelsen konstaterar även att utredningsområdet kan påverka riksintresset för kulturmiljö, Skagershult-Bålby T 53, som är ett odlingslandskap med vida vyer i vissa partier. Det finns en fördjupad beskrivning av riksintresset i rapporten Riksintressen i södra Örebro län. I rapporten finns även fördjupade beskrivningar av övriga riksintressen som berörs av det här aktuella projektet

För kännedom vill Länsstyrelsen uppmärksamma om att de transformatorstationer som är utpekade som riksintresse för totalförsvarets civila del inte längre är sekretessbelagda, se bifogat beslut som bilaga. Två av dessa transformatorstationer finns inom utredningsområdet i Örebro kommun.

I kartan på s.24 bör det framgå att riksintresset för Villingsbergs skjutfält även omfattas av påverkansområdet - område med särskilt behov av hinderfrihet. Länsstyrelsen anser att detta behöver vidareutvecklas.

Redovisningen av riksintressen för friluftsliv och rörligt friluftsliv bör delas upp under olika rubriker, då de regleras på olika sätt i miljöbalken. Riksintressen för friluftslivet enligt 3 kap. MB är anspråk medan riksintressen för rörligt friluftsliv enligt 4 kap. MB är fastställda.

Under rubriken 4.3 Riksintressen saknas en redovisning av följande riksintressen: riksintresse för energidistribution och riksintresse för vattenförsörjning. Riksintresset för vattenförsörjning får inte redovisas på kartan, men bör ändå beaktas och konsekvensbedömas. Riksintresset för energidistribution saknar geografisk avgränsning, men bör ändå nämnas även om det "indirekt" bevakas genom MSB:s riksintresse för totalförsvarets civila del som är geografiskt avgränsat.

Kommentar:

Projektet kommer beakta ovannämnda synpunkter i kommande arbete med lokaliseringsutredningen.

Översiktsplaner

Informationen om översiktsplanerna stämmer. Däremot bör även följande fördjupningar och tillägg till översiktsplanerna nämnas, samt vad de anger:

Karlskoga

Tematiskt tillägg till översiktsplanen i form av vindbruksplan

Örebro

Fördjupning av översiktsplanen för Vintrosa-Lanna

Fördjupning av översiktsplanen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik

Degerfors

Tematiskt tillägg till översiktsplanen avseende LIS

Fördjupad översiktsplan Högbergs industriområde

Lekeberg

Fördjupning av översiktsplanen för Vintrosa-Lanna

Tematiskt tillägg till översiktsplanen i form av vindbruksplan

Tematiskt tillägg till översiktsplan avseende LIS

Laxå

Tematiskt tillägg till översiktsplanen i form av vindbruksplan.

Tematiskt tillägg till översiktsplan avseende LIS

Kommentar:

Projektet tar hänsyn till översiktsplaner i arbetet med lokaliseringsutredningen. Vid nästa skede av planläggningsprocessen kommer hänsyn tas till fler kommunala planeringsunderlag i samband med utformning av planförslaget inom vald korridor.

Vattentillsyn

Där arbete i vatten inte går att undvika behöver naturvärdena utredas och intrånget minimeras. Bortledning av grundvatten utgör vattenverksamhet vilket, som huvudregel kräver tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken.

Vid val av korridor ska dragning genom vattenskyddsområdena undvikas eftersom en förändrad markanvändning kan öka vattentäktens sårbarhet och en ökad risk för att vattentäkten förorenas. Om vattenskyddsområdena inte kan undvikas riskerar syftet med skyddet att motverkas. Konsekvenserna av att en vattentäkt inom Örebro eller Karlskoga kommun förorenas behöver beaktas.

Dricksvattenförsörjningen är ett kommunalt ansvar och hänsyn behöver tas till riksintresset för vattenförsörjning inom Örebro kommun vid en ändrad markanvändning.

Kommentar:

Vattenskyddsområden är ett av flera viktiga intressen som finns i utredningsområdet och som projektet ska förhålla sig till utvärdering av korridorer.

Kulturmiljö

Fornlämningar

Under stycket Fornlämningar anser Länsstyrelsen att det bör framgå att det även finns en stor mängd fornlämningar som idag inte är kända. Alla fornlämningar har samma skydd oavsett om de är kända eller inte.

Landskap

Beträffande landskapets karaktärsdrag och känslighet tog Länsstyrelsen 2011 fram rapporten Vindkraft i Örebro län (2011:15) som inriktades på vindkraft men också påverkan på landskapet i industriell skala av andra verksamheter. De landskapstyper och de känslighetsanalyser som görs i rapporten är relevanta även i detta projekt, med faktaunderlag och tematiska analyser som skulle kunna komplettera de analyser som gjorts i det nu aktuella underlaget. Konsekvenser av påverkan på de ovan påtalade områdena bör således beskrivas i en MKB.

Övrig synpunkt

För Karlskoga tätort har Örebro läns museum gjort kompletterande kulturmiljöinventeringar på uppdrag av Karlskoga kommun. Dessa finns tillgängliga bland annat på museets webbplats.

I de fall den planerade järnvägen ger påverkan på grund av buller på bebyggelse ska PBL:s bestämmelser om förvanskningförbud (PBL 8:13) samt varsamhet (PBL 8:17) beaktas. Dessa bestämmelser gäller oavsett om kulturvärden är utpekade i förhand eller inte. Det kan innebära att åtgärder behöver anpassas till bebyggelsens karaktärsdrag och kulturvärden till exempel vid utökat bullerskydd på fönster.

Kommentar:

Projektet kommer förtydliga kring fornlämningar som inte är kända i kommande arbete av lokaliseringsutredningen.

Vindkraft och andra verksamheter är några av flera viktiga intressen som finns i utredningsområdet och som projektet ska förhålla sig till vid utvärdering av korridorer.

Projektet tar med sig de ovannämnda underlagen till det fortsatta arbetet av lokaliseringsutredningen.

Naturskydd

Landskapet öster om Karlskoga innehåller flera små naturreservat. Den svenska nationella strategin för formellt skydd av skog tar fasta på att det är nödvändigt att i hög utsträckning skydda många mindre områden av samma skogstyp, som ligger nära varandra geografiskt, så att dessa tillsammans kan bevara den biologiska mångfald som de har som syfte att skydda långsiktigt.

Eftersom det sydsvenska skogslandskapet är starkt fragmenterat av trakthyggesbruket, som bedrivits från 1950, är större skogsområden med höga naturvärden fåtaliga och bör beaktas.

Kommentar:

Projektet tar med sig de ovannämnda information till det fortsatta arbetet av lokaliseringsutredningen.

Kilsbergen

Länsstyrelsen vill informera om att i fastställandet av den första regionala strategin för formellt skydd av skogsmark i Örebro län pekade Länsstyrelsen och Skogsstyrelsen ut södra Kilsbergen som en del av den skogliga värdetrakten "Kilsbergens barr- och blandskogar". Skogliga värdetrakter är ett redskap för att styra prioriteringen av det statliga formella skyddet av skogar med höga naturvärden. I värdetrakterna finns särskilt höga koncentrationer av skogar med höga naturvärden vilket bör beaktas.

Södra Kilsbergen ett av de fåtaliga skogliga "kluster" med skyddsvärda skogar i länet som idag är av allra störst värde att bevara från ytterligare negativ påverkan på möjligheterna att uppnå syftet med skyddet. Områdets värde för uppnåendet av miljömålen *Levande skogar*, *Myllrande våtmarker*, *Levande sjöar och vattendrag* och *Ett rikt växt och djurliv* har ökat i och med att så många skogsområden idag är skyddade där, både formellt och frivilligt.

Södra Kilsbergen är ett viktigt område för den rödlistade fågelarten smålom. Smålom häckar i fiskfria tjärnar och små sjöar och pendlar till fiskevatten i större sjöar, upp till 11 km från sin häckningstjärn.

I södra Örebro län förekommer smålom i ett område från norra Laxå kommun via de stora myrarna i Västernärke och upp till norra Kilsbergen. Många av smålommarna som häckar i Kilsbergen verkar flyga till Möckeln för födosök under häckningen.

Möckeln har stora fiskbestånd av lämplig bytesfisk för smålom, men även sjöar i södra Kilsbergen som hyser mört- och laxartad fisk tjärnar som fiskevatten. Smålom kan tjäna som exempel på en art som skulle kunna påverkas negativt och till följd av det minska i antal vid ökad exploatering i området, som kommer behöva beaktas vid ett ställningstagande om järnväg ska anläggas över södra Kilsbergen. Den häckande populationen i södra länshalvan uppgår till ca 10–12 par, vilket bör beaktas i den fortsatta planeringen.

Kilsbergen är även en horst, vilket innebär att en urbergsplatta har tryckts upp över angränsande urbergsplattor. Det innebär att horsten har utsatts för ett mycket starkt tryck och att det i regel förekommer omfattande sprickzoner i berggrunden. Vid sprängning i berggrunden i södra Kilsbergen finns det risk för uppkomsten av svårbedömda och oväntade effekter på naturgivna vattenflöden.

Det kan leda till markavvattning som kan påverka både sjöar, vattendrag och våtmarker. Det gäller både yt- och grundvatten. Länsstyrelsen vill uppmärksamma om att sprickzonerna i berggrunden i horsten Hallandsåsen medförde geografiskt omfattande påverkan på vattenflödena i trakten. Länsstyrelsen anser att det saknas en diskussion gällande dessa risker.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information och tar med sig det till fortsatta arbetet av lokaliseringsutredningen.

Grön infrastruktur

Influensområde

I 3.1.2 nämns att vandringsleder kan påverkas utanför utredningsområdet. Friluftsliv och naturturism kan påverkas i bredare bemärkelse, exempelvis genom förflyttat friluftsliv, buller, upplevelsevärden och tillgänglighet till friluftsområden.

Areella näringar

Länsstyrelsen saknar turism i listan över areella näringar.

Utpekade värden

I samrådsunderlaget anges "Grön infrastruktur och områden med värdekärnor/värdetrakter". Länsstyrelsen anser att beskrivningen av vad grön infrastruktur är behöver justeras. Grön infrastruktur är ett övergripande begrepp som beskriver helheten i landskapet, inklusive olika naturtyper, deras respektive värdekärnor och sambanden mellan dessa. Man brukar även prata om ekologiskt funktionella landskap. Värdetrakter har tagits fram för vissa naturtyper och av de flesta länen som ett stöd för att identifiera och prioritera naturvärden och naturvårdsinsatser.

Den gröna infrastrukturen behöver utredas och beskrivas tydligare i samrådsunderlaget. Det finns underlag som visar på skogar med höga naturvärden och deras utbredning och samband i landskapet, Länsstyrelsen hänvisar till länk med gällande information.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information och tar med sig det till fortsatta arbetet av lokaliseringsutredningen. Grön infrastruktur är ett av flera viktiga intressen som finns i utredningsområdet och som projektet ska förhålla sig till utvärdering av korridorer.

Landskapet

Texten under rubriken 5.2.2 beskriver människans upplevelse av landskapet och Länsstyrelsen saknar perspektiv på de ekologiska sambanden i landskapet, detta bör förtydligas.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information och tar med sig det till fortsatta arbetet av lokaliseringsutredningen.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

En stor del av utredningsområdet utgör riksintresse för friluftsliv. Länsstyrelsen saknar en diskussion om hur man kan minska möjliga negativa effekter på friluftslivsvärdena, vilket hör samman med kapitlet om "Landskap" och "Ljudmiljö", men detta behöver preciseras och förtydligas.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information och tar med sig det till fortsatta arbetet av lokaliseringsutredningen.

Miljöfarlig verksamhet

Länsstyrelsen vill uppmärksamma om att två stora områden, Villingsbergs skjutfält och Bofors skjutfält bör vara markerade på kartan i sin ytutbredning enligt figur 23 (tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter.)

Sjön Möckeln finns med som ett riskobjekt för förorenat område (sediment). Länsstyrelsen har uppgifter om att provskjutning över sjön har förekommit.

EBH-stödet (länsstyrelsens databas över förorenade områden) innehåller i dagsläget endast delvis information om förorenade områden som är kopplade till försvarets verksamhet. För uppgifter om förorenade områden kopplade till försvarets verksamheter hänvisar Länsstyrelsen till Försvarsinspektören för hälsa och miljö (FIHM). Det gäller förorenade områden kopplad till så väl pågående som nedlagd verksamhet. Det är därför extra viktigt att begära in dessa uppgifter från FIHM direkt.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information och tar med sig det till fortsatta arbetet av lokaliseringsutredningen.

Vattenvård

Restaureringsinsatser och naturvårdsåtgärder har genomförts på olika platser inom området. Länsstyrelsen anser att information om detta bör finnas med i underlaget, då en del dammar är utrivna.

Dammar nämns i texter som våtmarker. Länsstyrelsen vill upplysa om att reglerdammar inte ska jämföras med våtmarker. Då de har olika syften där det ena gynnar naturvården, och den andra missgynnar naturvården. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att veta att det bland markavvattningsföretagen finns invallningar som i vissa fall finns registrerade och andra inte. Syftet med invallningarna är att skydda jordbruksmark.

Under rubriken 4.7 önskar Länsstyrelsen ett förtydligande gällande vad som menas med följande: "Normer finns även för konstgjorda och kraftigt modifierade vattenförekomster (till exempel vattenkraftdammar)".

I området finns flera områden med rara arter exempelvis flodpärlmussla och hårklomossa. Dessa nämns inte i underlaget.

Under rubriken 5.2.5. anges följande "Under förutsättning att passage inte sker där vattenhastigheten är hög medför denna typ av trummor vanligtvis inte att nya vandringshinder skapas". Det är viktigt att nya vandringshinder inte skapas och vattendragen behöver restaureras uppströms och nedströms längs den vägpassage som anläggs så att anslutningen blir lämplig.

Generellt finns alltid en risk för vandringshinder då vattendrag kulverteras eftersom vägpassagen innebär en trång passage och därmed ökad vattenhastighet som spolar bort material i trumman. Det är även viktigt att tänka på boplatser för strömstare och försärla samt att bäver, utter och andra djur ska kunna passera på till exempel torra strandbrinkar.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information och tar med sig det till fortsatta arbetet av lokaliseringsutredningen.

Klimat

Länsstyrelsen vill upplysa om att det är viktigt att man beskriver klimatrisker för både nutida och framtida klimat. I samrådsunderlaget anges att beskrivningar om översvämningsrisker kommer att utvecklas i det kommande samrådsunderlaget. Länsstyrelsen vill också lyfta fram vikten av att även beskriva andra klimatrisker, såsom hur anläggningen kan förväntas påverkas av högre temperaturer.

Kommentar:

Klimat- och översvämningsrisker är några av flera viktiga aspekter som projektet ska förhålla sig till vid utvärdering av korridorer och kommer beskrivas i kommande skede av lokaliseringsutredningen.

3.3 Samråd med berörda kommuner

3.3.1 Karlskoga kommun

Karlskoga kommunen ställer sig positiv till projektet. Kommunen har informerat om att de i pågående arbete med översiktsplanen pekat ut område för korridor med föreslaget stationsläge, dock är kommunen även öppen för andra lokaliseringar. Kommunen framför att även om översiktsplanen inte är antagen råder full politisk enighet om förverkligandet av Nobelbanan och att kommunen kommer säkerställa att den nya järnvägen kan passera genom kommunen.

Kommunen redogör för att ett stationsläge i Karlskoga är en nyckel till att få ut optimal effekt av den investering som Nobelbanan innebär.

Kommunen framför förslag på mindre kompletteringar i samrådsunderlaget.

- Karlskoga flygplats utgör en långsiktig resurs som bör adderas till avsnittet om Befintliga transportsystem.

- I stycket *Näringsliv och befolkningsstruktur* bör det förtydligas att basen i Karlskogas näringsliv är högteknologisk försvarsindustri inkluderande omfattande produktutveckling.
- Till beskrivningen av näringslivsaspekter bör även den försvarspolitiska aspekter adderas där det inom utredningsområdet för Nobelbanan finns en rad företag och institutioner inom försvars- och säkerhetssektorn som redan finns etablerade här. Dessa genomgår dessutom, med anledning av det snabbt försämrade säkerhetsläget i Europa, en snabb och omfattande expansion för ökad produktion etc. Behovet av förbättrade kommunikationer i väst-östlig riktning har av samma skäl accentuerats allt tydligare och detta gäller oavsett vilken roll NATO kommer att ha i framtiden.
- Generellt lyfts i utredningsunderlagets framåtblickande del bara negativ påverkan av Nobelbanans genomförande. Rimligen bör projektets positiva effekter också belysas på samma sätt för att balansera upp en samlad bedömning.

Kommentar:

Projektet kommer beakta ovannämnda synpunkter i kommande arbete med lokaliseringsutredningen.

Möjliga stationslägen kommer att prövas under lokaliseringsutredningen. Exakt vilka stationslägen som blir aktuella beror även på vilka korridorer som anses lämpliga att arbeta vidare med.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för Nobelbanan som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att rangordning av lokaliseringsalternativen kommer att ske bland annat utifrån måloppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

3.3.2 Karlstad kommun

Karlstads kommun ser positivt på att arbetet med lokaliseringsutredningen har påbörjats. Kommunen informerar om Trafikverkets framtagna planeringsunderlag inför infrastruktursatsningar i tätorten Väse, där delar är genomförda som kan vara till nytta för projektet.

Kommunen framför att vikten av att Nobelbanans anslutning till Värmlandsbanan öster om Väse utformas med utgångspunkt i en framtida byggnation av ett dubbelspår på Värmlandsbanan, och att det sker med minsta möjliga påverkan på de miljöaspekter som lyfts fram i samrådsunderlaget.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information. Nobelbanan knyter ihop Värmland och Mälardalen, vilket ökar järnvägens kapacitet och ger kraftigt minskade restider mellan regionerna. Detta möjliggör klimatsmartare, snabbare och effektivare resor.

Projektet tar med sig Trafikverkets framtagna planeringsunderlag inför infrastruktursatsningar i tätorten Väse i fortsatta processen.

I den fortsatta processen av lokaliseringsutredningen kommer anslutningspunkter studeras och utvärderas utifrån flera aspekter, där miljöaspekter är en del av detta.

3.3.3 Laxå kommun

Laxå kommun framför att de ser positivt på redovisat material och framhåller att projektet kan få positiva effekter för kommunen. Vidare framhålls att möjligheten att använda befintlig infrastruktur bör studeras, exempelvis Värmlandsbanan. Kommunen framför att det finns höga naturvärden som är viktiga att ta hänsyn till i planeringen.

Kommentar:

I den fortsatta processen av lokaliseringsutredningen kommer anslutningspunkter till befintlig järnväg studeras och utvärderas utifrån flera aspekter. Exakt vilka anslutningspunkter som blir aktuella beror även på vilka korridorer som anses lämpliga att arbeta vidare med.

Naturvärden är en av flera viktiga aspekter som projektet ska förhålla sig till utvärdering av korridorer.

3.3.4 Lekeberg kommun

Lekebergs kommun framför att ett eventuellt järnvägsstråk i huvudsak ska förläggas norr om E18 igenom Lekeberg. Denna placering skulle påverka lokal miljö, boende och natur på minsta möjliga sätt, eftersom E18 redan medfört de flesta negativa effekter som den eventuella järnvägen skulle generera.

Om det är aktuellt att förlägga en station i eller vid Lekeberg anser kommunen att den ska placeras vid E18 mellan Lanna och Vintrosa utanför kommungränsen.

Vidare framför kommunen att detta läge anges i samrådsunderlaget till ny översiktsplan och kan dra nytta av redan befintlig infrastruktur.

Kommentar:

Projektet tar tacksamt emot synpunkter med motiv till lokalisering.

Att bygga ny järnväg påverkar många intressen och processen att hitta läge och utformning styrs av lagen om byggande av järnväg och miljöbalken.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för Nobelbanan som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad.

I nästa skede av lokaliseringsutredningen kommer projektet utreda möjliga korridorer för Nobelbanan, och dessa kommer att presenteras och samrådas i början av 2026.

3.3.5 Storfors kommun

Storfors kommun framhåller att de stödjer projektet. Kommunen framför att Inlandsbanan bör ses som en naturlig länk till Nobelbanan och att en anslutning mellan Inlandsbanan och Nobelbanan skulle möjliggöra en mer sammanhängande och effektiv järnvägsstruktur.

Kommunen belyser att den lokala utvecklingen och befintliga infrastrukturfunktioner beaktas i arbetet med att lokalisera Nobelbanan.

Kommunen lyfter vikten av att säkerställa att järnvägens lokalisering och utformning sker på ett sätt som minimerar negativ påverkan på den areella näringen.

Kommunen framför även att lokaliseringen av Nobelbanan kan få både positiva och negativa effekter på turismen i området samt att det särskilt viktigt att beakta Bergslagskanalens betydelse för turismen.

Kommentar:

I den fortsatta processen av lokaliseringsutredningen kommer anslutningspunkter till befintlig järnväg i Kristinehamn, bland annat anslutning via Inlandsbanan, studeras och utvärderas utifrån flera aspekter. Exakt vilka anslutningspunkter som blir aktuella beror även på vilka korridorer som anses lämpliga att arbeta vidare med.

Vid utvärderingen av korridorer i lokaliseringsutredningen kommer turistnäringen vara kopplat till de mål som speglar närhet och tillgänglighet till målpunkter.

3.3.6 Västerås stad

Staden understryker vikten av att lokaliseringsarbetet och det fortsatta arbetet med att möjliggöra en förbindelse mellan Värmlandsbanan och Mälarbanan.

Västerås stad önskar att samrådsunderlaget även lyfter in vilka nyttor den nya järnvägsförbindelsen ger i relationen till nodstäderna Karlstad, Örebro och Västerås, i stråket Oslo-Stockholm. Nu lyfts bara kopplingen Värmland-Mälardalen i underlaget.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information och instämmer med Västerås stad.

I kommande skede av lokaliseringsutredning kommer en samhällsekonomisk bedömning tas fram för att studera nyttan av den nya järnvägsförbindelsen.

3.3.7 Örebro kommun

Örebro kommun anser att utredningen är noggrant genomförd. Kommunen har angett flera synpunkter som ska ses som kompletteringar till materialet och/eller medskick i det fortsatta utredningsarbetet:

Ur naturvårdssynpunkt är det fördelaktigt om korridorer genom kommunen kan hittas på åkermark och att korsa Latorpsplatån (riksintresse) på ett så skonsamt sätt som möjligt.

Inom utredningsområdet finns flera vattenförekomster, både yt- och grundvatten, med gällande miljökvalitetsnorm som måste beaktas. En del av dessa, däribland delar av Svartån omfattas av ett extra skydd genom artikel 7 vattendirektivet, då de är viktiga för dricksvattenförsörjningen.

Det finns flera vattenskyddsområden inom området som måste tas i beaktande. Ett av dessa är Bista och Jägarbackens vattenskyddsområde. Detta område bör helst undvikas då det är huvudvattentäkt för Örebro stad. Någon reservvattentäkt finns inte. Det finns planer på att ta vatten från Vätternvatten, men det ligger långt fram i tiden och även med vatten från Vättern kommer Bista och Jägarbackens vattenskyddsområde utgöra en viktig del av Örebros framtida dricksvattenförsörjning.

Boende i närheten av planerad järnvägssträckning, både befintliga och planerade, behöver beaktas i fortsatt utredning om lämplig lokalisering av sträckan. Det behöver utföras både utredningar avseende buller och vibrationer, samt kumulativt buller om även andra bullerkällor finns i områdena. Hänsyn behöver tas även för områden där endast enstaka bostäder är belägna och att de skyddas i lika stor utsträckning som områden med tätbebyggelse.

Hänsyn behöver tas till de områden som pekas ut i Naturvårdsverkets kartläggning över tysta områden, så att sådana områden påverkas i så liten utsträckning som möjligt.

Markföreningar som pekats ut i länsstyrelsernas register över potentiella och konstaterade förorenade områden (EBH-stödet) behöver beaktas. Utöver EBH behöver även fortsatt utredning stämmas av med enskilda kommuner om det finns ytterligare potentiella föroreningar som kräver mer undersökning. Det kan vara tidigare eller pågående verksamheter som kan ha gett upphov till spridning som inte är helt utrett.

Det är inte känt om förekomst av PFAS i mark och vatten. Det behöver utredas vidare i området och vilka potentiella källor som finns. I Örebro kommun har på senaste tiden uppmärksammats PFAS-förorenade områden med okänd omfattning.

Riksintresset Drumlinområdet T10 ligger inom Hallsbergs, Kumla och Lekebergs kommuner och inte Örebro kommun som anges i texten.

Riksintresset Centrala Örebro [T 20], Örebro kommun: Länsstyrelsen utreder för närvarande en geografisk och tematisk utvidgning av detta i enlighet med en fördjupad riksintressebeskrivning från 2010. Under våren 2025 förväntas Länsstyrelsen lämna förslag till ny gränsdragning på remiss till bland annat Örebro kommun.

Avsnitt 4.8 Kulturmiljö: Kulturreseervaten Karlslund och Sommarro är kommunala kulturreseervat som bör nämnas.

Enskilda byggnadsminnen: Fråga om att byggnadsminnesförklara Mosås stationshus har väckts och Örebro läns museum har på uppdrag av Länsstyrelsen gjort en byggnadsminnesutredning. Länsstyrelsen har inte beslutat i frågan.

Kulturmiljöer som omfattas av skydd enligt PBL: Inom utbredningsområdet, inom och i anslutning till tätorten Örebro finns kulturmiljöer som omfattas skydd genom detaljplaner och områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen. Skydden kan omfatta rivningsförbud, skyddsbestämmelser och varsamhetsbestämmelser.

Kommunalt utpekade kulturmiljöer: I Örebro kommun har särskilt värdefulla kulturmiljöer (enligt definitionen i Boverkets byggregler, 1:2213, Särskilt värdefull byggnad) pekats ut i Kulturmiljöinventeringen som är ett kommunalt kunskapsunderlag för kulturmiljövärden. Utöver de utpekade kulturmiljöerna finns enskilda byggnader som bedöms vara särskilt värdefulla enligt PBL 8:13. Inom området kan det finnas särskilt värdefulla kulturmiljöer som ännu inte uppmärksammats. I samrådsförslaget för ny Översiktsplan för Örebro ingår dessa kulturmiljöer i miljöer som ska hanteras med hänsyn.

Vidare framför kommunen önskemål om att även fortsättningsvis vara delaktiga i arbetet för att bidra med den lokalkännedom som kommunen besitter.

Kommentar:

Projektet tar med sig synpunkter på kompletteringar till kommande skede av lokaliseringsutredning.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för Nobelbanan som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad.

Ovannämnda aspekter är några av flera viktiga aspekter som projektet ska förhålla sig till utvärdering av korridorer. Fokus i lokaliseringsskedet är att studera utifrån om aspekterna är alternativskiljande eller inte för val av lokaliseringsalternativ.

3.4 Samråd med berörda regioner

3.4.1 Region Sörmland

Region Sörmland framför att det är positivt att planlägningsprocessen påbörjats för en ny koppling mellan Värmland och Mälardalen.

Region Sörmland framför att en ny bana, måste ses och analyseras ur ett systemperspektiv.

Vidare redogör regionen för att en förteckning över vilka myndigheter, regioner och kommuner som samrådsunderlaget har remitterats till saknas.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information. I kommande skede av lokaliseringsutredning kommer Nobelbanan att utvärderas ur ett större systemperspektiv, bland annat utifrån ändamålet att Nobelbanan på längre sikt ska utgöra en del av en effektiv järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm.

Sändlista redovisas under kapitel 5.

3.4.2 Region Stockholm

Region Stockholm ser positivt på de föreslagna åtgärderna för att minska miljöpåverkan av Nobelbanan. Åtgärderna är välavvägda och anpassade för att skydda natur- och kulturmiljöer, minska buller och vibrationer samt hantera vatten och förorenad mark. Vidare framför regionen att projektet även kan leda till miljöförbättringar, exempelvis genom sanering av mark och förbättrad vattenhantering.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för Nobelbanan som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att rangordning av lokaliseringalternativen kommer att ske bland annat utifrån måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

3.4.3 Region Västmanland

Region Västmanland lyfter fram att järnvägsstråket Oslo-Stockholm har en strategisk betydelse inte bara för de direkt berörda regionerna, utan för hela Skandinavien.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information.

3.4.4 Region Örebro

Region Örebro län är positiva till arbetet med Nobelbanan och har ingen erinran på samrådsunderlaget.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information.

3.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.5.1 Edsberg häradsallmänning

Edsberg häradsallmänning redogör för att de är en stor markägare i Lekebergs kommun och att de ser risk för ökade kostnader och lägre intäkter ifall en ny järnväg dras vid deras fastighet. Vidare framför Edsberg häradsallmänning att det blir svårt att förflytta sig inom fastigheten med skogsmaskiner och bilar samt att det påverkar intäkter för jakten negativt, vilket i sin tur leder till ökade kostnader.

Edsberg häradsallmänning föredrar en sträckning så nära E18 som möjligt där dessa nackdelar redan finns.

Kommentar:

Projektet tar tacksamt emot synpunkter med motiv till lokalisering.

Att bygga ny järnväg påverkar många intressen och processen att hitta läge och utformning styrs av lagen om byggande av järnväg och miljöbalken.

Naturområden är ett av flera viktiga intressen som finns i utredningsområdet och som projektet ska förhålla sig till vid utvärdering av korridorer.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för Nobelbanan som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad.

I nästa skede av lokaliseringsutredningen kommer projektet utreda möjliga korridorer för Nobelbanan, och dessa kommer att presenteras och samrådats i början av 2026.

3.5.2 Ellevio AB

Ellevio AB redogör för att flera ledningar och stationsanläggningar finns inom det aktuella utredningsområdet. Ellevio framför att inom regionnätet finns luftledningar i spänningsnivå 130 kV och 50 kV, vilket är mycket svårt och kostsamt att flytta på. Ellevio förordar så raka korsningar som möjligt.

Ellevio redogör för att inom delar av utredningsområdet finns områdeskoncession för lokalnät, vilket består av ledningar i spänningsnivåerna 11 kV och 0,4 kV varav merparten är markförlagda samt flera transformatorstationer. Vid behov av ledningsflyttar eller skyddsåtgärder ska detta samrådats i god tid med Ellevio.

Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställaren.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information och tar med sig det till fortsatta processen.

3.5.3 FTGs Byalag (Fallhyttan-Tryggeboda-Gryts byalag)

Föreningen föreslår en sträckning av Nobelbanan längs E18, där delvis gamla vägen går samt att samt att Karlskoga är en viktig ort där Nobelbanan ska gå till.

Vidare framför föreningen att man inte ska förstöra naturområdena mellan Sixtorp-Gryt.

Kommentar:

Projektet tar tacksamt emot synpunkter med motiv till lokalisering.

Att bygga ny järnväg påverkar många intressen och processen att hitta läge och utformning styrs av lagen om byggande av järnväg och miljöbalken.

Naturområden är ett av flera viktiga intressen som finns i utredningsområdet och som projektet ska förhålla sig till vid utvärdering av korridorer.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för Nobelbanan som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. I nästa skede av lokaliseringsutredningen kommer projektet utreda möjliga korridorer för Nobelbanan, och dessa kommer att presenteras och samrådas i början av 2026.

3.5.4 Försvarets materielverk

Försvarets materielverk (FMV) redogör för att Nobelbanans dragning måste utformas med stor hänsyn till totalförsvarets behov. FMV framför att det är avgörande att projektet inte påverkar Försvarsmaktens övningsverksamhet negativt. FMV ser potential för järnvägen att stärka militär logistik och krigsberedskap under förutsättning att kapacitet, säkerhet och samverkan med försvarssektorn beaktas.

FMV redogör för att järnvägen under inga omständigheter får begränsa det nuvarande tillståndet eller framtida verksamhetsutövning. FMV redogör för att det vore önskvärt om järnvägen kan understödja militära transporter. FMV redogör för att Nobelbanan bör utformas för att möjliggöra interoperabilitet med NATO och Försvarsmakten, vad gäller tekniska krav och kapacitet. Vidare framförs det att Karlskoga och Villingsberg bör identifieras som särskilt relevanta noder där anslutning till försvarsinfrastruktur möjliggör logistiklösningar.

FMV framför att dimensioneringen bör ta hänsyn till Försvarsmaktens behov av transporter vid höjd beredskap. Alternativa rutter eller redundanta lösningar är av stor vikt. Sträckningen bör tillgodose behovet av snabba militära och civila förflyttningar.

FMV framför att järnvägen i möjligaste mån bör undvika broar och tunnlar som kan bli mål för sabotage. En enklare bana med närhet till övrig infrastruktur är lättare att reparera. Övervakning vid känsliga avsnitt och alternativa vägval innan flaskhalsar i terrängen bör planeras in. Åtgärder för att stärka robustheten i infrastruktur vid kris måste planeras in tidigt i projektet.

FMV anser att det finns ett behov av ytterligare analyser för att förstå hur Nobelbanan kan stödja totalförsvaret långsiktigt. FMV betonar vikten av en sammanhållen beredning inom försvarssektorn för att säkerställa att infrastrukturprojekt integreras med totalförsvarsplaneringen.

Kommentar:

Ett av Nobelbanans ändamål är att skapa en robust anläggning med minskad risk för störningar, jämfört med nuvarande system.

Försvarets materielverk utgör en viktig samrådspart och samrådsprocessen kommer att fortsätta genom hela projektet.

I det fortsatta arbetet med att lokalisera korridorer för framtida järnväg tas hänsyn till de områden som är utpekade som intressen för Försvarssektorn.

Val av teknisk standard avseende maxlaster, geometri mm sker i kommande skede av lokaliseringsutredningen.

3.5.5 Hidinge Gård AB

Hidinge Gård AB framför att de har gjort stora investeringar i grisproduktion och att grishusen är byggda och kan inte flyttas. Om Nobelbanan förläggs på Hidinge Gård AB:s fastigheter, kommer det att leda till stora svårigheter och behov av alternativ åkermark med fördelaktig arrondering och god bördighet i närområdet. Vidare framför Hidinge Gård AB att det vore olyckligt om planen innefattar förslag som försvårar möjligheterna för att bedriva verksamheten eftersom företaget producerar god, klimatsmart mat, med liten miljöpåverkan.

Kommentar:

Att bygga ny järnväg påverkar många intressen och processen att hitta läge och utformning styrs av lagen om byggande av järnväg och miljöbalken. Projektet är enligt lag skyldig att utföra anläggningen med minsta möjliga intrång och med minsta möjliga olägenhet under förutsättning att det sker till en skälig kostnad.

Osäkerheten kring hur Nobelbanan påverkar fastigheter är stor i detta skede, och påverkar idag betydligt fler än vad som är nödvändigt. Med en lokaliseringsutredning kommer en korridor tas fram för Nobelbanan. Då kommer det bli tydligare vilka som kan komma att beröras, och vilka som inte kommer att påverkas.

3.5.6 Jernbanedirektoratet

Jernbaneverket är positiv till en förbättrad järnvägsförbindelse mellan Örebro och Kristinehamn. Ny järnväg kommer bidra till att de norska transportpolitiska målen uppnås i ökad utsträckning.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information.

3.5.7 Kilsbergskanten

Föreningen Kilsbergskanten framför information om Kilsbergen och redogör för att Kilsbergen innehåller höga natur- och kulturvärden samt att delar av Kilsbergen ligger inom riksintresse för friluftsliv. I området finns Bergslagsleden som nyttjas av turister från hela landet.

Föreningen hänvisar till två böcker som tagits fram om Kilsbergen.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information och tar med sig det till fortsatta processen av lokaliseringsutredning.

3.5.8 LRF Kristinehamn

LRF Kristinehamn redogör att de ställer sig bakom Tågab:s förslag till sträckning av den nya järnvägen. LRF anser att det förslaget påverkar markanvändningen förhållandevis lite, eftersom det inte slår sönder arrondering av marker. Det skulle annars avsevärt försvåra brukandet av jorden och innebära förlust av odlingsbara areal.

Vidare framför LRF att livsmedelsproduktion bör uppmärksammas för en ökad svensk försörjningsgrad, på grund av att i en orolig tid är jordbruksmark en viktig aspekt att beakta.

Kommentar:

Projektet tar tacksamt emot synpunkter med motiv till lokalisering.

Att bygga ny järnväg påverkar många intressen och processen att hitta läge och utformning styrs av lagen om byggande av järnväg och miljöbalken. Projektet är enligt lag skyldig att utföra anläggningen med minsta möjliga intrång och med minsta möjliga olägenhet under förutsättning att det sker till en skälig kostnad.

Jordbruks- och skogsbruksmark är ett av flera viktiga intressen som finns i utredningsområdet och som projektet ska förhålla sig till vid utvärdering av korridorer.

3.5.9 LRF Lekeberg

LRF Lekeberg framför att jordbruksmark är viktigt att bevara. Vidare framför LRF att en nationell livsmedelsstrategi har tagits fram, där det anges bland annat att den fysiska planeringen behöver ta hänsyn till jordbruksproduktionen.

LRF framför att stora delar inom utredningsområdet består av jordbruksmark och enligt miljöbalken är jordbruksmarken skyddad och det krävs starka argument för

att överträda den. Vidare framför de att jordbruksmark är viktigt utifrån självförsörjning och klimatperspektiv.

Vidare framför LRF att jordarna i Västernärke, i Fjugestatrakten, Lekebergs kommun är bland de bördigaste i Mälar-Hjälmarbygden. Om järnvägen byggs rakt genom dessa bygder och klyver dessa enheter blir det mycket kostsamt.

Kommentar:

Att bygga ny järnväg påverkar många intressen och processen att hitta läge och utformning styrs av lagen om byggande av järnväg och miljöbalken. Projektet är enligt lag skyldig att utföra anläggningen med minsta möjliga intrång och med minsta möjliga olägenhet under förutsättning att det sker till en skälig kostnad.

Jordbruks- och skogsbruksmark är ett av flera viktiga intressen som finns i utredningsområdet och som projektet ska förhålla sig till vid utvärdering av korridorer.

3.5.10 Luftfartsverket

Luftfartsverket (LFV) har granskat förslaget till Nobelbanan ur ett luftfartsperspektiv och har i detta skede inget att erinra mot förslaget, men påpekar att yttrandet gäller vid utfärdandedatum och kan komma att revideras vid förändringar i regelverk eller nyetablering av kommunikations- och navigationsutrustning.

LFV rekommenderar att en flyghinderanalys beställs vid planering av höga objekt (till exempel broar och master) för att säkerställa att luftfarten inte påverkas negativt.

Kommentar:

Projektet noterar lämnat yttrande.

3.5.11 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) redogör för att utredningsområdet för Nobelbanan omfattar två riksintresseanspråk, Konvex respektive transmissionsnätet för el. I det fortsatta arbetet med Nobelbanan behöver det redovisas hur riksintresseanspråken ska tillgodoses.

MSB vill betona vikten av att beakta frågor om skydd mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar tidigt i ett projekt. Risker för allvarliga olyckor, inklusive sådana som orsakas av klimatförändringar, ska beaktas i miljöbedömningsprocessen.

MSB framför att samrådsunderlaget saknar i nuläget uppgifter kring översvämningssrisker samt Seveso-områden, vilket enligt samrådsunderlaget kommer att redovisas i kommande samrådsunderlag.

MSB framför att inom utredningsområdet har karteringar gjorts för Svartån-Hjälmaren-Eskilstunaån och Gullspångsälven och Svartälven. För Örebro, som har identifierats ha en betydande översvämningssrisk, finns även hot- och riskkartor som visar vattendjup och hastighet samt vad som riskerar att översvämmas.

Vidare framför MSB att förekommande risker för olyckor och de skyddsåtgärder och försiktighetsmått enligt 2 kap. miljöbalken som planeras med anledning av dessa risker för olyckor ska redovisas i kommande ansökan och miljökonsekvensbeskrivning.

Kommentar:

Projektet kommer i kommande skede av lokaliseringsutredning redovisa och beakta ovannämnda aspekter.

Ovannämnda aspekter är några av flera viktiga aspekter som projektet ska förhålla sig till vid utvärdering av korridorer. Fokus i lokaliseringsskedet är att studera utifrån om aspekterna är alternativskiljande eller inte för val av lokaliseringsalternativ.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått hanteras översiktligt i lokaliseringsutredningen, då det inte är fastställt vart järnvägen kommer placeras inom korridoren. I nästa skede av planläggningsprocessen när utformning inom vald korridor studeras kommer skyddsåtgärder eller försiktighetsmått tas fram för att undvika eller minimera påverkan.

3.5.12 Mälardalstrafik

Mälardalstrafik framför att de är positiva till projektet som kommer ge stora nyttor för berörda regioner avseende tillgänglighet till både Oslo, Stockholm och orterna däremellan.

Mälardalstrafik framför att det finns både för- och nackdelar med att dimensionera Nobelbanan för godstrafik. Om banan skulle dimensioneras för gods skulle det innebära en avlastning för den hårt belastade Västra stambanan vilket skulle vara positivt. Det skulle även innebära ytterligare belastning och hastighetsskillnader mellan tågen på såväl Mälarbanan som Nobelbanan, och även påverkan på kapaciteten i Stockholmsområdet.

Vidare framför Mälardalstrafik att dimensionering för gods skulle även kunna påverka kostnaderna för lutningsminimeringar vilket är en viktig faktor vid dimensionering av en bana för godstrafik.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information. Inom projektet pågår en fördjupad kapacitetsanalys kring godstrafiken. Analysen behandlar både kapaciteten för godstrafiken i hela järnvägssystemet samt konsekvenserna för Nobelbanans geometriska utformning. Frågan kommer att studeras vidare och hanteras i kommande skede av lokaliseringsutredning.

3.5.13 Naturskyddsföreningen i Västernärke

Naturskyddsföreningen framför att Nobelbanan bör gå så långt som möjligt i närheten av E18. Naturskyddsföreningen framför att vid planeringen av banans stäckning bör man ta hänsyn till att Kilsbergen är en angelägenhet för många människor i Sverige på grund av friluftsliv och bör därför skonas på mesta möjligt sätt. Vidare bör man ta hänsyn alla naturreservaten i området, bland annat: Limstensgruvorna, Kroksjöskogen, Kilaskogen, Grytskogen, Ugglehöjden, Örgivsmossen Jättebergen, Norra Ölsdalen såväl som Bergslagleden, vindkraftsparken vid Kronoberget.

Kommentar:

Projektet tar tacksamt emot synpunkter med motiv till lokalisering.

Att bygga ny järnväg påverkar många intressen och processen att hitta läge och utformning styrs av lagen om byggande av järnväg och miljöbalken. Naturreservat är ett av flera viktiga intressen som finns i utredningsområdet och som projektet ska förhålla sig till vid utvärdering av korridorer.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för Nobelbanan som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad.

I nästa skede av lokaliseringsutredningen kommer projektet utreda möjliga korridorer för Nobelbanan, och dessa kommer att presenteras och samrådats i början av 2026.

3.5.14 Naturskyddsföreningen i Örebro län

Naturskyddsföreningen redogör för att de är positiva till att det byggs järnväg i Sverige som underlättar för människor att resa hållbart, med mindre utsläpp av växthusgaser till atmosfären.

Naturskyddsföreningen framför att det blir en stor utmaning att kunna dra banan utan att äventyra höga naturvärden, viktiga friluftsområden, biologiskt viktiga stränder och åkermark.

Naturskyddsföreningen föreslår en sträckning längs med E18, då Karlskoga och Lanna kan kopplas ihop med Örebro och Kristinehamn. Naturskyddsföreningen menar att topografin längs E18 är inte lika utmanande, men söder om vägen finns höga naturvärden väster om Lekhyttan. Vissa sträckor borde järnvägen kunna använda en fil av E18 då vi ska minska vägtrafiken till förmån för tågtrafik.

Vidare framför Naturskyddsföreningen att det är olämpligt att dra järnvägen genom Fasaskogen som hyser många områden med höga naturvärden.

Kommentar:

Projektet instämmer i att utredningsområdet har många höga naturvärden och andra miljövärden som är viktiga att beakta.

Projektet tar tacksamt emot synpunkter med motiv till lokalisering.

Att bygga ny järnväg påverkar många intressen och processen att hitta läge och utformning styrs av lagen om byggande av järnväg och miljöbalken.

Naturområden är ett av flera viktiga intressen som finns i utredningsområdet och som projektet ska förhålla sig till vid utvärdering av korridorer.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för Nobelbanan som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad.

I nästa skede av lokaliseringsutredningen kommer projektet utreda möjliga korridorer för Nobelbanan. Dessa kommer att presenteras och samrådats om i början av 2026.

3.5.15 Outokumpu Stainless AB

Outokumpu Stainless AB framför att de är starkt beroende av järnvägstransporter och att en ny sträckning som inte går via Degerfors skulle kunna få allvarliga konsekvenser för verksamheten.

Outokumpu framför att om järnvägskapaciteten via Degerfors skulle minskas, eller om en alternativ järnvägssträckning skulle leda till en ökad vägtransport, som skulle innebära högre utsläpp och aktivt motarbete företagets viktiga hållbarhetsmål. Det skulle även innebära en ökning av tung trafik i samhället Degerfors samt påverka medarbetare negativt som pendlar bland annat från Karlstad och Kristinehamn.

Vidare framför Outokumpu att innan nya investeringar görs i alternativ järnvägssträckning är det av yttersta vikt att det befintliga järnvägsnätet underhålls och förbättras. Särskilt bör järnvägsförbindelsen till och från Degerfors förstärkas för att möjliggöra ökad kapacitet och effektivare godsflöden.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för Nobelbanan som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att rangordning av lokaliseringalternativen kommer att ske bland annat utifrån måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

3.5.16 SJ AB

SJ AB (SJ) redogör att Nobelbanan är en viktig del av stråket Oslo-Stockholm, men den avgörande nyttan av den nya länken förutsätter att Mälarbanan har fyra spår på sträckan Stockholm-Kallhäll, komplett dubbelspår på sträckan Kallhäll-Hovsta och planskild anslutning till godsstråket genom Bergslagen i Hovsta.

SJ förutsätter att oavsett vilken linjedragning som beslutas så ska sträckan utformas som dubbelspårig och för en största tillåtna hastighet av minst 250 km/h för fordonkategori B. Denna hastighet förutsätts gälla på linjen i sin helhet utom på sträckor inne i Örebro och Kristinehamns tätorter.

Kommentar:

Utgångspunkten i projektet är att Nobelbanan dimensioneras för 250 km/h.

I kommande skede av lokaliseringsutredningen kommer Nobelbanans påverkan på kapacitet på omgivande banor utredas.

Inom projektet pågår en fördjupad analys kring behovet av dubbelspår.

Analysen behandlar frågan kring dimensionering av dubbelspår eller enkelspår. Frågan kommer att studeras vidare och hanteras i lokaliseringsutredningen.

3.5.17 Statens geotekniska institut

Statens geotekniska institut (SGI) upplyser om flera kartvisningstjänster i sitt yttrande.

Kommentar:

Projektet tar med sig synpunkterna till fortsatta processen av lokaliseringsutredning.

3.5.18 Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) anser att en kommande miljökonsekvensbeskrivning bör redovisa magnetfältsnivåer för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt, i de fall nivåerna

förväntas bli förhöjda. Det är sedan miljöbalken som ska beaktas då bedömning görs om eventuellt behov av exponeringsbegränsande åtgärder.

Kommentar:

I lokaliseringsutredningen kommer magnetfältsnivåer utredas översiktligt, då det inte är fastställt var inom korridoren en ny järnväg anläggs. I nästa skede av planläggningsprocessen när utformning inom vald korridor studeras kommer magnetfältsnivåer studeras vidare.

3.5.19 Sveaskog

Sveaskog redogör för att de äger mycket mark inom det angivna utredningsområdet och kommer att bli ordentligt berörda. Sveaskog framför önskemål om att projektet Nobelbanan inte ska påverka ekopark Tiveden.

Kommentar:

Att bygga ny järnväg påverkar många intressen och processen att hitta läge och utformning styrs av lagen om byggande av järnväg och miljöbalken. Projektet är enligt lag skyldig att utföra anläggningen med minsta möjliga intrång och med minsta möjliga olägenhet under förutsättning att det sker till en skälig kostnad.

Jordbruks- och skogsbruksmark är ett av flera viktiga intressen som finns i utredningsområdet och som projektet ska förhålla sig till vid utvärdering av korridorer.

3.5.20 Svenska kraftnät

Svenska kraftnät redogör för att en ombyggnation av deras kraftledningar skulle vara väldigt kostsamma, besvärliga att genomföra och mycket tidskrävande. Svenska kraftnät önskar att projektet i största möjliga utsträckning förhåller sig till de krav som ställs samt tar hänsyn till befintliga ledningar vid planering av ny järnväg.

Vidare framför Svenska kraftnät att utredningsområdet belastas med ledningsrätt till förmån för några 220kV- och 400kV-ledningar.

Svenska kraftnät hänvisar till allmänna riktlinjer för ombyggnation av ledningar samt informerar om att transmissionsnätet är ett riksintresse.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information och tar med sig det till fortsatta processen av lokaliseringsutredning.

3.5.21 Sverigedemokraterna i Degerfors kommun

Sverigedemokraterna i Degerfors kommun har inkommit med yttrande. I yttrandet informeras om att i översiktsplanen förordas järnväg över Möckeln, med station vid Storängen.

Vidare framförs i yttrandet att vattenförsörjning till Degerfors ska utvecklas, väg 205 bör utvecklas och Karlskoga ska inte hantera Degerfors intressen. De undrar även om vad för planer som finns för vattenkraftverk och vilken påverkan det ger på Degerfors.

Kommentar:

Projektet noterar lämnat yttrande.

3.5.22 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) ställer sig positivt till byggandet av Nobelbanan.

SMHI belyser vikten av att sträckningar och passager nära och över vattendrag och våtmarker utformas omsorgsfullt så de naturliga hydrologiska förhållanden inte påverkas mer än nödvändigt. SMHI framför att i tidigt skede bör man påbörja mätserier av flöden och/eller vattenstånd i känsliga områden för hydrogeologiska förändringar.

SMHI framför även önskemål att i kommande skede utreda påverkan på vattendrag och andra ytvatten samt vatten som inte är utpekade som vattenförekomster.

SMHI betonar även behovet av pålitliga hydrologiska dimensioneringsunderlag för konstruktioner vid/kring vatten.

I övrigt framför SMHI även hänsyn till framtida klimat, klimatanpassning och halter av luftföroreningar bör inkluderas vid samhällsprojekt.

Kommentar:

Ovannämnda aspekter är några av flera viktiga aspekter som projektet ska förhålla sig till utvärdering av korridorer. Fokus i lokaliseringsskedet är att studera aspekter som är alternativskiljande för val av lokaliseringsalternativ.

3.5.23 Tågåkeriet i Bergslagen AB

Tågåkeriet i Bergslagen AB (Tågab) redogör för att förläggning av järnvägen på broar och i tunnlar bör studeras närmare av både miljömässiga och ekonomiska skäl.

Tågab redogör för att Nobelbanan bör vara anpassad för godstrafik, då banan kan ha stor betydelse vid störningar på Värmlandsbanan eller för totalförsvarets behov. Standarden bör inte vara sämre än på Värmlandsbanan, det vill säga lutningar på max 10 promille och 25 tons axeltryck.

Vidare framför Tågab att miljönyttan ökar om den är tillgänglig för boende vid exempelvis Kristinehamn och Karlskoga och inte bara i nodstäder.

Tågab föreslår en sträckning för Oslo – Stockholm som sträcker sig från Oslo och sedan söderut via "Follobanen", Ski, Årjäng, Grums/Vålberg, Karlstad, Kristinehamn, vidare österut mot Karlskoga via sjön Möckeln mot Örebro, Västerås, Stockholm.

Tågab framför att en sträckning genom Kristinehamn är intressant för Tågab, som snart har 200 anställda och planer på nya tågverkstäder inom utredningsområdet.

Kommentar:

Projektet tar tacksamt emot synpunkter med motiv till lokalisering.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för Nobelbanan som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad.

Inom projektet pågår en fördjupad kapacitetsanalys kring godstrafiken. Analysen behandlar både kapaciteten för godstrafiken i hela järnvägssystemet samt konsekvenserna för Nobelbanans geometriska utformning. Frågan kommer att studeras vidare och hanteras i kommande skede av lokaliseringsutredning.

I arbetet med att ta fram korridorer ingår även att studera lämpliga stationslägen och i detta arbete inkluderas lägen i Kristinehamn och Karlskoga/Degerfors.

3.5.24 Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB (Vattenfall) framför att de har elnätanläggningar inom utredningsområdet och i närhet till utredningsområdet för projektet, bestående av 145 kV transformatorstation nordöst om Kristinehamn och 145 kV luftledning som går från stationen och västerut.

Vattenfall framför även att öster om Örebro tätort går en 145 kV luftledning som går söderut ner mot Kumla samt i Fjugesta finns 45 kV transformatorstation med tillhörande luftledning som går söderut.

Vidare har Vattenfall lämnat information gällande riktlinjer för planering av ny järnväg i närhet av befintliga elnätanläggningar.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information och tar med sig det till fortsatta processen av lokaliseringsutredning.

3.5.25 Villingsberg byalag

Villingsberg byalag undrar om Nobelbanan kommer dras över Kilsbergen och förbi Villingsberg samt varför föreningen inte fått veta om eventuella planer.

Kommentar:

Inga sträckningar för Nobelbanan är framtagna ännu. I nästa skede av lokaliseringsutredningen kommer projektet utreda möjliga korridorer för Nobelbanan, och dessa kommer att presenteras och samrådas i början av 2026. Samråd har informerats om enligt gällande lagstiftning, se kapitel 3.

3.5.26 Vänsterpartiet i Degerfors kommun

Vänsterpartiet framför att tidigare förslag till stråk har avvisats av en tydlig politisk majoritet i Degerfors kommun, då stråken i samtliga fall bedömts ha en tydligt negativ inverkan på andra centrala miljöintressen.

Vänsterpartiet framför att i samrådsunderlagets texter och kartor framgår tydligt att det i det utpekade utredningsområdet för Nobelbanan finns en stor förekomst av ovan nämnda områden, som skulle påverkas påtagligt negativt om en ny järnvägsförbindelse skulle dras fram genom eller i närheten av dessa områden. Det blir också tydligt att det finns tydliga anledningar till att den befintliga järnvägen, den s.k. Värmlandsbanan, ligger där den ligger.

Vänsterpartiet framför att projektet bör följa Trafikverkets ”fyrstegsprincip” och avvisar en ny järnvägssträckning. Vänsterpartiet vill i stället att den nuvarande Värmlandsbanan enligt steg 2 optimeras, enligt steg 3 byggs om (t.ex. förstärkningar, trimningsåtgärder) och enligt punkt 4 delvis byggs nytt (t.ex. dubbelspår, delvis ny sträckning, nya stationslägen och mötesspår).

Vänsterpartiet framför att en uppdaterad Värmlandsbana har flera fördelar, bland att betydligt lägre investeringskostnad, tidsvinster och minimal påverkan på befintliga boende-, natur- och kulturmiljöområden. Det skulle även innebära regional nytta med rimligt avstånd från potentiella resenärers bostäder och arbetsplatser. Vidare framför Vänsterpartiet att ett lokalt tågstopp i Svartå bör diskuteras.

I övrigt framför Vänsterpartiet att det viktigt att beakta hur värdena inom riksintresset Kilsbergen och dess kluster av naturreservat och opåverkade områden

påverkas av en ny järnvägssträckning i det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen.

Vänsterpartiet påpekar att lokaliseringsutredningen måste ta stor hänsyn till Degernäs vattenskyddsområde samt de riksintressen för naturvård som finns i kommunen och utpekade områden med särskilt värdefull kulturmiljö. Det är även av stor vikt att möjligheterna för godstrafik i området inte påverkas.

Kommentar:

Ändamålet med Nobelbanan är att stärka den regionala och storregionala tillgängligheten i stråket Karlstad–Örebro. I nästa skede av lokaliseringsutredning kommer flera olika korridorer studeras, bland annat korridorer där en uppgradering Värmlandsbanan på vissa sträckor kan vara en del av lösning.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för Nobelbanan som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att rangordning av lokaliseringsalternativen kommer att ske bland annat utifrån målluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

Att bygga ny järnväg påverkar många intressen och processen att hitta läge och utformning styrs av lagen om byggande av järnväg och miljöbalken. Projektet är enligt lag skyldig att utföra anläggningen med minsta möjliga intrång och med minsta möjliga olägenhet under förutsättning att det sker till en skälig kostnad.

3.5.27 Vänsterpartiet i Lekebergs kommun

Vänsterpartiet Lekeberg framför att de är generellt positiva till utbyggnationen av järnväg.

Vänsterpartiet ser två möjliga alternativ för sträckningen Nobelbanan. Det första alternativet är den gamla järnvägssträckan för Svartåbanan, som är den mest fördelaktiga då marken där är jämn samt att man undviker att förstöra naturreservat och biotopskyddad mark. Det andra alternativet är att bygga järnvägen längs med E18, då naturen i området redan är påverkad. Ytterligare byggnation skulle inte skada natur- och kulturvärden i samma utsträckning som vid exempelvis en helt ny järnväg genom Kilsbergen i Lekebergs kommun.

Vidare framför Vänsterpartiet att de motsätter sig andra tänkbara sträckor i Lekebergs kommun utom de två nämnda alternativen. Detta för att det är mycket svårt att ta sig fram mellan byarna i Lekeberg och de större städerna utan att köra bil. Vänsterpartiet önskar att det byggs en parallell väg med järnvägen, där främst cyklister men också fotgängare, moped mm kan ta sig mellan Örebro och

Kristinehamn. Den vägen kommer att främja miljön, folkhälsan och tillgängligheten.

Kommentar:

Projektet tar tacksamt emot synpunkter med motiv till lokalisering.

I den fortsatta processen av lokaliseringsutredningen vid framtagandet av korridorer, kommer möjligheten att använda befintlig infrastruktur och befintliga korridorer för infrastruktur att studeras.

3.5.28 Vätternvatten

Vätternvatten AB framför att de har ett pågående projektet inom utredningsområdet med plan för schakt innehållande dricksvatten- samt råvattenledning. Vidare framför Vätternvatten att de har för avsikt att söka ledningsrätt från ett nytt vattenverk i Hallsberg till respektive kommuns anslutningsstationer.

Kommentar:

Projektet noterar lämnad information och tar med sig det till fortsatta processen.

3.5.29 Örebro läns museum

Örebro läns museum framför att samrådsunderlaget är välformulerat och redovisar många viktiga kulturmiljöunderlag att följa upp i vidare process.

Örebro läns museum framför att en komplettering av inventerade kulturhistoriskt särskilt värdefulla enskilda byggnader vore bra att tillföra till samrådsunderlaget, för att redan i detta skede ha möjlighet att ta hänsyn till dem. Innan ytterligare steg i järnvägsplanen krävs ytterligare kulturmiljöutredningar, bland annat för att synliggöra kommunalt utpekade kulturhistoriskt värdefulla kulturmiljöer och för att fånga upp kulturmiljöer (inkl. fornlämningar) som inte är registrerade.

Kommentar:

Information om inventerade kulturhistoriskt särskilt värdefulla enskilda byggnader kommer kompletteras i kommande skede av lokaliseringsutredning.

3.5.30 Örebro universitet

Örebro universitet förordar starkt en ny järnväg mellan Örebro och Kristinehamn. Örebro universitet framför att Nobelbanan skulle ge upphov till en rad viktiga fördelar på regional och nationell nivå, bland annat genom stärkt arbetspendling och minskning av fossilbränsleberoende person- och godstransporter mellan västra

och östra delarna av Mellansverige. Universitetet framför att ur beredskapssynpunkt skulle även denna öst-västlig järnvägsförbindelse öka Sveriges försvarsförmåga i form av kraftigt ökade logistikmöjligheter för tung och långväga transporter av exempelvis försvarsmateriel eller trupp.

Vidare framför universitetet att Nobelbanan skulle möjliggöra en snabbtågsförbindelse mellan Stockholm och Oslo på mindre än tre timmar och ge betydande miljö- och klimatvinster. Den skulle skapa en stor sammanhållen arbetsmarknadsregion, öka attraktionskraften för mellanstora städer längs banan, och stärka Örebro universitets roll som arbetsgivare och utbildningsanordnare.

Järnvägen skulle också förbättra utbildnings- och forskningssamarbeten mellan universiteten i Oslo, Karlstad, Örebro, Västerås och Stockholm, samt stärka försvarssamarbeten mellan Sverige och Norge inom NATO.

Örebro universitet redogör för att en sträckning av Nobelbanan i nära anslutning till E18 skulle ge Karlskoga direkt järnvägsförbindelse till både Kristinehamn/Karlstad och till Örebro, vilket skulle öka attraktionskraften som arbetsgivare för den mycket viktiga försvarsindustrin som finns i Karlskoga. Dessutom skulle en sådan sträckning på lång sikt också möjliggöra anläggandet av pendeltågstationer vid exempelvis Örebro Flygplats, Vintrosa/Lanna, Lekhyttan, och Villingsberg.

Kommentar:

Projektet tar tacksamt emot synpunkter med motiv till olika lokaliseringar.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för Nobelbanan som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att rangordning av lokaliseringsalternativen kommer att ske bland annat utifrån måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

3.5.31 Övriga berörda myndigheter och organisationer som avstår från att yttra sig

Övriga berörda myndigheter och organisationer som avstår från att yttra sig redovisas nedan:

- Boverket
- Havs- och vattenmyndigheten
- Lantmäteriet
- Jordbruksverket
- Vattenmyndigheten
- Statens fastighetsverk
- Sveriges geologiska undersökning
- Riksantikvarieämbete

- Tillväxtverket

3.6 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Nedan redovisas en grupperad sammanställning av inkomna synpunkter från allmänhet och enskilda. Synpunkterna består ofta av en kombination av frågor som rör flera olika huvudrubriker.

3.6.1 Om samrådet

Flera personer undrar om när öppet hus/samrådsmöte anordnas i Karlskoga. Flera undrar även varför öppet hus/samrådsmöte inte anordnades i Karlskoga.

En person framför att annonserna var oläsbara och att information bör spridas på ett tydligare sätt.

En person framför att öppet hus i Fjugesta, Lekebergs kommun var dåligt anordnat. Många förväntade sig en presentation och vid stationerna var det trångt och svårt att ta till sig informationen.

En person undrar varför berörda fastighetsägare i området inte fått hem information om samrådet.

En person undrar var det går att läsa en sammanfattning från de samrådsmöten som anordnades.

Kommentar:

Projektet tar med sig synpunkterna och ser över hur redovisning och upplägget kan utvecklas till nästa samrådstillfälle. Samråd har informerats om enligt gällande lagstiftning, för mer information om hur samrådet har informerats se stycke i början på kapitel 3.

Fler samråd kommer hållas i det fortsatta arbetet, där kommer det finnas möjlighet att få mera information och lämna ytterligare synpunkter.

3.6.2 Om projektet

Flera personer framför positiva fördelar med projekt Nobelbanan. Flera personer menar på att många skulle välja tåget i stället för bil eller buss. En person menar på att det är viktigt för miljön och gynnar alla människor och kulturer.

En person framför att en god kommunikation mellan Oslo och Stockholm är viktigt för försvaret, för hållbart resande och för att stärka arbetsregioner.

Flera personer framför nackdelar med projekt Nobelbanan. En del personer menar på att järnväg med station finns redan i Kristinehamn och Degerfors. En person

anser att projektet är onödigt då många ändå kommer välja flyget mellan Stockholm och Oslo.

En person ifrågasätter att utredningen sköts av en lobbyorganisation som inte är neutral i frågan.

En del personer framför att projektet är slöseri med skattemedel och att pengar bör användas till eftersatt underhåll av järnvägen eller upprustning av befintlig järnväg i form av dubbelspår.

En person undrar hur projektet är tänkt att finansieras och menar på att det finns flera liknande projekt i Sverige som står stilla på grund av att finansiering saknas.

Kommentar:

Uppdraget har initierats av flera kommuner och regioner inom stråket Stockholm-Oslo, för att dessa aktörer bedömer att det finns ett behov av att starkare knyta ihop Värmland och Mälardalen, och i förlängningen även minska restiden mellan Oslo och Stockholm. I tidigare studier har projektet också visat sig vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Uppdraget drivs enligt Trafikverkets planeringsprocess (som i sin tur följer gällande lagstiftning). Trafikverket deltar också som part i projektets styrgrupp.

3.6.3 Om utredningsområdet

Flera personer har pekat ut platser som bedöms som värdefulla eller är viktiga för de som vistas eller bor i området. Platser som pekats ut är boendemiljön, smultronställen, badplatser, sjöar, stall, motionsspår, friluftsgårdar, rekreationsområden, naturreservat, bergrum, bäckar, fiskeområden, verksamheter, mindre företag, kulturhistoriska byggnader, lant- och skogsbruk, fornlämningar samt områden som har höga natur- och kulturvärden.

En person framför att Västersjön blir påverkad av pågående projekt för vindkraftverk och kraftledning och om järnvägen kommer till skulle ännu mer av den tysta och fina naturen försvinna.

En person framför att endast ett fåtal av riksintressena inom området Latorpsplatån finns kvar i Lekebergs kommun. De riksintressen som har funnits har successivt byggts bort.

En person framför att flera viktiga perspektiv saknas i samrådsunderlaget, bland annat lokalsamhällets invånare och deras sysselsättning. En dragning av järnvägen genom Lekeberg riskerar att slå sönder förutsättningarna för en mängd verksamheter vilka är kritiska för de olika lokalsamhällenas fortlevnad.

Kommentar:

Projektet tar tacksamt emot synpunkter med utpekande av områden som är betydelsefulla för de som vistas eller bor i området. Många av de aspekter som lyfts fram kommer att vara en del av utvärderingsmaterialet vid utvärdering av korridorer, det vill säga, boendemiljö, påverkan på natur- och djurliv, kulturmiljö och friluftsliv, påverkan under byggtid och fastighetsintrång.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för Nobelbanan som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att rangordning av lokaliseringalternativen kommer att ske bland annat utifrån måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

3.6.4 Angränsande sträcka

En person anser att det behövs en ny dragning även västerut från Karlstad eller Kil ungefär längs med E18.

En person framför att man bör dra en ny bättre järnväg från Hallsberg via Svartå till Degerfors där både person- och godståg kan gå.

En person framför att sträckan Laxå-Kil har rustats för flera miljoner samt varför skulle Trafikverket vilja vaska denna investering.

Kommentar:

Detta projekt avser lokaliseringsutredning för Nobelbanan. Befintliga stationer och järnvägar inom utredningsområdet kommer inte bli nedlagda till följd av Nobelbanans utbyggnad.

För synpunkter gällande sträckningar utanför utredningsområdet hänvisas till Trafikverket.

3.6.5 Fastighetspåverkan

En del personer har inkommit med frågor om områden eller fastigheter kommer bli påverkade av Nobelbanan. Flera personer undrar när i tid kunskap finns om en fastigheten berörs och hur projektet kommer lösa ersättning vad gäller fastighetsintrång.

En del personer framför att de motsätter sig en eventuell järnväg i närhet eller på deras fastighet.

Kommentar:

Att bygga ny järnväg påverkar många intressen och processen att hitta läge och utformning styrs av lagen om byggande av järnväg och miljöbalken. Projektet är enligt lag skyldig att utföra anläggningen med minsta möjliga intrång och med minsta möjliga olägenhet under förutsättning att det sker till en skälig kostnad.

Osäkerheten kring hur Nobelbanan påverkar fastigheter är stor i detta skede, och påverkar idag betydligt fler än vad som är nödvändigt. Med en lokaliseringsutredning kommer en korridor tas fram för Nobelbanan. Då kommer det bli tydligare vilka som kan komma att beröras, och vilka som inte kommer att påverkas.

I nästa skede, järnvägsplanen, kommer en spårlinje tas fram vilket klargör exakt vilka berörs. Då kommer konkreta diskussioner om kompensation för fastighetsintrång att inledas med dessa. Idag finns dock ingen finansiering med fortsatt arbete efter lokaliseringsutredningen.

3.6.6 Kommunal åtgärder

En person undrar om man kan inkludera en cykelled vid planering av den nya järnvägen och menar på att det är kostnadseffektivt att planera för båda samtidigt.

En person framför att om man bygger järnväg mellan Örebro och Kristinehamn bör man även passa på att bygga en landsväg. Landsvägen behövs dels för cykelfärd, dels som ett alternativ till E18 och mindre vägar i utredningsområdet.

Kommentar:

Projektet befinner sig i skedet lokaliseringsutredningen, där syftet är att identifiera lokalisering för ny järnväg mellan Örebro och Kristinehamn.

I senare skede av järnvägsplan kommer utformning inom vald korridor studeras. Samverkan kommer ske med berörda kommuner gällande åtgärder som kommunen ansvarar för.

3.6.7 Lokalisering av järnvägen

Generellt

Flera synpunkter har inkommit med frågor om det finns förslag på exakta eller förslag på sträckningar vart järnvägen ska gå.

En person önskar att järnvägen inte hindrar eller bygger barriärer för boende inom utredningsområdet.

En person framför att man ska undvika att dra järnvägen genom samhällen då det påverkar många personer inklusive många barn, som kommer att påverkas av buller och som i sin tur leder till oönskade hälsoeffekter.

En person framför att man bör utgå från tidigare utredning som gjordes för cirka 15–20 år sedan och som har en begränsningslinje att utgå ifrån.

En person framför att det inte finns en bra sträckning att dra järnvägen på inom utredningsområdet på grund av att området är mycket rikt på natur- och djurliv samt sevärda natur- och kulturplatser.

En person framför att Kristinehamn behöver en bättre arbetspendlarlogistik till Örebro och en bättre försvarspendlarlogistik till hela Sverige.

Sträckning genom Karlskoga

Flera undrar bland annat om järnvägen förväntas gå genom Karlskoga eller Degerfors och om Karlskoga kommer få en station utmed Nobelbanan.

Flera personer framför att en sträckning via Karlskoga är viktig för försvarsindustrin, bland annat genom att försvarsindustrin då kan förlägga tunga transporter på järnväg i stället för väg.

En del personer är negativt inställda till en sträckning över sjön Möckeln i Karlskoga. Några anser att det skulle ha allvarliga konsekvenser för miljön, lokalsamhället och stadens framtida utveckling. En person menar på att en bro över sjön innebär bullerpåverkan och kan bli ett mål vid eventuellt krig.

En person framför att projektet har uteslutit dragning genom Karlskoga och anser att det borde vara ett krav från Nato att ha en järnväg genom Karlskoga.

En annan person menar på att en sträckning via Karlskoga bör förordas då stora utvecklingsplaner finns för Karlskoga.

Flera personer har inkommit med önskemål om stationsläge i Karlskoga. En del personer har även inkommit med önskemål om ett stationsläge i Degerfors. Flera menar på att ett stationsläge behövs då det helt saknas en tågförbindelse idag och det skulle underlätta resandet mellan Karlskoga och Örebro. Flera menar även på att det skulle förbättra arbetspendlingen samt gynna stadens tillväxt.

Flera personer undrar om det blir ett stationsläge i Karlskoga eller i Degerfors. En person undrar vad som händer med Degerfors järnvägsstation om Karlskoga skulle få en station.

En person undrar om det lönar det sig med en station i Karlskoga, när stationen ligger långt från de flesta arbetsplatserna.

En person föreslår en sträckning strax norr om Karlskoga så att även boende i Karlskoga får ta del av järnvägen.

Sträckning genom Lekeberg och Kilsbergen

Flera personer framför önskemål om en kort och effektiv dragning genom Lekebergs kommun, då kommunen inte kommer dra någon nytta av järnvägen.

Flera personer framför att planer på en järnväg genom Lekebergs kommun redan har skapat oro och att utredningen ställer landsbygdskommunens förutsättningar gentemot urbana intressen.

En del personer framför att en sträckning genom centrala delen av Lekebergs kommun skulle skapa en barriär, där barriären genom kommunen skulle bli ett hinder för medborgarna att röra sig fritt på sina marker och på de rekreationsvärden som finns att tillgå.

En person framför att byggnation av en helt ny järnväg genom Lekeberg och Kilsbergen är ett kostsamt infrastrukturprojekt vars samhällsnytta skulle vara låg i jämförelse med andra alternativ.

Flera personer framför att en lokalisering genom Kilsbergen skulle innebära för höga intrång på höga natur- och kulturvärden.

Sträckning längs E18

Flera synpunkter har inkommit som lyfter en lokalisering längs E18 som den mest rimliga. Som motivering anges att området på grund av E18 redan är kraftigt påverkat och att värden för natur-, rekreation- och friluftsliv därmed inte är så höga. Utmaningarna med att passera genom Kilsbergen med avseende på Kilsbergens höga naturvärden lyfts också som en anledning till att söka en sträckning nära E18. Flera personer framför att järnväg genom landskapet på annan sträckning kommer att ha en stor påverkan på miljön, djurlivet och invånarna.

En person framför att en samlokalisering av E18 i samma stråk skulle medföra en avlastning av trafikmiljön i Karlskoga.

En person föreslår en järnvägssträckning via gamla E18, i och med att den är ersatt av ny väg.

Sträckning genom Kristinehamn

En person framför att det är ofördelaktigt att lägga järnvägen norr om Kristinehamn, då det innebär att inga snabbtåg kommer att stanna i Kristinehamn. Det skulle påverka resenärer negativt som idag har en väldigt bra och snabb resväg till både Oslo och Stockholm.

En del personer framför att det är mycket viktigt att den nuvarande järnvägsstationen får finnas kvar i Kristinehamn. Skulle järnvägsstationen placeras

vid E18 eller om Kristinehamn inte får en station blir det mycket besvärligare för många att ta sig till arbetet.

En person framför att det är värt att beakta etableringen av Kristinehamns Garnison och att en hållplats i anslutning till den ödra delen av Harberget är gynnsam för att arbetspendling.

Sträckning söderut

Flera personer föreslår en lokalisering söder om Kilsbergen med motiv att Kilsbergen hyser flera höga värden avseende bland annat natur-, rekreation- och friluftsliv.

En person föreslår att dra järnvägen ungefär via Björneborg och söderifrån till Kristinehamns centrum.

En person framför att en sträckning i söder känns naturlig och att en station tidigare än Kristinehamn från Örebro känns överflödig.

En person framför att om järnvägen sträcker sig söder om Degerfors så är nyttan begränsad och då kan man lösa kommunikationerna på annat sätt.

Sträckning norrut

En person framför att järnvägen inte ska dras i den norra delen av utredningsområdet.

En del personer föreslår en sträckning nära Örebro Flygplats. En person anser att det skulle möjliggöra fraktgodis, passagerare till och från flygplatsen samt arbetspendling i regionen.

En person framför att en dragning via Finneback betyder att järnvägen genom Kilsbergen passerar nära både Villingsbergs- och Bofors skjutfält, vilket borde utgöra en stor säkerhetsrisk.

En person framför att projektet bör undersöka möjligheten att anlägga den nya järnvägen i eller i anslutning till den gamla banvallen mellan Fjugesta och Svartå. Landskapet där är plant och på många ställen är redan anpassad för tågräls. Ur miljösynpunkt vore tåget också ett mycket bättre val och ett bekvämare sätt att resa.

En person framför att Nobelbanan bör dras så långt norrut som möjligt för att minimera påverkan på bebyggelse och gynna en effektiv järnvägsdragning. Samtidigt möjliggörs en bättre anslutning till Värmlandsbanan och en förbättrad kapacitet för tågtrafiken.

En person menar att ur kostnadssynpunkt borde en dragning i en rak linje mellan Kristinehamn och Karlskoga innebära att komplicerade terrängförhållanden måste övervinnas eventuellt i form av att tunnlar måste byggas.

Övriga sträckningar

En person anser att den enklaste och billigaste sträckningen är via Degerfors, Svartå och Fjugesta, då det borde vara mycket mer komplicerat och dyrt med allt sprängningsarbete som skulle krävas mellan Karlskoga och Kristinehamn samt mellan Karlskoga och Örebro.

En person menar att man bör ta hänsyn till Inlandsbanan och hamnen i Norrköping, frakt till/från Östersjön/Baltiska staterna ur militärsynpunkt.

En person undrar om man har tänkt att Nobelbanan korsar järnvägen mellan Strömtorp och Bofors. Vidare undrar man om Boforsbanan kommer ersättas av Nobelbanan (med ny bangård) eller om godstrafiken fortsättningsvis gå till Strömtorp.

Kommentar:

Projektet tar tacksamt emot synpunkter med motiv till olika lokaliseringar. Inga sträckningar för Nobelbanan är framtagna ännu.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för Nobelbanan som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att rangordning av lokaliseringalternativen kommer att ske bland annat utifrån måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

Möjliga stationslägen kommer att prövas under lokaliseringsutredningen. Exakt vilka stationslägen som blir aktuella beror även på vilka korridorer som anses lämpliga att arbeta vidare med.

Befintliga stationer och järnvägar inom utredningsområdet kommer inte bli nedlagda till följd av Nobelbanans utbyggnad.

I nästa skede av lokaliseringsutredningen kommer projektet utreda möjliga korridorer för Nobelbanan, och dessa kommer att presenteras och samrådats i början av 2026.

3.6.8 Omgivningspåverkan

Synpunkt har inkommit om att jordbruksmark bör skyddas i så stor utsträckning som möjligt. Detta för att all mark som tas till annat användningsområde är förlorad och det "görs" ingen ny. Med tanke på klimatförändringar och önskemål om ökad livsmedelsproduktion och beredskap ska befintlig mark bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

En synpunkt har inkommit om att bullervärden bör redovisas genom området. Vid en dragning över sjön Möckeln så blir det ju t.om. högre buller vid speciell väderlek. Boende i Karlskoga/Degerfors bör snarast få klart för sig vad 200 km/h över sjön betyder ur bullersynpunkt.

Kommentar:

Att bygga ny järnväg påverkar många intressen och processen att hitta läge och utformning styrs av lagen om byggande av järnväg och miljöbalken. Projektet är enligt lag skyldig att utföra anläggningen med minsta möjliga intrång och med minsta möjliga olägenhet under förutsättning att det sker till en skälig kostnad.

Jordbruks- och skogsbruksmark samt buller är några av flera viktiga intressen som finns i utredningsområdet och som projektet ska förhålla sig till utvärdering av lokaliseringsalternativ.

3.6.9 Teknik

En del personer framför att Nobelbanan bör byggas med dubbelspår för att tänka långsiktigt. En person framför att Nobelbanan bör dras med dubbelspår förbi den nuvarande järnvägsstationen i Kristinehamn och att den anpassas för godstrafik.

En person framför järnvägen Strömtorp-Bofors används dagligen och sköts av Trafikverket med personal i Bofors och undrar bara hur båda järnvägarna ska korsa varandra.

En person undrar hur tågen ser ut om 20 år.

En person framför att det finns behov av att införa triangelspår för att skapa robusthet i järnvägssystemet. Behov av triangelspår finns i Örebro och mellan Svartå-Degerfors om Nobelbanan ansluter till Värmlandsbanan.

En person har inkommit med information om de geotekniska förhållandena vid en fastighet i Kristinehamn och menar på att det kan bli kostnadsdrivande för Nobelbanan.

En person framför att en bro över sjön Möckeln inte är ett bra alternativ, på grund av tidigare utsläpp från den tunga industrin i Karlskoga som ligger knutet i bottensedimentet.

Kommentar:

Inom projektet pågår en fördjupad analys kring dubbelspår. Analysen behandlar både frågan kring dimensionerande av dubbelspår eller enkelspår. Frågan kommer att studeras vidare och hanteras i kommande skede av lokaliseringsutredningen.

Projektet utgår från Trafikverkets basprognos 2045 för analyser gällande framtida tågtrafik.

Detta projekt syftar till att ta fram en lokaliseringsutredning för Nobelbanan, med anslutningspunkter, stationslägen och en korridor I nästa skede av järnvägsplanen kommer utformning inom vald korridor att studeras.

Projektet noterar lämnad information kring geotekniska förhållanden.

4 Samråd val av lokaliseringsalternativ

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

5 Sändlista

Samrådsunderlaget skickades den 3 mars 2025 till följande mottagare:

Statliga Myndigheter och affärsverk

- Boverket
- Elsäkerhetsverket
- Fortifikationsverket
- Försvarets Materielverk (FMV)
- Försvarmakten P4 (Villingsbergs skjutfält)
- Försvarmakten A9 (Kristinehamn)
- Försvarmakten FMTIS
- Försvarmakten HQ
- Karlstad Universitet
- Havs- och Vattenmyndigheten
- Jernbanedirektoratet (Norge)
- Jordbruksverket
- Lantmäteriet
- Luftfartsverket
- Länsstyrelsen Örebro län
- Länsstyrelsen Värmland
- MSB, Värmland/Karlstad
- Naturvårdsverket
- Norra östersjöns Vattendistrikt
- Riksantikvarieämbetet
- Skogsstyrelsen
- SMHI
- Statens fastighetsverk
- Statens geotekniska institut
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Svenska Kraftnät
- Sveriges geologiska undersökning
- Tillväxtverket
- Västerhavets Vattendistrikt
- Örebro Universitet

Kommuner

- Akershus Fylkeskommune (Norge)
- Degerfors kommun
- Karlskoga kommun
- Karlstad kommun
- Kristinehamns kommun

- Kumla kommun
- Laxå kommun
- Lekebergs kommun
- Oslo kommune (Norge)
- Storfors kommun
- Västerås Stad
- Örebro kommun
- Østfold Fylkeskommune (Norge)

Regioner

- Osloregionen (Norge)
- Region Stockholm
- Region Sörmland
- Region Uppsala
- Region Värmland
- Region Västmanland
- Region Örebro län

Övriga intressenter

- BAE Systems Bofors
- Bergslagens Räddningstjänst
- Green Cargo AB
- Degerfors Orienteringsklubb
- E.ON Sverige AB
- Ellevio AB
- Eurenco Bofors AB
- Företagarför. Möckelnföretagen
- Gullspångsälvens vattenvårdsförbund
- Hjälmarens vattenvårdsförbund
- Kristinehamns Orienteringsklubb
- Lantbrukarnas Riksförbund Värmland
- Lantbrukarnas Riksförbund Örebro
- Möckelnföreningarna
- Mälardalsrådet
- Mälardalstrafik
- Naturskyddsföreningen Värmland
- Naturskyddsföreningen i Örebro län
- Outokumpu Degerfors
- Säkerhet- och Försvarsföretagen
- Saab Bofors Dynamics AB
- SJ AB
- Stora Enso Oyj
- Sveaskog AB

- Svenska Jägareförbundet
- Svenska Kyrkan
- Svenska Turistföreningen (STF)
- Sveriges Åkeriföretag
- Swedtrain
- Tågåkeriet i Berslagen AB (Tågab)
- Tågföretagen
- Vattenfall AB
- Värmlands Hembygdsförbund
- Vätternvatten
- VY Buss AB (VY Bus4you)
- Örebro läns Hembygdsförbund
- Örebro Läns Flygplats AB (Örebro Airport)

Oslo-Stockholm 2.55 AB
Postadress: Kansligatan 1, 703 61 Örebro
nobelbanan.se