



AGDER
fylkeskommune

Vedlegg 3

Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033

Indikatorer -måling av planen



Innholdsfortegnelse

1	Innledning	3
2	Utvalgte indikatorer	4
2.1	En enklere reise.....	5
2.1.1	Andel elever (13- 18 år) som synes kollektivtilbudet er nokså bra eller svært bra	5
2.1.2	En app og en billett for buss, ferje, sykkel og tog.....	6
2.1.3	Andel voksne (18+) som oppgir å ha god eller svært god tilgang til offentlig transport.....	7
2.2	En tryggere reise	8
2.2.1	Antall drepte og hardt skadde i trafikken.....	8
2.2.2	Kritisk forfall på fylkesveinettet.....	9
2.2.3	Andel kilometer fylkesvei med dårlig eller svært dårlig dekketilstand 10	
2.2.4	Antall elever i grunnskolen som får gratis skoleskyss på grunn av farlig skolevei.....	12
2.2.5	Andel som opplever at gang og sykkelstier er godt utbygd i sitt nærområde.....	12
2.3	En grønnere reise.....	14
2.3.1	Andel gående og syklende.....	14
2.3.2	Andel kollektivreiser på Agder	18
2.3.3	Andel av ungdom som går eller sykler til skolen	19
2.3.4	Elektrifisering av kollektivtrafikken på Agder.....	20
3	Oppsummering	21
4	Referanser.....	21

1 Innledning

Vi har et mål i planen: «Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn». Dette målet er igjen delt inn i fire delmål; en enklere reise, en tryggere reise, en grønnere reise og styrke samarbeidet.

For å lykkes med bærekraftig og god mobilitet for alle, har vi behov for å følge med på at innsatsen gir ønskede resultater og bidrar til måloppnåelse. For å følge med på resultatene vil mobilitetsplanen bruke måleindikatorer på delmålnivået. Slik at vi har valgt ut noen få viktige indikatorer for å følge opp tre av delmålene; en enklere reise, en tryggere reiser og en grønnere reise.

Det siste delmålet om å styrke samarbeidet har vi, per i dag, ikke en indikator på. Vi anbefaler derfor at dette tas opp på kommunemøter i 2027 og 2033 for å få tilbakemelding på hvordan kommuner opplever at samarbeidet har vært/er. Dette kan også måles ved f.eks. ved antall forsknings- og utviklingsprosjekter på Agder.

Det har vært viktig for oss å plukke ut eksisterende indikatorer som allerede måles på i dag, enten på nasjonalt eller regionalt nivå. Indikatorene skal fremstilles minimum ved begynnelsen av planperioden, i midten ved rullering 2027/2028 og ved planens slutt 2033.

2 Utvalgte indikatorer

Tabellen nedenfor er en sammenstilling av indikatorene på delmålene i mobilitetsplanen.

Tabell 1 Indikatorer i mobilitetsplanen

Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn			
Indikator	Hvordan	Status	Mål 2033
En enklere reise			
Andel elever (13-18 år) som synes kollektivtilbudet er nokså bra eller svært bra	Ungdata undersøkelsen	57,3% (2022)	75 %
En app og en billett for buss, ferje, sykkel og tog.	Fakta AKT	Nei	Ja
Andel voksne (18+) som opplever å ha god eller svært god tilgang til offentlig transport	Folkehelse undersøkelsen	50,2 % (2019)	65 %
En tryggere reise			
Antall drepte og hardt skadde i trafikken	SSB, tabell 12044	49 (2021)	20
Kritisk forfall på fylkesveinettet (kostnadsbehov)	Kartlegging AFK (2022)	900 mill.kr. i etterslep	50 % reduksjon fra 2021-nivå
Andel kilometer fylkesvei med dårlig eller svært dårlig dekketilstand (prosent)	SSB, tabell 11822	35 % (2021)	25 %
Antall elever i grunnskolen som får gratis skoleskyss pga. farlig skolevei (prosent)	AKTs årsrapport	11 %	9 %
Andel som opplever at gang og sykkelstier er godt utbygd i sitt nærområde (prosent)	Folkehelse undersøkelsen	60,5 % (2019)	75 %
En grønnere reise			
Andel gående og syklende på Agder	RVU	25 % KrSand reg (2018) 18 % Ar,reg (2018) 14 % øvrig	27% KrSand reg 26 % Ar,reg 18 % øvrig
Andel kollektivreiser på Agder	RVU	8 % KrSand reg (2018) 4 % Ar,reg (2018) 3 % øvrig	10 % KrSand reg 8 % Ar,reg 5 ¹ % øvrig
Andel av ungdom som går eller sykler til skolen	UngData undersøkelsen	34,5 % (2019)	60 %
Elektrifisering av kollektivtrafikken på Agder	AKTs tall over materiell	5 %	90%

¹ AKT = Agder kollektivtrafikk

2.1 En enklere reise

For dette delmålet har vi tre indikatorer:

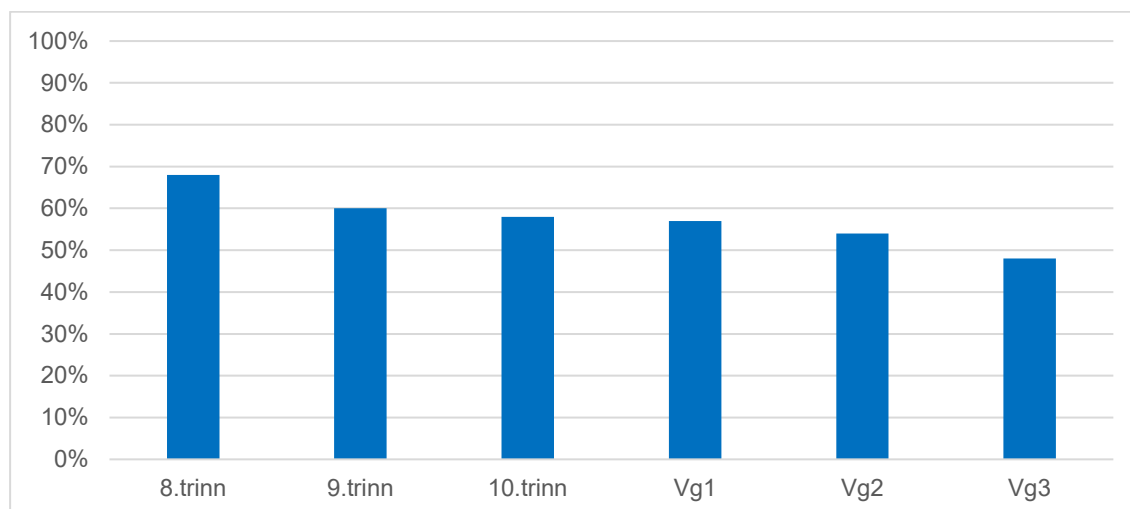
1. Andel elever (13-18 år) som synes kollektivtilbudet er nokså bra eller svært bra.
2. En app og en billett for buss, ferje, sykkel og tog.
3. Andel voksne (18 +) som oppgir å ha god eller svært god tilgang til offentlig transport.

2.1.1 Andel elever (13- 18 år) som synes kollektivtilbudet er nokså bra eller svært bra

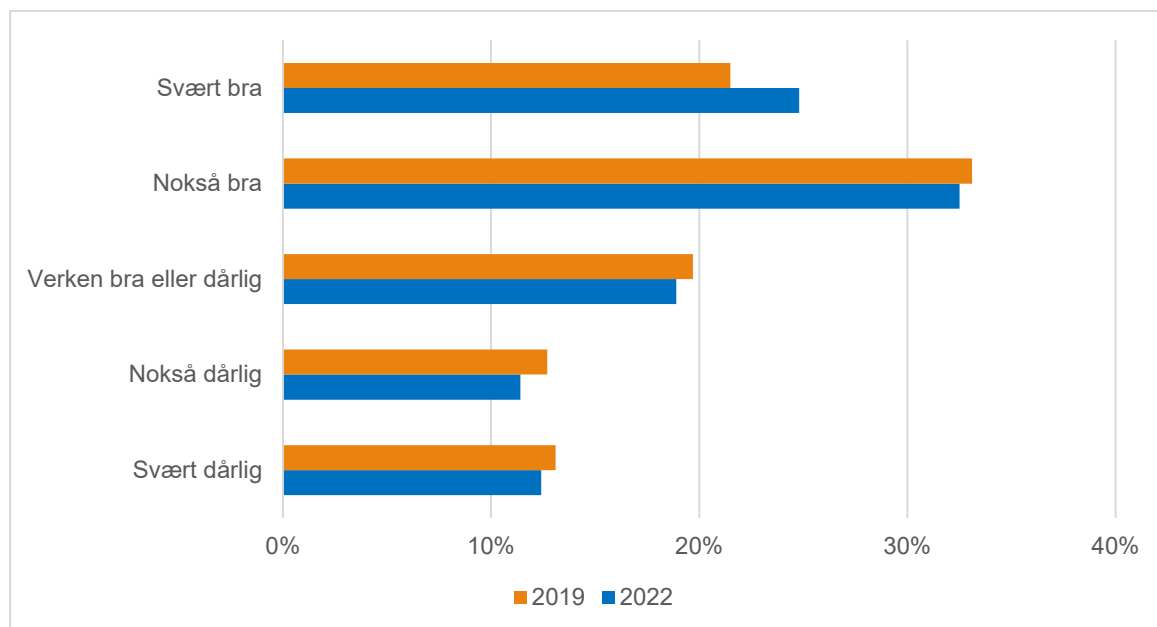
UngData-undersøkelsen er en nasjonal undersøkelse som gjennomføres hvert tredje år. Den gjelder for ungdom fra 8.trinn, 9. trinn, 10. trinn, Vg1, Vg2 og Vg3. Siste undersøkelse i Agder ble gjennomført i 2022. Antall elever som svarte i Agder var i underkant av 17 000, noe som gir en svarprosent på 75 prosent.

Et av spørsmålene var «Hvordan opplever du at tilbudet til ungdom er når det gjelder kollektivtilbudet (buss, tog, trikk og lignende)». Som en gjennomsnittindikator har vi tatt prosentandel av totalt antall elever fra 8.trinn – Vg3. I 2022 var det 57,4 prosent som synes tilbudet var nokså bra eller svært bra. Vi ser at andel ungdom som er fornøyde med kollektivtilbudet synker, jo eldre de blir. Dette har sannsynligvis en sammenheng med at ungdom utvider sitt geografiske kontaktnett, og ønsker å bevege seg, både mer og lenger, på egenhånd. Det samme spørsmålet ble stilt i 2019, og da var det 54,6 prosent som synes kollektivtilbudet var nokså bra eller svært bra. Dette gir en økning på i av underkant tre prosentpoeng. Fra 2019 til 2022 ser vi en økning i antall elever som synes kollektivtilbudet er svært bra, samtidig som det er en økning i antall elever som ikke er fornøyd med kollektivtilbudet.

Målsetning er at 75 prosent av ungdommen på Agder skal synes kollektivtilbudet er nokså bra eller bra i 2033.



Figur 1. Andel elever på Agder fra 8.trinn-3vg som synes kollektivtilbudet er nokså bra eller svært bra i 2022.



Figur 2. Prosentandel for svaralternativer fra UndData-undersøkelsen i 2019 og 2022

2.1.2 En app og en billett for buss, ferje, sykkel og tog

Vi ønsker bedre og mer fleksible billettløsninger på tvers av geografiske soner. Offentlige aktører bør samle transporttilbudet og tilgjengeliggjøre informasjon og billettsalg på ett sted. Denne indikatoren er kun et ja- eller nei-spørsmål på om vi har en app og én billett for buss, ferje, sykkel og tog i 2033.

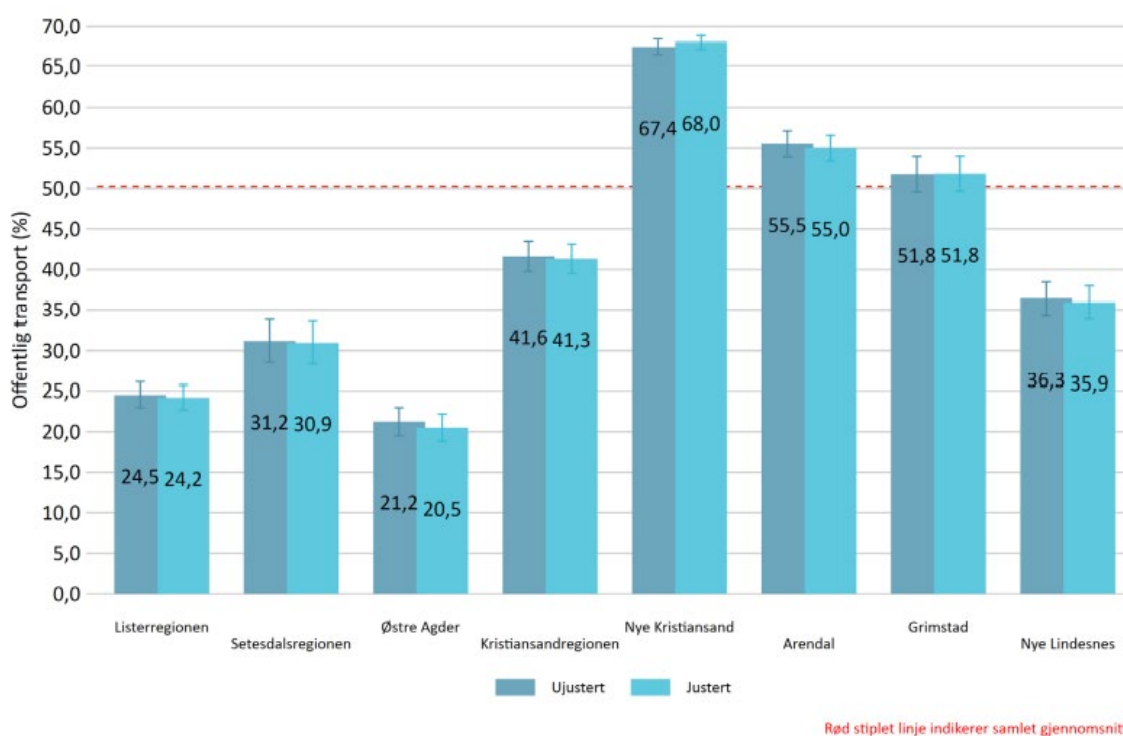
2.1.3 Andel voksne (18+) som oppgir å ha god eller svært god tilgang til offentlig transport

På Agder oppgir 50,2 prosent, av de spurte i *Folkehelseundersøkelsen i Agder* (2019), at de har god eller svært god tilgang til offentlig transport

Fakta fra Folkehelseundersøkelsen 2019 på dette spørsmålet:

Totalt 27106 deltakere av 28047 (96,6 %) hadde gyldig besvarelse på Offentlig transport. Andelen som oppgav god eller svært god tilgang på offentlig transport var for hele utvalget 50,24 % (KI95%: 49,63-50,84). Andelen for kvinner var 50,88 % (n=14450; KI95% 50,06- 51,71) og andelen var 49,50 % (n=12656; KI95% 48,62- 50,38) for menn

Målsetning er at 65 % på Agder i 2033 skal synes at de har god eller svært god tilgang til offentlig transport.



Figur 3. Kollektivtilgang (personer som svarte god eller svær god tilgang) på tvers av regioner. (Folkehelseundersøkelsen 2019)

Figuren viser andelen som rapporterer god (god eller svært god) tilgang til offentlig transport, samlet og på tvers av regioner. Andelen som oppgir god tilgang varierer mye mellom regioner. Det er omtrent 48 prosentpoeng forskjell mellom høyeste og laveste (justerte verdier). Andelen som oppgir god tilgang til offentlig transport er høyere i Nye Kristiansand og Arendal enn i de øvrige områdene. Listerregionen, Setesdalsregionen og Østre Agder har lavest andel som rapporterer god tilgang til offentlig transport med tall som varierer mellom 20,5 til 30,9 prosentpoeng.



2.2 En tryggere reise

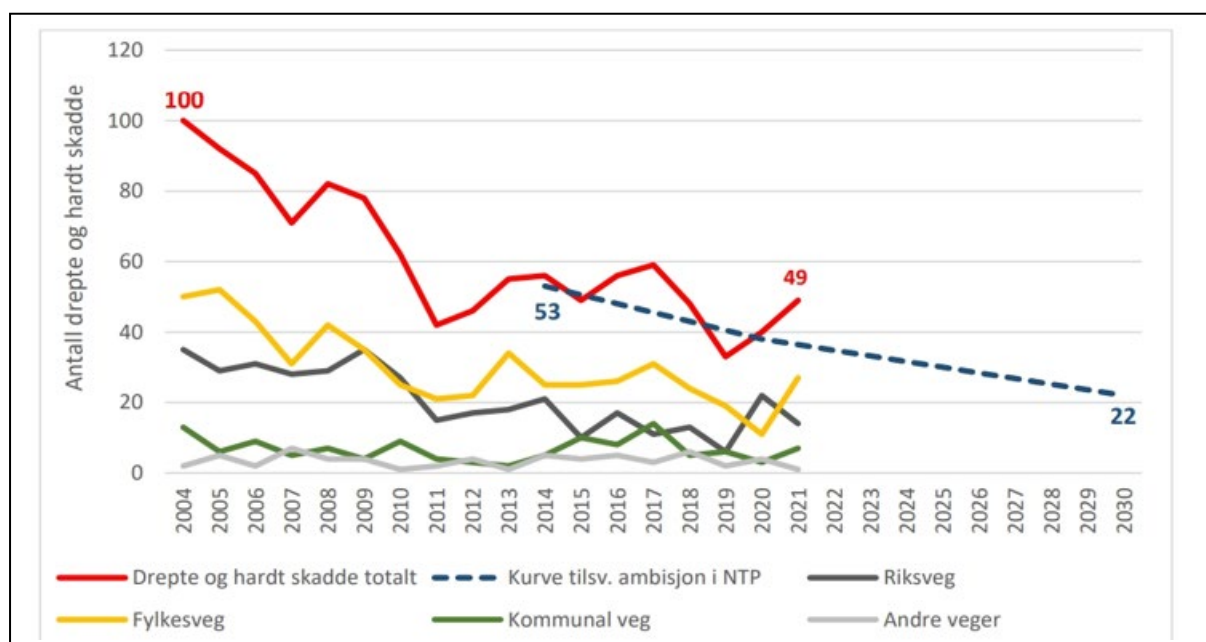
For dette delmålet har vi fem indikatorer:

1. Antall drepte og hardt skadde i trafikken
2. Kritisk forfall på fylkesveinettet
3. Andel kilometer fylkesvei med dårlig eller svært dårlig dekketilstand
4. Antall elever i grunnskolen som får gratis skoleskyss på grunn av farlig skolevei
5. Andel som opplever at gang og sykkelstier er godt utbygd i sitt nærområde

2.2.1 Antall drepte og hardt skadde i trafikken

Statistikken omfatter dødsulykker og andre ulykker med definert hardt skadd personskade som er meldt til politiet. Trafikkulykkene som inngår i statistikken har skjedd på offentlig eller privat vei, gate eller plass som er åpen for alminnelig trafikk. Tallene rapporteres i offentlige distrikter og i Statistisk sentralbyrå. I 2021 var det 49 drepte eller hardt skadde i trafikken på Agder.

I Nasjonal transportplan er det utarbeidet etappemål for visjonen om null drepte og hardt skadde. Delmålet innebærer 60 prosent reduksjon av drepte og hardt skadde de neste 15 årene. For Agder er det satt en ambisjon at det ikke skal være flere enn 22 drepte og hardt skadde i trafikken i 2030. For 2033 har vi satt en ambisjon om at det ikke skal være flere enn 20 drepte og hardt skadde i trafikken.



Figur 4. Målkurve for reduksjon av antall drepte/hardt skadde på Agder (Kilde: Statens vegvesen)

Grafen over viser etappemålet. Agder på drepte og hardt skadde i trafikken per år. Dette er en ambisiøs målsetning fordi det er blitt vanskeligere å identifisere tiltak med god effekt etter hvert som ulykkestallene har gått ned

2.2.2 Kritisk forfall på fylkesveinettet

Det er et betydelig forfall på fylkesveinettet, målt mot anbefalt standard. En behovsanalyse for det kritiske forfallet på fylkesveinettet ble ferdigstilt i april 2021. Denne identifiserer behovene som vurderes mest kritiske for framkommelig og trafikksikkerhet. Dette gjelder blant annet utbedring av bergskjæringer, rekkverk, bruer, tunneler, ustabile kanter, og gang- og sykkelvei.

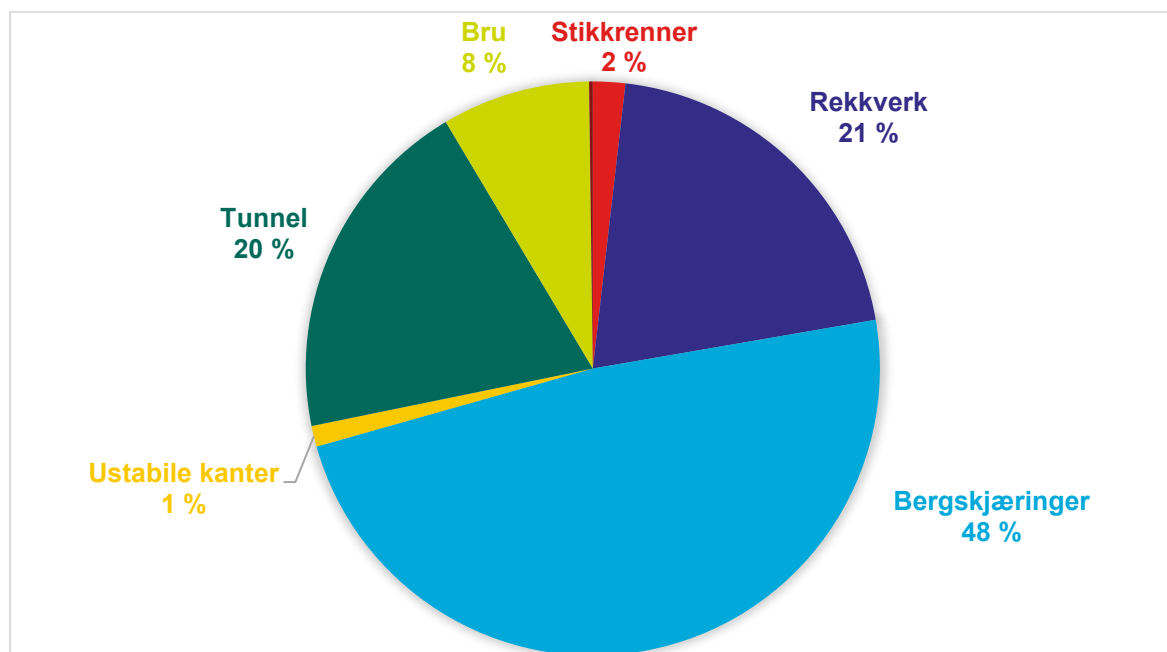
For Agder er det beregnet et kritisk forfallsetterslep på fylkesveiene på til sammen 896 mill. 2021-kroner uten mva.

Vi har valgt å sette et mål om 50 % reduksjon fra 2021-nivå for kritisk forfall i 2033.

I kartleggingen av kritisk forfall på fylkesveinettet i Agder, bruker vi samme metode som ble benyttet av Statens vegvesen i 2019. For vurdering av de ulike veielementene har vi benyttet informasjon vi finner i verktøyene Plania, Brutus og Norsk Vegdatabank, samt andre kilder. Vi har samarbeidet med fagekspertisen innenfor hvert felt. I tillegg har vi intervjuet samtlige byggeledere på drift og vedlikehold. Vi har benyttet samme definisjon på kritisk forfall som Vegdirektoratet har angitt for riksvei i arbeidet med Nasjonal Transportplan. Det betyr at vi kun tar med avvik som vi mener medfører meget høy konsekvens/risiko for framkommelighet og trafikksikkerhet, eller som er brudd på krav i lover og forskrifter, og som ikke blir utbedret i den daglige driften.

Følgende premisser legges til grunn i kartleggingsarbeidet:

- Omfatte alle fylkesveier i Agder, inkludert gang- og fylkesveier
- Omfatte avvik som medfører meget høye konsekvenser/risiko for framkommelighet og trafikksikkerhet
- Baseres på kjent informasjon og ikke nye inspeksjoner ute
- Gi et tilstrekkelig godt bilde av det viktigste behovet
- Tiltaket mangler finansiering.



Figur 5. Fordelingen i prosent mellom de ulike veiobjektene.

Tabell 2. Kostnad for de ulike veielementer fordelt på driftskontraktene.

Tall i 1000 kr ekskl. mva og inkl. byggherrekostnad	Stikkrenner	Rekkverk	Bergskjæringer	Ustabile kanter	Tunnel	Bru	Gang- og sykkelveg	Totalt
1003 Kristiansand 19-27		25,8	2,4	2,0	1,6	7,9		39,7
1002 Flekkefjord 18-23	8,0	50,0	90,0	2,0	53,5	26,4		229,9
0920 Arendal 20-25	3,6	24,5	68,0		28,0	5,7		129,8
0921 Åmli 2020-24	3,2	12,3	46,0	3,5		15,2		80,2
0921 Setesdal 18-26		11,8	27,0		10,0	7,4		56,2
0922 Tovdal-Mykland 20-24		1,6	36,7					38,3
1001 Mandal 17-22	1,5	44,5	18,0	3,0		7,9	1,9	76,8
1004 Sirdal 16-21		12,9	145,0		83,0	4,4		245,3
Totalt	16,3	183,4	433,1	10,5	176,1	74,8	1,9	896,0

2.2.3 Andel kilometer fylkesvei med dårlig eller svært dårlig dekketilstand

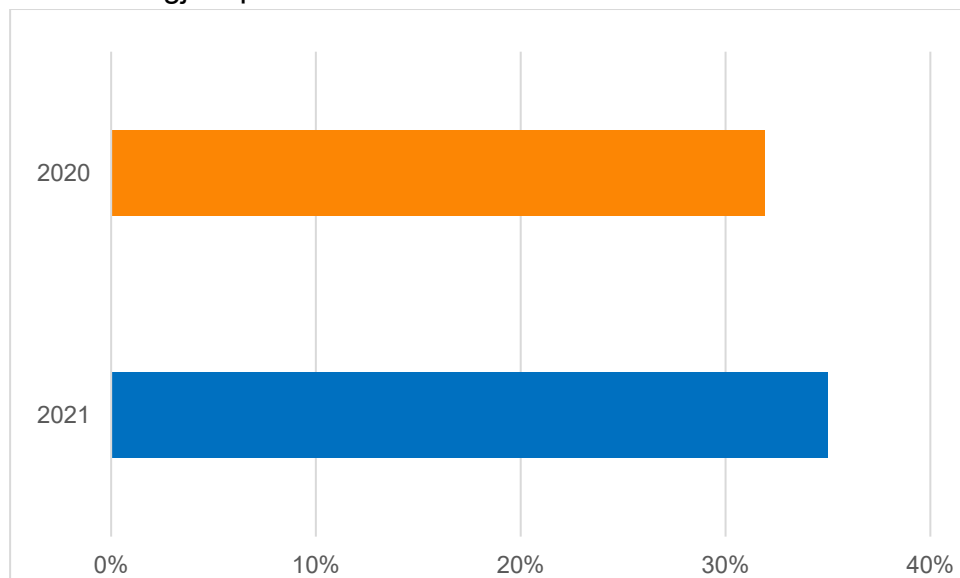
Denne indikatoren blir årlig rapportert til Statistisk sentralbyrå fra Statens vegvesen på skjema 11822. Dekketilstanden går, blant annet, på parametere som spor og jevnhet på fylkesveiene. For Agder er det beregnet at i 2021 var det 35 prosent av andel kilometer fylkesvei med dårlig eller svært dårlig dekketilstand.

Vi har valgt å sette et mål at i 2033 vil kun 25 % av dekketilstanden på fylkesveier ha dårlig eller svært dårlig dekketilstand.

Metode brukt er via Road Surface Condition Database (Rosita) som er Statens vegvesens sentrale forvaltningssystem for måledata fra dekketilstandsmålingene (spor/jevnhet, veimerking og friksjon) med målerutstyret ViaPPS (spordybde, tverrfall, jevnhet, IRI, o.a.) og RoAR (friksjonskoeffisient, slipp, o.a.) på europa-, riks- og

fylkesveinettet. Systemet overfører nøkkeldata til Nasjonal vegdatabank (NVDB) og kan produsere en rekke statistikkrapporter og analyser basert på importerte data fra målestrekningene.

Det er ikke lenger slik at hele fylkesveinettet blir målt årlig. Årsaken til dette er kapasiteten på utstyret vårt. Verdien som rapporteres årlig for dekketilstanden vil derfor kun gjenspeile verdien i forhold til de veier som vi får målt det året.



Figur 6. Dårlig/svært dårlig dekketilstand på fylkesveiene på Agder i 2021 og 2022 i prosent.

Tabell 3. Inndeling Sandve beskriver dekketilstanden delt i klassegrenser.

Klasse*	Klassegrenser	
	SPOR	IRI
svært god	0-6	0-0.9
God	7-11	1.0-2.1
middels	12-17	2.2-3.0
Dårlig	18-24	3.1-4.4
svært dårlig	25->	4.5->
	mm	mm/m

*) grønn farge defineres som **tilfredsstillende**

I denne klassifiseringen brukes 20m-data (median/middelverdi)

- Tilfredsstillende standard: Spor < 18 mm OG iri ≤ 3 mm/m
- Dårlig standard: Spor ≥ 18 mm ELLER iri > 3 mm/m

Spor angir som kjent jevnhet i kjørebanelen på tvers, mens iri angir veiens jevnhet langs kjørebanelen. En iri < 3 mm/m forteller at kjørebanelen ikke må endre seg mer enn 3 mm fremover pr. kjørte meter for å tilfredsstillende middels eller bedre kjørekjøkomfort.

2.2.4 Antall elever i grunnskolen som får gratis skoleskyss på grunn av farlig skolevei

Kommunene har ansvar for skoleskyss dersom kommunen definerer skoleveien som særlig farlig eller vanskelig for den enkelte elev og avstanden er under 2/4 km. Ulikt veisystem og ulike grad av utbygd gang- og sykkelvei, antall riksveier gjennom kommunen og skolestruktur kan forklare noen av forskjellene mellom kommunene når det gjelder antallet elever med skyss innvilget på grunn av særlig farlig eller vanskelig skolevei. AKT rapporterer i sin årsrapport andel skyss elever i Agder som følge av særlig farlig eller vanskelig skolevei, trafikkfarlig vinter og andre kommunale skyss-vedtak. Antall elever med fri skyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skolevei har vært stabilt gjennom flere år. Målet er å redusere farlig skolevei med 2 prosent til 2033 til da 9 prosent.

Tabell 4. Andel skyss elever i Agder som følge av særlig farlig eller vanskelig skolevei, trafikkfarlig vinter og andre kommunale skyssvedtak.

År/ fylke	2019	2020	2021
Agder	12 %	12 %	11 %

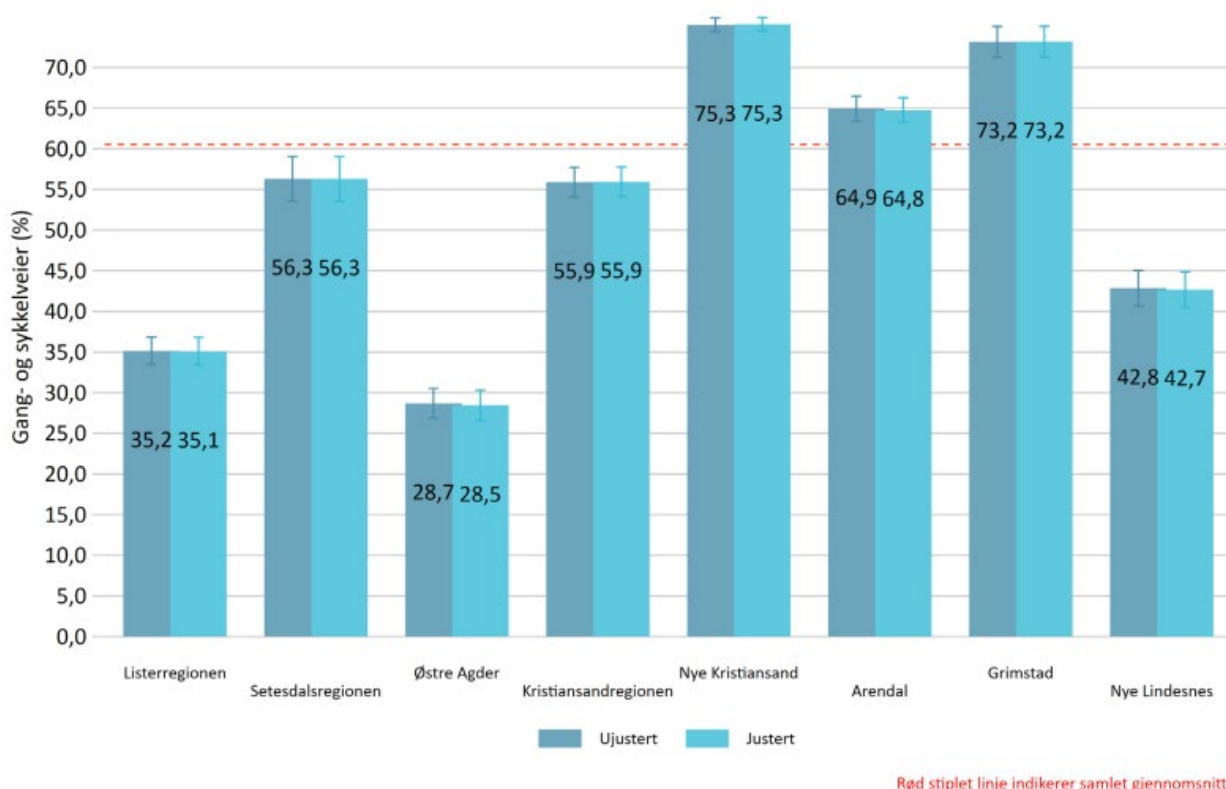
2.2.5 Andel som opplever at gang og sykkelstier er godt utbygd i sitt nærområde

For Agder under ett oppgir 60,5 prosent at de har god tilgang til gang- og sykkelveier i 2019. Tallene er hentet fra *Folkehelseundersøkelsen i Agder* fra 2019.

Målsetning er at 75 prosent på Agder i 2033 skal synes at de har et godt eller svært godt utbygd gang- og sykkelveinett i nærområdet.

Fakta fra undersøkelsen på dette spørsmålet:

Totalt 27717 deltakere av 28047 (98,8 %) hadde gyldig besvarelse på gang- og sykkelveier. Andelen som rapporterte godt eller svært godt utbygde gang- og sykkelveier var for hele utvalget 60,52 % (KI95%: 59,94-61,10). Andelen for kvinner var 60,66 % (n=14756; KI95% 59,87-61,46) og andelen var 60,35 % (n=12961; KI95% 59,50-61,20) for menn.



Figur 7. Gang- og sykkelveier (personer som svarte godt eller svært godt utbygd) på tvers av regioner. (Folkehelseinstituttet 2019).

Figuren viser andelen som rapporterer at de har et godt eller svært godt utbygde gang- og sykkelveier, samlet og på tvers av regioner i Agder i 2019. Det er en del variasjon mellom regionene der det skiller 47 prosentpoeng mellom høyeste og laveste. Det er en langt høyere andel som rapporterer godt utbygde gang- og sykkelveier i Nye Kristiansand og Grimstad enn i de øvrige regionene. Østre Agder og Listerregionen har laveste andel som rapporterer godt utbygde gang- og sykkelveier. Også Nye Lindesnes ligger lavere enn gjennomsnittet for hele Agder.

2.3 En grønnere reise

På dette delmålet har vi fire indikatorer:

1. Andel gående og syklende
2. Andel kollektivreiser på Agder
3. Andel av ungdom som går eller sykler til skolen
4. Elektrifisering av kollektivtrafikken på Agder

2.3.1 Andel gående og syklende

Tabellen nedenfor viser hovedtall for sykkel- og ganges andeler (i prosent) i transportmiddelfordelingen på Agder.

Tabell 5. Sykkel- og gåandel (%) i transportmiddelfordelingen i ulike deler av fylket.

Områder	Sykel, 2018/2019	Gå, 2018/2019
Kristiansandsregionen	7 %	18%
Arendalsregionen	3 %	15%
Øvrige områder på Agder	2 % ²	12 % ³

Siden dette er en regional plan vil det være naturlig å ha noen måltall for regionen. Men siden det er demografiske ulikheter i regionen og ulike virkemidler har vi valgt å ha egne mål for Kristiansandsregionen (inklusive Lindesnes), Arendalsregionen og øvrige Agder.

Kristiansandsregionen

Kristiansandsregionen har sitt vedtatte sykkelmål på 8 prosent i 2030 og en gåandel på 18 prosent i 2030⁴. Dette tallet er satt ut fra forventet befolkningsvekst og forutsettes at nullvekstmålet for personbiltrafikk innfris. Vi har satt målene for mobilitetsplanen likt som disse. Mer om målene og forutsetningene for disse ligger i Kollektivkonseptet og Mobilitetskonseptet 2030.

Arendalsregionen

Arendalsregionen har i sin ATP-plan vedtatt sykkelmål på 6 prosent i 2025 og 8 prosent i 2040, samt en gåandel på 18 prosent i 2025 og 20 prosent i 2040⁵. Dette er

² RVU 2013/2014. Dette tallet er satt på bakgrunn av tall fra kommunene Tvedestrand, Froland, og Arendal ellers øvrig i RVU 2018/19 på 2 %. Grimstad og Vennesla ligger på 3 %. Sannsynligvis gjenspeiler 2 % grovt sett sykkelandelen i øvrige deler av fylke.

³ Dette tallet er satt på bakgrunn av tall fra kommunene Tvedestrand, Froland, og Søgne/Songdalen i RVU 2018/19 på 12 %. Sannsynligvis gjenspeiler 12 % grovt sett gå-andelen i øvrige deler av fylke.

⁴ Mobilitetskonseptet 2030 og Kollektivkonsept (2021) Grunnlag for byveksttalen for Kristiansandsregionen, Agder kollektivtrafikk

⁵ ATP-plan (2019) Arendalsregionen

ambisiøse mål og under forutsetninger om bruk av restriktive virkemidler som bompenger og parkeringsrestriksjoner. For Arendalsregionen settes målene i denne planen på målene som er i ATP-planen i 2025. Mer om målene og forutsetningene for disse ligger i *ATP-plan for Arendalsregionen (2019)*.

Øvrige Agder

For øvrige deler av Agder har vi satt et mål om å doble sykkel-andelen fra 2 til 4 prosent, og å øke gåandel med 2 prosent fra 12 til 14 prosent. Dette er ambisiøse mål ut fra geografi og hvor mye virkemidler og tiltak vi får gjennomført.

Tabell 6. Gå- og sykkelmål i 2023 på Agder

Hva	Mål 2033 Gå	Mål 2033 Sykkel	Mål 2033 Gå og sykkel
Kristiansandsregionen	19 %	8 %	27 %
Arendalsregionen	18 %	6 %	24 %
Øvrige områder på Agder	14 %	4%	19 %

Antall reiser per dag 2021 var i 2,54⁶. Dette tallet er noe lavt i forhold til tidligere tall som har ligget på over 3, noe som kan skyldes koronapandemien. Vi har derfor valgt å bruk 3 reiser per dag i disse analysene. Dette gir oss måltall for antall daglige reiser som må økes for å nå målene. Antall reiser får vi ved å gange framskrevet befolkning over 13 år for henholdsvis 2023 og 2033 med observert % for RVU 18/19 og andelsmål for 2033. Tallene er rundet av til nærmeste tusen.

Tabell 7. Kristiansandsregionen. Antall daglige reiser totalt, og hvor mange av disse som er daglige sykkel- og gåreiser dersom målene nåes.

År	Befolkning over 13 år	Reiser per dag	Sykkelreiser	Gåreiser	Sykkel og gange
2023	146 000	437 000	31 000	79 000	109 000
2033	158 000	476 000	38 000	90 000	128 000

Tabell 8. Arendalsregionen. Antall daglige reiser totalt, og hvor mange av disse som er daglige sykkel- og gåreiser dersom målene nåes.

År	Befolkning over 13 år	Reiser per dag	Sykkelreiser	Gåreiser	Sykkel og gange
2023	71 000	212 000	6 000	32 000	38 000
2033	75 000	226 000	13 000	41 000	54 000

⁶ https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/reisevaner/2021/nokkeltallsrapport-2021_levert-29.06.22_pdf.pdf



Tabell 9. Øvrige Agder. Antall daglige reiser totalt, og hvor mange av disse som er daglige sykkel- og gåreiser dersom målene nåes.

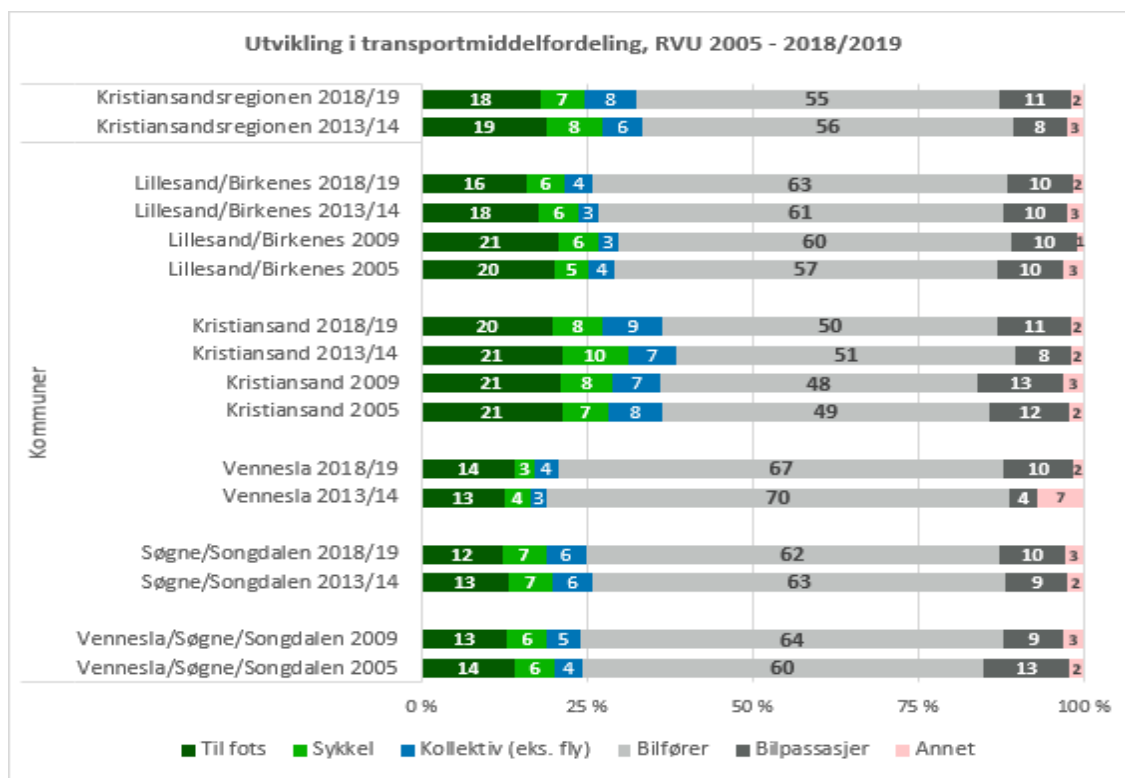
År	Befolkning over 13 år	Reiser per dag	Sykkelseiser	Gåreiser	Sykkel og gange
2023	51 000	153 000	3 000	18 000	21 000
2033	51 495	155 000	6 000	22 000	28 000

Staten har satt et nasjonalt sykkelmål på 8 prosent. For gå-andelen anbefaler Statens vegvesen at fylkeskommuner og kommuner setter opp lokale mål, og at de lokale mål bør ligge i intervallet 20-40 prosent (høyest i store byer)⁷. Vi ser at målsetningene for Agder ligger lavere enn nasjonale mål/anbefalinger, samtidig vet vi at målene satt i mobilitetsplanen er ambisiøse og ressurskrevende, og meget vanskelig å få til uten bruk av restriktive midler. Målene krever at de langsiktige arealstrategiene følges opp i kommunenes planarbeid.

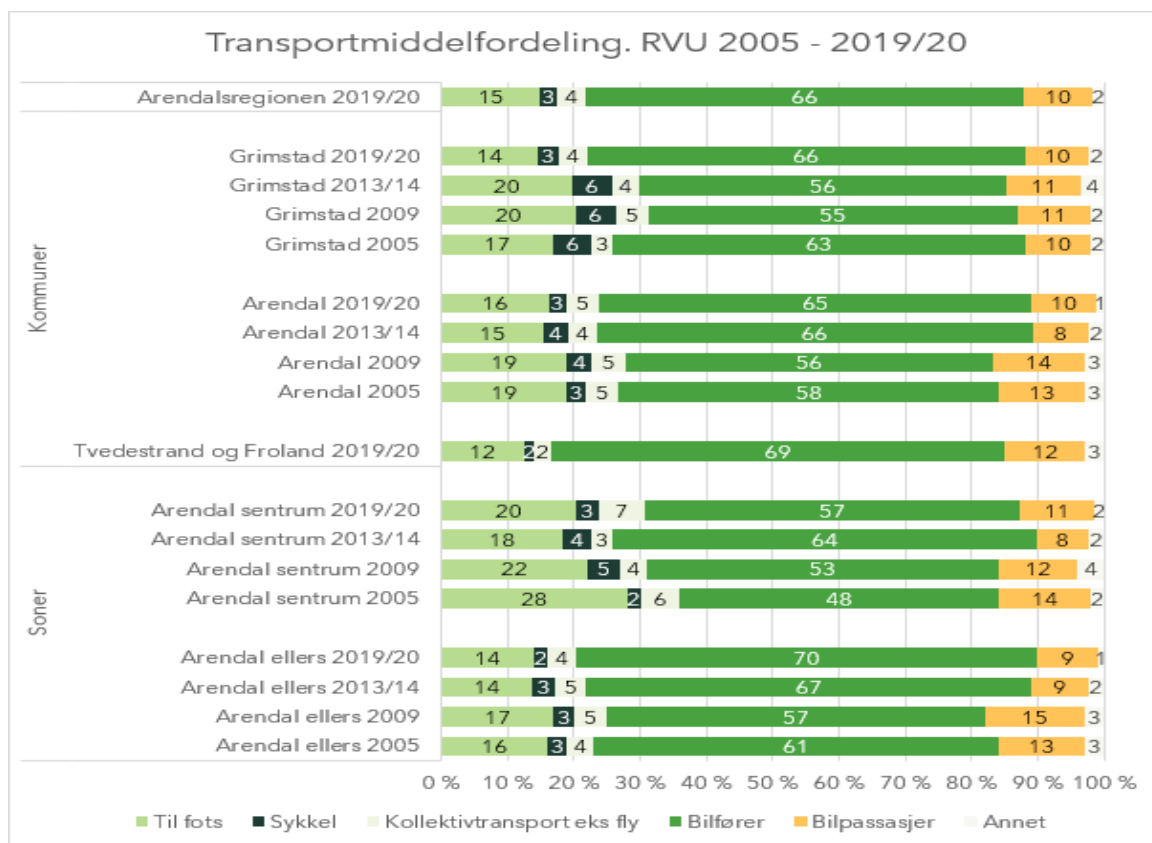
Datainnsamlingen for tallene på andel gående og syklende er samlet inn igjennom reisevaneundersøkelser (RVU). Datainnsamlingen for RVU på nasjonalt nivå ble gjennomført med at utvalgspersonene fikk tilsendt et brev med en tilhørende dagbok før de ble telefonintervjuet. Disse reisevaneundersøkelsen ble gjennomført blant annet i 2005, 2009 og 2023/14. Fra 2016 gikk man over til å gjennomføre kontinuerlige reisevaneundersøkelser med datainnsamling jevnt fordelt gjennom året, men da konsentrert rundt de største byområdene. I 2018/19 ble det i tilknytning til RVU ble det i 2018/19 kjøpt av tilleggsutvalg for Kristiansregionen og Arendalsregionen. Dette er ikke videreført fra 2022.

Det anbefales at fylkeskommunen vurderer nyere metoder for å analysere på reisevaner og reisemiddelbruk, og for å rapportere på andel gående og syklende. Bruk av mobildata vil gi et mye større datagrunnlag og gi mer korrekt informasjon.

⁷ Statens vegvesen (2014). Hvordan fronte tiltak for gående i mobilitetsuka» <https://bilfriday.custompublish.com/getfile.php/1960633.1080.uwapsrvcyb/Guro+Berge.pdf>



Figur 8. Transportmiddelfordelingen i Kristiansandsregionen basert på RVU 2005, 2009, 2013/14 og 2018/19.



Figur 9. Transportmiddelfordelingen i Arendalsregionen basert på RVU 2005, 2009, 2013/14 og 2018/19.

2.3.2 Andel kollektivreiser på Agder

Som målene for andel gående og syklende har vi valgt å ha egne mål for Kristiansandsregionen (inklusive Lindesnes), Arendalsregionen og øvrige Agder når det kommer til andel kollektivreiser.

Kristiansandsregionen

Kristiansandsregionen har sitt vedtatte kollektivmål på 10 prosent i 2030⁸. Dette tallet er satt ut fra forventet befolkningsvekst og at nullvekstmålet for personbiltrafikk innfris. Vi har satt målet for mobilitetsplanen likt som dette. Dette innebærer en økning av kollektivandelen på 2 prosent. Mer om målene og forutsetningene for disse ligger i Kollektivkonseptet og Mobilkonseptet 2030.

Arendalsregionen

Arendalsregionen har i sin ATP-plan vedtatt kollektivmål på 7 prosent i 2025 og 9 prosent i 2040⁹. Dette under forutsetninger om en bruk av restriktive virkemidler som bompenger og parkeringsrestriksjoner. For Arendalsregionen settes målet i denne planen på målene i ATP-planen. Det vil si en kollektivandel på 7 prosent. Mer om målene og forutsetningene for disse ligger i *ATP-plan for Arendalsregionen* (2019).

Øvrige Agder

For øvrige deler av Agder har vi satt et mål om å øke kollektivandelen med 2 prosent, fra 3 til 5 prosent.

Tabell 10. Kollektivandel i transportmiddelfordelingen i ulike deler av fylket.

Områder	Status 2018/2019	Mål 2033
Kristiansandsregionen	8 %	10 %
Arendalsregionen	4 %	7 %
Øvrige områder på Agder	3 % ¹⁰	5 %

Antall reiser per dag 2021 var i 2,54¹¹. Dette tallet er noe lavt i forhold til tidligere tall som har ligget på over 3, noe som kan skyldes korona. Vi har derfor valgt å bruk 3 reiser per dag i disse analysene. Dette gir oss måltall for antall daglige reiser som må økes for å nå målene. Antall reiser får vi ved å gange framskrevet befolkning over 13 år for henholdsvis 2023 og 2033 med observert % for RVU 18/19 og andelsmål for

⁸ Kollektivkonseptet og mobilitetskonseptet 2030 (2021) Grunnlag for byvekstavtalen for Kristiansandsregionen, Agder kollektivtrafikk

⁹ ATP-plan (2019) Arendalsregionen

¹⁰ RVU 2013/14. Dette tallet er satt på bakgrunn av tall fra kommunene Tvedestrand og Froland ligger på 2 % mens Lillesand, Birkenes og Vennesla ligger på 4 %. Sannsynligvis ligger kollektivandelen et sted mellom 2-3 %.

¹¹ https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/reisevaner/2021/nokkeltallsrapport-2021_levert-29.06.22_pdf.pdf

2033. Tallene er rundet av til nærmeste tusen.

Tabell 11. Kristiansandsregionen. Antall daglige reiser totalt, og hvor mange av disse som er daglige kollektivreiser dersom målene nåes.

År	Befolkning over 13 år	Reiser per dag	Kollektivreiser
2023	146 000	437 000	35 000
2033	158 000	476 000	48 000

Tabell 12. Arendalsregionen. Antall daglige reiser totalt, og hvor mange av disse som er daglige kollektivreiser dersom målene nåes.

År	Befolkning over 13 år	Reiser per dag	Kollektivreiser
2023	146 000	212 000	9 000
2033	158 000	226 000	16 000

Tabell 13. Øvrige Agder. Antall daglige reiser totalt, og hvor mange av disse som er daglige kollektivreiser dersom målene nåes.

År	Befolkning over 13 år	Reiser per dag	Kollektivreiser
2023	146 000	152 000	5 000
2033	158 000	155 000	8 000

Datainnsamlingen for tallene på andel kollektivreiser er samlet inn igjennom reisevaneundersøkelser (RVU). Datainnsamlingen for RVU på nasjonalt nivå ble gjennomført med at utvalgspersonene fikk tilsendt et brev med en tilhørende dagbok før de ble telefonintervjuet. Disse reisevaneundersøkelsen ble gjennomført blant annet i 2005, 2009 og 2023/14. Fra 2016 gikk man over til å gjennomføre kontinuerlige reisevaneundersøkelser med datainnsamling jevnt fordelt gjennom året, men da kun konsentrert rundt de største byområdene. I 2018/19 ble det i tilknytning til RVU ble det i 2018/19 kjøpt av tilleggsutvalg for Kristiansandsregionen og Arendalsregionen. Dette er ikke videreført fra 2022.

Det anbefales at fylkeskommunen vurderer nyere metoder for å analysere på reisevaner og reisemiddelbruk, og for å rapportere på andel som reiser kollektivt. Bruk av mobildata vil gi et mye større datagrunnlag og gi mer korrekt informasjon.

2.3.3 Andel av ungdom som går eller sykler til skolen

Spørsmålet «*Hvordan kommer du deg til skolen*» ble stilt i *UngData-undersøkelsen for Agder* i 2019. Slik at her har vi data fra 8. trinn til Vg3. Tabellen nedenfor viser hvordan ungdommene på de ulike klassetrinnene fordeler seg mellom de ulike kategoriene/måtene å komme seg til skolen på. Som en gjennomsnittindikator har vi tatt prosentandelen av totalt antall elever fra 8.trinn til VG3 som går eller sykler. I 2019 var den på 34,5 prosent. I 2033 har vi satt en målsetning på at 60 prosent av



ungdommen går eller sykler til skolen.

Tabell 14. Antall og prosentandel av spørsmål fra UngData-undersøkelsen 2019.

		Hvordan kommer du deg som regel til skolen? * Hvilket klasstrinn går du i?						
		8. trinn	9. trinn	10. trinn	Vg1	Vg2	Vg3	Totalt
Sykler	Count	600	519	532	160	149	86	2046
	% within Hvilket klasstrinn går du i?	22,5%	19,3%	19,8%	5,7%	5,6%	4,2%	13,1%
Går	Count	791	856	792	353	322	214	3328
	% within Hvilket klasstrinn går du i?	29,7%	31,8%	29,5%	12,5%	12,1%	10,5%	21,4%
Bil	Count	418	410	417	331	438	803	2817
	% within Hvilket klasstrinn går du i?	15,7%	15,2%	15,5%	11,8%	16,5%	39,3%	18,1%
Buss, tog, båt eller annen kollektivtransport	Count	850	903	906	1587	1436	882	6564
	% within Hvilket klasstrinn går du i?	31,9%	33,5%	33,8%	56,4%	54,0%	43,1%	42,2%
Moped eller skuter	Count	5	5	37	383	315	60	805
	% within Hvilket klasstrinn går du i?	0,2%	0,2%	1,4%	13,6%	11,8%	2,9%	5,2%
Total	Count	2664	2693	2684	2814	2660	2045	15560
	% within Hvilket klasstrinn går du i?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

2.3.4 Elektrifisering av kollektivtrafikken på Agder

I dag er elektrifiseringsgraden i AKT på 5 prosent forutsatt 2022 tall oppgitt fra AKT med hensyn til elbusskjøring og 2021-tall fra AKT på total ruteproduksjon. Målet i 2033 er satt til 90 prosent.

I september 2022 har AKT 18 helelektriske busser i drift i Agder. Dette fordelt på 3 busser i Arendal, 7 busser i Kristiansand, og 8 busser i Lindesnes/Lyngdal/Farsund. I tillegg kommer det to elektriske minibusser som blir brukt på AKT Svipp i Vågsbygd. Elektrisk rutekilometer i 2022 beregnes å være cirka 165 000 km i Arendal, 420 000 km i Kristiansand og 310 000 km i Lindenes/Lyngdal/Farsund. Summen av kjørte km med elbusser i 2022 anslått å være 895 000 km og innebærer en reduksjon på 129 tonn CO2e for 2022 i forhold til 2021.



I 2023 forventes det ytterligere én helelektrisk buss i Kristiansand. Prognose for elektriske rutekilometer i 2023 er cirka 165 000 km i Arendal, 480 000 km i Kristiansand og 520 000 km i Lindesnes/Lyngdal/Farsund. Samlet sett anslås elektriske rutekilometer å utgjøre 1 165 000 km i 2023. Det gir en reduksjon på 292 tonn CO₂e fra 2021.

Reduksjonspotensialet for 2026 og 2030 i klimabudsjettet legger til grunn at en ved inngåelse av nye avtaler for ruteområder elektrifiserer de linjene der det ligger til rette for dette. Det er 7 ruteområder i Agder. Avtalen i Arendalsområdet utløper i 2024 (Aust-Agder øst og Aust-Agder vest), mens avtalen for Kristiansandsområdet utløper i 2027. Neste kontrakt gjelder 10 kommuner øst i Agder, hvor det i stor grad planlegges for utslippsfrie busser. Beregningen i klimabudsjettet tar grovt sett utgangspunkt i at elektrifisering kan gjelde 90 prosent av ruteproduksjonen øst i Agder.

3 Oppsummering

Totalt har vi 12 indikatorer tilknyttet regional plan for mobilitet. Disse vet vi status på nå rundt planen begynnelse. Som et minimum skal de måles på nytt i 2027/2028 for å se hvordan utviklingen går. Til slutt skal indikatorene måles ved planens slutt, i 2033. De vil da peke på om vi har klart å oppfylle et eller flere delmål i planen. Det er ingenting i veien for å supplere med flere indikatorer hvis dette viser seg nødvendig.

4 Referanser

- Folkehelseinstituttet. 2020. Rapport Folkehelseundersøkelsen i Agder
- OsloMet Velferdsforskningsinstituttet NOVA. 2022. Ungdata-undersøkelsen 2022 i Agder fylke, sammenstillingsrapport.
- Statistisk sentralbyrå, <https://www.ssb.no/statbank/table/11822>
- Aust-Agder fylkeskommune (2019) Areal- og transportplan for Arendalsregionen.
- Kollektivkonseptet, kollektivstrategi for byvekstavtalen for Kristiansandsregionen, 2021. Byvekstavtalen for Kristiansandsregionen
- Mobilitetskonseptet 2030 -underlag for byvekstavtale Kristiansandsregionen.
- Agder kollektiv (2021). Årsrapport. Byvekstavtalen for Kristiansandsregionen og Agder kollektivtrafikk (2021)
- https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/reisevaner/2021/nokkeltallsrapport-2021_levert-29.06.22_pdf.pdf
- Agder kollektivtrafikk (2022). Ruteproduksjon



AGDER
fylkeskommune

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

