

**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 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 dobbeltsporsparsellen 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 ferdigstillelse 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 ferdigstillelse 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

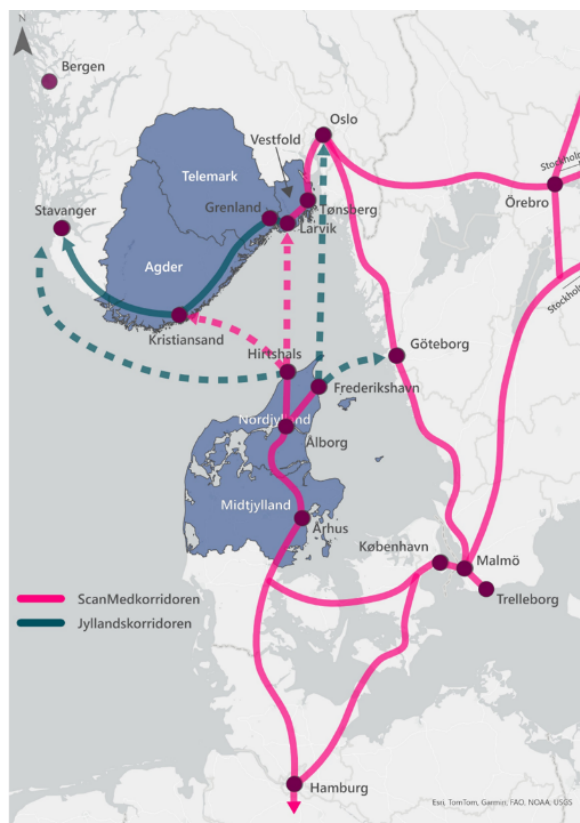
Vestfold fylkeskommune har gjennom arbeidet i CPMR North Sea Commission og samarbeid med Østersjøkommisjonen spilt inn behovet for å styrke transportkorridorer i Nord-Europa herunder Jyllandskorridoren til EUs beslutningstakere våren 2026 (vedlegg 1-2).

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 forsyningssikkerhet 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