



Østlandssamarbeidet

TEN-T reguleringene og EUs mobilitetspakke fra 14. desember 2021

Innspill og kommentarer fra Østlandssamarbeidet til samferdselsdepartementet

1. mars 2022

Innhold

1: Innledning/bakgrunn	3
2: Innspill til norske posisjoner i høringen om EUs mobilitetspakke	4
2.1 Revisjon TEN-T retningslinjene	4
2.2 Revisjon av ITS-direktivet om intelligente transportsystemer i veitransporten	7
2.3 Revisjon av strategien om by-mobilitet, inklusive nye retningslinjer om slik mobilitet	8
2.4 Handlingsplan om grensekryssende passasjertransport med tog.....	8
3: Kommentarer og spørsmål til Samferdselsdepartementet.....	10
3.1 TEN-T og konsekvenser for Norge	10
3.2 Urban nodes og SUMP	10
3.3 ITS og salg av billetter – offentlig/privat	11
4: Oppsummering og videre oppfølging	12

1: Innledning/bakgrunn

TEN-T reguleringene og EUs mobilitetspakke ble lagt fram 14. desember 2021.

Samferdselsdepartementet har i denne forbindelse invitert norske aktører til å vurdere forslagene i EU-kommisjonens nye mobilitetspakke.

Østlandssamarbeidet, bestående av Oslo kommune, Viken fylkeskommune, Innlandet fylkeskommune og Vestfold og Telemark fylkeskommune, presenterer i dette høringsdokumentet felles og samordnede synspunkter til mobilitetspakken og oppfølgingen av denne. Samferdselsdepartementet anmodes om å følge opp innspillene fra Østlandssamarbeidet i det norske innspillet til kommisjonen.

EUs mobilitetspakke kan få store konsekvenser for Norge og norsk samferdselspolitikk. I dokumentets kap. 3 tas det opp en del problemstillinger som det er ønskelig at samferdselsdepartementet ser nærmere på. Østlandssamarbeidet ønsker en videre dialog med departementet i denne forbindelse.

Transportkorridorene på Østlandet er avgjørende for å binde sammen hele landet, og for å knytte Norge tettere til resten av Europa. Østlandssamarbeidet legger til grunn at jernbanen må utgjøre ryggraden i det framtidige norske og nordiske transportsystemet.

En fortsatt jernbaneutbygging på Østlandet er viktig for å knytte hele landet sammen i et helhetlig og effektivt transportnettverk både for gods- og persontrafikk. De grensekryssende korridorene på bane og sjø mot Europa må løftes fram på prioriteringslisten både nasjonalt og i TEN-T.

Det er viktig å sørge for at byene – store, mellomstore og små – er bærekraftige både økonomisk, sosialt og miljømessig. Bærekraftige byer krever at det tilrettelegges for næringsliv, verdiskaping og sysselsetting. I et klimaperspektiv er bedre infrastruktur og bedre fremkommelighet på vei og bane internt og mellom byene helt avgjørende. Ved å øke utbyggingstempoet på InterCity og annen bynær kollektivtrafikk på Østlandet, vil man raskere få etablert en framtidsrettet og bærekraftig infrastruktur, som på en effektiv måte kan bidra til at Norge når sine internasjonale klimaforpliktelser.

Mens andelen tunge fossilfrie kjøretøy øker betydelig, er infrastrukturen for el, hydrogen og biogass ennå ikke kommet på plass på Østlandet. For å nå målene om utslippsreduksjon fra de tyngste kjøretøyene er det viktig å få etablert et sammenhengende nettverk med energistasjoner langs viktige transportkorridorer. Fylkeskommunene på Østlandet vil derfor nå ta en mer aktiv rolle i utbygningen av infrastruktur for fossilfrie kjøretøy.

Østlandssamarbeidet la i sin høringsuttalelse til revisjon av forordningene for TEN-T våren 2021 hovedvekt på følgende elementer:

- 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)

Dette følges nå opp i høringsdokumentet som Østlandssamarbeidet nå presenterer.

2: Innspill til norske posisjoner i høringen om EUs mobilitetspakke

2.1 Revisjon TEN-T retningslinjene

I dette avsnittet kommenteres forslagene om revisjon av forordningen om det transeuropeiske transportnettverket, TEN-T- retningslinjene, inklusive en meddelelse om TEN-Ts utvidelse til naboland.

2.1.1 Transportkorridorene på Østlandet

De viktigste transportkorridorene mellom Østlandet er:

- A. Oslo-Gøteborg-Malmø-København-Hamburg/Berlin
- B. Oslo-Stockholm
- C. Jyllandskorridoren

Disse tre grensekryssende korridorene mellom EU-landene og Norge som tredje-land er viktige for Østlandet og for hele Norge – og må derfor videreutvikles. Arbeidet med å inkludere disse korridorene på TEN-T kartene må derfor igangsettes gjennom et samarbeid mellom EU-kommisjonen og norske myndigheter. Investeringer for å oppgradere og fjerne flaskehalsen for multimodale transportere i disse korridorene vil ha samfunnsgevinster (european added value) for innbyggerne, økonomien og for klimaet.

Disse viktige eksport/importrutene bør nå få økt oppmerksomhet og analyseres basert på fremtidige transportbehov. Et helhetlig og oppdatert faktagrunnlag vil i denne forbindelse være viktig å få fram.

A: Oslo – Gøteborg – Malmø – København – Hamburg/Berlin

Korridoren mellom Oslo og Gøteborg og videre mot Malmø/København og Hamburg/Berlin er den nordligste delen av ScanMed korridoren, og inngår i TEN T nettverket (core). For Østlandssamarbeidet er det viktig å understreke at forbindelsen mellom Oslo og Gøteborg er svært viktig både for transport av gods og personer mellom Norge og Europa. Det er derfor viktig at norske myndigheter prioriterer infrastrukturinvesteringer på denne strekningen, slik at man får fjernet unødvendige flaskehalsen.

B: Oslo – Stockholm

For å komplettere det nordiske triangelet er det for Østlandssamarbeidet viktig å få innlemmet strekningen mellom de to hovedstedene Oslo og Stockholm som en integrert del av ScanMed korridoren og dermed som en del av TEN-T nettverket.

Med forbedringer av eksisterende jernbaneinfrastruktur via Kongsvinger samt etablering av en ny grensekryssende jernbaneinfrastruktur, samt to nye parseller i Sverige på strekningen mellom Oslo og Stockholm vil reisetiden reduseres betydelig. Dette vil kunne flytte trafikk fra fly til jernbane

samtidig som man skaper ny økonomisk vekst langs korridoren. Dette vil også redusere klimagassutslippene på strekningen.

Bedre grensekryssende infrastruktur på strekningen vil også legge bedre til rette for en ønsket vekst i andelen godstransport på jernbanen.

C: Jyllandskorridoren

Oslo/ Stavanger- Larvik-/ Grenland-/ Kristiansand havn-Hirtshals havn-Aarhus-Hamburg (Utenlandskorridor 3 i Nasjonal transportplan) mellom Sør-Norge og Nord-Jylland.

E-134 (østvestforbindelsen fra Bergen/ Haugesund) er en viktig forlengelse av Jyllandskorridoren, og foreslås tatt inn i TEN-T kartet som en del av det utvidete nettverket. Jyllandskorridoren er en multimodal transportkorridor, som gir kortere transportvei til kontinentet fra Sør-Norge. Utenlandskorridor 3 utgjør videre en viktig avlastning for Oslo og Svinesund.

Jyllandskorridoren til Hirtshals havn/ Fredrikshavn i Danmark er tatt inn i ScanMed-korridoren, og etableringen av European Maritime Space som en integrert del av TEN-T gir nye muligheter for havnene og nærsjøtransporten i korridoren.

Østlandssamarbeidet er opptatt av å videreutvikle utenlandskorridor 3 på norsk side gjennom å legge til rette for multimodale transportter både på norsk og dansk side, spesielt i forhold til å videreutvikle jernbanen fra Taulow til Hirtshals og Fredrikshavn i Danmark og nærsjøtransport til og fra havnene i Skagerak.

Staten må ta et større ansvar for intermodal infrastruktur mellom havnene, hovedbane og stamveiene i TEN-T nettverket som følger av forpliktelsene i TEN-T retningslinjene.

2.1.2 Modalt skifte

Østlandssamarbeidet støtter EU-kommisjonens fokus på transportskifte fra vei og fly til bane og sjø som de mest bærekraftige transportformene, jf. Art 4 (a) (ii) i revisjonen av TEN-T forordningen. For å kunne nå målene om utslippsreduksjon i 2030 og klimanøytralitet i 2050 er dette helt avgjørende. TEN-T forordningen skisserer også mål og strategier for mer bærekraftig transport, herunder:

- markedsandelen til godstransport på bane skal øke med 50% i 2030 og fordobles innen 2050
- markedsandelen for nærsjøtransporten og transport på innlands vannveier skal øke med 25% i 2030 og tredobles innen 2050,
- i tråd med recital 3 i TEN-T skal transporten på høyhastighetsjernbane fordobles i 2030 og tredobles innen 2050.

I lys av dette stiller Østlandssamarbeidet seg positive til etableringen av «European Maritime Space», som integrerer maritim transport som en del av TEN-T nettverket, og jernbanens rolle i det framtidige transportsystemet i Europa. Det er også positivt at TEN-T vektlegger effektive og sømløse multimodale transportkjeder for både passasjerer og gods, med koblinger mellom hovednett og havner, terminaler samt «first og last mile» løsninger i urbane noder.

TEN-T forslaget vektlegger også betydningen av et tilstrekkelig nettverk av multimodale godsterminaler med god kapasitet langs TEN-T nettverket, spesielt gods og vareflyt til og fra urbane

noder, industri- og logistikksentra samt havner. Østlandssamarbeidet støtter forslaget om at det skal utarbeides en analyse og nasjonal handlingsplan for et tilstrekkelig nettverk av multimodale godsterminaler med god kapasitet. (Art. 35).

2.1.3 Fyllestasjoner for alternative drivstoff

Østlandssamarbeidet har stort fokus på grønn omstilling i transportsektoren. Mens andelen tunge fossilfrie kjøretøy øker betydelig, er infrastrukturen for el, hydrogen og biogass ennå ikke kommet på plass langs de viktigste transportkorridorene i landsdelen og langs ScanMed korridoren. For å nå målene om utslippsreduksjon fra de tyngste kjøretøyene er det nå viktig å få etablert et sammenhengende og grensekryssende nettverk med energistasjoner langs de viktigste transportkorridorene. Østlandssamarbeidet støtter derfor forslagene i TEN-T om at det skal være en minimumsdekning av lade- og fyllestasjoner av alternative drivstoff i TEN-T korridorene, herunder multimodale terminaler.

Østlandssamarbeidet mener det er viktig med teknologinøytralitet, slik at man ikke favoriserer noen av de forskjellige typene nullutslippsdrivstoff. For Østlandssamarbeidet er det derfor viktig at også biogass inkluderes på listen over alternative drivstoff for tyngre kjøretøy. Dette er særlig viktig i et sirkulært perspektiv. Det vises i denne sammenheng til arbeidet med AFIR-direktivet, der dette bør følges opp.

2.1.4 Urbane noder

Østlandssamarbeidet konstaterer at det per nå ikke er definert urbane noder i Norge utenom Oslo som hovedstad. Østlandssamarbeidet vurderer det som positivt at det foreslås 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 integrert som en del av TEN-T nettverket i Europa. Dette kan bidra til mer effektiv og bærekraftig transport av gods, varer og passasjerer gjennom og i byområder.

En bredere definisjon av urbane noder er også i overensstemmelse med ambisjonene om å utvikle en flerkjernet bystruktur på Østlandet, jf. Østlandssamarbeidet sin argumentasjon for InterCity-utbyggingen.

Østlandssamarbeidet mener at byområder som møter definisjonen for urbane noder i TEN-T forslaget bør vurderes tatt inn i det norske TEN-T kartet. Eksempelvis 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. Norge deltar ikke i CEF, og det vil derfor være viktig med et forpliktende samarbeid mellom statlig, regionalt og kommunalt nivå for å realisere målene om bærekraftig areal og transportutvikling.

2.1.5 Maritim transport

Østlandssamarbeidet er positive til at den maritime transporten foreslås som en integrert del av TEN-T nettverket, hvilket vil øke betydningen av havnene og gi muligheter for å videreutvikle nærsjøtransporten. TEN-T stiller bl.a. krav til standard på vei og baneforbindelser til havnene, samt at det etableres energistasjoner.

Østlandssamarbeidet er positiv til at det åpnes for at EU kan støtte samarbeidsprosjekter finansielt når de fanger opp transport mellom to havner i det utvidede nettverket. Selv om Norge isolert sett ikke er støtteberettiget i CEF, vil norske havner fortsatt kunne ta del i prosjekter som kan bidra til å utvikle nærsjøtransporten og gi positive ringvirkninger lokalt og regionalt.

2.1.6 Governance

Østlandssamarbeidet støtter den forsterkede rollen til de europeiske koordinatorene og sterkere krav til nasjonale myndigheter og transportetater om å følge opp TEN-T i nasjonale transportplanere og handlingsprogram.

Regionene bør få en enda viktigere rolle ved rullering og oppfølging av TEN-T videre fremover. Østlandssamarbeidet er derfor positive til TEN-T forordningenes understrekning av betydningen av medvirkning og konsultering – herunder nødvendigheten av dialog med regionene i hvert land og koblingen til regionale transportplaner. Inkludering av regionene i korridorforumene og arbeidet med å utvikle European Transport Corridors bør prioriteres.

Medlemslandene bør også konsultere regioner og regionale aktører når man utarbeider handlingsplaner for et velfungerende multimodalt godsterminalnettverk på sitt territorium (jf. artikkel 35) da regionene har et omfattende ansvar for regional utvikling og regionale planer for multimodal godstransport.

2.2 Revisjon av ITS-direktivet om intelligente transportsystemer i veitransporten

Østlandssamarbeidet er positiv til økt digitalisering og sterkere styring av transportstrømmer for å sikre bedre framkommelighet og for å få ned klimagassutslippene

Innbyggerinvolvering, bærekraft, verdiskaping, ansvarlig bruk av data og innovasjon, er alle hensyn som må ivaretas i utformingen av fremtidens transportsystem. ØS mener disse hensynene best kan ivaretas ved at offentlig eide selskap får en viktigere rolle i utviklingen av helhetlige mobilitetstilbud lokalt og regionalt. Offentlig styring vil være viktig for å sikre innbyggerne gode og likeverdige mobilitetstilbud.

Eierskap til kundedata er et viktig konkurransefortrinn. Mobilitetsaktører som kontrollerer kundegrensesnittet vil ha mest kunnskap og data om kunden, og vil dermed være bedre posisjonert for å tilby attraktive tjenester og påvirke hvordan en reise foretas. At et offentlig eid selskap har det foretrukne kundegrensesnittet, må ikke være til hinder for at private og kommersielle selskaper kan inngå i de ulike verdikjedene. Konkurransen mellom de kommersielle aktørene vil da i større grad rette seg mot et offentlig eid mobilitetsselskap, framfor direkte mot sluttkundene. Dette vil kunne bidra til et større mangfold av leverandører og økt konkurranse.

Fylkeskommunene er svært bekymret dersom det pågående arbeidet i EU resulterer i at de offentlig eide kollektivselskapene fratras retten å selge billetter.

2.3 Revisjon av strategien om by-mobilitet, inklusive nye retningslinjer om slik mobilitet

For å sikre god livskvalitet i byene og gjøre dem mer tilgjengelige, rene og konkurransedyktige, er det nødvendig med et skifte mot bærekraftige transportformer. EUs rammer for utarbeidelse av bærekraftige by-mobilitets planer – såkalte SUMP – sees på som et nyttig grep, som også kan ha stor verdi for Norge. TEN-T forordningene anbefaler nasjonale virkemidler til utvikling og gjennomføring av SUMP og dette vil være viktig også i en norsk setting.

Oslo er allerede en urban node - i TEN-T sammenheng. Endring i definisjon av urbane noder åpner for å inkludere flere funksjonelle byområder på Østlandet - i tillegg til sammenknyttede byområder i Innlandet, Viken og Vestfold og Telemark. Listen over urbane noder for Norge bør vurderes oppdatert med flere by-områder.

Dokumentene som er på høring setter en rekke krav og forventinger til datadeling, rapportering og overvåkning. I rammeverket for urban mobilitet er digitalisering, innovasjon og ny mobilitet et eget kapittel, og her varsler kommisjonen flere initiativer framover. Det varsles også en gjennomgang av digitale løsninger for Urban Vehicle Access Regulations. Endringene kan potensielt ha konsekvenser spesielt for Oslo, og sette rammer for kommunens planlegging.

2.4 Handlingsplan om grensekryssende passasjertransport med tog

Østlandssamarbeidet ser positivt på det økte fokuset på jernbane og persontransport i Europa/EU. Dette er helt i tråd med fylkeskommunenes felles ambisjon om jernbanen som ryggrad for transportsystemet i et klimaperspektiv.

EU har satt 2030 som tidsramme for ferdigstillelse av Core Corridor Network og strekningen Oslo – Göteborg er en del av Core network ScanMed med ferdigstillelse 2030.

For Østlandssamarbeidet er korridoren Oslo – Göteborg – Malmø - København – Hamburg/Berlin av største betydning med stort behov for å overføre trafikk fra vei til bane. Det er gjennom mange år jobbet systematisk og målrettet for å sette fokus på flaskehalsen på jernbanestrekningen – herunder spesielt Halden – Kornsjø – for å styrke jernbanens konkurransevne i denne korridoren.

I lys av TEN-T forventes det at Oslo-Halden/Kornsjø-Göteborg skal ha dobbeltspor, togene skal kjøre med maks hastighet av 160 km/t (100 km/t for godstog), strekningen skal bli klar for tog med 740 m lengde. ECTS/ERTMS skal være installert på hele strekningen.

15 piloter skal iverksettes for å gjennomføre og teste ut fokusområdene i den nye handlingsplanen – herunder modernisere infrastruktur for økt passasjertransport på jernbanen og for å legge til rette for bærekraftige transportløsninger for unge mennesker. Østlandssamarbeidet oppfordrer Samferdselsdepartementet til å jobbe for å få inn en pilotstrekning i handlingsplanen.

Østlandssamarbeidet understreke betydningen av korridoren Oslo – Stockholm som en forlengelse av ScanMed. Med en ny grensekryssende jernbane mellom Sverige og Norge, i tillegg til konstruksjon av to nye jernbaneparseller og forbedringer av to jernbaneparseller i Sverige, kan reisetiden med tog

reduseres med nesten to timer (til under 3 timer). Østlandssamarbeidet mener at en raskere jernbaneforbindelse mellom Oslo-Stockholm vil bidra til en økt bærekraftig mobilitet, som potensielt kan flytte en million flypassasjerer over på tog hvert år og dermed kunne kutte utslippene fra luftfarten med nesten 100.000 tonn CO₂ årlig. Siden togreisen mellom hovedstedene tar mer en fem timer i dag, dominerer fly på strekningen (markedsandel på 90 prosent).

En forbedret jernbaneforbindelse vil også føre til bedre tilgjengelighet og mer bærekraftige pendlingsmuligheter mellom byene langs ruten, som forbinder 3,4 millioner mennesker i to land, åtte arbeidsmarkedsområder og over 50 kommuner, inkludert tre bynoder (Oslo-Örebro- Västerås- Stockholm).

3: Kommentarer og spørsmål til Samferdselsdepartementet

Østlandssamarbeidet ber samferdselsdepartementet vurdere og kommentere følgende spørsmål/problemstillinger i lys av EUs mobilitetspakke.

3.1 TEN-T og konsekvenser for Norge

EU-kommisjonen legger til grunn fullføring av core network utbygging innen 2030, utvidet core network innen 2040 og comprehensive network innen 2050.

- ⇒ *Hva betyr disse tidsfristene i TEN-T forordningene for infrastrukturutbygging på norsk side?*
- ⇒ *Dersom man fra norsk side ikke holder framdrift og frister i utbyggingen – hvilke konsekvenser vil dette kunne få?*
- ⇒ *TEN-T forslaget åpner for unntak for krav i TEN-T forordningen for tiltak som ikke er samfunnsøkonomisk lønnsom, hvordan tolker samferdselsdepartementet dette? Er det gjort tilsvarende vurderinger for noder og linker i det norske prioriterte TEN-T kartet?*

Østlandssamarbeidet har ved flere anledninger i forbindelse med rullering av NTP løftet fram behovet for økt fokus på de grensekryssende transportkorridorene mot Europa.

- ⇒ *Hva betyr det for realisering av de grensekryssende korridorene, at Norge ikke er en del av CEF transport?*
- ⇒ *Hvordan vil departementet følge opp føringene fra TEN-T i forbindelse med ny Nasjonal Transportplan (NTP)?*

EUs plan legger opp til en utbygging av jernbanekorridoren ScanMed innen 2030 (core corridor). Ifølge nasjonal signalplan fra 2020, er strekningen Sarpsborg – Kornsjø først planlagt med ERTMS fra 2034.

- ⇒ *Hvordan vil samferdselsdepartementet på denne strekningen forholde seg til tidsfristene fra EU?*

Det legges opp til en oppdatering av TEN-T kartene for Norge i dialog mellom norske myndigheter og Europakommisjonen, der en vil vurdere hvordan nye retningslinjer skal gjenspeiles i TEN-T nettverket i Norge.

- ⇒ *Hvordan ser tidslinjen og prosessen ut for oppdateringen av TEN-T kartet? Vil det være en høring der regioner, kommuner og andre interessenter kan gi innspill? Det vurderes at det vil være viktig å involvere fylkeskommunene, kommunene ved siden av transportetater og transportaktører som havner i å definere TEN-T kartet.*

3.2 Urban nodes og SUMP

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).

- ⇒ *Hvordan vurderer departementet endringsforslagene, og vil det i lys av dette være naturlig å se på funksjonelle by-klynger på Østlandet som del av TEN-T urbane noder og oppdatere listen og TEN-T kartene på norsk side?*

Helt konkret er det i de reviderte TEN-T forordningene foreslått konkrete krav som innebærer at alle byer (urban nodes) må ha en SUMP innen 2025. I norsk kontekst setter Plan- og bygningsloven krav til planlegging og medvirkning, og felles areal- og transportplan for Oslo og Akershus er blant de planene som trolig kan være aktuelle i denne sammenhengen. Planen er imidlertid ikke laget konkret etter SUMP-rammeverket.

- ⇒ *Østlandssamarbeidet ber om at SD avklarer nærmere hva kravene om SUMP betyr for Norge og norske byer, og hvordan man fra departementet ser på SUMP opp mot andre planverktøy – f.eks. i lys av Plan og Bygningsloven (PBL)?*

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. Det er også foreslått at alle land lager nasjonale støtteprogrammer for å etablere SUMP i byene i løpet av 2022.

- ⇒ *Østlandssamarbeidet ser det som viktig at SD klargjør hva dette betyr i en norsk kontekst.*
- ⇒ *Vil departementet ta initiativ til å utarbeide veiledere og sette av midler til å støtte opp om utarbeidelse av SUMP i Norge?*

3.3 ITS og salg av billetter – offentlig/privat

Mange av kollektivselskapene er svært bekymret for at det pågående ITS- arbeidet i EU resulterer i at kollektivselskapene fratras retten å selge billetter. En slik utvikling vil eksempelvis utfordre Ruters muligheter til å realisere Oslo kommunes og Viken fylkeskommunes målsetninger for bærekraftig mobilitet i hovedstadsregionen.

- ⇒ *Hvordan vurderer departementet ITS-endringene som foreslås og konsekvensene for kollektivselskapene i landsdelen?*

4: Oppsummering og videre oppfølging

Departementet anmodes om å inkludere innspillene (se kap. 2) fra Østlandssamarbeidet i den norske tilbakemeldingen til EU-kommisjonen.

Østlandssamarbeidet ser fram til tilbakemelding fra SD med svar på spørsmål og nærmere avklaring av konsekvenser av EUs mobilitetspakke i en norsk kontekst.

Østlandssamarbeidet ser det som ønskelig at departementet tar nødvendige initiativ ovenfor EU-kommisjonen med tanke på oppdatering av TEN-T kartene for Norge. I den forbindelse bør fylkeskommunene involveres i arbeidet.

Østlandssamarbeidet ønsker en nærmere dialog med Samferdselsdepartementet om urbane noder på Østlandet. Bruk av SUMP-verktøyet vil være en naturlig del av en slik dialog.

Oslo 1. mars 2022

Even Aleksander Hagen

Leder av representantskapet

Olav Skinnes

Leder av fagpolitisk utvalg for samferdsel