



Dato: 17.11.2025

Deres ref:

Vår ref:

Saksbehandler:

Arkivkode:

Ulf Hafselv,
tlf. 908 94 153

Utkast Høringsinnspill til svensk NTP fra Osloregionen IPR

Innledning

Det vises til at Trafikverket i Sverige den 30. september presenterte sitt forslag til «Nationell plan för transportinfrastrukturen perioden 2026–2037». Her følger et høringssvar fra Osloregionen IPR.

Kommunene i hovedstadsregionen har samlet seg som Norges største inter-kommunale politiske råd. Osloregionen IPR er et strategisk samarbeid som består av 65 kommuner, inkludert Oslo kommune og medlemmer i alle østlandsfylker. Visjonen er at Osloregionen skal være en bærekraftig og internasjonal konkurransedyktig region.

Et velfungerende jernbanesystem er svært viktig i en region der over 40% av landets befolkning bor og hvor over halvparten av den norske verdiskapingen foregår (BNP, uten olje og gass). Ikke minst vil det bidra positivt til å nå klima- og miljømål.

Osloregionen ønsker å gi remissvar til forslag til Sveriges nasjonale plan for transportsystemet. Bakgrunnen for dette er at Osloregionen er tett integrert med Sverige, gjennom transportsystemet i grenseområdene, vårt samarbeid med Göteborg- og Stockholmsregionene og transportsystemet som del av et større europeisk infrastruktur-nettverk. Den videre utviklingen av et effektivt og miljø- og klimavennlig transportsystem i Skandinavia er avgjørende for å styrke konkurransekraften og for en bærekraftig utvikling.

Den geopolitiske situasjonen og økt betydning av forsvar, sikkerhet og beredskap, med Sverige og Finland som nye NATO-medlemmer gjør at den beredskapsmessige betydningen av effektive veier og jernbanelinjer mellom Norge og Sverige øker. Bedre grensekryssende jernbane styrker samarbeid, sikkerhet og beredskap i Norden.

Osloregionens innspill til høringen (remissvar)

Grensekryssende jernbaneforbindelser

Korridoren Oslo – Stockholm, Värmlandsbanan - Kongsvingerbanen

I over 150 år har det gått tog mellom Oslo og Stockholm via Kongsvinger. Värmlandsbanan møter Kongsvingerbanen/Grensebanen på Morokulien, og er en viktig grensekryssende bane for både person- og godstransport, samt for beredskap

og totalforsvaret i NATOs øst-vest akse. Värmlandsbanan er en del av banestrekningen Oslo – Stockholm og har betydning både for det lokale arbeidsmarkedet i grenseområdet, samt på hele strekningen for å nå klimamål i konkurransen mot fly. Det er viktig at det planlegges for høyhastighetsbaner i TEN-T nettverket. I denne sammenhengen vil vi også vise til EU kommisjonens nye transportpakke, vedtatt 5/11-2025: "Planen bygger på det transeuropeiske transportnett (TEN-T) og som krever at større knutepunkter skal kobles sammen ved hastigheter på 200 km/h eller mer". Opprusting av eksisterende baner vil være viktig uavhengig av om det fra flere hold jobbes med en ny forbindelse mellom Oslo og Stockholm.

Raskere jernbane Oslo - Stockholm

Osloregionen ber om at en raskere jernbaneforbindelse mellom Oslo og Stockholm prioriteres av svenske myndigheter, og at man går i dialog med norske myndigheter om dette. Vi viser til mulighetsstudien fra september 2022, som er gjort i samarbeid mellom Trafikkverket og Jernbanedirektoratet. Utredningen viser høy nytte for trafikantene og klimagevinster.

Osloregionen har i sitt remissvar til norsk nasjonal transportplan (NTP 2025-2036) bedt den norske regjeringen om så raskt som mulig gå i dialog med svenske myndigheter for videre utredning av jernbaneforbindelsen Oslo – Stockholm. Osloregionen mener det bør igangsettes utredning av alternative finansieringsmodeller på norsk side av jernbanestrekningen Oslo-Stockholm. Vi har forstått at dette også er et relevant tema på svensk side, som bør utredes nærmere.

Trafikkverket presenterer en liste over prosjekter som man mener vil være egnet for alternativ finansiering/OPS. Vi merker oss at både Oslo-Stockholm og Oslo-Göteborg er med på denne listen.

Korridoren Oslo - Göteborg

Oslo–Göteborg er Skandinavias viktigste nord-syd-korridor for gods, handel, persontrafikk og for å nå klimamål. Den forbinder Norges og Sveriges største havner med det europeiske fastland via den kommende Femern Bælt-forbindelsen og EU's TEN-T-nettverk.

I tillegg forbinder den tre av Skandinavias storbyregioner: Oslo, Göteborg og København. Og på tross av sin strategiske betydning er strekningen underdimensjonert og preget av flaskehalser – især på grunn av manglende dobbeltspor. Dette begrenser kapasiteten for godstrafik på jernbane, og hemmer effektive transportstrømmer over landegrensene.

Forbindelsen er avgjørende i lys av den grønne omstillingen, for konkurransekraften i regionen, for sikkerhetspolitikken og integrasjonen i det europeiske transportnett.

Godstransport

En betydelig andel av godstransporten til og fra Norge går gjennom Sverige. Den overveiende del av godstransporten til og fra Sverige skjer med lastebil. Hver dag passerer i underkant av 3000 vogntog Svinesund. I 2024 økte lastebiltrafikken over Svinesund med 19 prosent fra året før. (Svinesundkomiteen)

Osloregionen er innfallsport for en stor del av importen av varer til Norge. Store deler av eksporten fra Norge går også gjennom Osloregionen og videre gjennom Sverige. ScanMed-korridoren (TEN-T) har stor betydning for norsk eksport og import. For godstransport på bane er strekningen mellom Oslo og Stockholm over Kongsvinger, Morokulien og Karlstad (Kongsvingerbanen og Värmlandsbanan) særdeles viktig. Målt i mengde er grenseovergangen den største for gods på bane ut fra Norge. Korridoren har betydelig næringsnytte i tillegg til transportnytte, som eksporten av råvarer og bearbeidede råvarer på bane til utenlandske foredlingssentra. Det er blant annet svært mye tømmer som transporteres fra Norge til tømmerforedlingsbedrifter i Sverige.

Grønn godstransport er viktig for å nå klima- og miljømål, samtidig som den styrker næringslivets konkurranseevne. Overføring fra vei til sjø og bane reduserer trafikkbelastning, forbedrer trafikksikkerheten og gir positive effekter for lokalmiljøet. Osloregionen mener at godstransport må overføres til bane og sjø, og gods på vei må over på klima- og miljøvennlige energikilder. Det er viktig å se helheten i multimodale godstransport, med fokus på grønn næringstransport, fjerne flaskehalser, inkludere godsoverføringsmål og gods på vei.

Befolkningsveksten betyr økte godsmengder i årene fremover. Dersom lastebil skal stå for like stor andel av transporten som i dag, vil dette føre til et stekt press på veikapasiteten, blant annet på E6 og E18 og skape store miljøutfordringer i byene. Mange av lastebilene fra Øst-Europa er ikke utstyrt med nyeste motorteknologi, og representerer betydelig klimautslipp og lokal forurensning.

Vi vil understreke betydningen av at nasjonale myndigheter øker sitt fokus på utfordringer innen godstransporten til og fra Norge og Sverige. Det er en ambisjon om å få mer gods over fra vei til jernbane og sjø. Det er nødvendig at jernbanen på strekningene Oslo-Stockholm og Oslo – Gøteborg og videre mot kontinentet prioriteres, for å ta større godsmengder på bane, samt for å sikre beredskap.

Samtidig som jernbaneutbygging må prioriteres, er det viktig at nasjonale myndigheter legger til rette for teknologiutvikling og innovasjon for å fremme overgang fra fossil energi til nullutslipp og fornybart drivstoff i veitransporten, spesielt for tynge kjøretøy. Her kreves det grenseoverskridende samarbeid, slik at det er tilgjengelig infrastruktur for miljø- og klimavennlig drivstoff langs transportkorridorene.

Beredskap

Jernbanen skal støtte Forsvaret som en del av totalforsvarsrollen. Det at Norge er mottaker- og transittland for militære ressurser innenfor rammen av «NATO i nord», medfører at noen transportakser blir viktigere fremover. Mer spesifikt blir jernbanestrekningene som går langs øst–vest-aksen, viktige samferdselsårer for NATO og Forsvaret. Det gjelder

- Ofotbanen/Malmbanen fra Narvik til Luleå i Sverige
- Meråkerbanen, som kobler Midt-Norge og Trondheimsfjorden til Sverige
- Kongsvingerbanen og Østfoldbanen, som forbinder Oslo med Sverige
- Sør–nord-aksen med koblinger til baner i Sverige er fortsatt like viktig.

(Jernbanedirektoratet: Jernbanens rolle i nasjonal beredskap)

Kongsvingerbanen og Värmlandsbanan er av stor betydning for forsynings-sikkerheten i det nordligste Norge. Korridoren Oslo- Narvik, gjennom Sverige, har 82 % markedsandel for kombinerte transporter til Nord-Norge. Korridoren er også en sentral beredskapslinje mellom Oslofjorden og Østersjøen.

Oppsummering

Osloregionen vil understreke at jernbanen skal være ryggraden i Nordens fremtidige transport- og beredskapssystem. Det er derfor viktig at strekningene fra Oslo mot Stockholm og Göteborg bygges ut med god kapasitet for person- og godstransport, samt beredskapsoppgaver – gjerne gjennom offentlig–privat samarbeid, og at arbeidet med ny og raskere jernbane mellom Oslo og Stockholm prioriteres. Det er et betydelig potensial for at flere velger tog istedenfor fly mellom hovedstedene – og i enda større grad dersom en høyhastighetsbane etableres. Videre må veistrekningene mellom Oslo og Stockholm utvikles slik at hensyn til beredskap ivaretas, deriblant oppfølging av veistandard for E18 i henhold til TEN-T krav.

Vi vil også understreke viktigheten av et godt samarbeid mellom transportmyndigheter i de nordiske landene. Det er svært viktig at konsekvens-utredninger (KVU)/ åtgårdsvalsstudier for grensekryssende transport (gods- og persontransport) gjennomføres i samarbeid mellom norske og svenske myndigheter. Vi vil oppfordrer til at regionale myndigheter og aktører også involveres i tidlig fase i utrednings-arbeidet.

Osloregionen viser også til andre høringsinnspill med konkrete forslag fra regionen; Jernbaneforum Kongsvingerbanen, Jernbaneforum Øst (kommer), samt Grensekomiteen Värmland- Østfold.