



**AGDER**  
fylkeskommune

---

# Planprogram

Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033

---

Fastsatt av fylkestinget 4. mai 2022





## Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Formål, prosess og medvirkning</b>	<b>4</b>
1.1	Hva er formålet med planen?	4
1.2	Bakgrunn	4
1.3	Internasjonale, nasjonale og regionale føringer	5
1.4	De tre dimensjonene av bærekraft	7
1.5	Hvordan skal prosessen organiseres?	7
1.6	Avgrensning	8
1.7	Vurdering av krav om konsekvensutredning	8
1.8	Virkning av den regionale planen	9
1.9	Handlingsprogram	9
1.10	Dialog og medvirkning	9
1.11	Framdrift	11
1.12	Kunnskaps- og utredningsbehov	12
<b>2</b>	<b>Aktuelle tema i mobilitetsplanen</b>	<b>13</b>
<b>2.1</b>	<b>Mer miljøvennlig mobilitet</b>	<b>13</b>
2.1.1	Transportmiddelfordeling på Agder	14
2.1.2	Hva som er bærekraftig mobilitet, varierer fra by til land	15
2.1.3	Fremme bærekraftige alternativ som sykkel, gange og kollektivtransport	16
2.1.4	Høyere andel kjøretøy med nullutslipp	18
2.1.5	Redusere transportbehovet	18
2.1.6	Nullvekstmål for personbiltrafikk i de største byområdene	19
2.1.7	Viktig å drøfte og utrede i mobilitetsplanen	21
<b>2.2</b>	<b>Infrastruktur som bidrar til god mobilitet for alle</b>	<b>21</b>
2.2.1	Ulike eiere til infrastrukturen	21
2.2.2	Universell utforming	22
2.2.3	Trafikksikkerhet	22
2.2.4	Samfunnssikkerhet og sårbarhet	23
2.2.5	Infrastruktur for ulike transportformål	23
2.2.6	Intermodal mobilitet for gods	27
2.2.7	Miljøhensyn i bygging, drift og vedlikehold av vegnettet	27
2.2.8	Viktig å drøfte og utrede i mobilitetsplanen	28
<b>2.3</b>	<b>Måltrettet bruk av ny teknologi</b>	<b>28</b>
2.3.1	Viktige teknologiske trender	29



2.3.2	Hva betyr den teknologiske utviklingen for mobiliteten? .....	30
2.3.3	Viktig å drøfte og utrede i mobilitetsplanen .....	31
<b>2.4</b>	<b>Finansiering – mer for pengene .....</b>	<b>31</b>
2.4.1	Prioritere prosjekt som gir mest igjen for pengene.....	31
2.4.2	Hvordan få mer statlige midler til mobilitetsprosjekt på Agder? .....	32
2.4.3	Bompenger og vegprising .....	32
2.4.4	Andre finansieringskilder.....	32
2.4.5	Viktig å drøfte og utrede i mobilitetsplanen .....	33
Figur 1:	FNs 17 bærekraftsmål, illustrasjon: FN-sambandet.....	7
Figur 2:	Målstrukturen i Nasjonal transportplan 2022-2033 .....	6
Figur 3:	Tre dimensjoner av bærekraftig utvikling, illustrasjon: FN-sambandet .....	7
Figur 4:	Avgrensning mellom tre regionale planer.....	8
Figur 5:	Oversikt over klimautslipp på Agder i 2019 (uten kvotepliktig sektor).....	13
Figur 6:	Reisemiddelfordeling i våre største byområder. Reisevaneundersøkelse 2018/2019.....	14
Figur 7:	skadekostnader for samfunnet knyttet til forurensning, støy, kø, ulykker og slitasje med bil og buss i stor by eller spredtbygde strøk. (Kilde: Stakeholder/TØI, 2021) .....	15



## 1 Formål, prosess og medvirkning

Fylkestinget vedtok 20. oktober 2020 i sak nr. 63/20 å sette i gang arbeidet med regional plan for mobilitet (mobilitetsplanen). Planarbeidet er knyttet til regional planstrategi for Agder 2020-2024. Plan- og bygningsloven<sup>1</sup> krever at alle regionale planer skal ha et planprogram. Dette planprogrammet beskriver formålet, planprosessen, opplegg for medvirkning og aktuelle plantema for mobilitetsplanen.

Begrepet «mobilitet» betyr bevegelighet. I vår sammenheng handler mobilitet om transport; hvordan vi reiser, hvor vi reiser, hvilke valg vi gjør når vi reiser og hva som påvirker valgene våre. Det dreier seg også om transport av varer og gods.

### 1.1 Hva er formålet med planen?

Formålet med mobilitetsplanen er å bidra til en god og bærekraftig utvikling innen transportområdet på Agder.

Vi skal utarbeide et hovedmål for mobilitetsplanen. I tillegg skal vi utarbeide delmål og retning for de ulike plantemaene. Målene skal knyttes til FNs bærekraftsmål<sup>2</sup> samt mål i Nasjonal transportplan 2022-2033<sup>3</sup> og Regionplan Agder 2030<sup>4</sup>. Det er nødvendig å se målene i sammenheng, drøfte målkonflikter, differensiere mellom ulike målgrupper og gi prioriteringer.

Det behovsutløsende for planarbeidet er å sette en tydelig bærekraftig retning for arbeidet med mobilitet på Agder.

#### **Regional plan for mobilitet skal gi svar på følgende spørsmål:**

- Hvordan kan mobiliteten på Agder bli mer bærekraftig?
- Hvordan kan vi få på plass en infrastruktur som bidrar til god mobilitet for alle trafikantgrupper?
- Hvordan kan vi målrettet ta i bruk ny teknologi?
- Hvordan kan vi få mer for pengene?

### 1.2 Bakgrunn

Hovedmålet i Regionplan Agder 2030 er å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår. Kort sagt; klimautslippene skal ned og levekårene skal opp.

Klimagassutslippene skal reduseres med minst 45 % innen 2030. Transport står for den største andelen av utslippene på Agder, så det er her vi må gjennomføre de største kuttene. Samtidig er god mobilitet for alle sentralt for å bedre levekår, legge til rette for

<sup>1</sup> § 4-1. Planprogram - regjeringen.no

<sup>2</sup> FNs bærekraftsmål

<sup>3</sup> Nasjonal transportplan – NTP - regjeringen.no

<sup>4</sup> Regionplan Agder 2030 - Agder fylkeskommune (agderfk.no)



deltakelse i samfunnet og øke verdiskapingen. Regionplan Agder 2030 beskriver mål på området «Transport og kommunikasjon». Regionplanen sier derimot lite om konflikt mellom målene, prioriteringer mellom målene og ulike behov hos ulike målgrupper.

På Agder har vi særlig to tydelige trender. Innbyggerne flytter inn mot sentrum i tettsteder, byer og bygder, og vi får stadig flere eldre. Vi står også overfor endringer på transportområdet. Mer bærekraftige løsninger er etterspurt fra store deler av samfunnet. Teknologitvillingen går raskt. Vi får nye typer tjenester, og kjøretøy med krav om annen type infrastruktur og nye reguleringer. Så har pandemien gitt skift i folks reisevaner. Flere jobber fra hjemmekontor og bruker digitale løsninger til møter og konferanser. I mobilitetsplanen skal vi drøfte hvilke nye tjenester kundene vil etterspørre, og hva vi som offentlig aktør skal tilby til hvilke målgrupper.

Det er også behov for å rydde i planer og strategier etter fylkessammenslåingen. Vedtak av regional plan for mobilitet vil erstatte følgende planer og strategier:

- Regional plan samferdsel 2015-2020 (Vest-Agder)
- Regional transportplan Agder 2015-2027
- Plan for kollektivtransporten i Vest-Agder 2015-2020
- Strategi for intermodal godstransport – kobling mellom sjø og bane (vedtatt 2018)
- Strategiplan for trafikksikkerhet i Agder 2018-2029
- Strategi for ladeinfrastruktur i Agder (vedtatt 2015)

### **1.3 Internasjonale, nasjonale og regionale føringer**

Mobilitetsplanen skal altså bygge på mål og ambisjoner formulert i både internasjonale, nasjonale og regionale dokumenter.

De viktigste internasjonale føringene for regional plan for mobilitet er FNs bærekraftsmål<sup>5</sup> og Parisavtalen<sup>6</sup>. Flere av FNs bærekraftsmål i figuren under er sentrale for mobilitetsplanen, for eksempel nr. 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13 og 17. I mobilitetsplanen skal vi gå mer i dybden på de enkelte bærekraftsmålene og drøfte hva de betyr for arbeidet med mobiliteten på Agder. Vi skal få fram hvor vi kan hente ut synergier, og særlig se på bærekraftsmål nr. 17; samarbeid for å nå målene.

---

<sup>5</sup> [FNs bærekraftsmål](#)

<sup>6</sup> [Party \(unfccc.int\)](#)



Figur 1: FNs 17 bærekraftsmål, illustrasjon: FN-sambandet

Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) er regjeringens plan for hvordan man skal arbeide langsiktig for å sikre et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Målene i NTP i figuren under er svært viktige føringer for mobiliteten på Agder. Det betyr at vi i mobilitetsplanen må drøfte hvordan vi utnytter pengene best mulig og hvordan vi rigger oss for å ta i bruk ny teknologi. Videre må vi vurdere mobilitet i lys av klima- og miljømål og løfte fram nullvisjonen for drepte og hardt skadde. Samtidig må vi se på prinsipper for god mobilitet, både på hverdagsreiser for den enkelte innbygger og for konkurransevnen til næringslivet. Barnas transportplan er en del av NTP. Den slår fast at transportsystemet skal være sikkert og gi rom for at barn og unge skal leve aktive liv. Det må vi ta med oss når vi utarbeider mobilitetsplanen.



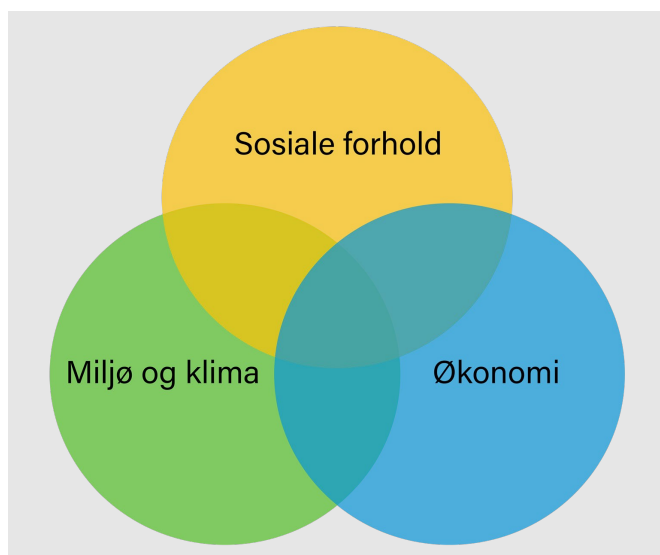
Figur 2: Målstrukturen i Nasjonal transportplan 2022-2033



Den viktigste regionale føringen er Regionplan Agder 2030. Andre relevante nasjonale og regionale føringer er listet opp i vedlegg 1.

### 1.4 De tre dimensjonene av bærekraft

Plan- og bygningsloven § 1-1 slår fast at regional planlegging skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. De tre dimensjonene av bærekraft skal være gjennomgående perspektiv i mobilitetsplanen: miljømessig, sosial og økonomisk. Miljøvennlig mobilitet handler om å ta vare på naturen og redusere CO2-utslipp fra transportsektoren. Sosial mobilitet handler om å gjøre byen, tettstedet eller bygda tilgjengelig for flest mulig, uavhengig av helse, alder og sosioøkonomisk status. Det dreier seg også om å fordele ressursene mer likt med tanke på kommende generasjoner. Samfunnsøkonomisk, lønnsom mobilitet handler om et effektivt, trygt og helhetlig transporttilbud. Det gjelder for eksempel mindre forbruk av drivstoff på kjøretøy, reduksjon av transportomfanget og folkehelsegevinster ved aktiv transport.



Figur 3: Bærekraftig utvikling består av tre dimensjoner: økonomi, miljø og klima samt sosiale forhold, Kilde: FN-sambandet

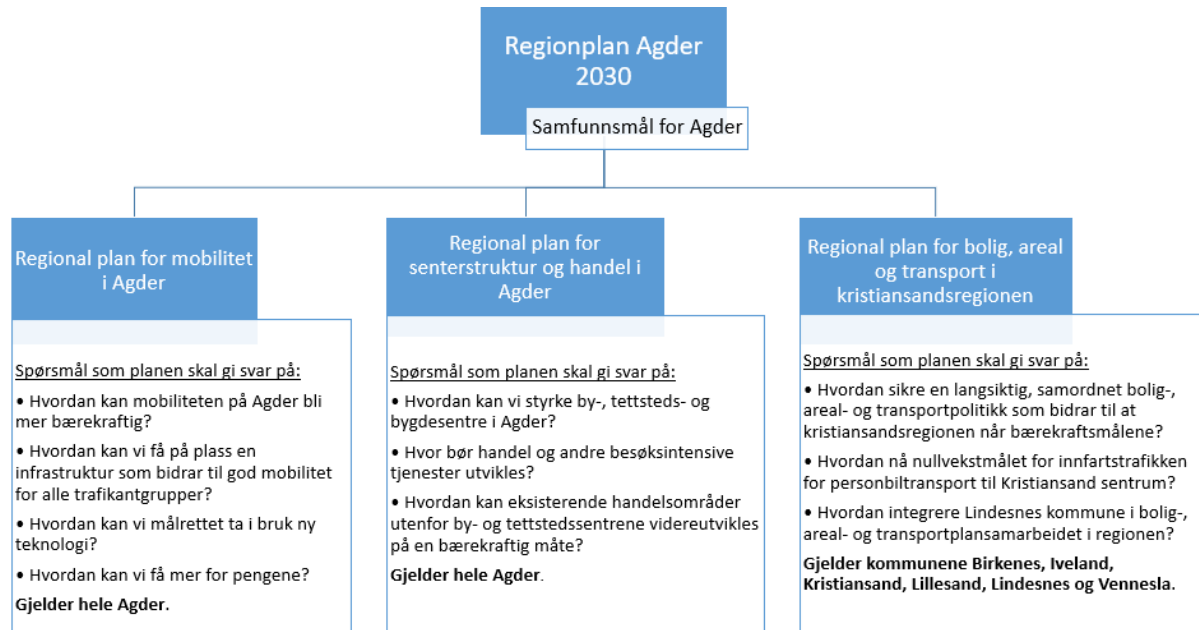
### 1.5 Hvordan skal prosessen organiseres?

Det faglige arbeidet med mobilitetsplanen er organisert med en prosjektgruppe, et prosjektstyre og en referansegruppe. Avdeling for strategi og mobilitet under samferdsel og eiendom leder arbeidet. Avdelingen har sikret involvering og deltakelse fra andre avdelinger i Agder fylkeskommune, Statens vegvesen og Agder kollektivtrafikk. I tillegg blir det opprettet faglige temagrupper med både interne og eksterne deltakere. Fylkestinget er regional planmyndighet, fylkesutvalget er planutvalg, hovedutvalg for samferdsel blir politisk referansegruppe og den regionale samhandlingsstrukturen blir dialog- og forankringsgruppe.



## 1.6 Avgrensning

Agder fylkeskommune utarbeider regional plan for senterstruktur og handel samt regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen parallelt med regional plan for mobilitet. Fylkeskommunen skal sørge for å se disse tre planene i sammenheng, bygge på felles analyser og kunnskapsgrunnlag, koordinere framdrift, samarbeide om medvirkning og avgrense plantema.



Figur 4: Avgrensning mellom tre regionale planer

Mobilitetsplanen skal omhandle mobilitet for bosatte og næringsliv på Agder, samt gjennomgangstrafikk. Den vil i mindre grad ta for seg ulike former for turistreiser.

Nasjonal transportplan og andre nasjonale føringer ligger til grunn i utarbeidelsen av planen. Målene i regionplan 2030 er overordna mål i mobilitetsplanen og stykkes videre opp her. Regional plan for senterstruktur og handel vil definere senterstrukturen og tettstedshierarkiet, så vil mobilitetsplanen beskrive om hvordan mobiliteten bør være i de ulike tettstedene og imellom dem. Planen vil ha delmål og omtale virkemidlene, men vil ikke inneholde planbestemmelser eller planretningslinjer for konkret arealbruk. Dette er tema i bolig, areal og transportplanene for arendalsregionen og kristiansandsregionen, og mulig også i den regionale planen for senterstruktur og handel.

## 1.7 Vurdering av krav om konsekvensutredning

Det skal alltid vurderes om regionale planer etter plan- og bygningsloven § 8-1 skal utredes etter forskrift om konsekvensutredninger kap.2 *Planer og tiltak som omfattes av forskriften*. Hvis den regionale planen skal inneholde rammer for fremtidig utbygging, stilles det krav om at planen skal konsekvensutredes, jfr. plan- og bygningsloven § 4-2.

Planavdelingen i Agder fylkeskommune har, som ansvarlig myndighet for regionale planer, vurdert regional plan for mobilitet opp imot bestemmelsene i forskrift om





konsekvensutredning. Denne vurderingen ligger vedlagt planprogrammet (vedlegg 2). Mål og retningslinjer i regional plan for mobilitet vil kunne si noe om hvilken rolle en strekning skal fylle, men skal ikke avgjøre trasevalg, vegstandard, kryssutforming eller arealbruk knyttet til mobilitetsprosjekt. Agder fylkeskommune vurderer at regional plan for mobilitet ikke skal gi rammer for utbygging. Fylkeskommunen mener derfor at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning. Virkningen av planen skal likevel beskrives som en del av selve planarbeidet.

## **1.8 Virkning av den regionale planen**

Regional plan for mobilitet skal være en viktig del av grunnlaget for konkrete mobilitetstiltak i fylket, uavhengig av planmyndighet. Når mobilitetsplanen er vedtatt, blir den retningsgivende for regionale etater, staten og kommunenes virksomheter og planlegging jfr. plan- og bygningsloven § 8-2.

## **1.9 Handlingsprogram**

Plan- og bygningsloven § 8-1 tredje ledd slår fast at alle regionale planer skal ha et handlingsprogram. Handlingsprogrammet skal være en del av den regionale planen, og skal utarbeides og vedtas samtidig med planen. Hensikten med handlingsprogrammet er å beskrive hvilken oppfølging mobilitetsplanen krever. Fremtidig behov for rullering av handlingsprogrammet skal vurderes årlig. Fylkestinget skal vedta den regionale planen, handlingsprogrammet og eventuell rullering av handlingsprogrammet. Det er et mål å knytte handlingsprogram for fylkesveg til regional plan for mobilitet. Handlingsprogram for fylkesveg 2021-2024 vil bestå som et eget selvstendig dokument. Endringer i formatet vil imidlertid bli vurdert for fremtidige handlingsprogram for fylkesveg.

## **1.10 Dialog og medvirkning**

Agder fylkeskommunen skal gjennom hele planprosessen sørge for åpen, bred og god medvirkning. Dette skal skje i dialog med både organiserte og uorganiserte interesser. Krav til medvirkning og høringer i offentlig planlegging er nedfelt i plan- og bygningsloven kap. 5. I arbeidet med regional plan for mobilitet skal åpenhet være et viktig prinsipp, og følgende kommunikasjonsmål er definert:

*Kommunikasjonstiltakene knyttet til utarbeidelse av regional plan for mobilitet skal bidra til en involverende og god prosess og et godt resultat. Vi skal sikre at alle målgrupper får tilstrekkelig informasjon til å kunne medvirke på riktig nivå.*

Vi skal i størst mulig grad benytte eksisterende fora i dialog og medvirkning. Det vil si å informere om, og drøfte planen på arenaer som allerede finnes, og møte aktørene der. Foruten de to formelle høringsperiodene etter plan- og bygningsloven legges det opp til at mye av medvirkningsarbeidet vil foregå på vårparten 2022. Dette for å få inn ideer, forslag og innspill når utkastet til planen lages og utredningsarbeidet pågår. Det vil bli holdt dialogmøter med alle regionrådene, og vi vil benytte den nyetablerte



regionale samhandlingsstrukturen<sup>7</sup> som en aktiv forankrings- og dialogarena. Diverse fylkeskommunale råd og utvalg vil bli invitert inn i arbeidet for dialog, kalibrering og forankring. Faglige eksisterende nettverk vil bli benyttet i ulik grad ut fra behov. Opplegget for medvirkning videreutvikles, konkretiseres og tilpasses fortløpende underveis i planprosessen

Vi vil i størst mulig grad samarbeide om medvirkning med regional plan for senterstruktur og handel i Agder og regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen 2023-2050. Der det ansees som hensiktsmessig vil det være koordinerte, felles medvirkningsmøter for de to eller tre regionale planene. For å koordinere prosessen ble de tre regionale planprogrammene sendt ut på felles høringsrunde og med felles saksnummer. Dette for å gjøre det enklere for kommuner og andre aktører med å komme med innspill uavhengig av i hvilken plan det hører hjemme. Det er et mål om at de tre regionale planforslagene også legges ut med på en felles høringsrunde og at planene med handlingsprogram vedtas samtidig våren 2023.

Det blir viktig å ha dialog med kommuner, regionråd, næringsråd, academia, interesseorganisasjoner, fylkeseldrerådet, rådet for personer med funksjonsnedsettelse, rådet for likestilling, inkludering og mangfold og ungdommens fylkesutvalg. Det er særlig viktig å ha en god dialog med den nye generasjonen, og naturlig å trekke inn studentene på UIA. Samtidig er det en omfattende plan som strekker seg over 25 kommuner slik at omfang og nivå på medvirkningsarbeidet må også tilpasse seg tilgjengelig kapasitet og ressurser.

Fylkeskommunen vil benytte eksisterende kunnskapsgrunnlag som Ungdata og invitere til aktiv medvirkning og reelle muligheter for innspill. Det kan bli aktuelt å oppsøke skoler, samt barne- og ungdomsrådet i Agder. Vi vil samarbeide med Trygg trafikk i forbindelse med Barnas transportplan. Aktuelle arenaer vil her vil kunne være Myra sykkelgård og trafikkambassadører på videregående skoler.

I forbindelse med høring av planprogrammet ble planarbeidet kunngjort i sentrale medier. Plandokumentet ble presentert digitalt på våre nettsider, og det ble benyttet digital medvirkningsplattform. Når planforslaget og handlingsprogrammet legges ut til offentlig høring vil vi følge de samme prosedyrene som for planprogrammet. Hensikten er god medvirkning fra hele fylket.

---

<sup>7</sup> <https://agderfk.no/regionplan-agder-2030/regional-struktur-for-samhandling/regional-struktur-for-samhandling-i-agder/>



## 1.11 Framdrift

Basert på innspill er fremdriften for planarbeidet justert. Det er viktig at høringsrundene blir tilstrekkelig lange slik at kommunene får tid til å behandle planforslaget og handlingsprogrammet både administrativt og politisk. Det legges nå opp til følgende framdrift for planarbeidet:

### Planprogramfasen

	2021					2022				
	Mai - Aug	Sep	Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai
Utarbeidelse av høringsutkastet til planprogrammet										
Utarbeidelse av kunnskapsgrunnlaget til planarbeidet										
Politisk behandling av høringsutkast til planprogram										
Høring av planprogrammet										
Vurdering og innarbeiding av høringsinnspillene										
Politisk behandling og fastsettelse av planprogrammet										

### Utarbeidelse av planen og handlingsprogrammet

	2022							2023						
	Jan	Feb	Mar- Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun
Planprosess med diverse innspills- og medvirkningsarenaer														
Utarbeidelse av kunnskapsgrunnlaget til planarbeidet														
Utarbeidelse av utkast til plan og handlingsprogram														
Politisk behandling av utkast til plan og handlingsprogram														
Høring av planen og handlingsprogram														
Vurdering og innarbeiding av høringsinnspillene														
Sluttbehandling i politiske råd og utvalg														
Vedtak av planen og handlingsprogram i fylkestinget														

Endringer kan forekomme fordi kalenderen for politiske møter i Agder fylkeskommune for 2023 ikke foreligger ennå. Målet er å vedta planen mai/juni 2023. For å få til en god medvirkning og forankring er det nødvendig å ha tilstrekkelig med tid. Vi har derfor valgt å kjøre prosessen med medvirkningsmøter og arbeid med selve planen parallelt med den politiske behandlingen av planprogrammet.



## 1.12 Kunnskaps- og utredningsbehov

Her er en kort oppsummering av hva vi mener er viktig å omtale i mobilitetsplanen, samt kunnskaps- og utredningsbehov. Bakgrunnen for dette blir utdypet i kapittel 2.

### Viktig å omtale i regional plan for mobilitet

- Hvordan vi kan fremme bærekraftige reisemåter, se transportmidlene i sammenheng og differensiere løsninger for ulike trafikantgrupper og ulike geografiske målgrupper
- Hvordan vi kan øke andelen nullutslipps-kjøretøy og fartøy
- Hvordan kan vi ivareta folkehelsen gjennom mobilitetsplanleggingen.
- Hvordan vi kan redusere transportbehovet og legge til rette for flere korte bærekraftige reiser
- Hvordan vi følger opp areal- og transportplanlegging for å fremme attraktive byer, tettsteder og lokalsamfunn i hele Agder. Dette skal koordineres med andre regionale planer. Overordnede retningslinjer kan bli vurdert.
- Hvordan vi følger opp lovfestet krav om universell utforming på mobilitetsområdet
- Prinsipp for systematisk og helhetlig tilrettelegging av infrastruktur for god mobilitet for alle
- Hvordan vi innarbeider strategiplan for trafikksikkerhet i Agder 2018-2029
- Hvordan vi følger opp Barnas transportplan
- Hvordan vi kan styrke arbeidet med samfunnssikkerhet og sårbarhet knyttet til veg
- Overordnet status i Statens vegvesens og Nye Veiers arbeid med riksvegutbygginger
- Overordnet status i arbeid med kobling av Sørlands- og Vestfoldbanen samt havneutvikling
- Overordnet status i arbeidet med å utvikle fylkesvegnettet
- Faglig grunnlag for prioritering av de viktigste satelige riksvegprosjektene fram mot neste rullering av Nasjonal transportplan (2026-2037)
- utfordringer ved at flere riksveger blir omklassifisert til fylkesveg
- Hvordan infrastrukturen kan utvikles for å gjøre bærekraftig mobilitet som kollektivtransport, sykkel og gange mer attraktivt
- Hvordan vi kan styrke samspillet mellom transportformene for godstransporten.
- Hvordan vi kan ta vare på naturmangfold, minimalisere naturinngrep og negative miljøkonsekvenser i planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av vegnettet.
- Hvordan ulike mobilitetsløsninger og ny teknologi kan samvirke og tas i bruk for å legge til rette for et best mulig bærekraftig mobilitetstilbud til befolkningen på Agder.
- Hvordan vi kan ha en robust mobilitetsplanlegging som tar høyde for teknologiutviklingen både til lands og til havs.
- Hvordan fylkeskommunen i samarbeid med kommunene på Agder kan dra best mulig nytte av statlige finansieringskilder
- Hvordan fylkeskommunen i samarbeid med kommunene på Agder kan få mest mulig ut av den lånebaserte finansierings-ordningen
- Hva er godt nok? Kan vi utfordre håndbøkene, bygge rimeligere, løse utfordringer annerledes?

### Kunnskaps- og utredningsbehov

- Utrede AKT som et mobilitetsselskap, samt utrede kollektivtransportens utfordringer økonomisk og driftsmessig, spesielt i etterkant av covid-19 (ref. vedtak nr. 93/20 i fylkestinget)
- Kartlegge elevreiser på Agder på fylkesvegnettet og vurdere muligheter for at flere barn og unge sykler eller går til skolen
- Kartlegge eksisterende knutepunkt for kollektivtransport på Agder og vurdere behov for utvikling av disse og eventuelt nye knutepunkt
- Kartlegge etterslep på fylkesvegnettet
- Definere prinsipp for hva som er de viktigste fylkesvegene, og kartlegge funksjon for fylkesvegnettet
- Kartlegge sårbarhet på fylkesvegnettet med henblikk på klimaendringer
- Kartlegge hva fylkeskommunen bruker av ny teknologi på mobilitetsområdet
- Drøfte målkonflikter og utvikle et målhierarki som gjør det mulig å prioritere de prosjektene som gir størst gevinst i forhold til måloppnåelse



## 2 Aktuelle tema i mobilitetsplanen

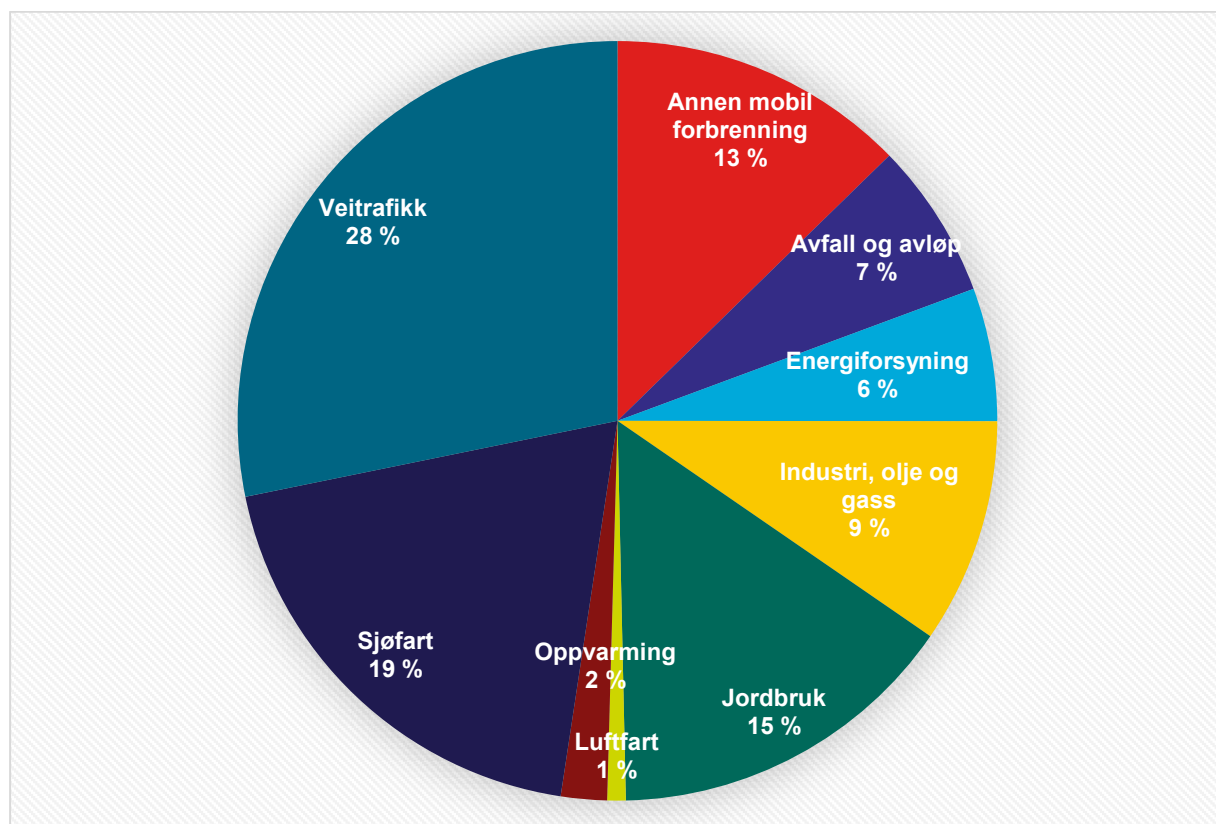
I dette kapitlet presenterer vi følgende aktuelle plantema for mobilitetsplanen:

- Mer miljøvennlig mobilitet
- Infrastruktur som bidrar til god mobilitet for alle
- Målrettet bruk av ny teknologi
- Mer for pengene

Disse overskriftene gjenspeiler mål i Nasjonal transportplan 2022-2033 og Regionplan Agder 2030. Samtidig som de tre dimensjonene av bærekraft: miljømessig, sosialt og økonomisk er sentrale i plantemaene. I hvert plantema vil vi klargjøre formålet, utfordringer og utredningsbehov.

### 2.1 Mer miljøvennlig mobilitet

Et viktig formål med mer miljøvennlig mobilitet er å redusere klimautslipp fra transportsektoren. Figuren under viser at vegtrafikken står for den største andelen av klimautslippene på Agder (28 %). Det er åpenbart viktig å redusere utslipp knyttet til mobilitet.



Figur 5: Oversikt over klimautslipp på Agder i 2019 (kvotepliktig sektor er ikke tatt med) Kilde: Miljødirektoratet



Det er vedtatt følgende klimamål for Agder i Regionplan Agder 2030:

- Agder skal redusere direkte klimagassutslipp med minst 45 prosent innen 2030
- Agder skal bidra til å oppnå lavutslippssamfunnet innen 2050

I Klimabudsjett og økonomiplan 2021-2024 fikk Agder fylkeskommune sitt første klimabudsjett. Fylkeskommunen jobber nå med mer detaljerte klima- og miljømål.

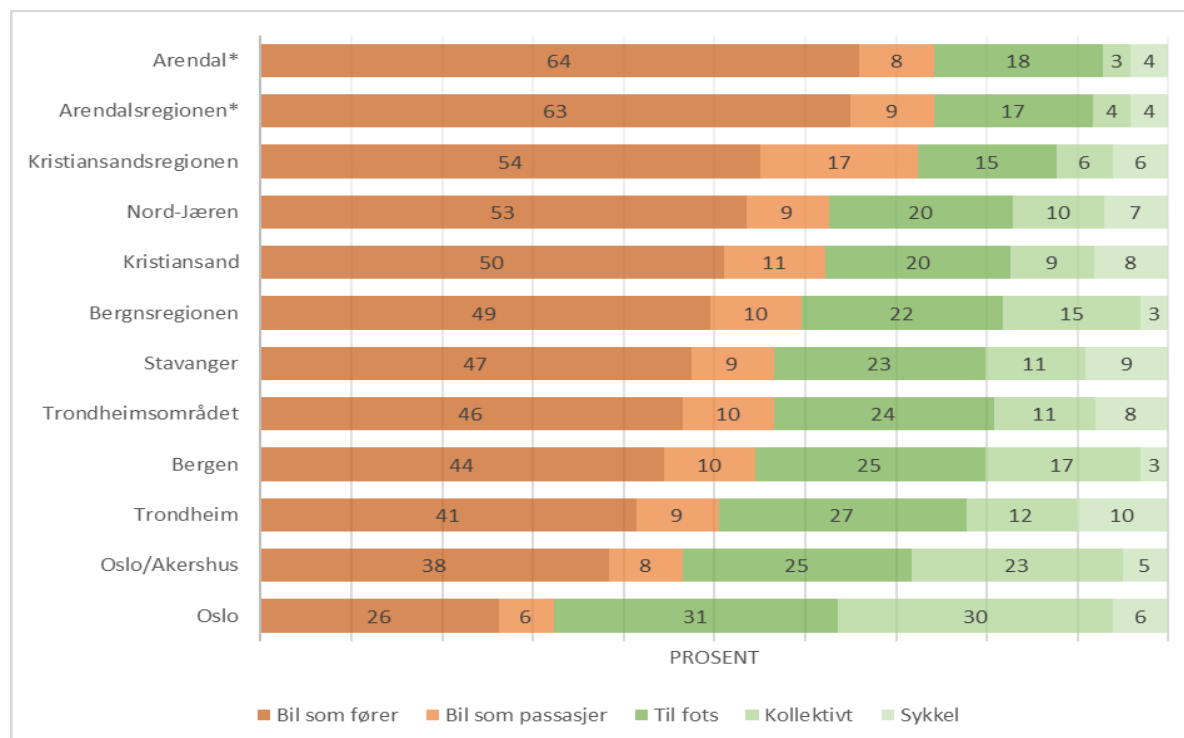
Det fins tre ulike hovedstrategier for å redusere klimautslippene fra vegtrafikken:

- Fremme bærekraftige alternativ som sykkel, gange og kollektivtransport
- Legge til rette for flere nullutslipps-kjøretøy
- Redusere transportbehovet og reise mindre

I mobilitetsplanen må vi vurdere alle disse strategiene, og se de i sammenheng.

### 2.1.1 Transportmiddelfordeling på Agder

De nyeste tallene vi har for reisevaner på Agder er fra Reisevaneundersøkelsen 2018/2019. Tallene viser Arendal, samt arendalsregionen (Arendal, Grimstad, Froland og Tvedestrand), Kristiansand og kristiansandsregionen (Kristiansand, Vennesla, Iveland, Birkenes og Lillesand). Det er stort potensiale for å redusere bilbruken, og øke bærekraftig mobilitet i våre to største byområder.

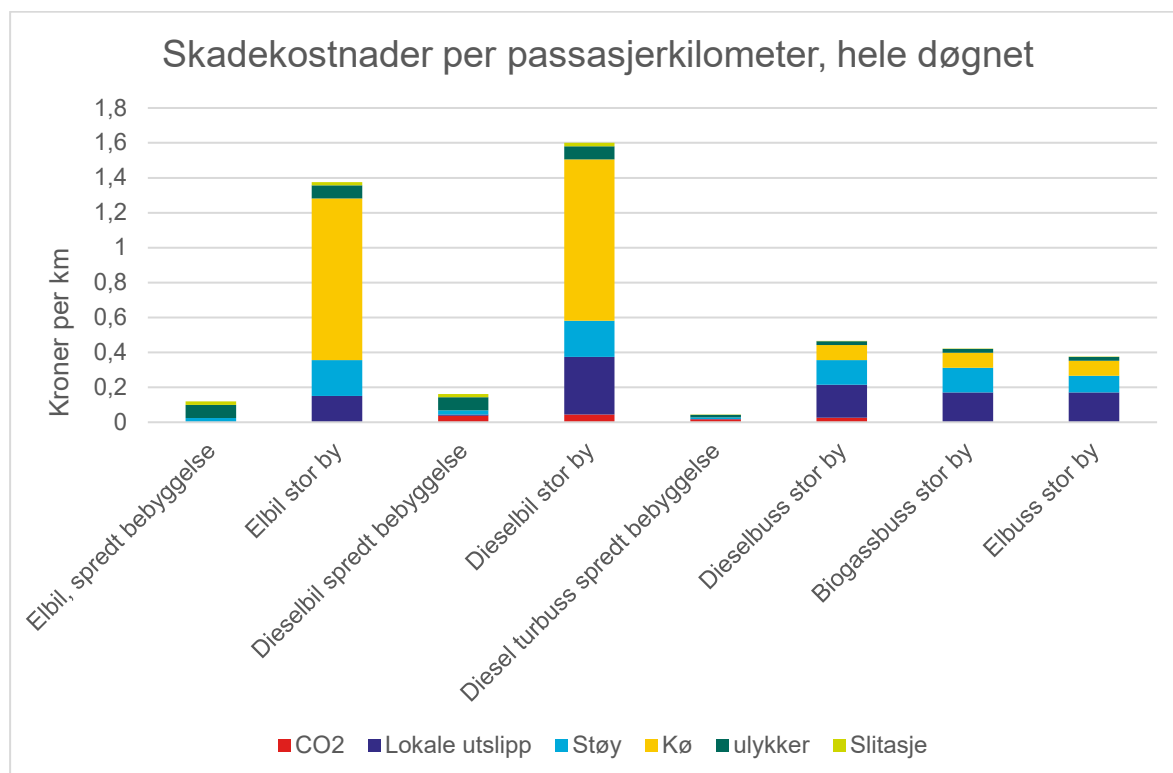


Figur 6: Reisemiddelfordeling i våre største byområder. Reisevaneundersøkelse 2018/2019



## 2.1.2 Hva som er bærekraftig mobilitet, varierer fra by til land

Bosettingsmønsteret er mangfoldig på Agder. Vi har Kristiansand som storby, Arendal-Grimstad som regionby, flere mindre byer langs kysten, tettsteder og bygder i innlandet og store geografiske områder med spredt bebyggelse. Det betyr at bærekraftig mobilitet kan variere fra hvor en befinner seg i landsdelen.



Figur 7: Skadekostnader for samfunnet knyttet til forurensning, støy, kø, ulykker og slitasje med bil og buss i stor by eller spredtbygde strøk.<sup>8</sup> (Kilde: Stakeholder/TØI, 2021)

Figuren over fra Stakeholder/TØI viser forskjell i skadekostnader mellom bil og buss i henholdsvis stor by og spredtbygde strøk.<sup>9,10</sup> Beregningen tar hensyn til både den miljømessige og samfunnsøkonomiske dimensjonen av bærekraft. Med storby menes her en by med minst 100.000 innbyggere. Kristiansand kommune har over 112.000 innbyggere, men de er spredt over et stort område. Bykjernen har om lag 65.000 innbyggere. Tallene i figuren over kan derfor ikke direkte overføres til Kristiansand, men vi kan likevel ta lærdom av tendensene.

I en stor by er kollektivtransport langt mer bærekraftig enn bil, også elbil. Dette henger primært sammen med arealutfordringer og lokale utslipp som støv fra dekk. I distriktene derimot er elbil svært bærekraftig. Vi ser videre at i spredtbygde strøk gir en fossil bil langt mindre skadekostnader enn i en storby. Sykkel og gange er ikke tatt med i figuren, men dette er gode, bærekraftige transportformer både i by og bygd. I

<sup>8</sup> Det er antatt et snitt på 1,6 personer i en elbil over døgnet og 17 passasjerer i bussen

<sup>9</sup> Stakeholder. Vil covid-19 pandemien gi langsiktig nedgang i kollektivtrafikken? 2021

<sup>10</sup> Eksterne kostnader ved transport i Norge – Estimer av marginale skadekostnader for person- og godstransport, TØI 1704/2019



mobilitetsplanen må vi belyse hvordan vi kan fremme løsninger for bærekraftig transport i hele fylket. Da blir utfordringen å differensiere mellom ulike målgrupper.

### **2.1.3 Fremme bærekraftige alternativ som sykkel, gange og kollektivtransport**

I mobilitetsplanen må vi drøfte hvordan vi kan få flere til å bytte ut bilen med mer miljøvennlige transportformer som sykkel, gange og kollektivtransport. Vi må også se disse transportformene i sammenheng.

#### **Sykkel og gange**

Hvis flere av de korte bilturene heller tas med sykkel eller til fots, så vil det bidra til mindre støy, mindre luftforurensning, mindre klimautslipp, mindre kø, mindre press på areal til parkering, og ikke minst – bedre folkehelse. Helsegevinsten forsvinner heller ikke ved å bruke elsykkel. Med elsykkel øker rekkevidden og det er større potensiale for å bytte ut bilen eller bussen.<sup>11</sup> Sykling og gåing skiller seg også ut som trygge og gode transportformer når det gjelder pandemi og smittevern. Det nasjonale målet er 20 prosent sykkelandel i byområdene og 8 prosent på landsbasis. Mange i Agder bor i en by, et kommunesenter eller et tettsted. Tendensen er også at stadig flere egder flytter til sentrum. Her har vi muligheter til å øke gang- og sykkelandelen på korte turer.

Fylkeskommunen, som regional utviklingsaktør, jobber med å gjøre det mer attraktivt å sykle eller gå. Det skjer blant annet ved å bygge, drifte og vedlikeholde gang- og sykkelanlegg langs fylkesvegene, og i arbeidet med å fremme bærekraftige byer og tettsteder. Agder fylkeskommune har sammen med Statens vegvesen inngått trepartsavtaler om sykkelbysatsing i kommunene Arendal, Grimstad, Lindesnes (Mandal) og Farsund. Fylkeskommunen leder arbeidet. De nye avtalene går fra 2021-2024. Målet er å øke andelen sykkel og gange med 25 % i perioden. Kristiansand kommune deltar også i sykkelbysamarbeidet, uten en særskilt sykkelbyavtale.

#### **Kollektivtransport**

Et godt kollektivtilbud kan bidra til et bedre bymiljø. Når kollektivreiser erstatter bilreiser gir det mindre trafikk, mindre støy og bedre luftkvalitet.<sup>12</sup> Utslippene reduseres både ved at kollektivtrafikken erstatter bilbruk, og ved at kollektivtilbudet produseres ved lavest mulig utslipp. Videre gir kollektivtransport mulighet til deltakelse i samfunnet for innbyggere som ikke har bil<sup>13</sup>. Kollektivtransport er bærekraftig både når det gjelder miljø, sosialt og samfunnsøkonomisk.

Agder Kollektivtrafikk AS (AKT) er administrasjonsselskapet for kollektivtransporten i Agder. AKT planlegger, utvikler, markedsfører og anskaffer kollektivtransporttjenester på vegne av eierne; Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune.

<sup>11</sup> Elsykler – hvem vil kjøpe dem, og hvilken effekt har de? TØI rapport 1325/2014

<sup>12</sup> Agder kollektivtrafikk (2020). Strategiplan 2020-2025.

<sup>13</sup> Agder kollektivtrafikk (2020). Prinsipper for rutetilbudet





Fylkeskommunen, som har ansvar for kollektivtransporten, samarbeider med AKT om å utvikle et godt kollektivtilbud i hele Agder. Kollektivtilbudet består av lovpålagt skoleskyss og ordinært rutetilbud, både i fast rute og på bestilling.

Mange steder på Agder er det ikke kundegrunnlag til å etablere lokale bussruter. I stedet er det ekspressbuss som reiser til/fra de større byene og stopper ved knutepunkt. Dette kan suppleres med et bestillingstilbud. Bestillingstransport er en offentlig, fleksibel og åpen transportløsning. Ordningen baserer seg på at turene forhåndsbestilles. Med en aldrende befolkning er det behov for ytterligere tilrettelegging av kollektivtransporten. Det kan være aktuelt å se bestillingstransport i sammenheng med fylkeskommunens TT-ordning (tilrettelagt transport<sup>14</sup>), pasientreiser og skolereiser. AKT Svipp er et pilotprosjekt for å teste ut bestillingstransport<sup>15</sup>.

Pandemien har fått store konsekvenser for folks reisevaner og kollektivtransportens drift og inntektsgrunnlag. En undersøkelse gjennomført av Urbanet Analyse<sup>16</sup> gir grunn til å forvente en langvarig nedgang i antall kollektivreiser. Flere arbeidstakere vil jobbe hjemmefra og frykt for trengsel og smitte kan flytte folk over på andre transportmidler. I mobilitetsplanen blir det viktig å vurdere hvordan man kan bedre kollektivtransportens konkurransekraft. Det er også viktig å drøfte hvordan reisene som flyttes fra kollektivtrafikken heller erstattes av (el)sykkel enn av bil.

### **Kombinererte reiser**

Innsikt i kundebehov er grunnleggende for å kunne utvikle og tilby relevante, bærekraftige mobilitetstilbud til befolkningen. Kundenenes forventninger og reisebehov er i utvikling. De er i større grad opptatt av fleksibilitet og individuell tilpasning. I tillegg er reisetid viktig, og at hele kundereisen henger sammen.

Kombinert mobilitet<sup>17</sup> handler om å gjøre overgangen mellom ulike transportformer enkelt og effektivt. Kollektivtransport er ryggraden i et slikt system. For å legge bedre til rette for kombinert mobilitet, må fylkeskommunen og AKT samarbeide med andre mobilitetsaktører. Entur AS kan formidle felles billettløsninger fra ulike aktører på en konkurransenøytral plattform. Tilbud om, og tilrettelegging for, andre transportformer på første og siste etappe av kollektivreisen, vil øke kollektivtilbudets markedsgrunnlag. Flere vil da kunne få en akseptabel reiseveg til og fra holdeplasser og/eller stasjoner. Det kan for eksempel være sykkelparkering, tilbud om elsykler, elektriske sparkesykler eller bildeling<sup>18</sup>. Det kan også handle om bedre gangforbindelse til holdeplassen. Kombinerte reiser handler også om samarbeidet mellom tog og buss. Disse transportformene utfyller hverandre og bidrar til å skape et mer helhetlig tilbud for

<sup>14</sup> TT-ordning ([agderfk.no](http://agderfk.no))

<sup>15</sup> Agder kollektivtrafikk (2020). Prinsipper for rutetilbudet.

<sup>16</sup> Urbanet Analyse (2020). Endringer i reisevaner som følge av koronapandemien. Prognose for reduksjon i kollektivselskapenes inntektsgrunnlag. Rapport 137/2020.

<sup>17</sup> «Mobility as a service» (MaaS) er et konsept for hvordan man i fremtiden kan tilby integrerte mobilitetstjenester, med offentlig transport som basistilbudet og som suppleres med andre transportformer som bildeling, sykkeldeling, drosjer, sykling og andre bestillingstilbud (UITP).

<sup>18</sup> Agder kollektivtrafikk (2021). Mobilitetskonsept 2030. Underlag til Byvekstavtale Kristiansandsregionen



kundene. Gjennom en samlet tjeneste vil innbyggerne kunne få hverdagen til å fungere uten egen bil.

#### **2.1.4 Høyere andel kjøretøy med nullutslipp**

I store deler av fylket vårt er det så spredt bosetting at det er vanskelig å få til et godt kollektivtilbud. Store avstander gjør også at sykkel og gange er lite egnede transportformer. Mange er avhengige av bilen. I mobilitetsplanen må vi drøfte hvordan vi kan legge til rette for flere nullutslippsbiler. Det kan handle om et robust nettverk av hurtigludere i alle kommuner på Ager. I tillegg må vi se på hvordan vi kan ta ut potensiale for å elektrifisere kollektivtrafikk, drosjer, jernbanestasjoner, fylkesferjer, anleggsmaskiner, varetransport i byene, tungtransport og tjenestebiler i fylkeskommunens egen organisasjon. Fylkeskommunen har blant annet en ambisjon om 90 % utslippsfri kollektivtransport i 2030.

#### **2.1.5 Redusere transportbehovet**

Å reise er ikke et mål i seg selv. Noen ganger kan friheten til å velge å la være å reise være like viktig. Under pandemien har vi sett hvor raskt store deler av samfunnet har tilpasset seg en hverdag med færre daglige reiser. «Redusert transportbehov» er et viktig mål i Regionplan Agder 2030. Det henger sammen med samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og digitale tjenester.

#### **Samordnet bolig-, areal og transportplanlegging og god stedsutvikling**

Ved å samordne bolig-, areal- og transportplanlegging, er det mulig å redusere transportbehovet. Det handler om å legge til rette for boliger som har nærhet til alt, blant annet ved å fortette bebyggelse i sentrumsområder og rundt kollektivknutepunkt. Korte avstander gir mulighet for å sykle og gå. Det er et mål at det offentlige rom og det fysiske miljøet skal utformes slik at det favoriserer bærekraftig mobilitet<sup>19</sup>. Attraktive og varierte bo- og arbeidsmarkeder i hele fylket er et vesentlig mål i Regionplan Agder 2030. Videre sier FNs bærekraftsmål nr. 11 at byer og lokalsamfunn må gjøres inkluderende trygge, robuste og bærekraftige. Relatert til planlegging av mobilitet dreier dette seg om:

- Levende sentrum med en god balanse mellom bosteder, handel og arbeidsplasser
- Bosteder i gode sunne miljø, med ren luft og akseptable støynivå
- Barn og unges behov for trygg ferdsel og fysisk aktivitet
- Effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport (virksomheter for godstransport lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett)

---

<sup>19</sup> [Byrom - en idehåndbok - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)



## **God nettforbindelse og mobildekning**

Digital infrastruktur er avgjørende for økonomisk vekst, næringsutvikling og bosetting. Vi har sett under pandemien hvor viktig god og stabil nettforbindelse er for hjemmekontor og hjemmeskole. En utvikling med flere på hjemmekontor og mer fleksible løsninger, vil redusere både transportbehovet og CO2-utslipp. Det kan også minske kø-utfordringer i byområdene. Det er et nasjonalt mål om at alle husstander på sikt skal ha god bredbåndskapasitet, og at det skal være mobildekning der folk bor, jobber og ferdes. Ved utgangen av 2020 hadde 88 % av husstandene på Agder god bredbåndskapasitet. Det varierer innad i fylket fra 94 % i Arendal til 53 % i Iveland.

Det er dyrt å etablere digital infrastruktur i Norge, det gjelder også Agder. Krevende topografi, værskifter og spredt bosetting begrenser hvor attraktivt det er å bygge ut for kommersielle aktører. For å få helhetlige og gode prosjekt, må det offentlige ofte yte anleggsbidrag. Fylkeskommunen har fra 2020 ansvar for forvaltning av statlig tilskuddsordning til bredbåndsutbygging. Dette innebærer også veiledning og samarbeid med kommunene om aktuelle utbyggingsprosjekt, fra prosjektutforming til anskaffelse.

### **2.1.6 Nullvekstmål for personbiltrafikk i de største byområdene**

Nullvekstmålet for personbiltransport ble opprinnelig vedtatt av Stortinget i forbindelse med klimaforliket i 2012. Siden er det tatt inn i Nasjonal transportplan og ligger til grunn for byvekstavgiftene for storbyområdene.

Våren 2020 ble nullvekstmålet videreutviklet. Det reviderte nullvekstmålet, gjengitt nedfor, vil være et viktig premiss for planarbeidet:

*I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

### **Kristiansandsregionen**

Kristiansand har allerede hatt 10 år med nullvekstmål. Selv om befolkningen i området har økt med 20.000 har det, med unntak av 2019, ikke vært økning i bilbruken målt i bomstasjonene. Utslippene har gått ned. Satsingen på å få flere til å parkere privatbilen har virket.

I forbindelse med revideringen kom nye føringer for målemetodikk. Avtaleområdet kan deles opp i inntil tre soner slik at måloppnåelsen følges opp der hensynene bak nullvekstmålet er tilstede. Kristiansandsregionen har laget et forslag med to soner, en indre og en ytre sone. Den mest sentrale delen av byområdet utgjør den indre sonen. Den ytre sonen omfatter mer spredtbygde strøk, der det ikke er samme grunnlag for å bygge ut et godt kollektivtilbud, og der privatbil fortsatt vil ha en viktig rolle. Inndeling



av soner for oppfølging av nullvekstmålet skal avklares gjennom forhandling om byvekstavgift.

Fra 2020 er Lindesnes kommune innlemmet i regionsamarbeidet i kristiansandsregionen uten at kommunen så langt er med i en mulig byvekstavgift. Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen vil omtale byvekstavgiften og nullvekstmålet mer inngående.

### **Arendalsregionen**

Nasjonal transportplan 2022-2033 legger opp til et nytt tilskudd for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, og arendalsregionen. I arendalsregionen inngår kommunene Arendal, Grimstad, Froland og Tvedestrand. Det er en forutsetning at regionbyene forplikter seg til å følge opp nullvekstmålet for persontransport med bil, og gjennomfører tiltak innenfor egne ansvarsområder som bidrar til måloppnåelsen.

Areal- og transportplan (ATP) for arendalsregionen ble vedtatt i juni 2019. Det overordnede målet for planen er en bærekraftig vekst som stimulerer til en samfunnsutvikling som er klimavennlig, fremmer folkehelse, bedrer trafiksikkerhet og gir en god utvikling av regionens byer og tettsteder. Slagordet for regionbyen er «nærhet til alt». Det ble utarbeidet mulighetsstudier i tilknytning til ATP-planen, inkludert en vurdering av bompengefinansiering. Studiene inneholder forslag til tiltak som kan bidra til å løse utfordringer knyttet til framtidig befolkningsvekst og transportbehov i regionen.



## 2.1.7 Viktig å drøfte og utrede i mobilitetsplanen

### Viktig å omtale i regional plan for mobilitet

- Hvordan vi kan fremme bærekraftige reisemåter, se transportmidlene i sammenheng og differensiere løsninger for ulike trafikantgrupper og ulike geografiske målgrupper
- Hvordan vi kan øke andelen nullutslipps-kjøretøy og fartøy
- Hvordan kan vi ivareta folkehelsen igjennom mobilitetsplanleggingen.
- Hvordan vi kan redusere transportbehovet og legge til rette for flere korte bærekraftige reiser
- Hvordan vi følger opp areal- og transportplanlegging for å fremme attraktive byer, tettsteder og lokalsamfunn i hele Agder. Dette skal koordineres med andre regionale planer. Overordnede retningslinjer kan bli vurdert.

### Kunnskaps- og utredningsbehov

- Utrede AKT som et mobilitetsselskap, samt utrede kollektivtransportens utfordringer økonomisk og driftsmessig, spesielt i etterkant av covid-19 (ref. vedtak nr. 93/20 i fylkestinget)
- Kartlegge elevreiser på Agder på fylkesvegenettet og vurdere muligheter for at flere barn og unge sykler eller går til skolen
- Kartlegge eksisterende knutepunkt for kollektivtransport på Agder og vurdere behov for utvikling av disse og eventuelt nye knutepunkt

## 2.2 Infrastruktur som bidrar til god mobilitet for alle

Infrastruktur er et premiss for god mobilitet for både privatpersoner og næringsliv. Formålet med god infrastruktur er å bidra til deltakelse i samfunnet og øke verdiskapingen. Innbyggerne på Agder skal komme trygt og enkelt fram dit de skal. Det samme gjelder gods- og varetransporten. I mobilitetsplanen skal vi drøfte infrastruktur sett i lys av:

- Ulike eiere til infrastrukturen
- Krav om universell utforming
- Trafikksikkerhet
- Samfunnssikkerhet og sårbarhet
- Ulike transportformål
- Intermodal mobilitet
- Miljøhensyn i bygging, drift og vedlikehold

### 2.2.1 Ulike eiere til infrastrukturen

Det er flere ulike eiere av transport-infrastrukturen på Agder. Strukturen er kompleks, og vi er avhengig av utstrakt samhandling mellom eierne. Næringslivet og innbyggerne bør oppleve samspillet mellom de ulike transportformene mest mulig sømløst.

Fylkeskommunen er en stor vegeier og har ansvar for bygging, drift og vedlikehold av et fylkesvegnett på opp mot 4000 km. Tabellen nedenfor viser omfanget av infrastruktur direkte knyttet til fylkeskommunens ansvarsområde.



Fylkeskommunal infrastruktur	
Fylkesveg	3665 km
Gang- og sykkelveger	287 km
Kollektivfelt	30 km
Kollektivknutepunkt	11 stk.
Innfartsparkeringer	13 stk.
Holdeplasser	2582 stk.
Bruer	1025 stk.
Tunneler	28 stk.

Statens vegvesen har ansvar for riksvegene gjennom fylket; E18, E39, rv. 9 og rv. 41. Ansvarer gjelder også gang- og sykkelveger langs riksvegene samt to nasjonale sykkelruter; rute 1 og rute 3. Disse sykkelrutene går flere steder på fylkesveg. Kommunene eier de kommunale vegene, og vi har i tillegg mange private veier. Bane Nor har ansvaret for infrastrukturen knyttet til jernbanen. På Agder dreier det seg i hovedsak om Sørlandsbanen, inkludert stasjoner, knutepunkt og terminaler. Avinor eier hovedflyplassen for Agder, Kristiansand Lufthavn Kjevik. I tillegg har vi Gullknapp flyplass i Arendal og Farsund lufthavn på Lista. Flere av kommunene har offentlige havner. Det er også en del private havner. Parkeringsplasser, både for biler, sykler og andre kjøretøy, er også viktige deler av infrastrukturen for mobilitet. Eierskapet til parkeringsplasser er spredt på mange, både offentlige og private.

### 2.2.2 Universell utforming

Krav om universell utforming gjelder for all transportinfrastruktur, og er lovfestet i blant annet Ligestillings- og diskrimineringsloven, Vegloven med forskrifter og Plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter.

Universell utforming innebærer å legge til rette omgivelser, infrastruktur og transportmidler og -løsninger slik at de kan benyttes av alle. Et universelt utformet transportsystem vil dermed bidra til overordnede mål som likestilling, velferd, mobilitet og deltakelse i samfunnet. Vi skal ta hensyn til alle mennesker, i alle aldersgrupper, med ulike ferdigheter og kapasitet. Det gjelder i alle ledd, når vi planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder. Det blir stadig flere eldre på Agder. Dette er en av flere viktige grunner til å ha en bevisst tanke om universell utforming i alt vårt arbeid.

### 2.2.3 Trafikksikkerhet

Stortinget vedtok i 2002 en nullvisjon om ingen drepte eller hardt skadde i vegtrafikken. Nullvisjonen klargjør at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. Nullvisjonen er ambisiøs, men strukturert og godt samarbeid mellom viktige aktører har bidradd til at antall drepte per år på landsbasis er redusert fra 560 i 1970 til om lag 100 de siste årene.



Fylkeskommunen har som vegeier et særlig ansvar for å bidra til å nå nullvisjonen. Etappemålet for Agder er å komme ned i 11 drepte og hardt skadde i 2030. I 2019 var dette tallet 22, mens i 2010 var det 34. Møte- og utforkjøringsulykker med bil har dominert ulykkesstatistikken på Agder. De siste årene har vi imidlertid sett en nedgang i alvorlige ulykker med bil. Når det gjelder mer sårbare trafikantgrupper som motorsyklister, fotgjengere og syklistene ser vi dessverre ikke noen tydelig reduksjon i antall alvorlige ulykker. Statistikken fra Agder viser videre at det er ungdom mellom 16 og 24 år som har høyest risiko for å bli drept eller hardt skadd i trafikken.

Barnas transportplan, som er en del av NTP, slår fast at et godt transportsystem skal være sikkert. Det er et mål at 80 prosent av alle barn skal gå eller sykle til skolen. En undersøkelse av barns reisevaner i 2020 viser at 64 % sykler eller går til skolen. Av årsaker til at barnet blir kjørt, oppgir flesteparten (38 %) at trafikken er for farlig til at barn kan sykle eller gå.<sup>20</sup> Prosjektet *Hjertesone – Tryggere skoleveg* er et satsingsområde i Barnas transportplan. Et markert område rundt skolen (hjertesone) skal være bilfritt før, under og etter skoletid. Det skal være trygg atkomst for sykkel og gange og det skal lages trygge stoppesteder utenfor hjertesonen.

#### **2.2.4 Samfunnssikkerhet og sårbarhet**

Et robust og pålitelig vegnett er viktig for god beredskap og samfunnssikkerhet. Transportsektoren står imidlertid overfor flere utfordringer når det gjelder samfunnssikkerhet. Den digitale avhengigheten i samfunnet har utviklet seg til å representere en overordnet sårbarhet for hele transportsystemet. Strømbrydd eller brydd i elektronisk kommunikasjon kan gi driftsstans eller funksjonssvikt i digitale systemer. Dette kan påvirke sikkerheten. Det er videre ventet at klimaendringer fører til hyppigere styrtregn, flom og skred. Dette kan utsette infrastrukturen for større påkjenninger enn den er dimensjonert for, og føre til redusert sikkerhet og framkommelighet. Klimatilpasning handler om vurderinger og tiltak for å tilpasse natur og samfunn til konsekvensene av mer ekstremvær.

#### **2.2.5 Infrastruktur for ulike transportformål**

Infrastrukturen er grunnlaget for god mobilitet for mange ulike transportformer og -formål. Det gjelder næringslivet og godstransport. Det gjelder også bilister, kunder til kollektivtransport, motorsyklister, mopedister, syklistene, fotgjengere, inkludert de som trenger hjelpemidler og mikromobilitet som sparkesykler og rullebrett. Videre kan nye transportmidler, og nye behov hos kunder, gi nye forventninger til infrastrukturen. Det er viktig å ha perspektivet på ulike brukere med i planlegging, bygging samt drift og vedlikehold av infrastruktur for mobilitet.

### **Infrastruktur for gjennomgangstrafikk og langtransport**

Gjennomgangstransport og langtransport kan grovt deles i tre kategorier

---

<sup>20</sup> Barns aktiviteter og daglige reiser i 2020. Opinion på vegne av Statens vegvesen og RVU-gruppa



- Næringslivets transporter
- Lange arbeidsreiser, pendlerreiser
- Lange fritidsreiser

Lange fritidsreiser behandles ikke nærmere i dette planarbeidet.

Næringslivet er avhengig av et transportsystem som er pålitelig. Det handler om konkurransekraft og transportkostnader. Med «just-in-time» som prinsipp for å sikre at alle deler i en produksjon kommer på plass til rett tid på rett sted, og «on-demand-delivery» der kunden er lovet sine varer til en eksakt tid, er forutsigbar framkommelighet på vegene avgjørende. Riks- og europavegene er hovedårene for den vegbaserte næringstransporten. Jernbanen, havnene og flyplassene på Agder, samt Sola og Torp, inngår i infrastrukturen som ivaretar næringslivets behov for lange transporter.

Det er flere store prosjekt på riksveg under planlegging og utbygging i fylket. Statens vegvesen bygger prosjektet Gartnerløkka i Kristiansand. Vegvesenet utbedrer også rv. 9 og rv. 41. Nye Veier AS bygger ny motorveg gjennom fylket. Fylkeskommunen er høringspart og deltar i ulike referanse- og faggrupper knyttet til store vegprosjekt.

Sørlandsbanen går fra Oslo, via Kristiansand, til Stavanger. Den binder regionen sammen med andre regioner i øst og vest, for personer og gods. Tidsmessig er dagens jernbane lite konkurransedyktig mot fly, buss og bil på strekningen mellom Kristiansand og Oslo. Pågående og planlagt utbygging av E18 og E39 vil gi en sammenhengende firefeltsmotorveg fra Oslo til Stavanger. Denne utbyggingen vil gjøre veg til et enda mer effektivt alternativ, sammenlignet med jernbane. Jernbane har på sin side høy kapasitet med hensyn til både person- og godstransport. Jernbanens fotavtrykk når det gjelder miljø- og klimabelastning er lavere enn veitransport. For å korte reisetiden med tog, arbeides det med en sammenkopling av Sørlands- og Vestfoldbanen. Det er ikke prioritert midler til dette i den første seksårsperioden i NTP 2022-2033. NTP slår imidlertid fast at det skal jobbes videre med å utrede og planlegge aktuelle løsninger for sammenkopling.

Et velfungerende flytilbud er viktig for folk og næringsliv i hele landet. Perioden med pandemi har vært preget av en kraftig reduksjon i antall flyreiser. Det er trolig at pandemien også vil påvirke våre reisevaner i framtiden. NTP 2022-2033 signaliserer arbeid med en strategi for norsk luftfart. Det er en målsetting at flytilbudet over tid skal være godt, samtidig som man legger til rette for at luftfarten skal omstilles til lavutslippssamfunnet.

Lange arbeidsreiser og pendlerreiser har i hovedsak de samme behovene som næringslivets transporter, uavhengig av transportform.





### **Infrastruktur for regionale og lokale næringstransporter**

Brakerbehovene for regionale og lokale næringstransporter er de samme som for langtransport og gjennomgangstrafikk. Forskjellen er at mer av infrastrukturen benyttes. Det handler for eksempel om dør-til-dør leveranser, transport til og fra godsterminal, inkludert transitt og tømmertransport. Regional og lokal næringstransport benytter, i tillegg til riksvegene, også store deler av fylkesvegnettet, samt deler av det kommunale vegnettet. Jernbanen er aktuell for regional næringstransport, som for eksempel tømmertransport, og har mulighet til å avlaste for fylkesveier hvor denne transporten går i dag.

Fylkesvegene knytter sammen byer, bygder, kommuner og regioner på Agder. Vegene skal være pålitelige og trygge ferdselsårer for innbyggere og næringsliv. Ved stengninger av riksveger i fylket, blir fylkesveger brukt som omkjøringsveg. Fylkesvegene er flere steder ikke dimensjonert for denne trafikkavviklingen. Ved bygging av ny motorveg gjennom fylket blir flere riksvegstreknings omklassifisert til fylkesveg. Det kan gi utfordringer blant annet knyttet til hva som inngår i et komplett veganlegg, ansvar og midler.

Kostnader til drift og vedlikehold av fylkesvegene øker. Samtidig øker etterslepet slik at kvaliteten synker. En kartlegging av kritisk forfall på fylkesvegene på Agder utført våren 2021 viser et estimert kritisk forfall på nær 900 mill. kroner. Forfall påvirker trafiksikkerhet, framkommelighet og forutsigbarhet. Det kan føre til problemer med gjennomføring av driftsoppgaver og gi økte driftskostnader. Videre kan forfall gi restriksjoner på vekt og lengde på hvilke kjøretøy som får lov til å bruke vegen. Det er viktig å få etterslepet under kontroll og forvalte vegkapitalen på en måte som fylket er tjent med. Videre er det avgjørende å prioritere riktige investeringstiltak sett i lys av behov og målsettinger. NTP legger opp til en tilskuddsordning for å utbedre forfall på fylkesveg. Her skal veger som er viktige for næringslivet og/eller som forstørre bo- og arbeidsmarkedsområder prioriteres.

### **Infrastruktur for hverdagens transportbehov**

Hverdagens reiser for bosatte på Agder skjer også med bil, buss, tog, sykkel, motorsykkel og moped på vegnettet omtalt over. For de relativt korte hverdagsreisene er det spesielt viktig å utvikle de mer miljøvennlige alternativene. Det samme gjelder lengre reiser mellom knutepunkt.

### **Infrastruktur for kollektivtransport**

Kollektivtransporten benytter både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger. Det foregår også kollektivtransport på jernbanen, spesielt vest for Kristiansand, samt ferjer. For at kollektivtransporten skal være konkurransedyktig, så må reisetiden med buss eller tog ikke være for lang sammenlignet med reisetiden med bil. Det er krevende å oppnå dette, fordi bilreiser ofte har mer direkteførte traséer og kort gangtid til reisemålet. Buss- og togpassasjerer har gangtid til og fra holdeplass, ventetid på



holdeplass samt ventetid på holdeplasser underveis. Bussen må derfor ha rask framføring, og ikke hindres av øvrig trafikk. Det er avgjørende å utvikle god og effektiv infrastruktur som sørger for både hinderfri framføring for bussen og enkel tilgjengelighet for innbyggerne. Videre må fylkeskommunen sørge for tilfredsstillende og forutsigbar standard på drift og vedlikehold av veger som kollektivtransporten benytter. Gode knutepunkt, holdeplasser og stasjoner har betydning for tilgjengelighet, trafikksikkerhet og opplevd trygghet for brukerne. Fylkeskommunen og AKT utarbeider nå en veileder for holdeplasser.

Viktige tiltak for god fremkommelighet:

- Sikre god kapasitet for kollektivtransporten på fylkesvegnettet
- Planlegge for enkel og effektiv linjeføring
- Forkjørsregulere kollektivtraséer
- Prioritere kollektivtransport i lyskryss
- Sørge for godt vintervedlikehold og høy prioritering av kollektivtraséer

For å legge til rette for god kvalitet i kollektivsystemet på Agder, er det nødvendig at bussoperatørene har tilgang på infrastruktur som gir forutsigbar og effektiv drift, samtidig som sjåførene får tilgang på nødvendige fasiliteter.

Viktige tiltak for å sikre god kvalitet og kostnadseffektiv drift:

- Etablere og eie attraktive lokasjoner for bussanlegg i fylket, som reduserer tomkjøring og minsker risiko for nye operatører
- Tilrettelegge for effektiv ladeinfrastrukturbygging for kollektivtransporten
- Etablere reguleringsplasser for korttidsparkering, ut fra hensiktsmessig lokasjon, kapasitet og fasiliteter for sjåførene

### **Infrastruktur for myke trafikanter**

Vi vet at god infrastruktur er avgjørende for bruk og sikkerhet for fotgjengere og syklister. Det handler om anlegg som er tilpasset brukerne, drift og vedlikehold og trygg sykkelparkering. Der det er stor trafikk av myke trafikanter, som i byområder, kan det være nødvendig å skille syklende og gående. På mindre steder kan en samlet gang- og sykkelveg være tilfredsstillende. I spredtbygde strøk kan en god skulder på bilvegen gi nok plass til fotgjengere og syklister, dog må trafikksikkerheten vurderes. Nye former for mikromobilitet kan gi nye behov for både digital og fysisk infrastruktur.

Det skal være definert en gang- og sykkelrute langs alle riksvegene. Øvrige tilbud for myke trafikanter ligger langs fylkesveger og kommunale veger.

### **Infrastruktur for kombinerte reiser**

For å få til kombinerte, sømløse reiser, er det avgjørende å få etablert gode bytte- og knutepunkt. Faktorer som bidrar til mer sømløse reiser:

- Samme betalingssystem på tvers av transportformer



- Ruteopplysninger i sanntid
- Korte avstander mellom transportformene
- Ingen venting ved overgang
- Gode fasiliteter ved byttepunkt
- Nærhet til dagligvare og andre daglige funksjoner på byttepunkt
- Tilgjengelig, oppdatert informasjon, intuitiv og god merking
- Innfartsparkering utenfor sentrum

### **Infrastruktur for sjøtransport**

Bortsett fra godstransport over havnene, er sjøtransporten på Agder av lokal karakter. Infrastrukturen ivaretar behovene til befolkning bosatt på øyer langs kysten. Formålet med både ferjene og båtrotene er å legge til rette for god mobilitet og deltakelse i samfunnet for de som bor på øyene.

Agder fylkeskommune har driftsansvaret for to ferjesamband i Flekkefjord. Disse ferjesambandene blir elektrifiserte fra 2021. Det gjelder:

- FS 919 Abelsnes-Andabeløy
- FS 469 Launes-Kvellingstrand

Fylkeskommunen yter også tilskudd til flere båtrotamband. Fylkestinget vedtok i desember 2020 at fylkeskommunen skal utarbeide et mulighetsstudium for et ferjefritt Agder (vedtak nr. 93/20). Dette blir ivare tatt som et eget prosjekt.

### **2.2.6 Intermodal mobilitet for gods**

Med intermodal mobilitet menes at to eller flere transportformer inngår i en transportkjede. Det har lenge vært et nasjonalt mål å overføre mer gods fra veg til sjø og bane. På tross av dette målet, har fordelingen mellom transportformene vist seg å være tilnærmet uendret siden 1970. Rapporten *Klimatiltak innen godstransport* (2019) viser at potensialet for godsoverføring er vesentlig mindre enn tidligere anslått. NTP legger opp til en godspolitik som videreutvikler den enkelt transportforms fortrinn. Planen skal vurdere hvordan transportformene kan styrkes seg imellom slik at vi får en effektiv, sikker og klimavennlig godstransport<sup>21</sup>.

### **2.2.7 Miljøhensyn i bygging, drift og vedlikehold av vegnettet**

Med naturmangfold menes alle dyr og planter i alle geografiske områder og i ulike økosystemer. Hver art har en bestemt funksjon, og bidrar på sin måte til at balansen opprettholdes og økosystemet fungerer. Dersom en art dør ut, eller blir for stor, kan det føre til at hele økosystemet kollapse.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033)

<sup>22</sup> [Naturmangfold \(fn.no\)](https://fn.no)



Vi møter ofte på utfordringer knyttet til naturmangfold innen planlegging, bygging, drift og vedlikehold av vegnettet. Det kan dreie seg om avveininger mellom økt nytte i spart reisetid og argumenter om å ta vare på naturområder, landbruksjord og kulturlandskap. Videre kan det gjelde håndtering av overvann, brøyting og kantklipping. Dette virker inn på elver og bekker og den opprinnelige floraen langs vegen. Agder fylkeskommune har et eget klimabudsjett som også inkluderer miljømål. I det siste er det blitt mer og mer fokus på arealbudsjett, arealgjerrighet og på forbruk av areal. Hvordan vi kan ta vare på naturmangfold, minimalisere naturinngrep og negative miljøkonsekvenser i planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av vegnettet er viktig. Det er også viktige spørsmål i forbindelse med infrastruktur til jernbane, havner og nye industriområder.

## 2.2.8 Viktig å drøfte og utrede i mobilitetsplanen

### Viktig å omtale i regional plan for mobilitet

- Hvordan vi følger opp lovfestet krav om universell utforming på mobilitetsområdet
- Prinsipp for systematisk og helhetlig tilrettelegging av infrastruktur for god mobilitet for alle
- Hvordan vi innarbeider strategiplan for trafikksikkerhet i Agder 2018-2029
- Hvordan vi følger opp Barnas transportplan
- Hvordan vi kan styrke arbeidet med samfunnsikkerhet og sårbarhet knyttet til veg
- Overordnet status i Statens vegvesens og Nye Veiers arbeid med riksvegutbygginger
- Overordnet status i arbeid med sammenkobling av Sørlands- og Vestfoldbanen samt havneutvikling
- Overordnet status i arbeidet med å utvikle fylkesvegnettet
- Faglig grunnlag for prioritering av de viktigste statlige riksvegprosjektene fram mot neste rullering av Nasjonal transportplan (2026-2037)
- Utfordringer ved at flere riksvegstrækninger blir omklassifisert til fylkesveg
- Hvordan infrastrukturen kan utvikles for å gjøre bærekraftig mobilitet som kollektivtransport, sykkel og gange mer attraktivt
- Hvordan vi kan styrke samspillet mellom transportformene for godstransporten.
- Hvordan vi kan ta vare på naturmangfold, minimalisere naturinngrep og negative miljøkonsekvenser i planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av vegnettet.

### Kunnskaps- og utredningsbehov

- Kartlegge etterslep på fylkesvegnettet
- Definere prinsipp for hva som er de viktigste fylkesvegene, og kartlegge funksjon for fylkesvegnettet
- Kartlegge sårbarhet på fylkesveger med henblikk på klimaendringer

## 2.3 Målrettet bruk av ny teknologi

Ny teknologi har innvirkning på alle temaene i mobilitetsplanen. Målrettet bruk av ny teknologi kan gi en enklere reisehverdag, økt konkurransevne for næringslivet, mer



for pengene, tryggere trafikk og reduserte klimagassutslipp<sup>23</sup>. På den andre side kan ny teknologi utfordre regelverket, personvernet, samfunnssikkerhet og sårbarhet, eldre brukergrupper, samt eierskap og håndtering av stadig økende datamengder. Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for regelverksutforming. Utvikling og innfasing av ny teknologi vil i stor grad skje nasjonalt. I mobilitetsplanen må vi belyse hvordan vi skal rigge oss på Agder for å ta i bruk ny teknologi. Da må vi drøfte trender, muligheter og konsekvenser.

### **2.3.1 Viktige teknologiske trender**

Den teknologiske utviklingen har potensial til å endre transporten av mennesker og gods på en grunnleggende måte. Regjeringens ekspertutvalg for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur har pekt på fire hovedtrender.<sup>24</sup>:

- Selvkjørende transport
- Elektrifisering og nullutslippsmobilitet
- Delingsmobilitet – nye forretningsmodeller
- Samhandlende intelligente transportsystem

#### **Selvkjørende transport**

Det skjer en utvikling mot stadig økende automatisering av transportmidlene. Det gjelder grader fra enkle automatiseringer, til autonome, førerløse biler. Selvkjørende biler blir utrustet med avansert teknologi, og har evnen til å kjøre basert på signaler fra kjøretøyets egen utrustning, slik sjåfører også gjør i dag. Samtidig kan evnen til å innhente og prosessere signaler fra omkringliggende trafikk gjøre kjøretøyet enda bedre i stand til å operere effektivt og sikkert. Data som overføres mellom kjøretøy blir kringkastet opp til ti ganger i sekundet. Dermed kan teknologien oppfatte faretruende situasjoner veldig raskt. Typiske eksempler kan være oversikt over blindsoner eller varsel om et annet kjøretøy som har stoppet opp på motorvegen. Denne automatiserte utviklingen vil påvirke etterspørselen, kapasitetsbehov, sikkerhet og driftskostnader i transportsektoren.

#### **Elektrifisering og nullutslippsmobilitet**

Det skjer videre en markant overgang til fornybar og bærekraftig energi i alle transportsektorens framkomstmidler. Mest dominerende er overgangen fra fossilt drivstoff til batteri-elektrisk på personbiler. Elbilene som nå tilbys, treffer godt i markedet. Når det gjelder vare- og servicebiler, så er ikke utviklingen kommet like langt. Vekt og rekkevidde gir foreløpig noen begrensninger. For de største kjøretøyene ser vi tydelige utfordringer med batteri-elektrisk, både når det gjelder rekkevidde og vekt. Hydrogen kan bli et drivstoff-alternativ for tynge kjøretøy. EU har startet opp et arbeid knyttet til hydrogen og tungtrafikk. Hydrogen-elektriske kjøretøy har lang

---

<sup>23</sup> Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033)

<sup>24</sup> Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet. Rapport fra regjeringens ekspertutvalg for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur (2019)



rekkevidde og blir ikke påvirket av kaldt vintervær.<sup>25</sup> Innen skipsfarten kan ammoniakk bli en viktig energibærer for nullutslipps-skip, sammen med hydrogen. På flere jernbanestrekninger som ikke er elektrifiserte benyttes det i dag hybridlokomotiver med batteripakke.

### **Samhandlende, intelligente transportsystem**

Det skjer også en utvikling innen kommunikasjon og samhandling. Transportmidler på tvers av transportformer er tilknyttet og deltar i et felles digitalt økosystem. Kjøretøy samhandler med andre kjøretøy i trafikken, og med andre elementer i trafikksystemet. Kjøretøy kan for eksempel gi beskjed om lokalisering og fart, mens trafikkløysene kan tilpasse signalene slik at trafikken flyter best mulig. Utviklingen åpner nye muligheter for treffsikker regulering, betydelige gevinster innen trafiksikkerhet og nye virkemidler for å redusere klimautslipp.

### **Delingsmobilitet – nye forretningsmodeller**

Vi ser en hovedtrend som går fra å eie til å leie. Digitale løsninger har gitt startskudd til en rekke innovative tjenester som gjør det enklere å komme fram dit en skal uten å eie egen bil. Det gjelder for eksempel bildeling, sykkeldeling, mikromobilitet som sparkeykler, samkjøring og ulike typer bestillingstransport. Et spesielt trekk er framveksten av mer komplette transporttjenester – mobilitet som en tjeneste – en sømløs kombinasjon av ulike transportmidler i en og samme reise. Kombinert mobilitet skaper nye plattformer for integrert samarbeid mellom ulike aktører.

### **2.3.2 Hva betyr den teknologiske utviklingen for mobiliteten?**

Regjeringens ekspertutvalg for teknologi og NTP peker på flere punkt transportetatene bør ta høyde for i planleggingen av mobilitet, blant annet:

- Bruke offentlige anskaffelser for å stimulere til nye løsninger som treffer våre utfordringer og skaper næringsutvikling
- Erkjenne at klimamålene krever en gjennomgripende omstilling til utslippsfrie løsninger for alle transportformer
- Kun begrense trafikk på de stedene og tidene det faktisk er fullt på vegen eller der trafikk kommer i konflikt med andre mål, eks. areal
- Påskynde overgangen til kjøretøy og infrastruktur som utnytter teknologi som gir bedre trafiksikkerhet
- Legge til rette for bedre bruk av de stadig økende mengdene av data som genereres i transportsektoren
- Porteføljestyring – kontinuerlig vurdere hvilke muligheter ny teknologi kan tilby. Mer dynamisk avveie tiltak for å løse transportutfordringer
- Hvert enkelt delprosjekts bidrag til helheten må kunne forsvares for seg selv og vurderes opp mot teknologisk utvikling

---

<sup>25</sup> Norsk Hydrogenforums hjemmeside: <https://www.hydrogen.no/kjoretøy/hydrogenbusser/>



- Øke robustheten ved å velge prosjekt som er lønnsomme på kort sikt

### 2.3.3 Viktig å drøfte og utrede i mobilitetsplanen

#### Viktig å omtale i regional plan for mobilitet

- Hvordan ulike mobilitetsløsninger og ny teknologi kan samvirke og tas i bruk for å legge til rette for et best mulig bærekraftig mobilitetstilbud til befolkningen på Agder.
- Hvordan vi kan ha en robust mobilitetsplanlegging som tar høyde for teknologiutviklingen både til lands og til havs

#### Kunnskaps- og utredningsbehov

Kartlegge hva fylkeskommunen bruker av ny teknologi på mobilitets-området

## 2.4 Finansiering – mer for pengene

Det er behov for store investeringer innen samferdsel, både til vedlikehold, nye vegprosjekt, infrastruktur til kollektiv, sykkel, gange og kombinerte reiser samt digitale løsninger. Fylkeskommunen har imidlertid stramme økonomiske rammer. Dagens statlige overføringer og egne midler er ikke nok til nødvendig drift og investeringer. Følgende tema vil være aktuelle å belyse i planen:

- Hva er godt nok – hvor? Finne en minstestandard som legges til grunn basert på et sett kriterier
- God og forutsigbar porteføljestyling der en prioriterer prosjekt som gir mest samfunnsnytte for pengene
- Statlige midler - Hvordan få flere statlige midler til mobilitetsprosjekt på Agder?
- Bompenger og vegprising
- Andre finansieringskilder – kommunale og private

### 2.4.1 Prioritere prosjekt som gir mest igjen for pengene

Det vil alltid være mange forslag til gode mobilitetsprosjekt på Agder. Med begrensede midler vil det være slik at når ett prosjekt prioriteres, så går det ut over andre prosjekt.



I mobilitetsplanen skal vi drøfte sammenheng mellom målene, utarbeide et målhierarki og gi prinsipper for valg av tiltak og prosjekt. Grad av måloppnåelse skal da kunne si noe om hva som gir mest igjen for pengene.

#### **2.4.2 Hvordan få mer statlige midler til mobilitetsprosjekt på Agder?**

Det er ulike finansieringskilder til statlige midler til fylkesveg. Ordningene er basert på egenandel fra fylkeskommunene og/eller kommuner, for eksempel:

- Byvekstavtale og belønningsmidler, aktuelt i kristiansandsregionen
- Tilskuddsordning til regionbyer, aktuelt i arendal- og grimstadregionen
- Tilskuddsordning i Barnas transportplan til tryggere skoleveg/hjertesoner
- Tilskuddsordning til fylkesveg for å kunne forstørre bo- og arbeidsmarkedsregioner, forbedre forholdene for næringstrafikken samt ruste opp tunneler
- Klimasatsmidler – støtteordning til kommuner og fylkeskommuner for å kutte utslipp av klimagasser og bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet

#### **2.4.3 Bompenger og vegprising**

For å nå nullvekstmålet og få realisert viktige samferdselstiltak i de store byområdene, er det behov for omfattende investeringer. Den mest åpenbare muligheten til å finansiere dette er å inngå bompengavtaler med staten. Slike avtaler vil tilføre regionen midler som kan brukes til å gjennomføre viktige mobilitetsprosjekt. Bompengainnkrevning vil, ved siden av statlige, regionale og lokale midler, være en sentral del av finansieringen i en byvekstavtale for kristiansandsregionen. Det kan også bli aktuelt å drøfte bompenger andre steder på Agder, for eksempel i arendalsregionen.

Vegprising er lansert som et alternativ til bompenger, og innebærer at alle biler får en satellitt-basert mottaker der avgift varierer etter biltype samt tidspunkt, hvor og hvor langt bilen kjører. Det er ikke åpnet for vegprising i Norge, men dette er til vurdering.

#### **2.4.4 Andre finansieringskilder**

Agder fylkeskommune har gitt kommunene mulighet til å finansiere mobilitetstiltak gjennom en lånebasert ordning. Det kan for eksempel være aktuelt i tilfeller der rekkefølgekrav stopper videre utvikling på grunn av manglende infrastruktur på fylkesveg. Vi har også eksempler på finansiering av infrastruktur for mobilitet i samarbeid med private aktører.





## 2.4.5 Viktig å drøfte og utrede i mobilitetsplanen

### Viktig å omtale i regional plan for mobilitet

- Hvordan fylkeskommunen i samarbeid med kommunene på Agder kan dra best mulig nytte av statlige finansieringskilder
- Hvordan fylkeskommunen i samarbeid med kommune kan få mest mulig ut av den lånebaserte finansierings-ordningen
- Hva er godt nok? Kan vi utfordre håndbøkene, bygge rimeligere, løse utfordringer annerledes?

### Kunnskaps- og utredningsbehov

- Drøfte målkonflikter og utvikle et målhierarki som gjør det mulig å prioritere de prosjektene som gir størst gevinst i forhold til måloppnåelse

## Vedlegg 1: Nasjonale og regionale føringer for mobilitetsplanen

### Nasjonale føringer:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023
- Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033
- Meld. St. 13 (2020-2021): Klimaplan for 2021-2030
- Meld. St. 5 (2020-2021): Samfunnssikkerhet i en usikker verden
- Meld. St. 5 (2019-2020): Distriktmeldingen - Levende lokalsamfunn for fremtiden
- Meld. St. 19 (2018-2019): Folkehelsemeldinga - Gode liv i eit trygt samfunn
- Meld. St. 15 (2017-2018): Leve hele livet — En kvalitetsreform for eldre
- Meld. St. 40 (2015-2016): Trafikksikkerhetsarbeidet samordning og organisering
- Meld. St. 22 (2015-2016): Nye folkevalgte regioner – rolle, struktur og oppgaver
- Statlige planretningslinjer for samordnet bosteds-, areal- og transportplanlegging 2014
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning 2018
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)

**Regionale føringer:**

- Regionplan Agder 2030
- Regional plan for likestilling, inkludering og mangfold på Agder 2015-2027 (LIM-planen)
- Regional plan for innovasjon og bærekraftig verdiskaping Agder 2015-2030 (VINN Agder)
- Regional plan for samferdsel (delplan gjelder for tidligere Vest-Agder)
- Regional transportplan Agder 2015-2027
- Areal- og transportplan for Arendalsregionen 2040
- Regional plan for kristiansandsregionen 2020-2050
- Regional plan for Setesdal Vesthei, Ryfylkeheiane og Setesdal Austhei (Heiplanen)
- Regional plan for vannforvaltning i vannregion Agder 2016-2021 (ny plan under utarbeidelse)
- Folkehelsestrategi for Agder 2018-2025
- Landbruksstrategi for Agder – verdiskaping gjennom jordbruk, skogbruk og bygdenæringer
- Regionplan Lister 2030

**Vedlegg 2: Vurdering om konsekvensutredning**

Planavdelingen i Agder fylkeskommune har vurdert behov for konsekvensutredning. Notatet knyttet til vurderingen er vedlagt som et selvstendig dokument.

Agder fylkeskommune  
Postboks 788, Stoa  
NO-4809 Arendal

Besøksadresse Kristiansand:  
Tordenskjolds gate 65

Org.nr.: 921 707 134  
Bank: 3207.28.74993

Besøksadresse Arendal:  
Ragnvald Blakstads vei 1

[www.agderfk.no](http://www.agderfk.no)