

*Svensk översättning – ej auktoriserad, men som ett stöd till att läsa den norska versionen.*

I juli 2014 påbörjade Norsk Bane AS en detaljerad utredning om möjliga sträckningar för en framtida snabbtågsförbindelse mellan Stockholm och Oslo genom Kristinehamn, Karlskoga, Degerfors, Lekeberg och Örebro. Vår uppgift var att undersöka alla tekniskt möjliga alternativ, att utarbeta ett eller flera konkreta förslag till linjesträckning med motivering och beskrivning, samt att ge kommunerna ett väl genomarbetat underlag för deras översiktsplanering. Vi har till exempel angivit våra förslag till linjesträckning med en noggrannhet på 5 meter i terrängen, bland annat för att kunna ge en realistisk beskrivning av konsekvenserna för natur och miljö och för att ge underlag för tillförlitliga beräkningar av anläggningskostnaderna och tider för resor och frakt.

Norsk Bane AS har bred erfarenhet av sådana utredningar. 2013 och 2014 utredde vi möjliga linjesträckningar mellan Oslo och Karlstad och har sedan 2002 framlagt planförslag för flera tusen kilometer järnväg i Norge och enstaka andra europeiska länder. Om så önskas kommer Norsk Bane AS också att kunna gå vidare i arbetet med en utredning av snabbtågsförbindelse mellan Stockholm och Oslo, som också innefattar linjesträckningar fram mot Stockholm och eventuellt Arlanda/Uppsala samt trafikprognoser och lönsamhetsanalyser.

#### De viktigaste resultaten av förstudien

- Utredningen om möjliga linjesträckningar i kommunerna Kristinehamn, Karlskoga, Degerfors, Lekeberg och Örebro, tidigare studier av sträckan Oslo-Karlstad och övriga undersökningar öster om Örebro ger stöd för att räkna med en minskning av tågavståndet mellan Stockholm och Oslo med mer än 70 km. Restiden mellan de två skandinaviska huvustäderna kommer sannolikt att bli ca 2 timmar och 35-40 minuter, vilket innefattar 7-8 uppehåll vid mellanliggande stationer. Våra undersökningar visar helt klart att banan också kommer att kunna ha en viktig funktion för gods- och regionaltrafiken. Stora trafikvolym, troligen 4-5 persontåg per timme i vardera riktningen, kommer till exempel att möjliggöra att tågen inte stannar på samma stationer vid varje avgång utan har olika stopp vid olika avgångar. På det sättet kommer tågen att kunna betjäna ca 15 stationer mellan Stockholm och Oslo, även om varje tåg stannar bara vid halva antalet av dessa.
- Restiden från Örebro till Karlstad är beräknad till 36 minuter med stopp vid två stationer och 28 minuter om tåget kör direkt. Också för godståg kommer man att kunna vänta sig betydligt kortare körtider, bland annat eftersom bansträckningen mellan Karlstad och Örebro kommer att kunna minskas från 155 km till 105 km. Den troliga trafikvolymen kräver två spår på hela sträckan och fyra spår på alla stationer.
- Mellan Karlstad och Arboga kommer man att kunna anlägga stationer vid Kristinehamn (vid Övre Kvarnmotet, 101 m över havet), vid Karlskoga (mellan Äsepnäs och Storängstorp, 117 m över havet), vid Lanna/Vintrosa (Mellan Vretabacken och Korsgatan, 80 m över havet) och i Örebro (den nuvarande). Framtida undersökningar kommer att behövas för att utreda om det finns underlag för stationer vid Väse och/eller Glanshammar.

- Mellan Karlstad och Kristinehamn samt öster om Örebro finns i nuläget banor av delvis god standard. Det finns dock goda skäl att bygga en ny, dubbelspårig bana på hela sträckningen. Omläggning av existerande bana och utvidgning till dubbelspår kommer av allt att döma att kosta betydligt mer och resultera i sämre förutsättningar för tågtrafik än att bygga en ny bana som tillägg till den existerande. Med en ny bana undgår man också ömsesidiga störningar av anläggningsarbete och tågtrafik.
- Med undantag för sträckan genom Örebro är den föreslagna linjesträckningen genomgående diemnsionerad för upp till 300-320 km/tim. Hastigheten anpassas till lokala förhållanden. Skulle banan byggas för högre hastigheter än 320 km/tim, skulle det medföra en betydlig ökning av anläggningskostnaderna som troligen inte skulle kunna kompenseras av bättre driftsekonomi. Däremot skulle en minskning av den maximala hastigheten till exempelvis 250 km/tim bara ge marginella minskningar i anläggningskostnader, men betydligt minskade intäkter (inte minst på grund av försvagad attraktivitet i förhållande till flyg), lägre produktivitet och högre drifts- och kapitalkostnader per transportvolym.
- För sträckan genom Örebro har Norsk Bane AS utvecklat en kombinationslösning. Vi föreslår en bana för persontåg och en annan för godståg och att banan för godståg byggs först. När den är färdig stänger man den existerande banan genom Örebro centrum och alla tåg mellan Kumla och Hovsta kör på den nya banan för godståg. Persontågen kommer att kunna stanna vid en provisorisk station nära E18/E20 nära Bista. Under tiden bygger man en ny bana för persontåg genom Örebro centrum utan att hindra eller bli hindrad av tågtrafik, något som sparar stora summor. En separat bana för godståg gör det också möjligt att bygga en bana för persontåg i en tunnel strax söder om Svampen. Denna lösning kommer att bli klart billigare än andra alternativ, men är inte genomförbar om godstågen skulle köra genom centrala Örebro. I så fall skulle man behöva bygga en station i Örebro centrum med sex spår (som det är mycket svårt att få plats till) eller en station i två våningar, och leda banan i kulvert genom Ringstorp. Förbifarten för godstrafik skulle också ha stora positiva effekter på säkerheten, flexibiliteten vid driftsstörningar och för utvecklingsmöjligheterna i anslutning till Örebro central.

### Om vårt utredningsarbete

Våra förslag till linjesträckning har utarbetas efter inhämtande av all tillgänglig information om geologiska förhållanden, värdefulla natur- och kulturområden, markföröreningar och annat planarbete, för att nämna något. Norsk Bane AS har fått sig tillsänt det mest detaljerade kartmaterial som är tillgängligt, genomfört omfattande studier i terrängen och varit i dialog med alla berörda kommuner.

Våra utredningar har en hög detaljeringsgrad eftersom moderna banor för person- och godstrafik har en mycket stram linjeföring som i mycket liten grad kommer att kunna justeras senare i planeringsprocessen. Ungefärliga lokaliseringar kommer därför lätt att kunna leda till felaktiga slutsatser.

Hösten 2015 kommer vi att lägga fram en rapport som innehåller en systematisk genomgång av olika alternativ och en rikt illustrerad beskrivning av föreslagna linjesträckningar, inklusive kostnadsberäkningar och beräknade körtider för gods- och persontåg. Rapporten kommer att ha en struktur som gör det möjligt att kontrollera rapportens slutsatser.

Vi tackar för bidragen som har möjliggjort vårt arbete och hoppas att vår utredning kommer att vara till nytta för kommunerna Kristinehamn, Karlskoga, Degerfors, Lekeberg och Örebro i kommande plan- och beslutsprocesser.