



Indre Østfold regionråd

Trafikverket

i.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se.

Diarienummer LI2025/01587 – høring Nationell infrastrukturplan 2026-2037

De nordiske statsministrene vedtok i august 2019 erklæringen [Norden som verdens mest bærekraftige og integrerte region](#) innen 2030.

Dette er blitt enda mer aktuelt med Sverige og Finland som fullverdige NATO-medlemmer fra 2024, og båndene til Norge, Danmark og Island er styrket ytterligere.

Om vi skal vi lykkes i dette målet, må vi ha nasjonale planer for samferdsel (veg- og jernbaneinfrastruktur) som bygger opp under dette.

Slik sett hadde vi gjerne sett at det også ble laget en felles nordisk transport- og infrastrukturplan innen kort tid.

Indre Østfold regionråd er en grenseregion ved E18 bestående av kommunene Indre Østfold, Marker (Ørje), Rakkestad og Skiptvet. Vi utgjør 43% av arealet i Østfold fylke, og har 64 000 innbyggere. Både Grensekomiteen Värmland-Østfold og politisk ledelse i Ärljängs kommun deltar som observatører i våre møter.

Vi har gått igjennom et grundig planforslag, sendt ut 30. september i år, om [Nationell plan 2026-2037 - Bransch](#). Denne har mange paralleller til vår egen 12-årige norske nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036, som dog ligger et år foran, og sist ble behandlet i Stortinget i 2024: [Sak - stortinget.no](#)

Indre Østfold regionråd ønsker spesielt å kommentere disse fire forhold:

1 – Triangelet mellom de tre skandinaviske hovedsteder Stockholm, Oslo og København, legg gjerne til Helsingfors også, har fått en ganske annen

betydning gjennom nevnte sikkerhetspolitisk situasjon. Denne forsterkes av EUs nye transportkonsepter (TNT-T), der det bl.a. trekkes opp nye og nødvendig jernbanestrekning mellom Oslo og Stockholm.

[Scandinavian - Mediterranean corridor - Mobility and Transport](#)

Fra norsk side har vi med interesse fulgt arbeidet med Oslo-Stholm 2:55 AB siden starten, vår Østfold fylkeskommune sitter nå også med i styrelsen og vi ber om ny jernbane Oslo – Karlstad får en sterkere omtale og oppmerksomhet i den endelige Nationell infrastruktur plan.

2 – På samme måte er veistrekninen E18 Oslo – Karlstad en slik "missing link", med dårlig standard strekningvis på begge sider av den norsk/svenske grensen. Dette til tross for at tollstasjonen ved Ørje grense er Norges nest mest trafikkerte med ca 160 000 lastebilpasseringer pr år (Svinesund E6 er størst, Magnor E61 er tredje størst).

Antall ÅDT på personbiler over E18 grensen Ørje er også stigende.

Med bakgrunn i denne utviklingen er det grunn til å spørre seg:

- Hvordan skal vi nå de felles svensk/norsk mål mot FNs bærekraftsmål (Parisavtalen) om bilbruken bare fortsetter å øke?
- Hvordan skal vi opprettholde Sverige og Norge som de to viktigste handelspartnere, og felles konkurransekraft, dersom det ikke planlegges for mer trafikal infrastruktur mellom våre to nasjoner?
- Og ikke minst; hvordan skal vi styrke forsvarsevnen i beredskapsøyemed eller en krisesituasjon uten å kunne transportere materiell og mannskap effektivt mellom de nordiske hovedstedene – og ha flere alternative traseer?

3 – Vi ser behovet for å jobbe mer aktivt med nye finansieringsløsninger på jernbanebygging, gjennom OPS, ekstern investeringer og samarbeid med private aktører. Vi skjer dette skjer i stadig større grad ute i Europa.

4 – Vi ser en økende busstrafikk fStockholm – Oslo (t/r), der E18 benyttes som den korteste og raskeste strekningen. Men ingen av operatørene har stopp i Töcksfors eller Indre Østfold. Dette er et stort savn. Vi har et stort antall svenske ansatte i kommunale og private foretak i vår region, noe som også kunne tilsi flere mer lokale bussruter over grensen.

For øvrig gir vi full støtte til uttalelsen fra Oslo-Stholm 2:55 AB, der vi siterer:

*"I stråket finns stora befolkningscentra, flera universitet och många av Sveriges stora exportföretag samt en stor del av svensk försvarsindustri som expanderar kraftigt nu. **Ett utvecklat stråk mellan våra huvudstäder skulle stärka våra länder, våra huvudstadsregioner, gränsregioner och hela Mellansverige.***

*Mulighetsstudien som levererades av Trafikverket och Jernbanedirektoratet i oktober 2022, rekommenderade att en ny gränsbana bör utredas vidare med hänvisning till stora resenärs och klimatnyttor. Till det har stråkets betydelse för försvar och försvarsindustri nu blivit uppenbar. **Vi menar att Trafikverk utredningsförslag från Mulighetsstudien borde funnits med i förslaget"***

Avslutningsvis:

Vi ber om et sterkere beskrivelsen av poetsialet og strategisk viktighet av å styrke transportkorridorene Stockholm – Karlstad – Oslo.

Vi mener dette er helt nødvendig for å å synliggjøre våre nordiske regjeringers ambisiøse ambisjon om at vi skal være verdens mest integrerte region i 2030.

Lykke til med arbeidet videre.

Vi stiller gjerne opp som innspills- og samarbeidspartner.

Askim, 30. desember 2025

Med vennlig hilsen

Indre Østfold regionråd (interkommunalt politisk råd)

Saxe Frøshaug, leder (sign)

Indre Østfold regionråd, Boks 34, NO-1860 Trøgstad,
erik.unaas@io.kommune.no

Kopi: Osloregionen IPR, Østfold fylkeskommune, Akershus fylkeskommune, Grensekomiteen Värmland – Østfold, Jernbanedirektoratet, Oslo-Sthlm 2:55 AB, Stortingets transport- og kommunikasjonskomite, Norsk-Svensk Handelskammer, Sveriges ambassadør til Norge og Foreningen Norden.