



Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn

Vedtatt av fylkestinget 20.juni 2023

INNHold

1 Innledning	4
2 Hovedmål	4
3 Virkninger	5
4 Definisjoner	6
5 Internasjonale, nasjonale og regionale føringer	7
6 23 steg til 2033	8
6.1 En enklere reise	9
1 Få flere til å velge å reise med kollektivtransport	10
2 Jobbe for et bedre kollektivtilbud til barn og unge	11
3 Få helhetlig reiseinformasjon og én billett	12
4 Etablere nødvendige knutepunkter og infrastrukturanlegg	13
5 Styrke togets funksjon som indre stamlinje i kollektivtransporten	14
6 Sikre viktige transportveier	15
7 Jobbe etter godt nok-prinsippet	16
8 Bruke ITS og digitale virkemidler aktivt	17
6.2 En tryggere reise	18
9 Gjøre det trygt å gå og sykle til skolen	19
10 Være best nasjonalt på forebyggende trafiksikkerhet	20
11 Redusere kritisk forfall på infrastrukturen	21
12 Bedre drift- og vedlikehold av gå- og sykkelanlegg	22
13 Sikre trygge flomveier og redusere risiko for skred	23
6.3 En grønnere reise	24
14 Etablere gode og attraktive gangforbindelser	25
15 Satse på sykkel og legge til rette for mikromobilitet	26
16 Jobbe for å nå nullvekstmålet i byområder	27
17 Jobbe for bærekraftig arealbruk	28
18 Fremme levekår i byer og tettsteder ved hjelp av infrastrukturen	29
19 Legge til rette for nullutslippsløsninger	30
20 Redusere klimagassutslipp og gjennomføre miljøtiltak	31
21 Jobbe for å overføre større andel gods til sjø og bane	32
6.4 Styrke samarbeidet	33
22 Styrke kunnskapsgrunnlaget for å nå målene	34
23 Samarbeide for å nå målene	34
7 Prioritering innenfor stegene	36
7.1 Syv prioriterte steg	37
7.2 Prioriteringer og målkonflikter	43
8 Handlingsprogram	44
9 Indikatorer	44
10 Barn og unges mobilitetsplan	46
11 Vedlegg	47

1 Innledning

Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn er hovedmålet med planen. Dette har vi delt inn i fire delmål; en enklere reise, en tryggere reise, en grønnere reise og styrke samarbeidet. Tilknyttet delmålene er det 23 steg som viser hvordan nå målene innen 2033. Av de 23 stegene har vi pekt på syv viktige steg for de første seks årene, så anbefaler vi at dette vurderes på nytt for siste periode av planen.

Vedlagt er 10 fagrapporter som inneholder utdypende faglig teori og hvor begrunnelsen for stegene og prioriteringene er nærmere beskrevet. I tillegg er det en rapport om indikatorer og en referanseliste.

Barn og unge på Agder har laget sin egen del av planen. Den består av ni råd til hva de synes det er viktig vi tar hensyn til når vi skal planlegge bærekraftige reiser. Hvordan kan vi tilrettelegge for at barn og unge skal ha trygge, enkle og miljøvennlige måter å reise på?

Regional plan for mobilitet strekker seg over en 10 års periode, fra 2023 til 2033.

Det første handlingsprogrammet vil ha en varighet på tre år, 2023-2025, mens de etterfølgende handlingsprogrammene vil ha en varighet på fire år.

Planen omtaler ikke restriktive virkemidler som bompenger, konkrete parkeringsvedtekter eller veipricing. Virkemidlene er aktuelle og viktige i det grønne skiftet, men de bør tilpasses og vurderes i de ulike steds- og byområdene på Agder.

Vi ønsker at planen, i størst mulig grad, benyttes som et verktøy til samarbeid og dialog for å komme til enighet. Planen inneholder ikke planbestemmelser eller planretningslinjer.

Denne planen oppsummerer de viktigste prioriteringene og tiltakene som trengs i Agder for å løse dagens transportbehov og tilrettelegge for en bærekraftig mobilitet. Mobilitetsplanen gir en forutsigbarhet om hva som vil bli prioritert de neste 10 årene.



Figur 1: Sammenheng mellom satsingsområde, hovedmål, delmål, steg og handlingsprogram.

2 Hovedmål

Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn er hovedmålet med vår regionale plan for mobilitet på Agder. For å gjøre målet enkelt og forståelig er mobilitet oversatt til «reisen». Mobilitet handler i denne sammenheng om 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. Videre snakker vi om at reisen skal være bærekraftig og om de tre dimensjonene av bærekraft som er sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft. Vi synes at adjektive-

ne "enkel", "trygg" og "grønn" omfavner mye av dette og er lettere å forstå for folk flest. Det første ordet i målet er «sammen» som er grunnpilaren i denne planen. Mobilitet er et stort og sammensatt område med mange ulike aktører og kryssende interesser. For å kunne å gjøre bærekraftige valg og tiltak, er vi alle nødt til å samarbeide i vår region, på tvers av ulike nivåer og interesser, både offentlige og private.

3 Virkninger

Regional plan for mobilitet er en regional plan etter kapittel 8 i plan- og bygningsloven. Det innebærer at den skal legges til grunn for statens, fylkeskommunens og kommunenes planlegging og prioritering i regionen. Planen er tuftet på samarbeid. Den inneholder ikke planbestemmelser eller planretningslinjer, det vil si ingen juridisk bindende elementer. En regional plan kan gi grunnlag for innsigelse, men vi ønsker at denne planen, i størst mulig grad, benyttes som et verktøy til samarbeid og dialog for å komme til enighet

Planen oppsummerer de viktigste prioriteringene og tiltakene som trengs i Agder for å løse dagens transportbehov og tilrettelegge for en bærekraftig mobilitet. Mobilitetsplanen gir en forutsigbarhet til kommunene om hvilke tiltak som vil bli prioritert inn i fremtidige handlingsprogram for fylkesveier og for kollektivtrafikken. Kommunene kan synliggjøre behov for tiltak med forankring og begrunnelse i mobilitetsplanen. Videre vil planen danne grunnlag for regionens innspill til nasjonal transportplan.

Ti år går fort, og det er et stort og omfattende arbeid som må gjøres for å nå målet og få ønskede virkninger. Mange tiltak krever år med planlegging, andre er komplekse og vanskelige å ta fatt på med mange ulike interesser. Hovedutfordringen er økonomiske midler. Det blir utfordrende å ta alle stegene innen 2033, men vi bør være kommet godt på vei og fått mange gunstige virkninger fra planen.

Når vi prioriterer noe, så har vi også samtidig nedprioritert andre ting. Dette krever en langsiktig tankegang, og en politisk ledelse som viser retning. Vi er avhengige av forpliktende samarbeid mellom stat, fylkeskommune, kommuner og næringsliv. Forutsigbare økonomiske rammer vil være en forutsetning for å gjøre reisen enkel, trygg og grønn.

Regionen vår er geografisk og demografisk ulik. I distriktene vil bilen fremdeles være et viktig fremkomstmiddel for dem som bor her. For å sikre overgangen til bærekraftig mobilitet må vi legge til rette for at flest mulig har mulighet til å kjøre el-bil og at mest

mulig av maskinparken er utslippsfri. For å ivareta fremkommelighet og trafikksikkerhet for billister, vil det være viktig å ta vare på eksisterende infrastruktur i hele Agder, samt å sikre utsatte steder mot ras og flom. På steder hvor innbyggerne bor spredt må vi å øke mengden samkjøring og legge til rette for god parkering ved kollektivknutepunkter og pendling med regionale bussruter. Kundegrunnlaget for kollektiv i utkantene er lavt, slik at her må vi prøve ut ulike typer på bestillingstransport og andre kombinerte mobilitetstilbud. I distriktene bør vi også tilrettelegge for at flest mulig barn og unge kan gå og sykle til skolen. Det er forskjeller i distrikter, større tettsteder og større byer på hvor mange av reisene vi kan ta enten på sykkel, gange eller kollektiv. Derfor har vi ulike målsetninger for 2033 (kap. 9).

Oppheving av gjeldende regionale planer og strategier

Vedtak av ny regional plan for mobilitet gjør at følgende planer og strategier ikke lenger gjelder:

- Regional plan for samferdsel Vest-Agder 2015-2020 (vedtatt 2016)
- Regional transportplan Agder 2015 -2027 (vedtatt 2015)
- Strategi for intermodal godstransport-kobling mellom sjø og jernbane (vedtatt 2018)
- Plan for kollektivtransporten i Vest-Agder 2015-2020 (vedtatt 2016)
- Strategiplan for trafikksikkerhet i Agder 2018-2029 (vedtatt 2018)
- Strategi for ladeinfrastruktur i Agder (vedtatt 2015)

4 Definisjoner

Mobilitet

Mobilitet betyr bevegelighet. I denne planen handler mobilitet om reiser. Det dreier seg om transport av personer, varer og gods i det offentlige rom.

Enkel

Her mener vi at reisen skal gjøres så enkel og attraktiv som mulig, og at vi ser reisen ut fra den reisendes og godsflytens ståsted. Det skal være enkelt å forflytte seg både for personer og gods. Enkel går både på reisetid, universell utforming, informasjon, å benytte flere reisemidler og at tilbudet er lett tilgjengelig.

Trygg

Reisen må både være trafikksikker, og selve opplevelsen av reisen må fremstå som trygg. Trygghet i befolkningen, både reel og opplevd, er viktig for folkehelsen. Ordet trygg tar opp i seg begge perspektivene.

Grønn

Vi er nødt til å redusere klimautslippene våre og ta vare på naturen rundt oss. Det å gjøre reisene mer miljøvennlige, kalles ofte for «grønn mobilitet». Det er det vi mener når vi sier at reisen er grønn.

Miljømessig virkning

I FNs bærekraftsmål går miljømålene ut på å

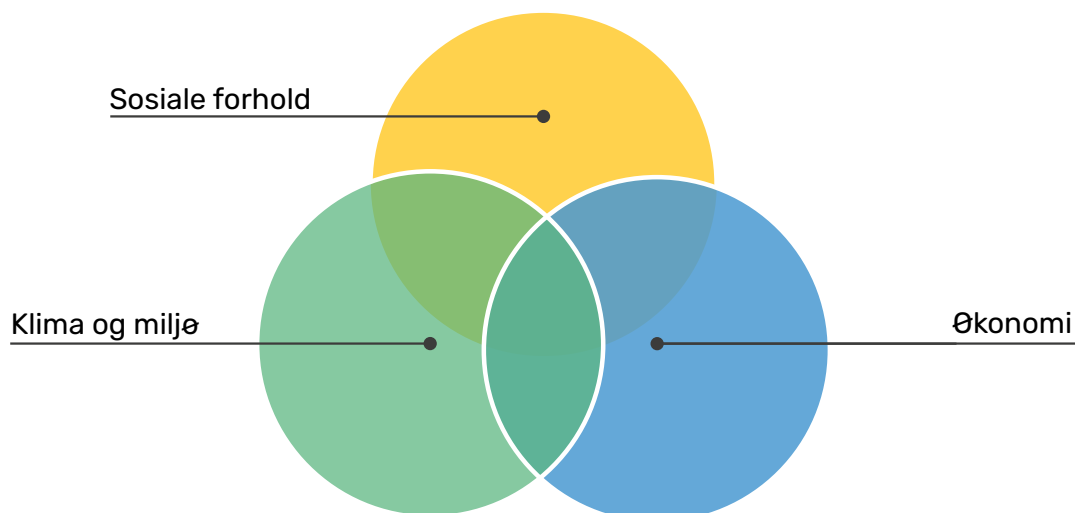
redusere klimagassutslipp, minimere arealinngrep i natur, unngå innføring og spredning av fremmede arter, ta vare på og tilrettelegge for biologisk mangfold på land og vann, og å minimere og forhindre forurensning. Det er også det vi legger i begrepet miljømessige virkninger i denne planen.

Sosiale virkninger

I FNs bærekraftsmål handler de sosiale målene om at alle skal ha tilgang på trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport for alle. Hverdagsaktiviteten og folkehelsen skal økes, mens antall trafikkulykker skal reduseres. Tilgang til pålitelig, bærekraftig og moderne energi til en overkommelig pris skal sikres for alle. Det er også dette vi legger i begrepet sosiale virkninger i denne planen.

Økonomiske virkninger

Økonomisk bærekraft handler om å bruke ressursene på en slik måte at dagens økonomiske utvikling ikke går på bekostning av fremtidige generasjoner. Det skal skapes nye og anstendige arbeidsplasser, teknologisk fremgang og innovasjon. Vi skal investere i og utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet, uten at det går utover de neste generasjoner.



Figur 2: Bærekraftig utvikling består av tre dimensjoner: økonomiske, miljø- og klimamessige og sosiale forhold. Kilde: FN-sambandet



Foto: Amy Nguyen

5 Internasjonale, nasjonale og regionale føringer

Mobilitetsplanen bygger på FNs bærekraftsmål, Nasjonal transportplan og Regionplan Agder 2030.

De viktigste internasjonale føringene for regional plan for mobilitet er FNs bærekraftsmål¹ og Parisavtalen². Mange av bærekraftsmålene er sentrale for mobilitetsplanen, spesielt bærekraftsmål 17 «Samarbeid for å nå målene».

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 er svært viktige føringer for

mobiliteten på Agder. I mobilitetsplanen har vi sett på hvordan vi kan jobbe med disse nasjonale målene på et regionalt nivå.

Den viktigste regionale føringen er Regionplan Agder 2030, hvor hovedmålet er å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår. Transport og kommunikasjon er det satsingsområdet som naturlig er knyttet opp mot denne planen.

Videre forholder denne planen seg til, og bygger videre på, en rekke andre nasjonale og regionale vedtatte føringer.

¹ FNs bærekraftsmål

² Party (unfccc.int)



Foto: Aptum, AKT

6 23 steg til 2033

Vi er nå inne i handlingens tiår. For å få til handling, har vi foreslått 23 steg frem mot 2033. Vi må ta små og store steg på flere ulike felt. Noen av stegene vil koste vesentlig mer enn hva vi har bevilgninger til i dag. Det er også målkonflikter mellom noen av stegene.

Hovedmål i planen har vi delt opp i fire delmål; en enklere reise, en tryggere reise, en grønnere reise og styrke samarbeidet. Under hvert av de fire delmålene har vi beskrevet hvilke steg som vi må ta for å komme til målet.

Ut fra de tre dimensjonene i FNs bærekraftsmål; miljømessig, sosialt og økonomisk, har vi beskrevet hvilken virkning steget kan gi. Et steg kan ha flere virkninger, men vi valgt å illustrere det vi anser som hovedvirkning etter fargene under:

Virkninger koblet til farge

- Sosiale virkninger
- Miljømessige virkninger
- Økonomiske virkninger



Foto: Aptum, AKT

6.1 En enklere reise

Vi har et delmål om å gjøre reisen enklere, både for personer og gods. Dette vil være effektivt og kostnadsbesparende for enkelt-personer, og for samfunnet. En enklere reise inneholder både redusert reisetid, mulighet til å kombinere flere reisemidler og god informasjon. Videre vil vurderinger som at tilbudet er universelt utformet, sømløst og lett

tilgjengelig komme inn under dette. Vi ønsker å utvikle reisen ut fra behovene til personen som skal reise eller varene som skal fraktes rundt.





Foto: Aptum, AKT

Steg 1: Få flere til å velge å reise med kollektivtransport

Det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å investere i kollektivtransport. Tidsbesparelser har en stor trafikanthytte, også for personbiler i kø. Vi vil ha reduserte miljø- og ulykkeskostnader. Dersom flere reiser kollektivt istedenfor å kjøre bil, vil det bidra til å redusere klimagassutslipp, lokalt svevestøv og støy. Kollektivtransport må gjøres konkurransedyktig overfor bilreiser og kortere kjøretid til reisemålet. Kollektivtransporten bidrar til å binde regioner sammen, og sikre mobilitet til reisende. For å redusere trafikkmengden i byområder er det nødvendig å få flere til å reise kollektivt.

Slik gjør vi det

- Utvikle best mulig kollektivtilbud i henhold til frekvens, komfort, pris og tilgjengelighet
- Prioritere tiltak for å få kollektivtransport effektivt igjennom sentrum og på transportårene inn mot byene i Agder
- Jobbe for fleksible løsninger med bestillingstransport og sømløse reiser
- Forkjørsregulere veistrekninger som er viktige for kollektivtransporten
- Legge til rette for kollektivprioritering i lyskryss
- Utbedre flaskehalser som jevnlig skaper forsinkelser for kollektivtrafikken

Virkning

Hensikten med steget er få flere til å ta kollektiv. Å velge bort bil til fordel for kollektiv gir direkte miljøgevinst på reduserte klimagassutslipp, mindre støy og lokal luftforurensing. En reisetid som konkurrerer bedre med kollektiv er med på å øke den sosiale bærekraften for personer som er avhengig av kollektiv for å komme seg rundt.



Foto: Aptum, AKT

Steg 2: Jobbe for et bedre kollektivtilbud til barn og unge

Barn og unge ønsker å komme seg til fritidsaktiviteter og besøke venner. De har ikke mulighet til å kjøre selv, og avstandene kan være for lange til at de kan gå eller sykle. Vi har fått svært tydelig tilbakemeldinger på at vi bør prioritere bedre kollektivtilbudet for denne gruppen.

Slik gjør vi det

- Teste ut ulike former for bestillingstransport
- Løsningene for barn og unge skal være tilgjengelig for alle
- Samarbeide med kommuner, staten, frivillige og private for å få i stand ulike pilotprosjekter
- Involvere barn og unge
- Gjøre gode testforsøk som har ønsket effekt til permanent løsning

Virkning

Hensikten med dette steget er å bedre den sosiale bærekraften. God kollektivtransport øker følelsen av frihet og gir mulighet til å komme seg rundt. Det kan reduserer ulikheter, både mellom familier og mellom geografiske områder. Videre kan det reduserer ensomhet blant unge som får økt mulighet til å komme på fritidsaktiviteter og å treffe venner på fritiden.



Foto: Kristine Mari Opedal

Steg 3: Få helhetlig reiseinformasjon og én billett

Vi ønsker å gjøre det enklere for folk å reise ved å samle all informasjon på et sted og én billett. Gjennom en samlet tjeneste vil kundene bruke kollektivtransport, sykkelordninger, bildeling og samkjøring på en måte som gjør at hverdagen fungerer uten å ha behov for egen bil eller bil nummer to. Sanntidsinformasjon er en viktig informasjonskilde. For at mobilitetsløsningene skal være enkle å bruke og forstå, må hele reisekjeden utformes slik at den inkluderer alle med ulike behov.

Slik gjør vi det

- Få fleksible billettløsninger som passer for de som reiser av og til
- Teste ut prosjekter med én billett for buss, tog, ferje, sykkel og låsbare sykkelbokser
- Jobbe for at AKT har et av Norges ledende informasjonssystemer
- Gi kundene mulighet for selvbetjening ved kjøp av billetter og for informasjon om reiser

Virkning

Hensikten med dette steget er først og fremst å bedre den sosiale bærekraften. Folk kommer seg enkelt og hensiktsmessig rundt uten for mye begrensninger. Universell utforming bidrar til mobilitet for alle og sosial bærekraft, fordi det gir flere tilgang til utdanning, arbeid, boliger og transport. Dette vil også øke regionens digitale utvikling og økonomiske bærekraft.



Foto: Aptum/Jan Peter Lehne, AKT

Steg 4: Etablere nødvendige knutepunkter og infrastrukturanlegg

Gode holdeplasser er viktig for å gjøre det attraktivt og enkelt å reise med kollektivtransport. Det er behov for holdeplasser som er trafikksikre, universelle og som har relevant og nyttig trafikantinformasjon både for faste og nye passasjerer. Videre er det å kunne parkere bil eller sykkel på et knutepunkt, for så å ta en buss eller et tog videre, noe som åpner muligheter for at flere reiser kollektivt. Hvordan vi utformer våre bytte- og knutepunkter, påvirker hvem som benytter disse. Vi må utforme holdeplasser og knutepunkter på en måte som fremmer be-vegelsesfrihet. For å legge til rette for god kvalitet i kollektivsystemet på Agder, er det nød-vendig at bussoperatørene har tilgang på infrastruktur som gir forutsigbar og effektiv drift, samtidig som sjåførene får tilgang på nødvendige fasiliteter. Vi må utvikle ladeinfrastruktur, sikre krafttilgang og hensiktsmessige hvileplasser.

Slik gjør vi det

- Tilrettelegge for effektiv utbygging av ladeinfrastruktur for kollektivtransporten
- Videreutvikle eksisterende knutepunkt, bussanlegg, etablere reguleringsplasser og pauserom
- Sikre tilgang på strøm til samferdselsanlegg
- Lage en plan for hvilke bytte- og knutepunkt som skal prioriteres i perioden
- Etablere innfartsparkering for bil og trygg sykkelparkering nær viktige holdeplasser i Agder

Virkning

Folk skal kunne ta buss og tog uavhengig av ulike funksjonsnedsettelse, og selv om de har med barnevogn og sykkel. Folkehelsen fremmes ved at kollektiv blir et bedre tilbud. Utvikle nye og anstendige arbeidsplasser. Investering og utvikling av pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet. Videre legger det til rette for overgangen til bruk av ren energi.



Foto: Marcus Doan

Steg 5: Styrke togets funksjon som indre stamlinje i kollektivtransporten

Sørlandsbanen er av nasjonal betydning for gods- og persontrafikk. Fra Drammen følger banen en indre trasé til Kristiansand og videre vestover tvers over dalførene i Agder. For mange i distriktene er tog eneste aktuelle kollektivtilbud for jobb- og studiereiser. Det er et ønske om å utvikle allerede eksisterende stasjoner langs Sørlandsbanen for å etablere bo- og næringsvirksomheter nær stasjonsområdene rundt om i Agder.

Slik gjør vi det

- Jobbe for å sammenkoble Sørlandsbanen og Vestfoldbanen – Grenlandsbanen
- Jobbe for at flere vest og nord for Kristiansand får mulighet til å benytte lokale/regionale tog på daglige reiser
- Få på plass flere og lengre krysningsspor/sløyfer på Sørlandsbanen, spesielt vest for Kristiansand
- Gjøre en vurdering og kartlegging av muligheter og behov ved stasjonsbyene
- Utrede Arendalsbanens funksjon og hvordan kollektivtilbudet på denne strekningen bør være

Virkning

Hensikten med dette steget er først og fremst å øke den sosiale bærekraften ved å gjøre jernbane til et attraktivt og tilgjengelig reisemiddel for flere folk. Det øker også mulighetene for at flere tar tog og lar bilen stå. Flere vil også ha mulighet til å reise miljøvennlig.



Foto: Eno Arkitekter

Steg 6: Sikre viktige transportveier

Noen veier er samfunnsmessig nyttige for trafikksikker, god fremkommelighet og tidsbesparelser hele året på Agder. Veiene vil binde bo- og arbeidsmarkeder tettere sammen og sikre god fremkommelighet for næringstrafikken i hele fylket. En tilstrekkelig og sikker transportinfrastruktur er viktig for å sikre vellykkede industrietableringer.

Slik gjør vi det

- Jobbe for at E18 og E39 får motorveistandard gjennom hele regionen og at rv. 9 får gul midtstripe til E134 Haukeli
- Jobbe for at oppgradering av rv. 41 og fv. 42 blir prioritert i forhold til trafikkmengde og funksjon
- Opprettholde og videreutvikle flyrutetilbudet i regionen
- Utbedre flaskehalser som hindrer/forsinker næringstrafikken
- Tilrettelegge for næringstrafikk på prioriterte fylkesveier i Agder: fv. 415 Simonstad – Selåsvatn i Åmli kommune, fv. 475 Nesken – Heftingsdalen i Arendal kommune, fv. 42 Gåsehøllertunnelen i Sirdal kommune og fv. 460 Udland – Remesvik i Lindesnes kommune

Virkning

Hensikten er å utvikle en infrastruktur som gir god fremkommelighet og er trafikksikker. Dette gir også redusert reisetid for folk, varer og tjenester i regionen.



Foto: Signe Gunn Myre

Steg 7: Jobbe etter godt nok-prinsippet

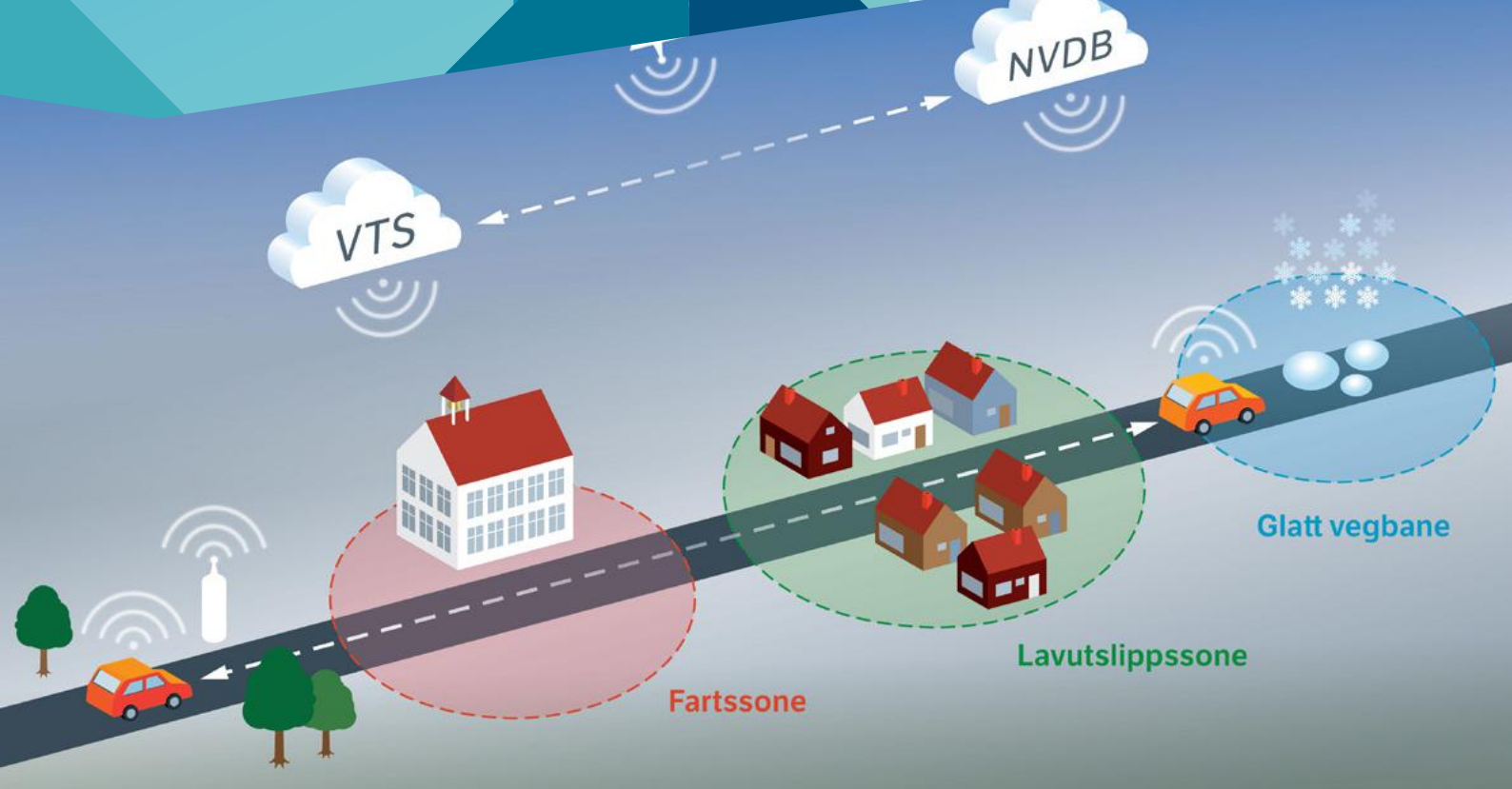
Infrastrukturtiltak er som regel kostnads-, areal- og ressurskrevende å etablere. Behovet er stort, og vi har ikke midler til å bygge alt vi ønsker oss. Håndbøkene kan inneholde mange detaljerte krav. Mulighetsrommet for å etablere enklere og mindre kostnadseffektive løsninger bør vurderes og utredes nærmere. Dette gjelder også optimalisering av driftsansvaret på fylkesvei for å få reduserte kostnader, samtidig som vi skal ivareta trafiksikkerhet og få reduserte klimagassutslipp.

Slik gjør vi det

- Vurdere aktuelle steder og områder der vi kan ta i bruk enklere tiltak basert på kost/nytte
- Gjennomgå krav i driftskontrakter for fylkesvei og nedprioritere standard der det kan være mulig
- Trekke fagfolk på drift/vedlikehold, trafiksikkerhet og universell utforming tidlig inn i vurderingene og evalueringene
- Prioritere utvalgte trafikantgrupper som gående, syklende og kollektivreisende
- Utfordre handlingsrommet i vegnormaler

Virkning

Enkle og mindre kostnadsreduserende tiltak kan gjøre det lettere for folk å gå og sykle til skole, jobb og bussholdeplass. Dermed kan vi oppnå en god bærekraftsgevinst. Ved å legge driftsnivået på godt nok vil vi få en økonomisk gevinst.



Illustrasjon: Jon Opseth, Statens vegvesen

Steg 8: Bruke ITS¹ og digitale virkemidler aktivt

Ny teknologi har innvirkning på alle temaene i mobilitetsplanen. Målrettet bruk av ny teknologi kan gi en enklere reisehverdag, økt konkurranseevne for næringslivet, mer for pengene, tryggere trafikk og reduserte klimagassutslipp². På Agder ønsker vi å være aktive, fremoverlente og innovative når det gjelder å ta i bruk ny teknologi og utvikle nye systemer.

Slik gjør vi det

- Benytte mobildata og annen teknologi i analyse av reisevaner
- Jobbe med å få kjøretøy som kommuniserer med andre kjøretøy og signalanlegg rundt i regionen
- Teste ut nye digitale verktøy for å redusere massetransportbehovet
- Være en pådriver for å etablere effektive digitale løsninger og plattformer i transportsektoren
- Starte forsøk med å forberede og etablere utrulling av autonome fartøy og kjøretøyer i regionen
- Utarbeide plattformer for gratis og enkel deling av data mellom offentlige etater
- Bidra i spleiselag for pilotprosjekter for å utvikle nye teknologiske løsninger
- Stimulere til innovasjon og digitale løsninger i offentlige kontrakter
- Bygge ut digital infrastruktur systematisk og effektiv
- Utvikle digitale offentlige tjenestetilbud på mobilitetsområde
- Legge inn ledige trekkerør i utbyggingsprosjekter der det er behov

Virkning

Steg 8 går ut på å øke den økonomiske produktiviteten gjennom diversifisering, teknologisk fremgang, kunnskap og innovasjon. Videre er hensikten å skape nye og anstendige arbeidsplasser og å investere og utvikle pålitelig og bærekraftig infrastruktur.

¹ Intelligente transportsystemer

² Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033)



Foto: May-Lene Rasmussen Noddeland

6.2 En tryggere reise

Vi har et mål om å gjøre reisen tryggere, både for personer og gods. En tryggere reise vil være kostnadsbesparende både for enkeltpersoner og for samfunnet. Vi ønsker at Agder skal være en region hvor vi kan sende barna våre trygt av gårde til skolen og fritidsaktiviteter. Nullvisjonen, der vi har et mål om

null hardt skadde og drepte i trafikken, er førende for arbeidet. Folk skal kunne kjøre bil, buss eller ta tog uten å være bekymret for ras, skred og flom. Å sikre en trygg reise handler i stor grad om å ta vare på det vi har. Vi må vedlikeholde infrastrukturen vår for å sikre en trygg reise.





Foto: Ingvild M. Lindaas

Steg 9: Gjøre det trygt å gå og sykle til skolen

Barn og unge er viktige brukere av transportsystemet og gjennomfører mange reiser. En av de viktigste reisene for barn og unge, er reisen til og fra skolen. Barn og unge er en sårbar gruppe i trafikken, og det er viktig å gjøre det så trygt som mulig der de ferdes. Forskning har vist at regelmessig fysisk aktivitet i oppveksten fremmer god helse og læring blant barn og unge. Trafikksikkerhet er en viktig del av et trygt og godt oppvekst- og nærmiljø for barn og unge¹.

Slik gjør vi det

- Kartlegge skolens fire kilometer grense og vurdere hjertesoner², snarveier, enklere tiltak og punkttiltak som kan gjøres for å bedre trafikksikkerheten
- Etablere trygg og god nok sykkelparkering i nærhet til skolegården
- Fjerne bilparkering i skolegårder og tilrettelegge for sosiale møteplasser
- Opprettholde tilbudet med Myra sykkelgård og utrede mulighet for et tilsvarende tilbud andre steder på Agder
- Bidra til at skolene gjennomfører systematisk trafikksikkerhetsarbeid
- Gjennomføre holdningskampanjer og systematisk arbeid gjennom hele skolegangen
- Øke kunnskap om refleksbruk og dele ut refleksvekster til 1. klassinger
- Ta i bruk barnetråkk på flere skoler i Agder

Virkning

Fysisk aktivitet har mange positive effekter på helsen. Videre vil en redusere ensomhet og utjevne de sosiale forskjellene ved at alle barn og unge får mulighet til daglig aktivitet. Vi vil oppnå at færre velger å kjøre barn til skolen. Trygg skolevei er en viktig faktor for å oppnå Nullvisjonen.

¹ Barn - unge og fysisk aktivitet : operasjonalisering av anbefalingene om fysisk aktivitet og stillesitting for barn og unge i alderen 0-18 år. Fjertoft, Ingunn; Kjønneksen, Lise; Støa, Eva Maria. 2018

² Hjertesone er et tiltak for å skape tryggere skolevei for barn ved at det opprettes en geografisk sone rundt skolen som skal fungere som en helt eller tilnærmet bilfri sone. Toi.no



Foto: Ole Gunnar Hellestø

Steg 10: Være best nasjonalt på forebyggende trafiksikkerhet

Forebyggende arbeid og tidlig innsats har dokumentert positiv effekt. Det er derfor viktig å identifisere grupper med forhøyet risiko i trafikken, slik at det kan settes inn målrettede tiltak for disse gruppene. Trafiksikkerhetsproblemene er vidt forskjellige både i omfang og karakter i de ulike kommunene. Trafiksikkerhetsplanene har som hovedfunksjon å være styrings-verktøy for et målrettet trafiksikkerhetsarbeid i kommunen¹. Det er viktig at det er en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå.

Slik gjør vi det

- Utføre ulike tiltak for å øke risikoforståelsen hos trafikantene
- Utarbeide og oppdatere kommunale trafiksikkerhetsplaner
- Arbeide for at alle kommunene på Agder blir trafiksikre kommuner og følge opp arbeidet med trafiksikre kommuner og fylkeskommune
- Videreutvikle Nullvisjonen Agder og Trafoen 18pluss
- Videreutvikle nyttårsaksjonen, Trafiksikkerhets- og Motorsykkelforum
- Øke kunnskap om bruk av hjelm og lys på sykkel i hele befolkningen
- Gjennomføre trafiksikkerhetstiltak for lærlinger
- Evaluere det holdningsskapende arbeidet i fylket
- Ha trafiksikkerhetsambassadører i videregående skoler
- Jobbe for riktig og bedre sikring av bussjåfører, passasjerer og kjøretøy
- Jobber for at færrest mulige elever må stå på bussen
- Plukke ut strekninger som egner seg for forsterket midtoppmerking
- Gjennomføre trafiksikkerhetsinspeksjoner for å vurdere tiltak som skal forhindre alvorlige utforkjørsler

Virkning

Sterk satsing på trafiksikkerhetsarbeid for å unngå tap av liv og redusert livskvalitet for mange mennesker. Trafiksikkerhet handler både om livskvalitet og om økt trygghet når man ferdes rundt i fylket med ulike transportmidler. Trafiksikker atferd er et virkningsfullt folkehelsetiltak, idet hele befolkningen profiterer på færre skadde og drepte i trafikken.

¹ Tor-Olav Nævestad, Vibeke Milch, 1853/ 2021, Trafiksikker kommune som tiltak for å utvikle kommunal trafiksikkerhetskultur



Foto: Lasse Moen Sørensen

Steg 11: Redusere kritisk forfall på infrastrukturen

Forfallet og etterslepet på infrastrukturen er svært omfattende, og påvirker trafiksikkerhet og framkommelighet. Bare på fylkesveinettet viser en kartlegging fra 2021 et beregnet utbedringsbehov av kritisk forfall på rundt 900 mill. kroner. Det totale etterslepet på fylkesveinettet i Agder er betydelig større, og ble i 2013 beregnet til om lag 4 mrd. kroner.

Slik gjør vi det

- Stoppe forfallet på eksisterende infrastruktur fremfor nye store investeringer
- Prioritere strekningsvise utbedringer
- Legge funksjonsinndelingen av veinettet til grunn ved prioriteringer

Virkning

Hensikten er å opprettholde en bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet. Videre vil dette øke trafiksikkerheten og framkommeligheten. Det gir klimagevinster å ta vare på det vi har istedenfor å bygge nytt.



Foto: Ingvild M. Lindaas

Steg 12: Bedre drift- og vedlikehold av gå- og sykkelanlegg

Ved å bedre drift og vedlikehold av fortau og sykkelveier vil flere gå og sykle. De som allerede går vil gå mer, og risikoen for fall og skader reduseres¹. God drift sikrer god daglig trafikkavvikling, og godt vedlikehold sikrer infrastrukturens langsiktige funksjon. Begge deler er svært viktig for fotgjengeres og syklistenes opplevelser, rutevalg og transportmiddelvalg.

Slik gjør vi det

- Vurdere krav i driftskontraktene og tidspunkter for gjennomføring
- Ha tett oppfølging av entreprenørene som drifter anleggene
- Vurdere behovet på tilhørende gang- og sykkelveier ved asfaltering av bilveier
- Utføre gang- og sykkelveiinspeksjoner på eksisterende infrastruktur
- Samarbeide mellom offentlige veieiere om drift av veinettet
- Prioritere brøyting av gang- og sykkelveier i sentrum og tettsteder

Virkning

Hovedhensikten med steget er å bedre fremkommeligheten slik at flere kan gå og sykle. Fysisk aktivitet har mange positive helseeffekter.

¹ Fotgjengeres oppfatning av drift og vedlikehold, TØI-rapport 1768/2020. Johansson O. og Bjørn-skau, 2020.



Foto: Jone Strømsvåg

Steg 13: Sikre trygge flomveier og redusere risiko for skred

Klimaendringer gir mer ekstremvær som øker risikoen for skader på samferdselsanlegg. Det er 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. For Agder er følgende scenarier lagt til grunn i fylkesROS¹. Generelt mer nedbør og tidligere vårflommer enn før. Faren for skred, leirras og stormflonivå økes. En fellesnevner er at hendelsene er vanskelige å forutse og viktig å forebygge.

Slik gjør vi det

- Ta utgangspunkt i en helhetlig overvannshåndtering ved planlegging og bygging av nye tiltak
- Benytte naturbaserte løsninger langs veier, gater og områder med tette overflater
- Utarbeide en plan for hvilke områder som er mest sårbare for flom på Agder og sette inn nødvendige tiltak
- Sikre god drift og vedlikehold av overvannssystemer og flomveier
- Øke omfang av fjell- og grunnundersøkelser i forbindelse med byggeprosjekter
- Gjøre vurderinger av områdestabilitet, fjellstabilitet og utredninger i tidlige faser
- Legge til grunn Nasjonal skredsikringsplan ved prioriteringer
- Spille inn utsatte områder i Agder som trengs kartlegging eller sikringstiltak, slik at de kommer inn på NVEs prioriteringsliste

Virkning

Hensikten er å opprettholde en bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet. Videre vil dette øke trafiksikkerheten og framkommeligheten.



Foto: Knut Skogstad

6.3 En grønnere reise

Vi skal gjøre reisen grønnere, både for personer og gods. Det er et mål i Regionplan Agder 2030 at klimagassutslippene skal reduseres med minst 45 % innen 2030. Transport står for den største andelen av utslippene på Agder, og det er nødvendig å redusere utslippene på reiser i vår region. Videre er det viktig å ta vare på naturen ved å unngå nedbygging

og forurensing. Viktige momenter innenfor dette målet er å tilrettelegge for nullutslippsløsninger for person og godsreiser, vurdere eksisterende infrastruktur før nye anlegg og tilrettelegge for at flere velger å gå, sykle og/eller ta kollektiv når de reiser.





Foto: Ingvild M. Lindaas

Steg 14: Etablere gode og attraktive gangforbindelser

Vi ønsker at folk skal gå mer. Dersom veien oppleves som en omvei, utrygg eller kjedelig vil færre gå¹. Det er derfor spesielt viktig å legge til rette for at gåturen blir så rask og attraktiv som mulig.

Slik gjør vi det

- Utarbeide planer for å etablere og forbedre grønne og attraktive snarveier til holdeplasser, inn mot sentrumsområder, skoler, fritidsområder, kultur- og idretts arenaer og store arbeidsplasser
- Vurdere muligheter og tilrettelegging for snarveier, spesielt på strekninger som er definert som farlig skolevei
- Bedre skilting for gående og syklende til destinasjoner og kollektivknutepunkt
- Belyse gangveier for å fremme trygghet

Virkning

Hensikten med dette steget er først og fremst å få flere til å velge å gå istedenfor å ta bil på hele eller deler av reisen. Da må det være enkelt, raskt og interessant å gå. At flere folk beveger seg og færre velger å ta bil på kortere reiser er helsefremmende.

¹ Pedestrian Access to Public Transport. Hillnhütter. 2016.



Foto: Lasse Moen Sørensen

Steg 15: Satse på sykkel og legge til rette for mikromobilitet¹

For å øke statusen til å sykle er det avgjørende å skape større sosial aksept for sykling, samt utvikle en sykkelkultur. Studier viser til at en aktiv sykkelkultur og høy grad av sosial aksept er viktig for å få høy sykkelandel². Elsykkelen bidrar til at flere sykler. Med elsykkel sykler man oftere og lengre enn før. Elsykkelen kan erstatte bil nr. 2 for mange. God infrastruktur øker sannsynligheten for at folk velger å sykle. Gange og sykling er to ulike transportformer med ulike behov og fartsnivå. På de strekningene hvor det er mange som går og sykler, vil vi øke trafiksikkerheten og bedre fremkommeligheten for begge disse gruppene.

Slik gjør vi det

- Tilrettelegge for nok og trygg sykkelparkering ved offentlige arbeidsplasser
- Samarbeide med private aktører om å legge til rette for (el)sykkel og (el)sparkesykkel med fokus på trafiksikkerhet
- Vurdere raskeste vei/snarvei for syklist og muligheter for å sykle fortere/forbi bilkøen
- Gjennomføre sykkelbefaring med driftsansvarlige, adm. ledere og politikere for å øke forståelsen og bevisstgjøring av behovet
- Definere de viktigste gang- og sykkelveiaksene rundt i kommunene
- Bygge trygge anlegg som skiller gående og syklende på transportveier inn mot sentrum og rundt skoler med mange elever, og ved større kultur- og idrettsarenaer hvor det er mye aktivitet av gående og syklende
- Legge til rette for trygge og attraktive sykkeltrusser rundt i regionen
- Etablere flere sykkelstopp og få oppdatert kunnskap innenfor sykkel

Virkning

En virkning er å fremme en god kultur for aktiv transport. Å gjøre det enkelt å gå og sykle på korte reiser har stor folkehelsegevinst. Ved å øke fremkommeligheten for sykkel vil reisetiden reduseres. Færre bilreiser vil bidra på miljømessige virkninger ved reduserte klimagassutslipp. Ved å skille gående og syklende redusere også risikoen for ulykker mellom dem.

¹ Elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy

² Lea 2012



Foto: Aptum, Jon Petter Thorsen

Steg 16: Jobbe for å nå nullvekstmålet i byområder

Nullvekstmålet innebærer at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk. Veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykling og gange. Byvekstavtaler er statens verktøy for å nå nullvekstmålet i de største byområdene. Det innebærer samarbeid på statlig, regionalt og lokalt nivå. For de mindre byene gjelder en tilskuddordning til fem mindre byområder for å styrke satsingen på kollektiv, sykling og gange.

Slik gjør vi det

- Få en byvekstavtale med staten for å kunne nå nullvekstmålet i kristiansandsregionen
- Utrede muligheter og jobbe for å få i stand en bymiljø/byvekstavtale for arendalsregionen

Virkning

Hensikten med dette steget er å få færre personbilreiser. Dette vil ha miljømessige virkninger med å redusere klimagassutslippene. Videre vil det ha gunstige økonomiske virkninger ved at tiden folk tilbringer i bilkø ikke øker.



Illustrasjon: Nora Vinjor Røssland

Steg 17: Jobbe for bærekraftig arealbruk

Hvor vi etablerer boliger, handel og næring er avgjørende for hvordan personer og gods reiser og hvilket reisemiddel som benyttes. Infrastruktur er arealkrevende i seg selv. En god arealpolitikk er et av de viktigste verktøyene vi har for å få en mer miljøvennlig transport i regionen. Det innebærer å styrke by- og tettstedssentrene på Agder med bærekraftig arealbruk, utbyggingsmønster og transportsystem. Vi må tilrettelegge for miljøvennlige transportformer som bidrar til mindre bilavhengighet og minimere naturinngrep.

Slik gjør vi det

- Unngå i størst mulig grad inngrep i urørt natur, skog, myr og på landbruksarealer
- Vurdere bruk av eksisterende infrastruktur før ny utbygging
- Begrense omfang av inngrep og restaurere for å kompensere for ødelagt natur der inngrep ikke kan unngås
- Jobbe for at boliger blir lokalisert nærmest mulig daglige gjøremål
- Jobbe for å få rett virksomhet på rett sted i forhold til transportbehov
- Tilrettelegge for at arbeidsplasser, offentlig/privat tjenesteyting, service og kultur- og idrettstilbud lokaliseres i tilknytning til sentre, kollektivnært og ved knutepunktene
- Utarbeide mobilitetsplan før etablering av større bolig, næring, handel og idretts- og kulturarenaer med fokus på gå-, sykkel- og kollektivreiser
- Forhindre en utvikling som fører til mer bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil
- Vurdere å innføre parkeringsnormer som bidrar til å redusere unødvendig bilbruk og inkluderer krav til sykkelparkering

Virkning

Hensikten med målet er miljømessige virkninger ved å ta vare på natur og redusere klimagassutslipp. Videre å tilrettelegge for attraktive og helsefremmende bomiljøer og arbeidsplasser, øke tilgjengeligheten for alle og redusere unødvendig kjøring.



Foto: Aptum

Steg 18: Fremme levekår i byer og tettsteder ved hjelp av infrastrukturen

Hvordan gatene er utformet har mye å si for å fremme folkehelsen. Forskning viser at trær og grøntområder øker folkehelsen, forbedrer luftkvaliteten, reduserer energibruken for kjøling og oppvarming og gjør urbane miljøer estetiske og mer foretrukket. Videre er det viktig at gatene er tilrettelagt for alle, slik at folk uavhengig av helse og funksjonshemming kan komme seg rundt. Færre biler som parkeres i sentrum bidrar til mer areal til befolkningen for gange og grønne oppholdsrom.

Slik gjør vi det

- Jobbe for å innføre parkeringsavgift ved offentlige institusjoner der det er et godt tilrettelagt kollektivtilbud
- Stimulere private til å innføre parkeringsavgift på sine p-plasser der det er et godt tilrettelagt kollektivtilbud
- Sikre tilstrekkelig antall tilrettelagte H-parkeringsplasser i kort avstand til målpunkter
- Jobbe for lavere støy og bedre luftkvalitet
- Etablere og beholde trær og grønne flater langs sentrumsgater og veier hvor det ferdes mange gående og syklende
- Prioritere gående og syklende i sentrum og tettsteder
- Ivareta effektiv og sikker varelevering i sentrum
- Sikre og videreutvikle turstier som et alternativ til å gå/sykle langs bilvei
- Se på mulighetene for å omdisponere bilparkeringsareal i sentrum til handel, parker, lekeareal miljøgater, boliger og cafeer
- Etterspørre samlast og ruteeffektivisering ved vare- og tjenesteleveranse

Virkning

Hensikten med steget er å bedre levekårene ved å tilrettelegge for attraktive, grønne og tilrettelagte byer og tettsteder som stimulerer til fysisk aktivitet og sosiale møteplasser. Færre biler gir mindre klimagassutslipp, trengsel, støy og lokal luftforurensing. Dette gir helsegevinster.



Foto: Daniel Tønnesen, Avisen Agder

Steg 19: Legge til rette for nullutslippsløsninger

Omstilling til nullutslipp innen alle transportformer i Agder vil være nødvendig for å oppnå nasjonale, regionale og lokale klimamål. En godt utbygd ladeinfrastruktur vil bidra til at flere tar i bruk tilbudet raskere. I dag står veitrafikk, sjøtrafikk og annen mobil forbrenning for rundt 60 % av klimagassutslippene på Agder.

Slik gjør vi det

- Stimulere til forsert og god utvikling av hurtigladetilbud og destinasjonsladere
- Ta ut potensiale av statlig tilskuddsordninger
- Legge til rette for nullutslipps-energifyllestasjoner langs transportkorridorene i regionen
- Legge til rette for ladestasjoner ved offentlige arbeidsplasser
- Jobbe aktivt for å sikre strømforsyning i regionen
- Stimulere til bruk av nullutslippsdrivstoff som hydrogen og ammoniakk
- Stimulere og tilrettelegge for at varetransporten i byområdene blir nullutslippstransport
- Utarbeide insitamentsordninger for godstransport på vei med nullutslippskjøretøyer
Spesielt til/fra godsterminal med bane/havntilknytning og for bylogistikk
- Se på muligheten for nullutslipps-ferjesamband
- Realisere landstrømanlegg, ladeanlegg og tilrettelegge for produksjon og lagring av utslippsfrie drivstoffer ved aktuelle havneanlegg
- Tilrettelegge for koblede reiser med elbil og tog ved å etablere ladeinfrastruktur i tilknytning til togstasjonene

Virkning

Hensikten er å oppnå gunstige miljømessige virkninger ved å redusere klimagassutslippene. Videre skal sosiale og geografiske forskjeller utjevnes ved å gjøre tilbudene tilgjengelig for alle.



Foto: Caryne Keza Ndenzako

Steg 20: Redusere klimagassutslipp og gjennomføre miljøtiltak

FNs klimarapporter viser at klimaendringene allerede fører til ødeleggelse for mennesker og natur, og det haster med å få redusert klimagassutslippene vesentlig. Agder har et mål om minst 45 prosent reduksjon av direkte klimagassutslipp innen 2030. Utbygging av veier fører til både direkte og indirekte klimagassutslipp. Utbygging av samferdselsprosjekter er arealkrevende. Tap av natur, biologisk mangfold og landbruksjord som følge av byggeprosjekter, tapte leveområder og klimaendringer er en stor utfordring¹, også i vår region. Vi må i størst mulig grad ta vare på det biologiske mangfoldet og de naturlige ressursene vi har i vår region.

Slik gjør vi det

- Utarbeide klimabudsjett og klimaregnskap, inklusive arealomdisponering, i alle faser i samferdselsprosjekter
- Gjennomføre pilotprosjekter som premierer løsninger som reduserer klimagassutslipp
- Ta vare på masser som en ressurs, og bruke mest mulige stedegne masser
- Samarbeide om å finne egne plasser til å lagre masser og utarbeide masseforvaltningsplaner på tvers av prosjekter og nivå
- Unngå "grønnvasking" i prosjekter
- Forhindre så mye som mulig forurensing til vann fra infrastruktur
- Beholde og skape fri passasje for dyrelivet i og langs vassdrag
- Tilrettelegge for artsrike veikanter og pollinerende insekter
- Bekjempe fremmede arter langs veier og infrastruktur

Virkning

Hensikten er å redusere klimagassutslippene slik at det er gunstige miljømessige virkninger. Hensikten er å ta vare på natur og landbruksarealer for å hindre ødeleggelse. Ta vare på det biologiske mangfoldet, redusere og forhindre forurensing til jord og vann.

¹ <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/livet-paa-land>



Foto: Marcus Doan

Steg 21: Jobbe for å overføre større andel gods til sjø og bane

Hver dag transporteres store mengder gods til og innad i regionen vår -både på vei, jernbane, på sjøen og i lufta. Det ligger store klimagevinster i å få mer av godstransporten over på mer miljøvennlig drivstoff. Det er viktig å opprettholde en konkurransedyktig posisjon for Kristiansand havn og Sørlandets godsterminal, Langemyr, og sikre nasjonale og internasjonale transportforbindelser med god tilkobling til EUs hovedtransportnettverk gjennom Jyllandskorridoren.

Slik gjør vi det

- Knytte havnene i Agder og Langemyr, tettere sammen ved å identifisere og prioritere effektiviseringstiltak for å styrke samvirket mellom godstransport på bane/sjø/vei
- Arbeide for å forlenge godssporet fra Langemyr til Dalane
- Utnytte dagens muligheter for økt godstransport med løshengere på ferje/bane til/fra Kristiansand
- Videreutvikle mulighetene for godstransport etter bygging av Gartnerløkka-prosjektet Dobbeltspor til kaifront (Smiths bygg) vil være en forutsetning
- Promotere dagens tilbud og videreutvikle containertransport med bane til/fra Kristiansand havn. Identifisere og prioritere tiltak for videreutvikling av Langemyr
- Identifisere andre tilretteleggingstiltak med potensial for overføring av gods til bane og skip
- Sørge for at Eyde næringspark og havn blir en del av transportkorridoren mot Europa (Jylland)
- Jobbe med godstransportnæringen for transport til/fra Sørlandets godsterminal til havner for å tilrettelegge for mer transport over på bane/vei
- I en oppstartfase legge til rette for lastebilnæringen, for kjøring til/fra Sørlandets godsterminal Langemyr – for enheter til/fra banetransport
- Oppgradere jernbaneforbindelsen fra Nelaug til Simonstad/ Biozinfabrikken
- Etablere tilfredsstillende med terminalfunksjoner
- Jobbe for at det skal være en god adkomst til havnene i Agder

Virkning

Hensikten er å redusere klimagassutslippene slik at vi får gunstige miljømessige virkninger. Videre å gjøre regionen vår attraktiv og robust.



Foto: Jo Vegard Aardal

6.4 Styrke samarbeidet

De siste fire stegene går på hvordan vi skal lykkes med mobilitetsplanen. Dette er steg som er helt sentrale for at vi skal klare å gjennomføre planen på en god måte og at vi skal lykkes med å nå målene i planen. Således

er stegene generelle og gjelder på alle de 21 stegene overfor. Virkningene vil dermed både være miljømessige, sosiale og/eller økonomiske.



Steg 22: Styrke kunnskapsgrunnlaget for å nå målene

Utviklingen går raskt, metodene blir bedre og digitale systemer gir mange muligheter for å gjøre reisen enkel, trygg og grønn. For å planlegge de rette tiltakene vil et godt kunnskapsgrunnlag hjelpe oss for å gjøre riktige valg.

Slik gjør vi det

- Innhente og samle trafikanthinformasjon som kan tilgjengeliggjøres for analyser, brukerinformasjon og utvikling av nye tjenester
- Sikre god oversikt over status, etterslep og fremkommelighet på samferdselsinfrastruktur
- Bidra til økt kompetanseheving og kunnskapsdeling mellom ulike offentlige nivåer
- Sikre at digitale kartløsninger og databaser blir oppdatert og videreutviklet
- Stille krav til at utbyggere skal benytter fagpersoner med rett og tilstrekkelig kompetanse, også tidlig i prosjektet
- Bidra til at regionen utvikler faglig spisskompetanse
- Har god innsikt og tett dialog med kundenes behov og transportbehov
- Registrere areal omdisponert fra skog, myr, vann og/eller dyrket mark til samferdsel i digitale kart
- Ivareta internopplæring og sikre kompetanseoverføring mellom fagfolk, prosjekter og forvaltningsnivå
- Legge mobilitetsplanen, kunnskapsgrunnlag og statistikk tilgjengelig digitalt på en brukervennlig plattform

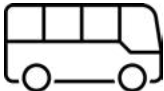
Steg 23: Samarbeide for å nå målene

For å kunne å gjøre bærekraftige valg og tiltak, er vi alle nødt til å samarbeide i vår region, på tvers av ulike nivåer og interesser, både offentlige og private. Samarbeid er et nøkkelord i vår plan. En viktig del i samarbeidet er også å kommunisere mobilitetsplanen og hvordan vi kan jobbe for å nå målene her.

Slik gjør vi det

- Videreutvikle AKT som et mobilitetsselskap
- Etablere og videreføre fagnettverk på tvers av kommuner, etater og forvaltningsnivåer
- Samarbeide med universiteter og akademia for å øke kompetansen og gjennomføre testforsøk i bachelor/master/doktorgrader
- Samarbeide med frivillige organisasjoner
- Delta i hovedprosjekt for å få mer gods over på bane og sjø sammen med partnerne i Nordisk Transportpolitisk Nettverk
- Opprettholde og videreutvikle sykkelnettverket og sykkelbyavtalene
- Samarbeide om å finne lokale løsninger som kan gi viktig bidra til prosjektgjennomføring
- Samarbeide om utvikling av nullutslippsløsninger innenfor transport med aktører i marked
- Involvere barn og ungdom, eldre, råd for personer med funksjonsnedsettelse og råd for likestilling aktivt i samferdselsplanlegging, kampanjer og trafiksikkerhetsarbeid
- Samarbeide med andre kollektivselskap for å øke kunnskap og hente ideer
- Delta i europeiske samarbeidsorganisasjoner som Nordisk Transportpolitisk Nettverk og Nordsjøkommisjonen og i EU-prosjekter
- Sette i gang FOU-prosjekter med utgangspunkt i denne planen
- Samarbeide om drift av veinettet på tvers av offentlige veieiere
- Jobbe for å få i stand en bygdevekstavtale

Slik gjør vi det!

Steg		Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn
Kollektivtransport		
		• Få flere til å velge å reise med kollektivtransport • Jobbe for et bedre kollektivtilbud til barn og unge • Videreutvikle trygge knutepunkter og nødvendig infrastruktur • Styrke togets funksjon som indre stamlinje i kollektivtransporten • Få helhetlig reiseinformasjon og én billett
Sykkel og gange		
		• Etablere gode og attraktive gangforbindelser • Satse på sykkel og legge til rette for mikromobilitet • Bedre drift- og vedlikehold av gange- og sykkelanlegg
Trafikksikkerhet		
		• Gjøre det trygt å gå og sykle til skolen • Være best nasjonalt på forebyggende trafikksikkerhet
Miljøtiltak		
		• Legge til rette for nullutslippsløsninger • Redusere klimagassutslipp og gjennomføre miljøtiltak • Jobbe etter "godt nok"-prinsippet
Infrastruktur		
		• Redusere kritisk forfall i infrastrukturen • Sikre viktige transportveier • Sikre trygge flomveier og redusere risiko for skred • Jobbe for at en større andel gods overføres til sjø og bane
Samfunn		
		• Jobbe for bærekraftig arealbruk • Fremme levkår i byer og tettsteder ved hjelp av infrastrukturen • Arbeide aktivt for å nå nullvekstmålet i byområder • Bruke ITS og digitale virkemidler aktivt
Samarbeid		
		• Styrke kunnskapsgrunnlaget for å nå målene • Samarbeide for å nå målene

7 Prioritering innenfor stegene

For å skape en bærekraftig utvikling må vi jobbe med både klima og miljø, økonomi og sosiale forhold. Vi må finne løsninger som balanserer belastningen på miljøet med forbruket og økonomien vår, samtidig må vi finne bedre måter å fordele ressursene på¹. En utfordring innenfor mobilitet er at det er mange ønsker og behov som innebærer

store kostnader og arealinngrep. Penger er en begrenset ressurs, og det er til enhver tid flere behov og ønsker enn tilgjengelige midler. Når vi gjennomfører noe, er det noe annet som ikke lar seg gjennomføre, i det minste ikke samtidig.

Tabell 1. Prioriterte steg og hvordan de treffer de tre bærekraftsdimensjonene

Prioriterte steg	Økonomisk bærekraft	Miljømessig bærekraft	Sosial bærekraft
Få flere til å velge å reise med kollektivtransport	Utvikle nye innovative og digitale løsninger, Fremme bærekraftig forbruk	Redusere klima-gassutslipp	Fremme likhet Redusere forskjeller i levekår
Jobbe for et bedre kollektivtilbud til barn og unge	Utvikle nye innovative og digitale løsninger	Redusere klima gassutslipp	Forebygge ensomhet Fremme helse og likhet Fremme bærekraftige lokalsamfunn
Gjøre det trygt å gå og sykle til skolen	Effektiv bruk av ressurser. Fremme bærekraftig forbruk	Redusere klima-gassutslipp	Reduserer trafikkulykker. Fremmer helse
Redusere kritisk forfall på infrastrukturen	Utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur. Mindre skader ved klimændringer.	Redusere klima-gassutslipp Hindre forurensing	Reduserer trafikkulykker og risikohendelser Fremme likeverdig tilgang for alle
Legge til rette for null-utslippsløsninger.	Utvikle miljøvennlige teknologiformer og effektiv bruk av ressurser	Redusere klima-gassutslipp	Sikre allmenn tilgang til pålitelige og moderne energitjenester
Jobbe etter "godt nok"- prinsippet	Effektiv bruk av ressurser, bærekraftig forbruk	Redusere klimagassutslipp, Redusert arealforbruk. Fremme bærekraftig bruk av natur	Reduserer trafikkulykker Fremmer helse
Jobbe for bærekraftig arealbruk	Effektiv bruk av ressurser, bærekraftig forbruk	Ivareta natur, miljø og matjord. Redusere klimagassutslipp. Fremme bærekraftig bruk av natur. Hindre forurensing på land og i hav	Forebygge ensomhet. Fremme helse og likhet. Fremme bærekraftige byer og lokalsamfunn.

¹ <https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftig-utvikling>



Foto: Gunn Veronika Kristiansen

Et mål beskriver en ønsket utvikling innenfor et område. Vi snakker om målkonflikter når innsats for å oppnå ett mål direkte motvirker måloppnåelse av et annet mål. Målkonflikter er vanlige, men vanskelige å håndtere. Mangel på bevissthet og strategier fører til at målkonflikter håndteres der og da, og enkeltvis i hver beslutning. Følgene av det kan være at samfunnsutviklingen totalt sett ikke går i riktig retning. Målkonflikter innebærer at vi tidvis må nedprioritere enkelte områder for å sikre at utvikling styres i ønsket retning.

Vi har i planen pekt på 23 små og store steg frem mot 2033. Noen av stegene vil koste vesentlig mer enn hva vi har bevilgninger til i dag. Det er målkonflikter mellom noen av de ulike stegene, og det er også målkonflikter med mål i andre regionale planer. Vi har derfor prøvd å se målene i sammenheng, og prioritert hvilke steg -vi som region- bør satse på de første årene.

7.1 Syv prioriterte steg

For å styrke innsatsen for å få en bærekraftig mobilitet har vi pekt på syv viktige steg for de første seks årene, så anbefaler vi at dette vurderes på nytt for siste periode av planen:

- Få flere til å velge å reise med kollektivtransport
- Jobbe for et bedre kollektivtilbud til barn og unge
- Gjøre det trygt å gå og sykle til skolen
- Redusere kritisk forfall på infrastrukturen
- Legge til rette for nullutslippsløsninger
- Jobbe etter godt nok-prinsippet
- Jobbe for bærekraftig arealbruk

Få flere til å velge å reise med kollektivtransport

Å få flere til å ta buss, ferje eller tog istedenfor privatbil er bærekraftig – både økonomisk og miljømessig. For å få til dette, må kollektivtransporten gjøres mest mulig konkurransedyktig overfor bilreiser når det gjelder reisetid. Det å redusere reisetiden for kollektivpassasjerer har stor samfunnsøkonomisk nytte. Bilen har som regel mer direkteførte traséer, og kort gangtid til reisemålet. Det er i rushtiden de største utfordringene knyttet til fremkommelighet for kollektivtrafikk og buss kommer frem. Forutsigbarhet er også en viktig faktor for å øke kollektivtransportens attraktivitet.

Å utvikle et godt og attraktivt kollektivtilbud i Agder vil innebære differensierte løsninger ut fra om det er i by, tettsted eller distrikt. I byene vil det bety et godt utbygd kollektivnett med høy frekvens og god fremkommelighet. Dagens regionlinjer binder byer og tettsteder sammen, og er viktig for arbeidsreiser på tvers av kommunegrensene. På mindre steder, og i distriktene, vil det være behov for linjer som er tilpasset det lokale transportbehovet, skole- skystilbud og bestillingstransport.

Kollektivfelt trekkes ofte frem som den beste måten for å øke fremkommeligheten for buss, men tiltaket kan være dyrt og kreve en del areal. Det kan være en god løsning å gjøre noen gater eller veier i byer kun tilgjengelig for buss, nødetater og varehandel. Mindre tiltak vil kunne være holdeplassutforming, prioritering av buss i lyskryss, effektiv avstand mellom holdeplasser og hvordan ruter og linjer planlegges. Fremkommelighet i distriktet handler om mobilitet og samspill inn mot målpunkter. I distriktene betyr de små tiltakene mye for fremkommeligheten.

Vi skal utvikle god og effektiv infrastruktur som gir fremkommelighet for buss, jernbane og båt/ferje, samt sikre tilgjengelighet til innbyggerne som skal benytte kollektivtilbudet. Utforming av busslinjer, gatenett og kjørebane påvirker kjørehastigheten for buss. Når vi reduserer reisetiden for bussen, går driftskostnadene ned, noe som igjen vil gi mer kollektivtransport for pengene. Agder kollektivtrafikk AS er mobilitetsselskap med god innsikt i kundenes behov, og selskapet vil bidra til sømløse og sammenhengende reiser i Agder.

For å få til dette steget må vi være villige til å bevilge mer midler til kollektivtransport. Vi blir flere eldre på Agder, og vi må få flere eldre til å velge å ta bussen. Vi må også være villig til å akseptere at prioritering av fremkommelighet for buss kan gå på bekostning av fremkommelighet for bil.

Jobbe for et bedre kollektivtilbud for barn og unge

Under medvirkningsmøtene er det dette som er kommet tydeligst frem; det er et stort behov for at barn og unge selv kan komme seg rundt på fritidsaktiviteter, besøke venner og være sosiale – også på ettermiddagen og kvelden. Det går direkte på faktorer som ensomhet og isolasjon, og er kanskje kommet enda tydeligere frem under/etter korona. Denne målgruppen har ikke muligheten til å sette seg inn i en bil for å kjøre på besøk. De er prisgitt foreldrenes økonomi og vilje til å transportere dem. Et kompensierende tiltak vil være å bedre kollektivtilbudet for barn og unge.

Det er et stort ønske om å utvide AKT Svipp² til flere områder på Agder med ulike konsepter, kjøretøyteknologier og målgrupper. AKT Svipp kan være med å forbedre transporttilbudet og gi nye reisemuligheter reisende i ulike områder på Agder. Testtiltak kan for eksempel være endringer av rutetider, behov for buss til/fra fritidsklubben et par ganger i uka mv. Det kan også omhandle ferje- eller togtilbud, der slike endringer er aktuelt. Dersom dette viser seg å være vellykket, kan tiltakene overføres til andre områder/kommuner. Vi ser også for oss at det er mulig å samarbeide med andre sektorer under gjennomføringen, som for eksempel helse og oppvekst. For å kunne lykkes med dette steget, må vi sette av mer midler til slike kollektivtiltak i planperioden.

Selv om dette steget er vinklet inn på barn og unge vil vi jobbe for at de ulike løsningene som testes ut vil være tilgjengelig for alle aldersgrupper.

Gjøre det trygt å gå og sykle til skolen

Antallet trafikkulykker som involverer barn og ungdom (opptil 17 år) er kraftig redusert de siste 10–20 årene. Vi ønsker likevel å tilrettelegge for økt trafiksikkerhet for denne gruppen. Fysisk bevegelse i ung alder har en stor helsemessig gevinst som holder seg videre utover i livet. Aktive mobilitetsvalg som gange og sykling er viktig både for barns fysiske helse og for miljøet. I en tid der barna tilbringer mye tid foran TV/PC/nettbrett er tilrettelegging for aktive mobilitets-

2 AKT Svipp er en samkjøringstjeneste for honnørreisende med fleksibel ruteplan som kun kjører på bestilling.



Foto: Ingvild M. Lindaas

valg til og fra skole og fritidsaktiviteter viktigere enn noensinne³.

Vi ønsker at flere elever går og sykler til skolen, uten at risikoen for trafikkulykker økes. Foreldres bekymringer når det gjelder sikkerheten på skoleveien er en viktig grunn til at barn kjøres til skolen. Samtidig kan foreldrekjøring til barnehager og skoler, paradoksalt nok, føre til flere trafikkfarlige situasjoner for de barna som går og sykler. På dette området tenker vi å se på infrastrukturen i nærheten av skolen og fire kilometer utover. For å fremme aktive mobilitetsvalg, og bedre trafiksikkerheten nær skoler, kan det være en fordel å begrense foreldres mulighet til å slippe av barna nær skolen. Dette må vurderes fra skole til skole. Aktuelle tiltak kan være droppsone, trygg sykkelparkering, sikrere krysningspunkter og langsgående sikring. Samtidig er det vesentlig å drive holdningsskapende trafiksikkerhetsarbeid som støtter opp om de

fysiske tiltakene. Holdningsskapende tiltak treffer bredt, og er et viktig premiss for å lykkes med å redusere antall ulykker på veinettet. Vi har flere gode og unike tiltak som bør videreutvikles til å dekke hele fylket.

Nærmere 80 prosent av barna som driver med idrett blir kjørt til trening og konkurranser⁴. Idrettshaller og baner ligger som regel i tilknytning til skoler, så ved å gjøre skoleveien tryggere, øker det muligheten for at flere barn og unge også beveger seg mer rundt på egenhånd i fritiden og til aktiviteter.

Redusere kritisk forfall på infrastrukturen

Det er bærekraftig å ta vare på det vi har. I dag er forfallet og etterslepet på veinettet og andre samferdselsanlegg svært omfattende. På fylkesveinettet har vi, til tross for løpende vedlikehold, hatt et betydelig forfall målt mot anbefalt standard. I 2021 ble det gjennomført

³ TØI, 2018, *Barn og unge i trafikken, rapport 1618/2018*

⁴ <https://forskning.no/transport-barn-og-ungdom-bil-og-trafikk/to-av-tre-gar-eller-sykler-til-skolen/480175>

en kartlegging av kritisk forfall. Kartleggingen identifiserer det mest kritiske for framkommelighet og trafikksikkerhet. Dette gjelder blant annet behov for oppgradering av bergskjæringer, rekkverk, bruer, tunneler, ustabile veikanter og utbedring av eksisterende gang- og sykkelveier.

For Agder er det beregnet et kritisk forfallsetterslep på fylkesveiene på rundt 900 millioner kroner i 2021-kroner eks. mva.⁵ Det å kartlegge statusen på veier og andre samferdselsanlegg i regionen gir et godt grunnlag for å arbeide systematisk med å redusere forfallet, sikre god framkommelighet og for å identifisere og utbedre punkter og objekter som kan utgjøre en trafikksikkerhetsrisiko. Slik utbedring vil også gjøre det enklere å gjennomføre driftsoppgaver og redusere løpende kostnader.

Selv om det i flere år er gjort en betydelig innsats for å fjerne de høyest graderte skredpunktene, gjenstår det fremdeles utbedring av en rekke punkter og områder. I tillegg ser vi at klimaendringer vil føre til et mer ekstremt klima, noe som igjen øker sannsynligheten for skred og flom. Opprettholdelse av tilstrekkelig beredskap og samfunnssikkerhet forutsetter et veinett med god framkommelighet, også i ekstraordinære situasjoner. Et mer ekstremt klima øker behovet for å sikre infrastrukturen.

Vi bør prioritere tiltak som over tid er bærekraftige; det vil si gir en økonomisk besparelse over tid, som ivaretar trafikksikkerheten og som gir bedre effekter på miljø og klima. Innenfor vedlikehold av vei kan det være tiltak som forlenger levetiden av for eksempel asfaltdekke og utskifting av konvensjonelle belysningspunkt til LED-armaturer.

Det er ikke bærekraftig å la veinettet og andre samferdselsanlegg forfalle. For å lykkes med dette steget, og redusere forfallet i løpet av planperioden, er det behov for at en betydelig større del av midlene til samferdsel blir brukt på vedlikehold.

Legge til rette for nullutslippsløsninger

Klimagassutslippene skal ned. Derfor må vi iverksette tiltak slik at transportsektoren blir mest mulig utslippsfri, raskest mulig. Det pekes på at elektrifisering er en av de mest effektive måtene å redusere utslipp på⁶. Omstilling til nullutslipp innen alle transportformer i Agder vil være nødvendig for å nå nasjonale, regionale og lokale klimamål. I Regionplan Agder 2030 er det vedtatt å redusere klimagassutslipp på Agder med minst 45 prosent innen 2030.

Det er viktig å få på plass nok elbilladere. Distriktene er mer avhengig av bil og kjører lengre distanser med bil. Dette tiltaket vil ha best klimaeffekt her, og vi legger til rette for at flest mulig ønsker og har mulighet til å kjøre elbil i distriktene.

Videre må vi i nye kontrakter stille krav om nullutslippskjøretøy. Beregninger gjort av Norconsult i 2022 viser at elektrifisering av bussparken vil gi betydelige kutt i direkte CO₂-utslipp på Agder. For å kunne få mer av kjøretøyparken over på nullutslipp, kreves det sikker tilgang til energi og energiladestasjoner. Omstilling til nullutslipp vil gi ekstrakostnader i en overgangsperiode, blant annet kjøretøykostnader og kostnader til ladeinfrastruktur. I dag er det mangel på strøm i flere områder. For at dette ikke skal begrense muligheten for å elektrifisere transportsektoren er det viktig med en nasjonal satsing på å bygge ut strømmettet. Det bør samtidig være fokus på å redusere og optimalisere bruken av den energien vi har tilgjengelig.

Det er viktig at andre energibærere enn batteri blir en del av satsingen. Økt bruk av hydrogen og tilrettelegging for dette på Agder, vil bli viktig for å kunne nå nullutslippsmålene, særlig på tunge kjøretøy innenfor godstransport og for sjøfart.

For å lykkes med dette steget, er vi avhengig av en nasjonal satsing på overordnet infrastruktur, kombinert med en lokal vilje til å betale for de økte kostnadene elektrifiseringen innebærer i en overgangsperiode.

⁵ Det har vært en betydelig prisøkning etter at analysen ble gjennomført

⁶ Miljødirektoratet, Statens vegvesen, Kystverket, Landbruksdirektoratet, Norges vassdrags- og energidirektorat og Enova, 2020



Foto: Aptum, AKT

Jobbe etter "godt nok"-prinsippet

Penger er en begrenset ressurs, og det vil til enhver tid være flere behov og ønsker, enn tilgjengelige midler. Innen drift av vei jobber vi for å optimalisere oppgavene for å få mer ressurser til å bevare det vi allerede har. Aktuelle tiltak er, for eksempel, å vurdere nivået på driftsstandarden på veier med lav trafikkmengde. Driftstiltak som endres bør ikke gå på bekostning av veikapital.

Arealbegrensinger kan ofte være en utfordring for å få til gode løsninger. Tanken er at vi kan utbedre dårlige løsninger til å bli gode nok for utfordringen de er ment å løse. Vi får da ikke en optimal løsning, men gjør de eksisterende forholdene bedre. Midlene kan da, totalt sett, bli mer effektivt fordelt ved at vi gjennom mange rimelige tiltak bedrer situasjonen for flere, heller enn å lage en meget god og kostbar løsning for noen få.

Dette steget kan fort komme i målkonflikt med temaer innenfor trafiksikkerhet, universell utforming og drift/vedlikehold. Innenfor drift og

vedlikehold stilles spørsmål om vi skal lage løsninger som ikke kan bli driftet om vinteren. Videre må vi passe på at vi ikke bygger tiltakene så dårlig at de blir svært dyre å vedlikeholde. Det er også viktig at vi ikke lager noe som forverrer trafiksikkerheten og som kan gi falsk trygghet. Andre aktuelle spørsmål kan være om hovedløsningen er universelt utformet eller om dette faller inn under begrepet lovlig forskjellsbehandling? Trafiksikkerhet, universell utforming, drift/vedlikehold og andre aktuelle temaer må vurderes fra sted til sted for å sikre at vi treffer på god nok løsning. "Godt nok" kan også være det å prioritere spesielle trafikantgrupper, for eksempel hvis ikke det er midler til ny infrastruktur, så kan vi velge å prioritere fremkommelighet for buss foran bil på utvalgte strekninger på eksisterende veinett.

Vi må lete etter tiltak som gir mer effekt for pengene. Da må vi utforske hvordan vi kan lage mer arealeffektive løsninger. "I dette ligger det en gullkantet mulighet: Å gjøre eksisterende gater sykkelvennlige ved å fjerne eller redusere biltrafikk er ekstremt mye billigere enn å bygge nye, separate



Foto: Stine Kartevoll Lie

sykkelveier"⁷. På de riktige stedene kan vi få høy utnyttelse og god effekt av midlene vi har til rådighet.

For å lykkes med dette steget, må det være vilje hos alle fagområder til å se helhetsbildet. Vurdere mulighetene for at det kan gjøres tilpasninger, slik at det kan etableres flere tiltak som kanskje ikke er helt i henhold til håndbøker eller retningslinjer, men uten at dette øker driftskostnader eller gjør trafikk-sikkerheten eller tilgjengeligheten dårligere.

Jobbe for en bærekraftig arealbruk

Dette steget er helt grunnleggende for å kunne lykkes med de andre stegene. Hvor vi velger å etablere nye boliger, arbeidsplasser, handel, næring, veier, skoler, kultur og idrettsanlegg vil påvirke hvor stort transportbehovet blir og hvordan vi velger å reise.

En bærekraftig arealbruk betyr ikke at vi ikke skal utvikle og legge til rette for at folk skal kunne

bo i distriktene. At folk ønsker å drive gårdsbruk eller annen type næring er viktig, og noe vi skal tilrettelegge mer for. Det samme gjelder de som ønsker å flytte hjem og bygge seg bolig på gården hjemme. Det vi skal være observante på er økt by- og bygdespredning. Det vil si nye små og store boligfelt som legges utenfor gå- og sykkelavstand, og på plasser med dårlige bussforbindelser. Med slik planlegging legger vi til rette for en økt bilavhengighet og dermed mindre mulighet for aktive mobilitetsformer i hverdagen. Dette vil, blant annet, påvirke folkehelsen, og på sikt også kunne gi sosiale forskjeller. Avstand til skole og fritidsaktiviteter påvirker muligheten til å gå og sykle. Blant barn som bor nærmere enn 500 meter fra skolen, velger nesten 90 prosent å gå eller sykle. Når avstanden er 2-3 kilometer er denne andelen redusert til under 40 prosent⁸. Når nye skoler eller aktivitetstilbud for barn og unge skal bygges, er det viktig at disse, i størst mulig grad, plasseres i nærheten av der barn og unge bor.

⁷ Veidirektor Ingrid Dahl Hovland 12.sept. 2022. Kronikk "Norge er langt unna å nå egne nasjonale mål om sykling"

⁸ TØI, 2018, Barn og unge i trafikken, rapport 1618/2018

Denne planen prioriterer barn og unge, men samtidig er aldringen i befolkningen sterk, og megatrenden urbanisering øker i omfang. For å gjøre regionen attraktiv er det da viktig å gjøre gode arealgrep som bygger opp under prinsippet om «nærhet til alt», også i distriktene. Her vil dette gjelde å utvikle gode kommune- og tettsteder som legger til rette for at barn, unge og eldre selv kan bevege seg rundt i hverdagen til daglige gjøremål, samtidig som de har fordelen med natur- og friluftsopplevelser rett i nærheten. Det er avgjørende å få den eldre generasjonen til å velge mer miljøvennlige transportformer. En slik planleggingen er også kostnadseffektiv med tanke på utgifter med bygging, drift og vedlikehold av vei, vann, avløp, samt skoletransport.

Tap av natur og arter er en av de største utfordringene vi står ovenfor i verden i dag⁹. For å lykkes med dette steget er vi helt nødt til å ta vare på den naturen og matjorden vi har. Da må forbruket av areal reduseres, også innenfor samferdselssektoren. Vi må i størst mulig grad unngå å bygge ned natur og landbruksareal, og heller transformere eksisterende arealer, og ta vare på det vi har av infrastruktur.

Viktige prinsippp

Hvis vi oppsummerer de viktigste prinsippene innenfor de prioriterte stegene kan vi si at det handler om å ta vare på det vi har (infrastruktur, natur og bosted, redusere klimagassutslipp og jobbe for at barn og unge har en trygg og tilgjengelig reisemulighet. I Regionplan Agder 2030 ligger det allerede et overordnet mål om at klimautslippene på Agder skal ned. I tillegg tilfører denne planen to viktige prinsippp: ta vare på det vi har og å prioritere barn og unge.

7.2 Prioriteringer og målkonflikter

De syv prioriterte stegene viser hva som bør prioriteres i de kommende årene for å gå i en mer bærekraftig retning. Det er knyttet store kostnader til disse, blant annet det å ta igjen etterslepet på eksisterende infrastruktur og det å få en utslippsfri kollektivtrafikk. Samtidig ser vi

en stor politisk vilje, og et ønske i regionen, om å få motorvei på E18/E39, gul midtstripe på rv. 9, utbedre fv. 42 og å etablere nye industriveier. Disse tiltakene ligger inn under steget "sikre viktige transportveier". Dette betyr at regionen, i de kommende årene, må håndtere målkonflikt mellom de syv prioriterte stegene, prinsippet om å ta vare på det vi har heller enn å bygge nytt og steget om å sikre viktige transportveier.

En god transportinfrastruktur gir besparelser i reisetid, utslipp og økt trafikksikkerhet. Dette er bærekraft når det gjelder den økonomiske og sosiale dimensjonen. På den andre siden gir nye veiprosjekter store og varige naturtap, store klimautslipp når de bygges, økning i årlige utslipp og kostnader som følge av flere kilometer vei å vedlikeholde. Store veiltak er også meget kostbare å bygge.

Erkjennelsen av at disse store veiprosjektene gir et negativt klima- og miljøutslag regionalt, betyr at vi må å sette inn enda sterkere virkemidler for å nå målet i Regionplan Agder 2030 om minst 45 % reduksjon av klimagassutslippene. Det vil være en nøkkelfaktor å lykkes med steget om å jobbe for bærekraftig arealbruk.

Slik det nå er politisk prioritert, vil en stor andel av regionale samferdselsmidler gå til å sikre viktige transportveier. For å gå i en bærekraftig retning bør kommende handlingsprogrammer og økonomiske bevilgninger i økende grad dreies mot de syv prioriterte stegene. Vi tenker derfor at når punktene under å sikre viktige transportveier er fullført, bør tiden for større utbygging av nye veier være over. Arbeidet vil da i stor grad bestå av å ta vare på det vi har, redusere klimagassutslippene og gi barn og unge rundt i hele regionen en sikker og tilgjengelig reise.

⁹ <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/livet-paa-land>



Foto: Ingvild M. Lindaas

8 Handlingsprogram

Planen strekker seg over en 10-års periode, fra 2023 til 2033. En suksessfaktor for å nå målene er å ha et konkret og operativt handlingsprogram.

Det første handlingsprogrammet vil ha en varighet på tre år, 2023-2025, mens de

etterfølgende handlingsprogrammene vil ha en varighet på fire år. Etter de tre første årene vil handlingsprogrammet for fylkesveier og handlingsprogrammet for trafikksikkerhet være en del av handlingsprogrammet for denne planen.

9 Indikatorer

For å lykkes med å gjøre reisen enkel, trygg og grønn, må vi følge med på om innsatsen gir ønskede resultater og bidrar til måloppnåelse. Vi har derfor valgt ut noen få viktige indikatorer for delmålene; en enklere reise, en tryggere reiser og en grønnere reise (se tabell 2).

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 for å få tilbakemelding på hvordan kommunene opplever samarbeidet mellom offentlige

aktører, med næringslivet og andre private aktører. Dette kan også, for eksempel, måles ved antall forsknings- og utviklingsprosjekter på mobilitet i Agder.

Det har vært viktig for oss å plukke ut eksisterende indikatorer som det allerede måles på i dag, enten på nasjonalt eller regionalt nivå. Indikatorene skal fremstilles minimum ved begynnelsen av planen i 2023, i midten ved rullering 2027/2028 og ved planens slutt i 2033.

Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn

Tabell 2: Utvalgte indikatorer for mobilitetsplanen

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 ¹	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. 24 % Ar,reg. 18 % øvrig
Andel kollektivreiser på Agder	RVU	8 % KrSand reg (2018). 4 % Ar,reg (2018). 3 % øvrig	10 % KrSand reg. 7 % Ar,reg. 5 % 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



10 Barn og unges mobilitetsplan

De 9 rådene

- det er billigere å sikre vei enn å tape liv
- det er viktig med trafikkopplæring fra tidlig alder, og gjennom hele livet
- det skal settes krav til alle kommuner om at alle skal ha en trygg og sikker gang -og sykkelvei
- det er viktig at barn og unge i hele Agder skal ha et godt nok kollektivtilbud
- pris- alle skal med. Billigere buss til barn og unge
- det skal jobbes mot et mer miljøvennlig reisetilbud
- det er viktig å tenke på at de i distriktene ikke har samme muligheter som de i byer og tettsteder
- sikkerhet i buss og på bussholdeplasser
- bestillingsruter er et godt tilbud i distriktene

Barn og unge på Agder har selv laget sin egen mobilitetsplan. Den består av 9 råd til planleggere, politikere og voksne generelt.

Rådene har blitt til gjennom samtaler, workshops og skriftlige tilbakemeldinger med et utvalg av barn og unge i fylkeskommunens eksisterende nettverk. Ungdommens fylkesutvalg har fungert som en referansegruppe og har foretatt det endelige utvalg av rådene. Rådene er utelukkende formulert og valgt ut av barn og unge selv. Rådene som barn og unge har fremhevet, er også foreslåtte temaer av voksne på andre medvirkningsmøter, og er bakt inn i de 23 stegene mot 2033.

For å vurdere om barn og unges råd følges opp, vil indikatorene for delmålene i denne planen bli benyttet. Vi tenker her også at det kan være fint å ta en vurdering av om rådene skal endres etter første del av planperioden, og at dette gjøres av barn og unge selv.

11 Vedlegg

- 1: Handlingsprogram 2023-2025
- 2: Barn og unges mobilitetsplan 2023-2033
- 3: Referanseliste
- 4: Indikatorer -måling av planen
- 5: Fagrapport om bærekraftig transport i Agder
- 6: Fagrapport for å redusere transportbehovet
- 7: Fagrapport for trafiksikkerhet
- 8: Fagrapport for samfunnssikkerhet og sårbarhet
- 9: Fagrapport for multimodal transport
- 10: Fagrapport om riks- og fylkesvegnettet
- 11: Fagrapport for ferjer og båtruter
- 12: Fagrapport for nullutslipp, klima og miljø
- 13: Fagrapport om intelligente transportsystemer
- 14: Fagrapport om målkonflikter og prioriteringer



AGDER
fylkeskommune

For mer informasjon: agderfk.no