



Møteinnkalling

Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet

Dato: 15.09.2026
Tid: 10:00
Sted: Fylkeshuset møterom Eikesalen

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 - 10:15 Fartsgrenser på innfartsveger til Sam Eyde videregående skole ved Dag Øystein Løyning og Lasse Moen Sørensen
- Kl. 10:15 - 10:25 Orientering om status på leirras fv.405 Vennesla ved Vigeland hovedgård ved Inger Ann Fidjestøl
- Kl. 10:25 - 10:35 Rehabilitering av brukonstruksjon på fv. 43 Jentefjellene
ved Jack Sylte
- Kl. 10:35 - 10:55 Status på utbyggingsprosjekt
- Kl. 10:55 - 11:05 Nytt anbud i Kristiansand – status fra AKT
- Kl. 11:05 - 11:15 Informasjon om oppsigelse av taxiavtale
- Kl. 11:15 - 12:00 Behandling av saker
- Kl. 12:00-12:45 Lunsj
- Kl. 12:45- Behandling av saker fortsetter

Saksliste	Side
-----------	------

Godkjenning av innkalling og saksliste

Godkjenning av protokoll

Saker til behandling

20/26	Handlingsprogram 2027-2030 til Regionplan Lister 2030 - endelig behandling etter høring	4
21/26	Omklassifisering av fv. 415 Storbrua - SørDAL	9
22/26	Disponering av økt rammetilskudd fra staten	12
23/26	Innspill revisjon av forskrift om konsesjon for landingsplasser	15
24/26	Revidert kostnadsanslag for fv. 3908 fortau Skudeviga - Kilura	20

Orienteringssaker

20/26	Høringssvar - Forslag om endring av forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport	27
21/26	Overgang til én felles TT-ordning - status, tilbakemeldinger og foreløpig evaluering	28
22/26	Årsrapporter forebyggende trafikksikkerhet	31
23/26	Det digitale Agder, DDA. Bruk av tilskuddsmidler i 2027.	32
24/26	Innspill til rapport om Nasjonalt reisekort	32

Eventuelt

Kristiansand, den 04.09.2026

Steinar Bergstøl Andersen
Leder i utvalg

Godkjenning av innkalling og saksliste

Godkjenning av protokoll

20/26 Handlingsprogram 2027-2030 til Regionplan Lister 2030 - endelig behandling etter høring

Arkivsak-dok.	25/13303-91
Saksbehandler	Manuel Birnbrich

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkeseldrerådet	07.09.2026	13/26
2 Ungdommens fylkesutvalg 2026	08.09.2026	20/26
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse i Agder	09.09.2026	13/26
4 Råd for likestilling, inkludering og mangfold i Agder	10.09.2026	14/26
5 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	15.09.2026	20/26
6 Hovedutvalg for utdanning og folkehelse	16.09.2026	20/26
7 Hovedutvalg for næring, kultur og miljø	17.09.2026	26/26
8 Fylkesutvalget	06.10.2026	
9 Fylkestinget	20.10.2026	

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

Fylkestinget vedtar handlingsprogrammet 2027-2030 til Regionplan Lister 2030, med endringene som er innarbeidet etter høringen.

Vedlegg

V1_Handlingsprogram 2027-2030_Regionplan Lister 2030_forslag til politisk behandling etter høring
V2_Sammendrag og vurdering av høringsuttalelser handlingsprogram Regionplan Lister 2030
V3_Alle høringsuttalelser_original

Sammendrag

Fylkeskommunedirektøren legger fram forslag til handlingsprogram 2027-2030 til Regionplan Lister 2030 til endelig politisk behandling, og anbefaler at fylkestinget vedtar handlingsprogrammet med endringene som er innarbeidet etter høringen.

Handlingsprogrammet har vært på høring i vår. Høringsuttalelsene ble gått gjennom og vurdert opp mot premissene som fylkesutvalget vedtok før høringen. Det endelige forslaget til handlingsprogrammet inneholder 45 tiltak. I forhold til høringsutkastet er fire nye tiltak tatt inn, mens fire andre tiltak er tatt ut. Flere andre tiltak er skrevet om og presisert.

Saksopplysninger

Fylkestinget vedtok i mai 2025 å rullere handlingsprogrammet til Regionplan Lister 2030 fra 2021. Etter en medvirkningsfase høsten 2025, der det ble lagt spesiell vekt på medvirkning av de kommunale ungdomsrådene i Lister, ble forslaget til det nye handlingsprogrammet for perioden 2027-2030 utarbeidet. Forslaget ble behandlet i fylkesutvalget 10. februar (FU-sak 7/26) og sendt på høring med frist 31. mai.

Det kom inn 17 høringsuttalelser, herunder fra alle seks kommuner i Lister, fra statlige aktører og to skoler. I tillegg ble det gjennomført en workshop med styret i Lister Næringsforening i høringsperioden. Administrasjonen utarbeidet et notat med innspillene fra denne workshopen. Etter avtale med styret ble dette notatet tatt inn som /næringsforeningens høringsuttalelse, og innspillene ble vurdert på lik linje med øvrige høringsuttalelser som ble sendt inn skriftlig.

Høringsinnspillene viser bred støtte til innretningen og premissene for det nye handlingsprogrammet. Samtidig etterlyste flere tydeligere prioriteringer, enda mer konkrete tiltak og klarere beskrivelser av ansvar, finansiering og samarbeid.

Flertallet av innspillene var knyttet til temaene verdiskaping og bærekraft, transport, utdanning og kompetanse, og til samfunnssikkerhet og beredskap. En oppsummering av de konkrete innspillene, inkludert fylkeskommunedirektørens vurdering av dem og endringsforslag til handlingsprogrammet, finnes i vedlegg 2 til saken. I vedlegg 3 er originalversjonene av høringsuttalelsene slått sammen til én fil.

Vurderinger

Fylkeskommunedirektøren har i sin vurdering av høringsuttalelsene lagt til grunn følgende premisser, som fylkesutvalget har sluttet seg til i sak 7/26:

- Reduksjon av antall tiltak i forhold til forrige handlingsprogram.
- Tiltakene skal være realistiske å gjennomføre innen tidshorisonten for planen, det vil si innen 2030.
- Prioritere tiltak som forventes å gi mest effekt for å nå målene i planen.
- Prioritere tiltak som forventes å ha verdi for hele listerregionen.
- Forbedre formuleringene på tiltak, slik at det er tydelig hva som skal gjøres og slik /at det blir mulig å vurdere fremgang på gjennomføringen.
- Være tydelig på hvem som har ansvar for å gjennomføre tiltakene og hvem det er nødvendig å samarbeide med.
- Legge spesiell vekt på innspillene fra barn og unge.

Vurderingen ble i hovedsak gjort i dialog med det utvidete planteamet for Regionplan Lister som består av rådgivere i fylkeskommunen som dekker temaene i planen, pluss daglig leder for Listersamarbeidet og nestleder av plan- og næringsnettverket i Lister.

Høringsinnspillene bidro til at flere av formuleringene i tiltakene kunne forbedres, for å gjøre dem mer presise og konkrete:

- 1.5.4: Det er presisert at tiltaket om kunst både omfatter offentlige bygg og tilhørende uterom, ikke kun utsmykning av selve bygget. I tillegg er det presisert at det er viktig å inkludere kunstnerisk kompetanse tidlig i planleggingen.
- 2.2.2: Tiltaket ble skrevet om for det første fordi Jobbskolen ble lagt ned, og for det andre fordi det i realiteten omfatter mange enkelttiltak. Tre konkrete eksempler er nå listet opp som kulepunkter, inkludert ett nytt eksempel: *«legge til rette for at personer med funksjonsnedsettelse, nevromangfold og læreversker får mulighet til å komme seg i jobb (f.eks. gjennom forpliktende avtaler)»*.
- 2.4.1: Etter statusoppdatering fra Agder Symbiose er tiltaket omformulert slik: *«Fasilitere industrielle symbioser, koble aktører til regionale og nasjonale initiativ og sikre tilgang til relevante virkemidler og utviklingsprosjekter.»*
- 3.1.1: Tiltaket er omformulert fra *«Etablere hjertesoner ved alle skoler»* til *«Etablere hjertesoner ved skolene»*. Begrunnelsen er at tiltakene ikke skal formuleres som visjoner, men med tanke på realisme, og det vurderes ikke som realistisk å etablere hjertesoner ved alle skoler i Lister innen 2030.
- 4.1.3: Etter tiltaket *«Sikre at både offentlig og privat sektor tilbyr nok læreplasser og praksisplasser»* tilføyes *«som er tilpasset arbeidslivets behov»*, etter innspill fra Lister Næringsforening.

Det kom også inn forslag på nye tiltak, og flere av dem ble vurdert å treffe premissene for det nye handlingsprogrammet. Fylkeskommunedirektøren foreslår å ta inn følgende nye punkter:

- 2.3.4 *Arbeide for å øke bevisstheten om Lista flyplass' strategiske posisjon i totalforsvarets øyemed* (etter innspill fra Farsund kommune).
- 2.4.3 *Samarbeide regionalt om kartlegging av potensialer for akvakultur og bærekraftig havbruk for å avklare hvilke sjøarealer som kan være egnet til hvilken type marin verdiskaping* (etter innspill fra Innakva-klyngen).
- 3.2.2 *Samarbeide for å forbedre skoleskyss til de videregående skolene, blant annet gjennom styrket dialog mellom Agder kollektivtrafikk, skoler og elever* (etter innspill fra Eilert Sund videregående skole og Flekkefjord videregående skole).
- 3.5.2 *Styrke og videreutvikle det interkommunale beredskapssamarbeidet ved å etablere felles løsninger, samordne beredskapsressurser og utvikle nødvendig infrastruktur som understøtter effektiv kommunikasjon og krisehåndtering* (etter innspill fra Hægebostad kommune og Lyngdal kommune).

Følgende tiltak som sto i høringsutkastet er, etter en ny vurdering med bakgrunn i innspill fra høringen, tatt ut av handlingsprogrammet:

- 1.4.2 *Legge til rette for bærekraftig bygging av nye fritidsboliger*. Flere høringsinstanser var negative til dette tiltaket. Flekkefjord kommune mente at tiltaket ikke bør prioriteres. Kvinesdal kommune mente at tiltaket fremsto som for uklart og for lite konkret. Statsforvalteren syntes at intensjonen bak tiltaket er god, men var bekymret fordi tiltaket kan innebære en risiko for økt press på verdifull natur og dyrket mark, samt økt press på kommuneøkonomi og beredskap.
- 2.4.2 *Legge til rette for å utnytte spillvarme til eksisterende og planlagte bedrifter*. Det er vurdert at tiltaket ikke gir tilstrekkelig merverdi til å stå som eget punkt i handlingsprogrammet og at det heller kan ses i sammenheng med tiltak 2.4.1 om sirkulærøkonomi og industriell symbiose. Som NVE i sitt høringsinnspill påpeker er det å legge til rette for utnyttelse av spillvarme noe som

kommunen uansett skal avklare i sin arealplanlegging, i tråd med statlige planretningslinjer for klima og energi.

- *2.5.2 Etablere et fond med offentlig og privat kapital som kan markedsføre regionens reiselivstilbud ut mot det internasjonale markedet.* Markedsføringen av regionens reiselivstilbud er en sentral oppgave som Visit Sørlandet tar seg av. Å etablere et fond som kan supplere midlene som Visit Sørlandet har til rådighet for markedsføringen er generelt sett et godt tiltak. Samtidig er realismen og den politiske forankringen for et slikt tiltak ikke tilstrekkelig avklart.
- *4.5.2 Øke og vedlikeholde den digitale kompetansen hos ansatte i offentlig sektor.* Her bør man se tiltak 4.5.1 og 4.5.2 i sammenheng. Den digitale kompetansen hos ansatte er en forutsetning for å kunne jobbe med nytenking og innovasjon i utviklingen av tjenester, blant annet ved bruk av kunstig intelligens. I tillegg fremsto formuleringen som litt for generell og mer som en strategi enn et tiltak.

Forslaget til endelig versjon av handlingsprogrammet for perioden 2027-2030 er lagt ved som vedlegg 1.

Fylkeskommunedirektøren vil bemerke at samtlige av tiltakene som ungdomsrådene prioriterte som sine viktigste fikk støtte i høringen. Derfor blir disse stående også i forslaget til endelig politisk behandling.

For å sikre at tiltakene i dette handlingsprogrammet blir gjennomført er det viktig at det henger godt sammen med øvrige styringsdokumenter for Agder fylkeskommune og for kommunene. Både Agder fylkeskommune og kommunene i listerregionen bør derfor legge handlingsprogrammet til grunn i sine budsjettprosesser.

Regionplan Agder 2030

Handlingsprogrammet til Regionplan Lister 2030 henger godt sammen med Regionplan Agder 2030. Årsaken til dette er at Regionplan Lister i sin tid ble utarbeidet som en regional tilpasning av Regionplan Agder, med tilnærmet samme tematiske inndeling. Regionplan Lister 2030 har også samme hovedmål som Regionplan Agder 2030.

De seks kommunale ungdomsrådene i Lister og ungdommens fylkesutvalg har vært godt involvert i utformingen av handlingsprogrammet, og de syv tiltakene som de synes er viktigst er fremhevet spesielt. Denne synliggjøringen ble positivt kommentert av flere høringsinstanser, og det er en forventning om at spesielt disse tiltakene blir prioritert i gjennomføringen av handlingsprogrammet.

Økonomiske konsekvenser

Vedtaket av handlingsprogrammet har ingen direkte økonomiske konsekvenser, siden det ikke er knyttet et eget budsjett til oppfølgingen av det. Samtidig betyr vedtaket av handlingsprogrammet at administrasjonen må bruke ressurser i form av arbeidstid over flere år, for å sikre at de vedtatte tiltakene gjennomføres. Tiltak som krever ekstra midler vil fylkeskommunedirektøren komme tilbake til i forbindelse med handlings- og økonomiplanen for perioden 2027-2030 eller gjennom egne politiske saker.

Konklusjon

Fylkeskommunedirektøren anbefaler at fylkestinget vedtar handlingsprogrammet 2027-2030 til Regionplan Lister 2030, slik det står i vedlegg 1 til denne saken.

Kristiansand, 18.08.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Kristin Tofte Andresen
fylkesdirektør næring, plan og kultur

21/26 Omklassifisering av fv. 415 Storbrua - Sørдал

Arkivsak-dok.	26/41169-2
Saksbehandler	Steinar Sørheim

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	15.09.2026	21/26
2 Fylkesutvalget	06.10.2026	
3 Fylkestinget	20.10.2026	

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. I henhold til veglova § 7 omklassifiseres del av parsell på fv.415 og fv. 412, merket A – B og C – D i kart, til kommunal veg.
2. Parkeringsplass for turveg til Hovdefjell klassifiseres til kommunal parkeringsplass, som vist i kart.
3. Tidspunkt for nedklassifisering avtales i overtakelsesprotokoll.

Vedlegg

1. Høringsbrev til Åmli kommune 27.04
2. Vedlegg til høringsbrev 27.04
3. Svar fra Åmli kommune 12.05
4. Tilbakemelding til Åmli kommune 11.08
5. Svar fra Åmli kommune 25.08

Sammendrag

Det foreslås nedklassifisering av parsell på fv. 415 og fv. 412 i Åmli kommune, samt en parkeringsplass til turveg på Hovdefjell. Åmli kommune er innforstått med at klassifiseringen gjøres nå. Fylkeskommunedirektøren er positiv til at fylkeskommunen, på vegne av Åmli kommune, har ansvar for vinterdrift fra Storbrua til kryss Gjerustad (cirka 800 meter) ut 2026/2027.

Saksopplysninger

I forbindelse med prosjektet ny fv. 415 Simonstad – Selåsvatn har vegen endret hovedtrasè. Den gamle parsellen på fv. 415 fra Storbrua til Sjørdal har ikke lenger en fylkeskommunal funksjon. Det foreslås derfor at det blir gjennomført en nedklassifisering til kommunal veg. Det forutsettes at det signeres en overtakelsesprotokoll før omklassifisering kan skje.

Det er fylkestinget selv som «vedtar (...) nedlegging eller omklassifisering av fylkesveg», jf. delegeringsreglement for Agder fylkeskommune.

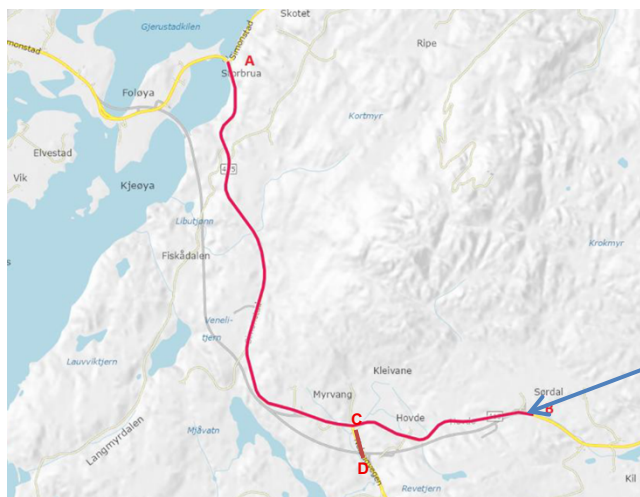
Veglova § 7 gir fylkestinget myndighet til å omklassifisere vegnettet. Etter at kommunene har uttalt seg, kan fylkeskommunen gjøre vedtak om at fylkesveg legges ned eller gjøres om til kommunal veg, jf. andre ledd. Omklassifiseringen kan likevel ikke skje før vegen oppfyller tekniske krav, jf. siste ledd.

Vegstrekningen som nå foreslås nedklassifisert til kommunal veg er gammel vegtrasé fra Storbrua til Sjørdal (A- B i kartet under), samt del av fv. 412 Nelaugsvegen som kobler ny og gammel trasé på fv. 415 sammen, som vist i kartet fra C – D. Totalt cirka 4,7 km veg. I tillegg foreslår fylkeskommunedirektøren at ny parkeringsplass for turveg til Hovdefjell blir kommunal.



Kilde: Statens vegvesen, vegkart.no

P-plasser for turveg til Hovdefjell



Kilde: Statens vegvesen, vegkart.no

Agder fylkeskommune har sendt saken på høring til Åmli kommune i brev datert 27.04.26.

Åmli kommune er innforstått med omklassifisering av fv. 415 på strekningen Storbrua til Sørдал, med de forslagene til utbedringer som Agder fylkeskommune har beskrevet på strekningen Storbrua til avkjøringen til Gjerustad i brev datert 11.08. 26.

Åmli kommune ber om at Agder fylkeskommune tar ansvar for vintervedlikehold av Gjerustadkleiva ut vintersesongen 2026/2027. Alternativt at det inngås en avtale der fylkeskommunes driftsentreprenør utfører vedlikeholdet på vegne av kommunen.

Vurderinger

Fylkeskommunedirektøren er positiv til at fylkeskommunen, på vegne av Åmli kommune, har ansvar gjennom vår driftsentreprenør for vinterdriften fra Storbrua til kryss Gjerustad (cirka 800 meter) ut 2026/2027. Driftsperioden vil gjelde fra signering av overtakelsesprotokoll av aktuelle vegparsell.

Det er for øvrig enighet med Åmli kommunen om tekniske krav i henhold til NA-rundskriv 97/13, jf. brev fra Agder fylkeskommune 11.08 og svarbrev fra Åmli kommune 25.08.

Økonomiske konsekvenser

Ingen økonomiske konsekvenser utover vedtatt budsjettramme.

Konklusjon

Som del av prosjektet ny fv. 415 Simonstad – Selåsvatn foreslås nå blant annet gammel veggrunn nedklassifisert til kommunal veg. Åmli kommune er innforstått med at omklassifiseringen gjøres nå.

Fylkeskommunedirektøren er positiv til at fylkeskommunen, på vegne av Åmli kommune, har ansvar for vinterdriften 2026/2027 fra Storbrua til kryss Gjerustad.

Kristiansand, 26.08.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
kost. fylkesdirektør

22/26 Disponering av økt rammetilskudd fra staten

Arkivsak-dok.	26/47392-1
Saksbehandler	Steinar Sørheim

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	15.09.2026	22/26
2 Fylkesutvalget	08.09.2026	16/26

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet vedtar foreslåtte prioriteringer til fylkesveg, som foreslås i saksfremlegget.
 2. Økonomiske konsekvenser innarbeides i 2. tertialrapport.
-

Vedlegg

Sammendrag

I revidert nasjonalbudsjett for 2026 ble de frie inntektene til fylkeskommunene økt med én milliard kroner til vedlikehold og mindre investeringer på fylkesveger. For Agder fylkeskommune utgjør det ekstraordinære tilskuddet 68,34 millioner kroner.

Det bes nå om at hovedutvalg for samferdsel og mobilitet behandler forslag til prioriteringer. Formålet med saken er å komme raskt i gang med tiltak som har til hensikt å redusere noe av etterslepet på fylkesveg.

Økonomiske konsekvenser vil bli innarbeidet i 2. tertialrapport.

Saksopplysninger

I revidert nasjonalbudsjettet vedtok Stortinget økte frie inntekter til fylkeskommunene, hvorav én ekstra milliard kroner ble begrunnet med behov innenfor fylkesveg. Agder fylkeskommune er tildelt 68,34 mill. kroner av disse midlene. Formålet med midlene er å gjøre fylkeskommunene bedre i stand til å innhente deler av vedlikeholdsetterslepet.

Fylkeskommunedirektøren ber hovedutvalg for samferdsel og mobilitet om å prioritere prosjekter på fylkesveg.

Økonomiske konsekvenser vil bli innarbeidet i 2. tertialrapport.

Forslag til prioriteringer i 2026/2027.

Bytte rekkverk	Forarbeid før reasfaltering og reasfaltering	Forsterke vegskulder/ Grøftrensk/ Masseutskifting	Ras og fjellsikring	Annet
Fv. 482 Torridalsvegen	Setesdalskontrakten, reasfaltering av Fv. 403 Birketveit - x	Fv. 3822 Skisentervegen på Hovden. forsterke vegskulder	Fv 4210 Virak, fjellsikring	LED belysningskontrakt - kontrakt 2027
Fv. 405 Venneslavegen	Fv. 3706 Hillestad, forarbeid	Fv. 4030 Kyrkjebygd - Bortelid, grøftrensk	4215 driftskontrakt Arendal	Utbedring av to murer; Fv. 411 og Revesandsveien på Tromøya
Fv. 4030 Kyrkjebygd - Bortelid	Fv. 3384 Gjævdalsveien (Åmli), reasfaltering	Fv. 4032 Kyrkjebygd – Ljosland, grøftrensk	Fv. 44 Kvanvik	Fv. 420 Pumpestasjon ved Dyreparken/ Scandic, skifte pumpe
Fv. 4032 Kyrkjebygd – Ljosland	Fv. 3384 Javenesmoen x41 – Sandnes reasfalteres i år. Forarbeid på fv. 406 Løland-Stemlona, fv. 416 Aklandx418-Akeland xe18, Akland x416-Søndeled Ø, fv. 3706 Hillestad-Negard, fv. 3778 Guldsmedmoen-Kalvehagodden, fv. 3778 Dale x-Sikkomknausen, fv. 3804 Bjånes-Odden, fv. 3806 Austadnes-Heistad og fv. 3778 Vestsida.	Fv. 4164 Øykeleiva, kantforsterkning	Fv. 4156 Seland (3 steder)	Vegetasjonsrydding driftskontrakter Kristiansand og Mandal/Åseral
Fv. 461 Handeland	Fv. 4116 Josdal, utbedring av dårlig asfaltdekke (flatlapping)	Fv. 414 Hergrunn mot fv. 415, masseutskifting	Fv. 42 langs Sirdalsvannet, isnett	Vegetasjonsrydding i driftskontrakt Arendal
Fv. 42 Mydland mot Rogaland grense, betongmur		Fv. 455 Marnardal, før og etter Homme bru, masseutskifting		Fv. 405 Ras Vennesla v/Vigeland Hovedgård, delfinansering
Fv. 3788 Dåsvalldalen				Fv. 415 Simonstad

Samlet kostnad for tiltak som er listet opp i tabellen, er 68,4 mill. kroner (eks. mva.). Av disse er ca. 11,5 mill. kroner prioritert til rekkverk, 18,3 mill. kroner til asfalt, 5 mill. kroner til forsterkning av vegskulder, masseutskifting eller grøftrensk, samt 8 mill. kroner til ras og fjellsikring. Det foreslås cirka 25,6 mill. kroner til andre tiltak, som å øke aktiviteten til utskifting av konvensjonelle veglyslamper til LED og arbeidet med murer mv. Fylkeskommunedirektøren foreslår også at om lag 8,5 mill. kroner av disse midlene prioriteres til utbedring av fv. 405 i Vennesla etter raset 26. juni. Utbedring av fv. 405 Venneslavegen vil nok koste mer, og det er kun en delfinansiering som foreslås nå.

Vurderinger

Forslag til prioriteringer vil bidra til å innhente deler av vedlikeholdsetterslep. I tillegg vil mer bruk av mer offentlige midler bidra til økt aktivitet i bygge- og anleggsbransjen.

Det er gjort et grundig arbeid med å kartlegge de ulike tiltakene. I forslaget foreslås det at aktiviteten fordeles over to år. Vi planlegger for at de fleste tiltakene gjennomføres i 2026. Fylkeskommunedirektøren har allerede igangsatt nødvendige forberedende arbeider for å komme raskt i gang.

Regional plan for mobilitet i Agder

Den foreslåtte fordelingen av midlene støtter opp om planens overordnede prinsipper om å redusere forfall på infrastrukturen.

Regionplan Agder 2030

Å innhente etterslep på fylkesvegene vil gi en tryggere transport og bidra til å gjøre byer og tettsteder mer attraktive. Tryggere transport og attraktive byer og tettsteder er et satsingsområde i planen.

Økonomiske konsekvenser

Økonomiske konsekvenser vil bli innarbeidet i 2. tertialrapport.

Konklusjon

Fylkeskommunedirektøren anbefaler at hovedutvalg for samferdsel og mobilitet gir sin tilslutning til foreslåtte prioriteringer på fylkesveg.

Økonomiske konsekvenser vil bli innarbeidet i 2. tertialrapport.

Kristiansand, 24.08.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør

23/26 Innspill revisjon av forskrift om konsesjon for landingsplasser

Arkivsak-dok.	26/46745-2
Saksbehandler	Heidi Berit Iglebæk

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	15.09.2026	23/26
2 Fylkesutvalget	06.10.2026	

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Agder fylkeskommune er positiv til revisjon av konsesjonsordningen for landingsplasser, og en gjennomgang av dagens regelverk og praksis for konsesjonsbehandling.
2. Agder fylkeskommune mener at framtidige konsesjonsprosesser i større grad bør vektlegge:
 - a) Å skille mellom trafikkens karakter, og de ulike konsekvensene ulike former for flyaktivitet kan ha for infrastruktur, arealbruk, støy, klima og lokalsamfunn.
 - b) Flysikkerhet og risikovurderinger ved endringer i aktivitet eller trafikkgrunnlag.
 - c) Trinnvis utvikling av konsesjoner, der konsekvenser vurderes på nytt ved vesentlige økninger i aktivitetsnivå.
 - d) Regionale og lokale myndigheters vurderinger som en viktig del av beslutningsgrunnlaget.
 - e) Vurderinger av alternative utviklingsløp.
 - f) Beredskap ved økt aktivitet.
 - g) Åpenhet og involvering av berørte interesser gjennom hele prosessen.
3. Uttalelsen oversendes Luftfartstilsynet som Agder fylkeskommunes innspill til revisjon av konsesjonsregelverket.

Vedlegg

Sammendrag

Luftfartstilsynet har invitert til innspill om revisjon av konsesjonsordningen for landingsplasser. Med utgangspunkt i erfaringene fra Arendal lufthavn Gullknapp mener Agder fylkeskommune at konsesjonsbehandling i større grad bør skille mellom ulike typer flyaktivitet, da disse kan ha svært ulike konsekvenser for sikkerhet, infrastruktur, støy, klima og lokalsamfunn. Fylkeskommunen peker også på behovet for trinnvis utvikling av konsesjoner, oppdaterte sikkerhetsvurderinger og bred medvirkning fra berørte myndigheter og interesser. Erfaringene fra Gullknapp og vurderingene fra Statens havarikommisjon viser betydningen av et kunnskapsbasert og helhetlig beslutningsgrunnlag ved økt flyaktivitet.

Saksopplysninger

Luftfartstilsynet har invitert aktører med erfaring fra konsesjonsordningen for landingsplasser til å gi innspill til en gjennomgang av dagens regelverk og praksis. Agder fylkeskommune tar utgangspunkt i erfaringene fra konsesjonsprosessene ved Arendal lufthavn Gullknapp, og gir innledningsvis en kort omtale av bakgrunn og historikk.

Kort historikk om konsesjonsprosessene ved Arendal lufthavn Gullknapp*

Konsesjonsrammen for Arendal lufthavn ble økt fra 8 000 til 22 000 flybevegelser per år i perioden 2018-2023, hovedsakelig som følge av flyskolens behov for økt kapasitet. I 2021 ble flygeinformasjonstjenesten (AFIS) ved flyplassen avviklet, noe som også medførte bortfall av grunnlaget for instrumentflyging (IFR). En søknad om ytterligere økning til 25 000 flybevegelser ble avslått av Luftfartstilsynet i 2023. (jfr vedlegg/historikk).

Dagens situasjon for aktiviteter på Arendal lufthavn Gullknapp (juni 2024)*

Gullknapp har høy aktivitet, dominert av flyskolevirksomhet. OSM Aviation Academy er den største aktøren, med rundt 120 studenter og 10 skolefly i sommersesongen. Andre brukere er lokale flyklubber, luftambulansen, mikrofly, privatfly og noe helikoptertrafikk. Aktiviteten har de siste årene ligget nær grensen på 22 000 flybevegelser årlig, med størst trafikk om sommeren. Trafikken foregår i ukontrollert luftrom, noe som stiller større krav til koordinering og visuell overvåking. Videre utvikling av lufthavnen avhenger av at tårntjenesten reetableres og at sikkerhetsnivået dokumenteres som tilfredsstillende. Planer om chartertrafikk, rutefly til Oslo og et nasjonalt dronesenter er foreløpig ikke realisert.

Agder fylkeskommunes behandling av sak i 2020

I 2020 behandlet Agder fylkeskommune Arendal Lufthavn sin søknad om å øke konsesjonsrammen fra 8000 til 35 000 flybevegelser per år (arkivsak 20/09376-2). Fylkeskommunen støttet utviklingen av Gullknapp som test- og baseområde for elektrisk luftfart, dronevirksomhet og pilotopplæring, men forutsatte at lufthavnen utvikles som et supplement til Kristiansand lufthavn Kjevik og ikke som en konkurrent. Fylkeskommunedirektøren vurderte den omsøkte økningen som betydelig. Til sammenligning hadde Kjevik om lag 20 000 flybevegelser i 2019. Det ble påpekt at søknaden kunne åpne for mer omfattende rute-, charter- og fraktflyging, og at behovet for den foreslåtte trafikkveksten var utilstrekkelig dokumentert. Videre at konsesjonsvilkårene i større grad burde differensiere mellom ulike typer flyaktivitet.

Det ble også vist til at økt aktivitet og utvidede åpningstider kunne gi vesentlig økning i trafikkbelastning både i lufta og på tilførselsveiene, økt støy, klimagassutslipp, samt behov for tiltak på fylkesveinettet og innen kollektivtransport. Fylkeskommunedirektøren vurderte at søknaden utløste krav om konsekvensutredning og anbefalte at det ikke ble gitt dispensasjon fra regelverk om konsekvensutredninger. Begrunnelsen var blant annet risiko for alvorlige ulykker og hendelser, konsekvenser for friluftsliv, støy- og klimavirkninger samt mulige konflikter med nasjonale og regionale klima- og bærekraftsmål. Det ble anbefalt å gjennomføre en ny konsekvensutredning, ettersom endringene gikk utover det som tidligere var vurdert. Hensikten

var å sikre et bedre beslutningsgrunnlag, vurdere mulige avbøtende tiltak og legge til rette for medvirkning fra berørte parter. Som det framgår av historikken, ble disse anbefalingen ikke fulgt opp.

Statens havarikommisjon (SHK)*

SHK vurderte flysikkerheten ved Arendal lufthavn Gullknapp etter tre alvorlige trafikkonflikter mellom skolefly i 2023, og pekte på at økt flyaktivitet kombinert med avvikling av AFIS-tjenesten kan svekke flysikkerheten. SHK konkluderte med at flysikkerhet i begrenset grad har vært vektlagt ved tildeling av konsesjoner for økt aktivitet, og anbefalte at sikkerhetshensyn gis større vekt i konsesjonsprosessene.

(* Referanse: Rapport om flysikkerhet og tildeling av konsesjoner ved Arendal lufthavn Gullknapp i årene 2020–2023 | shk)

Vurderinger

Basert på erfaringene fra prosessene knyttet til Arendal lufthavn, Gullknapp, ønsker Agder fylkeskommune å løfte fram noen temaer som kan vurderes i arbeidet med nytt konsesjonsreglement.

1. Trafikkens karakter og konsekvenser for infrastruktur. Ved konsesjonsbehandling kan det være hensiktsmessig å legge større vekt på hvilken type flyaktivitet landingsplassen skal betjene. Skoleflyging, privatflyging, testflyging, kommersiell passasjertrafikk, charter- og fraktflyging kan ha svært ulike virkninger for trafikk, arealbruk, støy, klima og lokalsamfunn, og dermed også utløse ulike behov for infrastrukturtiltak. Dette kan gi et bedre grunnlag for å vurdere flyplassens faktiske samfunnsmessige konsekvenser og sikre at utviklingen skjer i tråd med flyplassens funksjon og rolle i transportsystemet.
2. Trinnvis utvikling av konsesjoner. Det bør vurderes en trinnvis utvikling av konsesjoner, der konsekvenser vurderes på nytt når aktivitetsnivået øker over en angitt terskel i aktivitet.
3. Sikkerhet og risikovurderinger. Ved endringer i aktivitet eller trafikkgrunnlag bør det gjennomføres oppdaterte vurderinger av sikkerhet og risiko som grunnlag for videre drift og utvikling.
4. Styrket medvirkning fra regionale og lokale myndigheter. Regionale og lokale myndigheters vurderinger bør inngå som en viktig del av beslutningsgrunnlaget i konsesjonssaker for landingsplasser.
5. Vurdering av alternative utviklingsløp. Ved søknader om utvidet aktivitet bør flere alternative aktivitetsnivåer vurderes for å sikre et godt beslutningsgrunnlag.
6. Beredskap ved økt aktivitet. Økt aktivitet bør følges opp med vurderinger av beredskap og behov for tilpasninger i beredskapsarbeidet.
7. Åpenhet og involvering av berørte interesser. Det er forventninger om åpenhet og medvirkning fra berørte parter gjennom hele prosessen.

Regionplan Agder 2030 og regional plan for mobilitet 2023-2033

Gjelder innspill til forskrift og reglement som legger til rette for en mer bærekraftig samfunnsutvikling.

Økonomiske konsekvenser

Ikke relevant i denne sammenhengen.

Kristiansand, 04.09.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør

Kort historikk om konsesjonsprosessene ved Arendal lufthavn Gullknapp

For å drive en flyplass kreves konsesjon fra Luftfartstilsynet.

2018: Gullknapp fikk konsesjon for 8 000 flybevegelser per år.

2020: Flyplassen søkte om å øke rammen til 35 000 flybevegelser. Agder fylkeskommune mente det ikke burde gis dispensasjon for konsekvensutredninger. Luftfartstilsynet ga konsesjon for 18 000 flybevegelser, med begrensninger på aktivitet kveld, natt og helger.

2021: Etter klage fra Arendal Lufthavn og naboer økte Samferdselsdepartementet konsesjonsrammen til 22 000 flybevegelser per år.

2021-2022: Tårntjenesten (AFIS) ble avviklet, og grunnlaget for radio kommunikasjon (IFR) falt bort.

2023: Søknad om en midlertidig økning til 25 000 flybevegelser ble avslått av Luftfartstilsynet. I perioden 2018-2023 ble konsesjonsrammen dermed økt fra 8 000 til 22 000 flybevegelser per år. Prosessene har i stor grad vært knyttet til flyskolens behov for økt kapasitet.

Statens havarikommisjon

Statens havarikommisjon (SHK) vurderte flysikkerheten ved Arendal lufthavn Gullknapp etter tre uheldige hendelser mellom skolefly sommeren 2023. Trafikkonfliktene oppsto i en periode med økt flyaktivitet og etter at tårntjenesten (AFIS-tjenesten) ble lagt ned i 2021.

Hovedfunn:

- Økt flytrafikk kombinert med redusert tjenestenivå kan svekke flysikkerheten.
- Konsesjoner for økt aktivitet har i begrenset grad vektlagt flysikkerhet.
- Regelverket bør i større grad sikre at flysikkerhet ivaretas ved økt trafikk.

Konklusjon: SHK mener at økt aktivitet uten tilstrekkelige sikkerhetstiltak kan redusere flysikkerheten, og anbefaler at myndighetene styrker sikkerhetshensynet i konsesjonsprosessene.

(Referanse: Rapport om flysikkerhet og tildeling av konsesjoner ved Arendal lufthavn Gullknapp i årene 2020–2023 | shk)

24/26 Revidert kostnadsanslag for fv. 3908 fortau Skudeviga - Kilura

Arkivsak-dok.	26/42302-5
Saksbehandler	Lasse Moen Sørensen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	15.09.2026	24/26

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

Hovedutvalg for samferdsel vedtar følgende:

1. Som følge av økt kostnadsanslag anmodes byvekstavtalen for kristiansandsregionen om å bevilge 20 mill. kroner for å sikre fullfinansiering, utlysning og bygging av prosjekt fv. 3908 fortau Skudeviga–Kilura.
2. Det bekreftes at det kun skal arbeides med planer og tiltak innenfor vedtatt reguleringsplan. En eventuell utvidelse av prosjektet vil måtte tas opp til vurdering i følge med utarbeidelse av handlingsprogram for mobilitetsplanen 2030–2033.

Vedlegg

SV_ Oppsummering av møte med Flekkerøy velforening angående regulering av fortau langs fv 3908 Kilura - Andåsveien, del 2

Sammendrag

Prisanslag på prosjektet har økt fra 40 til 60 mill. kroner. Det er derfor behov for å sikre finansiering før det kan sendes ut på anbud. Det anbefales å anmode byvekstavtalen for kristiansandsregionen (BVA) om å bevilge 20 mill. kroner som bidrag til å fullfinansiere og sikre bygging av prosjektet.

Prosjektet anbefales avgrenset til de om lag 450 meterne mellom Skudeviga og Kilura.

Saksopplysninger

Prosjektet med etablering av fortau på strekningen mellom Skudeviga og Kilura ble første gang vedtatt som del av fylkeskommunens egen koronatiltakspakke i sak 18/20 i mai 2020, som et av flere tiltak som på forhånd ikke var teknisk eller økonomisk vurdert av administrasjonen. Ettersom det kun fantes en gammel reguleringsplan for området var det vanskelig å gi et kostnadsoverslag på prosjektet, som ligger i et svært trangt terreng, samtidig som det må gjøres tilpasninger mot en betydelig mengde naboer. Det ble forutsatt en samfinansiering med areal- og transportutvalget i kristiansandsregionen (ATP), uten at det i forkant var inngått bindende avtale om dette med partene.

Prosjektet ble etter vedtak av Handlingsprogram for fylkesveg 2022–2024, tatt med i den samlede porteføljen for investeringstiltak på fylkesvegnettet, i fylkestingssak 39/21. Det lå da inne 10 mill. kroner i egne midler til prosjektet, og en forutsetning om tilsvarende bevilgning fra ATP. Aksept for midler fra ATP ble gitt i løpet av 2022, slik at prosjektet i handlings- og økonomiplan 2023–2026 sto oppført med 20 mill. kroner som ramme.

Reguleringsarbeidet ble påbegynt i 2022. Det ble arbeidet parallelt med en rekke prosjekter, og etter hvert konkluderte man med at mangel på interne prosjekteringsressurser gjorde det nødvendig å lyse arbeidet ut til ekstern konsulent.

Reguleringsarbeidet har vært krevende på grunn av svært lite tilgjengelig areal. Svært forenklet kan man si at innenfor arealet hvor det i dag er en smal tofelts veg uten gul midtstripe, skulle det reguleres en veg som muliggjør toveis trafikk, samtidig som det skal være plass til fortau.

Det er også en rekke eiendommer langs strekningen, og for alle disse må det prosjekteres løsning for akseptabel adkomst. Mange adkomster krysser også det fremtidige fortauet, noe som gir krav til sikt, håndtering av overvann, med mer. Totalt er om lag 80 eiendommer berørt av reguleringsarbeidet og prosjektet.

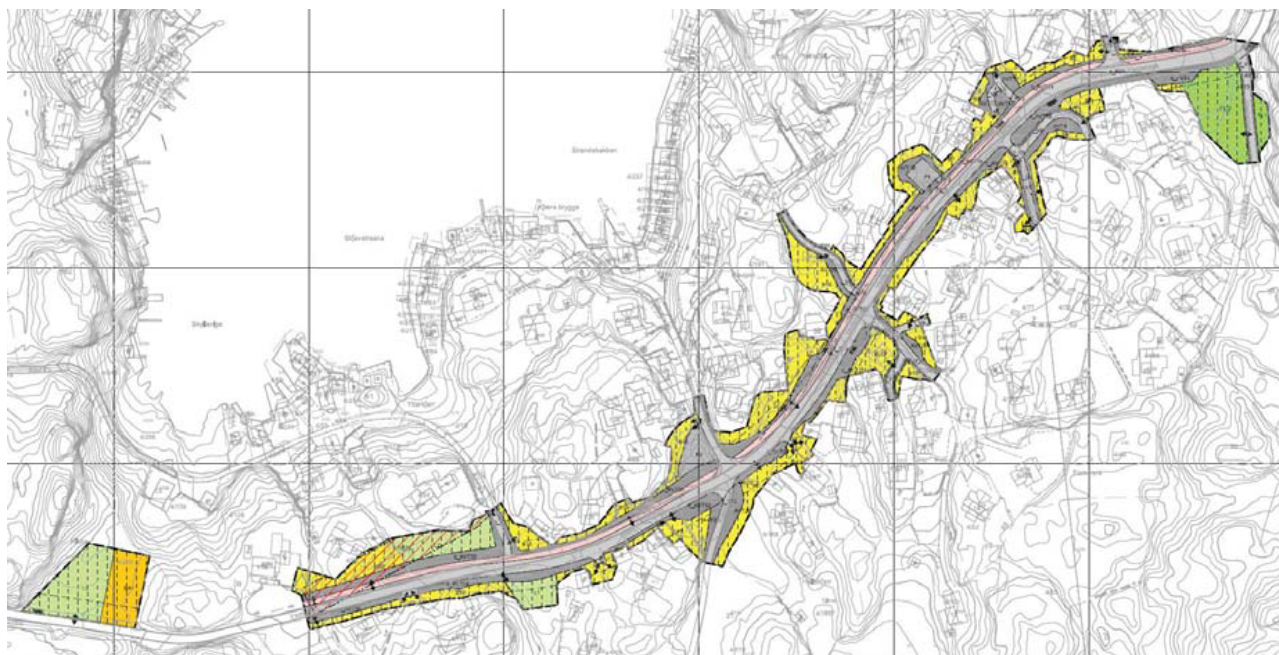
Tidlig i planfasen kunne det ikke inviteres til åpne møter med berørte parter som følge av Covid19, og det ble derfor i stedet gjennomført 25 separate møter med berørte naboer.

Parallelt med et krevende reguleringsarbeid har den interne ressursituasjonen på samferdselsområdet, og særlig innenfor vegressurs, vært utfordrende. Det har også flere ganger underveis kommet til nye, store, prioriterte prosjekter, som har medført behov for omrokking av tilgjengelige personalressurser.

1.mars 2022 vedtok fylkestinget i sak 4/22 at alt arbeid skulle stilles i bero i påvente av dialogmøte med aktuelle parter, med mål om å levere på fylkestingets bestilling om forenklet løsning. Dialogmøtet ble avholdt 2.juni 2022.

Resultatet fra møtet var at opprinnelig plan om enkel løsning, med fortau langs en én-felts veg med møteplasser, ble forkastet. I stedet skulle det lages reguleringsplan for et prosjekt med lik vegbredde som øst på Flekkerøy. Det ble gjort en overordnet vurdering av kostnader for en slik løsning, basert på erfaringspriser fra andre prosjekter.

26. september 2022 besluttet hovedutvalg for samferdsel at reguleringsarbeidet kunne gjenopptas og at det skulle arbeides ut fra det nye konseptet. Ettersom det hadde vært stoppet i flere måneder, var personalressursene som hadde arbeidet med prosjektet i starten, nå opptatt med andre prosjekter. Arbeidet måtte derfor i stor grad begynne på nytt, også fordi konseptet var vesentlig endret. Den praktiske oppstarten skjedde først helt i slutten av 2022.



Utsnitt av plankart utarbeidet av Agder fylkeskommune i 2023.

Plankart i fullt format finnes [her](#). Planen ble vedtatt av bystyret i Kristiansand 20.03.24, i sak 35/24.

Da reguleringsplanarbeidet startet, ble det tidlig klart at den opprinnelige økonomiske rammen på 20 mill. kroner ikke ville være tilstrekkelig for å løse prosjektet. Området var så utfordrende, at det var vanskelig å vurdere prosjektet ut fra erfaringspris på andre GS-prosjekter. Det var derfor en relativt stor usikkerhet knyttet til summen, da det ble foreslått å styrke prosjektet med 20 mill. kroner. Sett opp mot tilsvarende prosjekter var det likevel forventet at summen ville være tilstrekkelig til å sikre et ferdig bygget prosjekt.

Ved T1 2024 (fylkestingssak 38/24, 18.juni 2024) ble det gitt aksept for en økt ramme på 20 mill. for at det skulle være grunnlag for å arbeide videre med prosjektet. Ettersom det ikke gjensto frie midler i ATP, og siden det fremdeles ikke var inngått noen byvekstavtale, tok Agder fylkeskommune alene ansvar for denne økningen. Dermed kunne det arbeides videre med prosjektet, selv om opprinnelig intensjon var at kostnaden skulle fordeles likt mellom AFK og ATP.

Når det nå viser seg at det er behov for betydelig mer midler for å kunne bygge prosjektet, er det ønskelig å henvende seg til byvekstavtalen og be om et bidrag for å ivareta opprinnelig intensjon om kostnadsdeling.

Vurderinger

Det er vedtatt å bygge om lag 450 meter fortau langs fv. 3908 mellom Skudeviga og Kilura på Flekkerøy i Kristiansand. Prosjektet var svært umodent da det ble første gang ble vedtatt gjennomført. Dette, sammen med et uvanlig komplekst og trangt areal, bidrar til at tidlige økonomiske anslag ikke har fanget opp hvor kostbart dette kunne bli.

At et relativt kort fortausprosjekt kan ende opp med en kostnad på 60 mill. kroner, tilsvarende en meterpris på 133.000 kroner, er langt fra ønskelig nivå. Dette er den høyeste anslåtte meterprisen for et slikt anlegg på fylkesveg på Agder.

Årsakene til den betydelige økningen i kostnadsanslaget er mange. Flere av dem er beskrevet over, så som svært begrenset areal og et stort antall berørte naboeiendommer, omprosjektering til konsept uten møtelommer, flere skifter av sentrale prosjekterings- og ledelsesfunksjoner, samt mangel på prosjekteringskapasitet og tilhørende behov for omfattende innleie av konsulent.

På grunn av de begrensede arealene er ikke dette et prosjekt hvor det bygges fortau, men i stedet planlegging, prosjektering og bygging av en helt ny veg. Vegen må justeres og plasseres best mulig i terrenget, for å skape plass til det vedtatte fortauet innenfor tilgjengelig areal. Store deler av eksisterende veg og vegkropp kan derfor ikke gjenbrukes, men må gjenoppbygges slik at tverrfallet på vegen blir riktig. Dette sikrer blant annet at vann renner ut i grøfta, og at veg og fortau kan driftes vinterstid. Det må også bygges overvannsanlegg, ettersom fortauet vil stenge for den naturlige avrenning mot grøfta på en side av vegen, i tillegg til at vann fra omkringliggende eiendommer må håndteres.

Slike problemstillinger er ikke unike, men de begrensede arealene gjør disse faktorene til vesentlig større prisdrivere enn i de fleste andre sammenhenger.

I tillegg har følgende faktorer bidratt til at det totale kostnadsanslaget har økt betydelig:

- Anslaget på selve entreprisekostnaden har økt fra 21,2 til 29,8 mill. kroner gjennom detaljprosjekteringen. Av dette er 1,7 mill. kroner generell prisstigning. Konsept for grunnforsterkning i området rundt Kilura måtte også endres, som følge av spesielle grunnforhold. Anleggsgjennomføringen vil samtidig være krevende som følge av at det er liten plass, og at det skal gjennomføres arbeid både med fylkesvegen, vann- og avløpssystem og ledningsarbeid.
- Det er ingen omkjøringsalternativer for beboerne. Dette betyr at en må etablere løsning for trafikkavvikling innenfor tilgjengelig areal, noe som er svært krevende når en har så begrenset areal til rådighet.
- Prisstigningen i anleggsbransjen har vært uvanlig høy siden 2020. Ettersom hvert enkelt prosjekt i handlings- og økonomiplanen ikke prisjusteres år for år, risikerer man derfor at anlegg som det tar lang tid å planlegge, må tilføres økt ramme for å kunne lyses ut i markedet for bygging.
- Innleie av konsulent for byggeplan har som følge av kompleksiteten i prosjektet og mangel på internressurser blitt en betydelig kostnad, på totalt 6 mill. kroner. Arbeidet var i utgangspunktet tenkt utført med egne ressurser, men disse ressursene har vært nødt til å prioritere arbeid på store prosjekter som ikke er del av handlingsprogram for mobilitet.
- Reguleringskostnadene har blitt langt større enn opprinnelig anslått, som følge av endring av konsept, vedtak om stans i arbeidet, svært mange lokale innspill om endringer og tilføyelser, samt behov for innleie av konsulent. Totalt beløper dette seg til 5,7 mill. kroner.
- Som følge av kompleksiteten har det også vært benyttet langt flere interne arbeidstimer her, enn på et mer ordinært prosjekt.

Det er mange lærepunkter for hele organisasjonen i det overnevnte.

Blant disse kan nevnes:

- Alle prosjekter som spilles inn til porteføljen bør gjennomgå en grundig vurdering før de foreslås gjennomført, etter mal for utvelgelse av ordinære prosjekter i handlingsprogram for mobilitetsplan.
- Dette inkluderer at det tas høyde for kompleksiteten på anlegget og at reguleringsprosesser vil kunne innebære betydelige kostnader, også på relativt små prosjekter.
- Det bør være enighet om hovedkonseptet før planlegging startes opp.
- Planlegging bør ikke starte før man har avklart at man har tilgang på tilstrekkelig nødvendige fagressurser.
- Tilstrekkelig tilgang på interne fagressurser vil redusere kostnad og kompleksitet ved innleie av konsulent.
- Man bør unngå at planleggingsprosesser stoppes underveis.

- I tilfeller der prosjekter blir skjøvet ut i tid bør budsjettrammene justeres underveis, i tråd med prisregulering i markedet.

Hvordan sikre at prosjektet kan bygges

For å kunne lyse ut anlegget for bygging er det nødvendig å øke budsjettrammen for prosjektet med 20 mill. kroner.

Prosjektet var opprinnelig ment å skulle finansieres 50/50 mellom fylkeskommunen og ATP i kristiansandsregionen. Per i dag er det vedtatt 40 mill. kroner som ramme til prosjektet, der 30 mill. kroner er finansiert av fylkeskommunen, mens 10 mill. kroner er bevilget fra ATP. Ettersom byvekstavtalen for kristiansandsregionen nå er vedtatt og operativ, er det ønskelig å anmode BVA om en bevilgning på 20 mill. kroner, slik at opprinnelig plan for kostnadsdeling i prosjektet videreføres.

Sekretariatet for byvekstavtalen har blitt forespurt om saken, og har bekreftet at det finnes tilgjengelige midler til en slik bevilgning, og at det vil bli fremmet en sak for styringsgruppen i BVA dersom det kommer en anmodning fra fylkeskommunen om økonomisk bistand.

Avgrensning av prosjektet

Det har vært flere runder med dialog og diskusjoner knyttet til klarhet om prosjektets utstrekning. Historikken ble oppsummert i orienteringssak 16/26 til hovedutvalg for samferdsel.

[Saksprotokollen](#) fra møtet 14.04.2026 viser de ulike behandlingene som har vært i både hovedutvalg og fylkesting over flere år.

På bakgrunn av de mange rundene med diskusjon om omfanget, er det behov for å få vedtatt en endelig avgrensning, slik at prosjektet kan konsentrere seg om å få lyst ut prosjektet som nå er ferdig planlagt for bygging.

En slik avklaring var også et premiss for konklusjonen etter møte mellom Flekkerøy velforening, Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune 15.april 2026.

I referat fra overnevnte møte står blant annet følgende:

Fylkeskommunedirektøren legger frem en politisk beslutnings-sak for hovedutvalg for samferdsel og mobilitet til høsten. Dersom det kommer en politisk bestilling på å starte regulering av strekningen Kilura–Andåsveien som del av det pågående prosjektet, vil dette ha konsekvens for fremdriften på prioriterte prosjekter i handlingsprogrammet for mobilitetsplanen. Saken vil vise hvilke vedtatte prosjekter som må utsettes for å følge opp en slik bestilling.

I handlingsprogram for mobilitetsplanen er det vedtatt finansiert og bygget en rekke nye prosjekter. I 2027 skal det etter planen startes arbeid med 13 nye prosjekter. I tillegg kommer alle pågående prosjekter, samt den svært omfattende porteføljen til byvekstavtalen for kristiansandregionen.

Utfordringene med fylkeskommunens planleggings- og prosjekteringskapasitet er allerede godt kjent. Dersom det vedtas at fylkeskommunen skal jobbe med regulering av fortau / GS på resterende strekning av fv. 3908, må annet arbeid settes på vent.

Denne saken har blant annet vist konsekvensene av å stoppe pågående planleggingsarbeid. En slik løsning vil derfor ikke være aktuell.

Da gjenstår utsettelse blant de 13 nye prosjektene som eneste reelle alternativ.

- Fv. 458 Hollekleiva, krysningspunkt, Lindesnes kommune
- Fv. 454 Skarpengland, fortau, Vennesla kommune
- Fv. 418 x 3688 Sundebu, kryssutbedring, Gjerstad kommune
- Fv. 44 Svegeveien, fortau til Skådevikveien, Flekkefjord kommune
- Fv. 3590 Kirkeveien, fortau, Arendal kommune
- Fv. 414 Myresvingen, GS, Gjerstad kommune
- Fv. 3652 Høvåg – Ørsland, veglys, Lillesand kommune

- Fv. 456 Hølleveien, GS-undergang, Kristiansand kommune
- Fv. 43 Skråveien – Bilandsfeltet, veglys, Farsund kommune
- Fv. 405 Høiebekk bru, rehabilitering, Kristiansand kommune
- Fv. 4030 Kyrkjebygd, fortau, Åseral kommune
- Fv. 465 Englemonen GS, Kvinesdal kommune
- Fv. 420 Nedenes vestre, GS-bru, Arendal kommune

Planarbeidet langs fv. 3908 har vært over gjennomsnittlig krevende. Dersom videre arbeid på strekningen vedtas gjennomført, vil flere av de overnevnte prosjektene måtte utsettes. Nøyaktig hvor mange prosjekter dette vil påvirke er vanskelig å anslå, ettersom det er så mange ulike fagressurser som må involveres og marginene på fagressursene er små.

Kristiansand kommune har oppgradert en alternativ gangveg mellom Kilura og Andåsveien. Restriksjoner for videre utbygging i området vil bli opphevet når fortauet Skudeviga – Kilura er på plass sammen med den alternative gangvegen videre mot Andåsveien. Kommunen har samtidig prioritert videre tilrettelegging av strekningen frem mot Andåsveien på 17. plass i innspill til handlingsprogram for mobilitet.

På bakgrunn av kommunens prioriteringer, tilgang på egne fagressurser, manglende bevilgning til bygging av en videreføring av fortauet langs fv. 3908, samt forutsigbarheten for vedtatt prioriterte prosjekter i handlingsprogram for mobilitet 2026–2029, anbefaler fylkeskommunedirektøren at det vedtas at prosjektet avgrenses til de om lag 450 meterne mellom Skudeviga og Kilura.

Prosjektet kan da tidligst vurderes for prioritering i HP 2030–2033, som vedtas i 2029.

Regionplan Agder 2030

Bygging av fortau på strekningen bidrar til at flere myke trafikanter, og særlig barn og unge, kan gå trygt til skolen og fritidsaktiviteter. Ved at flere kan gå og sykle trygt vil biltrafikken som følge av korte turer i området kunne reduseres, og gi gevinst innen miljø, folkehelse og trafikksikkerhet.

Regional plan for mobilitet for Agder

Ved å anmode byvekstavtalen for kristiansandsregionen om et bidrag til fullfinansiering som sikrer bygging av det planlagte fortauet, treffer man godt på hovedmålet i mobilitetsplanen, et samarbeid om å gjøre reisen enkel, trygg og grønn.

Tiltaket og finansieringsløsningen leverer på følgende steg i mobilitetsplanen:

- | | |
|----|--|
| 9 | Gjøre det trygt å gå og sykle til skolen |
| 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 |
| 23 | Samarbeide for å nå målene |

Økonomiske konsekvenser

Forutsatt at styringsgruppen for byvekstavtalen for kristiansandsregionen velger å bevilge de manglende 20 mill. kronene til prosjektet, vil det oppdaterte kostnadsoverslaget ikke medføre ytterligere økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen, ut over allerede bevilget prosjektramme.

Konklusjon

Det anbefales å anmode byvekstavtalen om en bevilgning på 20 mill. kroner for å sikre fullfinansiering og bygging av det planlagte fortausprosjektet langs fv. 3908 mellom Skudeviga og Kilura. Prosjektet avgrenses til de om lag 450 meterne mellom Skudeviga og Kilura.

Kristiansand, 19.08.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør

20/26 Høringssvar - Forslag om endring av forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport

Arkivsak-dok.	26/45677-3
Saksbehandler	Steinar Sørheim

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	15.09.2026	20/26
2 Fylkesutvalget	06.10.2026	

Følgende tas til orientering:

Agder fylkeskommune mottok 25. juni 2026 høring fra Samferdselsdepartementet om forskriftsendring om utslippskrav til kjøretøy ved offentlige anskaffelser til veitransport. Svarfrist var den 25. august 2026. Ettersom at politiske utvalget først samles i september, er høringen svart ut administrativt.

Fylkeskommunedirektøren anbefaler at høringssvar tas til orientering.

Se vedlagte høringsdokument.

Vedlegg

1. Administrativt høringssvar fra Agder fylkeskommune, datert 25. august
2. Høringsbrev fra Samferdselsdepartementet, datert 25. juni
3. Høringsnotat fra Samferdselsdepartementet

21/26 Overgang til én felles TT-ordning - status, tilbakemeldinger og foreløpig evaluering

Arkivsak-dok.	26/43033-59
Saksbehandler	Kristina Horpestad Hansen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkeseldrerådet	07.09.2026	8/26
2 Ungdommens fylkesutvalg 2026	08.09.2026	8/26
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse i Agder	09.09.2026	7/26
4 Råd for likestilling, inkludering og mangfold i Agder	10.09.2026	5/26
5 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	15.09.2026	21/26
6 Fylkestinget	20.10.2026	

Følgende tas til orientering:

Arbeidet med og hensynene bak ny TT-ordning (FT-3/2026)

Fra 1. juli 2026 ble de tidligere TT-ordningene for Aust-Agder og Vest-Agder slått sammen til én felles TT-ordning for hele Agder. Den nye ordningen er resultatet av en grundig prosess, med mål om å ta det beste fra de to tidligere ordningene og slå dette sammen til én felles ordning.

Arbeidet med ny ordning har vært preget av bred medvirkning fra brukerrepresentanter, medvirkningsråd, brukerorganisasjoner, kommuner og andre relevante aktører.

I utviklingen av i ny ordning er det særlig lagt vekt på tre hensyn:

1. At ordningen skal være enkel å forstå og enkel å bruke.
2. At ordningen skal gi TT-brukerne mest mulig frihet.
3. At ordningen skal sikre likebehandling i hele fylket.

Disse tre hensynene vurderes å være godt ivaretatt i ny ordning.

Overgangen

Overgangen til den nye ordningen har i det store og det hele gått bra.

De første dagene var det noen utfordringer med utbetalt tilskudd i aust og taksametre i vest. Dette ble imidlertid raskt rettet opp og feilene hadde i liten grad betydning for TT-brukerne. Alle TT-kortene har siden fungert som de skal i hele fylket.

Tilbakemeldinger

Vi får positive tilbakemeldinger på at ny ordning er enkel å bruke og gir TT-brukerne mer frihet. Særlig trekkes fjerningen av egenandelen og muligheten til selv å velge drosjetransportør (FT-2/2027) frem som positive endringer.

Når det gjelder tilskuddene, er tilbakemeldingene mer delte. TT-brukere aust i fylket er fornøyde, mens flere TT-brukere vest i fylket uttrykker misnøye med tilskuddene de har fått overført. Dette gjelder særlig TT-brukere utenfor utvidet ordning og TT-brukere med lang reisevei. Siden tilbakemeldingene på dette punktet er så splittet, vil det under forklares hvordan tilskuddene er beregnet.

Beregningen av tilskudd (FT-24/2026)

Til den nye ordningen ble det fastsatt to typer tilskudd:

1. Grunntilskudd – som er likt for alle TT-brukere

2. Ekstratilskudd – som er for TT-brukere i statlig, utvidet ordning (blinde, sterkt svaksynte og rullestolbrukere)

Grunntilskuddet ble beregnet ut fra fylkeskommunalt budsjett for TT, mens ekstratilskuddet ble beregnet ut fra statlig tildeling fra Samferdselsdepartementet til utvidet TT-ordning.

Ved beregningen av tilskuddssatsene var målet å fastsette så høye tilskuddssatser som mulig, innenfor rammen av det som er økonomisk forsvarlig.

Ved beregningen av tilskuddene tok vi utgangspunkt i tilskuddssatsene i tidligere Aust-Agder, hvor det lenge har vært kronebeløp. Dette fordi dette var enklere å sammenligne med enn tilskuddene i tidligere Vest-Agder, som har vært gitt i form av klipp.

Tilskuddssatsene som ble vedtatt var 6 200 kroner i grunntilskudd og 36 500 kroner i ekstratilskudd. For flere TT-brukere ga dette en økning, mens det for andre ville kunne gi færre turer. I forbindelse med tilskuddssaken ble det ikke gjort beregninger på hvor mye enkeltbrukere ville få redusert tildelingen, men det ble gjort beregninger på gruppenivå, som viste at flere ville få mer, og at beløpene på gruppenivå i snitt ville være innenfor bruken i eksisterende ordninger.

Det understrekes at Agder fylkeskommune ikke sparer noen penger på å slå sammen tidligere ordninger for aust og vest til én felles ordning. Forskjellen er at pengene nå fordeles likt på alle TT-brukerne – uavhengig av hvor i fylket de er bosatt.

Likebehandling som grunnprinsipp

For dem som nå opplever å få mindre enn før, kan dette være både vanskelig og skuffende. Den reaksjonen er forståelig, og vi må møte den med respekt og forståelse. Og tilsvarende, for dem som nå opplever å få mer enn før, så oppleves dette veldig gledelig.

Likebehandling et grunnleggende prinsipp i den nye ordningen. Det betyr at TT-brukere i hele Agder skal vurderes etter de samme kriteriene og motta de samme tilskuddene, uavhengig av om de er bosatt på aust- eller vestsiden av fylket. Den nye ordningen gjør derfor at noen får mer enn tidligere, mens andre får mindre. Det aller viktigste er imidlertid at TT-brukerne nå blir behandlet likt, og at fylkeskommunen innenfor rammen av det som er økonomisk forsvarlig har tildelt så høye tilskuddssatser som mulig.

Hvor mange turer tildelt tilskuddrekke til, kommer helt an på:

- Hvor lange turer TT-brukeren reiser
- Hvilken dag og tidspunkt TT-brukeren reiser
- Om TT-brukeren reiser alene eller sammen med andre

Hvis TT-brukeren reiser sammen med andre, fordeles kostnaden for turen mellom flere passasjerer. Tilskuddet vil da være lengre. Reiser TT-brukeren for eksempel alltid sammen med én annen person, vil han/hun få dobbelt så mange turer som hvis det reises alene. Reiser TT-brukeren sammen med to eller tre andre personer, kan tilskuddet rekke til tre til fire ganger så mange turer. Det anbefales derfor å samkjøre når det er mulig. TT-brukeren kan både reise sammen med andre TT-brukere og med personer som ikke har TT-kort.

Foreløpig evaluering

Ny felles TT-ordning har nylig trådt i kraft, og TT-brukerne må derfor få tid til å sette seg inn i endringene. Videre må administrasjonen og AKT få tid til å se hvordan den nye ordningen slår ut på stort, før det eventuelt vurderes endringer. Vi vil i løpet av 2027 gjøre en evaluering av ny felles TT-ordning. Denne vil legges frem for politisk behandling.

Selv om det er for tidlig å gjøre en ordentlig evaluering, viser tilbakemeldingene som er mottatt så langt, hvor viktig TT-ordningen er for mange TT-brukere og deres pårørende. Videre synliggjør tilbakemeldingene et generelt behov for gode transporttilbud i Agder.

TT-ordningen er et begrenset gode. Det skyldes både at budsjettet er begrenset og at ordningen er forbeholdt personer med sterke og varige funksjonsnedsettelse som ikke kan ta vanlig buss. TT kan derfor ikke gis til alle som har behov for bestillingstransport, som eksempelvis eldre hjemmeboende.

En videreutvikling av transporttilbudet AKT Svipp vil kunne komme en bredere gruppe innbyggere til gode, inkludert eldre og andre som ikke omfattes av TT-ordningen. Dette kan bidra til at flere kan bo trygt og selvstendig hjemme lenger. En tettere sammenheng mellom AKT Svipp og TT-ordningen kan også bidra til at TT-brukerne får større nytte av tilskuddene de tildeles.

22/26 Årsrapporter forebyggende trafikksikkerhet

Arkivsak-dok.	26/53792-1
Saksbehandler	Cato Moen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	15.09.2026	22/26

Følgende tas til orientering:

Hovedutvalg for samferdsel tar årsrapportene til Trygg Trafikk, Trafikksikkerhetsambassadørene i videregående skole, Myra Sykkelgård, Nullvisjonen Agder og Trafoen/18pluss til orientering.

Vedlegg

Rapport2025_Agder_nettsidig
Årsrapport TS-ambassadørene 2024-2025
ÅRSRAPPORT FOR SYKKELGÅRDEN PÅ MYRA 2025
2025 Årsrapport Nullvisjonen Agder. Felles
Årsrapport 2025 Trafoen og 18pluss

23/26 Det digitale Agder, DDA. Bruk av tilskuddsmidler i 2027.

Arkivsak-dok.	26/25187-7
Saksbehandler	Jostein Akselsen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	15.09.2026	23/26

Følgende tas til orientering:

Oppdragsbrevet fra Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet for bredbåndstilskuddet i 2026 åpner for at deler av tilskuddsmidlene kan benyttes til å forbedre mobildekningen (arealdekning) i områder med størst behov. Det er også et nasjonalt mål å styrke mobildekningen langs viktige transport- og ferdselsårer.

Styret i Det Digitale Agder (DDA) har vedtatt at muligheten for å benytte deler av tilskuddsmidlene til forbedret mobildekning skal vurderes i 2027. Administrasjonen vil derfor anbefale at det settes av midler til ett eller to mobilprosjekter, avhengig av størrelsen på tilskuddet for 2027.

Grensen for hvilke boliger som er støtteberettigede, er økt fra 100 Mb/s i 2025 til 300 Mb/s i 2026. For Agder betyr det at antall boliger som kan få støtte er økt fra 2.200 til 4.300.

Når oppdragsbrevet for 2027 foreligger, vil kommunene kunne melde inn både bredbåndprosjekter og prosjekter som har til formål å forbedre mobildekningen. For hvert prosjekt må kommunen beskrive den forventede samfunnsnyttien, herunder betydningen for innbyggere, næringsliv, beredskap og ferdsel.

Bredbåndstilskuddet til Agder utgjorde om lag 9,9 millioner kroner i 2026. Til sammenligning var tilskuddet om lag 23,5 millioner kroner i 2025. Den endelige størrelsen på tilskuddet for 2027 vil først bli avklart når statsbudsjettet er vedtatt.

Kostnadene knyttet til etablering av ny mobildekning er betydelige. En ny mobilmast med tilhørende teknisk utstyr vil normalt koste flere millioner kroner. I tillegg kommer kostnader til framføring av strøm og annen nødvendig infrastruktur. For mange prosjekter vil framføring av strøm utgjøre en vesentlig del av de totale investeringskostnadene.

24/26 Innspill til rapport om Nasjonalt reisekort

Arkivsak-dok.	26/22105-24
Saksbehandler	Ann Sherin Skollevold

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	15.09.2026	24/26

Følgende tas til orientering:

Agder fylkeskommune har sendt innspill til Jernbanedirektoratets rapport om Nasjonalt reisekort.

Fylkeskommunen og Agder kollektivtrafikk er positive til arbeidet med å gjøre kollektivreiser mer attraktive og sømløse, samt til statlige satsinger som styrker kollektivtransportens konkurransekraft. Det understrekes at statlige virkemidler bør bidra til langsiktighet og forutsigbarhet, slik at fylkeskommunene kan opprettholde og videreutvikle et godt kollektivtilbud.

Innspillet støtter i hovedsak rapportens anbefaling om å videreføre dagens ansvarsdeling, takstmyndighet og billettstruktur. For Agder fremheves det som særlig viktig at fylkeskommunene beholder rollen som takstmyndighet, slik at priser og produkter kan tilpasses regionale behov og målsettinger.

Videre vises det til at prisvirkemidler kan være hensiktsmessige dersom de er langsiktige, forutsigbare og fullt ut finansierte, samtidig som de gir fylkeskommunene nødvendig handlingsrom. Det understrekes også at økte statlige bevilgninger bør kunne disponeres ut fra lokale behov. Samtidig påpekes det at pris alene ikke er tilstrekkelig for å øke kollektivbruken, og at kvalitet, kapasitet, frekvens og punktlighet fortsatt må være sentrale virkemidler.

Innsendt innspill og rapporten fra Jernbanedirektoratet ligger vedlagt.

Vedlegg

Nasjonalt reisekort rapport

26_22105-21 Innspill til rapport om nasjonalt reisekort 3430060_6_0

Eventuelt