

Ad hoc-gruppens utkast til tilbakemelding fra Østlandssamarbeidet på brev fra Samferdselsdepartementet om TEN-T

Til Samferdselsdepartementet

Det vises til mottatt brev av 29. august 2024 vedrørende behandling av retningslinjer for det transeuropeisk nettverk for transport (TEN-T) på norsk side. Fylkeskommunene på Østlandet takker for mulighet til å spille inn i den videre prosessen med implementering av de nye retningslinjene for TEN-T i Norge, og vil med dette signalisere interesse for å delta i det pågående arbeidet.

Fylkeskommunene på Østlandet har felles gjennom Østlandssamarbeidet vært aktive i prosessen med revisjon av retningslinjene for TEN-T. Underveis har Østlandssamarbeidet kommet med skriftlige innspill og bidrag direkte til EU-kommisjonen i høringer, til Samferdselsdepartementet (SD) med tanke på norske posisjoner og via europeiske nettverk som Scandria Alliance. Vi har også gjennomført og deltatt på flere møter med SD i saken.

Vi ønsker i denne sammenheng å vise til vårt bidrag datert 1. mars 2022, der vi kom med flere innspill til norske posisjoner i TEN-T prosessen og EUs mobilitetspakke. Disse momentene er fortsatt sentrale for Østlandssamarbeidet, og vi ber om at disse innspillene tas med inn i den pågående prosessen med implementering av TEN-T i Norge. Innspills-dokumentet, som tidligere er oversendt SD, følger vedlagt.

Østlandssamarbeidet har i sine bidrag gjennom hele prosessen framhevet følgende momenter:

- Bærekraft og grønn mobilitet (mer transport over på bane og sjø)
- Governance (regionene som nøkkelaktører for det grønne skiftet)
- Grensekryssende korridorer – jernbane og sjø
- Bærekraftig bymobilitet og betydningen av knutepunkt (urbane noder)

I brevet fra SD av 29.08.24 bes det spesielt om tilbakemelding på dette med urbane noder i Norge. I innspillet fra 1. mars 2022 uttrykte Østlandssamarbeidet seg positivt om at det legges til grunn en bredere definisjon av urbane noder, som bl.a. åpner for at funksjonelle byområder over 100 000 innbyggere langs hele TEN-T nettverket (både kjerne- og det utvidete nettverket) blir en del av TEN-T nettverket i Europa. Dette mente vi kunne bidra til mer effektiv og bærekraftig transport av gods, varer og passasjerer gjennom og i byområder.

Østlandssamarbeidet har tidligere gitt signaler om at fylkeskommunene på Østlandet ønsker å være med og drøfte nærmere dette med urbane noder i Norge. I den

forbindelse har vi tidligere sendt over noen spørsmål til SD, som vi ikke har mottatt svar eller tilbakemeldinger på. Østlandssamarbeidet ser det som krevende å komme med et klart svar og konkrete innspill på hvilke urbane noder vi ev. bør ha på Østlandet i og med at det er uklart hva som er konsekvensene av dette.. Vi ser at det behøves mer informasjon og en bedre oversikt over både muligheter og utfordringer knyttet til en slik status. Vi ber derfor SD om å klargjøre følgende momenter før vi kan gå videre med drøfting og ev. anbefaling av urbane noder på Østlandet.

- 1) TEN-T forordningene framhever betydningen av velfungerende urbane noder og foreslår endringer i hva som defineres som by i denne sammenheng (bl.a. befolkningsstørrelse og funksjonelle byområder).
  - ⇒ *Vil det i lys av dette være naturlig å se på funksjonelle by-klynger på Østlandet som del av TEN-T urbane noder (f.eks. Grenland, Vestfoldbyen, Buskerudbyen, Nedre-Glomma og Mjøsbyen)*
  - ⇒ *I mange byområder har man allerede i dag forpliktende samarbeidsavtaler mellom ulike forvaltningsnivåer mht. nullvekstmålet og reduksjon av klimagassutslipp. Kan byområder, med forpliktende samarbeid om bærekraftig areal og transportutvikling, og som er aktuelle for byvekstavtaler og byregionsavtaler med staten i NTP 2022-2033, vurderes som urbane noder i en norsk kontekst?*
  
- 2) I de reviderte TEN-T forordningene er det konkrete krav som innebærer at alle byer som utgjør urbane noder må ha en SUMP innen 2025. I norsk kontekst setter Plan- og bygningsloven krav til planlegging og medvirkning.
  - ⇒ *Østlandssamarbeidet ber SD avklarer nærmere hva kravene om SUMP betyr for Norge og norske byer som ev blir utpekt som urbane noder. Hvordan ser departementet på SUMP opp mot andre planverktøy – f.eks. i lys av Plan og Bygningsloven (PBL)?*
  
- 3) I EUs nye rammeverk for urban mobilitet er det også foreslått en sterkere kobling mellom SUMP og tilgang til virkemidler, for eksempel gjennom Horisont Europa og Interreg. Det er også forslått at alle land lager nasjonale støtteprogrammer for å etablere SUMP i byene.
  - ⇒ *Østlandssamarbeidet ser det som viktig at SD klargjør hva dette betyr i en norsk kontekst.*
  - ⇒ *Vil departementet ta initiativ til å utarbeide veiledere og støtteprogram for utarbeidelse av SUMP i Norge?*

Vi ser fram til en tilbakemelding og fortsatt dialog om urbane noder i Norge og mulig nominering av slike på Østlandet.