

Innhold

1	Innledning	2
2	Generell kostnadsvekst.....	2
3	Innvirkning på AtB sitt rutekjøp	4
3.1	Randkommuner	4
3.2	Utvidelse av miljøpakkeområdet	4
4	Fossilt drivstoff vs nullutslipp	5
5	Depot	5
6	Skal infrastruktur inn i AtB sine rutekjøpskontrakter	6
7	System	6
8	Videre utredning.....	7
9	Oppsummering	7



1 Innledning

Dette dokumentet er ment å omhandle de viktigste kostnadselementene knyttet til anbud MiT 29. Til hovedutvalget for samferdsel i Trøndelag Fylkeskommune sitt møte 20.-22.05.2025 ble det levert en utfyllende økonomisak som dekker den økonomiske statusen for prosjektet per mai 2025. Link: [Økonomi mobilitetsanbud Trondheim 2029](#)

Partene AtB, Trøndelag fylkeskommune og Miljøpakken må frem mot anbudsutsettelse klargjøre hva de økonomiske rammer omfatter. Ved anbudet fra 2019 oppstod det usikkerhet partene imellom knyttet til hvilke kostnadselementer som tilskuddsrammene skulle dekke. Skulle midlene også dekke driftskostnader på trikk, systemer og infrastruktur? I tillegg oppstod det noe usikkerhet knyttet til merverdiavgift. For å unngå dette er det viktig at partene spesifiserer hva rammene skal dekke og hvem sitt ansvar det er å budsjettere for de ulike kostnadselementene som inngår i tabellen nedenfor.

	AtBs Miljøpakkeøkonomi	AtBs Regionøkonomi	Trfk	
	Drift	Drift	Investering	Drift
Buss TK (grønne busser)	X			
Buss Melhus/Malvik (grønne busser)	X			
Kapasitetsøkning 3% pr år fra 2030	X			
Hvis kun 1 depot*	X			
Buss Stjørdal, Skaun, Orkland (blå busser)		X		
Administrasjon AtB (57% MP/43% Region)	X	X		
Administrasjon Trfk				X
Trikk	X			
Mikro/pilot/mobilitetspakke etc.	X			
Systemer ++ (Sanntid, billettering mm og andre driftskostnader i ruteområdet)	X	X		
Aldersvennlig transport	X			
Taksttiltak	X	X		
Infrastrukturkostnader inkl lade og depot			X	X
- NB! Spesifiser om tall er med/uten merverdiavgift - NB! Avstem alle implikasjoner av nytt nullpunkt - NB! Avklar hvilke elementer som skal dekkes av tilskuddsrammer for anbudet				

I delrapport kontraktstrategi er det anbefalt ikke å samle ulike mobilitetstjenester i samme kontrakt, og det er heller ikke anbefalt å inkludere trikk i mobilitetstilbudet fra 2029 da usikkerheten er for stor. **På bakgrunn av dette vil drøftingene i dette dokumentet omhandle AtB sitt rutetilbud med buss/minibuss, dersom ikke annet er presisert.**

Å bytte ut dagens bykontrakter for buss med dagens produksjonsgrunnlag vil fra oppstart i 2029 forventes å ha en årlig tilskuddsøkning på 440 MNOK (2025 kr). Dette er kalt nullscenariet. Kostnadsveksten er en utfordring som må løses med å enten øke inntektene (økte anbudsrammer (tilskudd) eller økte passasjerinntekter (øke takst eller realisere en høyere passasjerutvikling)), eller redusere rutekjøpet. For sistnevnte er det bestilt å utrede 3 alternative nivå på rutekjøpet:

1. Nullscenariet = dagens ruteproduksjon fra oppstart i 2029
2. Minusscenariet = forholder seg til dagens tilskuddsrammer
3. Plusscenariet = med styrket produksjon for å nå ambisjonene i nullvekstmål

Scenariene er beskrevet i «mobilitetstilbudet».

2 Generell kostnadsvekst

Det har det siste året vært gjennomført flere bussanbud i kollektiv-Norge, og felles for dem alle er at kostnadshoppet fra gammel til ny kontrakt er stort. Det siste eksempelet kom fra Telemark, der kostnadsøkningen var på 60 prosent i nytt anbud. Vi har beregnet at gjennomsnittlig økning i bussanbudene som har vært gjennomført det siste året hos blant annet Innlandet, Kolumbus, Fram, Finnmark og Troms ligger på ca. 34%. Trøndelag har i dagens kontrakter relativt lave rutekjøpskostnader i nasjonale sammenligninger, og det er derfor en risiko for at kostnadsveksten vil overstige 34%. Fra noen operatører har vi gjennom markedsdialog fått signaler om at kostnadsveksten kan bli opp mot 50%.

Grunnen til at det oppleves en så kraftig økning i anbudsprisene er sammensatt. En busskontrakt har som oftest varighet på +/- 10 år, og det kan skje store endringer i både markedet og i verden på denne tiden. Bussbransjen opererer i utgangspunktet med svært små marginer, og har de siste årene opplevd en negativ lønnsomhet. Det kan indikere at kontraktene det kjøres på i dag har vært priset for lavt, og det er dette som nå skal hentes inn igjen. Dette kombinert med en verden i stadig endring og økt geopolitisk uro, gjør trolig at bussoperatørene i større grad priser inn større risiko.

NHO Transport utarbeidet i januar 2025 en rapport som peker på de viktigste grunnene til kostnadsøkningen¹, i juli 2025 leverte TØI en analyse av kostnadsdrivere i bussmarkedet på vegne av Kollektivtrafikkforeningen.² Rapporten fra NHO Transport viser at sammenlignet med tiden rett før pandemien inntraff og frem til utgangen av 2023 har det vært en kostnadsøkning i innsatsfaktorene på 34%. Kostnadsøkningen har fortsatt gjennom 2024, basert på blant annet materiellkostnader, kapitalkostnader, energipriser og lønnskostnader.

Samtidig peker NHO Transport på forhold i kontrakten som skaper usikkerhet og en fordeling av risiko som gjør at anbudsprisene blir høyere. Dette er spesielt indeksbruk, gebyrregime, endringer av produksjon, tilgang på materiell, urealistiske rutetider osv.

I rapporten fra TØI er det forsøkt regnet på hva som må forventes i kostnadsutvikling ved overgang fra gammel 10-årskontrakt til en ny kontrakt med samme varighet. Her er det også lagt inn en overgang fra diesel til elektrisitet som drivstoffteknologi. TØI kommer da frem til at man kan forvente en kostnadsvekst på 32% på nye kontrakter. Dette er selvfølgelig bare en eksempelberegning med flere forbehold, men det gir likevel en god pekepinn på hva som kan forventes.

TØI har laget følgende tabell som oppsummering av kostnadsøkningen:

Tabell 6.2: Eksempelanbud - diesel til elektrisk, utgående kontrakt i 2024 erstattes med ny i 2025 (årlige kostnader).

	Millioner NOK (2025)	Prosent
Årlig omsetning ved utløp av gammel kontrakt	100	
Ny kontrakt	132	
Prisøkning	32	32 %
Merkostnader utskiftninger buss, inkl. inflasjon og valuta (samlet cirka 20 prosent)		
Økt avskrivning på investering i buss inflasjon/el/valuta	20,0	20 %
Besparelse drift elbusser	- 8,0	-8 %
Investering/drift ladeinfrastruktur	2,0	2 %
Kapitalkostnad på økt investering	6,0	6 %
Øvrige komponenter som er endret (forutsatt identisk ruteproduksjon)		
Sykefravær/overtid/rekruttering, økte kostnader knyttet til sjåførmangel, økt reparasjon / administrasjon	5,0	5 %
Oppgradering anlegg/økt husleie/driftskostnader	2,0	2 %
Merkostnader drift knyttet til krav IT i buss	1,5	2 %
Gebyr - strengere oppfølging/flere krav (IT i buss)	0,5	1 %
Risiko	3,0	3 %
Oppsummering av vesentlig endringer	32,0	32 %

Som samlet vurdering av hvorfor kostnadene øker som de gjør skriver TØI følgende «Prisene på innsatsfaktorene har økt, dette betyr at det har blitt dyrere å produsere det samme antall rutekilometer. Samtidig har både endringer i tilbudet (høyere standard, mer detaljerte og spesifiserte kontrakter, og tettere oppfølging) medført en ekstra kostnad per produserte enhet, som kommer i tillegg til prisveksten på innsatsfaktorene. Ytterligere har det skjedd utviklinger i markedet, særlig knyttet til sykefravær og endret risiko, men også fallende konkurranse, som også bidrar til å trekke prisene opp. Til sist, og i hovedsak utenfor bussmarkedet, men innenfor det fylkeskommunale transporttilbudet, har overgangen til mobilitetsselskap bidratt til at behovet for tjenester er blitt bredere, uten at det har skjedd en tilsvarende endring i de fylkeskommunale budsjettene.»

NHO Transport og TØI viser til flere av de samme forholdene. Enkelte elementer, slik som generell prisvekst i markedet, ligger utenfor oppdragsgiver sin kontroll. Det oppdragsgiver kan gjøre noe med er å legge til rette for gode indeksmodeller som fanger opp

¹ [2025 NHO Transport sin vurdering av kostnadsdrivere med lenke til aktuelle rapporter](#)

² [Kostnadsutvikling i bussmarkedet](#)

prisendringer i markedet og som tar ned operatør sitt behov for å risikoprise anbudene sine. Det vil også være i oppdragsgiver sin interesse å lage balanserte og forutsigbare kontrakter. Klarer man å oppnå dette skal det i teorien resultere i lavere anbudspriser.

3 Innvirkning på AtB sitt rutekjøp

AtB sitt rutekjøp er fullt ut finansiert av tilskuddsmidler og passasjerinntekt, der passasjerinntekten utgjør 42,8% i miljøpakkeområdet. Ved oppstart av nytt anbud i 2029 er det estimert at AtB vil ha ca. 80 MNOK mer i årlige billettinntekter sammenlignet med dagens nivå, gitt dagens takstnivå. Dette forutsetter en årlig passasjerinntektsvekst på 3% i perioden 2025-2029 og at denne følges med tilsvarende løft i inntektene.

Samtidig vil AtB oppleve en dramatisk vekst i sine rutekjøpskostnader grunnet generell kostnadsvekst, som beskrevet over. Fra nasjonale sammenligninger kommer det frem at AtB har relativt lave rutekjøpskostnader, og det er derfor en risiko for at den kostnadsveksten AtB vil oppleve er høyere enn 32% og 34% som NHO Transport og TØI bruker i sine rapporter.

Det vil også være usikkerhet knyttet til merkostnader forbundet med systemkostnader, sanntid, incitamentsordninger, gebyrinntekter og nasjonale føringer på særkrav til sjåførsikkerhet og UU.

Totalt er det estimert at fra høsten 2029 vil AtB ha et økt finansieringsbehov på 440-650 MNOK (helårseffekt) for å kunne drifte dagens produksjon.

AtB ser et behov for å styrke rutetilbudet fra høsten 2029 for å ivareta kapasitetsbehovet. Det vil trolig bli behov for ytterligere styrking underveis i neste anbudperiode (fra omkring 2034), men det er for usikre tall til at man på nåværende tidspunkt kan si noe om omfanget av denne styrkingen. Det anbefales en egen utredning for dette nærmere anbudsstart/etter anbudsstart for å styrke tilbudet tilpasset den passasjerveksten som har vært til da, og med oppdaterte fremtidsprognoser.

Styrkingen fra 2029 er basert på ulike veksttall og prognoser for kommende periode, og det er utarbeidet to ulike alternativer for å løse disse. Det ene, kalt nullalternativet, ivaretar den mest nødvendige styrkingen som kreves for å opprettholde dagens kapasitet. Alternativet er estimert til å ha et økt finansieringsbehov på 32 - 39 MNOK årlig. Det andre alternativet, alternativ Pluss, ivaretar styrkingen utover minimum og er et alternativ som i større grad bidrar til at nullvekstmålet nås grunnet bedret konkurranseforhold mot bilen med flere attraktive tiltak. Økt finansieringsbehov for alternativ Pluss er estimert å være 100 MNOK i 2029 og en årlig økning på 67 - 78 MNOK for påfølgende år. I tillegg er det viktig å sikre at dersom ansvar for TT (tilrettelagt transport) overføres til AtB så må også tilskuddsmidler for dette overflyttes.

Styrking av tilbud er i scenarioene lagt opp som årlige økninger i tilbud, mens det i praksis vil skje etappevis i større trappetrinn.

3.1 Randkommuner

Fra og med neste kontraktsperiode vil det komme endringer på den geografiske inndelingen av kontraktene. Fra høsten 2029 vil by-kontraktene kun bestå av Trondheim kommune, mens de linjene som dekker Malvik, Melhus og Stjørdal vil da bli flyttet til regionkontraktene. Dette gjelder 17 ulike linjer bestående av totalt 43 busser. I perioden fra dagens bykontrakter går ut og oppstart av nye regionkontrakter må det derfor finnes en løsning for driften av linjene som bytter kontrakt. AtB anbefaler at samtlige av linjene overføres til dagens regionkontrakter med en endringsordre.

Å utvide en eksisterende kontrakt innebærer at vilkårene om krav til nullutslipp ikke blir gjeldende og det er større åpning for å gjenbruke brukt materiell i den korte perioden. Vy har anslått en kostnadsøkning på aktuelle linjer til å være 30% sammenlignet med dagens enhetspriser med denne løsningen. Det er likevel usikkert om prisene vil bli betydelig lavere om deler av tilbudet legges inn i Trondheimsanbudet for en kort periode.

Estimert merkostnad er medberegnet i økning i finansieringsbehov på 440 – 650 MNOK for å videreføre dagens produksjon.

3.2 Utvidelse av miljøpakkeområdet

Dagens rutekjøpskontrakter er utformet basert på hvordan miljøpakkeområdet var utformet da disse ble inngått. I etterkant har miljøpakkeområdet utvidet seg, og det er i dag en større andel rutekilometer og rutetimer som vil havne innenfor miljøpakken sitt tilskuddsområde. Dette vil gjøre seg gjeldende fra oppstart av nye regionkontrakter i 2030. Her er det beregnet at AtB vil få et ytterligere økt finansieringsbehov på 50 - 70 MNOK per år. Dersom dette er en kostnad som Trøndelag fylkeskommune ikke vil finansiere, vil det bli

et spørsmål om tilbudet skal reduseres, eller om Miljøpakken ønsker å tre inn med finansiering for å sikre at tilbudet bevares. Dette må avstemmes mot gjeldende nullpunktsforpliktelse partene imellom.

Forutsetninger for beregninger

Når det gjelder utvikling av kostnader frem mot 2029 er det lagt en forutsetning om at indekser i rutekjøpskontraktene og kommunal deflator beveger seg likt. Avvik her vil ha innvirkning på AtB sitt finansieringsbehov.

Antakelsene som er gjort om finansieringsbidrag fra passasjerinntekten er gjort basert på dagens takstnivå og en forventning om 3% passasjerinntektsvekst per år. Forventningen om 3% vekst per år er gjort basert på historiske tall. Endringer her vil ha innvirkning på hvor stort AtB sitt totale finansieringsbehov fra eier vil være fra oppstart av ny kontrakt.

Passasjerinntekten vil være en viktig nøkkel for å kunne løse den fremtidige utfordringen med å dekke de stadig økende kostnadene. AtB har i forbindelse med denne utredningen levert en egen delrapport som omhandler takst og sone, og som kommer med ulike forslag til hvordan fremtidens struktur kan være.

4 Fossilt drivstoff vs nullutslipp

Eventuelle merkostnader tilknyttet driften av tilbudet ved overgang til nullutslipp henger sammen med hvor mye man klarer å utnytte materiellet man har til disposisjon. Det er gjort en beregning som viser at dersom man klarer å produsere minimum 55 000 rutekilometer per år per buss så vil årskostnaden bli lik, uavhengig av om materiellet driftes med diesel eller strøm. Dersom man klarer å produsere mer enn 55 000 rutekilometer per år per buss, vil strøm være det billigste alternativet sammenlignet med autodiesel.

Av TØI sin tabell, vist på side 4, kan vi lese at en anskaffelse av elektrisk materiell vil tilsvare en kostnadsøkning på 20%, samtidig som man vil få en besparelse av driftsutgifter på 8%. I rapporten er det beskrevet at dersom nyinvesteringen gjøres med basis i diesel, vil kostnadsøkningen være 13% og man vil ikke oppnå en besparelse i driftsutgifter. Dette underbygger vår beregning om at det ikke er en faktisk kostnadsøkning ved å velge elektrisk fremfor diesel dersom man utnytter materiellet godt.

5 Depot

Plassering og løsning av depot vil ha en direkte innvirkning på økonomien i dette anbudet. Per august 2025 er det sterke signaler om at ved oppstart av nye kontrakter vil det kun være et depot tilgjengelig, og at det dermed legges opp til en samlokalisering på Sandmoen. En slik ordning vil først og fremst føre til en betydelig økning i tomkjøring for de avgangene som i dag går fra Sorgenfri. Med dagens enhetspriser er det beregnet at økningen i tomkjøring vil medføre en merkostnad for AtB på ca. 20 MNOK per år. Rutetilbudet til AtB legges opp i henhold til hvor kunden er, og ikke i henhold til hvor depotene er. En strategisk svakere plassering av depoter vil derfor gi en høyere kostnad i form av tomkjøring.

Det har også vært uttrykt en bekymring blant operatørene gjennom markedsdialog om risikoen og konsekvensene av at flere operatører samlokaliseres. Signalet fra markedet er at dersom man går for samlokalisering så må det forventes at enten anbudene blir priset med et risikopåslag, eller at vi i verste fall får svakere konkurranse. I dagens marked med få tilbydere er svekket konkurranse noe vi må forsøke å unngå.

I et worst case scenario ender vi opp med kun en tilbyder og dermed en monopolsituasjon. Det vil i sin tur bety økte rutekjøpskostnader, og i alle fall dersom tilbyder selv forstår at de er eneste tilbyder. Nøyaktig kostnadskosekvens er vanskelig å estimere, men dersom man legger til grunn at det er 25% sannsynlighet for en monopolsituasjon, og at tilbyder i en slik situasjon øker sine priser med 15%, tilsvarende det en verdi på ca. 70 MNOK i året (Anbudspris på ca. 1,8 MRD x 25% sannsynlighet x 15% prispåslag). Setter man prispåslag til 25% øker årlig merkostnad til 113 MNOK.

En annen utfordring med samlokalisering av depoter er lademulighetene. Per i dag er det ikke utsikter for at man klarer å ruste opp kapasiteten på Sandmoen til å kunne håndtere det behovet som vil være gjeldende i ny kontrakt. Det jobbes for at 100% av vognparken skal kunne lades på Sandmoen, men i verste fall er det kun kapasitet til å lade 50% av vognparken på Sandmoen ved kontraktoppstart. Oppnås det ikke nok kapasitet på Sandmoen er det vurdert å løse dette med endepunktlading på ulike lokasjoner i rutenettet.

Landing på endepunkter vil måtte løses med hurtigladere og gi en ladekostnad som er opp mot tre ganger så høy som ved saktelading. Dette gir høyere driftskostnader for operatørene, og dermed høyere kontraktspriser fra AtB. Gitt en estimert vognpark på 400 busser og

en ladekostnad på depot på 1 kr/kWt og 3 kr/kWt ved endepunktlading vil en merkostnad for å gjøre 50% av all lading på endepunktstasjoner gi en årlig økning i driftskostnader tilsvarende ca. 45 MNOK.

Som en konsekvens av samlokalisering på Sandmoen og løsning med endepunktlading vurderes det dithen at det kan bli behov for å øke vognparken med noen ekstra busser for å kunne klare å opprettholde dagens vognløp. Det er også knyttet en risiko til endepunktlading ved at dette kan påvirke reguleringstiden, spesielt dersom det blir opphopping.

Samlet vil totale merkostnader ved en samlokalisering på Sandmoen uten tilstrekkelig nettkapasitet for lading se slik ut:

	Kostnad
Økt tomkjøring	20
Ekstra bussbehov	20
Økt ladekost endepunkt	45
Monopol/ingen konkurranse	70 – 113
Sum driftskostnad per år	155 – 198

*Tallene er oppgitt i MNOK.

I tillegg til økte driftskostnader vil en løsning med endepunktlading gi økte investering- og driftskostnader forbundet med infrastrukturen som kreves. Dette er en kostnad som vil havne hos Trøndelag fylkeskommune slik ansvarsmodellen er i dagens rutekjøpskontrakter.

Uansett hvilken løsning som til slutt velges vil det være veldig viktig at dette er helt klart før AtB offentliggjør konkurransen. All usikkerhet som foreligger på det tidspunktet, vil bli priset inn med et risikopåslag av tilbyderne og gi et fordyrende anbud.

6 Skal infrastruktur inn i AtB sine rutekjøpskontrakter

Dersom det ved oppstart av nytt anbud skal gjennomføres en overgang til 100% nullutslipp fordrer det at det bygges ny nødvendig ladeinfrastruktur. Hvordan skal ansvaret for dette fordeles, og hvilken effekt har det på kostnadsbildet? Det er skissert flere forslag til hvordan ansvaret skal fordeles mellom operatør og Trøndelag fylkeskommune, skissert i delrapport eksterne avhengigheter knyttet til infrastruktur, materiell og energi. Likt for alle modellene er at investering i ny infrastruktur vil gi en kostnadsøkning til den parten som blir sittende med ansvaret. Dersom Trøndelag fylkeskommune selv tar ansvaret for investering og vedlikehold vil det bli de som må bære kostnaden. Dersom det derimot landes på en modell der hele, eller deler av ansvaret legges på operatørene, vil dette medføre en betydelig økning i AtB sitt rutekjøp fra og med 2029. Dette er ikke midler AtB har tilgjengelig, og det må derfor sikres at AtB sine tilskuddsmidler økes tilstrekkelig for å kunne bære kostnadsøkningen.

Kostnadene for etablering av ladeinfrastruktur vil avhenge av hvor lading skjer, hvor mange ladepunkter det er behov for og hvor høye ladeeffekter det er behov for. Per i dag er kostnadene for nettoppgraderinger til Sandmoen under utredning av Tensio med forespeilet tilbakemelding tidlig 2026. Mulige lokasjoner for endepunktlading og hvilke konsekvenser dette har for rutetilbudet krever videre utredning. Når lokasjonene for endepunktlading er kartlagt må eventuelt behov for nettoppgraderinger ved hver lokasjon vurderes og kostnadsberegnes av Tensio. Tidsbruken for Tensios vurderinger er ukjent, men antatt 3 – 6 måneder. Hurtigladere med høy ladeeffekt koster typisk to til tre ganger så mye per ladeplugg som normalladere med lavere effekt. Antall hurtigladere det er behov for vil avhenge av hvor mye lading som kan gjøres i reguleringstid ol.

7 System

Per 2025 har AtB flere systemkontrakter som må reforhandles, eventuelt finne ny leverandør, til oppstart av nye kontrakter. Signaler fra dagens leverandør er at det må forventes en større kostnadsøkning forbundet med dette.

Det er naturlig å anta at det i kommende anbud og perioden frem mot 2040 vil bli stilt større krav til gode systemløsninger for å øke attraktiviteten til kollektivtilbudet i Trondheim. Det gjelder både gode informasjonsflater som sanntid og avviksmeldinger, i tillegg til videreutvikling av effektive billettløsninger. Det er viktig at det settes av tilstrekkelig økonomiske midler for å sikre etablering, videreutvikling og drift av fremtidens robuste digitale systemer med tilhørende infrastruktur.



Det er p.t. ikke avklart om AtB skal eie eller leie egne systemer ved oppstart av nye rutekjøpskostnader, og hvordan dette vil påvirke det totale kostnadsbildet. Forholdet vil utredes videre frem til utlysning av nytt anbud, og risiko for kostnadsøkning er priset inn i behovet for økt finansiering.

8 Videre utredning

Det har vært en uttrykt bekymring fra operatørene sin side at en for stor andel av risikoen legges på dem. Som en følge av dette blir risikoen priset inn i anbudene, og rutekjøpskontraktene blir dyrere. Dette er også forklart som en av faktorene til at vi ser en så dramatisk generell kostnadsvekst i nye anbud. Det er i alle sin interesse å balansere kontraktene på en slik måte at de er forutsigbare for operatør og at oppdragsgiver ikke betaler overpris. Samtidig er det viktig at risikoen fordeles rettferdig ut ifra hvilken part som har best forutsetning for å gjøre noe med den.

Delrapport kontraktstrategi har omtalt de elementene i kontrakten som vi mener har størst innvirkning på operatørene sin prising av kontrakt, og som dermed vil ha størst innvirkning på hvilke pristilbud AtB mottar. Eksempler på dette er kontraktslengde, design av gebyr- og insitamentsordninger og justerings- og endringsbestemmelse med spesielt fokus på vogn inn/vogn ut av kontrakt. Øvrige elementer som kan være verdt å se på i veien mot utarbeidelsen av kontrakt er differensiering på enhetspriser, spesifikasjonskrav på vogner, indeksmodeller og lignende.

Det er vanskelig å sette en verdi på alle elementene listet opp ovenfor og si noe om hvor kostnadsbesparende hvert tiltak er, men det er utvilsomt at det er mye å hente dersom man klarer å optimalisere hvert av elementene. Dette er noe AtB vil ha fokus på i utarbeidelsen av kontrakten.

9 Oppsummering

Det er forventet en dramatisk kostnadsvekst i AtB sine rutekjøpskostnader fra oppstart av nytt anbud høsten 2029. AtB har estimert et økt finansieringsbehov på 440-650 MNOK per år for nullscenarioet og 520 - 730 MNOK per år for plussscenarioet. I tillegg vil økt finansieringsbehov for årene 2030-2034 være 33-70 MNOK årlig, avhengig av om det velges å gå for nullscenarioet eller plussscenarioet.

Samlokalisering av depot er estimert å gi en økning i totale kostnader på 135-178 MNOK grunnet økning i tomkjøring, økte driftskostnader grunnet forventet stor andel hurtiglading ved endepunkter. I tillegg er det en uttrykt skepsis fra operatørene til samlokalisering, det forventes derfor at anbudene leveres med et risikopåslag i prisene, eller i verste fall svekket konkurranse og monopolsituasjon.

I 2030 vil det være oppstart av nye regionkontrakter, og foreløpige estimater viser at den delen av disse som havner innenfor miljøpakkeområdet vil ha en kostnadsvekst på 50 - 70 MNOK per år kun som en følge av generell kostnadsvekst.

	Nullscenario		Plussscenario	
	2029	Påfølgende år	2029	Påfølgende år
Økt finansieringsbehov rutekjøp	440 - 650		540 - 750	
Årlig økning tilskuddsbehov grunnet styrking i tilbud		33 - 39		67 - 78
Merkostnad samlokalisering depot	155 - 198		155 - 198	
Økt finansieringsbehov randkommuner	50 - 70		50 - 70	
SUM	645 - 918		745 - 1 018	

*Tallene er oppgitt i MNOK.

Per august 2025 er det fortsatt usikkerhet knyttet til endelig depotløsning, krafttilgang, ladeløsning og ansvarsfordeling for ladeinfrastruktur. Det er helt avgjørende for anbudsprisene at det konkluderes på alle disse forholdene før utlysning av konkurransen. Alt som ikke er avklart og som skaper usikkerhet ved utlysning av konkurransen, vil bli priset inn som risiko fra tilbyderne. Dette vil føre til unødvendig høyt prisede tilbud.