



Saksprotokoll

Arkivsak 26/08404
Saksbehandler Linda Carolina Ehnmark

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	12.05.2026	68/26

Uttalelse høring om Connecting Europe Facility og norsk deltakelse

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 12.05.2026 sak 68/26

Møtebehandling

Arild Theimann (AP) fremmet følgende forslag:

Nytt pkt 9

Vestfold fylkeskommune forutsetter at norske myndigheter etablerer nasjonale ordninger og samarbeid som gjør norske regionale aktører, havner og transportkorridorer i stand til å konkurrere om og utløse midler gjennom CEF.

Harald Kjær Moskvil (MDG) fremmet følgende forslag:

Tillegg til punkt 3

«I denne utviklingen må jernbane prioriteres, og det legges til grunn at veikapasiteten på E18 ikke økes.»

Tillegg til punkt 4

«Det legges videre til grunn at støtte til lufthavninfrastruktur ved Sandefjord lufthavn Torp forbeholdes null- og lavutslippsløsninger.»

Nytt pkt.:

«Det bør være en ambisjon om arealnøytralitet i all utvikling av infrastruktur knyttet til CEF-programmet. Eventuelt naturtap som følge av prosjektene må kompenseres gjennom naturrestaurering, slik at den samlede naturbelastningen blir null.»

Votering

Innstillingen fra fylkesdirektøren innledning og pkt 1, 2 og 3

Tillegg pkt 3 fremsatt av Moskvil fikk 5 stemmer (2 AP, 1 MDG, 1 R, 1 SV) og falt mot 8 stemmer (2 FRP, 3 H, 1 KRF, 1 SP, 1 V)

Innstillingen fra fylkesdirektøren pkt 4 ble enstemmig vedtatt

Tillegg pkt 4 fremsatt av Moskvil fikk 6 stemmer (2 AP, 1 MDG, 1 R, 1 SP, 1 SV) og falt mot 7 stemmer (2 FRP, 3 H, 1 KRF, 1 V)

Innstillingen fra fylkesdirektøren pkt 5, 6, 7 og 8 ble enstemmig vedtatt

Forslag nytt pkt 9 fremsatt av Theimann ble enstemmig vedtatt

Forslag nytt pkt fremsatt av Moskvil fikk 5 stemmer (2 AP, 1 MDG, 1 R, 1 SV) og falt mot xx stemmer (2 FrP, 3 H, 1 KrF, 1 SP, 1 V)

Vedtak

Vestfold fylkeskommune avgir følgende høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet og Energidepartementet om norsk delvis eller hel deltakelse i Connecting Europe Facility (CEF), et finansieringsprogram for utvikling av infrastruktur innen transport, energi og militær mobilitet:

1. Vestfold fylkeskommune løfter frem behovet for å styrke Norges tilknytning til Europa gjennom utvikling av grensekryssende korridorer og sammenhengende transportnettverk, for å bidra til bærekraft, styrket konkurransekraft og økt motstandsdyktighet.
2. I vurderingen av norsk deltakelse i CEF er det viktig at Norge vektlegger rollen til den grensekryssende korridoren som forbinder Sør-Norge med det europeiske kontinentet via Skagerrak og Jylland i Danmark (Grønn Jyllandskorridor). Korridoren utgjør en direkte forbindelse til kontinentet og et viktig supplement til forbindelsene via Sverige.
3. Dersom Norge velger å delta i CEF, mener Vestfold fylkeskommune at den europeiske transportkorridoren ScanMed-korridoren bør forlenges trinnvis fra Hirtshals via ferjesamband til norske havner, herunder Larvik havn og Kristiansand havn, og videre via landtransport fra Larvik gjennom E18 og Vestfoldbanen til Oslo. Dette vil etablere en sammenhengende multimodal korridor og gi Norge en mer direkte tilkobling til Europa.

4. Vestfold fylkeskommune anmoder om at det legges vekt på den strategiske betydningen av infrastrukturen i korridoren gjennom Vestfold. Dette omfatter TEN-T-infrastruktur som Vestfoldbanen, E18, Larvik havn, Tønsberg havn og Sandefjord lufthavn Torp, samt det planlagte logistikk-knutepunktet på Kopstad med tilknytning til hovedbanenettet.

5. Den sikkerhetspolitiske utviklingen og det nordiske samarbeidet om transportberedskap viser at begrensninger i Østersjøen og Øresundsforbindelsen vil kreve omdirigering av transportstrømmer. Dette vil øke betydningen av havner, lufthavner og korridorer via Danmark, Norge og Sveriges vestkyst, og understreker Grønn Jyllandskorridor som en kritisk transportakse for forsyningssikkerhet og beredskap. I denne sammenheng vises det til at havner med jernbanetilknytning og hovedbanenettet i Oslofjordområdet, herunder Larvik havn og Vestfoldbanen, er pekt på som strategiske transportkorridorer i et beredskaps- og forsvarsperspektiv.

6. Videre må det tas høyde for at EUs regelverk for TEN-T nå integrerer maritim transport, havner og ferjesamband som en del av det samlede transportnettet. Dette tilsier at grensekryssende, multimodale korridorer bør tillegges økt prioritet. Jyllandskorridoren er i denne sammenheng særlig viktig, som en etablert transportakse som knytter Norge til Jylland og det europeiske kontinentet gjennom en kombinasjon av sjøtransport, havner og ferjeforbindelser.

7. Dersom Norge deltar i CEF, forutsettes det at dette ikke fører til nedprioritering av vedtatte prosjekter i Nasjonal transportplan 2025–2036, herunder dobbeltsporparsellen Stokke–Torp–Sandefjord.

8. Det forutsettes også at tiltak som styrker energiinfrastruktur og avlaster distribusjonsnettet kan omfattes av ordningen.

9. Vestfold fylkeskommune forutsetter at norske myndigheter etablerer nasjonale ordninger og samarbeid som gjør norske regionale aktører, havner og transportkorridorer i stand til å konkurrere om og utløse midler gjennom CEF.

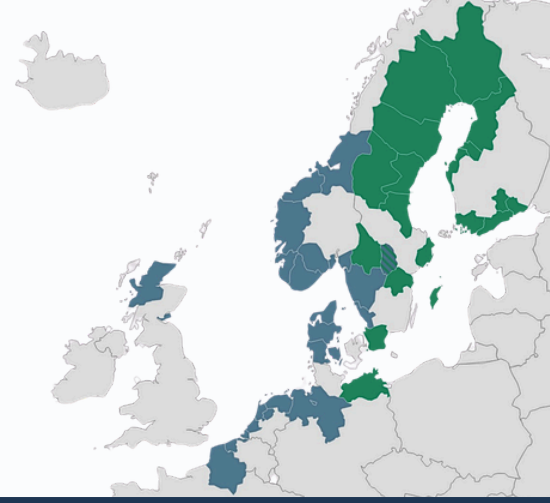
Towards a more connected, resilient and secure northern Europe

CORRIDORS FOR CEF III

In light of NATO's expansion and the on-going conflict in Ukraine, attention has increasingly turned to strengthening west-east transport corridors. Equally important, however, is the safeguarding of north-south supply routes.

The North Sea and Baltic Sea Commission's acknowledge the list of projects of common interest established by the European Commission in July 2025 and the Council's Partial General Approach in December 2025. However, considered essential for both military and civilian mobility across northern Europe the following corridors need to be included and supported in CEF III.

We **call on the European Parliament** to take into consideration the strategic importance of the following corridors and include them in their draft of the CEF III proposal.



The Bothnian Corridor (Hallsberg, SE & Stockholm, SE, Haparanda, SE/Tornio, FI → Oulu FI /Narvik, NO) secures capacity gaps in the railway network and modernises vulnerable infrastructure that has reached its technical lifespan, where today's permanent speed, train length and axle load restrictions as well as limited access to more than ten ports affect transport efficiency. This undermines Europe's and NATO's ability to defend their interests in the High North and the Arctic, for both security and civilian needs. As part of the EU's TEN-T core network, the corridor is essential for connecting northern Scandinavia with the rest of Europe, while also securing access to the Atlantic through its connection to the port of Narvik.

The Oslo-Stockholm-Turku-Helsinki Corridor (Oslo, NO → Stockholm, SE → Turku, FI → Helsinki, FI) would form a high-capacity corridor between Nordic capital regions, generating substantial economic, research and innovation benefits. A fast and reliable rail link between the Nordic capitals would provide a credible alternative to short-haul flights, directly contributing to the EU's objectives on high-speed rail development and the decarbonisation of the transport sector. Furthermore, several companies within the defence industry are located along the corridor which are important for securing supplies for military purposes in all of Europe. Increasing connectivity via rail in the corridor is important for dual use military and civil mobility.

The Jutland Corridor (Oslo, NO → Stavanger, NO → Hirtshals, DK → Hamburg, DE) enhances north-south security of supply, resilience, and dual-use civil-military mobility, offering strategic redundancy to the more congested eastern route via Sweden and ensuring a direct link between Norway and continental Europe. It also includes key ports for allied reception, such as Esbjerg and Oslofjord ports like Grenland and Larvik.

The STRING Corridor (Hamburg, DE → Oslo, NO) has gained importance from a security perspective. The future Fehmarn Belt tunnel offers a valuable addition to the connection via the Danish mainland. It will also strengthen exchanges with European NATO partners DE, DK, NO, SE and FI.

The European Corridor (Hamburg, DE → Stockholm, SE) is crucial to secure the north-south supply lines, recognising the potential and strategic importance of several ferry routes and ports with rail connections between NO, DK, SE, and DE. Studies show the Southern Main Line in Sweden constitutes one of the main bottlenecks hampering the full potential of the Fehmarn Belt connection. Thus, completing the European corridor in a timely fashion is crucial to reap the full benefits of the Fehmarn Belt fixed link.

The Kvarken Link/Nordic Connector (Mo I Rana, NO → Storuman, Umeå/Holmsund SE → Vaasa, Tampere, Helsinki, FI) is a cross-border multimodal link connecting the Scandinavian-Mediterranean and North Sea-Baltic corridors, strengthening the TEN-T network, security of supply, and EU competitiveness. Connecting additional Norwegian North Atlantic ports to northern Sweden, Finland, and the Baltic States is crucial for dual-use needs and for supporting major investments in green energy and critical raw materials.

The Tampere-Helsinki-Tallinn-Rail Baltica Corridor (Helsinki, FI → Tallinn, EE → Lithuania/Poland), as part of the North Sea-Baltic TEN-T Corridor, is strategically important for the North-South axis. Developing the northern dimension of Rail Baltica is increasingly vital for security of supply, resilience, and military mobility in Finland and the Baltic States. In the Gulf of Finland, ports, ferries, and potential fixed links also play a key long-term role in connecting Finland to continental Europe.

The LelyLijn Corridor (Amsterdam, NL → Hamburg, DE → Copenhagen, DK → Oslo, NO) is a cross-border rail link that strategically connects the Netherlands with German and Scandinavian corridors, strengthening the TEN-T network, security of supply, and EU competitiveness. A stronger rail connection can also accelerate hydrogen uptake in Europe, supported by a transnational hydrogen infrastructure.

Paal Iversen

Samferdselsdepartementet

Team Infrastruktur

Vår dato: 05.10.2024
Deres dato:
Vår referanse: 24/20774-2
Deres referanse:
Vår saksbehandler: Linda Carolina Ehnmark

Innspill fra Vestfold fylkeskommune til behandlingen av retningslinjer for transeuropeisk nettverk for transport (TEN-T) på norsk side

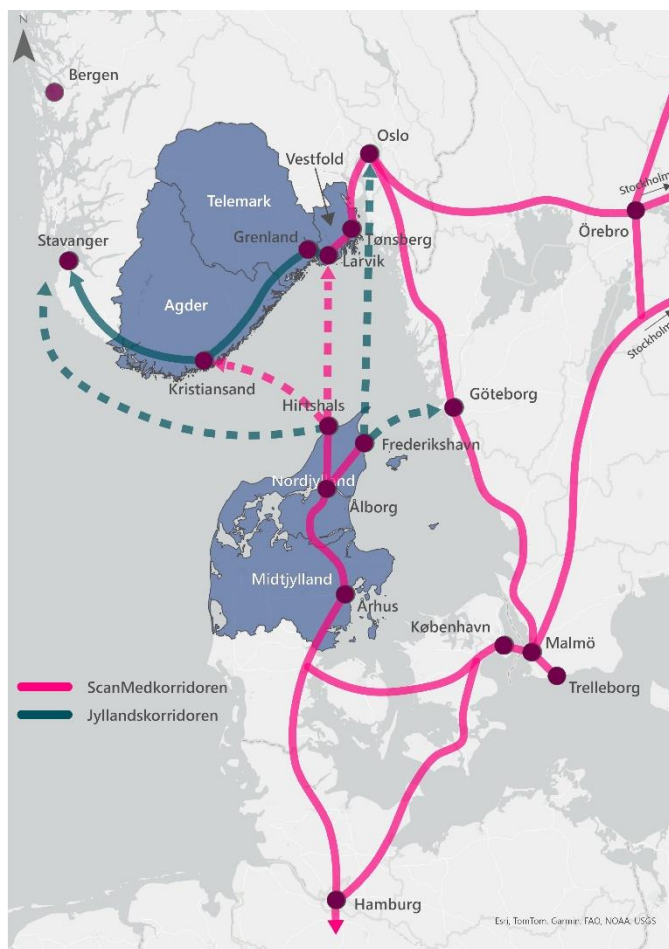
Det vises til mottatt brev av 29. august 2024 vedrørende behandling av retningslinjer for det transeuropeisk nettverk for transport (TEN-T) på norsk side. Vi viser også til avtale med Paal Iversen (epost av 25. september 2024) om utsettelse av fristen for innspill. Vestfold fylkeskommune («VFK») takker for invitasjonen til å komme med innspill.

VFK har under flere år arbeidet aktivt på politisk og administrativt nivå med TEN-T og har gitt innspill til nasjonale og europeiske myndigheter bl.a. sammen med partnere i Østlandssamarbeidet, CPMR Nordsjøkommisjonen, samt Scandria Alliance.

Først, Samferdselsdepartementet inviterer til å kommentere hvorvidt det er ønskelig å bli nominert som «urban node» i en implementering av TEN-T i Norge, da det vurderes nominasjon av norske urbane noder som del av denne prosessen. VFK ønsker i den sammenheng å si at det kan være ønskelig for byområder i vår geografi å bli nominert som urbane noder, men at dette er noe man vil måtte komme nærmere tilbake til i samråd med aktuelt/ aktuelle byområder.

VFK (og før det Vestfold og Telemark fylkeskommune) har i flere år engasjert seg sterkt i prosjektet «Grønn Jyllandskorridor». En strategisk viktig sak for fylkeskommunen er å synliggjøre mulighetene som ligger i Jyllandskorridoren både markedsmessig og strategisk. Jyllandskorridoren løper på norsk side fra Oslo til Stavanger over hhv. Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, og betjener de tre strategisk viktige havnene Larvik, Grenland og Kristiansand. Fergeforbindelsene fra Kristiansand og Larvik til Hirtshals utgjør en integrert del av Jyllandskorridoren. Fra Hirtshals løper korridoren videre ned gjennom Jylland til kontinental-Europa.

VFK arbeider også for å fremme utviklingen av Jyllandskorridoren i tråd med vedtatt Regional plan om intermodale godstransporter i Vestfold og Telemark, 2015. Fylkeskommunen har vært initiativtaker og deltar i Grønn Jyllandskorridor-prosjektet (finansiert av Interreg ØKS-programmet) sammen med 26 danske og norske partnere med mål om å bidra til utviklingen av en effektiv, sammenhengende, grønn og multimodal transportkorridor fra sør-Norge til Jylland og det europeiske kontinent. Les mer her: <https://gronnyllandskorridor.rn.dk/>



Figur 1: Oversiktsbilde av Jyllandskorridoren samt forslag til justert kart av EU:s transportkorridor «ScanMed» med en forlengelse fra Hirtshals til den norske delen av Jyllandskorridoren. Kilde: Vestfold fylkeskommune og Europakommisjonen

Jyllandskorridoren utgjør «snarveien» til kontinentet for gods som skal til/ fra sør-Norge, hvilket er en landsdel med betydelig andel av Norges befolkning og eksportrettede industri. Det utgjør også en viktig avlastende rute for godstransporter via Oslo og den «østlige korridoren» over Sverige mot Göteborg og videre.

De siste årene er det blitt et stadig økende fokus på sivil beredskap og militær mobilitet. Norden er transportmessig sett sårbart, ettersom Finland, Sverige og Norge er avhengig av én fastforbindelse for vei og jernbane til kontinentet; Øresundsbroen. Sterke samfunnsmessige hensyn taler for å sikre god redundans i transportsystemet. Jyllandskorridoren, og fergeforbindelsene til Larvik og Kristiansand utgjør i så måte viktige transportforbindelser inn til Norge, som bør synliggjøres bedre iblant annet TEN-T-kartene.

Ved den siste revisjonen av TEN-T-kartene, og spesielt de såkalte Europeiske Transportkorridorene (ETC), har man inkludert viktige fergeforbindelser mellom Sverige og Finland. Vestfold fylkeskommune ber departementet vurdere om noe tilsvarende bør gjøres også for fergeforbindelsene fra Hirtshals til Larvik og Kristiansand.

Transportkorridoren ScanMed forlenges ved denne revisjonen av TEN-T-kartene til Narvik, Oslo-Örebro/Stockholm, til Hirtshals i Danmark, og til Finland. Vestfold fylkeskommune anbefaler at departementet også vurderer å forlenge korridoren fra Oslo til Larvik, for derigjennom å skape en sammenhengende korridor til Oslo fra to retninger. En slik løsning vil synliggjøre at man fra norsk side ønsker å utvikle et mer robust transportnettverk til og fra Norge, på begge sider av Oslofjorden.

Innspillet om å koble seg på ScanMed i Hirtshals via Larvik bygger på vedtatt Nasjonal Transportplan 2025-2036, og prioritering av utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen. På lenger sikt er det en ambisjon at Scan Med på norsk side forlenges sørover langs den multimodale transportkorridor 3 mot Skien og Kristiansand.

Det er viktig å skape gode, intermodale knutepunkt. Larvik og Kristiansand er to av svært få havner i Norge med operative havnespor, der godsomslag direkte mellom sjø og bane kan finne sted. Dette taler også for at disse havnene fremheves i større grad enn hva som er tilfellet i dag.

VFK deler flere av de samme holdningene i forhold til TEN-T implementeringen med Telemark- og Agder fylkeskommunene, og Telemark- og Agder fylkeskommuner gir derfor sin støtte til innholdet i dette brevet. Grønn Jyllandskorridor-prosjektet er også positive til vårt engasjement for å forlenge ScanMed-korridoren på norsk side.

VFK takker med dette for muligheten å gi kommentarer, og inviterer til videre dialog om implementeringen av TEN-T i Norge.

Med hilsen

Gunnar Berg Treidene
Samferdselsdirektør

Linda Carolina Ehnmark
Rådgiver
linda.ehnmark@vestfoldfylke.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.



Joint statement from the CPMR Baltic Sea Commission and CPMR North Sea Commission Transport Working Groups

Adopted on 12 February 2026 in Örebro

Towards a more connected, resilient and secure northern Europe

Who we are

The CPMR North Sea Commission (NSC) and Baltic Sea Commission (BSC) represent 48 regional authorities in Belgium, Denmark, France, Germany, the Netherlands, Norway, Scotland, Sweden, and Finland. We have been working for more than 30 years to create partnerships between our members and to promote the interests of the North Sea Region (NSR) and Baltic Sea Region (BSR) in Europe, specifically in the fields of marine resources, transport, energy/climate change, smart regions and Arctic affairs. The BSC and NSC member regions have statutory responsibilities within strategic spatial and transport planning, and for the development of transport infrastructure. The regions also play an increasingly important role to ensure societal preparedness and resilience in the NSR and BSR in light of the prevailing geopolitical situation in the areas.

Why and how North Sea and Baltic Sea Regions are important for the competitiveness, green transition, resilience and security of Europe

The BSR and NSR are important for Europe's innovation, connectivity, energy transition, and sustainable development. They have a key role to play in contributing to the EU's priorities of boosting competitiveness and security. The NSR and BSR are major transport hubs in Europe and are crossed by several European Transport Corridors, such as Scandinavian-Mediterranean and North Sea Baltic Sea and Baltic Sea Black Sea and Aegean Sea. A dedicated military mobility corridor between the Netherlands, Germany and Poland is also under planning as part of the four identified military mobility corridors by the European Union. (More information [here](#)). The issue of security of supply is particularly critical for the Nordic and Baltic region, which, since the closure of the Russian border, has become in practice an island. It is therefore important to develop alternative routes in and out of this region, to ensure flexibility/redundance and resilience in supply chains. In this context, sea routes, and in particular harbours with good hinterland connections (rail, road and alternative energies) are important.

Northern Europe is a centre for the clean transition, supplying critical goods and raw materials essential for European competitiveness and resilience. To ensure that goods and people can move smoothly from the NSR and the BSR to the rest of Europe, the north-south as well as the west-east transport axis needs to be strengthened. Particularly by completing the Scandinavian-Mediterranean and North Sea-Baltic transport corridors.

Several ports in the NSR and BSR have military functions by reserving space for military vessels, developing contingency plans, and improving logistical coordination for arms shipments. The ports also serve as hubs for the storage and distribution of renewable energy. They are furthermore vital nodes in the protection of critical European energy infrastructure, including the critical networks of subsea energy and telecommunications infrastructure.

What North Sea and Baltic Sea Regions want in terms of policies and measures from the EU and national levels

The BSC and NSC Transport Working Groups Member Regions:

1. **Are committed to** strengthening cooperation across Northern Europe to promote climate-neutrality, and safeguard stability, resilience, preparedness and prosperity for our societies.
2. **Believe** that dual use civil-military mobility, on land, sea and air, is an essential enabler for European security and defence.
3. **Point out** the need to reduce the considerable obstacles, including red tape and non-harmonised procedures, to moving troops and equipment unhindered across the EU and partner states. **Underline** the importance of standardising relevant rules, regulations and procedures related to military mobility, such as Cross-Border Movement Permissions - hereunder the need for accelerated response times, regulations for the transport of dangerous goods and customs procedures.
4. **Welcome** the increase in the budget proposed for the Connecting Europe Facility (CEF) instrument 2028-2034. However, regret that the principle of territorial accessibility is missing in the new CEF proposal, and is neither mentioned in the selection and award criteria, nor among the key indicators for monitoring the achievement of CEF objectives. Therefore, **strongly request** that EU institutions reintroduce the principle of territorial accessibility, together with an explicit recognition of the comprehensive TEN-T network in the upcoming negotiations on CEF III.
5. **Underline** the need for continued CEF funding to be made available for missing links whether they are on a cross-border section or on a national section of a project of common interest. A transport system is only as strong as its weakest link, and national missing links are crucial to eliminate bottlenecks and thus strengthen European competitiveness, resilience and cohesion.
6. **Highlight** the importance of urban nodes to facilitate seamless connections and sustainable transport for both people and goods, and **call on** the EU institutions to include urban nodes as potential beneficiaries of CEF funding. For the TEN-T to be a successful policy, urban nodes need to benefit. Without their inclusion in the CEF they are left with nothing but obligations.
7. **Call for** sufficient investments from the CEF for all transport modes in all layers of the TEN-T network, including the Core, Extended Core and Comprehensive networks, to ensure that the transport networks in the BSR and NSR are fit for dual use military and civil mobility, as well as for sustainable transport.
8. **Highlight** the multifaceted roles of ports in the BSR and NSR as vital centres for European logistics as gateways for goods and raw materials, as manufacturing and assemblage centres for offshore renewables, and as critical nodes for passengers' traffic and European (and transatlantic) security and resilience. **Call on** the EU institutions to apply a place-based approach accounting for the specificities of different ports and their hinterlands, whilst recognising an urgent need to increase port capacities.
9. **Underline** the importance of actively involving regional authorities in the planning of investments in dual-use infrastructure and facilities, as such investments which will increase expectations on regional infrastructure standard requirements to ensure sufficient load-bearing capacity of roads, bridges and quaysides. Therefore, **recommend** the establishment of a shared planning framework between EU, EEA states and regions.

10. **Support** and promote containerisation and intermodality, as significant volumes of goods are transported via road, rail, sea, and air within both the BSR and NSR. To ensure smooth transitions between modes, adequate infrastructure and policy frameworks must be in place. **Future** planning and investments should focus on multimodal hubs. Strengthened intermodal connectivity enhances efficiency, competitiveness, sustainability, and the overall resilience of the land and sea transport system.
11. **Call on** the EU to take into account the specific geographical and climatic conditions of maritime transport in Europe, for example a frozen sea and the need for icebreakers in the Baltic Sea while sea level rise represents a challenge in the North Sea area.
12. **Call on** decision-makers to add airports and their multimodal hinterland connections, as mandated by the TEN-T regulation, to the CEF regulation. For the development of outermost regions, island states as well as for regions in member states which have limited shared EU borders, air connectivity remains crucial.

Annex

Important infrastructure corridors for a more connected and resilient northern Europe

In light of NATO's expansion and the on-going conflict in Ukraine, attention has increasingly turned to strengthening west-east transport corridors. Equally important, however, is the safeguarding of north-south supply routes.

The NSC and BSC acknowledge the list of projects of common interest established by the European Commission in July 2025 and the Council's Partial General Approach in December 2025. Both Geographical Commissions recall the BSC and NSC amendments to the list as part of the CPMR's Policy Position on CEF III. **However, considered essential for both military and civilian mobility across northern Europe the following corridors need to be included and supported:**

- **The Bothnian Corridor:** Hallsberg, SE and Stockholm, SE, Haparanda, SE/Tornio, FI - Oulu FI /Narvik, NO
- **The Oslo-Stockholm-Turku-Helsinki Corridor:** Oslo, NO - Stockholm, SE - Turku FI - Helsinki, FI
- **The Jutland Corridor:** Oslo - Stavanger, NO - Hirtshals, DK - Hamburg, DE
- **The STRING Corridor:** Hamburg, DE - Oslo, NO
- **The European Corridor:** Hamburg, DE - Stockholm, SE
- **The Kvarken Link/Nordic Connector:** Mo I Rana, NO - Storuman, Umeå/Holmsund SE - Vaasa, Tampere, Helsinki, FI
- **The Tampere-Helsinki-Tallinn-Rail Baltica Corridor (as part of North Sea - Baltic Corridor):** Helsinki, FI - Tallinn, EE - Lithuania/Poland
- **The LelyLijn Corridor:** Amsterdam, NT- Hamburg, DE- Copenhagen, DK- Oslo, NO

Background information on the corridors

The Bothnian Corridor, stretching from Hallsberg/Stockholm to Luleå and further towards Tornio-Haparanda, constitutes a strategically important north-south axis along the Swedish east coast and into Finland. The corridor secures capacity gaps in the railway network and modernises vulnerable infrastructure that has reached its technical lifespan, where today's permanent speed, train length and axle load restrictions as well as limited access to more than ten ports affect transport efficiency. This undermines Europe's and NATO's ability to defend their interests in the High North and the Arctic, for both security and civilian needs. As part of the EU's TEN-T core network, the corridor is essential for connecting northern Scandinavia with the rest of Europe, while also securing access to the Atlantic through its connection to the port of Narvik.

The Bothnian Arc Corridor arc from Oulu to Luleå, which is part of two TEN-T core networks, is strategically highly important for the movement of people and goods in the northern Baltic Sea in an east-west direction from Finland to the Atlantic. The corridor and the rail connection located on it are Finland's most crucial land connection to Sweden, and to the Atlantic. The connection is central to NATO's northern regions and dual-use infrastructure. The electrification of the Tornio-Haparanda section has made it possible to organise rail traffic between Finland and Sweden, but the countries' differing track gauges and the capacity of loading areas continue to pose challenges for logistics chains. In November 2025, the Finnish government decided to fund cross-border train traffic between Oulu and Haparanda starting in 2026, providing the only cross-border passenger train connection between Finland and Sweden. In addition to the funding decision for rail transport, the Finnish government granted almost 200 million euros in planning funding for the double track between Liminka and Oulu, which will promote more efficient rail traffic in northern Finland and create a better framework for local rail traffic in the Oulu region.

The Oslo-Stockholm Corridor, with its extension to Helsinki, Gotland and the Baltic states, has increased in significance for military mobility. Several companies within the defence industry are located along the corridor which are important for securing supplies for military purposes in all of Europe. Increasing connectivity via rail in the corridor is important for dual use military and civil mobility.

The Helsinki-Turku-Stockholm connection, with onward links to Oslo, would form a high-capacity corridor between Nordic capital regions, generating substantial economic, research and innovation benefits. Enhanced connectivity would deepen labour market integration, improve access to skills and talent, and enable closer collaboration between leading universities, research institutions, and innovation clusters. By strengthening cross-border value chains, productivity, and knowledge spillovers, the connection would reinforce the competitiveness of the EU internal market. In addition to its economic and RDI impacts, the corridor would deliver significant dual-use benefits by improving military mobility and security of supply. A fast and reliable rail link between the Nordic capitals would provide a credible alternative to short-haul flights, directly contributing to the EU's objectives on high-speed rail development and the decarbonisation of the transport sector.

The European corridor connects Hamburg with Stockholm, via København - Lübeck (covering the Fehmarn Belt fixed link). According to a study by [Sweco](#) commissioned by STRING and Greater Copenhagen, the Southern Main Line in Sweden constitutes one of the main bottlenecks hampering the full potential of the Fehmarn Belt connection. The [Swedish Transport Administration](#) (Trafikverket) notes that measured in value, the Southern Main Line in Sweden and its continuation through Denmark is the railway line that transports the most goods in Sweden, more than the Iron Ore Line. Making it a crucial railway stretch for European competitiveness, cohesion and security, connecting Scandinavia, and the geostrategically important Arctic region, with the rest of Europe. The capacity on the Southern Main Line is maxed out the Swedish Transport Administration also stated in a [report from 2024](#), and minor investments in the rail infrastructure will not be enough to meet future traffic ambitions. Completing the European corridor in a timely fashion is crucial to reap the full benefits of the Fehmarn Belt fixed link.

In this context, it is also crucial to secure the north-south supply lines, recognising the potential and strategic importance of several ferry routes and ports with rail connections between Norway, Denmark, Sweden, and Germany.

The Jutland Corridor (JC) connects Oslo–Stavanger and key Norwegian ports (Stavanger, Kristiansand, Grenland and Larvik) with Hirtshals, Aarhus and Hamburg through a multimodal road–rail–sea network. The corridor strengthens north–south security of supply, resilience and dual-use civil–military mobility, providing strategic redundancy to the more congested eastern route via Sweden and ensuring a direct link between Norway and continental Europe. In the context of military mobility, the corridor also includes selected ports designated for allied reception, including Esbjerg and Oslofjord ports such as Grenland and Larvik.

The STRING Corridor running from Oslo to Hamburg has gained importance from a security perspective. The future Fehmarn Belt tunnel offers a valuable addition to the connection via the Danish mainland. It also strengthens exchanges with European NATO partners DE, DK, NO, SE and FI.

The Kvarken Link/Nordic Connector (Mo I Rana (NO) via Storuman and Umeå/Holmsund (SE) to Vaasa-Tampere-Helsinki (FI)) is a cross-border multimodal connection that strategically links the Scandinavian-Mediterranean and North Sea-Baltic European transport corridors, hence contributing to an enhanced overall TEN-T network, improved security of supply and EU competitiveness. It is of pivotal importance to connect additional Norwegian North Atlantic Ocean harbours to North Sweden, Finland and the Baltic states for dual-use and the present on-going large-scale investments, green energy production and critical raw materials contributing to EU competitiveness. The Kvarken Link - Nordic Connector as a cross-border project of common interest delivers high EU added value by connecting peripheral, coastal and less connected regions into the TEN-T network and contributing to territorial cohesion, economic

competitiveness and security. The project is also aligned with the CEF III perspective and framework as an eligible cross-border project that connects missing links and provides dual-use infrastructure across all modes that significantly create redundancy and improve resilience in northern Europe.

The Tampere-Helsinki-Tallinn-Rail Baltica Corridor, as part of North Sea - Baltic TEN-T Corridor is a strategically important North-South axis. As the new high-speed Rail Baltica is under construction in the Baltic States, also the development of the Northern dimension of Rail Baltica is increasingly important for security of supply, resilience and for military mobility both in Finland and in the Baltic States. In the Gulf of Finland, the ports and ferries and possible fixed links in the long run play a vital role in connecting Finland to continental Europe.

The Lelylijn Corridor connects the North Sea Region by linking Amsterdam to Hamburg, Copenhagen and Oslo. The Lelylijn is a cross-border railway-connection that strategically links the Netherlands, German and Scandinavian corridors. The corridor benefits many regions in different ways, hence contributing to an enhanced overall TEN-T network, improved security of supply and EU competitiveness. The benefits of this project extend far beyond merely cutting down travel time, by boosting innovation, cooperation in the field of renewable energy and by slashing CO2 emissions. An improved railway connection can provide a further boost for the uptake of hydrogen in Europe, supported by a transnational hydrogen infrastructure. Furthermore, for both Denmark and Norway, the Netherlands is one the top 3 trade partners and almost 10% of Swedish goods imports come from the Netherlands. Better connectivity towards Scandinavia by rail is essential and the Northern Netherlands can serve as a bridge between the Netherlands, Northern Germany and Scandinavia.

The CPMR North Sea Commission

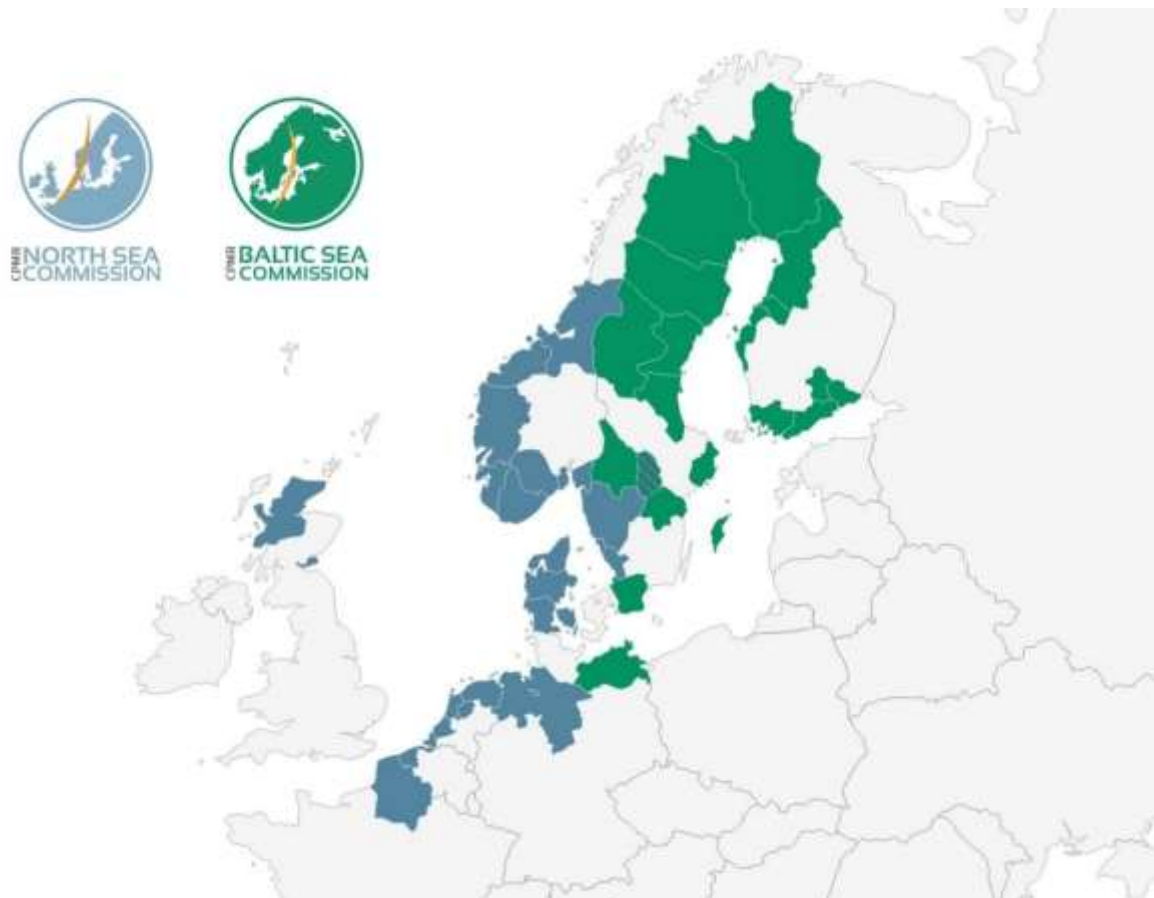
The CPMR North Sea Commission represents 27 regional authorities in Belgium, Denmark, France, Germany, the Netherlands, Norway, Scotland and Sweden. It has been working since 1989 to create partnerships between its members and to promote the interests of the North Sea Region in Europe, specifically in the fields of marine resources, transport, energy/climate change and smart regions.

The CPMR Baltic Sea Commission

The CPMR Baltic Sea Commission represents 20 regional authorities from Finland, Germany and Sweden. It has been working since 1996 to create partnerships between its members and to promote the interests of the Baltic Sea Region in Europe, especially in the fields of maritime affairs, transport and accessibility, energy and climate and Arctic affairs.

The Baltic Sea Commission and the North Sea Commission are part of the Conference of Peripheral and Maritime Regions, a leading regional interest organisation and think tank with 120 member regions across Europe.

CPMR North Sea Commission and CPMR Baltic Sea Commission Regions



Saksprotokoll

Støtte til Vestfold fylkeskommunes uttalelse til norsk deltakelse i CEF 2028-2034

Arkivsak-dok. 26/42064
Saksbehandler Lasse Moen Sørensen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	12.05.2026	40/26

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Fylkesutvalget vedtar å stille seg bak Vestfold fylkeskommunes uttalelse vedørende norsk deltakelse i CEF 2028-2034, slik det fremkommer av brev som er vedlagt saken.
2. Støtten forutsetter at Vestfold fylkeskommunes uttalelse vedtas uten større endringer.

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 12.05.2026 sak 40/26

Møtebehandling

Representanten Sølvi Gjerdal Thomassen (SV) fremmet følgende forslag:

Fylkesutvalget anbefaler at Norge ikke går inn for å gi tilskudd til norsk deltakelse i CEF 2028 - 2034.

Fylkesutvalget anbefaler å styrke infrastruktur og kapasitet til forflytting av styrker og materiell mellom Norge, Sverige og Finland i tilfelle kriser, katastrofer og krig.

Representanten Frederik Jensen (Ap) fremmet følgende forslag:

Agder fylkeskommune tar ikke stilling til norsk deltakelse i CEF, men gir innspill til vurderingsgrunnlaget.

Votering

- Forslaget fra SV falt med 3 mot 12 stemmer (SV, Andreas Arff (FrP), Sp).
- Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak ble vedtatt med 12 mot 3 stemmer SV, Andreas Arff (FrP), Sp).
- Forslaget fra Ap ble vedtatt med 12 mot 3 stemmer (SV, Andreas Arff (FrP), Sp).

Fylkesutvalget - vedtak

1. Fylkesutvalget vedtar å stille seg bak Vestfold fylkeskommunes uttalelse vedørende norsk deltakelse i CEF 2028-2034, slik det fremkommer av brev som er vedlagt saken.
2. Støtten forutsetter at Vestfold fylkeskommunes uttalelse vedtas uten større endringer.
3. Agder fylkeskommune tar ikke stilling til norsk deltakelse i CEF, men gir innspill til vurderingsgrunnlaget.



AGDER
fylkeskommune

VESTFOLD FYLKESKOMMUNE

Vestfold fylkeskommune Sentralt fakturamottak Postboks
1213 Trudvang
3105 TØNSBERG

Dato: 07.05.2026
Vår referanse: 26/42064-1
Deres referanse:
Saksbehandler: Lasse Moen Sørensen

Vestfold FK sin uttalelse knyttet til norsk deltakelse i CEF 2028-2034

Agder fylkeskommune kan i hovedsak stille seg bak Vestfold fylkeskommunes uttalelse om norsk deltakelse i CEF 2028-2034.

Agder fylkeskommune mener at dersom Norge går inn i CEF, må departementet i vurderingen av norske prosjektsøknader også ta med transportkorridorer uten landfaste forbindelser med EU-land, slik som Jyllandskorridoren. Samtidig må ikke vedtatte prosjekter i NTP, eller bevilgning til fylkesveg, bli skadelidende. Prosjekter i fylker som ikke prioriteres i norske søknader til CEF bør prioriteres i NTP. Den militære komponenten i CEF bør samtidig kunne finansieres over forsvarsbudsjettet.

Vestfold fylkeskommunes uttalelse nevner koblingen mellom Kristiansand og Europa, samt enkelte større tiltak i Vestfold, men spesifiserer derimot ingen infrastrukturtiltak i Agder. For Agders del ønsker vi at man i forbindelse med vurderingen av norsk deltakelse i CEF tar følgende i betraktning:

1. Ferdigstillelse av fire felt på E18 mellom Oslo og Kristiansand, samt tilsvarende på E39 mot Stavanger. Dette er høyt prioriterte prosjekter som ikke må få dårligere rammevilkår ved en eventuell deltakelse.
2. Fylkesvegene er svært viktige som omkjøringsveger for riksvegnettet, både ved ekstremhendelser og ved eventuell troppeforflytning. Dette bør presiseres i uttalelsen.
3. Sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen kan vurderes nevnt. Prosjektet er imidlertid ikke prioritert per i dag, og innretning i CEF tilsier ikke nødvendigvis at prosjektet vil få høy prioritert dersom det inkluderes i en søknad.

Med hilsen

Lasse Moen Sørensen
Rådgiver
Avdeling for strategi og mobilitet

Brevet er godkjent elektronisk.

Besøksadresse:
Tordenskjolds gate 25, 4612
KRISTIANSAND S

Postadresse:
Postboks 788 Stoa, 4809 Arendal

Telefon:
+47 38 05 00 00

E-post:
postmottak@agderfk.no

Org.nr.:
921 707 134

Nettsted:
www.agderfk.no



Arkivsak

26/08404-1

Saksbehandler

Linda Carolina Ehnmark

Saksgang

Fylkesutvalget

Møtedato

12.05.2026

Uttalelse høring om Connecting Europe Facility og norsk deltakelse

Innstilling fra fylkesdirektøren

Vestfold fylkeskommune avgir følgende høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet og Energidepartementet om norsk delvis eller hel deltakelse i Connecting Europe Facility (CEF), et finansieringsprogram for utvikling av infrastruktur innen transport, energi og militær mobilitet:

1. Vestfold fylkeskommune løfter frem behovet for å styrke Norges tilknytning til Europa gjennom utvikling av grensekryssende korridorer og sammenhengende transportnettverk, for å bidra til bærekraft, styrket konkurransekraft og økt motstandsdyktighet.
2. I vurderingen av norsk deltakelse i CEF er det viktig at Norge vektlegger rollen til den grensekryssende korridoren som forbinder Sør-Norge med det europeiske kontinentet via Skagerrak og Jylland i Danmark (Grønn Jyllandskorridor). Korridoren utgjør en direkte forbindelse til kontinentet og et viktig supplement til forbindelsene via Sverige.
3. Dersom Norge velger å delta i CEF, mener Vestfold fylkeskommune at den europeiske transportkorridoren ScanMed-korridoren bør forlenges trinnvis fra Hirtshals via ferjesamband til norske havner, herunder Larvik havn og Kristiansand havn, og videre via landtransport fra Larvik gjennom E18 og Vestfoldbanen til Oslo. Dette vil etablere en sammenhengende multimodal korridor og gi Norge en mer direkte tilkobling til Europa.
4. Vestfold fylkeskommune anmoder om at det legges vekt på den strategiske betydningen av infrastrukturen i korridoren gjennom Vestfold. Dette omfatter TEN-T-infrastruktur som Vestfoldbanen, E18, Larvik havn, Tønsberg havn og Sandefjord lufthavn Torp, samt det planlagte logistikk-knutepunktet på Kopstad med tilknytning til hovedbanenettet.
5. Den sikkerhetspolitiske utviklingen og det nordiske samarbeidet om transportberedskap viser at begrensninger i Østersjøen og Øresundsforbindelsen vil kreve omdirigering av transportstrømmer. Dette vil øke betydningen av havner, lufthavner og korridorer via Danmark, Norge og Sveriges vestkyst, og understreker Grønn Jyllandskorridor som en kritisk

transportakse for forsyningssikkerhet og beredskap. I denne sammenheng vises det til at havner med jernbanetilknøyning og hovedbanenettet i Oslofjordområdet, herunder Larvik havn og Vestfoldbanen, er pekt på som strategiske transportkorridorer i et beredskaps- og forsvarsperspektiv.

6. Videre må det tas høyde for at EUs regelverk for TEN-T nå integrerer maritim transport, havner og ferjesamband som en del av det samlede transportnettet. Dette tilsier at grensekryssende, multimodale korridorer bør tillegges økt prioritet. Jyllandskorridoren er i denne sammenheng særlig viktig, som en etablert transportakse som knytter Norge til Jylland og det europeiske kontinentet gjennom en kombinasjon av sjøtransport, havner og ferjeforbindelser.

7. Dersom Norge deltar i CEF, forutsettes det at dette ikke fører til nedprioritering av vedtatte prosjekter i Nasjonal transportplan 2025–2036, herunder dobbeltsporparsellen Stokke–Torp–Sandefjord.

8. Det forutsettes også at tiltak som styrker energiinfrastruktur og avlaster distribusjonsnettet kan omfattes av ordningen.

Sammendrag

Saken gjelder høringsuttalelse om mulig norsk deltakelse i Connecting Europe Facility (CEF) for perioden 2028–2034. CEF skal bidra til utvikling av grensekryssende infrastruktur innen transport og energi, samt styrke forsyningssikkerhet, beredskap og militær mobilitet. Saken må ses i lys av en endret geopolitisk situasjon og økt behov for robuste og alternative transportkorridorer i Europa.

Det foreligger ikke en endelig økonomisk ramme for programmet eller norsk deltakelse, men det legges til grunn at kostnadene vil være betydelige. Ordningen er konkurransebasert, og det er usikkerhet knyttet til økonomisk uttelling for norske prosjekter.

Vestfold fylkeskommune løfter frem Grønn Jyllandskorridor som en strategisk, grensekryssende og multimodal transportakse mellom Norge og kontinentet, og viser til behovet for å styrke samarbeidet mellom Norge og Danmark. Det understrekes samtidig at eventuell norsk deltakelse ikke må gå på bekostning av prioriterte prosjekter i Nasjonal transportplan, slik som Stokke-Torp-Sandefjord.

Vestfold fylkeskommune løfter frem behovet for å styrke Norges tilknytning til Europa gjennom utvikling av grensekryssende korridorer. Saken må ses i lys av en endret geopolitisk situasjon og økt behov for robuste transportforbindelser for forsyningssikkerhet, næringsliv og beredskap.

Bakgrunn og saksgang

Det pågår en politisk prosess i EU knyttet til ny finansieringsordning for TEN-T gjennom Connecting Europe Facility (CEF III). Norge har signalisert at det vil ta stilling til mulig deltakelse, etter tidligere å ha stått utenfor.

Norge skal ta stilling til deltakelse i dette programmet, og andre EU-programmer i den nye programperioden 2028-2035. For å få et best mulig grunnlag for vurderingen av forslaget til CEF ønsker Samferdselsdepartementet og Energidepartementet å innhente synspunkter fra berørte aktører i Norge.

Samferdselsdepartementet har invitert til innspill med frist 15. mai 2026. Saksgrunnlag finnes på [Regjeringen.no](https://www.regjeringen.no). Saken behandles og vedtas av Fylkesutvalget.

Saksopplysninger

CEF og TEN-T

CEF er EUs finansieringsordning for transport, energi og digital infrastruktur, koblet til TEN-T, dvs. det transeuropeiske transportnettverket.

Det foreligger per i dag ikke en endelig økonomisk ramme for CEF 2028–2034 eller norsk deltakelse. Samtidig legger departementene til grunn at deltakelse vil innebære betydelige kostnader. Ordningen er konkurransebasert, og det er ikke garanti for at norske aktører får tilbake midler tilsvarende innbetalingen.

Ordningen skal styrke grensekryssende forbindelser, forsyningssikkerhet og militær mobilitet, og legger til rette for investeringer med både sivil og militær nytte (dual-use).

TEN-T er EUs rammeverk for utvikling av et sammenhengende, effektivt og bærekraftig transportnettverk. Regelverket er fastsatt gjennom forordning (EU) 2024/1679, innlemmet i EØS-avtalen i 2025. Rammeverket stiller krav til standard og sammenkobling av infrastruktur, med ferdigstilling av hovedkorridorer innen 2030, og det øvrige nettet innen 2040 og 2050.

I Vestfold fylke utgjør Vestfoldbanen, E18, Larvik og Tønsberg havn samt Torp Sandefjord lufthavn TEN-T infrastruktur (del av det utvidete nettverket med frist for ferdigstilling etter TEN-T forordningen i 2050).

Økonomiske rammer (foreløpige tall)

Kommisjonens forslag til Connecting Europe Facility (CEF) 2028–2034 legger opp til om lag 590–600 mrd. kroner til transport, hvorav rundt 200 mrd. kroner til militær mobilitet. Dette innebærer en om lag tidobling av rammen til militær mobilitet sammenlignet med inneværende CEF-periode (2021–2027). Forslaget reflekterer en tydelig styrking av dual-use infrastruktur og økt vekt på beredskap, forsyningssikkerhet og robuste transportkorridorer. Endelige rammer fastsettes i EUs langtidsbudsjett. Foreløpige anslag (svært usikre) tilsier en norsk kostnad på om lag 1,7–2 mrd. kroner årlig for transport og i underkant av 1 mrd. kroner for militær mobilitet. Åpner for delvis deltakelse etter budsjettlinje for tredje land som Norge.

ScanMed-korridoren og norsk tilknytning

ScanMed-korridoren er en av EUs prioriterte transportkorridorer og skal knytte Skandinavia til sentral- og sør-Europa gjennom et sammenhengende nettverk av vei, jernbane, havner og terminaler. På norsk side er tilknytningen i dag i hovedsak via Sverige, blant annet gjennom forbindelsene Oslo–Göteborg, Oslo–Stockholm/Ørebro og Narvik–svenskegrensen.

Korridoren ble i 2021 (gjennom vedtak i EU av CEF II) utvidet til Jylland i Danmark, inkludert Hirtshals og Frederikshavn. Dette gir et grunnlag for å styrke Norges tilknytning til det europeiske transportnettverket via Jylland, gjennom en forlengelse av ScanMed fra Hirtshals til norske havner, og videre via Vestfoldbanen og E18 til Oslo. Det eksisterer i dag en «missing link» mellom Hirtshals og Oslo i ScanMed-korridoren. Transportene stopper eller starter ikke i Hirtshals, Danmark – de skal komme, eller kommer ofte, fra Norge via sjø.

Grønn Jyllandskorridor og begrunnelse for en forlengelse av ScanMed inn i Norge

Vestfold fylkeskommune har gjennom arbeidet i CPMR North Sea Commission og samarbeid med Østersjøkommissjonen spilt inn behovet for å styrke transportkorridorer i Nord-Europa herunder Jyllandskorridoren til EUs beslutningstakere våren 2026 (vedlegg 1-2).

Vestfold fylkeskommune har videre sammen med samarbeidspartnerne i Grønn Jyllandskorridor-prosjektet tidligere (brev datert 5. oktober 2026, vedlegg 3) foreslått en trinnvis forlengelse av ScanMed-korridoren fra Hirtshals og inn i Norge. Et naturlig første steg er fra Hirtshals til Larvik (via ferjeforbindelsen) og landveien (E18/ Vestfoldbanen) til Oslo. En slik tilnærming er i tråd med målsettingene i Nasjonal transportplan 2025-2036. I NTP 2025-2036 er dobbeltspor Stokke – Torp- Sandefjord, som vil øke Vestfoldbanens kapasitet, prioritert i første seksårs periode. Det ble i ovennevnt brev også uttalt at en langsiktig målsetning er å trekke ScanMed sørover mot Skien og Kristiansand langs transportkorridor 3 i NTP.

Dette vil bidra til å etablere en sammenhengende, effektiv og bærekraftig transportforbindelse mellom Norge og det europeiske transportnettverket.

Transportene i Jyllandskorridoren reflekterer allerede betydelige godsvolumer over Skagerrak. Statistikk fra Nordisk Transportpolitisk Nettverk (NTN) viser at Jyllandskorridoren allerede håndterer betydelige godsvolumer og fungerer som en etablert transportakse mellom Norge og kontinentet. Larvik havn er i denne sammenheng Norges største ferjehavn for gods, med om lag 1,2 millioner tonn gods årlig, hvorav en betydelig andel går via ferjeforbindelsen til Hirtshals. Videre går det årlig rundt 62 000 lastebiler på ruten Hirtshals–Larvik, som utgjør hovedtyngden av lastebiltrafikken mellom Norge og Jylland.

Samtidig håndteres det betydelige volum via andre ferjehavner i korridoren, særlig Kristiansand, samt indirekte via forbindelser til Stavanger og Bergen. Samlet utgjør dette et



Figur 1 Kartillustrasjon av forslag til forlengelse av ScanMed-korridoren inn i Norge fra brev datert 4. oktober 2024 fra Grønn Jyllandskorridor-prosjektet. Kilde: Vestfold fylkeskommune

sammenhengende transportsystem over Skagerrak, der Hirtshals fungerer som et sentralt knutepunkt. Jyllandskorridoren er en samlet multimodal korridor med flere havner og forbindelser, som utgjør en betydelig del av Norges direkte transportstrømmer mot kontinentet. Dette gir et tydelig faglig grunnlag for å forlenge ScanMed-korridoren fra Hirtshals til norske havner og videre inn i det nasjonale transportnettet.

Larvik havn er i denne sammenheng fra januar 2026 etablert som et fullverdig intermodalt knutepunkt, med potensiale for samhandling mellom sjø, vei og jernbane. Dette gir et konkret grunnlag for å utvikle mer bærekraftige transportløsninger i korridoren.

Godsstrømsanalysen i Grønn Jyllandskorridor-prosjektet (2024) viser at det er et betydelig potensial for økt bruk av kombinert transport. Det vurderes å være markedsgrunnlag for om lag fem ukentlige avganger med kombigodstog i korridoren, med videre kobling fra Hirtshals til sentrale terminaler på kontinentet. Dette understøtter at Jyllandskorridoren har forutsetninger for å ta en større rolle i fremtidens transportsystem, både med hensyn til effektivitet, klima og kapasitet.

En forlengelse av ScanMed-korridoren til Norge vil på denne bakgrunn:

- gi en mer direkte tilkobling til kontinentet via Danmark
- styrke konkurransekraften til næringslivet
- bidra til redundans i transportsystemet sammenlignet med dagens korridor via Sverige
- styrke forsyningssikkerhet og militær mobilitet
- legge til rette for modalt skifte fra vei til sjø og bane

Endrede rammebetingelser, beredskap og alternative transportkorridorer

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa har økt betydningen av transportinfrastruktur:

- Norge er transittland for NATO-forsterkninger
- Havner og jernbane har fått økt strategisk betydning
- EU prioriterer dual-use infrastruktur (sivil og militær)

Den sikkerhetspolitiske utviklingen i Europa og det nordiske samarbeidet om transportberedskap (mars 2026) viser at transport i krise- og krigssituasjoner må kunne omdirigeres bort fra Østersjøen og Øresund. Dette vil øke betydningen av korridorer via Danmark, Norge og Sveriges vestkyst.

Norden er i stor grad avhengig av sjøtransport (ca. 90% av varer og gods transporteres på sjø). Ved begrensninger i Østersjøen og Øresund vil gods i større grad bli omdirigert via havner i Vest-Skandinavia til Norden inkl. Baltikum (innbyggertall ca 33-34 mill.), noe som forsterker betydningen av Jyllandskorridoren og havnene rundt Oslofjorden.

Samspill mellom transport og energi

Utviklingen av transportinfrastruktur må ses i sammenheng med energisystemet. Elektrifisering av transport og utvikling av ladeinfrastruktur vil øke behovet for kraft og kapasitet i distribusjonsnettet i havner, terminaler og veinettet mm. CEF kan bidra til investeringer som styrker energiinfrastruktur til transport og redusere sårbarhet i kraftsystemet.

Beredskap og alternative transportkorridorer

Den sikkerhetspolitiske utviklingen i Europa, og det nordiske samarbeidet om transportberedskap (mars 2026), viser at transport i krise- og krigssituasjoner må kunne omdirigeres bort fra Østersjøen og Øresund. Dette vil øke betydningen av korridorer via Danmark, Norge og Sveriges vestkyst.

Norden er i stor grad avhengig av sjøtransport. Ved begrensninger i Østersjøen vil gods i større grad bli omdirigert via havner i Vest-Skandinavia, noe som forsterker betydningen av Jyllandskorridoren og havnene rundt Oslofjorden.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser

Deltakelse i CEF innebærer økonomiske forpliktelser og konkurranse om midler for i hovedsak statlig nivå. Det er ingen garanti for finansiering, og prosjekter må dokumentere europeisk merverdi.

Konsekvenser for fylkets klimamål og FNs bærekraftsmål

CEF vil bidra til gjennomføring av tiltak som tilrettelegger for modalt skifte fra vei til sjø og bane, reduserer klimagassutslipp og styrker utviklingen av bærekraftig transport- og energiinfrastruktur, i tråd med FNs bærekraftsmål Mål 9: Industri, innovasjon og infrastruktur, Mål 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn og Mål 13: Stoppe klimaendringene.

Konsekvenser for CRPD

Svar på høringen har ingen konsekvenser for CRPD.

Fylkesdirektørens vurdering

Fylkesdirektøren vurderer at norsk deltakelse i Connecting Europe Facility (CEF) fremstår som mer relevant enn tidligere, sett i lys av den sikkerhetspolitiske utviklingen i Europa, økt vekt på beredskap og forsyningssikkerhet, samt EUs styrkede satsing på grensekryssende infrastruktur og militær mobilitet. Parallelt er det viktig å få fremdrift i omstillingen til et lavutslippssamfunn og styrke konkurransekraften i Europa gjennom effektive, grønne grensekryssende forbindelser.

Samtidig innebærer deltakelse betydelige økonomiske forpliktelser, og det er usikkerhet knyttet til faktisk uttelling for norske prosjekter. Vestfold fylkeskommune har ikke tilstrekkelig grunnlag for å ta stilling til om Norge samlet sett bør delta i CEF. Dette må baseres på en helhetlig nasjonal kost-nyttevurdering.

Fylkesdirektøren vil særlig vise til:

Kost-nytte: Høy kostnad og usikker økonomisk uttelling må veies opp mot merverdi i form av sterkere transportforbindelser til Europa, kompetanse, nettverk og tilgang til finansiering.

Grensekryssende korridorer: Grønn Jyllandskorridor bør vektlegges som en strategisk, etablert transportakse mellom Norge og kontinentet, og som et viktig supplement til forbindelsene via Sverige.

Multimodal og grønn utvikling: Samspill mellom sjø, bane og vei er sentralt for å oppnå både effektivitet, utslippsreduksjon og konkurransekraft.

Beredskap: Økt behov militær mobilitet samt forsyningsikkerhet for motstandsdyktigheten.

Alternative transportkorridorer utenom Østersjøen spiller en viktig funksjon.

Samarbeid: Utviklingen av korridoren forutsetter styrket samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer og landegrenser, særlig mellom norske og danske myndigheter. Regioner bør tas med i den videre dialogen om utviklingen av de grensekryssende korridorene innenfor rammen av TEN-T.

Forutsetning: Eventuell norsk deltakelse i CEF må ikke gå på bekostning av vedtatte prosjekter i Nasjonal transportplan, herunder dobbeltspor Stokke–Torp–Sandefjord.

Konklusjon/anbefaling

Fylkesdirektøren anbefaler at Vestfold fylkeskommune ikke tar stilling til norsk deltakelse i CEF, men gir innspill til vurderingsgrunnlaget.

Det anbefales at høringsuttalelsen slik den fremkommer i innstillingen vektlegger behovet for en helhetlig nasjonal kost–nyttevurdering. Fremhever økt relevans av CEF for beredskap og grønn omstilling og løfter frem Grønn Jyllandskorridor som en strategisk grensekryssende korridor. Videre, behovet for samarbeid mellom Norge og Danmark, og det forutsettes at eventuell deltakelse ikke svekker gjennomføringen av Nasjonal transportplan, herunder Stokke–Torp–Sandefjord.

Vedlegg:

CEF III_One Pager_V1

Joint-Statement-BSC-NSC-Transport-Working-Groups-Feb-2026

Innspill fra Vestfold fylkeskommune til behandlingen av retningslinjer for TEN-T