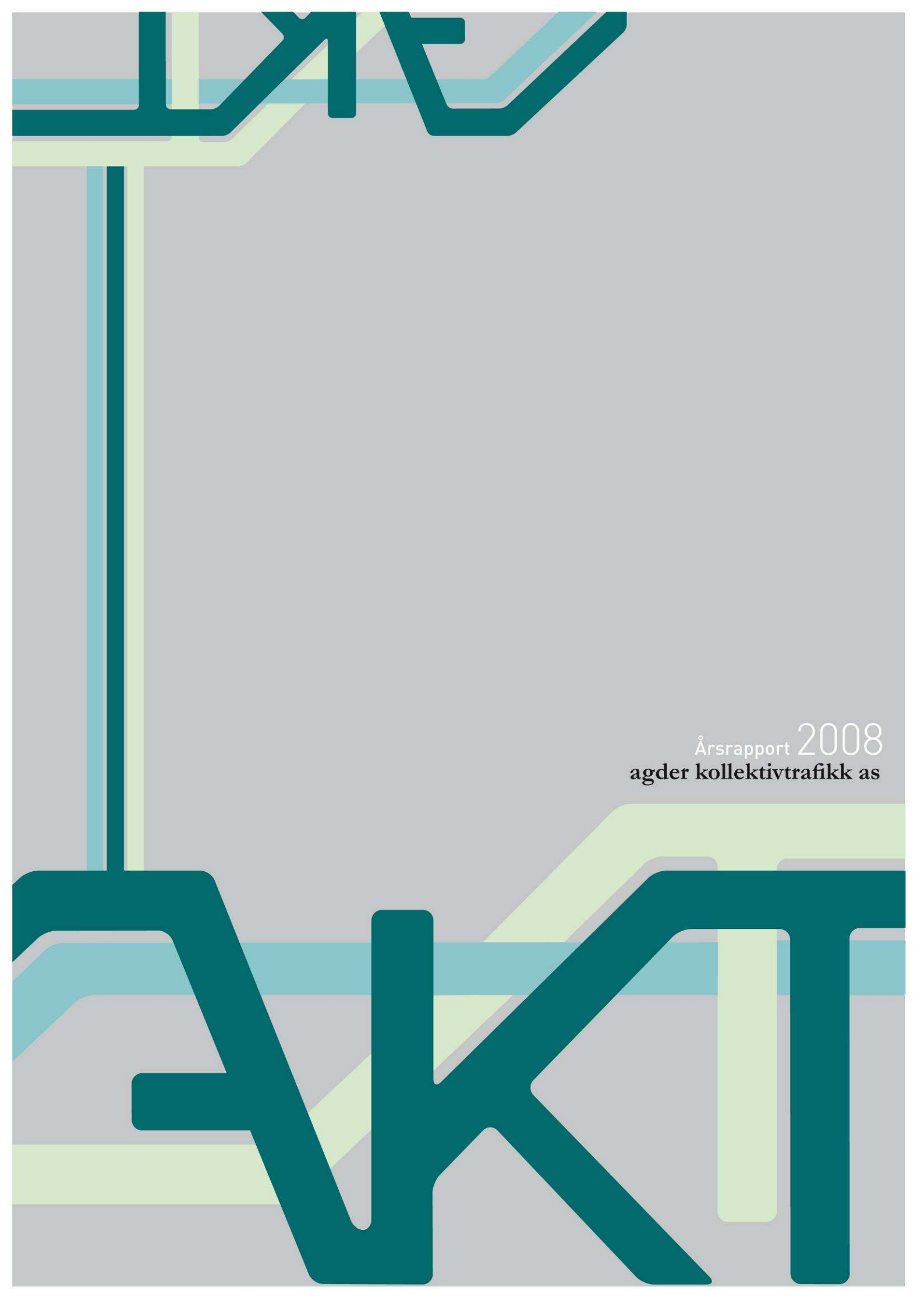




Årsrapport 2008
agder kollektivtrafikk as

Forord

AKT ble etablert som eget AS i 2008. Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune som eiere, og samfunnet for øvrig, stiller store krav til hva AKT skal levere. AKT, som et administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Vest-Agder, er en ny måte å organisere kollektivtrafikk på. Dette har ført til stor oppmerksomhet fra både mediene og andre.

Høsten 2008 ble preget av negativ oppmerksomhet rundt rutekuttene, samtidig som arbeidet med en ny organisasjonsstruktur skulle på plass. Organisasjonsutviklingsprosessen startet opp med medarbeiderundersøkelse blant alle ansatte. Undersøkelsen syntes å avdekke et stort engasjement og et ønske om å bidra til å gjøre en god jobb. En videre oppfølging er etablering av en felles organisasjon med felles mål og verdier.

Regnskapstallene for 2008 viser at produksjonen har vært for høy i forhold til de økonomiske rammene selskapet hadde til rådighet. Passasjertallene viser også en svak nedgang eller stagnasjon. Det kan være mange årsaker til sviktende passasjertall siste år. Året var blant annet preget av lite kommunikasjon ut mot publikum, med unntak av ved innføring av nytt billetteringssystem.

Ved oppstart av budsjettprosessen i oktober viste det seg raskt at det måtte til en betydelig rutereduksjon for å holde rammene for 2009. Reduksjonene for 2009 ble planlagt ut fra at det ikke skulle berøre de lovpålagte oppgavene til AKT. Videre var det viktig at rutereduksjonen skulle ramme færrest mulig passasjerer, og at inntektsbortfallet skulle være minst mulig. Rutereduksjoner ble gjort i hele fylket ut i fra viktige hensyn som passasjertall, effektiv utnyttelse av materiell, mannskapsdisponering og avstander til hovedruter og sentrum.

Omlegging av takstsystemet gjorde det også nødvendig å forhandle med samtlige kommuner om nye avtaler for skoleskyss. Intensjonen i dette arbeidet var å etablere forutsigbarhet og åpenhet i samhandlingen med kommunene i Vest-Agder. Avtalene med kommunene skal sikre innbyggerne et godt kollektivtilbud og sikre en langsiktig og stabil finansiering av grunnskoleskyssen. Vi har kommet til enighet med de fleste kommuner, men er fortsatt i forhandlinger med noen.

Et grunnelement for AKT er å ha full kontroll over passasjerutvikling, og kunne følge utviklingen gjennom hele året. På denne måten er det mulig å se nærmere på årsaker til eventuell passasjeredgang eller passasjeroppgang. En overvåking av passasjerutviklingen over tid er viktig for å kunne gi et riktig rutetilbud til befolkningen i Vest-Agder.

Det har underveis vært en positiv samhandling med busselskapene, som har vist stor vilje for felles forståelse av kontrakter og etablering av rutiner.

2008 har vært preget av å være et oppstartsår for AKT. Etableringen av en ny organisasjon krever omstilling, både for egne medarbeidere og samarbeidspartnere. Dette er utfordrende, og derfor har vi valgt å fokusere på to områder: Gode rutiner og rapportering som styringsverktøy for egen organisasjon, og oppstart av arbeidet med anbud for kollektivtrafikken i Kristiansandsregionen. Begge deler skal gi et fundament for bedre kollektivtrafikk, og blir et synlig mål på om vi lykkes som innkjøpsorgan på vegne av innbyggerne i Vest-Agder.

Arbeidet for å nå AKT sine mål er påbegynt i 2008, og videreføres inn i 2009. Mye godt arbeid er lagt ned i 2008 takket være dyktige medarbeidere med stor innsatsvilje i AKT.

Siv E Wiken
Adm. direktør

Innholdsfortegnelse

1	OM SELSKAPET	4
1.1	Opprettelsen	4
1.2	Formål	4
1.3	Styret	4
1.4	Organisasjon	4
1.5	HMS-arbeid	5
2	RESULTATREGNSKAP FOR AKT	6
2.1	Resultatregnskap 2008	6
2.2	Finansiering av kollektivtransporten for perioden 2001 – 2008	7
2.3	Utvikling i rammetilskuddet fra VAF til VAK/AKT 2001 – 2008	8
3	RUTETILBUD OG RESULTATER	9
3.1	Trafikkstatistikk	9
3.2	Produksjonsoversikt	10
3.3	Rutetilbud	11
3.4	Båtruter	12
3.5	Takster	12
3.6	Bruk av drosjer m.m.	13
4	SKOLESKYSS	14
4.1	Ordinær skoleskyss	14
4.2	Midtskyss	17
4.3	Spesialtransport av elever til grunnskoler og videregående skoler	18
5	SAMARBEID OG PROSJEKTER	19
5.1	Nytt billetteringssystem	19
5.2	Samarbeid med Aust-Agder	19
5.3	Samarbeid om infrastruktur og framkommelighet	20
6	INFORMASJON OG MARKEDSFØRING	21
6.1	Informasjon	21
6.2	Markedsføring	21
6.3	Rutebilstasjonene	23
7	VEDLEGG	25
7.1	Årsberetning for 2008 fra styret i Agder Kollektivtrafikk AS – AKT	26
7.2	Månedssstatistikk www.177-agder.no	27
7.3	Midlertidig organisasjonskart	28

1 OM SELSKAPET

1.1 Opprettelsen

Agder Kollektivtrafikk AS ble opprettet som eget aksjeselskap 1.1.2008. Vest-Agder Kollektivtrafikk (ytre etat i fylkeskommunen) ble avviklet 31.12.2007, og selskapets personale og oppgaver ble overført til AKT. AKT sine eiere er Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune. Vest-Agder fylkeskommune eier 66 prosent av aksjene og Kristiansand kommune eier 34 prosent.

Selskapet skal ikke ha overskudd som formål og skal heller ikke utbetale utbytte til eierne.

1.2 Formål

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.

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

AKTs oppgaver knytter seg til ansvar for all kollektivtrafikk og skoletransport i Vest-Agder, ansvar for kontrakter med busselskaper og undertransportører, samt ansvar for Ruteopplysning 177 for begge Agderfylkene.

1.3 Styret

AKT sitt styre består av fem medlemmer og er valgt av selskapets generalforsamling. Styret i AKT har i 2008 bestått av:

- Toril Runden (leder)
- Per Sigurd Sørensen (nestleder)
- Terje Damman
- Jan Otto Hansen
- Grete Olaus Sjøholt

Thor-Dag Lie Thorsen er ansattes representant i styret og har observatørstatus.

1.4 Organisasjon

AKT har siden opprettelsen arbeidet med å få på plass en ny organisasjonsstruktur. Ny administrerende direktør, Siv Wiken, ble tilsatt i september 2008. Organisasjonen er inndelt i 3 seksjoner;

- økonomi og administrasjon
- skoleskyss
- drift og utvikling

Administrerende direktør og leder for hver seksjon utgjør ledergruppen i AKT. Leder for drift og utvikling er leder for rutebilstasjonene i Mandal, Lyngdal og Flekkefjord. Totalt er det 28 medarbeidere i AKT. I administrasjonen er det 8,3 årsverk fordelt på 9 medarbeidere. En av medarbeiderne i administrasjonen har en 50 prosent stilling ved Kristiansand rutebilstasjon.

For oversikt over antall årsverk og aktiviteter på den enkelte rutebilstasjon henvises det til kap. 6. Oversikt over organisasjonskartet er vedlagt årsrapporten som vedlegg.

AKT har arbeidet med å få på plass avtaler med Vest-Agder fylkeskommune innenfor områder som regnskap, lønn, IT, HMS og andre interntjenester. Inngåelse av avtale på disse tjenesteområdene vil skje i 2009.

1.5 HMS-arbeid

Det har vært en positiv utvikling i sykefraværet i 2008. Totalt sykefravær i hele organisasjonen endte på 3,4 prosent. Dette er nær en halvering i forhold til 2006 og 2007, og det er langtidssykefraværet (sykemeldinger) som er blitt betydelig redusert. Korttidssykefraværet (egenmeldinger) er relativt stabilt og lavt med omtrent 1 prosent. Tallene baserer seg på manuelle registreringer.

Ved Flekkefjord rutebilstasjon ble det fysiske arbeidsmiljøet utbedret. Det ble foretatt en ommalredning av lokalet for at det fysiske arbeidsmiljøet til medarbeiderne skulle bli bedre.



AKT har en aktiv ordning med verneombud. Høsten 2008 ble det iverksatt en rutinemessig gjennomgang av sikkerheten ved Kristiansand rutebilstasjon. Det ble utarbeidet rutiner for å håndtere truende situasjoner/avvikssituasjoner for hendelser som vold og trusler, varslingsliste ved uønskede hendelser, ransinstruks og hendelseslogg. Hendelsesloggen har til hensikt at alle som opplever en situasjon på jobben som avviker fra normalsituasjonen registrerer dette. På denne måten kan arbeidet videreføres og det kan

etableres omfattende rutiner for å ivareta den enkeltes sikkerhet når de er på jobb. Arbeidet videreføres i 2009.

2 RESULTATREGNSKAP FOR AKT

2.1 Resultatregnskap 2008

AKT ble stiftet i 2007, og 2008 er selskapets første hele regnskapsår. Siden selskapet ikke hadde nevneverdige regnskapsmessige bevegelser i selskapet i 2007, omfatter regnskapet perioden 14.09.07 – 31.12.08.

Agder Kollektivtrafikk AS

Resultatregnskap

DRIFTSINTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	14.09.07 - 31.12.08
Inntekt fra offentlige oppdragsgivere	216 361 437
Salgsinntekt	20 027 801
Annen driftsinntekt	1 050 923
Sum driftsinntekter	237 440 162
Underleveranser	222 446 529
Lønnskostnad	10 711 036
Avskrivning på varige driftsmidler	982 452
Annen driftskostnad	9 819 057
Sum driftskostnader	243 959 074
Driftsresultat	(6 518 912)
FINANSINTEKTER OG FINANSKOSTNADER	
Annen renteinntekt	2 404 807
Annen rentekostnad	(493 817)
Annen finanskostnad	(3 850)
Netto finansresultat	1 907 140
Ordinært resultat før skattekostnad	(4 611 772)
ÅRSRESULTAT	(4 611 772)
OVERFØRINGER	
Overført fra overkursfond	(4 611 772)
Sum overføringer	(4 611 772)

AKT hadde i sitt første driftsår et negativt driftsresultat på 6,5 mill, og et negativt årsresultat på 4,6 mill.

2.2 Finansiering av kollektivtransporten for perioden 2001 – 2008

Utvikling i inntekter 2001 – 2008 til drift av kollektivtrafikken

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Passasjerinntekter	90 926	94 419	96 665	100 126	95 754	101 842	108 825	117 983
Ramme fra VAF	132 000	136 100	135 000	132 000	131 400	132 800	141 000	151 150
Komm. delfinansiering grunnskoleskyss	26 678	30 053	32 745	34 995	35 778	36 969	38 825	46 304
Belønningsordningen / ATP	-	-	-	2 000	11 515	10 400	9 200	14 104
Kristiansand kommune	-	-	-	-	-	-	-	5 000
Tilskudd fra kommuner	500	500	1 000	1 465	1 475	1 474	3 213	164
Tilskudd fra andre fylker	-	-	-	677	455	1 170	1 160	38
Sum	250 104	261 072	265 410	271 263	276 377	284 655	302 323	334 743

Tabellen viser utvikling i totale inntekter til drift av kollektivtrafikken i perioden 2001 – 2008. Den fylkeskommunale rammen til kollektivtrafikken er fra 2007 til 2008 økt med 7%. Sum inntekter er økt fra 302 til 334 mill kroner - en økning på 10,6%. Passasjerinntektene har i denne perioden økt med 30 %, fra 90,9 mill til 117,9 mill kroner. Rammen fra fylkeskommunen har i samme perioden økt med 14,5 %, fra 132 mill til 151 mill kroner. ATPs overføring av belønningsmidler startet i 2004 med 2 mill kroner og dette har økt til totalt 14 mill kroner i 2008. Tilskudd fra Kristiansand kommune var på 5 mill kroner i 2008.

AKT gikk inn i 2008 med et forventet underskudd på 9 mill kroner. Gjennom arbeid med effektivisering, gjennomgang av driften og ekstra kompensasjon fra Stortinget for høye drivstoffkostnader ble underskuddet halvert.



Foto: Dag Magne Søyland

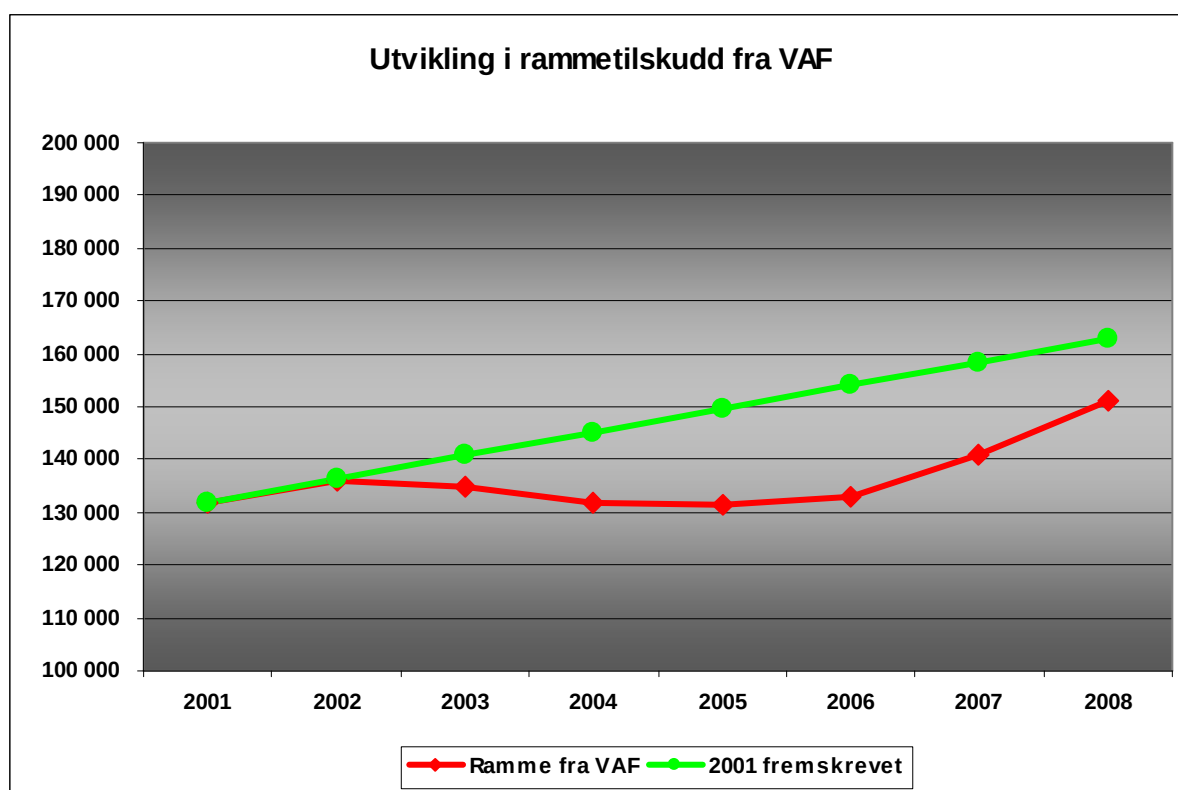
2.3 Utvikling i rammetilskuddet fra VAF til VAK/AKT 2001 – 2008

Fylkeskommunalt rammetilskudd til all aktivitet hos AKT, inkluderer administrasjon, forvaltning, ruteopplysning, båtruter, skoleskyss med undertransportører og gods.

Tall i 1000

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ramme fra VAF	132 000	136 100	135 000	132 000	131 400	132 800	141 000	151 150
2001 fremskrevet	132 000	136 400	140 800	145 200	149 600	154 000	158 400	162 800

Utvikling har vært som følger:



Utfordringen har vært å tilpasse driften i forhold til en definert inntektsramme og økte kostnader i samfunnet for øvrig. Vi har stipulert hva rammen ville vært dersom man hadde lagt til grunn en årlig lineær økning i rammetilskuddet på 2 %, noe som ville vært mer i tråd med generell kostnadsøkning i definerte periode. Bildet viser derfor en simulert underdekning, med kostnadspress i AKT som naturlig konsekvens. AKT er blitt belastet med pensjonskostnader tilsvarende kr 890.000,- i 2008. Dette er 800.000,- mer enn budsjettert. VAF overførte dette ansvaret fullt ut til AKT i 2008 uten å øke rammen til kollektivtrafikken tilsvarende. Resultatet ble derfor en svekking av kollektivtilbudet

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

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Kristiansands-regionen (1)	Ordinære pass.	7 254,9	7 160,9	7 342,1	7 532,2	7 876,4	7 886,0	7 786,0
	Skolereiser	1 209,0	1 198,3	1 204,8	1 208,0	1 195,4	1 145,0	1 137,3
	TOTALT	8 463,9	8 359,2	8 546,9	8 740,2	9 071,8	9 031,0	8 923,3
Vest-Agder utenom Kr.sands-regionen (2)	Ordinære pass.	928,6	929,8	904,4	872,9	902,9	916,0	901,9
	Skolereiser	1 676,2	1 731,6	1 709,0	1 692,1	1 682,1	1 663,0	1 712,3
	TOTALT	2 604,8	2 661,4	2 613,4	2 565,0	2 585,0	2 579,0	2 614,2
Sum Vest-Agder	Ordinære pass.	8 183,5	8 090,7	8 246,5	8 405,1	8 779,3	8 802,0	8 687,9
	Skolereiser	2 885,2	2 929,9	2 913,8	2 900,1	2 877,5	2 808,0	2 849,6
	TOTALT	11 068,7	11 020,6	11 160,3	11 305,2	11 656,8	11 610,0	11 537,5
Sum skolereiser gjelder skyss til:(3)	Grunnskoler	2 371,8	2 414,2	2 406,4	2 407,6	2 390,2	2 312,0	2 284,2
	Videreg. Skoler	513,4	515,7	507,4	492,5	487,4	496,0	565,4
Bygderuta Favoritten inkl. med Herav Bussmetrorutene totalt		25,7	27,2	25,8	18,1	20,4	25,0	19,1
			2 763,2	2 997,1	3 041,2	3 195,8	3 244,0	3 160,8

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

(2) For Sørlandsruta er det beregnet et tillegg på 22.000 passasjerer p.g.a. manglende statistikk for 12 dager i juli måned. Dette er inkludert i tabellen.

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

Utenom Kristiansandsregionen var det en nedgang i antall reiser på 1,5 prosent, mens antall skolereiser økte. I Kristiansandsregionen er det en nedgang i antall reiser på 1,3 prosent.

Det er flere mulige årsaker til at trafikken stagnerte i 2007 og fortsatte med tilbakegang i 2008.

- Stor økning i bilsalget og biltrafikken som følge av høykonjunktur.
- Sterk nedgang i bensinprisen siste halvår.
- Takstøkning på 7-8 prosent.
- Store framkommelighetsproblemer på Vågsbygdveien første del av året, noe som medførte forsinkelser også øst for sentrum p.g.a. pendelrutesystemet.
- Omlegging av traséen for M2 Hånes – Kvadraturen – Voiebyen fra og med høstrutene 2007. Første halvår 2008 viser en betydelig tilbakegang, men etter at traséen ble ført tilbake til det opprinnelige fra og med sommerrutene, øker trafikken igjen. Økningen er betydelig mindre enn tilbakegangen. Det viser at det er lett å miste passasjerer, men mye tyngre å få dem tilbake.

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 vognkm

Rutebilselskap	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
BUSSEN Trafikkselskap	4 363,8	4 450,0	4 774,3	4 949,3	4 980,0	4 873,0	4 962,0
T.K. Brøvig - anbud/skole/46	3 109,3	3 046,9	3 066,3	3 141,3	3 290,0	3 160,0	3 254,0
Sørlandsruta (1)	3 042,7	3 094,4	3 020,0	3 001,3	3 015,0	3 040,0	3 125,4
Nettbuss Vest	1 168,0	871,0	863,0	851,9	882,0	913,8	972,3
Setesdal Bilruter - Evje/skole	333,2	362,4	321,5	321,5	321,5	327,0	346,7
Setesdal Bilruter - anbud	357,0	345,8	323,1	260,0	260,0	220,0	214,0
Kvina Turservice mv. - (2)	145,0	144,8	149,9	148,6	148,6	166,1	
Bygderuta Favoritten og div. undertransportører (3)	190,0	306,4	294,2	280,0	280,0	287,1	305,3
TOTALT	12 709,0	12 621,7	12 812,3	12 953,9	13 177,1	12 987,0	13 179,7
Tillegg:							
Skoleskyss med undertransportører		1 000,0	1 100,0	1 100,0	1 100,0	1 120,0	1 140,0

(1) Økningen til Sørlandsruta skyldes 45.000 vognkm i reell produksjonsøkning, og det øvrige er p.g.a. ny avstandsmåling av ruter

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

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



Foto: Dag Magne Søyland

3.3 Rutetilbud

Som det framgår av produksjonsoversikten var det en liten økning i omfanget av rutetilbudet. I Kristiansandsområdet ble det behov for noe forsterkning i rushtid, samt ekstra skolebussar fra høsten 2007 som fikk helårsvirkning i 2008.

Følgende endringer og nye tilbud ble gjennomført:

- Traséen for M2 Hånes – Kvadraturen – Voiebyen ble endret fra og med høstrutene i 2007 for å spare kostnader. Dette medførte sterke reaksjoner, spesielt fra UiA, og det ble mye negativ omtale i media. Omleggingen medførte vesentlig trafikknedgang. Traséen ble derfor ført tilbake til det opprinnelige via UiA fra og med sommerrutene 2008.
- Det ble inngått avtale mellom AKT og NSB om samarbeid på strekningen Nodeland – Kristiansand. Avtalen gjaldt en prøveperiode på 6 mnd. fra 1. september, men er nå forlenget til 19. juni 2009. I korthet går det ut på at de som har Ungdoms- og Studentkort med buss kan benytte toget som alternativ uten å betale noe mer. De som kjøper NSB periodebillett på 30 dager kan fritt reise på alle ruteavganger mellom Kristiansand og Songdalen. Det er relativt få som har benyttet seg av ordningen, og den er forlenget med tanke på større oppslutning.
- Det ble etablert et sommerrutetilbud mellom Vigeland og Lindesnes spesielt med tanke på turister.
- I Listerregionen i kommunene Kvinesdal, Flekkefjord og Sirdal ble rutetilbudet satt ut på anbud i 2007 med oppstart 1. januar 2008. Tilbud og omfang var hovedsakelig en videreføring, men et litt mer rasjonelt driftsopplegg førte til at det ble oppnådd samme priser som tidligere. Besparselsen tilsvarer da prisstigningen på 3,5 prosent som de gamle avtalene skulle vært justert med.
- Fra høsten 2008 ble det satt opp egen skolebuss for videregående elever fra Finsland til Byremo vgs., med retur på ettermiddagen.



Foto: Dag Magne Søyland

3.6 Bruk av drosjer m.m.

AKT har med få unntak ansvaret for kjøp av drosjetjenester til alle typer kollektivtransport. Innenfor den ordinære skoleskyssen kjøper vi tjenester for ca. 14 mill. kr, spesialskyss for 13,3 mill. kr, og ordinær rutekjøring/tilbringertjeneste for ca 3,9 mill. kr.

AKT har i en årrekke arbeidet med en effektivisering av kollektivtrafikken og overført kjøring fra rutebilselskapene til drosje og turvognnæringen. Dette har gitt AKT flere rutekilometer for pengene og innbyggerne et bedre tilbud. De fleste avtalene gikk ut i 2007 og våren 2008. Nye avtaler ble reforhandlet. Siden det ikke er konkurranse om å tilby disse tjenestene, ga det en vesentlig økning i prisene, noe som har ført til en kostnadsvekst på bortimot 30 prosent fra 2007 til 2008. Paradoksalt nok er det nå ofte rimeligere å kjøre en 50 seters buss enn en minibuss. Dette har ført til at vi i 2008 ikke har fortsatt strategien med å overføre kjøring fra rutebilselskapene til drosjenæringen.

På tilbringertjeneste var det et merforbruk på 0,6 mill. kr som i hovedsak skyldes høyere priser, som vi ikke fullt ut hadde tatt høyde for i budsjettet. Det har også sammenheng med økt bruk til og fra tog både på Gyland, Storekvina og Snartemo stasjon. Dette samsvarer med den positive utviklingen NSB har hatt på strekningen vest for Kristiansand.



4 SKOLESKYSS

Utgifter til skoleskyss omfatter både videregående skoler og grunnskoler. Dette gjelder skyss med buss, undertransportører og foreldrekjøring. I tillegg kommer spesialtransport med taxi.

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 2008 kostet i størrelsesorden 120 mill kroner.

4.1 Ordinær skoleskyss

Det er ca 3900 elever i videregående skole som har mer enn 6 kilometer mellom hjemmet og skolen.



Av disse reiser ca 1500 elever gratis med skolereisekort til og fra skolen, de øvrige må kjøpe ungdomskort. Elever i Kristiansandsregionen, som har et relativt godt utbygd rutetilbud, har ikke krav på fri skyss uavhengig av reiselengde til skolen. Disse må kjøpe ungdomskort. VAF 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	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Kristiansandsregionen (1)	375	325	290	280	317	309	356
Lindesnesregionen	341	375	373	365	374	408	447
Lister regionen	604	638	641	599	572	589	688
Andre vgs. i / utenfor V-A	25	19	28	31	41	53	31
Totalt antall skysselever	1297	1357	1332	1275	1304	1363	1518

(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	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08	2008/09
1001	Kristiansand	1 473	1 485	1 507	1 523	1 473	1 352	1 439
1002	Mandal	600	588	590	597	589	574	611
1003	Farsund	519	498	477	466	476	475	493
1004	Flekkefjord	379	371	368	349	326	326	310
1014	Vennesla	556	568	614	579	588	561	535
1017	Songdalen	418	408	425	462	390	399	379
1018	Søgne	424	389	398	392	408	428	395
1021	Marnardal	264	261	261	282	252	249	213
1026	Åseral	73	83	87	87	91	103	94
1027	Audnedal	146	150	149	145	149	161	173
1029	Lindesnes	345	353	337	358	347	332	333
1032	Lyngdal	486	502	511	520	482	480	461
1034	Hægebostad	219	200	177	197	201	202	184
1037	Kvinesdal	383	364	360	394	321	312	338
1046	Sirdal	144	140	135	136	129	131	130
TOTALT		6 429	6 360	6 396	6 487	6 222	6 085	6 088
Kr.sands-regionen (1)		2 871	2 850	2 944	2 956	2 859	2 740	2 748
Sum øvrige kom.		3 558	3 510	3 452	3 531	3 363	3 345	3 340

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

I Kristiansandsområdet ble skyssen til Fagerholt og Ytre Torridal skole effektivisert ved at elevene måtte tilpasse seg til å benytte ordinære ruteavganger. Ønsket effektiviseringsgevinst ble ikke oppnådd, da ungdomsskolen på Nodeland i Songdalen, Vennesla ungdomsskole og flere ungdomsskoler i Kristiansand valgte å ha kort dag på onsdager. Dette førte til at hjemkjøringen de fire andre dagene fra disse skolene faller samtidig med hjemkjøring fra videregående skole. I Kvinesdal la de ned ungdomsskolen på Feda. Dette førte til behov for en ekstra skolebuss Feda-Liknes, med retur på ettermiddagen.

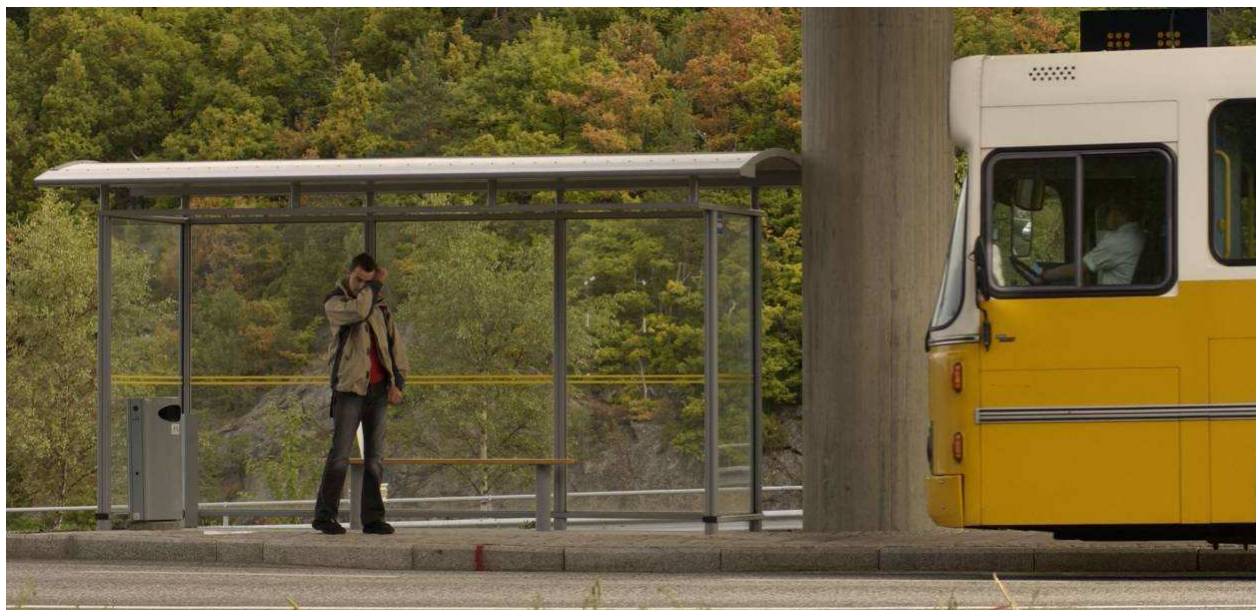


Foto: Dag Magne Søyland

Undertransportører – ordinær skoleskyss

I 2008 kjøpte AKT skoleskyss av ca. 55 drosjer, drosjesentraler og turvogner. Lokalkunnskapen deres er med på å sikre en rasjonell transport med høy kvalitet. På denne posten ble det et merforbruk i 2008 på 0,3 mill. kr.

Kostnadsutvikling skoleskyss refusjoner og transportører 2006-2008

Tall i hele 1000			
	2006	2007	2008
Undertransportører grunnskoleskyss	9535	10702	13142
Skyss av egne barn/elever (1)			645
Refusjoner og undertransportører vgs.	1536	1340	1004
SUM	11071	12042	14791

(1) Ført på adm. kostnad tidligere

Finansiering av grunnskoleskyssen

Den mottatte kommunebetaling i 2008 var ca 46 mill. kr og inkluderer merbetalingen fra kommunene i forbindelse med midtskyssen. Dette er 0,25 mill. kr lavere enn forutsatt. Frem til 2006 har en økning i elevtallet og takstøkning ført til en jevn inntektsøkning for AKT på denne posten. De nærmeste årene vil elevtallet i grunnskolen gå noe ned, slik at en selv med årlige takstøkninger ikke kan basere seg på en jevn økning. 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:								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	26 678	30 053	32 745	34 955	35 777	36 969	38 825	46 013
%-endr.	5,0	12,6	9,0	6,7	2,4	3,3	5,0	18,5

Våren 2008 brukte AKT svært mye tid på å rasjonalisere skoleskyssen i Vennesla og Kristiansand. AKT nådde ikke frem med forslagene til endring fra høsten 2008. Fylkesmannen ba AKT og kommunene om å fortsette prosessen med sikte på å få til endringene fra høsten 2009. Dette har AKT fulgt opp, noe som vil gi et positivt bidrag til driften fra høsten 2009.

Det har vært uenighet mellom AKT og kommunene i Lindesnesregionen rundt oppgjør for skoleskyssen. Dersom vi ikke kommer til enighet vil saken bli klaget inn for Fylkesmannen i Vest-Agder. Fylkesmannen gir deretter pålegg jfr. § 13-4 i opplæringsloven.

4.2 Midtskyss

Midtskyss er skyss mellom skole og hjem midt på dagen utenom vanlig tid for skolestart og skoleslutt. Det har vært en reduksjon i bruken av midtskyss i flere kommuner i 2008. AKT har hatt en grundig gjennomgang av merutgiftene i 2008, som etter AKT sin fortolkning skal dekkes fullt ut av kommunene. AKT arrangerte et skyseseminar 4. november 2008 hvor forfatteren av kommentarutgaven til Opplæringsloven belyste de juridiske sidene rundt finansieringen og ansvarsforholdene innen grunnskoleskyssen. 14 av 15 kommuner møtte.

Trafikksfarlig skoleveg – kommunale vedtak

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

Årstall	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Prosent	18	12	16	15	15	17	14

Det er stor forskjell mellom hva kommunene definerer som særlig farlig eller vanskelig skolevei. I de kommunene med færrest vedtak har 1 prosent av elevene skyss som følge av kommunale vedtak, og i de kommunene med flest kommunale vedtak har 28 prosent av elevene slik skyss. Ulikt veisystem og antall stam- og riksveier gjennom kommunen og skolestruktur kan forklare noen av forskjellene. AKT tar med en oversikt per kommune, tallet i parentes er prosent av total antall skyseslever i kommunen:

Kristiansand (13), Mandal (17), Farsund (23), Flekkefjord (1), Vennesla (25), Songdalen (4), Søgne (14), Marnardal (8), Åseral (0), Audnedal (16), Lindesnes (14), Lyngdal (20), Hægebostad (8), Kvinesdal (21) og Sirdal (8).

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.



Foto: Tress Design

4.3 Spesialtransport av elever til grunnskoler og videregående skoler

Kostnadene for dette tjenestetilbudet har økt vesentlig i 2008. Årsaken er i all hovedsak knyttet til en kraftig prisøkning i avtalene våre med drosjenæringen. Innenfor grunnskoleskyss var det et merforbruk på 1,4 mill. kr i 2008 og på 0,9 mill. kr for skyss til videregående skoler.

Funksjonshemmede elever i grunnskolen som får spesialskyss med drosje.

Kommune	2003/2004	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Kristiansandsregionen	159	144	147	142	141	140
Lindesnesregionen	27	26	13	26	38	35
Listerregionen	34	37	37	39	42	43
Totalt antall skyss elever	220	207	197	207	221	218

Funksjonshemmede elever i videregående skole som får spesialskyss med drosje.

Skole	2003/2004	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Totalt antall skyss elever	39	40	64	60	75	71

Oversikten under viser utviklingen de siste årene.

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

Beløp i 1.000 kr.	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Grunnsk. - Kr.sand	2 130	2 129	2 537	2 209	2 470	3 171	4 477
Vgs. - Kr.sand	599	617	660	797	951	1 139	2 016
SUM KR.SAND	2 729	2 746	3 197	3 006	3 421	4 310	6 493
Grunnsk. - 'Fylket' u/Kr.sand	2 911	2 914	3 018	2 884	2 777	2 773	4 199
Vgs. - 'Fylket' u/Kr.sand	900	1 243	1 207	1 493	1 709	2 070	2 669
SUM FYLKET u/Kr.sand	3 811	4 157	4 225	4 377	4 486	4 843	6 868
TOTALT VEST-AGDER	6 540	6 903	7 422	7 383	7 907	9 153	13 361
Sum grunnskoler	5 041	5 043	5 555	5 093	5 247	5 944	8 676
Sum videreg. skoler	1 499	1 860	1 867	2 290	2 660	3 209	4 685

Kostnaden for å løse skyssen for de 289 elevene som i hovedsak får skyss med drosje som følge av funksjonshemming er på ca. 13,3 mill. kr. Gjennomsnittlig skysskostnad per elev er ca. kr 46.000,- per år. Kommunebetalingen dekker ca. 1/6 av kostnaden for skyssen til de funksjonshemmede elevene i grunnskolen. AKT har her hatt en kostnadsøkning på 46 prosent innenfor spesialskyss i grunnskolen, mens kommunebetalingen har økt med 19 prosent.

Innen videregående skole har det vært en tredobling av kostnadene i perioden fra 2004 til 2008. Her faller hele merkostnaden på AKT.

Fra å ha vært fylket med de laveste kostnadene til undertransportører og spesialskyss, ligger nå AKT på et gjennomsnittlig nivå sammenliknet med andre fylker. Dette skyldes noe høyere kvalitet på tjenesten fra høsten 2007 og en kraftig prisøkning fra undertransportørene i 2007 og 2008.

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.

5 SAMARBEID OG PROSJEKTER

5.1 Nytt billetteringssystem

Fra 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. Målsettingen med prosjektet var at det skal bli enklere for folk å ta bussen, og det mener vi med dette å ha lagt et godt grunnlag for. Prosjektet startet høsten 2007 med at T.K.Brøvig AS fikk i oppgave å gjennomføre en anbudskonkurranse om kjøp av nytt billetteringssystem, i samarbeid med daværende Vest-Agder Kollektivtrafikk. Det kom inn 3 tilbud, og det ble forhandlet med 2 av tilbyderne. Valget falt på løsningen fra Fara ASA, som både var best på pris og system i forhold til de andre tilbyderne. Totale prosjektkostnader var ca. 17 mill.kr. Agder Kollektivtrafikk AS overtok kontrakten med Fara ASA, og hadde sammen med busselskapene ansvaret for gjennomføringen av prosjektet.



Billetteringssystemer for kollektivtrafikken er kompliserte og krevende, noe som mange fylker bruker mye ressurser på å få realisert. Fra prosjektstart til systemet var i drift gikk det 6 måneder, noe som er unikt i nordisk sammenheng. I forbindelse med bytte av system, måtte alle ca. 20.000 kortbrukere bytte ut sine gamle kort med nye kort på en av rutebilstasjonene. Til tross for lange køer gjennom hele sommeren, klarte vi takket være iherdig innsats fra våre dyktige medarbeidere på rutebilstasjonene å gjennomføre dette nesten uten kundeklager.

Vi satset mye på informasjon gjennom husstandsdistribusjon, avisannonser, plakater osv. Dette gav effekt da svært få kom med gammelt busskort på bussene, men møtte opp på rutebilstasjonene for å få nytt kort. Mange bussjåfører og andre ansatte i busselskapene har lagt ned en stor innsats for å få systemet i drift, og etter en kort innkjøringsperiode begynte systemet å fungere bra.

5.2 Samarbeid med Aust-Agder

Agder Kollektivtrafikk AS har i 2008 samarbeidet med Aust-Agder om følgende aktiviteter:

- Ruteopplysning tlf 177 og www.177-agder.no
- Buss 09 – ny busstrasé i forbindelse med ny E-18 Kristiansand – Grimstad i 2009
- Grensekryssende bussruter
- Felles busskort

5.3 Samarbeid om infrastruktur og framkommelighet

For tiltak på kommunal veg skjer samarbeidet hovedsakelig direkte med den enkelte kommune, men i Kristiansandsregionen kanaliseres større prosjekter gjennom ATP-prosjektet.

- **ATP-prosjektet**

AKT har stilt på ATP-utvalgets møter som observatør og har presentert selskapet, samt bidratt med informasjon i ulike kollektivsaker. Det er også gitt faglige råd og innspill til ATP-sekretariatet i konkrete saker, bl.a. søknad om Belønningsmidler. Selskapet er representert i kollektivgruppa, og i samarbeid med Statens vegvesen har vi hatt ansvaret for å fordele 1 mill. kr til småtiltak.

- **Statens vegvesen**

Det er avholdt samarbeidsmøter hvor aktuelle saker ble drøftet. I stor grad gjelder det mindre tiltak langs riksveg.

- **Trafikksikkerhet nattestid**

AKT har deltatt i et prosjekt kalt Trafikksikkerhet nattestid hvor også Kristiansand kommune, politiet og taxinæringen deltok. Fokus ble satt på nedre del av Dronningens gate og Vestre Strandgate og det er anbefalt en rekke tiltak knyttet til bedre trafikksikkerhet natt til lørdag og søndag i forbindelse med uteliv.

- **Fylkeskommunen**

Det ble holdt samarbeidsmøter med seksjon samferdsel i gjennomsnitt hver annen måned med gjensidig informasjon og drøfting av aktuelle saker.

- **Mandal Rutebilstasjon**

AKT sammen med fylkeskommunen og Statens vegvesen startet i februar drøftinger om alternativ lokalisering av informasjon og bussoppstilling i byggeperioden. Arbeidet med å fastsette trasé og oppstillingsplasser viste seg å være komplisert og er fortsatt ikke løst. Som midlertidig løsning fra og med juni måned ble det inngått en leieavtale med AMFI om å beholde 2 perronger på det gamle rutebilstasjonsområdet. Resten av området ble opparbeidet til parkering.

- **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 3 siste årene har Kristiansand kommune / ATP skaffet til veie 1 mill. kr. Det er således gjennomført tiltak for 4 mill. kr hvert år, og nå er bortimot alle holdeplasser i Voiebyen, på Hånes og Slettheia tilrettelagt.

I Mandal har TAXUS-traséen vært satsingsområdet, og de fleste holdeplasser forventes tilrettelagt i løpet av 2009. På TAXUS Flekkefjord ble det fra oppstart i januar satt inn tilgjengelig materiell i tråd med krav som var satt i anbudsdokumentet.

- **Transportørene**

Det har vært en tett og god dialog med transportørene og det er etablert faste møter med de største selskapene. Avtalen med Sørlandsruta ble etter forhandlinger forlenget i to år til utgangen av 2011. Bussen og T.K.Brøvig kontraktene i Kristiansand, Søgne, Songdalen, Vennesla utgår 31.12.2010. Sørlandsruta kontrakten går ut 31.12.2011. Setesdal Bilruter kontrakt i Åseral går ut 31.12.2011. Setesdal Bilruter kontrakt Evje – Kristiansand (krever samarbeid med Aust-Agder) går ut 31.12.2010.

6 INFORMASJON OG MARKEDSFØRING

6.1 Informasjon

På slutten av 2007 ble 3 byråer invitert til å konkurrere om logo og profilering for AKT. Aptum kommunikasjon ble valgt, og i løpet av vinteren ble alle rutebilstasjonene skiltet om med den nye profilen.

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. Ruteopplysningssiden www.177-agder.no passerte 1 million treff på forsiden i løpet 2008.

Sanntids informasjonssystemet på Bussmetro måtte etter gjentatte forsøk på forbedring av stabiliteten, stenges av da høstrutene startet 18. august. Da var de tekniske problemene så store at en ikke så seg tjent med å bruke systemet. Fara har levert tilbud om oppgradering/utvikling av nytt system basert på billetteringssystemet. AKT har ikke tatt stilling til dette. Fylkeskommunen og Statens vegvesen har påtatt seg ansvaret for å følge opp saken overfor leverandøren.

6.2 Markedsføring

Hovedinnsatsen på markedsføring i 2008 var knyttet til innføring av nytt billetteringssystem. Kommunikasjonen mot kundene var gjennom husstandsdistribuerte brosjyrer, avisannonser, internett og plakater på holdeplasser og i busser.

13. juli innfører vi nytt elektronisk billettsystem på Bussen Trafikkselskap og Sørlandsruta. Ditt nåværende busskort må derfor byttes inn. Etter 13. juli har alle kort samme design som vist til høyre.




VIKTIG MELDING TIL DEG SOM BRUKER BUSSKORT

Innen 13. juli må du ha byttet til vårt nye busskort

Alle nåværende busskort kjøpt før 14. juni kan brukes på bussene frem til utløpsdato.

Fra og med 14. juni til og med 13. juli fornyes kun nåværende periodekort, ungdomskort, studentkort på rutebilstasjonene.

Ved å fornye kortet på rutebilstasjonene vil du få med et nytt busskort som er klar til bruk på det nye systemet.

Nåværende 10-reisekort/verdi-kort kan fornyes på bussen til og med 12. juli.

Ditt gamle busskort må du bytte inn på en rutebilstasjon i tidsrommet 14. juni - 13. juli.

Etter 13. juli kan kun nye kort brukes på bussene.

Kortet bytter du på en av følgende steder:

Rutebilstasjonen Kristiansand	Ruteinformasjonen Mandal	Rutebilstasjonen Lyngdal	For nærmere informasjon
Vestre Strandgate 33	Bryggegate 36	Stasjonsgata 12	Se www.busskort.no
4411 Kristiansand	4514 Mandal	4580 Lyngdal	Tlf. 177
Man - fre: 0700 - 1900	Man - fre: 0800 - 1530	Man - fre: 0845 - 1530	
Lør: 1000 - 1500	Lør: Stengt	Lør: Stengt	
Søn: 1330 - 1900	Søn: Stengt	Søn: Stengt	

AKT
agder kollektivtrafikk as

Traséen for M2 Hånes – Kvadraturen – Voiebyen ble tilbakeført til opprinnelig trasé og markedsført slik overfor studenter og ansatte på Universitetet.



Vi skal samme vei!

Du trenger ikke bil for å komme deg til Universitetet i Agder. Bruk bussen!
Vi skal dit uansett. Vi har flere ruter som kjører via UiA/Spicheren Treningssenter.

HUSK AT STUDENTKORT ALLTID ER RIMELIGST!
Informasjon om rabatter, studentkort, rutenett og rutetider på www.177-agder.no
eller på telefon 177.

Avtalen med NSB om felles bruk av periodekort på strekningen Nodeland – Kristiansand ble markedsført med husstandsbrochure, annonse i Budstikka og morgenaksjon på Nodeland hvor det ble delt ut gratis togbilletter til 100 bilførere.

**Ja takk,
begge deler!**

REIS FRITT MED BUSS OG TOG MELLOM NODELAND OG KRISTIANSAND!
Alt du trenger er NSB's periodebillett (30-dager) eller AKT/Bussen Trafikkselskap sitt ungdoms- eller studentkort. Mer informasjon på www.177-agder.no eller tlf. 177

AKT
agder kollektivtrafikk as

6.3 Rutebilstasjonene.

Kristiansand

Hovedansvaret for ruteopplysning på telefon 177 for begge Agderfylkene er knyttet til denne stasjonen som hadde 6,2 årsverk. Åpningstidene er da også betydelig lengre enn på de øvrige stasjonene for å kunne holde et høyt servicenivå. 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.

I forbindelse med innføring av nytt billetteringssystem måtte alle kortbrukere bytte til nye kort på rutebilstasjonen, men videre oppdatering kan skje på bussene. Anslagsvis ble 20.000 kort byttet i perioden juni – september. Det var følgelig svært hektisk og lange køer periodevis, men både kunder og ansatte hadde stor tålmodighet.



Mandal

Stasjonen har vært bemannet med 1,2 årsverk og har i tillegg til lokal ruteopplysning og pakketransport også ansvaret for Bygderuta Favoritten i noen kommuner, samt skyss av funksjonshemmede elever.

Stasjonsbygningen og stasjonsområdet ble i 2007 solgt til AMFI som har planer om å bygge ut til kjøpesenter. Rutebilstasjonen ble revet i mai og ruteinformasjonen ble flyttet til Bryggegata 36, like ved busslommer både for øst- og vestgående ruter.

Lyngdal

Stasjonen har vært bemannet med 1,9 årsverk og har i tillegg til lokal ruteopplysning og pakketransport også ansvaret for å planlegge og administrere skoleskysskontrakter for et stort antall undertransportører. En stor del av faktureringen er lagt til stasjonen, og i tillegg hadde én av medarbeiderne en sentral rolle i forbindelse med innføring av nytt billetteringssystem.

Flekkefjord

Stasjonen har 2,1 årsverk og har i tillegg til lokal ruteopplysning også ansvaret for å utarbeide og administrere kontrakter med rutebilselskaper i kommunene Kvinesdal, Flekkefjord og Sirdal. Dessuten er det avtale med NSB om salg av togreiser. Nytt anbud hadde oppstart 1. januar 2008. Her benyttes bruttokontrakter hvor AKT har ansvar for inntekter og ruteplanlegging.

Aktivitetsoversikt

Beløp i 1000 kr

	Kr.sand	Mandal	Lyngdal	Fl.fjord	TOTALT
Billettinntekter (1)	11 383	301	784	287	12 755
Salg av kort	361	18	16	4	399
Godsinntekter	416	504	258	719	1 897
Anløpsavgifter	377	0	0	105	482
Provisjon NSB	0	0	0	198	198
Bidrag Aust-Agder	776	0	0	0	776
Diverse	357	9	21	37	432
Sum inntekter	13 670	832	1 079	1 350	16 931
Utgifter (2)	3 338	593	899	917	5 747
Husleie (3)	380	97	86	0	563
Mindreutg (+) / merutg. (-)	9 952	142	94	433	10 621

(1) Høy omsetning skyldes at kortsalg ikke var mulig på buss i perioden medio juni til medio juli i forbindelse med innføring av nytt billetteringssystem

(2) Omfatter i hovedsak utgifter til lønn, kontorhold m.v.

(3) For Kristiansand er husleien beregnet ut fra 316m² x 1.200 kr.

For Kristiansand inkluderer utgiftene også serviceavtaler vedr. rutebilstasjonen og holdeplasser i Kvadraturen, samt driften av 177 og innkjøp av elektroniske kort m.v.

Godsinntekter 2005 – 2008

Rutebilstasjon	2005	2006	2007	2008
Kristiansand (1)	354 000	467 000	427 000	415 986
Mandal	318 000	371 000	363 000	503 711
Lyngdal	278 000	274 000	247 000	258 256
Flekkefjord	440 000	527 000	594 000	718 802
TOTALT	1 390 000	1 639 000	1 631 000	1 896 755

(1) Provisjonsinntekter. For de øvrige stasjonene er det totale inntekter som beholdes i sin helhet av AKT.



7 VEDLEGG

7.1 Styrets årsberetning

7.2 Månedssstatistikk www.177-agder.no

7.3 Organisasjonskart for AKT

7.1 Årsberetning for 2008 fra styret i 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 fortsatte drift

Selskapets hadde sum driftsinntekter på 237,4 mill kr., sum driftskostnader på 243,9 mill kr., og et driftsresultat på – 6,5 mill kr.

Selskapets årsresultat ble på – 4,6 mill kroner.

Dette innebærer at nær opp til halvparten av selskapets EK er tapt. Styret bekrefter at forutsetning om fortsatt drift er til stede, og lagt til grunn ved utarbeidelse av regnskapet. Etter styrets oppfatning gir årsregnskapet en rettvise oversikt over utvikling og resultat av foretakets virksomhet og dets stilling pr. 31.12.2008. Det har ikke inntrådt forhold etter regnskapsårets utgang som er av betydning ved bedømmelse av selskapets stilling.

Forsknings- og utviklingsaktiviteter

Selskapet har ikke hatt kostnader til forsknings- og utviklingsaktiviteter i 2008. Selskapet har i 2008 investert i nytt billetteringssystem, og vil ha kostnader knyttet til drift av dette i årene fremover.

Arbeidsmiljø

Etter styrets oppfatning har arbeidsmiljøet i selskapet vært bra og det er ikke iverksatt spesielle tiltak i 2008. Selskapet sysselsatte i 2008 28 personer som utgjorde 19,95 årsverk. Totalt sykefravær siste år har vært 174 dager som utgjør 3,4 % av total arbeidstid i året. Det har ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen.

Likestilling

Selskapet har som mål å være en arbeidsplass der det råder full likestilling mellom kvinner og menn. Selskapet har innarbeidet 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 forurenser ikke det ytre miljø.

Kristiansand 26. mars 2009

Toril Runden, leder

Per Sigurd Sørensen, nestleder

Terje Damman

Jan Otto Hansen

Grete Olaug Sjøholt/Øystein Holvik (vara)

7.2 Månedssstatistikk www.177-agder.no

	2007			2008		
	Forside	Rutetabeller	Rutesøk	Forside	Rutetabeller	Rutesøk
januar	72664	20682	5764	68226	29518	6379
februar	93330	26706	7545	55342	24403	6123
mars	69409	18660	5173	84657	27552	6967
april	75850	19872	6337	87403	24285	6482
mai	87983	21705	6464	98673	26954	6901
juni	82456	25461	7389	99022	33120	8608
juli	74 324	24 486	7 732	96 495	31 770	7 826
august	90 030	23 476	7 433	82 546	36 616	9 788
september	75 834	21 182	6 572	59 528	29 906	7 201
oktober	76 726	21 925	6 847	77 767	31 531	7 691
november	79 356	22 620	6 911	97 542	29 015	7 295
desember	86 826	25 099	6 109	93 707	33 279	10 106
Totalt	964 788	271 874	80 276	1 000 908	357 949	91 367

2007

4 dg ufullst

5 dg ufullst

1 dg ufullst

1 dg ufullst

1dg ufullst

juli

august

september

oktober

desember

2008

1 dg ufullst

mars

7.3 Midlertidig organisasjonskart

