



Årsrapport



2012

FORORD

Det tar tid å bygge et konkurransedyktig kollektivtilbud. Hvis vi skal lykkes med å få flere til å velge bussen fremfor bilen krever dette langsiktig arbeid og forutsigbar finansiering. Kombinasjonen av økonomisk usikkerhet samt satsing på teknologisk utvikling gjorde 2012 til et spennende og krevende år for AKT.

AKTs langsiktige visjon er at “hos oss skal det være enkelt og attraktivt å reise kollektivt”. Dette realiseres gjennom å utvikle gode produkter og enklere betalingsmåter. Gledelig er det da at vi hadde en økning i antall reiser i fylket og at våre reisende gir positiv respons både på den nye mobilbilletten og på nettbutikken. I 2012 har vi også startet flere prosjekter for å bedre publikumsinformasjonen, slik at vi i løpet av de neste årene kan realisere målet om å bli blant de beste i Norge på kundeinformasjon.

For reisende i begge Agderfylkene ble det enklere å reise kollektivt i 2012. Det er nå mulig å reise over fylkesgrensen på enda flere kortprodukter enn tidligere og samtlige periodekort er inndelt etter alder.

1. juli 2012 var oppstarten på ny kontrakt med Sørlandsruta i området Farsund, Lindesnes og Mandal. Oppstarten var godt planlagt i begge organisasjoner og må kunne karakteriseres som vellykket. Tilsammen er nå over 90 prosent av all kollektivproduksjon i Vest-Agder konkurranseutsatt.

I 2012 vedtok fylkestinget i Aust-Agder at de ønsket å bli medeier i AKT. Dagens eiere, Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune, var positive til dette. Endringen trer i kraft 1. juli 2013, men Aust-Agder fylkeskommune skal fortsatt forvalte eksisterende kontrakter. AKT overtar driften av kollektivtrafikken i Aust-Agder gjennom oppstart av nye kontrakter i henholdsvis 2015 og 2017.

Kollektivtilbudet i Kristiansandsregionen er i stor grad avhengig av ekstra finansiering gjennom de statlige belønningsmidlene. Belønningsmidlene brukes til å opprettholde rutetilbudet og gjennomføre taksttiltak og det populære Flexikortet er fullfinansiert av belønningsmidler. Regulariteten til bussene i Kristiansandsregionen ble bedret, noe som også gir direkte utslag i bedre kundetilfredshet.

Den økonomiske usikkerheten i 2012 skyldes sen avklaring av belønningsmidler, en sterk økning i kostnadene til skoleskyss og en større overgang fra enkeltbilletter til kortprodukter. Det siste momentet er absolutt en ønsket utvikling, men medfører likevel en inntektsreduksjon, noe som illustrer noen av de utfordringene kollektivbransjen står i.

Det er store forventninger med tilhørende dilemmaer knyttet til kollektivtilbudet. Vi skal balansere mellom riktig fokus på kunder og marked for å klare trafikkveksten i sentrale områder, samtidig som vi skal gi et akseptabelt tilbud i områder med færre reisende. AKT arbeider derfor kontinuerlig med å utvikle vår egen organisasjon for å tilby gode produkter og tjenester. Vi er helt avhengig av et nært og godt samspill med eksterne samarbeidspartnere.

Jeg vil takke kunder, transportører, eiere, styret og ansatte for godt samarbeid i 2012.

AKT

Siv Elisabeth Wiken
Administrerende direktør

INNHOOLD:

1	OM SELSKAPET	4
1.1	Opprettelsen	4
1.2	Formål	4
1.3	Styret.....	4
1.4	Organisasjon	4
1.5	Organisasjonskart	5
1.6	HMS-arbeid	5
2	ØKONOMI	6
2.1	Årsregnskapet 2012	6
3	RUTETILBUD OG RESULTATER	19
3.1	Trafikkstatistikk	19
3.2	Bruk av kort og billetter	20
3.3	Produksjonsoversikt	21
3.4	Rutetilbud	22
3.5	Båtruter	23
3.6	Drosjer.....	23
3.7	Takster	23
3.8	Kundetilfredshetsundersøkelse	24
4	SKOLESKYSS	25
4.1	Samarbeid med kommunene om skoleskyss	25
4.2	Ordinær skoleskyss	25
4.3	Trafikksikker skolevei – kommunale vedtak.....	27
4.4	Spesialtransport av elever til grunnskoler og videregående skoler	27
5	SAMARBEID OG PROSJEKTER	29
5.1	Samarbeid med eiere	29
5.2	Sanntidssystem	29
5.3	Samarbeid med Aust-Agder	29
5.4	Felles billetteringssystem med Aust-Agder.....	30
5.5	Konkurransesetting av kollektivtrafikken i Vest-Agder	30
5.6	Samarbeid om infrastruktur og framkommelighet	31
5.7	Busselskap og undertransportører	32
5.8	Samarbeid om kontantfrie busser i vår region	32
5.9	Andre samarbeidspartnere	33
6	INFORMASJON OG MARKEDSFØRING	34
6.1	Informasjon	34
6.1.1	Kundesentre	34
6.1.2	Kundeinformasjon på web	35
6.1.3	Sosiale medier:	37
6.2	Markedsføring.....	38
6.2.1	Kampanjer	38
6.2.2	Andre markedsføringstiltak	40

Foto/illustrasjoner: Aptum: s 6, 20, 21, 23, 24, 28, 30, 32, 33, 37, 38, 39, 40
AKT: forside, Almir Derviskadic: s 19, Kjetil Jørgensen: s 22, Sol Nodeland: s 31

1 OM SELSKAPET

1.1 Opprettelsen

Agder Kollektivtrafikk AS (AKT) ble opprettet i 2007. Aksjene i AKT eies av Vest-Agder fylkeskommune (66%) og Kristiansand kommune (34%).

1.2 Formål

Selskapets formål er å tilby kollektivtransport, gi informasjon til befolkningen om tilbudet og yte tjenester relatert til dette. Selskapet skal primært ikke selv utføre rutetrafikk, men kjøpe tjenester fra eksterne tjenesteleverandører. Selskapet står fritt til å organisere deler av sin virksomhet i egne resultatenheter/selskaper.

Målsettingen for selskapet er å tilby innbyggerne et velfungerende og kostnadseffektivt kollektivtilbud, samt utføre lovpålagte skyssoppgaver på en formålstjenlig måte. Selskapet skal bidra til en miljøvennlig trafikkutvikling.

1.3 Styret

AKT sitt styre består av fem medlemmer og er valgt av selskapets generalforsamling. Styret i AKT bestod ved utgangen av 2012 av følgende personer:

Solveig Løhaugen (leder)
Toril Runden (nestleder)
Terje Damman
Grete Kvelland Skaara
Hans Otto Lund

Steinar Moberg Bjørøy er ansattes observatør i styret. Vidar Ose, samferdselssjef i Vest-Agder fylkeskommune, og Øystein Holvik, miljøvernssjef i Kristiansand kommune, inviteres til styremøtene i AKT.

1.4 Organisasjon

Ny organisasjonsstruktur ble vedtatt i november 2012 og gjelder fra 1.1.2013, se pkt. 1.5 Organisasjonskart.

Ledergruppen i AKT består av følgende personer:

Siv Elisabeth Wiken, administrerende direktør
Thomas Ruud Jensen, utviklingssjef og nestleder
Harald Vålandsmyr, drift- og økonomisjef
Kjell Sverre Drange, administrasjonssjef
Harald Eide, controller

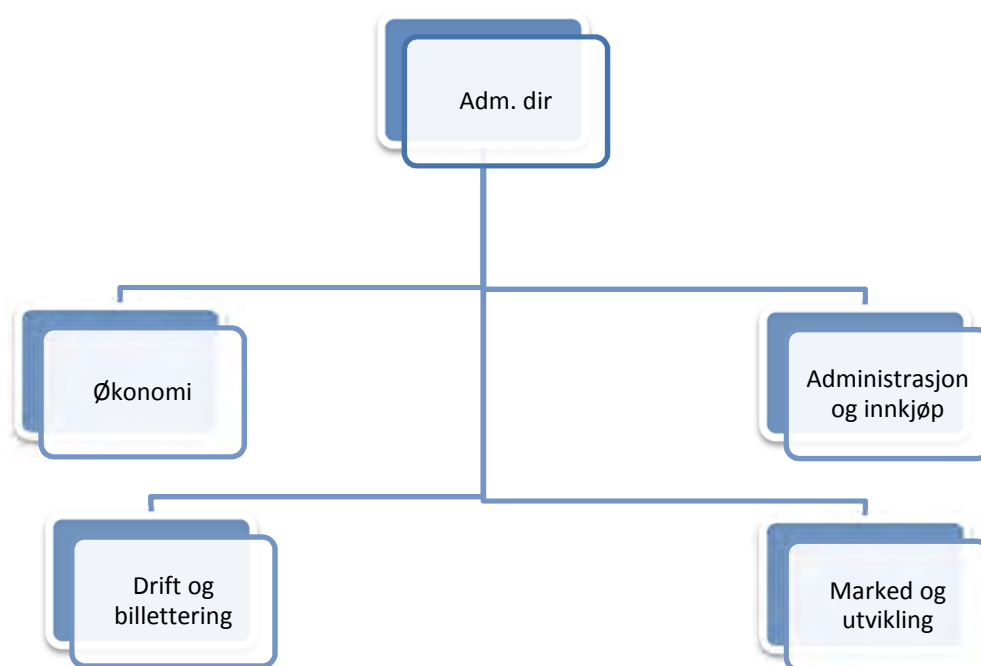
Ved utgangen av 2012 var det 21,22 årsverk fordelt på 27 medarbeidere i AKT.
I 2011 var det 20,12 årsverk fordelt på 27 medarbeidere.

I administrasjonen er det 11,80 årsverk fordelt på 12 medarbeidere.
Ruteopplysning i Kristiansand er bemannet med 4,74 årsverk fordelt på 7 medarbeidere.
Avdelingskontor i Mandal har 1,40 årsverk på 2 medarbeidere.
Avdelingskontor i Lyngdal har 1,28 årsverk på 3 medarbeidere.

Avdelingskontor i Flekkefjord har 2 årsverk på 3 medarbeidere.

Avdelingskontor i Mandal ble nedlagt fra 1.1.2013 og de ansatte ble overført til avdelingskontor i Lyngdal.

1.5 Organisasjonskart



Ruteopplysningen i Kristiansand rapporterer til utviklingssjef, og leder for Lyngdal og Flekkefjord kontoret rapporterer til drift- og økonomisjef.

1.6 HMS-arbeid

I år 2012 har det vært gjennomført en heldagssamling med alle ansatte om etikk og strategiplan i tillegg til at en del ansatte gjennomførte vandretur over Besseggen.

IA avtale er nå undertegnet og inngått med virkning fra januar 2013.

Ledelsen i selskapet vurderer arbeidsmiljøet som bra, og det er ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2012. Sykefraværet i AKT for år 2012 var på 4,54 prosent.

2 ØKONOMI

2.1 Årsregnskapet 2012

Selskapet var i 2012 forsiktig med endringer i rutetilbudet og satsing på nye tilbud grunnet stor usikkerhet tilknyttet fremtidig finansiering. Årsregnskapet for 2012 er positivt og viser overskudd. Det er viktig for AKT å øke egenkapitalen slik at selskapet kan håndtere naturlige og uforutsette svingninger i rammebetingelsene uten at dette går ut over passasjerene og rutetilbudet gjennom redusert aktivitet. Nødvendige justeringer i forvaltningsoppgaven knyttet til skoleskyss er økonomisk uforutsigbart hvert år, samtidig som nødvendige forsterkninger av eksisterende rutetilbud i rushtid er påkrevd for å håndtere den positive passasjerutviklingen vi har sett i 2012. Fra høsten 2013 innføres rushtidsavgift i Kristiansand og behovet for å øke opp produksjonen øker ytterligere.

Selskapet hadde i 2012 driftsinntekter på kr. 348 975 826,-. Driftskostnadene var på kr. 338 385 137,- med et driftsresultat på kr. 10 590 689,-. Selskapets årsresultat for 2012 ble på kr. 12 563 353,- som avsettes i sin helhet til annen egenkapital.

Usikkerheten knyttet til finansieringen av virksomheten (belønningsmidlene) i 2013 og fremover har ført til en tilbakeholdenhet fra AKT sin side med hensyn til økt produksjon og reduserte takster. Skatt Sør saken er fortsatt uavklart. Overskuddet for 2012 er derfor ment å dekke inn et forventet underskudd i årene frem til ny bypakkeordning er på plass. Driftsmessig stabilitet i rutetilbudet gir forutsigbarhet for kundene.

På de neste sidene følger Agder Kollektivtrafikk AS sitt offisielle årsregnskap 2012 bestående av styrets årsberetning, revisjonsberetning, resultat, balanse og noter.



Styrets årsberetning 2012

Agder Kollektivtrafikk AS – AKT

Virksomhetens art og hvor den drives

AKT er et administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Vest-Agder. Selskapets formål er å tilby kollektivtransport, gi informasjon til befolkningen om tilbudet og yte tjenester relatert til dette. Selskapet skal primært ikke selv utføre rutetrafikk, men kjøpe slike tjenester fra eksterne tjenesteleverandører. Selskapet skal i henhold til sin formålsparagraf ikke utbetale utbytte, men bidra med sine midler til best mulig kollektivtrafikk. Forretningskontoret er beliggende i Kristiansand.

Selskapets utvikling, resultat og fortsatt drift

Selskapet hadde i 2012 driftsinntekter på kr. 348 975 826,-. Driftskostnadene var på kr. 338 385 137,- med et driftsresultat på kr. 10 590 689,-. Selskapets årsresultat for 2012 ble på kr. 12 563 353,- som avsettes i sin helhet til annen egenkapital pr. 31.12.2012 på kr. 36 104 212,-.

På grunn av overgang fra netto- til bruttokontrakter, viser resultatet en større økning i billettinntekter enn den reelle økningen målt mot 2011. Ytterligere ble betaling for skyss utført med drosje ført i Fylkeskommunen og således kommet til fradrag fra bevilget rammetilskudd. Dette gjenspeiler seg i endringer både på inntekts- og kostnadssiden i regnskapet. Omtalt i note 2 og 11.

Styret bekrefter at forutsetning om fortsatt drift er til stede. Etter styrets oppfatning gir årsregnskapet en rettvise oversikt over utvikling og resultat av foretakets virksomhet og dets stilling pr. 31.12.2012.

Skatt Sør har fattet et vedtak vedrørende fradragsført merverdiavgift som selskapet er uenig i. Saken er prinsipiell og det finnes tilsvarende eller lignende saker også mot andre administrasjonsselskaper. Et lignende selskap har prøvet en tilsvarende sak rettslig for tingretten uten å få medhold. Dommen er anket. Kravet fra Skatt Sør er fra AKTs side bestridt, og Skatt Sør satt AKTs sak opprinnelig på vent inntil den tilsvarende saken hadde fått en avslutning. I april 2013 mottok imidlertid selskapet et vedtak fra Skatt Sør om betaling av MNOK 29,5. Beløpet er basert på det opprinnelige kravet på MNOK 25,6 med tillegg av renter og tilleggsavgift. Selskapet påklager vedtaket. Saken er omtalt i note 13.

Det har ikke inntrådt andre forhold etter regnskapsårets utgang som er av betydning ved bedømmelse av selskapets stilling.

Finansiell risiko

Overordnet om målsetting og strategi

Selskapet er eksponert for finansiell risiko på ulike områder. Finansieringsmodell, markedssituasjon og samfunnsoppdraget utgjør en finansiell risiko. Målsettingen er å avdempe den finansielle risikoen i størst mulig grad.

Markedsrisiko

Selskapet er eksponert for markedsrisiko i form av endringer i etterspørselen etter kollektivtjenester. Selskapet er til dels eksponert for endringer i rentenivået, da deler av selskapets gjeld har flytende rente. Det vurderes ikke å være betydelig risiko knyttet til valuta.

Kredittrisiko

Risikoen for tap på fordringer er vurdert som lav, da det er lite salg på kreditt til ikke offentlige aktører. Det er imidlertid kredittrisiko knyttet til forskuddsbetalinger for kjøp av transporttjenester. Risikoen vurderes og håndteres fortløpende av selskapets ledelse og styre.

Likviditetsrisiko

Selskapet vurderer likviditetsrisikoen i selskapet som lav.

Forsknings- og utviklingsaktiviteter

Selskapet har ikke hatt kostnader til forsknings- og utviklingsaktiviteter i 2012.

Arbeidsmiljø

Etter styrets oppfatning har arbeidsmiljøet i selskapet vært bra.

Selskapet sysselsatte ved årets utgang 27 personer som utgjorde 21,22 årsverk. Sykefraværet var i 2012 på 4,54%. Det har ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2012.

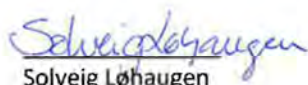
Likestilling

Selskapet har som mål å være en arbeidsplass der det råder full likestilling mellom kvinner og menn. AKT har innarbeidet en policy som tar sikte på at det ikke forekommer forskjellsbehandling grunnet kjønn. Styret består av 5 medlemmer, og sammensatt av 3 kvinner og 2 menn.

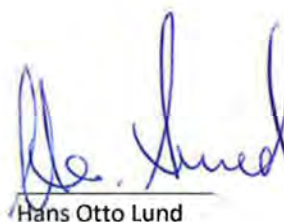
Ytre miljø

Selskapets virksomhet forurensar ikke det ytre miljø utover hva som er vanlig i tilsvarende virksomheter.

Kristiansand 17. april 2013

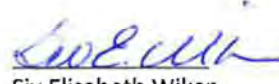

Solveig Løhaugen
Styrets leder


Toril Runden
Styremedlem


Hans Otto Lund
Styremedlem


Terje Damman
Styremedlem


Grete Kvelland Skaara
Styremedlem


Siv Elisabeth Wiken
Administrerende direktør

Agder Kollektivtrafikk AS

Resultatregnskap

NOTE	DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	2012	2011
11	Inntekt og tilskudd fra offentlige oppdragsgivere	226 026 306	238 368 956
2	Salgsinntekt	118 196 328	109 863 463
	Annen driftsinntekt	4 753 192	3 819 857
	Sum driftsinntekter	348 975 826	352 052 276
	Underleveranser og videreformidlede tilskudd	309 417 538	315 168 991
3	Lønnskostnader m.m.	16 097 924	13 025 831
4	Avskrivning på varige driftsmidler	753 267	1 172 300
3	Annen driftskostnad	12 116 409	14 620 715
	Sum driftskostnader	338 385 137	343 987 838
	Driftsresultat	10 590 689	8 064 438
FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER			
11	Annen renteinntekt	2 283 480	2 818 054
	Annen rentekostnad	-310 816	-436 739
	Netto finansresultat	1 972 664	2 381 314
	ÅRSRESULTAT	12 563 353	10 445 753
OVERFØRINGER			
	Avsatt til annen egenkapital	12 563 353	10 445 753
8	Sum overføringer	12 563 353	10 445 753

Agder Kollektivtrafikk AS

Balanse pr. 31. desember

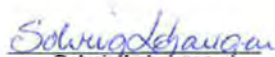
NOTE	EIENDELER	2012	2011
	Anleggsmidler		
	Varige driftsmidler		
4	Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner o.l.	830 512	2 577 840
	Sum varige driftsmidler	830 512	2 577 840
	Finansielle anleggsmidler		
6, 11	Lån til felleskontrollert virksomhet	2 400 000	2 700 000
5	Investeringer i felles kontrollert virksomhet	50 000	50 000
	Andre fordringer	49 483	34 400
	Sum finansielle anleggsmidler	2 499 483	2 784 400
	Sum anleggsmidler	3 329 995	5 362 240
	Omløpsmidler		
	Fordringer		
11	Kundefordringer	31 106 973	16 872 818
11	Andre fordringer	36 605 670	14 891 333
	Sum fordringer	67 712 643	31 764 151
14	Bankinnskudd, kontanter o.l.	53 138 114	49 598 254
	Sum omløpsmidler	120 850 757	81 362 405
	SUM EIENDELER	124 180 752	86 724 645

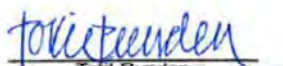
Agder Kollektivtrafikk AS

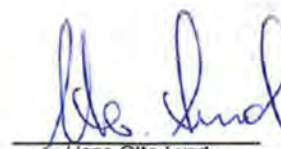
Balanse pr. 31. desember

NOTE	EGENKAPITAL OG GJELD	2012	2011
	Egenkapital		
	Innskutt egenkapital		
7, 8	Selskapskapital (1000 aksjer á kr 100)	100 000	100 000
8	Overkursfond	5 288 228	5 288 228
	Sum innskutt egenkapital	5 388 228	5 388 228
	Opptjent egenkapital		
8	Annen egenkapital	36 104 212	23 540 859
	Sum opptjent egenkapital	36 104 212	23 540 859
	Sum egenkapital	41 492 440	28 929 087
	Gjeld		
	Avsetning for forpliktelser		
9	Pensjonsforpliktelser	2 094 014	1 807 287
	Sum avsetninger for forpliktelser	2 094 014	1 807 287
	Annen langsiktig gjeld		
8, 12	Gjeld til kredittinstitusjoner	0	6 427 760
	Sum annen langsiktig gjeld	0	6 427 760
	Kortsiktig gjeld		
11	Leverandørgjeld	41 591 659	31 220 432
	Skyldige offentlige avgifter	1 214 605	927 750
13	Annen kortsiktig gjeld	37 788 034	17 412 329
	Sum kortsiktig gjeld	80 594 298	49 560 511
	Sum gjeld	82 688 312	57 795 558
	SUM EGENKAPITAL OG GJELD	124 180 752	86 724 645

Kristiansand, 17.04.2013
Styret i Agder Kollektivtrafikk AS


Solveig Lehaugen
Styrets leder


Toril Runden
Styremedlem


Hans Otto Lund
Styremedlem


Terje Damman
Styremedlem


Grete Kvelland Skaara
Styremedlem


Siv Elisabeth Wiken
Administrerende direktør

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2012

Note 1 Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven av 1998 og god regnskapsskikk i Norge.

Hovedregel for vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk er klassifisert som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen et år er klassifisert som omløpsmidler. Ved klassifisering av kortsiktig og langsiktig gjeld er tilsvarende kriterier lagt til grunn.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til gjenvinnbart beløp dersom dette er lavere enn bokført verdi, og verdifallet forventes ikke å være forbigående. Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig.

Annen langsiktig gjeld og kortsiktig gjeld er vurdert til pålydende beløp.

Aksjer og andeler i tilknyttet selskap og datterselskap

Investeringer i tilknyttede selskap vurderes etter kostmetoden. Investeringene blir nedskrevet til virkelig verdi dersom verdifallet ikke er forbigående og det må anses nødvendig etter god regnskapsskikk.

Inntekter

Inntekt regnskapsføres når den er opptjent, altså når krav på vederlag oppstår. Dette skjer når tjenesten ytes, i takt med at arbeidet utføres. Inntektene regnskapsføres med verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte fordringene.

Bankinnskudd, kontanter og lignende

Bankinnskudd, kontanter og lignende inkluderer kontanter, bankinnskudd og andre betalingsmidler med forfallsdato som er kortere enn tre måneder fra anskaffelse.

Pensjoner

En ytelsesplan er en pensjonsordning som ikke er en innskuddsplan. Ved regnskapsføring av pensjon som er ytelsesplan, kostnadsføres forpliktelsen over opptjeningsperioden i henhold til planens opptjeningsformel. Allokeringmetode tilsvarende planens opptjeningsformel med mindre det vesentlige av opptjeningen skjer mot slutten av opptjeningsperioden. Lineær opptjening legges da til grunn. For pensjonsordninger etter lov om foretakspensjon anvendes således lineær opptjening.

Estimatavvik og virkningen av endrede forutsetninger amortiseres over forventet gjenværende opptjeningsperiode i den grad de overstiger 10 % av den største av pensjonsforpliktelsen og pensjonsmidlene (korridor). Virkningen av planendringer med tilbakevirkende kraft som ikke er betinget av fremtidig ansettelse, innregnes i resultatregnskapet umiddelbart. Planendringer med tilbakevirkende kraft som er betinget av fremtidig ansettelse, fordeles lineært over tiden frem til ytelsen ikke lenger er betinget av fremtidig ansettelse.

For opptjeningsbaserte uføreytelser som er en separat plan, vil effekten av eventuelle estimatavvik og planendringer resultatføres umiddelbart.

Netto pensjonsforpliktelse er differansen mellom nåverdien av pensjonsforpliktelsene og verdien av pensjonsmidler som er avsatt for betaling av ytelsene. Pensjonsmidlene vurderes til virkelig verdi. Måling av pensjonsforpliktelse og pensjonsmidler gjennomføres på balansedagen. Arbeidsgiveravgift er inkludert i tallene, og er beregnet av netto faktisk underfinansiering. AFP-forpliktelser innenfor LO/NHO-ordningen er en ytelsesbasert flerforetaksordning, men som regnskapsføres som en innskuddsbasert ordning da den ikke er målbar.

Kostnader

Kostnader regnskapsføres som hovedregel i samme periode som tilhørende inntekt. I de tilfeller det ikke er en klar sammenheng mellom utgifter og inntekter fastsettes fordelingen etter skjønnsmessige kriterier. Øvrige unntak fra sammenstillingsprinsippet er angitt der det er aktuelt.

Skatter

Selskapet har ikke som formål og drive med overskudd, og er fritatt for beskatning.

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2012

Note 2 Salgsinntekt

Per virksomhetsområde:	2012	2011
Godsinntekter	1 803 872	1 859 151
Billettinntekter	113 530 324	104 554 652
Provisjonsinntekter	2 145 618	2 793 987
Andre inntekter	716 514	655 673
Sum	118 196 328	109 863 463

Billettinntekter:

På grunn av overgang fra nettokontrakter til bruttokontrakter for enkelte områder, viser resultatet en høyere økning i billettinntekter enn den reelle økningen målt mot 2011. For 2012 er inntektene gjennom Setesdal Bilruter, Nettbuss Arendal og Birkeland Busser tatt inn i regnskapet med tilhørende økte kostnader. Dette utgjør ca 3,3 MNOK.

Note 3 Lønnskostnad, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte mm

Lønnskostnad	2012	2011
Lønn	11 936 328	9 619 352
Folketrygdavgift	1 874 307	1 618 499
Pensjonskostnader	1 471 662	1 393 961
Andre ytelser	815 627	394 019
Sum	16 097 924	13 025 831

Antall årsverk sysselsatt i regnskapsåret	21	20
---	----	----

Ytelser til ledende personer	Lønn	Pensjons- kostnader	Annen godtgjørelse
Daglig leder	975 702	18 330	4 644
Styret	190 900	-	-

Selskapet har ikke ytt lån til daglig leder eller øvrige ansatte.

Revisor

Godtgjørelse til revisor og samarbeidende selskaper fordeler seg slik:

	2012	2011
Lovpålagt revisjon	149 800	136 600
Regnskapsmessig bistand	86 900	32 100
Avgiftsrådgivning	42 700	331 590
Annen bistand	101 400	165 547

Note 4 Varige driftsmidler

	Kontor- utstyr	Billetterings- system	Bygnings- messige anlegg	Sum
Anskaffelseskost 01.01.12		7 677 473		7 677 473
Tilgang kjøpte driftsmidler	92 623	-	134 380	227 003
Avgang		1 221 064	-	1 221 064
Anskaffelseskost 31.12.12	92 623	6 456 409	134 380	6 683 412
Akk. avskrivninger 31.12.12	30 874	5 816 307	5 719	5 852 900
Bokført verdi pr. 31.12.12	61 749	640 102	128 661	830 512
Årets avskrivninger	30 874	716 674	5 719	753 267
Årets nedskrivninger		-	-	-
Økonomisk levetid	3 år	3-6 år	10 år	
Avskrivningsplan	lineær	lineær	lineær	

Selskapet har inngått operasjonelle husleieavtaler av ulik varighet. Kostnadsført husleie for 2012 utgjør NOK 2.452.546.

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2012

Note 5 Felles kontrollert virksomhet

Firma	Ansk.- tidspunkt	Forretnings- kontor	Stemme- andel	Eier- andel
Billettering AS	01.02.2010	Kristiansand	50 %	50 %
			Egenkapital i følge siste årsregnskap	Årsresultat i følge siste årsregnskap
Billettering AS			1 408 122	334 734

Note 6 Fordringer med forfall senere enn ett år

	2012	2011
Lån til felles kontrollert virksomhet	2 400 000	2 700 000

Note 7 Aksjekapital og aksjonærinformasjon

Aksjekapitalen består av 1.000 aksjer à kr. 100. Alle aksjer er likestilte.

	Antall aksjer	Eier- andel	Stemme- andel
Vest-Agder Fylkeskommune	660	66 %	66 %
Kristiansand Kommune	340	34 %	34 %
Totalt antall aksjer	1 000	100 %	100 %

Note 8 Egenkapital

Innskutt egenkapital	Aksje-kapital	Overkurs- fond	Annen egenkapital	Sum egenkapital
Egenkapital 01.01.12	100 000	5 288 228	23 540 859	28 929 087
Årets endring i egenkapital:				
Årets resultat	0	0	12 563 353	12 563 353
Egenkapital 31.12.12	100 000	5 288 228	36 104 212	41 492 440

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2012

Note 9 Pensjonskostnader, -midler og -forpliktelser

Foretaket er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon, og har pensjonsordning som tilfredsstiller kravene i denne loven.

Selskapets pensjonsordninger gir rett til definerte fremtidige ytelser. Disse er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Forpliktelsene er fondert gjennom et forsikringsselskap.

	2012	2011
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	1 515 094	1 374 353
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	207 644	196 648
Avkastning på pensjonsmidler	-137 342	-132 804
Adm.kostnader/rentegaranti	67 006	53 787
Netto pensjonskostnad	1 652 402	1 491 984

Antall personer omfattet av ordningen	01.01.12	01.01.11
Aktive	22	22
Pensjonister	0	0
Totalt	22	22

Økonomiske forutsetninger (ytelsesbaserte ordninger)	31.12.12	31.12.11
Diskonteringsrente	4,20	3,80
Forventet lønnsregulering	3,50	3,50
Forventet pensjonsøkning	2,48	2,48
Forventet regulering av folketrygdens grunnbeløp (G)	3,25	3,25
Forventet avkastning på fondsmidler	4,00	4,10

Aktuarmessige forutsetninger

De aktuarmessige forutsetningene er basert på vanlig benyttede forutsetninger innen forsikring når det gjelder demografiske faktorer.

Balanseført pensjonsforpliktelse	2012	2011
Påløpte pensjonsforpliktelser	5 534 289	3 956 994
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	-4 148 785	-2 690 509
Periodisert arbeidsgiveravgift	258 771	223 338
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	449 739	317 464
Netto pensjonsforpliktelse	2 094 014	1 807 287

Note 10 Annen langsiktig gjeld

Gjeld som forfaller mer enn fem år etter regnskapsårets slutt:

	2012	2011
Gjeld til kredittinstitusjoner	-	2 854 240
Sum annen langsiktig gjeld	-	2 854 240

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2012

Note 11 Transaksjoner og mellomværende med nærstående parter

Resultatmessige transaksjoner med nærstående parter:	2012	2011
Inntekter og tilskudd		
Rammetilskudd fra Vest Agder Fylkeskommune*	151 746 980	164 832 149
Tilskudd fra Kristiansand Kommune	5 627 000	5 490 000
Tilskudd fra kommuner	44 902 327	42 917 362
Belønningsmidler	23 500 000	24 700 000
Andre tilskudd fra kommuner	250 000	429 444
Adm.tjenester billetteringssystem til Billettering AS	1 123 535	1 410 000
Sum inntekter og tilskudd fra nærstående parter	227 149 842	239 778 955
Kostnader		
IT- og lønnstjenester fra Vest Agder Fylkeskommune	600 240	752 863
Tjenestekjøp Billetteringssystem fra Billettering AS	3 900 000	3 900 000
Sum kostnader fra nærstående parter	4 500 240	4 652 863

*Rammetilskudd for 2012 er redusert i forhold til 2011 da VAF selv administrere skoleskyss utenom rutetilbud.

Mellomværende med nærstående parter:

Motpart	Forhold til motparten	Kundefordringer		Andre fordringer	
		2012	2011	2012	2011
Vest-Agder Fylkeskommune	Aksjonær	1 683 924		26 155 537	1 537 537
	Felles kontrollert virksomhet	-	-	2 400 000	2 700 000
Billettering Kristiansand Kommune	Aksjonær	345	45 110		
Sum		1 683 924	-	28 555 537	4 237 537

Motpart	Forhold til motparten	Leverandørgjeld		Annen kortsiktig gjeld	
		2012	2011	2012	2011
Vest-Agder Fylkeskommune	Aksjonær	-370 687	-7 096 011	-	-
Sum		-370 687	-7 096 011	-	-

Note 12 Pantstillelser og garantier m.v.

Bokført gjeld som er sikret ved pant og lignende	2012	2011
Gjeld til kredittinstitusjoner	-	6 427 760
Sum	-	6 427 760

Bokført verdi av eiendeler stilt som sikkerhet for bokført gjeld	2012	2011
Driftsløsøre, inventar o.l	-	2 577 840
Kundefordringer	-	16 872 818
Totalt	-	19 450 658

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2012

Note 13 Betinget utfall og hendelser etter balansedagen

Selskapet mottok i 2009 et krav på kr. 13.973.535 som er fradragsført merverdiavgift på kostnader selskapet har hatt i perioden 1. termin 2008 til 2. termin 2009. I juli 2011 mottok selskapet et krav for Skatt Sør som dekket en utvidet periode fra 1. termin 2008 til 6. termin 2010. Kravet var på MNOK 25,6.

Selskapet er uenig i kravet og kravet er bestridt. Det har vært en dialog mellom selskapet og Skatteetaten vedrørende denne saken, men i april 2013 mottok selskapet et vedtak fra Skatt Sør om innbetaling av opprinnelig krav med tillegg av renter og tilleggsavgift. Selskapet vil påklage vedtaket.

Det er i regnskapet per 31.12.2012 avsatt MNOK 14 for kravet. Av dette beløpet er MNOK 8,5 kostnadsført i 2010 og MNOK 5,5 kostnadsført i 2011 regnskapet. Dette beløpet er basert på selskapets egne beregninger, under forutsetning av at Skatt Sør vinner frem med sitt syn i strid med Agder Kollektivtrafikk AS sin oppfatning. Agder Kollektivtrafikk AS har for 2011 og fremover lagt til grunn i sin regnskapsførsel samme syn som ligger til grunn for beregning av det avsatte krav. Dersom Agder Kollektivtrafikk AS vinner frem med sitt syn skal selskapet ha refundert ytterligere mva. I det tilfelle Skatt Sør vinner frem med sitt syn vil Agder Kollektivtrafikk AS sin forpliktelse øke ytterligere utover det krav som er fremmet fra Skatt Sør per 31.12.2012 med tillegg av tilleggsavgift og renter. Selskapets ledelse og styre har av forsiktighetsgrunner og etter beste skjønn i samråd med sin rådgiver og advokat, lagt til grunn Skatt Sør sin fortolkning, men korrigert for det selskapet mener er feil i Skatt Sørs beregninger. Det er følgelig risiko for at avsetningen er for liten eller for stor avhengig av endelig utfall.

Et lignende selskap til AKT har prøvet en tilsvarende sak rettslig for tingretten uten å få medhold i at mva-kravet er uberettiget, men fått opphevet vedtak om ilagt tilleggsavgift. Dommen er anket.

Selskapet anser at det har behandlet merverdiavgift i samsvar med regelverket. Ulik fortolkning av regelverket hos selskapet og Skatt Sør gjør at endelig utfall er usikkert og om nødvendig kan bli gjenstand for rettslig behandling.

Note 14 Bankinnskudd

Bankinnskudd, kontanter o.l. omfatter bundne skattetrekksmidler med kr. 687.553.

Agder Kollektivtrafikk AS

Kontantstrømoppstilling

	2012	2011
KONTANTSTRØMMER FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER:		
Ordinært resultat	12 563 353	10 445 753
Ordinære avskrivninger	753 267	1 172 300
Pensjonskostnad uten kontanteffekt	286 727	660 198
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler	-578 936	-205 095
Endring i kundefordringer	-14 234 155	386 120
Endring i leverandørgjeld	10 371 227	20 062 970
Endring i andre omløpsmidler og andre gjeldsposter	-1 051 777	-2 793 052
Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	8 109 706	29 729 194
KONTANTSTRØMMER FRA INVESTERINGSAKTIVITETER:		
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	1 800 000	6 000 000
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-227 003	-1 258 295
Utbetalinger til investeringer i finansielle anleggsmidler	-15 083	-2 700 000
Innbetalinger fra investeringer i finansielle anleggsmidler	300 000	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	1 857 914	2 041 705
KONTANTSTRØMMER FRA FINANSERINGSAKTIVITETER:		
Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld	0	0
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-6 427 760	-753 579
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-6 427 760	-753 579
Netto endring i bankinnskudd, kontanter og lignende	3 539 860	31 017 320
Beholdning av bankinnskudd, kontanter og lignende pr 01.01.	49 598 254	18 580 934
Beholdning av bankinnskudd, kontanter og lignende pr 31.12.	53 138 114	49 598 254

3 RUTETILBUD OG RESULTATER

3.1 Trafikkstatistikk

Kristiansandsområdet har den største andelen av passasjerreiser, og 2012 har hatt en liten vekst totalt sett. Passasjertallet i Kristiansandsområdet har hatt en økning til tross for at rutetilbudet ble redusert med rundt 2 % fra årets begynnelse. Statistikken gjenspeiler også at antall elevreiser er fallende i hele fylket.

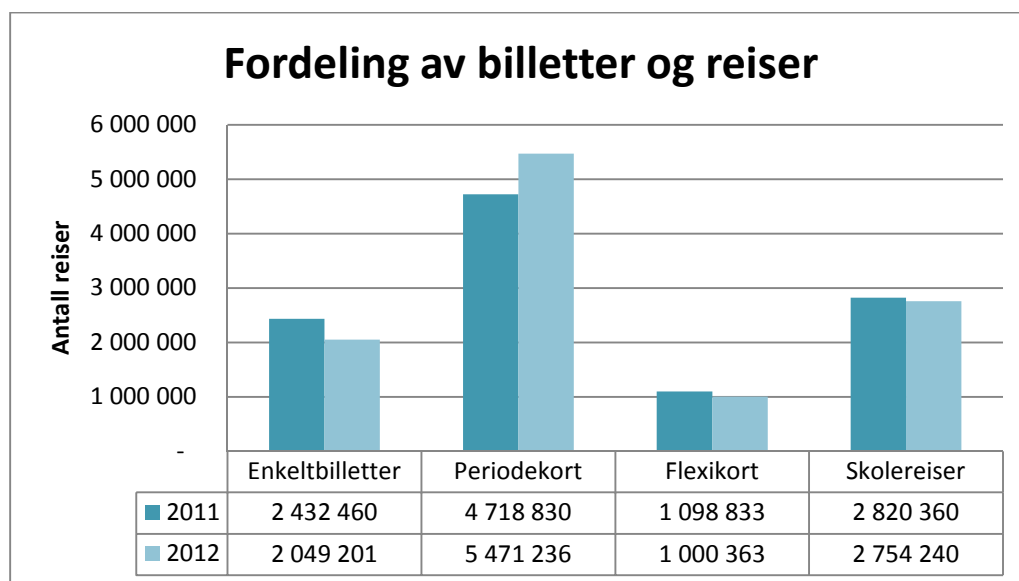
Tall i 1000 passasjerer		2011	2012
Kristiansands-området (1)	Ordinære pass.	7 529	7 772
	Skolereiser	1 023	962
	TOTALT	8 551	8 734
Vest-Agder utenom Krsands-området (2)	Ordinære pass.	722	749
	Skolereiser	1 798	1 792
	TOTALT	2 519	2 541
Sum Vest-Agder	Ordinære pass.	8 250	8 521
	Skolereiser	2 820	2 754
	TOTALT	11 070	11 275
Skolereiser	Grunnskoler	2 231	2 157
	Videreg. skoler	589	598
	TOTALT	2 820	2 754
Bygderuta Favoritten inkl. med		18	19
Herav Bussmetrorutene totalt		3 268	3 381

(1) Kristiansandsområdet omfatter kommunene Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla. Elever i videregående skole som må kjøpe Ungdomskort i Kristiansandsregionen er ikke medregnet her, men inngår i tallet for ordinære passasjerer

(2) inkludert 59 % av trafikken Evje – Kristiansand



3.2 Bruk av kort og billetter



I 2012 har vi registrert en større andel bruk av busskort enn tidligere. Veksten fra 2011 er på nesten 4 %. Andel solgte enkeltbilletter i 2012 er nå nede på ca 18 %. Virkningene av økt bruk av busskort er for det første en raskere fremføring av bussene og et forsterket potensial for redusert kontantmengde om bord på bussen. For det andre gir disse produktene en billigere reise for passasjerene, og tilsvarende lavere salgsinntekt pr reise for AKT.

NYHET!

BUSSKORT

Kjøper du nytt busskort innen 15. februar 2012, slipper du å betale engangsgebyret (kr 50,-) for selve kortet.

Tilbudet forutsetter kjøp av busskort til vanlige betingelser.

NYE MULIGHETER MED BUSSKORT!
Nå er det enklere å bruke busskort i Agder, med nye kortprodukter tilpasset alle aldersgrupper. Samtlige periodekort og verdikort kan brukes på tvers av fylkesgrensen, uavhengig av busselskap.

www.busskort.no

AUST-AGDER
FYLKESKOMMUNE



FLEXIKORT

kr 200,- for 10 reiser
Busskortet for deg som tar buss av og til i Kristiansandsområdet.

www.busskort.no



3.3 Produksjonsoversikt

Tabellen viser ruteproduksjonen utført på ulike kontrakter 2012. Produksjonsoversiktene er basert på tall ut fra kontrakter vi har med de ulike operatørene og inneholder derfor ulike definisjoner av produksjon innenfor det enkelte kontraktsområde

Rutebilselskap Alle tall i 1000	Rutekilometer 2011	Rutekilometer 2012
Nettbuss Anbud pakke 1 og pakke 2 Kristiansandsregionen	6 428	6 311
Sørlandsruta	2 125	2 175
Flekkefjordsregionen, anbudspakke 1, 2, 3 og 4	1 017	955
Setesdal Bilruter – Evje/skole	237	237
Setesdal Bilruter - anbud	183	183
Bygderuta Favoritten og div. undertransportører (1)	143	227
TOTALT	10 133	10 088
Tillegg: Skoleskyss med undertransportører	583	595

(1) Omfatter Favoritten i Audnedal, Marnardal, Hægebostad, Sira/Gyland, Feda og Sirdal. I tillegg omfatter tallene rutekjøring utført av taxinæringen, som togtaxi til Storekvina og Snartemo, samt rute Vigeland – Spangereid.



3.4 Rutetilbud

Rutetilbudet fra 2011 ble i all hovedsak videreført i 2012 med mindre justeringer.

Rutetilpasninger i Kristiansandsområdet

1. Rutetilbudet mellom Tveit og Kvadraturen ble fra januar lagt om slik at rute 37 til og fra Birkeland inngår som en del av tilbudet i området. Dette medførte også forlengelse av rute M2 Hånes – Voiebyen på kveldstid og i helgene.
2. Rutetilbudet i Songdalen er justert og bedre tilpasset reisemønsteret.
3. Rutetilbudet til og fra Vennesla ble forbedret på søndager og på kveldstid.
4. Rutetilbudet til og fra Søgne ble forbedret på søndager
5. Rutetilbudet til Flekkerøy ble forbedret ved at man har direkte forbindelse til Flekkerøy på kveldstid.
6. Satt inn ekstra dubleringsbusser i rushet
7. Mindre justeringer ble foretatt på sommerperioden på flere ruter.
8. Fortløpende justeringer på skoleskys.

Rutetilpasninger i regionene

Rutetilbudet ble justert i Sørlandsruta sitt område i forbindelse med oppstart av ny kontrakt fra 01.07.12. For øvrig er det kun foretatt mindre justeringer i forbindelse med skys til grunnskoler og videregående skoler.



3.5 Båtruter

I år 2012 ble det bevilget 1,7 mill. kr i tilskudd til følgende båt- og fergeruter:

Kongshavn – Randøya

Frem til 1. oktober 2012 var avgangene tilpasset til skoleskyss og arbeidsreiser, samt litt fritidsaktiviteter på kveldstid og helg. Fra 1. oktober 2012 ble det nødvendig å justere rutetilbudet, og kun avganger tilpasset skoleskyss er satt opp. AKT vil i januar 2013 utlyse anbud på aktuell båt rute og ny kontrakt gjelder fra skolestart i august 2013. Øya har ca. 60 fastboende.

Høllen – Borøya – Ny Hellesund

Avganger tilpasset til skoleskyss for en elev og noen avganger i tillegg på hverdager og helg. Det er ca. 25 fastboende på Ny-Hellesund og Borøya.

3.6 Drosjer

AKT har med få unntak ansvaret for kjøp av drosjetjenester til alle typer kollektivtransport. Innenfor den ordinære skoleskyssen kjøper AKT tjenester for ca. 20,9 mill. kr, spesialskyss for ca. 18,8 mill. kr og ordinær rutekjøring/tilbringertjenester for ca. 5,5 mill.kr.

AKT og Vest-Agder fylkeskommune konkurranseutsatte all kjøring utført med drosje og turvogn i 2009, og opsjonen i avtalene ble i 2012 benyttet slik at avtalene gjelder ut 2013. Nye avtaler om drosjetjenester vil konkurranseutsettes i 2013.

I flere av kommunene i Vest-Agder bruker AKT maksimalt av kapasiteten som drosjeselskapene kan påta seg for å utføre skolekjøring. I mange tilfeller konkurrerer skolekjøringen med sykehuskjøringen hos drosjeselskapene. Det er utfordringer i flere av kommunene med hensyn til tilgjengelig kapasitet til skolekjøring..

3.7 Takster

Takstene ble i gjennomsnitt økt med 3,3 prosent fra 2011 til 2012.



3.8 Kundetilfredshetsundersøkelse

AKT har siden 2009 gjennomført systematiske halvårslige kundetilfredshetsundersøkelser (KTI-undersøkelser), først i Kristiansandsområdet, senere utvidet til Sørlandsruta. I 2012 ble det gjennomført fire KTI-undersøkelser; Nettbuss Sør Kristiansand i juni og desember, samt Sørlandsruta i januar og juni (det var planlagt KTI-undersøkelse for Sørlandsruta i desember, grunnet værforhold ble denne utsatt til januar 2013). KTI-undersøkelsene blir gjennomført ved utdeling av spørreskjema på buss. AKT opplever vanligvis svært god respons på disse undersøkelsene og antall returnerte svarskjema gir høy svarprosent og validitet. Spørsmålene knytter seg til kundeopplevelsen av AKT og bussoperatørene totalt sett, og tar for seg momenter i kundens reisekjede fra informasjonssøking, opplevelsen av rutetilbudet og reisehyppighet til den konkrete reiseopplevelsen i forhold til sjåfør, buss og holdeplassstandard med mer. Undersøkelsene i 2012 viser fremdeles en markant forskjell i opplevelsen av bytrafikk (Nettbuss Sør) og mer distriktsrelatert trafikk (Sørlandsruta).

KTI Nettbuss Sør, juni og desember:

Etter bunnmålingene i 2011, har nå trenden snudd og vi ser en viss forbedring i resultatene. Både internt i Nettbuss Sør og AKT, samt i samhandling mellom selskapene er det gjennom året gjennomført samlinger og tiltak for å stimulere til å forbedre kundeopplevelsen. Det er særlig forhold knyttet til regularitet og overholdelse av rutetidene som blir sett på som kritisk faktor for den opplevde kundekvaliteten.

KTI Sørlandsruta, januar og juni:

Det ble gjennomført to kundetilfredshetsundersøkelser på Sørlandsruta. Undersøkelsen på Sørlandsruta er gjennomført på "hovedruta" Kristiansand-Mandal-Lista. Alt i alt vurderer Sørlandsrutas kunder kollektivproduktet generelt sett høyere enn Nettbuss Sørs kunder i Kristiansandsregionen. Andelen tilfredse kunder er høyere og andelen misfornøyde kunder er lavere sett opp mot Kristiansandsregionen. Ut fra billett/kortbruken ser det ut til å være en mer voksen kundegruppe på Sørlandsrutas hovedrute, i motsetning på de bynære rutene i Kristiansand hvor ungdomskortbrukerne utgjør majoriteten av de reisende. Resultatene fra undersøkelsene viser at reisehyppigheten er høyere i bytrafikk enn i distriktstrafikk.

Alt i alt belyser undersøkelsene kritiske faktorer som AKT, som ansvarlig for rutetilbudet, må ta hensyn til, og er et viktig hjelpemiddel for strategiske valg og forbedringstiltak.



4 SKOLESKYSS

4.1 Samarbeid med kommunene om skoleskyss

Siden 2008 og 2009 har AKT og samtlige kommuner hatt egne avtaler om skoleskyss. Avtalene ble inngått for å sikre en forutsigbar finansiering av grunnskoleskyssen både for den enkelte kommune og for AKT. Avtalene regulerer beregningen av kommunal delfinansiering, årlige samarbeidsmøter, dato for avklaringer av vesentlige endringer, innmelding av elever i skyssregisteret, samt intensjon om felles skolerute regionsvis. Skoleskyssavtalene har som intensjon å bidra til en rasjonell og kostnadseffektiv skoleskyss.

Avtalene om skoleskyss med kommunene ble i 2012 revidert, og nye avtaler om skoleskyss ble inngått i desember 2012. Avtalene gjelder for 2013 og 2014, med mulighet for forlengelse i inntil to år. Ved utgangen av 2012 er det et punkt i avtalen som gjelder "midtskyss"/ekstra til- eller hjemkjøring som AKT og kommunene må bli enige om våren 2013.

AKT vurderer at samarbeidet med kommunene er godt. Årlige møter gjennomføres med kommunene, hvor tema er hvordan AKT og den enkelte kommune samarbeider om skyssen, gjennomgang av skoleskyssen inneværende skoleår og gjennomgang av mulige endringer og justeringer i skoleskyssen for kommende år. I tillegg er det løpende dialog med kommuner og skoler omkring skoleskyss gjennom hele året.

4.2 Ordinær skoleskyss

Det er totalt ca. 1570 elever i videregående skole som har gratis skolereisekort til og fra skolen. Øvrige elever må nytte seg av ungdomskort som følge av ungdomskortordningen i Kristiansandsregionen. I Kristiansandsregionen, hvor det er et relativt godt utbygd rutetilbud, har ikke elevene i videregående skole krav på fri skyss. Disse elevene i Kristiansand kommune, Vennesla kommune, Songdalen kommune og Søgne kommune må kjøpe ungdomskort. Vest-Agder fylkeskommune søker hvert år Fylkesmannen om å videreføre denne praksisen. Ved endringer i det ordinære rutetilbudet kan dette påvirke om ungdommene på aktuelt sted omfattes av ungdomskort ordningen i Kristiansandsregionen eller om de kan nytte ordinært skolereisekort mellom hjemmet og skolen.

Oversikten under viser ordinære elever i videregående skoler som mottar skolereisekort, fordelt på regioner.

Videregående skole:

Område / skoleår	2008/09	2009/10	2010/11	2011/2012	2012/2013
Kristiansandsregionen	356	360	362	371	360
Lindesnesregionen	447	435	416	349	424
Listerregionen	688	732	766	698	743
Andre vgs. i / utenfor V-A	31	26	25	44	46
Totalt antall skyss elever	1 518	1 553	1 569	1 462	1 573

De fleste elevene benytter ungdomskort i Kristiansandsregionen.

Oversikten under viser antall elever i grunnskolen med rett til fri skoleskyss.

Grunnskoler – antall skyssberettigede elever:

Kommune	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13
Kristiansand	1 439	1 404	1 229	1 264	1 151
Mandal	611	629	643	651	617
Farsund	493	498	547	506	496
Flekkefjord	310	296	277	253	242
Vennesla	535	533	523	483	446
Songdalen	379	393	344	335	324
Søgne	395	359	364	390	386
Marnardal	213	224	225	218	204
Åseral	94	92	94	100	93
Audnedal	173	168	173	165	182
Lindesnes	333	339	329	319	324
Lyngdal	480	461	464	551	564
Hægebostad	202	184	170	175	179
Kvinesdal	312	338	381	356	368
Sirdal	131	130	118	105	99
TOTALT	6 085	6 088	5 881	5 871	5 675
Kr.sands-regionen (1)	2 859	2 740	2 748	2 472	2 307
Sum øvrige kommuner	3 345	3 340	3 421	3 399	3 368

1) Omfatter kommunene Kristiansand, Vennesla, Songdalen og Søgne

I skoleåret 2012/13 har det vært enkelte justeringer og tilpasninger i skyssen for grunnskolen. I all hovedsak var det tilpasninger i skyssen for nye 1.klassinger i fylket, noe en normalt må regne med i forbindelse med skolestart. I tillegg har innføringen av ekstra time på 8. trinn medført omlegging av skyssopplegg i enkelte kommuner. I Lyngdal kommune er Berge ungdomsskole under renovering og samtlige av elevene ved skolen skysses til Kvås. Dette medfører at antall skyssberettigede elever i Lyngdal kommune er noe høyere enn det normalt sett ville vært om elevene gikk på den ordinære skolen i sentrum. Elevene i Lyngdal vil være tilbake på skolen i sentrum høsten 2013.

Kostnader skoleskyss

Utgifter til skoleskyss omfatter både grunnskole og videregående skole. Dette gjelder skyss med buss, drosjer, øvrige undertransportører, foreldrekjøring og spesialskyss med drosje.

Skoleskyss er en integrert del av det ordinære rutetilbudet. I distriktene er skoleskyssen en viktig del av rutetilbudet i den enkelte kommune. AKT estimerer at skoleskyssen i 2012 kostet i størrelsesorden kr. 140 mill.

Undertransportører – ordinær skoleskyss

I 2012 kjøpte AKT skoleskyss av ca. 50 drosjer/drosjesentraler og turvogner. Lokalkunnskapen deres er med på å sikre transport av god kvalitet i kommunene.

Kostnadsutvikling skoleskyss refusjoner og transportører 2008-2012:

Tall i hele 1000 kroner	2008	2009	2010	2011	2012
Undertransportører grunnskoleskyss	13142	15 237	17 054	20 200	20 900
Skyss av egne barn/elever	645	792	872	1 020	938
Refusjoner og undertransportører vgs.	1004	1668	1683	2 141	2 100
SUM	14 791	17 697	19 609	23 361	23 938

Finansiering av grunnskoleskyssen

Den mottatte kommunebetaling i 2012 var kr. 44,8 mill. inkluderer merbetalingen fra kommunene i forbindelse med "midtskyss"/ekstra til- eller hjemkjøring samt avlastningskjøring. Inkludert i nevnte beløp er også 850 000,- som gjelder merkostnader for skyss til ledsagere som følger elever med ulike nedsatte funksjonsevner samt ekstra skyss for elever som kommunen har innvilget trafikk farlig skolevei der hvor AKT må sette opp en ekstra drosje.

Ved nedgang i elevtallet i grunnskolen reduseres den kommunale delfinansieringen. Utfordringen ved nedgang i elevtallet er at AKT i stor grad må opprettholde samme rutetilbud til tross for elevreduksjon. I 2012 ble den kommunale delfinansieringen fra kommunene regulert med deflator i statsbudsjettet for 2012.

Kommunebetaling pr år:

Tall i 1000 kroner	2008	2009	2010	2011	2012
Beløp	46 304	43 833	42 442	42 917	44 860
Endring i %	19,2	-5,6	- 3,2	0,01	4,5

4.3 Trafikkfarlig skolevei – kommunale vedtak

Det er stor forskjell mellom hva kommunene definerer som særlig farlig eller vanskelig skolevei. I de kommunene med færrest vedtak har ingen av elevene skyss som følge av kommunale vedtak, og i de kommunene med flest kommunale vedtak har 20 prosent av skyssberettigede elever slik skyss. Ulikt veisystem og antall stam- og riksveier gjennom kommunen og skolestruktur kan forklare noen av forskjellene.

Prosent av elever som får skyss som følge av særlig farlig eller særlig vanskelig skolevei:

Årstall	2008	2009	2010	2011	2012
Prosent	14	14	13	14	12

Oversikten per kommune er gjengitt nedenfor, tallet i parentes er prosent av total antall skyss elever i kommunen:

Kristiansand (13), Mandal (16), Farsund (20), Flekkefjord (4), Vennesla (19), Songdalen (9), Søgne (5), Marnardal (10), Åseral (0), Audnedal (12), Lindesnes (7), Lyngdal (9), Hægebostad (9), Kvinesdal (16) og Sirdal (15).

4.4 Spesialtransport av elever til grunnskoler og videregående skoler

For den enkelte elev som har spesialskyss med drosje foreligger det egen søknad samt sakkyndig erklæring i forhold til elevens behov for drosjeskyss. For mange av elevene vil drosjeskyss være et varig behov gjennom årene på skolen, mens andre elever vil ha behov for drosjeskyss for en periode. Det er viktig at skoler og kommuner som kjenner elevene vurderer hvorvidt den enkelte elev kan ha mulighet til å bruke buss mellom hjemmet og skolen. For noen elever med kort avstand mellom hjemmet og skolen må det vurderes om eleven kan spasere aktuell strekning. Det er utfordrende for skolene å måtte håndtere eksempelvis busstrening da dette er ressurskrevende. AKT ser arbeidet som svært viktig i forhold til elevens mulighet til å kunne benytte kollektivtilbudet etter endt skolegang. AKT utsteder busstreningkort til skoler som utfører busstrening med elever slik at skolene ikke får merkostnader utover personalkostnader til busstreningen. Det vil særlig trekkes frem Krossen skole i Kristiansand som en skole som vektlegger vurdering av den enkelte elev sin mulighet til å kunne benytte buss til og fra skolen, og skolen bruker ressurser på busstrening.

Antallet elever med spesialtransport er redusert noe fra 2011. Det er i særlig grad en reduksjon i antall elever på grunnskolen som har behov for spesialtransport med drosje. Antall elever i videregående skole med behov for spesialtransport har gjennom flere skoleår vært stabilt rundt 70 elever.

Funksjonshemmede elever i grunnskolen som får spesialskyss med drosje:

Kommune	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13
Kristiansandsregionen	140	165	147	167	153
Lindesnesregionen	35	32	44	38	34
Listerregionen	43	44	36	30	30
Totalt antall skysselever	218	241	227	235	217

Funksjonshemmede elever i videregående skole som får spesialskyss med drosje:

Skole	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13
Totalt antall skysselever	71	70	69	71	70

Oversikten under viser utviklingen i kostnader de siste årene.

Utviklingen i utgifter til spesialtransport av skoleelever til grunnskoler og videregående skoler

Beløp i 1000 kroner	2008	2009	2010	2011	2012
Grunnskoler	8 676	9 188	9 373	10 138	12 532
Sum videreg. skoler	4 685	5 642	5 139	5 212	6 255
TOTALT VEST-AGDER	13 361	14 830	14 512	15 350	18 787

Kostnaden for å løse drosjeskyssen for de 287 elevene med spesialtransport er på kr. 18,7 mill. Gjennomsnittlig skysskostnad per elev er ca. kr 65 500,- per år. Kommunedelbetalingen for den enkelte elev på grunnskolen dekker ca. 1/8 av kostnaden for skyssen til elever med spesialskyss.

Kostnadmessig er det en økning på i overkant av 20 prosent fra 2011 til 2012 både for grunnskole og videregående skole i tillegg til at det totalt sett er færre elever som har innvilget spesialskyss. Kostnadene for spesialtransport har økt med i overkant av 40 prosent de fem siste årene og totalt 105 prosent siden 2006.



5 SAMARBEID OG PROSJEKTER

5.1 Samarbeid med eiere

Agder Kollektivtrafikk AS opplever å ha et godt samarbeid med eiere. Samhandlingen omfatter både politisk- og administrativt nivå. Når Aust-Agder fylkeskommune trer inn som ny eier i 2013 ønsker vi å videreføre en slik samarbeidsmodell.

AKT har deltatt i flere politiske fora for å informere om selskapets oppgaver, rammebetingelser og målsettinger, bl.a. ATP-utvalget, SAM-utvalget, regionsråd m.fl.

Selskapet har jevnlig kontakt med flere av seksjonene i Vest-Agder fylkeskommune som utdanning, økonomi og har avtale om kjøp av flere støttefunksjoner. Det avholdes kontaktmøter med samferdselsseksjonen.

5.2 Sanntidssystem

Anskaffelsen av nytt sanntidsinformasjonssystem (SIS) i Kristiansand ble igangsatt i 2012. I september ble Consat Telematics AB valgt som leverandør av systemet. Prosjektet startet høsten 2012 og vil bli videreført frem til høsten 2013 med planlagt realisering i løpet av andre halvår 2013. Systemanskaffelsen er krevende, men vil gi stor nytteverdi for våre passasjerer. Med en smarttelefon vil en i fremtiden kunne se eventuelle forsinkelser på de bussene som passerer den holdeplassen passasjerer befinner seg på. For utvalgte holdeplasser vil prosjektet også sette opp skjermer/skilt med visning av avganger i "sann tid". Over tid vil også passasjerene kunne merke forbedringene indirekte ved at AKT, sammen med busselskapet/-ene, vil arbeide med kontinuerlige forbedringer i driften og ruteopplegget. Prosjektet er planlagt med signalprioritering til lyskryssene i Kristiansand. Dette vil gi kollektivtransporten en konkurransefordel i bytrafikken.

5.3 Samarbeid med Aust-Agder

Agder Kollektivtrafikk AS har i 2012 samarbeidet med Aust-Agder fylkeskommune omkring følgende aktiviteter:

- Ruteopplysning tlf 177 og www.177-agder.no og www.busskort.no
- Drift av felles billettsystem gjennom Billettering AS
- Felles takst prosjekt fra 2011 ble videreført i 2012

Fylkestinget i Aust-Agder vedtok i desember 2011 å utrede betingelsene for å gå inn som medeier i AKT. Dagens eiere, Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune, vedtok at de er positive til at Aust-Agder fylkeskommune kommer inn som medeier i AKT. Formelt vil dette skje 1.juli 2013, men det er en rekke avklaringer og prosesser som har funnet sted allerede i 2012.

Aust-Agder fylkeskommune og Vest-Agder fylkeskommune behandlet saken om medeierskap i fylkestingene med positive vedtak. Kristiansand kommune behandlet saken i bystyret i februar 2013 med positivt vedtak.

5.4 Felles billetteringssystem med Aust-Agder

Høsten 2011 ble det igangsatt et felles arbeid mellom Aust- og Vest-Agder for å få etablert et avregningssystem som håndterer begge fylkene. For passasjerene innebærer dette at de kan reise sømløst mellom fylkene på samme reiseprodukt.

1. januar 2012 ble det implementert felles avregning og billettering på tvers av fylkesgrensen. For våre passasjerer innebærer dette at en kan reise sømløst mellom fylkene, noe som tidligere har vært vanskelig. Sammen har derfor AKT og Aust-Agder fylkeskommune lansert produktene "Ung Voksen", "Honnør" og "Agderkortet" som gjør at innbyggerne kan reise så mye en vil i begge fylkene i 30 dager.



5.5 Konkurransetsetting av kollektivtrafikken i Vest-Agder

Fra sommeren 2012 ble ruteområdet Mandal-Lindesnes-Lista kjørt på ny kontrakt. Sørlandsruta vant anbudet i 2011 og videreførte således eksisterende produksjon inn i en ny kontrakt. Når denne kontrakten var på plass er ca. 96 % av all ruteproduksjon AKT har ansvaret for i Vest-Agder fylke konkurranseutsatt.

Setesdal Bilruter L/L kjører i dag strekningen Evje-Kristiansand. Historisk har avgangene fra Evje blitt betalt av Aust-Agder fylkeskommune, mens avgangene fra Kristiansand har blitt betalt av Vest-Agder fylkeskommune (AKT senere år). Selskapet har kontrakt med Aust-Agder fylkeskommune om deres andel av ruteproduksjonen frem til 1.1.2017. AKT har derfor, etter nøye vurderinger, videreført avtalen med Setesdal Bilruter L/L til 1.1.2017 slik at ruteproduksjonen samlet sett kan konkurranseutsettes.

5.6 Samarbeid om infrastruktur og framkommelighet

ATP-prosjektet

AKT har deltatt på Areal- og Transportprosjektets møter og har hatt en tett dialog med sekretariatet om tilrettelegging for kollektivtrafikken. Viktige prosjekter blir drøftet i ATP Kollektivgruppa hvor Vest-Agder fylkeskommune, Statens vegvesen, Kristiansand kommune og AKT er representert.

Statens vegvesen

Vest-Agder fylkeskommune har gitt fullmakt til Statens vegvesen i samarbeid med AKT å disponere budsjettposten "Mindre kollektivtiltak langs fylkesveg". I tillegg til møter i denne sammenheng har AKT deltatt i faste møter som Vest-Agder fylkeskommune og Statens vegvesen har.

Vest-Agder fylkeskommune

Det er jevnlig kontakt med fylkeskommunens samferdselsseksjon om bl.a. tilrettelegging av infrastruktur for kollektivtrafikken. AKT er også en aktiv bidragsyter i forbindelse med uttalelse til reguleringsplaner.

Kommuner i Vest-Agder

AKT har direkte kontakt med den enkelte kommune vedrørende traséer og holdeplasser på kommunal veg. Høsten 2012 ble AKT invitert med i utarbeidelsen av en utredning av kollektivtrafikken i Lister-regionen. Resultatet fra dette arbeidet ble nedfelt i en kortfattet rapport, der regionens prioriteringer mtp. bruken av eventuelle nye tilskudd fremkommer tydelig.

Tilgjengelighet og universell utforming – BRA-midler

Vest-Agder fylkeskommune har en vedtatt strategiplan på tilretteleggingstiltak og universell utforming av holdeplasser. Det har i flere år vært jobbet målbevisst for å få tilrettelagt alle byruter i Kristiansand.

Tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring) har bidratt

sterkt til å få en god framdrift i og med at staten bidrar med 75 prosent av kostnadene. Det har vært et nært samarbeid mellom fylkeskommunen, Kristiansand kommune, Statens vegvesen og AKT i planlegging, søknad om midler og gjennomføring. Dette har i løpet av de siste 5-6 årene resultert i tilrettelagte holdeplasser på alle Bussmetro-traséene, Tinnheia er bortimot fullført og Sømsveien blir ferdigstilt i løpet av 1-2 år.



5.7 Busselskap og undertransportører

I 2012 har AKT hatt avtale med følgende større transportører:

Transportør	Område	Utløp av avtale*
Nettbuss Sør AS	Kristiansand, Søgne, Songdalen	1.7.2016
Nettbuss Sør AS	Vennesla, Høietun	1.7.2016
Nettbuss Sør AS	Flekkefjord, Kvinesdal, Sirdal	31.12.2014
Sørlandsruta AS	Mandal, Lindesnes, Lista	30.06.2018
Setesdal Bilruter AS	Eiken, Evje**	31.12.2012
Setesdal Bilruter AS	Åseral	1.7.2014
Drosjer	Kommunene i Vest-Agder	31.12.2011

* Inkluderer ikke opsjoner som ligger i avtalene. Utløpsdato er satt til første mulige utløp.

** Forlenget f.o.m. 1.1.2013 tom 31.12.2016.

5.8 Samarbeid om kontantfrie busser i vår region

Kontanter er gammeldags som betalingsmåte. I tillegg øker kontantene risiko for ran av bussjåfører. På Agder er det satt ned en samarbeidsgruppe som skal jobbe mot kontantfrie løsninger. Høsten 2011 ble det av denne gruppen prioritert følgende 3 hovedtiltak:

- Lansering av Nettbutikk (mai 2012)
- Lansering av Mobilbilletten (november 2012)
- Bankkortterminaler i alle bussene (bestilt januar 2012, men forsinket leveranse av Fara AS)

AKT vil måle effektene av disse 3 tiltakene på kontantmengdene hos sjåførene i tiden fremover. Dersom tiltakene ikke reduserer kontantmengdene som forventet, vil det bli mer aktuelt med nye tiltak, spesielt 2-pris system der kontant betaling om bord på buss blir mer kostbart enn forhåndskjøpte billetter.

Billetten må aktiveres innen 24 timer etter kjøp

Ved aktivering er billetten gyldig i 2 timer

Ha mobilen klar og vis billetten til bussjåføren. God tur!

SLIK FUNGERER MOBILBILLETEN:

- **Buss-symbol**
Animasjon viser at billetten er aktiv. Fargen endres fra dag til dag.
- **QR-kode**
Brukes kun av billettkontrollører.
- **Produkt**
Antall, billetttype, og beløp.
- **Fra/til**
Gjeldene soner. Holdeplasser er kun veiledende.
- **Gyldighet**
Dato og klokkeslett. Ugyldig billett merkes tydelig med «UTGÅTT».

VELG REISE
Reiserute, billetttype(r) og antall.

MINNE BILLETTER
Billetter du har kjøpt (aktive og inaktive).

MIN PROFIL
Dine registrerte brukerdata.

INFORMASJON
For mer info: www.akt.no

5.9 Andre samarbeidspartnere

Norsk forening for kollektivtrafikk (NFKT) – Kollektivtrafikkforeningen

AKT er medlem av Norsk Forening for kollektivtrafikk (Kollektivtrafikkforeningen). Dette er en forening for offentlige administrasjonsselskaper og fylkeskommuner. Foreningen arbeider for å fremme saker som er viktig for denne typer virksomheter og arrangerer en årlig kollektivtrafikkkonferanse i samarbeid med samferdselssjefskollegiet. Denne konferansen har etter hvert fått form som en av de viktigste møteplassene for interessenter til kollektivtrafikken nasjonalt. AKT har medlemmer i styret og fagkomiteene for kontrakt og markedsføring. I 2012 ble det også etablert et forum for skoleskyss. Dette er en fin arena for kontakt og erfaringsoverføring mellom AKT og lignende virksomheter.

SAM prosjektet – bestillingstransport

Samordningsprosjektet for tilrettelagt transport og bestillingsruter (SAM) er et samarbeidsprosjekt mellom Vest-Agder fylkeskommune og AKT om tilrettelegging av transport for alle brukergrupper. Prosjektet er finansiert ut 2012. SAM prosjektet startet opp med utvidede bestillingsruter i 2010, i indre bygder, i områdene som ble trafikkert med Bygderuta Favoritten. Det ble i hovedsak supplert med formiddagsruter til kommunesenter. Audnedal, Marnardal, Hægebostad og Åseral kom i gang i januar, Sirdal og Kvinesdal i mars 2010. I januar 2011 ble det satt i gang bestillingsruter i Kristiansand og omegnskommunene Songdalen, Søgne og Vennesla. Når SAM-prosjektet nå er avsluttet, vil det være en underdekning på finansieringen for 2013 hvis omfanget av bruken blir det samme. Vi er i en mellomfase og endringer i TT reglementet er gjennomført og nye brukere blir henvist til bestillingsruter der disse finnes. Dette styrker behovet for å opprettholde bestillingsrutene på dagens nivå, men usikkerheten rundt finansieringen er stor.



6 INFORMASJON OG MARKEDSFØRING

6.1 Informasjon

Kundesentrene på rutebilstasjonene er viktige ”temperaturmålere” i markedet og en kvalitativt god ruteopplysningstjeneste er i seg selv et viktig virkemiddel for å generere flere kollektivreiser. AKT har gjennom kundesenteret på ruteopplysningen i Kristiansand og avdelingskontorene i Mandal, Lyngdal og Flekkefjord også i 2012 holdt et høyt servicenivå og gitt god informasjon til ulike kundegrupper. Selv om våre websider fortsatt øker som informasjonskanal, er det likevel kundegrupper som setter stor pris på den service og lokalkjennskap de får på de ulike kundesentrene.

Sjåførens betydning

AKT har i 2012 i større grad prøvd å sette fokus på sjåførenes innsats i informasjonsarbeidet, særlig i forbindelse med kampanjer som har direkte tilknytning til sjåførens arbeidshverdag i forhold til kontantreduserende tiltak og nye betalingsløsninger. Sjåførledet er et viktig nivå for en vellykket implementering nye betalingsløsninger, og i møte med publikum er det særdeles viktig at sjåførledet kjenner sine produkter og nye muligheter.

6.1.1 KUNDESENTERE

Rutebilstasjonen i Kristiansand/ Ruteopplysningen 177-agder

Rutebilstasjonen i Kristiansand har hovedansvaret for ruteopplysning på telefon 177 for begge Agderfylkene. Telefonen er betjent alle dager fram til kl. 20.00, men skranketjenesten stenger kl. 18.00, med unntak av lørdag hvor det stenges kl.16.00.

Ruteopplysning tlf 177 formidler ruteopplysning og takstinformasjon for lokalbusser i Vest-Agder, lokalbusser i Aust-Agder, ekspressbusser og flybusser. Det har i 2012 vært registrert en relativt markant nedgang i antall telefonhenvendelser fra tidligere år. Hittegodsfunksjonen for bussene i Kristiansandsområdet er også en vesentlig del av kvalitetsnivået publikum opplever i kontakt med AKT.

Sesongsvingninger

Aktiviteten på ruteopplysningens tlf 177 følger tradisjonelt et annet aktivitetsmønster gjennom året enn resten av kollektivtilbudet. Mens innføring av sommerruter gjør at produksjonen er lavere enn resten av året, viser aktivitetsnivået på ruteopplysningen at adskillig flere kontakter oss på telefon og web i lavproduksjonsperiodene på sommeren. Dette henger i stor grad sammen med at på sommeren betjener en i stor grad turistrettet trafikkinformasjon, mens kundene i resten av året har stor grad av kjennskap til kollektivsystemet, og dermed har mindre behov for kunderettet veiledning. I 2012 har vi sett et ”skifte” i trenden fra tidligere år, med at juli tradisjonelt er den travleste perioden på ruteopplysningstelefonen. I 2012 har det blitt håndtert flere samtaler både i juni og august enn i juli.

Svarprosent

I 2012 hadde ruteopplysningen tlf 177 i underkant av 90 000 anrop, med en svarprosent på ca. 90%. Grunnet svikt i statistikkmodulen til sentralbordsystemet foreligger det ingen statistikk fra desember. Tar vi utgangspunkt i en "normal desember" (mellom 8000 og 9000 anrop tidligere år), er det kvalifisert grunn til å anta at antall anrop i 2012 vil utgjøre et sted mellom 87000 og 88000 anrop. Dette er en kraftig tilbakegang fra tidligere år. Den høye svarprosenten i 2012 er også med på å underbygge denne påstanden.

År	Svar	Tapte samtaler	Anrop	Tapte samtaler %	Svarprosent
2010	82731	18871	101602	18,6	81,4
2011	88461	15329	103790	14,8	85,2
2012*	72227	7637	79861	10,6	89,4

*tall i 2012 kun tilgjengelig til og med november.

Avdelingskontor i Mandal / Lyngdal

Kontorene i Mandal og Lyngdal ble i 2009 administrativt slått sammen til en enhet, men med kundesentre i begge byene. Kundesenteret i Mandal ble lagt ned 19. desember 2012, og ansatte og oppgaver ble overført til avdelingskontoret i Lyngdal. I tillegg til kundesenter med lokal ruteopplysning og godsekspedering har kontorene ansvaret for oppfølging mot undertransportører og bestilling av skoleskyss for elever på grunnskole og videregående skole.

Avdelingskontor i Flekkefjord

Kontoret har i tillegg til kundesenter med lokal ruteopplysning og gods også ansvaret for å administrere kontraktene med transportører i kommunene Kvinesdal, Flekkefjord og Sirdal. Dessuten er det avtale med NSB om salg av togreiser.

6.1.2 KUNDEINFORMASJON PÅ WEB

Dagens webløsning fremstår uoversiktlig og med begrensede muligheter for utvikling og for å inkludere nye løsninger/pluginns. Høsten 2012 startet et prosjekt med målsetting om å lansere nye websider og ny reiseplanlegger med tilhørende apper i løpet av første halvdel 2013.

Nye websider og annen digital kommunikasjon vil være av stor betydning for å realisere målet om at AKT skal ha et av Norges ledende informasjonssystemer for trafikanter innen 2014. Nye websider må tilpasses ulike plattformer og skjermstørrelser (mobil, nettbrett etc.) og må ha en dynamisk design og funksjonalitet i forhold til inkludering av nye elementer. AKTs digitale kommunikasjon skal være en viktig bidragsyter i å realisere målet om flere reisende i vårt område. I 2011 fikk vi også tilgang til domenet www.akt.no, som på sikt vil gjøre en utvikling av webtjenestene enklere og mer intuitiv for publikum.

Dagens websider

Innholdet på AKTs websider er i dag gruppert i tre ulike "hovedmenyer". I tillegg finnes det en mer statisk webside for Bussmetro. Trafikken på websidene til AKT har vist økning også i 2012, en del av dette er knyttet til satsingen på nettbutikk og mobilbillett hvor en må logge seg inn via nettsidene for å kunne benytte tjenestene og hente ut ytterligere informasjon.

Ruteopplysningssiden www.177-agder.no er den viktigste kanalen og er den websiden som har størst andel av direkte trafikk, mens trafikken på de to underwebsidene (www.akt.no og www.busskort.no) i større grad er basert på lenking fra andre websider. I 2012 har vi sett en økning i trafikk fra mobile enheter, som mobiltelefon og nettbrett på alle våre sider, og ca. 35-40 % av trafikken til våre websider kommer nå fra mobile enheter. Dette er også med på å sette fart i utviklingen av nye websider som er tilpasset ulike skjermstørrelser/medier (såkalt responsive websider).

www.177-agder.no

websider for ruteopplysning

Gjennomsnittlig er det 2446 besøk daglig (2165 besøk daglig i 2011) på siden hver dag, betydelig høyere ved spesielle begivenheter i ruteåret, som ved overgang til sommer/vinterruter, juleruter, takstøkninger osv. Rutedata blir fortsatt håndtert og prosessert av Norsk Reiseinformasjon. Oppdateres vanligvis med aktualitetssaker 1-2 ganger i uken, eller ved spesielle hendelser.

2010	707 979 besøk med 1 760 034 sideoppslag
2011	790 042 besøk med 1 910 539 sideoppslag
2012	893 050 besøk med 1 969 258 sideoppslag



www.busskort.no

Websider for takstinformasjon.

Takstinformasjon og informasjon om busskort i Vest-Agder og Aust-Agder. 634 besøk daglig (494 besøk daglig i 2011). Hovedside for innlogging i nettbutikk.

2010	172 321 besøk med 325 625 sideoppslag
2011	180 338 besøk med 373 287 sideoppslag
2012	231 524 besøk med 487 911 sideoppslag



www.akt.no

websider for "administrativ" informasjon om Agder Kollektivtrafikk AS. 126 besøk daglig (79 besøk daglig i 2011). Også hovedside for informasjon om mobilbilletten

2010	24 990 besøk med 51 918 sideoppslag
2011	28 720 besøk med 63 493 sideoppslag
2012	46 107 besøk med 94 141 sideoppslag



Kilde: www.googleanalytics.com

6.1.3 SOSIALE MEDIER:



AKT er foreløpig kun representert på Facebook av dagens sosiale medier. Tradisjonell web er enveiskommunikasjon, mens sosiale medier i høyeste grad er toveiskommunikasjon. På Facebooksiden treffer vi publikum som nødvendigvis ikke er regelmessige bussreisende, men i hvert fall har tatt et standpunkt til AKT ved å "like" Facebooksiden og i ulik grad kjenner til AKT og våre produkter. Kundene benyttet 2012 til å luften frustrasjon om uteblitte og forsinkede busser, sjåføradferd, generelle spørsmål om rutetilbudet og forslag til endringer og forbedringer i rutetilbudet. Dette viser at kollektivtrafikk er et emne som engasjerer og som mange har meninger om. Facebook skal ikke ha 1. prioritet i den digitale satsingen, men være et supplement. Nasjonalt har det vært et gjennomgående fokus på kollektivbransjens satsing i sosiale medier, særlig i forhold til ytringsfrihet kontra personvern (særlig hets og krenkende ytringer mot sjåførguppen).



6.2 Markedsføring

Markedsføring er kun et virkemiddel til å oppnå mål i organisasjonen og ikke et mål i seg selv. I 2012 har AKT i stor grad benyttet markedsføringstiltak som et virkemiddel til å underbygge produktutvikling av reiseprodukter/distribusjonsløsninger. Markedsinnsatsen i 2012 har vært knyttet opp til flere større kampanjer i ulike deler av året. Det har i kampanjene vært satset på tradisjonelle kanaler, men vi har også i større grad tatt i bruk digitale annonseflater på ulike plattformer.

Hovedfokus i kampanjene har vært satsing på bruk av busskort, nye distribusjonsløsninger for kort/billetter og kontantreduserende tiltak.

6.2.1 KAMPANJER

Hovedsatsingsområdet på markedssiden i 2012 var samarbeidsprosjektet med Aust-Agder fylke i forhold til forenkling av produktstruktur og større grad av takstsamarbeid.

Takstsamarbeid Aust-Agder fylke, kampanje januar/februar

Fra 1. januar 2012 har det vært enklere å bruke busskort i Agder, med nye kortprodukter tilpasset "alle" aldersgrupper. Samtlige periodebusskort og verdikort kan nå brukes på tvers av fylkesgrensen, uavhengig av busselskap. Tidligere har en måtte ha to busskort (til tilnærmet dobbel takst) for å reise over fylkesgrensen, nå holder det med ett busskort, med fast pris. Takstsamkjøringen er viktig for nye/fremtidige betalingsløsninger, eksempelvis web shop i begge fylker.

De fleste kortproduktene er soneuavhengige slik at en kan reise på kryss og tvers mellom fylkene/arbeidsmarkeder. Kortproduktene er aldersbestemte, slik at hver alderskategori får busskortprodukt tilegnet aldersgruppen (følge livsløpet), barn 4-15 år, ungdom 16-19 år, ung voksen 20-29 år (nyhet), voksen 30-66 år, honnør + 67 år (nyhet). AKT har valgt å tilpasse seg den nye nasjonale bransjenormen for billettering ved at ingen busskort er lenger knyttet til person, kun alder.

Målet er at videreutviklingen av de nye takstproduktene skal bidra til:

- o flere reisende med kollektivtrafikken og mindre bruk av privatbil
- o enklere billettering og dermed hurtigere fremføring av bussene
- o at det blir enklere å reise over fylkesgrensen
- o økt kortbruk og reduksjon av kontantbeholdningen på bussen
- o å prioritere flerreisende

AKT/Aust-Agder fylkes kampanje ble trukket ut som en av seks nordiske kampanjer til å holde en presentasjon på "Nordisk Lokaltrafikkmøde" i København i juni. Selv om kampanjen ikke vant pris, var det en fin anledning til å gjøre AKT kjent blant kollegaer i "den store nordiske kollektivverden".

**Livet er langt
- lykken er kort!**



Nettbutikk, kampanje april/mai

AKT lanserte nettbutikken i april 2012. Tross noen innkjøringsproblemer og utfordringer knyttet til bruk av verdikort, fungerer nettbutikken nå svært bra. Nettbutikken tar en betydelig andel av det totale kortsalget og har etter hvert innarbeidet seg en posisjon som foretrukket salgskanal hos mange kunder.



Mobilbillett, kampanje november

AKTs mobilbillett ble lansert i november 2012. Mobilbilletten kan benyttes på reiser i Kristiansandsområdet og kan benyttes på smarttelefoner med IOS/Android operativsystem. Mobilbilletten har fortsatt et betydelig potensiale, ved utgangen av året var det ca. 200 daglige brukere av mobilbilletten.



Europeisk mobilitetsuke, Bilfri dag, september

AKT deltok også i 2012 i Europeisk mobilitetsuke og på Bilfri Dag under Europeisk mobilitetsuke.

Gjennom mobilitetsuken gjennomførte AKT en kampanje hvor prisen på selve busskortet ble satt til kr 0,- for å stimulere til økt kortbruk. Dette gav også i år positiv effekt i forhold til antall nye kortbrukere.

AKT hadde i år også en svært synlig stand i Markensgate på Bilfri Dag 19. september, med buss parkert i Markensgate. Tegnekonkurranse for barn og spørrekonkurranse for voksne er tiltak som er videreført fra tidligere år.



Studiestartfestivalen UiA, august

Under studiestartfestivalen ved UiA fikk studentene halv pris på studentkort fra studiestart og ut august. Dette tilbudet (og AKT) ble markedsført i brosjyre til alle studenter ved studiestart, samt ved fadderordningen.



6.2.2 ANDRE MARKEDSFØRINGSTILTAK

Bortsett fra informasjon ved ulike trafikkavvik/flytting av holdeplasser, som også har en profilerende verdi utover informasjonsverdien, har AKT kjørt en del profil/produktannonser i ulike tidsskrift og publikasjoner. Dette har både vært knyttet til spesielle begivenheter, eksempelvis innføring av sommerruter, Plussbank Cup og Odderøya Live, men også utenom konkrete hendelser. I sammenhenger hvor markedsinnsatsen ikke er knyttet opp til bestemte kampanjer/begivenheter har det vært en målsetting å satse på publikasjoner som sikrer god distribusjonsdekning direkte mot publikum, hovedsakelig gjennom postkassedistribusjon eller som innstikk i aviser.

Turistmarkedet

AKT har også hatt en del annonser/informasjon i mer tradisjonelle turistinformasjonspublikasjoner i Kristiansand og resten av Vest-Agder. Vi har også hatt et eget samarbeid med Cruise Sørlandet, med tilrettelagt informasjon i havna i Kristiansand ved cruiseanløp. Dette bør videreutvikles for å oppnå enda bedre effekt av samarbeidet.



