



Saksframlegg

Arkivsak-dok. 23/25768-39
Saksbehandler Lasse Moen Sørensen

Utvalg	Møtedato
Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	27.05.2025
Råd for personer med funksjonsnedsettelse i Agder	14.05.2025
Ungdommens fylkesutvalg 2025	15.05.2025
Fylkeseldrerådet	14.05.2025
Fylkesutvalget	03.06.2025
Fylkestinget	17.06.2025

Handlingsprogram for mobilitetsplanen 2026-2029

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Fylkestinget vedtar forslag til handlingsprogram 2026-2026, for regional plan for mobilitet for Agder.
2. Dersom sak om finansiering og bygging av fv. 475 Næringsveien vedtas, i tråd med forslaget som er oversendt til behandling i Arendal kommune, reduseres aktiviteten på handlingsprogrammet med 200 mill. kroner for perioden, og utvalgte prosjekter flyttes over til marginallisten for fylkesveginvesteringer.

Vedlegg

Handlingsplan 2026-2029 alternativ med fv. 475 Næringsveien

Sammendrag

Handlingsprogram for mobilitetsplanen 2026-2029 er det første handlingsprogrammet for denne regionale planen, og blant de viktigste styringsdokumentene for aktiviteten innen samferdselsområdet for perioden. Dokumentet tar opp prioriteringer både innen drift og investering, og legges med dette frem for politisk vedtak.

Samtidig er det utarbeidet et forslag til felles finansiering av ny fv. 475 Næringsveien som ligger til behandling i Arendal kommune. Fylkeskommunens andel av finansieringen av dette prosjektet er ikke innarbeidet i forslag til handlingsprogram for mobilitetsplanen. Dersom prosjektet vedtas gjennomført, er det foreslått å redusere porteføljen på handlingsprogrammet med 200 mill. kroner for å sikre økonomisk handlingsrom. Den øvrige finansieringen av Næringsveien må vedtas som et tillegg til handlingsprogrammet.

Saksopplysninger

Handlingsprogram for mobilitetsplanen 2026-2029 er det første handlingsprogrammet som er utarbeidet for regional plan for mobilitet for Agder og i Framsikt. Handlingsprogrammet erstatter flere andre handlingsprogram, inkludert handlingsprogram for fylkesveg.

Hovedmålet i mobilitetsplanen er «sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn». Handlingsprogrammet skal vise hvordan dette tas over fra ord til handling. Målet skal nås gjennom å prioritere to viktige prinsipper; å ta vare på det vi har, og å prioritere barn og unge. Dette, sammen med de prioriterte stegene som er tett knyttet sammen med alle de tre bærekraftsdimensjonene, ligger til grunn for prosessen og har vært sentralt for arbeidet med å plukke ut og prioritere prosjekter.

Å prioritere betyr også å nedprioritere. Mange ønsker om tiltak som har blitt spilt inn fra ulike hold vil derfor måtte legges bort. Innenfor veginvesteringer er det et svært begrenset økonomisk handlingsrom, og de fleste vil derfor oppleve at deres viktigste ønske ikke har blitt prioritert. Planen står likevel igjen med en liste over gode og nyttige prosjekter som vi mener det er realistisk å få gjennomført i perioden, i tillegg til en marginalliste over tiltak som kan bygges dersom bevilgningene økes.

Arbeidet med handlingsprogram for regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033 ble vedtatt startet opp av hovedutvalg for samferdsel og mobilitet i sak 5/2024.

På forhånd var det opprettet en nettbasert portal for å levere innspill, der kommunene kunne spille inn alle ønsker om investeringstiltak på fylkesveg. Løsningen var testet ut i arbeidet med å prioritere tiltak til programområdene for trafikksikkerhet, og har fått svært gode tilbakemeldinger som et enkelt og oversiktlig verktøy.

Kommunene hadde frist til 15. september 2024 med å legge inn og prioritere sine ønsker og behov for fylkesvegnettet. Til sammen ble det meldt inn 822 tiltak fra 24 av fylkets 25 kommuner. Tiltak som, grovt anslått, har en samlet kostnad på 10-15 mrd. kroner. Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet har vært tett koblet på hele prosessen med utarbeidelse av handlingsprogrammet, og har fått orienteringer om status og aktivitet i samtlige møter. Dette har gitt stor mulighet for medvirkning, og til å få innarbeidet politiske signaler underveis i prosessen.

Investeringsnivået er basert på vedtatt ramme i handlings- og økonomiplan for 2025-2028. For å komme ned på et realistisk kostnadsnivå har innmeldte prosjekter derfor vært gjennom en rekke silingsprosesser, med utgangspunkt i mobilitetsplanens prioriteringer.

Det gjør at en sitter igjen med en gjennomarbeidet og god portefølje, som vil bidra til å løfte trafiksikkerheten, kvaliteten og fremkommeligheten på fylkesvegnettet i perioden.

Kart over foreslåtte tiltak finnes [her](#).

Tiltakene i handlingsprogrammet vil bli gjennomgått i den årlige budsjettprosessen, for å best mulig tilpasse prosjektenes finansieringsbehov og fremdrift til tilgjengelige budsjettmidler.

Selve handlingsprogrammet vil bli gjennomgått og revidert i fireårssykluser. Dette handlingsprogrammet går fra 2026 til 2029. Prosessen med revisjon av handlingsprogrammet vil starte opp i 2028, da med sikte på å utarbeide handlingsprogrammet for perioden 2030 til 2033.

Øvrige tiltak

I tillegg til investeringsporteføljen, som tilsvarer tidligere Handlingsprogram for fylkesveg, inneholder handlingsprogram for mobilitetsplanen en rekke øvrige tiltak.

Disse tiltakene er nærmere beskrevet under blant annet kapittel 4 *Øvrige prosjekter*, kapittel 8 *Forebyggende trafiksikkerhetstiltak*, kapittel 12 *Informasjon, forskning og kampanjer*. De fleste av disse tiltakene finansieres over driftsbudsjettet.

Utbyggings- og investeringstiltak kan ikke alene løse alle utfordringene på vegnettet, i trafikken og omgivelsene. Kampanjer, opplæring og samarbeid med lokalsamfunn og næringsliv er en viktig del av satsingen for å nå målene i regional plan for samferdsel for Agder. En bred satsing på denne typen arbeid, og jevnlig evalueringer for å passe på at satsingen bidrar til å nå målene er en sentral og viktig del av mobilitetsarbeidet.

Agder fylkeskommune har utviklet og driver flere unike og svært etterspurte forebyggende trafiksikkerhetstiltak. Ved å ha oppmerksomhet på utfordringer og risikabel adferd, lærer deltakerne å ta beviste og tryggere valg i trafikken. Dette arbeidet gir svært mye trafiksikkerhet sett opp mot midlene som brukes til å drifte tiltakene. Det legges opp til å videreføre og videreutvikle det forebyggende trafiksikkerhetsarbeidet i planperioden.

Handlingsprogrammet inneholder også mye nyttig informasjon knyttet til forvaltning og fylkeskommunens rolle som vegeier. Informasjonen under kapittel 9 er et nyttig oppslagsverk som forklarer mye om utfordringene knyttet til vegeierskap.

Vurderinger

Vurdering og prioritering av prosjekter

Fylkeskommunen har begrensede ressurser, og det er et stort sprik mellom omfanget av innmeldte ønsker og muligheten til å innfri dem. Det har vært en grundig prosess for å vurdere innmeldte ønsker og behov, slik at de beste og viktigste prosjektene blir prioritert. Kommunene ble tidlig bedt om å melde inn en prioritert liste over alle aktuelle ønsker for fylkesvegnettet, med frist 15. september 2024.

Gjennom flere prosesser har alle innmeldte tiltak blitt gjennomgått og vurdert, både opp mot mobilitetsplanens overordnede prinsipper og mot de prioriterte stegene.

Av de 822 innmeldte tiltakene var det over 300 ønsker om større infrastrukturtiltak. De ti høyest prioriterte tiltakene fra hver kommune ble tatt videre. I tillegg kommer fylkeskommunens egne behov knyttet til ivaretagelse av eksisterende vegnett, samt tiltak som må gjennomføres for at vegnettet skal tilfredsstille gjeldende krav i lovverket, og tiltak som kan redusere løpende kostnader til drift og vedlikehold.

Tiltakene ble gjenstand for grundig vurdering opp mot mobilitetsplanens førende prinsipper

og prioriterte steg. Fylkeskommunens ulike fagavdelinger har også bidratt med vurderinger av alle disse tiltakene, for å sikre at flest mulig interesser er hensyntatt i det endelige forslaget.

Slik har listen over aktuelle tiltak blitt krympet gjennom flere runder.

Da om lag 60 tiltak gjensto ble det gjort ytterligere og mer detaljerte vurderinger av disse, knyttet til blant annet vegens funksjonsklasse, potensiale for antall skolebarn, ÅDT, rasfare, og det ble utarbeidet kostnadsoverslag og gjort beregninger knyttet til forventet klimagassutslipp. Ekstern konsulent ble leid inn for å sikre tilstrekkelig datagrunnlag slik at fylkets fagkompetanse kunne gjøre gode vurderinger knyttet til kostnader og potensielt klimagassutslipp. Alle prosjektene er vurdert ut fra samme metodikk, og data er dermed sammenliknbare.

Fylkeskommunens behov gjenspeiler ikke alltid kommunenes, og det er derfor ingen automatikk i at kommunens øverste prioritet får gjennomslag. Fylkeskommunen må se helheten i vegnettet som vegeier, og i tillegg vurdere tiltak opp mot økonomisk handlingsrom. Mange av prosjektene som er høyest prioritert av kommunene er svært kostbare, og ville alene lagt beslag på store deler av den tilgjengelige rammen for handlingsprogrammet. Slike kost/nytte-vurderinger er viktige for å se verdien av enkeltprosjekter opp mot muligheten til å få etablert mange andre gode tiltak rundt om i hele fylket.

De ulike strekningsvise utbedringsprosjektene er listet opp og prioritert i rekkefølge. Det er imidlertid viktig at en har aksept for å kunne justere fremdriften og aktiviteten mellom disse. Utviklingen av asfaltkvaliteten og andre usikre faktorer gjør at det bør gis aksept for en årlig gjennomgang av porteføljen for strekningsvise utbedringsprosjekter. Dette vil sikre en mest mulig effektiv og riktig bruk av ressursene dersom det oppstår behov for reasfaltering av enkeltstrekninger tidligere enn handlingsprogrammet legger opp til. Slik kan en unngå at det eksempelvis må legges nytt asfaltdekke eller gjøres større gravearbeider i vegene kort tid før de strekningsvise prosjektene prioriteres med midler. Dette betyr at det også kan bli aktuelt med mer intensiv aktivitet på enkelte av disse strekningene, enn den fremlagte handlingsplanen legger opp til. Strekningsvise tiltak i kombinasjon med utvidet forarbeid til asfaltering, gir svært mye god veg for pengene, og sikrer god ivaretagelse av vegnettet.

De strekningsvise utbedringene er delvis finansiert med midler fra den årlige rammen som var planlagt til innhenting av forfall. Dermed er det funnet handlingsrom til denne aktiviteten fra første år i perioden, selv om den øvrige investeringsrammen er bundet opp av ikke ferdigstilte prosjekter fra Handlingsprogram for fylkesveg 2022-2025.

Det er samtidig funnet handlingsrom for å starte opp en rekke nye investeringsprosjekter i løpet av perioden. Det høye antallet skyldes i hovedsak at mange av prosjektene er små og relativt rimelige. De mindre prosjektene utfyller mangler i det eksisterende vegnettet, og har god effekt på måloppnåelse for målgruppen barn og unge. Ved å koble sammen eksisterende infrastruktur for myke trafikanter får disse prosjektene høy nytteverdi. Når kostnaden samtidig er relativt lav, blir det mulig å bygge mange prosjekter spredt over hele fylket. Dermed treffer prosjektene godt på mål i regionale planer, og svært mange trafikanter vil med dette oppleve en positiv utvikling i sitt nærområde i løpet av perioden.

Første år av handlingsprogrammet, i 2026, er det ikke prioritert å starte opp nye investeringsprosjekter ut over strekningsvise utbedringer. Dette fordi det gjenstår en rekke investeringsprosjekter fra handlingsprogram for fylkesveg 2022-2025, som legger beslag på tilgjengelige midler.

Samtidig er organisasjonen svært presset på kapasitet, særlig innenfor planlegging og prosjektering. Den nylig inngåtte byvekstavtalen for kristiansandsregionen har også en

tung portefølje av fylkesvegprosjekter. Disse må planlegges og prosjekteres, noe som vil binde opp det meste av kapasiteten i 2026. Dette passer imidlertid godt med porteføljen, og ved å prioritere BVA-prosjektene i 2026 vil det kunne frigjøres kapasitet til arbeid med nye fylkesvegprosjekter i 2027.

Økonomi

Investeringsrammen for fylkesveg for handlingsprogramperioden er planlagt å være drøyt 500 mill. kroner per år. I tråd med regional plan for mobilitet for Agder er det lagt opp til en stor satsing for å redusere og stoppe forfallet på vegnettet i årene fremover. Hvis låneopptaket økes for å investere mer, vil det legge beslag på betydelige driftsmidler, siden kostnadene til lånet må betales med driftsmidler. Det betyr at det blir mindre penger igjen til vedlikehold, og at forfallet vil øke.

Denne problemstillingen er tett koblet mot vurderingene knyttet til sak om samarbeid med Arendal kommune om å finansiere og bygge fv. 475 Næringsveien. Dersom avtalen vedtas i tråd med forslaget som ligger til behandling i Arendal kommune, anbefaler fylkeskommunedirektøren at 200 mill. kroner av fylkeskommunens andel dekkes inn over rammen for handlingsprogram for mobilitet. De øvrige kostnadene for prosjektet anbefales håndtert med å øke den totale rammen for investering på fylkesveg. Dette for å unngå å måtte utsette svært mange gode og viktige prosjekter på det eksisterende fylkesvegnettet.

Finansieringsrammen for fv. 475 Næringsveien er på 651 mill. eks. mva. Fylkeskommunens andel i avtaleforslaget som ligger til behandling i Arendal kommune er satt til 70 prosent, 456 mill. kroner. 200 mill. av dette foreslås finansiert med redusert portefølje i handlingsprogrammet, for å unngå at handlingsrommet innenfor vedlikehold blir så lavt at det spiser opp effekten av investeringer som gjøres for å redusere forfallet på vegene.

En alternativ handlingsplan, der prosjekter for 200 mill. kroner er tatt ut og overført til marginallisten, er derfor vedlagt saken. Den anbefales vedtatt dersom det inngås avtale om bygging av Næringsveien. Dette er et viktig grep for å opprettholde satsingen på å redusere forfallet på vegnettet, som vedtatt i mobilitetsplanen.

Den alternative handlingsplanen vil bli da bli justert når den innarbeides i HØP 2026-2029, for å fordele den økonomiske belastningen best mulig i perioden.

Marginalliste for fylkesveginvesteringer

I kapittel 15 i handlingsprogrammet er det listet opp prosjekter som kan vurderes tatt inn i handlingsplanen dersom fylkeskommunen skulle få tilført økte rammer som disponeres til fylkesveginvesteringer.

Dersom fv. 475 Næringsveien vedtas finansiert og bygget, vil prosjektene som anbefales utsatt bli lagt inn øverst på marginallisten, og ligge tilgjengelig dersom de økonomiske forutsetningene skulle endre seg i løpet av perioden.

Prosjektene på marginallisten vil ellers bli gjenstand for ny vurdering når handlingsprogrammet skal revideres for perioden 2030-2033.

[Lenke til Handlingsprogram 2026-2029 til Regional plan for mobilitet 2023-2033](#)

Forslag til investeringsportefølje for fylkesveg 2026-2029

Tabellen under, *Handlingsplan 2026-2029*, viser tiltakene som foreslås gjennomført for perioden. Tiltakene er rangert i prioritert rekkefølge.

Øverst på listen ligger programområdene, sekkeposter med midler som fordeles årlig mellom en rekke mindre prosjekter.

Under dette ligger prosjektene som er vedtatt og startet opp i Handlingsprogram for fylkesveg 2022-2025, men som ikke blir ferdigstilt innenfor perioden. Enkelte av disse er foreslått med endrede rammer, som følge av justeringer i planer eller oppdaterte kostnadsoverslag.

Nederst i tabellen kommer de nye tiltakene som foreslås gjennomført i perioden.

En alternativ handlingsplan der det er tatt ut prosjekter for 200 mill. kroner, er vedlagt saken. Denne anbefales å erstatte handlingsplanen i dette dokumentet dersom fylkeskommunen inngår avtale med Arendal kommune om bygging av fv. 475 Næringsveien.

Alle kostnadstall er estimerer, og vil bli oppdatert gjennom HØP etter hvert som det gjennomføres planlegging og prosjektering som gir grunnlag for en mer nøyaktig beregning av forventede kostnader.

Handlingsplan 2026-2029

Alle tall i mill. kr

Kategori	Beskrivelse av tiltak	Kommune	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
	Byvekstavtale Kristiansandsregionen		35	35	35	35
	ATP Arendalsregionen					
	Delsum bompengeprosjekter		35	35	35	35
Pl./Gr.	Diverse planlegging		8	8	8	8
Pl./Gr.	Diverse grunnnerverv		1,5	1,5	1,5	1,5
TS	Trygg skoleveg og trafiksikkerhet		50	50	50	55
Kollektiv	Kollektivtiltak		12	12	12	15
GS	Sykelbytiltak		4	13	13	15
GS	Sykelregion Agder		4	5	5	5
Ras	Skredsikring		8	8	8	8
Utbedring	Forfallsinnhenting		48	45	50	50
Miljø	Miljø- og støyttiltak			1	2	2
Tunnel	Oppgradering av tunneler		5	5	5	5
Tunnel	Fv.42 Gåseheller-tunnelen	Sirdal	250	238	100	
Nybygg	Fv 415 Simonstad – Selåsvatn	Åmli	30	0		
Bru	Fv. 4150 Løgane bru	Flekkefjord	20	5		
GS	Fv 3608 GS Homborsundsveien	Grimstad	15			
GS	Fv 3600 GS Fjæreveien, Kryssen – Egra	Grimstad	6			
Strekning	Fv 42 strekningsvis utbedring vest for rv.9	Flere	29	25	30	30
GS	Fv 3908 Skudeviga – Kilura, fortau	Kristiansand	15	11		
Bru	Fv 4208 Bakke bru og Bakkekleiv bru	Flekkefjord	2	3		
Pl./Gr.	Fv 420 GS-plan Grimstad til Lillesand		1	1		
Ras	Fv. 460 Havsåsen	Lyngdal	15,5	15,5		
	NYE PROSJEKTER					
Strekning	Fv. 403 Hodne – Samkom	Iveland og Vennesla	14	9	5	6
Strekning	Fv. 455 Mandal – Åseral	Lindesnes og Åseral	6	6	10	14
Strekning	Fv. 411 Tvedestrand – Risørveien	Tvedestrand og Risør	1	6	6	10
Strekning	Fv. 44 Flekkefjord – Åna Sira	Flekkefjord	6	6		
Strekning	Fv. 450 Rotemo – Telemark grense	Valle	2	5	10	6
Strekning	Fv. 453 - 454 Ryen – Vennesla – Skarpengland	Kristiansand og Vennesla	6	6	10	15
Strekning	Fv. 415 Fiane – rv. 41	Vegårshei, Åmli og Tvedestrand	6	6	15	18
GS/TS	Fv. 458 Hollekleiva, krysningspunkt	Lindesnes		3		

GS	Fv. 454 Skarpengland, fortau	Vennesla		3		
GS/TS	Fv. 418 x fv. 3688 Sundebru, kryssutbedring	Gjerstad		2	3	
GS	Fv. 44 Svegeveien, fortau til Skådevikveien	Flekkefjord		1,5	2	
GS	Fv. 3590 Kirkeveien, fortau	Arendal		1	4,5	
GS	Fv. 414 Myresvingen, GS	Vegårshei		1	5	
Tunnel	Fv. 465 Ravneheitunnelen	Farsund		1	29	25
TS	Fv. 3652 Høvåg – Ørslund, veglys	Lillesand		1		
GS	Fv. 456 Hølleveien GS-undergang	Kristiansand		1	4	
TS	Fv. 43 Skråveien – Bilandsfeltet, veglys	Farsund		1	4,5	
Bru	Fv. 405 Høiebekk bru, rehabilitering	Kristiansand		4	15	6
GS	Fv. 4032 Kyrkjebygd, fortau	Åseral		1	3	
GS	Fv. 465 Englemonen, GS	Kvinesdal		1	3	
GS	Fv. 3454 Grønningveien, GS	Risør		2	28	7
GS	Fv. 418 Brokelandsheia – Sundebru, GS	Gjerstad		1	15	8
GS	Fv. 42 Osedalen, oppgradering	Froland		1	2	
GS	Fv. 420 Nedenes vestre, GS-bru	Arendal		4	14	7
GS	Fv. 404 Opplandsveien, del 3	Grimstad		1	7	
GS	Fv. 3796 Dåsnesmoen, GS	Evje og Hornnes		1	3	
Strekning	Fv. 3778 Byglandsfjord – Storstraumen	Bygland		1	6	6
Strekning	Fv. 406 Vegusdalsveien	Birkenes		1	6	6
Strekning	Fv. 4080 Skomrak – Revøy	Lyngdal		1	7	9
GS	Fv. 43 Birkeland – Gyberg, fase 1	Hægebostad			1	19
GS	Fv. 3674 Tingsaker båthavn – Ålebekk, GS	Lillesand			2	3
TS	Fv. 3914 Veråsvegen, veglys	Vennesla			1,5	
GS	Fv. 3564 Revesandsveien GS	Arendal			5	40
GS	Fv. 43 Skråveien – Kjørrefjord GS	Farsund			2	50
GS	Fv. 455 Møllsletta GS	Lindesnes			5	50
	Delsum øvrige veiinvesteringer		565,0	525,5	518,0	499,5

Regionplan Agder 2030

Den foreslåtte porteføljen til handlingsprogram for regional plan for mobilitet for Agder inneholder i hovedsak gang- og sykkelvegprosjekter i nærheten av skoler, samt strekningsvis utbedring av eksisterende fylkesveg.

Handlingsprogrammet leverer svært godt på regionplanens to premisser for utviklingen. Vi *tar hele Agder i bruk*, ved å levere en rekke større og mindre investeringstiltak over hele fylket. Porteføljen av strekningsvise tiltak er også spredt over hele Agder, samtidig som den bidrar til å *ta vare på det vi har*.

Gjenbruk og ivaretagelse av eksisterende infrastruktur bidrar til *økonomisk bærekraft*. Tilrettelegging for færre bilreiser og flere grønne reiser bidrar i tillegg til *klima- og miljømessig bærekraft*. Bedre tilrettelegging for alle øker den *sosiale bærekraften*.

Regional plan for mobilitet for Agder

Tiltakene som er foreslått prioritert i handlingsprogrammet er valgt ut på bakgrunn av planen, og leverer derfor godt på de førende prinsippene og prioriterte mål i regional plan for mobilitet for Agder.

Sakens konsekvenser for barn og unge

Den foreslåtte porteføljen til handlingsprogram for regional plan for mobilitet for Agder inneholder en lang rekke gang- og sykkelvegtiltak i områder som ligger under 4 km fra skoler. Denne typen tiltak har en betydelig trafikksikkerhetskonsekvens for barn og unge, som da kan ferdes trygt på egenhånd til fots eller på sykkel til og fra skolen, samt til en rekke fritidsaktiviteter.

Økonomiske konsekvenser

Porteføljen som vedtas i handlingsprogrammet er planlagt gjennomført med midlene som avsettes til formålet i handlings- og økonomiplanene, og porteføljen er lagt opp innenfor rammen som er vedtatt i inneværende HØP. Ved kostnadsøkninger vil enkelte prosjekter måtte forskyves inn i neste handlingsprogramperiode. Handlingsprogrammet skal derfor ikke ha økonomiske konsekvenser ut over planlagt aktivitet for perioden.

Dersom fylkestinget i tillegg vedtar å inngå avtale om finansiering av fv. 475 Næringsveien vil fylkeskommunens totale utgifter til veginvesteringer øke. Økt låneramme vil legge beslag på driftsmidler, noe som vil bety lavere aktivitet enn planlagt innenfor drift og vedlikehold av vegnettet. Det er derfor foreslått en finansieringsmodell som tar ut prosjekter for 200 mill. kroner av investeringsporteføljen for mobilitetsplanen, og overfører disse til marginallisten, dersom bygging av Næringsveien vedtas.

Konklusjon

Det fremlagte handlingsprogrammet for regional plan for mobilitet for Agder inneholder en stor portefølje prosjekter som vil bidra til å realisere målene i mobilitetsplanen og i Regionplan Agder 2030. Fylkeskommunedirektøren anbefaler fylkestinget å vedta planen slik den foreligger.

Hvis fylkeskommunen inngår avtale med Arendal kommune om finansiering av fv. 475 Næringsveien vil det innebære økt låneopptak, som vil ha store konsekvenser for driftsbudsjettet og budsjettrammen for vedlikehold av vegnettet. For å redusere de negative virkningene av et slikt vedtak for resten av vegnettet, foreslår fylkeskommunedirektøren at 200 mill. kroner av fylkeskommunens andel i prosjektet dekkes av rammen for handlingsprogrammet, mens det øvrige finansieringsbehovet dekkes utenfor denne rammen. Saken er derfor vedlagt en alternativ handlingsplan med redusert investeringsramme som anbefales vedtatt dersom Næringsveien skal bygges.

Kristiansand, 05.05.2025

Tine Sundtoft
Fylkeskommunedirektør

Ola Olsbu
fylkesdirektør