



Saksframlegg

Arkivsak-dok. 26/20763-1
Saksbehandler Ann Sherin Skollevold

Utvalg	Møtedato
Fylkesutvalget	10.02.2026
Administrasjonsutvalget	10.02.2026
Fylkestinget	24.02.2026

Økonomisk situasjon for kollektivtransporten og forslag om endret økonomisk ramme

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

- Fylkestinget tar saken om økonomisk situasjon for kollektivtransporten til orientering.
- Fylkestinget støtter intensjonen om å trappe opp bevilgningen til AKT i perioden fram til 2028. I perioden fremover planlegges det, ved hjelp av ekstrabevilgningen i budsjettforliket, å bygge opp et eget disposisjonsfond knyttet til kollektivtransport, for bedre å kunne møte forventet kostnadsvekst.

Vedlegg

Notat angående økonomi, anbud Kristiansand 2028
Oppsummering av hovedprinsipper til styret januar 2026

Sammendrag

Denne saken redegjør for den økonomiske situasjonen i kollektivtransporten i Agder og foreslår hvordan fylkeskommunen kan møte behovet for økonomiske midler fremover. Dette innebærer forslag til hvordan man kan disponere det økte rammetilskuddet som ble bevilget i budsjettforliket i Stortinget. Økningen var begrunnet med kostnadsveksten innenfor kollektivtransport.

Kollektivtransporten i Agder har et behov for økte økonomiske rammer, og behovet forventes å øke ytterligere i årene fremover, blant annet som følge av kostnadsvekst knyttet til ny kontrakt i kristiansandsregionen.

Saksopplysninger

Fylkestinget vedtok i sak 65/25 *Handlings- og økonomiplan 2026-2029, klimabudsjett og årsbudsjett 2026* at administrasjonen skulle komme tilbake til fylkesutvalget i februar med en sak som redegjør for konsekvensene av endelig vedtatt statsbudsjett for kollektivtransporten i Agder, samt videre behov. Denne saken er en oppfølging av vedtaket.

I forbindelse med budsjettforliket i statsbudsjettet 2026 ble det gitt en ekstrabevilgning på 1 mrd. kroner, med begrunnelse å motvirke nedbygging av kollektivtilbudet. For Agder fylkeskommune innebærer dette en ekstrabevilgning på ca. 57,5 mill. kroner.

Vurderinger

Agder kollektivtrafikk AS (AKT) har for 2026 signalisert et behov for å øke produksjonen i kristiansandsregionen med 10 mill. kroner. Det var ikke rom for denne utvidelsen innenfor fylkeskommunedirektørens opprinnelige budsjettforslag for 2026. Passasjerveksten i 2025 var på 9 prosent, og dagens rutetilbud er under betydelig kapasitetspress. Flere steder må bussjåfører avvise passasjerer, noe som over tid svekker kollektivtransportens omdømme og kan føre til at flere velger mindre miljøvennlige transportalternativer. Det er derfor et sterkt ønske om å øke kapasiteten i kristiansandsregionen, både for å legge til rette for videre passasjervekst og for å kunne oppfylle forpliktelsene i byvekstavtalen og nullvekstmålet.

Da budsjettinnspillet ble sendt inn i september, hadde AKT ikke full oversikt over kostnadsutviklingen for skoleskyss med drosje for det nye skoleåret. Etter nærmere kartlegging av omfanget for skoleåret 2025/2026, viser det seg at kostnadene for skoleskyss med drosje øker med om lag 13 mill. kroner. Dette er 7,7 mill. kroner høyere enn beregnet deflator. AKT arbeider med tiltak for å stanse eller redusere kostnadsveksten, men det gjenstår likevel et udekket behov på om lag 6 mill. kroner for å finansiere skoleskysskostnadene i 2026.

I sak 65/25 *Handlings- og økonomiplan 2026-2029, klimabudsjett og årsbudsjett 2026* vedtok fylkeskommunen at AKT må gjennomføre innsparingstiltak på 10 mill. kroner i 2026. For å realisere dette må AKT gjennomgå produksjonen i hele Agder.

Samtidig ble det vedtatt å tilføre 5 mill. kroner øremerket kollektivtransport i distriktene. Administrativ koordineringsgruppe i byvekstsamarbeidet har vedtatt å tilføre AKT 9 mill. kroner fra de resterende ATP-midlene. Disse 9 mill. kronene gjelder for perioden 27–29 og skal gå til kapasitetsforsterkning på linjer berørt av anleggsarbeidet på Gartnerløkka.

Kontrakten for busstjenester i kristiansandsområdet utløper 30. juni 2028. Avtalen omfatter Kristiansand og Vennesla kommuner. Basert på prisnivået i sammenlignbare kontrakter nasjonalt, vurderes det som sannsynlig at AKT vil møte en betydelig kostnadsøkning i forbindelse med inngåelse av ny kontrakt.

Transportøkonomisk institutt (TØI) gjennomførte våren 2025 en analyse av årsaker til prisøkninger innen kollektivtransport og publiserte rapporten «*Kostnadsutvikling i bussmarkedet – årsaker og sammenhenger*». Rapporten peker på flere forhold som bidrar til økt kostnadsnivå, blant annet:

Indekserte kostnader

- Valuta
- Rente
- Energipriser
- Lønnskostnader
- Kapitalpris og avskrivninger

Endret tjenesteproduksjon

- Elektrifisering
- Skoletransport
- Nullvekstmål
- Andre transportformer og kombinert mobilitet
- Kapitalbehov

Markedsforhold

- Sykefravær
- Rekruttering og stillingsutforming
- Samtidighet
- Kontraktsutforming
- Konkurransen

Styret i AKT har ansvar for gjennomføringen av anbudet og de kontraktsmessige forpliktelsene som følger av ny avtale. Styret fastsetter hvilke krav som skal stilles i anbudet, samt hvilket økonomisk nivå og hvilke forpliktelser dette innebærer for AKT. AKT forventer en vesentlig kostnadsøkning i ny kontrakt, men vil først i september/oktober 2026 ha oversikt over det faktiske kostnadsnivået. Elektrifisering utgjør kun en begrenset del av de samlede kostnadsdrivende faktorene i den nye kontrakten. Når kostnadsbildet er avklart, vil AKT i forhandlingene måtte vurdere omfanget av ruteproduksjonen i kontrakten.

AKT har i hovedsak to virkemidler for å håndtere økt kostnadsnivå; reduksjon i ruteproduksjonen og økning i billettprisene. AKT arbeider samtidig kontinuerlig med kostnadsreduserende tiltak gjennom bruk av veiledere, dialog med markedet og vurdering av krav i anbudet med hensyn til kostnadsnivå og risikofordeling.

Når det endelige kostnadsnivået foreligger, er det fylkeskommunens ansvar, gjennom de ordinære budsjettprosessene, å foreslå nødvendige økonomiske tiltak for å kunne opprettholde tjenestetilbudet. Dette innebærer at fylkeskommunen høsten 2026 må ta stilling til den fremtidige finansieringen av rutetilbudet i kristiansandskontrakten.

Start- og sluttider på videregående skoler

Agder fylkeskommune har nylig igangsatt et prosjekt der AKT deltar, med mål å vurdere start- og sluttider ved de videregående skolene i Kristiansand. Buskapasiteten er særlig presset i morgentimene mellom kl. 07.20–08.00, et tidsrom hvor både skole- og arbeidsreiser har sitt tydeligste tyngdepunkt. Det medfører daglige kapasitetsutfordringer, særlig på strekninger i nærheten av sentrum.

Prosjektet om å vurdere justerte start- og sluttider ved de videregående skolene er et viktig tiltak for å spre reisene bedre gjennom morgentimene og utnytte eksisterende kapasitet mer effektivt. Prosjektet planlegges avsluttet i februar, med sikte på eventuelle endringer fra skoleåret 2026/2027. Endrede starttider vil kunne avhjelpe dagens kapasitetsutfordringer uten behov for å sette inn ekstra avganger i morgenrushet. Dette vil igjen bidra til å redusere behovet for kapasitetsøkning i rushtiden, som ellers ville medført betydelige merkostnader for kollektivtransporten.

I sak 65/25 *Handlings- og økonomiplan 2026-2029, klimabudsjett og årsbudsjett 2026* vedtok fylkestinget at Byvekstavtalen for kristiansandsregionen må bidra med økte midler til kollektivtransport, på bekostning av andre tiltak innen gange og sykkel. Behovet for økt bruk av byvekstmidler til kollektivtransport gjelder fra 2028. Fylkeskommunens administrasjon vil derfor legge frem en egen sak for styringsgruppen i byvekstavtalen, med forslag til justert fordeling av byvekstmidlene.

Dalane bussanlegg

Agder fylkeskommune eier bussanlegget på Dalane i Kristiansand kommune. Fylkeskommunen har iverksatt et prosjekt for å sikre tilstrekkelig strømkapasitet til anlegget. Formålet med prosjektet er å etablere et komplett og fremtidsrettet bussanlegg som legger til rette for mest mulig effektiv drift av kollektivtransporten i kristiansandsregionen. I forkant av ny kontraktsperiode for bussdrift fra 2028 skal anlegget ha tilstrekkelig kapasitet til et fullverdig ladeanlegg for inntil 200 elektriske busser.

Kostnadsestimatet fra Glitre Nett til Agder fylkeskommune for strømtilknytning til elektrifisering av bussanlegget (anleggsbidrag) utgjør 35,5 mill. kroner. I tillegg er det estimert en kostnad på opptil 28 mill. kroner for nødvendig oppgradering av overliggende nasjonalt nett. Fylkeskommunen har i gjeldende økonomiplan avsatt 30 mill. kroner til prosjektet, forutsatt overføring fra 2025. Det foreligger ikke finansiering for kostnader utover dette nivået i økonomiplanen.

Ekstra midler til kollektivtransport fra staten

AKT har behov for økte økonomiske rammer for å håndtere kapasitetsutfordringer som følge av betydelig passasjervekst. I tillegg er det behov for økte tilskudd i årene fremover som følge av forventede kostnadsøkninger knyttet til ny kontrakt.

På bakgrunn av dagens kapasitetsutfordringer og kostnadsvekst til skoleskyss, anbefaler fylkeskommunedirektøren å øke tilskuddet til AKT med 16 mill. kroner i 2026.

Med bakgrunn i forventede kostnadsøkninger fremover, vil vi i saken om endring av budsjett for 2026, foreslå å opprette et eget disposisjonsfond til kollektivtransport. Fondet er tenkt som en midlertidig løsning, for å kunne avsette midler fram mot nødvendig oppjustering av fylkeskommunens bevilgning, sannsynligvis fra 2028. Ved å avsette midlene til fond, vil vi ta sikte på å benytte disse ekstra midlene til gradvis å trappe opp bevilgningene til kollektivtransport. Samtidig som vi legger til rette for at bevilgningen ikke benyttes inn i øvrig tjenesteproduksjon, kan man bygge opp en buffer som gjør at den øvrige tjenesteproduksjonen heller ikke må reduseres som følge av kostnadsøkninger fra 2028. Det tas også sikte på at et tilsvarende beløp avsettes til samme disposisjonsfond ved budsjettbehandlingen for 2027.

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

Fylkeskommunedirektøren forslår at fylkestinget slutter seg til en opptrappingsplan med sikte på å øke tilskuddet til AKT i perioden frem mot nytt anbud i kristiansandsregionen i 2028. Fylkeskommunedirektøren vil i saken om budsjettendringer for 2026, foreslå å øke tilskuddet til AKT med 16 mill. kroner i 2026. Det vil også bli foreslått å foreta en avsetning til disposisjonsfond med et beløp tilsvarende ekstrabevilgningen knyttet til kollektivtransport. For 2026 vil det bli foreslått å trekke fra de 16 mill. kronene som en allerede i 2026 har behov for å styrke tilskuddet til AKT med. Avsetningen skal bidra til å bygge opp nødvendig økonomisk buffer for å møte fremtidig kostnadsvekst innen driften av kollektivtransport

Konklusjon

Fylkeskommunedirektøren anbefaler at redegjørelsen om den økonomiske situasjonen til AKT tas til orientering. Det anbefales også at fylkestinget slutter seg til intensjonen om å

trappe opp bevilgningen til AKT i perioden fram til 2028. Det vil på denne måten bli arbeidet målrettet for å opprettholde dagens tjenestenivå og oppmerksomhet på nullvekstmålet. Den økonomiske disposisjonen vil bli lagt fram i egen sak om budsjettendringer for 2026.

Kristiansand, 26.01.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør for samferdsel