

## Innspill fra Østlandssamarbeidet

TEN-T møte hos Samferdselsdepartementet  
3. juni 2024



## 1: Kort om Østlandssamarbeidet.

- Et politisk samarbeidsorgan mellom fylkeskommunene på Østlandet
- Etablert i 1993
- Har samferdsel, infrastruktur og mobilitet som et prioritert samarbeidsområde

## 2: Fokus på de tre grensekryssende transportkorridorene

- De siste 10 årene har fylkeskommunene vært opptatt av transportkorridorene som knytter Østlandet/Sør-Norge opp mot Europa, herunder korridorene Oslo-Gøteborg, Oslo-Stockholm og Jyllandskorridoren
- Østlandssamarbeidet representerer fylkeskommunene i **Scandria Alliance** et samarbeid mellom byer og regioner langs ScanMed-korridoren.
- Oslo K, Østfold FK og Akershus FK er medlemmer i STRING
- Vestfold og Telemark FK deltar aktivt i arbeidet med Jyllandskorridoren gjennom Nordisk Transportpolitisk Nettverk.

## 3: Østlandssamarbeidet og arbeidet med TEN-T

- 9. november 2017: Østlandssamarbeidet og Osloregionen sendte inn felles høringsinnspill ifm. konsultasjon vedr. implementering av TEN-T til kommisjonen.
- April 2021: [Policy Paper](#) sendt fra Østlandssamarbeidet til kommisjonen ifm. public consultation:
- Mai 2021, posisjonspapir utarbeidet og oversendt fra Scandria Allinace ifm. public consultation
- Etter at forslag til TEN-T reguleringer og EUs mobilitetspakke ble lagt fram i desember 2021, sendte Østlandssamarbeidet 1. mars 2022 over felles [høringsinnspill til EUs mobilitetspakke](#) fra fylkeskommunene i landsdelen.



- Videre ble [Posisjonspapir fra Scandria Alliance med felles TEN-T høringsinnspill](#) oversendt kommisjonen (juni 2022):
- 6. desember 2022 arrangerte ØS en større [transportkonferanse](#) om grensekryssende godstransport der spørsmål knyttet til TEN T ble drøftet.
- 26. januar 2023 ble det gjennomført et dialogmøte om oppfølgingen av TEN-T mellom fylkeskommunene på Østlandet og SD

#### **4: Budskap fra fylkeskommunene på Østlandet**

##### *A: Involvering av fylkeskommunene*

Etter at EU har ferdigbehandlet retningslinjene for TEN-T, starter nå EØS-behandlingen. Fylkeskommunene legger til grunn at det regionale nivået får en aktiv rolle i den kommende prosessen. Både som veieiere, med ansvar for kollektivtrafikken og som samfunnsutviklere har fylkeskommunene en viktig rolle for utvikling av transportinfrastruktur. Fylkeskommunene har også et overordnet ansvar for regionale planer og som tidligere nevnt deltar fylkeskommunene aktivt i utviklingen av grønne og effektive grensekryssende transportkorridorer for transport av både passasjerer og gods.

Det er også viktig å understreke at arbeidet med oppfølging og implementering av TEN-T retningslinjene også handler om politikk og politisk forankring. Og at TEN-T retningslinjene også kan påvirke arbeidsreiser, næringsutvikling, regional utvikling, energiforsyning osv. Det legges derfor til grunn at regionalt politisk nivå må få mulighet til å delta aktivt i prosessen videre.

##### *B: Rask godkjenningssprosess*



Fylkeskommunene ønsker at det kommende godkjenningsprosessen skjer raskt og effektivt slik at byer, kommuner og fylkeskommuner raskt kan komme i gang med å følge opp føringene i de nye TEN-T retningslinjene.

#### *C: Regionale planer for areal og transport (ATP)*

I mange byområder har man allerede i dag forpliktende samarbeidsavtaler mellom ulike forvaltningsnivåer mht. blant annet nullvekstmålet og reduksjon av klimagassutslipp. ATP-samarbeidet (RATP/RAMP) mellom Akershus og Oslo er et eksempel på dette.

Det er ønskelig at man raskt får avklart hvilken betydning de nye TEN-T retningslinjene om Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) får for ATP-arbeidet lokalt og regionalt.

Antall urbane noder i EU økes nå til 432. Det er ønskelig å at SD avklarer hvilke ambisjoner og planer man har når det gjelder norske byer/byområder med over 100 000 innbyggere sett i forhold til det nye regelverket fra EU.

#### *D: Finansiering*

Norge er som kjent ikke med i CEF. Det er derfor viktig at man fra statlig nivå setter av ressurser i de årlige budsjettene slik at byer, kommuner og fylkeskommuner gis mulighet til å gjøre de nødvendige investeringer for å følge opp kravene i de nye TEN-T retningslinjene

Et eksempel er bedre incentivordninger for raskere omlegging til utslippsfri transport av gods, der utrulling av nødvendig lade- og fyllinfrastruktur er spesielt viktig.

#### *E: Unntak eller tilpasning av regelverket*

Norge er et land som både befolkningsmessig og topografisk er annerledes enn de tettest befolkede områdene i Europa. Det vil derfor selvsagt være



nødvendig å se nærmere på hvordan TEN-T retningslinjene skal følges opp i Norge. Hovedregelen bør her være at man fra norsk side i størst mulig grad følge opp de nye TEN-T bestemmelsene, i stedet for å søke flest mulig unntak fra det nye regelverket.

#### *F: Grensekryssende transportkorridorer*

Stortinget skal behandle ny nasjonal transportplan før sommeren. Mange er skuffet over at Stortingsmeldingen i for liten har fokusert på de grensekryssende korridorene, spesielt i en tid der behovet for grønne transportløsninger og samarbeid med nabolandene har blitt stadig viktigere. Fylkeskommunene anmoder derfor SD om at man ved neste rullering av NTP i større grad tar hensyn til den økende betydningen som de grensekryssende korridorene vil få i årene som kommer.

