



Saksframlegg

Arkivsak-dok. 26/05026-1
Saksbehandler Ann Sherin Skollevold

Utvalg	Møtedato
Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	03.02.2026

Anbud om busstjenester i kristiansandsområdet 2028

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

- Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet tar vedtatte hovedprinsipper for kommende anbud om busstjenester i kristiansandsområdet til orientering.
- Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet anbefaler at administrasjonen legger frem en sak for fylkesutvalget i februar som belyser den økonomiske situasjonen for kollektivtransporten.

Vedlegg

Notat angående økonomi, anbud Kristiansand 2028

Oppsummering av hovedprinsipper til styret januar 2026

Sammendrag

Kontrakten for busstjenester i kristiansandsområdet utløper 30.6.2028. Kontrakten omfatter Kristiansand kommune og Vennesla kommune. Denne saken omtaler hovedprinsipper som vil være førende for det kommende anbudet, samt utfordringer knyttet til forventet kostnadsvekst i ny kontrakt.

Saksopplysninger

Kontrakten for busstjenester i kristiansandsområdet utløper 30.6.2028. Kontrakten omfatter Kristiansand kommune og Vennesla kommune. I arbeidet med et nytt anbud tar man utgangspunkt i erfaringer fra tidligere kontrakter i Agder kollektivtrafikk AS (AKT) og i resten av landet. Det er tett samarbeid i bransjen knyttet til arbeid med bussanbud, noe som bidrar til at man lærer mye av hverandre. Rapporter og utredninger som er relevante for anbudsarbeidet tas også med inn, for eksempel TØI-rapporten om kostnadsutviklingen i bussmarkedet. Styret til AKT har vedtatt følgende hovedprinsipper som ligger til grunn i anbudsgrunnlaget:

- Vedtatt kontraktslengde på 10+2 år, hvor operatøren styrer over opsjonen.
- Når det gjelder evaluering av tilbudene i anbudet er det vedtatt å evaluere 100 prosent på pris. I anbud Kristiansand er det lovpålagt å be om utslippsfrie busser, og AKT vurderer at minimumskravene gir langt bedre effekt enn å vekte 30 prosent på miljø.
- Nivået på ruteproduksjonen legges opp til å være på samme nivå som i 2026-budsjettet. AKT legger opp til å kunne justere produksjonen ned underveis i konkurransen ved stor kostnadsvekst.
- Det er vedtatt å legge til grunn ca. 30 leddbusser i produksjonen.
- Det er vedtatt at AKT kan øke ruteproduksjonen med 40 prosent eller redusere den med 30 prosent i løpet av kontraktsperioden.
- AKT Svipp blir ikke en del av denne kontrakten.
- Agder fylkeskommune legger til rette for at det skal bli mulig med full elektrifisering av bussflåten på Dalane bussdepot, og tilrettelegger for plass til ca. 35 leddbusser med mulighet for økning.
- Operatør kan selv velge om de vil at alt materiellet skal være nytt eller om de vil ha noe brukt materiell (maks 3-5 prosent av rutekilometerne på diesel)
- AKT innfører rutetimer som et priselement i kontrakten.

Ytterligere informasjon og beskrivelse ligger i vedlagt notat fra AKT.

Beredskap

Det foreligger ikke nasjonale føringer for beredskap som må ivaretas i anbudet om busstjenester i Kristiansand, da først og fremst med tanke på materiell med ulike drivstofftyper for å redusere sårbarhet. Nullutslippsforskriften som må følges tilsier at man må etterspørre utslippsfritt materiell (i praksis elbusser) ut fra de busstypene som er aktuelle i kristiansandsområdet. Eventuelle lokale (fylkeskommunale) føringer for

beredskap vil også måtte hensynta Nullutslippsforskriften. I Agder utløper busskontraktene på ulike tidspunkter i perioden 2030-2034. I kristiansandsområdet vil det med ny kontrakt sommeren 2028 i all hovedsak bli elbusser som utfører ruteproduksjonen. I øvrige deler av Agder vil det være ca. 180-200 busser som kjører på diesel, og i en eventuell beredskapssituasjon vil alt av materiell stilles til disposisjon for beredskapsmyndighetene i Agder.

Vurderinger

Basert på prisnivået i lignende kontrakter i Norge er det ikke usannsynlig at AKT får en betydelig prisvekst i den nye kontrakten i kristiansandsområdet. AKT har i hovedsak to virkemidler for å håndtere prisveksten: Reduksjon i ruteproduksjonen og økning i billettprisen. AKT jobber kontinuerlig for kostnadsreduserende tiltak gjennom bruk av veiledere, dialog med markedet og vurderinger av krav som stilles i anbudet med tanke på både kostnad og hvem som har risiko.

I forbindelse med statsbudsjettet 2026 ble det klart at staten bevilget 1 mrd. kroner for å unngå nedbygging av kollektivtilbudet i 2026. Agders andel av dette er ca. 57,5 mill. kroner, og bevilgningen er innlemmet i rammetilskuddet fra staten. For å sikre utvikling i tråd med byvekstavtalen er det vesentlig at rutetilbudet til passasjerene i Kristiansand og Vennesla opprettholdes på omtrent dagens nivå. Utover AKTs egne virkemidler med redusert ruteproduksjon og prisøkning, er det nødvendig at fylkeskommunen vurderer hvilke økonomiske økninger som kan prioriteres til kollektivtransporten, samt muligheten for at byvekstavtalen kan bidra med ytterligere midler til drift av kollektiv. Fylkestinget vedtok i sak 65/25 Handlings- og økonomiplan 2026-2029, klimabudsjett og årsbudsjett 2026, at Byvekstavtalen for kristiansandsregionen må bevilge mer midler til kollektiv, på bekostning av andre prosjekter innen gange og sykkel.

Fylkestinget vedtok også i samme sak 65/25 at administrasjonen skulle komme tilbake med en sak til fylkesutvalget i februar som redegjør for konsekvensene av endelig vedtatt statsbudsjett for kollektivtransporten i Agder og videre behov. I denne saken vil vi også anbefale en disponering av ekstrabevilgningen i Stortingets budsjettforlik på 57,5 mill. kroner. Disse midlene vil bli relevante for å kunne møte noe av den forventede kostnadsveksten fra 2028.

Styret i AKT er ansvarlig for anbudet og kontraktsforpliktelsene. Styret beslutter også hvilke krav som skal stilles i anbudet og hvilket økonomisk nivå og forpliktelser dette innebærer for AKT. AKT forventer en betydelig kostnadsøkning i ny kontrakt, men vil først i september/oktober 2026 ha kjennskap til det faktiske kostnadsnivået. Deretter må selskapet i forhandlingene foreta vurderinger av nivået på ruteproduksjonen. Når kostnadsnivået er avklart, er det fylkeskommunens ansvar, gjennom budsjettforslagene, å foreslå økonomiske grep for å kunne opprettholde tjenestetilbudet.

Styret i AKT har tatt stilling til en rekke viktige prinsipper for kommende anbud. AKTs vurderinger i forkant av det kommende bussanbudet bidrar til et mer avklart utgangspunkt for konkurransen. Ved å gå gjennom behov, markedssituasjon og tidligere erfaringer, har AKT lagt et grunnlag som gjør det mulig for leverandørene å utforme tilbud på en ryddig måte.

Regionplan Agder 2030 og Regional plan for mobilitet 2023-2033

Kollektivtransporten spiller en viktig rolle for å realisere målene i Regionplan Agder, og bidrar til en utvikling mot et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levevilkår.

AKT bidrar til å oppfylle målet i regional plan for mobilitet (mobilitetsplanen): Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn. Steg 1 i mobilitetsplanen slår fast at vi skal få flere til å reise med kollektivtransport. Videre er det et hovedprinsipp i mobilitetsplanen å satse på barn og unge. Kollektivtransport er viktig for at barn og unge kan komme seg til skole, samt til fritidsaktiviteter og besøke venner

Økonomiske konsekvenser

Den nye kontrakten har en forventet kostnadsvekst. Staten har bevilget 1 mrd. kroner til fylkeskommunene for å sikre den fylkeskommunale kollektivtransporten, og beregnet andel til Agder fylkeskommune er ca. 57,5 mill. kroner. Det vil i februar bli lagt frem en egen sak til fylkesutvalget som belyser den økonomiske situasjonen for kollektivtransporten. Saken vil også skissere en anbefalt opptrapping av rammene til kollektivtrafikken, for kunne å møte en situasjon med kraftig kostnadsvekst. De økonomiske disposisjonene vil bli vedtatt i egen sak i fylkestinget om budsjettendringer for 2026.

Konklusjon

Fylkeskommunedirektøren mener saken belyser viktige elementer i kommende anbud for kristiansandsområdet.

Kristiansand, 20.01.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør for samferdsel