

Årsrapport 2009

FLEXIKORT
10 reiser for kr. 200,-

Gjelder alle de gule bussene!
www.busskort.no



PP:55487

DET ER VI SOM STÅR BAK!

VOLVO

VOLVO

FORORD

AKT hadde sitt andre år som aksjeselskap i 2009. Omstillinger, endringer og tilpasninger har i stor grad preget året som er tilbakelagt. Fortsatt er AKT, vår rolle og mandat ukjent for mange, og vårt virkeområde befinner seg ofte i sentrum av politikk og samfunnsutvikling. Dette har ført til at vi også i 2009 fikk mye oppmerksomhet fra mediene og andre i våre omgivelser. Den økonomiske situasjonen ved inngangen til 2009 medførte rutereduksjoner i hele fylket fra januar. Dette har selvsagt fått konsekvenser for passasjerutviklingen. Passasjeredgangen har likevel vært mindre enn tilbudsreduksjonen.

Det har vært en viktig og utfordrende oppgave å tilpasse produksjonen til de økonomiske rammene for selskapet. Målsettingen nå er å opprettholde et stabilt kollektivtilbud som ikke i for stor grad blir påvirket av svingninger i rammebetingelsene.

Årsregnskapet 2009 viser et overskudd. Det har vært av stor betydning å øke egenkapitalen slik at selskapet skal tåle visse svingninger i rammebetingelsene uten at dette slår ut i markedet i form av redusert aktivitet. AKT har det siste året arbeidet med og tilrettelagt for nye busskortkonsept. I 2009 ble Flexikortet lansert, et produkt som har fått god mottakelse blant de reisende.

Konkurransetsetting av kollektivtrafikken i Kristiansand-regionen var en viktig milepæl i 2009, og et grep for å nå de overordnede mål som er definert for AKT. Det er viktig at AKT oppfattes som et virkemiddel for å utvikle kollektivtrafikkmarkedet i regionen, og kjøpe kollektivtjenester basert på priser fastsatt i et marked preget av sunn konkurranse. Dette er knyttet til AKTs omdømme som et kompetent innkjøpsorgan. Vi ønsker å være "på lag med" de reisende og et selskap som utvikler kollektivtilbudet til beste for våre kunder.

I dette arbeidet har så vel utvikling av markedstiltak og kommunikasjon via mediene vært viktig. Dette er også av betydning for å bygge kjennskap og kunnskap i befolkningen om AKT og selskapets rolle. En kundeundersøkelse gjennomført høsten 2009 indikerer at vi scorer høyt på de enkelte elementer i kundens reisekjede, men noe lavere på det totale inntrykket av busstilbudet.

Også i 2009 var samhandling med kommunene, spesielt om skoleskyss, en viktig oppgave. En nær og god dialog med kommunene er av stor betydning for å kunne levere skoleskyss av god kvalitet. Vi ønsker å skape tillit og langsiktige relasjoner. For et offentlig eid selskap som AKT, er dette avgjørende.

Organisasjonsutvikling har stått sentralt i 2009. AKT har arbeidet med lederutvikling, blant annet i form av trening og samspillsregler. Organisasjonen i AKT har gjennomgått store endringer, og vist fleksibilitet og vilje til omstilling. Dette er viktige egenskaper i årene som kommer, og som utvilsomt vil by på både utfordringer og muligheter.

Siv Elisabeth Wiken
Administrerende direktør

INNHold:

1	OM SELSKAPET	4
1.1	Opprettelsen	4
1.2	Formål	4
1.3	Styret	4
1.4	Organisasjon	5
1.5	Organisasjonskart	5
1.6	HMS-arbeid	6
2	ØKONOMI	7
2.1	Årsregnskapet 2009	7
3	RUTETILBUD OG RESULTATER	20
3.1	Trafikkstatistikk	20
3.2	Produksjonsoversikt	21
3.3	Rutetilbud	22
3.4	Båtruter	24
3.5	Drosjer	24
3.6	Takster	25
3.7	Kundetilfredshetsundersøkelse	25
4	SKOLESKYSS	26
4.1	Avtale med kommunene om skoleskyss	26
4.2	Ordinær skoleskyss	26
4.3	Midtskyss	29
4.4	Spesialtransport av elever til grunnskoler og videregående skoler	30
5	SAMARBEID OG PROSJEKTER	31
5.1	Samarbeid med eiere	31
5.2	Samarbeid med Aust-Agder	31
5.3	Felles billetteringssystem med Aust-Agder	32
5.4	Konkurransesetting av kollektivtrafikken i Kristiansandsregionen	32
5.5	Samarbeid om infrastruktur og framkommelighet	33
5.6	Busselskap og undertransportører	35
5.7	Andre samarbeidspartnere	35
6	INFORMASJON OG MARKEDSFØRING	36
6.1	Informasjon	36
6.2	Markedsføring	38

1 OM SELSKAPET



1.1 Opprettelsen

Agder Kollektivtrafikk AS (AKT) ble opprettet 14. September 2007. Vest-Agder Kollektivtrafikk (ytre etat i fylkeskommunen) ble avviklet 31.12.2007, og selskapets personale og oppgaver ble overført til AKT. 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 formålstjenelig 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 består ved utgangen av 2009 av følgende personer:

- Toril Runden (leder)
- Per Sigurd Sørensen (nestleder)
- Terje Damman
- Jan Otto Hansen
- Solveig Løhaugen

Thor-Dag Lie Thorsen er ansatt som observatør i styret.

1.4 Organisasjon

Selskapets ledelse har gjennom 2009 arbeidet med å få på plass en ny organisasjonsstruktur. Ny organisasjon ble vedtatt i januar 2010.

Ledergruppen i AKT består av følgende personer:

- Siv Elisabeth Wiken, administrerende direktør
- Kåre Riseng, fagdirektør
- Kjell Sverre Drange, leder av driftsenheten
- Kjell Roar Johnsen, økonomisjef

Ved utgangen av 2009 var det 19,9 årsverk fordelt på 27 medarbeidere i AKT.

I administrasjonen er det 8,80 årsverk fordelt på 9 medarbeidere.

Ruteopplysningen/gods i Kristiansand er bemannet med 6,52 årsverk på 10 medarbeidere.

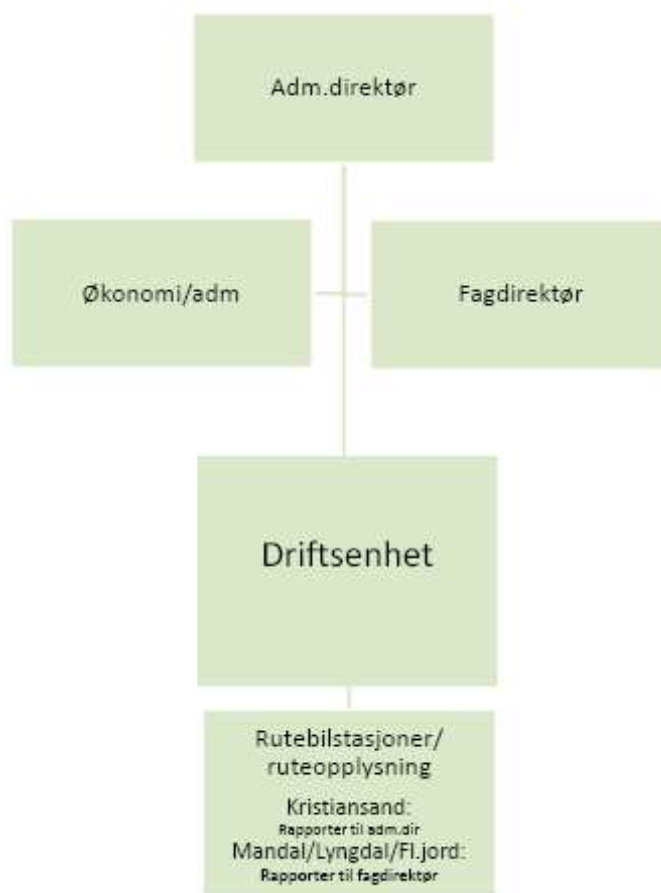
Ruteopplysningen i Mandal har 1,20 årsverk på 2 medarbeidere.

Ruteopplysningen i Lyngdal har 1,28 årsverk på 3 medarbeidere.

Ruteopplysningen i Flekkefjord har 2,10 årsverk på 3 medarbeidere.

AKT betjener ruteopplysningen 177 for begge Agderfylkene.

1.5 Organisasjonskart



1.6 HMS-arbeid

AKT har gjort avtale om at selskapet kan benytte Vest-Agder fylkeskommune sin bedriftshelsetjeneste som utføres av Sørlandets sykehus.

Representant for ledelsen i AKT har gjennomført grunnkurs HMS.

Det har gjennom året vært utført flere arbeidsplassvurderinger utført av bedriftshelsetjenesten hvor ergonomi og inneklima er gjennomgått.

De merknader som ble avdekket er utbedret i løpet av år 2009.

I år 2009 har det vært gjennomført 3 samlinger for å utvikle det psykososiale arbeidsmiljøet i AKT. Felles samspillsregler for hele organisasjonen er utarbeidet.

Sykefraværet i AKT for år 2009 har totalt vært:

- Barns sykdom 26 dager, 0,5%
- Egen sykdom (egenmelding) 39 dager, 0,8%
- Langtidssykemelding 606 dager, 13,2%

Totalt sykefravær i AKT er 14,6%



2 ØKONOMI



2.1 Årsregnskapet 2009

Etter et utfordrende oppstartsår i 2008, har selskapet klart å tilpasse aktiviteten etter den økonomiske ramme selskapet hadde til rådighet i 2009.

Selskapet hadde i 2009 driftsinntekter på kr. 266.913.507,-. Driftskostnadene var på kr. 258.214.089,- med et driftsresultat på kr. 8.699.417,-.

Selskapets årsresultat for 2009 ble på kr. 8.783.667,- som avsettes i sin helhet til annen egenkapital.

På de neste sidene følger Agder Kollektivtrafikk AS sitt offisielle årsregnskap 2009 bestående av styrets årsberetning, revisjonsberetning, resultat, balanse og noter.

Årsregnskap

Agder Kollektivtrafikk AS

991 776 524

2009

Styrets årsberetning 2009

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. Forretningskontoret er beliggende i Kristiansand.

Selskapets utvikling, resultat og fortsatt drift

Selskapets hadde i 2009 driftsinntekter på kr. 266.913.507,-. Driftskostnadene var på kr. 258.214.089,- med et driftsresultat på kr. 8.699.417,-. Selskapets årsresultat for 2009 ble på kr. 8.783.667,- som avsettes i sin helhet til annen egenkapital.

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. 31.12.2009.

Selskapet har en uavklart sak med Skatt Sør vedrørende fradragført merverdiavgift på kostnader selskapet har hatt i perioden 1. termin 2008 til 2. termin 2009, samt varsel om mulig sletting i merverdiavgiftsmanntallet. Skatt Sør holder også tilbake oppgjør for 3-6 termin 2009. Kravet er bestridt, og det forventes avklaring i forholdet i løpet av 2010. Saken er omtalt i note 11.

Det har ikke inntrådt 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 avdempes den finansielle risikoen i størst mulig grad.

Markedsrisiko

Selskapet er eksponert for markedsrisiko i form av endringer i etterspørselen etter kollektivtjenester. Selskapet er også 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. 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 2009.

Arbeidsmiljø

Etter styrets oppfatning har arbeidsmiljøet i selskapet vært bra.

Selskapet sysselsatte ved årets utgang 27 personer som utgjorde 19,9 årsverk. Sykefraværet var lavt på egenmeldt fravær med 1,4%, men på grunn av langtidssykemeldinger ble det totale sykefravær på 14,6%. Det har ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2009.

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 2 kvinner og 3 menn.

Ytre miljø

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

Kristiansand 20. april 2010



Toril Runden
Styrets leder



Per Sigurd Sørensen
Nestleder



Terje Damman
Styremedlem



Jan Otto Hansen
Styremedlem



Solveig Løhaugen
Styremedlem



Siv Elisabeth Wiken
Administrerende direktør

Til generalforsamlingen i Agder Kollektivtrafikk AS

REVISJONSBERETNING FOR 2009

Vi har revidert årsregnskapet for Agder Kollektivtrafikk AS for regnskapsåret 2009, som viser et overskudd på kr 8.783.667. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og noteopplysninger. Regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge er anvendt ved utarbeidelsen av regnskapet. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og daglig leder. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

Vi har utført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder revisjonsstandarder vedtatt av Den norske Revisorforening. Revisjonsstandardene krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimater, samt vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. I den grad det følger av god revisjonsskikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og intern kontrollsystemer. Vi mener at vår revisjon gir et forsvarlig grunnlag for vår uttalelse.

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets økonomiske stilling 31. desember 2009 og av resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med god regnskapsskikk i Norge
- ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet, er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Uten at det har betydning for konklusjonen i avsnittet over, vil vi presisere at selskapet har fått varsel om mulig sletting i merverdiavgiftsmanntallet og krav om tilbakebetaling av tidligere refundert mva og blitt nektet refusjon for selskapets senere mva oppgaver. Det vises til omtale i styrets årsberetning.

Kristiansand, 20. april 2010
Deloitte AS

Roar Skuland

Roar Skuland
statsautorisert revisor

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu, a Swiss Verein, and its network of member firms, each of which is a legally separate and independent entity. Please see www.deloitte.com/no/omoss for a detailed description of the legal structure of Deloitte Touche Tohmatsu and its member firms.

Member of Deloitte Touche Tohmatsu

Medlemmer av Den Norske Revisorforening
org.nr: 980 211 282

Agder Kollektivtrafikk AS

Resultatregnskap

NOTE	DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	2009	14.09.07 - 31.12.08
1	Inntekt fra offentlige oppdragsgivere	247.878.758	216.361.437
	Salgsinntekt	17.543.281	20.027.801
	Annen driftsinntekt	1.491.468	1.050.923
	Sum driftsinntekter	266.913.507	237.440.162
	Underleveranser	228.821.418	222.446.529
2	Lønnskostnader m.m.	12.293.384	10.711.036
3	Avskrivning på varige driftsmidler	2.007.974	982.452
2	Annen driftskostnad	15.091.314	9.819.057
	Sum driftskostnader	258.214.089	243.959.074
	Driftsresultat	8.699.417	-6.518.912
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER			
	Annen renteinntekt	1.180.424	2.404.807
	Annen rentekostnad	-1.096.174	-493.817
	Annen finanskostnad	0	-3.850
	Netto finansresultat	84.250	1.907.140
	Ordinært resultat før skattekostnad	8.783.667	-4.611.772
	ÅRSRESULTAT	8.783.667	-4.611.772
OVERFØRINGER			
	Overført fra overkursfond	0	-4.611.772
	Avsatt til annen egenkapital	8.783.667	0
6	Sum overføringer	8.783.667	-4.611.772

Agder Kollektivtrafikk AS

Balanse pr. 31. desember

NOTE	EIENDELER	2009	2008
	Anleggsmidler		
	Varige driftsmidler		
3	Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner o.l.	14.097.000	16.343.000
	Sum varige driftsmidler	14.097.000	16.343.000
	Finansielle anleggsmidler		
8	Investeringer i tilknyttet selskap	50.000	0
	Sum finansielle anleggsmidler	50.000	0
	Sum anleggsmidler	14.147.000	16.343.000
	Omløpsmidler		
	Fordringer		
	Kundefordringer	2.531.302	3.934.202
	Andre fordringer	3.469.573	1.996.123
	Sum fordringer	6.000.875	5.930.325
4	Bankinnskudd, kontanter o.l.	21.310.031	8.199.471
	Sum omløpsmidler	27.310.906	14.129.796
	SUM EIENDELER	41.457.906	30.472.796

Agder Kollektivtrafikk AS

Balanse pr. 31. desember

NOTE	EGENKAPITAL OG GJELD	2009	2008
	Egenkapital		
	Innskutt egenkapital		
5	Selskapskapital (1000 aksjer á kr 100)	100.000	100.000
6	Overkursfond	5.288.228	5.288.228
	Sum innskutt egenkapital	5.388.228	5.388.228
	Opptjent egenkapital		
6	Annen egenkapital	8.783.667	0
	Sum opptjent egenkapital	8.783.667	0
	Sum egenkapital	14.171.895	5.388.228
	Gjeld		
	Avsetning for forpliktelser		
7	Pensjonsforpliktelser	504.339	186.684
	Sum avsetninger for forpliktelser	504.339	186.684
	Annen langsiktig gjeld		
9, 10	Gjeld til kredittinstitusjoner	7.896.043	8.400.000
	Sum annen langsiktig gjeld	7.896.043	8.400.000
	Kortsiktig gjeld		
	Leverandørgjeld	7.251.471	8.366.767
	Skyldige offentlige avgifter	840.700	688.114
10	Annen kortsiktig gjeld	10.793.457	7.443.004
	Sum kortsiktig gjeld	18.885.628	16.497.884
	Sum gjeld	27.286.010	25.084.568
	SUM EGENKAPITAL OG GJELD	41.457.906	30.472.796

Kristiansand, den 20.04.2010
For styret i Agder Kollektivtrafikk AS


Toril Runden
Styrets leder


Per Sigurd Sørensen
Nestleder


Siv Elisabeth Wiken
Daglig leder


Terje Damman
Styremedlem


Jan Otto Hansen
Styremedlem


Solveig Løhaugen
Styremedlem

Agder Kollektivtrafikk AS

Kontantstrømoppstilling

	2009	14.09.07-31.12.08
KONTANTSTRØMMER FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER:		
Ordinært resultat før skattekostnad	8.783.667	-4.611.772
Ordinære avskrivninger	2.007.974	982.452
Pensjonskostnad uten kontanteffekt	317.655	186.684
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler	-33.250	
Endring i kundefordringer	1.402.900	-3.934.202
Endring i leverandørgjeld	-1.115.296	8.366.787
Endring i andre omløpsmidler og andre gjeldsposter	2.029.591	16.134.994
Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	13.393.241	17.124.923
KONTANTSTRØMMER FRA INVESTERINGSAKTIVITETER:		
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	660.000	
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-388.724	-17.325.452
Utbetalinger til investeringer i finansielle anleggsmidler	-50.000	
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	221.276	-17.325.452
KONTANTSTRØMMER FRA FINANSERINGSAKTIVITETER:		
Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld		8.400.000
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-503.957	
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-503.957	8.400.000
Netto endring i bankinnskudd, kontanter og lignende	13.110.560	8.199.471
Beholdning av bankinnskudd, kontanter og lignende pr 01.01.	8.199.471	0
Beholdning av bankinnskudd, kontanter og lignende pr 31.12.	21.310.031	8.199.471

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2009

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 datterselskaper vurderes etter kostmetoden. Investeringene blir nedskrevet til virkelig verdi dersom verdifallet ikke er forbigående og det må anses nødvendig etter god regnskapsskikk. Mottatt utbytte og konsernbidrag fra datterselskapene er inntektsført som annen finansinntekt. Tilsvarende gjelder for investeringer i tilknyttede selskaper.

Inntekt

Inntekt regnskapsføres når den er opptjent, altså når krav på vederlag oppstår. Dette skjer normalt på leveringstidspunktet ved salg av vare, eller i takt med når tjenesten ytes. Inntektene regnskapsføres med verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet.

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.

Pensjoner

Ved regnskapsføring av pensjon som er ytelsesplan, kostnadsføres forpliktelsen over opptjeningsperioden i henhold til planens opptjeningsformel. Allokeringss metode 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.

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.

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2009

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.

Skatter

Selskapet har ikke som formål å drive med overskudd for å gi utbytte til eiere, og er fritatt for beskatning.

Note 2 Lønnskostnad, antall ansatte, godtgjørelser, lån mm.

Lønnskostnad	2009	2008
Lønn	9.487.448	8.201.805
Folketrygdavgift	1.532.133	1.082.494
Pensjonskostnader	1.065.601	980.561
Andre ytelser	208.202	446.176
Sum	12.293.384	10.711.036

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

Ytelser til ledende personer	Lønn	Pensjons- kostnader	Annen godtgjørelse
Daglig leder	795.656	16.571	0
Styret	189.000	0	0

Revisor

Godtgjørelse til Deloitte AS og samarbeidende selskaper fordeler seg slik:

	2009	2008
Lovpålagt revisjon	57.200	27.200
Bistandsrelaterte tjenester	37.800	48.200
Annen bistand fra revisor	224.400	0

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2009

Note 3 Varige driftsmidler

	Billetterings- system	Driftsløsøre, inventar, verktøy ol.	SUM
Anskaffelseskost 31.12.2008	16.569.301	756.151	17.325.452
Tilgang	136.532	252.192	388.724
Avgang	690.000		690.000
Anskaffelseskost 31.12.2009	16.015.833	1.008.343	17.024.176
Akk. avskrivninger 31.12.2009	2.436.833	490.343	2.927.176
Bokført verdi pr. 31.12.2009	13.579.000	518.000	14.097.000
Årets avskrivninger	1.670.782	337.192	2.007.974
Økonomisk levetid	10 år	3 år	
Avskrivningsplan	lineær	lineær	

Note 4 Bankinnskudd, kontanter o.l.

Bankinnskudd, kontanter og lignende omfatter bundne skattetrekksmidler med kr. 441.508,-.

Note 5 Aksjekapital og aksjonærinformasjon

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

Aksjonær	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel
Vest-Agder Fylkeskommune	660	66 %	66 %
Kristiansand Kommune	340	34 %	34 %
Sum	1000	100 %	100 %

Note 6 Egenkapital

	Aksjekapital	Overkursfond	Annen EK	Sum
Egenkapital 31.12.2008	100.000	5.288.228		5.388.228
Årets resultat			8.783.667	8.783.667
Egenkapital 31.12.2009	100.000	5.288.228	8.783.667	14.171.895

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2009

Note 7 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.

	2009	2008
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	1.020.385	951.940
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	99.678	50.453
Avkastning på pensjonsmidler	-54.462	-21.832
Resultatført estimeringsgap/(gevinst)	0	0
Periodisert arbeidsgiveravgift	0	0
Netto pensjonskostnad	1.065.601	980.561

	01.01.2009	01.01.2008
Antall personer omfattet av ordningen		
Aktive	22	20
Pensjonister	0	0
Totalt	22	20

	01.01.2009	01.01.2008
Økonomiske forutsetninger		
Diskonteringsrente	5,80%	5,30%
Forventet lønnsregulering	4,00%	4,50%
Forventet pensjonsøkning	3,75%	4,25%
Forventet regulering av folketrygdens grunnbeløp (G)	3,75%	4,25%
Forventet avkastning på fondsmidler	5,80%	5,50%

Aktuarmessige forutsetninger

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

	31.12.2009	31.12.2008
Påløpte pensjonsforpliktelser	1.818.258	1.002.393
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	-1.398.601	-815.709
Periodisert arbeidsgiveravgift	59.172	0
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	25.510	0
Netto pensjonsforpliktelse	504.339	186.684

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2009

Note 8 Datterselskap, tilknyttet selskap m.v.

Firma	Ansk.- tidspunkt	Forretnings- kontor	Stemme- andel	Eier- andel
Billettering AS	Under stiftelse	Kristiansand	50 %	50 %

Selskapet er under stiftelse, og er ikke pr 31.12.2009 registrert i foretaksregisteret.

Note 9 Annen langsiktig gjeld

Gjeld som forfaller mer enn fem år etter regnskapsårets slutt:	2009	2008
Gjeld til kredittinstitusjoner	3.574.304	4.539.448
Øvrig langsiktig gjeld	0	0
Sum annen langsiktig gjeld	3.574.304	4.539.448

Note 10 Pantstillelser og garantier m.v.

Bokført gjeld som er sikret ved pant og lignende	2009	2008
Kortsiktig gjeld	5.100.000	5.900.000
Gjeld til kredittinstitusjoner	7.896.043	8.400.000
Sum	12.996.043	14.300.000

Bokført verdi av eiendeler stilt som sikkerhet for bokført gjeld	2009	2008
Driftsløsøre, inventar, kontormaskiner o.l.	14.097.000	16.343.000
Kundefordringer	2.531.302	3.934.202
Totalt	17.028.302	20.277.202

Note 11 Betinget utfall og hendelser etter balansedagen

Selskapet har mottatt krav på kr. 13.973.535 som er fradragsført mva på kostnader selskapet har hatt fra perioden 1. termin 2008 til 2. termin 2009.

Kravet er bestridet, og det forventes avklaring i forholdet i løpet av 2010

Det er ikke avsatt for kravet i balansen da utfallet av saken er usikkert og selskapet anser sansynligheten som størst for at kravet bortfaller.

3 RUTETILBUD OG RESULTATER



3.1 Trafikkstatistikk

Tabellen nedenfor viser trafikkutviklingen i fylket de siste år fordelt på skolereiser og ordinære trafikanter.

Tall i 1000

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Kristiansands-regionen (1)	Ordinære pass.	7 160,9	7 342,1	7 532,2	7 876,4	7 886,0	7 786,0	7426,7
	Skolereiser	1 198,3	1 204,8	1 208,0	1 195,4	1 145,0	1 137,3	1137,0
	TOTALT	8 359,2	8 546,9	8 740,2	9 071,8	9 031,0	8 923,3	8563,7
Vest-Agder utenom Krsands-regionen	Ordinære pass.	929,8	904,4	872,9	902,9	916,0	901,9	802,9
	Skolereiser	1 731,6	1 709,0	1 692,1	1 682,1	1 663,0	1 712,3	1761,2
	TOTALT	2 661,4	2 613,4	2 565,0	2 585,0	2 579,0	2 614,2	2564,1
Sum Vest-Agder	Ordinære pass.	8 090,7	8 246,5	8 405,1	8 779,3	8 802,0	8 687,9	8229,6
	Skolereiser	2 929,9	2 913,8	2 900,1	2 877,5	2 808,0	2 849,6	2898,2
	TOTALT	11 020,6	11 160,3	11 305,2	11 656,8	11 610,0	11 537,5	11127,8
Sum skolereiser gjelder skysstil:(2)	Grunnskoler	2 414,2	2 406,4	2 407,6	2 390,2	2 312,0	2 284,2	2311,5
	Videreg. Skoler	515,7	507,4	492,5	487,4	496,0	565,4	586,7
Bygderuta Favoritten inkl. med		27,2	25,8	18,1	20,4	25,0	19,1	20,9
Herav Bussmetrortrutene totalt		2 763,2	2 997,1	3 041,2	3 195,8	3 244,0	3 160,8	3 160,8

(1) Kristiansandsregionen omfatter rute- og skolekjøringen i kommunene Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla.

(2) Elever i videregående skole som må kjøpe Ungdomskort i Kristiansandsregionen er ikke medregnet her, men inngår i tallet for ordinære passasjerer.

I Kristiansandsregionen er det en nedgang i ordinære reiser på 4,6 prosent, mens skolereiser er uendret. Utenom Kristiansandsregionen økte antall skolereiser, men det var en nedgang i antall ordinære reiser på 10,9 prosent.



Det er flere årsaker til nedgangen i trafikken i 2009.

- Netto ruteproduksjon ble redusert med i overkant av 6 prosent.
- Gjennomsnittlig takstøkning på 5 prosent.

Det er også en rekke andre utenforliggende forhold som påvirker passasjertall. Dette er forhold som vær, framkommelighetsproblemer, drivstoffpriser, kjøpekraft og lignende.

Innføringen av Flexikortet har ført til en positiv utvikling i passasjertallet høsten 2009.

3.2 Produksjonsoversikt

Tabellen viser utviklingen i antall vognkilometer, som er totalt utkjørt distanse for vognparken til det enkelte selskap. Tallene omfatter både kjøring i rute og tomkjøring for å komme i posisjon.

Tall i 1000 vognkilometer

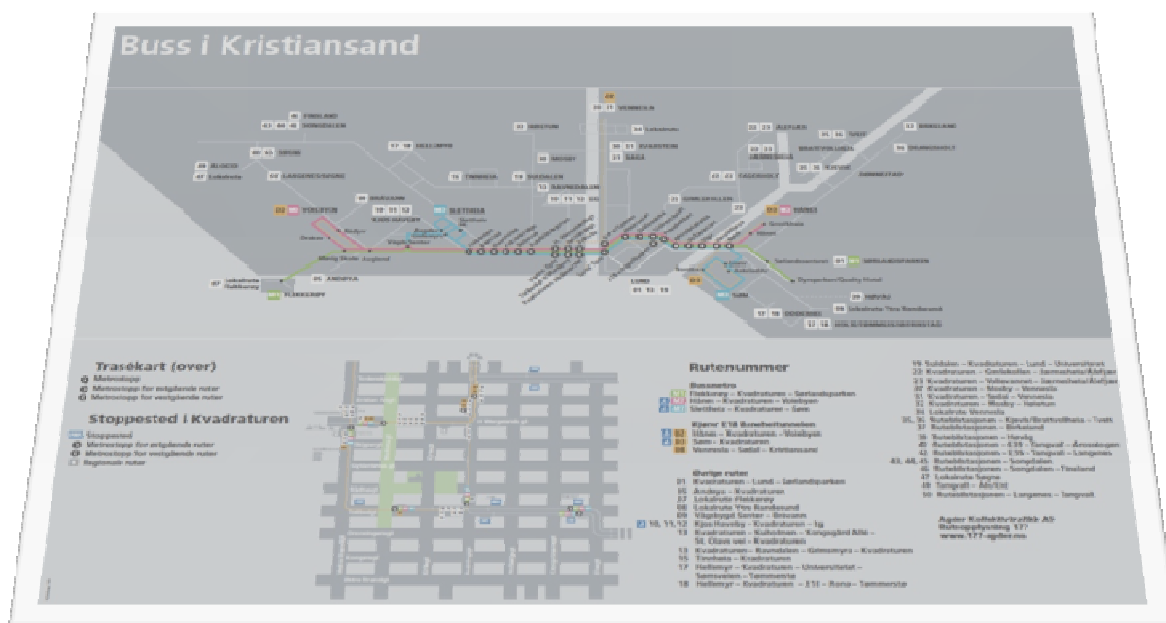
Rutebilselskap	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
BUSSEN Trafikkselskap	4 363,8	4 450,0	4 774,3	4 949,3	4 980,0	4 873,0	4 962,0	4460,0
T.K. Brøvig - anbud/skole	3 109,3	3 046,9	3 066,3	3 141,3	3 290,0	3 160,0	3 254,0	3034,0
Sørlandsruta	3 042,7	3 094,4	3 020,0	3 001,3	3 015,0	3 040,0	3 125,4	2 849,6
Nettbuss Vest	1 168,0	871,0	863,0	851,9	882,0	913,8	972,3	940,6
Setesdal Bilruter – Evje/skole	333,2	362,4	321,5	321,5	321,5	327,0	346,7	386,1
Setesdal Bilruter - anbud	357,0	345,8	323,1	260,0	260,0	220,0	214,0	214,0
Kvina Turservice mv. - (1)	145,0	144,8	149,9	148,6	148,6	166,1		
Bygderuta Favoritten og div. undertransportører (2)	190,0	306,4	294,2	280,0	280,0	287,1	305,3	233,2
TOTALT	12 709,0	12 621,7	12 812,3	12 953,9	13 177,1	12 987,0	13 179,7	12117,5
Tillegg:								
Skoleskyss med undertransportører		1 000,0	1 100,0	1 100,0	1 100,0	1 120,0	1 140,0	1160,0

(1) Produksjonen utført av Kvina Turservice er fra 2008 fordelt på Nettbuss Vest, Bygderuta og div. transportører.

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

3.3 Rutetilbud

Budsjettsituasjonen fra januar 2009 tilsa at produksjonen måtte reduseres. Rutetilbudet ble redusert i hele fylket. Vi la vekt på å utføre lovpålagte oppgaver og ramme færrest mulig passasjerer. Samtidig ble ruteendringene utformet slik at det skulle bli minst mulig inntektsbortfall. Det ble tatt hensyn til passasjertall, effektiv utnyttelse av materiell, mannskapsdisponering og gangavstander til hovedruter og sentrum.



I de fleste av våre kontrakter har transportørene ansvar for ruteplanleggingen. Ruteendringene er utformet i nært samarbeid med våre transportører, som har fremlagt detaljert grunnlagsmateriale.

Rutetilpasninger i Kristiansandsregionen



1. Hovedrutetilbudet ble markedstilpasset, men rushtidstilbudet ble opprettholdt. På dagtid 9 - 14 ble tilbudet endret fra 4 til 3 avganger i timen på rute M2 Hånes - Kvadraturen - Voiebyen, M3 Slettheia - Kvadraturen - Søm og rute 10/11 Kjos Haveby - Eg.
2. Omegnskommunene fikk likt tilbud med 2 turer pr. time med forsterkning i rushtid. Dette innebar redusert frekvens til/fra Søgne fra 5 til 4 ganger i timen inkl. Sørlandsruta. Kveldstilbudet Kristiansand-Vennesla ble redusert.
3. Redusert lokalrutetilbud.
 - a. Rute 20 til Skaugø ble innstilt.
 - b. Rute 19 Suldalen - Kvadraturen - Lund - UIA fikk halvert frekvens fra 2 til 1 avgang i timen.
 - c. Rute 07 Flekkerøy ble kjørt kun i tilknytning til skolenes start- og sluttider.
 - d. Rute 08 Ytre Randesund ble kjørt kun i tilknytning til skolenes start- og sluttider.
 - e. Rute 09 Bråvann ble innstilt kveldstid og

- lørdager. Fra 5. oktober ble det satt inn to ekstra ettermiddagsavganger.
- Rute 05 Andøya ble basert på omstigning ved Vågsbygd Krk med unntak av 2 morgenvanganger. Ruten ble innstilt kveldstid og lørdager. Fra 5. oktober ble 2 ettermiddagsavganger satt inn igjen fra Kvadraturen til Andøya.
 - Rute 32 Høietun ble 3 avganger innstilt lørdag kveld.
 - Rute 34 Vennesla ble kjørt kun i tilknytning til skolenes start- og sluttider.
 - Rute 47 Oftenes – Trysnes ble kjørt kun i tilknytning til skolenes start- og sluttider. 4 avganger ble innstilt lørdag morgen.

For øvrig ble det foretatt noen mindre justeringer og tilpasninger.

Rutetilpasninger i Lindesnesregionen

- TAXUS i Mandal ble innstilt til Sånum og Klevåsen. Kvelds- og lørdagstilbud ble innstilt, samt i skolens sommerferie.
- Noen kvelds- og helgeavganger Kristiansand – Mandal – Lista ble innstilt. I mai 2009 ble den siste kveldsavgangen fra Kristiansand flyttet fra kl. 22.15 til kl. 23.00 for å imøtekomme sterke ønsker fra kundene.

Rutetilpasninger i Listerregionen

- TAXUS i Farsund ble innstilt.
- Bybuss i Lyngdal (ringbuss) ble innstilt.
- Rutetilbudet mellom Lyngdal - Farsund - Lista ble redusert. Lyngdal – Korshamn ble kjørt kun i forbindelse med skoleskyss.
- Lokalrute Kvinesdal – Kvinlog – Eiesland – Gjemlestad ble kjørt kun skoledager.
- 1 avgang Flekkefjord – Liknes tur/retur ble kjørt kun skoledager.
- Reduksjoner lørdager Flekkefjord/Kvinesdal/Sirdal.
- Rute Liknes – Kvinesheia – Lyngdal ble innstilt.
- Tilbringertjeneste Liknes – Feda terminal ble innstilt.

Det ble også i Listerregionen foretatt noen mindre justeringer og tilpasninger.

Totalt ble produksjonen redusert med 6 prosent fra 2008 til 2009, inklusiv posisjonskjøring. Passasjeredgangen var på 5 prosent. Dette viser at rutereduksjonene som ble gjennomført var godt tilpasset ut i fra at vi mistet færre reisende enn det produksjonen ble redusert med. Det vil si at effektiviteten i kollektivtrafikken er økt.



3.4 Båtruter

I år 2009 ble det bevilget 7,3 mill. kr i tilskudd til følgende båt- og fergeruter.

Kongshavn – Randøya

Her kjøres avganger tilpasset til skoleskyss og arbeidsreiser, samt litt fritidsaktiviteter på kveldstid og helg. Randøya har 63 fastboende.

Høllen – Borøya – Ny Hellesund

Avganger tilpasset til skoleskyss og noen avganger i tillegg på hverdager og helg. Det er 27 fastboende på Ny-Hellesund og Borøya.

Hille - Sjøbodvik

Tilbudet her er tilpasset til skoleskyss. Det er 8 fastboende på Hille.

Abelnes – Andabeløy

Her kjøres et tilbud med person- og bilferge til både skole-, jobb- og fritidsreiser. Det er 122 fastboende på Andabeløy. Fra 1. januar 2010 er Vest-Agder fylkeskommune ansvarlig for denne ferjestrekningen.

3.5 Drosjer

AKT har med få unntak ansvaret for kjøp av drosjetjenester til alle typer kollektivtransport. Innenfor den ordinære skoleskyssen kjøper AKT tjenester for ca. 17. mill. kr, spesialskyss for ca. 14,8 mill. kr og ordinær rutekjøring/tilbringertjenester for ca. 3,8 mill.kr.



AKT og Vest-Agder fylkeskommune konkurranseutsatte all kjøring utført med drosje og turvogn i 2009, med oppstart fra 01.01.2010 og 01.01.2011. Det ble oppnådd konkurranse om å tilby tjenestene i Kristiansand. I Kristiansand blir det bytte av transportør, gjeldende fra 01.01.2011. Utenfor Kristiansand ble det ikke oppnådd konkurranse. På bakgrunn av manglende konkurranse, hvor det kun var levert inn ett tilbud, ble denne transportøren tildelt kontrakt. I enkelte kommuner ble det ikke levert inn tilbud, og en måtte da innlede forhandlinger med dagens transportører. Med unntak av Audnedal er det nå inngått avtaler i alle kommunene.

VAF og AKT opplevde en vesentlig økning i prisene på drosjetjenester fra 2007. Den kraftige økningen har vi nå fått kontroll med ved at prisene skal indeksreguleres etter indikatorer i nasjonalbudsjettet i stedet for å bli fastsatt etter prisforhandlingene mellom Konkurransetilsynet og drosjenæringen.

3.6 Takster

Økning i takstene skulle ha vært 7 prosent for å oppnå budsjettbalanse. Takstene ble i gjennomsnitt kun økt med 5 prosent fra 2008 til 2009. Av hensyn til passasjerene var det ikke forsvarlig å foreta ytterligere rutekutt og takstøkning. En tilleggsbevilgning av belønningsmidler i 2009 gjorde det mulig å forsvare 5 prosent økning i takstene.

GEBYRER PÅ KORT

Kortet koster kr 50,- og er til odel og vis. Bli kortet skadet/tapt må det kjøpes nytt kort for kr 50,-.

REGELER

Busskortene gjelder ikke på nattbusser.

Måkel kort erstattes ikke.

Tavare på kortet i tillegg til det oppgitte billett med kortet ditt.

Kort med fysisk skade eller elektronisk feil inndras.

Refusjon av verk eller egne regler.

Passasjerer som ikke kan fremvise gyldig billett eller kort ved billettkontroll, må betale en ekstratakst på kr 500,-.

Det samme gjelder med bruk på midlertidig av segne eller annen kort.

Vel fakturering påløper ut gebyr på 50,-.

Føllelig bruk av annen kort kan bli anmeldt.

Slik kort vil bli inndratt på stedet.

For fullstendige takstregler og refusjonsregler se www.busskort.no eller kontakt telefon 177.

Takstene og reglene i denne brosjyren er hjemlet i:

«Lofte for transport med rutegående buss i Norge»

Dette er godkjent av Samferdselsdepartementet 27. februar 2004.

Dette ligger del i sin helhet på www.akt.no.

www.177-agder.no og www.busskort.no

Rutepoplingene
www.177-agder.no

PRISER UTVALGTE STREKNINGER

Til/Fra	Enkeltbillett Voksen	Enkeltbillett Barn/hamar	Enkeltbillett Vernepliktig	Periodekort voksen 30-dager	Periodekort voksen 180-dager
Kristiansand - Kristiansand kommune	29	15	29	700	3500
Kristiansand - Vennesla, Søgne, Søgne	29	15	29	700	3500
Kristiansand - Mandal	75	38	38	1150	5750
Kristiansand - Vigeland	91	44	44	1300	6500
Kristiansand - Lyngdal	123	62	62	1800	9000
Kristiansand - Farsund	155	78	78	2100	10500
Kristiansand - Kjevik	155	78	78	2100	10500
Kristiansand - Risør	171	86	86	2300	11500
Mandal - Vigeland	39	20	20	700	3500
Mandal - Lyngdal	89	44	44	1300	6500
Mandal - Farsund	91	44	44	1300	6500
Mandal - Kjevik	91	44	44	1300	6500
Mandal - Risør	107	54	54	1500	7500
Vigeland - Lyngdal	49	25	25	850	4250
Vigeland - Farsund	75	38	38	1150	5750
Vigeland - Kjevik	75	38	38	1150	5750
Vigeland - Risør	91	44	44	1300	6500
Lyngdal - Farsund	49	25	25	850	4250
Lyngdal - Kjevik	49	25	25	850	4250
Lyngdal - Risør	89	44	44	1300	6500
Kjevik - Risør	39	20	20	700	3500

MEKONETAKST I SENTEROMREGER OMRADE

Strekning	Enkeltbillett
Kristiansand, Vennesla, Søgne og Søgne	20
Mandal	20
Farsund	20
Risør	20

For mer informasjon om de nye takstene se: www.busskort.no eller www.177-agder.no

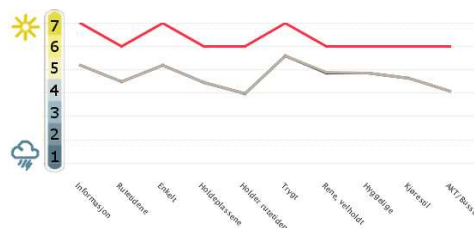
**TAKSTER I VEST-AGDER
FRA 5. JANUAR 2009**

3.7 Kundetilfredshetsundersøkelse

Det ble i november 2009 gjennomført en kundetilfredshetsundersøkelse blant bussbrukerne i Kristiansandsregionen. 1800 spørreskjema ble delt ut, og omtrent halvparten av skjemaene ble besvart og returnert AKT. Spørsmålene i denne undersøkelsen knyttet seg til kundeopplevelsen av AKT og Bussen Trafikkselskap AS (BTS) totalt sett, om forhold knyttet til informasjonssøking, rutetilbud og reisehyppighet samt den konkrete reiseopplevelsen i forhold til sjåfør, busstandard, holdeplasstandard med mer.

Hovedkonklusjoner:

- Vi har lojale busskunder:
 - Ca 80 % av de reisende bruker bussen mer enn 5 ganger i uken
 - De som bruker bussen mest regelmessig er mer fornøyd enn de som bruker bussen av og til
- Det oppfattes som trygt og enkelt å bruke bussen. Her oppnådde vi de høyeste enkeltscorene.
- Vi scorer også relativt høyt på de enkelte elementene i reisekjeden: alt fra informasjonssøking, rutetider, holdeplasstandard, renhold i bussen, sjåførens kjørestil og oppfatning av bussjåførens service osv.
- Vi scorer lavere enn ønsket på det omdømmemessige; at publikum oppfatter tilbudet å være dårligere enn det i realiteten er.



AKT har som mål å gjennomføre 2 undersøkelser pr år for å måle utviklingen. AKT har anskaffet seg et elektronisk verktøy for årlig å kunne gjennomføre tilsvarende undersøkelser og dermed sammenlikne og måle utvikling.

4 SKOLESKYSS



4.1 Avtale med kommunene om skoleskyss

I løpet av 2009 har AKT og samtlige kommuner inngått avtaler om skoleskyss. Avtalene er inngått for å sikre en langsiktig/stabil finansiering av grunnskoleskyssen både for den enkelte kommune og for AKT. Avtalene gjelder til og med 31.12.2010, med intensjon om forlengelse på to år dersom ikke noen av partene sier opp avtalen seks måneder før utløp.



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. Totalt sett vil dette bidra til en rasjonell og kostnadseffektiv skoleskyss.

Det var en omfattende prosess å komme til avtale med samtlige kommuner. Kommunene i Kristiansandsregionen inngikk avtaler om skoleskyss høsten 2008, og kommunene i Listerregionen inngikk avtaler våren 2009. AKT og kommunene i Lindesnesregionen inngikk avtaler om skoleskyss høsten 2009. Avtalene med kommunene i Lindesnesregionen var gjeldende fra skoleåret 2009/10. For å komme til enighet med kommunene i Lindesnesregionen om skoleåret 2008/09 ble det tilbudt en kompensasjon fra AKT grunnet uheldig saksbehandling i prosessen med utsendelse av tidligere avtaler til kommunene. Kompensasjonen gjaldt samtlige kommuner i Lindesnes regionen og Listerregionen, og ble beregnet ut fra sonetakster og km-takster for ordinære reisende i den enkelte kommune.

4.2 Ordinær skoleskyss

Det er ca. 4 000 elever i videregående skole som har mer enn 6 kilometer mellom hjemmet og skolen. Av disse reiser ca. 1 550 elever gratis med skolereisekort til og fra skolen, de øvrige må kjøpe ungdomskort. I Kristiansandsregionen hvor det er et relativt godt utbygd rutetilbud har ikke elevene i videregående skole krav på fri skyss. Disse elevene må kjøpe ungdomskort. Vest-Agder fylkeskommune søker hvert år Fylkesmannen om å videreføre denne praksisen.

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

Videregående skole

Område / skoleår	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10
Kristiansandsregionen (1)	325	290	280	317	309	356	360
Lindesnesregionen	375	373	365	374	408	447	435
Listerregionen	638	641	599	572	589	688	732
Andre vgs. i / utenfor V-A	19	28	31	41	53	31	26
Totalt antall skysselever	1357	1332	1275	1304	1363	1518	1553

(1) De fleste elevene benytter ungdomskort, derfor kan ikke fylkeskommunens utgifter for skyssen til videregående skoler leses av regnskapstallene.

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

GRUNNSKOLER - ANTALL SKYSSBERETTIGEDE ELEVER

Kom.nr.	Kommune	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10
1001	Kristiansand	1 485	1 507	1 523	1 473	1 352	1 439	1404
1002	Mandal	588	590	597	589	574	611	629
1003	Farsund	498	477	466	476	475	493	498
1004	Flekkefjord	371	368	349	326	326	310	296
1014	Vennesla	568	614	579	588	561	535	533
1017	Songdalen	408	425	462	390	399	379	393
1018	Søgne	389	398	392	408	428	395	359
1021	Marnardal	261	261	282	252	249	213	224
1026	Åseral	83	87	87	91	103	94	92
1027	Audnedal	150	149	145	149	161	173	168
1029	Lindesnes	353	337	358	347	332	333	339
1032	Lyngdal	502	511	520	482	480	461	484
1034	Hægebostad	200	177	197	201	202	184	173
1037	Kvinesdal	364	360	394	321	312	338	381
1046	Sirdal	140	135	136	129	131	130	124
TOTALT		6 360	6 396	6 487	6 222	6 085	6 088	6097
Kr.sands-regionen (1)		2 850	2 944	2 956	2 859	2 740	2 748	2689
Sum øvrige kom.		3 510	3 452	3 531	3 363	3 345	3 340	3408

(1) Omfatter kommunene Kristiansand, Vennesla, Songdalen og Søgne

I Kristiansandsregionen ble starttiden ved Sjøstrand skole samordnet med Voie skole og Torkelsmyra skole, noe som frigjorde en buss. Den frigjorte bussen ble etter hvert brukt til å dublere fra Tangvall til Kristiansand grunnet passasjervekst på ordinære ruter. Fra skoleåret 2008/09 har ikke Mosby skole lenger egen skolebuss, og denne skyssen blir løst med drosje på morgenen og ordinær rutebuss på ettermiddagen. AKT arbeidet i et år med å endre start- og sluttidene ved Eikeland skole og Skarpengland skole i Vennesla kommune, for å redusere det totale antallet med skolebusser. På morgenen blir det benyttet to færre busser i dimensjonerende timer, men hver buss kjører nå noen flere km enn tidligere.

Undertransportører – ordinær skoleskyss

I 2009 kjøpte AKT skoleskyss av ca. 55 drosjer, drosjesentraler og turvogner. Lokalkunnskapen deres er med på å sikre en rasjonell transport med god kvalitet.

Kostnadsutvikling skoleskyss refusjoner og transportører 2006-2009

Tall i hele 1000

	2006	2007	2008	2009
Undertransportører grunnskoleskyss	9535	10702	13142	15.237
Skyss av egne barn/elever			645	792
Refusjoner og undertransportører vgs.	1536	1340	1004	1668
SUM	11071	12042	14791	17.697

Kostnader skoleskyss

Utgifter til skoleskyss omfatter både grunnskole og videregående skole. Dette gjelder skyss med buss, undertransportører og foreldrekjøring. I tillegg kommer spesialtransport med drosje.



Skoleskyss er i mange sammenhenger en integrert del av det ordinære rutetilbudet. I distriktene er skoleskyssen en viktig del av rutetilbudet. AKT estimerer at skoleskyssen i 2009 kostet i størrelsesorden 125 mill. kr.

Finansiering av grunnskoleskyssen

Den mottatte kommunebetaling i 2009 var ca. 43,8 mill. kr og inkluderer merbetalingen fra kommunene i forbindelse med midtskyssen. Merbetalingen for midtskyss høsten 2009 ble redusert med ca. kr. 750 000,- grunnet endring i definisjon av midtskyssbegrepet, og etter avtale med Fylkesmannen våren 2009. De nærmeste årene vil elevtallet i grunnskolen gå noe ned, slik at en selv med årlige reguleringer i avtalene om skoleskyss med kommunene ikke kan basere seg på en jevn økning i inntektene. Dette må kompenseres enten gjennom økt ramme fra fylkeskommunen, eller en vesentlig økning i takstene i fylkesregulativet.

Tall i 1.000 kr.

KOMMUNEBETALING PER ÅR:								
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
30 053	32 745	34 955	35 777	36 969	38 825	46 304	43 833	
%-endr.	12,6	9,0	6,7	2,4	3,3	5,0	19,2	-5,6

4.3 Midtskyss

Midtskyss ble tidligere definert som skyss mellom skole og hjem midt på dagen utenom vanlig tid for skolestart og skoleslutt. Våren 2009 kom AKT til enighet med Fylkesmannen angående en endring i definisjon/forståelse av midtskyssbegrepet. Bakgrunnen for endringen var en uenighet mellom AKT og flere kommuner angående midtskyssbegrepet etter at det i Rundskriv udir-3-2009 fra Utdanningsdirektoratet viser til at tidligere rundskriv og definisjon av midtskyss ikke lenger gjelder. Sivilombudsmannen har i sak 2008/2292 kommet med en uttalelse i en skoleskyss sak angående vurdering av hva som er akseptabel tidsbruk for grunnskoleelev. Dette var bakgrunnen for følgende endring i midtskyssen i Vest-Agder:

- Det er den enkelte elevs skyssrett inkludert vente- og reisetid som legges til grunn, og ikke når skolen har endelig sluttid for skoledagen. Som del av skyssretten inngår rett til en akseptabel vente- og reisetid, dvs. tiden fra en elev avslutter sin undervisning til vedkommende er hjemme.
- For enkelte skoler med klassetrinn 1.-7. og 1.-10. kan det være komplisert å organisere skoledagen slik at en unngår "midtskyss". Det følger av at elevene har ulike timetall på ulike trinn. Likevel har flere skoler i Vest-Agder klart å organisere slik at en unngår "midtskyss". I drøftinger med Fylkesmannen ble det enighet mellom AKT og Fylkesmannen om at skoler med elever på 1.-7.trinn og 1.-10.trinn inntil en dag i uka etter avtale med AKT kan ha to skyssstider (hjemtransport) når dette er helt nødvendig for organiseringen av ukentlig undervisning for de laveste trinnene. Med dette legger en til grunn at dette ivaretar den enkelte elevs skyssrett, og skolen kan organisere undervisningen på en pedagogisk forsvarlig måte. Kommunene betaler kun vanlig takst. Skyssordning utover dette vil den enkelte kommune selv måtte dekke i sin helhet, slik det tidligere har vært praktisert.

Gjeldende ordning ble innført fra skoleåret 2009/10. Merkostnaden for AKT knyttet til endringen er for skoleåret 2009/10 tilsvarende 1,5 mill. kr. Endringen innebærer samtidig at kommunene skal bidra til at skyssen skal kunne organiseres økonomisk rasjonell og effektiv.

Trafikksfarlig skoleveg – kommunale vedtak

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

Årstall	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Prosent	12	16	15	15	17	14	14

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 21 prosent av elevene slik skyss. Ulikt veisystem og antall stam- og riksveier gjennom kommunen og skolestruktur kan forklare noen av forskjellene. Oversikten per kommune er gjengitt nedenfor, tallet i parentes er prosent av total antall skyss elever i kommunen:

Kristiansand (14), Mandal (20), Farsund (21), Flekkefjord (4), Vennesla (20), Songdalen (8), Søgne (8), Marnardal (9), Åseral (0), Audnedal (11), Lindesnes (7), Lyngdal (17), Hægebostad (9), Kvinesdal (16) og Sirdal (9).

I de fleste tilfellene er det positivt for finansieringen av kollektivtrafikken at kommunene kjøper ledige plasser på bussene. Ved enkelte skoler fører denne type kommunale vedtak til at de elevene som har krav på fri skyss etter avstandskriteriet får en dårligere kvalitet på skyssen. Og i enkelte andre tilfeller til økte kostnader og redusert fleksibilitet for AKT.

4.4 Spesialtransport av elever til grunnskoler og videregående skoler

AKT legger stor vekt på å gjøre elevene så selvstendige som mulig, i hovedsak ved at skolene øver sammen med elevene for at de skal kunne ta buss mellom hjem og skole istedenfor drosje.

Kostnadene for dette tjenestetilbudet har økt vesentlig i 2009. Årsaken er i all hovedsak knyttet til en kraftig prisøkning i avtalene våre med drosjenæringen. I tillegg har det vært en økning i antall elever med behov for drosjeskyss i Kristiansandsregionen på ca. 10 prosent.

Funksjonshemmede elever i grunnskolen som får spesialskyss med drosje.

Kommune	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008	2008/2009	2009/10
Kristiansandsregionen	144	147	142	141	140	165
Lindesnesregionen	26	13	26	38	35	32
Listerregionen	37	37	39	42	43	44
Totalt antall skyssselever	207	197	207	221	218	241

Funksjonshemmede elever i videregående skole som får spesialskyss med drosje.

Skole	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008	2008/2009	2009/10
Totalt antall skyssselever	40	64	60	75	71	70

Oversikten under viser utviklingen de siste årene.

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

Beløp i 1.000 kr.	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Grunnskoler	5 043	5 555	5 093	5 247	5 944	8 676	9 188
Sum videreg. skoler	1 860	1 867	2 290	2 660	3 209	4 685	5 642
TOTALT VEST-AGDER	6 903	7 422	7 383	7 907	9 153	13 361	14 830

Kostnaden for å løse skyssen for de 311 elevene som får skyss med drosje som følge av funksjonshemming er på ca. 14,8 mill. kr. Gjennomsnittlig skysskostnad per elev er ca. kr 48.000,- per år. Kommunedelbetalingen for elevene på grunnskolen dekker ca. 1/6 av kostnaden for skyssen til de funksjonshemmede elevene. AKT har her hatt en kostnadsøkning på ca. 6 prosent innenfor spesialskyss i grunnskolen, mens kommunebetalingen har hatt en nedgang på 5,6 prosent.

Innen videregående skole har det vært over 100 prosent økning av kostnadene i perioden fra 2005 til 2009. Kostnadene for transport i videregående skole har ikke tilsvarende delfinansiering som fra grunnskoleeier.

5 SAMARBEID OG PROSJEKTER



5.1 Samarbeid med eiere

Agder Kollektivtrafikk opplever å ha et godt samarbeid med begge eiere. Samhandlingen omfatter både politisk- og administrativt nivå.

AKT har møtt i flere politiske fora for å informere om selskapets oppgaver, rammebetingelser og målsettinger.

Vi har jevnlig kontakt med flere av seksjonene i Vest-Agder fylkeskommune som utdanning, økonomi, personal og IKT. Det avholdes jevnlig kontaktmøter med samferdselsseksjonen.

5.2 Samarbeid med Aust-Agder

Agder Kollektivtrafikk AS har i 2009 samarbeidet med Aust-Agder om følgende aktiviteter:

- Ruteopplysning tlf 177 og www.177-agder.no
- Grensekryssende bussruter
- Felles billettsystem – Billettering AS

5.3 Felles billetteringssystem med Aust-Agder

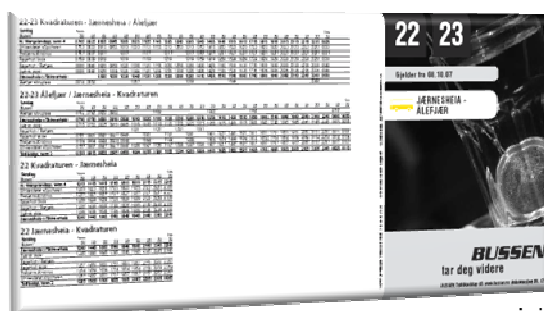


I juli 2008 ble det nye billetteringssystemet for kollektivtrafikken i Vest-Agder tatt i bruk hos Sørlandsruta AS og Bussen Trafikkselskap AS, totalt ca. 200 busser. Systemet ble tatt i bruk hos våre undertransportører i februar 2009 og hos Nettbuss Sør AS i Kvinesdal i juli 2009. Dette innebærer at hele fylket nå har nytt elektronisk billetteringssystem.

Aust-Agder fylkeskommune inngikk våren 2009 en kontrakt med Fara ASA om leveranse av billettsystem til kollektivtrafikken i Aust-Agder. De bestilte da tilsvarende system som vi har i Vest-Agder, og det var da naturlig at vi da gikk i dialog om en samordning av systemene for å få til en mest mulig effektiv drift til beste for kundene i begge fylkene. Det ble enighet om at Aust-Agder skulle bygge videre på systemet i Vest-Agder og at sentralsystemet skal eies i felleskap. Selskapet Billettering AS (50 % eid av Aust-Agder fylkeskommune og 50 % av AKT) skal eie sentralsystemet og stå for driften av systemet. Selskapet skal basere seg på driftsressursene i AKT, og vil overta ansvaret når systemet i Aust-Agder er i full drift før sommeren 2010. I prosjektperioden har ressurser fra AKT bistått Aust-Agder fylkeskommunes prosjektorganisasjon.

5.4 Konkurransetsetting av kollektivtrafikken i Kristiansandsregionen

Konkurransetsetting av kollektivtrafikken i Kristiansandsregionen var et av to hovedmål for AKT i 2009. Arbeidet med å legge ut et godt og gjennomarbeidet anbudsdokument har preget svært mye av AKT sin virksomhet i 2009.



Dagens kontrakter med Bussen Trafikkselskap AS og T.K. Brøvig AS utløper 31.12.2010. Arbeidet med konkurransetsetting av kollektivtrafikken i Kristiansandsområdet har pågått gjennom hele 2009.

Arbeidet startet med en strategisk vurdering av kontraktens grunnprinsipper, spesielt i forhold til risiko og ansvar. Det ble etablert en referansegruppe bestående av medlemmer fra Vest-Agder fylkeskommune, Kristiansand kommune, ATP-prosjektet og Statens Vegvesen. Anbudsprosjektet involverte de fleste ansatte i AKT gjennom flere arbeidsgrupper.

Kontrakten er basert på grunnprinsipper utarbeidet av Kollektivtrafikkforeningen, men med lokale tilpasninger.

Fylkestinget vedtok i juni 2009 følgende:

”Fylkestinget ber om at AKT i sine anbudsdokumenter gjennom en opsjon overfor buss-selskapene bes å innføre en ordning med sikkerhetsbelte i alle busser som befrakter/kjører skolebarn i Vest-Agder fylke.”



I samarbeid med VAF ble det enighet om at vedtaket best løses gjennom kontraktens ordinære endringsmuligheter. Så snart skolekjøringen for skoleåret 2010/11 er klar, vil AKT i samarbeid med ny operatør se på hvilke endringer dette medfører, og legge frem en oversikt over kostnader med dette for VAF. Det er allerede i anbudsutlysningen lagt opp til at langt flere skoleelever enn før blir transportert med busser med setebelter, gjennom at dette nå blir standard på alle busser utenom byrutene i Kristiansand.

Et omfattende anbud (over 700 sider) ble utlyst over hele Europa i begynnelsen av november 2009, med innleveringsfrist 26. januar 2010.

I januar 2010 ble Nettbuss Sør AS tildelt oppdraget i begge utlyste ruteområder med oppstart 1. januar 2011.

5.5 Samarbeid om infrastruktur og framkommelighet

- **ATP-prosjektet**
AKT har deltatt på flere av ATP-prosjektets møter og har hatt en tett dialog med sekretariatet om tilrettelegging for kollektivtrafikken. Samarbeidet her har vært viktig for å utvikle kollektivtrafikken videre.
- **Statens vegvesen**
AKT har samarbeid med Statens Vegvesen, særlig om mindre tiltak langs riksveg.



- **Vest-Agder fylkeskommune**

Det er jevnlig kontakt med fylkeskommunens samferdselsseksjon om tilrettelegging av infrastruktur til kollektivtrafikken. I tillegg benytter fylkeskommunen i flere tilfeller AKT som faglig rådgiver i forbindelse med tilrettelegging for kollektivtrafikk i arealplaner og reguleringsplaner.

- **Kommuner i Vest-Agder**

AKT samarbeider jevnlig med kommunene om tilpasning av veger og holdeplasser på kommunale veger til kollektivtrafikken. AKT har deltatt i forbindelse med arbeidet med ny kommuneplan i Kristiansand kommune.

- **Tilgjengelighet og universell utforming – BRA-midler**

Kollektivtransportplanen har en klar målsetting om at holdeplasser skal oppgraderes med universell utforming rute for rute, og Bussmetro-traséene har høyest prioritet. Kristiansand kommune har i samarbeid med AKT og fylkeskommunen de siste årene fulgt opp dette ved utforming av søknad om BRA-midler. Dette er en tilskuddsordning med formål å gjøre kollektivtransporten mer tilgjengelig for alle brukergrupper. Egenandelen er på 25 prosent, og hvert av de 4 siste årene har Kristiansand kommune / ATP skaffet til veie 1 mill. kr. Det er således gjennomført tiltak for ca. 4 mill. kr hvert år, og nå er holdeplassene i Voiebyen, på Hånes og Slettheia tilrettelagt. På Søm gjenstår noen holdeplasser, og det er søkt om midler for ferdigstillelse i 2010. Fylkeskommunen mottok BRA-midler til holdeplasser i Barstølveien, Sørlandsparken. Disse blir ferdigstilte i 2010.



I Mandal har TAXUS-traséen vært satsingsområdet, men søknad om midler for ferdigstillelse i 2009 ble ikke innvilget.

AKT fikk innvilget søknad på kr 69.000 til rullestolrampe på rutebilstasjonen i Kristiansand. Tiltaket er av ulike årsaker ikke gjennomført, men midlene er overførbare til 2010.



5.6 Busselskap og undertransportører

I 2009 har vi hatt avtale med følgende større transportører:

Transportør	Område	Utløp av avtale
Bussen Trafikkselskap AS	Kristiansand	31.12.2010
T.K.Brøvig AS	Søgne, Songdalen, Vennesla og Tveit.	31.12.2010
Sørlandsruta AS	Mandal, Lindesnes og Lista	31.12.2011
Setesdal Bilruter AS	Åseral + Eiken – Evje	31.12.2011
Setesdal Bilruter AS	Evje – Kr.sand	31.12.2010

Det har vært en tett og god dialog med transportørene gjennom hele året. Samarbeidet har fungert godt og det har ført til at vi i flere tilfeller har oppnådd gode løsninger for kollektivtrafikken.

5.7 Andre samarbeidspartnere

- Norsk forening for kollektivtrafikk (NFKT)



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 kollektivtrafikkonferanse i samarbeid med samferdselssjefskollegiet. AKT har medlemmer i styret og fagkomiteene for kontrakt og markedsføring. Dette er en fin arena for kontakt og erfaringsoverføring mellom AKT og lignende virksomheter. Kollektivtrafikkforeningen har utarbeidet et handlingsprogram med aktiviteter

som vil være nyttig for AKT i årene fremover.

- Næringsforeningen i Kristiansand

Næringsforeningen har opprettet en egen referansegruppe for kollektivtrafikken. Det avholdes jevnlig møter mellom representanter fra næringslivet og AKT. Hensikten med samarbeidet er på sikt å søke nye måter å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft i forhold til reiser til og fra jobb, for eksempel gjennom utvikling av nye rutealternativer eller billettprodukter.

6 INFORMASJON OG MARKEDSFØRING



6.1 Informasjon

AKT kan gjennom sine 4 rutebilstasjoner holde et høyt servicenivå og gi god informasjon til ulike kundegrupper. Selv om internett og www.177-agder.no har blitt en viktig og mye brukt informasjonskanal, er det likevel kundegrupper som setter stor pris på den service de får på rutebilstasjonene.

Rutebilstasjonen i Kristiansand

Hovedansvaret for ruteopplysning på telefon 177 for begge Agder fylkene. Telefonen er betjent alle dager fram til kl. 20.00, men skranketjenesten stenger kl. 19.00, med unntak av lørdag hvor det stenges kl. 15.00. Det er egen godsekspedisjon i Kristiansand.

RUTEOPPLYSNING 177

Ukedager: 07:00 - 20:00

Lørdag: 09:00 - 20:00

Søndag: 11:00 - 20:00

(815 00 194 utenfor Agder)

Rutebilstasjonen i Mandal / Lyngdal

Stasjonene i Mandal og Lyngdal er i 2009 administrativt slått sammen til en enhet, men med lokalitet i begge byene. I tillegg til lokal ruteopplysning og gods har kontorene ansvaret for oppfølging av kontrakter med undertransportører og bestilling av skoleskyss for funksjonshemmede elever.

Rutebilstasjonen i Flekkefjord

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

Web

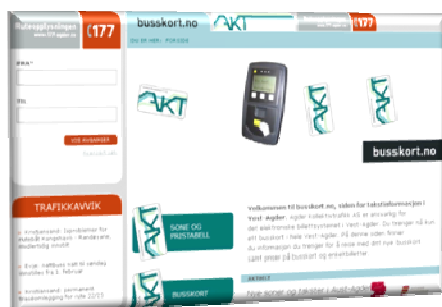
I april 2009 ble et nytt weboppsett for Agder Kollektivtrafikk iverksatt. Tre ulike websider på tre ulike webplattformer ble da samlet i en webløsning. Innholdet er foreløpig gruppert i tre ulike hovedmenyer, da websidene henvender seg til forskjellige målgrupper og fylker.



www.177-agder.no

15.april ble en nyutviklet og nydesignet versjon av www.177-agder.no satt på luften. Den nye ruteopplysningstjenesten har betydelig forbedringer av selve reiseplanleggeren som nå også inkluderer adressesøk, holdeplassøk, utskrift av personlig rutetabell, sending av søkeresultat på e-mail, lagring av resultatet på mobiltelefon. Gjennomsnittlig er det 1300-1800 besøk 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 med aktualitetssaker 1-2 ganger i uken.

1 691,90 besøk/dag



www.busskort.no

Takstinformasjon og informasjon om busskort i Vest-Agder. 350-450 besøk daglig. Ble opprettet i forbindelse med innføring av nytt elektronisk billettsystem i 2008.

416,18 besøk/dag



www.agderkollektivtrafikk.no

Sider for "administrativ" informasjon om Agder Kollektivtrafikk AS. 50-60 besøk daglig.

56,62 besøk/dag

6.2 Markedsføring

Hovedinnsatsen på markedsføring i 2009 var knyttet til innføring av nytt Flexikort. 20 bakparter på busser i Kristiansand har vært et svært synlig innslag i bybildet. Flexikortet ble også markedsført ved holdeplassoppslag. I 2009 ble det solgt i underkant av 20 000 Flexikort og reiser ved bruk av Flexikort utgjorde ca 4,5 % av alle reiser på Bussen Trafikkselskaps avganger siste halvår 2009.



Plakater, annonser, holdeplassoppslag

Eksempel på AKTs holdeplassoppslag og annonser våren 2009.



Europeisk mobilitetsuke, Bilfri dag

AKT har også i 2009 deltatt på enkelte arrangementer under Europeisk mobilitetsuke. På Bilfri dag "blir alle som barn", det vil si at voksne betaler barnebillett på bussen hele dagen.

Sammen med Bussen Trafikkselskap hadde AKT en svært synlig stand i Markensgate på arrangementsdagen 19. september. AKT deltok også på stand torsdag 17. september ved sykkelbarometeret ved Slottsquartalet.



Foto: Børne Jortveit. ATP

Studiestartfestivalen UiA



Under studiestartfestivalen fikk studentene halv pris på studentkort fra studiestart og ut august. Dette tilbudet (og AKT) ble markedsført i brosjyre til alle studenter ved studiestart. I tillegg stilte Bussen Trafikkselskap med egen buss ved inngangen til Universitetet i Agder for salg av busskort de to første dagene ved studiestart.

Tog/busstilbud Songdalen



Avtalen med NSB om felles bruk av periodekort på strekningen Nodeland – Kristiansand ble videreført i 2009.



DET ER VI SOM STÅR BAK!