

PM

Lokaliseringsutredning för Nobelbanan – Kortversion

Örebro och Värmlands län
2026-03-09



Oslo-Stockholm 2.55 AB

Postadress: Näbbtorgsgatan 8B, 702 23 Örebro

E-post: info@nobelbanan.se

Dokumenttitel: PM Lokaliseringsutredning för Nobelbanan – Kortversion

Dokumentdatum: 2026-03-09

Version: 2.0

Projektledare: Martin Sandberg, Oslo-Stockholm 2.55 AB

Innehåll

1 Om Nobelbanan	4
2 Vad är en lokaliseringsutredning?	4
3 Lokaliseringsalternativen för Nobelbanan	5
3.1 Tågtrafik på Nobelbanan	5
3.2 Lokaliseringsalternativ Svart.....	7
3.3 Lokaliseringsalternativ Grön	7
3.4 Lokaliseringsalternativ Gul.....	8
4 Nobelbanan ger kortare restider	9
5 Hur påverkar Nobelbanan omgivningen?	10
5.1 Nyttor (trafik, kapacitet, restid och resande).....	12
5.2 Byggbarhet (tekniska förutsättningar och genomförande).....	12
5.3 Kostnader	12
5.4 Intrång och påverkan.....	13
6 Bortvalda alternativ	13
7 Vad händer sen?	14

1 Om Nobelbanan

Nobelbanan är en möjlig ny järnväg mellan Örebro och Kristinehamn, en sträcka på cirka 75 kilometer.

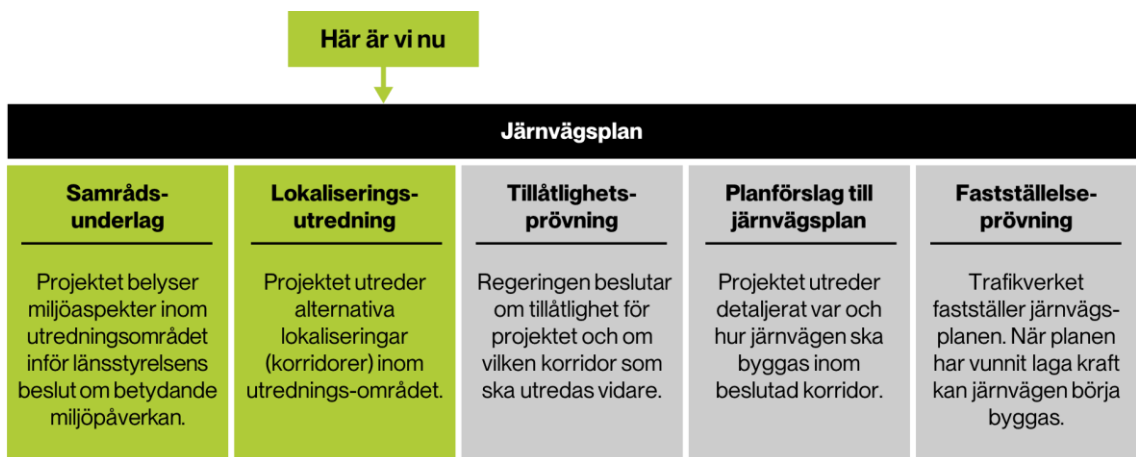
Behovet av Nobelbanan grundar sig i att dagens järnvägsstruktur inte möter resandebelöven mellan Värmland och Mälardalen. Nuvarande tågförbindelser är långsamma och kräver ofta byten, vilket gör järnvägen mindre attraktiv än bil och buss. Nobelbanan syftar till att förbättra den regionala och storregionala tillgängligheten, korta restiderna och stärka arbetsmarknaderna i Värmland-Mälardalen. Med en ny järnväg skulle fler kunna ta del av jobbmöjligheter, högre utbildning, och kultur- och nöjesutbud på annan ort. Utöver den regionala nyttan är Nobelbanan en del av ett större arbete för att förbättra järnvägsförbindelsen mellan Stockholm och Oslo.

Just nu genomförs en lokaliseringsutredning för Nobelbanan. Projektet drivs av Oslo-Stockholm 2.55 AB, ett bolag som ägs av Region Värmland, Region Örebro län, Region Västmanland, Region Stockholm samt Karlstad kommun, Örebro kommun och Västerås stad.

2 Vad är en lokaliseringsutredning?

Lokaliseringsutredningen för Nobelbanan är ett av de första skedena i planläggningsprocessen. I lokaliseringsutredningen utreds möjliga korridorer för ny järnväg mellan Kristinehamn och Örebro.

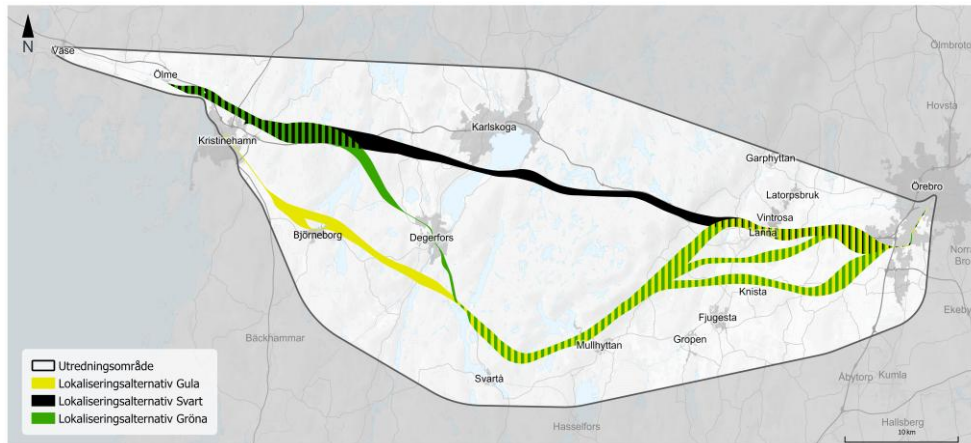
Lokaliseringsutredningen ska rangordna samt rekommendera ett lokaliseringsalternativ som ska ligga till grund för det fortsatta arbetet med en järnvägsplan.



Planläggningsprocess för järnvägsplaner

Lokaliseringsutredningen förväntas vara helt färdig i september 2026. I dagsläget finns inget beslut om finansiering för byggnation eller fortsatt arbete efter lokaliseringsutredningen. Tidshorisont till trafikstart, efter beslut om finansiering, är cirka 10–15 år.

3 Lokaliseringsalternativen för Nobelbanan



Lokaliseringsalternativen för Nobelbanan

Inom utredningen har ett flertal alternativa lokaliseringar för Nobelbanan studerats. Tre alternativ har bedömts som intressanta att utreda vidare: Svart, Grön och Gul. För alternativ Gul och alternativ Grön finns tre olika varianter i den östra delen av utredningsområdet.

Varje lokaliseringsalternativ består av en korridor. Bredden på korridoren varierar beroende på med vilken säkerhet man kan avgöra var järnvägen bäst bör placeras inom korridoren. De markerade korridorerna är mycket bredare än själva järnvägen, som bara kommer att ta upp en liten del av korridorsytan när den väl byggs.

3.1 Tågtrafik på Nobelbanan

Både expresståg och storregionala tåg förväntas trafikera Nobelbanan. I samtliga alternativ för Nobelbanan byggs förbifarter i antingen Kristinehamn eller Degerfors. Det gör att expresstågen kan hålla hög hastighet medan de storregionala tågen kan stanna på centrala stationslägen i de olika städerna.



Expresståg

Används för långväga resor



Storregionala tåg

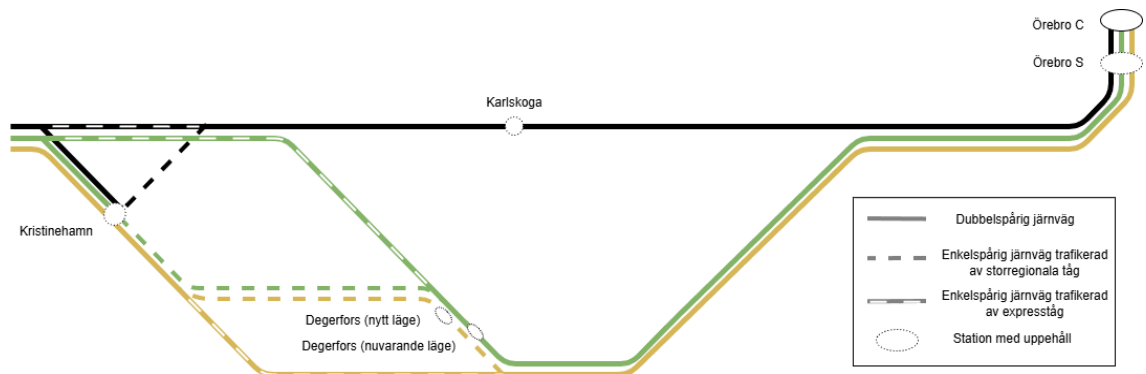
Används för regionala resor

Exempelbilder på expresståg och storregionala tåg

Där både expresståg och storregionala tåg trafikerar samma delsträcka behöver järnvägen byggas med dubbelspår för att alla tåg ska få plats på spåren. Där express- och storregionala tåg förväntas ha olika linjestreckningar planeras Nobelbanan att byggas med enkelspår.

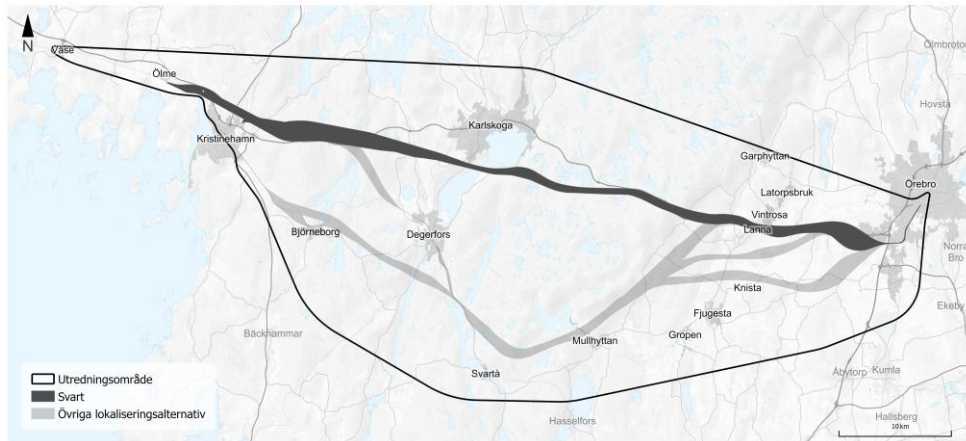
Maxhastighet för den nya järnvägen är 250 km/h.

Nobelbanan planeras att endast trafikerar av persontåg. När persontrafik flyttas över till Nobelbanan frigörs kapacitet på delar av Värmlandsbanan och Västra stambanan, vilket gynnar även godstrafiken. Nobelbanan ska dock inte omöjliggöra tyngre transporter, exempelvis försvarsmaterial, utan ska dimensioneras för att klara tunga laster.



Trafiken på Nobelbanan

3.2 Lokaliseringsalternativ Svart

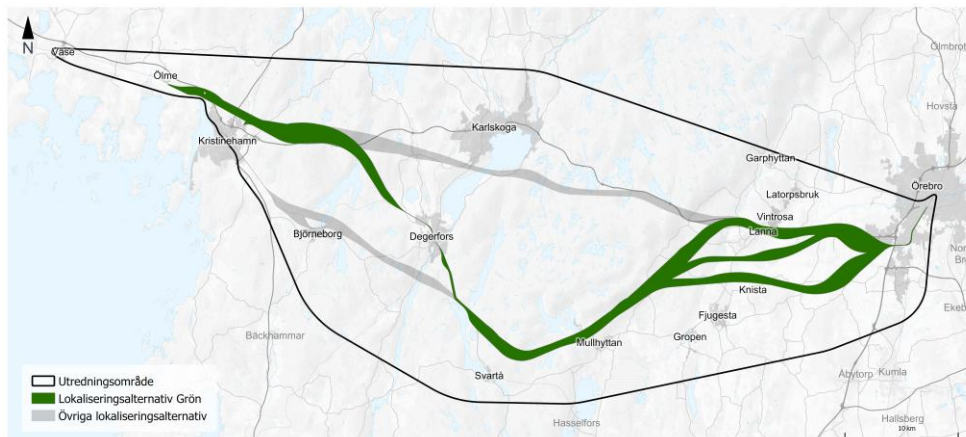


I alternativ Svart börjar Nobelbanan vid Ölme, där den kopplas till Värmlandsbanan. Den nya järnvägen passerar därefter norr om Kristinehamn och går ungefär parallellt med E18 innan den fortsätter mot södra Karlskoga. Sjön Möckeln passerar på en ny bro. Öster om Möckeln återansluter den nya järnvägen till E18s sträckning nära Villingsberg.

I alternativet går Nobelbanan därefter mellan Lanna och Vintrosa innan den ansluter till befintlig järnväg i södra Örebro. I alternativ Svart förväntas expresståg och storregionala tåg ha olika linjestreckningar vid Kristinehamn. Expresstågen trafikerar Nobelbanan norr om staden. Storregionala tåg fortsätter istället på Värmlandsbanan för att stanna vid Kristinehamns station. Därefter går de på Inlandsbanan fram till en anslutning med den nya järnvägen.

En ny station för storregionala tåg anläggs i södra Karlskoga, nära Storängen. Den nya stationen innebär att Karlskoga knyts till järnvägsnätet. Läget i södra Karlskoga innebär att även Degerfors kan nås med en kortare anslutningsresa. Hela järnvägssträckningen i alternativ Svart är cirka 69 kilometer.

3.3 Lokaliseringsalternativ Grön



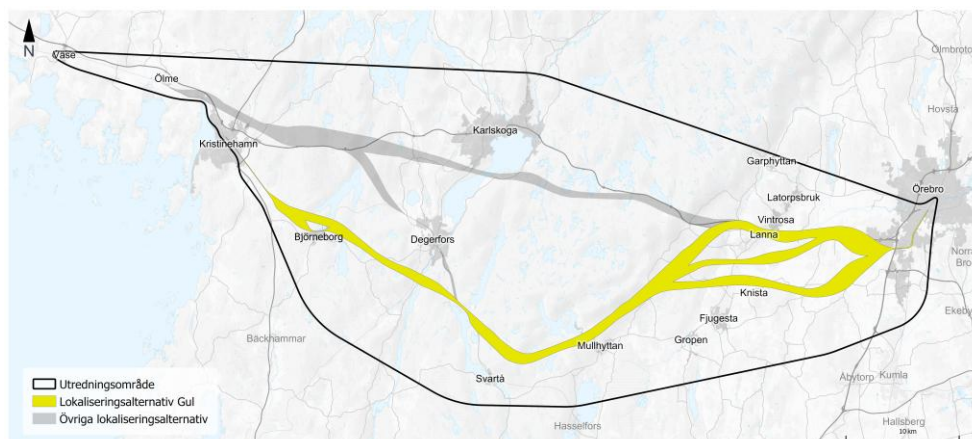
I alternativ Grön börjar Nobelbanan, likt alternativ Svart, vid Ölme där den kopplas till Värmlandsbanan. Den nya järnvägen passerar därefter norr om Kristinehamn och sjön Vismen innan den fortsätter i riktning mot Degerfors.

Genom Degerfors används Värmlandsbanan, som byggs ut till dubbelspår genom staden. Därefter fortsätter alternativet på en ny järnväg som passerar söder om sjön Multen i riktning mot Örebro. I den här delen av utredningsområdet finns tre möjliga alternativ:

- **via Lanna väst:** Järnvägen går mellan Lanna och Vintrosa och därefter nära E18 in mot Örebro.
- **via Lanna syd:** Järnvägen passerar söder om Lanna och därefter nära E18 in mot Örebro.
- **via Knista:** Järnvägen går norr om Fjugesta och söder om Örebro flygplats.

I alternativ Grön förväntas expresståg och storregionala tåg ha olika sträckningar vid Kristinehamn. Expresstågen trafikerar Nobelbanan norr om staden. Storregionala tåg fortsätter på Värmlandsbanan för att kunna stanna vid Kristinehamns befintliga station. Från Kristinehamn använder de storregionala tågen Värmlandsbanan till Degerfors, där befintlig station används. Hela järnvägssträckningen i alternativ Grön är cirka 80 kilometer.

3.4 Lokaliseringsalternativ Gul



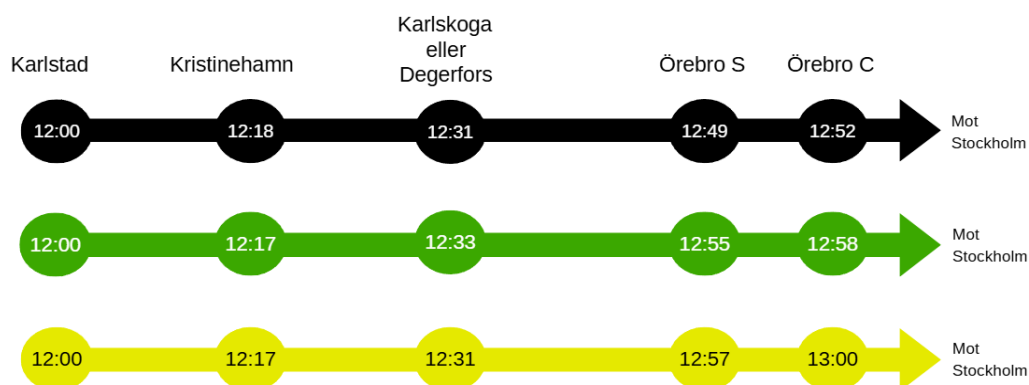
I alternativ Gul byggs Värmlandsbanan ut till dubbelspår mellan Kristinehamn och Björneborg. Från Björneborg byggs en ny järnväg som passerar söder om Degerfors innan den återigen korsar Värmlandsbanan vid Ölsboda, norr om Svartå. Därefter har alternativ Gul samma sträckning som alternativ Grön.

I alternativ Gul förväntas expresståg och storregionala tåg ha olika linjestäckningar förbi Degerfors. Expresstågen trafikerar en ny enkelspårig järnväg söder om tätorten. Storregionala tåg fortsätter på Värmlandsbanan för att kunna stanna i Degerfors.

Precis som i övriga alternativ stannar storregionala tåg vid den befintliga stationen i Kristinehamn. I Degerfors flyttas stationen till ett centralt läge nära Folkets Hus. Den nya stationen förbättrar tillgängligheten till stadens centrum och ger kortare anslutande resväg till Karlskoga. Hela järnvägssträckningen i alternativ Gul är cirka 80 kilometer.

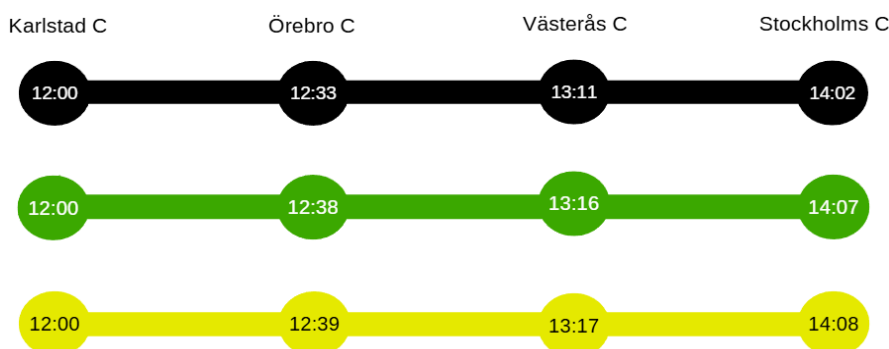
4 Nobelbanan ger kortare restider

Nobelbanan kommer att leda till kortare restider för både regionala och långväga resenärer.



Möjlig tidtabell för ett storregionalt tåg som avgår Karlstad C kl 12:00

Ett storregionalt tåg kommer ta ungefär 50–60 minuter mellan Karlstad och Örebro. Bor du i Kristinehamn kommer du därmed kunna ta tåget till Örebro på drygt en halvtimme. Från Karlskoga eller Degerfors kommer resan till Örebro ta mellan 18 och 26 minuter, beroende på alternativ. Även turtätheten kommer att öka kraftigt med Nobelbanan. De storregionala tågen antas avgå varje halvtimme i rusningstrafik och varje timme resten av dagen



Möjlig tidtabell för ett expresståg som avgår Karlstad C kl 12:00

Expresstågen mellan Karlstad och Stockholm förväntas få kortare restider och fler avgångar. Expresstågen skulle ta cirka 33–39 minuter mellan Karlstad och Örebro, medan restiden mellan Karlstad och Stockholm beräknas bli drygt två timmar. Det svarta alternativet ger något kortare restid än övriga alternativ. I samtliga alternativ kopplas även Örebro och Västerås till expresstågsnätet. Det ger snabbare resor både österut mot Stockholm och västerut mot Värmland.

Med fler avgångar och kortare restider öppnas möjligheter för fler att kunna pendla till ett jobb på en annan ort. Boende längs stråket får också större möjlighet att ta del av nöjes- och kulturliv i andra städer. Många kommer kunna gå på exempelvis konsert i Örebro eller Karlstad, fotboll i Degerfors eller hockey i Karlskoga och ta tåget hem samma kväll.









5 Hur påverkar Nobelbanan omgivningen?

När en ny järnväg byggs går det dock inte att helt undvika att den påverkar omgivningen. I utredningen följer vi gällande lagstiftning kring påverkan på exempelvis miljövärden, kulturvärden och bullernivåer.

Som en del av utredningsarbetet har alternativens effekter och konsekvenser kartlagts och jämförts. Bedömningarna har gjorts utifrån många aspekter, till exempel restider och resande, kostnad, teknisk genomförbarhet och påverkan på miljön. Matrisen på nästa sida sammanfattar de jämförande bedömningarna.

Färgskalan visar om ett alternativ bedöms vara bättre eller sämre än de andra (mycket bättre – mycket sämre). För teknik och kostnad används i stället en gråskala, där mörkare fält betyder högre komplexitet eller högre kostnadsnivå.

KAPITEL	ASPEKT	ALTERNATIV						
		Svart	Grön via Lanna väst	Grön via Lanna syd	Grön via Knista	Gul via Lanna väst	Gul via Lanna syd	Gul via Knista
6.1 – 6.4	Kapacitetsutnyttjande och flexibilitet							
	Restid med snabbtåg							
	Restid med regionaltåg							
	Restidsnytta							
6.5	Landskapet och städerna	+	++	-	--	+	-	--
	Naturmiljö	--	-	-	-	0	0	+
	Kulturmiljö, arkeologi	-	0	--	+	0	--	+
	Kulturmiljö, övriga värden	-	0	--	+	0	--	+
	Förorenade områden	-	-	-	0	0	-	0
	Vatten, grundvatten	-	0	0	0	0	0	+
	Rekreation och friluftsliv	--	0	0	0	+	+	+
	Buller, vibrationer och stömljud	+	0	0	-	0	0	-
	Hushållning med naturresurser	0	0	0	0	0	0	0
	Risk och säkerhet	-	0	-	0	0	-	0
	MKN, grundvatten	0	0	-	0	+	0	0
	MKN, ytvatten	0	0	+	0	0	-	-
	Sociala konsekvenser	0	+	+		-	-	-
	6.6	Bergteknik						
Geoteknik								
Byggnadsverk								
Påverkan på infrastruktur								
6.7	Anläggningskostnader							

	mycket bättre än övriga alternativ		mindre komplex / lägst
	bättre än övriga alternativ		komplex / mellan
	varken bättre eller sämre än övriga alternativ		mycket komplex / högst
	sämre än övriga alternativ		
	mycket sämre än övriga alternativ		

Jämförande bedömning av alternativens effekter och konsekvenser

Samtliga lokaliseringalternativ bedöms vara tekniskt genomförbara. Skillnaderna mellan alternativen handlar främst om nyttor för resande och trafik, kostnader samt omfattningen av intrång i natur- och boendemiljö.

5.1 Nyttor (trafik, kapacitet, restid och resande)

Alternativ Svart ger kortast restider, flest på- och avstigande och högst restidsnytta, eftersom sträckningen är mer direkt och stationsläget i Karlskoga ger ett större resenärsunderlag. Det leder också till störst ökning av kollektivtrafikresor och tydligast minskning av bilresor och utsläpp.

Alternativ Gul och Grön är likvärdiga men svagare än alternativ Svart. Detta förklaras främst av att stationsläget i Degerfors ger färre resenärer. Alternativen ger ändå tydliga förbättringar med kortare restider, fler resenärer och minskade utsläpp jämfört med nuläget.

Alternativ Svart bedöms även ge störst nytta ur ett trafik- och systemperspektiv. I alternativet har järnvägen i stråket relativt lågt kapacitetsutnyttjande och god robusthet, vilket ger flexibilitet vid störningar och underhållsarbeten. Alternativ Gul och Grön har något högre kapacitetsutnyttjande och större känslighet för störningar. Det beror på längre enkelspårssträckor, vilket innebär mindre flexibilitet och mer utmanande underhållsarbete, även om avvikelser fortfarande bedöms kunna hanteras.

5.2 Byggbarhet (tekniska förutsättningar och genomförande)

Samtliga alternativ bedöms vara tekniskt genomförbara. Det svarta alternativet har mest utmanande berg- och jordförhållanden. Långa broar och tunnlar, bland annat över Möckeln och förbi Kilsbergen, kräver omfattande förstärkning, tätning och miljöåtgärder. Alternativ Grön har jämförelsevis mindre komplexa förhållanden, men tekniskt komplicerade passager förekommer längs delar av sträckan.

Även alternativ Gul präglas av tekniska svårigheter på stora delar av sträckan. I väster vid Kristinehamn är exempelvis jordförhållandena komplicerade och delsträckan söder om Degerfors har lokalt mycket komplexa förhållanden.

5.3 Kostnader

Alternativ Gul bedöms ha lägst investeringskostnad. Alternativ Svart bedöms medföra högre investeringskostnader, medan de gröna alternativen bedöms ligga däremellan. Kostnadsskillnaderna beror främst på terrängen i utredningsområdet, vilket gör alternativen har olika omfattningar av bro- och tunnelbyggnation.

7 Vad händer sen?

Samrådet pågår till den 17 april 2026. Efter samrådet kommer konsekvensbeskrivningarna av alternativen att ses över utifrån eventuell ny kunskap som inkommit. Därefter genomförs en samlad bedömning av kvarvarande alternativ, som baseras på bland annat kostnad, nytta, intrång och måluppfyllelse. Den samlade bedömningen kommer avslutas med en rangordning av alternativen, där det högst rangordnade alternativet föreslås ligga till grund för framtida fortsatt planering.

Vi vill gärna ta del av dina synpunkter som underlag till det fortsatta utredningsarbetet. På nobelbanan.se hittar du både samrådshandlingen och en webbaserad samrådsportal. Där kan du läsa mer om planerna och lämna synpunkter digitalt. Du kan också mejla synpunkter till info@nobelbanan.se. Föredrar du att lämna synpunkter via post, adressera brevet till:

Oslo-Stockholm 2.55
Näbbtorgsgatan 8b
702 23 Örebro

Samtliga synpunkter kommer att registreras och sammanställas i ett dokument som heter samrådsredogörelsen. I samrådsredogörelsen kommer även projektet att besvara de synpunkter som kommit in. Redogörelsen kommer att publiceras på nobelbanan.se efter samrådet.

Vill du veta mer?

I den fullständiga rapporten, samrådshandlingen, beskrivs och motiveras effekt- och konsekvensbedömningarna mer utförligt. Samrådshandlingen finns tillgänglig på Örebro-, Vintrosa-, Lekebergs-, Karlskoga-, Degerfors- och Kristinehamns bibliotek under ordinarie öppettider under hela samrådsperioden, 9 mars-17 mars.

Du kan även ladda ner samrådshandlingen från projektets hemsida, nobelbanan.se. På hemsidan finns även en länk till en digital samrådsportal, där effekter och konsekvenser beskrivs i mer detalj.

Oslo-Stockholm 2.55 AB
Postadress: Näbbtorgsgatan 8B, 702 23 Örebro

nobelbanan.se