



26.01.2026

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

Bakgrunn

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 Byveksttalen/samarbeidet tidlig på høsten 2026. AKT vil allerede i september/oktober ha kjennskap til kostnadsnivået på ny kontrakt og måtte foreta vurderinger omkring nivået på ruteproduksjonen i forhandlingene om ny kontrakt gjennom høsten. Senere avklaring på økonomi kan medføre at produksjonen allerede er nedjustert for å tilpasse det økonomiske handlingsrommet som er tilgjengelig i AKT, og det er svært kostbart å øke opp produksjonen igjen til 2026 nivået. Dette vurderer AKT er en av de største risikoene i anbudsprosjektet.

Styret i Agder Kollektivtrafikk AS (AKT) har gjennom 2025 hatt jevnlig informasjon om anbudet på busstjenester i Kristiansand 2028, og det foreligger 4 styresaker som styret har fattet beslutninger omkring hovedprinsippene i anbudet. Siste styresak om hovedprinsipper ble vedtatt i styremøte 15.01.2026. Dette notatet har til hensikt å oppsummere vedtakene som styret i AKT har fattet gjennom 2025 og januar 2026.

Kontrakten for busstjenester i Kristiansand utløper 30.06.2028. Området som omfattes av anbudet er Kristiansand kommune og Vennesla kommune.



Aktuelle styresaker og vedtatte hovedprinsipper

Styresak 34/2025 Anbud busstjenester i Kristiansand 2028 – planlagt fremdrift og videre avklaringer omkring økonomi

- Anbudet utlyses våren 2026, tilbudsfrist i september, forhandlinger i perioden oktober til november/desember, endelig tilbud i desember 2026/januar 2027 og tildeling av kontrakt i desember 2026/januar 2027.
- Involvering av Agder fylkeskommune i nødvendige avklaringer omkring økonomi og antatt vesentlig prisøkning på anbudet i Kristiansand.

Styresak 41/2025 Anbud busstjenester i Kristiansand 2028 – hovedprinsipper del 1

- Konkurransreform. Konkurransereform med forhandling.
- Systemer i buss (TET Digital). Generelt vil bytte til nye systemer bli billigere siden vi er en del av TET, og alternativ kostnad ved å skulle løse dette alene som selskap ville medført en betydelig merkostnad. Å bytte systemer har uansett en kostnad, men den alternative kostnaden ved å gjøre dette på egen hånd ville vært langt høyere uten TET samarbeidet. Etter at AKT har gått inn som deleier i TET Digital er et av de neste stegene på veien å integrere systemene inn i våre anbud. Dette medfører en del endringer i hvordan ansvarsforholdene til systemene er i busskontraktene. I anbudet relateres dette til sanntidsinformasjonssystemet i AKT. Dagens teknologi og avtale er utdatert. Et teknologiskifte fra Consat Telematics AB til Tet digital innebærer et løft for hvordan kundene betjenes. Kostnadsøkningen er lav for AKT, men innebærer endring i rolle og ansvar mellom AKT og operatør.
- Veiledere og standarder. Kollektivtrafikkforeningen og NHO transport har samarbeidet om å utarbeide to veiledere knyttet til kontrakter og kontraktsoppfølging: Indeksveileder og veileder for produksjonsendringer. Det er også flere andre veiledere og standarder som vil bli benyttet, blant annet vil Bus Nordic legges til grunn for spesifikasjonen av bussmateriellet. Standarden dekker ikke alle aspekter like godt, og det må derfor settes tilleggskrav utover kravene i standarden. Det forventes at bruk av standarder og veiledere reduserer kostnadene i kontrakten.
- Design på busser. Vurdert om det skal gjøres endringer knyttet til innvendig og utvendig design på bussene. Designkrav er fordyrende og vil øke kostnadene. Dagens praksis videreføres der AKT i fasen før operatøren sin endelig bestilling av bussene ser på hva vi kan få til av designelementer som ikke er fordyrende. I de lange kontraktene er operatørene fleksible når det gjelder



farger o.l., og vi kan få inn grønne elementer inne i bussen dersom det er ønskelig.

Styresak 50/2025 Anbud busstjenester i Kristiansand 2028 – hovedprinsipper del 2

- Miljøambisjoner. AKT følge forskrift om utslippskrav til kjøretøy i sine anskaffelser (nullutslippsforskriften). Operatørene kan tilby brukt materiell (også på diesel), men det stilles som krav at busser tilfredsstiller sikkerhetskravene for sjåfør (R-29). Operatør kan velge om de vil ha alt materiell nytt eller om de skal ha noe brukt materiell (maks 3-5% av rutekilometerne på diesel). Brukt materiell vil eventuelt i hovedsak brukes på linjer med lavt antall km, typiske korte skoleturer.
- Godtgjørelsesmodell. Kostnad pr. rutekilometer og vogninnsats videreføres som godtgjøringsmodell i kontrakten. I tillegg innføres godtgjøring for rutetimer. Dette bidrar til å redusere risikoen for operatør ytterligere, da godtgjøringen gjenspeiler deres faktiske kostnader i større grad. Innføring av rutetimer er i tråd med veilederen som er utarbeidet av Kollektivtrafikkforeningen og NHO transport.
- Bonusavtale. Bonusavtalen på ca. 1 prosent av kontraktsverdien, og den består av objektive og målbare elementer som operatør/sjåfør kan påvirke.
- Tak på gebyrer. I tråd med veileder for produksjonsendringer og indekser innføres det tak på gebyrer, men ikke knyttet til innstillinger av ruter. Dersom operatøren mot formodning ikke skulle gjennomføre tiltak for å rette opp det som gebyrlegges, vil taket opphøre frem til kvaliteten er gjenopprettet.

Styresak 02/2026 Anbud busstjenester i Kristiansand 2028 – hovedprinsipper del 3

- Nivå på ruteproduksjonen. Med bakgrunn i en uendret økonomisk ramme, og en forventet kostnadsvekst, kan det ikke å legge opp til økning i ruteproduksjonen. Selve rutetilbudet planlegges å bli omtrent som dagens tilbud, med noen mindre justeringer. I arbeidet med ruteproduksjonen legges det opp til å forsøke å effektivisere tilbudet og bidra til at operatør kan få et mest mulig effektivt ruteopplegg, noe som også bidrar til en god sjåførhverdag, bedre skiftordninger og større stillingsprosjenter for sjåførene. Nivået på rutetilbudet som lyses ut i anbudet blir på 2026 nivå. Det legges opp til å kunne justere ned nivået på ruteproduksjonen underveis i forhandlingene dersom kostnadene blir for høye i tilbudene som leveres inn og forhandlinger i første runde ikke får ned prisen.



- Leddbusser. Med 30 leddbusser i produksjon ivaretar det hensynene til økonomi og tilstrekkelig kapasitet. Kapasiteten øker uten økt frekvens på linjene og uten å få unødig høye kostnader. Alle avganger på linje M1 og M2 og enkeltavganger på M3 og M4 vil kjøres med leddbusser. Et viktig moment i dette er at det arbeides for tiden med endringer i start- og sluttider, og dette er av vesentlig betydning for kapasiteten i rush at skolene får flere starttider på morgenen og elever blir mer spredt.
- Kontraktslengde. Kontrakten blir 10+2 år, der opsjonsårene er ensidig for operatør, gitt at de leverer på et nivå som er godt nok. Dette vil gi de laveste kostnadene da nedskrivningstiden på bussmateriellet blir lenger. Dette gir en innsparing på 10-15 millioner på avskrivningstiden.
- Prosentvis endring i rutetilbudet i kontraktsperioden. Ruteproduksjonen kan økes med 40 % i løpet av kontraktsperioden, og kan reduseres med 30 %. Kostnadene vil ikke reduseres like mye som reduksjonen i tilbudet. En 30 % reduksjon i ruteproduksjonen innebærer en kostnadsreduksjon på ca. 22 %. Dersom man skulle komme i en situasjon der vi har behov for å redusere tilbudet mer enn 30 % er dette mulig gjennom avbestillingsmuligheten i kontrakten.
- Tildelingskriterier. Det evalueres 100% på pris, men det settes strenge minimumskrav der det er nødvendig for å sikre god kvalitet. Siden det er strenge miljøkrav knyttet til nullutslippsforskriften er det ikke krav om evaluering på miljø, da kravene gir bedre miljøeffekt enn en evaluering på miljø vil ha.
- AKT Svipp. Blir ikke en del av busskontrakten, men at det lyses ut et eget anbud på AKT Svipp der både drosjeoperatører og bussoperatører kan konkurrere.
- Agder fylkeskommune har ansvar for å oppgradere Dalane bussdepot. Det tilrettelegges for at det skal bli et tilstrekkelig antall plasser i henhold til behovene AKT har knyttet til dette. Det er ikke kommet noen signaler fra fylkeskommunen om at leiesummen for Dalane bussdepot skal økes, og administrasjonen legger derfor til grunn dagens nivå når det gjelder leiesum.

Styret i AKT vil etter fremdriftsplanen behandle endelig konkurransegrunnlag i styremøte i april 2026. Det tas forbehold om at det kan bli endringer i vedtatte hovedprinsipper nevnt ovenfor i endelig behandling av konkurransegrunnlaget.