



AGDER
fylkeskommune

Nasjonal transportplan 2029-2040 – oppdrag 2

Landsdelsanalyse – utfordringsbilde og mobilitetsbehov

Agder fylkeskommune og byområdet kristiansandsregionen





Innledning

Dette dokumentet inneholder Agder fylkeskommune og byområdet kristiansandsregionen sine innspill til Oppdrag 2 i arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2029-2040.

Regional plan for mobilitet 2023–2033 for Agder har hovedmålet «Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn». Planen legger særlig vekt på å ta bedre vare på eksisterende infrastruktur og å prioritere barn og unge. Dette samsvarer godt med målene i NTP.

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet					
Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet	En motstandsdyktig transportsektor som bidra til Norges samlede	Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Nullvisjonen for drepte og hardt skadde	Mer for pengene	Effektiv bruk av ny teknologi

Dette innspillet viser hvordan fylkeskommunen og byområdet kan bidra til å nå disse målsettingene. En helhetlig NTP er avhengig av at fylkes- og kommunale veier fungerer godt sammen med statlig infrastruktur, fordi reisekjeder og godstransport ikke følger forvaltningsgrenser. Alle reiser starter og slutter på kommunale eller fylkeskommunale veier, som utgjør hoveddelen av det offentlige veinettet i Norge, mens statlige riks- og europaveier utgjør en langt mindre andel. Ettersom størstedelen av kollektivtransporten er et fylkeskommunalt ansvar, er det av stor betydning at dette ansvarsområdet gis en tydelig og forpliktende plass i den videre utformingen av NTP.

Fylkeskommunen og kristiansandsregionen peker på åtte hovedutfordringer som bør adresseres i NTP-arbeidet:

1. økende forfall på fylkesveinettet
2. kraftig kostnadsvekst i kollektivtransporten
3. kapasitets- og mobilitetsutfordringer i kristiansandsregionen
4. kapasitets- og mobilitetsutfordringer i arendalsregionen
5. manglende prioritering av tiltak for gange og sykkel
6. stor bompengebelastning og trafikkavvisning
7. økende sårbarhet og behov for styrket beredskap
8. utfordringer knyttet til at samferdselsområdet finansieres fra ulike departement

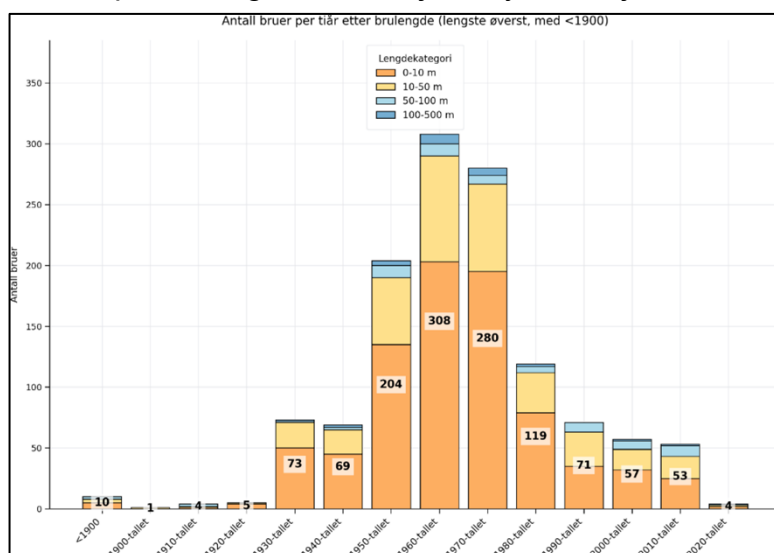
Til slutt omtaler vi noen viktige områder som ligger utenfor fylkeskommunens direkte ansvarsområde, men som likevel har stor betydning for mobilitetsutviklingen i Agder.

Utfordringsbildet i Agder

1. Økende forfall på fylkesveinettet

Fylkesveiene utgjør størstedelen av veinettet og håndterer store deler av den daglige mobiliteten for befolkning, næringsliv og beredskap. Agder mener at fylkesveiene må integreres tydeligere i NTP for å sikre sammenhengende, robuste og samfunnsøkonomisk riktige transportløsninger.

Vedlikeholdsetterslepet i Agder er beregnet til 6,7–7,1 mrd. kroner, hvorav om lag 1 mrd. kroner er klassifisert som kritisk (avvik fra standard som kan medføre fare for ulykker eller stenging av veier). Forfallet berører veidekke, bæreevne, drenering, bruer og tunnelsikkerhet. Klimaendringer med mer ekstremvær forsterker sårbarheten og påvirker trafiksikkerhet, framkommelighet og driftsoppgaver. Etterslepet kan også føre til kjøretøyrestriksjoner.



Figur 1: Antall bruer per tiår etter brulengde

Figuren over viser antall bruer per tiår etter brulengde. Mange av bruene fra 1950–70-tallet er ikke dimensjonert for dagens trafikkbelastning. Flere av dem har vektbegrensninger, fordi bæreevnen ikke er tilpasset modulvogntog og tunge busser. Svake konstruksjoner kan gi isolerte lokalsamfunn når omkjøringsmuligheter mangler, for eksempel i tilknytning til Justøybrua i Lillesand og Revøysund bru i Lyngdal. Tromøybrua i Arendal illustrerer utfordringsbildet tydelig. Den ble bygget i 1961 – kun 5 år senere enn den opprinnelige Varoddbua på E18 i Kristiansand – men i motsetning til Varoddbua, som nå er erstattet med en ny moderne konstruksjon, står Tromøybrua fortsatt som opprinnelig bygget. Det bor ca. 6 000 personer på Tromøya. Samtidig har den en betydelig trafikkbelastning på rundt 9 700 kjøretøy passerer daglig, samt at det er betydelig økt trafikk på sommeren med en stor mengde turister/fritidsboliger. Brua har ikke en reell omkjøringsmulighet dersom det oppstår skader eller behov for stenging.



Veielementer	Mengde	Vedlikeholdsbehov	Gjennomført vedlikehold (2025)
Dekke (fast)	3 167 km	243 km per år	149 km per år
Rekkverk	1 260 km	28 km per år	16,9 km per år
Stikkrenner	46 010 stk.	836 stk. per år	276 stk. per år

Tabell 1: Oversikt over veielementer på fylkesveinettet, vedlikeholdsbehov og gjennomført vedlikehold for 2025.

Vedlikeholdsetterslepet har også klare konsekvenser for trafiksikkerhet. Seks av ti dødsulykker i Agder de siste fem årene har skjedd på fylkesvei. Ulykkesrisikoen per kjørte kilometer er høyere på fylkesveiene enn de totale tallene viser, blant annet fordi trafikkmengden er lavere.

2. Kraftig kostnadsvekst i kollektivtransporten

Et velfungerende kollektivsystem er avgjørende for å redusere bilavhengigheten, tilby innbyggerne god mobilitet og nå natur- og klimamål. Samtidig har sektoren hatt en kraftig kostnadsvekst som fylkeskommunene ikke kan håndtere innenfor dagens rammer. Høyere priser på energi, lønn og teknologi har økt kostnadene nasjonalt med rundt 3,8 mrd. kroner, samtidig som billettinntektene har falt med om lag 500 mill. kroner. Stortinget ba i 2025 regjeringen om økte tilskudd for å unngå rutekutt og prisøkninger, og et nasjonalt månedskort kan ytterligere redusere inntektene dersom staten ikke kompenserer fylkene fullt ut.

3. Utfordringsbildet kristiansandsregionen

Kristiansandsregionen inngikk byvekstavtale med staten i 2024. Det sikrer midler til tiltak som styrker gange, sykling og kollektivtransport. Regionen har landets høyeste forventede befolkningsvekst, med 18,2 prosent fram mot 2050, noe som vil øke transportetterspørselen betydelig og forsterke dagens kapasitetsutfordringer dersom reisevanene ikke endres. På sikt vil nullvekstmålet bli krevende å opprettholde.

Store veikapasitetsutbygginger er verken realistiske eller ønskelige, gitt arealbruk, natur- og miljøhensyn og høye kostnader. For å sikre mobilitet trengs derfor langt bedre rammer for kollektivtransport, sykkel og gange, kombinert med en arealbruk som støtter opp under disse transportformene. For å nå målet om at minst 80 prosent av ny bebyggelse skal lokaliseres til eksisterende sentre, må NTP også adressere utfordringen med at dagens jordvernpraksis ofte likestiller små restarealer i byområder med store, sammenhengende og høyt produktive jordbruksarealer.

Økt aktiv mobilitet, som sykling og gange, er av de mest kostnadseffektive tiltakene for bedre folkehelse, og blir stadig viktigere i en region med sterk befolkningsvekst.



4. Utfordringsbildet arendalsregionen

Arendalsregionen har hatt sterk befolkningsvekst over tid, samtidig som bilandelen er høy. I rushtiden fylles lokalveiene opp, og køene brer seg ut på E18 og svekker framkommeligheten på europaveien. Regionen har stort potensial for mer gange og sykling, men den mangler et sammenhengende og trygt hovednett som gjør det enkelt for innbyggerne å velge mer aktive reiseformer. Mindre og mellomstore byer som Arendal har transportutfordringer som ligner de større byområdene, men uten tilgang til de samme virkemidlene og støtteordningene. Dette gjør behovet for målrettede investeringer i gang-, sykkel- og kollektivinfrastruktur særlig viktig.

5. Manglende prioritering av tiltak for myke trafikanter

Agder har et betydelig potensial for økt bruk av gange og sykkel, men står overfor flere utfordringer som hindrer utviklingen av et trygt og attraktivt system for aktiv mobilitet. Mange av dagens gang- og sykkelforbindelser er fragmenterte og mangler sammenheng, noe som gjør det krevende for innbyggere å velge aktive transportformer i hverdagen. Samtidig er infrastrukturen ofte preget av lav standard, manglende prioritering i kryss og utilstrekkelig vinterdrift, noe som særlig rammer barn, unge og myke trafikanter. Regelverk, planprosesser og veinormaler er i stor grad utformet med biltrafikk som primær premissgiver, og dette gjør det både tidkrevende og kostbart å etablere nødvendige sykkel- og gangløsninger i tettsteder og byområder. I områder med høy tetthet av gående og syklende og begrenset areal er det nødvendig med større fleksibilitet knyttet til veinormalene for å muliggjøre gode løsninger.

Utfordringene har klare folkehelsekonsekvenser. Lavt nivå av hverdagsaktivitet er en medvirkende årsak til økningen i livsstilssykdommer, og utviklingen skjer parallelt med en aldrende befolkning som vil stille økende krav til helse- og omsorgstjenestene. Når det ikke legges godt nok til rette for aktiv mobilitet, mister lokalsamfunn en av de mest kostnadseffektive og tilgjengelige måtene å øke befolkningens fysiske aktivitet på. Dette bidrar til høyere helseutgifter, svekket sosial bærekraft og større forskjeller i mobilitetsmuligheter, særlig for barn og unge som ikke har tilgang til bil.

6. Stor bompengebelastning

Agder har betydelig bompengebelastning knyttet til utbyggingen av E39. De høye satsene gjør at mange velger alternative fylkesveier, som ikke er dimensjonert for den økte trafikken. Dette øker slitasjen, påvirker trafikksikkerheten og forsterker forfallet i veinettet. Trafikkavvisning svekker også den samfunnsøkonomiske gevinsten av store statlige investeringer, samtidig som risikoen for fylkeskommunen som bompengegarantist øker. Disse garantiforpliktelsene innebærer en økonomisk risiko og kan påvirke fylkeskommunens evne til å prioritere andre nødvendige investeringer. Samlet sett fører dette til en situasjon der både økonomi, drift og samfunnsnyttens svekkes som følge av høye bomsatser og utilstrekkelig bruk av ny



infrastruktur.

7. Økende sårbarhet og behov for styrket beredskap

For Agder er drift og vedlikehold av fylkesveinettet et av de mest sentrale tiltakene for samfunnssikkerhet. Store deler av regionens veinett er utsatt for flom, ras og ekstremvær, og mangelfull veistandard innebærer økt risiko for stenginger, redusert fremkommelighet og svekket beredskap. Arbeidet med å sikre og oppgradere utsatte strekninger må derfor prioriteres sterkere, med forutsigbar og langsiktig finansiering som gjør det mulig å planlegge helhetlige vedlikeholdsprogrammer. Elektrifisering av bussparken gjør mobilitetssystemet mer avhengig av stabil kraftforsyning. Strømutfall kan lamme både kollektivtransport og kritiske systemer som tunneler, veilys og trafikkstyring. Beredskap må derfor styrkes gjennom målrettede investeringer og bedre robusthet.

E18/E39 går gjennom Kristiansand fra øst til vest, og er både en nasjonal hovedvei og en lokal vei for byområdet i Kristiansand. Dette er en sårbar veistrekning, fordi det ikke er gode omkjøringsmuligheter. Dersom uønskede hendelser oppstår på E18/E39 gjennom Kristiansand, bryter transportsystemet sammen.

8. Uhensiktsmessig finansieringsordning mellom departementer

Fylkeskommunen mottar hoveddelen av sine frie inntekter fra Kommunal- og distriktsdepartementet (KMD), mens store deler av samferdselsområdet finansieres fra Samferdselsdepartementet (SD) gjennom mer øremerkede ordninger. Ulike krav og styringslinjer gjør det krevende å skape helhetlige strategier for transport og mobilitet på tvers av sektorer.

I tillegg mangler kollektivtransporten et eget nasjonalt direktorat som kan ivareta utvikling, fagkompetanse og helhetlig styring på samme måte som vei- og jernbanesektoren har gjennom henholdsvis Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Fraværet av et tilsvarende nasjonalt fagorgan for kollektivområdet skaper et fragmentert ansvarsbilde og gjør det vanskeligere å sikre langsiktig planlegging, samordning og forutsigbar finansiering for regionenes viktigste mobilitetstjenester.

9. Viktige områder utenfor fylkeskommunalt ansvarsområde

Sørlandsbanen blir i liten grad prioritert i Nasjonal transportplan og nasjonale jernbanestrategier, noe som svekker kapasitet, regularitet og konkurransekraft og gjør det vanskeligere å flytte gods fra vei til bane. Selv om økt godskapasitet er en nasjonal målsetting, er Sørlandsbanen ikke inkludert i prioriterte godskorridorer og faller dermed utenfor nødvendige forbedringer.

Den tekniske tilstanden forsterker utfordringene: eldre infrastruktur, stort vedlikeholdsetterslep og hyppige feil skaper innstillinger og uforutsigbar drift, noe

som særlig rammer godstrafikken. Modernisering av kontaktledningsanlegget bedrer robusthet, men øker verken kapasitet eller hastighet.

Samtidig bygges det nye motorveier i regionen, som gjør veitransport mer konkurransedyktig. Uten tilsvarende jernbanesatsing svekkes jernbanens posisjon ytterligere. Lav punktlighet, begrenset kapasitet og få kryssingsmuligheter, særlig vest for Kristiansand, vanskeliggjør prioritering av godstog. Havner i Agder har potensial for mer godshåndtering, men mangler gode jernbanetilknytninger og effektive logistikk løsninger, noe som gjør at potensialet i dag ikke utnyttes.

E18 og E39 i Agder har flere kritiske utfordringer, særlig på E39 mellom Lyngdal og Ålgård, som fortsatt har en utdatert veistandard og går gjennom krevende topografi. Strekningen har høy andel tungtransport og er ofte utsatt for framkommelighetsproblemer, særlig vinterstid. I Nulandsvika skaper bratte stigninger og værforhold hyppige trafikkavviklinger og kø, noe som reduserer både forutsigbarhet og trafiksikkerhet. Dette gir store utfordringer for næringstransport, beredskap og daglig mobilitet, og understreker behovet for en oppgradering av riksveiinfrastrukturen i regionen. Det er også behov for tiltak på E18 øst for Kristiansand, hvor strekningen har flere flaskehalser og lavere standard enn ønsket for en hovedtransportkorridor.

Nasjonal sykkelrute 1 og 3 går igjennom hele Agder. På regionalt nivå jobber vi med at disse nasjonale sykkelrutene skal bli attraktive og mye brukt. Sykkelrutene ble etablert for 25 år siden og har behov for vedlikehold bl.a. med å erstatte skilter, grusing og vegetasjonsrydding, spesielt på private veistreknings. Etter vår vurdering er sykkelrutene en del av det å tilby et godt, nasjonalt transportnett i landet for dem som ønsker å benytte seg av det miljøvennlige transportmiddelet som jo sykkel er. Fylkeskommunen mener det er behov for nasjonale øremerkede midler til vedlikehold av de nasjonale sykkelrutene.

Forventet utvikling frem mot 2060

Uten målrettede tiltak vil transportsystemet i Agder bli stadig mer sårbart. Vedlikeholdsetterslepet vil vokse hvert eneste år, og kritiske konstruksjoner som bruer vil være utsatt for havari eller stenging når de når teknisk levetid. Ekstremvær vil føre til hyppigere skader og stenging, og flere lokalsamfunn kan oppleve perioder med isolasjon.

Kollektivtransporten vil gradvis blir dårligere som følge av sterk kostnadsvekst og mangelfull statlig finansiering. Dette vil særlig ramme distriktene der kollektivtransporten allerede er sårbar. Økt biltrafikk vil forsterke trengsel og kø i både kristiansandsregionen og arendalsregionen.



Høy bompengebelastning vil fortsette å flytte trafikk over på fylkesveinettet, noe som vil forsterke slitasje, svekke sikkerhet og redusere samfunnsnyttene av store veiutbygginger. Fragmentert finansiering og mangel på helhetlige virkemidler vil samtidig hindre effektiv planlegging og prioritering. Uten modernisering av jernbanen vil kapasitets- og regularitetsproblemene forsterkes. Det vil i større grad tvinge gods over på vei, som allerede er sårbar for klimaendringer og betydelig trafikkpress.

Samlet sett vil mangel på tiltak føre til et mindre robust, mindre effektivt og mindre bærekraftig transportsystem, med økende risiko for samfunnsmessige og økonomiske tap. Uten nødvendige og styrkede tiltak i fylkene vil det ikke være mulig å nå folkehelsemål, klimamål, bærekraftsmål eller målene i NTP.

Mobilitetsbehovet

1. Et vedlikeholdt fylkesveinett med færre ulykker og styrket fremkommelighet

Fylkesveiene utgjør en grunnleggende del av det samlede transportsystemet. De fungerer som tilførselsveier til riks- og europaveier, binder sammen lokalsamfunn og arbeidsmarkeder, og har en sentral rolle som omkjørings- og reserveveier ved stengninger på hovedveinettet. I et fylke med spredt bosetting og krevende geografi er fylkesveiene avgjørende for daglig mobilitet, næringslivets transportbehov, tilgang til offentlige tjenester – og for beredskap og robusthet i transportsystemet.

Dagens rammer ikke er tilstrekkelige til å hindre videre forringelse eller redusere den kritiske delen av etterslepet. For drift og vedlikehold av vei har det vært en høyere indeksregulering i byggekostnadsindeks fra SSB sammenlignet med kommunal deflator. Over mange år har ikke prisveksten blitt kompensert tilstrekkelig, noe som gir varige forskjeller på det reelle kostnadsnivået og kommunal deflator.

Som vist i tabell 1 på side 3 klarer vi bare å gjennomføre halvparten av det vedlikeholdsbehovet som vi har på fast dekke, rekkverk og stikkrenner. Dagens vedlikeholdsbudsjett utgjør om lag 269 millioner kroner årlig. Grovt forenklet betyr dette at vi mangler minst 125 millioner i 2022-kroner årlig til vedlikehold av vei. Bare for asfalt- og dekkelegging anslår vi at det alene er et behov for 80-90 millioner 25-kroner ekstra per år.

En nasjonal satsing på fornyelse av bruer er særlig viktig. Bruer er blant de mest sårbare og kostnadskrevende konstruksjonene, og manglende investeringer kan gi store konsekvenser for både beredskap og samfunnssikkerhet. Agder ønsker et nasjonalt bruprogram (slik som tunneloppgraderingsprogrammet) som ikke bare sikrer nødvendig fornyelse, men også dimensjonerer bruene for dagens og fremtidens transportbehov, slik at både modulvogntog og tunge elektriske busser kan ferdes trygt og uten restriksjoner. Tidlig innsats gir også bedre ressursutnyttelse ved å forebygge totalhavari og kostbare driftsavbrudd.

2. Et attraktivt kollektivtilbud

Nasjonal transportplan har som mål å skape en enklere og mer bærekraftig reisehverdag, samtidig som transportsektoren skal redusere sine klimagassutslipp. Dette samsvarer med steg 1 i Regional plan for mobilitet, som handler om å få flere til å velge kollektivtransport fremfor privatbil.

For å lykkes med dette må tilbudet være tilgjengelig, pålitelig og attraktivt over tid. Dagens økonomiske situasjon gjør det krevende for fylkeskommunene å opprettholde kapasitet og frekvens, og uten tilstrekkelig finansiering risikerer man kutt som direkte svekker både mobilitet og klimamål. Staten sitt ekstratilskudd for 2026 har vært avgjørende for å holde tilbudet oppe, og dette må videreføres. For å unngå nye kutt og sikre nødvendig utvikling av kollektivtransporten må det etableres en langsiktig og forutsigbar finansieringsmodell som gir fylkeskommunene handlingsrom til å planlegge, investere og levere et godt kollektivsystem i årene som kommer. Økte økonomiske rammer til kollektivtransport i NTP 2029–2040, er derfor særlig viktig.

Utredningsbehov

For å få flere til å velge kollektiv fremfor privatbil trengs en mer systematisk og kunnskapsbasert tilnærming. Det bør derfor gjennomføres en nasjonal utredning der transportetatene, KS og de fylkeskommunale kollektivselskapene vurderer hvordan kollektivtransporten kan ta større markedsandeler.

Utredningen bør belyse:

- hvilke virkemidler som mest effektivt flytter trafikk fra bil til kollektiv
- potensialet for utslippsreduksjoner under ulike scenarioer
- effekter på arealbruk og arealeffektivitet
- reduserte behov for veiinvesteringer og samfunnsøkonomiske gevinster

En slik utredning vil gi myndighetene et bedre grunnlag for å prioritere tiltak som gir størst klimaeffekt, mer effektiv arealbruk og et mer bærekraftig transportsystem. Samtidig tydeliggjør den hvilke rammevilkår som må være på plass for at fylkene skal kunne tilby et godt, framtidsrettet kollektivtilbud.

3. Økt mobilitet der flere går, sykler og reiser kollektivt i kristiansandsregionen

For å møte utfordringene i kristiansandsregionen trengs en langsiktig og forutsigbar satsing som reduserer bilavhengigheten og styrker bærekraftig mobilitet. Det er avgjørende at byvekstavtalen forlenges når dagens tiårsperiode utløper i 2033. En videreføring vil sikre stabil finansiering og nødvendig langsiktighet i arbeidet med å nå nullvekstmålet i en region med landets sterkeste forventede befolkningsvekst.

Regionen har særlig behov for tiltak som styrker framkommeligheten for kollektivtransporten, som bussprioritering, mer effektive kollektivtraséer og målrettede tiltak i sentrumsnære områder. Samtidig må fortettingsstrategien følges opp, og det kreves økt satsing på vinterdrift og sammenhengende infrastruktur for

gange og sykling. Dette er avgjørende både for å avlaste veinettet og for å bedre folkehelsen gjennom mer hverdagsaktivitet.

I tillegg må det utvikles helhetlige løsninger for gods og logistikk som reduserer belastningen på det allerede pressede veinettet og understøtter mer bærekraftige transportvalg. En forlenget byvekstavtale vil dermed være et nødvendig verktøy for å sikre framkommelighet, redusere utslipp og ivareta mobilitetsbehovet i en region i sterk vekst.

4. Byutvikling for mellomstore byområder

For at Norge skal nå målet om nullvekst i personbiltrafikken, må også de mellomstore byområdene lykkes. Arendalsregionen har behov for en styrket og mer forutsigbar tilskuddsordning som gir tydelige insentiver til å prioritere kollektivtransport, gange og sykkel, og som gjør det mulig å gjennomføre nødvendige tiltak til tross for begrenset lokal økonomi. Dette er samtidig avgjørende for å styrke folkehelsen og redusere klimagassutslipp, samt for å sikre et mer miljøvennlig og bærekraftig mobilitetssystem.

Mindre og mellomstore byer har transportutfordringer som krever bypakker eller tilsvarende verktøy, men mangler i dag virkemidlene som de største byområdene har gjennom byvekstavtaler. En videreutviklet ordning må derfor gi reelle muligheter for å redusere bilandelen, bygge et trygt og sammenhengende hovednett for gående og syklende, styrke kollektivtilbudet og sikre at arendalsregionen kan levere på nasjonale klima- og mobilitetsmål.

5. Et attraktivt tilbud for gående og syklende

For å møte utfordringene og realisere potensialet i aktiv mobilitet er det nødvendig med en kraftig styrket satsing på gange og sykkel i NTP. Det må etableres et trygt, sammenhengende og attraktivt hovednett for syklister og gående som binder sammen boligområder, skoler, kollektivknutepunkter, arbeidsplasser og sentrumsområder. En slik satsing vil avlaste veinettet, redusere behovet for kostbare kapasitetsutvidelser og bidra til å nå nullvekstmålet i byområdene. Dette er også en forutsetning for å nå statens mål om at 80 prosent av barn skal gå eller sykle til skolen, noe som krever trygge skoleveier og et helhetlig nettverk som gjør aktiv transport til et enkelt og trygt valg for barn og foreldre. Like viktig er folkehelsegevinsten i form av økt fysisk aktivitet i hverdagen kan redusere risikoen for en rekke sykdommer og gi betydelig lavere framtidige helseutgifter, samtidig som livskvaliteten øker for store deler av befolkningen.

For å redusere ulykker og sikre attraktivitet må gående og syklende i befolkningstette områder separeres, slik de nasjonale håndbøkene krever – noe som ofte er kostbart på grunn av arealknapphet. For å få dette til trengs mer fleksible statlige rammer og et regelverk som i større grad muliggjør og prioriterer utbygging for myke trafikanter.

Planprosesser må forenkles og tilpasses prosjekter der arealbehovet er lite og samfunnsnyttien høy, og det må gis rom for raskere gjennomføring av både permanente og midlertidige tiltak. Samtidig må drift og vedlikehold styrkes, spesielt vinterstid, slik at infrastrukturen kan brukes trygt hele året. En slik satsing vil ikke bare styrke mobiliteten og sikkerheten for myke trafikanter, men også bidra til en friskere befolkning, lavere helseutgifter og et mer bærekraftig transportsystem i Agder.

6. Bedre trafikkfordeling mellom europa- og fylkesvei

For Agder er det derfor avgjørende at NTP vurderer finansieringsmodeller som reduserer den samlede bompengebelastningen, og som bidrar til at trafikken i større grad benytter de veiene som er bygget og dimensjonert for hovedtransportårene. Dette vil gi et mer bærekraftig, trafiksikkert og økonomisk forutsigbart transportsystem for regionen.

7. Prioritering av samfunnssikkerhet og beredskap

Agder trenger mer midler til drift, vedlikehold og utbedring av fylkesveinettet for å styrke beredskap og redusere sårbarhet. Det bør prioriteres midler til bruoppgradering, rassikring, flomforebygging, bedre tunnelstandard og tiltak som øker motstandskraften mot ekstremvær. Dette er i tråd med NTPs mål om å ta bedre vare på eksisterende infrastruktur og en motstandsdyktig transportsektor som bidrar til Norges samlede forsvarsevne.

Kollektivtransportens rolle i beredskapen bør løftes tydeligere i NTP. I en krisesituasjon kan kollektivsystemet være avgjørende for evakuering, transport av nøkkelpersonell og mobilitet for befolkningen. For Agder innebærer dette behov for robuste ladepunkter, økt redundans i energiforsyning, samt mulighet til raskt å omdisponere transportressurser ved større hendelser. En satsing på kollektivtransportens beredskapsfunksjon vil også støtte opp under mål om redusert sårbarhet og økt samfunnssikkerhet. For å møte energisårbarheten må NTP inkludere støtte til nødstrømsløsninger, energilagring og alternative kraftkilder for kritiske veiobjekter. Det samme gjelder ladeanlegg for elektriske busser, der reservekapasitet og backup-systemer er nødvendige for å sikre kontinuitet i kollektivtransporten.

Videre bør transportinfrastrukturen styrkes som del av totalforsvaret. Det er nødvendig å oppgradere sentrale fylkesveier, slik at de tåler økt belastning ved kriser og kan fungere som alternative ruter ved stenginger.

8. Bedre samordning på samferdselsfeltet

For å styrke helhetlig og effektiv planlegging på samferdselsområdet er det behov for bedre samordning mellom rammefinansieringen fra KMD og de sektorstyrte ordningene fra Samferdselsdepartementet. En mer samlet finansieringsstruktur –



med større vekt på frie midler – vil gjøre fylkeskommunen i stand til å prioritere etter regionale behov og sikre bedre sammenheng mellom investering, drift og vedlikehold. Det er også behov for tydeligere samordning og mer helhetlig samarbeid mellom statlige, fylkeskommunale og kommunale veieiere, for å sikre sammenhengende standard, effektiv ressursbruk og gode helhetlige transportløsninger.

9. Viktige områder utenfor fylkeskommunalt ansvarsområde

Steg 21 i Regional plan for mobilitet handler om å få en større andel av godstransporten over på sjø og bane. For å styrke godstransporten på jernbane må fornying, drift og vedlikehold løftes betydelig, og før nytt dobbeltspor realiseres er det avgjørende at dagens spor holder en standard som minimerer driftsavbrudd. For å øke kapasitet, regularitet og konkurransekraft på Sørlandsbanen er det derfor behov for flere og lengre kryssingsspor mellom Kristiansand og Stavanger. Dette vil redusere konflikter mellom gods- og persontog og legge til rette for at en større andel av godstransporten kan flyttes over på bane.

Samtidig er det et klart behov for en helhetlig oppgradering av E39 på strekningen Lyngdal–Ålgård, samt E18 øst for Kristiansand for å sikre framkommelighet, trafiksikkerhet og forutsigbarhet for næringsliv, beredskap og daglige reisende. En modernisering av disse strekningene er avgjørende for å styrke transportkorridoren mellom Østlandet, Agder, Rogaland og Vestlandet og for å sikre et framtidsrettet riksveinett i regionen.

I tillegg trengs en styrket statlig satsing for å utvikle trygge, attraktive og sammenhengende nasjonale sykkelruter. Dette er nødvendig for å støtte grønn mobilitet, legge bedre til rette for hverdagsreiser og styrke reiselivet.

Transportetterspørsel frem mot 2060

Digitalisering, nye mobilitetsløsninger og teknologiske skift vil i stor grad forme framtidens transportbehov. Samordning av TT-transport, skoleskyss, pasientreiser og kommunal transport kan gi mer effektiv ressursbruk, mindre tomkjøring og bedre tilbud for brukerne. Når slike tjenester planlegges som én mobilitetskjede, kan det redusere transportetterspørselen og styrke bærekraften, særlig i møte med en aldrende befolkning.

Sømløs mobilitet og felles billettsystem vil være avgjørende for å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv. Reisende forventer en helhetlig opplevelse der planlegging, betaling og sanntidsinformasjon er integrert. Digitalt samarbeid mellom kollektivaktører og nasjonale myndigheter vil derfor være nødvendig.



Selvkjørende kjøretøy vil også påvirke transportetterspørselen. Uten tydelig styring kan autonome kjøretøy føre til økt trafikk, flere kjøretøykilometer og dårligere framkommelighet. Offentlig regulering er derfor avgjørende for at teknologien skal støtte samfunnets mål. Staten har et ansvar for å utvikle kunnskapsgrunnlaget og regelverk som sørger for at autonome kjøretøy blir et supplement til, og ikke en konkurrent mot, kollektivtransport, samkjøring og aktiv mobilitet. Agder fylkeskommune mener at staten med transportetatene må ta et betydelig ansvar for å utvikle kunnskapsgrunnlaget og regelverket.



AGDER
fylkeskommune

Agder fylkeskommune

Postboks 788, Stoa
NO-4809 Arendal

Besøksadresse Kristiansand:
Tordenskjolds gate 25

Org.nr.: 921 707 134
Bank: 3207.28.74993

Besøksadresse Arendal:
Ragnvald Blakstads vei 1

www.agderfk.no

