



**Arkivsak**

26/08258-2

**Saksbehandler**

Linda Carolina Ehnmark

**Saksgang**

Hovedutvalg for samferdsel

Fylkestinget

**Møtedato**

03.06.2026

16.06.2026

## Høring - Godsstrategi til Nasjonal Transportplan 2029-2040

### Innstilling fra fylkesdirektøren

1. Vestfold fylkeskommune tar godsstrategien til orientering som et kunnskapsgrunnlag i arbeidet med Nasjonal transportplan 2029–2040. Prioriteringer og konkrete tiltak må vurderes i den videre NTP-prosessen.
2. Vestfold fylkeskommune mener godsstrategien gir korridoren Oslo–Stavanger en for lav prioritering sett i lys av at korridoren betjener flere av landets største by- og arbeidsmarkedsregioner, sentrale nærings- og havneområder samt nasjonale og internasjonale godsstrømmer.
3. Vestfold fylkeskommune mener potensialet i Vestfoldbanen for både person- og godstransport må utnyttes bedre, og at det må legges til rette for kapasitetsøkende tiltak som kan gi synergier mellom person- og godstransport, både på kort sikt og i et 2050-perspektiv.
4. Vestfold fylkeskommune mener Vestfoldbanen bør inngå i en tiltakspakke og videre utredninger, tilsvarende den som anbefales for Sørlandsbanen i godsstrategien.
5. Vestfold fylkeskommune mener korridoren Oslo–Stavanger må anerkjennes som en utenlandskorridor med koblinger til Jylland og det europeiske kontinentet via havner i Sør-Norge (Grønn Jyllandskorridor). Samfunnsøkonomiske analyser må også vektlegge europeisk merverdi, grensekryssende transportstrømmer og potensialet for økt gods på bane gjennom intermodale løsninger mellom sjø og bane.
6. Vestfold fylkeskommune mener godsstrategien må legge til grunn potensialet for godsoverføring knyttet til Larvik havn som et intermodalt knutepunkt med jernbanetilknytning og en strategisk funksjon i samspillet mellom sjø, bane og vei.
7. Vestfold fylkeskommune mener at godsterminalen som er under etablering på Kopstad bør vurderes som et framtidig multimodalt knutepunkt med potensial for avlastning og redundans for Oslo/Alnabru.
8. Vestfold fylkeskommune vil å trekke fram betydningen av den grensekryssende korridoren Oslo–Stavanger/Jylland for sivil beredskap og redundans.
9. Vestfold fylkeskommune viser til at Vestfoldbanen, som del av jernbanenettet og de tilknyttede havnene i Oslofjorden, er utpekt som en strategisk korridor for militær

mobilitet. Vestfold fylkeskommune mener derfor at Vestfoldbanen og den tilknyttede Larvik havn må vurderes for tiltak som kan møte framtidige behov og krav knyttet til både sivil og militær beredskap.

10. Vestfold fylkeskommune mener det er behov for en statlig strategisk korridorutredning av den grensekryssende og multimodale korridoren Oslo–Stavanger/Jylland, på tvers av sjø og bane, med vekt på samspillet mellom persontransport, godstransport, sivil forsyningssikkerhet og militær mobilitet. Vestfold fylkeskommune mener det samtidig bør etableres en formell dialog mellom norske og danske myndigheter om utviklingen av Grønn Jyllandskorridor.

## **Sammendrag**

Jernbanedirektoratets godsstrategi er utarbeidet som del av kunnskapsgrunnlaget for Nasjonal transportplan 2029–2040 og vurderer utviklingen i godstransport på jernbane fram mot 2050. Saken redegjør for relevante deler av godsstrategien og foreslår innspill fra Vestfold fylkeskommune til det videre arbeidet med NTP 2029–2040.

Vestfold fylkeskommune mener korridoren Oslo–Stavanger er gitt for lav prioritet i godsstrategien sett i lys av korridorens betydning for by- og arbeidsmarkedsregioner, næringsliv, havner samt nasjonale og internasjonale godsstrømmer. Fylkeskommunen mener Vestfoldbanen må vurderes i et helhetlig perspektiv for både person- og godstransport og inngå i videre tiltaksvurderinger og utredninger for korridoren.

Vestfold fylkeskommune mener videre at korridoren Oslo–Stavanger/Jylland i større grad må anerkjennes som en grensekryssende og multimodal transportkorridor med koblinger til Danmark og det europeiske kontinentet gjennom havner og sjøforbindelser i Sør-Norge (Grønn Jyllandskorridor). Fylkeskommunen viser samtidig til potensialet for økt godsoverføring gjennom intermodale løsninger mellom sjø og bane, herunder Larvik havn som intermodalt knutepunkt med jernbanetilknytning og Kopstad-terminalen som framtidig multimodalt knutepunkt.

Vestfold fylkeskommune ønsker også å trekke fram betydningen av korridoren Oslo–Stavanger/Jylland for samfunnssikkerhet, sivil beredskap, forsyningssikkerhet, redundans og militær mobilitet. Fylkeskommunen viser til at Vestfoldbanen og de tilknyttede havnene i Oslofjorden er utpekt som strategiske korridorer for militær mobilitet.

## **Bakgrunn og saksgang**

Godsstrategien er ett av flere kunnskapsgrunnlag utarbeidet av Jernbanedirektoratet som del av arbeidet med neste Nasjonal transportplan (NTP). Strategien vurderer utviklingen for godstransport på jernbane i et 2050-perspektiv, og hvilken tilrettelegging som er nødvendig i de ulike transportkorridorene.

Fylkeskommunen har fått utsatt frist til 19. juni. Forslag til høringsuttalelse fra Vestfold fylkeskommune behandles av hovedutvalg for samferdsel og vedtas av fylkestinget.

## **Saksopplysninger**

### **Regionale føringer og grunnlag for innspillet**

Vestfold fylkeskommunes innspill bygger på Vestfoldplanen (2024), Regional plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold (2015) og tidligere innspill til Nasjonal transportplan knyttet til bane, gods og havn.

Den regionale godsplanen legger blant annet til grunn utvikling av Jyllandskorridoren som nasjonal hovedåre for godstransport, styrking av godstransport på Vestfoldbanen, Bratsbergbanen og Sørlandsbanen, videreutvikling av havnesporene i Brevik, Larvik og på Herøya, samt langsiktig sikring av arealer og infrastruktur for havner og logistikk.

Det vises videre til Godskonsept Vestfold og Telemark, et samarbeidsprosjekt mellom jernbaneetatene, havnene, fylkeskommunene og industrien om utvikling av regionale godsløsninger som binder sjø, bane og varestrømmer sammen.

Fylkeskommunen har over tid vært en pådriver for utviklingen av en kapasitetssterk jernbane, overføring av gods fra vei til sjø og bane, samt utviklingen av Jyllandskorridoren gjennom regionale og internasjonale faglige og politiske samarbeid. Dette har også vært fulgt opp gjennom Interreg ØKS-prosjektet Grønn Jyllandskorridor i samarbeid med norske og danske partnere.

Fylkeskommunen har gitt innspill til godsstrategien gjennom prosjektet Grønn Jyllandskorridor og arbeid med Handlingsprogram for regional plan for intermodal godstransport for Vestfold og Telemark. Fylkeskommunen har også deltatt på informasjonsmøter i regi av Jernbanedirektoratet.

### **Kort oppsummering av godsstrategien**

Jernbanedirektoratets godsstrategi er utarbeidet som grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2029–2040 og analyserer jernbanens rolle i godstransportsystemet fram mot 2050.

Strategien legger vekt på at jernbanen er viktig for å nå transportpolitiske mål knyttet til klima, konkurransekraft, samfunnssikkerhet og beredskap. Samtidig understrekes behovet for robuste transporthsystemer og økt oppmerksomhet om militær mobilitet.

Strategien peker på at jernbanen har størst konkurransekraft der transportvolumene er store og avstandene lange, og at effektive intermodale terminaler og knutepunkter er avgjørende for videre vekst i gods på bane.

Strategien viser videre til at jernbanen har lav markedsandel på relasjoner med gode parallelle veiforbindelser, blant annet Oslo–Kristiansand og Oslo–Gøteborg. Dette knyttes til enkeltsporede strekninger, korte kryssingsspor, store stigninger og relativt lave hastigheter på jernbanen, mens de parallelle europaveiene i stor grad har motorveistandard.

Godsstrategien er strukturert rundt fem hovedtemaer:

- infrastrukturgrep i transportkorridorene
- marked og rammebetingelser
- samfunnssikkerhet og beredskap

- teknologi og innovasjon
- jernbanen som del av et intermodalt transportsystem

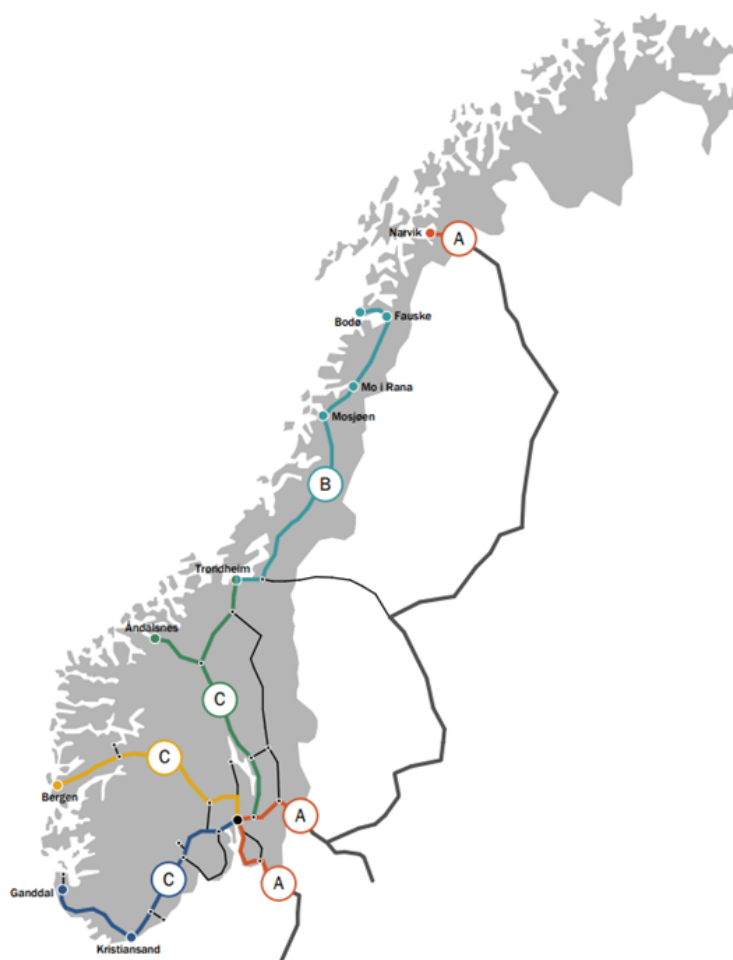
Strategien vurderer seks transportkorridorer, herunder korridoren Oslo–Stavanger, inkludert Vestfoldbanen, Bratsbergbanen og Sørlandsbanen. Grenlandsbanen har ikke vært del av arbeidet med godsstrategien.

### Infrastruktur og kapasitet i korridoren Oslo–Stavanger

Jernbanedirektoratet vurderer at flere korridorer har behov for ytterligere tiltak utover NTP 2025–2036. Godsstrategien vurderer at korridoren Oslo–Stavanger (herunder Sørlandsbanen), er en av korridorene der det er behov for ytterligere tiltak i et 2050-perspektiv.

Dagens NTP inneholder ikke kapasitetsøkende tiltak for godstrafikken i korridoren, samtidig som etterspørselen forventes å øke. Jernbanedirektoratet anbefaler derfor en tiltakspakke med kapasitetsøkende tiltak for flere og lengre tog i korridoren, samt ytterligere utredninger for å møte forventet vekst i etterspørselen.

Vestfoldbanen er imidlertid ikke omfattet av anbefalte tiltakspakker eller videre utredninger, som vist i figur 1.



Figur 1 Overordnet vurdering per transportkorridor Kilde: Godsstrategi for jernbanen

Figur 6-1 Overordnet vurdering per transportkorridor. A: NTP-porteføljen er tilstrekkelig i 2050-perspektiv. B: Behov for ytterligere tilrettelegging ut over NTP-porteføljen i 2050-perspektiv, underlag foreligger. C: Behov for ytterligere tilrettelegging ut over NTP-porteføljen i 2050-perspektiv, behov for ytterligere utredninger.

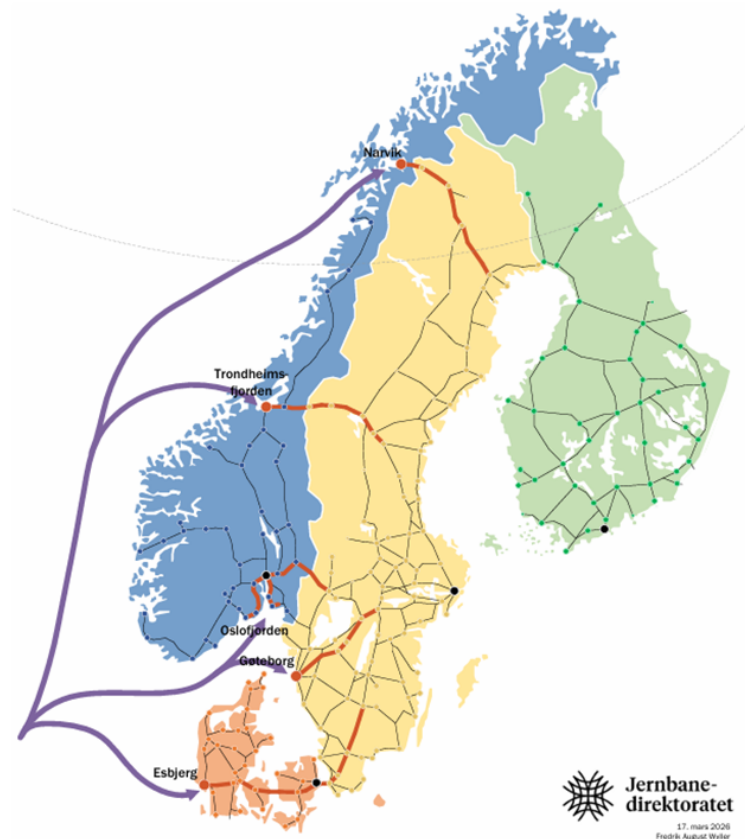
Jernbanedirektoratet legger til grunn at infrastrukturen på Vestfoldbanen, med dobbeltspor Drammen–Tønsberg, forbikjøringsmuligheter på Holmestrand og ny Horten stasjon, gir kapasitet for framtidig etterspørsel etter godstransport. I tilbudskonseptene inngår ett daglig kombitogpar til Larvik knyttet til grensekryssende godsstrømmer via Larvik havn.

### Samfunnsikkerhet og beredskap

Godsstrategien løfter fram samfunnssikkerhet, beredskap og militær mobilitet som sentrale transportpolitiske hensyn. Strategien viser til den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa, behovet for robuste transportsystemer og betydningen av redundans i transportinfrastrukturen.

I dialog med Forsvaret er korridoren Oslofjorden–Hallsberg pekt ut som en av tre prioriterte hovedkorridorer for militær mobilitet mellom Norge og østlige deler av Norden og Europa. Dette omfatter blant annet Vestfoldbanen, Kongsvingerbanen, Østfoldbanen og havner med jernbanetilknytning i Oslofjordområdet, herunder Larvik havn (se bilde nedenfor).

Samtidig gis korridoren Oslo–Stavanger samlet den laveste betydningen for samfunnssikkerhet og beredskap av de vurderte korridorene i godsstrategien.



*Figur 2 Utpekte havner og korridorer for allierte mottak Kilde: Godsstrategi for jernbanen*

### **Terminalstruktur og intermodale løsninger**

Godsstrategien peker på at terminalkapasitet og effektive intermodale løsninger er avgjørende for videre vekst i gods på bane. Strekningskapasitet må sees i sammenheng med terminalkapasitet.

Det vises til KVV Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet og behovet for supplerende kombiterminaler nær Oslo. Strategien peker samtidig på at markedet etterspør bedre koblinger mellom bane, sjø og vei.

Alnabru er i dag navet i det norske kombisystemet. Godsstrategien viser også til private initiativ for flere terminaler som kan få en avlastende rolle for Alnabru i framtiden, herunder den private godsterminalen på Kopstad i Horten. Det vises videre til at staten bør tilrettelegge for dette innenfor sitt ansvarsområde dersom terminalene kan realiseres med privat kapital.

Strategien viser også til Larvik havn som et eksempel på et kommunalt initiativ som kan bidra til overføring av gods fra vei til bane. Terminalen ved Larvik havn har fått driftstillatelse som flerbruksterminal og kan få en viktig rolle for transport mot Danmark og Sentral-Europa.

### **Europeisk regelverk og internasjonale transportkorridorer**

Godsstrategien omtaler TEN-T-nettet og ScanMed-korridoren som sentrale europeiske transportkorridorer. Strategien viser samtidig til betydningen av internasjonale transportrelasjoner og grensekryssende godsstrømmer for utviklingen av gods på bane i Norge.

Oslo–Stavanger korridoren behandles i hovedsak som en innenlandsk korridor, og ikke som en grensekryssende transportkorridor på samme måte som korridorene via Sverige (Oslo–Gøteborg/Sør-Sverige og Oslo/ Narvik/ Midt-Sverige).

Transportrelasjonene mot Danmark og Sentral-Europa via Larvik havn trekkes fram som viktige for utviklingen av kombimarkedet, dvs. den delen av godstransporten der ulike transportformer kan kombineres. Dette er et sentralt marked for å flytte gods fra vei til bane.

### **Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser**

Godsstrategien har i seg selv ingen direkte økonomiske, administrative eller juridiske konsekvenser for fylkeskommunen, men vil være et viktig faglig grunnlag for prioriteringer i NTP 2029–2040.

### **Konsekvenser for fylkets klimamål og FNs bærekraftsmål**

Transport av gods på jernbane er generelt areal- og energieffektivt og bidrar til reduserte klimagassutslipp. Økt godstransport på bane kan også bidra til avlastning av veinettet og til en mer trafiksikker godstransport.

Tiltak som styrker gods på bane kan dermed bidra til å nå fylkets klimamål og FNs bærekraftsmål, særlig mål 9 om industri, innovasjon og infrastruktur, mål 11 om bærekraftige byer og lokalsamfunn og mål 13 om å stoppe klimaendringene.

### **Konsekvenser for CRPD**

Saken vurderes ikke å ha direkte konsekvenser for oppfølgingen av CRPD. Tiltak som kan bidra til et mer robust og effektivt transportsystem, herunder økt godstransport på bane og avlastning av veinettet, kan samtidig ha indirekte positive virkninger for framkommelighet, trafiksikkerhet og tilgjengelighet i transportsystemet.

### **Fylkesdirektørens vurdering**

#### **Infrastruktur og kapasitet i korridoren Oslo–Stavanger**

Fylkesdirektøren mener dette undervurderer potensialet for framtidig godstransport på Vestfoldbanen, og behovet for å legge til rette for både gods- og persontog fram mot 2050. Dette må ses i sammenheng med øvrige kapasitetsøkende tiltak i korridoren, som vedtatt dobbeltsporutbygging på Stokke-Torp-Sandefjord på Vestfoldbanen.

Det skjer samtidig en utvikling langs Vestfoldbanen og i Jyllandskorridoren som kan gi økte godsstrømmer. Dette gjelder blant annet utviklingen knyttet til Larvik havn som intermodalt knutepunkt med operativ jernbaneterminal, etablering av godsterminal på Kopstad, vekst i logistikk- og lagerstruktur vest for Oslofjorden og på Jylland.

I løpet av de kommende årene vil samtidig to containerhavner i Sør-Norge miste direkte jernbanetilknytning. Dette aktualiserer den strategiske betydningen av Larvik havn som intermodalt knutepunkt mellom sjø og bane.

Sør-Norge og Jylland representerer store eksport- og industriregioner med behov for effektive og grønne transportløsninger mot Europa og øvrige internasjonale markeder. Rundt 50 prosent av verdien av norsk fastlandseksport er lokalisert i Sør-Norge, mens om lag 66 prosent av arbeidsplassene i dansk industri ligger i Jylland.

Vestfoldbanen er samtidig ryggraden i kollektivsystemet i Vestfold og i forbindelsen til Oslo. Tiltak på Vestfoldbanen må derfor vurderes i sammenheng med framtidig persontransport, godstransport, sivil forsyningssikkerhet, beredskap og militær mobilitet.

Fylkesdirektøren mener at Vestfoldbanen bør inngå i videre utredninger og tiltaksvurderinger for korridoren Oslo–Stavanger på lik linje med Sørlandsbanen.

Det må også tas høyde for at Oslo-Stavanger korridoren er en del av et europeisk jernbanenett, som er forbundet med flere tilknyttede havner og ferje- og sjøforbindelser (se figur 2).



Figur 3 Jernbanenettet og tilknyttede havner i Grønn Jyllandskorridor Kilde: Vestfold fylkeskommune

### Samfunnssikkerhet og beredskap

Fylkesdirektøren mener dette gir et misvisende bilde av korridorens betydning, særlig for Vestfoldbanen og de jernbanetilknyttede havnene på vestsiden av Oslofjorden, herunder Larvik havn. Videre har korridoren Oslo–Stavanger/Jylland har både en funksjon for sivil forsyningssikkerhet og som alternativ transportkorridor som gir redundans for transporter inn og ut av Norge sammenlignet med korridoren via Sverige.



Korridoren fungerer som en beredskapskorridor i dag. Det vises bl.a. fra erfaringene fra covid-19-pandemien, der fergeforbindelsene mellom Norge og Danmark opprettholdt viktige godsstrømmer i perioder med begrensninger i grensetrafikken.

Den felles nordiske strategien for transportberedskap ble utarbeidet i 2025–2026 gjennom samarbeidet Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC), som består av transportmyndighetene i de nordiske landene. Strategien ble publisert 24. februar 2026 etter oppdrag fra de nordiske transportministrene, med mål om å styrke nordisk samarbeid om transportberedskap, forsyningssikkerhet og militær mobilitet i krise og krig.

Strategien peker på at havner og transportkorridorer i Vest-Skandinavia vil få en betydelig økt rolle dersom Øresund og deler av Østersjøen blir helt eller delvis stengt. I et slikt scenario må godsstrømmer i større grad omdirigeres via Sveriges vestkyst, Norge og Danmark. Dette vil legge økt press på havner, jernbanenett og sjøforbindelser i Vest-Skandinavia, samtidig som norske havner og korridorer får økt betydning som alternative og redundante forbindelser for forsyninger til Norden.

I dag er nær all jernbanebasert godstransport mellom Norge og kontinentet avhengig av forbindelsen via Sverige og Øresund, i stor grad videre fra Trelleborg til Tyskland og Polen. Øresundforbindelsen er samtidig den eneste faste forbindelsen mellom Skandinavia og kontinentet. Dette gjør transportsystemet sårbart.

Den strategisk viktige faste Fehmarnbelt-forbindelsen, som er under etablering mellom Danmark og Tyskland, vil styrke korridoren via Sverige og Danmark. Samtidig vil den øke presset på øvrige deler av korridoren. Nye eller forsterkede flaskehalser kan dermed begrense effekten av forbindelsen.

Grønn Jyllandskorridor representerer en alternativ vest-skandinavisk korridor via havner og sjøforbindelser mellom Sør-Norge, Danmark og kontinentet. Korridoren kan bidra til redundans, robusthet og avlastning av korridoren via Sverige og Oslo/Alnabu.



Figur 4 Grensekryssende godstog og intermodale forbindelser mellom Norge og Europa Kilde: Vestfold fylkeskommune



Den grensekryssende trafikken er i stor grad bilbasert i dag. Det arbeides på begge sider av Skagerrak for mer grensekryssende gods på sjø og bane. Bildet viser eksisterende grensekryssende godstogforbindelser (markert rødt) og Jyllandskorridoren som en potensiell ny godstogforbindelse (markert grønn).

### **Terminalstruktur og intermodale løsninger**

Fylkesdirektøren mener det er riktig å vektlegge en mer balansert terminalstruktur med avlastning for Alnabru. Dette vil kunne redusere sårbarheten i transportsystemet og styrke robuste og redundante transportløsninger.

Larvik havn er et sentralt intermodalt knutepunkt gjennom den permanente godkjenningen av jernbaneterminalen på Sikatmta, som er ferdig etablert og klar til bruk. Terminalen har kapasitet for containere, prosjektlast, tømmer og kombigods, og det arbeides med å etablere godstrafikk på bane til og fra terminalen.

Transportstatistikk for Vestsjandinia viser at fergeruten Hirtshals–Larvik i 2024 hadde om lag 1 298 årlige avganger, rundt 723 000 passasjerer, 259 000 person- og lastebiler og om lag 62 000 lastebiler. Larvik havn håndterte samtidig om lag 1,2 millioner tonn internasjonalt gods og er Norges største fergehavn for gods mellom Norge og Danmark.

Godsstrømsanalysen for Grønn Jyllandskorridor peker på et markedsgrunnlag for kombitog med inntil fem ukentlige avganger mellom Hirtshals og Duisburg, med potensial for videre utvikling av intermodale løsninger også fra norsk side. Dette kan gi grunnlag for økt kombigods via Larvik havn og styrke koblingen mellom sjøtransport og bane mot kontinentet.

Havnen og korridoren får samtidig økt betydning i et beredskaps- og forsyningssikkerhetsperspektiv som alternativ og redundant forbindelse til Europa dersom transportkorridoren via Sverige blir sårbar, overbelastet eller utilgjengelig.

Fylkesdirektøren mener Kopstad-terminalen må vurderes som et framtidig multimodalt knutepunkt for vei og bane, med potensial for avlastning og redundans for Oslo-området og Alnabru.

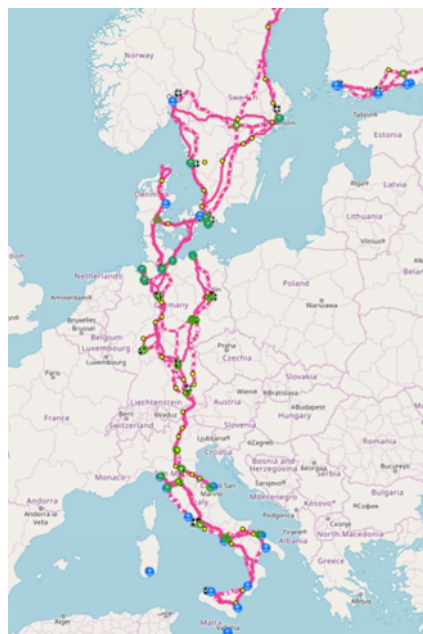
### **Europeisk regelverk og internasjonale transportkorridorer**

Godsstrømmene i den multimodale korridoren Oslo-Stavanger/ Jylland er i stor grad internasjonale, og det arbeides både på norsk og dansk side for å legge til rette for økt overføring av gods fra vei til bane gjennom intermodale løsninger mellom sjø og bane.

Fylkesdirektøren mener derfor at korridoren Oslo–Stavanger/Jylland i større grad må anerkjennes som utenlandskorridor i godsstrategien og i Nasjonal transportplan. Fylkesdirektøren viser til at dersom korridoren Oslo–Stavanger forstås som en internasjonal og multimodal transportkorridor, vil investeringer også kunne vurderes opp mot internasjonale godsstrømmer, koblingen til TEN-T og ScanMed-systemet, europeisk merverdi, redundans og forsyningssikkerhet, samt potensialet for økt overføring av gods fra vei til bane på tvers av landegrensene.

Havnene og fergeforbindelsene langs Oslo–Stavanger/Jylland kobler korridoren til ScanMed-korridoren i Danmark, som starter i Hirtshals. Dette er en av EU:s prioriterte transportkorridorer som binder Europa sammen.

Vestfold fylkeskommune har i høringen om Connecting Europe Facility uttalt at ScanMed-korridoren bør forlenges inn mot de norske ferjehavnene, herunder Larvik og Kristiansand, og videre langs landkorridoren mot Oslo. Dette vil kunne bidra til å tette en «missing link» i ScanMed-systemet og styrke koblingen mellom Sør-Norge og det europeiske transportnettet.



*Figur 5 Den europeiske transportkorridoren ScanMed Kilde: Europakommisjonen*

Fylkesdirektøren ønsker i denne sammenheng å trekke fram behovet for en statlig strategisk korridorutredning for korridoren Oslo–Stavanger/Jylland på tvers av sjø, bane og øvrig transportinfrastruktur, samt en mer formalisert dialog mellom norske og danske myndigheter om utviklingen av Grønn Jyllandskorridor.

### **Samlet vurdering av godsstrategien**

Fylkesdirektøren vurderer at godsstrategien er et viktig kunnskapsgrunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2029–2040. Prioriteringer og konkrete tiltak må vurderes i den videre NTP-prosessen.

Strategien har et relevant fokus på hvordan jernbanens konkurransekraft kan styrkes i forhold til vei, betydningen av å koble varestrømmer til banen gjennom terminaler og havner, samt transportmarkeder med lange avstander og store godsvolumer der jernbanens konkurransefortrinn er størst.

Fylkesdirektøren merker seg at NTP 2025–2036 ikke viderefører den tidligere generelle ambisjonen om overføring av gods fra vei til sjø og bane, men i større grad retter innsatsen mot markeder og tiltak der potensialet vurderes å være størst. Etter fylkesdirektørens vurdering har korridoren Oslo–Stavanger/Jylland forutsetninger for videre utvikling av konkurransedyktige og intermodale transportløsninger mellom sjø, bane og vei.

Fylkesdirektøren mener samtidig at korridoren Oslo–Stavanger er gitt for lav prioritet sett i lys av korridorens betydning for næringsliv, havner, internasjonale godsstrømmer, beredskap og

militær mobilitet. Etter fylkesdirektørens vurdering må korridoren i større grad anerkjennes som en grensekryssende og multimodal transportkorridor som kobler Sør-Norge til Jylland og det europeiske kontinentet gjennom havner og sjøforbindelser.

Fylkesdirektøren mener videre at Vestfoldbanen, terminalene og havnene i korridoren må inngå i videre utredninger og tiltaksvurderinger for korridoren Oslo–Stavanger, med vekt på samspillet mellom persontransport, godstransport, sivil forsyningssikkerhet og militær mobilitet.

Fylkesdirektøren vurderer at Vestfoldbanen, som del av den samlede korridoren Oslo–Kristiansand–Stavanger og i samspill med Sørlandsbanen, har potensial for økt godstransport på bane. Dette må ses i sammenheng med utviklingen av Larvik havn som intermodalt knutepunkt, utviklingen av terminalstrukturen i Oslofjordområdet og sjøforbindelsene mot Danmark og det europeiske kontinentet. At det de senere årene har vært godstog i trafikk fra terminalene i Brevik og Larvik, viser at banen allerede benyttes til godstransport og har et videre utviklingspotensial.

Utviklingen av Larvik havn som et intermodalt knutepunkt kan bidra til bedre samspill mellom sjø-, bane- og veitransport og legge til rette for mer effektive transportkjeder. Dette kan styrke grunnlaget for overføring av gods fra vei til bane og sjø, avlaste veinettet, redusere kø, ulykker og utslipp, samt bidra til bedre arealutnyttelse og økt trafiksikkerhet. Samtidig kan det styrke næringslivets tilgang til nasjonale og internasjonale markeder gjennom forbindelsene mot Danmark og Europa, og bidra til økt robusthet, forsyningssikkerhet og beredskap i transporthsystemet.

Dersom godstransporten på bane skal utvikles videre i korridoren, vil det være viktig å vurdere tiltak som både legger til rette for økt kapasitet og framføring av gods, og som avbøter eventuelle belastninger og ulemper for lokalsamfunn, miljø og persontransport. Sikkerhetssituasjonen i Europa aktualiserer samtidig behovet for robuste transportkorridorer og alternative transportveier som gir redundans. Fylkesdirektøren viser til at den nordiske strategien for transportberedskap fremhever betydningen av havner og transportkorridorer i Vest-Skandinavia dersom transport gjennom Østersjøen og Øresund blir redusert eller stengt. Etter fylkesdirektørens vurdering kan korridoren Oslo–Stavanger/Jylland derfor bidra til både sivil og militær beredskap gjennom alternative forbindelser mellom Norge og det europeiske kontinentet.

### **Konklusjon/anbefaling**

Fylkesdirektøren anbefaler at Vestfold fylkeskommunes høringsuttalelse til Jernbanedirektoratets godsstrategi for NTP 2029–2040 vedtas som forslag til innstillingspunktene i saken og oversendes Jernbanedirektoratet.

Vedlegg: