



19.01.2026

Notat vedr. økonomi - anbud busstjenester i Kristiansand 2028

Bakgrunn

Kontrakten for busstjenester i Kristiansand utløper 30.06.2028. Området som omfattes av anbudet er Kristiansand kommune og Vennesla kommune. I Kristiansandsregionen opplever AKT nå en rekordhøy etterspørsel. Veksten i antall reisende var i 2025 på ca. 9 prosent i Kristiansand. Inngåelse av Byvekstavtale i Kristiansandsregionen og at man aldri har hatt flere brukere av mobilitetstjenestene i Kristiansand gjør at man bør tilstrebe å ha samme nivå på ruteproduksjonen som i dag i det nye anbudet, samt ha mulighet til å skalere opp ved ytterligere vekst.

Kostnadsutvikling i bussmarkedet

AKT har tatt en aktiv rolle i Kollektivtrafikkforeningens arbeid med de økonomiske utfordringene bransjen står i nasjonalt. Noe av utfordringen har vært kostnadsøkning utover deflator. Indeksene i kontraktene har gjort at våre kostnader har økt mer enn deflator, noe som gir økte utgifter. Dette vil vi sannsynligvis kunne se ekstra tydelig inn i nye kontrakter.

Det har den senere tid vært fokus på hvilke faktorer som medfører slike prisøkninger vi nå ser. Transportøkonomisk institutt (TØI) undersøkte våren 2025 dette nærmere og utarbeidet rapporten «Kostnadsutvikling i bussmarkedet – årsaker og sammenhenger». Oppdragsgiversiden og operatørsiden er undersøkt nærmere i rapporten. Forhold det er undersøkt og som årsaksforklaringer til de store økningene vi nå ser er blant annet kategorisert i følgende kostnadsdrivende faktorer:

- Indekserte kostnader
 - Valuta
 - Rente
 - Energipriser
 - Lønnskostnader
 - Kapitalpris og avskrivninger
- Endret tjenesteproduksjon
 - Elektrifisering
 - Skoletransport

- o Nullvekstmål, MaaS o.l
 - o Kapitalbehov
- Markedsforhold
 - o Sykefravær
 - o Rekruttering og stillingsutforming
 - o Samtidighet
 - o Kontraktsutforming
 - o Konkurransen

Nevnte kostnadsdrivere som TØI har kartlagt i rapporten om kostnadsutviklingen i bussmarkedet er tilsvarende i Agder og som vi har fått erfare gjennom to nylige anbud (Setesdal og Flekkefjord).

“Kollektivmilliarden”

I forbindelse med statsbudsjettet for 2026 ble det klart at staten bevilget 1 milliard ekstra (“Kollektivmilliarden”) for å unngå videre nedbygging av kollektivtilbudet i 2026. Agder har fått ca. 56 millioner ekstra som følge av dette. Kollektivtrafikken i Agder har behov for økte økonomiske rammer nå, og særlig i tiden fremover med forventede kostnadsøkninger i ny kontrakt. AKT har forventninger om at nasjonalt bevilgede midler skal bidra til å sikre tilbudet for passasjerene fremover.

Kostnadsutvikling nylige anbud og kontrakter i Agder

AKT gjennomførte to anbud i 2024 med oppstart i 2026. Erfaringene fra disse anbudene er at prisnivået er blitt langt høyere enn vi er vant med fra tidligere konkurranser. I disse to anbudene var i hovedsak ruteproduksjonen i anbudene på samme kvalitet og nivå som dagens produksjon, og prisveksten var på over 30%.

Tilsvarende ser vi på senere anbud i Norge, og AKT fikk en lav prisøkning på de to foregående anbudene enn vi har sett andre steder. Det har vært prisøkninger på både 40%, 50% og 60% i enkelte områder.

Kostnadsøkning ny kontrakt Kristiansand – konsekvenser

For å gi en forståelse av hvilke konsekvenser omfattende kutt i tilbudet kan få, vises det til eksempler på hvor store reduksjoner som må gjennomføres dersom kostnadsveksten håndteres gjennom rutekutt.

Det tas her utgangspunkt i et eksempel med en kostnadsøkning på 40% i ny kontrakt fra 1. juli 2028. Det tilsvarer 138 MNOK i kostnadsøkning. Dersom man eksempelvis øker billettprisene med 10% er det 114 MNOK som må dekkes gjennom rutekutt. For å eksemplifisere størrelsesorden av hvilke reduksjoner man står overfor dersom ikke finansieringen økes kan man ta utgangspunkt i dagens produksjon. Metrolinjene i Kristiansand utgjør ca. 154 MNOK årlig og står for ca. 44% av kostnaden i Kristiansandskontrakten. Det vil si at en reduksjon på 114 MNOK betyr at 3 av 4

avganger forsvinner dersom man kun ser på disse og 1 av 3 avganger for hele kontrakten. Dersom Metrolinjene skjermes, vil man måtte kutte ca. 3 av 5 avganger i øvrige Kristiansand.

Dette viser at AKT kan stå ovenfor store utfordringer når det gjelder finansiering. Det er foreløpig ikke beregnet hvor stor del av produksjonen som kan kuttes uten altfor store konsekvenser for eksempelvis passasjerutviklingen, men noe kan gjøres uten at det går utover totaløkonomien da med tanke på inntektssiden. Det er likevel på det rene også sett i lys av nullvekstmålet og byvekstavtalen at så store kutt som vist i scenarioet ikke vil kunne gjennomføres samtidig som nullvekstmålet skal innfris.

I underkant av 92% av AKTs kostnader går til kjøp av transporttjenester. Ytterligere 2,5% er knyttet direkte til støttesystemer til drift av kollektivtrafikken. Det er derfor svært begrensede muligheter for å spare inn store beløp på øvrige kostnader og administrasjon selv om dette også må være med å bidra til besparelsene.

Handlingsrom

Handlingsrom ved økning i kostnader er begrenset for AKT, og AKT alene har i hovedsak to virkemidler for å håndtere en betydelig prisvekst i Kristiansandskontrakten; *reduksjon i ruteproduksjonen og økning i billettprisen*. Reduksjon i ruteproduksjonen er beskrevet i scenariene ovenfor.

Økning i billettprisen

Det er allerede høy grad av subsidier for å finansiere rutetilbudet i Agder. Det vil kunne være mulig å ta inn noe av en eventuell kostnadsøkning i økte billettpriser, men det vil ikke være realistisk å dekke inn alt.

I bompengeforliket er det midler som har blitt benyttet til reduserte billettpriser i Kristiansand. Dersom disse midlene hadde gått til å dekke kostnader i ruteproduksjonen, slik det åpnes for i Byvekstavtalen, vil det kunne utgjøre en årlig sum på 25 millioner kroner. Dette ville gitt en økning i billettprisene i Kristiansand på 30 prosent, noe som ville vært en relativt stor kostnadsøkning. I tillegg kan man se for seg en økning i billettprisene i resten av Agder på 10 %, noe som vil kunne gitt ca. 5 millioner i økte inntekter. Konsekvensene ved å øke billettprisene kan være færre nye reisende.

Økning i økonomisk ramme

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, så er det vesentlig at Agder fylkeskommune vurderer hvilke økninger som kan prioriteres til kollektivtrafikk og at man vurderer mulighetene i Byvekstavtalen for ytterligere midler til drift av kollektivtrafikken. Hovedvirkemidlet for å unngå større kutt i

ruteproduksjonen og dermed manglende måloppnåelse i Byvekstavtalen er økte økonomiske rammer.

Start- og sluttider i videregående skoler i Kristiansand

Det er nylig igangsatt et prosjekt i regi av Agder fylkeskommune der AKT deltar, med formål å vurdere start- og sluttider ved de videregående skolene i Kristiansand. Busskapasiteten er særlig presset i morgentimene kl. 07.20–08.00, samtidig som både skole- og arbeidsreiser har sitt tyngdepunkt i dette tidsrommet. Det oppstår daglig kapasitetsutfordringer, særlig på sentrumsnære strekninger.

Morgenen er dimensjonerende for antall busser, og det er vesentlig mer kostbart å øke tilbudet i rushtiden enn utenfor. Prosjektet om endring i tider ved de videregående skolene er derfor viktig for å spre passasjerene bedre og utnytte eksisterende kapasitet. Prosjektet planlegges avsluttet i februar, med sikte på endringer fra skoleåret 2026/2027. Endringer i starttidene vil medføre at kapasitetsutfordringene per nå blir løst uten innsetting av ekstra rutetilbud på morgenen, noe som bidrar til å redusere behovet for økt kapasitet i rush og som ville gitt betydelige kostnadsøkninger for kollektivtrafikken. AKT vurderer det derfor som vesentlig at Agder fylkeskommune tilrettelegger med endringer i starttidene ved de videregående skolene i sentrum og KKG.

Videre fremdrift og avklaringer omkring økonomisk handlingsrom

Styret i AKT er ansvarlig for anbudet og kontraktsforpliktelsene, og vil således gjøre beslutningene på hvilke krav som stilles i anbudet og hvilket økonomiske nivå og forpliktelser dette innebærer for AKT. De økonomiske rammebetingelsene er helt avgjørende for rutetilbudet som kan gis til publikum i anbudet om busstjenester i Kristiansand. Det forventes en vesentlig kostnadsøkning i ny kontrakt. Det er vesentlig å avklare de økonomiske rammebetingelsene med Agder fylkeskommune og Byvekstavtalen/samarbeidet tidlig på høsten 2026.

AKT vil allerede i september/oktober 2026 ha kjennskap til kostnadsnivået på ny kontrakt og måtte foreta vurderinger omkring nivået på ruteproduksjonen i forhandlingene om ny kontrakt gjennom høsten. Når kostnadsnivået er avklart til høsten, må politikerne ta stilling til hvorvidt det er aktuelt å øke den økonomiske rammen for å unngå betydelige negative konsekvenser. Dersom denne avklaringen kommer for seint kan det medføre at produksjonen allerede må nedjusteres i forhandlingsfasen, for å tilpasse tilbuds nivået innenfor det økonomiske handlingsrommet til AKT. Det er svært kostbart å øke opp produksjonen igjen til 2026 nivå på et senere tidspunkt, da må endringsbestemmelsene i kontrakten benyttes og det er langt mer kostbart enn om endringene skjer i anbudets konkurransefase. Dette vurderer AKT er en av de største risikoene i

anbudsprosjektet, og det er viktig at avklaringene knyttet til økonomi kommer på plass til riktig tid.

Vedlegg: Notat – Anbud busstjenester i Kristiansand 2028 – Oppsummering av vedtatte hovedprinsipper