

KORTVERSION

Lokaliseringsutredning PROJEKT NOBELBANAN



OSLO-STHLM 2.55
PROJEKT NOBELBANAN

KORTVERSION

Lokaliseringsutredning Projekt Nobelbanan

Oslo-Stockholm 2.55 AB

nobelbanan.se | info@nobelbanan.se

Grafisk form: Arntell Reklam & Kommunikation

Omslaget: Är en AI-genererad bild

Innehåll

Om Projekt Nobelbanan	4
Projekt mål och nyttor	6
Trafik och resande	8
Alternativen	10
Effekter och konsekvenser	14
Måluppfyllelse	16
Samråd och acceptans	17
Samlad bedömning	18
Fortsatt arbete	19

Om Projekt Nobelbanan

Nobelbanan är en möjlig ny järnvägsförbindelse mellan Örebro och Kristinehamn. Dagens järnvägssystem mellan Värmland och Örebro möter inte den efterfrågan som finns på resor i stråket. Det saknas en direkt och effektiv tågförbindelse mellan Karlstad och Örebro. Resor med tåg tar ofta lång tid och kräver byte, vilket gör att järnvägen har svårt att konkurrera med bil och buss.

De bristande järnvägsförbindelserna påverkar både regional utveckling och människors möjligheter att resa hållbart. Långa restider begränsar möjligheterna till arbetspendling, tjänsteresor, studier och fritidsresor. De kan även försvåra kompetensförsörjningen för arbetsgivare och begränsa utbytet mellan städer och arbetsmarknader i Värmland och Mälardalen.

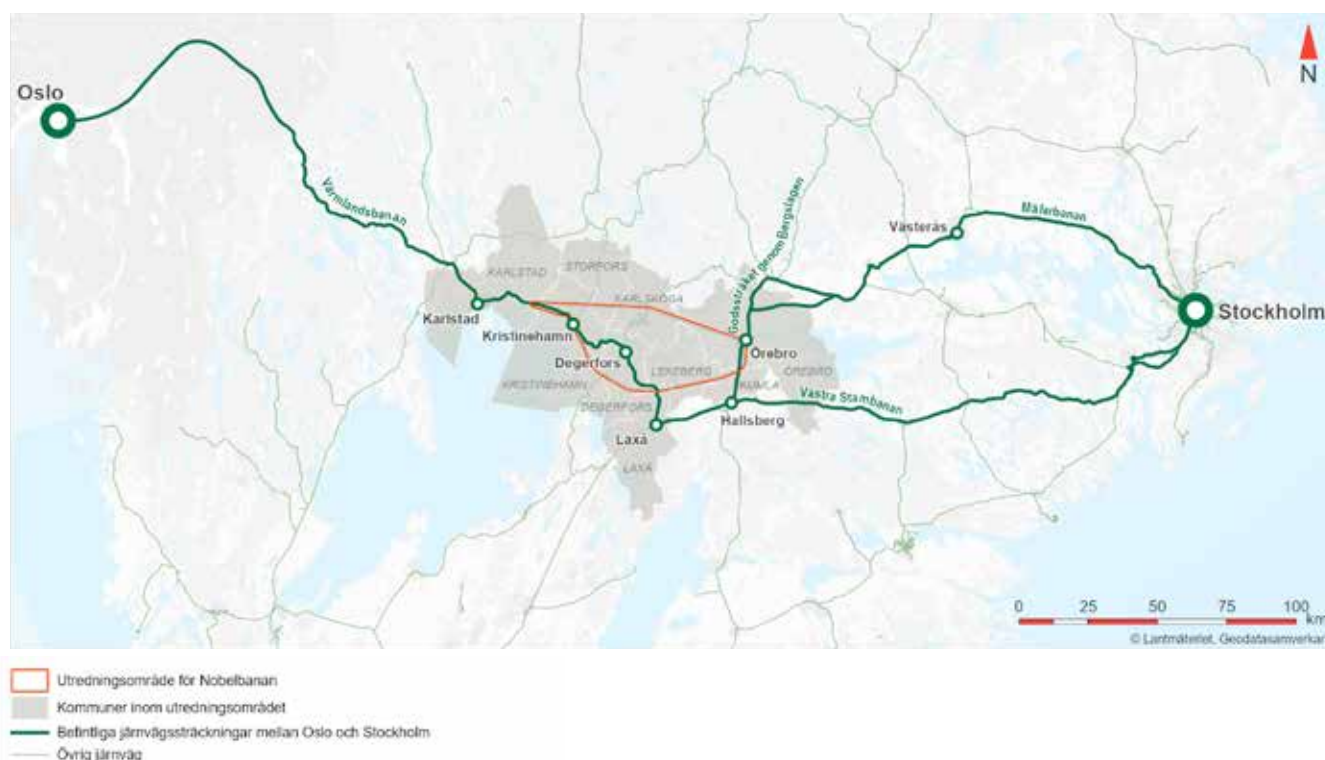
Arbetet med Nobelbanan har inletts genom en lokaliseringsutredning, det första steget i den lagstadgade planläggningsprocessen för järnvägsprojekt. I de flesta fall ansvarar Trafikverket för att ta fram lokaliseringsutredningar för projekt inom det statliga järnvägsnätet. I det här fallet finansieras och genomförs utredningsarbetet av Oslo–Stockholm 2.55 AB i samarbete med Trafikverket Mellersta regionen. Bolaget Oslo–Stockholm 2.55 AB ägs av Region Värmland, Region Örebro län, Region

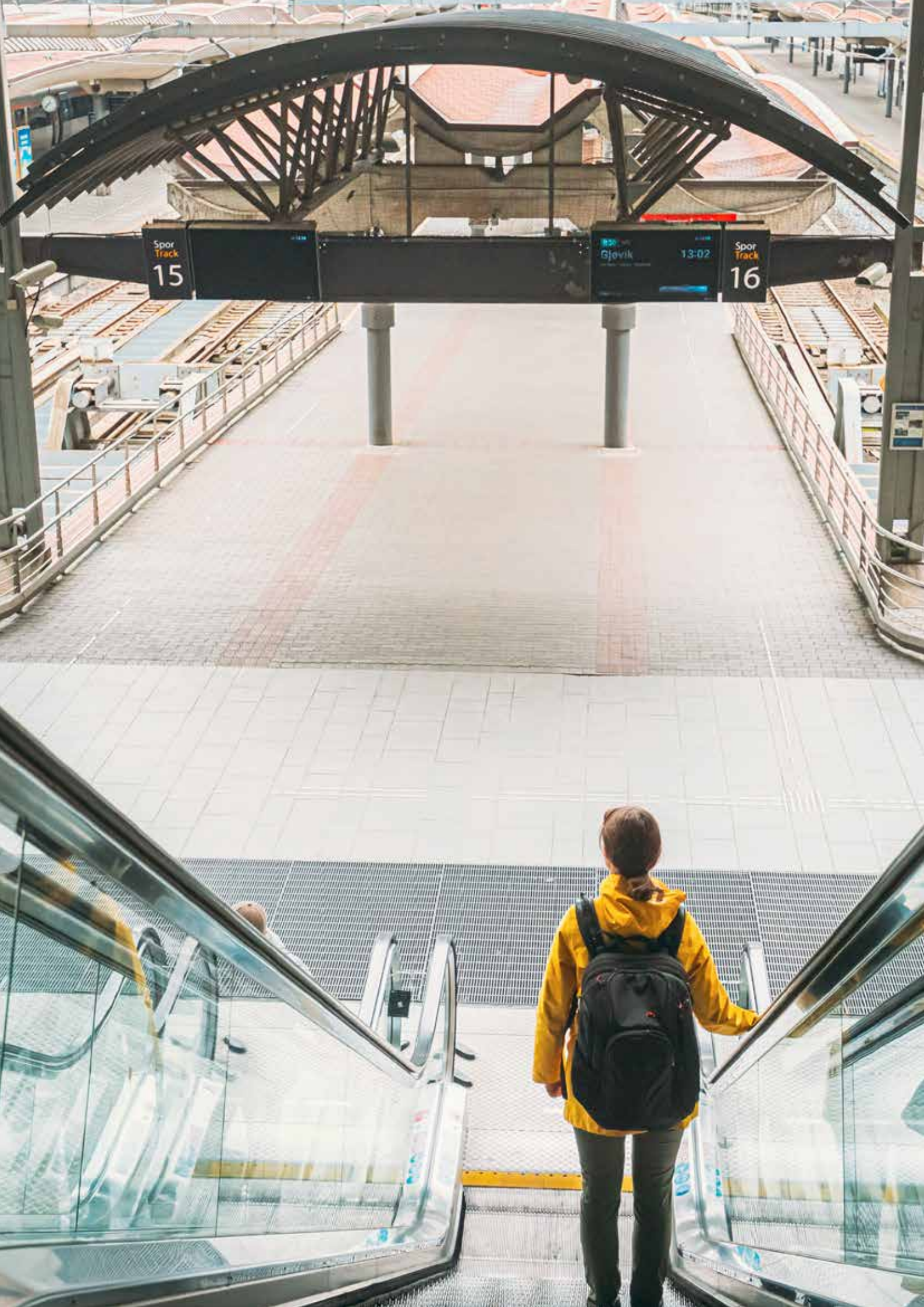
Västmanland, Region Stockholm samt kommunerna Karlstad, Örebro och Västerås.

Lokaliseringsutredningen slutredovisades i september 2026. I utredningen analyseras och rangordnas möjliga korridorer för den nya järnvägen, och en korridor rekommenderas för fortsatt planering. Utredningen har genomförts enligt de krav som ställs i *Lagen om byggande av järnväg* (SFS 1995:1649) och enligt Trafikverkets metodik. Den fastställer inte järnvägens exakta läge utan visar vilken korridor som bedöms vara mest lämplig att arbeta vidare med i nästa skede.

Det här dokumentet är en kortversion av lokaliseringsutredningens slutsatser. För fullständig information hänvisas till lokaliseringsutredningen med tillhörande bilagor, som finns tillgängliga på nobelbanan.se.

Översiktskarta





Spor
Track
15

Gjøvik 13:02

Spor
Track
16

Projektmål och nytta

Ändamålen och projektmålen beskriver vad projektet ska uppnå och har legat till grund för framtagandet av alternativen i lokaliseringsutredningen.

Ändamål	Projektmål
Stärka den regionala och storregionala tillgängligheten i stråket Karlstad–Örebro–Västerås och därigenom bidra till att skapa en sammanhängande funktionell region Värmland–Mälardalen med en positiv samhällsutveckling och ett konkurrenskraftigt näringsliv.	Förbättrad restid mellan Karlstad och Örebro
	Förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik
	Bidra till en ekonomiskt hållbar drift av persontrafiken
	Stationslägen ska vara attraktiva ur ett hela-resan-perspektiv
Bidra till att skapa ett robust och kapacitetsstarkt järnvägssystem	Bidra till att skapa ett kapacitetsstarkt och flexibelt järnvägssystem
	Bidra till att skapa ett robust och driftsäkert järnvägssystem
Bidra till ett socialt och miljömässigt hållbart transportsystem	Bidra till minskat bilresande
	Bidra till ökad tillgång till arbetsmarknad
På längre sikt ska Nobelbanan utgöra en del av en effektiv järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm	Bidra till att skapa konkurrenskraftiga restider med tåg mellan ändpunkterna Oslo-Stockholm
	Bidra till att klara den trafikökning som förväntas när hela sträckan Oslo-Stockholm öppnas för trafik

Nyttor med Nobelbanan

Målen speglar de nytta som Nobelbanan förväntas bidra till. En central nytta är kortare restider, vilket gör det enklare att studie- och arbetspendla, resa i tjänsten och ta del av service, kultur och fritidsutbud i fler orter. När fler platser kan nå inom rimlig restid stärks sambanden mellan de städer och regioner som binds samman av järnvägen.

Bättre tillgänglighet stärker därmed den regionala utvecklingen. För arbetsgivare kan ett större upptagningsområde underlätta rekrytering och kompetensförsörjning. För näringslivet kan förbättrade förbindelser även stärka kontakterna med kunder, leverantörer och samarbetspartners. På längre sikt kan det här bidra till ökad sysselsättning, större branschbredd och minskad sårbarhet för enskilda branscher.

Nobelbanan ska även bidra till ett mer robust och kapacitetsstarkt järnvägssystem. Det är viktigt för att kunna erbjuda korta restider, hög tillförlitlighet och ett trafikutbud som kan utvecklas över tid. Om tåget blir ett mer attraktivt alternativ

kan fler resor flyttas från väg till järnväg, vilket bidrar till ett mer hållbart transportsystem. Nobelbanan är också en viktig del i ambitionen att skapa en effektivare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm.

Nobelbanan är dessutom viktig för totalförsvaret och försvarsindustrin. Många företag befinner sig i kraftig tillväxt och kommer att ha stora rekryteringsbehov framöver. Bara mellan 2022 och 2026 har försvarsindustrin i och nära Karlskoga vuxit med 3500 nya arbetstillfällen. Nobelbanan kan också bidra till att underlätta förflyttningar av materiel, förnödenheter, personal och civilbefolkning vid kris eller krig. Återetableringen av regementet i Kristinehamn tillsammans med kopplingen till Inlandsbanan gör stråket ännu mer strategiskt.

De fullständiga ändamålen och projektmålen redovisas i tabellen ovan.



Nobelbanan, kortare restider och fler avgångar



Trafik och resande

Nobelbanan är tänkt att trafikeras av både snabbtåg och storregionala tåg. Snabbtågen i stråket antas stanna i Karlstad och Örebro, medan de storregionala tågen även gör uppehåll i Kristinehamn, Karlskoga eller Degerfors (beroende på lokaliseringsalternativ) samt Örebro södra.



Storregionala tåg (exempelbild)

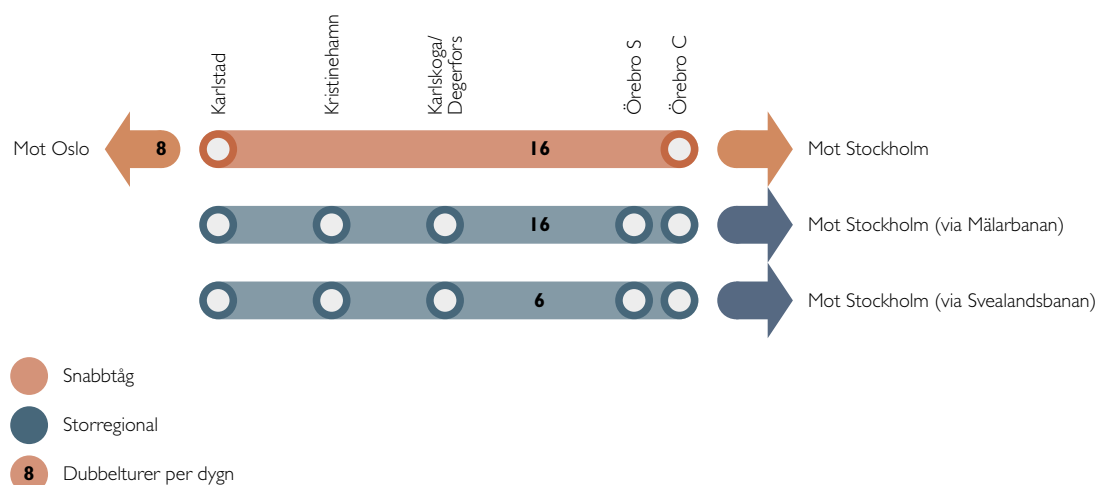
Används för regionala resor

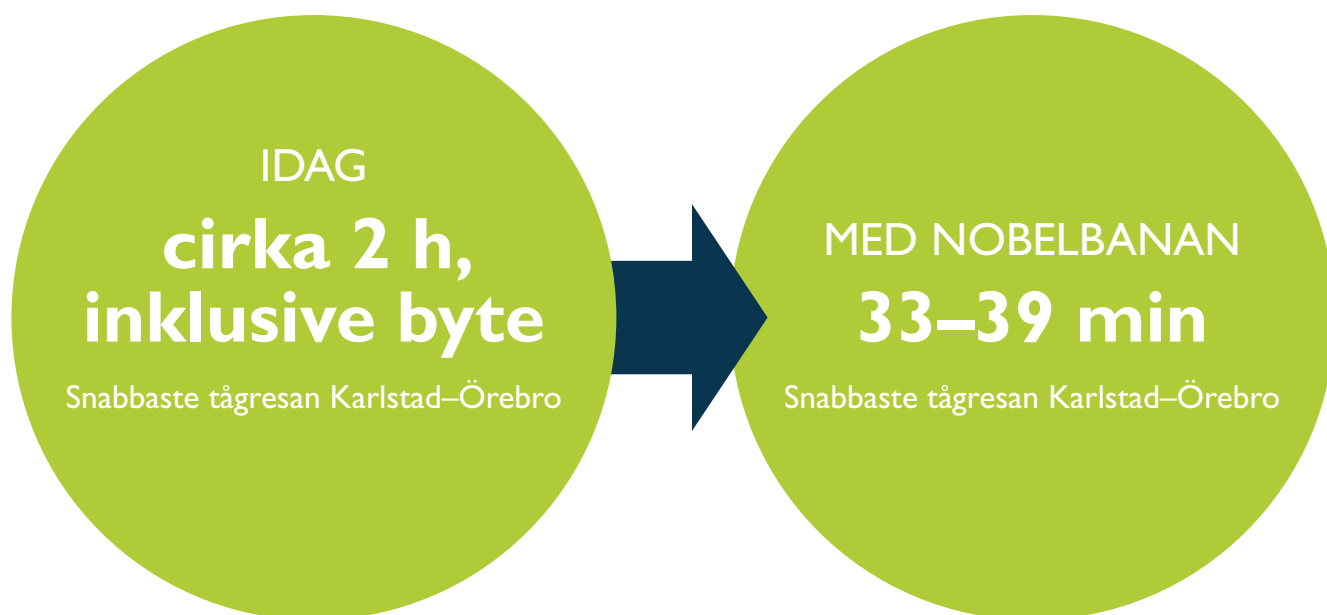


Snabbtåg (exempelbild)

Används för långväga resor

Trafikeringsscenario för Nobelbanan





Den tydligaste förändringen för resenärerna är de kraftigt kortare restiderna. Mellan Karlstad och Örebro beräknas resan ta cirka 33–39 minuter med snabbtåg. Även med storregionala tåg blir restiden betydligt kortare. Idag tar resan Karlstad–Örebro cirka två timmar med tåg, inklusive ett byte.

Prognoserna visar att Nobelbanan väntas få ett omfattande resande. År 2045 beräknas nästan 3,5 miljoner resor per år ske på banan. Resandet varierar något beroende på lokaliseringsalternativ.

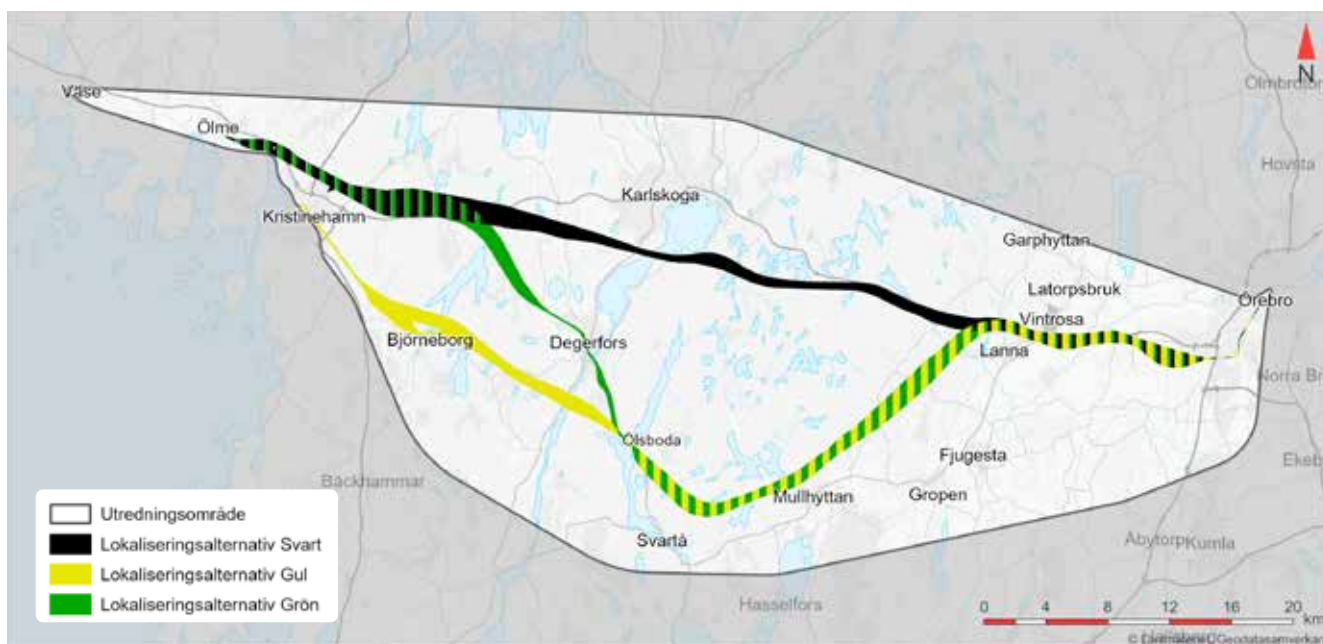
För att få ut så mycket som möjligt av Nobelbanans kortare restider behöver det även vara enkelt att ta sig till och från stationerna. Karlstad, Örebro och Västerås har redan goda förutsättningar. Centralstationerna ligger nära stadskärnorna och busstrafiken är uppbyggd med centrum som nav. Det gör att det går snabbt att ta sig till viktiga målpunkter, som universitet, sjukhus och stora arbetsplatsområden.



Alternativen

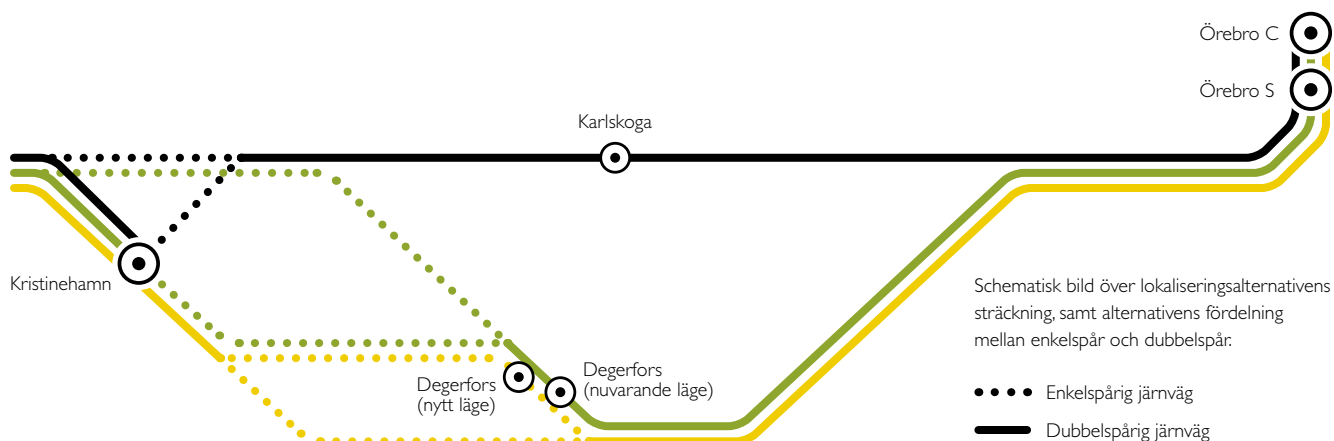
I lokaliseringsutredningen har tre huvudalternativ studerats: Svart, Gul och Grön. För att få ut önskad effekt av Nobelbanan krävs även åtgärder i anslutande järnvägar. Det innebär dubbelspårsutbyggnader mellan Örebro och Västerås och mellan Kristinehamn och Karlstad.

Lokaliseringsalternativ för Nobelbanan

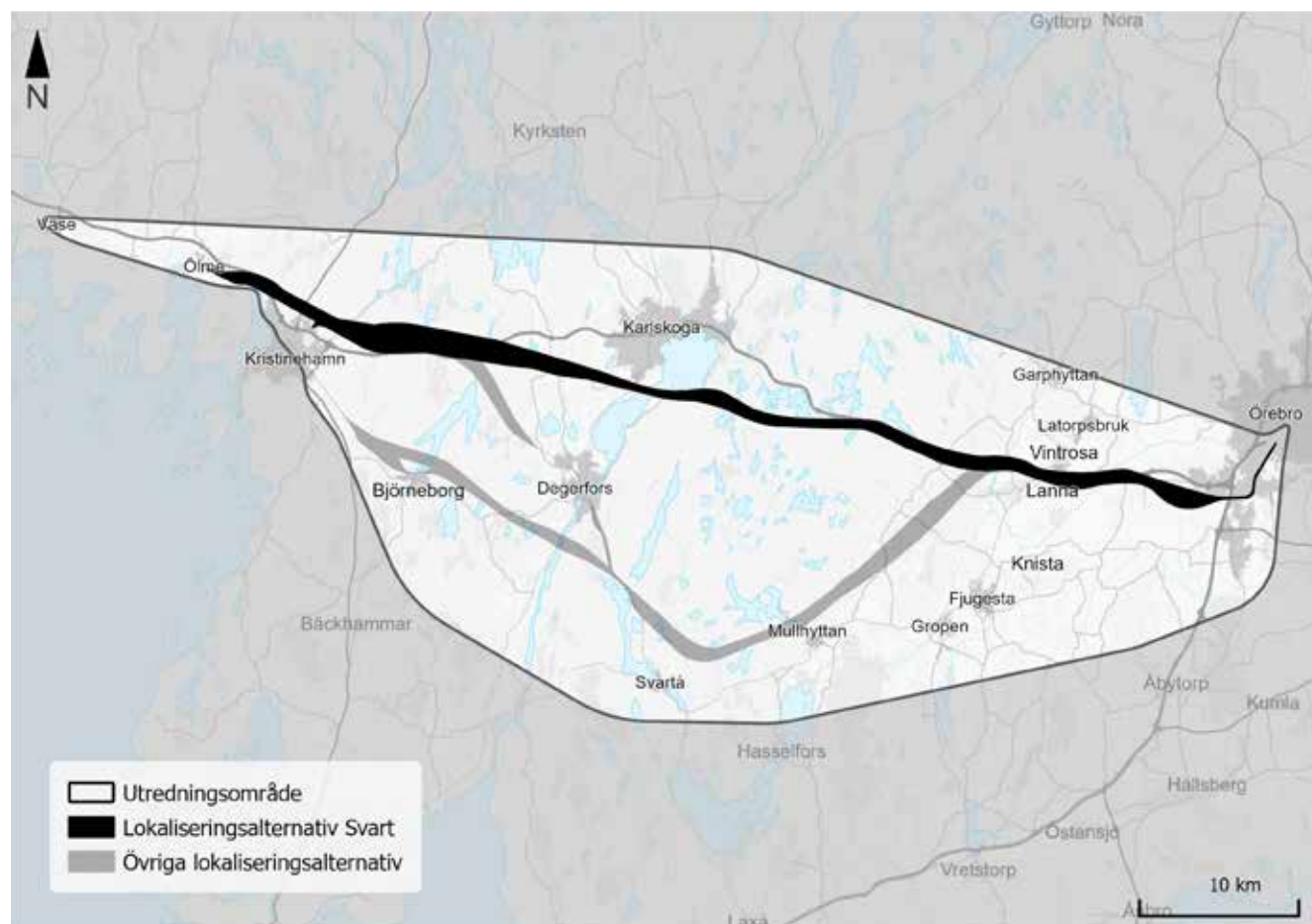


Samtliga alternativ innebär en ny järnvägsförbindelse mellan Kristinehamn och Örebro. Dock skiljer de sig åt i sträckning, stationslösningar, måluppfyllelse och påverkan på omgivningen. Alla alternativ för Nobelbanan ansluter till Värmlandsbanan i väster och Godsstråket genom Bergslagen i öster.

I arbetet med lokaliseringsutredningen har flera andra alternativ valts bort eftersom de inte uppfyller rimlighetskriterier för att kunna genomföras. För att läsa mer om bortvalen, se den fullständiga lokaliseringsutredningen och bilaga *PM Alternativ-generering och bortval av alternativ*.



Lokaliseringsalternativ Svart



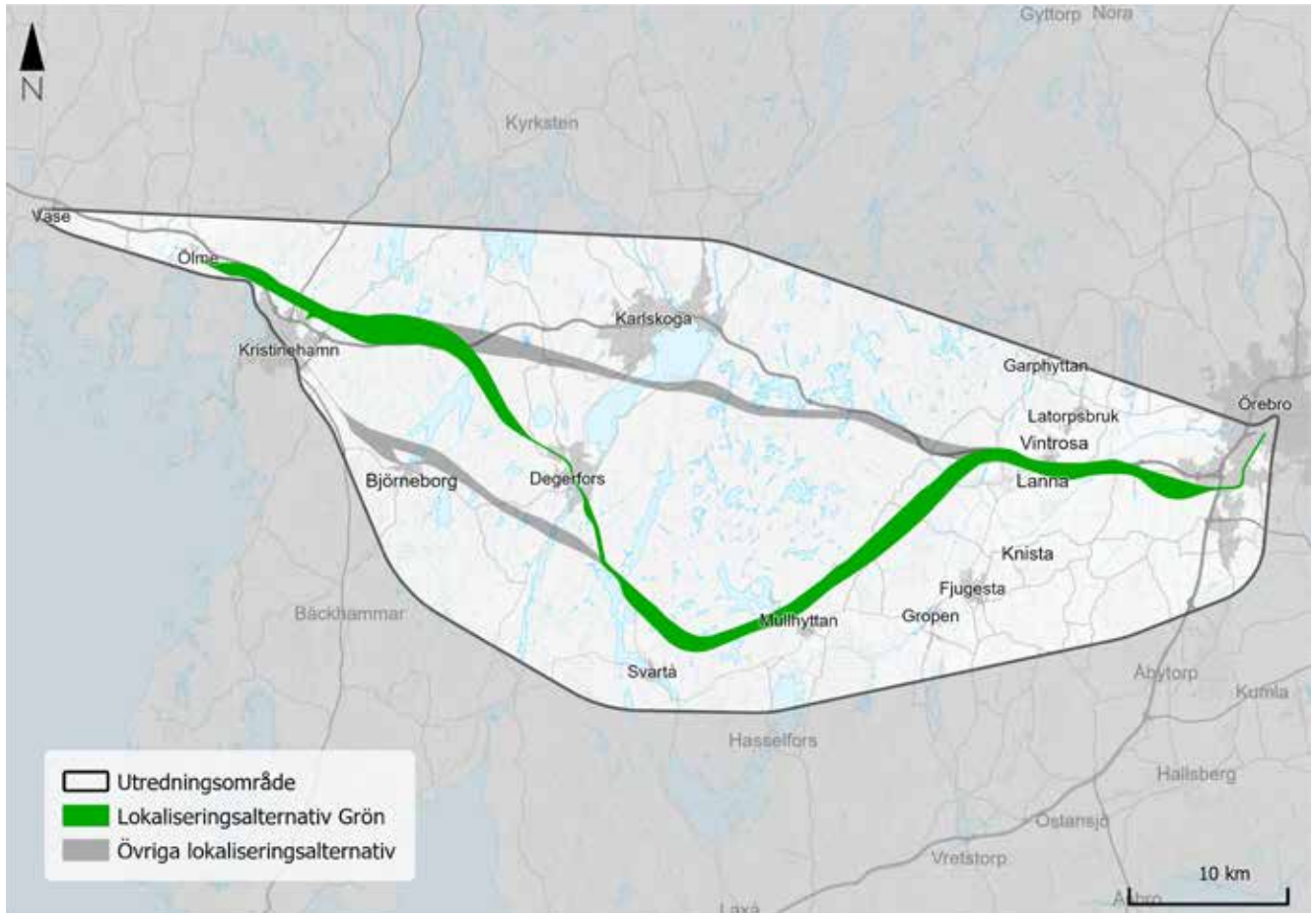
I alternativ Svart börjar Nobelbanan vid Ölme, där den kopplas till Värmlandsbanan. Den nya järnvägen passerar därefter norr om Kristinehamn och går ungefär parallellt med E18 innan den fortsätter mot södra Karlskoga. Sjön Möckeln passeras på en ny bro.

Öster om Möckeln återansluter den nya järnvägen till E18:s sträckning nära Villingsberg. I alternativet går Nobelbanan därefter mellan Lanna och Vintrosa innan den ansluter till befintlig järnväg i södra Örebro.

I alternativ Svart antas snabbtåg och storregionala tåg ha olika linjesträckningar vid Kristinehamn. Snabbtågen trafikerar Nobelbanan norr om staden, medan storregionala tåg i stället fortsätter 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 det nationella järnvägsnätet. Läget i södra Karlskoga innebär att även Degerfors kan nås med en kortare anslutningsresa. Hela järnvägssträckningen i alternativ Svart är cirka 70 kilometer.

Lokaliseringsalternativ Grön

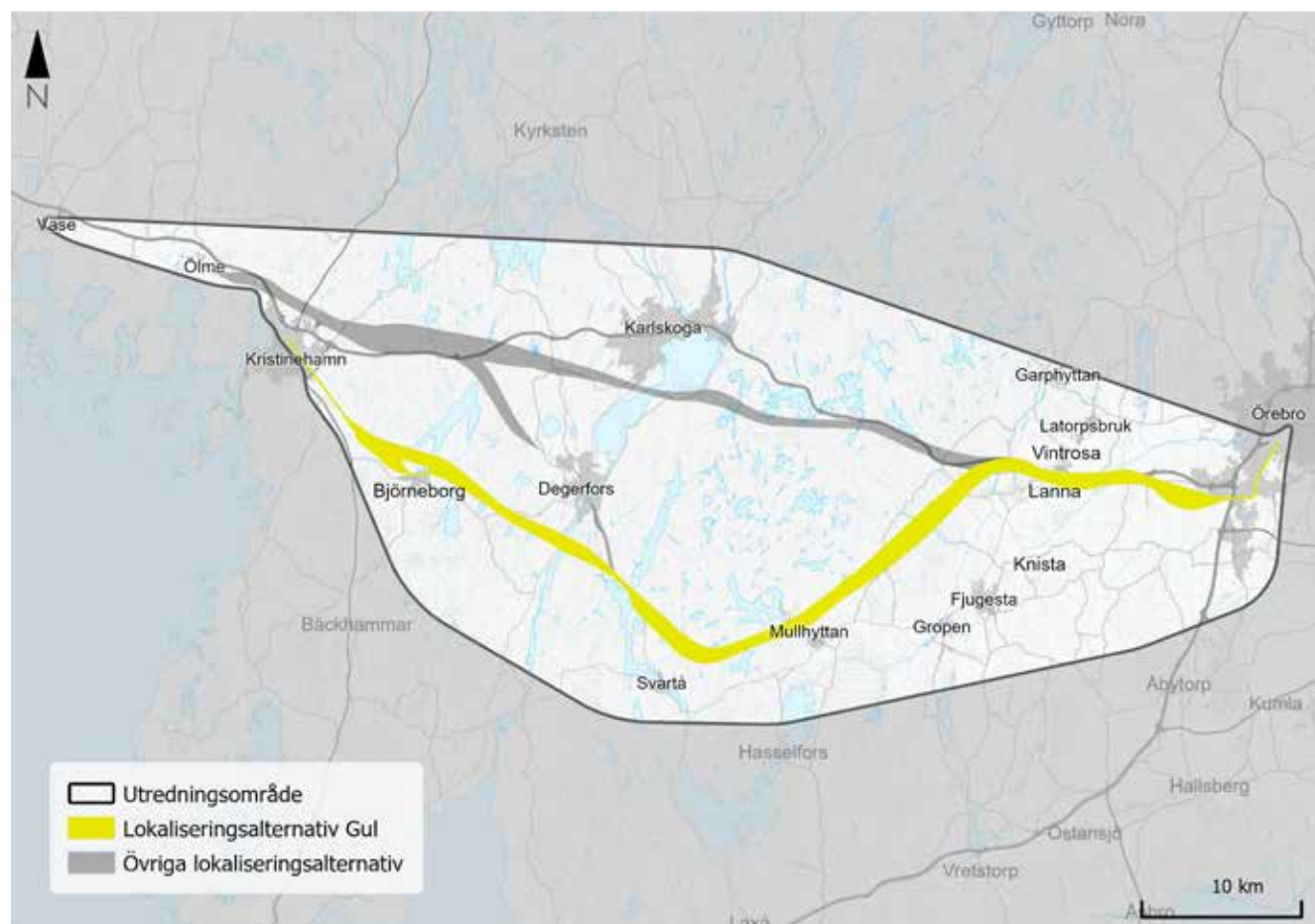


I alternativ Grön börjar Nobelbanan, likt alternativ Svart, vid Ölme där den kopplas till Värmlandsbanan. Den nya järnvägen passerar därefter norr om Kristinehamn och sjön Vismen innan den fortsätter i riktning mot Degerfors.

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. Järnvägen går mellan Lanna och Vintrosa och därefter nära E18 in mot Örebro.

I alternativ Grön förväntas snabbtåg och storregionala tåg ha olika sträckningar vid Kristinehamn. Snabbtågen trafikerar Nobelbanan norr om staden. Storregionala tåg använder Värmlandsbanan för att kunna stanna vid befintliga stationer i Kristinehamn och Degerfors. Hela järnvägssträckningen i alternativ Grön är cirka 80 kilometer.

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 Svarta. Därefter har alternativ Gul samma sträckning som alternativ Grön.

I alternativ Gul förväntas snabbtåg och storregionala tåg ha olika linjestäckningar förbi Degerfors. Snabbtågen 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.

Effekter och konsekvenser

Ett viktigt syfte med en lokaliseringsutredning är att ta reda på olika sträckningars effekter och konsekvenser, så att de olika sträckningarna kan jämföras. I det här avsnittet sammanfattas dem, med fokus på det som skiljer alternativen åt. För en mer utförlig redovisning hänvisas till den fullständiga lokaliseringsutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Korridorerna i lokaliseringsutredningen är på många ställen fortfarande breda vilket betyder att det inom respektive korridor fortfarande finns möjligheter att välja sträckningar som så långt som möjligt minskar de negativa konsekvenserna av järnvägen och maximerar nyttorna.

Naturmiljö

Alternativ Svart innebär att intrång i naturreservat inte kommer att kunna undvikas och medför även risk för indirekt påverkan på Natura 2000-områden. Det här är den främsta orsaken till att alternativet bedöms ha något större påverkan på naturmiljön. Alternativ Gul har bäst möjligheter att undvika skyddade områden och skyddade arter, medan påverkan för Alternativ Grön är något större.

Rekreation och friluftsliv

Alternativ Svart bedöms ge något större negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv. Det beror på att de största värdena finns i de sammanhängande skogs- och friluftsområdena i Kilsbergen, där flera riksintressen och vandringsleder sammanfaller. Alternativ Gul bedöms ge minst påverkan eftersom det undviker dessa områden och endast berör utkanten av riksintresset Södra Kilsbergen. Alternativ Grön har liknande påverkan som alternativ Gul, men bedöms som något sämre eftersom det även påverkar viktiga områden för friluftslivet norr om Kristinehamn.

Sociala konsekvenser

Samtliga alternativ innebär påverkan på boendemiljöer genom buller, barriäreffekter och intrång. Alternativ Svart bedöms sammantaget ge minst negativ påverkan eftersom det i större utsträckning undviker befintlig bebyggelse. Alternativ Gul och Grön innebär ökad bullerpåverkan där järnvägen byggs ut genom Kristinehamn respektive Degerfors. Alternativen passerar även nära flera byar sydost om Kilsbergen.

Anläggningskostnader

Alternativ Svart går genom en något mer komplicerad terräng, medan alternativ Gul och Grön har längre sträckningar. Sammantaget bedöms anläggningskostnaderna därför inte vara alternativskiljande.



Landbroar är ett koncept som kan användas för att begränsa den negativa påverkan på landskapsbilden och även minska anläggningskostnaderna.



Måluppfyllelse

I det här avsnittet redovisas hur väl de studerade alternativen svarar upp mot projektets ändamål och projektmål.

Ändamål	Projektmål som sammanfattas	Svart	Gul	Grön
Regionala och storregionala tillgängligheten i stråket	- Restid - Kollektivtrafiktillgänglighet - Möjlighet till ekonomiskt hållbar drift av persontrafiken - Attraktiva stationslägen	Stort bidrag	Delvis bidrag	Delvis bidrag
Robust och kapacitetsstarkt järnvägssystem	- Kapacitetsstarkt och flexibelt järnvägssystem - Robust och driftsäkert järnvägssystem	Stort bidrag	Delvis bidrag	Delvis bidrag
Socialt och miljömässigt hållbart transportsystem	- Minskat bilresande - Ökad tillgång till arbetsmarknad	Stort bidrag	Delvis bidrag	Delvis bidrag
Effektiv järnvägsförbindelse	- Konkurrenskraftiga restider Oslo–Stockholm - Möjliggöra ett attraktivt framtida trafikeringsupplägg	Stort bidrag	Delvis bidrag	Delvis bidrag

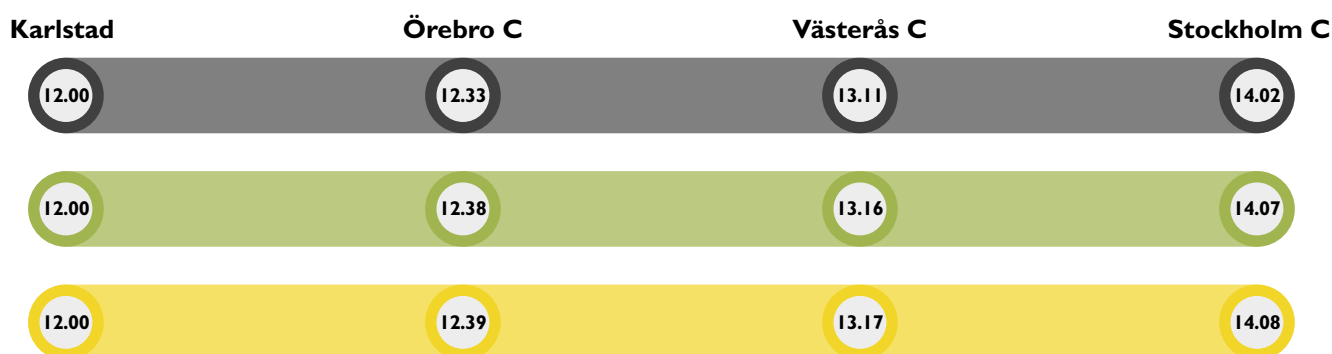
Översikt av lokaliseringsalternativens måluppfyllelse.

Lokaliseringsalternativ Svart bedöms sammantaget ha högst måluppfyllelse. Alternativet ger kortast restider, störst restidsnytta, störst ökning av kollektivtrafikresandet och bäst förutsättningar för ett robust och flexibelt järnvägssystem. Det ger även störst minskning av bilresande och CO₂-utsläpp under driftskedet. Alternativ Svart bedöms också ge bäst måluppfyllelse för stationslägen, eftersom stationsläget i södra Karlskoga har ett jämförelsevis stort resandeunderlag och hög utvecklingspotential.

Lokaliseringsalternativ Gul och Grön bedöms också bidra till projektets mål, men i något lägre grad. Även om restidsförkortningen, särskilt för de storregionala tågen, är mindre

än i alternativ Svart så ger båda alternativen förbättrade restider, ökad tillgänglighet och positiva effekter för kollektivtrafikresandet. De ger också en minskning av bilresande och CO₂-utsläpp under driftskedet, men inte på samma nivå som alternativ Svart. Samtidigt bedöms alternativen ge något sämre förutsättningar för robusthet och flexibilitet, eftersom viss trafik behöver använda befintliga enkelspåriga järnvägar på delar av sträckningen.

Skillnaden mellan alternativen är särskilt tydlig för stationslägen. Svart ger bäst måluppfyllelse genom stationsläget i södra Karlskoga. Gul ger ett visst positivt bidrag genom ett centralt stationsläge i Degerfors, medan Grön bedöms ge ett svagare bidrag.



Möjlig tidtabell för ett snabbtåg som avgår Karlstad kl 12:00 i de tre alternativen.



Samråd och acceptans

Samråd har genomförts med allmänhet, kommuner, regioner, myndigheter, organisationer och andra berörda aktörer. Syftet har varit att samla in kunskap och synpunkter som kan förbättra beslutsunderlaget för lokaliseringsutredningen.

Remissvaren från samråden ligger också till grund för bedömningen av alternativens acceptans, det vill säga i vilken utsträckning de stöds eller accepteras av berörda aktörer. Totalt har cirka 600 remissvar lämnats in. För mer information hänvisas till *Samrådsredogörelsen*.

Samrådssvaren ligger till grund för bedömningen av vilken acceptans som finns för de respektive lokaliseringsalternativen. Sammantaget bedöms alternativ Svart ha högst acceptans bland såväl allmänhet som berörda kommuner, regioner och

andra intressenter. Karlskoga och Örebro kommun förordar alternativ Svart. Lekebergs kommun ser i dagsläget inga fördelar med Nobelbanan men har störst acceptans för alternativ Svart. Degerfors kommun föredrar alternativ Gul.

Kristinehamns kommun är positiv till Nobelbanan som helhet men ser olika för- och nackdelar med alternativen som de vill få tydliggjorda innan ett slutgiltigt ställningstagande. Region Örebro län, Region Värmland och Region Västmanland lyfter fram vikten av korta restider, vilket talar för alternativ Svart.



Samlad bedömning

I den samlade bedömningen vägs resultaten från utredningen ihop. Alternativen rangordnas enligt följande:

1. Alternativ Svart
2. Alternativ Gul
3. Alternativ Grön

	Alternativ Svart	Alternativ Gul	Alternativ Grön
Miljö, hälsa och sociala värden			
Anläggningskostnad			
Måluppfyllelse			
Acceptans			

Värdering av lokaliseringsalternativ Svart, Gul och Grön..

Alternativ Svart rangordnas högst. Alternativet har klart högst måluppfyllelse, med kortare restider, större resandeunderlag och bättre förutsättningar för ett robust och flexibelt järnvägs-system. Alternativet har också högre acceptans hos flera berörda kommuner och regioner och innebär mindre påverkan på boendemiljöer. Samtidigt ger Svart större negativ påverkan på framför allt naturmiljö, rekreation och friluftsliv. Sammantaget bedöms de positiva effekterna väga tyngre än konsekvenserna.

Alternativ Gul rangordnas som nummer två. Alternativet innebär sammantaget mindre negativ påverkan på miljö, hälsa och sociala värden än Svart, men har också lägre måluppfyllelse och lägre acceptans.

Alternativ Grön rangordnas som nummer tre. Alternativet har i stora delar liknande påverkan och måluppfyllelse som alternativ Gul. Den lägre acceptansen gör dock att alternativet bedöms vara mindre fördelaktigt och rangordnas som nummer tre.

Fortsatt arbete

Lokaliseringsutredningen för Nobelbanan är nu färdigställd och de studerade korridorerna har rangordnats, med alternativ Svart som nummer ett. Till lokaliseringsutredningen har även en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram. MKB:n lämnas nu till länsstyrelserna för godkännande.

Utredningsarbetet har samtidigt visat på behov av att fördjupa kunskapen om vissa delsträckor för att förbättra kostnadsbedömningarna och minska osäkerheterna avseende kostnader och genomförande. Dessa fördjupningar planeras att genomföras under 2026 och 2027.

En samlad effektbedömning (SEB) med samhällsekonomisk kalkyl kommer också att tas fram och presenteras under 2027. Tillsammans med lokaliseringsutredningen och MKB:n ger detta ett samlat underlag för kommande ställningstaganden till Nobelbanans fortsatta planering och genomförande.

För Nobelbanan kan det bli aktuellt med en tillåtlighetsprövning. Det innebär att regeringen tar ställning till om Nobelbanan får byggas inom den svarta korridoren. När MKB:n har godkänts av länsstyrelserna finns underlaget för att gå vidare med en tillåtlighetsprövning.

Det finns i dagsläget inget beslut om finansiering för fortsatt planering och genomförande av Nobelbanan. Om projektet ges finansiering kan planeringen fortsätta med framtagande av en järnvägsplan. I järnvägsplanen preciseras järnvägens läge inom den valda korridoren och anläggningens tekniska utformning. I samband med detta tas också en miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplanen fram och nya samråd genomförs.

**Denna version
är en kortversion av:
Lokaliseringsutredningen
för Nobelbanan,
Oslo-Stockholm 2.55
September 2026**



OSLO-STHLM 2.55
PROJEKT NOBELBANAN

nobelbanan.se | info@nobelbanan.se