



# 12. Samferdsel

- > Veg
- > Jernbane
- > Sjø

## Veg

### Bakgrunn

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for transportområdene luftfart, sjøfart, veitrafikk og jernbane. Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens samlede transportpolitikk.<sup>165</sup> Fylkeskommunen har utarbeidet en regional transportplan for Agder.<sup>166</sup>

Veinettet i Norge er delt inn i følgende kategorier: riksvei (europavei og riksvei), fylkesvei, kommunal vei og privat vei.

I vår region har Statens vegvesen og Nye Veier AS ansvar for hver sin del av riksveiene, fylkeskommunen for fylkesvei og kommunene for de kommunale veiene.

Statens vegvesen har flere nasjonale oppgaver for alle offentlige veier og et koordinerende ansvar for veitransporten. Dette gjelder blant annet ansvaret for flere oppgaver som er viktige for beredskapen, f.eks.: Nasjonal vegdatabank, beredskapsbruer og trafikkstyring og trafikkinformasjon gjennom Vegtrafikksentralen.

Riksveiene er hovedpulsårene i det nasjonale og regionale veitransportsystemet.

Den nasjonale infrastrukturen for transport er samlet innenfor åtte transportkorridorer. De består av nasjonale ruter og knutepunkter for transport av gods og personer på vei, bane, sjø og luft. Transportkorridorene binder ulike deler av landet sammen og ivaretar tilknytning til transportnettet i naboland og Europa for øvrig.

*På veisiden berøres Agder av følgende korridorer:*

Korridor 3: E18/ E39 Oslo - Grenland- Kristiansand - Stavanger

- Strekning E18/E39 Gjerstad - Flekkefjord
- Strekning E18 Timenes - Kristiansand lufthavn Kjevik (rv. 41)
- Strekning E18/E39 Kristiansand – Kristiansand havn

Korridor 4c: Rv. 9 Kristiansand - Haukeligrend og rv 13. Jøsenda - Voss - Hella - Sogndal

- Strekning Kristiansand - Hovden

Korridor 5a: E134 Drammen - Haugesund med tilknytninger

- Strekning Kristiansand - Åmli (rv. 41)

---

<sup>165</sup> Meld. St. 20 (2020–2021) [Nasjonal transportplan 2022–2033](#)

<sup>166</sup> Agder Fylkeskommune, [Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033 - Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn](#) (20. juni 2023)

## **Risiko og sårbarhet**

De største utfordringene knyttet til sårbarhet på veinettet i Agder er stengte veier grunnet flom, skred, stort snøfall, stengte tunneler eller av alvorlige trafikkulykker. I tillegg har noen av omkjøringsrutene stedvis svært utilfredsstillende standard og er ikke egnet for tungtrafikk, spesielt vinterstid.

På E18-strekningen fra Vestfold og Telemark fylkesgrense til Brokelandsheia er særlig stigningen vest for Østerholtheia en utfordring vinterstid for tunge kjøretøy.

E18-strekningen Akland – Tvedestrand er sårbar pga. manglende gode omkjøringsveier. Mellom Lunde og Tvedestrand er det midtrekkverk som gir god trafiksikkerhet, men som også medfører framkommelighetsutfordringer når kjøretøy får stans.

På E18 strekningen mellom Arendal og Grimstad er det midtrekkverk som gir god sikkerhet, men som også medfører utfordringer når kjøretøy får stans. Veien er her bredere enn på strekningen Lunde – Tvedestrand, men det er mer trafikk.

E18 gjennom Kristiansand sentrum er sårbar. Stedvis er eneste omkjøringsmulighet via sentrum, som pga. trafikkmengden i praksis ikke er gjennomførbart.

E39 fra Mandal og vestover mot fylkesgrensen til Rogaland har stedvis utilfredsstillende kurvatur, vegbredde og stigningsprosent. Veien har et høyt antall trafikkulykker med mange døde og skadde. Det er heller ikke gode omkjøringsveier på strekningen. Mellom Mandal og vest for Lyngdal er det stigninger som medfører utfordringer med framkommeligheten vinterstid for tunge kjøretøy.

Rv. 9 mellom Kristiansand og Hovden har stedvis store omkjøringsutfordringer. Omkjøringsveiene er lange og dårlig egnet vinterstid.

I Agder er det 33 tunneler som er lengre enn 500 meter. Flekkerøytunnelen er den eneste som er undersjøisk. Flere av de lengste tunnelene er definert som særskilte brannobjekt. En hendelse i Baneheitunnelen eller Flekkerøytunnelen som hindrer trafikken over tid, kan representere en alvorlig samfunnsrisiko.

De siste 10 årene (2012-2021) har 86 personer omkommet i veitrafikkulykker på Agder og 405 har blitt hardt skadet.

Klimaendringene med mer ekstrem nedbør og mildere og våtere vintre, medfører flom og skred på veier der dette ikke har forekommet tidligere. Det forventes økt vedlikeholdsbehov for å forebygge og opprettholde tilfredsstillende beredskap.

## Forebygging og beredskap

Veitransport er en samfunnskritisk funksjon. Uten veitransport kan ikke samfunnet sikre at befolkningen er sikker og trygg.

Den enkelte veier: Statens vegvesen, Nye Veier AS, fylkeskommunen og kommunene, har ansvar for sikkerhet og beredskap på eget veinett. Statens vegvesen har i tillegg ansvar for nasjonale oppgaver knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap og trafikkinformasjon for offentlig vei.

Gjennom Vegtrafikksentralen skal Statens vegvesen koordinere tiltak og styre tilgjengelighet på hele veinettet, og gi informasjon til trafikantene. Statens vegvesen vil også ha som oppgave å sikre en koordinert trafikkberedskap på hele det offentlige veinettet og en samordnet byggherreberedskap for god utnyttelse av knappe ressurser i en krisesituasjon.

Vegtrafikksentralen overvåker og styrer veitrafikk. Vegtrafikksentralen koordinerer innsatsen sin med veieierne og deres entreprenører for å håndtere vanlige hendelser som oppstår på veinettet. Dette gjelder for eksempel snørydding, fjerning av hindringer i veien og reparasjon av ødelagt infrastruktur. Denne koordinerte innsatsen skjer i samarbeid med andre beredskapsaktører. Den sikrer at veinettet er funksjonelt og legger til rette for en styrket samfunnssikkerhet og beredskap.

Vegtrafikksentralen er navet i trafikkberedskapen for riks- og fylkesveiene, og andre veieieres veinett i henhold til egne avtaler. Vegtrafikksentralen driver kontinuerlig overvåking ved hjelp av kamera og andre installasjoner som gir støtte for trafikkstyring gjennom fjernstyring av tekniske anlegg og installasjoner, varsling og formidling av informasjon om status og hendelser på veinettet, i veitrafikken og i veiens nærmeste omgivelser. Vegtrafikksentralen i sør er lokalisert i Porsgrunn.

Det offentlige veinettet skal være tilgjengelig året rundt, uansett værforhold. Statens vegvesen har flom- og skredberedskap der fagpersoner innen naturfare kan gi råd om forebyggende tiltak og geofaglig beslutningsstøtte i akutte situasjoner døgnet rundt. For veieiere, driftsmiljøer og andre aktører utarbeider Statens vegvesen jevnlig en vurdering av skred- og flomsituasjonen på veinettet.

Informasjon til trafikantene om stengte veier, veiarbeid, omkjøring, trafikkflyt med mer, er tilgjengelig på [www.vegvesen.no/trafikk](http://www.vegvesen.no/trafikk), som også er kilde for trafikkmeldinger i media.

Statens vegvesen er organisert med en enhet for bruberedskap som har nasjonalt ansvar for raskt å gjenopprette brutte veg- og ferjeforbindelser ved hendelser som f.eks. skred eller flom. Enheten bidrar i tillegg i betydelig grad i planlagte infrastrukturprosjekter der det er behov for midlertidige bruer.

Årlig gjennomføres det ROS-analyser av riksveinettet med hensyn til fremkommelighet - VegROS. Analysene utføres for dagens forhold, tilstand og påkjenninger, men det tas også hensyn til trender i klimaendringer slik de er beskrevet av Norsk Klimaservicesenter.

Det utarbeides naturfareplaner knyttet til driftskontraktene for riksvei.

Det er etablert tverretattlig samarbeid om skredvarsling og [www.varsom.no](http://www.varsom.no).

For det viktigste riksveinettet i Agder (E18 og E39) er det utarbeidet planer for stengningslenker og omkjøringsruter.

Vegnettet i Agder forbedres gradvis. De siste årene er det f.eks. gjennomført en omfattende oppgradering av tunneler på E18 og E39 og det er bygd ny E18 mellom Tvedestrand og Arendal og ny E39 mellom Kristiansand og Mandal. Det planlegges for å bygge ytterligere nye strekninger på E18 og E39.

## Jernbane

### Hendelser og årsaker

Bane NOR arbeider systematisk mot en nullvisjon der ingen skal bli hardt skadet eller omkomme på jernbanen. Sikkerhetsutfordringer for jernbanesektoren domineres i stor grad av farer fra omgivelsene, slik som naturhendelser og tredjeparts atferd i tilknytning til jernbanen (ved planoverganger og ulovlig ferdsel i og ved spor).<sup>167</sup>

Region Sør-Vest har definert seks jernbanetunneler som særskilte brannobjekter. Disse utgjør en betydelig risiko dersom det skulle oppstå en brann i ett togsett. Det fraktes også mye farlig gods på jernbanenettverket i vår region som blir omlastet, hvor blant annet Glencore Nikkelverk er et av endepunktene. I tillegg transporteres all farlig godstransport mellom Østlandsområdet og Stavanger gjennom vår region.<sup>168</sup>

---

<sup>167</sup> Banenor.no

<sup>168</sup> TØI rapport 1293/2013 - [Kartlegging av transport av farlig gods i Norge](#)

## Roller og ansvar

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for transportområdene luftfart, sjøfart, vegtrafikk og jernbane. Jernbanesektoren består av Jernbanedirektoratet, Statens jernbanetilsyn, infrastrukturforvalteren Bane Nor og togselskapene som operatører for personell- og godstransport. I vår region er Region Sør-Vest ansvarlig for de to traséene vi finner her. Sørlandsbanen og Arendalsbanen berører 15 av våre kommuner. For tiden er Go Ahead ansvarlig for å frakte personell på begge traseene, mens både CargoNet og OnRail driver godstransport i vår region.



Figur 21: Kartutsnitt Agder Sørlandsbanen og Arendalsbanen

## Sårbarhet

Sikkerheten på dagens jernbanenett i Norge er generelt høy. Dagens transportnett er imidlertid sårbart for ytre påkjenninger som følger av mer ekstremvær.

En annen viktig form for sårbarhet er avhengigheter. Jernbanesystemet er f.eks. avhengig av både energi og kommunikasjon for å fungere. I tillegg kommer

innsatsfaktorer som skinnegang, materiell og personell. Svikt eller mangler ved slike avhengigheter og forutsetninger være utløsende hendelser som gir videre følgefeil.

### **Konsekvenser**

Ekstremvær medfører allerede i dag utfordringer knyttet til drift av jernbane. Som følge av klimaendringene vil jernbanen kunne oppleve utvasking av fundamentene under jernbanen, skred og flom på jernbanen og skogbranner som hindrer trafikk.

### **Risikoangivelse**

Jernbanen er ansett som en trygg transportform, men må likevel løfte sikkerhetsnivået for å håndtere endrede forutsetninger og ivareta sin rolle som ansvarlig samfunnsaktør og pålitelig transportform. Det er farer ved ulovlig ferdsel på jernbanen knyttet til stasjoner, planoverganger, strøm, avstengte områder og kryssing av jernbanen.

### **Trusselbilde**

Jernbanens samfunnskritiske rolle påvirkes av trusselbildet og digital sårbarhet. Dette medfører risiko for digitale angrep mot driftskritiske systemer og infrastrukturer.

### **Beredskap**

Generelt er det utfordrende å evakuere et tog dersom en uønsket hendelse skulle inntreffe på enkelte steder langs Sørlandsbanen. Dette skyldes at banen ligger i ulendt terreng. Det er også utfordrende å lande med helikopter nærme sporene.

### **Risikoreduserende tiltak**

*Farer ved ulovlig ferdsel på jernbanen:* Kampanjer og informasjon rettet mot tredjepart for å bedre kunnskap om farer ved jernbanen. Budskapet formidles via filmer, plakater og trykksaker i magasiner, aviser, på nett og på stasjoner.

*Klima:* Vi forventer mer ekstreme vær-situasjoner som kan påvirke jernbanen negativt. Jernbanens motstandsdyktighet mot ekstremvær må styrkes. Det er utført skred og flomkartlegging av utsatte områder langs Sørlandsbanen og Arendalsbanen. Det utføres jevnlig generiske kontroller av tunneler, skjæringer og sideterreng.

Kartlegging av sideterreng utføres hvert 6. år av eksterne konsulenter, og sikringstiltak anbefales basert på kartleggingen.

*Trusselbilde:* Gjennomføring av prioriterte aktiviteter i strategisk handlingsplan for digital sikkerhet. Arbeidet med sikring i Bane NOR tar utgangspunkt i utfordringsbildet i samfunnet, der løpende trusselvurderinger fra nasjonale sikkerhetsmyndigheter legges til grunn.

## **Beredskap**

Bane NOR har etablert beredskap som bidrar til å ivareta mennesker, miljø, materielle verdier, operativ evne og omdømme ved at nødsituasjoner ikke eskalerer, konsekvenser begrenses og normalisering foretas.

Beredskap samsvarer med nasjonale prinsipper for samfunnssikkerhet og beredskap, dvs. ansvars-, likhets-, nærhets- og samvirkeprinsippet. Det tar utgangspunkt i utfordringsbildet i samfunnet og innebærer både forebygging, beredskap, krisehåndtering og gjenoppretting. Helhetlig beredskap organiseres på tre nivåer; taktisk (1. linje), operasjonelt (2. linje) og strategisk nivå (3. linje), og dekker alle typer uønskede hendelser med potensial for mer omfattende konsekvens enn det organisasjonen håndterer til daglig, og som dermed krever beredskapsledelse.<sup>174</sup>

## **Sjø**

### **Bakgrunn**

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for transportområdene luftfart, sjøfart, vegtrafikk og jernbane. Nasjonal transportplan (NTP) presenterer Regjeringens samlede transportpolitikk.<sup>175</sup>

Fylkeskommunene har utarbeidet en regional transportplan for Agder.<sup>176</sup>

Farledene er veisystemet til sjøs og havnene er knutepunktet mellom sjø og land. De varierer stort i både fysisk størrelse, funksjon og gods/passasjermengde. I vår region er

---

<sup>174</sup> Bane NOR, [Beredskapsportalen](#)

<sup>175</sup> Meld. St. 20 (2020–2021) [Nasjonal transportplan 2022–2033](#)

<sup>176</sup> Agder Fylkeskommune, [Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033](#) (20. juni 2023)



det til sammen 41 havneterminaler som er godkjent for internasjonal trafikk. Det er også flere fiskerihavner og kaifronter langs kysten. Det er en stamnetthavn i vår region.

## Risiko og sårbarhet

En alvorlig sjøulykke innebærer at skipet har gått tapt, noen har omkommet, det er påført betydelig skade på miljøet eller det har vært umiddelbar fare for noe av dette med et passasjerskip.<sup>177</sup> Årsaker til ulykker kan være grunnberøringer og grunnstøtinger, kollisjoner og kontaktskader, brann, forskyvning av last, forlatt eller forsvunnet skip, sabotasje eller betydelig skade på utstyr ombord på skipet.

Ulykkesstatistikk fra Sjøfartsdirektoratet viser at grunnstøting er den hyppigste årsaken til ulykker i vår region. Flere av ulykkene er også kartfestet i Kystverkets karttjeneste.

Ingen fartøy er per i dag fullstendig sikret i forhold til tekniske problemer med påfølgende «blackout» og tap av maskinkraft. Selv på fartøyer med flermotorsanlegg er det ingen garanti for at tekniske problemer ikke skal oppstå, dog kan aktivering av nødstyresystemer og nødankring avhjelpe en kritisk situasjon hvis tid og lokalitet tillater dette. Skipsbranner er sjøfolks store mareritt, og en maskinromsbrann setter raskt fartøyets fremdrift og styresystemer ut av drift.

Sjøfartsdirektoratets statistikk over antallet skipsulykker i Norge etter skipstype 2010-2015 viser at passasjerskip er den skipstypen som er involvert i flest ulykker langs Norskekysten. Ulykker med passasjerskip gir risiko for høyt antall personskader og tap av menneskeliv. Sannsynligheten for ulykker som involverer passasjerskip i Agder vurderes på lik linje som resten av Norges kyst.

Det er ingen krav til los for gjennomgående risikotrafikk som følger Agderkysten utenfor grunnlinja som danner utgangspunkt for det norske territorialfarvann.<sup>178</sup> De fleste av dagens tankfartøyer og skip over 5000 bruttotonn trafikkerer utenfor Lindesnes-Ryvingen på en distanse mellom to og sju nautiske mil fra kysten.

## Forebygging og beredskap

---

<sup>177</sup> [Lov om sjøfarten \(sjøloven\)](#) § 471 a

<sup>178</sup> Kystverket, [kart over sjøgrenser](#).

Sikkerheten til sjøs er den enkelte aktørens ansvar. Men to statlige etater, Sjøfartsdirektoratet og Kystverket, har overordnet ansvar for sjøsikkerheten. Hvis først ulykken er et faktum, har hoved- redningssentralen det overordnede ansvaret ved søk og redningsaksjoner. Men det er verdt å merke seg at første fartøy på åstedet blir «on scene commander», tilsvarende skadestedsleder på land, frem til hoved- redningssentralen eventuelt utnevner nytt fartøy til oppgaven etter hvert som flere fartøyer kommer til havariområdet.

Det er krav om los for alle fartøy som seiler i norsk indre farvann. I vår region er det én losstasjon og det er etablert fire bordingsfelt for loser.<sup>179</sup>

Ved alle havneterminaler i Norge med internasjonal trafikk er det utført egne sårbarhetsvurderinger, utarbeidet sikringsplaner og innført fysiske og organisatoriske tiltak for å tilfredsstille kravene til ISPS (International Ship and Port Facility Security Code).

De siste årene har vært preget av en hel rekke tiltak for å styrke sjøsikkerheten. Fartøyene har fått satellitt navigasjonssystemer, elektroniske sjøkart, skipsidentifikasjonssystemet AISO og meldingstjenesten SafeSeaNet Norway. Sjøtrafikksentraltjenesten - Vessel Traffic Service (VTS) - overvåker og regulerer skipstrafikken langs norskekysten. En slepebåt, normalt stasjonert i Kristiansand, sørger for statlig slepeberedskap i vår region og dekker området fra Egersund til Risør.

Det finnes også tjenester på nett som lar privatpersoner følge trafikken på havet.<sup>180</sup>

Krisehåndtering der lasteskip, ferger og passasjerskip er involvert følger ikke kommunegrensene. og ulykker langt ute i Nordsjøen kan fort involvere kommunal kriseberedskap. Skadeomfanget når skips- eller offshoreulykken først skjer, kan være stort. Kystkommuner må også vurdere scenarioet i sin helhetlige risiko- og sårbarhetsanalyse.

---

<sup>179</sup> Kystverket, [Lostjenesten](#)  
[Lov om havner og farvann \(havne- og farvannsloven\)](#)  
[Lov om Norges territorialfarvann og tilstøtende sone \(territorialfarvannsloven\)](#) § 3

<sup>180</sup> For eksempel [MarineTraffic](#).

## Luft

### Bakgrunn

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for transportområdene luftfart, sjøfart, vegtrafikk og jernbane. Nasjonal transportplan (NTP) presenterer Regjeringens samlede transportpolitikk.<sup>181</sup>

Fylkeskommunene har utarbeidet en regional transportplan for Agder.<sup>182</sup>

Vi har to flyplasser, en sjøflyplass og fire godkjente helikopterplasser med konsesjon og teknisk-operativ godkjenning, samt Farsund lufthavn Lista uten teknisk-operativ godkjenning.<sup>183</sup> Kristiansand lufthavn Kjevik er den eneste flyplassen i regionen som kan ta imot fly større enn 5700 kg. Svensheia i Søgne kommune er et sentralt trafikk-knutepunkt for interkontinentale fly som passerer Norge i stor høyde.<sup>184</sup>

### Risiko og sårbarhet

Storulykker i transportsektoren defineres som hendelser med minst fem omkomne.<sup>185</sup>

En alvorlig luftfartsulykke innebærer at fly/ helikopter har gått tapt, noen har omkommet eller det er påført betydelig skade på miljøet. Årsaker til ulykker kan være:<sup>186</sup>

- ulykke under take-off eller landing
- systemsvikt i underveis-fasen
- kontrollert flyging inn i terreng, kraftledning eller annen hindring
- kollisjon i luften
- skade på personell i eller utenfor flyet
- andre (lynnedslag, ising, ekstrem turbulens o.l.)

---

<sup>181</sup> Meld. St. 20 (2020–2021) [Nasjonal transportplan 2022–2033](#)

<sup>182</sup> Agder Fylkeskommune, [Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033](#), 20. juni 2023

<sup>183</sup> Luftfartstilsynet, [Liste over godkjente lufthavner, sjøflyplasser og helikopterplasser.](#)

<sup>184</sup> Statens Havarikommissjon, [Rapport om alvorlig luftfartshendelse over Svensheia i Vest-Agder](#)

<sup>185</sup> Transportøkonomisk institutt, [Store ulykker i transport: Hyppighet, utviklingstrekk, forebyggingsmuligheter](#)

<sup>186</sup> SINTEF, [Katastrofepotensialet ved uønskede hendelser innen transport; hvilke faktorer avgjør om en hendelse utvikler seg til en storulykke](#)

Statens Havarikommisjon har i perioden 1981-2023 undersøkt 29 hendelser i Agder knyttet til luftfart.<sup>187</sup> Disse undersøkelsene viser at de fleste hendelsene kan defineres som nesten-ulykker, ulykker med kun materielle skader eller mindre personskader. De omhandler i hovedsak fly som er mindre enn 5.700 kg, men det er også tilfeller hvor større fly eller helikopter er involvert. To av ulykkene har resultert i totalt tre omkomne.

Hendelser i forbindelse med take-off og landing er de som forekommer oftest. Det er verdt å merke seg at to av hendelsene omhandler nesten-kollisjon mellom fly. En av disse var i forbindelse med landing når rullebanen ikke var klar, mens den andre var to fly som hadde kryssende kurs over Svensheia.<sup>188</sup> Konsekvensene hvis en av disse hendelsene faktisk hadde skjedd, ville vært fatale.

Statistikk fra Luftfartstilsynet peker også på andre årsaker som kan resultere i hendelser innen luftfart, blant annet fuglekollisjon og laserpeker mot luftfartøy.

Kjevik er en av de flyplassene i landet som har størst sannsynlighet for fuglekollisjon. Laserpeker mot luftfartøy er også en økende utfordring.

Inn- og utflygingskorridorene til Kjevik går over skogsområder med redusert fremkommelighet for motoriserte kjøretøy samt over sjøområder. En luftfartsulykke som skjer i ett av disse områdene vil stille store krav til nødetatenes evne til å ta seg frem til skadestedet og håndtere hendelsen.

## **Forebygging og beredskap**

Luftfartstilsynet fører tilsyn med at aktørene i norsk luftfart følger gjeldende lover, regler og forskrifter. For å sikre dette fører de tilsyn med blant annet flyselskaper, flyskoler, lufthavner og landingsplasser for helikopter.<sup>189</sup>

Trafikken i norsk luftrom styres av AVINOR. I tillegg drifter de teknisk utstyr for flynavigasjon og overvåking av luftrommet, som Air Traffic Service (ATS) systems, Communication (COM) systems Aeronautical Information Services Systems (AIS-system)

---

<sup>187</sup> Statens havarikommisjon, [avgitte rapporter](#)

<sup>188</sup> Statens havarikommisjon, [Luftfart rapport 2006/07 og Luftfart rapport 2011/25](#)

<sup>189</sup> Luftfartstilsynet, [om Luftfartstilsynet](#)

m.fl. Det er også nettsider som gir privatpersoner muligheten til å følge med trafikken i luftrommet.<sup>190</sup>

Lufthavnoperatør, luftfartsselskapene og fraktselskapene skal sammen med Agder politidistrikt utarbeide og vedlikeholde beredskapsplaner som omfatter anslag mot sikkerheten i luftfarten. Det skal minst avholdes en beredskapsøvelse hvert andre år.<sup>191</sup>

Flyplassoperatører skal utarbeide en havariplan som samsvarer med lufttrafikken og øvrig trafikk på flyplassen. Det stilles krav om at planen skal samordnes øvrige aktuelle instanser i nærområdet. Agder politidistrikt skal anmodes minst hvert andre år om å gjennomføre katastrofeøvelse hvor alle instanser som inngår i havariplanen deltar.<sup>192</sup> Det er også viktig at det gjennomføres øvelser i inn- og utflygingssonene.

Selv om flyplassene ligger i enkelte kommuner, bør også de kommunene som ligger i tilknytning til og i innflygingssonen til flyplassene være forberedt på at en luftfartsulykke kan inntreffe i deres område. Dette gjelder også de kommunene som berøres av trafikken som er innen trafikknutepunktet Sveinsheia.

---

<sup>190</sup> For eksempel [flightradar24](#)

<sup>191</sup> [Forskrift om forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten mv.](#) § 11

<sup>192</sup> [Forskrift om brann- og redningstjeneste \(BSL E 4-4\)](#) § 7

