



## Møteinnkalling

### Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet

**Dato:** 14.04.2026  
**Tid:** 10:00  
**Sted:** Fylkeshuset møterom Solblom

Medlemmene innkalles med dette til møtet. Varamedlemmer innkalles etter nærmere beskjed.

Eventuelle forfall bes snarest meldt til politisk sekretariat på e-post:  
[politisk.sekretariat@agderfk.no](mailto:politisk.sekretariat@agderfk.no)

Representanter som mener seg inhabile i en sak, bes melde fra på forhånd.

#### Agenda:

- |                 |  |
|-----------------|--|
| Kl. 10:00-10:10 | Opprop, godkjenning av møteinnkalling og saksliste.<br>Godkjenning av møteprotokoll fra forrige møte.      |
| Kl. 10:10-10:30 | Utbyggingsprosjekt under planlegging eller bygging nå ved ..   |
| Kl. 10:30-10:45 | Nasjonalt månedskort - og søknad om midler til reduksjon<br>ved Ann Sherin Skollevoid, Agder fylkeskommune |
| Kl. 10:45-11:00 | Grønne arbeidsreiser ved Ann Sherin Skollevoid, Agder<br>fylkeskommune                                     |
| Kl. 11:00-11:15 | Leveranse til kunnskapsgrunnlaget NTP ved Signe Gunn Myre,<br>Agder fylkeskommune                          |
| Kl. 11:15-11:30 | Fartsgrenser i Åmli og saksbehandlertid ved Dag Øystein<br>Løyning og Joakim Håland, Agder fylkeskommune   |
| Kl. 11:30-11:45 | TT og drosjeavtaler ved Kristina Horpestad Hansen, Agder<br>fylkeskommune                                  |
| Kl. 11:45-12:00 | Vinterdriftsklasser ved Rolf Ove Lunden, Agder fylkeskommune   |
| Kl. 12:00-12:45 | Lunsj  |
| Kl. 12:45-      | Behandling av saker  |

<b>Saksliste</b>	<b>Side</b>
<b>Godkjenning av innkalling og saksliste</b>	
<b>Godkjenning av protokoll</b>	
<b>Saker til behandling</b>	
<a href="#">5/26</a> SVAR: Vurdering av bompengeprojekt E39 Kristiansand vest - Lyngdal	5
<a href="#">6/26</a> Fullmakt til Ferde AS	11
<a href="#">7/26</a> Finansieringsavtale for fv. 420 rundkjøring Stykkene	14
<a href="#">8/26</a> Fornyelse av driftskontrakter veg i områdene Kristiansand, Åseral og Mandal (2027-2032)	19
<b>Orienteringssaker</b>	
<a href="#">7/26</a> Søknad om prisjustering av takstene i prosjektet E18 Tvedestrand - Arendal	23
<a href="#">8/26</a> Søknad om prisjustering av takstene i prosjektet E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	24
<a href="#">9/26</a> TT og drosjeavtaler for området som utgjør tidligere Vest-Agder	25
<a href="#">10/26</a> Avtale mellom Agder fylkeskommune og Agder kollektivtrafikk AS med tildelingsbrev for 2026	27
<a href="#">11/26</a> Behov for økt bemanning på samferdselsområdet	28
<a href="#">12/26</a> Høring av forskrift om rabattordning for skoleskyss, skoleåret 2026/2027	31
<a href="#">13/26</a> Innspill til utredning om nasjonalt månedskort og søknad om tilskudd til redusert pris på periodekort for buss	32
<a href="#">14/26</a> Skriftlig innspill til NTP 2029-2040 - oppdrag 2 landsdelsanalyse	34
<a href="#">15/26</a> Årsmelding 2025 Det digitale Agder (DDA)	36
<b>Eventuelt</b>	
-- Sak fra representanten Steinar Bergstøl Andersen (FrP)	

Kristiansand, den 31.03.2026

Steinar Bergstøl Andersen  
Leder i utvalg

**Godkjenning av innkalling og saksliste**

**Godkjenning av protokoll**

## Saker til behandling

### 5/26 SVAR: Vurdering av bompengeprojekt E39 Kristiansand vest - Lyngdal

---

<b>Arkivsak-dok.</b>	21/18011-15
<b>Saksbehandler</b>	Steinar Sørheim

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	14.04.2026	5/26
2 Fylkesutvalget	24.04.2026	
3 Fylkestinget	05.05.2026	

---

#### Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Fylkestinget henstiller om at det igangsettes arbeid med et revidert bompengeprogger med formål om å fremme ny bompengeproposisjon i Stortinget for hele prosjektet E39 Kristiansand vest-Lyngdal vest.
2. Fylkestinget ber om at det skal vurderes ulike virkemidler som har til formål å redusere økonomisk risiko for fylkeskommunen som garantist og som vil redusere takstnivået for trafikanter. Det bes om at det særlig vurderes:
  - a. forlenget innkrevningstid i inntil 25 år i tillegg til sikringsbestemmelsen om å kunne utvide innkrevningen i ytterligere 5 år og/eller øke takstene med 20 prosent.
  - b. passeringstak for personbiler og tunge kjøretøy i takstgruppe 1 og 2, som beskrevet i saksfremlegget.
3. I tråd med Vegdirektoratets anbefaling samtykker fylkestinget til at det skal utredes å etablere sidevegsbom med omvendt timesregel. Dette for å få et mer robust finansieringsopplegg som gir lavere økonomisk risiko for Agder fylkeskommune, som er garantist for bompengeselskapets gjeld. Det forutsettes at en ordning med sidevegsbom blir vurdert i kombinasjon med forlenget innkrevningstid og passeringstak.
4. I arbeidet med en faglig utredning ber også fylkestinget om å få belyst 25 års innkrevningstid uten sidevegsbom. Passeringstak ønskes også vurdert for dette alternativet. Videre ønsker fylkestinget å få klargjort om denne løsningen, i tillegg til å løse finansieringen, er tilstrekkelig til å kunne redusere det generelle takstnivået for trafikanter.

---

## Vedlegg

1. Brev fra SD, 3. mars 2026
2. Anbefaling fra VD til SD, datert 19. desember 2025
3. Notat om fartsgrense 60 km/t på fv. 439
4. Brev fra Ferde AS. Oppdatert finansieringsanalyse av E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest, datert 25. mars 2026

## Bakgrunn

Samferdselsdepartementet (SD) ber i brev datert 3. mars 2026 om en tilbakemelding på følgende:

- Agder fylkeskommunes vurdering om å igangsette et revidert bompengeopplegg med formål å fremme ny bompengeproposisjon for Stortinget for hele prosjektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest.
- Departementet ønsker også fylkeskommunes synspunkter på Statens vegvesens forslag til løsning av forslaget om bom på sideveg med omvendt timesregel mellom Breimyr og Monan. Dette i lys av lokalpolitiske vedtak av 25. oktober 2021 der det fremgår at «behovet for bom på sidevegnettet kan vurderes senere basert på erfaringer med trafikkutvikling etter at ny E39 er åpnet og bomstasjoner er etablert», jf. Prop. 89 S (2022–2023) punkt 3.

Svarfrist er satt til 8. mai.

Ferde AS har i etterkant av brevet fra SD gjort nye finansieringsanalyser. Ny beregnet restgjeld er nå 4 mrd. kroner etter 15 år. Sammenlignet med beregning i 1-2 års evaluering fra april 2025 var restgjeld beregnet til 2,3 mrd. kroner. De nye beregningene til Ferde AS kan bety at bomstasjonene må stå lengre. Dette på grunn av at vi ikke klarer å redusere bompengebelastningen på E39 med bruk av dagens bompengeproposisjon.

Fylkeskommunedirektøren mener at det er nødvendig å gjøre grep for å få økte inntekter til bompengeprosjektet. Sidevegsbom med omvendt timesregel kan være et nødvendig virkemiddel for å øke inntjeningen. Lokaltrafikk som ikke har E39 som et reelt alternativ vil da skjermes fra å betale bompenger.

Det anbefales videre at det igangsettes et arbeid som har til formål om å fremme en ny bompengeproposisjon til Stortinget. Det forutsettes at Agder fylkeskommune, i dette arbeidet, sikres som garantist.

## Saksopplysninger

Under følger en oppsummering av relevante hendelser i saken.

### *Lokalpolitisk behandling*

Fylkestinget vedtok 18. juni 2024 (i sak 39/24) blant annet følgende:

- Punkt 2. Det henstilles om at det (...) «*igangsettes et arbeid med en nytt faglige grunnlag for E39 Kristiansand vest – Røyskår. Fylkestinget vil gi en samlet uttalelse til grunnlaget før det legges for Stortinget*».
- Punkt 4. *Fylkestinget gir sitt samtykke til «forlenget innkrevningstid med» 5-10 år til 20-25 år-» s innkrevingsperiode (fra 15 år). Det legges «til grunn at en beholder muligheten til ytterligere 5 års forlengelse og/eller takstøkning på 20 prosent dersom det er nødvendig for å betjene bompengeselskapets gjeld» (sikringsbestemmelse).*
- Punkt 4. «Det etableres ikke sidevegsbom på fv. 439 på vegtrase mellom Breimyr - Monan».

Formålet med fylkestingets vedtak var å redusere bompengebelastningen for privatbiler (takstgruppe 1) og nyttekjøretøy (takstgruppe 2). Fylkestinget vedtok også å prioritere nedsatt fartsgrense på fv. 439 mellom Breimyr - Monan. Dette for å få en tryggere veg, men også for å få mer gjennomgangstrafikk flyttet over til ny E39.

### *Ferdes 1-2 års evaluering*

10. april 2025 ble Ferdes 1–2 års rapport offentliggjort. Evalueringen viste at det er behov for å øke gjennomsnittstakt med 13 prosent fra dagens takstnivå for å nedbetale gjelden ved 15 års innkreving. Det er da lagt til grunn trafikktall i tråd med Prop. 89 (2022-2023) på de to gjenstående parsellene som ikke er åpnet, samt en forventet økning i trafikken på 15 prosent når hele strekningen er åpnet for trafikk. Det anslås å være en restgjeld i prosjektet etter 15 år på 2,3 mrd. kroner.

Evalueringen overfor var bakgrunnen for SD oppdrag til VD. Ferde AS har nå kommet med oppdatert finansieringsanalyse, se under.

### *Oppdatert finansieringsanalyse fra Ferde AS*

Den oppdaterte finansieringsanalysen fra mars 2026 viser en estimert restgjeld på om lag 4 mrd. kroner ved ordinær innkrevingslutt i 2045 for E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest.

I evalueringen av bompengeprojektet datert 10.04.2025 ble restgjelden i 2045 beregnet til 2, 3 mrd. kroner. Økningen på 1, 7 mrd. kroner knyttes hovedsakelig til endringer i rekvireringsplanene, samt noe lavere passeringssinntekter.

Endringen medfører høyere forventet restgjeld i 2045. Beregningene viser likevel at restgjelden kan nedbetales innenfor 4 år med forlenget innkrevningstid, slik at innkrevningstiden i hver bomstasjon øker fra 15 til 19 år. Det understrekes at analyser med så lang tidshorisont er forbundet med betydelig usikkerhet.

Analysen er basert på forventet rentenivå og ikke på kalkulasjonsrenten for utredning av nye bompengeprojekt, med 5,50 prosent rente de første 10 årene og deretter 6,5 prosent.

### *Samferdselsdepartementets oppdrag til Vegdirektoratet*

22. april 2025 ga SD i oppdrag til Statens vegvesen, i samråd med Nye Veier AS, Agder fylkeskommune og Ferde AS, å gå gjennom finansieringsopplegget for hele prosjektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest på nytt og vurdere om den totale situasjonen for prosjektet tilsier at det er behov for å fremme en sak om revidert bompengeopplegg.

### *Vegdirektoratets anbefaling*

19. desember 2025 gav Vegdirektoratet (VD) sin anbefaling til SD. Her vurderer Vegvesenet at prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest er i en krevende økonomisk situasjon, samtidig som trafikk tallene er vesentlig lavere enn forutsatt. Årsaken til den lave inntjeningen i prosjektet er beskrevet som sammensatt. Det er betydelig trafikklekkasje til sideveg, deler av prosjektet er forsinket og i tillegg er det gjennomgående lavere trafikk på strekningen enn det som opprinnelig var forutsatt. Totalt ligger trafikken om lag 17 prosent under anslaget i Prop. 89 (2022–2023). Spesielt er det bomsnittet nærmest Kristiansand, Storemyr (Grautheller–Monan), som avviker i forhold til forventet trafikk. Bomsnittet på Storemyr har et negativt trafikkavvik på 34 prosent mot det som ble lagt til grunn i Prop. 89 (2022–2023). For å øke inntjeningen i prosjektet, og redusere den økonomiske risikoen, har Statens Vegvesen i sin vurdering foreslått følgende tiltak, med formål å fremme en revidert bompengeproposisjon for Stortinget:

- Utredning av løsning for sidevegsinnkreving med bruk av omvendt timesregel på strekningen Grautheller-Monan (Storemyr).

Omvendt timesregel: Det vil si at det settes opp to bomstasjoner på hver sin side av omkjøringsvegen der kun passering gjennom begge bomstasjonene belastes bompenger. Dette for at lokaltrafikk f.eks. fra Søgne til Nodeland eller Kristiansand til Nodeland vil kunne kjøre på gamle E39 uten å bli belastet for bompenger.

- forlenging av innkrevingen i eksisterende bomstasjoner til 19 år (med mulighet for å forlenge med ytterligere 5 år).

VD har også vurdert en oppdeling av dagens bompengeprojekt til flere proposisjoner. Vegdirektoratet skriver i sin vurdering at ved «å isolere allerede utbygde strekninger og innkrevingspunkter vil en kunne styre prosjektet basert på kjente faktorer, og øke takstnivået utover KPI allerede nå, se på effekten av dette, og styre mot en nedbetaling av en kjent gjeld med de 2 styringsverktøyene bompengeselskapet i dag har forlenging av innkreving med inntil 5 år, og økning av takstnivå med 20 prosent utover vekst i KPI». Oppdeling av proposisjonen er ikke ønskelig fra verken Ferde AS eller Nye veier AS.

### *Representantforslag i Stortinget*

Parallelt med saken har Stortinget behandlet et representantforslag med spørsmålet om bompengebelastningen på strekningen, og fattet 13. januar følgende anmodningsvedtak:

*«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget så raskt som mulig, senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett våren 2026, med forslag til forlenget nedbetalingstid av lånene på prosjektet E39 Mandal–Kristiansand, slik at bompengebelastningen for privatbiler og nyttetransport på strekningen går ned.»*

## **Vurderinger**

Fylkestinget vedtok 18. juni 2024 at det ikke skal etableres sidevegsbom på fv. 439 mellom Breimyr – Monan. Fylkeskommunedirektøren vurderer imidlertid at nye opplysninger fra Ferde AS gir ny vesentlig informasjon om prosjektets svake økonomi. Derfor bes fylkestinget om å på ny ta stilling til om sidevegsbom med omvendt timesregel skal utredes. Samferdselsdepartementet har også bedt om Agder fylkeskommune holdning i saken.

Ferde AS anslår nå at det tar 19 år å nedbetale restgjelden. Sånt sett er prosjektet så vidt innenfor dagens proposisjon med bruk av sikringsbestemmelsen. Det vil si å utvide innkrevningstiden med inntil 5 år (til 20 år), som vi har mulighet til i vedtatt proposisjon. Det bemerkes at en lang tidshorizont er forbundet med betydelig økonomisk usikkerhet. Fylkeskommunedirektøren mener derfor at det haster å komme i gang med et arbeid som har til hensikt å fremme en ny stortingsproposisjon. Dette for å sikre fylkeskommunen som garantist, i tillegg til å redusere bompengebelastningen.

Agder fylkeskommune har som garantist et særlig ansvar for å bidra til at situasjonen blir løst. Dersom garantiansvaret skulle bli utløst, kan det potensielt koste Agder fylkeskommune store summer etter endt innkrevning.

Vegdirektoratet anbefaler departementet om at det etableres sidevegsbom med bruk av omvendt timesregel. Direktoratet skriver også i sin anbefaling at det «haster å få på plass tiltak som sikrer inntjening i prosjektet». Fylkeskommunedirektøren er enig i direktoratets anbefaling. Prosjektet bør gjennomgås på nytt, hvor sidevegsbom er et av virkemiddelene for sikre økt inntjening til prosjektet. Det anslås at rundt halvparten av trafikken mellom Breimyr til Monan på fv. 439 har E39 som en alternativ rute, jf. vedlagt rapport fra Rambøll i sak 39/24. Videre mener fylkeskommunedirektøren det skal vurderes forlenget innkrevningstid til inntil 25 år og passeringstak for lette- og tunge kjøretøy. Agder fylkeskommune er kjent med et stengt regelverk for rabatter for godskjøretøy over 3500 kg (takstgruppe 2) på TEN-T veger, som E39 er omfattet av. Det er imidlertid unntaksbestemmelser for byområder. Hvorvidt dette regelverk kan anvendes bør også vurderes i det videre arbeidet.

Formålet med en ny faglig utredning bør være å få ned bompengebelastningen for personbiler og nyttetransport, som Stortinget også har vedtatt. Fylkeskommunedirektøren mener at det bør gjøres vurderinger på inntil 25 års innkrevningstid. I tillegg bør det også vurderes et alternativ uten sidevegsbom.

Vegdirektoratet har også vurdert oppdeling av prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest til flere proposisjoner. Det vil etter fylkeskommunedirektørens syn bidra til økt risiko gjennom behov for en rekke nye vedtak. Det vil også særskilt måtte

utredes bompengepotensial for de to resterende vegstrekningene, hvorav den ene er under utbygging. Potensialet for bompengeinntekter er også lavere jo lengre vest vi er på E39 mellom Kristiansand - Lyngdal. Fylkeskommunedirektøren anbefaler derfor en ny proposisjon bør inkluderer hele bompengeprojektet.

For å få mer trafikk over på ny E39 har fylkeskommunedirektøren vært i kontakt med Vegdirektoratet. Dette for å drøfte mulighet for å skilte ned til 60 km/t på fv. 439 mellom Breimyr - Monan. Tilbakemeldingen er at det ikke er mulig å skilte ned hastigheten på denne strekningen.

### **Regionplan Agder 2030 og regional plan for mobilitet 2023-2033**

Hovedmålene under mobilitet står i regional plan for mobilitet; Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn. Utbygging av nye europaveger har gjennom mange år vært et overordnet mål i regionen og er forankret i Regionplan Agder 2030. Dette for å få en mer trafikksikker hovedveg og som skal gi næringslivet en økt konkurransekraft. Vi ser nå at samfunnsnyttan av ny E39 går ned fordi mange trafikanter som har E39 som et reelt rutevalg i stedet velger å bruke fv. 439. Sidevegsbom og forlenget innkrevningstid bidra til økt bruk og en mer robust finansiering. Passeringstak i bomstasjonene har til hensikt å gi en økonomisk besparelse til pendlere og næringsliv.

### **Økonomiske konsekvenser**

Finansieringsanalyser 20 år frem i tid har stor usikkerhet. Agder fylkeskommunen har en betydelig økonomisk risiko i prosjektet. Det er derfor viktig å komme i gang med arbeidet med en ny faglig utredning.

### **Konklusjon**

Fylkeskommunedirektøren mener at det haster å komme i gang med en ny faglig utredning. Beregninger fra Ferde har gitt ny informasjon om prosjektet. Det anbefales at det etableres sidevegsbom med omvendt timesregel. Omvendt timesregel vil skjerme lokaltrafikken som ikke har E39 som et reelt alternativ. Det forutsettes at det samtidig åpnes opp for forlenget innkrevningstid og passeringstak for lette og tunge kjøretøy. Angående tunge kjøretøy må den faglige utredning avklare hva som er mulig med hensyn til regelverk. I utgangspunktet er det begrensede muligheter til å gi rabatter for tunge kjøretøy på TEN-T vegnettet, som E39 er omfattet av.

I arbeidet bør det også vurderes et alternativ uten sidevegsbom.

Kristiansand, 25.03.2026

Tine Sundtoft  
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl  
konst. fylkesdirektør

## 6/26 Fullmakt til Ferde AS

---

<b>Arkivsak-dok.</b>	21/12115-30
<b>Saksbehandler</b>	Steinar Sørheim

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	14.04.2026	6/26
2 Fylkesutvalget	24.04.2026	

---

### Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Fylkesutvalget gir bompengeselskapet Ferde AS fullmakt til å kunne søke Vegdirektoratet om å prisjustere grunntakstene (takst på skilt) i Samferdselspakke for kristiansandsregionen fase 3, i henhold til konsumprisindeks.
2. Prisjustering skal skje når indeksreguleringen utgjør én hel krone.

---

Likelydende vedtak er gjort 4. mars 2026 av formannskapet i Kristiansand kommune.

### Vedlegg

1. Brev fra Ferde AS: Fullmakt til å søke om takstendring i Samferdselspakke for kristiansandsregionen, datert 17.11. 2025
2. Brev fra byvekst. Oversendelse av vedtak. Anbefaling om fullmakt til prisjustering av bomtakster
3. Protokoll fra formannskapet i Kristiansand kommune

## **Sammendrag**

I saken foreslås det at det gis fullmakt til Ferde AS til å kunne søke Vegdirektoratet om å prisjustere grunntakster (takst på skilt) etter konsumprisindeks (KPI). Fullmakten vil effektivisere forvaltningen i Ferde AS og hos lokale myndigheter.

Fullmakten gjelder for hele innkrevingsperioden og kan trekkes tilbake om det er ønskelig fra lokale myndigheter. Justeringer utover KPI skal fortsatt behandles av lokale myndigheter.

## **Saksopplysninger**

Ved justering av grunntakst (takst på skilt) etter konsumprisindeks, må det i dag gjøres med vedtak av både garantist (Agder fylkeskommune) og Kristiansand kommune, som er vertskommune for bomstasjonene.

Styringsgruppen for byvekstavtalen hadde forespørselen fra Ferde AS til behandling 08.12.2025, sak 27/25 og gjorde følgende vedtak.

*Styringsgruppa for Byvekstavtalen anbefaler at Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune gir bompengeselskapet Ferde fullmakt til å søke Vegdirektoratet om å prisjustere grunntakstene (takst på skilt) i Samferdselspakke for kristiansandsregionen fase 3, i henhold til konsumprisindeks.*

Alle andre justeringer av bompengeopplegget vil fortsatt kreve vedtak av Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune. For eksempel vedtak om el-bil rabatt og justering av gjennomsnittstakst i tråd med prop. 88. S (2022-2023) med mer.

## **Vurderinger**

Fullmakten vil være tids- og kostnadsbesparende både for bompengeselskapet og lokale myndigheter. Fullmakten gis i samsvar med de forutsetninger som er gitt i bompengeproposisjonen, avtaleverk og bompengerregelverket.

I saksframlegg fra Ferde presenteres det også en mulighet for å vedta en fullmakt til å justere grunntakstene for å oppnå fastsatt gjennomsnittstakst i stortingsproposisjonen. Fylkeskommunedirektøren mener at dette ikke er aktuelt på nåværende tidspunkt. Justeringer utover KPI-justering av grunntakstene (takst på skilt) skal fortsatt behandles av lokale myndigheter.

Formannskapet i Kristiansand kommune godkjente fullmakten i møte 4. mars 2026. I behandling la formannskapet til følgende vedtakspunkt:

«Prisjustering skal skje når indeksreguleringen utgjør én hel krone».

Fylkeskommunedirektøren fremmer derfor et likelydende vedtakspunkt 2 i saken.

## **Regionplan Agder 2030**

Hovedmålene under mobilitet står i regional plan for mobilitet.

### **Regional plan for mobilitet 2023-2033.**

Planen omtaler ikke restriktive virkemidler som bompenger, men mål for byvekstavgift samfaller godt med hovedmålet i mobilitetsplanen ved «at sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn».

Formålet med byvekstavgift er å skape attraktivt bymiljø med bedre mobilitet for å nå nullvekstmålet, hvor all vekst av persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette for å redusere utslipp, støy og luftforurensning. Bompenger er et viktig virkemiddel for å redusere biltrafikken. En prisjustering er ikke et nytt restriktivt tiltak, men en videreføring av samme prisnivå i samsvar med prisutviklingen ellers i samfunnet.

### **Økonomiske konsekvenser**

Ingen økonomiske konsekvenser.

### **Konklusjon**

Fylkeskommunedirektøren anbefaler at fylkesutvalget gir sin tilslutning til å gi Ferde fullmakt til å søke Vegdirektoratet om justering av takstene i tråd med Styringsgruppens anbefaling og vedtak gjort av formannskapet i Kristiansand kommune.

Kristiansand, 11.03.2026

Tine Sundtoft  
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl  
konst. fylkesdirektør

## 7/26 Finansieringsavtale for fv. 420 rundkjøring Stykkene

---

**Arkivsak-dok.** 24/12919-13  
**Saksbehandler** Lasse Moen Sørensen

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	14.04.2026	7/26

---

### **Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak**

Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet godkjenner at det inngås finansieringsavtale med Lillesand kommune, for bygging av rundkjøring på fv. 420 ved Stykkene.

---

### **Vedlegg**

Signert og vedtatt finansieringsavtale fra Lillesand kommune  
Finansieringsavtale med Agder fylkeskommune for rundkjøring på Stykkene  
Oversendelse av bystyrets vedtak om anmodning om finansieringsavtale for rundkjøring på Stykkene

## Sammendrag

Lillesand kommune ønsker å få bygget rundkjøring i kryss mellom fv. 420 og fv. 402 på Stykkene. Prosjektet er ikke prioritert av fylkeskommunen i handlingsprogram for mobilitet, men det er delfinansiert av BVA kristiansandsregionen, samt med bidrag fra utbyggere. Kommunen ønsker å håndtere øvrige kostnader gjennom en finansieringsavtale.

## Saksopplysninger

Lillesand kommune har i lang tid hatt bygging av rundkjøring på Stykkene som et av sine høyest prioriterte prosjekter. Fv. 420 er gamle E18. På grunn av områdets sentrale plassering i kommunen har vegen ÅDT 4-5000, og fv. 402 er også registrert med ÅDT 4000. Trafikkmengden gir utfordringer i dagens kryss. Det er i tillegg en betydelig trafikk av myke trafikanter i kryssområdet, som er skoleveg for både Tingsaker barneskole, Lillesand ungdomsskole og Lillesand VGS.



Skjermdump fra kommunekart.com

Det er ikke registrert mange alvorlig ulykker her etter at E18 ble lagt om, men kommunen melder at det likevel skjer mange mindre alvorlige ulykker, samt at det er registrert mange forsikringskader på kjøretøy i krysset.

Området er sentralt for videre utvikling av Lillesand kommune. Rundkjøring må også være på plass før det er mulig å gjennomføre videre utbygging av boliger i området, som er tiltenkt å løse det store behovet for leiligheter i kommunen.

Statens vegvesen utarbeidet i 2018 tegninger for et prosjekt i området på oppdrag fra Aust-Agder fylkeskommune. Disse er gjennomgått av Agder fylkeskommune, og estimerer for kostnader er vurdert på nytt. Totalkostnad, inkludert tiltak på kommunal veg, er beregnet til om lag 37 mill. kroner.

Bystyret i Lillesand vedtok avtalen i møte 11.februar 2026, i sak 017/26.

## Vurderinger

Det er gjennomført møter med kommunen der innholdet i finansieringsavtalen har vært diskutert, og kommunen er godt informert om det økonomiske ansvaret de påtar seg ved å inngå avtalen.

Den økonomiske rammen for prosjektet er nøye gjennomgått.

Kommunen har planlagt delfinansiering med bidrag fra utbyggere i området. BVA kristiansandsregionen har i tillegg bevilget 15 mill. kroner til bygging av rundkjøring.

Omfanget av kostnaden som håndteres av finansieringsavtalen vil avhenge av størrelsen på bidraget som kan hentes fra utbyggere før rundkjøringen ferdigstilles. Avtalens ramme er lagt på et nivå som skal gi tilstrekkelig buffer for at prosjektet skal kunne gjennomføres.

Kommunen har selv satt opp følgende oversikt som grunnlag for vurdering av lånerammen:

Hva	Beløp i millioner	Kommentar
Grovkalkyle	37 000	
MVA	- 6 000	Ikke MVA komm.vei
Byvekstmidler	- 15 000	
Kommunal vei trekkes ut	- 6 000	inkl MVA
Utg.pkt for finansieringsavtale	<b>10 000</b>	
Usikkerhet for låneramme	1 500	15 %
<b>SUM låneramme</b>	<b>11 500</b>	
Tillegg for ekstra usikkerhet	3 500	Grunnerverv? Annet?
<b>Låneramme i finansieringsavtalen</b>	<b>15 000</b>	

I finansieringsavtalen er det lagt til en ramme for 15 prosent usikkerhet, for å unngå at det må utarbeides ny finansieringsavtale ved eventuelle mindre overskridelser. Den totale rammen for finansieringsavtalen er derfor satt til 15 mill. kroner. Finansieringsavtalen er utformet etter vedtatte prinsipper i fylkestings sak 100/20 og 36/22.

Ettersom prosjektet ikke er prioritert i handlingsprogram for mobilitetsplanen er kommunen ansvarlig for alle eventuelle merkostnader i prosjektet.

Ved større overskridelser på fylkesvegdelene av anlegget vil kommunen bli tilbudt en utvidet finansieringsavtale for å håndtere kostnadene.

For å holde prosessene mest mulig ryddig, beskriver finansieringsavtalen kun finansiering av prosjektet, mens alle tekniske og praktiske detaljer håndteres gjennom en egen samarbeidsavtale for prosjektet.

Fylkeskommunen er byggherre og prosjekteier. Ved hjelp av midlene fra kommunen etableres anlegget som et ordinært fylkesvegprosjekt, som etter ferdigstilling skal driftes og vedlikeholdes av fylkeskommunen. Dette er en viktig forutsetning for at vi skal kunne tilby finansieringsordningen til kommunene.

### **Regional plan for mobilitet for Agder 2023–2033**

Planens hovedmål er «*Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn*».

Prosjektet støtter opp om mobilitetsplanens hovedprinsipp om å *prioritere barn og unge* ved å utbedre et kryss som har høy trafikk av myke trafikanter og skolebarn.

Det er i tillegg forankret i det prioriterte steg 9: *gjøre det trygt å gå og sykle til skolen*. Prosjektet bidrar også med effekter innenfor steg 14: *etablere gode og attraktive gangforbindelser*, steg 15: *satse på sykkel og mikromobilitet*, steg 18: *fremme levekår i byer og tettsteder ved hjelp av infrastrukturen* og særlig steg 23: *samarbeide for å nå målene*.

### **Regionplan Agder 2030**

Tiltaket er i tråd med overordnede mål i regionplanen om et attraktivt og miljøvennlig Agder, der det legges opp til kompakt utvikling rundt sentrale områder i kommunene. Trygg og trafikksikker transport er viktig for folkehelsen og for at byer og tettsteder skal være attraktive og ha gode levekår.

Trafikksikker utvikling av vegnettet langs skoleveg bidrar i tillegg til økt trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper og er positivt for barn og unge.

### **Økonomiske konsekvenser**

Avtalen er innenfor rammen som er satt av fylkestinget for finansieringsavtaler. Finansieringsavtaler øker fylkeskommunens totale låneramme, noe som over tid kan påvirke fylkeskommunens lånebetingelser dersom ordningen benyttes i et stort omfang.

### **Konklusjon**

Fylkeskommunedirektøren anbefaler at hovedutvalg for samferdsel og mobilitet vedtar finansieringsavtalen og samarbeidsavtalen med Lillesand kommune for bygging av rundkjøring i kryss mellom fv. 420 og fv. 402 på Stykkene. Hovedutvalget gir fylkeskommunedirektøren fullmakt til å underskrive avtalen.

Kristiansand, 18.03.2026

Tine Sundtoft  
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl  
konst. fylkesdirektør

## 8/26 Fornyelse av driftskontrakter veg i områdene Kristiansand, Åseral og Mandal (2027-2032)

---

<b>Arkivsak-dok.</b>	26/23129-2
<b>Saksbehandler</b>	Steinar Sørheim

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	14.04.2026	8/26

---

### **Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak**

Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet vedtar at driftskontrakter veg 1003 Kristiansand og 4204 Mandal sendes ut på anbud. Driftskontrakt 4205 Åseral slås sammen med Mandalskontrakten.

---

### **Vedlegg**

## **Sammendrag**

Dagens driftskontrakter 4204 Mandal, 4205 Åseral og 1003 Kristiansand utløper 31. august 2027. Ved ny utlysning foreslår fylkeskommunedirektøren å videreføre Kristiansandskontrakten som i dag. Fylkeskommunedirektøren foreslår også at kontraktene Mandal og Åseral slås sammen til én kontrakt, slik det var i perioden 2017-2022. Bakgrunnen for at kontrakten ble delt var å videreutvikle delvis byggherrestyrt modell. Vi ser nå at målene med å treffe lokale entreprenører ikke har blitt oppfylt, og delvis byggherrestyrt kontrakt har ikke hatt ønsket effekt. Vi anser Mandal-Åseral området som mer effektivt å drifte i én kontrakt.

For begge kontraktene legger vi opp til funksjonskontrakter med en varighet på fem nye år, med mulighet for ytterligere ett års opsjon. Vi legger også til grunn samme geografiske inndeling, med unntak av eventuelt noen mindre justeringer.

Nye driftskontrakter vil ha oppstart 1. september 2027.

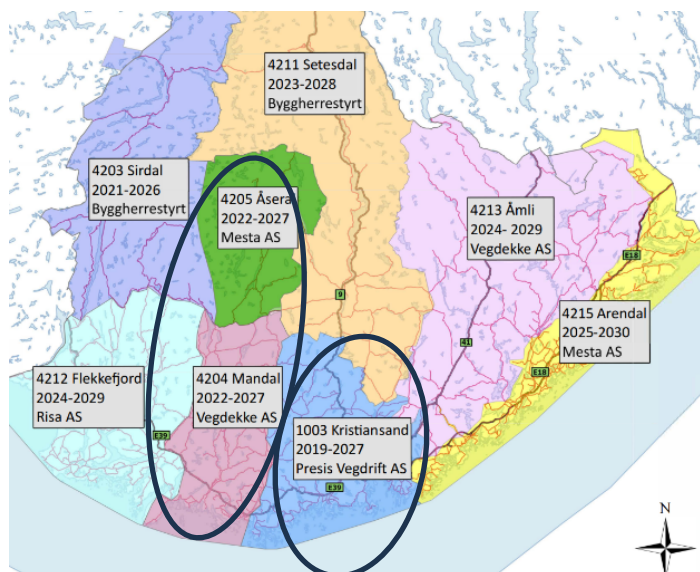
## **Saksopplysninger**

Det jobbes nå med anbudsgrunnlaget for å fornye driftskontrakter i Mandal og Kristiansand. Fylkeskommunedirektøren foreslår å videreføre avtalen som en funksjonskontrakt per område. Det vil si at entreprenør får ansvar for at vegnettet skal være i samsvar med den standarden som beskrives i anbudsdokumentet.

Driftskontrakt Mandal omfatter drifts- og vedlikeholdsoppgaver, med funksjonsansvar for fylkesveger og fylkets gang- og sykkelveger med tilhørende sideanlegg, sideområder, utstyr og installasjoner i kommunene Lindesnes, Lyngdal, Åseral og deler av Hægebostad kommune.

Driftskontrakt Kristiansand omfatter drifts- og vedlikeholdsoppgaver, med funksjonsansvar for fylkesveger og fylkets gang- og sykkelveger i kommunene Kristiansand, Søgne, Songdalen, Vennessla, Mandal og Marnardal kommune.

Nye driftskontrakter starter opp fra 1. september 2027 og har en varighet til 31. august 2032.



Kilde: Agder fylkeskommune. Viser oversikt over alle kontraktsonrådene for drift veg.

Kontraktene i Mandal og Kristiansand er noen av de største driftskontraktene i Agder. Vegnettet er henholdsvis 670 km og 660 km, hvorav henholdsvis 24 km og 86 km er gang- og sykkelveger. Trafikkmengden på vegnettet varierer fra om lag 50 i årsdøgntrafikk (ÅDT, det vil si årsgjennomsnitt i ett punkt for begge kjøreretninger) til om lag 20 000 i ÅDT.

Kontraktene omfatter i hovedsak rutinemessige driftsoppgaver og mindre vedlikeholdsoppgaver på vegnettet. Oppdraget kan i tillegg omfatte mindre utbedringstiltak. Kontraktene omfatter også inspeksjon og registrering, planlegging av virksomheten, beredskap for vinterdrift og generell trafikkavvikling, dokumentasjon, rapportering til byggherren, informasjon til publikum og håndtering av andre oppgaver som er nødvendige for drift og vedlikehold av vegnettet.

I anskaffelsesforskriften trådte det i 2025 i kraft nye krav til klima og miljø i offentlige anbud. Vi skal som hovedregel vekte klima- og miljøhensyn med minimum 30 prosent. Videre er det åpnet opp for at tildelingskriteriene kan erstattes med klima- og miljøkrav i kravspesifikasjonen dersom det klart gir bedre klima- og miljøeffekt. Agder fylkeskommune beskriver her miljø- og klimahensyn i kravspesifikasjonen fordi dette vil gi best effekt på klima og miljø sammenlignet med bruk av vektning i tildelingskriteriene.

Anbudene planlegges utlyst rundt årsskiftet 26/27.

## Vurderinger

Det foreslås nå at driftskontrakter Mandal og Åseral slås sammen til én kontrakt, slik det var i perioden 2017-2022. Formålet med oppsplittingen var å treffe flere lokale entreprenører med å ha en delvis byggherrestyrt kontrakt. Målet med å treffe en lokal entreprenør har ikke blitt oppfylt. Det foreslås derfor å endre kontraktsonråde slik det var tidligere. Det vil si at driftskontrakt i Åseral blir en del av Mandalskontrakten med funksjonsstyring. En felles kontrakt vil også være mer effektivt med hensyn til entreprenørs og fylkeskommunens oppfølging av kontrakten.

Fylkeskommunedirektøren mener det gir en god effekt å bruke kravspesifikasjonen for å fremme miljø- og klimakrav i kontrakten. Det vil sikre at det må leveres et minimumsnivå på de kravene vi stiller i anbudet til personbil, maskinpark og håndholdt utstyr. Kjørte kilometer utgjør de største utslippene. Vi jobber derfor med å redusere kjøretøykilometer i kontrakten. Det kan for eksempel være knyttet til kantklipping, renhold, inspeksjon av veg og vinterdrift. Bransjen er invitert til å komme med innspill til aktuelle tiltak. Agder fylkeskommune har også vurdert lengre varighet på kontraktene. For eksempel er det åtte års varighet i dagens driftskontrakt 1003 Kristiansand. Det skjer imidlertid mye i utvikling av kjøretøyteknologi til mer klimavennlige løsninger. I tillegg er det knyttet usikkerhet med tanke på utvikling av indeksregulering. En lang kontraktsperiode er derfor ikke anbefalt. Fylkeskommunedirektøren foreslår fem års varighet i nye driftskontrakter. Kortere varighet vil være kostnadsdrivende ettersom nedskrivning av maskiner og utstyr må prises inn for en kortere periode.

### **Regionplan Agder 2030**

Vi legger til grunn at det stilles strenge krav til klimagass- og miljøutslipp til personbil og maskinpark i nye drift- og vedlikeholdskontrakter. I klimabudsjettet kalkulerer vi med 20 prosent reduksjon av klimagassutslipp i drift og vedlikeholdskontrakter innen 2030. Vi jobber kontinuerlig med å finne egnede og fornuftige tildelingskriterier, der klima og miljø prioriteres høyt. Vi tror også bransjen selv vil være med i innfasingen av nullutslippsløsninger på maskiner og utstyr. Hensyn til samfunnssikkerhet og beredskap er imidlertid svært viktig. Vi må være sikre på at vi klarer å opprettholde vår vinterberedskap også når det er strømutfall.

### **Regional plan for mobilitet 2023-2030**

I mobilitetsplanen er det besluttet at vi skal jobbe etter godt nok-prinsippet for veg. Derfor går vi nå gjennom alle prosesser for å se om vi kan ta ned standarden uten at det går nevneverdig utover trafikantene, jf. steg 7 i mobilitetsplanen.

### **Økonomiske konsekvenser**

Det jobbes nå med et byggherreoverslag. Prisvekst og markedsituasjonen vil påvirke prisnivå i tilbud som gis. Fylkeskommunedirektøren vil rapportere om prisutviklingen i tertialrapport og følge videre opp i budsjettarbeidet.

### **Konklusjon**

Fylkeskommunedirektøren foreslår å videreføre funksjonsstyrte kontrakter i Mandal og Kristiansand. Kontrakten planlegges lagt ut i markedet i årsskiftet 2026/27.

Kristiansand, 16.03.2026

Tine Sundtoft  
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl  
konst. fylkesdirektør

## Orienteringssaker

### 7/26 Søknad om prisjustering av takstene i prosjektet E18 Tvedestrand - Arendal

---

<b>Arkivsak-dok.</b>	20/16977-4
<b>Saksbehandler</b>	Steinar Sørheim

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	14.04.2026	7/26
2 Fylkesutvalget	24.04.2026	

---

#### **Følgende tas til orientering:**

I vedlagt brev har Ferde AS nå sendt søknad til Vegdirektoratet (VD) om å prisjustere takstene.

Innkrevingsretten til Ferde på E18 Arendal – Tvedestrand ble gitt i Prop. 89 S (2015-2016). Der det står at «*takstene forutsettes regulert i samsvar med prisstigningen*».

Det er bompengeselskapet som søker om prisjustering av gjennomsnittstakster i bomprosjekter. Det er imidlertid gjort unntak for bypakker, der det først må foreligge en lokalpolitisk tilslutning, jf. veileder fra VD om regelverk og forvaltning av bompengeprojekt punkt 6.3.3.

Fylkeskommunedirektøren ber om at vedlagt søknad tas til orientering.

Kristiansand 26.03.2026

Tine Sundtoft  
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl  
konst. fylkesdirektør

---

#### **Vedlegg**

Søknad om prisjustering av takstene i prosjektet E18 Tvedestrand - Arendal

## 8/26 Søknad om prisjustering av takstene i prosjektet E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest

---

**Arkivsak-dok.** 21/18011-17  
**Saksbehandler** Steinar Sørheim

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	14.04.2026	8/26
2 Fylkesutvalget	24.04.2026	

---

### **Følgende tas til orientering:**

I vedlagt brev har Ferde AS nå sendt søknad til Vegdirektoratet (VD) om å prisjustere takstene.

Innkrevingsretten til Ferde på E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest ble gitt i Prop. 135 S (2016-2017). Der det står at «*det forutsettes at takstene blir justert i forhold til konsumprisindeksen*», jf. Prop 89. S (2022-2023). I prop 89 S står ikke samme formulering, men det er forankret at «*bompengeopplegget bygger ellers på de samme prinsipp som tidligere*».

Det er bompengeselskapet som søker om prisjustering av gjennomsnittstakster i bomprosjekter. Det er imidlertid gjort unntak for bypakker, der det først må foreligge en lokalpolitisk tilslutning, jf. veileder fra VD om regelverk og forvaltning av bompengeprosjekt punkt 6.3.3.

Fylkeskommunedirektøren ber om at vedlagt søknad tas til orientering.

Kristiansand 26.03.2026

Tine Sundtoft  
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl  
konst. fylkesdirektør

---

### **Vedlegg**

Søknad om prisjustering av takstene i prosjektet E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest

## 9/26 TT og drosjeavtaler for området som utgjør tidligere Vest-Agder

---

**Arkivsak-dok.** 26/22515-3  
**Saksbehandler** Kristina Horpestad Hansen

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Fylkeseldrerådet	07.04.2026	3/26
2 Råd for likestilling, inkludering og mangfold i Agder	08.04.2026	1/26
3 Hovedutvalg for utdanning og folkehelse	08.04.2026	4/26
4 Råd for personer med funksjonsnedsettelse i Agder	09.04.2026	1/26
5 Ungdommens fylkesutvalg 2026	10.04.2026	4/26
6 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	14.04.2026	9/26
7 Fylkesutvalget	24.04.2026	
8 Fylkestinget	05.05.2026	

---

### **Følgende tas til orientering:**

Kjøring av TT-turer kan organiseres på to ulike måter. Den første måten er ved å la markedet regulere dette selv. Den andre måten er ved å inngå drosjeavtaler.

I området som utgjør tidligere Aust-Agder har det kun vært drosjeavtale i en kort periode fra 2022 til 2023. Avtalen ble avsluttet fordi den ga høyere pris enn markedspris, noe som resulterte i at TT-brukerne ikke fikk kjøre like mange TT-turer for tildelingsbeløpet. Det var derfor et ønske fra TT-brukerne om å avslutte avtalen, og i stedet la dem få velge transportør selv og kjøre turer ut fra markedspris. Erfaringene med dette har vært gode.

De siste årene har det også vært et tydelig ønske fra TT-brukerne i området som utgjør tidligere Vest-Agder, og da særlig i Kristiansandsområdet, at de på tilsvarende måte gis mulighet til å velge drosjetransportør. Fylkesadministrasjonen har derfor over tid undersøkt mulighetene for dette, og veid fordeler og ulemper mot hverandre.

#### *Fordeler ved drosjeavtaler*

Drosjeavtaler gjør det mulig å stille egne krav til kvalitet, pris og miljø i kontrakten. Slike avtaler kan også bidra til å sikre et drosjetilbud, samtidig som de gir et formelt grunnlag for å følge opp transportører hvis kontraktskravene ikke overholdes.

#### *Ulemper ved drosjeavtaler*

Drosjeavtaler binder TT-brukerne til én bestemt transportør. Erfaring viser at drosjeavtaler ofte også gir høyere priser, uten at kvaliteten bedres nevneverdig.

#### *Alternativet til drosjeavtaler: markedsstyrt tilbud*

Uten drosjeavtaler vil markedet regulere prisene.

- I mindre kommuner, med færre enn 20 000 innbyggere, vil maksimalprisforskriften gjelde.
- I større kommuner gjelder ikke maksimalprisforskriften. Prisene vil da i stedet reguleres av konkurransen i markedet.

Når det ikke inngås drosjeavtaler, kan det ikke stilles egne kvalitetskrav. Det antas likevel at kvaliteten vil kunne bedres når flere transportører konkurrerer om de samme kundene.

#### *Dialog med Agder kollektivtrafikk AS (AKT)*

Saken er drøftet med AKT, som fra 1. januar 2026 har overtatt de operative oppgavene for TT. AKT påpeker at de uten avtaler vil ha færre formelle virkemidler overfor drosjeselskapene ved eventuelle avvik. Samtidig understreker de at det viktigste er at TT-brukerne får mest mulig mobilitet for midlene som tildeles og mulighet til selv å velge transportør. AKT støtter derfor vurderingen om å ikke ha drosjeavtaler for TT – også i Vest-Agder. AKT uttaler også at selv om formell kontraktsoppfølging opphører, vil AKT fortsatt bistå TT-brukerne etter beste evne.

#### *Tidligere tilbakemeldinger fra fylkeskommunale råd, brukerorganisasjoner og TT-brukere*

Innspill som tidligere er gitt fra fylkeskommunale råd, brukerorganisasjoner og TT-brukere viser at det å være låst til én transportør påvirker hverdagen til TT-brukerne negativt. Disse er derfor tydelige på at TT-brukerne selv bør få velge transportør.

#### *Konklusjon*

Etter en grundig og helhetlig vurdering, anses fordelene ved å gå bort fra drosjeavtaler å overgå ulempene. Det anbefales derfor å imøtekomme ønsket fra TT-brukerne i området som utgjør tidligere Vest-Agder om å gå bort fra drosjeavtaler, og i stedet la de få velge transportør selv.

I praksis vil overgangen til markedsstyrt tilbud gjøres gradvis, ved at det ikke tas ut opsjon i eksisterende anbudsavtaler eller inngås nye drosjeavtaler for TT.

For å sikre TT-brukerne om dette ikke skulle fungere som planlagt, vil imidlertid TT i stedet tas inn som opsjon i nye kontrakter.

#### *Tidspunkt for overgang*

For Kristiansand og Vennesla vil tidspunktet for overgangen bli sammenfallende med ikrafttreddelsen av nytt regelverk for TT: den 1. juli 2026.

Andre drosjeavtaler vil avsluttes etter hvert som de løper ut.

## 10/26 Avtale mellom Agder fylkeskommune og Agder kollektivtrafikk AS med tildelingsbrev for 2026

---

**Arkivsak-dok.** 22/08031-16  
**Saksbehandler** Elisabeth H Mathisen

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	14.04.2026	10/26
2 Fylkesutvalget	24.04.2026	

---

### **Følgende tas til orientering:**

Mobilitetsselskapet Agder kollektivtrafikk AS planlegger og drifter kollektivtransporten i Agder på vegne av fylkeskommunen.

Vedlagt følger avtalen om levering av mobilitetstjenester mellom Agder fylkeskommune og Agder kollektivselskap AS (AKT) som beskriver AKTs leveranseområder og hvilke oppgaver AKT utfører og samarbeid som AKT deltar i. Avtalen sikrer samarbeid, oppfølgingen av oppgaver og beskriver ansvar, krav og fullmakter som gjelder.

Avtalen i 2026 er blant annet oppdatert med AKTs ansvar for ferjesambandene i Flekkefjord, båtrutene i Tvedestrand og Kristiansand kommuner og operative oppgaver knyttet til TT-ordningen.

Med avtalen følger også tildelingsbrevet til Agder kollektivtrafikk AS fra Agder fylkeskommune og tildelingsbrevet fra byvekstsamarbeidet i kristiansandsregionen. Tildelingsbrevene gir en oversikt over samlet tilskudd til AKT i 2026 og nærmere føringer for bruk av midlene.

---

### **Vedlegg**

Tildelingsbrev byvekstmidler 2026 til Agder fylkeskommune – drift av kollektivtransport

Avtale mellom Agder fylkeskommune og Agder kollektivtrafikk AS 2026  
Agder fylkeskommunes tildelingsbrev til Agder kollektivtrafikk AS 2026

## 11/26 Behov for økt bemanning på samferdselsområdet

---

**Arkivsak-dok.** 26/04267-6  
**Saksbehandler** Lasse Moen Sørensen

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	14.04.2026	11/26
2 Fylkesutvalget	24.04.2026	
3 Fylkestinget	05.05.2026	

---

### **Følgende tas til orientering:**

Fylkestinget tar til orientering behovet for økt bemanning på samferdselsområdet, samt fylkeskommunedirektørens vurderinger knyttet til å sikre kapasitet til å gjennomføre vedtatte investeringsprosjekter på fylkesvegnettet.

Agder fylkeskommunes investeringsramme for fylkesveg har økt betydelig siden 2020.

I tillegg til politiske vedtak om økt investeringsramme og en omfattende prosjektportefølje, har vi fått en byvekstavtale for kristiansandsregionen, som innebærer at det skal brukes svært store beløp på investeringsprosjekter på fylkesvegnettet de kommende ti årene.

I 2020 var samlet investeringsramme ca. 300 mill. kroner. Fra 2026 vil den ligge på rundt 800 mill. kroner årlig. Antall stillinger innenfor vegutbygging og vegressurs er ikke vesentlig endret. Fylkeskommunedirektøren mener at det er behov for økt bemanning innenfor samferdselsområdet, for å kunne håndtere en så stor økning i omsetningen.

Fylkestinget har blitt orientert muntlig om kapasitetsutfordringen innenfor samferdsel. Som en oppfølging har fylkestinget bedt om en skriftlig orientering om hvordan bemanningsbehovet er tenkt løst, med sikte på å innfri de høye ambisjonene. Dette henger tett sammen med fylkestingets vedtak i sak 53/25, som presiserer at rammen til handlingsprogram for mobilitetsplanen ikke skal lide som følge av vedtak om å bygge næringsveger.

For å kunne gjennomføre vedtatte prosjekter og levere på disse ambisjonene, mener fylkeskommunedirektøren at det må ansettes flere medarbeidere. Vi ser at vi med dette tiltaket kan unngå at ambisjonsnivået reduseres ved at flere prosjekter må utsettes eller tas helt ut av planene.

Deler av personalbehovet vil bli løst med innleie. Innleie er imidlertid kostbart, og det krever tett oppfølging fra egne ansatte, både for å sikre ønsket kvalitet, og for å unngå at det gjøres unødvendig arbeid fra konsulent. Økningen i budsjetttrammene og størrelsen på porteføljen er så stor at det ikke lar seg gjøre å håndtere hele

behovet gjennom innleie. Innleie vil uansett binde opp en betydelig andel av eksisterende ansatte til styring av konsulenter.

Ettersom investeringsrammen kommer til å være høy i mange år fremover, er det både kostnadseffektivt og rasjonelt å øke antallet egne ansatte som skal jobbe med disse prosjektene. Den lange tidshorizonten reduserer også risikoen ved å øke antall stillingshjempler, da både naturlig avgang og strømninger i arbeidsmarkedet over tid vil bidra til at en kan ta ned antall stillinger uten å måtte gå til oppsigelser.

De nye stillingene vil i vesentlig grad bli finansiert over investeringsbudsjettet, gjennom rammen for vedtatte investeringsprosjekter. Økningen vil derfor ikke gi fylkeskommunen noen økonomisk merbelastning.

Ansettelse gir en mulighet til å sikre fylkeskommunen langsiktig tilgang på gode og faglig sterke medarbeidere. De vil kunne arbeide mer effektivt som interne ansatte i organisasjonen, i tillegg til at timekostnaden vil være lavere enn ved innleie. Ettersom timeprisen på interne ansatte vil være lavere enn på konsulenttimer, vil en økning i antall stillingshjempler også levere godt på mobilitetsplanens mål om «mer for pengene».

Vi er fremdeles i oppstartfasen av både nytt handlingsprogram for mobilitet og ikke minst av byvekstavtalen. Omfanget og kompleksiteten i disse porteføljene er derfor vanskelig å fastslå eksakt, noe som gjør det tilsvarende vanskelig å tallfeste et nivå på antall stillingshjempler det vil være behov for.

Det arbeides imidlertid med snarlig rekruttering til fem nye stillinger. Utover året kan det være aktuelt å starte prosessen med inntil fem supplerende stillinger. Det er sannsynlig at økningen bør fortsette i 2027 inntil kapasiteten anses å være tilstrekkelig, sett opp mot ambisjonsnivået i de ulike porteføljene.

Det må også ses på behov for sentrale støttefunksjoner, særlig innenfor økonomi, for å sikre organisasjonens kapasitet til å levere på vedtatt ambisjonsnivå.

Oppbemanningen vil skje gradvis. Dette er viktig for å kunne innfase nye ansatte på en forsvarlig måte, og raskt få dem til å fungere best mulig i stillingene gjennom tilstrekkelig kapasitet på kollegastøtte og opplæring.

## **Regional plan for mobilitet for Agder**

Alle tiltak som er vedtatt gjennomført i handlingsprogram for mobilitetsplanen er nøye vurdert opp mot målene i mobilitetsplanen. Prosjektene tilrettelegger for enklere, tryggere og grønnere reiser på Agder, og har særlig fokus på å ivareta vegkapitalen og tilrettelegge for barn og unge. For å ha mulighet til å gjennomføre planene må fylkesadministrasjonen ha tilstrekkelig kapasitet.

## **Regionplan Agder 2030**

Effektiv og trygg transport av personer og gods på fylkesvegnettet skal sikres gjennom å gjennomføre en rekke tiltak på fylkesvegnettet i årene fremover. Tiltakene er vedtatt i handlingsprogram for regional plan for mobilitet, handlings- og økonomiplanen og gjennom byvekstavtalen for kristiansandsregionen. For å kunne gjennomføre tiltakene må fylkesadministrasjonen ha tilstrekkelig kapasitet til å gjennomføre prosjektene.

Mange av de planlagte prosjektene er gang- og sykkelvegprosjekter og andre tiltak som er særlig viktige for barn og unge.

---

## **Vedlegg**

Kristiansand, 26.03.2026

Tine Sundtoft  
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl  
konst. fylkesdirektør

## 12/26 Høring av forskrift om rabattordning for skoleskyss, skoleåret 2026/2027

---

**Arkivsak-dok.** 26/22272-4  
**Saksbehandler** Kristina Horpestad Hansen

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Hovedutvalg for utdanning og folkehelse	08.04.2026	3/26
2 Ungdommens fylkesutvalg 2026	10.04.2026	3/26
3 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	14.04.2026	12/26

---

### **Følgende tas til orientering:**

Lokal forskrift om rabattordning for skoleskyss er på høring i perioden fra 25. februar til 25. april.

Høringen er sendt til alle videregående skoler i Agder, Vennessla og Kristiansand kommuner, samt Agder kollektivtrafikk AS.

Ungdommens fylkesutvalg, hovedutvalg for utdanning og folkehelse og hovedutvalg for samferdsel og mobilitet er også velkomne til å gi innspill til forskriften.

For mer informasjon, se høringssiden:

[Forskrift om rabattordning for skoleskyss, skoleåret 2026/2027 - høring - Agder fylkeskommune](#)

---

## 13/26 Innspill til utredning om nasjonalt månedskort og søknad om tilskudd til redusert pris på periodekort for buss

---

<b>Arkivsak-dok.</b>	26/22105-11
<b>Saksbehandler</b>	Ann Sherin Skollevoid

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	14.04.2026	13/26

---

### Følgende tas til orientering:

#### Nasjonalt månedskort til 499 kroner

Et nasjonalt månedskort til 499 kroner er nå under utredning som del av budsjettavtalen for 2026, og ordningen er foreslått å gjelde all kollektivtransport fylkeskommunene har ansvar for – buss, båt, ferge og bybane – samt de fleste tog som ikke drives kommersielt.

Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen har ansvar for å levere en rapport til Samferdselsdepartementet. Fristen for å levere utredningen er satt til 4. mai, slik at forslaget kan behandles inn mot statsbudsjettet og eventuelt legge grunnlag for innføring av ordningen fra 2027.

Agder fylkeskommune har sammen med Agder kollektivtrafikk AS (AKT) gitt innspill til utredningen. Innspillet peker på at formålet med et nasjonalt månedskort er uklart, og at ordningen kan gi svært ulike og til dels uheldige konsekvenser i ulike deler av landet. Et nasjonalt månedskort til 499 kroner vil i praksis redusere fylkeskommunenes takstmyndighet betydelig. I dag bruker fylkeskommunene/kollektivselskapene pris som et aktivt virkemiddel for å styre kapasitet, differensiere tilbud og sikre inntekter som kan reinvesteres i kollektivtransporten.

Manglende finansiering er en av de tydeligste risikoene. Erfaringene fra ordningen med gratis ferje viser at statlige tilskudd ikke nødvendigvis følger kostnadsutviklingen over tid. Da gratis ferje ble innført, mistet fylkeskommunene muligheten til å bruke billettinntekter for å dekke økende driftskostnader, noe som har gjort budsjettstyringen mer krevende. Denne erfaringen skaper en reell frykt for at staten heller ikke vil kompensere fullt ut for inntektstapet fra et nasjonalt månedskort. Rimeligere kollektivtilbud vil gi økt etterspørsel, men kostnadene ved å håndtere denne veksten – som mer kapasitet, flere avganger og økte driftsbehov – blir ikke adressert i utredningen. Dette gir en risiko for at ordningen skaper mer press på

kollektivsystemet uten finansiering til å møte dette. Uten en garanti for stabil og forutsigbar finansiering risikerer fylkeskommunene å måtte kutte i rutetilbudet for å balansere økonomien – noe som direkte kan svekke både kollektivandel, mobilitet og muligheten til å nå nullvekstmålet.

Innspillet ligger vedlagt saken.

### **Søknad om redusert pris på periodekort på buss**

Tilskudd til redusert pris på periodebillett i kollektivtransporten er en midlertidig statlig støtteordning som ble etablert for 2026. Formålet er å redusere prisen på månedskort i fylkeskommunal kollektivtransport, blant annet buss, for å gjøre det rimeligere for reisende og stimulere til økt kollektivbruk. Ordningen forvaltes av Jernbanedirektoratet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Den ble innført som et tiltak mens regjeringen og Stortinget utreder muligheten for et nasjonalt månedskort som eventuelt kan komme i 2027. Stortinget bevilget 620 millioner kroner i statsbudsjettet for 2026 til en søkbar tilskuddsordning for fylkeskommunene.

Agder har søkt om tilskudd på 17 135 368 kroner og planlegger å bruke tilskuddet på å redusere pris på alle periodekort med 100 kroner. Opprinnelig ble det søkt om å tilskudd for å redusere pris på 180-dagers billetten ettersom denne har en prismodell som henger sammen med pris på periodekortet. Det fikk vi avslag på, og dermed er søknaden justert til kun å gjelde 30-dagers periodekort.

Søknad ligger vedlagt saken.

---

### Vedlegg

Innspill til utredning om nasjonalt månedskort

Søknad om midlertidig støtte til redusert periodekort i Agder

## 14/26 Skriftlig innspill til NTP 2029-2040 - oppdrag 2 landsdelsanalyse

---

Arkivsak-dok.	25/36462-9
Saksbehandler	Ann Sherin Skollevoid

---

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	14.04.2026	14/26

---

### Følgende tas til orientering:

Agder fylkeskommune har sammen med byområdet kristiansandsregionen sendt skriftlig innspill til Nasjonal transportplan (NTP) 2029-2040 oppdrag 2 – landsdelsanalyse. Agder tilhører landsdel Vest-Norge og Sørlandet, sammen med Vestland og Rogaland. Hensikten med innspillet er å belyse utfordringsbildet i Agder, forventet utvikling frem mot 2060 i fravær av tiltak, samt mobilitetsbehovet. Det ble også etterspurt beskrivelse av transportetterspørselen frem mot 2060. Innspillet ligger som vedlegg til denne saken.

Dette innspillet belyser hvordan fylkeskommunen og byområdet kan bidra til å nå målsettingene i NTP. Det er valgt å fremheve våre egne ansvarsområder, som fylkesvei og kollektivtransport. De omtalte temaene bygger på tidligere politiske innspill til NTP.

En helhetlig NTP er avhengig av at fylkes- og kommunale veier fungerer godt sammen med statlig infrastruktur, fordi reisekjeder og godstransport ikke følger forvaltningsgrenser. 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 ansvarsområder, men som likevel har stor betydning for mobilitetsutviklingen i Agder.

---

Vedlegg

Nasjonal transportplan 2029-2040 – oppdrag 2

Invitasjon til fylkeskommunene og byområder til å gi innspill og delta på workshop for landsdelsanalysene for NTP 2029-2040

## 15/26 Årsmelding 2025 Det digitale Agder (DDA)

---

**Arkivsak-dok.** 26/25187-3  
**Saksbehandler** Jostein Akselsen

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	14.04.2026	15/26

---

### **Følgende tas til orientering:**

Årsmeldingen 2025 for Det digitale Agder (DDA) tas til orientering.

---

### **Vedlegg**

DDA Årsmelding 2025

## Eventuelt

### **Sak under eventuelt fra representanten Steinar Bergstøl Andersen (FrP):**

Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet ber AKT iverksette arbeidet med å styrke kollektivtilbudet langs stamveinettet Brokelandsheia- Kristiansand, tur/retur. Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet ber AKT rapportere hvordan dette kan gjøres, og kommer tilbake med status i forkant av budsjettarbeid.

AKT bes også planlegge for å gå i dialog med kommunene med tanke muligheter med park and ride eller lignende.

Kommunene i østregionen er i dag ikke godt nok «påkoblet» arbeidsregionen rundt Arendal/Grimstad. Dette gjelder både for arbeidspendlere, skoleelever til VGS og studenter til UiA.

- Sett i et levekårsperspektiv vil et bedre kollektivtilbud åpne for større muligheter for innbyggere i østre del av Agder til å ta del i arbeidslivet, både for hel- og deltidsstillinger. Flere unge uføre har en restarbeidsevne som kan benyttes om arbeidsmarkedet er større enn i dag.
  - Bedre kollektivtilbud gir lavere bilbruk.
- Et bedre kollektivtilbud vil bidra til at fylkeskommunen gjør alvor av å «ta hele Agder i bruk»