



Vestfold
FYLKESKOMMUNE



Telemark
FYLKESKOMMUNE

Plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold

Handlingsprogram 2027–2030

Foto: Navn Navnesen

Høringsutkast

Innhold

1. Bakgrunn	2
1.1 Planens hensikt og mål med planarbeidet.....	2
2. Hovedmål, strategier og avgrensning	3
2.1 Hovedmål og strategier.....	3
2.2 Planens avgrensning	3
3. Handlingsprogrammets innretning og rammebetingelser	4
3.1 Hvorfor rulleres handlingsprogrammet?	4
3.2 Nasjonale føringer	4
3.3 Internasjonale føringer og regelverk	5
3.4 Sikkerhet, beredskap og robuste transport-forbindelser	5
3.5 Ulike roller i gjennomføringen	6
4. Statistikk og indikatorer.....	7
5. Sentrale begreper	7
6. Handlingsprogram 2027–2030	9

1. Bakgrunn

Plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold ble vedtatt i 2015. Planen skal gi langsiktig retning for utviklingen av intermodal godstransport i Telemark og Vestfold og bidra til samordning av regionale interesser og prioriteringer på tvers av fylkesgrenser, transportformer og aktører.

Et sentralt utgangspunkt er å se havner, terminaler og transportinfrastruktur i sammenheng og legge til rette for effektive koblinger mellom sjø, bane og vei.

Handlingsprogrammet er planens operative oppfølging og konkretiserer hvilke tiltak og aktiviteter som skal prioriteres i perioden 2027–2030.

1.1 Planens hensikt og mål med planarbeidet

Hensikten med planen er å bidra til:

- å legge til rette for mer gods på sjø og bane
- bedre utnyttelse av infrastrukturinvesteringer
- å styrke regionens konkurransekraft
- å utrede mulighetene for samarbeid og funksjonsfordeling mellom aktørene
- å redusere klimautslipp fra tungtransport på vei

Mål for planarbeidet:

I regional plan ble følgende mål lagt til grunn for planarbeidet:

- å styrke regional konkurransekraft, økt verdiskaping og flere og mer attraktive arbeidsplasser
- en effektiv, bærekraftig og trafiksikker godshåndtering
- å utrede grunnlag for økt samarbeid mellom havnene i Telemark og Vestfold
- at regionens behov for multimodale knutepunkt innarbeides i NTP 2018–2029

2. Hovedmål, strategier og avgrensning

2.1 Hovedmål og strategier

Planens hovedmål er:

Telemark og Vestfold skal være et nasjonalt knutepunkt for miljøvennlig transport av gods på sjø og bane.

For å nå hovedmålet er det i planen definert seks strategier:

1. Telemark og Vestfold skal arbeide aktivt for å fremme Jyllandskorridoren som en nasjonal hovedåre for transport av gods.
2. Fylkene skal sammen arbeide for at vilkår for transport av gods på Vestfoldbanen/Bratsbergbanen/Sørlandsbanen blir gode. Vilkår for transport av gods på eksisterende havnespor i Brevik, Larvik og på Herøya skal sikres og videreutvikles.
3. Regionen skal være en pådriver i utvikling av mer klimanøytrale drivstoff til transport av gods og gå foran i valg av slike løsninger der vi selv har mulighet for å påvirke.
4. Larvik havn og Grenland havn skal samarbeide for å gjøre regionen mer attraktiv for transport av gods, og tiltrekke seg havne- og logistikkbasert næringsvirksomhet.
5. Telemark og Vestfold skal i et langsiktig perspektiv sikre hensiktsmessige arealer og infrastruktur for havner og logistikkbasert virksomhet som styrker regionen som helhet.
6. Samfunnets behov for effektiv, trygg og miljøvennlig godstransport må vektlegges i arbeidet med fremtidige bypakker/bymiljøavtaler.

2.2 Planens avgrensning

Planen er geografisk, tematisk og tidsmessig avgrenset. Geografisk omfatter planen Telemark og Vestfold, og ser særlig på forhold som berør de intermodale knutepunktene Larvik havn og Grenland havn. Transportforbindelser utenfor fylkene omtales der de har betydning for godstransport til, fra og gjennom regionen.

Tematisk omhandler planen utvikling av intermodal godstransport i regionen, og konsentrerer seg i stor grad om påvirkningskraften som offentlige myndigheter har, enten som statlig transportmyndighet, regional utviklingsaktør, tilsynsmyndighet, planmyndighet eller havneeeier.

Tidsmessig ser planen på strategier for utvikling av intermodal godstransport fram mot 2045. Handlingsprogrammet konkretiserer prioriterte tiltak for perioden 2027–2030. Flere tiltak vil ha en tidshorisont utover handlingsprogramperioden.

3. Handlingsprogrammets innretning og rammebetingelser

3.1 Hvorfor rulleres handlingsprogrammet?

Det opprinnelige handlingsprogrammet som ble vedtatt samtidig med planen, gjaldt fram til 2019. Det er ikke utarbeidet et nytt handlingsprogram etter dette, men planens mål og strategier har vært fulgt opp gjennom utviklingsprosjekter og samarbeid mellom fylkeskommunene og andre offentlige og private aktører.

Gjennom «Godskonsept Vestfold og Telemark» har jernbaneetatene, havnene, fylkeskommunene og industrien samarbeidet om regionale godsløsninger. Arbeidet med Grønn Jyllandskorridor, med finansiering fra Interreg Øresund-Kattegat-Skagerrak, har videreført planens grensekryssende perspektiv gjennom samarbeid mellom norske og danske aktører.

I begge fylkers regionale planstrategier er det lagt til grunn at godsplanen videreføres og at handlingsprogrammet skal rulleres. Som grunnlag for rulleringen er det gjennomført en innspillskonferanse i januar 2026 og dialog med relevante aktører.

Det har gått elleve år siden planen ble vedtatt, og rammebetingelsene for gods og logistikk har endret seg betydelig. Utviklingen innen marked, teknologi, transport- og energiløsninger, skjerpede klimakrav og endringer i nasjonal og internasjonal transportpolitikk gir nye behov og muligheter. Samtidig har grensekryssende transportkorridorer, forsyningssikkerhet, beredskap og robuste transportforbindelser fått økt betydning.

Rulleringen oppdaterer og prioriterer tiltakene for perioden 2027–2030. Selv om rammebetingelsene har endret seg, er planens hovedmål og strategier fortsatt relevante. Satsingen på intermodale transportløsninger og samspillet mellom sjø og bane har fått økt strategisk betydning gjennom utviklingen i godstransporten, økte krav til sivil beredskap og militær mobilitet og utviklingen av Grønn Jyllandskorridor som grensekryssende forbindelse mot EUs TEN-T-nettverk. Endringene ivaretas derfor gjennom et oppdatert handlingsprogram, mens hovedmålet og de seks strategiene ligger fast med et langsiktig perspektiv fram mot 2045.

3.2 Nasjonale føringer

Nasjonale føringer for godstransport har også justert siden planvedtak. I Nasjonal transportplan 2025–2036 er den tidligere godsoverføringsambisjonen ikke videreført. Det legges i stedet vekt på transportformenes fortrinn og samspillet mellom dem i et helhetlig og effektivt transportsystem.

Jernbanedirektoratets godsstrategi for jernbanen, utarbeidet som del av beslutningsgrunnlaget for NTP 2029–2040, gir retning for utviklingen av godstransport på jernbane fram mot 2050. Strategien peker på at jernbanen har størst konkurransekraft der transportvolumene er store og avstandene lange, og at effektive intermodale terminaler og knutepunkt er viktige for videre vekst i gods på bane. Strategien legger vekt på økt kapasitet gjennom blant annet flere, lengre og

tyngre godstog, effektive terminaler og et mer robust transportsystem. For Telemark og Vestfold understreker dette behovet for å se jernbanen, havnene og godsterminalene som deler av sammenhengende intermodale transportkjeder.

I arbeidet med NTP 2029–2040 er også en motstandsdyktig transportsektor som bidrar til Norges samlede forsvarsevne tatt inn som et transportpolitisk mål. Dette gir samfunnssikkerhet, beredskap og militær mobilitet økt betydning, som er utdypet under.

Fylkeskommunenes rolle er å synliggjøre regionale behov og muligheter og arbeide for at disse ivaretas i NTP og andre statlige plan-, utrednings- og budsjettprosesser. Mer om ansvar og ulike roller er utdypet under.

3.3 Internasjonale føringer og regelverk

EUs transport-, klima- og energipolitikk legger viktige rammer for utviklingen av intermodal godstransport. Den reviderte TEN-T-forordningen¹ (2024) legger økt vekt på et sammenhengende, multimodalt og robust europeisk transportnett og på utviklingen av grensekryssende transportkorridorer. Europeiske klima- og energikrav påvirker samtidig omstillingen av transportsektoren og framtidige behov for transport- og energinfrastruktur.

Jyllandskorridoren har fått en sterkere posisjon i det europeiske transportnettet gjennom utvidelsen av den skandinavisk-mediterrane transportkorridoren (ScanMed) til Hirtshals og Frederikshavn. Dette gir korridoren økt europeisk synlighet og styrker grunnlaget for prioritering av infrastruktur og investeringer fra danske myndigheter, EU og markedsaktører.

For Telemark og Vestfold er utviklingen særlig relevant for havnene, godsterminalene og de grensekryssende transportforbindelsene mot Danmark og Europa. Gjennom Grønn Jyllandskorridor samarbeider blant annet Vestfold, Telemark og Agder fylkeskommuner med Region Nordjylland og Region Midtjylland om utviklingen av en effektiv, multimodal og grensekryssende transportkorridor mellom Norge, Danmark og det europeiske transportnettet. Europeiske transportkorridorer og virkemidler gir samtidig muligheter for samarbeid og utvikling av transportinfrastruktur på tvers av landegrensene. For Telemark og Vestfold styrker dette den strategiske betydningen av den grensekryssende forbindelsen mot Jylland og arbeidet med å utvikle Grønn Jyllandskorridor som en sammenhengende transportkorridor mellom Norge, Danmark og Europa.

3.4 Sikkerhet, beredskap og robuste transportforbindelser

Den sikkerhetspolitiske situasjonen har gitt samfunnssikkerhet, forsyningssikkerhet og motstandsdyktighet i kritisk infrastruktur økt betydning. For sivil beredskap er alternative transportveier inn og ut av Norge viktige for å opprettholde transport av varer og kritiske forsyninger ved redusert kapasitet eller bortfall av sentrale forbindelser.

¹ [Forordningen for det Trans-europeiske transportnettet, 2024](#)

Transportinfrastrukturens betydning for militær mobilitet har samtidig fått større oppmerksomhet.

For Telemark og Vestfold aktualiserer dette betydningen et robust og motstandsdyktig transportnett, og alternative transportforbindelser inn og ut regionen og av Norge. Havnene, jernbanen, vegnettet og godsterminalene må ses i sammenheng, slik at transport og forsyninger kan opprettholdes også ved redusert kapasitet eller bortfall av viktige forbindelser.

Jernbanen og jernbanetilknyttede havner som Larvik havn og Breviksterminalen gir transportkapasitet og redundans vest for Oslofjorden. Grønn Jyllandskorridor gir samtidig en grensekryssende forbindelse via Danmark til det europeiske transportnettets og en alternativ transportvei dersom forbindelser via Sverige og Øresund får redusert kapasitet eller blir utilgjengelige.

Etter at Sverige og Finland ble medlemmer av NATO, har vest-øst-forbindelsene fått større betydning for militær mobilitet, samtidig som Norges rolle som mottaks- og transittland for allierte styrker og materiell er aktualisert. Jernbanedirektoratet viser til at det i dialogen med Forsvaret er utpekt tre korridorer der jernbanen har en særlig viktig funksjon for militær mobilitet. Oslofjorden-Hallsberg i Sverige er én av disse. Østfold-, Vestfold- og Kongsvingerbanen, samt Oslo-navet, utgjør til sammen denne korridoren, som er viktig for mottak og videretransport av allierte styrker og etterforsyninger.

Handlingsprogrammet omfatter ikke operativ transportberedskap, men retter oppmerksomheten mot transportinfrastrukturens kapasitet, robusthet og redundans, og hvordan dette kan ivaretas gjennom planlegging, samarbeid og påvirkning av prioriteringer.

3.5 Ulike roller i gjennomføringen

Gjennomføringen av handlingsprogrammet forutsetter samarbeid mellom Telemark og Vestfold fylkeskommuner, kommuner, statlige myndigheter, havner, terminaler, transport- og logistikkaktører, næringsliv og andre relevante samarbeidspartnere.

Fylkeskommunenes viktigste virkemidler er regional samordning, påvirkning av statlige og internasjonale prioriteringer, samarbeid, kunnskapsutvikling og prosjektutvikling. Som regionale utviklingsaktører kan fylkeskommunene initiere samarbeid, utvikle kunnskapsgrunnlag og prosjekter og bidra til å samle aktørene om felles prioriteringer. Som regionale planmyndigheter kan fylkeskommunene bidra til at gods, logistikk, transportinfrastruktur og arealutvikling ses i sammenheng.

Kommunene har en sentral rolle som planmyndighet og i enkelte tilfeller som havneeeier. Staten og transportetatene har ansvar for store deler av den overordnede transportinfrastrukturen og for nasjonale rammebetingelser og investeringer. Havnene, terminalene, transport- og logistikkaktørene og næringslivet har samtidig avgjørende betydning for utviklingen av transporttilbudet og markedet.

Flere tiltak i handlingsprogrammet forutsetter derfor beslutninger og investeringer fra andre enn fylkeskommunene. «Ansvarlig for oppfølging» i tiltaksoversikten viser hvem som har ansvar for å følge opp tiltaket i handlingsprogrammet, og innebærer ikke nødvendigvis ansvar for gjennomføring eller finansiering av det underliggende infrastrukturelt tiltaket.

4. Statistikk og indikatorer

Oppdatert statistikk legges inn i endelig versjon.

I regional plan er det definert fire måleindikatorer:

- utvikling i mengden gods transportert med bane i Telemark og Vestfold
- utvikling i mengden container/stykkegods transportert over havnene i Telemark og Vestfold
- utvikling i antall arbeidsplasser knyttet til logistikkbransjen i Telemark og Vestfold
- utviklingen i mengden gods transportert på Europa- og riksveier i Telemark og Vestfold

5. Sentrale begreper

Intermodal transport innebærer at gods transporteres med flere transportformer i samme transportkjede uten at selve godset håndteres ved skifte av transportform, for eksempel når samme container transporteres med skip, tog og lastebil.

Multimodal transport innebærer bruk av to eller flere transportformer i samme transportkjede og er et bredere begrep enn intermodal transport.

Grønn Jyllandskorridor er en multimodal transportkorridor som knytter Sør-Norge via sjøforbindelsene til Jylland og videre til det europeiske transportnettet.

Det er også et dansk-norsk samarbeid som omfatter gods- og persontransport og utvikling av sammenhengende, miljøvennlige og robuste transportforbindelser. Betegnelsen «grønn» understreker ambisjonen om å utvikle korridoren med lavere utslipp, økt bruk av bærekraftige energibærere og bedre samspill mellom ulike transportformer. Korridoren skal samtidig bidra til effektiv vareflyt, robuste forsyningslinjer og bedre utnyttelse av havner, terminaler og annen transportinfrastruktur² (tiltak 2 i handlingsprogrammet).

² Nettsiden til Grønn Jyllandskorridornettverket og det tidligere Interreg ØKS-prosjektet:
<https://gronnjyllandskorridor.rn.dk/>



III (til venstre): Grønn Jyllandskorridor (multimodal transportkorridor som kobler sammen vei, jernbane, havner og ferjeforbindelser)

Kilde: Grønn Jyllandskorridor-prosjektet/ Vestfold fylkeskommune (2025)



III (til høyre): Jernbanenettet og havnene i Grønn Jyllandskorridor

Kilde: Grønn Jyllandskorridor-prosjektet/ Vestfold fylkeskommune (2024)

TEN-T (Trans-European Transport Network) er EUs transeuropeiske transportnettverk og omfatter blant annet jernbane, vei, havner, lufthavner og terminaler. TEN-T-forordningen fastsetter krav og tidsfrister for utviklingen av et sammenhengende, multimodalt og robust europeisk transportnett (tiltak 5 i handlingsprogrammet).

ScanMed (Scandinavian–Mediterranean European Transport Corridor) er en av de europeiske transportkorridorene i TEN-T og utgjør en sentral nord–sør-forbindelse mellom Skandinavia og Middelhavet. På dansk side er korridoren nylig forlenget til Hirtshals og Frederikshavn. I Norge går korridoren mellom Oslo - København og Oslo – Stockholm, samt inn til Narvik via Sverige (tiltak 5 i handlingsprogrammet).

III: *ScanMed-korridoren i det Transeuropeiske transportnett*

Kilde: *TEN-T Maps of the European Transport Corridors, Europeiske kommisjonen (2026)*

Connecting Europe Facility (CEF) er EUs finansieringsprogram for blant annet utvikling av transportinfrastruktur i TEN-T i EU. Gjennom vedtak av CEF-programmet i 2021 ble ScanMed-korridoren utvidet med Jyllandskorridoren til Hirtshals og Fredrikshavn. Norge vurderer deltakelse i CEF som del av prosessen med NTP. Programmet kan støtte grensekryssende prosjekter og tiltak som bidrar til et mer sammenhengende, bærekraftig og robust europeisk transportnett.



6. Handlingsprogram 2027–2030

Tiltaksoversikten viser prioriterte tiltak for oppfølging av planen i fireårsperioden 2027–2030. Flere av tiltakene gjelder langsiktige prosesser og investeringer med en tidshorisont utover handlingsprogramperioden. Angitt periode viser når tiltakene skal følges opp gjennom blant annet samarbeid, planlegging, prosjektutvikling og påvirkningsarbeid, og innebærer ikke nødvendigvis at underliggende infrastrukturelt tiltak skal være ferdigstilt innen 2030.

Tiltakene følges i hovedsak opp innenfor ordinære rammer. For enkelte tiltak vil gjennomføring eller utvidet aktivitet være avhengig av ekstern prosjektf finansiering, statlige prioriteringer eller særskilte politiske vedtak.

N r.	Tiltak	Innhold / beskrivelse av tiltak	Ansvarlig	Medvirkende	Finansiering/ budsjett	Periode
1	Samhandling, nettverk og allianser	Bygge og utvikle allianser med aktører som har sammenfallende interesser nasjonalt og internasjonalt.	TFK/ VFK	Kommuner, transportetater, havner, godsterminaler, transport- og logistikkaktører, næringsliv og relevante samarbeidspartnere	Ordinære rammer	2027–2030
2	Grønn Jyllandskorridor	Arbeide for å utvikle Grønn Jyllandskorridor som en miljøvennlig og kapasitetssterk korridor,	TFK/ VFK	Danske regioner, Agder fylkeskommune, havner, transport- og	Budsjett avklares. Ordinære rammer. Det tas sikte på å søke	2027–2030

Plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold

		med vekt på samspillet mellom persontransport, godstransport, sivil forsyningssikkerhet og militær mobilitet. Videreutvikle det norsk-danske samarbeidet og relevante samarbeidsprosjekter.		logistikkaktører, næringsliv, jernbaneetatene, og andre relevante aktører	ekstern prosjektfinansiering, herunder Interreg ØKS	
3	Felles ambisjoner i Nasjonal transportplan 2029-2040	Presentere felles ambisjoner i begge fylkers innspill i NTP-prosessen: - Jyllandskorridoren som grensekryssende korridor og som en korridor som avlastar Oslo- og strekningen Oslo–Göteborg–København; tilrettelegging for mer gods på bane og effektive intermodale løsninger ved havnene i Brevik og Larvik; tiltak for mer gods på Bratsbergbanen/ Sørlandsbanen; og økt kapasitet, robusthet og tilrettelegging for godstransport på Vestfoldbanen.	TFK/ VFK	Havnene/ eierne, næringslivet, arbeidslivets parter og andre samarbeidspartnere	Ordinære rammer	2027–2028
4	Utenlandskorridor over Jylland i Nasjonal transportplan	Arbeide for at Jyllandskorridoren anerkjennes som en grensekryssende utenlandskorridor i Nasjonal transportplan, med havnene og transportforbindelsene i Telemark og Vestfold som del av korridoren mellom Norge, Danmark og det europeiske kontinentet.	TFK/ VFK	Havner, kommuner, transportetater, næringsliv og relevante fylkeskommuner	Ordinære rammer	2027–2030
5	ScanMed og TEN-T	Arbeide for at EUs skandinaviske-mediterrane transportkorridor (ScanMed) forlenges fra Hirtshals via havner i Telemark og Vestfold og videre mot Oslo, for å etablere en sammenhengende multimodal korridor mellom Norge og Europa. Følge opp relevante prosesser knyttet til TEN-T og CEF.	TFK/ VFK	Nasjonale myndigheter, danske regioner, havner, transportetater og relevante europeiske nettverk og aktører	Ordinære rammer og aktuelle prosjektmidler	2027–2030
6	Regionalt samarbeid om sammenhengende og effektive transportkjeder	Legge til rette for et regionalt samarbeid og møteplasser mellom kommuner, havner, jernbaneetater og andre offentlige myndigheter, godsterminaler, transport- og logistikkaktører og næringsliv. Samarbeidet skal ta utgangspunkt i aktuelle behov og felles interesser, og bidra til sammenhengende og effektive transportkjeder, styrket konkurransekraft og havne- og logistikkbasert næringsutvikling.	TFK/ VFK	Kommuner, transportetater, havner, godsterminaler, industri, transport- og logistikkaktører og næringsliv, arbeidslivets parter	Ordinære rammer og eventuelle prosjektmidler	2027–2030

7	Robust transport-infrastruktur og alternative transport-korridorer	Arbeide for at transportinfrastrukturen i Telemark og Vestfold kan inngå i robuste nasjonale og internasjonale forsyningslinjer og alternative transportkorridorer inn og ut av Norge. Bidra til at relevante sikkerhets- og beredskapsbehov ivaretas i utviklingen av transportinfrastrukturen, i samarbeid med statlige og regionale aktører.	TFK/ VFK	Samferdsels-departementet, transportetatene, Forsvaret, Statsforvalteren, kommuner, havner, godsterminaler, transport- og logistikkaktører og andre relevante beredskapsaktører	Ordinære rammer og aktuelle prosjektmidler	2027–2030
8	Tømmerterminaler	Bidra til hensiktsmessig lokalisering og utvikling av tømmerterminaler med god tilknytning til jernbane, vei og havn.	TFK	Kommuner, jernbaneetatene, næringslivet	Ordinære rammer	2027–2030
9	Grenlandsbanen og Frier Vest	Opprettholde ambisjonen om et sidespor fra en framtidig Grenlandsbane til Frier Vest. Ivareta muligheten for framtidig jernbanetilknytning i relevante areal-, plan- og utredningsprosesser.	Avklares	Telemark fylkeskommune, berørte kommuner, Bane NOR, Jernbanedirektoratet, Grenland Havn og næringsliv	Ordinære rammer for oppfølging. Investering finansieres av ansvarlig myndighet/tiltakshaver	2027–2030
10	Kopstad godsterminal	Arbeide for at det etableres nytt kryss mellom E18 og godsterminalen på Kopstad, og at det tilrettelegges for sørgående kobling til Vestfoldbanen.	VFK	Horten kommune, Oslofjord logistikk/ Kopstad godsterminal, Statens vegvesen, Bane NOR, Jernbanedirektoratet, terminalaktører og næringsliv	Ordinære rammer for oppfølging. Investering finansieres av ansvarlig myndighet/tiltakshaver	2027–2030
11	Arealer til havnevirksomhet	Sikre arealer til utvikling av havnevirksomhet. Bidra gjennom regional planlegging, samarbeid og veiledning til at havnenes utviklingsbehov og nødvendige arealer ivaretas i langsiktig arealplanlegging.	Kommunene som planmyndighet	TFK/VFK, havner, transportetater og næringsliv	Ordinære rammer	2027–2030
12	Null- og lavutslippsløsninger og mer gods på sjø og bane	Være en pådriver i arbeidet med utvikling av nasjonale virkemidler for overgang til null- og lavutslippsløsninger i transportsektoren og mer gods på sjø og bane.	TFK/VFK	Havnene/ elerne transport- og logistikkaktører, energiselskaper og næringsliv	Ordinære rammer og aktuelle nasjonale støtte- og prosjektordninger	2027–2030
13	Null og lavutslippsløsninger i havnene	Arbeide for å fremme utvikling og bruk av landstrøm og andre aktuelle null- og lavutslippsløsninger i havnene, tilpasset teknologisk utvikling, transportaktørenes behov og relevante nasjonale og internasjonale krav.	TFK/ VFK	Havnene/ elerne innenfor sine ansvarsområder, energiselskaper, transport- og logistikkaktører, rederier og næringsliv, internasjonale nettverk og myndigheter	Ordinære rammer og aktuelle støtte- og prosjektordninger	2027–2030
14	Lokal og regional distribusjon av gods og bylogistikk	Arbeide for at fylkene har infrastruktur og systemer som sikrer at lokal og regional distribusjon av gods og varer skjer på en effektiv, trygg og miljøvennlig måte. Samfunnets behov for effektiv, trygg og miljøvennlig	TFK/VFK	Transport- og logistikkaktører, kommuner, næringsliv og andre relevante aktører	Ordinære rammer	2027–2030

Commented [LE1]: Bør en korte ned antall aktører?

		godstransport skal vektlegges i relevante bypakker, byutviklings- og transportprosesser, herunder arbeidet med bylogistikk.				
15	Effektive og operative jernbaneforbindelser til havnene	Bidra til å opprettholde og utvikle effektive og operative jernbaneforbindelser for godstransport til havnene i Larvik og Brevik terminalen, i Grenland havn , og legge til rette for at spor og terminaler kan benyttes til godstogdrift og inngå i intermodale transportkjeder mellom sjø og bane. Følge opp behov og utviklingsmuligheter i samarbeid med havnene, jernbanemyndighetene, transportaktørene og næringslivet.	Havnene og eierne, TFK/ VFK	Bane NOR, Jernbanedirektoratet, berørte kommuner, godstogoperatører, transport- og logistikkaktører og næringsliv	Ordinære rammer for fylkeskommunenes oppfølging. Investeringer finansieres av ansvarlig myndighet/ tiltakshaver	2027-2030

7. Lenker til de regional plan og andre relevante dokumenter

[Regional plan for intermodal godstransport for Telemark og Vestfold \(2015\)](#)

[Handlingsprogram 2016-2019](#)

[Telemarksplanen - Regional planstrategi i Telemark](#)

[Vestfoldplanen. Regional planstrategi for Vestfold 2024–2028](#)

