

RAPPORT

Samrådsredogörelse Projekt Nobelbanan

2026-09-16



Oslo-Stockholm 2.55 AB

Postadress: Näbbtorgsgatan 8B, 702 23 Örebro

E-post: info@nobelbanan.se

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Projekt Nobelbanan

Författare: WSP

Dokumentdatum: 2026-09-16

Uppdragsnummer: 10374626

Version: 2.0

Projektleddare: Martin Sandberg, Oslo-Stockholm 2.55 AB

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

Innehåll

1 Sammanfattning	8
2 Samrådsrets.....	9
2.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	9
2.2 Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ	9
3 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	10
3.1 Samrådsmöten	11
3.2 Samråd med berörda länsstyrelser	12
3.2.1 Länsstyrelsen i Örebro län och Värmlands län	12
3.2.2 Länsstyrelsen i Värmlands län	15
3.2.3 Länsstyrelsen i Örebro län	16
3.3 Samråd med berörda kommuner	24
3.3.1 Karlskoga kommun	24
3.3.2 Karlstad kommun.....	25
3.3.3 Laxå kommun	26
3.3.4 Lekeberg kommun	26
3.3.5 Storfors kommun	27
3.3.6 Västerås stad.....	27
3.3.7 Örebro kommun.....	28
3.4 Samråd med berörda regioner.....	30
3.4.1 Region Sörmland	30
3.4.2 Region Stockholm.....	30
3.4.3 Region Västmanland	30
3.4.4 Region Örebro	31
3.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer.....	31
3.5.1 Edsberg häradsallmänning	31
3.5.2 Ellevio AB	32
3.5.3 FTGs Byalag (Fallhyttan-Tryggeboda-Gryts byalag)	32
3.5.4 Försvarets materielverk	33
3.5.5 Hidinge Gård AB.....	34
3.5.6 Jernbanedirektoratet.....	34
3.5.7 Kilsbergskanten	34
3.5.8 LRF Kristinehamn	35

3.5.9 LRF Lekeberg.....	35
3.5.10 Luftfartsverket.....	36
3.5.11 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.....	36
3.5.12 Mälardalstrafik	37
3.5.13 Naturskyddsföreningen i Västernärke	38
3.5.14 Naturskyddsföreningen i Örebro län.....	38
3.5.15 Outokumpu Stainless AB	39
3.5.16 SJ AB	40
3.5.17 Statens geotekniska institut	40
3.5.18 Strålsäkerhetsmyndigheten	41
3.5.19 Sveaskog.....	41
3.5.20 Svenska kraftnät.....	42
3.5.21 Sverigedemokraterna i Degerfors kommun.....	42
3.5.22 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut.....	42
3.5.23 Tågåkeriet i Bergslagen (Tågab).....	43
3.5.24 Vattenfall Eldistribution AB.....	44
3.5.25 Villingsberg byalag.....	44
3.5.26 Vänsterpartiet i Degerfors kommun.....	45
3.5.27 Vänsterpartiet i Lekebergs kommun.....	46
3.5.28 Vätternvatten	47
3.5.29 Örebro läns museum	47
3.5.30 Örebro universitet	47
3.5.31 Övriga berörda myndigheter och organisationer som avstår från att yttra sig	48
3.6 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	49
3.6.1 Om samrådet.....	49
3.6.2 Om projektet	49
3.6.3 Om utredningsområdet	50
3.6.4 Angränsande sträcka	51
3.6.5 Fastighetspåverkan	52
3.6.6 Kommunala åtgärder	52
3.6.7 Lokalisering av järnvägen	53
3.6.8 Omgivningspåverkan	57
3.6.9 Teknik.....	57
4 Samråd inför val av lokaliseringsalternativ	59
4.1 Enskilda samrådsmöten	60

4.2 Samråd med berörda länsstyrelser i Örebro och Värmlands län	61
4.3 Samråd med berörda kommuner	80
4.3.1 Degerfors kommun	80
4.3.2 Karlskoga kommun	82
4.3.3 Karlstad kommun.....	83
4.3.4 Kristinehamn kommun	83
4.3.5 Kumla kommun.....	86
4.3.6 Laxå kommun	86
4.3.7 Lekebergs kommun	87
4.3.8 Västerås stad.....	88
4.3.9 Örebro kommun.....	89
4.4 Samråd med berörda regioner.....	91
4.4.1 Region Stockholm.....	91
4.4.2 Region Sörmland	91
4.4.3 Region Uppsala	92
4.4.4 Region Värmland	93
4.4.5 Region Västmanland	93
4.4.6 Region Örebro	94
4.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer.....	94
4.5.1 Bergslagens Räddningstjänst	94
4.5.2 Boverket	95
4.5.3 Bäcks Gård i Örebro AB	95
4.5.4 Bäring AB	95
4.5.5 Daniel Karlsson Transport AB.....	96
4.5.6 Dormens hembygdsförening.....	96
4.5.7 Ellevio.....	97
4.5.8 Elsäkerhetsverket	97
4.5.9 E.ON.....	98
4.5.10 Föreningen Kilsbergskanten	98
4.5.11 Församlingen Tysslingen	100
4.5.12 Gullspångsälvens vattenvårdsförbund	100
4.5.13 Hackvad Bygdeförening & Byalag.....	101
4.5.14 Hagaby Villaägareförening.....	101
4.5.15 Hidinge By Vatten samfällighetsförening.....	102
4.5.16 Hidinge Gård AB.....	103
4.5.17 Hidinge-Knista samfällighetsförening	104

4.5.18 Hjälmarens Fiskareförbund	105
4.5.19 Hjälmarens Vattenvårdsförbund.....	105
4.5.20 Jordbruksverket	106
4.5.21 Kanariefågeln's samfällighetsförening	106
4.5.22 Kristdemokraterna i Lekebergs kommun.....	107
4.5.23 Kristinehamns orienteringsförening.....	108
4.5.24 Lanna Potatis AB	108
4.5.25 Lantmäteriet.....	109
4.5.26 LRF Degerfors kommunavdelning	109
4.5.27 LRF Kristinehamn	110
4.5.28 LRF Lekeberg	110
4.5.29 LRF Värmland	112
4.5.30 LRF Örebro.....	112
4.5.31 LRF Örebro kommunavdelning	114
4.5.32 Luftfartsverket (LFV)	115
4.5.33 Lustiga Landet AB	115
4.5.34 Moderaterna i Lekebergs kommun.....	116
4.5.35 Myndigheten för civilt försvar (MCF)	116
4.5.36 Mälardalstrafik	117
4.5.37 Naturskyddsföreningen Örebro län	117
4.5.38 Närkes Ornitologiska Förening.....	119
4.5.39 Prästlönetillgångar i Karlstads stift (PLT)	119
4.5.40 Ragn-Sells Treatment & Detox AB.....	119
4.5.41 SJ AB	120
4.5.42 SMHI	120
4.5.43 Statens Fastighetsverk	121
4.5.44 Statens geotekniska institut (SGI).....	121
4.5.45 Strålsäkerhetsmyndigheten	121
4.5.46 Svenska kraftnät.....	121
4.5.47 Sveriges geologiska undersökning (SGU).....	122
4.5.48 Swerock.....	122
4.5.49 Tågåkeriet i Bergslagen (Tågab).....	123
4.5.50 Vattenfall Eldistribution	123
4.5.51 Vattenmyndigheten Västerhavets vattendistrikt	123
4.5.52 Vattenmyndigheten Västmanlands län.....	124
4.5.53 Verkan AB	124

4.5.54 Vänsterpartiet Lekeberg.....	124
4.5.55 Värmlands hembygdsförening	125
4.5.56 Örebro läns museum	125
4.5.57 Örebro universitet	126
4.5.58 Övriga berörda myndigheter och organisationer	127
4.6 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	127
4.6.1 Andra förslag på lokalisering.....	127
4.6.2 Jordbruksmark.....	129
4.6.3 Kartor och korridorer.....	131
4.6.4 Kulturmiljö.....	132
4.6.5 Landskap.....	133
4.6.6 Markinlösen och fastigheter	134
4.6.7 Naturmiljö	135
4.6.8 Om projektet.....	137
4.6.9 Om samrådet.....	139
4.6.10 Om bolaget Oslo-Stockholm 2.55	140
4.6.11 Rekreation och friluftsliv	142
4.6.12 Risker	142
4.6.13 Social hållbarhet	143
4.6.14 Stationslägen	144
4.6.15 Trafikering.....	145
4.6.16 Teknik.....	146
4.6.17 Vatten	147
4.6.18 Verksamheter	147
4.6.19 Ej projektrelaterat.....	148
5 Sändlista	149

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 projektet (Oslo-Stockholm 2.55 AB) de inkomna synpunkterna.

Två samråd har genomförts. Ett samråd inför länsstyrelsernas beslut om betydande miljöpåverkan pågick mellan 3 mars och 31 mars 2025. Under denna period fanns samrådsunderlaget tillgängligt digitalt på projektets webbsida 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.

Samråd inför val av lokaliseringsalternativ pågick mellan 9 mars och 17 april 2026. Under denna period fanns samrådshandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) tillgängliga digitalt på projektets webbsida nobelbanan.se och via en digital samrådsportal. Samrådshandlingen och MKB var även tillgängliga i fysisk form på Degerfors bibliotek, Fjugesta bibliotek, Karlskoga bibliotek, Kristinehamns bibliotek, Vintrosa bibliotek samt Örebro stadsbibliotek. Yttrandena berörde bland annat val av lokaliseringsalternativ, påverkan på fastigheter och verksamheter 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

2.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

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 län och Värmland i sina roller som kollektivtrafikmyndigheter samt övriga myndigheter och organisationer som kan antas vara berörda av aktuella frågeställningar. Allmänheten ingår även i samrådsretsen.

Samrådsretsen har bjudits in till samrådet genom mejl 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 nobelbanan.se har allmänheten bjudits in till tre öppna hus. Genom annonseringen har även en bredare allmänhet haft möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget.

Beslutet om betydande miljöpåverkan togs den 9 september 2025.

2.2 Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ

Samrådsretsen för samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ 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 län och Värmland i sina roller som kollektivtrafikmyndigheter samt övriga myndigheter och organisationer som kan antas vara berörda av aktuella frågeställningarna. Allmänheten ingår även i samrådsretsen.

Samrådsretsen har bjudits in till samrådet genom mejl och kungörelse i Nerikes Allehanda, Karlskoga Tidning-Kuriren, Nya Kristinehamns-Posten samt Post- och Inrikes Tidningar.

I annonserna fanns information om samrådet och var handlingar till samrådet fanns tillgängliga. I annonserna och via nobelbanan.se har allmänheten bjudits in till sex 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 tillgängligt digitalt på projektets webbsida nobelbanan.se och via en digital samrådsportal. Samrådsunderlaget var även tillgängligt i fysisk form på Örebro stadsbibliotek, Karlskoga bibliotek samt Kristinehamns bibliotek. Kapitel 3 färdigställdes och publicerades på hemsidan 2025-06-06.

Delta i tidigt samråd om

NOBELBANAN

En möjlig framtida järnväg mellan Kristinehamn och Örebro som knyter ihop Värmland och Mälardalen. I samrådsunderlaget presenteras det inledande arbetet med ändamål för järnvägen och förutsättningar i utredningsområdet.

Samrådstid: 3–31 mars 2025
Vill du veta mer, besök www.nobelbanan.se

Välkommen på 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

OSLO-STHLM 2.55
PROJEKT NOBELBANAN

Figur 1. Inbjudan till samråd, annons i Nerikes Allehanda (NA).

Delta i tidigt samråd om

NOBELBANAN

En möjlig framtida järnväg mellan Örebro och Kristinehamn, som knyter ihop Värmland och Mälardalen.

Samrådstid: 3–31 mars 2025

Välkommen på Öppet hus:
11 mars – Kristinehamn
17 mars – Degerfors
18 mars – Lekeberg (Fjugesta)

OSLO-STHLM 2.55
PROJEKT NOBELBANAN

Läs mer: www.nobelbanan.se



Figur 2. Inbjudan till samråd, annons i KT-Kuriren.

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 tillfället 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 207 yttranden. Av dessa var 139 yttranden från allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda. 10 yttranden kom från kommuner, 5 yttranden kom från regioner. Resterande 53 yttranden inkom från övriga 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 planlägningsprocessen, samla in förutsättningar till lokaliseringsutredningen och informera om arbetsprocessen med framtagande av samrådsunderlaget.

Samrådsmöten har även 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 planlägningsprocessen, samla in förutsättningar till lokaliseringsutredningen 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.

Samrådsmöte 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 Nobelbanan 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 mellan parterna.

Samrådsmöte har genomförts med Örebro Flygplats. Mötet har framför allt handlat om att utbyta 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 den 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. 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 planläggningsprocessen 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 planläggningsprocessen 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 utgör 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 behöva tas 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 Nobelbanan.

Kommentar:

Masshantering utgör 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 att beakta ovannämnda synpunkter i kommande arbete med lokaliseringsutredningen.

3.2.3 Länsstyrelsen i Örebro län

Riksintressen

Länsstyrelsen saknar i sammanfattningen en fullständig uppräkningslista 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 att 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 undvikas 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 vid 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 värdeetrakter är ett redskap för att styra prioriteringen av det statliga formella skyddet av skogar med höga naturvärden. I värdeetrakterna 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 vid 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 det fortsatta arbetet med 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 Förvarsinspektören 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 utredningsområdet. 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 järnvägspassage som anläggs så att anslutningen blir lämplig.

Generellt finns alltid en risk för vandringshinder då vattendrag kulverteras eftersom järnvägspassagen 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, uter 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 lokaliseringsutredningen (samrådshandling). 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 är öppna 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 att 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 måluppfyllelse, 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 i 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 samrådats 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 Mälardalen. 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 lokaliseringsutredningen 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.

Markföroreningar 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: Kulturreservaten Karlslund och Sommarro är kommunala kulturreservat 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 kulturmiljövården. 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 uppmärksammas. 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 vid 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 lokaliseringsalternativen 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 samråd 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 den till den 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 samråd 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 korridorer tas fram och sedan rangordnas . Efter att korridorerna tagits fram 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. Risken för allvarliga olyckor, inklusive sådana som orsakas av klimatförändringar, ska beaktas i miljöbedömningsprocessen.

MSB framför att samrådsunderlaget saknar i nuläget uppgifter kring översvämningsrisker samt Seveso-områden, vilket enligt samrådsunderlaget kommer att redovisas i lokaliseringsutredningen (samrådshandling).

MSB framför att inom utredningsområdet har karteringar gjorts för Svartån-Hjälmaren-Eskilstunaån och Gullspångsälven och Svartälven. För Örebro, som har identifierats ha en betydande översvämningrisk, 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 var 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 lokaliseringsutredningen.

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 sträckning 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 fordonskategori 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 (Tågab)

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 samt Degerfors och Karlskoga.

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 samråd 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 lokaliseringalternativen kommer att ske bland annat utifrån måluppfyllelse, 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 lokaliseringsutredningen.

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. Universitet 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 lokaliseringalternativen 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
- Riksantikvarieämbetet
- 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, berggrum, 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 ens 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 korridorer tas fram och sedan rangordnas. Efter att korridorerna tas fram 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 Kommunala 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 södra 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 överflödigt.

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 fraktgoods, 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 lokaliseringalternativ.

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 dimensionering 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 inför val av lokaliseringsalternativ

Samråd inför val av lokalisering pågick mellan 9 mars och 17 april 2026. Under denna period fanns samrådshandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen med tillhörande bilagor tillgängliga digitalt på projektets webbsida nobelbanan.se och via en digital samrådsportal.

Samrådshandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen var även tillgängliga i fysisk form på Degerfors bibliotek, Fjugesta bibliotek, Karlskoga bibliotek, Kristinehamns bibliotek, Vintrosa bibliotek samt Örebro stadsbibliotek.



DELTA I SAMRÅD OM

NOBELBANAN

9 MARS - 17 APRIL

Nu visar vi upp de olika alternativen för en möjlig framtida järnväg mellan Kristinehamn och Örebro.

ÖPPET HUS PÅ FÖLJANDE PLATSER:

Örebro 11 mars	Degerfors 18 mars
Fjugesta 12 mars	Vintrosa 23 mars
Karlskoga 17 mars	Kristinehamn 24 mars

DROP IN: 17.00-19.00
(PRESSTID: 16.00-17.00)

Läs mer här:
www.nobelbanan.se

OSLO-STHLM 2.55
PROJEKT NOBELBANAN

Figur 3. Inbjudan till samråd (annons).

Under samrådsperioden hölls öppna hus vid sex tillfällen.

- Det första tillfället hölls den **11 mars 2026** i lokal Regnbågen, Örebro kommun
- Det andra tillfället hölls den **12 mars 2026** i Lekebergskyrkan, Fjugesta kommun
- Det tredje tillfället hölls den **17 mars 2026** i Lokal Källaren i Folkets hus, Karlskoga kommun
- Det fjärde tillfället hölls den **18 mars 2026** i Folkets hus, Degerfors kommun
- Det femte tillfället hölls den **23 mars 2026** i Vintrosa Folkets hus, Vintrosa kommun
- Det sjätte tillfället hölls den **24 mars 2026** i Kristinehamn Conference Centre, Kristinehamn 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 382 yttranden. 308 yttranden inkom från allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda. 9 yttranden kom från kommunerna och 6 yttranden från regionerna. 25 yttranden kom från övriga myndigheter och organisation. Yttrandena inkom via den digitala samrådsportalens synpunktsformulär, mejl, post eller fysiskt samrådsformulär på öppet hus.

4.1 Enskilda samrådsmöten

Enskilda samrådsmöten har genomförts med ett antal kommuner, organisationer, företag, föreningar och myndigheter.

Syftet med samrådsmötena har varit att informera om aktuellt projektläge och föra en dialog om förutsättningar och hänsynstaganden i framtagandet av samrådshandlingen. En tjänstemannagrupp med representanter från berörda kommuner och region Örebro och region Värmland samt de två länsstyrelserna har deltagit i de enskilda samrådsmötena.

Enskilda samrådsmöten har genomförts med:

- Degerfors kommun
- E18-gruppen
- Föreningen Kilsbergskanten
- Försvarsmakten, Bergslagens artilleriregemente, A9
- Försvarsmakten, Försvarsstaben, Militär transport och logistik
- Handelskammaren i Mälardalen
- Handelskammaren i Värmland
- Karlskoga kommun
- Karlstad universitet
- Kristinehamns orienteringsklubb
- Kristinehamns kommun
- Lekebergs kommun
- LRF Lekeberg
- LRF ordförande Lekeberg
- LRF Värmland
- Länsstyrelsen Värmland
- Länsstyrelsen Örebro län
- Mälardalens högskola
- Mälardalsrådet
- Mälardalstrafik
- Region Stockholm
- Region Uppsala
- Region Värmland
- Region Västmanland
- Region Örebro
- Regional beredningsgrupp till Regionala chefssamverkansgruppen för verksamhetsområdet trafik och infrastruktur
- SJ AB
- Storfors kommun
- Svenska Turistföreningen
- Tågab
- Villingsbergs byalag
- VY
- Vätternvatten
- Örebro kommun
- Örebro universitet

4.2 Samråd med berörda länsstyrelser i Örebro och Värmlands län

Länsstyrelsen i Örebro län och Värmlands län har inkommit med ett gemensamt yttrande som sammanfattas nedan. Länsstyrelserna har även inkommit med separata kompletterande synpunkter gällande respektive län. Berörda myndigheters yttranden kompletteras som bilagor.

Länsstyrelsen välkomnar utredningsarbetet och konstaterar övergripande att underlaget är av god kvalitet, med ett djup och en bredd som gott och väl motsvarar förväntad omfattning för en anläggning som den aktuella.

Kriterier för urval och bortval samt viktning av kriterier

Länsstyrelserna anser att kriterierna är i grunden relevanta men sambandet mellan ändamål, kriterier, och urval behöver förtydligas.

Påverkan av till exempel stationslägen, följdinvesteringar och regionala effekter behöver bättre relateras till nyttobedömningen.

Länsstyrelserna bedömer, trots synpunkterna, att kriterierna på ett övergripande plan är funktionella. De efterfrågar dock en mer transparent metodik för hur alternativ rangordnas och väljs.

Länsstyrelserna ser gärna att viktningen mellan kriterierna behöver förtydligas och efterfrågar information om eventuella utslagsgivande faktorer.

Kommentar:

PM Alternativgenerering och bortval av alternativ har förtydligats kring hur kriterier har viktats vid bortval av lokaliseringsalternativ.

I den samlade bedömningen i samrådshandlingen har detta också tydliggjorts.

I samrådshandlingen finns beskrivning av viktning mellan utvärderingsaspekter i kapitel 10 - Samlad bedömning.

Värdera alternativ med stöd av skalor och matriser

Länsstyrelserna anser att det är otydligt hur de kvalitativa miljöbedömningarna har översatts till den jämförande skala som används i lokaliseringsutredningen.

De lyfter att det saknas transparens i hur värden som "måttlig" har omvandlats till plus/minus-skalan, att det är svårt att förstå hur den samlade bedömningen av alternativen ska göras samt att det behövs tydlighet i hur olika miljöaspekter ska vägas samman i nästa steg. De efterfrågar hur man i nästa skede har tänkt genomföra en samlad bedömning av varje lokaliseringsalternativ och hur de olika aspekterna ska viktas för att ge en ändamålsenlig och transparent samlad bedömning.

Genom att presentera en metod för hur nästa steg i analysprocessen mot en samlad bedömning ska gå till så hade länsstyrelserna lättare kunnat lämna framåtsyftande synpunkter.

Kommentar:

Samrådshandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med ett förtydligande av de jämförande skalorna som används. Skalan är ett hjälpmedel för läsaren för att tydliggöra hur jämförelserna har gått till. I kapitel "Samlad bedömning" beskrivs även metodiken för den samlade bedömningen.

Bortvalda alternativ

Länsstyrelserna anser att redovisningen av bortvalda alternativ är otydlig och svår att följa, vilket försvårar förståelsen av urvalsprocessen.

De lyfter att det saknas tydliga och begripliga motiveringar till varför vissa alternativ har valts bort. Den redovisade sammanställningen är för översiktlig och gör det svårt att förstå vilka faktorer som varit avgörande samt att beskrivningarna är så generella att de kan appliceras på flera olika alternativ, vilket minskar tydligheten.

Sammanfattningsvis efterfrågas en tydligare och mer transparent redovisning av urvalsprocessen och motiven bakom bortval av alternativ.

Kommentar:

Synpunkten har tagits emot och med anledning av detta har relevanta delar i PM Alternativgenerering och bortval av alternativ setts över och förtydligats.

Nollalternativ

Länsstyrelserna anser att nollalternativet är i huvudsak väl beskrivet. Jämförelser mot lokaliseringsalternativen kan dock underlättas genom att underlaget gör det lättare att utläsa hur stor del av ändamålet med Nobelbanan som förväntade reinvesteringar och utvecklingar av befintliga Värmlandsbanan hade kunnat uppnå.

Kommentar:

Samrådhandlingen har kompletterats med ett förtydligande av hur åtgärdsvalsstudien landat i steg 4-åtgärden Nobelbanan i stället för utvecklingsåtgärder av befintlig infrastruktur.

Landbro som koncept

Länsstyrelserna anser att bedömningen av landbrokonceptet är otillräckligt utvecklad i underlaget.

Det framförs att konceptet kan innebära väsentligt förändrade konsekvenser för miljö och omgivning, men att detta inte har analyserats i tillräcklig omfattning. Vidare anges att landbroar har potential att minska negativ påverkan på miljövärden, men att detta behöver utredas närmare.

Länsstyrelserna efterfrågar även en jämförande bedömning av hur landbrokonceptet påverkar de olika lokaliseringsalternativen, då det i nuläget inte framgår om konceptet påverkar alternativen likvärdigt eller kan förändra deras inbördes värdering.

Kommentar:

Lokaliseringsutredningen har utgått från konventionella anläggningstyper som förutsättning vid utvärderingen av lokaliseringalternativen.

Möjligheterna med landbrokonceptet redovisas översiktligt för att belysa potentialen att i senare planskede tillämpa landbro på delar av, eller längs hela, Nobelbanan. De positiva effekterna av landbro inom vissa aspekter behöver vägas mot eventuella negativa konsekvenser inom andra. Vid ett eventuellt senare skede av järnvägsplanen kan landbrokonceptets lämplighet att utvärderas i relation till konventionell järnväg i syfte att fastställa val av anläggningstyp.

Bedömningen av miljö och hälsa har utgått från en försiktighetsprincip att anta anläggningstyper som sannolikt riskerar en högre påverkan på värden. Mot bakgrund av resultaten från miljöbedömningar och övriga utvärderingsaspekter som ligger till grund för samlad bedömning bedöms rangordningen av lokaliseringalternativ inte förändras i ett scenario då landbro utgör en förutsättning.

Påverkan på riksintresse för transmissionsnät och dricksvattenförsörjning

Samtliga tre lokaliseringalternativ, inom den östra delen av utredningsområdet, omfattar riksintresseanspråk för transmissionsnätet för el. Myndigheten för civilt försvar bedömer att lokaliseringalternativen kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av riksintresseanspråken.

Länsstyrelserna delar myndighetens bedömning och anser att det fortsatta arbetet behöver bedöma påverkan på riksintresset. Havs- och vattenmyndigheten bedömer att man inte kan utesluta påverkan på riksintresse för vattenförsörjning. Detta behöver enligt Länsstyrelsen också utvecklas.

Kommentar:

Handlingarna har kompletterats med ett förtydligande kring riksintressen för eltransmissionsnät och vattenförsörjning. Aspekterna bedöms dock inte vara alternativskiljande.

Samlad bedömning i nästa skede

Länsstyrelserna ser att en förklaring av hur den samlade bedömningen är tänkt att genomföras hade varit till hjälp för utformandet av framåt-syftande och vägledande synpunkter, då det är lättare att se hur värdena kommer att viktas mot varandra.

Kommentar:

Vid tidpunkten för samrådet hade metoden för den samlade bedömningen ännu inte färdigställts. Efter samrådet har ett kapitel för samlad bedömning upprättats. I kapitlet beskrivs metoden för den samlade bedömningen, inklusive vilka aspekter som ligger till grund för bedömningen och hur dessa vägs mot varandra.

Totalförsvar

Länsstyrelserna ser positivt på en utökning och utveckling av järnvägsnätet i det geografiska området som Nobelbanan planeras.

Länsstyrelserna noterar att totalförsvar beaktas i kapitlet om förutsättningar i lokaliseringsutredningen och anser att detta perspektiv bör beaktas och omhändertas likt övriga aspekter även i avsnittet om konsekvenser.

Kommentar:

Samrådshandlingen har kompletterats efter samråd. I utvärderingen av lokaliseringsalternativens måluppfyllelse beskrivs numera hur lokaliseringsalternativens bidrag till ökad redundans kommer Försvarsmakten till nytta.

Olycksrisker och farliga verksamheter

Länsstyrelserna anser att det är svårt att utifrån den information som finns i samrådshandlingen bedöma vilken påverkan för olyckor de olika lokaliseringsalternativen kan komma att medföra. Det framförs också att det är svårt att bedöma hur stor risken är att omkringliggande verksamheter (exempelvis farliga verksamheter, Sevesoanläggningar och annan transportinfrastruktur) kan komma att påverka de olika utredda lokaliseringsalternativen.

Länsstyrelserna vill lyfta att det i Sevesodirektivets artikel 13 finns krav på att redovisa påverkan på infrastruktur och hur en eventuell olycka skulle påverka driften av i detta fall järnvägsanläggningen.

Där behövs också framgå om järnvägen skulle tillföra Sevesoanläggningens riskområde personer som exponeras för ett olycksscenario.

Vidare är det svårt att utläsa vad som ligger till grund för bedömningen att alternativen skiljer sig endast litet åt vad gäller risk för olyckor, farligt gods och Sevesoverksamheter. Att alternativ Svart med dess närhet till E18 skiljer ut sig något framgå, men vilka konsekvenser det kan leda till har inte bedömts.

Kommentar:

I detta tidiga skede görs endast översiktliga analyser av risken för olyckor och det är inte möjligt att beskriva mer detaljerade konsekvenser för områden runt banan på grund av att korridorerna är breda. Lokalisering av järnvägen inom korridoren görs vid ett eventuellt kommande skede av järnvägsplanen. I kommande skede kommer hänsyn tas till närhet till omkringliggande verksamheter, bostäder och annan infrastruktur. Förtydliganden kring potentiella konsekvenser av en olycka med farligt gods samt varför alternativ Svart bedöms vara något sämre än övriga alternativ har gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen.

Farligt gods

Länsstyrelserna ser att handlingarna bör förtydligas på punkten transport av farligt gods då det är otydligt om banan kommer att trafikeras med transporter av farligt gods eller ej. Länsstyrelsen bedömer att avsnittet risk och säkerhet bör kompletteras med en utvecklad bild av vilka de kortaste avstånden skulle kunna bli mellan banan och riskkällor och känsliga funktioner och en översiktlig bedömning av dess konsekvenser.

Kommentar:

Nobelbanan planeras för persontrafik men farligt gods kan i undantagsfall komma att transporteras på banan. På denna översiktliga nivå har inte minimiavstånd till riskkällor och känsliga funktioner varit en del av analysen men sådan hänsyn kommer att tas med vid ett eventuellt kommande skede av järnvägsplan.

Översvämning och skyfall

Länsstyrelserna anser att redovisningen av översvämningssrisker är otydlig och otillräcklig i underlaget.

Det framförs att begreppen 200-årsregn och 200-årsflöde behöver tydliggöras, samt att separata bedömningar bör göras för översvämning från skyfall, sjöar och vattendrag. Vidare betonas att anläggningen, som utgör samhällsviktig infrastruktur, bör dimensioneras utifrån höga flöden och nivåer (BHF/BHN) samt inkludera klimatfaktor.

Länsstyrelserna efterfrågar även att behov av åtgärder mot översvämning redovisas tydligare, och framhåller att val av sträckning bör ta hänsyn till översvämningssrisker snarare än att i efterhand åtgärda problemområden. Det anges också att åtgärder som översvämningsskydd kan medföra påverkan upp- och nedströms och därför behöver analyseras.

Vidare efterfrågas en mer robust klimatanpassning av anläggningen samt en redovisning av hur alternativen skiljer sig avseende översvämningssrisker och nödvändiga åtgärder.

Länsstyrelsen i Örebro län har inkommit med separata synpunkter på handlingarna. Handlingarna behöver kompletteras med samtliga relevanta översvämningsskarteringar för den aktuella sträckan. Mot bakgrund av skillnader mellan BHF och 200-årsflöde, samt att vissa skarteringar inte har beaktats, bedömer Länsstyrelsen att följande delsträckor särskilt behöver bli föremål för förnyad analys och bedömning: Flygplats nord, Knista, Flygplats öst och Lanna syd.

Kommentar:

Samrådshandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen har reviderats och förtydligats med avseende på bedömningen av översvämningssrisker. Projektet har följt Trafikverkets vägledningar för bedömning av översvämningssrisker. I detta tidiga skede är bedömning av påverkan från skyfall svårt att göra då sådana översvämningssområden finns utspridda över i princip hela utredningsområdet. En översiktlig analys visar att i de fall det finns lite större sådana områden sammanfaller de väl med översvämningssområden vid höga flöden. Vid ett eventuellt kommande skede av järnvägsplanen där projekteringen av järnvägen blir alltmer detaljerad kommer hänsyn tas till översvämning från skyfall.

En ny analys gällande översvämning vid höga flöden har gjorts och handlingarna har uppdaterats utifrån denna. I den nya analysen har skarteringen för Täljeån, Ölen och Garphytteån tagits med samt BHF/BHN använts. Slutsatsen är dock i stort sett densamma där alternativ som använder delsträckan Lanna syd är sämre än övriga då en järnväg i detta område sannolikt kommer kräva mer anpassningar och därmed innebära en högre kostnad. Texten i miljökonsekvensbeskrivningen har även kompletterats med exempel på anpassningsåtgärder som kan bli aktuella i områden som kan drabbas av översvämning.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelserna anser att bedömningen av påverkan på vattenmiljöer och grundvatten är otillräckligt redovisad i underlaget. Det framförs att det behövs en tydligare beskrivning av hur broar och andra konstruktioner kan påverka vattenmiljöer, inklusive effekter på botten, hydrologi och omgivande områden. Vidare efterfrågas en bättre motivering till bedömningen att påverkan på miljö kvalitetsnormer (MKN) är försumbar, samt att eventuella åtgärder och deras genomförbarhet redovisas.

Länsstyrelserna anser även att grundvattenfrågor behöver analyseras mer fördjupat, särskilt avseende små och känsliga magasin, samt att både kvantitativ och kemisk status ska beaktas. Det lyfts också att förändrade grundvattenförhållanden kan leda till spridning av föroreningar, inklusive PFAS, vilket behöver analyseras. Det är av vikt att projektet inte bidrar till ytterligare spridning av dessa ämnen.

Sammanfattningsvis efterfrågas en mer omfattande och tydlig analys av påverkan på vatten- och grundvattenmiljöer, inklusive risker, skyddsvärden och åtgärdsbehov.

Kommentar:

Texten i miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med fler exempel på åtgärder för att minska påverkan på vattenmiljöer.

Detaljerade utredningar utförs inte i lokaliseringsutredningen eftersom valet av exakt järnvägssträckning och utformning av tunnlar och andra djupgående konstruktioner ännu inte är fastställda. Det krävs mer detaljerade geotekniska och hydrogeologiska undersökningar för att kunna göra tillförlitliga bedömningar av risker och behov av skyddsåtgärder på platsnivå. Dessa utredningar kommer att utföras när mer detaljerade handlingar tas fram inom ramen för järnvägsplanen och tillståndsprövningen enligt miljöbalken.

Vid eventuellt kommande skede av järnvägsplanen kommer frågor om möjlig hydraulisk kontakt mellan olika grundvattenmagasin och risk för spridning av föroreningar, särskilt i samband med tunnelarbeten, att utredas vidare.

I detta skede är det inte möjligt att göra detaljerade bedömningar av påverkan på enskilda grundvattenförekomster eller föroreningssituationer på platsnivå.

Vid eventuellt kommande skede av järnvägsplanen kommer frågan om grundvattnets kemiska status och risken för spridning av föroreningar att få ett särskilt fokus.

Dessa fördjupade utredningar, tillsammans med en tydlig redovisning av status, riskbedömning och eventuella skyddsåtgärder, ligger sedan till grund för den eventuellt kommande järnvägsplanen och dess miljökonsekvensbeskrivning. Arbetet sker i nära dialog med berörda tillsynsmyndigheter och uppdateras utifrån ny kunskap och inkomna synpunkter under samrådsprocessen.

Vattenmiljöer

Länsstyrelserna ser ytterligare en brist i nuvarande underlag gällande bedömningen av påverkan på övriga vattenområden, våtmarker och liknade. Det behöver klargöras hur dessa områden kan påverkas inom respektive delsträcka.

I det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen behöver påverkan på yt- och grundvatten samt de miljöeffekter som följer tydliggöras. Det räcker inte att jämföra alternativen med varandra, det måste också framgå hur alternativen förhåller sig till opåverkade förhållanden (nollalternativet). Utifrån tillgängligt underlag är det inte möjligt att bedöma den faktiska graden av försämring i jämförelse med nuvarande miljöstatus.

Länsstyrelserna konstaterar vidare att naturvärdesinventeringen identifierar flera vattendrag med höga naturvärden. Det kan dock konstateras att rödlistade vattenlevande arter saknas i redovisningen i Bilaga 3. Dessa arter bör inkluderas för att ge en mer fullständig och ändamålsenlig bild av områdets ekologiska värden och känslighet. Hänsyn bör även tas till semiakvatiska arter vilka är beroende av att kunna passera via torra strandzoner.

Kommentar:

Bedömningarna i miljökonsekvensbeskrivningen jämförs med nollalternativet. I de flesta fall uppstår ingen större påverkan på vattenområden. Detta förutsätter att rekommendationer om exempelvis att järnvägen ska passera vattendragen på broar i stället för omledning eller inträngning av vattenområdet efterlevs. Bedömningen utgår ifrån vad som kan förutses i detta skede. Vid framtagandet av en järnvägsplan kommer mer detaljerade utredningar gällande vattenmiljöer att göras.

Inga akvatiska inventeringar genomförs i lokaliseringsutredningen.

Buller

Underlaget anger att skottbuller från skjutfälten påverkar utredningsområdet, men denna påverkan är främst begränsad till de nordliga delarna där nedslagsplatserna är lokaliserade. I de södra delarna finns fortfarande större sammanhängande områden med upplevelse av tystnad och stillhet utan påtaglig påverkan från skjutfältsverksamheten och detta behöver framgå och beaktas tydligare.

Kommentar:

Samrådshandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen har förtydligats efter samråd för att tillmötesgå synpunkten.

Naturmiljö

Länsstyrelserna anser att projektet bör överväga att i den samlade bedömningen av påverkan på naturmiljö lyfta viktiga faktorer såsom kluster av skyddade naturområden, värdetrakter inom den gröna infrastrukturen, risker för fragmentering av värdefulla landskap samt påverkan på riksintressen för naturvård.

Utredningsområdets värdetrakter för skogliga naturvärden behöver beskrivas och värderas med utgångspunkt i att även områden utanför formellt skyddade områden kan hysa stora naturvärden. Den nuvarande beskrivningen är kortfattad, vilket riskerar att ge en missvisande bild av områdets naturvärden.

Beskrivning av direkta och indirekta miljöeffekter finns översiktligt beskrivet för Natura 2000, dock saknas denna beskrivning för riksintressen och andra områden med höga naturvärden. En tunnel beskrivs som en åtgärd som kan minska påverkan på exempelvis riksintresset Lekhyttan. Länsstyrelserna efterfrågar dock en redovisning av vilken påverkan som uppstår vid tunnelanläggning i olika miljöer och under olika förutsättningar och teknikval. För Natura 2000-områden redovisas sådan påverkan i de fall dessa förväntas påverkas negativt, men motsvarande analys saknas för riksintressen och andra skyddsvärda områden.

Det behöver tydligare framgå vilka eventuella konsekvenser tunnelanläggning får för hydrologi och lokalklimat.

Länsstyrelserna uppmärksammar att det saknas uppgifter om värdetrakt för skogliga naturvärden samt riksintressen för naturvård och friluftsliv i tabell 6 i samrådshandlingen. De anser också att det bör övervägas om tabellen har ett värde i sammanhanget när den inte är fullständig.

Kommentar:

De nämnda faktorer som Länsstyrelsen efterfrågar hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen och i den samlade bedömningen av påverkan på naturmiljö lyfts skyddade naturområden, risker för fragmentering samt ekologiska samband.

Givet utredningsområdets storlek har det inte varit möjligt att inventera hela utredningsområdet i fält. Tidigt i lokaliseringsutredningen fanns det därför ett behov av att sälla bort ytor och sortera fram de ytor som skulle inventeras. Inventeringarna av värdetrakter för skogliga naturvärden har i detta skede av lokaliseringsutredningen avgränsats till områden med formellt skydd (naturreservat och Natura 2000-områden) och områden som projektet bedömt kan hysa värden. Det innebär att vissa områden har mer underlag än andra.

Justering i miljökonsekvensbeskrivning har gjorts för att tillmötesgå synpunkt angående beskrivning av riksintressen och andra områden med höga naturvärden. Miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras med en tabell för påverkan på riksintressen, skyddade områden och skyddade arter.

Förklarande text kopplat till tabellerna 5 och 6 i samrådshandlingen har förtydligats.

I detta tidiga skede görs inte de detaljerade utredningarna Länsstyrelsen efterfrågar angående tunnelanläggning. Aspekterna bedöms inte vara alternativskiljande utan informationen som har samlats in om anläggningstyper har skett på en övergripande nivå för att kunna jämföra korridorerna mot varandra.

Områdesskydd och riksintressen för natur

Underlaget redovisar var områdesskydd förekommer inom de aktuella alternativen men går inte in på en kvalitativ bedömning av dessa områden. Länsstyrelserna anser därför att det generellt saknas analyser av hur dessa områden kan komma att påverkas av en ny järnväg. Det behöver framgå vilka värden som kan komma att försämrats eller helt gå förlorade vid genomförande av projektet. För att möta detta behov behöver utredningen gå något djupare in på vad de olika områdena syftar till att skydda.

I miljökonsekvensbeskrivningen behöver det framgå vilken negativ påverkan som uppstår utifrån respektive alternativ och anläggningstyp även vad gäller indirekt påverkan på Natura 2000-områden och riksintressen för naturvård.

Länsstyrelsen i Örebro län har inkommit med separata synpunkter rörande områdesskydd. I underlaget saknas information om Länsstyrelsens planerade områdesskydd. Särskilt vill Örebro Länsstyrelse framhålla den planerade utvidgningen av reservatet Jönsaskogen, Vinterbron och Sveafallen samt det planerade reservat för Hyddan.

Kommentar:

Den skyddade naturen som tangerar lokaliseringsalternativen beskrivs översiktligt i samrådshandlingen i syfte att möjliggöra jämförelse mellan alternativen. En mer detaljerad analys görs vid ett eventuellt kommande skede av järnvägsplanen.

Artförekomster

Länsstyrelserna anser att det saknas en analys av vilka konsekvenser projektet kan få för exempelvis större rovfåglar samt för arter knutna till vattenmiljöer. Det behöver därför framgå vilka miljöer de registrerade arterna är knutna till samt hur dessa miljöer kan komma att påverkas av projektet.

De arter som rapporterats i Artportalen ger en indikation på vilka naturtyper och naturvärden som förekommer i området som helhet.

De bör därför inte enbart betraktas som enskilda observationer att ta hänsyn till, utan bör ingå i en samlad bedömning av områdets ekologiska värden baserat på tillgänglig artkunskap.

Länsstyrelsen anser att övriga alternativ innehåller känsliga miljöer som projektet bör överväga att utreda på motsvarande vis som de gjorde för ett alternativ genom Karlskoga för att ge en rättvisande bild av påverkan på dessa natur- och friluftslivsvärden.

Länsstyrelsen i Örebro har inkommit med separata synpunkter rörande artförekomster. Området söder och öster om Lunnasjön utgör en unik naturmiljö med särskild geomorfologi och kryptogamflora. Länsstyrelsen bedömer att sådana områden inte beskrivs tillräckligt i miljökonsekvensbeskrivningen och att naturvärdenas betydelse riskerar att underskattas.

Kommentar:

Projektet har tagit hänsyn till de skyddsklassade arterna. Ingen djupare analys eller artinventering har skett inom ramen för denna lokaliseringsutredning. De detaljerade utredningar som Länsstyrelsen efterfrågar bedöms inte vara alternativskiljande utan görs vid ett eventuellt kommande skede. Syftet med utredningen är att samla in information på en övergripande nivå för att kunna jämföra korridorerna mot varandra.

En fördjupad utredning av passagen genom centrala Karlskoga gjordes för att säkerställa och tydliggöra motiv till varför alternativet valts bort. Alternativet utgör således ett bortvalt alternativ.

Till skillnad från övriga delsträckor utgör passagen genom centrala Karlskoga en passage genom tätbebyggd stadsmiljö. Dessa förutsättningar innebär omfattande begränsningar av frihetsgraden av var en järnväg kan dras. En möjlig dragning genom samhället har därför bedömts kunnat avgränsas till en specifik spårlinje. Detta till skillnad från övriga delsträckor där större frihetsgrad för utformning av järnvägen bedömts vara möjlig. Utredningen av passagen genom Karlskoga har således inte fördjupats mer än övriga delsträckor, däremot har lokala förutsättningar resulterat i att en mer exakt lokalisering av delsträckan varit möjlig att ta fram i ett tidigt utredningsskede.

Alternativ som inte valts bort och presenterats på samråd har utretts och presenterats på en likvärdig detaljeringsnivå.

Riksintressen

Länsstyrelsen i Örebro har inkommit med separata synpunkter rörande riksintressen. Påtaglig skada på riksintresse har angetts som grund för bortval av alternativ Centrala Karlskoga, Sälsjön syd, Ölen, Multen, Fjugesta nord, Fjugesta syd.

Likvärdig beskrivning och bedömning behöver göras för kvarvarande alternativ som förläggs inom riksintressen, vilket gäller till exempel Flygplats nord, Lanna väst, Knista, Kilsbergen nord och Kilsbergen syd. Länsstyrelsen saknar en bedömning gällande varför dessa alternativ inte anses orsaka påtaglig skada på riksintressen.

Kommentar:

I miljökonsekvensbeskrivningen och lokaliseringsutredningen har projektet tillämpat flera rimlighetskriterier vid urval och bortval av delsträckor, där påverkan på riksintressen för naturvård, kulturmiljö och friluftsliv är en av flera viktiga aspekter. Vid värderingen har projektet särskilt identifierat platser där risken för påverkan på riksintressen bedömts som betydande, men det har inte gjorts någon självständig prövning eller slutbedömning av vad som utgör "påtaglig skada", då denna bedömning ankommer på myndighet.

I stället redovisas för varje bortvald delsträcka de huvudsakliga skälen till bortval i samrådshandlingen, vilket kan inkludera, påverkan på känsliga natur- och kulturmiljöer samt, i vissa fall, risk för påverkan på riksintressen.

Utredningen har tillämpat en metodik där delsträckor som bedömts jämförbara med varandra provas mot varandra utifrån rimlighetskriterierna nytta, kostnad och omgivningspåverkan. Definitionen av jämförbara delsträckor är att de ska bidra med en likvärdig funktionalitet. Detta innebär att delsträckorna ska möjliggöra angöring till samma stationsläge (stationsläget söder om Karlskoga eller i Degerfors).

Finns det bara en delsträcka som möjliggör angöring till ett specifikt stationsläge genomförs ingen jämförande rimlighetsprövning av delsträckan. Skälet till detta är att säkerställa ett möjliggörande av stationslägena i Degerfors och Karlskoga då dessa bedömts varit kritiska för uppfyllnad av ändamålet.

I en jämförande rimlighetsprövning har potentiell påverkan på riksintresse, som ingår i kriteriet omgivningspåverkan, kombinerats med urvalskriterierna nytta, kostnad och annan omgivningspåverkan.

Förklaringen till varför nämnda delsträckor som innehåller riksintressen inte valts bort kan därför vara att det saknas en jämförbar delsträcka med likvärdig funktionalitet, att risk för påverkan på riksintressen inom delsträckan varit låg eller att en högre nytta eller lägre kostnad motiverar risken för påtaglig skada på riksintresset. Motiveringen till bortval av delsträckorna Fjugesta nord och Fjugesta syd i tabell 6 i miljökonsekvensbeskrivningen gav dock felaktigt intrycket av att dessa delsträckor valts bort enbart på grund av intrång i riksintresse. Dokumentet har kompletterats med ett tydliggörande kring att dessa alternativ inte uppfyllde kriterierna omgivningspåverkan.

Vidare kommer, vid ett eventuellt kommande skede av järnvägsplan och fortsatt utredning, tydligare beskrivning hur påverkan på riksintressen kan undvikas eller minimeras genom lokalisering och utformning. Även eventuella skydds- och kompensationsåtgärder kommer då att redovisas för att ge ett transparent och tydligt underlag för den prövning som ansvarig myndighet slutligen genomför.

Miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras med en tabell för påverkan på riksintressen, skyddade områden och skyddade arter.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen anser att bedömningen av påverkan på kulturmiljövärden är otillräcklig och riskerar att bli missvisande. Det framförs att bedömningen av arkeologin i huvudsak baseras på kvantitativa uppgifter (antal fornlämningar), medan en kvalitativ värdering saknas, vilket är avgörande för att bedöma påverkan och prövning.

Vidare anges att skillnader i kunskapsläge mellan områden, exempelvis längs E18 där fler arkeologiska undersökningar genomförts, riskerar att ge en snedvriden bild av påverkan. Det är alltså sannolikt en bild som snarare speglar de arkeologiska åtgärder som har utförts där, än en rättvisande bild av det totala fornlämningsbeståndet längs de olika lokaliseringalternativen.

Länsstyrelsen efterfrågar även en mer helhetsbaserad bedömning av landskapets kulturmiljö, då påverkan i tidigare opåverkade miljöer och värdefulla landskap kan underskattas.

Det framhålls att påverkan i flera delsträckor och alternativ bedöms vara större än vad som anges i miljökonsekvensbeskrivningen, särskilt i känsliga kulturmiljöer och odlingslandskap.

Inom utredningsområdet finns tre vattendrag som är klassade som särskilt värdefulla ur kulturmiljösynpunkt. Denna status innebär inte ett officiellt skydd men Länsstyrelsen uppmanar projektet att försöka bedöma påverkan på även sådana ej skyddade värden. De aktuella vattendragen är Svartälven (berörs av delsträcka Säljön nord och Degerfors), Möckeln (berörs av utredningssträckorna Karlskoga syd och Kilsbergen nord), samt Svartån (berörs av delsträcka Flygplats öst).

Vidare efterfrågas en tydligare redovisning av påverkan på särskilt värdefulla miljöer, inklusive vattendrag, bebyggelsemiljöer och riksintresseområden, samt hur dessa har beaktats i bedömningarna.

Länsstyrelsen vill påpeka att många av de övriga kulturhistoriska lämningar som tidigare registrerats längs delsträckorna med reviderad bedömning snarare kan klassas som fornlämningar.

Sammanfattningsvis anses att påverkan på kulturmiljön generellt är underskattad och behöver analyseras och redovisas tydligare och mer samlat.

Länsstyrelsen i Värmlands län har inkommit med separata synpunkter kopplat till kulturmiljö. I utredningen uppges att Kristinehamn utgör en regionalt utpekad kulturmiljö men det saknas en bedömning av påverkan. Enskilda objekt i utpekade miljöer beskrivs men en helhetsbedömning är inte möjlig att göra.

Även Länsstyrelsen i Örebro län har inkommit med separata synpunkter kopplade till kulturmiljö. Kulturmiljöer där tydligare redovisning av eventuell påverkan, försiktighetsmått samt kompensationsåtgärder behöver utvecklas är riksintresseområdena Vintrosa och Lekhyttan, området kring det statliga byggnadsminnet Villingsberg.

Vidare behöver den totala påverkan på särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer längs alternativen med sträckning i berörda stadsområden (Örebro, Degerfors), tätorterna Lanna, Vintrosa och Mullhyttan samt passagen över Möckeln tydligare konsekvensbeskrivas.

Kommentar:

Ingen djupare analys för kulturmiljö har skett inom ramen för denna lokaliseringsutredning. De detaljerade utredningarna som Länsstyrelsen efterfrågas kommer genomföras vid ett eventuellt nästa skede av framtagandet av en järnvägsplan.

Syftet med lokaliseringsutredningen är att samla in information på en övergripande nivå för att kunna jämföra korridorerna mot varandra. Kulturmiljökapitlet i miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs övergripande och bygger på befintliga skydd och utpekanden. Antalet lämningar, lämningstyper m.m. har därför varit grunden i analysen. Tabellerna har tagits bort (för att minska det kvantitativa) och resonemang har lagts till kring de övergripande fornlämningslandskapen och hur dessa riskerar att påverkas.

På grund av utredningsområdets omfattning och projektets detaljeringsnivå har bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen utgått från befintliga skydd, och det har inte funnits förutsättningar att bedöma företeelser som inte är skyddade.

Där befintliga beskrivningar och motiv kopplar till ett större landskapsperspektiv har det beaktats i bedömningen för delsträckorna, men att arbeta med ett utvidgat perspektiv utanför de utpekade områdena har inte varit möjligt inom ramen för en skrivbordsutredning. Påverkan på landskapsnivå utanför skyddade/utpekade områden framgår tydligare i bedömningen av lokaliseringsalternativen, som har ett mer utvidgat perspektiv än bedömningarna av delsträckorna.

Gränserna för delsträcka Degerfors har justerats och omfattar nu inga värdefulla byggnader. Delsträckan omfattar befintlig järnvägsbank och effekterna har därmed bedömts som små, då stråket redan präglas av järnvägen.

Försiktighetsmått och kompensationsåtgärder beskrivs inte i detta skede, utan miljökonsekvensbeskrivningen syftar till att beskriva vilka värden som riskerar att påverkas. Statligt byggnadsminne Villingsberg har inte inkluderats i miljökonsekvensbeskrivningen då det ligger utanför närmaste delsträcka (Kilsbergen nord) och skiljs från denna genom E18 och skog. Total påverkan på tätorterna Lanna, Vintrosa och Mullhyttan (utanför de berörda områden som pekats ut i KMP) kräver en detaljeringsgrad som inte bedöms vara lämplig i detta skede.

Delsträckorna genom Örebro stad har smalnats av och följer nu i huvudsak befintligt markreservat för Nobelbanan eller befintlig järnvägsbank.

Passagen över Möckeln har beskrivits i den mån det bedöms påverka den utpekade miljön vid Knutsbol och texten har justerats, men det har i detta skede inte funnits förutsättningar för en bedömning av passagens konsekvenser för det utvidgade landskapsrummet kring Möckeln.

Bedömningen för Kristinehamn har justerats med förtydliganden om vad som bedöms påverkas. Gällande de regionala kulturmiljöerna har Marieberg utgått i och med justering av delsträcka Kristinehamn syd. I Björneborg har delsträckan smalnats av och bedömningen för stadsbilden kvarstår. För Gustavsvik-Östervik har texten justerats så att landskapsperspektivet blir tydligare. Järsberg-Södra Dye har ej inkluderats i miljökonsekvensbeskrivningen då miljön ligger ganska långt utanför delsträckan, och den del av delsträckan som passerar kulturmiljön ligger i anslutning till befintlig järnväg. Vidare skymms befintlig järnväg till stora delar åt väst genom en skogsridda. En utvidgning av järnvägen bedöms därför inte påverka kulturmiljön visuellt.

Friluftsliv och rekreation

Länsstyrelsen bedömer att påverkan på friluftsliv och rekreation för alternativ Svart och alternativ Grön är större än vad utredningen kommit fram till.

Påverkan på rekreation och friluftsliv inom de södra alternativen genom Kristinehamn bedöms i dokumentet vara försumbar, vilket är en bedömning som Länsstyrelsen delar.

Projektets samlade påverkan på friluftslivet i området Södra Kilsbergen i Örebro län är däremot stora för invånarna i den västra delen av utredningsområdet och underlaget bör återspegla detta.

Länsstyrelsen i Värmlands län har inkommit med separata synpunkter rörande rekreation och friluftsliv. Det är av vikt att lyfta att påverkan på ett område av lokal betydelse kan leda till större konsekvenser än påverkan på ett område av riksintresse för friluftslivet, beroende på hur respektive område berörs.

Den tätortsnära naturen är mycket viktig för rekreation och friluftsliv i vardagen, och därmed den natur som har störst potential att bidra positivt till en bättre folkhälsa, helt oavsett om den är av riksintresse eller enbart lokal betydelse.

I Kristinehamn bedöms alternativen Svart och Grön ge större negativa konsekvenser för de lokala friluftsvärdena i tätortsnära natur än för de friluftsvärden som är knutna till riksintresset för friluftsliv vid Väneren.

Det är oklart om Försvarsmaktens etablering av regementet A9 vid Harberget i östra Kristinehamns och den totala minskning av tätortsnära naturområden i östra Kristinehamn samt de lokala värden som ovan beskrivits har vägts in i bedömningen av påverkan från ny järnväg i alternativ Grön och Svart.

Länsstyrelsen i Örebro län har inkommit med separata synpunkter på rekreation och friluftsliv. I värdebeskrivningarna för riksintressena för friluftsliv framgår vilka värden som ligger till grund för utpekandet och dessa behöver tydligt redovisas och beaktas i analysen. Detta är särskilt angeläget i områden såsom Kilsbergen och Södra Kilsbergen, där friluftslivsvärdena inte enbart är knutna till specifika skyddade områden utan till landskapet som helhet. Det handlar bland annat om upplevelsevärden såsom vildmarkskänsla, orörd natur, sammanhängande gröna stråk och stillhet, vilka behöver belysas i större utsträckning. Vandringslederna Tio sjöars led och Angsjöleden påverkas av delsträckan Kilsbergen nord och bör beskrivas.

Kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen fokuserar på regionala och nationella värden, inte lokala. Detta för att det skulle kräva en detaljeringsgrad som inte bedöms vara lämplig i detta skede. Projektet har sett över formuleringen så att det inte skrivs "påtagligt". Eftersom projektet befinner sig i ett tidigt skede utan planerad byggstart har ingen hänsyn tagits till andra projekt vad det gäller miljöaspekterna, till exempel för ny infrastruktur, som kan komma att genomföras samtidigt med Nobelbanan.

Dessa aspekter kommer att analyseras mer ingående vid eventuellt kommande skede. Tätortsnära rekreationsområden och riksintressen har ingått i konsekvensbedömningarna utifrån de bedömningsgrunder som redovisas i dokumentet.

Miljökonsekvensbeskrivningen har förtydligats med att bedömningen baseras på att antagen anläggningstyp genom tätortsnära natur Kaffeberget Hultet är bro. Dessutom har bedömningen av effekten av intrånget i riksintresset FS 03 Väneren Norra skärgården setts över och justerats.

Bedömningarna i miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats så att de tydligare kopplar mot de värden som ligger till grund för utpekande av riksintresset. Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av Tio sjöars led och Angsjöleden.

Massbalans

Projektet innebär, i alla lokaliseringsalternativ, att stora mängder massor måste hanteras. I detta skede kan inte en detaljerad beskrivning förväntas men en översiktlig, grov uppskattning, av projektens olika karaktär i förhållande till denna fråga bör gå att redovisa för att ge en bättre bild av följd effekter av ärendet.

Kommentar:

I detta utredningsskede har en översiktlig bedömning av massbalans genomförts i kapitel 7.1 i samrådshandlingen. Bedömningen är gjord utifrån lokaliseringsalternativens övergripande förutsättningar. En mer detaljerad bedömning än det som framgår i samrådshandlingen bedöms kräva djupare linjestudier, vilket genomförs i ett senare skede inom ramen för upprättande av järnvägsplan.

Miljöfarlig verksamhet

Länsstyrelsen i Örebro län har inkommit med separata synpunkter kopplat till miljöfarlig verksamhet. Länsstyrelsen konstaterar att delsträckorna Flygplats nord och Flygplats öst behöver förhålla sig till Hulinge askdeponi. Ett större område kring deponin omfattas av kommunala planbestämmelser med restriktioner för markanvändning, med anledning av pågående läckage av bland annat salter.

Direkt öster om deponin ligger den nedlagda Berglunda bergtäkt, som har efterbehandlats genom utfyllnad med leror från bostadsbebyggelse i Örebro. Väster om Hulinge deponi pågår planering för en ny bergtäkt. Länsstyrelsen saknar en diskussion kring detta och önskar ett resonemang kring ytterligare kostnader avseende tunnel- eller brolösning.

Kommentar:

Projektet har gjort bedömningen att Hulinge Askdeponi endast belastar delsträcka Flygplats nord, då delsträcka Flygplats öst löper söder om askdeponin. Text avseende Hulinge Askdeponi har utvecklats i miljökonsekvensbeskrivningen samt i samrådshandlingen.

I övrigt har en avgränsning gjorts avseende miljöfarliga verksamheter, där de miljöfarliga verksamheter som är registrerade som tillståndspliktiga hos Länsstyrelsen har inkluderats i utredningen. På så sätt erhålls en översiktlig och jämförbar bild av verksamheter som skulle kunna medföra en negativ påverkan på omgivningen.

Berglunda bergtäkt är varken en tillståndspliktig verksamhet eller har tilldelats en riskklass, vilket innebär att den ej har inkluderats. Planering för en ny bergtäkt väster om askdeponin har inte heller den inkluderats, då det inte i nuläget är en tillståndspliktig eller riskklassad verksamhet.

Medskick för fortsatt planeringsarbete

I fortsatt planeringsarbete behöver projektet beakta Naturrestaureringsförordningen och möjligheterna att efterleva krav i denna.

De efterfrågar även inlagda lokaliseringsalternativ i kartorna.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Naturrestaureringsförordningen kommer beaktas vid eventuellt fortsatt skede, se kapitel "Fortsatt arbete" i samrådshandlingen. Kartorna har uppdaterats med inritade alternativ i kartorna.

4.3 Samråd med berörda kommuner

Nedan redovisas sammanfattade yttranden från berörda kommuner.

4.3.1 Degerfors kommun

Degerfors kommun ser att alternativ Gul är det mest fördelaktiga alternativet. Kommunen har även inkommit med information kring ett antal målpunkter.

Kommunen bedömer att alternativ Svart innebär påverkan på särskild värdefull miljö, byn Knutsbol öster om sjön Möckeln, som även är utpekad i kommunens kulturmiljöprogram. Kommunen lyfter att alternativ Svart även kommer påverka landskapsbilden samt boende i området.

Kommunen är även kritisk till att bro över Möckeln innebär en ökad ljudnivå som riskerar spridas och påverka såväl boende som det rörliga friluftslivet.

Kommunen vill att en brokonstruktion anpassas till fågellivet och uppmärksammar att vattenskyddsområdet för Degernäs vattentäkt berörs av bron vilket innebär att vattenkvaliteten inte får påverkas, särskilt inte vid eventuell byggnadsfas.

Kommunen påpekar att en bro över Möckeln har tagits bort från kommunens översiktsplan från 2016. Om Svart alternativ innebär att persontrafiken på Värmlandsbanan kommer att minska eller helt upphöra innebär det en mycket stor förlust för Degerfors.

Kommunen anser att alternativ Grön innebär för stor påverkan i Degerfors tätorts befintliga bebyggelse. Kommunen pekar ut norra Strömtorp, östra Jannelund, Kanada och bron över Letälven som särskilt känsliga passager. Särskilt känsligt är östra Jannelund som är utpekad som en särskilt värdefull miljö i kommunens kulturmiljöprogram. Kommunen bedömer att värdefulla kulturbyggnader och kulturmiljöer skulle försvinna samt att centrum skulle urholkas. Kommunen anser även att alternativet riskerar medföra en försämrad livsmiljö.

I alternativ Gul körs storregional trafik samt godstrafik på befintligt spår genom Degerfors centrum. Dubbelspår krävs endast vid nytt stationsläge vilket bör innebära att östra Jannelund/Kanada inte berörs.

Kommunen är positiva till ett stationsläge i centrum. Kommunen menar att ett nytt stationsläge i centrum kan bidra till utveckling och många möjligheter.

Kommunen uppmärksammar förskolan Herrgården som ligger i direkt anslutning till järnvägsspåret men som med stor sannolikhet kommer att omlokaliseras på sikt. Kommunen uppmärksammar bullerutredningen som genomfördes 2008 som visade bullernivåerna vid en flytt av stationen endast ändras marginellt jämfört med idag, men om stationsläget blir aktuellt behöver en ny bullerutredning genomföras utifrån de nu gällande förutsättningarna. Kommunen menar att sträckningen förutsätter stor hänsyn vid passage vid Ölsboda Herrgårdsmiljö och över Letälven. Befintlig järnvägssträckning ligger som närmast 75 m från byggnadsminnesområdet Ölsboda som är utpekad i kommunens kulturmiljöprogram. I denna känsliga miljö anser kommunen att det är viktigt att befintlig sträckning nyttjas och att ingen del av anläggningen placeras närmare byggnadsminnesområdet.

Kommunen anser att störst negativ konsekvens får sträckningen österut inom södra Kilsbergen där bansträckningen inkräktar på ett stort opåverkat område och skapar barriäreffekt. De goda fysiska förutsättningar som finns för att etablera en station centralt i Degerfors tätort inklusive den regionala tillväxt detta skulle medföra och de måttliga negativa konsekvenser som påvisats gör att Gult alternativ föreslås förespråkas.

Kommunen uppmärksammar felaktiga och bristande beskrivningar i PM Delsträckor bilaga 2, sidan 74: Hela Degerfors tätort är inte utpekad som en värdefull kulturmiljö. I anslutning till järnvägen är det Östra Jannelund och Medborgarplatsen som är utpekade. Om Medborgarhuset, som numera benämns Nämndhuset, noteras bör även Folkets hus nämnas.

Det är även otydligt vad som menas när det står att den nya järnvägen föreslås utföras som en lång bro. På sidan 76 är det viktigt att även nämna närheten till Ölsboda herrgård som är ett byggnadsminne beslutat av Länsstyrelsen.

Kommentar:

Yttrandet noteras. PM Delsträckor har kompletterats med informationen från kommunen. Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera en rangordning av lokaliseringsalternativen, där den bästa lösningen avser det alternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att rangordning av lokaliseringsalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga effekter och konsekvenser för miljö, hälsa och sociala värden, teknisk genomförbarhet, anläggningskostnad, måluppfyllelse och samråd. De olika aspekter som Degerfors kommun lyfter fram kommer att vara en del av utvärderingsmaterialet vid rangordning av alternativ.

Bedömningar angående boendemiljö, vilket exempelvis innefattar buller och barriäreffekter, görs mer övergripande i detta skede då det inte är fastställt var inom korridoren en ny järnväg anläggs.

4.3.2 Karlskoga kommun

Karlskoga kommun bedömer att alternativ Svart sammantaget är det enda alternativ som fullt ut möter kraven på kapacitet, robusthet och långsiktig systemeffektivitet för en ny järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm.

Kommunen ser att en investering av denna omfattning kräver lösningar utan inbyggda kapacitetsbegränsningar, och dubbelspår längs hela sträckan är därför en grundläggande förutsättning.

Kommunen framhåller även att alternativ Svart ger den kortaste banlängden och därmed ger bäst förutsättningar för effektiva restider och hög systemnytta. Kommunen vill särskilt betona att stationsläget i Storängen skapar unika möjligheter för regional utveckling, inte minst genom kommunens markinnehav och den strategiska betydelsen för försvarsindustrin i Karlskoga.

Kommunen konstaterar att av de kvarvarande alternativen är det endast alternativ Svart som sammantaget uppfyller de krav som bör ställas på en ny järnvägsförbindelse mellan två huvudstäder.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

Som en del av utvärderingsmaterialet har utvecklingspotential vid stationslägen utvärderats i samrådshandlingen.

Lokaliseringsutredningen syftar till att rangordna lokaliseringalternativen där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga effekter och konsekvenser för miljö, hälsa och sociala värden, teknisk genomförbarhet, anläggningskostnad, måluppfyllelse och samråd. De olika aspekter som Karlskoga kommun lyfter fram kommer att vara en del av utvärderingsmaterialet vid rangordning av alternativ.

4.3.3 Karlstad kommun

Kommunen är positiv till projektet och samtliga alternativ utifrån ett regionalt utvecklingsperspektiv men ser störst fördelar med det alternativ som ger kortast restid. Kommunen förordar det alternativ som reducerar restiden i störst utsträckning och skapar de bästa förutsättningarna för en långsiktig utveckling av regionens arbetsmarknad.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Lokaliseringsutredningen syftar till att rangordna lokaliseringalternativen där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att rangordning av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga effekter och konsekvenser för miljö, hälsa och sociala värden, teknisk genomförbarhet, anläggningskostnad, måluppfyllelse och samråd. De olika aspekter som Karlstad kommun lyfter fram utgör en del av utvärderingsmaterialet genom att restid och andra projektmål knutna till restid påverkar måluppfyllnad och därmed rangordning av alternativ.

4.3.4 Kristinehamn kommun

Kristinehamn ser positivt på byggande av Nobelbanan. De har dock valt att inte förorda något av alternativen då de anser att tillräcklig kunskap saknas.

Om lokaliseringstuderingen förordar gult alternativ förutsätter kommunen att det kan dras utanför de område som detaljplaneras för framtida industrietablering direkt öster om Björneborg. Nobelbanan utgör en av kommunens mest prioriterade utvecklingsfrågor. Ett tydliggörande av markanspråk är av stor betydelse, både för den kommunala planeringen och för att möjliggöra en skyndsamt statlig beslutsprocess avseende Nobelbanan och Oslo-Stockholm 2.55. Samtidigt vill kommunen understryka vikten av att lokaliseringstuderingen genomförs med tillräcklig noggrannhet och kvalitet. De alternativ som presenteras ska vara långsiktigt genomförbara och väl underbyggda. Kommunen ser en risk i att alternativ tas fram under tidspress utan att fullt ut säkerställa deras realiserbarhet.

Kristinehamns kommun bedriver för närvarande ett detaljplanearbete för etablering av en ny krutfabrik öster om Björneborg. Denna etablering bedöms vara av stor strategisk betydelse för kommunens näringslivsutveckling, sysselsättning och långsiktiga tillväxt. Krutfabriken är även av nationell betydelse för beredskap och för självförsörjning inom försvarsindustrin. Planområdet sammanfaller delvis med det föreslagna lokaliseringsalternativ Gul. Kommunens bedömning är att en samexistens mellan dessa intressen i dagsläget inte är möjlig. Etableringen av krutfabriken är av kommunen prioriterad framför den berörda delen av lokaliseringsalternativ Gul.

Kommunen vill i detta sammanhang framhålla att det kommunala planmonopolet och det grundlagsfästa självstyret innebär att beslut om markanvändning genom detaljplan väger tungt. Detta gäller särskilt i förevarande fall, då Nobelbanan ännu inte är beslutad i nationell plan och då något uppdrag att upprätta järnvägsplan inte har givits till Trafikverket. Mot denna bakgrund motsätter sig Kristinehamns kommun lokaliseringsalternativ Gul i dess nuvarande utformning.

För det fall alternativet ska kvarstå kräver kommunen att sträckningen revideras så att den inte berör aktuellt planområde eller på annat sätt försvårar den planerade etableringen. Om beslutet skulle innebära att etableringen inte genomförs i Björneborg har kommunen inget att erinra mot alternativ Gul. Kommunen rekommenderar därför att alternativet antingen omarbetas eller att ställningstagande avvaktar kommande lokaliseringsbeslut. Kommunen noterar samtidigt att alternativ Gul har vissa fördelar, såsom att behovet av bibanor minskar och att trafikeringsgraden förbi Kristinehamns centralstation kan bli högre.

Kristinehamn kommun har tidigare, tillsammans med Karlskoga, Lekeberg, och Örebro kommuner, utrett frågan om tänkbart markreservat för Nobelbanan med hjälp av Norsk Bane AS.

I kommunens översiktsplan finns mark reserverad motsvarande lokaliseringsalternativ Svart. Kommunen har därmed långsiktigt skyddat tillkomsten av Nobelbanan i det sträckningsalternativet och avser att upprätthålla denna markreservation till dess att staten fattat beslut om järnvägsplan. Kristinehamns kommun ser såväl för- som nackdelar med samtliga redovisade alternativ. Det är dock av avgörande betydelse att tågtrafik även fortsatt stannar vid Kristinehamns centralstation oavsett framtida lokalisering av Nobelbanan.

Kommentar:

Lokaliseringsutredningen syftar till att rangordna lokaliseringsalternativen där den bästa lösningen avser det lokaliseringsalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att rangordning av lokaliseringsalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga effekter och konsekvenser för miljö, hälsa och sociala värden, teknisk genomförbarhet, anläggningskostnad, måluppfyllelse och samråd.

Vid ett eventuellt fortsatt skede av järnvägsplanen kommer kommunens planer och utveckling tas i beaktning i den fortsatta processen. Konflikten innebär att det ej går att förlägga järnvägen inom korridoren för lokaliseringsalternativ Gul utan påverkan på detaljplanen för krutfabrik utanför Björneborg. Om alternativ Gul väljs för att tas vidare i eventuellt fortsatt skede av järnvägsplanen krävs därför kompletterande utredningar för att identifiera alternativa dragningar som undviker konflikt med detaljplanen.

Vid ett eventuellt fortsatt skede av järnvägsplanen kommer järnvägen att lokaliseras inom den valda korridoren och markanspråket kommer att tydliggöras. I nuvarande skede samlas övergripande information om de olika korridorerna för att kunna jämföra och rangordna dessa.

Samtliga lokaliseringsalternativ möjliggör ett stopp vid Kristinehamns centralstation.

4.3.5 Kumla kommun

Kumla kommun bedömer att alternativ Svart är mest fördelaktigt då det skulle bidra till att knyta samman regioner på ett effektivt sätt.

Alternativet har kortast restider vilket är det viktigaste för kommunen som är utanför själva stråket men som är beroende av hur väl helheten i transportsystemet fungerar.

Kommunen ser också positivt på att alternativ Svart i högre grad följer befintliga transportstråk. Det innebär att påverkan på nya områden kan begränsas och att intrång i landskapet minskar jämfört med alternativ som tar nya korridorer i anspråk. Även påverkan på boendemiljöer bedöms bli mindre i ett sådant upplägg. Sammantaget bedömer Kumla kommun att alternativ Svart ger bäst effekt i förhållande till investeringens syfte.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Restid, resandeunderlag samt regional och storregional nytta utgör en del av utvärderingsmaterialet som bedöms och jämförs vid rangordningen av lokaliseringsalternativ.

4.3.6 Laxå kommun

Laxå kommun ser positivt på projektet och bedömer att en järnvägssatsning kan skapa bättre förutsättningar för arbetspendling, näringslivsutveckling och minskad klimatpåverkan.

Kommunen efterfrågar i det fortsatta arbetet fler beskrivningar av potentialen av upptagningsområdet, till exempel hur föreslagna korridorer och dess stationslägen skulle kunna påverka grannkommuner.

Laxå kommun tycker det är viktigt att lokaliseringsalternativen inkluderar hur redan befintlig järnväg och transportbehov kan knyta an och dra nytta av de olika lokaliseringsalternativen. Ett exempel som ligger i kommunens intresse är nyttjandet av Värmlandsbanan för att bland annat via Degerfors nå Karlskoga lasarett.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

Utvärderingen av stationslägen tar inte hänsyn till kommungränser. Eventuella effekter av att en station genererar resande från kommuner utan station fångas upp i underlaget som ligger till grund för bedömningen av måluppfyllelsen. Samrådshandlingen har kompletterats med underlag rörande hur befintlig järnväg och transportbehov kan dra nytta av korridorerna.

4.3.7 Lekebergs kommun

Lekebergs kommun framför att de inte ser några direkta fördelar med en ny järnväg, och de ser helst att den inte blir av. Samtliga utredningskorridorer medför negativ påverkan för Lekeberg, exempelvis inom miljö, landskapsbild och boendemiljö.

Lekeberg kommun anser att alternativ Svart innebär minst negativ påverkan. Kommunen anser att utredningskorridoren bör placeras norr om E18 vid Hidinge och Lanna, eftersom de flesta negativa effekter som en eventuell järnväg genererar redan finns vid motorvägen. Höga bullernivåer, påverkan på miljön, landskapsbild och barriäreffekt är några av de negativa aspekter som kommunen anser att E18 redan medför i området.

Byggnation av järnvägsstråk på den södra sidan av E18 utvidgar enligt kommunen de negativa effekterna närmare Lanna, vilket omöjliggör utveckling av tätorten. Lanna är omgiven av jordbruksmark i söder som inte är möjlig att utveckla, vilket gör att utvecklingen av tätorten på lång sikt kraftigt begränsas av en järnväg söder om E18.

Lekebergs kommun anser att en längre tunnel för järnvägsstråk mellan tätorterna Vintrosa och Lanna kan minska negativa effekter på bullernivåer och landskapsbild. Förläggning av järnväg i tunnel förändrar inte kommunens syn på att en eventuell järnväg ska placeras norr om E18, vid Lanna. Kommunen har inte haft möjlighet att göra en bedömning på negativa effekter av en tunnel, exempelvis påverkan på grundvatten och ekosystem.

Vid dragningen av järnvägen norr om E18 anser kommunen att ett eventuellt framtida stationsläge placeras på norra sidan av E18, mot Vintrosa. Denna placering av stationen är att föredra, eftersom Vintrosa och Latorp har fler invånare än Lanna. Detta skulle även minska störningar i Lannaområdet.

Lekhyttan är en särskilt värdefull kulturmiljö som är av riksintresse och bör bevaras. Därför är det viktigt att en eventuell järnvägssträckning passerar Lekhyttan på norra sidan om E18. Väster om Lekhyttan bör en eventuell järnväg korsa E18 för att undvika störningar för omgivningarna vid sjön Leken. Omgivningarna vid sjön Leken närmast E18 består av ett område med villor och sommarhus, och platsen är attraktiv för friluftsliv med miljö kring sjön. Kommunen bedömer att värdena för friluftsliv och rekreation riskerar att begränsas samt att nuvarande bebyggelse försvinner om ett järnvägsstråk skulle dras på norra sidan av E18 vid Leken.

Lekebergs kommun anser att utredningskorridorerna grönt och gult innebär för omfattande negativa konsekvenser.

Sammanfattningsvis anser kommunen att alternativen Gul och Grön innebär att boendemiljö, kulturmiljö, natur, skogsmark samt jordbruksmark som tidigare inte varit påverkade av höga bullernivåer, bruten landskapsbild och barriärer att påverkas i större utsträckning än i den svarta korridoren.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

Nobelbanan har identifierats som en åtgärd i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för stråket Oslo-Stockholm. Åtgärden har bedömts vara nödvändig för att möta åtgärdsvalsstudiens preciserade mål för järnvägen för år 2040.

Ändamålet syftar till att redogöra vad som ska uppnås med Nobelbanan. För att möjliggöra en sammanhängande och funktionell region mellan Värmland och Mälardalen, och samtidigt ge ett substantiellt bidrag till övriga delar av ändamålet, behöver Nobelbanans lokalisering förläggas genom Lekeberg kommun. Alternativa lokaliseringar till kvarvarande lokaliseringsalternativ har prövats och valts bort då de inte bedömts kunna uppnå ändamålet med ett begränsat intrång och olägenhet till skälig kostnad.

Lokaliseringsutredningen syftar till att rangordna lokaliseringsalternativen där den bästa lösningen avser det lokaliseringsalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att rangordning av lokaliseringsalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga effekter och konsekvenser för miljö, hälsa och sociala värden, teknisk genomförbarhet, anläggningskostnad, måluppfyllelse och samråd.

Utredningskorridoren för alternativ Svart möjliggör en dragning på norra sidan av E18 vid Lanna och Vintrosa. Exakt placering av järnvägen inom den högst rangordnade korridoren studeras vid ett eventuellt senare skede av järnvägsplanen.

4.3.8 Västerås stad

Västerås stad vill att projektet prioriterar korta restider samt en sträckning där stort resenärsunderlag nås. Kommunen vill även belysa vikten av Nobelbanan för att binda samman Stockholm-Mälardalenregionen med Värmland som också är en förutsättning för järnvägsstråket Oslo-Stockholm med en trafikering under tre timmar. Stråkets betydelse för beredskap och försvar kan inte nog understrykas då försvarsindustrins etableringar längs stråket är avgörande för Sveriges försvarsförmåga. Dessutom binder stråket samman två NATO-huvudstäder.

Nobelbanan skapar även bättre förutsättningar för innovation och näringslivsutveckling i regionen genom att möjliggöra kompetensförsörjning, starka logistiska flöden och ökad konkurrenskraft.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

Restid, resandeunderlag och regional och storregional nytta är aspekter som bedöms och jämförs vid rangordningen av lokaliseringsalternativ.

4.3.9 Örebro kommun

Örebro kommun ser att alternativ Svart är mest fördelaktigt då alternativet ger de kortaste restiderna och den mest gynnsamma kopplingen till befolknings- och verksamhetsstråket. Kommunen konstaterar samtidigt att alternativ Svart innebär större intrång och högre kostnader än övriga alternativ. Dessa aspekter har vägts in i analysen, men bedöms inte överväga de positiva effekterna på restid, tillgänglighet och regional utveckling.

Kommunen lyfter dock att den föreslagna korridoren behöver smalnats av ordentligt för att inte hindra utvecklingen av attraktiv verksamhetsmark mellan Örebro tätort och flygplatsen. Om möjligt är det önskvärt att korridoren läggs i så nära anslutning till E18 som möjligt för att kvarvarande ytor för verksamhetsmark ska bli så breda/djupa som möjligt. Det är viktigt att de kompletterande planeringsförutsättningar som kommunen förser utredningen med i samband med detta samråd tas i beaktande redan nu för att säkerställa att dragningen norr om flygplatsen inte är omöjlig, även om detaljerna sedan kommer att hanteras i järnvägsplanen. Det rör exempelvis PFAS, tillståndspliktiga verksamheter samt påverkan på Svartån som Örebros enda dricksvattentäkt.

Kommunen påpekar att projektet kan innebära störningar i byggskedet och påverkan på boendemiljöer och menar därför att en tydlig och smal korridor är viktig för att minska osäkerhet och intrång i för berörda fastighetsägare.

Kommunen anser att utredningen behöver ta hänsyn till att den fortsatta osäkerheten kring när en järnvägsplan tas fram skapar betydande planeringsbegränsningar för Örebro kommun. I normala fall preciseras banans exakta dragning i järnvägsplanen, men eftersom tidpunkten för detta är oklar riskerar osäkerheten att bestå under lång tid. Detta är ett problem framför allt mellan Örebro tätort och flygplatsen, som är ett av kommunens mest expansiva verksamhetsområden och där ytterligare verksamhetsmark planeras i den kommande översiktsplanen.

Kommunen lyfter att alternativ Svart har hög påverkan på naturvärden och vill att preciseringen av korridoren görs utifrån att minimera påverkan på miljöerna med störst känslighet och att skyddsåtgärder och kompensationer för att minimera skadorna utreds vidare om alternativet väljs.

Kommunen lyfter också att alternativ Svart innebär störst negativ påverkan på kulturvärden. Kommunen vill därför att preciseringen av korridoren görs utifrån att minimera påverkan på miljöerna med störst känslighet och att skyddsåtgärder och kompensationer för att minimera skadorna utreds vidare om alternativet väljs.

När det gäller anslutningen till befintlig järnväg (Godsstråket genom Bergslagen) förordar kommunen lösningen med ett tredje spår till Örebro södra framför en ytkrävande planskild anslutning i Lindhult.

Kommentar:

För att tillmötesgå kommunen avseende området mellan Örebro tätort och flygplatsen har en översyn av korridoren gjorts med hänsyn till planerade verksamhetsområden och där så bedömts möjligt, justerat korridorens bredd i det aktuella området.

Efter fördjupade kapacitetsanalyser konstaterar utredningen att en anslutning till Godsstråket genom Bergslagen i plan med ett tredje spår till Örebro södra är att föredra. Lokaliseringsutredningen planerar därför för den lösning för Nobelbanans anslutning till Godsstråket genom Bergslagen som kommunen förordar.

Vid ett eventuellt fortsatt skede av järnvägsplanen kommer kommunens planer och utveckling tas i beaktning i den fortsatta processen. Då kommer även järnvägen att preciseras inom den valda korridoren och anpassningar till kultur- och naturmiljövärden kan göras.

Lokaliseringsutredningen syftar till att rangordna lokaliseringalternativen där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga effekter och konsekvenser för miljö, hälsa och sociala värden, teknisk genomförbarhet, anläggningskostnad, måluppfyllelse och samråd. De olika aspekter som Örebro kommun lyfter fram utgör en del av utvärderingsmaterialet vid rangordning av alternativ.

4.4 Samråd med berörda regioner

Nedan redovisas sammanfattade yttranden från berörda regioner.

4.4.1 Region Stockholm

Som delägare av bolaget Oslo Sthlm 2.55 ser Region Stockholm positivt på den genomförda lokaliseringsutredningen och bedömer att Nobelbanan utgör en viktig åtgärd för att stärka järnvägssystemet i ett såväl regionalt som nationellt och internationellt perspektiv.

Region Stockholm vill lyfta fram projektets betydelse för utvecklingen av Mälardalen som en sammanhängande funktionell region. Förbättrade förbindelser västerut bedöms bidra till att vidga den funktionella arbetsmarknadsregionen, vilket stärker kompetensförsörjningen och den regionala utvecklingen i Stockholms län.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Regionala och storregionala nyttor är aspekter som hanteras i utredningen och utgör en del av utvärderingsmaterialet vid rangordning av alternativ.

4.4.2 Region Sörmland

Region Sörmland ser Karlstad som en viktig målpunkt i ett alltmer integrerat Mellansverige. Därför är trafikering via Svealandsbanan, Karlstad-Örebro-Eskilstuna-Stockholm-Arlanda-Uppsala, viktig för att koppla Sörmland mot Karlstad, men även stärka och integrera regionerna i stråket. Genom att se Svealandsbanan som en del av stråket Karlstad Stockholm-Uppsala, skapas möjlighet till direktförbindelser från Karlstad till Arlanda och Uppsala samt redundans i systemet.

Region Sörmland vill lyfta att Örebro C är och blir en allt viktigare och central målpunkt. Örebro C behöver utvecklas så att även tåg från Katrineholm via Västra stambanan kan nå Örebro, vilket leder till att Örebro C blir en viktigare bytespunkt. Några alternativa korridorer passerar Örebro flygplats och ur ett systemperspektiv bör det övervägas om flygplatsen ska knytas till Nobelbanan för att få ett transportsystem som knyter ihop trafikslagen. Visserligen bedöms inte Nobelbanan användas för gods, men övervägande behöver ändå göras utifrån Örebro flygplats roll inom godstransportsystemet.

Fokus i utredningen, i nuläget, är övervägande relationen Stockholm-Oslo och restiden mellan ändpunkterna. Region Sörmland vill lyfta att det är av stor vikt att inte tappa bort delmarknader och då bör det övervägas ett mer centralt läge i Karlskoga för att få ett attraktivt stråk Örebro-Karlskoga-Degerfors Kristinehamn-Karlstad. Erfarenheterna från Svealandsbanan och Ostlänken är att det är det storregionala, regionala och lokala resandet som bygger nytta och samhällsutveckling. Det nationella och internationella resandet är ett positivt mervärde.

Kommentar:

Genomförda behovsanalyser av gods på Nobelbanan har inte påvisat ett behov av godstransporter till och från Örebro flygplats. Banan dimensioneras dock med en axellast som är dimensionerad för godstrafik vilket innebär att framtida godstransporter på banan inte omöjliggörs.

Ett centralt stationsläge i Karlskoga har utretts men valts bort på grund av att det sammantaget inte bedöms uppfylla kriterierna för nytta, kostnad och omgivningspåverkan.

4.4.3 Region Uppsala

Region Uppsala vill framhålla betydelsen av att utredningen, utöver Nobelbanans lokaliseringsalternativ, tydligt placerar banan i ett större transport- och samhällssystem.

Uppsala län är starkt beroende av välfungerande mellanregionala samband, där tillgänglighet till arbetsmarknader, utbildning, näringsliv samt nationella och internationella noder är avgörande för en hållbar tillväxt. Mot denna bakgrund bedömer Region Uppsala att Nobelbanan bidrar till en mer integrerad och hållbar storregional struktur. Samtidigt är det av stor vikt att den fortsatta planeringen säkerställer att investeringen samspelar med övriga prioriterade infrastruktursatsningar och att nyttorna längs hela stråket realiserar. Till exempel behöver Mälarbanan stärkas med dubbelspår mellan Kolbäck och Valskog samt Arboga och Örebro (Hovsta) för att möta upp den förväntade kapacitetsökningen i och med Nobelbanan. Det är viktigt att hela stråket stärks för att få maximal nytta av Nobelbanans genomförande.

För Region Uppsala är det värdefullt att Nobelbanan knyter samman Värmland med nodstäderna Örebro, Västerås och Uppsala. I en framtid när en Arosbana mellan Enköping och Uppsala är byggd kan det även skapas en koppling från Örebro och Värmland direkt vidare till Arlanda. Det stärker också Arlandas konkurrenskraft och kortar restiderna mellan norra Stockholm samt västra Mälardalen vidare mot Värmland.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Regionala och storregionala nyttor är aspekter som hanteras i utredningen och utgör en del av utvärderingsmaterialet vid rangordning av alternativ.

4.4.4 Region Värmland

Region Värmland är positiva till det arbete som sker med lokaliseringsutredningen och vill särskilt trycka på betydelsen av att hitta en sträckning som medger att kombinera snabba fjärrtåg med regionaltåg som har uppehåll längs vägen. För att nå dit är det betydelsefullt att så långt som möjligt hitta dragningar som medger hög hastighet, dubbelspår och att regionaltågen kan komma nära de centrala delarna av de orter som järnvägen passerar.

Sett i ett regionalt utvecklingsperspektiv har Nobelbanan två syften. Dels skulle Nobelbanan knyta Värmland och Örebro närmare varandra, vilket skulle ge positiva effekter för både arbetsmarknaden, kultur och nöjesliv samt för samverkan mellan högre utbildning i våra län. Dels skulle den innebära en ökad närhet till Stockholmsregionen. För att uppnå så stor nytta som möjligt med både Nobelbanan och hela stråket Oslo Stockholm är det viktigt att hitta en sträckning som ger som kort restid som möjligt.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Regionala nyttor är en aspekt som hanteras i utredningen och utgör en del av utvärderingsmaterialet vid rangordning av alternativ.

4.4.5 Region Västmanland

Region Västmanland prioriterar attraktiva restider och ett stort resandeunderlag högt. På längre sikt, med hela stråket Oslo-Stockholm i åtanke, är dessa aspekter avgörande för att uppnå hållbar trafikering. Därmed ser regionen fördelar med Alternativ Svart med sin genare sträckning och som innebär att flest invånare nås. Alternativ Svart innebär även att Karlskoga inkluderas i stråket, vilket är av vikt sett till försvarsindustrins etableringar.

Vidare utredning krävs dock gällande anläggningskostnader för att möjliggöra en ekonomisk jämförelse mellan alternativen. Region Västmanland ser fram emot ett fortsatt gott samarbete med hög framdrift i nästa steg i förverkligandet av Nobelbanan, efter lokaliseringsutredningens färdigställande.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Restider och resandeunderlag är aspekter som vägs in i utvärderingen av lokaliseringsalternativ. Samrådshandlingen har uppdaterats med förtydligande av relativ skillnad av anläggningskostnad mellan alternativen.

4.4.6 Region Örebro

Region Örebro ser att alternativ Svart är mest fördelaktigt då de anser att alternativet ger störst samhällsnytta. Region Örebro län utgår från ett regionalt och storregionalt perspektiv och bedömer att Nobelbanan kan ge betydande nytta i form av förbättrad tillgänglighet, kortare restider samt stärkt arbets- och bostadsmarknad.

Alla tre studerade alternativ bedöms kunna uppfylla projektets syfte och bidra till regionala och storregionala nytta, men skiljer sig i grad av nytta, kostnad och påverkan.

Synpunkten är att kort restid är en avgörande faktor för att skapa attraktiv kollektivtrafik och höga resandevolymer. Den genaste sträckningen ger därmed störst nytta, både regionalt (pendling) och storregionalt (förbindelser Karlstad–Örebro–Västerås–Stockholm).

Regionen framhåller dock att kostnader och genomförbarhet är osäkra, vilket gör avvägningen mellan nytta och kostnad svår.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Regionala och storregionala nytta är en aspekt som hanteras i utredningen och utgör en del av utvärderingsmaterialet vid rangordning av alternativ. Utredningens tidiga skede med tillhörande osäkerheter kring kostnad och genomförbarhet har omhändertagits i analys och kostnadsbedömningar.

4.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Nedan redovisas sammanfattade yttranden från övriga berörda myndigheter och organisationer.

4.5.1 Bergslagens Räddningstjänst

Bergslagens Räddningstjänst bedömer att skillnaderna mellan de studerade lokaliseringsalternativen generellt är små ur ett risk- och säkerhetsperspektiv.

Vissa alternativ, såsom Grön och Gul via Lanna syd, innebär ökad översvämningrisk, medan den tredje sträckan, Svart alternativ, löper parallellt med E18 som utgör en transportkorridor för farligt gods och därmed medför något högre riskexponering.

De identifierade riskerna bedöms som i grunden acceptabla, under förutsättning att de beaktas och hanteras på ett genomtänkt sätt i den fortsatta planeringen. Räddningstjänsten ser positivt på fortsatt involvering i projekteringsarbetet avseende Nobelbanan för att bidra till ett robust och säkert genomförande.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Vid eventuellt fortsatt skede av järnvägsplanen kommer djupare analyser av risker att göras samt eventuella skydd- och försiktighetsåtgärder att studeras.

4.5.2 Boverket

Boverket avstår från synpunkter i enskilda projekt och åtgärder i planeringsskeden eftersom lag om byggande av järnväg (1995:1649), och delvis miljöbalken vilka faller utanför Boverkets ansvarsområden.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

4.5.3 Bäcks Gård i Örebro AB

Bolaget informerar om deras verksamhet som ligger inom korridoren för alternativ Svart. Verksamheten innefattar en 1800-tals gård samt åkermark och bruksmark.

Kommentar:

Aspekterna kulturmiljö och jordbruksmark hanteras i samrådshandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen.

I lokaliseringsutredningen är korridorerna breda och lokalisering av järnväg görs vid ett eventuellt nästa skede av järnvägsplan. Då bestäms markanspråket samt en löpande dialog förs med berörda parter.

4.5.4 Bäring AB

Bäring AB anser att samrådet utlämnade information om finansiering och investeringskalkyl för lokaliseringsutredningen och hur stor del via regionalskatten som belastar Lekeberg kommuns invånare.

De lyfter att samrådet inte redovisade ekonomi baserat på befolkningsunderlaget (och befolkningsprognos) för de samhällen snabbspåret skulle betjäna.

Kommentar:

Lokaliseringsutredningen finansieras av bolaget Oslo-Stockholm 2.55 som ägs av Karlstads kommun, Region Värmland, Västerås stad, Region Västmanland, Örebro kommun, Region Örebro län och Region Stockholm.

Frågan om finansiering av lokaliseringens utredningen utgör inte en del av utvärderingskriterierna av lokaliseringens alternativ.

4.5.5 Daniel Karlsson Transport AB

Bolaget bedriver företagsverksamhet på en fastighet i Marieberg, Örebro som kan komma att beröras av den planerade järnvägen. Bolaget efterfrågar mer detaljerade kartor för att kunna se hur stor påverkan blir.

Dialog önskas med projektet för att få klarhet i hur planeringen påverkar fastigheten och verksamheten, samt tillgång till ytterligare information.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

Kartornas detaljering ligger på en övergripande nivå för att spegla den exakthet det tidiga utredningsskedet en lokaliseringens utredning innebär. I lokaliseringens utredningen är korridorerna relativt breda och lokalisering av järnväg görs vid ett eventuellt nästa skede av järnvägsplan. Projektet välkomnar en fortsatt dialog.

4.5.6 Dormens hembygdsförening

Föreningen motsätter sig alternativ Grön och Gul och anser att alternativ Svart är det lämpligaste alternativet.

Föreningen lyfter fram att en järnvägsdragning genom denna del av bygden skulle få mycket allvarliga konsekvenser för naturmiljö, djurliv, kulturarv samt det levande samhälle som finns här idag.

De uppmärksammar höga naturvärden och sällsynta arter i området, till exempel Axsjöåsen där det finns en nyckelbiotop med höga naturvärden, häckningsplats för flera skyddsvärda arter, däribland tretåig hackspett, sparvuggla och duvhök. På åsens högsta punkt har även lappuggla och ormråk etablerade häckningsplatser. Området utgör också ett av de få etablerade vargrevir som återfinns i Sverige.

Föreningen är även orolig för barriäreffekterna av en järnväg och lyfter att de redan nu har långt till närmaste sjukhus och att en järnväg via alternativ Grön eller Gul riskerar att förlänga resan ytterligare.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

Aspekterna naturmiljö, kulturmiljö och boendemiljö är en del av utvärderingen av de alternativa korridorerna. Rangordningen av alternativen görs utifrån att ändamålet uppfylls med minsta möjliga påverkan till skälig kostnad.

Vid ett eventuellt fortsatt skede av järnvägsplanen kommer frågor om barriäreffekter och framkomlighet beaktas.

4.5.7 Ellevio

Ellevio har ett vidsträckt ledningsnät och stationsanläggningar för regionnät 50 kV - 130 kV inom det aktuella utredningsområdet för Nobelbanan. Vidare har Ellevio även områdeskoncession för lokalnät 0,4 kV – 11 kV inom delar av området. Samtliga förslagna sträckningsalternativ som presenteras i samrådsunderlaget kommer att behöva ta hänsyn till befintliga ledningar och anläggningar.

Ellevio kan i detta skede inte bedöma om något alternativ skulle vara bättre eller sämre utifrån ett ledningsägarperspektiv. Med hänvisning till tidigare yttrande 2025 har Ellevio inget ytterligare att erinra avseende hantering av befintliga anläggningar. Ellevio önskar fortsatt gott samarbete för att garantera säkra korsningar med en framtida järnväg.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

4.5.8 Elsäkerhetsverket

Elsäkerhetsverket har tagit del av föreliggande samrådsunderlag och har inga synpunkter i detta skede av tillståndsprocessen.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

4.5.9 E.ON

Företaget informerar om askdeponin i utredningsområdet och erbjuder att dela med sig om sin kunskap om deponin och vad dess aska kan laka ur sig vid ogynnsamma förhållanden.

Kommentar:

Projektet tackar för informationen och det underlagsmaterial som E.ON har bidragit med under projektets gång. Inom ramen för lokaliseringsutredningen kommer den exakta linjesträckningen förbi deponin inte att fastställas.

Ett fördjupat arbete har dock genomförts inom lokaliseringsutredningen för att säkerställa en tillräcklig kunskapsnivå om risker och konsekvenser, samt för att identifiera olika möjliga sträckningsalternativ för passage förbi deponin.

4.5.10 Föreningen Kilsbergskanten

Föreningen motsätter sig bestämt alla sträckningar inom alternativen Gul och Grön, alla som går söderut från E18 och alla som går genom Vekhyttan. De menar att oavsett vilken av dessa gula och gröna sträckningar man väljer, så skulle de innebära förödande, oåterkalleliga skador och oerhört negativa konsekvenser för Kilsbergskanten. Alternativ Svart ses som mindre dålig, men även den innebär risker och kräver noggrann utformning. Alternativa lösningar som lyfts är en tunnel genom Kilsbergen även om det är kostsamt.

De lyfter att påverkan på kulturmiljöer och landskapsbild är underskattad i samrådshandlingen och efterfrågar därför en fördjupad analys av påverkan på småskaliga kulturlandskap och sammanhängande bystrukturer.

Föreningen bedömer att en ny järnväg riskerar att försämra lokal företagsamhet och besöksnäring samt påverka boendemiljö. De anser därför att konsekvenser för social sammanhållning och landsbygdens utveckling inte är tillräckligt utredda.

De anser även att påverkan på ett regionalt viktigt friluftsområde är undervärderad och menar att projektet riskerar medföra negativ påverkan på leder, rekreativvärden och idrottsanläggningar. De begär om tydligare redovisning av konsekvenser för riksintresse för friluftsliv.

Föreningen lyfter att de gula alternativen och de gröna alternativen kommer skapa nya barriärer i relativt opåverkade områden. De begär därför att alternativ längs redan exploaterade stråk utreds och prioriteras.

I ett eventuellt kommande skede, inom ramen för en järnvägsplan, bedöms fördjupade utredningar behöva genomföras för att säkerställa tillräcklig kunskap om risker och konsekvenser samt för att identifiera en lämplig utformning av passagen förbi deponin.

Föreningen påpekar även att geotekniska förutsättningar är bristfälligt redovisade och begär därför förbättrade analyser av byggbarhet och kostnader kopplade till terrängförhållanden.

Föreningen har även en oro för påverkan på enskilda vattenförsörjningar och anser att tillrinningsområden och grundvattenpåverkan inte är tillräckligt utredda.

Det efterfrågas en bredare analys av alternativa sträckningar med mindre intrång och att projektet väger nyttan med kortare restid mot miljömässiga och sociala kostnader.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

Studerade lokaliseringsalternativ för Nobelbanan har bedömts uppfylla projektets ändamål. Alternativa lösningar har prövats i utredningen men valts bort med hänvisning till att de inte uppfyllt ändamålet till en rimlig kostnad eller omgivningspåverkan.

Bedömningarna i miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats så att de tydligare kopplar mot de värden som ligger till grund för utpekandet av riksintresset.

De geotekniska förutsättningarna är mycket övergripande och baseras på geologiskt kartunderlag. Eftersom det inte finns någon spårlinje eller ungefärlig höjdsättning har projektet inte genomfört någon mer detaljerad utredning inom ramen för lokaliseringsutredningen. Mer detaljerade geotekniska utredningar kommer utföras vid eventuellt fortsatt skede av järnvägsplanen.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den sammantaget mest lämpliga lokaliseringen på övergripande nivå. Utredningen jämför olika alternativ på korridornivå. Det innebär att påverkan på de värden som föreningen lyfter, till exempel naturvärden, kulturvärden och sociala värden, inte kan fastställas i detalj i detta skede. Vid eventuellt kommande skeden kommer mer detaljerade och djupare analyser att genomföras. De olika aspekter som föreningen lyfter fram kommer att vara en del av utvärderingsmaterialet vid rangordning av alternativ.

4.5.11 Församlingen Tysslingen

Församlingen lyfter att deras verksamhet samt Vintrosa kyrka ligger idag vackert beläget och att detta område redan har nära till tät infrastruktur och dessutom många fina kultur och naturvärden.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Aspekterna som yttrandet tar upp, som naturmiljö och kulturmiljö, utgör en del av utvärderingsmaterialet vid rangordning av alternativ.

4.5.12 Gullspångsälvens vattenvårdsförbund

Gullspångsälvens vattenvårdsförbund och vattenråd framhåller att de ser risk för påverkan på vattenmiljöer i samtliga lokaliseringsalternativ, men att underlaget i detta skede inte är tillräckligt för att jämföra alternativen eller ta ställning till lokalisering.

Förbundet anser att det behövs tydligare principer för ansvar, påverkan och kompensation vid infrastrukturprojekt, särskilt för vattenmiljöer, där metoder idag upplevs som otydliga.

De betonar att skadelindringshierarkin ska tillämpas fullt ut (undvika, minimera, återställa/kompensera) och att kompensation endast ska användas när påverkan inte kan undvikas.

Förbundet lyfter att kompensation ska säkerställas så att ingen nettoförlust av ekosystemtjänster uppstår, samt att den ska baseras på en transparent och vetenskapligt förankrad metod som beaktar ekologiska funktioner, biologisk mångfald, påverkanens omfattning och varaktighet.

Vidare efterfrågas att projektet kan bidra till förbättring av vattenmiljöer, exempelvis genom riktade åtgärder. Avslutningsvis uttrycks en vilja att delta i fortsatt dialog och bidra med kunskap i senare skeden av projektet.

Kommentar:

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för Nobelbanan som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Rangordningen av lokaliseringsalternativen kommer att baseras på effekter och konsekvenser för miljö, hälsa och sociala värden, teknisk genomförbarhet, anläggningskostnad, måluppfyllelse och inkomna synpunkter från samrådet. I den utvärderingen ingår påverkan på vattenmiljöer och andra naturvärden.

Synpunkterna om att i första hand undvika och minimera påverkan på vattenmiljöer ligger i linje med det arbetssätt som tillämpas. Vid utformning och vidare planering av anläggningen tillämpas skadelindringshierarkin, där påverkan så långt som möjligt ska undvikas och begränsas. I ett eventuellt kommande skede av järnvägsplanen kommer miljöanpassning och skydds- och försiktighetsåtgärder att utredas vidare. Om påverkan inte kan undvikas kan behovet av kompensationsåtgärder komma att utredas i senare skeden.

Projektet ser positivt på fortsatt dialog med vattenvårdsförbundet och vattenrådet samt deras bidrag med lokal kunskap om vattenmiljöer i det fortsatta arbetet.

4.5.13 Hackvad Bygdeförening & Byalag

Föreningen saknar en mer detaljrik karta så man kan se vilka fastigheter som blir berörda.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Kartornas detaljering ligger på en övergripande nivå för att spegla den exakthet det tidiga utredningsskedet som en lokaliseringsutredning innebär. Syftet är att identifiera den sammantaget mest lämpliga lokaliseringen av en ny järnväg. Vid ett eventuellt nästa skede av järnvägsplanen sker planeringen av järnvägen på en mer detaljerad nivå. Tydligare och mer exakta kartor tas fram och dialog med enskilda berörda hålls.

4.5.14 Hagaby Villaägareförening

Hagaby Villaägareförening har inga invändningar mot Nobelbanan i sig och tar inte ställning till val av lokaliseringsalternativ, men lämnar synpunkter på anslutningar och utformning.

Föreningen anser att:

- En station vid Örebro flygplats bör planeras, då detta kan öka tillgänglighet, resande och bidra till mer hållbara transporter för både passagerare och gods.
- Planeringen bör inkludera anslutning till ett järnvägsreservat utanför tätorten för godstrafik, istället för att leda ytterligare trafik genom Örebro.

Synpunkten är att godstrafik bör förläggas utanför staden, eftersom nuvarande och planerad genomfart i tätorten medför buller, miljöpåverkan och negativa effekter för boendemiljön.

Föreningen motsätter sig särskilt en utveckling där godstrafik förläggs längs E18/E20 genom Örebro, och anser att detta alternativ bygger på bristfälliga underlag samt riskerar stora negativa konsekvenser för miljö, hälsa och stadsmiljö.

Kommentar:

En station vid Örebro flygplats har bedömts ge ett för litet resandeunderlag för att en ny station ska motiveras.

Nobelbanan är i första hand avsedd för persontrafik och dimensioneras inte för godstrafik.

Synpunkten om att förlägga godstrafik utanför centrala Örebro ligger inte inom ramen för projekt Nobelbanan.

4.5.15 Hidinge By Vatten samfällighetsförening

Föreningen anser att delsträckan Lanna syd är förenlig med stora negativa konsekvenser och ser i stället att alternativ Svart är mer fördelaktigt.

Föreningen motsätter sig alternativ Gul/Grön via Lanna syd då alternativen innebär förstörd infrastruktur för vatten och avlopp, klyvning av historisk bebyggelse och gårdar samt att alternativen utgör ett hot mot Hidinge gamla kyrka. Vid ett eventuellt genomförande av alternativ Gul/Grön via Lanna syd kräver föreningen att tillgången till fungerande vatten och avlopp garanteras oavbrutet under hela byggtiden. Vidare understryker föreningen att föreningens medlemmar inte ska belastas med extra kostnader för omprojektering, flytt eller nybyggnation av VA-systemet.

Kommentar:

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 bland annat kommer att ske utifrån effekter och konsekvenser för miljö, hälsa och sociala värden, teknisk genomförbarhet, anläggningskostnad, måluppfyllelse och samråd.

Vid ett eventuellt nästa skede av järnvägsplanen kommer frågor kopplade till vatten- och avloppslösningar att hanteras, där det regleras inom projektet i enlighet med gällande lagstiftning och praxis.

4.5.16 Hidinge Gård AB

Hidinge Gård anser att projektet medför betydande konsekvenser för lantbruksverksamheten genom intrång i åkermark, försämrad arrondering, fragmentering av skiften, ökade transportavstånd samt risk för påverkan på dränering, markavvattning och driftslogistik. Hidinge Gård är beroende av fungerande internt transporter och tillgång till närproducerat foder, och betydande investeringar har genomförts i miljö- och klimatanpassad produktion som inte är möjlig att flytta.

Särskild kritik riktas mot delsträckan Lanna Syd, som bedöms medföra stora negativa konsekvenser för jordbruk, landskapsbild, boendemiljö, kulturmiljö, naturvärden och flyttfågellokalerna samt innebära geotekniska risker och översvämningsproblematik vid Svartån. Även bullerpåverkan och försämrad närmiljö lyfts fram. För Knista bedöms påverkan vara mindre på den egna fastigheten men fortfarande negativ för landskaps- och kulturmiljövärden.

Hidinge Gård förordar alternativ Svart, som bedöms medföra minst intrång i produktiv åkermark och i stället i huvudsak beröra skogsmark samt följa befintlig infrastruktur. Det yrkas att intrång i åkermark ska undvikas i största möjliga mån.

Vidare framförs krav på att markägare och företag ska hållas skadeslösa, att ekonomiska konsekvenser för den enskilda lantbruksdriften ska utredas, att fungerande passager för lantbruksmaskiner säkerställs samt att lösningar för dränering och markavvattning tas fram i samråd med berörd fastighetsägare. Det efterfrågas även fördjupade utredningar av fågelliv, naturvärden i brukad åkermark och jordbrukets miljöeffekter. De påpekar även att Hidinge Gård AB, som tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet, saknas i redovisningen i lokaliseringsutredningen.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Inom aspekten hushållning med naturresurser så har projektet bedömt påverkan på jordbruksmark och skogsmark. Tidigare bedömdes värdet för båda markanvändningarna som lika. För att beakta jordbruksmarkens betydelse har bedömningen justerats genom en uppvärdering av jordbruksmarken, vilket innebär att den ges större vikt än tidigare. Motivering till bedömningen finns i miljökonsekvensbeskrivningen.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa korridoren för ändamålen med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Vid ett eventuellt senare skede kommer miljöanpassning samt eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder att studeras.

Tillgänglighet till fastigheter kommer säkerställas och dialog föras löpande med berörda i ett eventuellt kommande skede av järnvägsplanen.

Lokaliseringsutredningen har gjort en gränsdragning där endast de tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheterna redovisas i utredningen. Handlingarna har kompletterats med alla tillståndspliktiga verksamheter.

4.5.17 Hidinge-Knista samfällighetsförening

Hidinge-Knista samfällighetsförening förordar alternativ Svart och motsätter sig alternativ Grön och Gul, med hänvisning till negativa konsekvenser för väginfrastruktur och fastigheter.

Föreningen framlyfter att alternativ Grön och Gul innebär att befintliga tillfartsvägar skärs av, vilket försämrar tillgänglighet och kräver nybyggnation av ersättningsvägar. Föreningen lyfter även ekonomiska konsekvenser som uppstår genom ökade drift- och underhållskostnader och upplever en otydlig ansvarsfördelning.

De påpekar även att alternativen riskerar att splittra mark och fastighetsstrukturer, medan alternativ Svart i högre grad följer befintliga strukturer. Buller och vibrationer kan påverka boendemiljö och fastighetsvärden negativt i alternativ grön och gul.

Föreningen ställer krav på att vid ett genomförande ska, oavsett alternativ:

- Tillgänglighet till fastigheter säkerställas under bygg- och driftskede.
- Samfälligheten hållas skadeslös för alla kostnader.
- Dialog ske om utformning av eventuella vägportar eller broar, så att de fungerar för bland annat tunga transporter.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Projektet beaktar påverkan på befintligt vägnät och tillgänglighet och redovisar detta översiktligt i utvärderingsmaterialet. Vid en fortsatt planering kommer en mer detaljerad plan för utformning av järnvägen att ske.

Tillgänglighet till fastigheter kommer säkerställas och det kommer att föras en löpande dialog med berörda i ett eventuellt kommande skede av järnvägsplanen.

Lokaliseringsutredningen syftar till att rangordna lokaliseringsalternativen där den bästa lösningen avser det lokaliseringsalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad.

4.5.18 Hjälmarens Fiskareförbund

Eftersom de olika sträckningarna alla berör Hjälmarens avrinningsområde, så är förbundet oroliga över byggnationer som påverkar ytvatten och dricksvattenbrunnar. Svartåns vatten är dricksvattentäkt för Örebro, även Eskilstuna och Arboga använder vatten från Hjälmaren till dricksvatten.

Hjälmaren är dessutom en viktig bit i livsmedelsförsörjningen utifrån det yrkesfiske som bedrivs. Det behöver även efter val av alternativ skapas en handlingsplan för eventuella tillbud efter järnvägen, där exempelvis recipientdammar behöver finnas för att bromsa upp och rena det förorenade vatten och jordar mm, som kan ha blivit förorenade vid dessa händelser. Förbundet påpekar även att stråk där vattenlevande djur kan förflytta sig säkert invid och under banområdet behöver skapas. Förbundet vill ha löpande information kring projektet med Nobelbanan.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa korridoren för ändamålen med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. I ett eventuellt senare skede kommer miljöanpassning samt eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder att studeras.

4.5.19 Hjälmarens Vattenvårdsförbund

Hjälmarens Vattenvårdsförbund anser att det alternativ som innebär minst antal passager över Svartån är att föredra ur vattenmiljösynpunkt.

Vattenvårdsförbundet anser att miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla en fördjupad vattenanalys. Även samrådshandlingen bör redovisa närmare vilka yt- och grundvattentäkter som berörs längs de olika alternativen samt hur risker hanteras vid olyckor med farligt gods.

Förbundet efterfrågar hydrogeologiska utredningar för sträckor som korsar eller ligger nära grundvattenmagasin och undrar hur grundvattenpåverkan övervakas före, under och efter byggnation. De önskar även att projektet identifierar vattendrag, sjöar och källmossar i Hjälmarens avrinningsområde som korsas av de föreslagna alternativen. Förbundet vill lyfta risken för grumling, sedimentspridning och föroreningsläckage under byggskedet. Förbundet vill även påtala betydelsen av fungerande vandringsvägar för fisk och ekologisk konnektivitet under och efter byggskede. De lyfter även att verksamheten måste utformas så att den inte orsakar försämring av vattenstatus eller överskridande av miljökvalitetsnormer (MKN) för ytvatten.

Förbundet vill även lyfta att infrastruktur i form av vägbankar och banvallar som skär genom landskapet medför ökad risk för översvämningar vilket i sin tur medför näringsläckage från kulturlandskapet. Framför allt då vi förutspår större nederbördsmängder på grund av klimatförändringar.

Förbundet står gärna till förfogande för fortsatt dialog för att säkerställa att vattenkvaliteten i Hjälmarens avrinningsområde inte försämras.

Kommentar:

Yttrandet noteras. I lokaliseringsutredningen görs inga akvatiska inventeringar då det inte ryms inom ramen för projekt Nobelbanan. Vid ett eventuellt kommande skede av järnvägsplanen kommer djupare analyser att göras och miljöanpassning samt eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder att studeras.

Projektet välkomnar en fortsatt dialog.

4.5.20 Jordbruksverket

Jordbruksverket kommer inte lämna några synpunkter i ärendet.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

4.5.21 Kanariefågels samfällighetsförening

Föreningen motsätter sig den föreslagna sträckningen genom Södra Lindhult och anser att den medför betydande negativa konsekvenser för boendemiljö, säkerhet och funktion i området.

Det framförs att sträckningen innebär att järnvägen lokaliseras mycket nära befintlig bebyggelse, vilket kan ge upphov till buller, vibrationer, barriäreffekter och påverkan på fastigheters användbarhet och värde. Föreningen ifrågasätter korridorens bredd i förhållande till anläggningens behov, vilket kan leda till ytterligare intrång vid detaljprojektering.

De lyfter även risker kopplade till geotekniska förhållanden, påverkan på vägar och trafiksäkerhet samt försämrad tillgänglighet, inklusive påverkan på barns skolvägar. Det anges att underlag kring dessa frågor, såsom geotekniska analyser och barnkonsekvensanalys, saknas eller är otillräckligt.

Vidare framförs att redovisningen av alternativa sträckningar bedöms bristfällig, och att fler alternativ med mindre påverkan på bebyggelse bör utredas.

Sammanfattningsvis yrkas att den aktuella sträckningen utgår och att alternativ med mindre intrång i boendemiljö och infrastruktur tas fram och utreds vidare.

Kommentar:

Vid passagen förbi Södra Lindhult har korridorsbredden anpassats så att den överensstämmer med det markreservat för ny järnväg som redovisas i Örebro kommuns översiktsplan. Som en del av lokaliseringsutredningen behöver avvägningar göras mellan flexibilitet och påverkan på omgivningen. Korridoren behöver ge tillräckligt handlingsutrymme inför eventuella framtida skeden av järnvägsplanen, då järnvägen detaljstuderas. Samtidigt behöver korridorsbredden hållas på en nivå som inte påverkar boende och verksamheter i närområdet mer än nödvändigt. Detta är särskilt viktigt i tätbebyggda områden.

Inom tätbebyggda områden, såsom Södra Lindhult, dimensioneras järnvägen inte för 250 km/h. I stället behöver utformningen anpassas till lokala förhållanden och till anslutningspunkten mot Godsstråket genom Bergslagen. Detta påverkar även korridorens bredd genom området. I ett eventuellt framtida skede, när en järnvägsplan tas fram, kommer järnvägens utformning och lokalisering inom korridoren att detaljstuderas. Som en del av detta kommer även frågor som korsningar med intilliggande vägar, utformning av eventuella stödmurar och geotekniska avvägningar att studeras mer i detalj.

Barnperspektivet hanteras inom ramen för bedömningen av sociala värden. Någon separat barnkonsekvensanalys har inte tagits fram inom lokaliseringsutredning. Vid ett eventuellt senare skede av järnvägsplanen görs djupare analyser som barnkonsekvensanalys.

Flera alternativ har studerats och dessa är beskrivna i PM Alternativgenerering och bortvalda alternativ. Projektet delar bilden av att redovisningen av bortvalda alternativ behöver förtydligas. Därför har PM Alternativgenerering och bortvalda alternativ omarbetats för att förtydliga kriterier och metodik för bortval.

4.5.22 Kristdemokraterna i Lekebergs kommun

Kristdemokraterna står bakom förslaget till översiktsplanen att en eventuell järnväg ska dras norr om E18, alternativ Svart. De ser ingen vinning för Lekebergs kommun, men anser att det vore direkt skadligt med ett annat alternativ där den skär genom odlingslandskapet eller våra tätorter, därför säger de nej till de södra alternativen.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

4.5.23 Kristinehamns orienteringsförening

Föreningen framför att alternativ Gul bör väljas då detta bedöms inte påverka föreningen till skillnad från alternativ Svart och Grön.

En järnvägsdragning norr om E18 (alternativ Svart och Grön) bedöms medföra att verksamheten inte kan bedrivas vidare, vilket i praktiken innebär avveckling av klubbens verksamhet och att gjorda investeringar går förlorade.

Det framhålls att verksamheten redan tidigare tvingats flytta på grund av exploatering och att nuvarande lokalisering valdes utifrån att området skulle vara långsiktigt opåverkat. Möjligheten att flytta verksamheten igen bedöms som mycket begränsad på grund av omgivande markanvändning och biotopskydd.

Föreningen anser vidare att ytterligare infrastrukturkorridorer norr om E18 skulle förstärka barriäreffekter i området och påverka allmänhetens tillgång till friluftsområden negativt.

Kommentar:

Projektet noterar informationen om verksamheten.

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 lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga effekter och konsekvenser för miljö, hälsa och sociala värden, teknisk genomförbarhet, anläggningskostnad, måloppfyllelse och samråd.

Vid ett eventuellt fortsatt skede kommer dialog föras med de enskilda särskilt berörda.

Barriäreffekter och tillgänglighet till friluftsliv är aspekter som utgör en del av utredningen och kommer utredas på en mer detaljerad nivå vid ett eventuellt senare skede.

4.5.24 Lanna Potatis AB

Bolaget motsätter sig delsträckan Lanna syd och förordar alternativ Svart, med hänvisning till betydande negativa konsekvenser för ett aktivt lantbruk.

Det framhålls att dragningen innebär permanent förlust av högkvalitativ jordbruksmark som används för potatisodling och som inte är ersättningsbar. Arrondering och logistik försämras, vilket försvårar rationell drift och ökar kostnader.

De lyfter även att tekniska hinder uppstår för bevattning, precisionsodling och befintliga dräneringssystem. Dessutom riskerar marken att bli långsiktigt obrukbar även utanför direkt intrångsområde.

Vid ett eventuellt genomförande framförs krav på att full ersättning ges för intrång, kostnader och produktionsbortfall samt att tillgänglighet till mark säkerställs under byggtiden.

Kommentar:

Projektet noterar synpunkten. Inom aspekten hushållning med naturresurser så har vi bedömt påverkan på jordbruksmark och skogsmark. Tidigare bedömdes värdet för båda markanvändningarna som lika. För att beakta jordbruksmarkens betydelse har bedömningen justerats genom en uppvärdering av jordbruksmarken, vilket innebär att den ges större vikt än tidigare. Motivering till bedömningen finns i miljökonsekvensbeskrivningen.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den sammantaget mest lämpliga lokaliseringen på övergripande nivå. Utredningen jämför olika alternativ på korridornivå. Det innebär att påverkan på fastigheter inte kan fastställas i detalj i detta skede. Vid eventuellt kommande skede av järnvägsplanen kommer mer detaljerade analyser att genomföras samt miljöanpassning och eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder att studeras.

4.5.25 Lantmäteriet

Lantmäteriet har enligt 2 kap. 2 § i lagen om byggande av järnväg ingen uttalad roll i samrådsförfarandet vid framtagandet av en järnvägsplan. Lantmäteriet avstår därför från att granska handlingarna och lämna synpunkter i denna typ av ärenden.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

4.5.26 LRF Degerfors kommunavdelning

Degerfors LRF kommunavdelning ställer sig bakom LRF Öst (Örebro) yttrande gällande Nobelbanan.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

4.5.27 LRF Kristinehamn

LRF Kristinehamn ställer sig bakom LRF Värmlands yttrande och deras tidigare remissyttrande i kommunavdelningen från 2025-03-31.

De lyfter fram att projektet bör värna brukningsvärd jordbruksmark samt att man i senare skede i processen (oavsett sträckning) tar så stor hänsyn som möjligt till arronderingen för att göra varje inskränkning för markägarna så liten som möjligt med tanke på kringliggande mark och möjlighet att bruka och sköta denna effektivt. Gärna i dialog med kommunavdelningen eller tillsammans med enskilda markägare.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för Nobelbanan som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Inom aspekten hushållning med naturresurser så har vi bedömt påverkan på jordbruksmark och skogsmark. Tidigare bedömdes värdet för båda markanvändningarna som lika. För att beakta jordbruksmarkens betydelse har bedömningen justerats genom en uppvärdering av jordbruksmarken, vilket innebär att den ges större vikt än tidigare. Motivering till bedömningen finns i miljökonsekvensbeskrivningen

4.5.28 LRF Lekeberg

Föreningen framhåller att jordbruksmark är en icke förnybar resurs och att exploatering strider mot nationella mål om ökad livsmedelsproduktion och självförsörjning.

De betonar att brukningsvärd jordbruksmark enligt miljöbalken endast får tas i anspråk om det saknas alternativa lösningar, och anser att detta inte är tillräckligt beaktat i utredningen.

Synpunkter lämnas om att föreslagna korridorer innebär betydande negativa konsekvenser för lantbruket genom att fastigheter splittras och arronderingen försämras, vilket leder till ineffektiv drift och försämrad lönsamhet. Även fysisk förlust och långvarig försämring av jordbruksmarkens produktionsförmåga lyfts, bland annat genom markpackning under byggske.

Föreningen pekar särskilt på risker kopplade till dräneringssystem och hydrologi, där befintliga täckdikningssystem och vattenflöden kan slås ut. De framhåller att detta kan kräva omfattande ombyggnader och att kostnader samt ansvar måste hanteras inom projektet.

Vidare lyfts risk för översvämning i vissa delområden (bland annat Spångakärren och Östalöten) samt påverkan på befintliga invallnings- och torrlägningsföretag. De anser att riskerna är underskattade och att särskild hänsyn krävs.

De lyfter även att föreslagna landbroar inte bedöms som en tillräcklig lösning, då de skapar bestående hinder i brukandet och påverkar modern precisionsodling negativt.

Föreningen lyfter också att järnvägen påverkar landskapsbild och kulturmiljöer, samt kan splittra byar och brukningsenheter. De anser att lokaliseringar som minimerar intrång i jordbruksmark, exempelvis genom samordning med befintlig infrastruktur, bör prioriteras. De förutsätter att berörda lantbrukare hålls fullt ekonomiskt skadeslösa för intrång och konsekvenser i både bygg- och driftskede.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

Inom aspekten hushållning med naturresurser så har vi bedömt påverkan på jordbruksmark och skogsmark. Tidigare bedömdes värdet för båda markanvändningarna som lika. För att beakta jordbruksmarkens betydelse har bedömningen justerats genom en uppvärdering av jordbruksmarken, vilket innebär att den ges större vikt än tidigare. Motivering till bedömningen finns i miljökonsekvensbeskrivningen

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den sammantaget mest lämpliga lokaliseringen på övergripande nivå. Utredningen jämför olika alternativ på korridornivå. Det innebär att påverkan på fastigheter inte kan fastställas i detalj i detta skede. I eventuella kommande skeden kommer mer detaljerade analyser att genomföras samt miljöanpassning och eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder att studeras.

Ett av syftena med landbroar är att minska markintrånget, bland annat i jordbruksmark, jämfört med en traditionell järnväg på bank. Syftet är också att underlätta för bland annat jordbruksfordon att förflytta sig under järnvägen. I eventuellt kommande skede kommer utformningskonceptet med landbroar att studeras vidare. Vid ett eventuellt genomförande hanteras frågor om intrång, skador och ekonomisk ersättning i enlighet med gällande lagstiftning och tillämpad praxis.

4.5.29 LRF Värmland

LRF Värmland betonar vikten av goda villkor för jord- och skogsbruk samt landsbygdsföretagande. De ser behovet av förbättrad infrastruktur genom Nobelbanan, men lyfter samtidigt vikten av att värna mark och naturresurser. Organisationen tar inte ställning till något specifikt alternativ, utan fokuserar på att minimera intrång, särskilt i jordbruksmark. De framhåller att sådan mark är en viktig och långsiktig resurs och att intrång kan få negativa konsekvenser för brukandet. LRF Värmland betonar också vikten av fortsatt dialog med berörda aktörer i den fortsatta planeringen.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

Inom aspekten hushållning med naturresurser så har vi bedömt påverkan på jordbruksmark och skogsmark. Tidigare bedömdes värdet för båda markanvändningarna som lika. För att beakta jordbruksmarkens betydelse har bedömningen justerats genom en uppvärdering av jordbruksmarken, vilket innebär att den ges större vikt än tidigare. Motivering till bedömningen finns i miljökonsekvensbeskrivningen. Projektet välkomnar fortsatt dialog med berörda aktörer i den fortsatta planeringen.

4.5.30 LRF Örebro

LRF Örebro framhåller att utbyggnaden av järnvägen innebär betydande och långsiktiga konsekvenser för markanvändning, näringsliv och landsbygd, och betonar behovet av en restriktiv och noggrant avvägd lokalisering. Organisationen tar inte ställning för en specifik korridor, men anger som generell princip att samförläggning med befintlig infrastruktur bör prioriteras där det är möjligt.

Synpunkter lämnas om att brukningsvärd jordbruksmark är en central resurs för livsmedelsproduktion, företagande och beredskap, och att både direkt markintrång och indirekta effekter måste beaktas. Särskilt lyfts att:

- Fragmentering och försämrade arronderingar kan få stora konsekvenser för driftsförutsättningar och lönsamhet.
- Avskurna tillfartsvägar och delning av brukningsenheter riskerar att försvåra eller omöjliggöra fortsatt rationell drift.

LRF understryker vikten av att dräneringssystem och vattenhantering analyseras samlat, då påverkan på sådana system kan få långvariga effekter på markens brukbarhet. Ansvar för åtgärder och funktion över tid bör enligt LRF tydligt ligga på projektet.

Vidare framförs att tekniska lösningar som exempelvis landbroar behöver bedömas utifrån praktisk funktion i jordbruket, och att de måste säkerställa fortsatt effektiv drift och långsiktigt brukbar mark.

Stor vikt läggs även vid påverkan under byggskedet, där tillfälliga ytor, transporter och arbetsområden riskerar att ta i anspråk mer mark än redovisat. LRF efterfrågar:

- Begränsning av tillfälliga intrång
- Fullständig återställning av mark
- Att byggskedet planeras med samma restriktivitet som permanent anläggning

Synpunkter gäller även skogsmark, där intrång bör minimeras och långsiktiga produktionsvärden beaktas.

LRF framhåller att tidig och kontinuerlig dialog med markägare är avgörande, samt att lokal kunskap bör tas tillvara i planeringen.

Det betonas att samhällsekonomiska avvägningar inte enbart bör baseras på byggkostnader, utan även inkludera långsiktiga konsekvenser som förlust av produktiv mark och påverkan på livsmedelsförsörjning. LRF förutsätter att ett helhetsperspektiv tillämpas där nyttan av infrastrukturen vägs mot kravet på långsiktigt hållbar markanvändning och livskraftiga verksamheter.

Kommentar:

Projektet noterar synpunkten. Inom aspekten hushållning med naturresurser så har vi bedömt påverkan på jordbruksmark och skogsmark. Tidigare bedömdes värdet för båda markanvändningarna som lika. För att beakta jordbruksmarkens betydelse har bedömningen justerats genom en uppvärdering av jordbruksmarken, vilket innebär att den ges större vikt än tidigare. Motivering till bedömningen finns i miljökonsekvensbeskrivningen.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den sammantaget mest lämpliga lokaliseringen på övergripande nivå. Utredningen jämför olika alternativ på korridornivå. Det innebär att påverkan på fastigheter inte kan fastställas i detalj i detta skede. I eventuella kommande skeden kommer mer detaljerade analyser att genomföras samt miljöanpassning och eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder att studeras.

Projektet välkomnar fortsatt dialog med berörda aktörer i den fortsatta planeringen.

4.5.31 LRF Örebro kommunavdelning

LRF Örebro kommunavdelning framhåller att jordbruksmark är en icke förnybar resurs av stor betydelse för livsmedelsproduktion, beredskap och långsiktig hållbarhet, och att exploatering därför bör ske med stor restriktivitet. De hänvisar till miljöbalkens skydd av brukningsvärd jordbruksmark och menar att detta inte tillräckligt beaktats i planeringen.

Synpunkter lämnas om att föreslagna sträckningar innebär oåterkalleliga skador på jord- och skogsbrukets produktionsförutsättningar, där både direkt markintrång och följd effekter bedöms få stor påverkan. Särskilt lyfts att:

- Arrondering försämras och brukningsenheter delas, vilket skapar ineffektiva odlingsytor och minskar den praktiskt brukbara arealen.
- Markens produktionsförmåga riskerar att försämras genom markpackning och strukturskador under byggskedet, med mycket lång återhämtningstid.

Vidare påtalas att dränerings- och täckdikningssystem är avgörande för markens funktion och att dessa riskerar att slås ut. Påverkan bedöms omfatta större hydrologiska system än enbart spårområdet, och kan medföra behov av omfattande ombyggnationer samt kostnader som måste hanteras inom projektet. Även påverkan på invallnings- och torrlägningsföretag lyfts.

Föreningen ställer sig tveksam till landbroar som åtgärd, då dessa enligt synpunkten inte säkerställer fortsatt rationell drift. Risker som lyfts är kvarstående markskador samt att bärande konstruktioner skapar permanenta hinder för moderna jordbruksmaskiner och precisionsodling.

Synpunkter lämnas också om påverkan på landskapsbild och kulturmiljö, där det öppna odlingslandskapets sammanhållning riskerar att brytas.

Sammanfattningsvis anser LRF att projektet innebär betydande negativa konsekvenser för lantbruket och att det alternativ som minimerar intrång i jordbruksmark bör prioriteras. De förutsätter vidare att berörda markägare och lantbrukare ersätts fullt ut för samtliga intrång och kostnader, inklusive långsiktiga effekter över flera generationer.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

Inom aspekten hushållning med naturresurser så har vi bedömt påverkan på jordbruksmark och skogsmark. Tidigare bedömdes värdet för båda markanvändningarna som lika. För att beakta jordbruksmarkens betydelse har bedömningen justerats genom en uppvärdering av jordbruksmarken, vilket innebär att den ges större vikt än tidigare. Motivering till bedömningen finns i miljökonsekvensbeskrivningen.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den sammantaget mest lämpliga lokaliseringen på övergripande nivå. Utredningen jämför olika alternativ på korridornivå. Det innebär att påverkan på fastigheter inte kan fastställas i detalj i detta skede. I eventuella kommande skeden kommer mer detaljerade analyser att genomföras samt miljöanpassning och eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder att studeras.

Ett av syftena med landbroar är att minska markintrånget, bland annat i jordbruksmark, jämfört med en traditionell järnväg på bank. Syftet är också att underlätta för bland annat jordbruksfordon att förflytta sig i 90 grader under järnvägen. I nästkommande skede kommer utformningskonceptet med landbroar att studeras vidare.

4.5.32 Luftfartsverket (LFV)

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:

Yttrandet noteras.

4.5.33 Lustiga Landet AB

Bolaget driver en fritidsverksamhet där de även är boende och menar att en järnväg som adderar till buller kommer påverka verksamheten och dem själva negativt.

De undrar även om lägre fastighetsvärden kompenseras på något sätt.

Kommentar:

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den sammantaget mest lämpliga lokaliseringen på övergripande nivå. Utredningen jämför olika alternativ på korridornivå. Det innebär att påverkan på fastigheter inte kan fastställas i detalj i detta skede. Vid ett eventuellt genomförande hanteras frågor om intrång, skador och ekonomisk ersättning i enlighet med gällande lagstiftning och tillämpad praxis.

4.5.34 Moderaterna i Lekebergs kommun

Moderaterna i Lekebergs kommun inkom med ett yttrande som sammanfattas nedan. Moderaterna i Lekeberg motsätter sig en järnvägsdragning genom kommunen då den bedöms få stora negativa konsekvenser för boendemiljö, näringsliv, natur och landsbygdens struktur. De menar att lokaliseringsutredningen drivs av ett partiskt bolag med egenintresse i projektet, snarare än av Trafikverket, och att viktiga alternativ därför riskerar att inte belysas tillräckligt.

Vidare lyfts att projektet saknar prioritering i nationella planer och att kostnaderna anses överstiga den samhällsnytta som kan uppnås. I stället förespråkas investeringar i befintlig infrastruktur, särskilt förbättringar av E18. Sammanfattningsvis anses projektet ha låg genomförbarhet och bolaget bakom utredningen bör avvecklas.

Kommentar:

Ett avtal finns mellan Oslo-Stockholm 2.55 och Trafikverket om att Oslo-Stockholm 2.55 ska ta fram lokaliseringsutredningen. Det innebär att arbetet bedrivs utifrån de krav som ställs i lagen om byggande av järnväg (1995:1649) och enligt Trafikverkets planprocess.

Nobelbanan har identifierats som en åtgärd utifrån Trafikverkets gjorda ÅVS, se Trafikverkets åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för stråket Oslo–Stockholm (TRV 2017/14854).

4.5.35 Myndigheten för civilt försvar (MCF)

Myndigheten för civilt försvar avstår från att yttra sig i rubricerat ärende, med hänvisning till att myndigheten lämnar underlag och synpunkter till Länsstyrelsen vid behov.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

4.5.36 Mälardalstrafik

Mälardalstrafik är i grunden positiva till Nobelbanan och ser tydliga nyttor för regionalt resande, särskilt i Stockholm, Västmanland och Örebro län. De tar inte ställning till korridorval, men betonar att Nobelbanans nyttor förutsätter betydande kapacitetsåtgärder i befintligt järnvägsnät, främst på Mälärbanan. Vid ökad trafik även på Svealandsbanan krävs dubbelspår Folkesta–Rekarne.

Mälardalstrafik är även positiva till att Nobelbanan inte dimensioneras för godstrafik, vilket bedöms stärka kapacitet och robusthet för persontåg.

Kommentar:

Yttrandet noteras och projektet är enigt om att kapacitetsåtgärder på Mälärbanan är en förutsättning för att Nobelbanans trafik ska vara möjlig.

4.5.37 Naturskyddsföreningen Örebro län

Naturskyddsföreningen i Örebro län, med instämmande från Naturskyddsföreningen i Värmland, är i grunden positiva till utbyggd kollektivtrafik och förbättrade tågförbindelser mellan Stockholm och Oslo. Föreningarna ställer sig dock negativa till Nobelbanan i sin nuvarande utformning och bedömer att projektet sammantaget medför större negativa än positiva effekter.

Samtliga föreslagna korridorer genom Kilsbergen bedöms som oacceptabla på grund av omfattande påverkan på skyddade naturområden, riksintressen för naturvård och friluftsliv, höga naturvärden, landskapsbild, vattenmiljöer samt kulturhistoriska och sociala värden.

Särskilt lyfts risker för allvarlig påverkan på naturreservat, Natura 2000-områden, flyttfågelmiljöer, flodpärlmussla och värdefulla vattendrag. Även barriäreffekter för vilda djur och intrång i odlingslandskapet framhålls. Dragningarna bedöms även riskera försämrade grundvattenpåverkan samt stora konsekvenser för friluftsliv och rekreation i ett regionalt viktigt område.

Föreningen ifrågasätter dessutom Nobelbanans samhällsekonomiska lönsamhet och menar att nyttan för lokalt resande är begränsad, samtidigt som banan på längre sikt kan få svårt att konkurrera med annan framtida transportutveckling. Projektet bedöms inte vara tillräckligt prioriterat nationellt och innebär enligt föreningen mycket höga kostnader i förhållande till nyttan.

Som alternativ förordas i stället mindre ombyggnader och genvägar i befintligt järnvägsnät, särskilt förbättrad anslutning mellan Värmlandsbanan och Västra stambanan samt justeringar öster om Björneborg. Dessa alternativ bedöms kunna ge betydande restidsvinster och kapacitetsförbättringar med avsevärt mindre intrång, lägre kostnader och mindre negativ påverkan på natur-, kultur- och samhällsvärden.

Sammanfattningsvis avstyrker Naturskyddsföreningen Nobelbanan enligt föreslagen lokalisering och anser att andra alternativ bör prioriteras som i högre grad tar tillvara redan exploaterade stråk och minimerar ytterligare fragmentering av värdefulla landskap.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Nobelbanan har identifierats som en åtgärd utifrån Trafikverkets gjorda ÅVS, se Trafikverkets åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för stråket Oslo–Stockholm (TRV 2017/14854).

Studerade lokaliseringalternativ för Nobelbanan har bedömts uppfylla projektets ändamål. Alternativa lösningar har prövats i utredningen men valts bort med hänvisning till att de inte uppfyllt ändamålet till en rimlig kostnad eller omgivningspåverkan.

En lösning som innefattar Västra stambanan innebär en järnvägsförbindelse mellan Värmland och Mälardalen som har ett lägre resandeunderlag i jämförelse med en direkt anslutning mellan Värmlandsbanan och Godsstråket genom Bergslagen vid Örebro. Ett nyttjande av Västra stambanan skulle också innebära att trafiken begränsas av ett framtida högt kapacitetsutnyttjande på Västra stambanan på sträckan Laxå-Stockholm. Ett lägre resandeunderlag och kapacitetsbegränsningar innebär en gles turtäthet som i sin tur ger begränsad möjlighet att ge den tillgänglighetsförbättring ändamålet syftar till.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den sammantaget mest lämpliga lokaliseringen på övergripande nivå. Utredningen jämför olika alternativ på korridornivå. Det innebär att påverkan på naturvärden inte kan fastställas i detalj i detta skede. I eventuella kommande skeden kommer mer detaljerade naturvärdesinventeringar att genomföras samt miljöanpassning och eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder att studeras.

I projektet har en strukturerad metodik tillämpats för att identifiera, analysera och successivt avgränsa möjliga lokaliseringalternativ. Metodiken och urvalskriterierna redovisas i PM Alternativgenerering och bortval av alternativ.

4.5.38 Närkes Ornitologiska Förening

Föreningen delar fågelförstudiens slutsats att oavsett val av alternativ finns en generell risk för påverkan på skyddsvärda arter och en sydlig eller nordlig sträckning har liknande kvalitéer för skyddade fågelarter.

För att undvika påverkan på skyddade arter anser föreningen att det är viktigt att i så stor utsträckning som möjligt följa befintlig infrastruktur.

Vid fortsatta utredningar påpekar föreningen att det är viktigt att stämma av befintliga häckningar för arter med högre skyddsklassning, exempelvis kungsörn, rovfåglar, tjäder och lom. I lokala fågelföreningar finns kunskap som föreningen gärna delar med projektet.

Kommentar:

Yttrandet noteras och precis som föreningen noterar görs fördjupade inventeringar i ett eventuellt senare skede av järnvägsplanen.

4.5.39 Prästlönetillgångar i Karlstads stift (PLT)

Prästlönetillgångar i Karlstads stift (PLT) är generellt positivt inställda till byggandet av Nobelbanan. Att möjliggöra utökad tågtrafik med fler förbindelser är av avgörande betydelse för klimatarbetet, vilket PLT, ställer sig bakom. Det är också positivt för Värmland med bättre förbindelser utanför länet.

När det gäller de olika lokaliseringalternativen har PLT i nuläget inga synpunkter angående vilket som är att föredra. De anser att alternativet som har minst miljöpåverkan i kombination med det som skapar bäst förbindelser och tillgänglighet ska väljas. Ifall deras fastighet (Karlskoga Bregårdsskogen 1:16) kommer att beröras direkt av projektet kommer PLT inkomma med mer detaljerade synpunkter.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

4.5.40 Ragn-Sells Treatment & Detox AB

Ragn-Sells planerar en ny avfallsanläggning inom utredningsområdet, men utanför de föreslagna korridorerna, och siktar på att lämna in en tillståndsansökan under Q2 2026. Anläggningen kan ta emot cirka 600 000 ton avfall per år med fokus på masshantering, vilket kan skapa synergier med Nobelbanan.

Ragn-Sells informerar om att de tagit hänsyn till spårreservatet i Kristinehamns kommuns översiktsplan vid lokalisering av anläggningen. Trots att anläggningen ligger utanför Nobelbanans utredningskorridorer väntas trafiken till och från anläggningen påverkas av järnvägen. Ragn-Sells räknar med upp till 160 transporter per dygn och utreder tre möjliga infarter. Ragn-Sells vill delta i fortsatt samråd och ser värde i att ha ett möte för att diskutera processerna vidare.

Kommentar:

Projektet noterar informationen om den planerade verksamheten och dess transportbehov. Samordning och fortsatt dialog bedöms vara viktig i kommande planeringsskeden.

4.5.41 SJ AB

SJ AB förordar alternativ Svart, men anser att Nobelbanan bör byggas med dubbelspår i hela sin sträckning (även vid passagen förbi Kristinehamn) för att möjliggöra korta restider, hög kapacitet, effektiv trafikplanering och god punktlighet.

SJ avråder från lösningar med enkelspår eller två separata järnvägar, eftersom dessa bedöms öka störningskänsligheten, minska flexibiliteten och riskera längre restider. SJ rekommenderar även att begreppet snabbtåg används i stället för expresståg och ser helst ett centralt stationsläge i Kristinehamn, medan de avstår från synpunkter på stationslägen i Karlskoga och Degerfors.

Kommentar:

Projektet delar bilden av att dubbelspår är bra för robustheten. En dubbelspårslösning vid passagen genom Kristinehamn har studerats i lokaliseringsutredningen. De trafikprognoser och trafikscenarier som tagits fram inom utredningen visar dock inte på en trafikmängd som motiverar en dubbelspårslösning förbi Kristinehamn i alternativ Svart.

Som svar på frågan om begreppsanvändning, justeras expresståg till snabbtåg i handlingarna.

4.5.42 SMHI

SMHI informerar om att deras yttrande endast tar hänsyn till klimat-anpassning, översvämningsrisker och hydrologiska analyser i miljö-konsekvensbeskrivningen. SMHI ifrågasätter uppgifter i miljökonsekvensbeskrivningen om ökade stormar och menar att beskrivningen av översvämningsrisker behöver förtydligas (200-årsflöde ≠ 200-årsregn).

SMHI uppmärksammar att de även har en mätstation inom utredningsområdet men ej inom korridorerna. De vill bli informerade om korridorerna skulle ändras.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Formuleringar angående översvämningsrisker har setts över och handlingarna har uppdaterats.

4.5.43 Statens Fastighetsverk

Ingen av SFV förvaltat fastighet berörs direkt av Nobelbanan och SFV har därför ingen erinran.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

4.5.44 Statens geotekniska institut (SGI)

SGI avstår från att yttra sig i ärendet.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

4.5.45 Strålsäkerhetsmyndigheten

SSM anser att det i en kommande miljökonsekvensbeskrivning bör redovisas magnetfältsnivåer för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt och där magnetfältsnivån kan förväntas bli förhöjd. Det är sedan miljöbalken som ska beaktas då bedömning görs om eventuellt behov av exponeringsbegränsande åtgärder.

Kommentar:

Yttrandet noteras. I nästa eventuella skede utreds magnetfältsnivåer på en mer detaljerad nivå.

4.5.46 Svenska kraftnät

Svenska kraftnät anser att samtliga lokaliseringalternativ är jämbördiga utifrån befintliga och planerade ledningar i transmissionsnätet och har därför inga synpunkter i ärendet. Svenska kraftnät hänvisar i övrigt till tidigare lämnade synpunkter på samrådsunderlaget för projektet (dnr 2025/1304 daterat 2025-03-28).

Kommentar:

Yttrandet noteras.

4.5.47 Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU hänvisar till checklistor för planering av infrastruktur som finns länkade. Tidig användning av geologisk information vid planering av infrastruktur kan minska kostnader och miljöpåverkan samt förkorta ledtider för samtliga involverade aktörer. SGU påpekar också att kapitel 3.9.3 i samrådshandlingen innehåller ofullständiga meningar och behöver ses över.

Kommentar:

Yttrandet noteras och kapitlet har setts över i samrådshandlingen.

4.5.48 Swerock

Swerock framför att flera av de föreslagna korridorerna riskerar att påverka eller inskränka befintliga tillståndsgivna täkt- och industri-verksamheter. Det betonas att järnvägen inte bör lokaliseras inom eller i direkt anslutning till verksamhetsområden där detta kan begränsa möjligheten att bedriva verksamhet enligt gällande miljötillstånd.

Vidare framförs att vissa korridorer bör justeras eller utgå, särskilt där påverkan på befintliga verksamheter bedöms vara omfattande.

Verksamheten efterfrågar fördjupade utredningar avseende risker och säkerhet, inklusive buller, vibrationer, sprängning och transporter, samt att hänsyn tas till erforderliga skyddsavstånd.

Det framhålls även att tillgänglighet till verksamheterna och fungerande transportlösningar behöver säkerställas, och att fortsatt dialog om anslutningar och utformning är nödvändig. Vidare anges att nuvarande underlag inte är tillräckligt för att bedöma påverkan fullt ut och att kompletterande analyser krävs i det fortsatta arbetet.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Vid ett eventuellt senare skede av järnvägsplanen preciseras placeringen inom korridoren där bland annat exakt avstånd till tillståndspliktiga verksamheter tas i beräkning. Vid det skedet genomförs även de fördjupade utredningar som efterfrågas i synpunkten. De förslag på lokalisering inom korridoren som då tas fram kommer att samrådas med berörda i enlighet med planläggningsprocessen för järnvägsplanen. Projektet ser positivt på fortsatt dialog med verksamheten.

4.5.49 Tågåkeriet i Bergslagen (Tågab)

Tågåkeriet i Bergslagen AB (Tågab) förordar en kombination av alternativen Gul genom Kristinehamn och Svart vidare till Örebro via ett resecentrum i sydvästra delen av tätorten Karlskoga. Tågab, som nu förstärker sin närvaro lokalt i Kristinehamn genom att investera ca 100 MSEK i nya verkstäder för tåg, som angör centrala Kristinehamn, är beroende av direkt koppling till Nobelbanan. Förutom Stockholm och Oslo är Jönköping, med vidare koppling till Köpenhamn och Hamburg, intressanta målpunkter.

Kommentar:

Projektet noterar investeringarna som genomförs i Kristinehamn.

Linjesträckningar som går genom riksintresse för totalförsvarets militära del (A9, Bergslagens artilleriregemente) har inte varit aktuella för utredningen. Ett alternativ som motsvarar det föreslagna har studerats men valts bort, då fynd kopplat till fågel (§4 artskyddsförordning) påträffats, vilket bedöms kunna ge påtagliga juridiska risker i ett eventuellt fortsatt skede. För mer information, se PM Alternativgenerering och bortval av alternativ, kapitel 4.2.4.

4.5.50 Vattenfall Eldistribution

Vattenfall Eldistribution har kraftledningar som kommer att beröras oavsett vilket alternativ man väljer att gå vidare med.

Vattenfall ber projektet att kontakta företaget i god tid för att lokalisera konfliktpunkter och vid önskan initiera arbetet med att ta fram offert för eventuella åtgärder som behöver vidtas.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

4.5.51 Vattenmyndigheten Västerhavets vattendistrikt

Vattenmyndigheten fastställer normer för vattenförekomster, men gör inga bedömningar i det enskilda fallet, Vattenmyndigheten avstår därför från att yttra sig i denna fråga. Vattenmyndigheten vill påminna om att gällande miljökvalitetsnormer för vatten ska följas.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

4.5.52 Vattenmyndigheten Västmanlands län

Länsstyrelsen i Västmanlands län, som även är vattenmyndighet för Norra Östersjöns vattendistrikt, avstår från att yttra sig i ärendet i detta skede.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

4.5.53 Verkan AB

Verkan AB ser mycket positivt på etablering och projektering av Nobelbanan samt de positiva effekter en modern och effektiv tåg-förbindelse mellan Stockholm och Oslo kommer att kunna ge Sverige. Verkan har inte något att invända mot alternativ Svart och Grön. Däremot går lokaliseringsalternativ Gul igenom ett område som Verkan för närvarande utreder som ett möjligt område att etablera sin verksamhet inom.

Verkans etableringsbehov framgår av projektets genomförda samråd enligt miljöbalken och verksamheten hoppas att projekt Nobelbanan kan ta hänsyn till detta i samband med slutligt val av sträckning. Verksamheten är dock övertygade om att dessa två kan samexistera, båda projekten är mycket viktiga initiativ för Sverige och för Sveriges ökade försvarsförmåga.

Kommentar:

Information om Verkans pågående etableringsutredning noteras.

Etableringen i området innebär att lokaliseringsalternativ Gul kan medföra en konflikt med planerad markanvändning. Om lokaliseringsalternativ Gul förs vidare efter utredningen eller till tillåtlighetsprövningen finns behov av att ta fram nya delsträckor/korridorer vid Björneborg.

4.5.54 Vänsterpartiet Lekeberg

Vänsterpartiet Lekeberg är generellt positiva till utbyggnationen av järnväg. De ser endast ett möjligt alternativ för sträckningen Nobelbanan och det är att bygga järnvägen längs med E18, sträckan Örebro-Karlskoga, alternativ Svart. Detta för att det är det mest hänsynsfulla alternativet med tanke på möjligheten att utveckla landsbygden i kommunen och samtidigt i så stor utsträckning som möjligt bevara de höga kultur och natur som finns. Vänsterpartiet Lekeberg ser också en fördel med alternativ Svart då den har en station i Karlskoga som är en större och mer praktiskt belägen stationsort än Degerfors med tanke på sträckan.

De lyfter att om alternativ Svart väljs önskar de öronmärka pengar för att parallellt med järnvägen bygga en alternativ väg mellan Lekhyttan och Karlskoga, en väg som kan trafikeras av långsamtgående fordon. Detta på grund av att den sträckan i dag endast är framkomlig via motortrafikled med bil. En alternativ väg främjar folkhälsan och miljön.

Kommentar:

Projektet noterar Vänsterpartiet i Lekebergs yttrande avseende lokalisering av eventuell framtida järnväg norr om E18 samt ställningstagandet mot de sydliga alternativen.

Lokaliseringsutredningen syftar till att rangordna lokaliseringsalternativen där den bästa lösningen avser det lokaliseringsalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att rangordning av lokaliseringsalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga effekter och konsekvenser för miljö, hälsa och sociala värden, teknisk genomförbarhet, anläggningskostnad, måluppfyllelse och samråd.

Synpunkten angående en alternativ väg mellan Lekhyttan och Karlskoga är något som hanteras vid ett eventuellt senare skede av järnvägsplanen.

4.5.55 Värmlands hembygdsförening

Värmlands Hembygdsförbund ställer sig positivt till byggandet av Nobelbanan. Förbundet förordar alternativ Svart. Kortare restider lockar fler passagerare och gör järnvägen mer effektiv.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

4.5.56 Örebro läns museum

Örebro läns museums fortsatta bedömning är att den planerade järnvägen med tillhörande anläggningar kommer få betydande miljöpåverkan närliggande kulturmiljöer. Se läns museets remissvar för tidigt samråd 2025-04-14.

Örebro läns museum ser positivt på att utredningsområdet är omfattande då det möjliggör välgrundade beslut där påverkan på befintliga kulturmiljöer kan bli lägre. Museet anser dock att alla hittills framtagna dragningsförslag för järnvägen medför påverkan på värdefulla kulturmiljöer och bör utredas noggrant och eftertänksamt.

Under rubriken 3.8.2 Kulturmiljö i samrådshandlingen saknas notering om att fler kulturmiljöer inom utredningsområdet skyddas i detaljplaner eller områdesbestämmelser. Museet anser att framtida utredningar även ska inkludera särskilt värdefulla kulturmiljöer som skyddas genom PBL.

Vidare anser Örebro läns museum att det är lämpligt att utredningarna också inkluderar värdefulla kulturmiljöer som inte har ett lagskydd i PBL eller KML.

Kommentar:

I nästa eventuella skede då en järnvägsplan tas fram görs mer detaljerade utredningar gällande kulturmiljö. Samrådshandlingen har uppdaterats med områden som skyddas av detaljplaner och områdesbestämmelser (OB) samrådshandlingen.

4.5.57 Örebro universitet

Örebro universitet uttrycker en positiv inställning till fortsatt utredning av Nobelbanan och lyfter att projektet kan ge betydande regionala och samhällsekonomiska nyttor, särskilt genom förbättrad tillgänglighet och kortare restider.

Synpunkterna fokuserar på att en utbyggd järnväg kan medföra:

- Större studentrekryteringsområde, genom att fler orter hamnar inom dagpendlingsavstånd.
- Förbättrade rekryteringsmöjligheter av personal, då arbetsmarknadsregionen vidgas.
- Stärkt regional utveckling och akademiska samarbeten, särskilt mellan lärosäten i Örebro, Karlstad och Mälardalen.

Universitetet framhåller vikten av att i det fortsatta arbetet tydligare analysera socioekonomiska effekter, såsom pendlingsmönster, arbetsmarknadsintegration, studentmobilitet och kompetensförsörjning.

Sammanfattningsvis betonas att tillgänglighet till högre utbildning är en central faktor i regionens utveckling, och att utbildningssektorns perspektiv bör beaktas i den samlade bedömningen av lokaliseringalternativ.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Regionala och samhällsekonomiska nyttor samt sociala konsekvenser är aspekter som hanteras i lokaliseringsutredningen och utgör en del av utvärderingsmaterialet vid rangordning av alternativ.

4.5.58 Övriga berörda myndigheter och organisationer

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

- Fortifikationsverket
- Naturskyddsföreningen Värmland
- Försvarsmakten
- Riksantikvarieämbetet
- Försvarets materielverk
- Stora Enso
- Naturvårdsverket
- Sveaskog

4.6 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.

4.6.1 Andra förslag på lokalisering

Ett flertal föreslår att en upprustning av befintlig järnväg bör övervägas som ett alternativ, då detta bedöms kunna ge bättre tillgänglighet för lokala relationer.

Ett flertal enskilda kritiserar föreslagen anslutning till Stambanan genom tätbebyggda områden i Örebro. I stället föreslås en alternativ sträckning från Södra station via befintligt industrispår, vidare nära E18 med anslutning till alternativ Svart.

Ett flertal enskilda lyfter fram att de önskar att det svarta alternativet läggs längre söderut för att undvika påverkan på boendemiljö, kultur och miljö.

Ett par enskilda efterfrågar analys av alternativ sträckning via Svartåbanan och området mellan Pilängen och Svartån.

Ett par enskilda anser att en central dragning genom Karlskoga borde ses över då detta skulle ge bättre möjligheter att nå fler resenärer och minska bilberoendet i regionen.

En enskild framför alternativa sträckningar där järnvägen inte går genom Örebro, exempelvis via Hovsta.

En enskild anser att de föreslagna alternativen inte uppfyller målet om effektiv trafik för express- och regionaltåg, samt ifrågasätter valda anslutningar och stationslösningar. Det framförs att anslutningen mot Mälarbanan i öster utgör en begränsning och att en alternativ anslutning mot Västra stambanan, exempelvis vid Laxå, skulle kunna ge bättre förutsättningar.

En enskild motsätter sig en järnvägsdragning genom Adolfsberg och Marieberg då det kommer dela upp områden som kommunen har haft vision om att bygga ihop.

En enskild anser att föreslagen anslutning via tätbebyggda områden i Södra Lindhult och Marieberg är olämplig och innebär negativ påverkan på bostadsområden och befintlig infrastruktur. Det föreslås i stället en alternativ dragning längs befintligt industrispår och E18, vilket bedöms kunna minska intrång i bostadsområden, förbättra kapacitet och korta restiden.

En enskild föreslår ett alternativ där ett nytt spår byggs mellan Vretstorp och Hasselfors för att korta restider och undvika omvägen via Laxå.

En enskild föreslår även att ett triangelspår mot Inlandsbanan norrut (mot Storfors) bör byggas för att möjliggöra omledning av trafik vid störningar.

Kommentar:

Alla studerade lokaliseringalternativ för Nobelbanan har bedömts uppfylla projektets ändamål. Alternativa lösningar har prövats i utredningen men valts bort med hänvisning till att de inte uppfyllt ändamålet till en rimlig kostnad eller omgivningspåverkan.

I projektet har en strukturerad metodik tillämpats för att identifiera, analysera och successivt avgränsa möjliga lokaliseringalternativ. Metodiken och urvalskriterierna redovisas i PM Alternativgenerering och bortval av alternativ. Urvalskriterierna har uppdaterats och förtydligats i PM:et.

Befintliga stråk inom utredningsområdet har studerats, men bedömts ha begränsningar i form av kapacitet, standard och linjeföring, vilket innebär att de inte i tillräcklig utsträckning kan uppfylla projektets mål.

En lösning som innefattar Västra stambanan innebär en järnvägsförbindelse mellan Värmland och Mälardalen som har ett lägre resandeunderlag i jämförelse med en direkt anslutning mellan Värmlandsbanan och Godsstråket genom Bergslagen vid Örebro. Ett nyttjande av Västra stambanan skulle också innebära att trafiken begränsas av ett framtida högt kapacitetsutnyttjande på Västra stambanan på sträckan Laxå-Stockholm. Ett lägre resandeunderlag och kapacitetsbegränsningar innebär en gles turtäthet som i sin tur ger begränsad möjlighet att ge den tillgänglighetsförbättring ändamålet syftar till.

En sträckning genom centrala Karlskoga har valts bort, eftersom den bedöms ha bristande genomförbarhet, kostnader som inte bedöms motsvara nyttorna samt stor omgivningspåverkan. En sträckning norr om Karlskoga har inte utretts närmare, eftersom den står i direkt konflikt med riksintresset för totalförsvarets militära del, se ovan nämnda PM.

Flera möjliga anslutningspunkter till Godsstråket genom Bergslagen har studerats inom ramen för lokaliseringsutredningen. En anslutning vid Örebro södra har valts bort eftersom en sådan sträckning bedöms medföra tekniska genomförbarhetsrisker, se PM Alternativgenerering och bortval av alternativ. Bland annat skulle en anslutning vid Örebro södra medföra tekniskt komplicerade passager förbi E18, Södra infartsleden och ett kraftvärmeverk. En anslutningspunkt vid Adolfsberg bedöms därmed vara lämpligast utifrån en avvägning mellan nytta, genomförbarhet och påverkan på omgivningen.

I detta skede studeras breda korridorer, och exakt spårlinje fastställs först i eventuella senare skeden av planeringen. Synpunkter om lokala anpassningar är därför viktiga och tas med i det fortsatta arbetet.

Enskilda förslag om kompletterande lösningar, såsom triangelspår eller nya delsträckor för att öka robustheten i systemet, noteras.

4.6.2 Jordbruksmark

Över 500 undertecknande motsätter sig den föreslagna södra sträckningen av Nobelbanan söder om E18. De bedömer att dragningen riskerar att orsaka oåterkalleliga skador på produktiv jordbruksmark, försämra förutsättningarna för lantbruksverksamheter genom fragmentering av brukningsenheter samt påverka ett värdefullt kulturlandskap. Vidare lyfts att sträckningen kan medföra barriäreffekter, försämrade livsmiljö och minskad attraktivitet för landsbygden, företagande och besöksnäring.

Synpunktslämnarna anser därför att sträckningen bör avvisas och att alternativ med mindre påverkan på jordbruksmark och landsbygd bör utredas vidare.

Ett flertal enskilda motsätter sig alternativ Gul eftersom det innebär att viktig jordbruksmark kommer försvinna. Bland annat jordbruksmarken inom och angränsning till delsträckan Lanna syd som man menar introducerar en ny barriär i ett idag obelastat jordbrukslandskap. Dessa är oroliga över fragmentering av brukningsenheter, försämrade långsiktig livsmedelsproduktion samt negativ påverkan på ett redan begränsat jordbrukslandskap.

Ett flertal enskilda är emot alternativ Grön eftersom det innebär att viktig jordbruksmark kommer försvinna. Dessa är oroliga över fragmentering av brukningsenheter, försämrade långsiktig livsmedelsproduktion samt negativ påverkan på ett redan begränsat jordbrukslandskap.

Ett flertal enskilda är emot alternativ Svart eftersom det innebär att viktig jordbruksmark kommer försvinna. Bland annat söder om E18 där flera enskilda anser att det ligger särskilt värdefull jordbruksmark. Dessa är oroliga över fragmentering av brukningsenheter, störningar i dräneringssystem, försämrade långsiktig livsmedelsproduktion samt negativ påverkan på ett redan begränsat jordbrukslandskap.

Ett flertal motsätter sig Lanna syd med hänvisning till påverkan på jordbruksmark.

Några enskilda påpekar att ny jordbruksmark inte går att återskapa och att man i stället bör rusta upp den befintliga järnvägen för att slippa ta jordbruksmark i anspråk.

Några enskilda lyfter att för många innebär intrång i marken en direkt påverkan på brukningsmöjligheter, arrondering, transporter och framtida investeringar. Detta är frågor som påverkar både ekonomi och möjligheten att fortsätta bedriva verksamhet. Det upplevs också som att förståelsen för landsbygdens villkor ibland saknas i planeringen.

En enskild påpekar att även lösningar som landbroar inte fungerar väl för lantbruket, eftersom de skapar hinder och ineffektivitet i brukandet.

En enskild motsätter sig delsträckorna Knista/Flygplats öst och anser att detta innebär negativ påverkan på produktiv jordbruksmark, landsbygdsverksamheter och boendemiljö.

En enskild förordar alternativ Gul om järnvägen kan läggas på landbro så att jordbruksmarkerna inte blir uppdelade.

Kommentar:

Projektet noterar att samtliga alternativ innebär olika grader av påverkan på jordbruksmark, och att detta är en central avvägning i lokaliseringsutredningen.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa korridoren för ändamålen med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad.

Inom aspekten hushållning med naturresurser så har vi bedömt påverkan på jordbruksmark och skogsmark. Tidigare bedömdes värdet för båda markanvändningarna som lika. För att beakta jordbruksmarkens betydelse har bedömningen justerats genom en uppvärdering av jordbruksmarken, vilket innebär att den ges större vikt än tidigare. Motivering till bedömningen finns i miljökonsekvensbeskrivningen

I den fortsatta planeringen sker avvägningar i enlighet med miljöbalkens bestämmelser, där intrång i brukningsvärd jordbruksmark så långt som möjligt ska undvikas och minimeras, samtidigt som projektets ändamål ska uppnås.

Frågor kopplade till markanvändning, påverkan på brukningsförutsättningar samt möjliga skyddsåtgärder kommer att analyseras vidare i eventuella kommande skeden.

Ett av syftena med landbroar är att minska markintrånget, bland annat i jordbruksmark, jämfört med en traditionell järnväg på bank. Syftet är också att underlätta för bland annat jordbruksfordon att förflytta sig i 90 grader under järnvägen. I eventuella nästkommande skede kommer utformningskonceptet med landbroar att studeras vidare.

4.6.3 Kartor och korridorer

Ett flertal enskilda är kritiska hur alternativen och utredningskorridorerna redovisas. Det framförs synpunkter om att korridorerna uppfattas som alltför ospecifika, vilket skapar osäkerhet kring faktisk påverkan på enskilda fastigheter, verksamheter och närmiljöer. Flera efterfrågar en tydligare redovisning av vad korridorsbredden innebär i praktiken samt hur den successivt kommer att avgränsas i eventuella kommande skeden.

När det gäller kartmaterial och redovisning av alternativ efterfrågas mer detaljerade kartor där det tydligare framgår hur korridorerna förhåller sig till exempelvis fastighetsgränser, bebyggelse och vägar. Det har även inkommit synpunkter på att vissa lokala förhållanden och värden inte framgår tillräckligt tydligt i kartunderlaget.

Flera synpunkter lyfter även behovet av kartor med möjlighet till större inzoomning för att underlätta förståelsen av konsekvenser på lokal nivå.

Kommentar:

I detta skede av planeringsprocessen redovisas översiktliga korridorer, inte en exakt sträckning för den framtida järnvägen. Eftersom projektet befinner sig i ett tidigt skede, innebär det att järnvägens exakta linjeföring i plan och profil ännu inte är fastställd.

Korridorernas bredd ska ge frihetsgrader i ett eventuellt kommande skede och syftar till att möjliggöra fortsatt analys och optimering av lokaliseringen utifrån tekniska, miljömässiga och andra relevanta aspekter. Därför ryms ett flertal olika spåralternativ och tekniska lösningar inom korridorerna.

Kartorna i handlingarna ska ge en övergripande orientering av korridorerna och hur de förhåller sig till exempelvis större omgivande miljöer, landskapselement, kommun- och länsgränser, övergripande bebyggelsestrukturer och befintlig infrastruktur samt regionala och nationella värden.

Kartorna i detta skede är därmed inte avsedda för att dra slutsatser om den framtida järnvägens exakta läge eller sträckning inom korridoren eller för att identifiera berörda fastigheter och byggnader samt bedöma markintrång.

4.6.4 Kulturmiljö

Ett flertal motsätter sig de gula och gröna alternativen då de riskerar att påverka höga kulturmiljövärden i de östra delarna av korridorerna. Till exempel riksintresse för kulturmiljö med Vintrosa kyrka samt ett gravfält från järnålder.

Ett flertal motsätter sig delsträckan Lanna syd då den riskerar hög påverkan på kulturmiljö.

Ett flertal uppmärksammar att Granhamra har mycket höga kulturvärden och förordar därför alternativ Svart.

Ett par enskilda motsätter sig alternativ Svart då det riskerar att påverka arkeologiskt värdefulla platser i området kring Vintrosa.

En enskild uppmärksammar Fornborgen vid Kristinehamn och vill inte ha en järnväg i närheten av den.

En enskild framhåller att alternativ Gul och Grön påverkar kulturhistoriskt värdefulla områden med lämningar från äldre bergshantering, vilka bör bevaras.

Det föreslås att alternativa sträckningar väljs, där påverkan på kulturmiljöer minimeras, exempelvis genom lokalisering till redan nyttjad mark.

Kommentar:

Projektet noterar att samtliga alternativ innebär olika grader av påverkan på kulturmiljöer och att detta är en viktig del i den samlade avvägningen. Kulturmiljöer, inklusive fornlämningar och områden av riksintresse, omfattas av särskilda skyddsbestämmelser och ska beaktas i enlighet med gällande lagstiftning. I den fortsatta planeringen kommer mer detaljerade utredningar att genomföras, inklusive arkeologiska utredningar och kulturmiljöanalyser, i syfte att identifiera, undvika eller minimera påverkan.

4.6.5 Landskap

Ett flertal är positiva till att samlokalisera järnvägen med E18 då det inte har lika stor påverkan på landskapet.

Ett flertal enskilda är kritiska till att en järnväg innebär stora barriäreffekter. Dessa är oroliga över hur dessa barriäreffekter kommer att påverka djurlivet, landskapsbild samt sociala värden.

Ett flertal enskilda tycker att det känns orimligt att anlägga en järnväg i ett drumlinområde. De menar också att det borde påverka bedömning för delsträckan Knista då de inte håller med om att effekten är måttlig.

Ett flertal är kritiska till barriäreffekterna som uppstår om delsträckan Lanna syd väljs.

En enskild påpekar att det finns slättlandskap inom utredningsområdet som är ett väldigt karaktäristiskt landskap. De menar att en järnväg hade kraftigt påverkat landskapsbild i den södra delen av utredningsområdet.

En enskild är kritisk till att utredningen missar viktiga landskapsvärden inom den gula korridoren och att dessa behöver uppdateras i samrådshandlingen.

En enskild är kritisk till hur bedömningarna redovisas angående landskap.

En enskild efterfrågar att handlingarna kompletteras med bynamnen och förtydligar landskapsutvärderingarna utifrån dessa byar.

Kommentar:

Landskapsbild och landskapskaraktär utgör viktiga aspekter i den samlade bedömningen av lokaliseringalternativen. I eventuella kommande skeden kommer mer detaljerade analyser att genomföras, i syfte att identifiera och i möjligaste mån undvika eller begränsa påverkan på värdefulla landskapsmiljöer.

Angående närheten till drumlinområdet: "Måttlig negativ effekt" är näst högst på skalan vilket projektet bedömer som rimligt med hänsyn till att korridoren enbart tangerar drumlinområdet i dess norra ände. Bedömningen har utgått från att drumlinernas formationer inte kommer att påverkas av järnvägsanläggningen. Det som kan påverkas är vyn norrut (där järnvägen skulle kunna komma att läggas) om man befinner sig i drumlinområdet.

Områdets värde är satt till "högt värde/hög känslighet" vilket är det högsta på den skalan. Handlingarna har justerats för att bättre tydliggöra och förklara de genomförda bedömningarna. Ett förtydligande har också gjorts vad gäller namn på vissa byar.

4.6.6 Markinlösen och fastigheter

Ett flertal enskilda framhåller att alternativ Gul och Grön innebär negativ påverkan på boendemiljö och tillgänglighet, bland annat genom buller och risk för försämrade åtkomst till mark och vägar.

Ett flertal framför att deras fastighet ligger inom en korridor och motsätter sig därför alternativen.

Ett flertal enskilda motsätter sig en sträckning sydost om Multen och anser att den skulle påverka fritidsbebyggelse och fastighetsvärden negativt.

En enskild är mycket negativ till alternativ Gul och Grön i egenskap av att vara markägare och förordar i stället alternativ Svart.

Ett flertal efterfrågar den exakta sträckningen av järnvägen och dess påverkan på fastigheter.

Ett flertal motsätter sig de gröna och gula alternativen då dessa har en negativ påverkan på byn Hinderstorp.

Ett par enskilda lyfter att alternativ Svart kommer innebära en stor påverkan på fastigheterna i småorten Knutsbol och motsätter sig därför detta alternativ.

En enskild framhåller att den föreslagna sträckningen innebär stor negativ påverkan på en generationsgård med kulturhistoriska värden och pågående verksamheter, inklusive jordbruk och besöksnäring. Det anges att intrånget riskerar att försämma eller omöjliggöra fortsatt boende, verksamhet och utveckling av fastigheten, vilket motsätts starkt.

En enskild är kritisk mot att bygga fler spår genom Kristinehamn med hänsyn till de som bor nära järnvägen.

Ett flertal framför att om deras fastigheter påverkas ska dessa lösas in.

En enskild framhåller att skogspartierna idag fungerar som en viktig bullerskärm mot flygverksamheten för närliggande bostadsområden. Det anges att skogen därför bör bevaras för att bibehålla skyddet mot buller och minska störningar för boende.

En enskild redovisar att en fastighet inom utredningsområdet har höga naturvärden och kulturhistoriska inslag, och att åtgärder planeras för att bevara och utveckla dessa värden, bland annat genom införande av skogsbete och naturvårdande skötsel.

En enskild lyfter att byarna söder om sjön Multen identifierats som särskilt känsliga områden, men anser att linjens exakta placering inom korridoren är avgörande för påverkan, och att en dragning bör anpassas för att minimera intrång i bymiljöer. Osäkerheten riskerar att påverka viljan att bo kvar i området negativt.

Kommentar:

Projektet noterar att samtliga alternativ innebär olika grader av påverkan på enskilda fastigheter och lokala miljöer, och att detta är en central avvägning i lokaliseringsutredningen.

Flera synpunktslämnare uppger att deras fastigheter ligger inom utpekade korridorer och motsätter sig därför de aktuella alternativen. I detta skede studeras relativt breda korridorer, och den exakta sträckningen fastställs först i eventuella senare skeden.

Vid större infrastrukturprojekt som detta är det ofrånkomligt att mark kommer behöva förvärvas från fastigheter för att genomföra projektet. Projektet är dock enligt lag skyldig att utföra anläggningen med minsta möjliga intrång och med minsta möjliga olägenhet under förutsättning att det sker till en skälig kostnad.

Vid eventuellt nästa skede då en järnvägsplan tas fram kan dialogen påbörjas med enskilda fastighetsägare om enskilda intrång, ombudskostnader, markavvattning m.m. Frågor om markåtkomst, ersättning och eventuella inlösen hanteras enligt gällande lagstiftning.

4.6.7 Naturmiljö

Ett flertal enskilda uppmärksammar höga naturvärden och sällsynta arter inom korridoren för alternativ Svart. Bland annat salamandrar norr om E18, biotopskyddade skogar, Garphyttans nationalpark. Dessa är oroliga över konsekvenserna av anläggning av en järnväg.

Ett flertal enskilda uppmärksammar höga naturvärden och sällsynta arter inom korridoren för alternativ Gul. Bland annat Övre Östa där det finns gamla skyddsvärda träd och rödlistade arter och vid sjön Multen och dess omgivning. Dessa är oroliga över konsekvenserna av anläggning av en järnväg.

Ett flertal enskilda uppmärksammar höga naturvärden och sällsynta arter inom korridoren för alternativ Grön. Bland annat Gräsmossen och dess sällsynta fåglar samt sjön Multen med omgivande miljöer där häckande Storlom finns samt flodpärlmusslan. Dessa är oroliga över konsekvenserna av anläggning av en järnväg.

För både alternativ Grön och Gul anser ett flertal enskilda att den södra sträckningen innebär en högre risk för naturkatastrofer som översvämningar om områden fylls ut eller dikas ur.

Ett flertal uppmärksammar att området kring Östra Granhammar har höga naturvärden.

Ett flertal motsätter sig Lanna syd för påverkan på naturmiljö.

En enskild tar upp höga naturvärden vid Västersjön och förordar istället Svart alternativ.

En enskild motsätter sig delsträckan Flygplats öst och anser att den medför betydande negativa konsekvenser samt att den strider mot miljöbalkens principer.

En enskild framhåller att en ny järnväg utanför E18-korridoren riskerar att kraftigt påverka djurliv och ekologiska samband genom att skapa ytterligare barriärer i landskapet. Det anges att detta kan leda till fragmenterade livsmiljöer, försämrad rörlighet för djur samt minskad genetisk variation, vilket på sikt kan hota lokala populationer.

Några enskilda påpekar att fågelinventeringen bör uppdateras.

Några enskilda upplever att en järnväg kommer förstöra naturlivet oavsett val av korridor.

En del enskilda ifrågasätter ifall det har genomförts några inventeringar inom korridorerna.

Några enskilda hänvisar till svensk lag om att minimera miljöpåverkan och i första hand utnyttja befintliga strukturer.

En enskild har inkommit med en föreslagen sträckning vid sjön Multen som syftar till att göra minst skada på miljön. Synpunkten uppmärksammar våtmarker och fridlysta växter och djur.

En enskild är orolig över kollisionsrisken med fåglar längs Svartåns utbredning.

En enskild uppmärksammar att Multens Fiskevårdsområde saknas i miljökonsekvensbeskrivningen och i en bilaga till samrådshandlingen.

Kommentar:

Lokaliseringsutredningen följer gällande lagstiftning och syftar till att identifiera den bästa korridoren för ändamålen med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad.

Delsträckan som passerar Västersjön är bortvald och beskrivs i PM Alternativgenerering och bortvalda alternativ.

Utredningen jämför olika alternativ på korridornivå. Det innebär att påverkan på naturvärden inte kan fastställas i detalj i detta skede.

Artfynd är hanterade enligt artdatabas samt inventeringar. Fördjupade inventeringar görs i ett eventuellt senare skede efter att en korridor har blivit vald.

I ett eventuellt senare skede kommer miljöanpassning samt eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder att studeras.

Handlingarna har uppdaterats med Multens Fiskevårdsområde.

4.6.8 Om projektet

En tydlig majoritet förordar alternativ Svart med olika motiv. Ett flertal anser att alternativ Svart ger störst regional nytta och gynnar flest människor.

Ett flertal enskilda förordar alternativ Svart och menar att om alternativ Gul eller Grön väljs så visar det på att projektet låter ekonomin styra val av alternativ. De anser att alternativ Svart är positivt ur alla aspekter utom just ekonomi men att kostnaden borde vara värd den nyttan som alternativet innebär.

Ett par enskilda anser att projektet är slöseri med skattepengar och efterfrågar i stället att man rustar upp befintliga järnvägar.

Ett par enskilda ifrågasätter om Nobelbanan ger tillräcklig samhällsnytta i förhållande till befintlig järnväg, särskilt då det redan finns en fungerande förbindelse via Hallsberg. Det framförs osäkerhet kring resandeunderlag, framtida efterfrågan och effekter av förändrade resvanor, samt om de utlovade nyttorna motiverar investeringen.

En enskild föreslår att planerade servicevägar längs järnvägen utformas för att även fungera som regional gång- och cykelväg, utan ytterligare markintrång. Det framförs att detta skulle öka nyttan av infrastrukturen, förbättra trafiksäkerheten och möjliggöra hållbar pendling mellan orter, med exempel från liknande lösningar i andra länder.

En enskild är mycket positiv till bro över Möckeln och vill att E18 och järnvägen ska kunna använda bron tillsammans i framtiden.

En enskild motsätter sig delsträckorna Knista och Flygplats öst och anser att de strider mot tidigare planlagda områden reserverade för Nobelbanan.

En enskild anser att målformuleringarna är för otydliga och saknar konkreta, mätbara kriterier, vilket gör det svårt att förstå hur olika mål vägs mot varandra och hur rangordning av alternativ har gjorts. Det framförs även att projektets samhällsnytta är otillräckligt motiverad, då befintliga problem i järnvägssystemet inte tydligt adresseras och beroenden till andra åtgärder (t.ex. upprustning av Värmlandsbanan) inte redovisas.

En enskild anser att underlaget är otillräckligt och bristfälligt i flera centrala avseenden, bland annat genom avsaknad av tydlig redovisning av framtida trafikmängder, vilket försvårar bedömning av buller, vibrationer och kapacitet, särskilt då möjlig framtida godstrafik inte behandlas tillräckligt. Det framförs även kritik mot att kostnadsuppskattningar saknar osäkerhetsintervall.

Ett par enskilda undrar över tidplanen för projektet.

En enskild undrar hur byggandet av Nobelbanan är tänkt att finansieras.

Kommentar:

Projektet noterar tacksamt alla synpunkter.

Lokaliseringsutredningen syftar till att rangordna lokaliseringalternativen där den bästa lösningen avser det alternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av alternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga effekter och konsekvenser för miljö, hälsa och sociala värden, teknisk genomförbarhet, anläggningskostnad, måluppfyllelse och samråd.

Nobelbanan har identifierats som en åtgärd i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för stråket Oslo-Stockholm. Åtgärden är en steg 4-åtgärd vilket innebär byggnation av ny järnväg.

Åtgärden har bedömts vara nödvändig för att möta åtgärdsvalsstudiens preciserade mål för järnvägen för år 2040. Åtgärder som innebär utbyggnad av befintlig järnväg, exempelvis Värmlandsbanan, har inte bedömts vara tillräcklig för att uppnå målen.

Samrådshandlingen hanterar trafikmängder i kapitel 4 "Den framtida järnvägen".

För att ta hänsyn till osäkerhet angående kostnader har inga exakta summor presenterats utan endast hur alternativen förhåller sig relativt mot varandra.

Utformning av servicevägar studeras vid ett eventuellt senare skede av järnvägsplanen.

Samrådshandlingen har kompletterats med kapitel "Samlad bedömning" där rangordningen av alternativ kommer beskrivas och redovisas. Kriterierna har även tydliggjorts i PM Alternativgenerering och bortval av alternativ.

Lokaliseringsutredningen är färdig september 2026.

I dagsläget finns endast finansiering för lokaliseringsutredningen – inte kommande planering eller byggnation. Tid för byggstart och färdigställande beror därför på när finansiering är på plats. Förutsatt att projektet får finansiering är vår uppskattning att Nobelbanan kan vara klar om 10 till 15 år.

4.6.9 Om samrådet

Ett flertal enskilda undrar varför utredningen inte gick på samråd när det fanns fler alternativ att ta ställning kring. De upplever att alternativen redan är bestämda och att deras synpunkter inte kommer kunna påverka något.

Ett par enskilda upplever att de har fått väldigt lite information om projektet och väldigt lite tid att reagera. De efterfrågar att de fastigheter som riskerar att påverkas borde blivit kontaktade direkt genom till exempel brev.

En enskild upplever bristande tydlighet i informationen om projektets status och möjliga förändringar av sträckningen, vilket skapar osäkerhet kring påverkan på den egna fastigheten.

Det efterfrågas tydliga besked om huruvida nya alternativ fortfarande kan tillkomma och om sträckningen kan ändras i eventuella kommande skeden.

En enskild anser att samrådsprocessen är bristfällig då underlaget är ofullständigt, eftersom centrala delar som måluppfyllelse och samlad bedömning färdigställs först efter samrådet.

En enskild anser att projektet inte har gett någon praktisk information och undrar till exempel hur man ska lösa övergångar över järnvägen.

Ett par enskilda uppmärksammar att formuläret på samrådsportalen stängdes för tidigt.

Kommentar:

Ett tidigare samråd har hållits. Ingenting är bestämt ännu utan synpunkterna kommer bidra till en samlad bedömning där lokaliseringsalternativen kommer att rangordnas som underlag för en framtida järnvägsplan. Som offentligäkt bolag omfattas Oslo-Stockholm 2.55 AB av krav på transparens och saklighet. Samrådsprocessen utgör en central del i arbetet att ta in olika perspektiv.

Kartornas detaljnivå är anpassad till en lokaliseringsutredning i ett tidigt skede. I nästa eventuella skede planeras järnvägen på en mer detaljerad nivå och tydligare kartor tas fram samt dialog med enskilda berörda sker.

Samrådsperioden var mellan 9 mars-17 april 2026. Inför samrådet publicerades annonser i lokala tidningar.

I projektet har en strukturerad metodik tillämpats för att identifiera, analysera och successivt avgränsa möjliga lokaliseringsalternativ. I det nuvarande skedet finns tre lokaliseringsalternativ som ska rangordnas efter en samlad bedömning som bland annat baseras på resultatet från samrådet.

De tekniska lösningarna i samband med passage över järnväg kommer att behöva detaljstuderas i ett senare eventuellt skede vid framtagandet av en järnvägsplan.

Det uppstod en tillfällig begränsning i tillgängligheten till formuläret i samrådsportalen under eftermiddagen sista dagen av samrådsperioden, vilket projektet beklagar. Synpunkter kunde dock lämnas via alternativa kontaktvägar, såsom e-post och inskickad synpunktsblankett, och har beaktats i samrådet.

4.6.10 Om bolaget Oslo-Stockholm 2.55

Ett flertal enskilda är kritiska till utredningens oberoende eftersom den drivs av Oslo-Stockholm 2.55 AB, som samtidigt har ett intresse av att projektet genomförs. Dessa är oroliga över bristande saklighet och neutralitet i underlaget. De vill ha ett tydligt klargörande kring hur saklig bedömning, öppen process och verklig prövning av olika lösningar säkerställs.

En enskild uttrycker oro över att Trafikverket deltar i en utredning tillsammans med bolaget OS 2.55 och därför föreslås att Trafikverket antingen lämnar samarbetet eller tar över hela ansvaret för utredningen, inklusive ansvar för eventuella negativa ekonomiska konsekvenser för berörda kommuner.

En enskild tog upp att tidsramen på ett år för en så omfattande utredning upplevs som orimligt kort och väcker tvivel om gällande lagstiftning följs. Det ifrågasätts även om faktiska platsbesök, geundersökningar och dialog med exempelvis Försvarmakten har genomförts, samt om ytterligare samråd kommer att ske efter val av sträckning.

En enskild tog upp att redovisningen av alternativ upplevs som otillräcklig och att det inte tydligt framgår att olika sträckningar har prövats på ett förutsättningslöst och öppet sätt. De upplever även bristande transparens kring vilka kriterier som styr urvalet av alternativ och hur berörda kan påverka processen. Sammantaget upplevs utredningen vara mer inriktad på att motivera en redan förordad sträckning än att öppet pröva olika lösningar, vilket riskerar att undergräva förtroendet för utredningen.

En enskild efterfrågar Trafikverkets inställning till och syn på dessa förslag.

Kommentar:

Genom ett samarbetsavtal deltar Trafikverket Region Mellersta adjungerade i styrgruppen för lokaliseringsutredningen. Arbetet bedrivs utifrån de krav som ställs i lagen om byggande av järnväg (1995:1649) och enligt Trafikverkets planprocess. Som offentligt ägt bolag omfattas Oslo-Stockholm 2.55 AB av krav på transparens och saklighet. Samrådsprocessen utgör en central del i arbetet att ta in olika perspektiv. Projektet för en kontinuerlig dialog med Trafikverket, som när utredningen är klar har möjlighet att ta in den som underlag och grund för fortsatt arbete.

Flera fältbesök och inventeringar, och fysiska samrådsmöten med Försvarmakten har genomförts som en del av utredningen. vid ett eventuellt nästa skede av järnvägsplanen, sker samråd med berörda myndigheter, kommuner, och fastighetsägare.

I projektet har en strukturerad metodik tillämpats för att identifiera, analysera och successivt avgränsa möjliga lokaliseringsalternativ. Metodiken och urvalskriterierna redovisas i PM Alternativgenerering och bortval av alternativ. Urvalskriterierna har förtydligats och uppdaterats efter inkomna synpunkter.

En sträckning genom centrala Karlskoga har valts bort, eftersom den bedöms ha bristande genomförbarhet, kostnader som inte bedöms motsvara nyttorna samt stor omgivningspåverkan. En sträckning norr om Karlskoga har inte utretts närmare, eftersom den står i direkt konflikt med riksintressen för totalförsvarets militära del, se ovan nämnda PM.

Lokaliseringsutredningen finansieras av bolaget Oslo-Stockholm 2.55 som ägs av Karlstads kommun, Region Värmland, Västerås stad, Region Västmanland, Örebro kommun, Region Örebro län och Region Stockholm.

4.6.11 Rekreation och friluftsliv

En enskild framhåller att området där delsträckan Lanna syd går igenom används för rekreation och friluftsliv och att dessa värden inte bedöms vara tillräckligt beaktade i underlaget. De anser att en järnvägssträckning hade påverkat området mycket negativt och att området bör skyddas från sådan påverkan.

En enskild uppmärksammar att i närheten av Brotorp finns ett område med bland annat motionsspår som används för rekreation och friluftsliv av många.

Kommentar:

Projektet noterar dessa synpunkter. Rekreation och friluftsliv utgör viktiga aspekter i den samlade bedömningen av lokaliseringalternativen. I eventuella kommande skeden kommer mer detaljerade analyser att genomföras för att identifiera samt i möjligaste mån undvika eller minska påverkan på värdefulla rekreationsmiljöer.

4.6.12 Risker

Ett flertal enskilda är oroliga över påverkan på skogsområden och våtmarker som riskerar att förstöras och lyfter att markförändringar kan leda till erosion, försämrad vattenkvalitet och påverkan på ekosystemtjänster som pollinering och vattenrening.

Några enskilda vill uppmärksamma att Svartån översvämmas ofta och att detta har förbisetts i utredningen.

En enskild lyfter att en bro över Möckeln kan innebära ökad sårbarhet ur säkerhets- och beredskapsperspektiv, bland annat genom risk för sabotage och svårigheter vid återställning. Det efterfrågas tydlighet kring hur risker kopplade till sabotage, skydd och robusthet beaktas vid val av sträckning och utformning av anläggningen.

En enskild anser att den föreslagna sträckningen nära flygplatsen medför risker för flygsäkerhet, framtida utvecklingsmöjligheter och störningar i verksamheten. Det framförs att järnvägen bör flyttas för att minska påverkan från buller, vibrationer och tekniska störningar samt undvika konflikter med flygtrafik och utbyggnadsbehov.

Kommentar:

Projektet noterar dessa synpunkter. I ett eventuellt senare skede kommer eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder att studeras för att så långt som möjligt förebygga och begränsa risker.

Dialog har hållits med Örebro flygplats för att säkerställa att järnvägen inte innebär negativ påverkan på flygplatsen.

4.6.13 Social hållbarhet

Ett par enskilda är kritiska till att ingen barnkonsekvensanalys har genomförts för de olika lokaliseringalternativen.

Ett flertal motsätter sig alternativ Grön och Gul på grund av att det riskerar att splittra sammanhållna bymiljöer.

En enskild efterfrågar tydlighet hur ombyggnationer i Kristinehamn ska genomföras samt hur säkerhet och avspärrning ska hanteras med hänsyn till barn.

En enskild uppmärksammar att i Kristinehamn är en plats för skolskjuts i närheten av lokaliseringalternativen och vill att man i så fall hittar en säker lösning för barnen.

Några enskilda anser att en järnvägsdragning mellan Mullhyttan och sjön Multen skulle innebära betydande negativ påverkan på boendemiljö, och tillgänglighet. Det framförs att sträckningen riskerar att splittra samhällen, försämra tillgången till service och rekreationsområden.

En enskild framhåller att vägen mellan Sixtorp och Mullhyttan är en viktig förbindelse för boende, fritidsboende och skogsbruk, och att tillgängligheten inte får försämras.

Ett par enskilda anser att järnvägen skulle medföra betydande negativ påverkan på boendemiljö, livskvalitet och fastighetsvärden genom buller och intrång i befintlig bebyggelse.

Ett par enskilda motsätter sig dubbelspår genom Kristinehamn då byggskedet skulle innebära stora störningar under en lång tid.

En enskild motsätter sig alternativ Svart då den innebär negativ påverkan genom buller. Det framhålls att tidigare erfarenheter av otillräckliga bulleråtgärder skapar låg tillit, och att sträckningen bör omprövas för att i högre grad minimera påverkan på befintliga samhällen.

Ett par enskilda är kritiska till alternativ Svart då närliggande områden redan är bullerpåverkade och menar att det är orimligt att utsätta boende för mer bullerpåverkan.

Kommentar:

Barnkonsekvensanalys bedöms inte vara en alternativskiljande aspekt och därför har den inte tagits med i detta skede. I nästa eventuella skede av järnvägsplan när val av lokalisering har genomförts kommer barnperspektivet att beaktas.

Påverkan på boendemiljö, buller och sociala värden utgör centrala aspekter i den samlade bedömningen av lokaliseringsalternativen. I eventuellt kommande skeden kommer mer detaljerade analyser att genomföras, inklusive utredningar av buller, vibrationer, tillgänglighet och trafiksäkerhet, samt möjliga åtgärder för att undvika eller begränsa negativ påverkan.

4.6.14 Stationslägen

Ett par enskilda efterfrågar ett alternativt stationsläge vid trafikplats 107, som bedöms kunna ge god tillgänglighet för flera orter och ett stort resandeunderlag. Det framförs att en sådan station, med anslutande kollektivtrafik och pendlarparkering, skulle stärka regional pendling och framtida utveckling i området.

Ett flertal är mycket positivt inställda till stationsläge i Karlskoga.

Några enskilda förordar alternativ Grön för att de vill att tågen ska fortsätta stanna i Degerfors.

Ett par enskilda anser att underlaget är otillräckligt för att avfärda en dragning genom centrala Karlskoga, då viktiga analyser saknas, exempelvis av resandeunderlag, stadsutvecklingspotential och detaljerad linjedragning. Det framförs att ett centralt stationsläge kan ge ökad arbetspendling, fler resenärer och stärkt stadsutveckling, samt att befintlig järnvägskorridor kan nyttjas och utvecklas.

En enskild framför att en station vid Örebro Flygplats bör förberedas för att öka tillgänglighet, stärka upptagningsområde och möjliggöra omlastning mellan trafikslag.

Kommentar:

Stationslägen vid Vintrosa, Örebro flygplats, Lanna och Fjugesta bedöms ge ett begränsat resandeunderlag som inte kan motivera kostnaden för att anlägga en ny station. Projektet avfärdar dock inte att en station kan bli aktuell på längre sikt.

En sträckning genom centrala Karlskoga har valts bort, då den sammantaget bedöms innebära en stor omgivningspåverkan och innebära kostnader som inte kan motiveras av nyttan med ett centralt stationsläge.

En sträckning norr om Karlskoga har inte utretts närmare, eftersom den står i direkt konflikt med riksintressen för totalförsvarets militära del, se PM Alternativgenerering och bortval.

4.6.15 Trafikering

En enskild framhåller att en dragning parallellt med befintlig järnväg innebär en sårbar lösning, då en störning eller olycka kan påverka båda spåren samtidigt. Det framförs att en alternativ sträckning, exempelvis norr om Kristinehamn, kan öka robusthet och redundans i systemet genom möjligheter till omledning av trafik.

Ett flertal enskilda förordar alternativ Svart som har kort restid samt ett stationsläge i Karlskoga för att minimera behovet av kompletterande transporter.

En enskild anser att dubbelspår inte är nödvändigt i ett initialt skede och att delar av trafiken fortsatt kan nyttja befintlig bana.

En enskild anser att redovisningen av restider för Karlskoga och Degerfors är missvisande, då de presenteras gemensamt trots att resenärer i praktiken har olika anslutningsresor. Det framförs att detta medför att jämförelsen mellan alternativen blir otydlig, och att endast alternativ Svart ger en faktisk förbättring för Karlskoga.

Ett par enskilda framför att järnvägen bör utformas för både person- och godstrafik, med utnyttjande av befintlig infrastruktur (t.ex. spår mot Bofors) och möjligheter till anslutningar som industrispår och militär verksamhet.

En enskild efterfrågar förtydliganden kring förväntade restidsvinster och trafikupplägg kopplade till Nobelbanan. Det gäller särskilt restiderna Karlstad–Stockholm och Karlstad–Örebro, hur dessa påverkas av kapaciteten i det övriga järnvägsnätet, samt vilken betydelse Nobelbanan har för restiden mellan Oslo och Stockholm.

Vidare efterfrågas information om framtida trafikering, inklusive om snabbtåg kan komma att trafikera sträckan.

Kommentar:

Robusthet och redundans i transportsystemet är viktiga aspekter som beaktas i planeringen, och möjligheter till alternativa trafikupplägg och omledningar studeras i ett systemperspektiv.

Lokaliseringsalternativen planeras för persontrafik, men inom projektet pågår en fördjupad kapacitetsanalys kring godstrafiken. Analysen behandlar både kapaciteten för godstrafiken i hela järnvägssystemet samt konsekvenserna för Nobelbanans geometriska utformning.

I kapitel 8.2 i samrådshandlingen redovisas restider, resande och andra trafikrelaterade effekter.

4.6.16 Teknik

En enskild påpekar att alternativ Svart medför att en stor höjdskillnad över eller under en rullstensås måste utföras.

En enskild anger att området runt Lannas topografi och närhet till Svartån medför särskilda förutsättningar som kan påverka val av sträckning.

En enskild anser att det är en dålig idé att anlägga en järnväg genom Hörberg i Degerfors utan förordar i stället att dra en järnväg bredvid de befintliga spåren.

En enskild är oroad över byggarbetet och undrar ifall bygget medför dränering av grundvattnet och ifall det kan komma att påverka deras fastighet i Kristinehamn.

En enskild uttrycker oro över att markförhållandena i området (mjuk lera) inte är tillräckligt beaktade i planeringen av järnvägen. Det framförs att byggnation i sådan mark sannolikt kräver omfattande markförstärkningsåtgärder (t.ex. KC-pelare), vilket kan innebära att det faktiska arbetsområdet blir betydligt större än det som redovisas i underlaget.

Det efterfrågas därför tydlighet kring hur brett byggområdet blir, inklusive grundläggningsarbeten, samt hur risker för sättningar och påverkan på närliggande fastigheter och grundvatten ska hanteras.

Ett flertal uppmärksammar att delar av utredningsområdet är tekniskt utmanande då det är kuperat och bergigt.

Kommentar:

Projektet har kännedom om exempelvis det som finns karterat eller i SGUs databaser och jordartskartan. De tekniska lösningarna med linjedragning i plan och profil som kommer att studeras i ett eventuellt senare skede.

I ett eventuellt senare skede kommer även miljöanpassning samt eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder att studeras.

4.6.17 Vatten

Ett flertal motsätter sig en järnvägsdragning som påverkar sjömiljön vid Möckeln negativt och betonar vikten av att värna vatten- och naturvärden. Det framförs att området har höga och delvis unika natur- och geologiska värden, inklusive grundvattentäkter och förorenad sedimentmiljö, och att planerad exploatering innebär risk för långsiktiga och irreversibla skador.

En enskild menar även att underlaget är otillräckligt och att miljökonsekvenserna runt Möckeln underskattas.

En enskild framför att området kring innehåller känsliga och unika natur- och geologiska resurser, inklusive grundvattentäkten Lokaåsen samt värdefulla våtmarker och landskap, och att en utbyggnad riskerar allvarliga och långsiktiga miljöskador, särskilt vid olyckor eller påverkan på förorenade sediment.

Ett par enskilda är oroliga över hur buller kommer att påverka sjön Möckeln om alternativ Svart genomförs.

Kommentar:

Vattenmiljöer och grundvatten utgör viktiga skyddsintressen och behandlas i enlighet med miljöbalkens bestämmelser. I eventuellt kommande skeden kommer mer detaljerade utredningar att genomföras, inklusive analyser av hydrologi, vattenkvalitet, risker kopplade till förorenade sediment samt bullerpåverkan, för att säkerställa att påverkan kan undvikas eller begränsas.

4.6.18 Verksamheter

En enskild uppmärksammar att de har ett café i nedra delen av Vintrosa och motsätter sig alternativ Svart då det kommer att påverka verksamheten mycket negativt.

Ett par enskilda lyfter att verksamheter i Hinderstorp kommer att bli mycket negativt påverkade av alternativ Gul och Grön.

Ett par enskilda lyfter att verksamheten Lustiga landet kommer att påverkas negativt av alternativ Svart.

En enskild framhåller att Lekeberg innehåller viktiga naturresurser såsom skog, grus- och sandtäckter, vilka behöver beaktas i planeringen.

Kommentar:

Projektet noterar synpunkterna och dessa aspekter ingår i den samlade avvägningen mellan olika intressen, där såväl naturresurser som befintliga verksamheter och framtida utvecklingsmöjligheter vägs in.

I eventuellt kommande skeden kommer mer detaljerade analyser att genomföras för att tydligare bedöma påverkan på enskilda verksamheter och möjligheter att undvika, minimera eller kompensera negativa effekter, i enlighet med gällande lagstiftning.

4.6.19 Ej projektrelaterat

Flera enskilda vill att järnvägen ska gå via Uppsala.

En enskild önskar järnväg mellan Årjäng och Oslo.

En enskild föreslår att pendelparkeringar etableras i samverkan med berörda kommuner i anslutning till Nobelbanan.

En enskild framför att biljettpriser behöver anpassas för att göra tåget attraktivt och för den planerade trafikökningen ska kunna fyllas med resenärer.

En enskild föreslår att gång- och cykelvägar utvecklas för att förbinda orter som Vintrosa, Lanna, Granhammar, Örebro och Adolfsberg.

Kommentar:

Detta faller inte inom ramarna för projektet utan är en fråga för berörda kommuner och/eller organisationer.

5 Sändlista

Samrådshandlingen skickades den 9 mars 2026 till följande mottagare:

Statliga Myndigheter och affärsverk

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

Kommuner

Akershus Fylkeskommune (Norge)	Lekebergs kommun
Degerfors kommun	Oslo kommune (Norge)
Karlskoga kommun	Stockholms stad (Bostads och fastighetsroteln)
Karlstad kommun	Storfors kommun
Kristinehamns kommun	Västerås Stad
Kumla kommun	Örebro kommun
Laxå kommun	Østfold Fylkeskommune (Norge)

Regioner

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

Övriga intressenter

BAE Systems Bofors	Naturskyddsföreningen Värmland
Bergslagens Räddningstjänst	Naturskyddsföreningen i Örebro län
Bharat Forge Kilsta AB	Outokumpu Degerfors
Green Cargo AB	Säkerhet- och Försvarsföretagen
Degerfors Orienteringsklubb	Saab Dynamics Karlskoga
E18-gruppen	SJ AB
Edsbergs Häradsallmänning	Skanova (Telia)
E.ON Sverige AB	Stena Renewable
Ellevio AB	Stora Enso Oyj
Eurenco Bofors AB	Sveaskog AB
FMV	Svenska Jägareförbundet
FTGs Byalag	Svenska Kyrkan
Föreningen Kilsbergskanten	Svenska Turistföreningen (STF)
Företagarför. Möckelnföretagen	Sveriges Åkeriföretag
Gullspångsälvens vattenvårdsförbund	Swedtrain
Handelskammaren Mälardalen	Swerock AB
Handelskammaren Värmland	Tågåkeriet i Bergslagen AB (Tågab)
Hidinge gård AB	Tågföretagen
Hjälmarens vattenvårdsförbund	Vattenfall AB
Kristinehamns Orienteringsklubb	Villingsbergs Byalag
Lantbrukarnas Riksförbund Kristinehamn	Vänsterpartiet i Lekeberg
Lantbrukarnas Riksförbund Lekeberg	Värmlands Hembygdsförbund
Lantbrukarnas Riksförbund Värmland	Vätternvatten
Lantbrukarnas Riksförbund Örebro	VY Buss AB (VY Bus4you)
Möckelnföreningarna	Örebro läns Hembygdsförbund
Mälardalsrådet	Örebro Läns Flygplats AB (Örebro Airport)
Mälardalstrafik	Örebro Läns museum
Naturskyddsföreningen i Västernärke	

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