

**norsk bane**

- Nye tider for Norge

Sammanfattning av  
Mulighetsstudie om hurtigtogsforbindelse  
Stockholm – Oslo gjennom  
Kristinehamn, Degerfors, Karlskoga,  
Lekeberg og Örebro





Sammanfattning av

## Mulighetsstudie om hurtigtogsforbindelse Stockholm – Oslo gjennom Kristinehamn, Karlskoga, Degerfors, Lekeberg og Örebro

I juli 2014 begynte Norsk Bane AS på en detaljert utredning om mulige traséer for en framtidig hurtigtogsforbindelse Stockholm – Oslo gjennom Kristinehamn, Karlskoga, Degerfors, Lekeberg og Örebro.

Vår oppgave bestod i å undersøke alle teknisk mulige alternativer, utarbeide ett eller flere konkrete banestrekningforslag med begrunnelse og beskrivelse, og tilføre kommunene et vel gjennomarbeidet underlag for deres oversiktsplanlegging. Vi har f.eks. lokalisert våre forslag til linjeføring med en nøyaktighet på maksimalt  $\pm 5$  meter i terrenget, bl.a. for å kunne gi en realistisk beskrivelse av konsekvensene for natur og miljø, og for å sikre pålitelige kalkyler av anleggskostnadene og reise- og frakttidene.

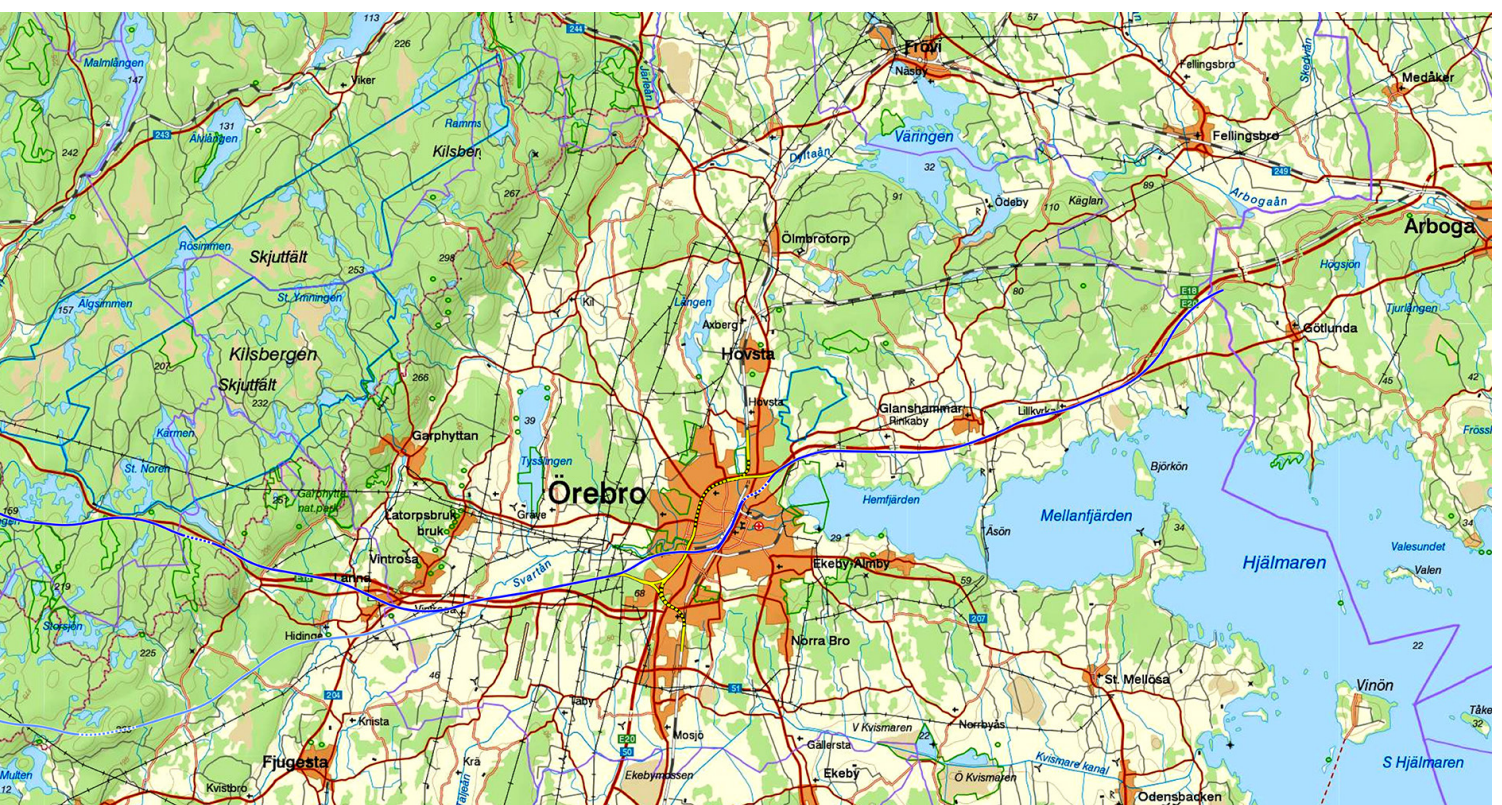
Norsk Bane AS har bred erfaring fra slike studier. Vi utredet i 2013 og 2014 mulige traséer mellom Oslo og Karlstad, og har siden 2002 lagt fram planforslag for flere tusen kilometer bane i Norge og enkelte andre land i Europa. Om ønskelig, vil Norsk Bane AS også kunne videreføre utredningsarbeidet for en hurtigtogsforbindelse Stockholm – Oslo, herunder traséundersøkelser fram mot Stockholm og evt. Arlanda/Uppsala, samt trafikkprognoser og lønnsomhetsanalyser.

### De viktigste resultatene av mulighetsstudien

- Utredningen om mulige traséer i kommunene Kristinehamn, Karlskoga, Degerfors, Lekeberg og Örebro, tidligere studier av strekningen Oslo – Karlstad og øvrige undersøkelser øst for Örebro gir grunn til å regne med en innkortning av banedistansen Stockholm – Oslo på over 70 km. Togreisetiden mellom de to skandinaviske hovedstedene vil sannsynligvis kunne bli ca. 2:35 – 2:40 timer, inkludert 7 – 8 stasjonsopphold. Våre undersøkelser viser tydelig at banen også vil kunne ha en viktig funksjon for gods- og regionaltrafikken. Store trafikkvolum, trolig 4 – 5 persontog per time og retning, vil f.eks. gjøre det mulig at togene ikke stopper på de samme stasjonene på hver avgang, men har ulike stoppesteder på ulike avganger. Slik vil togene kunne betjene ca. 15 stasjoner mellom Stockholm og Oslo, selv om de bare stopper på halvparten av dem på hver avgang.

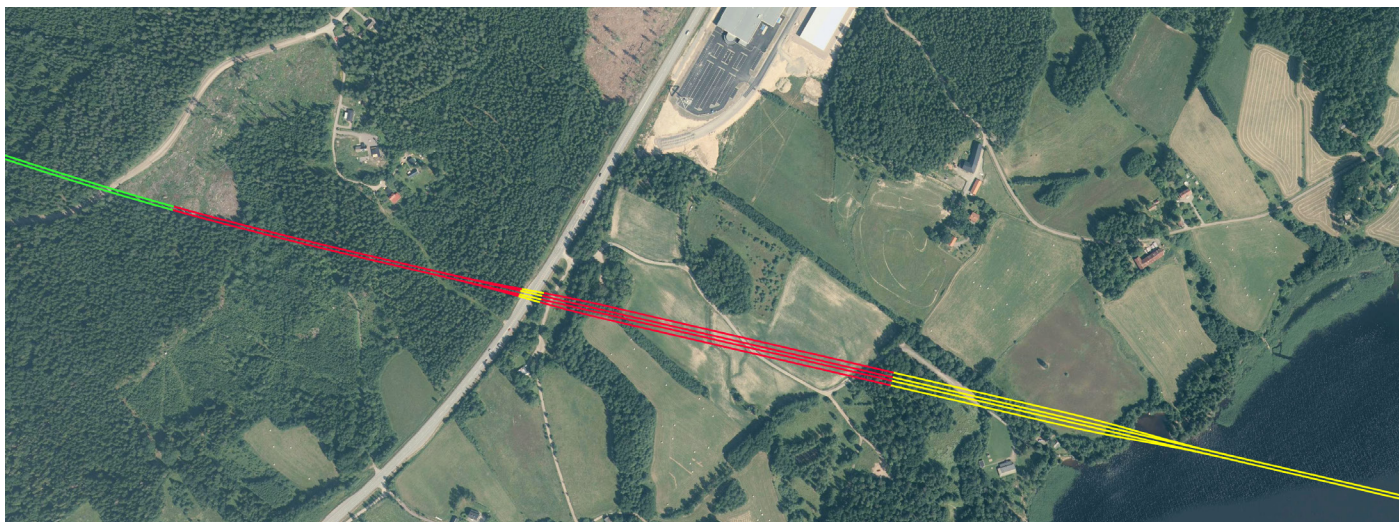
- Reisetiden fra Örebro til Karlstad er beregnet til 36 minutt med stopp på to stasjoner, og 28 minutt nonstopp. Også for godstog vil en kunne vente betydelig kortere kjøretider, bl.a. fordi banedistansen Karlstad – Örebro vil kunne bli redusert fra 155 km til 105 km. Sannsynlige trafikkvolum tilsier to spor på hele strekningen, og fire spor i alle stasjonene.





- Mellom Karlstad og Arboga vil en kunne anlegge stasjoner ved Kristinehamn (ved Övre Kvarn-motet, 101 moh.), ved Karlskoga (mellom Äspenäs og Storångstorp, 117 moh.), ved Lanna/Vintrosa (mellom Vretabacken og Korsgatan, 80 moh.) og i Örebro (eksisterende). Framtidige undersøkelser vil måtte avklare om det også vil være grunnlag for stasjoner ved Väse og/eller Glanshammar.
- Mellom Karlstad og Kristinehamn, og øst for Örebro finnes baner av til dels god standard. Det finnes likevel gode grunner for å bygge en ny, dobbeltsporet bane på hele strekningen. Omlegging av eksisterende bane og utvidelse til dobbeltspor vil etter alt å dømme koste vesentlig mer og resultere i et dårligere togtilbud enn å bygge ny bane som tillegg til eksisterende. Med ny bane unngås også gjensidige forstyrrelser av anleggsarbeid og togdrift.
- Med unntak av avsnittet gjennom Örebro er foreslått trasé gjennomgående dimensjonert for 300 – 320 km/t. Fartsnivået er tilpasset lokale forhold. Skulle banen tåle høyere hastigheter enn 320 km/t, ville det medføre en betydelig økning i anleggskostnadene som sannsynligvis ikke vil kunne kompenseres av bedret driftsøkonomi. Derimot ville en reduksjon i maksimumshastigheten til f.eks. 250 km/t bare gi marginale reduksjoner i anleggskostnadene, men betydelige inntektstap (ikke minst pga. svekket attraktivitet i forhold til fly), lavere produktivitet og høyere drifts- og kapitalkostnader per transportvolum.
- For strekningen gjennom Örebro har Norsk Bane AS utviklet en kombinasjonsløsning. Vi foreslår én bane for persontog og en annen bane for godstog, og at banen for godstog bygges først. Så stenges den eksisterende banen gjennom Örebro sentrum og alle tog mellom Kumla og Hovsta kjører den nye godsforbifarten. Persontogene vil kunne stoppe ved en midlertidig stasjon nær E18/E20 nær Bista. I mellomtiden bygges en ny bane for persontog gjennom Örebro sentrum, uten å hindre eller bli hindret av togtrafikk. Det sparer store summer. En separat bane for godstog gjør det også mulig å bygge en bane for persontog i en tunnel like sør for Svampen. Denne løsningen vil være klart rimeligere enn andre alternativ, men ikke gjennomførbar hvis godstogene skulle kjøre gjennom Örebro sentrum. I så fall måtte en bygge en stasjon i Örebro sentrum med seks spor (som er svært vanskelig å finne plass til) eller en stasjon i to etasjer, og føre banen i kulvert gjennom Ringstorp. Godsforbifarten vil også ha store positive virkninger for sikkerheten, for fleksibiliteten ved driftsforstyrrelser og for utviklingsmulighetene nær Örebro Central.





*Linjesträckning med tänkt stationsområde Karlskoga*

## Om vårt utredningsarbeid

Våre traséforslag er utarbeidet etter innhenting av all tilgjengelig informasjon om berggrunns- og løsmassegeologi, verdifulle natur- og kulturområder, grunnforurensninger og annet planarbeid, for å nevne noe. Norsk Bane AS har fått oversendt det mest detaljerte kartmaterialet som er tilgjengelig, gjennomført omfattende synfaringer i terrenget og vært i dialog med alle de berørte kommunene.

Våre utredninger har et høyt detaljnivå fordi moderne baner for person- og godstrafikk har en meget stiv linjeføring som i svært liten grad vil kunne justeres i senere planfaser. Omtrentlige lokaliseringer vil derfor lett kunne føre til feilaktige konklusjoner.

Høsten 2015 vil vi legge fram en rapport som inneholder en systematisk gjennomgang av ulike alternativer, og en rikt illustrert beskrivelse av foreslåtte traséer, inkludert kostnadskalkyler og kjøretidskalkyler for gods- og persontog.

Rapporten vil ha en struktur som vil gjøre det mulig å etterprøve utredningens konklusjoner.

Vi takker for tilskuddene som har gjort vårt arbeid mulig, og håper at vår utredning vil være til nytte for kommunene Kristinehamn, Karlskoga, Degerfors, Lekeberg og Örebro i framtidige plan- og beslutningsprosesser.

Karlskoga 2015-06-25

Jørg Westermann  
Daglig leder  
Norsk Bane AS

[jw@norskbane.no](mailto:jw@norskbane.no)  
+47 70101644

Norsk Bane AS  
Kirkegata 2  
6004 Ålesund  
Norway

Phone: +47 70 10 16 40  
Fax: +47 70 10 16 41  
E-mail: [post@norskbane.no](mailto:post@norskbane.no)  
Internet: [www.norskbane.no](http://www.norskbane.no)  
Bank: 2711.13.65933  
Org: NO 984 365 772 MVA

**norsk bane**<sup>®</sup>  
– Nye tider for Norge