



Møteinnkalling

Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet

Dato: 28.05.2026
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

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

Agenda:

- Kl. 10.00 – 10.05 Opprop, godkjenning av møteinnkalling og saksliste.
Godkjenning av møteprotokoll fra forrige møte.
- Kl. 10.05 – 11.00 - Status på ny busskontrakt for kristiansandsregionen ved Kjell Sverre Drange, AKT
- Orientering om effektiviseringskravet på 10 mill. kroner som ligger i tildelingsbrevet til AKT. Hvilke konsekvenser får det for AKT? Dette sees i sammen med 5 mill. kroner ekstra til distriktene og 16 mill. kroner til forsterkning for skoleskyss ved Kjell Sverre Drange, AKT
- Orientering om tilbudet for skoleskyss i Lister ved Kjell Sverre Drange, AKT
- Kl. 11.00 – 11.20 Transportutfordringer og behov for eldre i Agder ved Hanne Merethe Nøding og Sally Vennesland
- Kl. 11.20 – 11.30 Nasjonal transportplan, status og vegen videre ved Signe Gunn Myre, Agder fylkeskommune
- Kl. 11.30 – 11.45 Orientering om Agder fylkeskommunes svartid på henvendelser fra utbyggere ved Inger Ann Fidjestøl, Agder fylkeskommune
- Kl. 11.45 – 12.00 Orientering om endring i fartgrensekriteriene i tettbebygde strøk ved Joakim Håland, Agder fylkeskommune
- Kl. 12.00 – 12.45 Lunsj
- Kl. 12.45 - Behandling av saker

Saksliste

Side

Godkjenning av innkalling og saksliste

Godkjenning av protokoll

Saker til behandling

9/26	Høringssvar - forslag om overføring av skiltmyndighet fra Statens vegvesen til fylkeskommunene	5
10/26	Forskrift om rabattordning for skoleskyss - skoleåret 2026/2027	11
11/26	Tilskuddssatser TT - 2. halvår 2026	16
12/26	Høringsinnspill til Fjerntogstrategi og Godsstrategi for jernbanen	25
13/26	Agder kollektivtrafikk AS - årsrapport 2025	31
14/26	Eierskap AutoPASS kjerne og kommunikasjonslinjer - Høringssvar fra Agder fylkeskommune	35
15/26	Innspill ruteplan for persontransport på jernbane i 2028	43
16/26	Årsrapporter sykkelby Arendal og sykkelby Grimstad	49
17/26	Tilrettelegging for sykkel FV.420 Kaldvell - Krømpe. Forslag til tiltak.	53
18/26	Støyskjerming langs fv.3962 Kleplandsveien i Kristiansand kommune	58
19/26	Høring - Utredning om beboerbevis på ferje	67

Orienteringssaker

17/26	Referat fra møte i Jernbanepattform Agder 19. mars 2026	72
18/26	Takstvedtak for prisjustering av takstene i Samferdselspakke for kristiansandsregionen fase 3	73
19/26	Tilskudd til rv. 9. Avslutning av prosjekt «Gul stripe til Hovden»	75

Eventuelt

Kristiansand, den 16.05.2026

Steinar Bergstøl Andersen
Leder i utvalg

Godkjenning av innkalling og saksliste

Godkjenning av protokoll

Saker til behandling

9/26 Høringssvar - forslag om overføring av skiltmyndighet fra Statens vegvesen til fylkeskommunene

Arkivsak-dok. 22/23310-5
Saksbehandler Steinar Sørheim

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026	9/26
2 Fylkesutvalget	02.06.2026	

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Agder fylkeskommune er positive til at myndighet for offentlige trafikkskilt og vegoppmerking endelig foreslås overført til fylkeskommunene. Fylkesutvalget ser med dette frem til å kunne ta et mer helhetlig ansvar for fremkommelighet og trafikksikkerhet på fylkesvegene.
2. Agder fylkeskommune legger til grunn at myndighet for vikeplikt og forkjørsvog også må overføres til fylkeskommunene, slik at en unngår unødvendig byråkrati og tidsbruk i skiltsaker.

Fylkesutvalget forslår imidlertid et unntak; når forkjørreguleringen på en vegstrekning har flere vegeiere. For eksempel når en fylkesveg krysser fylkesgrenser eller i rundkjøringer med flere eiere. Statens vegvesen bør i de tilfellene kunne gjøre vedtak selv.

3. Fylkesutvalget mener at myndighet for andre offentlige trafikkskilt (fareskilt, markeringsskilt mm.) skal overføres til fylkeskommunene, uten at Statens vegvesen er høringspart. Agder fylkeskommune mener likevel at det kan være hensiktsmessig å ha høringer på vegvisningsskilting. Dette for å få en helhetlig geografisk vegvisning.
4. Agder fylkeskommune mener at myndighet for midlertidig reguleringer skal overføres til fylkeskommunene. Fylkesutvalget henstiller derfor til at det snarest igangsettes en prosess for å få overført myndigheten.

Vedlegg

1. Høringsbrev
2. Høringsnotat
3. Forslag til lov- og-forskriftsendringer

Sammendrag

Statens vegvesen har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, sendt et forslag til høring om endringer i skiltforskriften. Hensikten er å overføre ansvaret for de fleste permanente trafikkskilt og vegoppmerking på fylkesveger fra Statens vegvesen til fylkeskommunene.

Forslaget innebærer også justeringer i vegtrafikkloven § 5, som gir Statens vegvesen myndighet til å følge opp og pålegge retting dersom skiltingen ikke er i tråd med regelverk og gjeldende standarder.

I tillegg foreslås enkelte mindre endringer i skiltforskriften for å gjøre regelverket enklere å forstå og legge til rette for en mer hensiktsmessig praksis.

Saksopplysninger

Høringen omfatter følgende forslag om endringer i vegtrafikkloven:

- Skiltforskrift kapittel 13 – overføring av myndighet for permanente reguleringer på fylkesveg fra Statens vegvesen til fylkeskommunene.
- Vegtrafikkloven § 5 – innføring av hjemmel for at Statens vegvesen kan gi aktuell skiltmyndighet pålegg om å rette opp skilting mv. som er i strid med skiltforskriften og normaler hjemlet i forskriften. Innføring av hjemmel for at retting kan gjennomføres for vegmyndigheters regning hvis pålegg ikke følges opp, og/eller at det kan brukes administrative sanksjoner eller ilegges tvangsmulkt hvis pålegg om retting ikke følges.
- Andre endringer i skiltforskriftens kapittel 13.

Høringen omfatter ikke overføring av myndighet for midlertidige skilt. Vurderinger av hvem som bør ha slik myndighet gjøres i et separat arbeid.

Vurderinger

Fylkestinget anmodet allerede i 2020 om at Samferdselsdepartementet bør initiere et arbeid for å få overført skiltmyndighet for fylkesveg til fylkeskommune. Derfor er fylkeskommunedirektøren nå positiv til at vi har mottatt høring med forslag om overføring av skiltmyndighet for permanente reguleringer fra Statens vegvesen til fylkeskommunene.

Etter fylkeskommunedirektørens syn er det ikke faglig eller administrativt grunnlag for å skille mellom ansvar for permanent- og midlertidig skilting på samme vegnett. Fylkeskommunedirektøren mener derfor at det snarest må legges til rette for å overføre myndighet for midlertidig regulering av trafikk, jf. vegtrafikkloven § 7 andre ledd.

Våren 2020 ble det etablert saksbehandlerrutiner der fylkeskommunene yter et betydelig bidrag til saksbehandling av skiltsaker på fylkesveg. Rutinen la til grunn at det var formålstjenlig at fylkeskommunene håndterer forespørsler om skiltsaker, identifisere behov for fylkesveg og at fylkeskommunene selv må ha styring og prioritering av tiltak. Fylkeskommunen har påtatt seg en stor del av saksbehandling

av skiltsaker. Vi anser derfor ikke at overført myndighet til fylkeskommunene vil gi et vesentlig endret arbeidsomfang enn det vi har i dag.

Agder fylkeskommune er positive til overføring av skiltmyndighet til fylkeskommunene. En slik overføring vil forenkle arbeidshverdagen og bidra til mer effektiv ressursbruk. Skiltprosessen blir mer helhetlig og sømløs for flere av våre medarbeidere. Samtidig vil dette i større grad redusere dobbeltarbeid og ressursbruk, både i Statens vegvesen og i fylkeskommunen.

Fylkeskommunedirektøren er også positiv til andre endringer som er gjort i forskriftens kapittel 13, som tydeliggjøring av hvem som er vedtaksmyndighet i kryssområder der hovedvegen krever trafikktekniske regulering på sideveg.

Under følger *kommentarer til lov- og forskriftsendring*:

- Kommentar til vegtrafikkloven

§5 Skiltregler mm.

Agder fylkeskommune er positive til det gis hjemmelsgrunnlag for mer omfattende regler rundt overprøving av skiltvedtak, men er skeptiske til at det kan pålegges tvangsmulkt.

Det er også mye feil regulering av skilt mm. langs det offentlige vegnettet. Det kan gi fylkeskommunen store ekstrautgifter om vi pålegges retting av gamle feil som er gjort før loven trådte i kraft. Hovedregel i norsk rett er at «ingen lov må gis tilbakevirkende kraft», jf. grunnloven §97. Det vil si at nye lover som vedtas kun skal gjelde på forhold fra vedtakelsesdato og fremover i tid. Det forutsettes derfor at endringer i lov eller forskrift ikke skal kunne gi fylkeskommunene pålegg til feilrettinger av skilt, veioppmerking eller signalanlegg mm. som var satt opp før endring i loven ble innført.

§7 Vegtrafikkloven – Skiltmyndighet for midlertidig skilting (arbeidsvarsling)
Myndighet for midlertidig skilting (arbeidsvarsling) etter § 7 «Særlige forbud mot trafikk», er ikke tatt med i denne prosessen, men skal bli vurdert i et separat arbeid.

Agder fylkeskommune ønsker å presisere at vi mener at skiltmyndigheten for midlertidig skilting (arbeidsvarsling) bør overføres til fylkeskommunene.

- Kommentarer til skiltforskriften

§ 26. Myndighet for fartsgrenser m.m.

Agder fylkeskommune støtter Statens vegvesen sitt forslag til endring av regelverket. Vi er enige i at Statens vegvesen skal ha myndighet til å definere om et område er tettbebyggt strøk og at fastsetting av særskilte fartsgrenser, fra 80 km/t og nedover overføres til fylkeskommunene.

§ 27. *Myndighet for forkjørsveg*

Statens vegvesen ønsker å beholde skiltmyndigheten for forkjørsveg og vikeplikt, dette blir grunnet med følgende: «*forkjørsreguleringer er strekningsvise reguleringer som kan strekke seg over de geografiske grensene til flere ulike kommuner og fylkeskommuner*».

Fylkeskommunedirektøren mener at skiltmyndigheten for forkjørsveg og vikeplikt bør overføres til fylkeskommunene. Vi mener likevel at det på lik linje som for fartsgrensesoner, det bør legges opp til at Statens vegvesen er skiltmyndighet i de tilfellene der forkjørsreguleringen krysser fylkesgrenser, samt der ønsket strekning med forkjørsregulering har flere vegeiere.

Vi mener det vil gi mindre arbeid for både fylkeskommunene og Statens vegvesen, for eksempel ved bygging av ny veg, kryss og rundkjøringer. Gjennom høringsprosess vil Statens vegvesen kunne ivareta likhetsprinsippene, de har også mulighet til å kunne gripe inn ved behov jf. vegtrafikkloven § 5.

§ 28. Myndighet for trafikkregulerende skilt

Agder fylkeskommune støtter Statens vegvesen sitt forslag om endring av skiltforskriften angående andre trafikkregulerende skilt.

§ 29. Myndighet for andre offentlige trafikkskilt

Fylkeskommunedirektøren påpeker at Statens vegvesen sin anbefaling i høringsnotatet ikke stemmer overens med foreslått forskriftsendring. Statens vegvesen anbefaler at de skal være høringspart når fylkeskommunen skal fatte vedtak etter § 29. dvs. fareskilt, markeringsskilt, m.m.

Agder fylkeskommune støtter forslag som beskrives i høringsdokumentet: «*Forslag til endringer i vegtrafikkloven og skiltforskriften basert på Statens vegvesens anbefalinger*». Her går det frem at skiltmyndigheten for andre offentlige trafikkskilt overføres til fylkeskommunene, uten at Statens vegvesen er høringspart (unntatt 729 gate/vegnavnskilt).

Statens vegvesen anbefaler i høringsnotatet at Statens vegvesen skal være høringspart på skilt etter §29, altså andre offentlige trafikkskilt (fareskilt, markeringsskilt, vegvisning, m.m.). Det vil etter vår oppfatning gi unødvendig mye byråkrati, saksgang og tidsbruk for både Statens vegvesen og fylkeskommunene.

Agder fylkeskommune mener likevel at det kan være hensiktsmessig å ha høring på vegvisningsskilting, dette for å sikre en helhetlig geografisk vegvisning.

§ 30 vegoppmerking

Agder fylkeskommune støtter forslag om at myndighet for vegoppmerking overføres til fylkeskommunene.

§ 31 Overprøving av skiltvedtak

Agder fylkeskommune er positive til at fylkeskommunene også får mulighet til å be om overprøving av skiltvedtak.

Regionplan Agder 2030

Myndighetsoverdragelse for skilting er mer en administrativ endring for fylkeskommunene. Fylkeskommunen skal imidlertid forvalte myndigheten i tråd med lov og forskrift. Dette for å for at «transporten» skal «være trafikksikker. «Trygg transport er viktig for folkehelsen og for at byer og tettsteder skal være attraktive og ha gode levekår».

Regional plan for mobilitet

Indirekte kan vi håpe på at bedre samordning av skiltmyndighet og vegforvaltning som vi har ansvaret for ellers, kan gi mer helhetlige og trygge løsninger på fylkesvegene.

Hovedmålet i mobilitetsplanen er at «*sammen gjør i reisen enkel, trygg og grønn*». Nullvisjonen er grunnpilaren for alle våre oppgaver på veg, der målsetningen er null drepte eller hardt skadde i trafikken.

Økonomiske konsekvenser

Overført skiltmyndighet fra Statens vegvesen til fylkeskommunen vil ikke få en vesentlig endring i vårt arbeidsomfang utover det vi allerede gjør i dag.

Konklusjon

Ved overføring av skiltmyndighet vil fylkeskommunene få et mer helhetlig ansvar for å planlegge, bygge, drifte, vedlikeholde, samt å treffe vedtak om skilting mv. på våre veger. Det vil si at vegmyndighet og skiltmyndighet blir den samme på fylkesvegene. Fylkeskommunene får da ansvar for å treffe de vedtak vi mener er hensiktsmessige innenfor gjeldende regelverk.

Fylkeskommunedirektøren er positiv til at det nå foreslås å overføre myndighet for skilt og oppmerking til fylkeskommunene. Videre at vi ser frem til at arbeidet med midlertidig skilting også blir overført til oss.

Kristiansand, 08.05.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør

10/26 Forskrift om rabattordning for skoleskyss - skoleåret 2026/2027

Arkivsak-dok. 26/22272-9
Saksbehandler Kristina Horpestad Hansen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Ungdommens fylkesutvalg 2026	21.05.2026	14/26
2 Hovedutvalg for utdanning og folkehelse	27.05.2026	15/26
3 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026	10/26
4 Fylkestinget	16.06.2026	

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

Forskrift om rabattordning for skoleskyss for skoleåret 2026/2027 vedtas.

Vedlegg

Høringsside - Forskrift om rabattordning for skoleskyss, skoleåret 2026 2027
Forskrift om rabattordning for skoleskyss, Agder fylkeskommune, 2026 2027
Innspill forskrift om rabattordning 2026 2027

Sammendrag

Etter regelverket kan skoleskyss for elever og deltakere i videregående opplæring gis på tre måter: Ved gratis skoleskyss, ved full skyssgodtgjørelse eller ved rabattordning til ordinær kollektivtransport. Agder fylkeskommune har i flere år oppfylt retten til skoleskyss ved å ta i bruk alle disse.

For rabattordning som skoleskyss ble det tidligere stilt krav om årlig godkjenning hos Statsforvalteren. I nytt opplæringsregelverk fra 2024 er det i stedet stilt krav om årlig fastsettelse av lokal forskrift. Denne saken gjelder derfor årlig fastsettelse av slik forskrift for skoleåret 2026/2027.

Saksopplysninger

Unge har rett til videregående opplæring. Reglene om skoleskyss skal være med på å oppfylle denne rettigheten ved å gi alle lik mulighet til å komme seg til og fra skolen, uavhengig av geografi, økonomi, helse og bosted.

Reglene om skoleskyss er gitt i opplæringsregelverket. I 2024 trådte nytt opplæringsregelverk i kraft, bestående av ny opplæringslov, ny opplæringsforskrift og rundskriv om skyss. Med unntak av noen strukturelle endringer, er reglene om skoleskyss fra tidligere opplæringsregelverk i all hovedsak videreført.

Etter regelverket kan skoleskyss gis på flere måter. De to første alternativene er gratis skoleskyss eller full skyssgodtgjørelse. Et tredje alternativ er at fylkeskommunene gir elever og deltakere rabattordning til kollektivtransport i områder hvor kollektivtilbudet er godt utbygd. Hvis dette gjøres er det et krav at prisen for eleven eller deltakeren ikke er mer enn halvparten av prisen for tilsvarende billett for voksne.

Agder fylkeskommune har i tråd med dette i flere år gitt elever og deltakere i videregående opplæring rabatterte ungdomskort/ung voksen-kort i stedet for tradisjonell gratis skoleskyss eller full skyssgodtgjørelse i sentrale deler av Kristiansand og Vennesla kommuner.

Etter tidligere regelverk ble det hvert år søkt Statsforvalteren om godkjenning av ordningen. Etter nytt regelverk er det nå i stedet stilt krav om fastsettelse av lokal forskrift. Utover at rabattordning nå etter opplæringsregelverket må fastsettes i forskrift i stedet for ved godkjenning hos Statsforvalteren, er det i nasjonalt regelverk ikke gjort større endringer i reglene som gjelder for rabattordningen eller praktiseringen av den.

Sammenlignet med gjeldende forskrift for inneværende skoleår (se fylkestingssak 38/25), er det for neste års forskrift kun gjort to mindre justeringer. Den første justeringen er at kriteriene for å anse kollektivtilbudet som godt utbygd er flyttet fra retningslinjene til selve forskriften. Dette ble gjort i forbindelse med den større revideringen av retningslinjene for skoleskyss i 2025 (se fylkestingssak 70/25). Kriteriene er altså i seg selv ikke endret, men det er endret hvor kriteriene er hjemlet

(tidligere i retningslinjene, nå i forskriften). Den andre justeringen er at grensen for å anse kollektivtilbudet som godt utbygd i forskriftens § 4 første ledd bokstav d er flyttet fra nord for Samkom i Vennesla til nord for Grovane stasjon i Vennesla. Denne endringen skyldes ruteendringer hos Agder kollektivtrafikk (AKT). Utover dette er det ikke gjort endringer sammenlignet med forskriften for skoleåret 2025/2026.

Lokal forskrift om rabattordning for skoleåret 2026/2027 har vært på høring fra 25. februar til 25. april. Høringsparter har vært alle de videregående skolene i fylket, Kristiansand og Vennesla kommuner og AKT. Ungdommens fylkesutvalg ble også orientert om at forskriften var på høring. Videre har høringen vært offentlig tilgjengelig på høringssiden på agderfk.no for alle som måtte ønske å komme med innspill. Se vedlegg for kopi av høringsside.

I høringsperioden har vi mottatt ett innspill fra en videregående skole. Se vedlegg. Skolen ønsket her svar på om praktiseringen av rabattordning for dem ble lik som tidligere. Dette er bekreftet.

Vi har ikke mottatt flere innspill.

Vurderinger

For å oppfylle kravene i nasjonalt opplæringsregelverk må Agder fylkeskommune ha en lokal forskrift om rabattordning som oppfyllelse av retten til skoleskyss. Uten forskrift vil vi ikke ha hjemmel til å kunne gi rabattordning.

Agder har hatt rabattordning som skoleskyss i sentrale deler av Kristiansand kommune og Vennesla kommune i flere år. Ordningen er godt innarbeidet. Ordningen har også flere fordeler, både for elever og deltakere og for samfunnet.

For elever og deltakere er fordelene at de får mulighet til å bruke kortet også utenom skoletidene. I tillegg bygger gode reisemuligheter til en rimelig pris opp under miljøvennlige reisevaner og gir god mobilitet for unge. For samfunnet og fylkeskommunen er fordelene videre at det ordinære kollektivtilbudet i størst mulig grad blir benyttet. Totalt sett har ordningen derfor både sosiale, økonomiske og miljømessige fordeler.

Det anbefales derfor å vedta forskriften slik at vi fortsatt har hjemmel til å videreføre ordningen.

Regionplan Agder 2030

Regionplan Agder 2030s hovedmål er å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030. Å bruke muligheten til rabattordning som skoleskyss er i tråd med dette hovedmålet.

Grunnen til dette er at bruk av rabattordning gir elever og deltakere tilgang til eksisterende kollektivtilbud til en lavere pris. Dette gir økt fleksibilitet for eleven/deltakeren, ved at de selv kan velge reisetider. Det gir også økt mobilitet, ved

at eleven/deltakeren kan bruke det rabatterte reisekortet hele døgnet, alle dager i uken. Dette er positivt for den sosiale bærekraften.

Videre gir rabattordningen økt bruk av kollektivtilbudet, ved at elever og deltakere bruker det eksisterende kollektivtilbudet – i stedet for at det settes opp egen transport (som ved gratis skoleskyss) eller dekkes kostnader ved bruk av eget transportmiddel (som ved full skyssgodtgjørelse). Dette gir større muligheter til å etablere miljøvennlige, sikre og universelt utformede mobilitetsløsninger – noe som er et av målene for transport og kommunikasjon i planen. I tillegg er ordningen med på å bygge gode reisevaner i ung alder. Dette er positivt for alle de tre dimensjonene av bærekraft.

Denne saken er derfor i samsvar med regionplanen og bidrar til måloppnåelse.

Regional plan for mobilitet 2023-2033

Gjennom mobilitetsplanen følger Agder fylkeskommune opp FNs bærekraftsmål med relevans for mobilitet.

Hovedmålet i planen er at vi sammen gjør reisen enkel, trygg og grønn. Planen er videre inndelt i fire delmål: en enklere reise, en tryggere reise, en grønnere reise og styrket samarbeid. For å nå hoved- og delmål er det i planen angitt 23 steg som utdyper hvordan målene kan nås.

Bruk av rabattordning som skoleskyss bygger opp om en enklere reise. Dette gjelder særlig steg 1 om å få flere til å velge å reise med kollektivtransport. Effekten er både umiddelbar: ved bruk av eksisterende kollektivtransport som skoleskyss, og langtidsvirkende: fordi det bygger gode vaner som den enkelte elev/deltaker tar med seg videre i livet. Videre bygger bruk av rabattordning opp om steg 2 om å jobbe for et bedre kollektivtilbud til barn og unge. Dette fordi økt bruk av kollektivtilbudet gir økte muligheter til å bygge ut kollektivtilbudet. I tillegg bygger bruk av rabattordning som skoleskyss opp om en grønnere reise. Dette gjelder særlig steg 16 om å jobbe for å nå nullvekstmålet i byområder. Disse tre nevnte stegene er i planen også angitt som prioriterte steg.

Gjeldende sak er derfor også i samsvar med mobilitetsplanen og bidrar til måloppnåelse her òg.

Økonomiske konsekvenser

Saken viderefører gjeldende praksis og gir derfor ingen nye økonomiske konsekvenser.

Konklusjon

Fylkeskommunedirektøren anbefaler at forskriften vedtas.

Kristiansand, 2. mai 2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør

11/26 Tilskuddssatser TT - 2. halvår 2026

Arkivsak-dok. 26/41455-2
Saksbehandler Kristina Horpestad Hansen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkeseldrerådet	18.05.2026	12/26
2 Råd for likestilling, inkludering og mangfold i Agder	19.05.2026	13/26
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse i Agder	20.05.2026	10/26
4 Ungdommens fylkesutvalg 2026	21.05.2026	15/26
5 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026	11/26
6 Fylkesutvalget	02.06.2026	
7 Fylkestinget	16.06.2026	

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Som tilskuddssatser for 2. halvår 2026 vedtas:
 - a. Grunntilskudd: 6 200 kroner
 - b. Ekstratilskudd: 36 500 kroner
2. Senere tilskuddssatser (neste gang fra 1. halvår 2027) fastsettes i egne vedtak. Tilskuddsbeløpene vil da avhenge av aktuelt fylkeskommunalt budsjett og aktuell tildeling fra Samferdselsdepartementet til utvidet TT-ordning. Det betyr at senere tilskuddssatser kan måtte settes lavere enn satsene for 2. halvår 2026.

Vedlegg

Invitasjon til å søke om midler til utvidet TT-ordning for 2026
Retningslinjer for utvidet TT-ordning
Utvidet TT-ordning - søknad om midler for 2026 og rapportering for 2025
Utvidet TT-ordning - tildelingsbrev 2026
Henvendelse til Samferdselsdepartementet 15. april 2026
Svar fra Samferdselsdepartementet 17. april 2026
Forskrift om tilrettelagt transport for personer med funksjonsnedsettelse, Agder fylkeskommune

Sammendrag

Felles TT-ordning for hele Agder trer i kraft 1. juli 2026. Denne saken gir grunnlag for fastsettelse av tilskuddsbeløp tidspunktet ordningen trer i kraft, og gjelder for 2. halvår 2026.

Tilskuddsbeløpene fastsettes på bakgrunn av fylkeskommunens budsjett samt statlig tildeling til utvidet TT-ordning. Det skal fastsettes to satser:

- Grunntilskudd – som er likt for alle TT-brukere
- Ekstratilskudd – som er for TT-brukere i utvidet ordning

Innenfor rammen av det som er økonomisk forsvarlig, er målet å sette tilskuddsbeløpene så høye som mulig. Da det nå skjer mange endringer på TT-området samtidig, er det knyttet usikkerhet og risiko til vurderingene. Dette gjøres det nærmere rede for i saken.

Saksopplysninger

Ett felles regelverk for TT ble vedtatt av fylkestinget i februar 2026 (fylkestings sak 3/26). Regelverket trer i kraft 1. juli 2026, og før ikrafttredelsen må tilskuddsbeløp for 2. halvår 2026 fastsettes i tråd med forskriftens §§ 11 og 12.

I saken om ett felles regelverk ble det skrevet følgende om økonomiske konsekvenser:

Fylkeskommunalt budsjett for TT er ikke foreslått endret som følge av sammenslåingen av de to TT-ordningene. Per nå foreslås det å holde budsjettet på samme nivå.

Det vil også bli søkt om midler fra Samferdselsdepartementet til utvidet TT-ordning på omtrent samme nivå som i fjor.

Totalt antas det derfor at samlet budsjett for én ordning for TT, når fylkeskommunal del og statlig del legges sammen, vil være på samme nivå som ved to ordninger. For fylkeskommunen vil derfor ikke overgangen til ett felles regelverk få noen særlige økonomiske konsekvenser.

For TT-brukerne vil sammenslåingen av TT-ordningene få mer merkbare konsekvenser. Når to ordninger skal bli til én, hvor alle TT-brukere med samme forutsetninger skal behandles likt, vil det måtte bli endringer. I nytt regelverk er det foreslått en enklere tildelingsmodell, med ett grunntilskudd til alle TT-brukere (som er likt for alle), pluss eventuelt ett ekstratilskudd til de TT-brukerne som kommer innunder utvidet TT-ordning. Det betyr at vi foreslår å gå bort fra Vest-Agders ordning med klipptildeling, og at vi også går bort fra å dele TT-brukerne inn i mange ulike grupper. Dette vil gi en vesentlig enklere ordning.

Konsekvensen av ny tildelingsmodell, vil for noen TT-brukere være økt tildeling, mens det for andre vil være en noe lavere tildeling. Innenfor rammene av det som er

økonomisk forsvarlig tilstrebes det å holde tildelingene så høye som mulig. Hva som er økonomisk forsvarlig, vil vurderes løpende i samarbeid med avdeling for budsjett og økonomistyring for hvert halvår. Målet med dette er en rettferdig og god TT-ordning, hvor alle TT-brukere behandles likt, og hvor det tildeles så mye som mulig innenfor rammen av hva som er økonomisk forsvarlig.

Som forklart, skal tilskudd etter nytt regelverk gis i form av grunntilskudd og eventuelt ekstratilskudd.

Etter ny ordning vil alle TT-brukere få tildelt et grunntilskudd. Dette grunntilskuddet er et likt beløp for alle TT-brukere. Størrelsen på grunntilskuddet beregnes fra budsjettet for TT.

Fylkeskommunalt budsjett for TT i 2026 er 39 100 000 kroner. Dette beløpet skal fordeles på totalt 6 752 TT-brukere (alle registrerte TT-brukere).

I tillegg til grunntilskuddet, skal TT-brukere som fyller kriteriene for utvidet TT-ordning (blinde/sterkt svaksynte og rullestolbrukere), også få tildelt et ekstratilskudd. Det er Samferdselsdepartementet som bestemmer hva som er kriteriene for utvidet TT-ordning og tildeler midler til dette. Det er derfor kun TT-brukere som fyller kriteriene for utvidet TT-ordning som kan få ekstratilskudd. Størrelsen på ekstratilskuddet beregnes ut fra tildeling fra Samferdselsdepartementet til utvidet TT-ordning.

Agder fylkeskommune søkte for 2026 om 129,7 mill. kroner til utvidet TT-ordning, beregnet i tråd med gjeldende retningslinjer og utgangspunkt i en målsetting om 200 turer. Samferdselsdepartementet har tildelt 37,6 mill. kroner. Tildelingen er begrunnet med faktisk bruk av midler i 2025. Til sammenligning ble Agder i 2025 tildelt 50,7 mill. kroner, hvorav 19 mill. kroner ble benyttet.

Som følge av betydelig lavere tildeling enn omsøkt beløp, og på bakgrunn av særskilte forhold i Agder 1. halvår 2026, har fylkeskommunen hatt dialog med departementet etter at tildelingen ble gitt. Gjennom dialogen er det avklart at tildelingsbeløpet for 2026 står fast. For fullstendig dialog, se vedlegg.

Den statlige tildelingen på 37,6 mill. kroner skal fordeles på 1 927 TT-brukere som oppfyller kriteriene for utvidet ordning.

Samlet disponerer Agder fylkeskommune 76,7 mill. kroner til TT i 2026, hvorav 39,1 mill. kroner er fylkeskommunale midler og 37,6 mill. kroner er statlige midler.

Ettersom tilskuddsbeløpene som nå skal fastsettes kun gjelder 2. halvår 2026, er det nødvendig å beregne hvor stor andel av midlene som er tilgjengelige fra 1. juli 2026. Basert på beregninger av faktisk forbruk i 1. kvartal 2026, omregnet til et halvår, anslås det at om lag 19,4 millioner kroner gjenstår av det fylkeskommunale budsjettet og om lag 26,8 millioner kroner av den statlige tildelingen. Dette utgjør totalt 46,2 millioner kroner.

Basert på dette må fylkeskommunen må nå, innenfor en økonomisk forsvarlig ramme, fastsette høyest mulig tilskuddsbeløp til TT-brukerne for 2. halvår 2026.

Vurderinger

Hvilke tilskuddsbeløp som er innenfor rammen av det som er økonomisk forsvarlig kan vurderes på flere måter og med ulik grad av risiko.

TT-ordningene for Aust-Agder og Vest-Agder, som nå blir én felles ordning, har betydelige forskjeller – både når det gjelder tildelingsmåte, regler for bruk og faktisk bruksgrad. I tidligere Aust-Agder var bruksgraden (andel av tildelte midler som ble brukt) i 2025 på 56,3 prosent, mens bruksgraden i tidligere Vest-Agder var på 21 prosent. Bruksgraden har vært relativt stabil over de siste årene. Det er usikkert hvorfor bruksgraden i Vest-Agder er vesentlig lavere enn i Aust-Agder, men det antas at flere passive TT-brukere og en mer komplisert ordning i Vest-Agder (med tildelinger i form av klipp og kompliserte egenandelsregler), samt drosjeavtaler som har bundet TT-brukere til én bestemt transportør, har hatt innvirkning på dette.

Fra 1. juli 2026 kommer flere endringer som antas å påvirke bruksgraden.

For det første endres reglene for tildeling og bruk som følge av nytt regelverk. Alle TT-brukere i Agder vil få tildelt tilskudd i form av kronebeløp, med tildeling to ganger i året, og egenandelen fjernes. Dette forventes særlig å påvirke bruken i den vestlige delen av fylket.

For det andre innføres det fra 1. juli 2026 fritt valg av drosjetransportør for TT-brukere i flere kommuner i tidligere Vest-Agder (se fylkestingssak 2/2026 – orientering). Også denne endringen antas å bidra til økt bruksgrad.

For det tredje endres vilkårene for innvilgelse av TT. På enkelte områder lempes vilkårene, mens praksisen på andre områder strammes inn. Dette kan påvirke antall TT-brukere i ordningen, og dermed også samlet bruk av midlene.

Samlet innebærer disse forholdene at det er krevende å fastsette et presist og økonomisk forsvarlig tilskuddsnivå for TT i Agder for 2. halvår 2026.

Til tross for kompleksiteten er det, i tråd med fylkestingssak 3/26 og innenfor det som vurderes som økonomisk forsvarlig, lagt til grunn et mål om å fastsette så høye tilskuddsbeløp som mulig. Tilskuddsbeløpene som foreslås bygger på grundige analyser.

I vurderingene er det tatt utgangspunkt i tilskuddsnivåene i dagens ordning for tidligere Aust-Agder. Begrunnelsen for dette er at tilskudd i denne ordningen over tid har vært gitt i form av kronebeløp, noe som gir et mer egnet sammenligningsgrunnlag enn ordningen i tidligere Vest-Agder, hvor tildeling har skjedd i form av klipp. Klippetildeling er en mer kompleks og mindre presis modell, og vanskeligere å benytte i beregninger.

Tilskuddsbeløpene i TT-ordningen for tidligere Aust-Agder i 1. halvår var som følger:

- Gruppe 1: 2 025 kroner
- Gruppe 2: 4 050 kroner
- Gruppe 3: 6 075 kroner
- Gruppe 4: 1 015 kroner
- Gruppe 5: 25 340 kroner

Gruppe 5 omfatter brukere i utvidet TT-ordning.

I beregningene for 2. halvår 2026 har målsettingen vært å legge seg på nivå med de høyeste tildelingene i tidligere Aust-Agder. Det innebærer at grunntilskuddet er beregnet med utgangspunkt i tilskuddsnivået for gruppe 3, mens ekstratilskuddet er beregnet med utgangspunkt i tilskuddsnivået for gruppe 5.

Grunntilskudd

Grunntilskuddet beregnes som nevnt ut fra fylkeskommunalt budsjett. For 2. halvår anslås det å være om lag 19,4 millioner kroner igjen til fordeling i tilskudd for 2026.

Ønsket nivå for grunntilskudd er tilsvarende gruppe 3 i Aust-Agder-ordningen. Dette er den brukergruppen utenom utvidet TT-ordning som får høyest tilskuddsbeløp i dag. Denne brukergruppen fikk 1. halvår 2026 tildelt 6 075 kroner.

I beregningen av tilskuddsbeløp for 2. halvår har vi først tatt utgangspunkt i totalt antall TT-brukere i første kvartal 2026. Dette er 6 752 TT-brukere og omfatter alle TT-brukere – både de aktive og de passive (altså de som ikke bruker TT-kortet sitt).

Med gjenværende fylkeskommunalt budsjett vil en beregning basert på antall TT-brukere, uten justering for bruksgrad, gi et grunntilskudd på 2 867 kroner til hver TT-bruker. Dette beløpet er vesentlig lavere enn beløpene som TT-brukere i gruppe 3 mottok 1. halvår 2026, og vil derfor for mange TT-brukere – særlig de som er aktive og har høy bruksgrad – få et dårligere tilbud enn hva de har i dag.

Vi har så tatt utgangspunkt i bruksgraden i ordningene i 2025 og beregnet grunntilskuddet basert på dette. Med en bruksgrad på henholdsvis 21 prosent og 56,3 prosent, gir dette en kostnadssum på 7,8 millioner kroner. Dette er godt innenfor gjenværende midler for 2026. Det er derfor mulig å sette beløpet for grunntilskudd høyere.

Som følge av dette er det gjort beregninger med tilskuddsbeløp på 6 200 kroner (som er på nivå med gruppe 3 i ordningen for Aust-Agder, pluss noe økning). Beregningen viser da en kostnadssum på 16,9 millioner. Dette er innenfor beregnet gjenværende budsjettmidler.

Siden det er knyttet risiko til beregning av tilskuddssatser for 2. halvår, har vi lagt til grunn en risikomargin på 15 prosent. Denne marginen gir rom for vekst både i antall TT-brukere og i bruksgrad. Målet er at risikomarginen skal kompensere for usikkerhetene beskrevet over. Med risikomargin blir total kostnad for 2. halvår 19,4 mill. kroner. Dette er i tråd med gjenværende budsjett for 2. halvår.

Se tabell for beregning:

Ordning	Antall brukere Q1 2026	Beregnet tilskudd alle brukere Q1 2026	Sum kostnader ved full bruksgrad	Bruksgrad 2025	Sum kostnader med bruksgrad fra 2025	Ønsket tilskuddsbeløp	Anslag utgifter med tilskudd 6200,- og bruksgrad fra 2025	Kostnader med 15 % vekst
VA-ordningen	3 044	2 867	8 728 056	21,00 %	1 832 892	6 200	3 963 288	4 557 781
AA-ordningen	3 708	2 867	10 631 941	56,30 %	5 985 783	6 200	12 943 145	14 884 617
Totalt	6 752		19 359 997		7 818 675		16 906 433	19 442 398

Ved beregninger med høyere risikomargin (eks. 20 prosent), vil tilskuddsbeløpet bli 5 800 kroner. Dette er noe lavere enn dagens beløp i gruppe 3 på 6 075 kroner. Da dette kan føre til større ulempe for TT-brukerne, anbefaler vi å velge en beregnet på 15 prosent.

Anbefalt løsning innebærer at alle TT-brukere vil få tildelt 6 200 kroner i grunntilskudd.

Ekstratilskudd

Ekstratilskuddet beregnes ut fra statlig tildeling til utvidet TT-ordning. Det anslås å være 26,8 millioner kroner igjen av dette til fordeling 2. halvår 2026.

Ønsket nivå for ekstratilskudd er tilsvarende gruppe 5 i Aust-Agder-ordningen, som er de som er omfattet av utvidet TT-ordning, og i 1. halvår 2026 fikk tildelt 25 340 kroner.

I beregningen av tilskuddssats for 2. halvår er det tatt utgangspunkt i totalt antall TT-brukere i utvidet ordning (blinde, sterkt svaksynte og rullestolbrukere) i første kvartal 2026. De 1 994 TT-brukerne omfatter både de som er aktive og de som er passive.

Med gjenværende midler fra statlig tildeling vil beregningene gi et ekstratilskudd på 13 460 kroner til hver TT-bruker. Dette beløpet er vesentlig lavere enn beløpet TT-brukere i gruppe 5 mottok 1. halvår 2026, og mange TT-brukere kan få et dårligere tilbud enn hva de har i dag – særlig brukere som er aktive og har høy bruksgrad.

Med utgangspunkt i bruksgraden i ordningene i 2025 for gruppen som er i utvidet ordning, er det beregnet ekstratilskudd med en bruksgrad på henholdsvis 19 prosent og 63 prosent. Kostnaden blir 8,5 mill. kroner. Dette er godt innenfor gjenværende midler beregnet til 26,8 mill. kroner for 2. halvår 2026, og gjør det mulig å sette en høyere sats for ekstratilskuddet.

Vi har gjort nye beregninger med tilskuddsbeløp på 36 500 kroner, som er godt over nivået til gruppe 5 for 1. halvår. Beregningen viser da en kostnadssum på 23,2 millioner. Dette er innenfor beregnet gjenværende midler for ekstratilskudd for 2. halvår.

Siden det er knyttet mye risiko til beregningene av tilskuddssatsene for 2. halvår, har vi også her lagt til grunn en risikomargin på 15 prosent, som skal kompensere for usikkerhetene beskrevet over. Marginen gir rom for vekst både i antall TT-brukere og i bruksgrad. Med en margin på 15 prosent blir kostnaden i 2. halvår for ekstratilskudd, 26,7 mill. kroner. Med denne beregningen, vil ekstratilskudd dekkes innenfor statlig tildeling.

Se tabell for beregning:

Ordning	Antall brukere Q1 2026	Beregnet tilskudd alle brukere Q1 2026	Sum kostnader ved full bruksgrad	Bruksgrad 2025	Sum kostnader med bruksgrad fra 2025	Ønsket tilskuddsbeløp 2026	Anslag utgifter med tilskudd 6200,- og bruksgrad fra 2025	Kostnader med 15 % vekst
VA-ordningen	1405	13 460	18 911 666	19 %	3 593 217	36 500	9 743 675	11 205 226
AA-ordningen	589	13 460	7 928 094	63 %	4 994 699	36 500	13 539 755	15 570 719
Totalt	1 994		26 839 760		8 587 916		23 283 430	26 775 945

Målet med utvidet TT-ordning er å tildele flere turer til TT-brukere som vurderes å ha sterkt behov for dette (blinde, sterkt svaksynte og rullestolbrukere). Det anbefales derfor å tildele så mye som mulig innenfor rammen av det som er økonomisk forsvarlig. En alternativ beregning med en høyere risikomargin på 20 prosent også for ekstratilskuddet, kan føre til at tildelte midler ikke blir brukt. Vi anbefaler derfor et tildelingsbeløp på 36 500 kroner som ekstratilskudd og en risikomargin (rom for vekst) på 15 prosent.

Etter anbefalt løsning betyr dette at TT-brukere som er med i utvidet ordning vil få tildelt totalt 42 700 kroner i 2. halvår 2026. Av dette er 6 200 kroner grunntilskudd og 36 500 kroner ekstratilskudd, en stor økning sammenlignet med tilskuddet for 1. halvår 2026, som er på 25 340 kroner.

Grunnen til at det kan tildeles så store beløp i ekstratilskudd for 2. halvår 2026, er at vi 1. halvår – etter de eksisterende TT-ordningene – har manglet effektive tildelingsmekanismer. Dette har gjort at vi har brukt mindre enn halvparten av tildelingen fra Samferdselsdepartementet. En konsekvens av dette er at vi har mer midler å fordele ut til TT-brukerne, enn om midlene skulle ha vært fordelt mer likt på 1. og 2. halvår.

Formålet med den utvidede ordningen – å gi TT-brukere som har et særlig sterkt behov for TT flere turer – taler sterkt for at vi bør tildele så mye som mulig. Det kan argumenteres for at det bør settes et høyere tilskuddsbeløp i ekstratilskudd nå for 2. halvår 2026, slik at TT-brukerne i utvidet ordning kan få tildelt mest mulig å reise for. Imidlertid er det sannsynlig at det må settes lavere tilskuddssatser i kommende tildelinger, fordi tildelte statlige midler da skal fordeles mer jevnt på 1. og 2. halvår.

Vurderingene er gjort med bakgrunn i at det, innenfor rammen av det som er økonomisk forsvarlig, fastsettes høyest mulig tilskuddsbeløp for 2. halvår 2026. Det vises i denne sammenheng til at nytt regelverk gir mer effektive og treffsikre tildelingsmekanismer, og at TT-brukerne dermed i større grad enn tidligere får mulighet til å utnytte tilskuddet i tråd med sine faktiske behov. En høy tilskuddssats er også godt forankret i formålet med den utvidede ordningen.

Samtidig er det viktig å være tydelig på at tilskuddsbeløpene for 2. halvår 2026 representerer et vesentlig løft, og at det ikke kan gis noen garanti for at dette nivået kan opprettholdes i senere tildelinger. Behovet for tydelig kommunikasjon om dette foreslås ivare tatt gjennom et eget punkt to i forslaget til vedtak. I tillegg vil dette bli tydelig presisert i informasjon som gis til TT-brukerne på nettsiden og i annen kommunikasjon ut.

Tydelig og realistisk kommunikasjon anses som viktig for å sikre forståelse for at fylkeskommunen nå tildeler så høye beløp som mulig, slik at brukerne får størst mulig nytte av ordningen i 2. halvår 2026, samtidig som fremtidige tilskuddssatser må vurderes i egne saker basert på økonomiske rammer og faktisk bruk.

Regionplan Agder 2030

Regionplan Agder 2030s hovedmål er å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030.

TT-ordningen er en viktig ordning som gir økt mobilitet for personer med funksjonsnedsettelse. TT er derfor viktig for den sosiale bærekraften og bidrar til måloppnåelse i planen.

Regional plan for mobilitet 2023-2033

Gjennom mobilitetsplanen følger Agder fylkeskommune opp FNs bærekraftsmål med relevans for mobilitet. Hovedmålet i planen er at vi sammen gjør reisen enkel, trygg og grønn.

TT er et tilrettelagt kollektivtilbud til personer med sterke og varige funksjonsnedsettelse som ikke kan ta buss, og bidrar til å gjøre reisen til disse personene enklere, tryggere og grønnere. TT bidrar derfor til måloppnåelse også i mobilitetsplanen.

Økonomiske konsekvenser

Saken kan få økonomiske konsekvenser. Det vises til vurderingene ovenfor. Bruken av midlene vil følges opp gjennom året og rapporteres i tertial- og årsrapportering.

Ansvarskode og inndekning er konto 137031, ansvar 800300, funksjon 733, aktivitet 431.

Konklusjon

Fylkeskommunedirektøren anbefaler at tilskuddssatsene for 2. halvår 2026 settes til 6 200 kroner for grunntilskudd og 36 500 for ekstratilskudd. Dette er basert på beregninger gjort med bakgrunn i tilgjengelige midler for dette halvåret.

Det anbefales videre at senere tilskuddssatser (neste gang fra 1. halvår 2027) fastsettes i egne vedtak. Tilskuddsbeløpene vil avhenge av vedtatt fylkeskommunalt budsjett og tildeling fra Samferdselsdepartementet til utvidet TT-ordning. Det betyr at senere tilskuddssatser kan måtte settes lavere enn satsene for 2. halvår 2026.

Kristiansand, 11.05.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør

12/26 Høringsinnspill til Fjerntogstrategi og Godsstrategi for jernbanen

Arkivsak-dok. 26/40462-2
Saksbehandler Ann Sherin Skollevoid

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkeseldrerådet	18.05.2026	10/26
2 Råd for likestilling, inkludering og mangfold i Agder	19.05.2026	10/26
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse i Agder	20.05.2026	9/26
4 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026	12/26
5 Fylkesutvalget	02.06.2026	

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Agder fylkeskommune tar fjerntogstrategien og godsstrategi for jernbanen til orientering som kunnskapsgrunnlag til neste nasjonale transportplan.
2. Agder ser positivt på de gjennomførte utredningene om jernbanens rolle i fremtiden, men understreker betydningen av reell regional medvirkning og at prioriteringer besluttet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Utredningene må være et kunnskapsgrunnlag og ikke være førende eller konkluderende for framtidige valg.
3. Agder fylkeskommune understreker behovet for bedre driftsstabilitet på Sørlandsbanen. Banen har en sentral funksjon for persontransporten som indre stamlinje i landsdelen. Det forutsettes at tiltak for økt driftsstabilitet og bedre punktlighet prioriteres i videre planlegging og oppfølging.
4. Sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen via Grenlandsbanen bør ligge fast som en langsiktig ambisjon, da dette vil være et viktig grep for å styrke jernbanens konkurransekraft og bidra til flere reisende og økt godstransport mellom de sentrale byene og havnene på Sør-Vestlandet, Sørlandet og Østlandet.
5. Korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo er en viktig nærings- og godskorridor. Ambisjonsnivået for godstransport på jernbane skal være høyt av hensyn til klima, kapasitet og veisikkerhet, og gods som kan gå på bane, bør overføres til jernbane. Korridoren er også sentral for forsyningssikkerhet og beredskap gjennom tilknytning til havnene i Kristiansand, Brevik og Larvik.

6. For å øke kapasiteten for gods- og persontransport på jernbane må effektpakken med tiltak for flere og lengre tog i korridoren prioriteres i neste NTP.
-

Vedlegg
Godsstrategi-til-NTP2029-2040
Fjerntogstrategi - Jernbanen 2050

Saksopplysninger

Jernbanedirektoratet har utarbeidet en fjerntogstrategi og en godsstrategi som del av kunnskapsgrunnlaget til Nasjonal transportplan (NTP) 2029–2040. Fjerntogenes rolle er vurdert på nasjonale og internasjonale strekninger, med særlig vekt på endepunktsmarkeder, konkurranse med flyreiser og hvordan lange reiser kan videreutvikles for å bidra til måloppnåelse innen klima og omstilling til et lavutslippssamfunn. Strategiene belyser samtidig jernbanens rolle i transportsystemet i et langsiktig perspektiv, herunder betydningen av kapasitet, regularitet, klimaomstilling og samfunnssikkerhet.

I gjeldende NTP (2025–2036) ble det bestilt flere sentrale utredninger for å utvikle jernbanen strategisk fram mot 2050, som forberedelse til neste NTP for perioden 2029–2040.

Fjerntogstrategien er utarbeidet på grunnlag av omfattende arbeid og analyser, med utgangspunkt i at togtilbudet skal bidra til å nå Norges klimamål for 2035 og 2050. Det er vurdert ulike tiltak og virkemidler for å forbedre fjerntogtilbudet, blant annet ny teknologi og nytt togmateriell, billett- og prisløsninger, økt komfort, nye ruteplaner, internasjonalt samarbeid og infrastrukturtiltak som gir kortere reisetid og økt kapasitet. Virkemidlene kan kombineres i tre ambisjonsnivåer:

- **Ambisjonsnivå 1** tar sikte på et pålitelig og kundeorientert fjerntogtilbud på kort sikt, innenfor begrensede investeringsrammer. Fokus er på bedre billettløsninger, sømløse reiser og økt komfort.
- **Ambisjonsnivå 2** har som mål å gjøre fjerntoget relevant for flere kundegrupper. Tiltakene vurderer hvordan tog i større grad kan konkurrere med fly, særlig i endepunktsmarkedet og for tjenestereiser.
- **Ambisjonsnivå 3** viser hva som kreves for at tog skal bli et foretrukket reisemiddel, definert ved at over halvparten av markedet velger tog. Ambisjonsnivået er analysert for utvalgte strekninger og representerer en langsiktig utvikling.

Agder berøres særlig gjennom Sørlandsbanen og korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo, som er en sentral akse for både person- og godstransport. Sørlandsbanen har en sentral funksjon for persontransporten som indre stamlinje i landsdelen, og er et viktig virkemiddel for å nå målene i Regional plan for mobilitet 2023-2033 om økt bruk av kollektivtransport og mer bærekraftige reisvalg.

Dagens situasjon med dårlig driftsstabilitet, innstilte avganger og lav punktlighet svekker tilbudets pålitelighet og konkurranseevne. Det framgår at strekningen i dag

har lang reisetid, og at konkurranse med både fly og vei innebærer at det kreves relativt mange tiltak og virkemidler for å oppnå effekt. Ambisjonsnivå 1 anbefales, med mindre forbedringer i tilbudet, blant annet nytt togmateriell. For ambisjonsnivå 2 er infrastrukturtiltak på strekningen Oslo–Stavanger anslått til 47 mrd. kroner. I tillegg er det estimert 70,3 mrd. kroner for en enkeltsporet Grenlandsbane og kryssingsspor.

I **godsutredningen** er det i hovedsak forbedringer innen markedssegmentet for kombitog som er analysert. Dette omfatter blant annet containere, vekselflak eller semitrailere som kan overføres mellom ulike transportformer. Kombitog utgjør den største delen av jernbanetransporten målt i transportarbeid, og det er også her den største veksten forventes.

I godsstrategien i NTP 2022–2033 ble det analysert en tiltakspakke for økt tog lengde og kapasitet i korridoren, men pakken ble ikke prioritert. Begrunnelsen var en kombinasjon av høyt investeringsbehov og lav forventet effekt.

Det er definert tre ambisjonsnivåer for utviklingen utover tiltak i gjeldende NTP. Videre er det lagt fram ulike strategiske ambisjonsnivåer med forskjellig nivå av etterspørsel i 2050, omtalt som tiltaksalternativ 0, 1 og 2, med henholdsvis lav, høyere og høyest etterspørsel. Investeringsbehovene er anslått til 1,3 mrd. kroner for nivå 0, 1,9 mrd. kroner for nivå 1 og 9 mrd. kroner for nivå 2. Hoveddelen av kostnadene i nivå 2 knytter seg til etablering av dobbeltspor mellom Ganddal og Nærbø på Jærbanen. Etterspørselen etter godstransport er fortsatt høy i et langsiktig perspektiv. Strategien anbefaler derfor å utrede en tiltakspakke med kapasitetsøkende tiltak som legger til rette fo/r flere og lengre tog i korridoren.

Begge strategiene er for tiden ute på høring, og saken gjelder Agder fylkeskommunes høringsinnspill. Ordinær høringsfrist er 15. juni, men fylkeskommunen har fått innvilget utsatt frist til 20. juni.

Vurderinger

Agder er positiv til at det er gjennomført helhetlige utredninger om jernbanens framtidige rolle. Samtidig er det viktig å understreke at strategiene utgjør faglige kunnskapsgrunnlag, og ikke beslutninger. Endelige prioriteringer må fastsettes gjennom NTP, med reell politisk og regional medvirkning.

Strategiene for fjerntog og gods bygger på flere premisser. Blant annet legges det hovedsakelig vekt på overgang fra fly til tog, mens potensialet for overgang fra buss og bil til tog i liten grad er vurdert, til tross for et langt tidsperspektiv frem mot 2050. For Sørlandsbanen undervurderes underveis- og delmarkeder, og trafikkgrunnet

beskrives hovedsakelig som fritidsreiser (84 prosent), med lav andel arbeidsreiser. Samtidig anbefaler fjerntogstrategien nytt togmateriell med krengeteknologi for svingete strekninger, selv om fjerntogmateriellet som nå er bestilt av Norske Tog AS ikke har slik teknologi. En oppdatert status for materiellsituasjonen bør derfor inngå i strategiens faktagrunnlag.

Det er opplyst i arbeidet at Grenlandsbanen, som er sammenkoblingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen mellom Porsgrunn og Skorstøl i Agder, bygger på en konseptvalgutredning (KVU) fra januar 2017 og en kvalitetssikringsrapport (KS1) fra mai 2017. Disse er snart ti år gamle og vurderes derfor ikke som tilstrekkelig oppdaterte. Agder fylkeskommune mener likevel at både KVU-en og KS1 bør inngå som del av beslutningsgrunnlaget, inntil oppdatert utredningsmateriale foreligger.

Agder mener at sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen via Grenlandsbanen må videreføres som en langsiktig ambisjon. En slik forbindelse vil styrke sammenhengen i det nasjonale jernbanenettet og gi bedre forutsetninger for både person- og godstransport mellom Sør-Vestlandet, Sørlandet og Østlandet.

For Agder er det særlig viktig å løfte betydningen av korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo. Korridoren har høy næringsaktivitet og betydelige godsmengder, og jernbanen har et stort potensial for å bidra til klimavennlige transportløsninger, avlastning av veinettet og økt forsyningssikkerhet. Tilknytningen til viktige havner i Kristiansand, Brevik og Larvik understøtter dette.

I flere av tiltaksalternativene er etterspørselsveksten høy og overstiger kapasiteten på strekningen. Godsstrategien peker derfor på behovet for en samlet effektpakke med kapasitetsøkende tiltak i korridoren Oslo–Kristiansand–Stavanger, for å muliggjøre flere og lengre godstog. Dette vurderes som et viktig grep som bør prioriteres i neste NTP. Samtidig understrekes behovet for konkrete og trinnvise tiltak.

Det anbefales å utrede en helhetlig effektpakke med kapasitetsøkende tiltak som legger til rette for økt togkapasitet i korridoren. Agder fylkeskommune mener at videre utredning bør omfatte flere og lengre kryssingsspor, oppgradering av sporveksler samt utbedring av svingete kurvatur på jernbanen, for å bidra til økt kapasitet og bedre framkommelighet.

Regionplan for mobilitet 2023-2033

Regional plan for mobilitet 2023-2033 legger vekt på å styrke togets funksjon som indre stamlinje i kollektivtransporten. Sørlandsbanen er av nasjonal betydning for

både gods- og persontransport, og er for mange i Agder det viktigste – og i enkelte områder eneste – kollektive transporttilbudet for arbeid og utdanning.

Økt godstransport på bane bidrar til måloppnåelse innen klima og miljø, reduserer belastningen på veinettet og styrker trafikksikkerheten. Samtidig vil bedre jernbanekapasitet og økt pålitelighet styrke beredskap og forsyningssikkerhet, som også regionalt er blitt stadig viktigere hensyn

Økonomiske konsekvenser

Saken gjelder et høringsinnspill og politiske prioriteringer, og har ingen direkte økonomiske konsekvenser for Agder fylkeskommune. Eventuelle investeringer og tiltak vil bli vurdert og finansiert gjennom statlige prioriteringer i NTP.

Konklusjon

Agder støtter arbeidet med fjerntogstrategien og godsstrategien som viktige kunnskapsgrunnlag for videre utvikling av jernbanen. Samtidig er det avgjørende at strategiene ikke er førende for politiske valg, og at regionale prioriteringer ivaretas gjennom behandlingen av NTP.

Agder vektlegger særlig behovet for en høy ambisjon for gods på bane i korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo, videreføring av Grenlandsbanen som langsiktig ambisjon, samt prioritering av en effektpakke med kapasitetsøkende tiltak i neste NTP.

Kristiansand, 11.05.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør

13/26 Agder kollektivtrafikk AS - årsrapport 2025

Arkivsak-dok. 26/41870-1
Saksbehandler Ann Sherin Skollevoid

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026	13/26
2 Fylkesutvalget	02.06.2026	
3 Fylkestinget	16.06.2026	

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

- Fylkestinget tar årsrapporten til Agder kollektivtrafikk AS for 2025 til orientering.

Vedlegg
AKT Årsrapport 2025

Saksopplysninger

Agder Kollektivtrafikk AS (AKT) er mobilitetsselskapet i Agder. AKT eies av Agder fylkeskommune (80 prosent) og Kristiansand kommune (20 prosent).

AKT har utarbeidet årsrapport for 2025, og denne ligger vedlagt saken.

Totalt ble det i 2025 gjennomført 24 millioner reiser på Agder med kollektivtransport og mikromobilitet. Dette tilsvarer en økning på 9,8 prosent sammenlignet med 2024. Tar vi bort mikromobilitetsreisene, var økningen på 6 prosent. Tallene inkluderer også skolereiser og reiser som er utført i kjøretøy uten automatisk passasjertelling.

AKT hadde i 2025 driftsinntekter på 1 216 833 448 kroner. Driftskostnadene var 1 223 602 230 kroner og driftsresultatet ble negativt med -6 768 782 kroner. Selskapets årsresultat for 2025 ble 1 852 383 kroner.

Kollektivtransporten finansieres i hovedsak av tilskudd fra fylkeskommunen og byvekstmidler. I tillegg utgjør billettinntekter 235,6 mill. kroner. Byvekstavtalen bidro med 147,8 mill. kroner. Av totalt tilskudd fra byvekstavtalen ble 24 151 200 kroner benyttet til å videreføre lavere billettpriser i kristiansandsregionen.

Kontinuerlig billettkontroll, både uniformert og sivil, er et sentralt virkemiddel for å sikre inntektene i kollektivtransporten. Etter innføringen av nytt billettsystem i 2024 opplevde AKT en nedgang i billettinntektene, kombinert med mistanke om økt snikprosent. Som følge av dette, iverksatte AKT målrettede tiltak for å redusere omfanget av snik. Tiltakene har bidratt til at utviklingen i billettinntekter og passasjertall igjen er bedre i balanse, samtidig som snikprosenten har gått ned. Samlet sett viser resultatene at økte gebyrsatser, flere kontroller og en mer systematisk måling av betalingsatferd har hatt en tydelig og positiv effekt på inntektssikringen.

I 2025 gjennomførte AKT, som tidligere år, to kundetilfredshetsundersøkelser. I begge undersøkelsene er det særlig vurderingen av hvor enkelt det er å finne informasjon om rutetider, sammen med opplevelsen av trygghet ved å reise med buss, som scorer høyest blant enkeltspørsmålene. Spørsmålet om "bussene er rene og velholdte" har utløst eget kvalitetshevingsprosjekt i Kristiansand.

I mars 2025 ble AKT deleier i Tet digital AS (Tet). Selskapet eies av Ruter AS og Skyss sammen med AKT. Tets digitale tjenester leveres til mer enn to av tre kollektivreiser i Norge. AKT eier 5,2 prosent av aksjene i Tet. Ved utgangen av 2025 hadde AKT tatt i bruk seks av 16 tjenester fra Tet, hovedsakelig innen billettsalg og system for kundeservice. Det er et mål for AKT å ta i bruk flest mulig tjenester fra Tet de neste to til tre årene.

Prosjekter i Tet som forventes realisert i hos AKT løpet av ett til to år:

- Skoleskyss: AKT har over lang tid arbeidet med å definere fremtidens brukeropplevelse for skoleskyssen. AKTs ambisjoner samsvarer godt med de øvrige eierne av Tet, og prosjektet skal etter planen løses i fellesskap.
- Bestillingstransport: Svipp-teknologien er eiet av AKT. Etter planen skal denne teknologien overføres til Tet slik at tjenesten kan tilgjengeliggjøres for flere partnere.
- ADT/sanntid: Siden 2012 har AKT hatt et sanntidssystem for å gi bedre informasjon til kundene. Systemet har tjent kundene godt i lang tid, men er snart moden for utskifting. En overgang til ny teknologi vil trolig være et av de mest ressurskrevende teknologiprojektene for AKT.
- Diverse tjenester: Teknologit utviklingen går raskt. Nye tilleggstjenester vil bli fortløpende lansert av Tet og AKT må være forberedt på å ta stilling til disse.

AKT bidrar til miljøgevinster i form av redusert støy gjennom et godt kollektivtilbud som legger til rette for mindre bruk av privatbil. Økt bruk av elbusser gir i tillegg lavere lokale støynivåer, særlig i tettbygde områder med lav hastighet og hyppige stopp. Overgangen fra dieselbusser til elbusser reduserer dermed samfunnets kostnader knyttet til lokale miljøbelastninger. Ved utgangen av 2025 hadde AKT 122 elbusser i drift i Agder.

Vurderinger

Årsrapporten for 2025 beskriver på en god måte hvordan selskapets oppfølging av fylkeskommunens ansvar og oppgaver innen kollektivtransport har vært i året som gikk. Målsettingen for AKT er å tilby innbyggerne et velfungerende og kostnadseffektivt kollektivtilbud, samt utføre lovpålagte skyss-oppgaver på en formålstjenlig måte. Selskapet skal bidra til en miljøvennlig trafikkutvikling. AKT har i året som gått levert tjenester i henhold til føringene som er gitt gjennom politiske vedtak for drift og utvikling av kollektivtransporten i Agder.

Regionplan for mobilitet 2023–2033

AKT bidrar til å oppfylle målet i regional plan for mobilitet om at «sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn». Steg én i mobilitetsplanen slår fast at vi skal få flere til å reise med kollektivtransport. Videre er det et hovedprinsipp å satse på barn og unge. Kollektivtransport er viktig for at barn og unge kan komme seg til skole, til fritidsaktiviteter og besøke venner.

Økonomiske konsekvenser

Forslag til vedtak har ingen økonomiske konsekvenser for Agder fylkeskommune.

Kristiansand, 11.05.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør

14/26 Eierskap AutoPASS kjerne og kommunikasjonslinjer - Høringssvar fra Agder fylkeskommune

Arkivsak-dok. 26/27578-3
Saksbehandler Elisabeth H Mathisen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026	14/26
2 Fylkesutvalget	02.06.2026	

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

Agder fylkeskommune sender dette vedtaket til Statens vegvesen som høringssvar til rapporten *Utredning av eierskap til AutoPASS Kjerne og kommunikasjonslinjene*.

- 1) AutoPASS er et sentralt verktøy for å nå målet til Agders regionale plan for mobilitet; "*Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn*» og arbeidet med nullvekstmålet i Byvekstavtalen for kristiansandsregionen.
- 2) Rapporten anses som et kunnskapsgrunnlag for videre utvikling av AutoPASS dataene og teknologien som en nasjonal, strategisk infrastruktur og interoperabile mobilitetstjenester.
- 3) Det anbefales en stegvis tilnærming til mer samstyring og samordnet utvikling og bruk av AutoPASS dataene og teknologien til digital tjenesteutvikling nærmere de kommunale mobilitetsbehovene og -tjenestene.
- 4) Dersom alternativ A1 blir valgt skal AutoPASS-teknologien vurderes å legges til eksisterende fylkeskommunalt eide selskaper som Novari IKS, KS digital AS eller Tet digital AS.

Vedlegg

Offentlig høring – utredning om eierskap AutoPASS kjerne og kommunikasjonslinjer
MASTER - Utredning AutoPASS Kjerne
Høring om eierskapet til AutoPASS kjerne

[Lenke til nettsiden med offentlig høringsunderlag \(Utredning eierskap AutoPASS kjerne og kommunikasjonslinjene\)](#)

Sammendrag

AutoPASS er det nasjonale systemet for elektronisk bompengeneinnkreving i Norge, der biler registreres automatisk når de passerer en bomstasjon. Har du en AutoPASS-avtale og brikke, trekkes beløpet automatisk fra avtalen din, ofte med rabatt sammenlignet med faktura uten avtale.

Statens vegvesen har utarbeidet en rapport om hvem som burde eie og forvalte den nasjonale IT-løsningen AutoPASS kjerne med tilhørende kommunikasjonslinjer.

Rapporten anbefaler å videreføre dagens modell, der Statens vegvesen eier og forvalter AutoPASS kjerne (alternativet A0+). Ferde AS anbefaler at bompengeselskapene får samlet eierskap og forvaltningsansvar for AutoPASS kjerne (alternativet A1).

Byvekstavtalen for kristiansandsregionen skal bidra til gode og menneskevennlige by- og bomiljøer. Et sentralt element i avtalen er nullvekstmålet. De syv byområdene i Norge som per i dag har inngått byvekstavtale med staten skal bidra med utvikling av effektive, sømløse og samordnede mobilitetsløsninger, samtidig iverksette tiltak for å begrense bilbruken i sentrumsområdene.

For å sikre nødvendig adferdsendring er gode og treffsikre virkemidler avgjørende. Disse virkemidlene er i økende grad data- og teknologidrevne. Fremtidens verktøy vil også i større grad belønne de som velger å reise grønt og utjevne de sosiale forskjellene.

Utviklingen fra dagens punktvisse bompengeneinnkreving til strekningsbasert innkreving, gjerne kalt veipricing eller kjørebasert avgift, vil være et slik verktøy. AutoPASS dataene og teknologien vil derfor kunne bli et mer sentralt og treffsikkert virkemiddel, alene og i kombinasjon med andre virkemidler som innfartsparkering og ulike mobilitetsløsninger.

Selv om Agder ikke er et stort fergefylke, er fergene en integrert del av fylkeskommunens mobilitets- og transportsystem. AutoPASS ferge må i fremtiden bidra til mer sømløse reiser på tvers av transportformer gjennom enklere betaling, mer effektiv drift og en mer helhetlig brukeropplevelse for innbyggere og reisende.

I lys av behovet til byvekst vil Agder fylkeskommune anbefale Statens vegvesen og de regionale bompengeselskapene å se utredningen i en større kontekst. Agder fylkeskommune støtter behovet for å flytte bruken og utviklingen av AutoPASS-dataene og teknologien nærmere den regionale og lokale politikutforming og selvstyret, og som en del av utviklingen av de kommunale mobilitetstjenestene. For å sikre en fortsatt helhetlig interoperabil løsning og samtidig mer behovsdrivet utvikling, anbefales det en stegvis tilnærming.

En stegvis tilnærming innebærer mer likeverdig samstyring av den digitale tjenesteutviklingen mellom fylkeskommunene, Statens vegvesen og de regionale bompengeselskapene. Parallelt vil fylkeskommunene gjøre vurderinger om de kommunale selskapene Novari IKS og KS Digital AS vil være aktuelle kandidater for

å overta eierskapet til AutoPASS teknologien. Tet digital AS vil også kunne være en kandidat om alle fylkeskommunene er en del av eierskapet. Fylkeskommunene har ikke behov for enda et felleseid IKT selskap.

Saksopplysninger

Samfunns mål og -utvikling

Regjeringens nasjonale digitaliseringsstrategi¹ har et grunnleggende mål om å skape et tryggere og mer rettferdig Norge med muligheter over hele landet. Også Nasjonal transportplan 2025-2036² støtter opp om effektiv bruk av ny teknologi og beskriver at det skal legges til rette for utvikling av sømløs mobilitet og samhandling mellom aktører i transportsystemet, samt økt og bedre bruk av data.

Et av regjeringens viktigste virkemiddel for ønsket utvikling er byvekstavtalene i de største byområdene. Disse skal skape attraktive og bærekraftige byområder hvor menneskene skal være i sentrum. Målene i byvekstavtalene er byområder der flere kan bo, arbeide og reise på en effektiv og miljøvennlig måte.

Byvekstavtalene skal legge til rette for at veksten i persontransport i byene ikke skal føre til vekst i personbiltrafikken³. Våren 2026 har følgende syv byområder byveksttaler

- Oslo-området (Oslo kommune og Akershus fylkeskommune)
- Bergen (Vestland fylkeskommune)
- Trondheim (Trøndelag fylkeskommune)
- Nord-Jæren / Stavanger-regionen (Rogaland fylkeskommune)
- Tromsø (Troms fylkeskommune)
- Kristiansandsregionen (Agder fylkeskommune)
- Nedre Glomma (Østfold fylkeskommune)

For å nå målene spiller data og teknologi en viktig rolle. En stadig større del av tjenesteproduksjonen i offentlig sektor er digital og datadrevet, og vi samarbeider stadig mer på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer om den digitale tjenesteutviklingen. Kravet om økt produktivitet og økende forventninger fra innbyggerne om gode og likeverdige digitale tjenester vil forsterke denne trenden.

Vurderinger

Bompengereformen

De fem regionale bompengeselskaper som eier og drifter bomstasjonene i landet ble etablert gjennom bompengereformen (*Meld. St. 25, 2014-2015 "På rett vei - reformer i veisektoren"*), som ble vedtatt av Stortinget i 2015. Reformen la opp til et tydelig skille mellom myndighetsoppgaver, samordningsoppgaver og operative oppgaver innen bompengesektoren. Bompengereformen hadde som et av sine sentrale mål å etablere et tydelig skille mellom myndighetsoppgaver og operative oppgaver i bompengesektoren. Statens vegvesens rolle var innen myndighet og tilsyn, og de

¹ Fremtidens digitale Norge - Nasjonal digitaliseringsstrategi 2024–2030

² Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 fra s. 33

³ Statens vegvesens nettsider om byveksttaler

regionale bompengeselskapene skulle ivareta de operative oppgavene som muliggjør innkrevingen.

I forbindelse med bompengereformen ble det lagt til grunn at alle operative oppgaver knyttet til bompenger skulle overføres til bompengeselskapene, forutsatt at det ble etablert et forpliktende samarbeid mellom selskapene.

Fylkeskommunedirektørens vurdering er at bompengereformen har vært vellykket, men anerkjenner at det gjenstår enkelte oppgaver før målene ved reformen er realisert, eksempelvis tydeligere roller og ansvar knyttet til den digitale tjenesteutviklingen.

AutoPASS-dataene og teknologien

AutoPASS er en nasjonal teknologi som sikrer interoperabilitet og bompengeneinnkreving på en helhetlig, enhetlig og sømløs måte. Teknologien skaper rom for lokal og regional politikkutforming, og bidrar til å understøtte formålet med bompengereformen. Økt rolleklarhet og forbedret innkreving er viktig for produktiviteten i sektoren, og videreutvikling av teknologien er viktig som et regionalt og lokalt virkemiddel.

AutoPASS Kjerne, som nasjonal IT-løsning, muliggjør all elektronisk bompengeneinnkreving ved at løsningen registrerer og identifiserer kjøretøy og passeringer gjennom bomstasjonene, og danner grunnlag for korrekt prising og fakturering. AutoPASS Kjerne håndterer både store økonomiske verdier og data som er tett knyttet til transportinfrastruktur og mobilitet i Norge. Rapporten beskriver at kjerneløsningen inngår i samfunnets digitale infrastruktur og berører hensynet til nasjonal sikkerhet, beredskap og motstandsdyktighet⁴. Løsningen skal sikre effektiv, korrekt og lik bompengeneinnkreving i hele landet og systemet er koblet til alle norske bomstasjoner gjennom egne kommunikasjonslinjer. Kommunikasjonslinjene er et nettverk som sender data fra alle bomstasjonene inn til AutoPASS Kjerne⁵.

Vegvesenets utredning peker også på fremtidige utviklingsmuligheter. Den fremtidige kjerneløsningen er i større grad enn tidligere tiltenkt rollen som nasjonal digital infrastruktur, med støtte for transportpolitiske mål som trafikkstyring, analyse og datadeling i en mer digital og datadrevet transportsektor.

Den teknologiske utviklingen og behovene til offentlig sektor er i rask utvikling. Eksempelvis muliggjør teknologien strekningsbasert innkreving, også kjent som veiprisering eller kjørebasert avgift. Dette er et mer treffsikkert virkemiddel, både alene og sammen med sømløs, samordnet og førerløs mobilitet på kollektivområdet.

For å sikre nødvendig adferdsendring er gode og treffsikre virkemidler avgjørende. Disse virkemidlene er i økende grad data- og teknologidrevne. Fremtidens verktøy vil også i større grad belønne de som velger å reise grønt og utjevne de sosiale forskjellene.

⁴ [Fra vegvesenets utredning om AutoPASS kjerne](#) (fra s. 22)

⁵ Kommunikasjonslinjene er beskrevet i utredningsrapporten fra side 13.

Utviklingen fra dagens punktvisse bompengeneinnkreving til strekningsbasert innkreving, gjerne kalt veipricing eller kjørebasert avgift, vil være et slik verktøy. AutoPASS dataene og teknologien vil derfor bli et mer sentralt og treffsikkert virkemiddel, alene og i kombinasjon med andre virkemidler som innfartsparkering og ulike mobilitetsløsninger.

Selv om Agder ikke er et stort fergefylke, er fergene en integrert del av fylkeskommunens mobilitets- og transportsystem. AutoPASS for ferge må i fremtiden bidra til mer sømløse reiser på tvers av transportformer gjennom enklere betaling, mer effektiv drift og en mer helhetlig brukeropplevelse for innbyggere og reisende.

Organisering og ansvarsfordeling

Statens vegvesen har sektoransvar for oppfølging av nasjonale oppgaver knyttet til veitransportsystemet, herunder et særskilt ansvar for å tilrettelegge for en helhetlig bompengeneinnkreving. Den operative driften av AutoPASS Kjerne ivaretas i dag av Statens vegvesen⁶.

Agder fylkeskommune skal levere gode og likeverdige tjenester til over 300 000 egder. For å løse samfunnsoppdraget har fylkeskommunen rolle som samfunnsutvikler, myndighetsutøver og tjenesteprodusent. Fylkeskommunene har en sentral rolle for fremtidens mobilitetstilbud for våre fylkesveger (inkl. fylkesvegferjer), for kollektivtransporten (inkl. drosjer og transport på bestilling – som tilrettelagt transport (TT) og som sentral part i byvekstavgiftene.

Byvekstavgiftene er i hovedsak organisert etter samme modell i alle syv byområdene, men med noen lokale tilpasninger. Typisk består organiseringen av:

- en politisk styringsgruppe ledet av staten (ofte Samferdselsdepartementet)
- en administrativ styrings- eller koordineringsgruppe,
- et sekretariat som følger opp avtalen i det daglige,
- samt partene: fylkeskommune, kommuner, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og statsforvalteren.

Fylkeskommunene har ofte en sentral rolle fordi vi er kollektiv-, veg og fergemyndighet, medeier i bypakkene og ansvarlige for regional samordning av areal og transport. Sekretariatet for byvekst i Kristiansandsregionen er organisert som en del av Agder fylkeskommune.

Fylkeskommunene er eiere og oppdragsgivere for de fem regionale bompengeselskapene og garanterer for bompengeselskapenes låneopptak. Agder, Rogaland og Vestland fylkeskommuner eier det regionale bompengeselskapet Ferde AS. Bompengeselskapene etablerer, eier og drifter bomstasjoner og har ansvaret for løsningene som fakturerer kjøretøyeiere som ikke har AutoPASS-avtale.

Utredningsrapportens anbefaling

⁶ avdeling Transportutvikling.

Utredningsrapporten anbefaler alternativet A0+, der Statens vegvesen har eierskapet til AutoPASS Kjerne⁷. Utredningen oppgir at A0+ har størst samfunnsøkonomisk nytte og lavest samlede kostnader over tid, også når det tas hensyn til usikkerhet i vurderingen. Vegvesenet skriver at A0+ gir størst nytte for samfunnet også når det gjelder nasjonal samordning av regelverk, teknologi og data.

Utredningsrapporten anbefaler A0+ fordi statlig eierskap er vurdert som best egnet til å ivareta nasjonal sikkerhet, beredskap og ansvar for samfunnskritisk infrastruktur og legger til rette for at AutoPASS-kjernen kan utvikles som nasjonal, strategisk digital infrastruktur, også for fremtidige transportpolitiske behov, uten at bompenger brukes til andre formål.

Det regionale bompengeselskapet Ferdes vurderinger og anbefaling

I brevet fra Ferde, som ligger ved denne saken, (datert 4. mai 2026) anbefaler de A1, der AutoPASS kjerne blir eid av de regionale bompengeselskapene i fellesskap. Ferde skriver at A1 er i samsvar med rollefordelingen i bompengereformen, der det skilles mellom den operative rollen som bompengeselskapene har og den tilsyns- og myndighetsrollen som Statens vegvesen har. Ferde skriver at det er viktig at ansvar, myndighet og beslutningskraft samlokaliseres hos bompengeselskapene som har forretningsrisikoen.

Oppsummert skriver Ferde at alternativ A1 er det alternativet som best ivaretar målene i bompengereformen om effektiv innkreving, klar ansvarsdeling og regional forankring.

Andre vurderinger

Agder fylkeskommune har en sentral rolle i nasjonale satsinger på mobilitetsområdet:

- Samferdselsdepartementet har gjennom oppdrag 5-2024⁸ og 23-2024⁹ igangsatt et viktig arbeid knyttet til samarbeid om digital tjenesteutvikling i jernbane- og kollektivsektoren. I den forbindelse viser fylkeskommunedirektøren til kollektivtrafikkforeningens utredning «*En stegvis tilnærming til ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling*»¹⁰ og Jernbanedirektoratets arbeid med dataforvaltning og digital tjenesteutvikling for sømløs mobilitet¹¹.
- Agder fylkeskommune er pilot i samordning av offentlig betalt bestillingstransport. Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag av Samferdselsdepartementet å utrede muligheten for å etablere ett eller flere pilotprosjekter for samordning av offentlig betalt bestillingstransport. Oppdraget tar utgangspunkt i at bedre samordning kan gi mer effektiv bruk av ressurser innen transporttjenester som finansieres av det offentlige, herunder pasientreiser, TT-transport, skoleskyss og ordinær bestillingstransport.

⁷ [Se hele anbefalingen beskrevet fra s. 92.](#)

⁸ [Utvikling av rammebetingelser for sømløs mobilitet](#)

⁹ [Utredning av og forslag til finansierings- og samhandlingsmodell for digitale tjenester for sømløs mobilitet Oppdrag 23-2024](#)

¹⁰ [Lenke til En stegvis tilnærming til ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling](#)

¹¹ Jernbanedirektoratets oppdrag nr. 23–2024 om dataforvaltning og digital tjenesteutvikling for sømløs mobilitet

Regionplan Agder 2030 og Regional plan for mobilitet 2023-2033

Gjennom Regionplan Agder skal levekårene på Agder opp, samtidig som klimagassutslippene våre skal ned. Vi skal utvikle regionen bærekraftig, sosialt og økonomisk. Ett av hovedsatsingsområdene er et attraktiv og miljøvennlig Agder.

Hovedmålet i Regional plan for mobilitet 2023-2033 (mobilitetsplanen) er at vi skal samarbeide om grønne, trygge og enkle reiser i Agder. Mobilitetsplanen slår fast at Agder skal være en pådriver for å etablere effektive digitale løsninger og plattformer i transportsektoren. Videre kan målrettet bruk av teknologi kan gi en enklere reisehverdag, økt konkurransevne for næringslivet, mer for pengene, tryggere trafikk og reduserte klimagassutslipp. Steg 1 i planen oppgir at vi skal jobbe for fleksible løsninger med bestillingstransport og sømløse reiser. Steg 8 er å bruke intelligente transportssystemer og digitale virkemidler aktivt. Eksempelvis å:

- benytte mobildata og annen teknologi i analyse av reisevaner.
- være en pådriver for å etablere effektive digitale løsninger og plattformer i transport sektoren.
- utarbeide plattformer for gratis og enkel deling av data mellom offentlige etater.
- bidra i spleiselag for pilotprosjekter for å utvikle nye teknologiske løsninger
- bygge ut digital infrastruktur systematisk og effektiv.
- utvikle digitale offentlige tjenestetilbud på mobilitetsområde.

Målsettingene i byvekstavtalen for kristiansandsregionen er en byregion hvor det er godt å være, jobbe og bo. Vi skal bli flere mennesker, uten å øke personbiltrafikken.

Byvekstavtalen forplikter oss til et nullvekstmål for byområdet, med redusert klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy. Dette gjøres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Sømløse reiser og gode digitale kundetjenester, som å betale for reisen fra start til slutt i én operasjon. Det skal gjøres enkelt for den reisende å velge andre løsninger, enten det er med tog, buss, båt, bestillingstransport, sparkesykler eller samkjøring.

Saken har ingen særskilte konsekvenser for barn og unge.

Økonomiske konsekvenser

Det er ingen økonomiske konsekvenser av å sende høringsinnspill til Statens vegvesens utredningsrapport.

Konklusjon

Fylkeskommunedirektøren anbefaler en stegvis tilnærming fra A0+ til A1 hvor forsterket samstyring og samordning av digital tjenesteutvikling i offentlig sektor er en sentral suksessfaktor for å lykkes med å dekke mobilitetsbehovene.

Ved en eventuell endring til A1 skal AutoPASS teknologien legges til eksisterende fylkeskommunalt eide selskaper som Novari IKS, KS digital AS eller Tet digital AS. Fylkeskommunene har ikke behov flere felleseide IKT selskaper.

Kristiansand, 14.05.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør

15/26 Innspill ruteplan for persontransport på jernbane i 2028

Arkivsak-dok. 26/39970-6
Saksbehandler Elisabeth H Mathisen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026	15/26

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Agder fylkeskommune er opptatt av at persontogtilbudet skal være attraktivt, enkelt, trygt og forutsigbart, og oversender dette innspillet til ruteplanen for Sørlandsbanen og Arendalsbanen fra 2028:
 - a) Tilbudet på Sørlandsbanen bør økes til to-timers frekvens.
 - b) Dagens stoppstruktur på Sørlandsbanen og Arendalsbanen må beholdes.
 - c) Redusert reisetid, økt regularitet og punktlighet vil øke togets konkurranseevne og må prioriteres.
 - d) Tilgjengelig og stabil digital infrastruktur på hele strekningen mellom Stavanger og Oslo er avgjørende for at toget skal være en reell konkurrent til andre alternativer.
 - e) Arbeidspendlere vest og øst for Kristiansand skal ha et reelt og pålitelig tilbud på hverdager. Toget via Vennesla til Kristiansand bør i større grad tilpasses pendlernes behov.
 - f) Toget skal være et tilbud også for fritidsreiser, og tilbudet lørdager og søndager fra/til Oslo og fra/til Stavanger er viktig i denne sammenheng.
 - g) Jernbanedirektoratet, togoperatør og Agder kollektivtrafikk bør finne løsninger for tilbringertjenester, billettering, takster, priser og reisegarantier, som vil gi et enklere og mer sømløst reisetilbud.
 - h) Togoperatøren oppfordres til dialog med fylkeskommunens reiselivsgruppe for å se på markedsføring og reisepakker knyttet til destinasjoner på Sørlandet.

Vedlegg

Presentasjon fra VY til Jernbanepattform Agder 30 april 2026

[Rutetabell for Sørtoget 2026 \(Go-Ahead Nordic\)](#)

[Rutetabell Aredalsbanen 2026 \(Go-Ahead Nordic\)](#)

Sammendrag

Jernbanedirektoratet har bedt Agder fylkeskommune om innspill til persontogtilbudet på Sørlandsbanen inkludert Arendalsbanen. Agder fylkeskommune er opptatt av persontogtilbudet skal være godt og forutsigbart for innbyggerne i Agder.

For at toget skal ha en funksjon som kollektivtransportens indre stamlinje er det viktig at tilbudet økes til to-timersfrekvens, at dagens stoppstruktur beholdes, at digital infrastruktur forbedres og at reisen oppleves som trygg og enkel. Agder fylkeskommune vektlegger også viktigheten av jevnlig dialog mellom direktoratet, togoperatør, Agder kollektivtrafikk og Agder fylkeskommune for å gi innbyggere et bedre, enklere og mer sømløst reisetilbud.

Saksopplysninger

Togets rolle i Agder

I Agder er det stort engasjement knyttet til jernbanen. Persontogtilbudet på Sørlandsbanen og Arendalsbanen er en viktig del av kollektivtilbudet i fylket, og togets funksjon som kollektivtransportens indre stamlinje. I distriktene kan toget være det eneste tilbudet for jobb- og studie-/skolereiser. I nasjonal sammenheng har toget på Sørlandsbanen status som fjerntog som kjører lange strekninger (hovedsakelig mellom ulike landsdeler i Norge) og binder de største byene sammen.

Ruteplanprosessen

Ruteplanen (rutetabellen) gjelder i ett år (fra desember til desember). Ruteplanen tas opp på fylkeskommunens to årlige dialogmøter med Jernbanedirektoratet, som er oppdragsgiver for persontogoperatørene og kan komme med tydelige føringer for ruteplanene.

Fylkeskommunene har anledning til å gi innspill tidlig i prosessen, før persontogoperatøren sender sin ruteplansøknad til Bane NOR, som har ansvaret for å fordele kapasiteten på jernbanesporet i Norge. Kapasiteten deles mellom persontog, godstog og vedlikehold for å utnytte jernbaneinfrastrukturen best mulig. Bane NOR ser togtilbudet på Sørlandsbanen i sammenheng med den samlede trafikkavviklingen inn og ut av Oslo S, hvor kapasiteten er begrenset. Etter at søknaden om ruteplan er behandlet hos Bane NORs er det Jernbanedirektoratet som godkjenner endelig ruteplan.

Fra 2028 er det Vy som er persontogoperatør på Sørlandsbanen og Arendalsbanen.

Innspill til saken

Jernbaneplattform Agder er vårt regionale samarbeid for å fremme satsing på jernbane og ta opp aktuelle utfordringer knyttet til person- og godstransport. Samarbeidet kan gi innspill til hovedutvalg for samferdsel og mobilitet i politiske saker. Jernbaneplattform Agder ble invitert til et møte hvor Vy la frem et forslag til ruteplan for 2028 i april 2026. Forlaget Vy presenterte ligger vedlagt denne saken.

Administrasjonen har ikke notert særskilte innspill fra Jernbaneplattform Agder som skal viderefremmes til hovedutvalget. AKT har oppgitt at det er svært få elever i

Agder som har skoleskyss med tog, men påpeker at det er positivt for skoleskyssen at toget ankommer tidligere på Audnedal stasjon (tog fra Oslo S mot Stavanger). AKT oppgir at tilbringertilbudene som korresponderer med togtilbudet kan justeres etter gjeldende ruteplaner. Av andre innspill la flere regioner i Agder vekt på at toget har en viktig rolle for turisme og fritidsreiser i helger og ferier i kunnskapsgrunnet for stasjonsområder i Agder¹².

Vurderinger

Fylkeskommunedirektøren legger vekt på at togtilbudet på Sørlandsbanen spiller en viktig rolle for god mobilitet for innbyggerne i Agder. Videre er persontogtilbudet av betydning for regionsutviklingen og for bo- og arbeidsmarkeder i Agder. Dette kommer også tydelig frem av målsettingene i Regionplan Agder 2030 og Regional plan for mobilitet 2023-2033 (mobilitetsplanen).

Fylkeskommunedirektøren er derfor positiv til at Jernbanedirektoratet gjennomfører årlige dialogmøter med fylkeskommunen og at Vy har tatt kontakt i forbindelse med ruteplanene som skal gjelde fra 2028, som styrker samhandlingen som er helt nødvendig for å nå de felles målene i Regionplan Agder 2030 om å bli et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår og for å nå målsettingene i mobilitetsplanen om å sammen gjøre reisene på Agder enkle, trygge og grønne.

Fylkeskommunedirektøren vektlegger følgende:

- Det er viktig å opprettholde dagens tilbud på Sørlandsbanen og Arendalsbanen som et minimum. Tilbudet bør styrkes til avganger hver andre time (to-timers frekvens) og avganger til samme tidspunkt hver annen time (stive rutetider). Dette vil gi reisende et bedre tilbud med økt forutsigbarhet. Både økte avganger og stive rutetider vil gjøre reisen lettere å planlegge og gi en enklere reise.

Toget skal være et tilbud også for fritidsreiser, det er viktig med et tilbud på lørdager og søndager fra/til Oslo og fra/til Stavanger.

- Dagens stopp på stasjonene langs Sørlandsbanen og Arendalsbanen (stoppstruktur) må beholdes. Betydningen av dagens stoppstruktur har stor betydning for mobiliteten i fylket – særlig for indre Agder.
- Redusert reisetid, økt regularitet og punktlighet vil øke togets konkurransevne og fører til bedre reiseopplevelser, og bør etterstrebes.
- Tilgjengelig og stabil digital infrastruktur langs hele reisen vil være avgjørende for at toget skal være en reell konkurrent mot andre reisealternativer og dette vil bygge oppom en enklere og mer behagelig reise.

¹² Sak 22/25 til hovedutvalg for samferdsel og mobilitet om oppdatert kunnskapsgrunnlag for stasjonsområder i Agder.

- Arbeidspendlere vest og øst for Kristiansand skal ha et reelt tilbud på hverdager.

Dagens pendlingstilbud fra vest må beholdes samtidig som tilbudet som passerer Vennesla stasjon med ankomst Kristiansand stasjon bør forbedres. Dette vil bidra til at toget blir et reelt og konkurransedyktig alternativ til personbil slik at kristiansandsregionen når sine målsettinger om nullvekst i personbiltrafikken.

Et reelt pendletilbud via Vennesla til Kristiansand er ikke inne i Vys første skisse hvor første tog fra Vennesla til Kristiansand på hverdager har avgang kl. 09.22 (mot dagens avgang kl. 08.42).

- Tilbringertjenester, billettering, takster, priser og reisegarantier har stor betydning for de reisende. Agder fylkeskommune er opptatte av sømløs mobilitet, helhetlige reiser og gode bytte- og knutepunkt, og fylkeskommunedirektøren ber Jernbanedirektoratet og persontogoperatøren ivareta god dialog med Agder kollektivtrafikk for å finne løsninger innen disse områdene.

Agder satser også på reiselivsutvikling og besøk til regionen, og ber persontogoperatøren ta initiativ ovenfor fylkeskommunens reiselivsgruppe for å se på markedsføring og reisepakker knyttet til destinasjoner på Sørlandet.

Regionplan Agder 2030

Formålet med Regionplan Agder 2030 er å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår. Vi skal ta hele Agder i bruk og målbildet i 2030 er at vi tar grønne reisevalg i hele regionen, og det er lagt til rette for nullutslippsløsninger for personmobilitet og godstransport. Det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt til daglige gjøremål. Å reise med toget bidrar til å redusere utslipp sammenlignet med å reise med andre transportformer.

Regional plan for mobilitet 2023-2033 og byvekstavtalen for kristiansandsregionen

Det overordnede målet for Regional plan for mobilitet 2023-2033 er at vi sammen gjør reisene på Agder enkle, trygge og grønne. Videre har planen 23 steg frem mot 2033 hvorav steg 1 lyder å få flere til å reise med kollektivtransport, steg 3 er å få helhetlig reiseinformasjon og én billett, og steg 5 er å styrke togets funksjon som indre stamlinje i kollektivtransporten.

Planen oppgir blant annet at vi skal:

- Jobbe for at flere vest og nord for Kristiansand får muligheten til å benytte lokale/regionale tog på daglige reiser.
- Utrede Arendalsbanens funksjon og hvordan kollektivtilbudet på denne strekningen bør være.

Byvekstavtalen for kristiansandsregionen, som ble vedtatt høsten 2024, har mål om å fremme kollektivtransport, sykling og gange, samtidig som biltrafikk og klimagassutslipp reduseres.

Økonomiske konsekvenser

Saken gjelder et høringsinnspill, og har ingen direkte økonomiske konsekvenser for Agder fylkeskommune.

Konklusjon

Agder fylkeskommunes innspill til persontogtilbudet på Sørlandsbanen, inkludert Arendalsbanen og Jærbanen, gjenspeiler at reisene på Agder skal være trygge, enkle og grønne. Persontogtilbudet skal være godt og forutsigbart for innbyggerne våre. For at toget skal ha en funksjon som kollektivtransportens indre stamlinje er det viktig at tilbudet økes til totimers frekvens, dagens stoppstruktur beholdes, at digital infrastruktur forbedres og at hele reisen sees i sammenheng. Videre er det nødvendig med dialog for å komme frem til gode løsninger, og felles forståelse av muligheter og utfordringer for togtilbudet og jernbanen.

Kristiansand, 11.05.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør

16/26 Årsrapporter sykkelby Arendal og sykkelby Grimstad

Arkivsak-dok. 26/40519-1
Saksbehandler Christine Mikkelsen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026	16/26

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Årsrapport for sykkelby Arendal og sykkelby Grimstad tas til orientering.
2. Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet gir sin tilslutning til at det arbeides videre med et større sykkelbytiltak i Arendal i avtaleperioden, innenfor rammen som er avsatt i budsjett 2026-2028.

Vedlegg

Årsrapport sykkelby Grimstad 2025
Årsrapport 2025 - Arendal sykkelby

Sammendrag

Agder fylkeskommune har inngått sykkelbyavtaler med Arendal og Grimstad kommuner, samt Statens vegvesen, for perioden 2025-2028. Vedlagt følger rapporter som gir en overordnet oversikt over gjennomførte tiltak i de to sykkelbyene i avtalens første år. Begge kommunene har behandlet rapportene politisk i egne organer.

I begge byene er det i løpet av første avtaleår gjennomført mindre fysiske tiltak, kampanjer og holdningsskapende arbeid. Det anbefales at hoveddelen av fylkeskommunens investeringsmidler, som er avsatt til sykkelbytiltak i avtaleperioden, prioriteres til et større tiltak i Arendal.

Saksopplysninger

Agder fylkeskommune, Statens vegvesen og Arendal og Grimstad kommuner har inngått sykkelbyavtaler for perioden 2025-2028. Agder fylkeskommune leder arbeidet, og det er avsatt budsjettmidler til oppfølging av avtalene i hele perioden.

Kommunene utarbeider årlige rapporter som beskriver arbeidet i sykkelbyen. I 2025 er det gjennomført både fysiske tiltak, kampanjer og holdningsskapende arbeid i begge byene. Tiltakene har blant annet omfattet etablering av trygg sykkelparkering og hjertesoner, samt kampanjer for å få flere barn og unge til å sykle til skolen. Det er også gjennomført tiltak innen vintersykling, herunder tilskudd til piggdekk og utdeling av sykkellys.

Det er gjennomført samlinger der sykkelbyarbeidet er koblet tettere til areal- og transportsamarbeidet i arendsregionen (ATP-arendsregionen). Kontaktpersoner i kommunene og Statens vegvesen som arbeider med ATP-arendsregionen har deltatt. Ansatte med ansvar for drift og vedlikehold i fylkeskommunen og kommunene deltok også på høstsamlingen, hvor drift og vedlikehold var hovedtema.

Agder fylkeskommune har gjennomført sykkelinspeksjon av en sentral strekning i hver kommune. Målet er å forbedre trafikksikkerheten og kvaliteten på eksisterende sykkelvegnett. Mindre utbedringer, som asfaltering av hull, vegetasjonsrydding og oppmerking, gjennomføres fortløpende. Behov for større utbedringer registreres og vurderes når budsjettammene tillater det. Det planlegges sykkelinspeksjon av en ny sentral strekning av sykkelvegnettet i hver kommune i 2026.

I foregående avtaleperiode ble det etablert flere tellepunkter for sykkel i de to byene. Samtlige tellepunktene viser en svak økning i sykkeltrafikk fra 2024 til 2025.

Vurderinger

På tross av begrensede økonomiske ressurser fører sykkelbyavtalene til mye aktivitet i sykkelbyene. Både Arendal og Grimstad har organisert arbeidet godt, og sykkelbyavtalene er godt lokalt forankret. Samarbeidet mellom forvaltningsnivåene fungerer bra og bidrar til mer effektiv bruk av ressursene, samt større forståelse for hverandres roller og utfordringer.

Arendal og Grimstad inngår i areal- og transportsamarbeidet for arendalsregionen. I mars 2026 ble det inngått en formell samarbeidsavtale for ATP-arendalsregionen. Flere av målene i ATP-samarbeidet er sammenfallende med målene i sykkelbyavtalene. Det vil derfor være viktig framover å knytte sykkelbyarbeidet enda tettere til ATP-arendalsregionen.

Grimstad fikk et større sykkelbytiltak i forrige avtaleperiode gjennom prosjektet Storgata/Opplandsveien. I sentrale deler av Arendal er det flere strekninger der sykkelveinettet har betydelige mangler. Det foreslås derfor at hoveddelen av investeringsmidlene som er avsatt til sykkelby i 2027 og 2028, prioriteres til et større tiltak i Arendal.

Aktuelle strekninger for utbedring er:

- Fv. 420 Vesterveien, fra Maxis til sentrum
- Fv. 420 Parkveien, mellom Håvet og Parkveien 12
- Fv. 42 Myrene, fra Gåselia til Bjønnesveien

Det vurderes at det største behovet er på Vesterveien, og at mulighetene for tiltak her bør utredes først. Dette er imidlertid en komplisert strekning med veldig mange utfordringer. Dersom det ikke lar seg gjøre å finne gode og gjennomførbare løsninger her, vil en vurdere tiltak på de alternative strekningene.

Regionplan Agder 2030

Sykkelbyarbeidet er en av flere viktige satsinger for å fremme folkehelsen og redusere utslippene av klimagasser på Agder. Økt mobilitet og fysisk aktivitet, bedre folkehelse og større muligheter for sosial inkludering er eksempler på det betydelige potensialet som ligger i denne satsingen.

Regional plan for mobilitet for Agder

Hovedmålet i planen er «sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn». Sykkelbyarbeidet treffer svært godt på dette målet, og tilrettelegger for mange av stegene i mobilitetsplanen:

9. Gjøre det trygt å gå og sykle til skolen
12. Bedre drift og vedlikehold av gå- og sykkelanlegg
14. Etablere gode og attraktive gangforbindelser

15. Satse på sykkel og legge til rette for mikromobilitet
16. Jobbe for å nå nullvekstmålet i byområder
18. Fremme levekår i byer og tettsteder ved hjelp av infrastrukturen
19. Legge til rette for nullutslippsløsninger
20. Redusere klimagassutslipp og gjennomføre miljøtiltak
22. Styrke kunnskapsgrunnlaget for å nå målene
23. Samarbeide for å nå målene

Den særlige satsingen på barn og unge i sykkelbyene er i tråd med hovedprinsippet i mobilitetsplanen om å prioritere barn og unge.

Økonomiske konsekvenser

Budsjettmidler er avsatt i Handlingsprogram til Regional plan for mobilitet 2026-2029. Det legges opp til et aktivitetsnivå som tilpasses rammer som vedtas i HØP. Arbeidet med sykkelbyene vil derfor ikke ha ytterligere økonomiske konsekvenser.

Konklusjon

Oppfølging av sykkelbyavtalene for 2025-2028 har kommet godt i gang. Det jobbes målrettet for å få flere til å sykle og gå og samtidig gjøre det tryggere. Tellepunktene i både Arendal og Grimstad viser en svak økning i sykkeltrafikk i 2025.

Det anbefales at det startes opp planlegging av et større sykkelbytiltak i Arendal, med mål om å etableres i løpet av avtaleperioden.

Kristiansand, 04.05.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør

17/26 Tilrettelegging for sykkel FV.420 Kaldvell - Krømpe. Forslag til tiltak.

Arkivsak-dok.	26/40519-2
Saksbehandler	Christine Mikkelsen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026	17/26

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet gir sin tilslutning til at det det arbeides videre med tiltakene som er foreslått på fv.420 mellom Kaldvell og Krømpe, med unntak av gang - og sykkelvegen som er anbefalt på strekningen lengst vest.

Vedlegg

Notat fv. 420 Kaldvell - Krømpe_Tilrettelegging for sykkel (002)

Sammendrag

Det har i mange år vært et ønske å etablere en sammenhengende løsning for syklende på fv. 420 mellom Lillesand og Grimstad. Det er gjennomført en trafiksikkerhetsvurdering av mulige tiltak på strekningen Kaldvell i Lillesand til Krømpe i Grimstad. Vurderingen viser at det er utfordrende å finne enkle tiltak som gir et tilstrekkelig godt tilbud til syklende langs hele strekningen.

De foreslåtte tiltakene består i hovedsak av mindre grep som vegetasjonsrydding, fjerning av utstikkende fjell, skilting og strekningsvise fartsreduksjoner. Disse tiltakene vil bidra til økt trygghet og gjøre det mer attraktivt å sykle, men er ikke tilstrekkelige for at strekningen skal være egnet for barn og usikre syklister.

På den vestlige delen av strekningen, fra kryss Homborsundsveien til Krømpe, anbefales det å arbeide videre med en adskilt gang- og sykkelveg. Et slikt tiltak er utenfor gjeldende budsjettamme og må eventuelt vurderes i ordinære innspillsrunder til handlingsprogram for regional plan for mobilitet.

Saksopplysninger

Langs fv.420 mellom Lillesand og Grimstad mangler det gang- og sykkelveg på ca. 3 km mellom Krømpe og Eideveien i Grimstad, samt ca.1,8 km mellom Svennevig og Kaldvell i Lillesand. Når strekningen Tjore- Ågre bru i Grimstad utbedres (reguleringsplan pågår i 2026), vil disse to delstrekningene være de eneste som gjenstår uten tilbud for syklende mellom de to byene. Fv. 420 inngår i nasjonal sykkelrute 1 og er en attraktiv rute for tur og treningssykling. Det er relativt begrenset bosetting langs strekningen, og barn og unge i området har tilbud om skoleskyss.

I forbindelse med behandling av handlingsprogram for fylkesveg for 2022-2024 gjorde fylkestinget følgende tilleggsvedtak:

«Finansiering av løsninger for trygg sykkelvei for å sikre sammenhengende sykkelnett fra Grimstad til Lillesand tas inn i handlingsplanen. Vi ber administrasjonen vurdere hvordan dette kan gjøres med en enklere standard enn normalt, for eksempel gjennom bygging av autovern og bruk av trafikklys».

Det ble avsatt 2 millioner kroner til tiltaket. Det er i årene etter 2021 arbeidet med ulike løsninger, uten at det er landet på et endelig forslag.

I august og september 2025 ble det gjennomført sykkeltegninger på strekningen ved Svennevig bru. Med disse tellingene, samt kunnskap om årsdøgntrafikk for bil, som grunnlag har trafiksikkerhetsgruppa ved avdeling for vegforvaltning vinteren 2026 vurdert mulige tiltak på fv. 420 mellom Kaldvell og Krømpe for å sikre en tryggere og mer sammenhengende sykkeløsning. Resultatet av vurderingen er presentert i vedlagt rapport.

Strekningen er i rapporten delt inn i tre delstrekninger basert på ulike utfordringer og vegens utforming. Det er foreslått ulike tiltak for hver delstrekning. Strekningen lengst

vest, langs Kaldvellfjorden (delstrekning 1), vurderes å ha størst trafikksikkerhetsutfordringer og er samtidig den mest krevende å tilrettelegge uten svært inngripende og kostbare tiltak. Vegen er her begrenset av fjellskjæring på den ene siden og sjø på den andre. På denne strekningen foreslås vegetasjonsrydding, fjerning av utstikkende fjell, nedsatt fartsgrense og skilting. I tillegg kan det vurderes å fjerne midtlinje og trekke kantlinjene noe inn.

Delstrekning 2, fra Svennevig bru til Eideveien har eksisterende gang- og sykkeløsning. Her foreslås mindre justeringer i form av skilting, fartsgrense og vegetasjonsrydding.

På delstrekning 3, fra Eideveien til Krømpe, anbefaler rapporten vegetasjonsrydding, bedre tilrettelegging i kryss mot Eideveien, fjerning av aktivitetsstyrt vegbelysning og å flytte «del veien» skilt. I tillegg anbefales det å arbeide videre med etablering av en adskilt gang- og sykkelveg fra krysset ved Homborsundsveien til Krømpe.

Rapporten beskriver flere tiltak som er vurdert, men forkastet enten pga trafikksikkerhetshensyn, regelverk eller gjennomførbarhet.

Vurderinger

Fv. 420 mellom Lillesand og Grimstad er del av sykkelrute 1 og en attraktiv rute for tur og treningssykling. Trafikksikkerhetsgruppa ved vegforvaltning har i vedlagt rapport vurdert ulike løsninger med enklere standard på strekningen Kaldvell-Krømpe på fv.420. Deler av strekningen mangler i dag tilrettelegging for syklende. Rapporten har hatt trafikksikkerhet som hovedfokus, og de foreslåtte tiltakene er ikke ferdig vurdert eller kostnadsberegnet.

På delstrekningen Kaldvell-Svennevig er trafikksikkerhetsutfordringene størst, og det er samtidig mest krevende å finne tiltak som gir vesentlig forbedring. De foreslåtte tiltakene er mindre utbedringer innenfor eksisterende veganlegg. Det vurderes at vegetasjonsrydding, fjerning av utstikkende fjell, skilting og fartsgrensejustering kan iverksettes innenfor eksisterende budsjettramme. Tiltakene vil forbedre forholdene for syklister, men strekningen vil likevel være utfordrende og ikke egnet for barn eller utrygge syklister.

Delstrekning 2, fra Svennevig til Eideveien, har eksisterende gang- og sykkelveg. Det vurderes at mindre justeringene knyttet til skilting og vegetasjonsrydding vil kunne gjennomføres innenfor eksisterende rammer og bidra til et godt tilbud for alle grupper syklister.

På delstrekning 3 anbefales det å gjennomføre mindre tiltak som vegetasjonsrydding, flytting av «del veien» skilt, utbedring av kryss mot Eideveien og fjerning av aktivitetsstyrt vegbelysning.

For den siste delen av strekningen, fra krysset ved Homborsundsveien (fv.3608) til Krømpe, vurderes etablering av gang- og sykkelveg som den beste langsiktige løsningen. Når gang- og sykkelveien langs Homborsundsveien og strekningen Tjore-Ågre bru er ferdig etablert, vil dette være den eneste gjenværende strekningen på fv. 420 mellom Homborsund og Grimstad uten separat tilrettelegging for gående og syklende. Etablering av gang- og sykkelveg på denne strekningen vil knytte den nye gang- og sykkelvegen til Homborsund sammen med eksisterende anlegg lengre vest på fv.420, og gi en sammenhengende løsning helt til Grimstad. Dette vil imidlertid være et større tiltak som krever planlegging og som eventuelt må spilles inn gjennom ordinære prosesser til neste handlingsprogram for Regional plan for mobilitet.

Regionplan Agder 2030

Regionplan Agder har mål om reduserte klimagassutslipp og bedre levekår. Å tilrettelegge for en sammenhengende løsning for syklende mellom Lillesand og Grimstad vil bidra positivt til begge disse målene. Tiltaket vil legge til rette for klimavennlig transport gjennom økt bruk av sykkel, samtidig som det kan fremme levekår ved å gjøre det tryggere å sykle på strekningen.

Regional plan for mobilitet

Regional plan for mobilitet har et overordnet mål om å gjøre reisen enkel, trygg og grønn. Å prioritere barn og unge og ta vare på det vi har er førende prinsipper i planen. Å legge til rette for en sammenhengende tryggere sykkelløsning mellom Lillesand og Grimstad med enklere løsninger, treffer godt på det overordnede målet om å gjøre reisen både tryggere og grønnere. Å tilrettelegge for enkle løsninger innenfor dagens vegnett, ivaretar prinsippet om å ta vare på det vi har.

Løsningene som foreslås er enkle løsninger som gjør det tryggere og bedre å være syklist, men vil ikke være tilstrekkelige for at barn og unge skal kunne sykle trygt på strekningen.

De foreslåtte løsningene treffer særlig på følgende steg i Regional plan for mobilitet:

- Steg 7: Jobbe for godt nok prinsippet
- Steg 15: Satse på sykkel og legge til rette for mikromobilitet

Økonomiske konsekvenser

De mindre tiltakene som foreslås vil kunne gjennomføres innenfor midler avsatt i handlingsprogram for fylkesveg 2022-2025. Etablering av gang- og sykkelveg på delstrekning 3, fra Homborsundsveien til Krømpe, har ikke finansiering og må eventuelt spilles inn til neste handlingsprogram for Regional plan for mobilitet og vurderes opp mot øvrige tiltak på fylkesvegnettet.

Konklusjon

Det er krevende å etablere et godt og trygt tilbud for syklister på fv. 420 mellom Kaldvell og Krømpe. Strekningen er flere steder begrenset av fjellskjæringer på den ene siden og sjø på den andre, og preges av uoversiktlige kurver og varierende bredde. Enkle tiltak som vegetasjonsrydding, eventuell fjerning av utstikkende fjell, skilting og reduksjon av fartsgrense vil kunne forbedre forholdene for syklister. Disse tiltakene kan gjennomføres innenfor eksisterende budsjettamme og krever begrenset planlegging og forarbeid.

Etablering av gang- og sykkelveg på den vestlige delen av strekningen vil imidlertid kreve både omfattende planlegging og betydelige økonomiske ressurser, og må eventuelt vurderes i forbindelse med neste rullering av handlingsprogram til Regional plan for mobilitet.

Kristiansand, 11.05.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør

18/26 Støyskjerming langs fv.3962 Kleplandsveien i Kristiansand kommune

Arkivsak-dok. 20/22148-13
Saksbehandler Lasse Moen Sørensen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026	18/26

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak:

I tråd med fylkeskommunens praksis tillates det ikke private utbyggere av planområdet Kleplandsveien – Fredheim å etablere støyskjerm på eksisterende betongfender langs fv. 439.

Alternativt forslag:

Det etableres dialog med Kristiansand kommune, med formål om å avtale overføring av fv. 3962 Kleplandsveien til kommunal veg.

Vedlegg

Sammendrag

Private utbyggere ønsker å etablere støyskjerm langs fv. 439. Løsningen er ikke i tråd med fylkeskommunens retningslinjer.

Fv. 3962 Kleplandsveien kan vurderes overført til kommunen, for å gjøre det enklere å tilrettelegge alternative løsninger for støyskjerming av området.

Saksopplysninger

Støyskjerming er et viktig tiltak som berører mange arealer langs vegnettet.

Når en tar stilling til hvordan dette behandles, må det skilles mellom:

1. Støyskjerming som fylkeskommunen er pålagt gjennom lovverket
2. Støyskjerming som utbyggere og eiere av arealer i nærheten av fylkesveg velger å etablere, eller som disse har krav om for å få tillatelse til å bygge ut eller utvikle sine arealer.

Tiltak etter punkt 1 er fylkeskommunens ansvar.

Dersom det bygges ny veg, eller gjøres større tiltak på eksisterende veg, har fylkeskommunen som vegeier krav om å etablere støyskjerming mot nærliggende bebyggelse dersom denne får økt støyeksponering over et visst nivå.

Det gjennomføres støyberegninger som kartlegger omfanget av kravet til skjerming.

Tiltak for å redusere støy, er i hovedsak støyskjermer langs vegnettet.

I noen få tilfeller gjøres det tiltak på enkelte hus, så som etterisolering eller skifte av vinduer, dersom støyskjerm ikke er hensiktsmessig.

Der det monteres støyskjermer som fylkeskommunen er ansvarlig for, har også fylkeskommunen krav om å vedlikeholde disse. Av den grunn er det hensiktsmessig å montere slike anlegg på egen eiendom, og benytte eksisterende infrastruktur som vi allerede eier og har ansvaret for. Dette er ikke nødvendigvis den rimeligste løsningen å holde ved like, men det gjør at vi unngår å måtte kjøpe / ekspropriere ytterligere eiendom, noe som i mange tilfeller ville medført behov for kostbar regulering.

Samtidig kan vi planlegge og gjennomføre vedlikehold av støyskjermene i følge med annen vedlikeholdsaktivitet på fylkesvegnettet.

Tiltak etter punkt 2 er utbyggers / eiers ansvar.

Når det etableres eller videreutvikles eiendom i nærheten av veg, vil disse eiendommene ofte komme innenfor støysoner fra vegen. I slike tilfeller er det utbygger som må sørge for at eiendommen blir tilstrekkelig isolert eller skjermet, slik at det er lov til å bruke bygget til eksempelvis næring eller bolig.

I slike tilfeller er det utbygger / fremtidig eier som er ansvarlig for oppsetting og vedlikehold av støyskjermen.

Vanlig praksis både langs riks- og fylkesveg er da at utbygger etablerer nødvendig støyskjerm på eget areal. Dette faller naturlig inn som en del av eierskapet til den

aktuelle eiendommen, som da skjermes innenfor egne grenser. Løsningen gjør det samtidig enkelt for eier å planlegge og gjennomføre vedlikehold, ettersom skjermen står på vedkommendes eiendom.

Dersom støyskjerming ikke lar seg oppføre på den aktuelle eiendommen vil det i utgangspunktet ikke kunne etableres næring eller bolig der før krav til nødvendig støyskjerming er innfridd. De færreste private grunneiere vil akseptere at naboen bygger infrastruktur som øker verdien på nabolomma, på deres eiendom. En mulighet vil da være at aktuell tiltakshaver kjøper nødvendig del av naboeiendommen dersom eier ønsker dette, og slik gjør bygging av støyskjerm mulig.

Dersom det offentlige er den berørte naboen, har saken flere sider. Hovedprinsippet om likebehandling av ulike aktører er alltid sentralt i slike vurderinger. Dersom en tillater noe for en aktør, bør man som hovedregel kunne tillate det samme for andre.

Vurderinger

Som vegeier har fylkeskommunen svært mange naboer, og vi stilles overfor en rekke utfordringer knyttet til ulike naboskap. Å tillate at private gjør tiltak på infrastruktur på fylkesveg for å øke verdien på egen eiendom, vil da åpne for et stort spekter av løsninger og krav om tilrettelegging på eller langs våre veger. Dette er tilrettelegging som fylkeskommunen som vegeier ofte ikke vil være tjent med, og som i mange tilfeller vil påføre oss merkostnader.

Eksempelet knyttet til støyskjerming av planområde Kleplandsveien – Fredheim langs fv. 439 i Søgne, viser dette tydelig. Her er det en privat utbyggingsaktør, som ønsker optimal utnyttelse av egen tomt, ved å plassere pålagt støyskjerming på fylkeskommunens infrastruktur, fremfor på eget areal.

Skjerming nærmest støykilden er den mest effektive løsningen for å redusere støy, noe også statsforvalteren påpeker i sin uttalelse. Ønsket er også forståelig sett fra utbyggers ståsted. Ved å plassere støyskjermen på fylkesvegen, vil det bli plass til et større bygg på utbyggers eiendom, slik at denne kan tjene mer på å utvikle eiendommen.

For fylkeskommunen er saken omvendt. Vi eier en veg hvor det er etablert betongfender som autovern. Betongfenderen har som oppgave å sikre trafikken, både på fv. 439 og på fv. 3962 Kleplandsveien, som går parallelt. Dersom det ikke hadde vært behov for betongfenderen, ville vi kunne driftet vegen enklere enn i dag, særlig vinterstid. Betongfenderen er imidlertid ikke høyere enn at mye snø kastes over fenderen. Dermed bli det sjelden behov for manuell fjerning av snø vinterstid.

Dersom det monteres en privat eid støyskjerm oppå betongfenderen, vil dette gi fylkeskommunen betydelige driftsulemper vinterstid. Skjermen vil bli inntil 2 meter høy, og effektivt sørge for at all snø blir liggende på veg og vegkant. Ved tilfeller av tungt snøfall, kan det bli behov for å kjøre bort snø. Slik rydding er svært kostbart, og vil i tillegg redusere fremkommeligheten betydelig mens ryddingen pågår.

Betongfenderen er i utgangspunktet ikke montert med tanke på innfesting av tunge konstruksjoner på toppen av denne. Vindpress både fra vær og kjøretøy vil derfor kunne bidra til at den ødelegges raskere enn hva som er tilfellet i dag.

Dertil kommer utfordringen med vedlikehold av støyskjermen. Ettersom skjermen ikke eies av fylkeskommunen, er det krevende å koordinere vedlikehold med annet arbeid på fv. 439. Dette er en firefeltsveg med fartsgrense 80 km/t, og det er strenge krav til arbeidsvarsling og sikring av arbeiderne for å kunne drive vedlikehold. Det vil dermed være store begrensninger til hvordan vedlikeholdet kan gjennomføres. Fylkeskommunen vil ved en slik løsning påta seg en risiko knyttet til i hvor stor grad en kan pålegge fremtidige eiere denne vedlikeholdsoppgaven.

Fylkeskommunen har allerede en støyskjerm litt lengre øst på fv. 439. Denne er brukt som grunnlag for å vise kostnader for eierskapet til slike skjerm. Vedlikehold/maling av støyskjerm koster om lag 300 kroner per m². Trafikkavvikling og trafikkdirigenter koster 20.000 kroner per skift. Bortkjøring av snø ved store snømengder koster 5.000 kroner per brøyterunde. I tillegg brukes det om lag 30.000 kroner på vedlikehold og utbedring av skader etter en normalvinter. Eksempelet viser at montering av støyskjerm på fylkesveg har betydelige kostnader, uavhengig av om denne i en periode kan kreves dekket av utbygger, eller om fylkeskommunen selv må håndtere kostnaden i sin helhet.

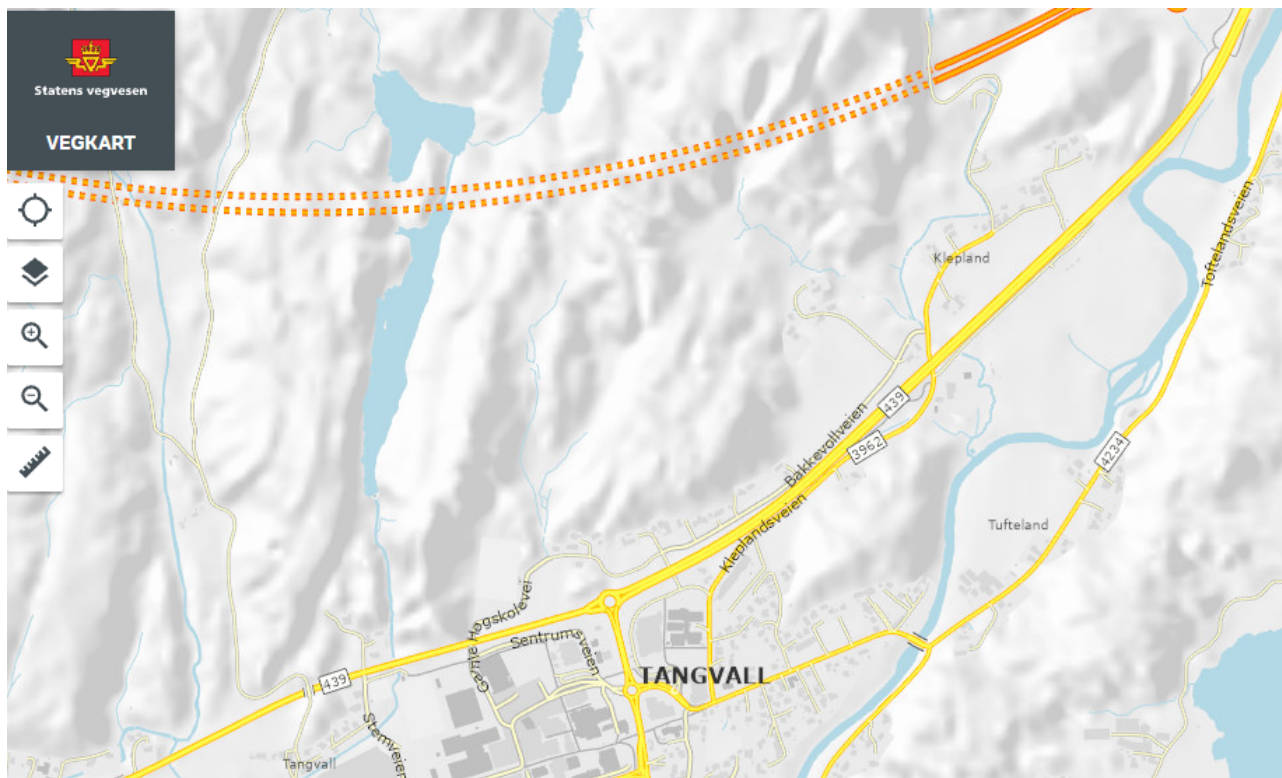
I tillegg kommer risikoen knyttet til skader på støyskjermen. Skal fylkeskommunen ta kostnaden for å utbedre den dersom den får skader som følge av snøbrøyting eller annen drift, dersom vi tillater andre å bruke vår infrastruktur til dette formålet? Hvem har ansvaret dersom støyskjermen som følge av dårlig vedlikehold, eller av andre årsaker faller ned, og i verste fall bidrar til en ulykke på fv. 439? Dette er bare eksempler på utfordringer som kan oppstå. Risikoen unngår vi ved å ha en konsekvent holdning til at det ikke tillates etablert slike installasjoner på vår infrastruktur.

Når fylkeskommunen har eierskap til alle installasjoner på og langs vegen, gir det forutsigbarhet for drift og vedlikehold.

Fylkeskommunens økonomiske rammer er som kjent begrenset, og dersom det åpnes opp for at private kan etablere støyskjerm og andre installasjoner på vår infrastruktur, vil dette bety en mer kostbar og komplisert drift av fylkesvegnettet.

På bakgrunn av dette er det over lang tid etablert en praksis der det ikke tillates private tiltak på fylkeskommunal grunn. Fylkeskommunedirektøren mener dette er et viktig prinsipp som bør stå fast i alle tilsvarende saker.

Fylkeskommunen har tre parallelle veger i det aktuelle området, både fv. 439 (tidligere E39), fv. 3962 Kleplandsveien og fv. 4234 Toftelandsveien.



Vegkart for området. Skjerm bilde hentet fra vegkart.atlas.vegvesen.no

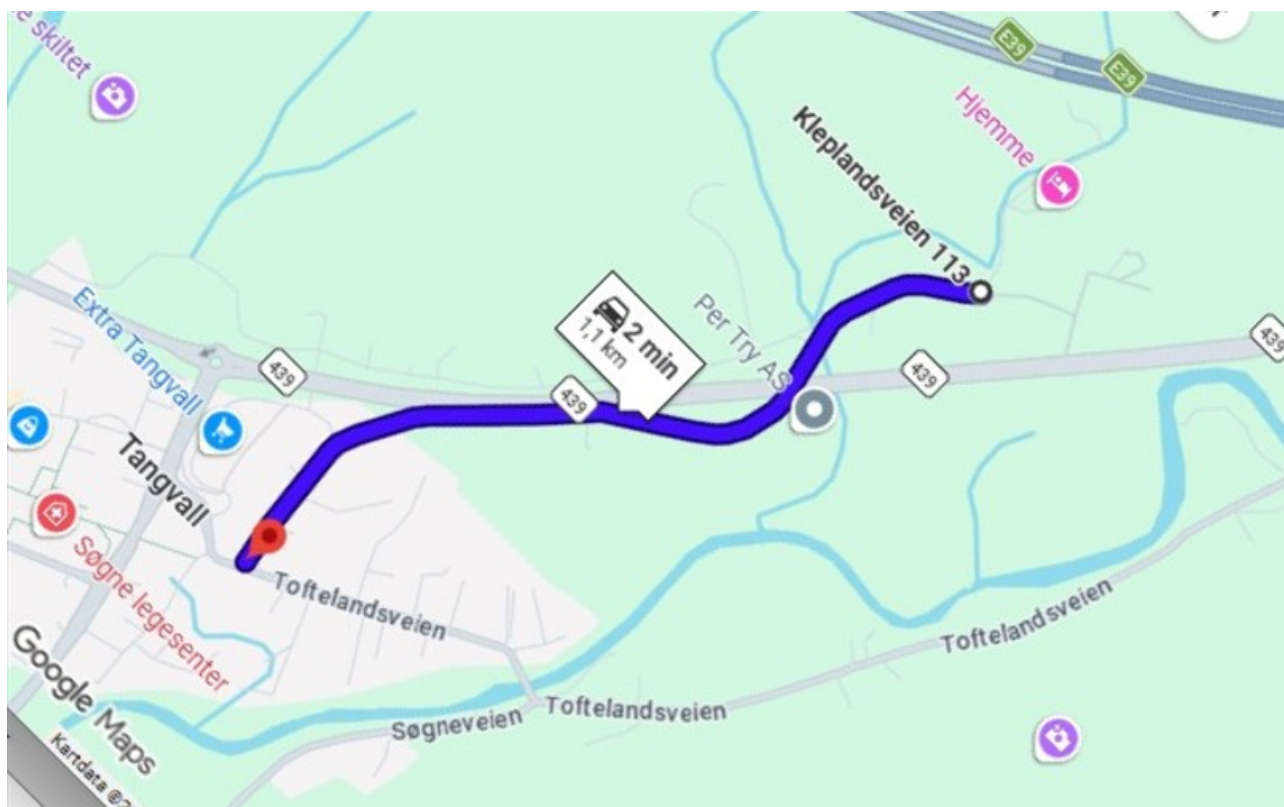
Et alternativ kan derfor være å gå i dialog med Kristiansand kommune om overtakelse av fv. 3962 Kleplandsveien. Vegen er en blindveg, som kun har funksjon som lokalveg, ved å gi adkomst til boliger, samt nærings- og landbruksarealer. Kommunen har signalisert at de ønsker en bymessig utvikling av området rundt Tangvall. Overtakelse av Kleplandsveien vil være et godt grep for å muliggjøre dette. Kommunen vil da stå fritt til å utvikle veg, veggrunn og omgivelser innenfor sitt eierskap.



Skjerm bilde av [parti av Kleplandsveien](#) hentet fra [google.com](#)

Dersom kommunen overtar Kleplandsveien vil eiendomsgrensen mot fv. 439 bli liggende i det gresskledde området til høyre i bildet over. Kommunen vil da kunne tillate etablering av støyskjerm på den kommunale delen av dette arealet, som er illustrert med skravering.

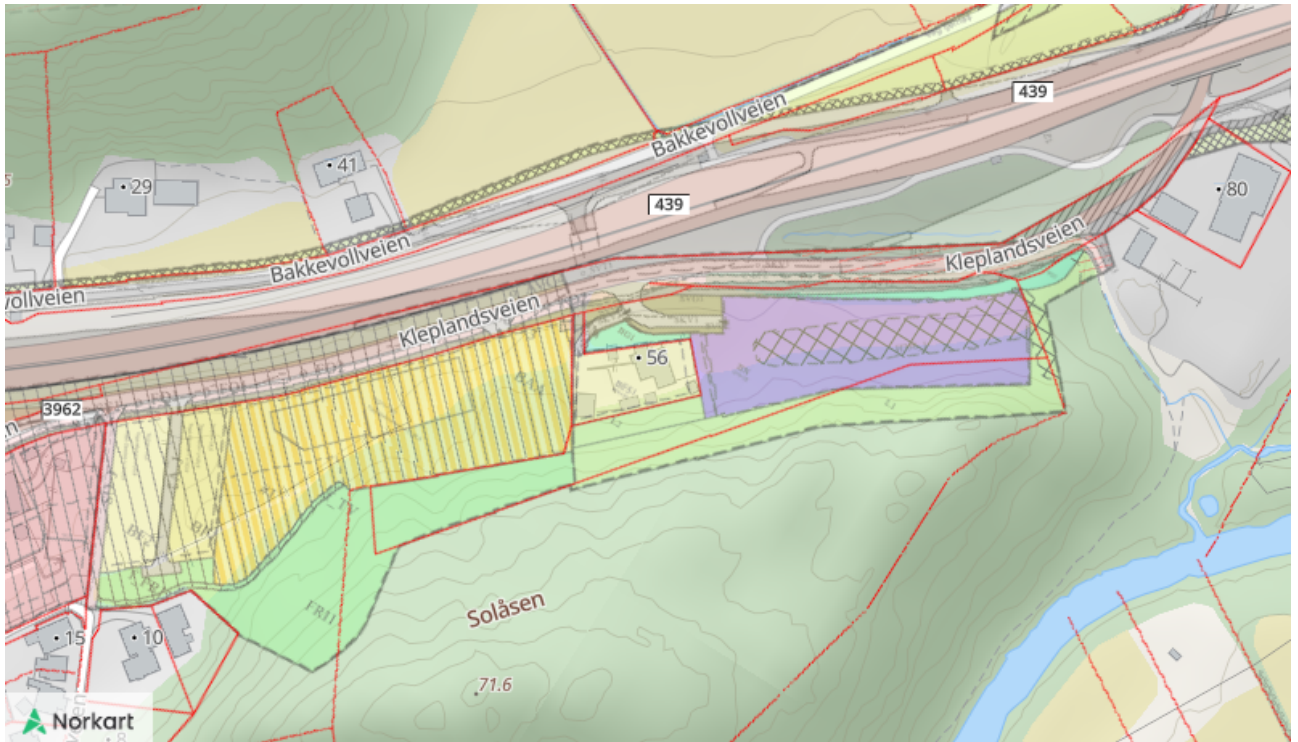
En slik støyskjerm kan vedlikeholdes og følges opp etter kommunens ønskede standard. Kommunen vil også kunne tilpasse byggegrenser og annen regulering, slik at området kan tilrettelegges mest mulig slik kommunen ønsker.



Utstrekning av fv. 3962. Skjerm bilde hentet fra google.com

Den fylkeskommunale delen av Kleplandsveien er totalt ca. 1,1 km lang, med normal fylkesvegstandard. Kommunen er informert om muligheten for å overta vegen.

På strekningen før Kleplandsveien krysser fv. 439 er det vedtatt to nyere reguleringsplaner som tilrettelegger for utbygging av både boliger og næring. ([Kleplandsveien – Fredheim](#), PlanID 4204_1604, og [Kleplandsveien 473/33 mfl.](#), PlanID 4204_1540). Hvis kommunen overtar Kleplandsveien vil de selv ha full kontroll på premissene for utvikling av disse arealene.



Reguleringsplaner for området. Skjerm bilde fra kommunekart.no

Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033

Hovedmål for planen er «sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn». Videre skal vi ta vare på det vi har, med andre ord forvalte fylkeskommunes begrensede midler best mulig, for å redusere forfallet på vegnettet. Fylkeskommunens etablerte praksis om at private ikke får etablere tiltak som støyskjermer på vår infrastruktur, bidrar til forutsigbar drift og vedlikehold, som gir best mulig forvaltning av vegkapitalen innenfor tilgjengelig budsjett.

Alternativet med å overføre fv. 3962 Kleplandsveien til kommunen leverer samtidig på steg 23: samarbeide for å nå målene, ved å finne lokale løsninger som bidrar til prosjektgjennomføring og til å etablere samarbeid mellom offentlige vegeiere.

Regionplan Agder 2030

Å ta vare på det vi har er et viktig premiss også i denne planen. God forvaltning av infrastrukturen innebærer å se det store bildet for å kunne ta gode valg. Dette bidrar både til bærekraft både innen økonomi og klima.

Økonomiske konsekvenser

Avslag for bygging av støyskjerm på eksisterende på eksisterende betongfender vil ikke ha økonomisk konsekvens for fylkeskommunen.

En eventuell tillatelse til bygging vil bety økte utgifter til drift og vedlikehold av fv. 439.

Overføring av fv. 3962 Kleplandsveien til kommunal veg vil medføre redusert driftskostnad, men også redusert statlig tilskudd til drift av fylkesveg.

Konklusjon

Det anbefales å ikke åpne opp for at privat utbygger får etablere støyskjerm på eksisterende betongfender langs fv. 439 ved Kleplandsveien. Som et alternativ for å imøtekomme ønsket om mer fleksibel utnyttelse av arealene i området, kan det vurderes å overføre fv. 3962 Kleplandsveien til kommunen.

Kristiansand, 11.05.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør

19/26 Høring - Utredning om beboerbevis på ferje

Arkivsak-dok. 26/40632-3
Saksbehandler Jostein Akselsen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026	19/26

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak
Agder fylkeskommune støtter anbefalingene i høringsnotatet.

Vedlegg
Høring - Utredning om beboerbevis på ferje. Brev fra SVV
Utredning om beboerbevis for ferje. Høringsnotat

Sammendrag

Utredningen redegjør for bakgrunnen for behovet for beboerbevis, historiske ordninger, juridiske rammer og dagens praksis. Videre vurderes ulike tiltak, herunder fortrinnsrett og takstdifferensiering, med sikte på å sikre lokalbefolkningen bedre tilgang til ferjer. Utredningen drøfter også praktiske og juridiske forhold knyttet til slike ordninger, og gir anbefalinger for videre håndtering.

Saksopplysninger

Dagens forskrift om transport med ferje gjelder for riksveiferjesamband, samt for fylkesveiferjesamband og kommunale ferjesamband når vedtak om dette er truffet av kompetent myndighet. I forskriftens § 3, 1. ledd fastsettes hovedprinsippet om at «Kjøretøy tas med i den rekkefølge disse ankommer ferjekai/oppstillingsplass, ...». Enkelte grupper som for eksempel utrykningskjøretøy, gis fortrinnsrett.

Statens vegvesen (SVV) har sendt på høring utredning om beboerbevis på ferje. Utgangspunktet for utredningen er Stortingets vedtak om at regjeringen skal utrede og sende på høring en ordning med beboerbevis som skal sikre lokalbefolkningen bedre tilgang til ferjer.

Statens vegvesen anbefaler at eventuelle nasjonale føringer i størst mulig grad legger til rette for enkle og driftssikre løsninger. Takstdifferensiering vurderes som et hovedvirkemiddel, mens fortrinnsrett bør beholdes særskilte samband fastsatt av lokal myndighet (Statens vegvesen, fylkeskommune og kommune), slik at løsningene kan tilpasses lokale behov og forhold.

Forutsatt at det skal iverksettes tiltak for lokalbefolkningen gir utredningen en betinget anbefaling om takstdifferensiering basert på reisefrekvens. Statens vegvesen anbefaler imidlertid ikke at en ordning med beboerbevis innføres generelt på alle riks- og fylkesveiferjesamband.

For å innføre beboerbevis for lokale må det etableres tydelige og praktiske ordninger. Det må avklares hvem som kvalifiserer for ordningen, og en eventuell søknadsprosess må håndteres av en ansvarlig part, inkludert kontroll av bosted. Godkjente beboere må enten få en form for personlig dokumentasjon som alltid må medbringes, eller verifikasjon om at kjøretøyet er på en liste over godkjente kjøretøy. Videre må det etablere et kriteriesett for hva beviset gir rett til og hvordan ordningen skal praktiseres. Her vil det være ulikheter avhengig av om beboerbeviset gir fortrinnsrett eller rett til lavere takst.

Geografisk inndeling

For beboere på øyer uten annen veiforbindelse til fastlandet vurderes det som relativt

rett frem å fastsette et geografisk ytterpunkt. Dersom beboere på «landsiden» av et ferjesamband gis rett til beboerbevis, må det gjøres et arbeid med å definere hvilket geografisk område som er aktuelt.

Forhold ved ferjesambandene og demografien rundt

Med unntak av kollektivfelt i enkelte byer finnes det få unntak der trafikantgrupper gis fortrinn fremfor andre på riks- og fylkesveinettet. SVV mener at dette også bør være hovedregelen for ferjedriften.

Å gi lokalbefolkningen fordeler bryter med prinsippet om lik tilgjengelighet til veisystemet, men kan forsvares dersom saklig behov tilsier det. Fastboende på øyer har ofte vesentlig større transportbehov og færre alternativer enn sporadiske reisende. Ferjen kan være eneste vei til jobb, skole eller sykehus. Turister og fritidsreisende kan i større grad tilpasse reisetidspunkt eller vente på neste avgang. Derfor argumenteres det for at ulik behandling – i form av lokal fortrinnsrett eller lavere takst– kan være rimelig ut fra et behovsprinsipp.

Fortrinnsrett for person eller kjøretøy

Ved etablering av ordninger for fortrinnsrett eller takstdifferensiering på ferje må de reisende kunne identifiseres på en pålitelig måte. To hovedmetoder kan være aktuelle:

Bruk av personopplysninger eller bruk av kjøretøyinformasjon (kjennemerke, AutoPASSbrikke, oblat mv.). Begge har klare fordeler og begrensninger.

Personbasert identifikasjon

Dette gir svært presis verifisering av enkeltpersoner. For ordninger rettet mot bestemte grupper – som fastboende, pendlere eller helsepersonell – sikrer denne tilnærmingen at fordelene følger personen, uavhengig av hvilket kjøretøy som brukes. Dette gir høy fleksibilitet for brukere som bytter kjøretøy eller ikke disponerer bil selv. Ulempen er at behandling av personopplysninger stiller strenge krav til personvern, rettslig grunnlag og administrasjon.

Kjøretøybasert identifikasjon

Kontroll via kjennemerke kan i stor grad automatiseres, enten ved innlasting eller i etterkant av reisen. Dette gir rask og lite inngripende verifisering, men det bør utvikles et system som kan håndtere dette, som eksempelvis en videreutvikling av AutoPASS for ferje. Behovet for manuell kontroll reduseres, noe som bidrar til mer effektiv lastning og drift, særlig på trafikkerte samband.

Metoden har likevel svakheter. Når fordelene knyttes til kjøretøy fremfor person, blir ordningen mindre fleksibel for brukere som benytter flere kjøretøy. Dersom ordningen

egentlig er personrettet, kan dessuten personer uten rett til fordelene benytte et kjøretøy som er registrert i ordningen, noe som reduserer treffsikkerheten.

Praktiske forhold

Før en eventuell utvidelse av gruppen med fortrinnsrett må beboere kunne skilles fra andre trafikanter på ferjeleiet, samt at utforming, oppmerking og skilting av ferjeleiet bør være lett å forholde seg til for å unngå misforståelser, særlig for sjeldne brukere som turister.

Før ordningen med fortrinnsrett utvides kan det derfor bli behov for tiltak på land. Slike tiltak kan være utvidet kapasitet i oppstillingsfeltet, justering av kjøremønsteret og endret skiltplan.

Takstdifferensiering

Ved takstdifferensiering utgår behovet for å kunne identifisere og sortere trafikken før ferjereisen finner sted, slik at selve lastingen av ferjen kan gjøres som i dag. Dette forenkler innføringen da behovet for tiltak på landsiden utgår.

På de aller fleste ferjesamband er etterspørselen høyest om sommeren, som også er tiden hvor lokale brukere kan ventes å ha størst utfordringer med kapasitet. Sommertakst kan redusere ulempen for lokalbefolkningen, men vil trolig møte motstand. Avbøtende tiltak bør derfor vurderes. Dette kan eksempelvis være ved at det innføres takstdifferensiering om sommeren basert på historisk reisevolum.

SVV sin anbefaling

Bruk av fortrinnsrett og takstdifferensiering er krevende. På bakgrunn av dette vurderer SVV at ansvaret fortsatt bør ligge der det gjør i dag – hos staten for riksvei, fylkeskommunene for fylkesvei og kommunene for kommunale ferjesamband.

Dersom lokalbefolkningen skal få bedre tilgang til ferjer anbefaler Statens vegvesen at kjøretøy benyttes som identifikator for takstdifferensiering og eventuelle rettigheter, fremfor personbasert identifisering.

Ved behov for fortrinnsrett bør dette baseres på en søknadsbasert prosess i forkant, der godkjenning gir rett til fortrinn. Det anbefales at innføring og omfang av slike ordninger besluttet av lokal myndighet (Statens vegvesen, fylkeskommune og kommune), slik at løsningene tilpasses de lokale behovene og forholdene.

Videre vurderes takstdifferensiering basert på kjøretøyets reisefrekvens som en bedre løsning enn en generell ordning med fortrinnsrett. Takstdifferensiering gir økt fleksibilitet og effektivitet, og kan redusere presset på kapasiteten.

Vurderinger

Fylkeskommunedirektøren støtter høringsdokumentets konklusjon om at takstdifferensiering basert på kjøretøyets reisefrekvens som en bedre løsning enn en generell ordning med fortrinnsrett.

Regionplan Agder 2030 og regional plan for mobilitet 2023-2033

Hovedmålet under mobilitet i Regionplan Agder 2030 er hentet fra Regional plan for mobilitet 2023-2033. Mobilitetsplanen inneholder flere delmål som utdyper hovedmålet: Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn. I Mobilitetsplanen er steg 07 «Jobbe etter godt nok-prinsippet». En takstdifferensiering basert på kjøretøyets reisefrekvens vurderes som en beste løsningen for å gi beboerne bedre tilgjengelighet uten at kostnadene for fylkeskommunen blir for store.

Barn og unge berøres ikke særskilt av forslagene i denne utredningen som er på høring.

Økonomiske konsekvenser

Dersom utredningens anbefalinger innarbeides i forskriften så vil det ikke påvirke fylkeskommunens økonomi i noen særlig grad. Alternativet med beboerbevis basert personbasert identifikasjon vil gi økte kostnader.

Konklusjon

Fylkeskommunedirektørens støtte til anbefalingene i høringsdokumentet forutsetter at vedtaksmyndighetene for fylkesvegferjer legges til fylkeskommunen.

Kristiansand, 04.05.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør

Orienteringssaker

17/26 Referat fra møte i Jernbaneplattform Agder 19. mars 2026

Arkivsak-dok.	21/21334-37
Saksbehandler	Elisabeth H Mathisen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026	17/26

Følgende tas til orientering:

Referatene fra møtene i Jernbaneplattform Agder legges frem for hovedutvalget for samferdsel og mobilitet i tråd med vedtaket i sak 25/25.

Møtet 19. mars 2026 var det første av to planlagte møter i 2026.

I møtet var det særlig godstransport som var tema for presentasjoner og innlegg, og i tillegg deltok pendlere på Sørlandsbanen for å gi innsikt i hvordan utfordringene på Sørlandsbanen påvirker hverdagen.

Referatene legges frem som orienteringssaker fordi mandatet til Jernbaneplattform Agder beskriver at medlemmene i Jernbaneplattform Agder, som er valgt av Agder fylkeskommune, skal ivareta at viktige diskusjoner og innspill fra Jernbaneplattform Agder videreformidles i de politiske arenaene i Agder fylkeskommune.

Vedlegg

Sigbjørn Lie CargoNet - 2026.03.19 Presentasjon JernbPlattformAgder
Sunniva Rognmo Thakre - Togpendlernes presentasjon 19. mars 2026
Agder fylkeskommune - Grønn Jyllandskorridor Jernbaneplattform mars 2026
Bane NOR - Jernbaneplattform Agder 19032026
Jernbanedirektoratet 2026_Jernbaneplattform Agder-
Referat fra Jernbaneplattform Agder 19. mars 2026

18/26 Takstvedtak for prisjustering av takstene i Samferdselspakke for kristiansandsregionen fase 3

Arkivsak-dok. 21/12115-35
Saksbehandler Steinar Sørheim

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026	18/26

Følgende tas til orientering:

Statens vegvesen har gjort vedtak om å prisjustere takstene i Samferdselspakke for kristiansandsregionen fase 3.

Innkrevingsretten for Samferdselspakke for kristiansandsregionen fase 3 ble gitt i prop. 88. S (2022-2023) der det står «*at gjennomsnittstaksten justeres i samsvar med Statistisk sentral byrås konsumprisindeks*».

Det er Ferde AS som søker om prisjustering av gjennomsnittstakster i bompengeprosjekter. For bypakker må de imidlertid foreligge en lokalpolitisk tilslutning først, før nytt takstvedtak kan fattes av Vegdirektoratet jf. veileder fra VD om regelverk for forvaltning av bompengeprojektet punkt 6.3.3. Lokalpolitisk tilslutning kan gis i form av en fullmakt som gjelder for hele innkrevingsperioden.

Ferde AS er gitt fullmakt fra Kristiansand kommune (formannskapet i sak 18/2026) og Agder fylkeskommune (fylkesutvalget i sak 27/2026) til å kunne søke om å prisjustere grunntakstene.

Formannskapet/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*».

Ferde AS søkte Vegdirektoratet 28. april 2026.

Vedlagt følger takstvedtak datert 4. mai 2026 fra Vegdirektoratet.

Fylkeskommunedirektøren ber om at saken tas til orientering.

Kristiansand, 7 mai 2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør

Vedlegg

Takstvedtak for prisjustering av takstene i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 - 2026.PDF

19/26 Tilskudd til rv. 9. Avslutning av prosjekt «Gul stripe til Hovden»

Arkivsak-dok.	26/41013-3
Saksbehandler	Lasse Moen Sørensen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026	19/26

Følgende tas til orientering:

Prosjekt «Gul stripe til Hovden» er på det nærmeste ferdigstilt, og det må legges en plan for bruk av gjenværende midler som er avsatt til prosjektet.

Prosjektet ble startet av Aust-Agder fylkeskommune i 2010, med sikte på å utløse statlige midler til utbedring av rv. 9. Dette har lyktes, og store deler av rv. 9 er nå utbedret, med unntak av strekningen ved Frøysnes, som forventes å stå ferdig i 2028.

Det gjenstår nå 106 mill. kroner i konsesjonskraftmidler som fylkeskommunen har satt av til prosjekt «gul stripe til Hovden».

- 20 mill. kroner vil bli utbetalt som tilskudd til bygging av parsellen på Frøysnes.
- 67 mill. kroner er disponert til bygging av ny fv. 3804 Ose bru.

Når Ose bru er bygget, og sluttoppgjøret er ferdig, vil resterende midler fra «gul stripe til Hovden» bli overført til utbedring av fv. 42 vest for rv. 9, i tråd med fylkestingets vedtak i sak 50/22.

En mer utfyllende historikk for prosjektet er sammenfattet i vedlegget til saken.

Vedlegg

Tilskudd til rv. 9. Avslutning av prosjekt "Gul stripe til Hovden"

Eventuelt