



FÆRDER
KOMMUNE
...med verdens best



Holmestrand
kommune



HORTEN
KOMMUNE



Larvik
kommune



TØNSBERG
KOMMUNE



SANDEFJORD
KOMMUNE



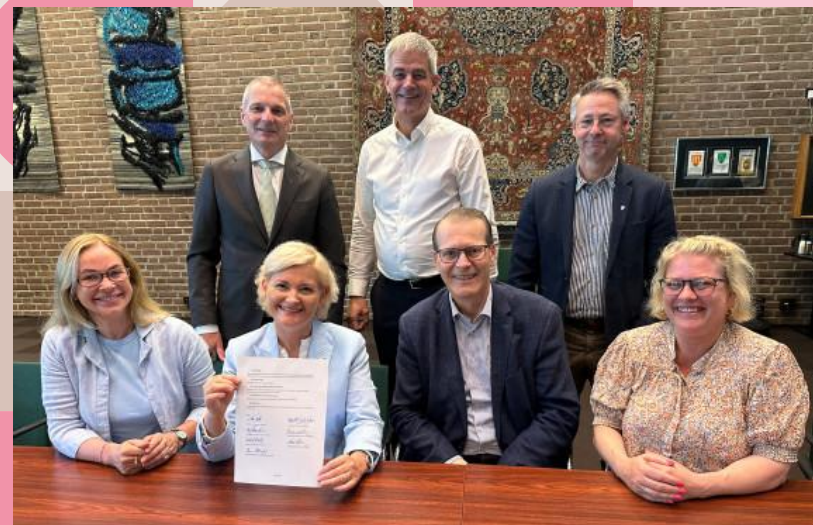
Vestfold
FYLKESKOMMUNE

Velkommen til

Politisk partnerskap for samarbeid mellom kommunene i Vestfold og Vestfold fylkeskommune

24. september 2026

Nettverket for verdiskaping og arealplanlegging, nettverket for infrastruktur og stortingspolitikere fra Vestfold er invitert til møtet.





Agenda 24.9.26.

Sak 1) Hva har skjedd siden sist? (20. august) Partnerskapets leder orienterer

Sak 2) Mobilitet i Vestfold – utfordringer, muligheter og kommende NTP

Sak 3) Regional plan for areal- og kraftkrevende virksomhet – planforslag og handlingsprogram

Sak 4) Evaluering av samarbeidsavtalen (utsatt sak 6 fra forrige møte, 20.8.26.)

Sak 5) Oppfølging etter Arendalsuka (utsatt fra forrige møte)

Sak 6) Innspill fra stortingsrepresentantene - Vestfoldbenken

Sak 7) Eventuelt





FÆRDER
KOMMUNE
...med vand i søen



Holmestrand
kommune



HORTEN
KOMMUNE



Larvik
kommune



TØNSBERG
KOMMUNE



SANDEFJORD
KOMMUNE



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

Sak 1) Hva har skjedd siden sist?

Oppfølging etter forrige møte 20. august 2026

Stort engasjement for Vestfold som reisemål



Det politiske partnerskapet for samarbeid i Vestfold og nettverk for verdiskaping og arealplanlegging møttes på fylkeshuset i Tønsberg. Foto: Charlotte N. Erikstad / Vestfold fylkeskommune

Hvordan samles om en reiselivssatsing i Vestfold, og styrke samarbeidet på tvers av kommuner og fylkeskommunen? Spørsmålet ble nylig drøftet i det politiske partnerskapet.

[Stort engasjement for Vestfold som reisemål - Vestfold fylkeskommune](#)



Vestfold
FYLKESKOMMUNE



**FÆRDER
KOMMUNE**
...med øst i segle



**Holmestrand
kommune**



**HORTEN
KOMMUNE**



**Larvik
kommune**



**TØNSBERG
KOMMUNE**



**SANDEFJORD
KOMMUNE**



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

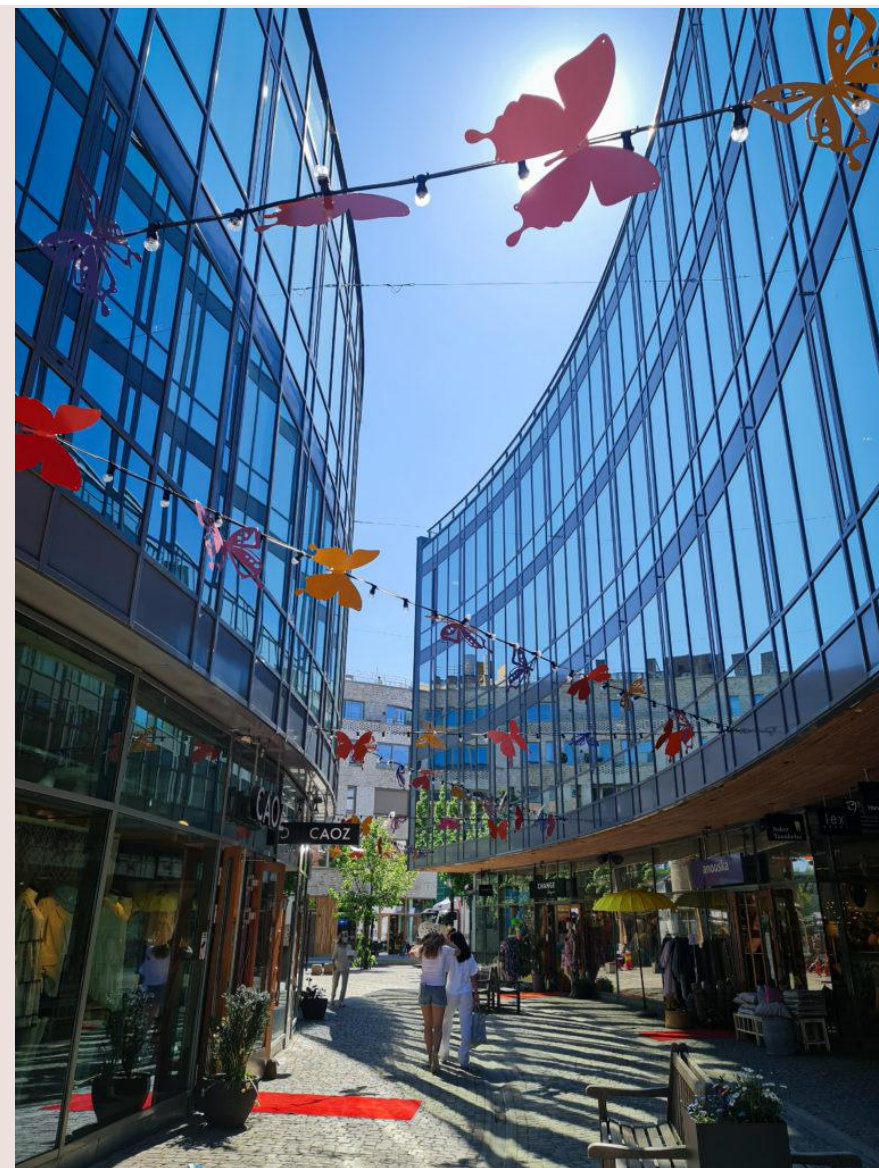
17. september

Studiebesøk til Asker

«*Boligpolitikk og generasjons-vennlige boformer*»

Fylkesordfører inviterer politisk partnerskap i Vestfold på studiebesøk til Asker kommune.

Presentasjon v. Silje Vaadal, direktør for Sektor for samfunnsutvikling. VFK
Møte i Politisk partnerskap for samarbeid mellom kommunene i Vestfold og Vestfold fylkeskommune. 20.august, Vestfold fylkeskommune





FÆRDER
KOMMUNE
...med vand i seglet



Holmestrand
kommune



HORTEN
KOMMUNE



Larvik
kommune



TØNSBERG
KOMMUNE



SANDEFJORD
KOMMUNE



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

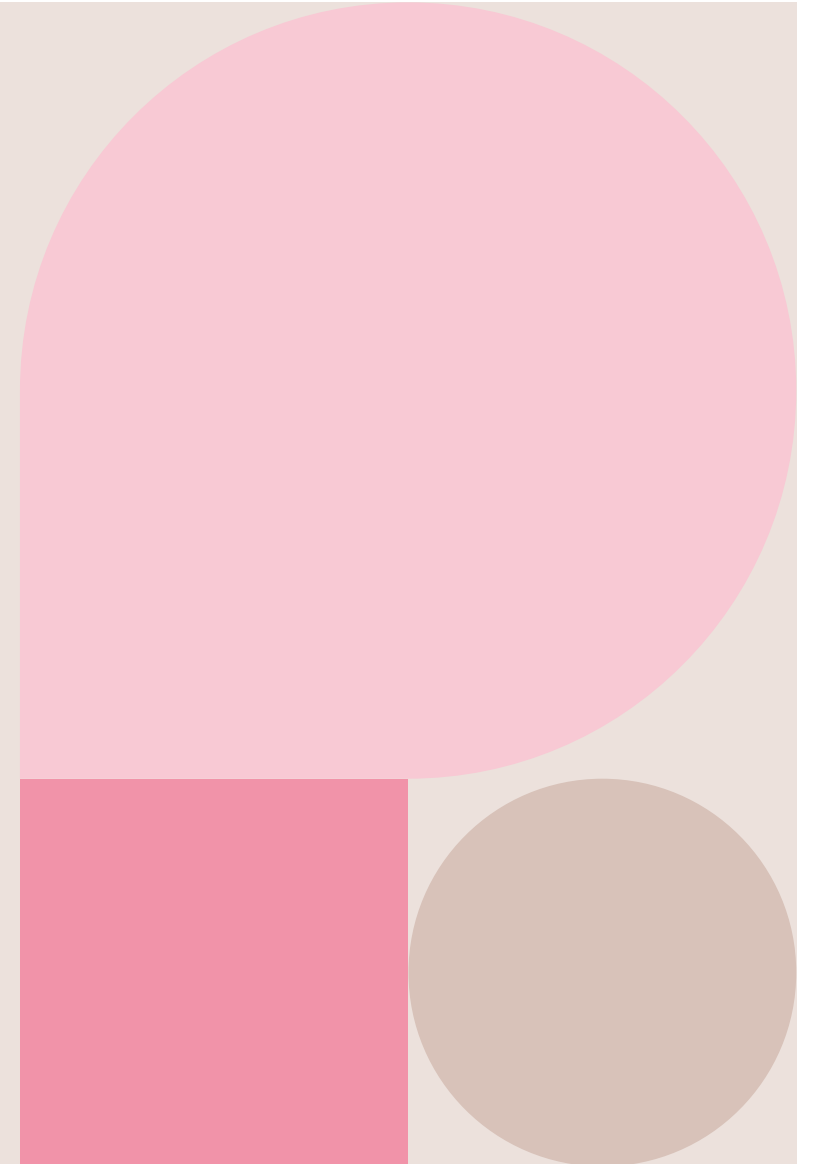
Sak 2) Mobilitet i Vestfold – utfordringer, muligheter og kommende NTP



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

Mobilitet i Vestfold – utfordringer, muligheter og kommende NTP

Politisk partnerskap 24.september 2026

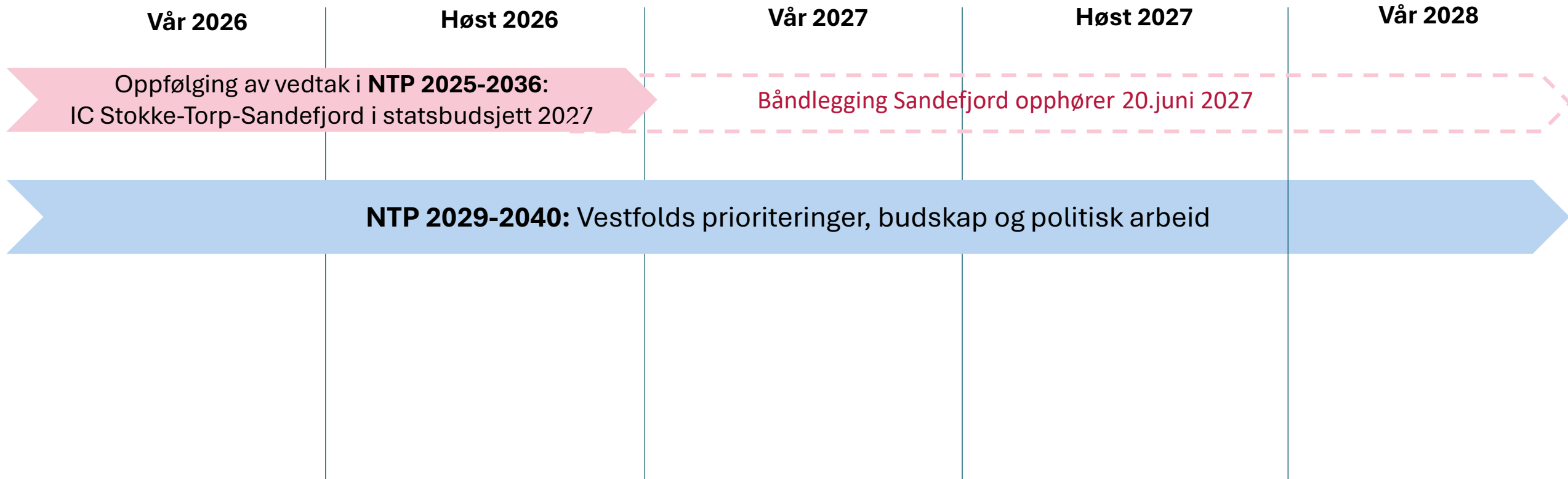


Agenda: Mobilitet i Vestfold

1. Innledning
2. Nasjonal kontekst – rammer og muligheter i ny NTP-prosess v/Jan Fredrik Lund i Statens vegvesen
3. Mobilitet i Vestfold – utfordringer og behov fremover v/ direktør for sektor samferdsel
4. Felles refleksjoner og eventuelle spørsmål til dagens presentasjoner
5. NTP-prosessen videre og medvirkningspunkter v/ direktør for sektor samferdsel



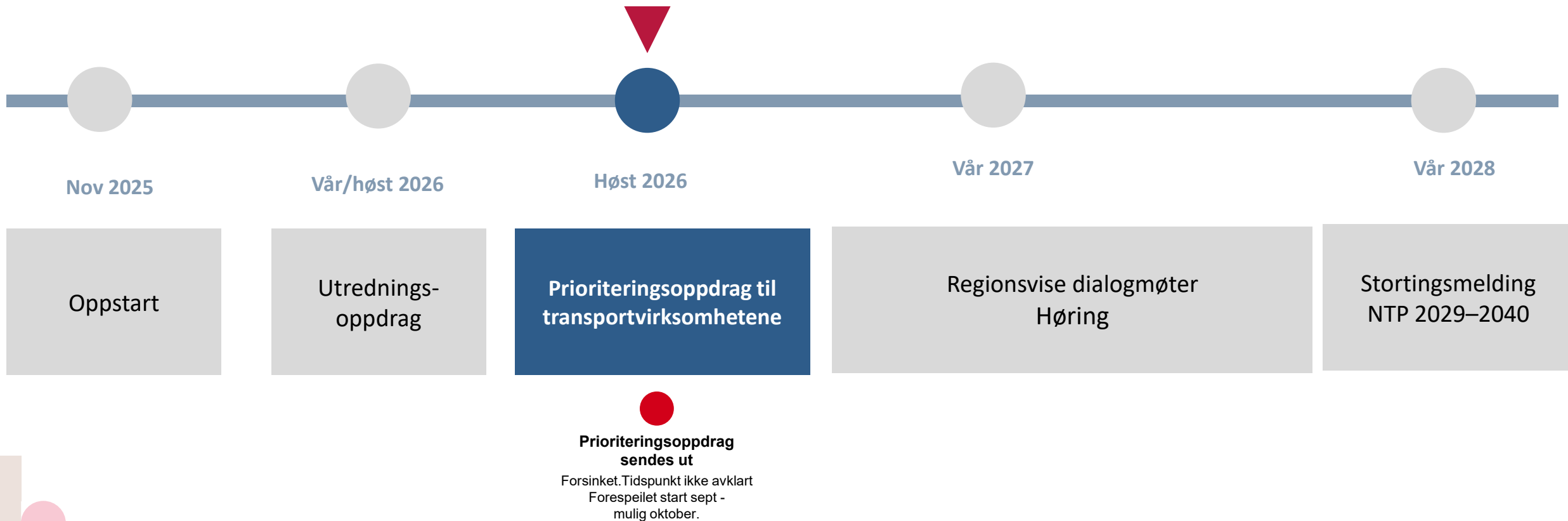
To parallelle prosesser: inneværende og kommende NTP





NTP 2029-2040: Hvor er vi i prosessen?

Statens overordnede NTP-prosess



Nasjonal kontekst – rammer og muligheter i ny NTP-prosess

Statens vegvesen
v/ Jan Fredrik Lund



Meld. St. 14

(2023–2024)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2025–2036



Mobilitet i Vestfold – utfordringer og behov fremover

v/ direktør for sektor samferdsel





Vestfolds strategiske tilnærming til NTP

Fra prosjektliste til strategisk styringsverktøy



MÅLSTYRING

Planleggingen tar utgangspunkt i målene, ikke i en ønskeliste av tiltak eller videreføring av historiske trender.

Målene skal styre behov, virkemiddelbruk og prioriteringer.



HELHET

Statlig, regional og lokal mobilitet må ses i sammenheng – på tvers av transportformer, forvaltningsnivåer og virkemidler.

Større måloppnåelse krever at virkemidlene virker sammen.



ANALYSEENHET

Mange av de største transportvolumene og mest komplekse utfordringene finnes i, inn og ut av byer og tettsteder - og innenfor regionale bo- og arbeidsmarkeder.

Regionale perspektiver, planer og prioriteringer må få en tydeligere plass i NTP

Nasjonale mål



Målstruktur for Nasjonal transportplan 2029–2040



Hovedprinsipper / strategiske retningsvalg

Ta vare på
det vi har

Utbedre der
vi kan

Bygge nytt
når vi må

Utnytte
eksisterende
kapasitet bedre

Våre felles mål for Vestfold

En utvikling som inkluderer alle, skaper verdier og samtidig tar vare på klima og miljø





Mobilitet – viktig for samfunnsdeltakelsen

Menneskene er fylkets viktigste ressurs. Muligheten til å komme seg til arbeid, utdanning, tjenester og fellesskap er en forutsetning for å kunne delta i samfunnet



Mobilitet – viktig for fylkets attraktivitet og verdiskaping

Gode mobilitetsløsninger knytter sammen bo- og arbeidsmarkeder, gir arbeidsgivere tilgang til arbeidskraft og sikrer effektiv transport av varer og tjenester.

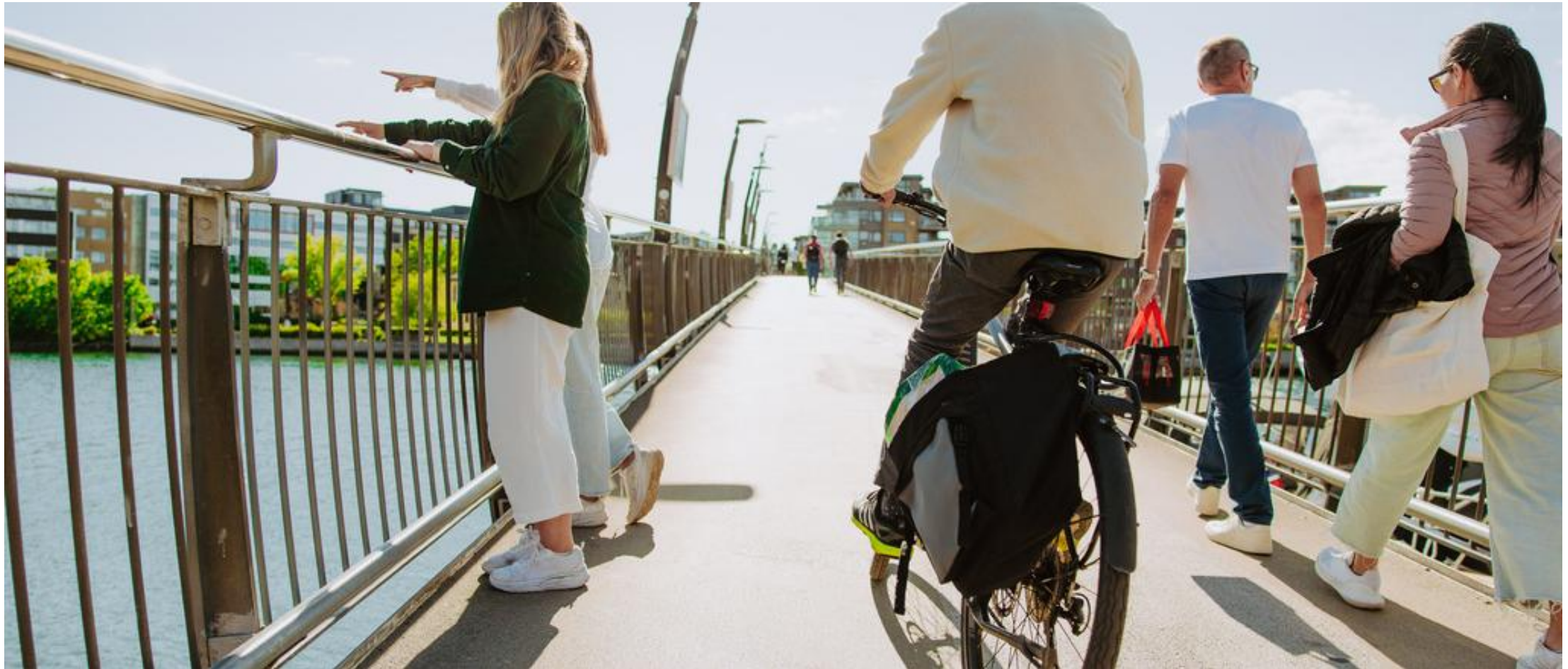


Mobilitet – viktig for å ta vare på natur, Oslofjorden og klima

Hvordan vi utvikler transportsystemet og legger til rette for mobilitet, har betydning for utslipp, arealbruk, natur og belastningen på Oslofjorden.

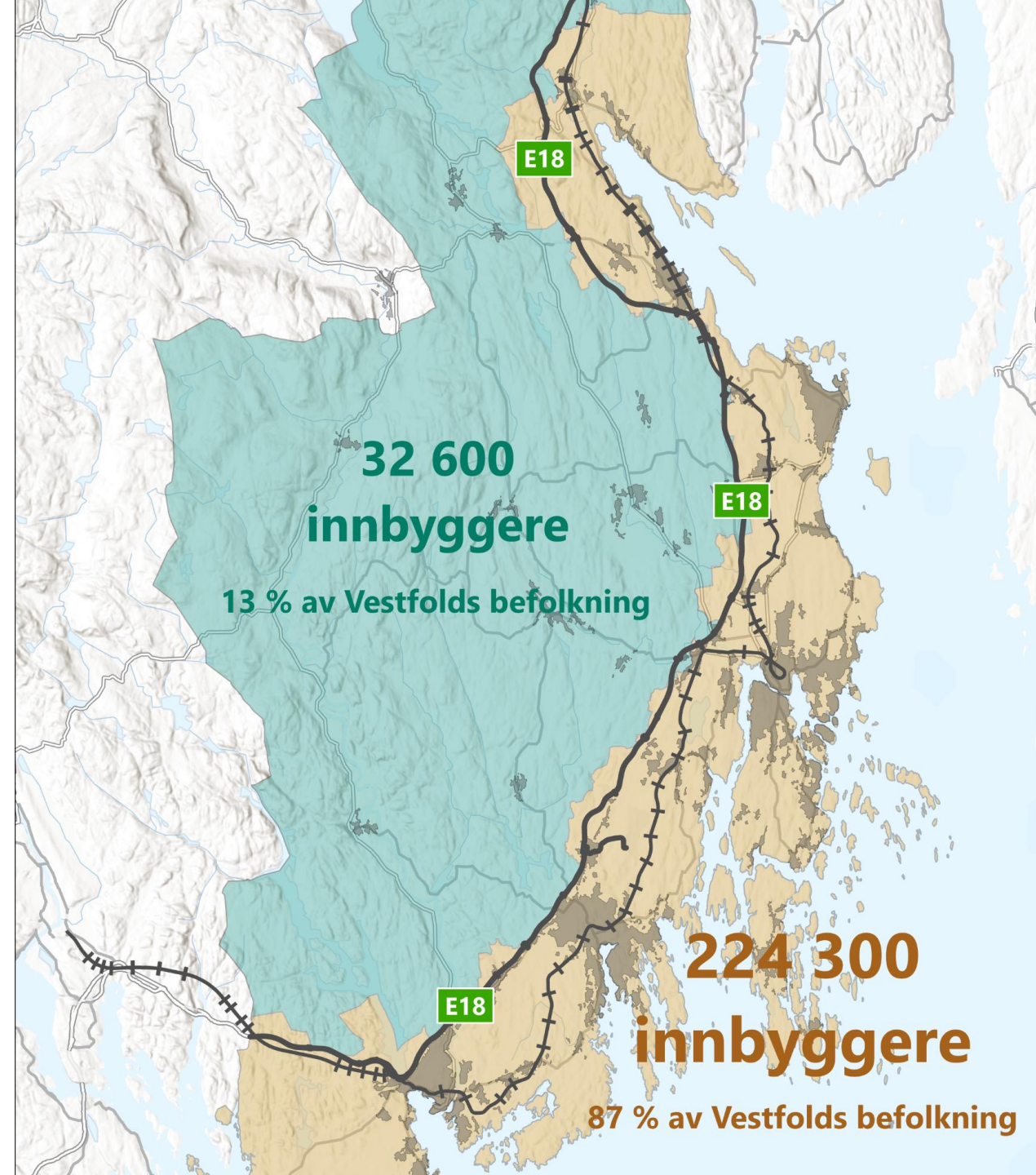


Samferdsel – et verktøy for ønsket samfunnsutvikling



**Vestfold har gode forutsetninger
for mer effektiv og bærekraftig
mobilitet**

Utnytter vi mulighetene?



Utfordringsbildet for mobilitet i Vestfold

Vestfolds innspill til Landsdelsanalysen (NTP oppdrag 02: Utfordringsbildet og mobilitetsbehov)



Statlige rammer



Fragmentert ansvar hindrer utvikling av et samlet mobilitetssystem på tvers av transportformer og forvaltningsnivåer. Manglene samsvar mellom statlige målsetninger, prioriteringer og rammer. Stadig strammere økonomisk handlingsrom.



Beredskap og totalforsvar



Et skjerpet sikkerhetsbilde stiller større krav til transportsystemets motstandsdyktighet og evne til å opprettholde kritiske funksjoner ved alvorlige hendelser, krise og krig. Vestfoldbanen, havnene, fylkesveiene og Torp har viktige funksjoner for sivil og militær mobilitet, forsyningssikkerhet og beredskap.



Klimautfordringer, tap av natur og arealpress



Vestfold har betydelig arealpress og viktige natur- og jordbruksverdier. Samtidig står veitrafikken for en stor del av fylkets klimagassutslipp. Klimaendringer med mer ekstremvær, flom, erosjon og skred øker samtidig sårbarheten i transportsystemet.



Transportsystemet



Høye transportvolumer for personer og gods gir press på kapasitet, arealer og infrastruktur. Befolknings- og næringsutvikling kan forsterke utfordringene og påvirke framkommelighet, verdiskaping, trafiksikkerhet, klima og miljø



Fylkesveinettet



Fylkesveinettet er kritisk infrastruktur for hverdagsreiser, næringsliv og beredskap. Et betydelig vedlikeholdsetterslep og begrensede økonomiske rammer utfordrer standard og robusthet, samtidig som klimaendringene øker behovet for klimatilpasning.



Busstilbudet



Kollektivtransporten er sentral for tilgjengelighet, inkludering og omstilling til mer bærekraftig mobilitet. Økende kostnader og stramme økonomiske rammer utfordrer tilbudet og gjør det krevende å møte både transportbehov og nasjonale klima- og samfunns mål.



Byområder



Vekst og transportbehov konsentreres i og rundt byområdene. Kø, arealknapphet, støy og utslipp skaper utfordringer, samtidig som det er behov for bedre rammer for kollektivtransport, gange og sykkel og mer effektiv bruk av eksisterende infrastruktur.



Jernbanen



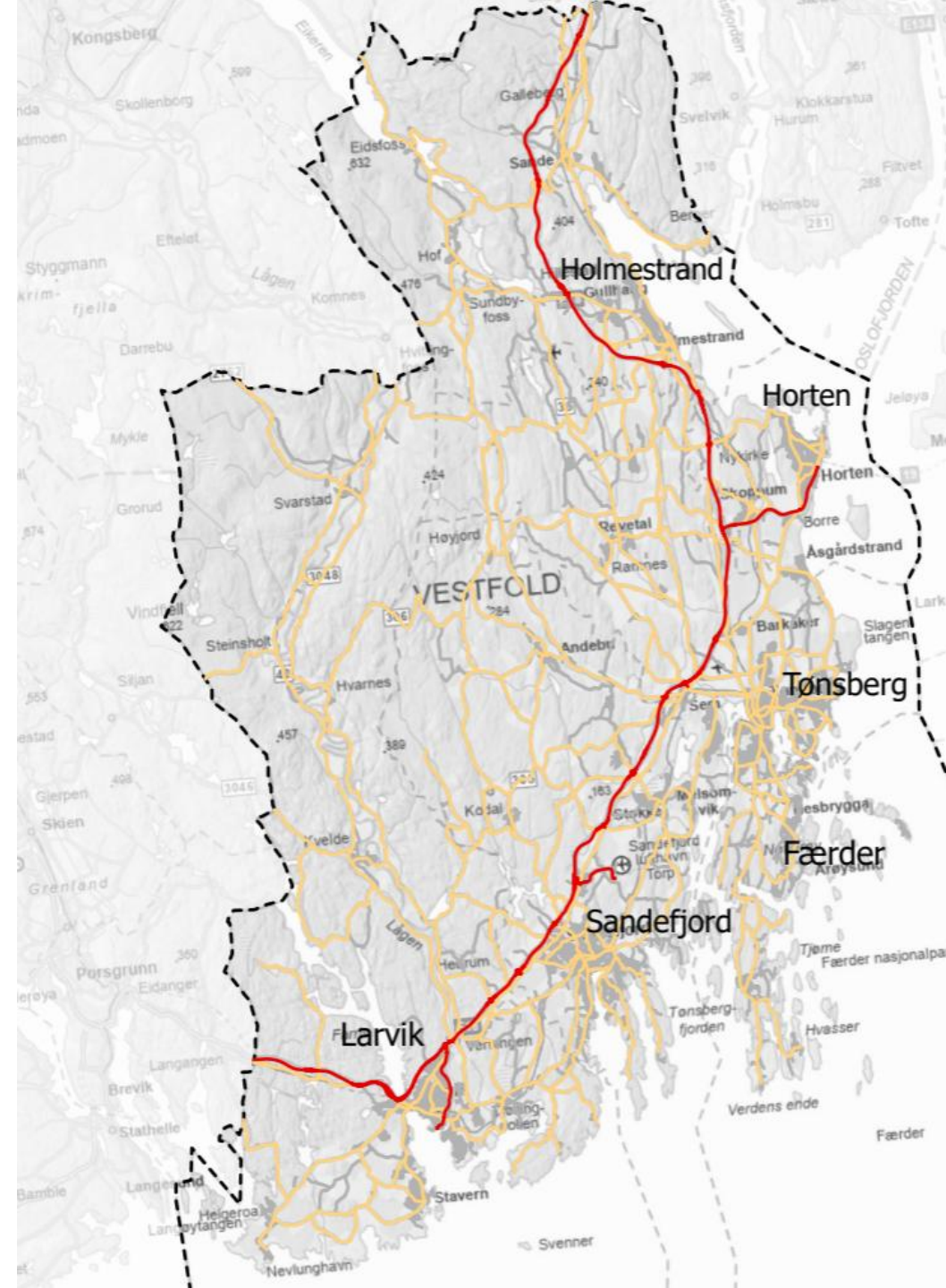
Jernbanen har et betydelig potensial for person- og godstransport, men tilbud, frekvens og kapasitet begrenser utnyttelsen. Vestfoldbanen er samtidig en viktig regional forbindelse og del av transportkorridoren mot kontinentet via Larvik havn og fergeforbindelsene.



Fylkesveinettet

Veinettet i Vestfold – ett sammenhengende system

- Europa- og riksvei ~171 km
- Fylkesveier ~1 140 km
- Kommunale veier ~1 419 km



Fylkesveinettet i Vestfold er under stort press

- **Svært høy trafikkbelastning** – nest høyest i landet på fylkesveiene etter Akershus (Oslo ikke medregnet)
- Mange fylkesveier og konstruksjoner er **kritiske forbindelser** og mange regionale hovedveier
- **Omkjøringsnett for E18** ved stengninger og hendelser (300 stenginger av delstrekninger i året)
- De alvorligste **ulykkene** skjer på fylkesvei (MC, utforkjøring)
- Trafikkmengde er en betydelig kostnadsdriver





Fylkesvei i Vestfold bærer preg av forfall

- Etterslepet på fylkesveiene i Vestfold **øker med omkring 180 mill.kr årlig**
- 34 % av fylkesveinettet har dårlig eller svært dårlig dekketilstand – dette er en økning på ca 40 % siden 2020
- 400 fylkesveibruer hvorav **60 % er fra før 1980** og nærmer seg teknisk levealder (behov over 900 mill kr)



Fv35 Bispeveien



Gloppe bru



Røssesund bru



Dalsrobru



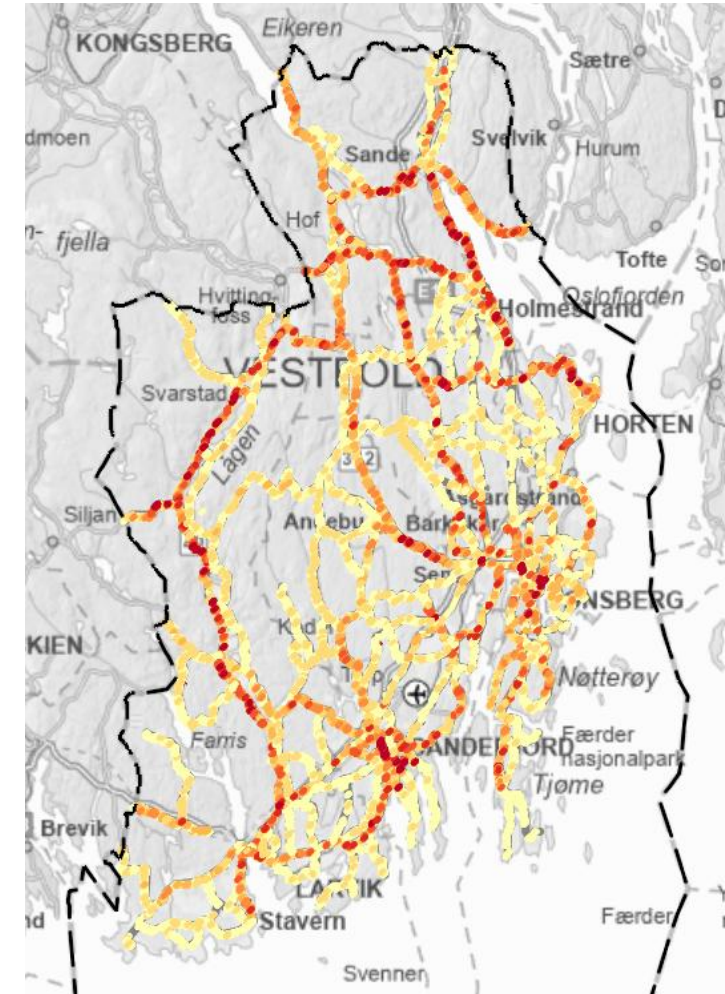
På mange veistrekninger handler utfordringen ikke bare om å ta igjen et etterslep -

men om at veinettet i utgangspunktet ikke er dimensjonert for **dagens trafikk, klimaendringer og beredskapsbehov.**

Behov for å **bedre standarden.**



Fv 40 under stormen Amy

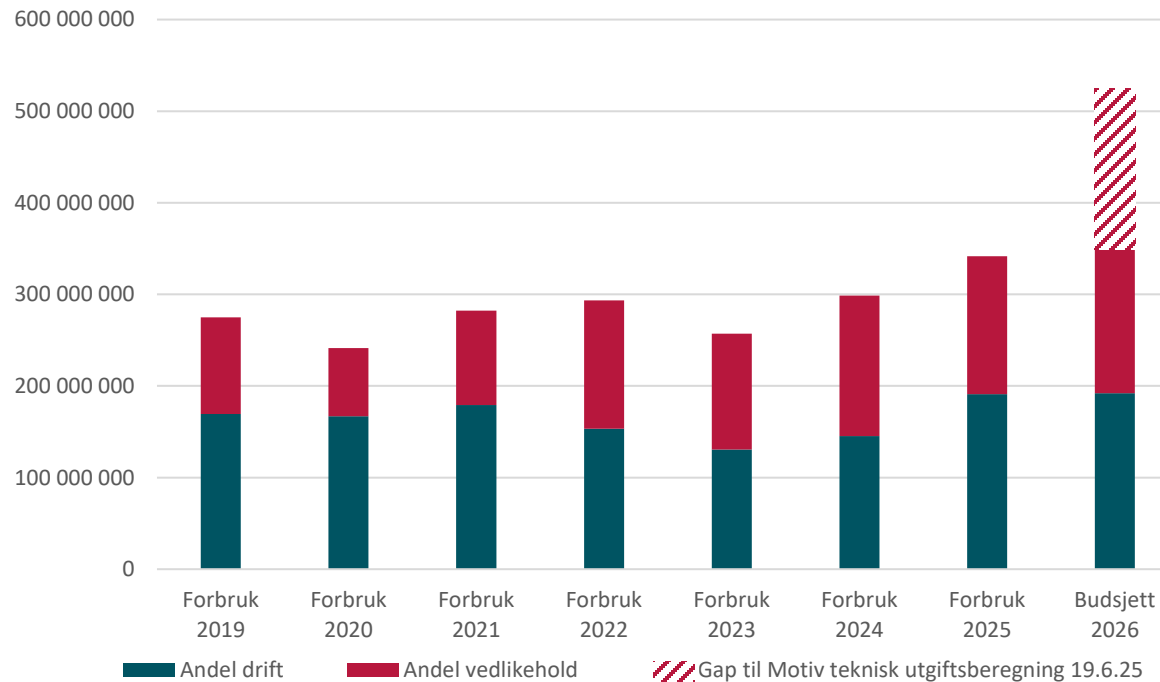


Analyse av klimarisiko på fylkesveinettet

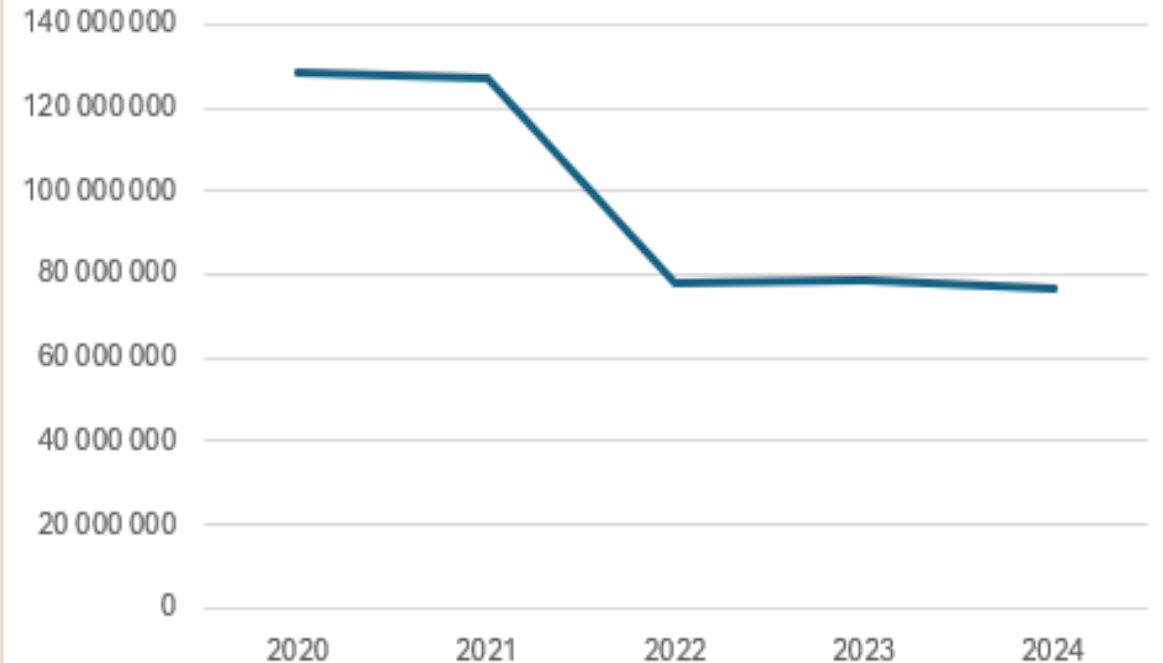
Vestfold har hatt en god produktivitetsvekst

– gapet mellom faktisk behov og rammer fortsetter å øke

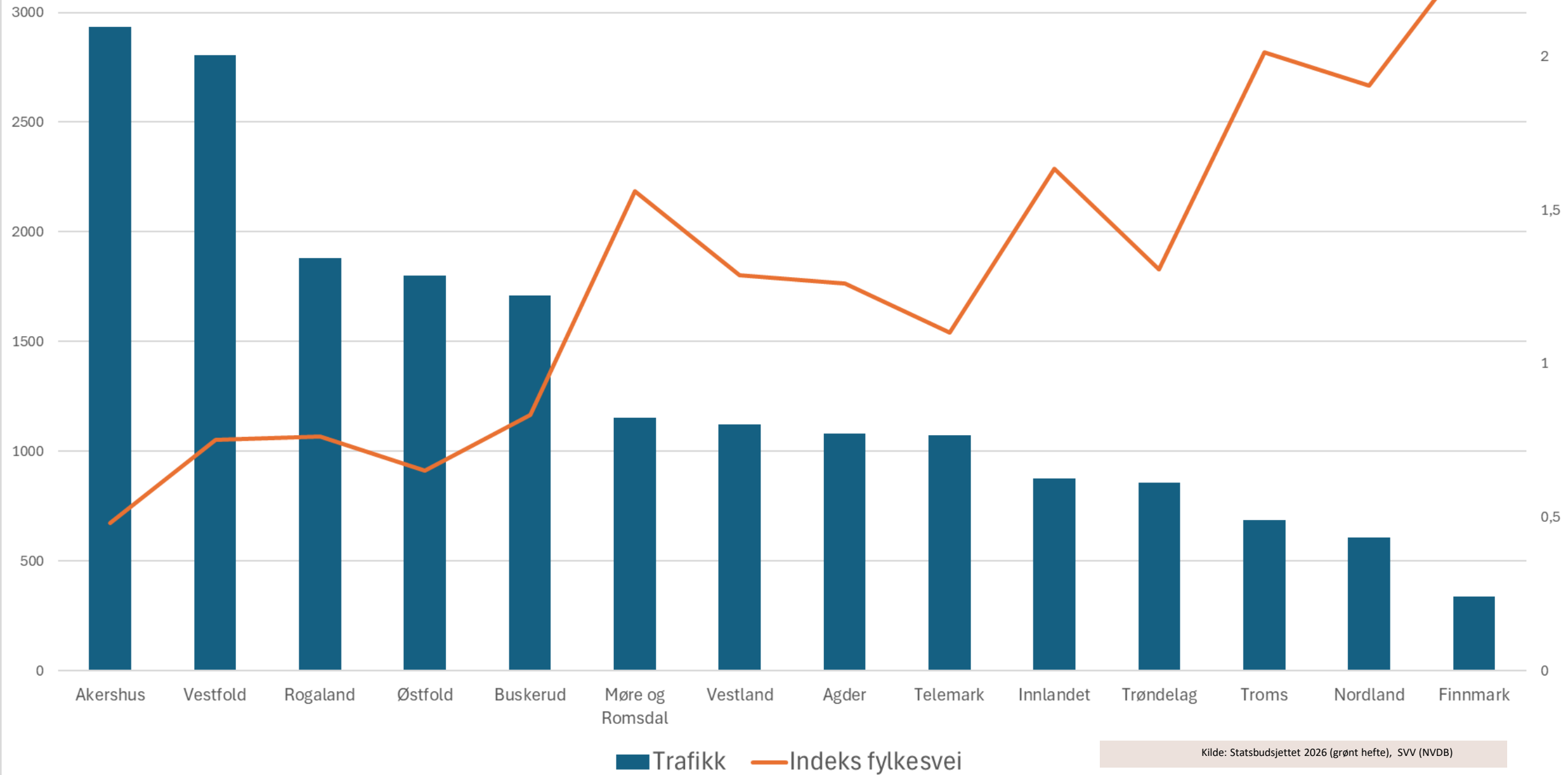
Fordeling drift og vedlikehold fylkesvei



Endring kostnader til vinterdrift 2020-2024



Forholdet mellom indeks fylkesvei og trafikkmengder



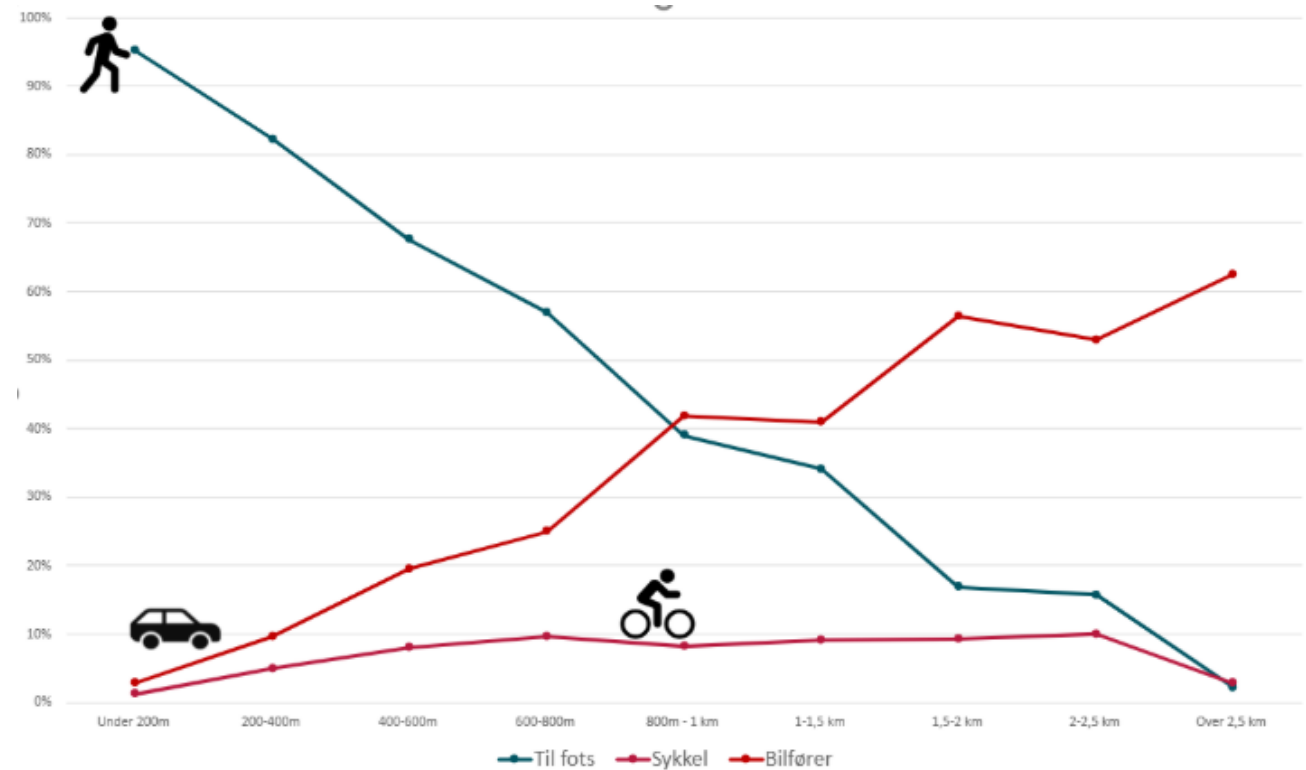


Byområder og kollektivtilbudet i Vestfold



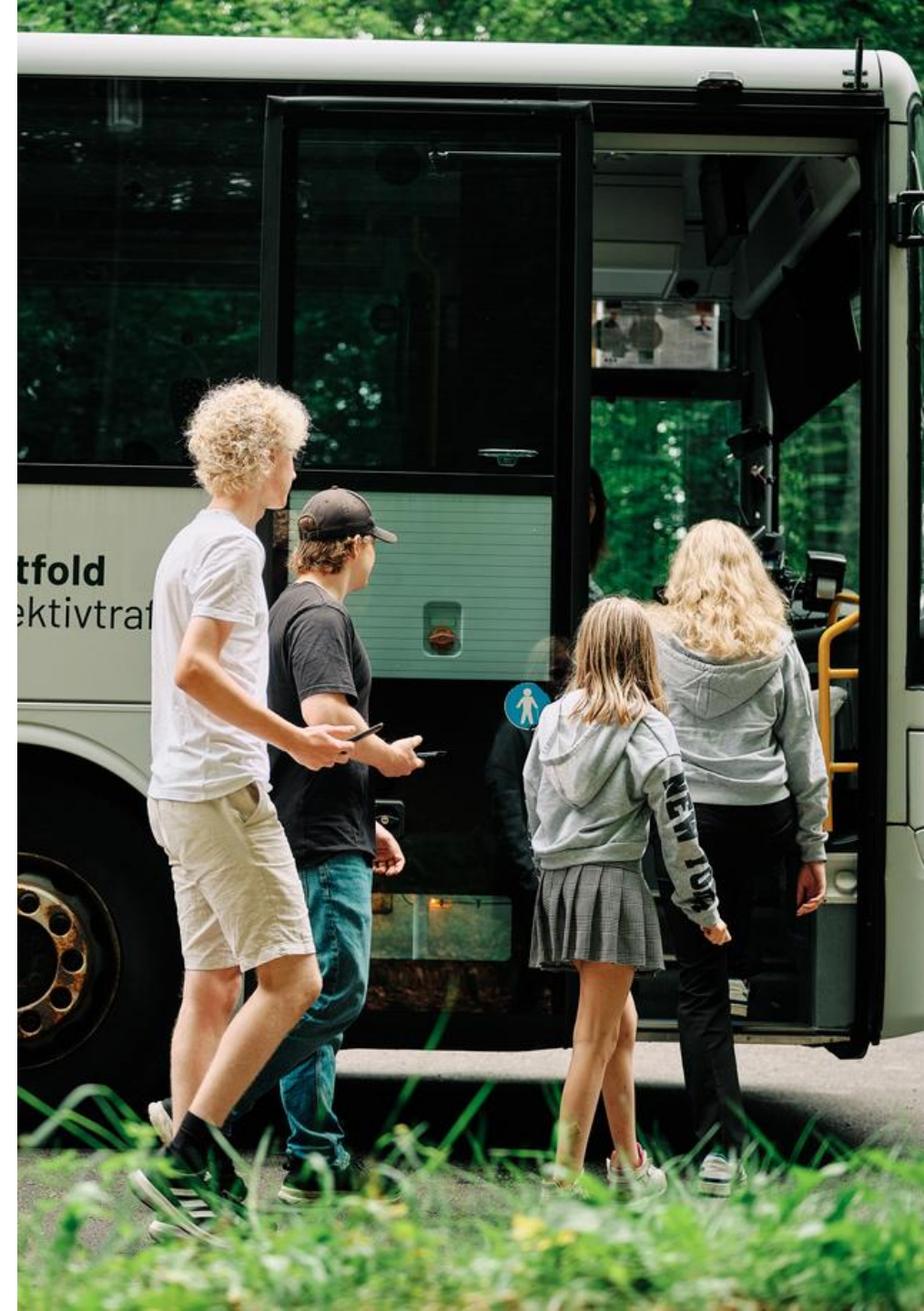
Mobilitetsutfordringene er størst i byer og tettsteder

- **Bilandelen er svært høy** i alle Vestfoldbyene og biler dominerer trafikkbildet (71% av alle reiser)
- Bil dominerer **også på korte turer på 2-3 km**
- **Befolkningsvekst** vi føre til flere biler og økte framkommelighetsproblemer som også vil ramme buss og næringsliv
- **Overgang kollektiv, sykkel og gange** er en sentral del av løsningen



Et velfungerende kollektivtilbud løser mange samfunns mål

- ✓ Redusert **veibelastning** på et overbelastet fylkesveinett
- ✓ Vesentlig for å nå **lavutslippssamfunnet**, Norges klima- og natur forpliktelser
- ✓ **Effektiv og mindre arealkrevende** transportform
- ✓ Bedre fremkommelighet for beredskap, næringsliv, og **innbyggere som er avhengig av bilen**
- ✓ **Færre trafikkulykker**
- ✓ Gjør Vestfold til et **attraktivt fylke** å bo – og jobbe i
- ✓ Mindre **utenforskap**
- ✓ Styrket sivil **transportberedskap**
- ✓ Mating til **jernbanen**





Kollektivtilbudet under sterkt press

Prisvekst i nye busskontrakter: + 134 mill.kr/år



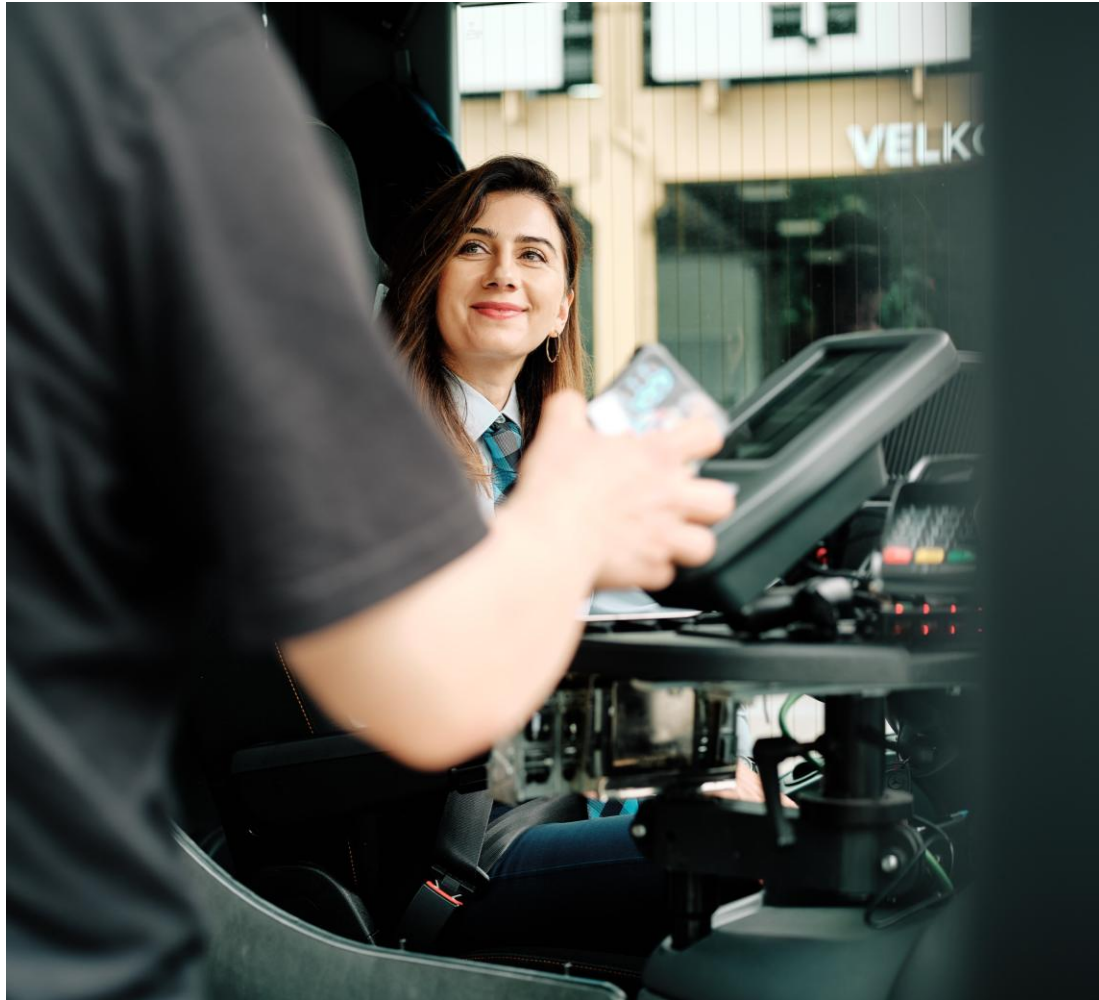
Uten økte rammer for 2027 til kollektiv mangler VFK 134 mill.kr (2025) til å opprettholde dagens tilbud i 2027.



Årlig nedtrekk av rutetilbudet kan utgjøre 10 % av rutetilbudet, tilsvarende rundt 60 mill.kr

Eksempler på rutekutt:

- **Redusert frekvens på hovedruter** – fra 10 til 15 minutter gir to færre avganger per time og utfordrer kapasiteten i skole- og jobbreiser.
- **Nedleggelse av ruter med lavt belegg** – reduserer mobiliteten for innbyggere utenfor byområdene.
- **Kortere driftsdøgn** – færre tidlige morgenavganger og sene kveldsavganger svekker tilbudet til pendlere og fritidsreiser.
- **Svakere skoleskyss** – færre avganger, lengre reisetid og press på kapasiteten i rushtid.



**Betydelig gap mellom
nasjonale mål og
bevilgninger**



HVA TRENGER VESTFOLD FRA STATEN?

Rammer for langsiktig utvikling

Mer forutsigbare og langsiktige rammer - nødvendig for å utvikle kommunale- og fylkeskommunale veier, kollektiv, byområder og jernbane over tid.

Helhetlig planlegging og virkemiddelbruk – areal, transportformer, infrastruktur og virkemidler må planlegges i sammenheng

Ny NTP-innretning – en helhetlig plan kan gi Vestfold nye muligheter

HVA KAN VI GJØRE SELV?

Prioritere og stå sammen om felles utfordringer

Samarbeide om felles utfordringer

Prioritere tydelige - og stå sammen om det som er viktigst for regional utvikling

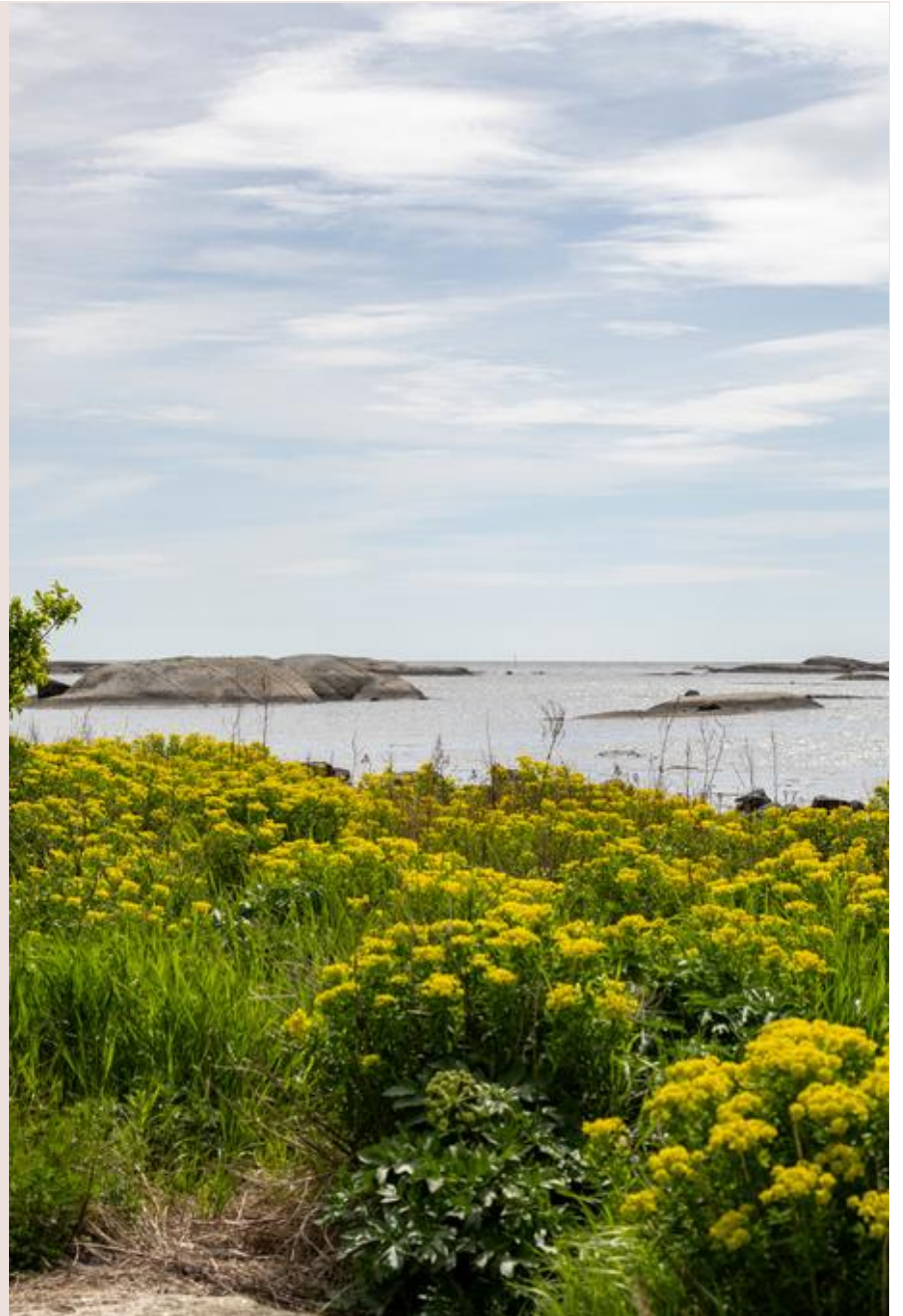
Ta utgangspunkt i behovene og hva vi skal oppnå

Spørsmålet er ikke først hvilke prosjekter vi ønsker –men hva som må til for å lukke gapet mellom målene og dagens situasjon

NTP er ett av flere verktøy –

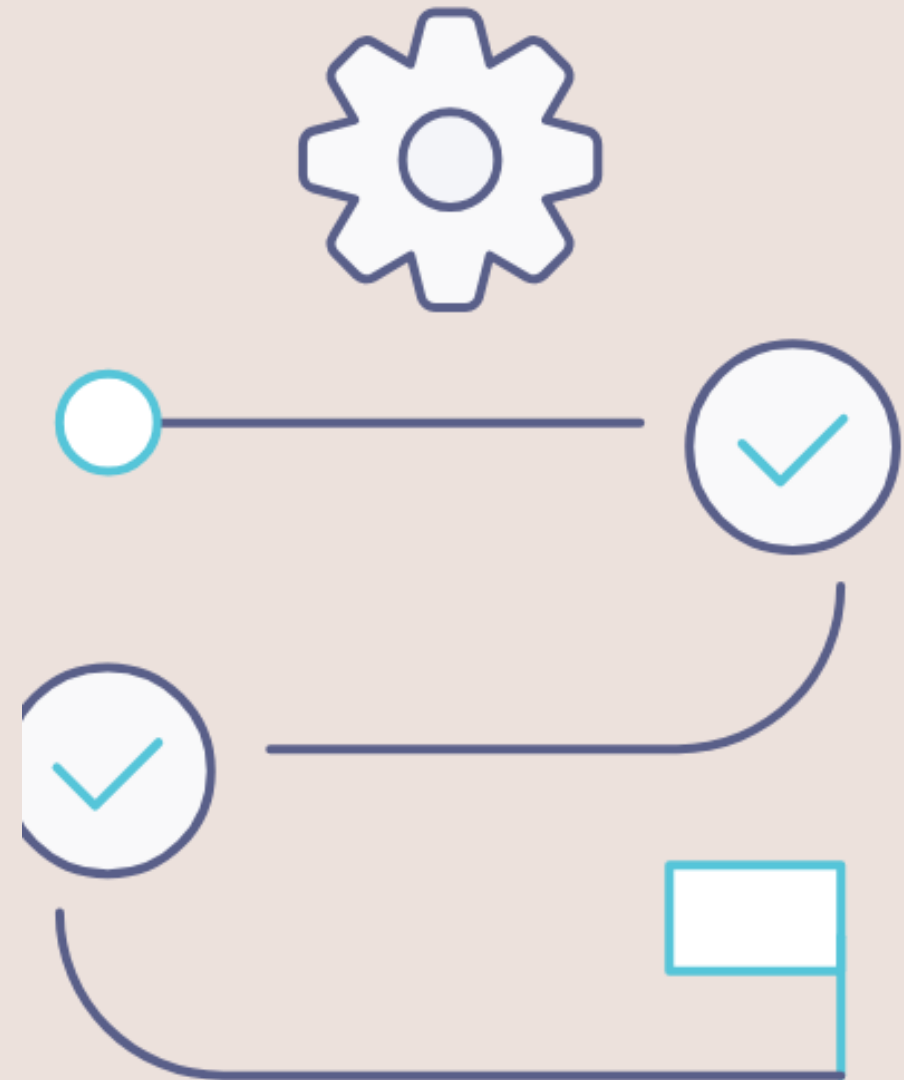
Vestfolds mobilitetsbehov må møtes gjennom et samspill mellom nasjonale, regionale og lokale virkemidler

Felles refleksjoner og spørsmål



NTP-prosessen videre

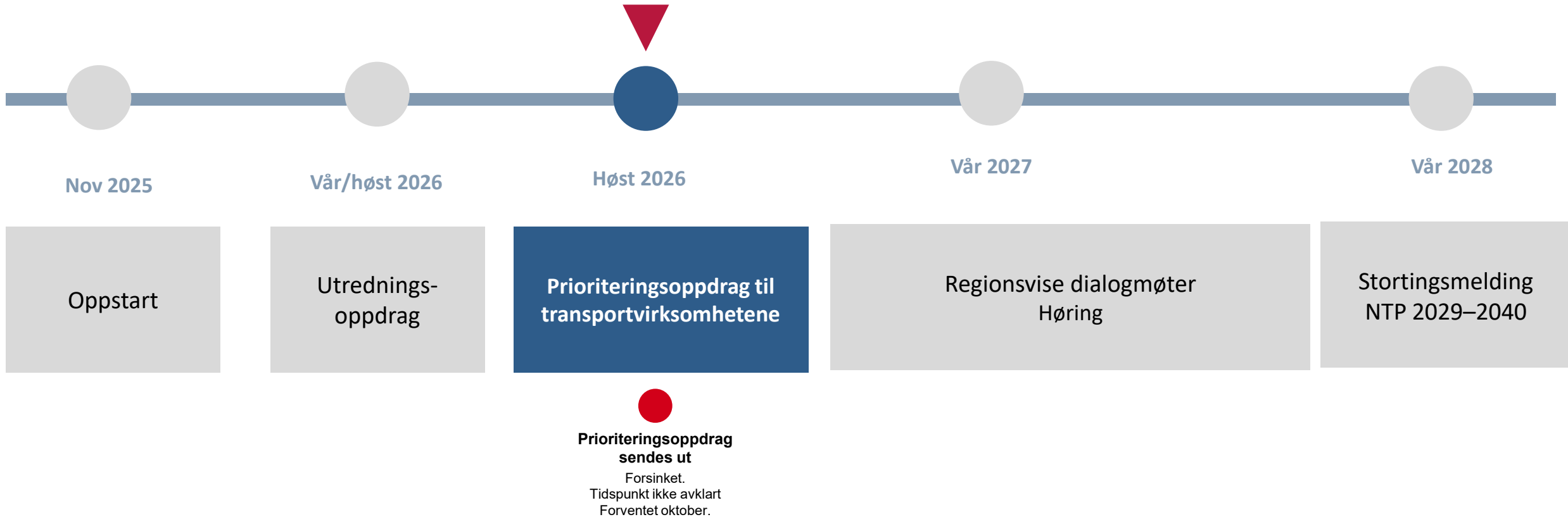
v/ direktør for sektor samferdsel





NTP 2029-2040: Statens prosess

Statens overordnede NTP-prosess



Skisse til fremdriftsplan og møtepunkter



1. Etablere felles situasjonsbilde

Felles utfordringsbilde og forståelse av statlige rammer

2. Vestfolds prioriteringer og budskapsplattform

Drøfte, forankre og utvikle prioriteringer og argumentasjon

3. Dialogmøter og offentlig høring

Politisk behandling og videre påvirkningsarbeid

Aug 2026

Sep 2026

Okt 2026

Nov 2026

Des 2026

Jan 2027

Vår 2027



20. aug

Politisk partnerskap

Orientering om NTP på kort og lang sikt



4. sep

Nettverk for infrastruktur

Rolle og status i NTP-prosessen
Faglige innspill til partnerskapet



24. sep

Politisk partnerskap

Etablere felles situasjonsbilde



Okt./nov.

Nettverk for infrastruktur

Faglig drøfting av prioriteringsoppdrag



29. okt

Politisk partnerskap

Orientering om prioriteringsoppdraget og status statsbudssjettet



25. nov

Hovedutvalg samferdsel

Innspillsmøte



Nov.

Nettverk for infrastruktur

Faglig drøfting og kunnskapsgrunnlag
Egne møter med havner



10. des

Politisk partnerskap

Innspillsmøte
Innspill fra kommuner, transportvirksomheter og interesseorg til Vestfolds prioriteringer i kommende NTP



Jan/feb

Politisk sak møterekke 1 VFK

Prioriteringer og argumentasjon
Grunnlag for regionale dialogmøter



Vår

Politisk partnerskap

Orienteringer både administrativt og politisk utover våren*



Vår

Regionale dialogmøter

Innretning og tidspunkt er uavklart



Juni?

Politisk sak: høringsinnspill

Fylkestinget vedtar Vestfolds høringsinnspill

Detaljer av prosessen og tidsplan må tilpasses når statlige frister og innretning er kjent.



= Politisk partnerskap



= Nettverk for infrastruktur



= Vestfold fylkeskommune



FÆRDER
KOMMUNE
...med vand i seglet



Holmestrand
kommune



HORTEN
KOMMUNE



Larvik
kommune



TØNSBERG
KOMMUNE



SANDEFJORD
KOMMUNE



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

Sak 3) Regional plan for areal- og kraftkrevende virksomhet – planforslag og handlingsprogram

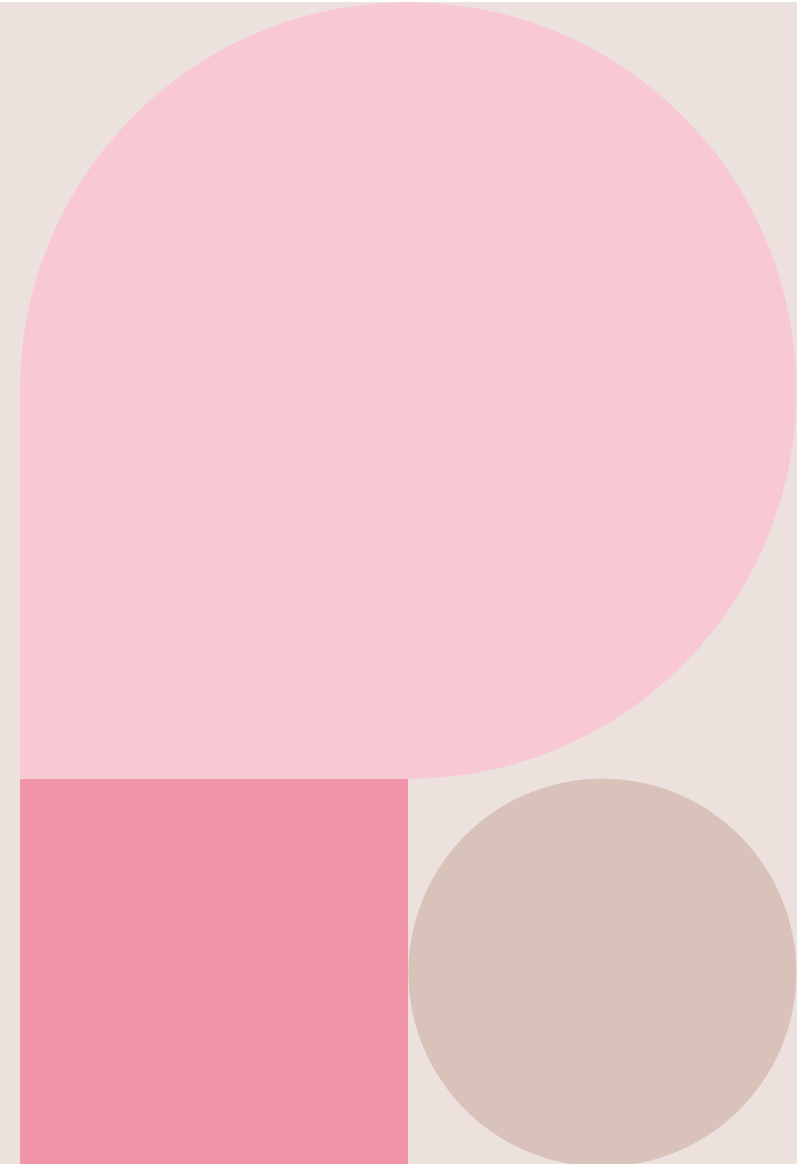


Vestfold
FYLKESKOMMUNE

Regional plan for areal- og kraftkrevende virksomhet

Forslag til plan og handlingsprogram

Mikael A. Sætre, prosjektleder, Politisk partnerskap Vestfold 24.09.26



Agenda

Bakgrunn

- Behov for planen og formål
- Hvordan har vi gått frem for å lage planforslaget?

Hovedfunn i kunnskapsgrunnlaget

- Energisystemet i Vestfold nå og mulighetene i fremtiden
- Næringsutvikling og kraftkrevende næring i Vestfold
- Nedbyggingsregnskap for Vestfold 2010-2025

Planens vurderinger og innhold

- Vurderinger og veivalg
- Mål og innsatsområder
- Gjennomføring av planen



Behovet for planen

- **Historisk** – reaktivt og «oppstykket» energiplanlegging – fristilt fra regional og kommunal planlegging og næringsutvikling
 - **Nå:** kraftig økt etterspørsel etter kraft, nettkapasitet og arealer til dette → Fornybar energi, nettutbygging og kraftkrevende virksomhet
- I Vestfold kommer dette særlig i form av mange initiativer for bakkemontert solkraft og kraftkrevende virksomhet rundt
- Samtidig – svært lav selvforsyning av energi (~4 %) i Vestfold
 - Men også svært verdifulle arealer – landets beste jordbruksområder, unike natur- og kystlandskap m.m.
 - Behov for skjerpet beredskap og klima- og naturkrise
- **Vestfold trenger en plan som ser fremover, og som ser energi, næring og arealbruk i sammenheng**





Planens **formål** og **rammer**

Formål:

- Undersøke mulighetene for verdiskaping *innen areal- og kraftkrevende virksomheter*
- *Avdekke potensiale og sette mål for ny fornybar energiproduksjon*, andre energiløsninger og effektiv energibruk (f. eks spillvarme)

Rammer for planarbeidet

- Hensyn til natur, miljø, jordvern og klima skal sikres (jf. prinsippvedtak om at allerede nedbygd areal skal vurderes først)
- Altså skal vi forsøke å: *samordne planlegging av energiproduksjon, kraftnettet og kraftkrevende virksomhet, innenfor bærekraftige rammer*



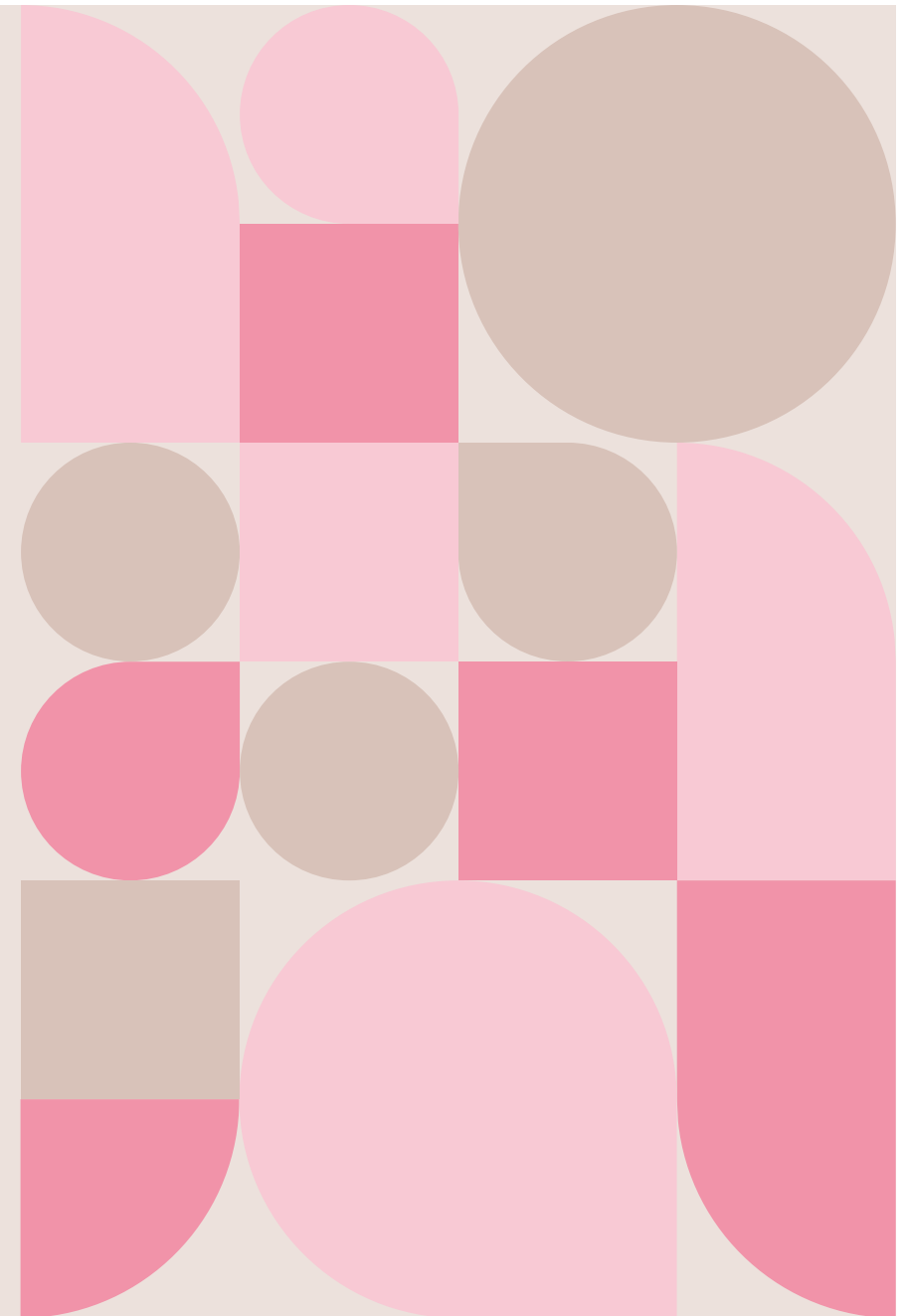
Foto: Statens Vegvesen og Hafslund



Hva har vi gjort for å oppnå formålet innenfor rammene?



Hovedfunnene i kunnskapsgrunnlaget





Energimuligheter i Vestfold

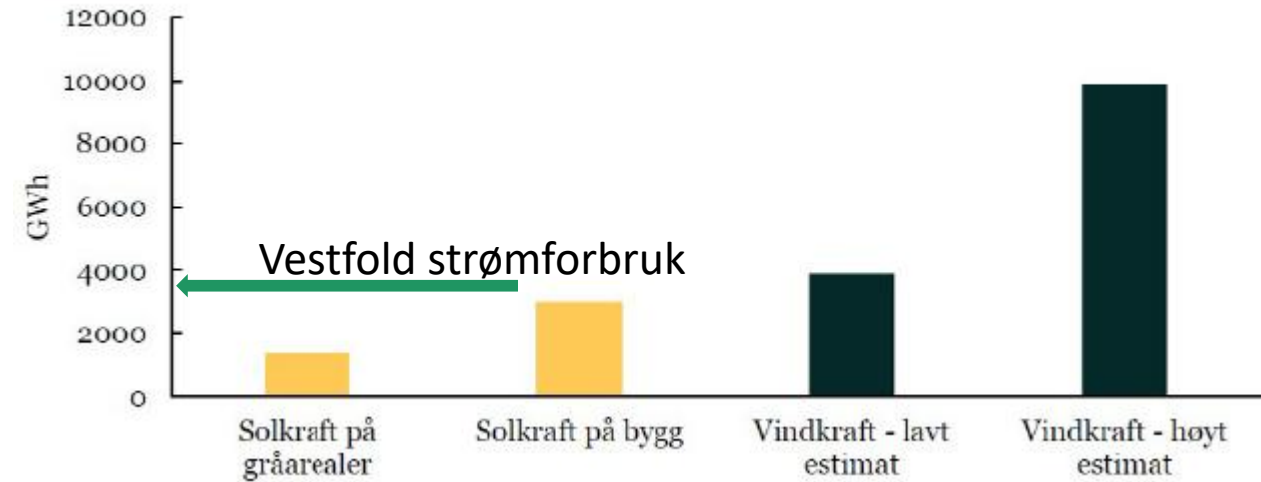
Vestfold i dag:

- Lav selvforsyning av energi (~4 %) – avhengig av overføring, via et overbelastet nett, særlig for større prosjekter → Nett den mest kritiske flaskehalsen

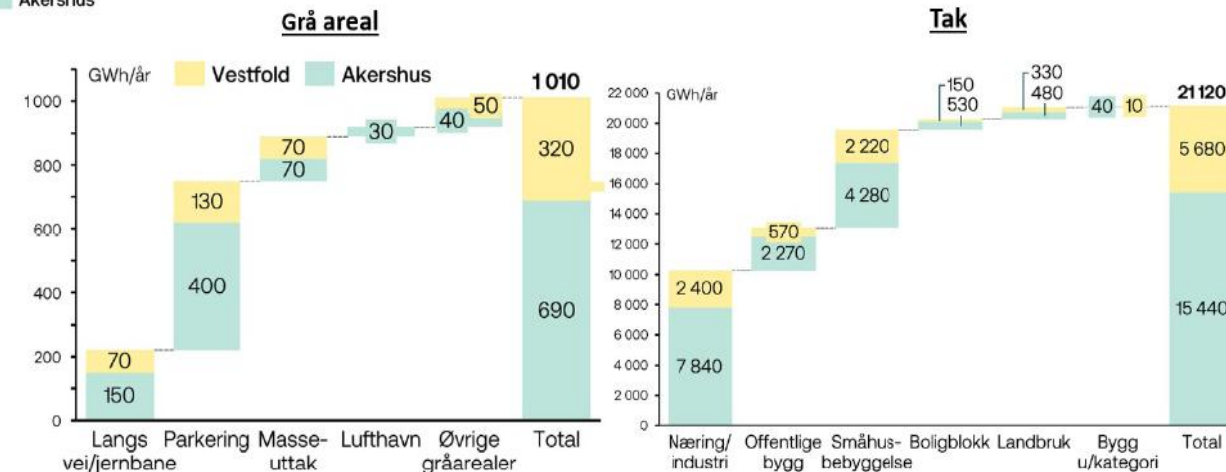
Potensiale for produksjon: Til sammen stort, gjennom *flere ulike energiløsninger*

- **Solkraft største *realistiske potensial***, særlig på tak og grå areal hvor konfliktene er få → ca. 90 % av fylkets behov gjennom antatt lønnsomme investeringer på slike areal
- **Vind** – svært høyt *teknisk potensial*, men lite realistisk?
- **Bio- og termisk energi** – store biologiske ressurser fra land- og skogbruk → allerede etablert sirkulær verdikjede for biogass med gode muligheter for videreutvikling
- **Energieffektivisering** – 10-20 % av fylkets energiforbruk kan spares, uten konflikt – men lønnsomhet/insentiv...?

Teknisk potensial for sol- og vindkraft i Vestfold



Vestfold
Akershus



Figur 15: Kartlagt potensial for solkraft på tak og grå arealer i Vestfold (gult) og Akershus (blått) fordelt etter type bygg og areal.

Kilde: Hafslund rådgivning 2026.

Næring i Vestfold og mulighetene for kraftkrevende næring

Næringslivet i Vestfold i dag:

- Bred næringsstruktur, relativt lav andel sysselsetting i næringer med høy verdiskaping per ansatt
- God vekst og videre potensial i kunnskapsbaserte næringer, særlig teknologi og elektronikk
- Få areal- og kraftkrevende virksomheter per i dag

Vestfolds handlingsrom

- **Styrker:** eksisterende industri med høy kompetanse, biologiske ressurser og betydelige tak- og gråarealer
- **Begrensninger:** arealer, nettkapasitet og egen energiproduksjon
- **Mulighet:** høyere verdiskaping og bedre ressursutnyttelse gjennom videreutvikling av eksisterende næringsliv, sirkulær økonomi og industrielle symbioser
- Ulike typer kraftkrevende virksomhet gir ulik **verdiskaping, sysselsetting og belastning på kraft- og arealressurser**

- Begrensede ressurser tilsier at vi bør vurdere *hva vi bruker kraft og arealer på* – ikke bare hvor mye vi kan utvikle

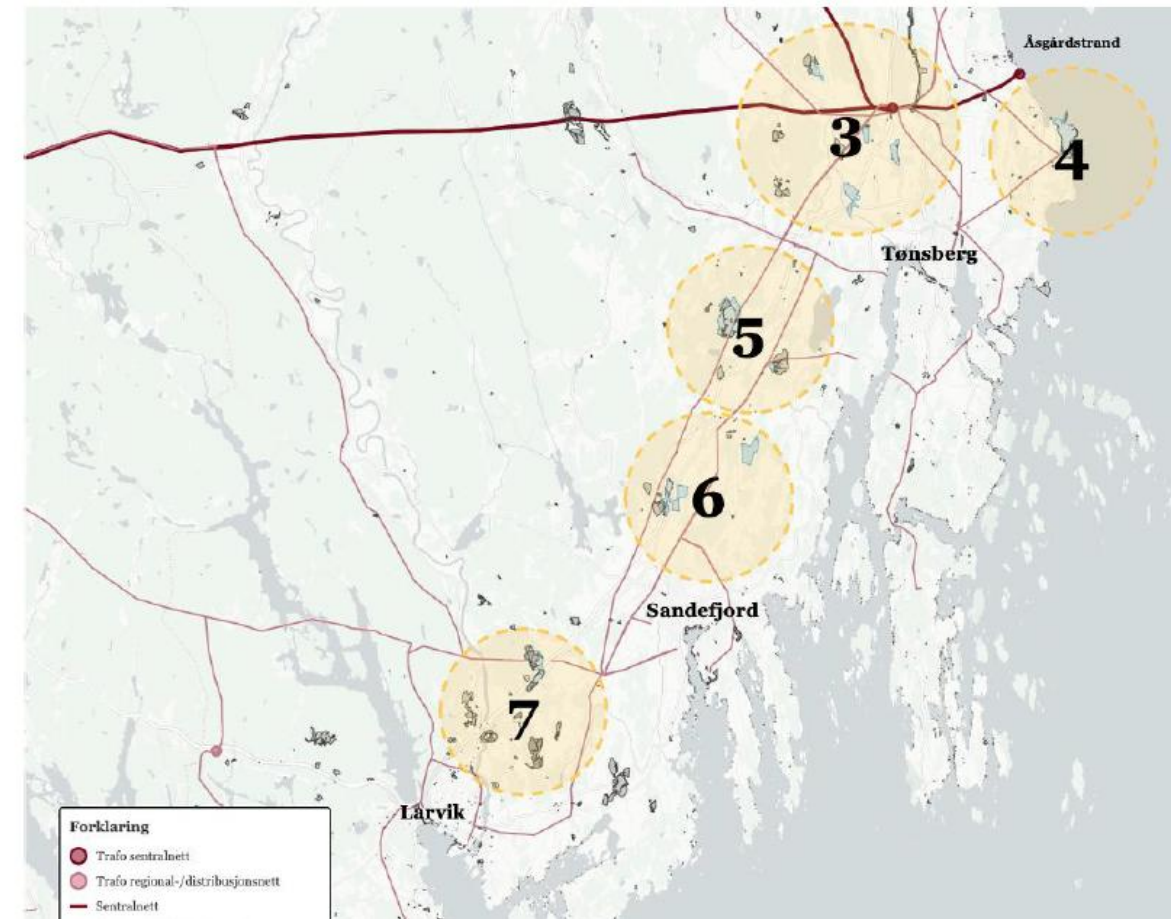
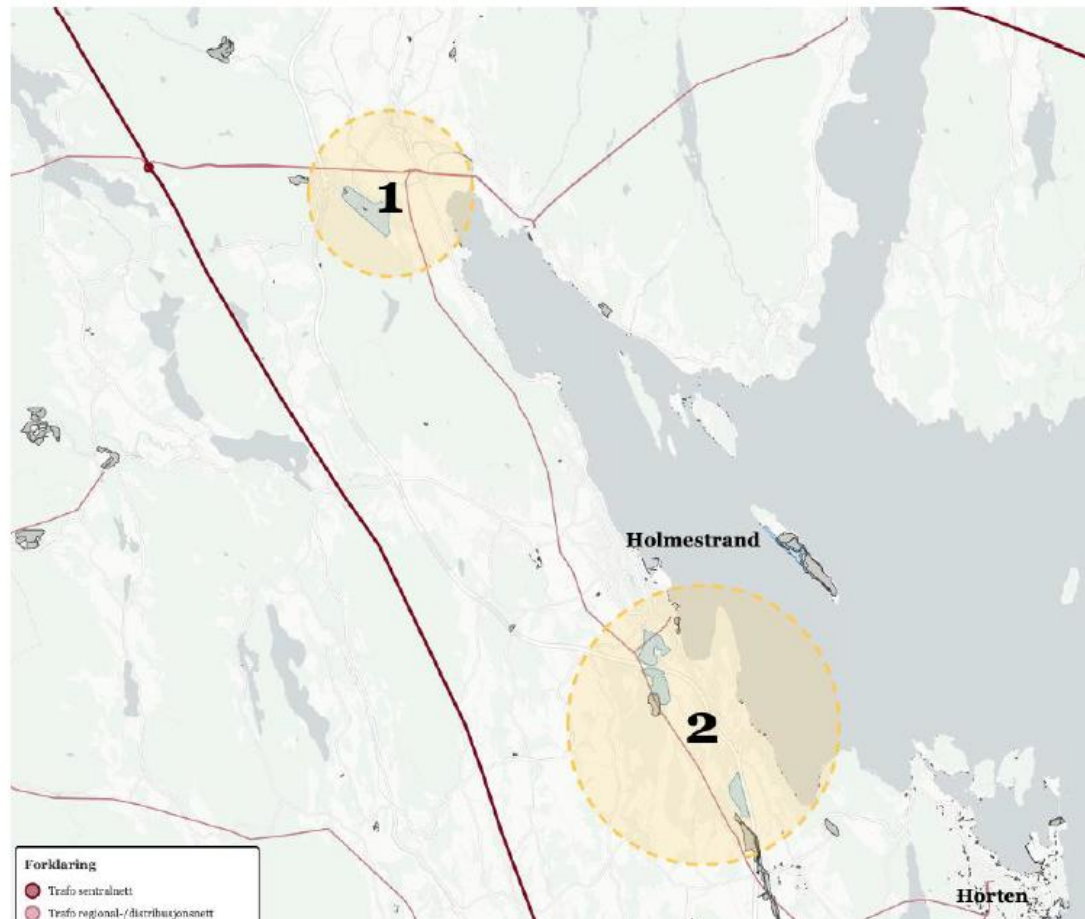
→ Hva gir høyest mulig samfunnsnytte med lavest mulig ressursbruk/konsekvenser?





Potensielle energiknutepunkter

Figur 1-4: Oversikt over identifiserte energiknutepunkter





Bit-for-bit nedbygging i Vestfold de siste 15 årene

Nedbyggingsregnskap for Norge (NINA): Ca. 12 700 dekar natur og friluftsområder 2018-2024 i Vestfold → Ca. 5 dekar per dag

Kartlegging av karbonrike areal (NIBIO): Ca. 17 000 dekar karbonrike areal nedbygd mellom 2010-2025 (NIBIO) ~ Utgjør størrelsen til ca. 70 % av Tjøme ~ 95 % skog

Totalt: ca. 15 000-20 000 dekar natur mellom 2010-2025

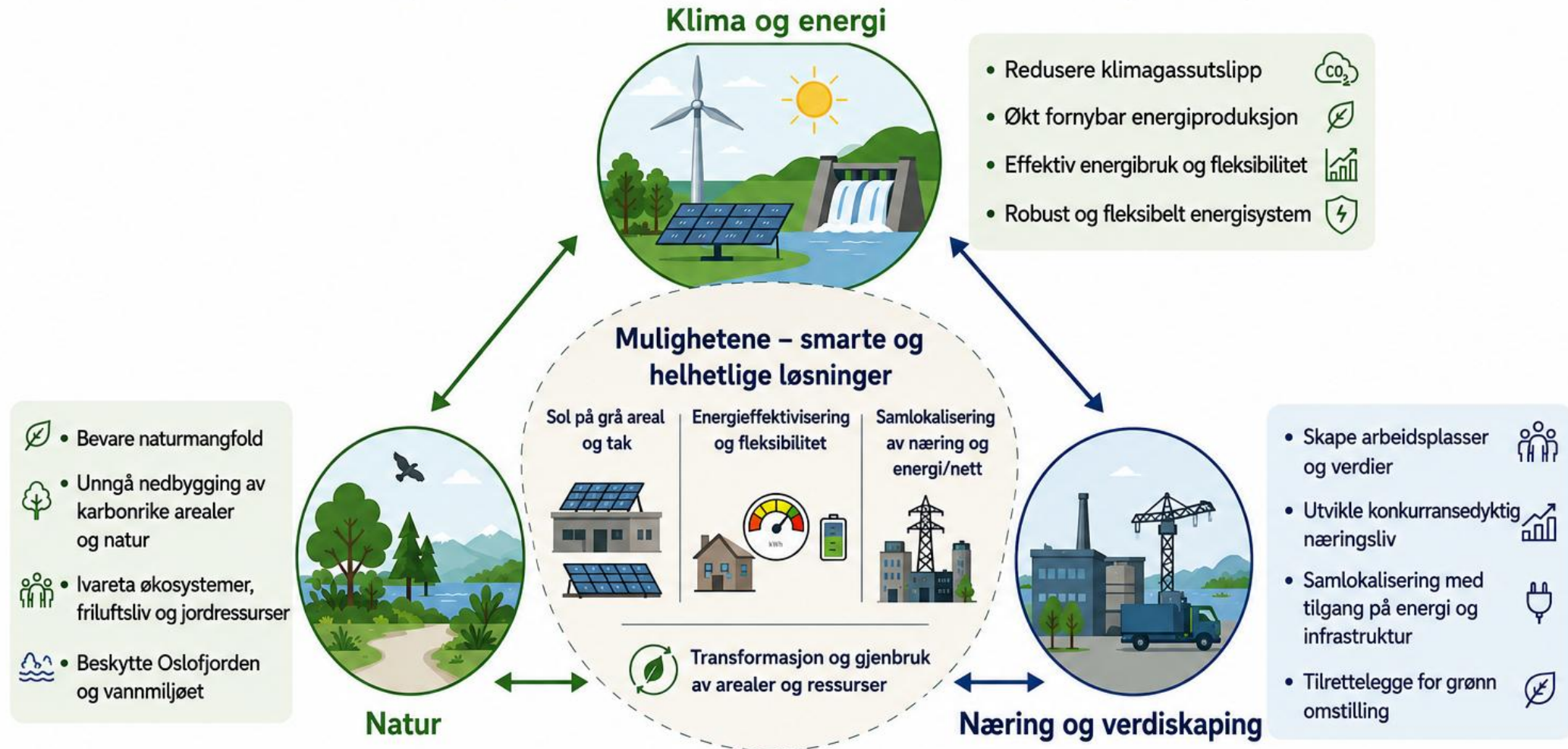
- Norge har høyest nedbyggingsrate per innbygger i Europa (NRK/NINA 2025) og Vestfold høyeste andel naturtap av fylkene (NINA 2026)
- Gir arbeidsplasser, verdiskaping, boliger og infrastruktur m.m.
- Men samtidig stadig økende negative konsekvenser for Oslofjorden, vannkvalitet, natur, karbonbinding, matsikkerhet og beredskap...



Foto: NRK/NINA

Trilemmaet mellom klima/energi, natur og næring

Hvordan utvikle Vestfold på en måte som ivaretar klima- og energiomstilling, naturmangfold og naturressurser – og samtidig skaper verdier og arbeidsplasser?



Balansen mellom klima/energi, natur og næring er avgjørende for å sikre både dagens behov og framtidige generasjoners muligheter.



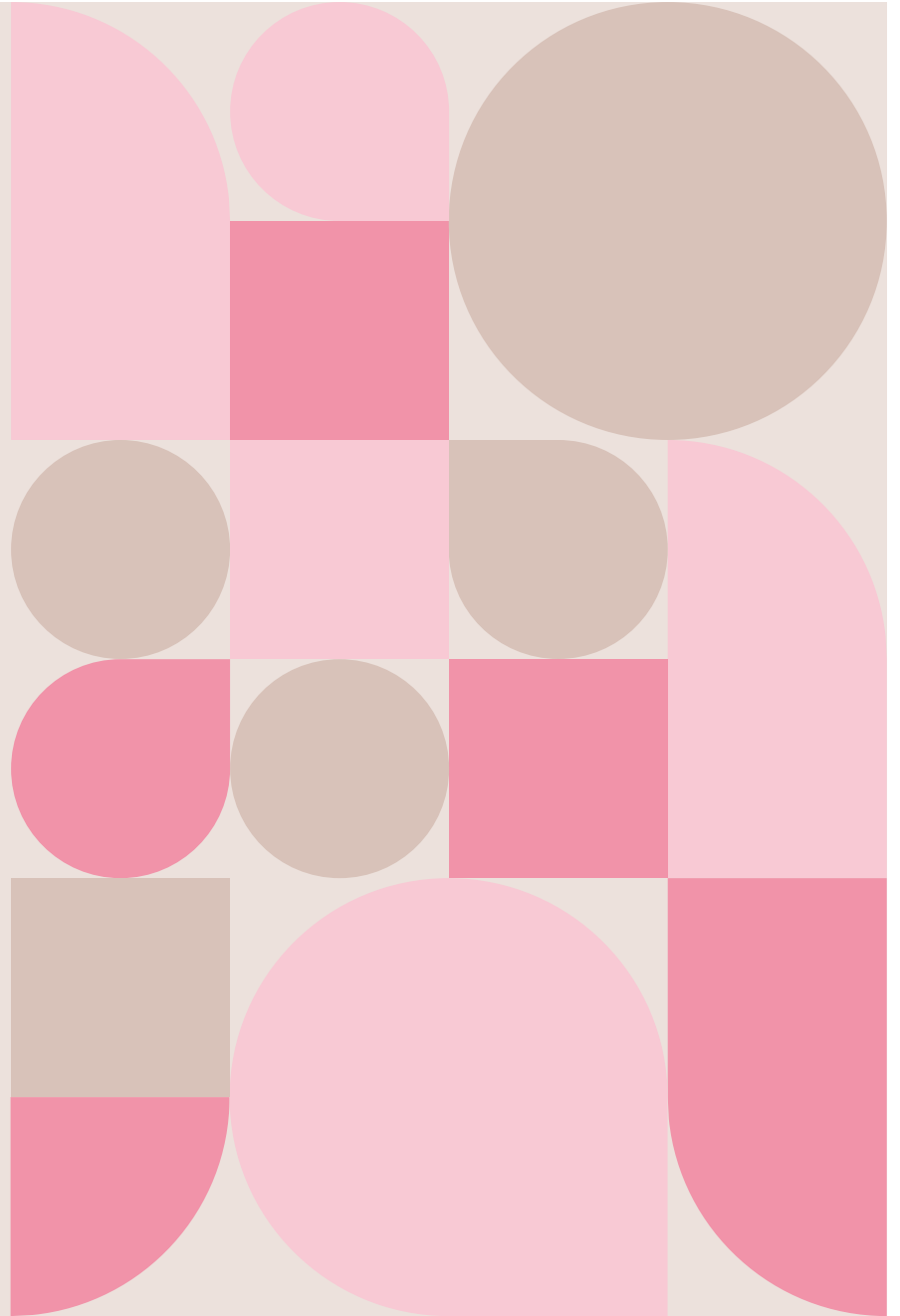
Helhetlig og samordnet planlegging • Kunnskapsbaserte beslutninger • Samarbeid på tvers

Vurderinger - Altså har vi funnet ut at...

1. **Nettkapasitet er den mest kritiske flaskehalsen på kort sikt**, men produksjon og energieffektivisering blir stadig viktigere på sikt → Men viktigst: En må se på helheten i energisystemet
2. **Potensiale for energiproduksjon i Vestfold er stort, men komplekst og med tydelige begrensninger** – vi bør derfor se på flere løsninger samtidig som kan utfylle hverandre og som oppnår mål i flere dimensjoner
3. **Næringslivet i Vestfold er variert og robust, samtidig som vi har begrensninger i areal og energi** – derfor bør areal-, ressurs og energieffektive løsninger vurderes
4. **Vestfold har hatt betydelig naturtap siste 15 år**. Dette innebærer konsekvenser på flere områder og økt risiko for samfunnet, spesielt i lys av klimaendringer

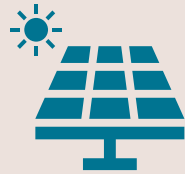
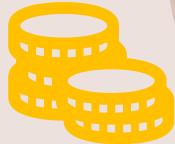


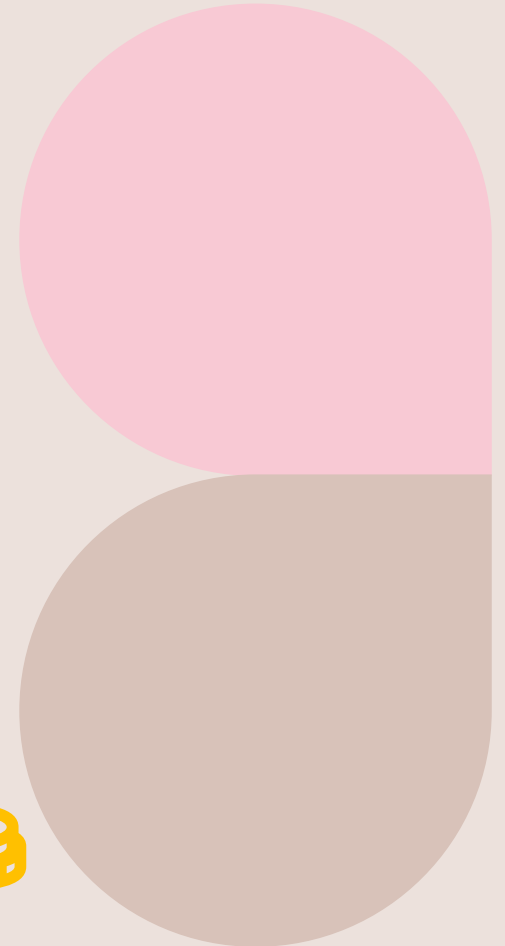
Mål og innsatsområder



Planens mål – sikre vekst, utvikling og balanse

Overordnet mål: *Planen skal bidra til økt verdiskaping og grønn omstilling i Vestfold*

1. Helhetlig planlegging av energisystemet 
2. Økt selvforsyning av fornybar energi i Vestfold 
3. Prioritert og målrettet utvikling av kraftnettet 
4. Effektiv energibruk og utvikling av alternative energibærere 
5. Økt verdiskaping gjennom effektiv ressursutnyttelse 
6. Utnytte allerede nedbygd areal 

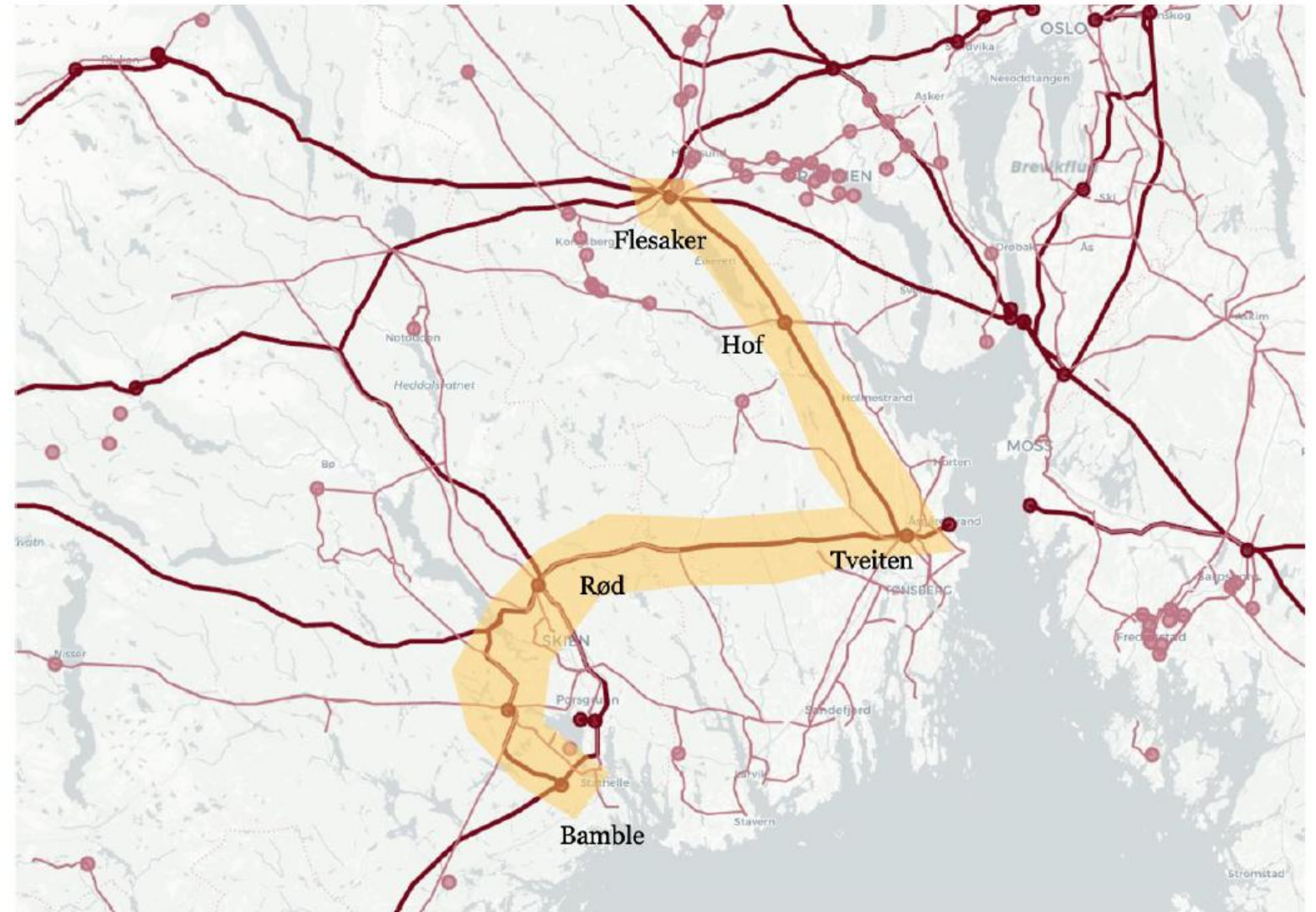




Vestfold
FYLKESKOMMUNE

Transmisjons- og regionalnettet – “riks- og fylkesveiene for kraft”

Figur 2-8: Oversikt over sentral- og regionalnettet i Vestfold og tilgrensende områder.



Gjennomføring av planen

- Regional plan skal legges til grunn for regionale myndigheters virksomhet og for kommunal planlegging PBL § 8-2
- Men dette skjer ikke av seg selv...
 - Forutsetter samarbeid og styrket dialog mellom fylkeskommunen, kommunene, energimyndigheter, nettselskaper og næringsliv



Handlingsprogrammet og foreslåtte tiltak



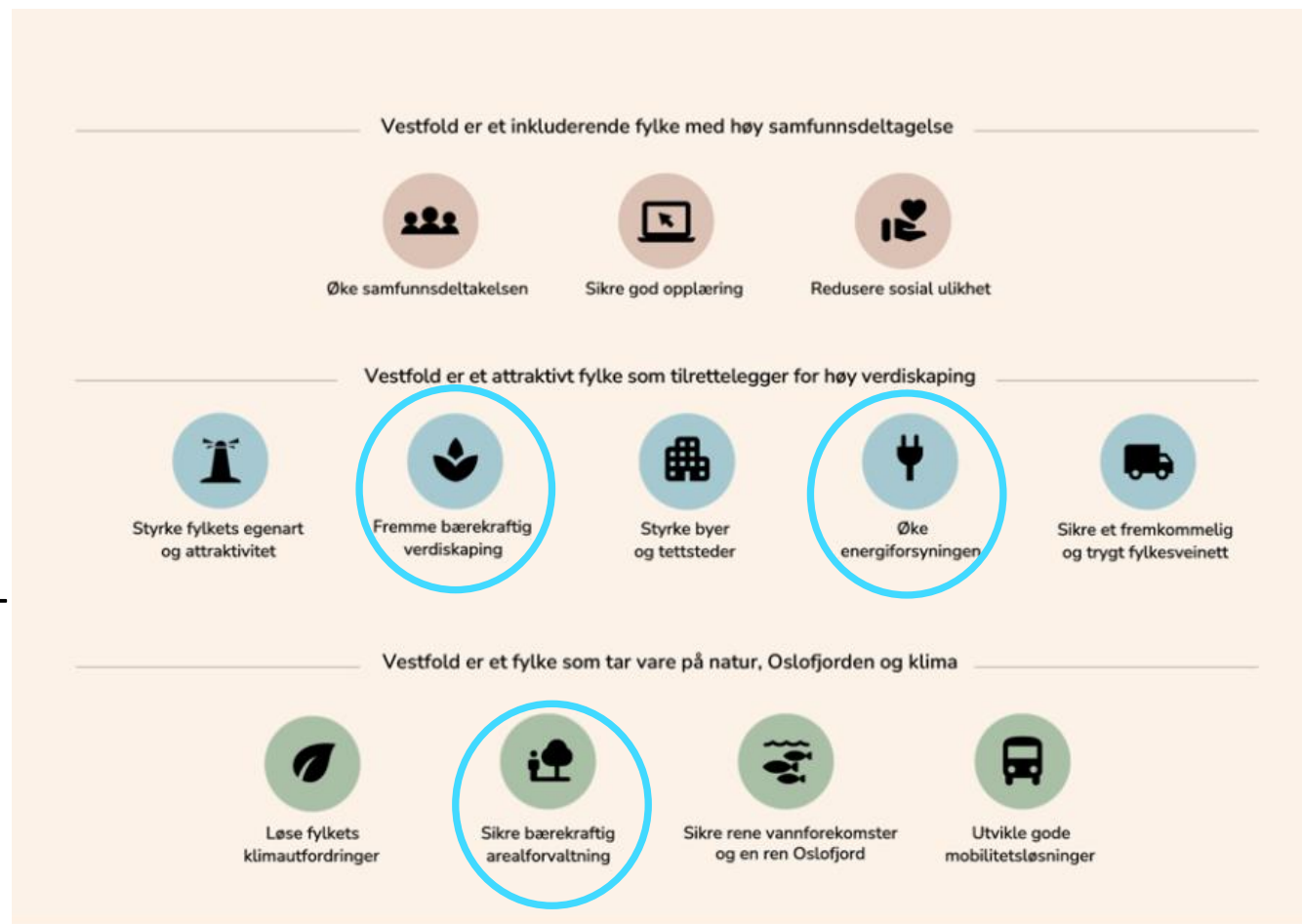
- *Skal omsette mål og innsatsområder til konkrete handlinger, både fra fylkeskommunen selv og gjennom samarbeidspartnere*

Stort fokus på:

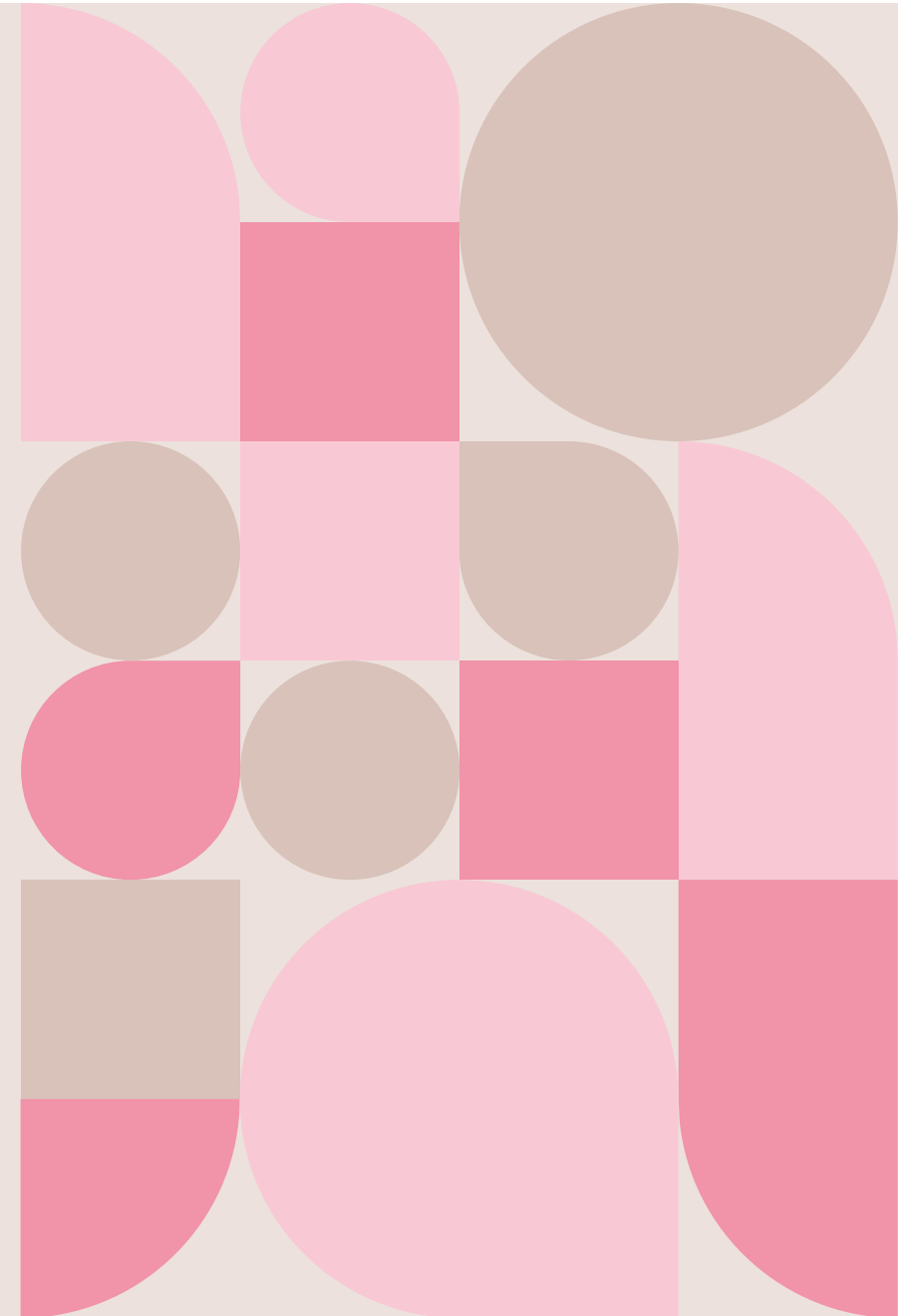
→ **Videreutvikling av kunnskap**, f. eks potensiale til alternative energikilder og videreutvikling av kunnskap om solkraft på grå arealer og tak

→ **Samarbeidsformer** med kommuner, energimyndigheter, nettselskap og næringsliv – f. eks *Samarbeidsarena for energi*

→ **Pilotprosjekter** som viser vei, f. eks solkraft på parkeringsplass og kombinert matproduksjon og solenergi på grått areal



**Planforslag og handlingsprogram
er nå på høring frem til 01.
desember!**





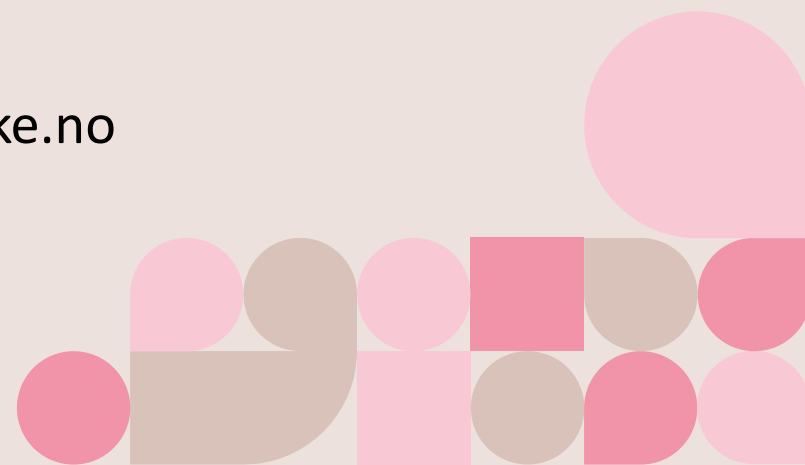
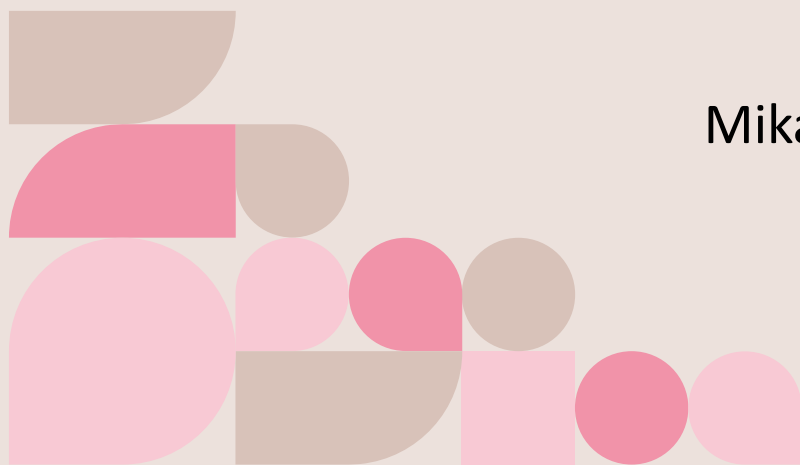
Vestfold

FYLKESKOMMUNE

Takk for meg!

Mikael.andreas.satre@vestfoldfylke.no

vestfoldfylke.no



PAUSE

Inkludert enkel bevertning



FÆRDER
KOMMUNE
...med vann i segling



Holmestrand
kommune



HORTEN
KOMMUNE



Larvik
kommune



TØNSBERG
KOMMUNE



SANDEFJORD
KOMMUNE



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

Sak 4) Evaluering av samarbeidsavtalen

Utsatt sak fra partnerskapets møte 20. august.
Sak utsatt grunnet tid til rådighet innenfor avtalt
møtetid.

Samarbeidsavtalen for politiske partnerskap for samarbeid mellom kommunene i Vestfold og Vestfold fylkeskommune, ble signert i Sandefjord 20. juni 2025, etter at samarbeidsavtalen var vedtatt av samtlige kommunestyrer og av fylkestinget våren 2025.

18. Signering

Samarbeidsavtalen signeres av den enkelte ordfører og fylkesordfører, jfr. kommuneloven § 6-1 andre ledd.

Sandefjord 20. juni 2025.

Dato: [...]

Færder kommune v/ ordfører

Holmestrand kommune v/ ordfører

Horten kommune v/ ordfører

Vestfold fylkeskommune v/ fylkesordfører

Larvik kommune v/ ordfører

Sandefjord kommune v/ ordfører

Tønsberg kommune v/ ordfører



Sakens bakgrunn

- I samarbeidsavtalens pkt 15 Evalueringer, heter det at samarbeidsavtalen evalueres årlig.
- I samarbeidsavtalens pkt 14 Endringer, heter det at samarbeidsavtalen kan endres ved enighet mellom partene. Dersom samarbeidsavtale endres/oppdateres, skal det iht avtalen gjennomføres politisk behandling med vedtak i kommunene/fylkeskommunen, før ordførerne signerer på nytt.
- Fylkestinget i Vestfold behandlet i møtet 16. juni sak 66/26 Referatsak - Politisk partnerskap for samarbeid mellom kommunene i Vestfold og Vestfold fylkeskommune, møte 28. mai 2026, og fattet slikt vedtak:
Referatsaken tas til orientering.
Det bes om en sak om sammensetning av partnerskapet. Det er ønskelig at stortingsbenken fra Vestfold blir medlem av partnerskapet.





Administrasjonens anbefaling – enkel evaluering blant partnerskapets medlemmer ved oppnevnte representanter

Det opprettes et enkelt Forms skjema som gir det enkelte medlem mulighet for å gi innspill til:

1. Samarbeidsavtalens punkter som omhandler pkt 2 Medlemmer, pkt 3 Formålet med partnerskapet, pkt 7 Representasjon.
2. Fritekstfelt for “Partnerskapets forbedringsområder”
3. Fritekstfelt for “Hva partnerskapet har lyktes med”
4. Fritekstfelt for “Andre tilbakemeldinger”, som gir den enkelte en åpen mulighet for å gi generelle tilbakemeldinger til selve samarbeidet.

Målgruppe

- Partnerskapets medlemmer representert ved ordfører/varaordfører og leder for mindretall - 21 politiske representanter
- Administrasjon representert ved kommunedirektørene / fylkesdirektør





Administrasjonens anbefaling – enkel evaluering blant partnerskapets medlemmer ved oppnevnte representanter

- Frist for innspill settes slik at innspill kan sammenfattes for helhetlig vurdering i partnerskapets møte 29. oktober
- Det iverksettes et forberedende administrativt arbeid for evaluering og revisjon for politisk behandling og vurdering ifm ny valgperiode høsten 2027.





FÆRDER
KOMMUNE
...med vand i søene



Holmestrand
kommune



HORTEN
KOMMUNE



Larvik
kommune



TØNSBERG
KOMMUNE



SANDEFJORD
KOMMUNE

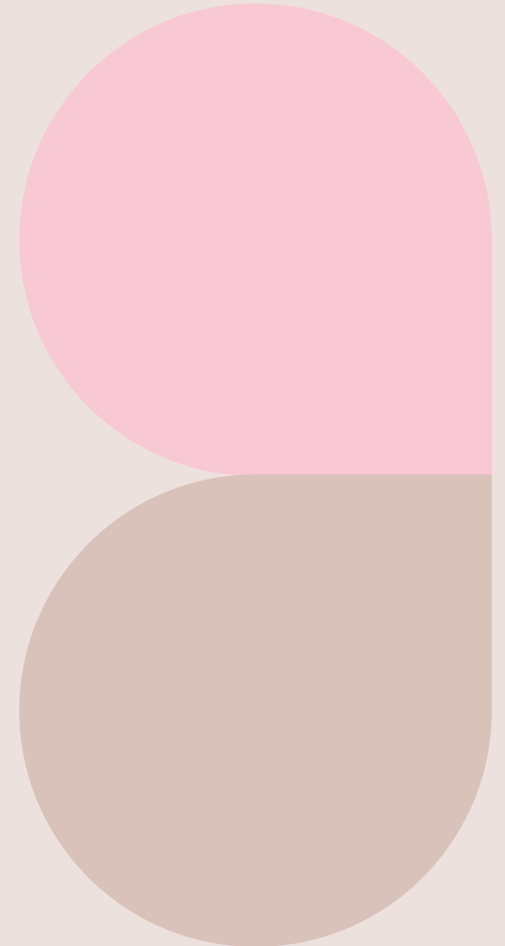


Vestfold
FYLKESKOMMUNE

Sak 5) Oppfølging etter Arendalsuka

Utsatt sak fra partnerskapets møte 20. august.

Sak utsatt grunnet tid til rådighet innenfor avtalt møtetid.





FÆRDER
KOMMUNE
...med vand i segel



Holmestrand
kommune



HORTEN
KOMMUNE



Larvik
kommune



TØNSBERG
KOMMUNE



SANDEFJORD
KOMMUNE



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

Sak 6) Innspill fra stortingsrepresentantene - Vestfoldbenken



FÆRDER
KOMMUNE
...med vand i segel



Holmestrand
kommune



HORTEN
KOMMUNE



Larvik
kommune



TØNSBERG
KOMMUNE



SANDEFJORD
KOMMUNE



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

Sak 7) Eventuelt

-

-

Neste møte i partnerskapet er 29. oktober 2026

Hovedtema:

Forslag til statsbudsjett 2027, påvirkningsarbeid og høringer i komiteene

Nettverk for verdiskaping og arealplanlegging

- Partnerskapet

- NHO v/Kristin Saga
- LO v/ Irene Bordier Haukedal
- IN v/ Anniken Fægri Damm-Larsen
- USN v/ Pia Cecilie Bing-Jonsson, rektor
- Start i Vestfold v/ Merete Østerud
- Visit Vestfold v/ Ellen Larsen
- Electronic coast v/ Daglig leder Linn Fagerberg
- Tønsberg og Færder næringsforening v/ Vivil Hunding Strømme
- Sandefjord næringsforening v/ Ingebjørg Tollnes
- Holmestrand næringsforening v/ Nina Wergeland
- Horten næringsforum v/ Sara Ajzenhamer-Selnes
- Larvik næringsforening v/ Randi Humborstad

- Administrasjon

- Vestfold fylkeskommune ved direktør for samfunnsutvikling Silje Vaadal
- Jørgen Johansen, virksomhetsleder, Larvik kommune
- Jan Erik Hvidtsten, næringssjef, Sandefjord kommune
- Torunn Årset, kommunalsjef, Tønsberg kommune
- Tron Myren, kommuneplanlegger, Færder kommune

Nettverk for infrastruktur

- Partnerskapet

- NHO v/Kristin Saga
- LO v/ Irene Bordier Haukedal
- Jernbanedirektoratet v/Sefrid Jakobsen
- Statens vegvesen v/Olav Uldal (stedfortreder for Roar Midtbø Jensen)
- Bane Nor v/Fredrik Haga

- Administrasjon

- Vestfold fylkeskommune ved direktør for samferdsel Gunnar Berg Treidene
- Jørgen Johansen, virksomhetsleder, Larvik kommune
- Jan Erik Hvidtsten, næringssjef, Sandefjord kommune
- Sindre Væren Rørby, kommunalsjef, Sandefjord kommune
- Magnus Martin, virksomhetsleder, Tønsberg kommune

