

20

ÅRSRAPPORT



17

2017


13

35 
Ansatte

 **30**
Ansvar for samtlige
kommuner i Aust-
og Vest-Agder

4 
Kontorer i
Kristiansand,
Arendal,
Lyngdal og
Flekkefjord

Passasjerer i
Vest-Agder

163 000

15 804

Skoleelever
med rett til fri
skoleskyss



Passasjerer i
Aust-Agder



5 428 000

Millioner kroner
billettinntekter



196

18 591 000



Passasjerer reiste
med buss i Agder

766



Millioner kroner omsetning



Millioner
rutekilometer

17,4

36



Millioner søk i
reiseplanleggeren

1. OM SELSKAPET	6
1.1 Om selskapet	6
1.2 Formål	6
1.3 Styret	6
1.4 Organisasjon	6
1.5 HMS-arbeid	6
2. ØKONOMI	8
2.1 Årsregnskap 2016	8
3. PASSASJERER OG RUTETILBUD	20
3.1 Økning i antall passasjerer	20
3.2 Kundetilfredsheten	21
3.3 Avtaler med busselskap og drosjer	22
3.4 Nye avtaler om kjøp av busstjenester og drosjetjenester	23
3.5 Rutetilbudet	24
3.6 Bestillingstransport	25
3.7 Båtruter	25
3.8 Drosjer	25
4. SKOLESKYSS	27
4.1 Samarbeid med kommunene om skoleskyss	27
4.2 Ordinær skoleskyss	27
4.3 Trafikksikker skolevei — kommunale vedtak	30
4.4 Spesialtransport av elever til grunnskoler og videregående skoler	31
5. INFRASTRUKTUR OG FREMKOMMELIGHET	33
6. MILJØ	34
7. INFORMASJON OG SALG	36
7.1 Kundeinformasjon	36
7.2 Sanntidsinformasjon	36
7.3 Reiseplanlegger	36
7.4 Kundesentre og ruteopplysning	38
7.5 Kundeinformasjon på web	38
7.5.1 Websider	38
7.5.2 Sosiale medier	39
7.6 Markedsføring	40
7.6.1 Andre markedsføringstiltak	40

INNLEDNING

AKT leverer i samsvar med budsjett- og ytelsesavtalen med Vest-Agder fylkeskommune og leveranseavtalen med Aust-Agder fylkeskommune. Selskapet har en sunn økonomi og tilbakeføring av tidligere års avsetninger i Skatt Sør-saken bidrar til et betydelig overskudd i 2017.

AKT fortsetter arbeidet med å forenkle og forbedre passasjerenes reisehverdag. Den raske digitaliseringen og ambisiøse mål for bærekraft krever at AKT styrker sin evne til innovasjon og gjennomføring. For å oppnå en mer effektiv ressursbruk og kapasitetsutnyttelse, bruker AKT i økende grad analyser av data fra sanntidssystemet, billettssystemet og passasjertellingssystemet.

Resultatene danner grunnlag for utvikling av rutetilbudet. AKT har også gjennomført et betydelig arbeid i organisasjonen knyttet til struktur, kultur og omstillingsevne, og styrker kompetansen for å møte fremtidens utfordringer. AKT arbeider med å oppfylle målene i selskapets strategiplan 2017-2030.

Det er en økning i antall passasjerer i de to fylkene.

Utfordringer med billettssystemet fra oktober og ut året gjør at det er registrert færre passasjerer i billett-systemet enn det reelle antall reisende.

Kundene gir AKT gode tilbakemeldinger i kundetilfredshetsundersøkelsene. Resultatene for Kristiansandsområdet viser en liten nedgang som knytter seg til forsinkelser på bussene. Styret er bekymret for kollektivtrafikkens fremkommelighet, spesielt i Kristiansand.

Kundene ønsker selvbetjening og verktøy til å løse utfordringer på egenhånd. AKT satser på smarttelefonen som informasjonskanal. Kundene skal kunne ha reiseplanlegger og sanntidsinformasjon på mobiltelefonen. AKT har et av Norges ledende informasjonssystemer.

Hensikten med å innføre ny pris- og sonestruktur i Agder var å bidra til økt forhåndskjøp av billetter og raskere fremføring av bussene. Antall soner og billettprodukter er redusert betydelig, prisene er harmonisert og ny mobilbillett er innført. Med to tastetrykk kan passasjerene kjøpe billett.

Utviklingen av mobilbilletten er gjort i samarbeid med bl.a. Ruter i Oslo. Et slikt samarbeid er ressursbesparende og AKT er langt framme i Norden på digitalisering av billettkjøp. Mange har deltatt i denne krevende jobben som ble landet på en god måte.

AKT har overtatt ansvaret for kollektivtrafikken for de resterende 8 kommunene i Aust-Agder. AKT har dermed ansvaret for kollektivtrafikken i samtlige kommuner i Aust- og Vest-Agder. Rutetilbudet er i videreført og forsterket i 2017. Det samarbeides godt med kommunene om forvaltningen og gjennomføringen av skoleskyssen.

AKT har inngått kontrakt med Boreal som ny operatør for bussdrift i Kristiansandsregionen. Det er et omfattende arbeid som er gjennomført og det var god konkurranse om kontrakten. AKT er fornøyd med at driften i Kristiansandsområdet vil være tilnærmet fossilfri og at det vil gå fem elektriske busser fra oppstart av ny kontrakt 1. juli 2018.

1. OM SELSKAPET

1.1 OM SELSKAPET

Agder Kollektivtrafikk AS (AKT) ble opprettet i 2007. Aust-Agder fylkeskommune ble medeier i AKT 1. juli 2013. Aksjene i AKT eies av Vest-Agder fylkeskommune (40 %), Aust-Agder fylkeskommune (40 %) og Kristiansand kommune (20 %).

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 eller selskaper.

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

1.3 STYRET

AKT sitt styre består av 8 medlemmer og er valgt av selskapets generalforsamling. Styret i AKT bestod av følgende personer ved utgangen av 2017:

1. Solveig Løhaugen, styreleder
2. Espen Ulvin, nestleder
3. Mathias Bernander, Vest-Agder fylkeskommune
4. Randi Øverland, Vest-Agder fylkeskommune
5. Grete Kvelland Skaara, Kristiansand kommune
6. Torunn Ostad, Aust-Agder fylkeskommune
7. Tellef Inge Mørland, Aust-Agder fylkeskommune
8. Ståle Sætre, ansattes representant

Vararepresentanter:

- Odd Nordmo, Kristiansand kommune
- Benedichte Limmesand Hellestøl, Vest-Agder fylkeskommune
- Oddbjørn Kylland, Aust-Agder fylkeskommune
- Anne Siri Skomedal, ansattes observatør

1.4 ORGANISASJON

Pr. 31. desember 2017 er det 30,7 årsverk fordelt på 35 medarbeidere i AKT.

I administrasjonen er det 20,8 årsverk fordelt på 21 medarbeidere. Avdelingskontoret i Lyngdal har 2,7 årsverk fordelt på 4 medarbeidere. Avdelingskontoret i Flekkefjord har 2,0 årsverk fordelt på 3 medarbeidere.

Kundesenteret i Kristiansand er bemannet med 4,14 årsverk fordelt på 6 medarbeidere og kundesenteret i Arendal er bemannet med 1,0 årsverk fordelt på 1 medarbeider.

Gjennomsnittsalderen i AKT ligger på 49,7 år.

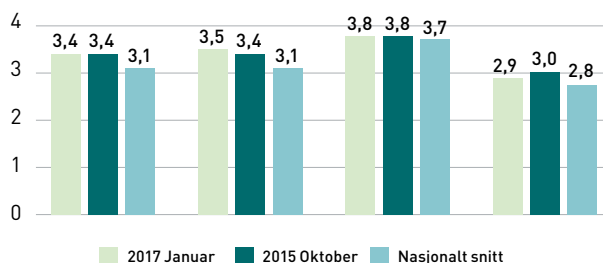
Ledergruppen i AKT består av følgende personer:

- Siv Elisabeth Wiken, administrerende direktør
- Thomas Ruud Jensen, markeds- og utviklingssjef samt nestleder
- Kristin Løining Kjeldsen, kontorsjef
- Hilde Bergersen, plansjef
- Kjell Sverre Drange, produksjonssjef
- Harald Eide, økonomisjef

1.5 HMS-ARBEID

- AKT har hatt personaltur til Hovden og studietur til Aalborg.
- Den årlige sommerfesten ble også arrangert i 2017.

Den årlige medarbeiderundersøkelsen ble gjennomført i januar 2017. Antall svar var 30 av 33 ansatte. Overordnede resultater er gode, og det finnes ikke store avvik fra 2015. Sammendraget under viser resultat fra nasjonalt snitt, samt resultat fra 2017 og 2015.



Resultatene fra medarbeiderundersøkelsen fra 2017 tas med i videre arbeid med organisasjonsutvikling i AKT. Det er planlagt at det skal gjennomføres ny måling i 2018 for å følge med på utviklingen.

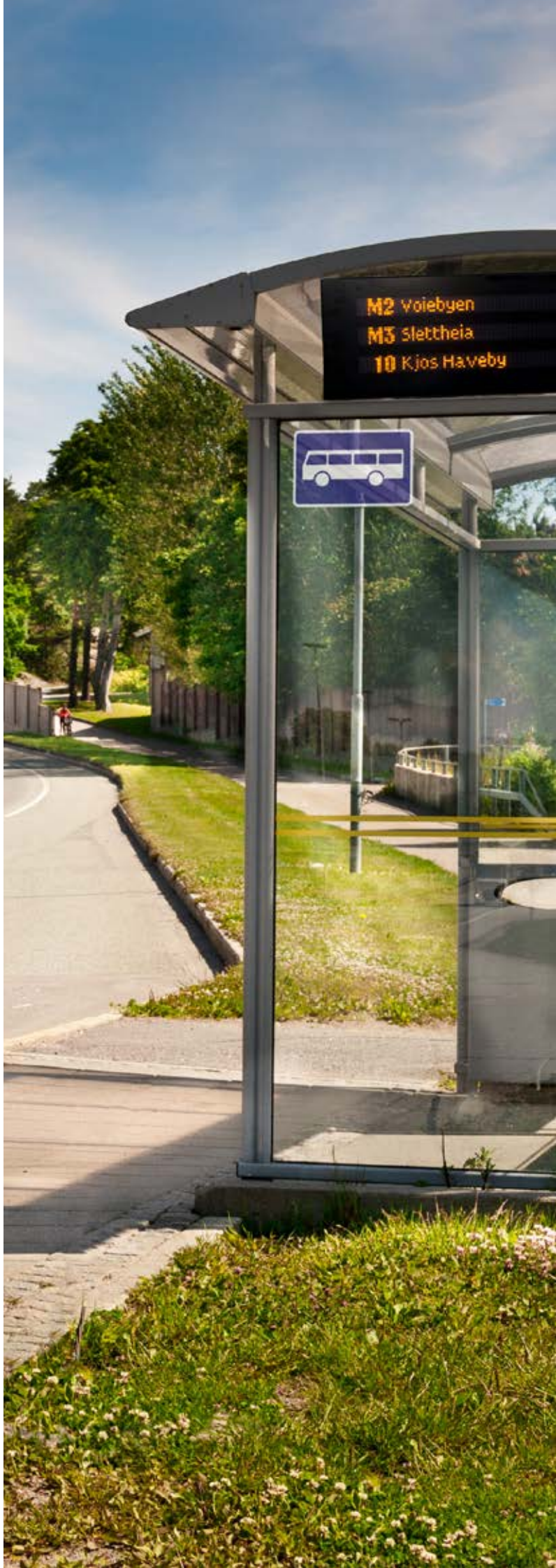
Sykefravær:

AKT har hatt en nedgang i korttidssykefraværet og en økning i langtidssykefraværet.

TABELL: Sykefraværet målt i %, fordelt på korttids- og langtidssykefravær, og totalt sykefravær i 2016 og 2017.

	2016	2017
Kort tid	1,5 %	1,3 %
Lang tid	4,4 %	5,9 %
Totalt	5,9 %	7,2 %

AKT gjennomfører tiltak i henhold til inkluderende arbeidsliv-avtalen. AKT har hatt en gjennomgang av melderutiner i forbindelse med sykdom og klargjort praksisen.



2. ØKONOMI

2.1 ÅRSREGNSKAP 2017

Selskapet hadde i 2017 driftsinntekter på kr 766 659 841,-. Driftskostnadene var kr 705 483 621,- og driftsresultatet kr 61 176 220,-. Selskapets årsresultat for 2017 ble kr 63 318 640,- som avsettes i sin helhet til annen egenkapital. Effekten av tidligere års avsetninger i forbindelse med en mva.-sak utgjør 36,3 MNOK av årets resultat.

Selskapet har hatt en sak med Skatt Sør siden 2009. Saken har endret forutsetninger og omfang flere ganger gjennom denne perioden frem til et endelig vedtak i september 2017. Endelig vedtak gjaldt etterberegning av utgående avgift for 94 MNOK med tillegg av renter på 10,5 MNOK. Skatteetaten mener at det skal være moms på statsstøtte, noe AKT er uenige i. Etter avklaringer med skatteetaten er det klargjort at selskaper som blir etterfakturert på grunn av et vedtak vil være kompensasjonsberettiget uavhengig av foreldelsesfristene. Selskapet har derfor etterfakturert eiere og kommuner tilsvarende etterberegningen, som i sin tur har fått dette kompensert fra staten. Når det gjelder økonomisk risiko er det kun rentekravet som nå gjenstår. Det er dialog mellom AKT og Skatteetaten om dette, da det er inngått et forlik i en lignende sak. Det vises til årsregnskapet for detaljer.

Som omtalt i tidligere årsmeldinger har det også de siste årene vært uavklart hvilken finansiering kollektivtrafikken vil ha gjennom ny bymiljøavtale, nå kalt byvekstavtale. Det har også vært usikkerhet rundt overgangsordninger mellom eksisterende belønningsavtaler og ny byvekstavtale. Kristiansand kommune, VAF og Staten har inngått

en ny belønningsavtale for perioden 2017-2019. Det er samtidig usikkert om ny byvekstavtale er forhandlet frem innen 2020. Uten statlig finansiering vil selskapet mangle finansiering i størrelsesordenen 45-55 MNOK for å opprettholde dagens ruteproduksjon.

De to omtalte forhold, og særlig mva.-saken har ført til en tilbakeholdenhet fra AKTs side med hensyn til økt produksjon og reduserte takster. Nå som mva.-saken går mot en avklaring kan selskapet igjen tenke helhetlig rundt videre utvikling av det totale kollektivtilbudet. Det er fortsatt viktig for AKT å ha en høy egenkapital slik at selskapet kan håndtere naturlige og uforutsette svingninger i rammebetingelsene uten at dette går ut over passasjerene. Driftsmessig stabilitet i rutetilbudet gir forutsigbarhet for kundene og det er derfor ønskelig å unngå en situasjon med store kutt i rutetilbudet på grunn av manglende finansiering i et enkelt år. Det er likevel naturlig å gjennomgå behovet for egenkapital i lys av at den store økonomiske risikoen tilknyttet mva.-saken er avklart.

Overskuddet for 2017 avsettes til annen egenkapital og vil kunne benyttes til økt produksjon og kvalitet i årene som kommer.

På de neste sidene kommer Agder Kollektivtrafikk AS sitt offisielle årsregnskap for 2017 bestående av styrets årsberetning, resultat, balanse og noter



STYRETS ÅRSBERETNING 2017

Agder Kollektivtrafikk AS (AKT)

Samfunnsoppdrag - virksomhetens art og hvor den drives

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

Selskapets utvikling, resultat og fortsatt drift

Selskapets hadde i 2017 driftsinntekter på kr 766 659 841,-. Driftskostnadene var på kr 705 483 624,- med et driftsresultat på kr 61 176 220,-.

Selskapets årsresultat for 2017 ble på kr 63 318 640,- som avsettes i sin helhet til annen egenkapital som pr. 31.12.2017 var på kr 154 644 759,-. Belønningsmidler fra Staten til utvikling av kollektivtrafikken utgjorde i 2017 MNOK 55. Selskapet vil trekke frem at majoriteten av årsresultatet skyldes effekten av mva vedtak 2008-2015 som gav reduserte kostnader på kr 36 337 704 pga. tidligere års avsetninger i Skatt Sør-saken.

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. 31.12.2017.

Det har ikke inntrådt andre forhold etter regnskapsårets utgang som er av betydning ved bedømmelse av selskapets stilling. Resultatet for 2018 er budsjettert med et overskudd på ca. 1 MNOK.

Andre forhold

Skatt Sør-saken har vært omtalt i styrets årsberetninger siden 2009 og har endret karakter og retning flere ganger i løpet av disse årene. AKT mottok siste vedtak 19.09.2017 med en etterberegnet avgift inkludert renter på 104,5 MNOK. I forbindelse med dette vedtaket ble forrige vedtak fra 2013 opphevet.

Høsten 2015 ble det avklart fra skattemyndighetene at fylker og kommuner som får etterfakturert mva på grunn av vedtak, vil kunne kreve inngående mva kompensert i kompensasjonsordningen. Økonomisk konsekvens av eventuell etterberegning av mva. fra Skatt Sør ble med dette derved redusert betraktelig for selskapet.

AKT har på slutten av 2017 etterfakturert eiere og kommuner for utgående mva. for perioden 2008-2014. Dette er siden kompensert av staten gjennom momskompensasjonsordningen. Det gjenstående kravet per 31.12.2017 er derfor rentene på 10,5 MNOK.

Vestviken kollektivtrafikk har hatt en lignende sak parallelt med AKT og har hatt sin sak oppe til rettslig behandling i flere omganger. Etter siste rettsrunde i januar 2018 kom partene frem til et forlik hvor det fremgår at partene aksepterer vedtaket som er fattet selv om partene er uenige i prinsippene som legges til grunn. I forliket fremgår det også at alle renter i forbindelse med vedtaket ettergis 100%. 90% ble gitt av skatteetaten allerede ved starten av saken, mens de resterende 10% ble en del av forliket. AKT er ved avleggelsen av årsregnskapet i dialog med Skatteetaten om å inngå et forlik i tråd med forliket som ble inngått med Vestviken.

Basert på at saken med Vestviken er direkte sammenlignbar med AKT sin sak, samt at likebehandlingsprinsippet bør gjelde, mener selskapet det er tilstrekkelig å beholde en avsetning på 10% av rentebeløpet tilsvarende 1 MNOK. Tidligere regnskapsførte kostnader i forbindelse med saken tilbakeføres derfor med 36,3 MNOK.

Markedsrisiko

Selskapet er eksponert for markedsrisiko i form av endringer i etterspørselen etter kollektivtjenester og endrede rammebetingelser og lovkrav fra myndighetene.

Motpartrisiko

Det er risiko for at leverandører ikke kan oppfylle sine kontraktsforpliktelser. Denne risiko er søkt redusert ved garantier og tett oppfølging.

Finansiell risiko

Overordnet om målsetting og strategi

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

Renterisiko

Selskapet er til dels eksponert for endringer i rentenivået, da renteinntekter er en del av finansieringen av kollektivtilbudet. Det vurderes ikke å være noe risiko knyttet til valuta.

Kredittrisiko

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

Likviditetsrisiko

Selskapet vurderer likviditetsrisikoen i selskapet som lav.

Forsknings- og utviklingsaktiviteter

Selskapet har ikke hatt kostnader til forsknings- og utviklingsaktiviteter i 2017.

Arbeidsmiljø

Etter styrets oppfatning har arbeidsmiljøet i selskapet vært bra.

Selskapet sysselsatte ved årets utgang 35 personer som utgjorde 30,7 årsverk. Sykefraværet var i 2017 på 7,2%.

Det har ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2017.

Likestilling

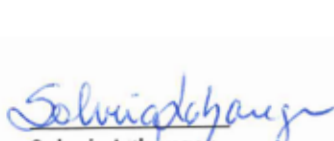
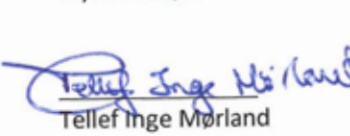
Selskapet har som mål å være en arbeidsplass der det råder full likestilling mellom kvinner og menn. AKT har innarbeidet en policy som tar sikte på at det ikke forekommer forskjellsbehandling grunnet kjønn. Styret består av 8 medlemmer, og er sammensatt av 4 kvinner og 4 menn. Ledergruppa i AKT består av 3 kvinner og 3 menn.

Ytre miljø

Selskapets virksomhet forurensar ikke det ytre miljø utover hva som er vanlig i tilsvarende virksomheter. Det jobbes målrettet mot å få flere til benytte kollektivtransport samtidig som det er stort fokus på utslippsreducerende tiltak gjennom effektiv ruteproduksjon og bussmateriell.

For ytterligere informasjon om selskapet, henvises det til selskapets årsrapport.

Kristiansand 17. april 2018

 Solveig Løhaugen Styrets leder	 Espen Ulvin Nestleder	 Randi Olaug Øverland Styremedlem
 Mathias Bernander Styremedlem	 Torunn Ostad Styremedlem	 Tellef Inge Mørland Styremedlem
 Grete Kvelland Skaara Styremedlem	 Ståle Sætre Styremedlem	 Siv Elisabeth Wiken Administrerende direktør

Agder Kollektivtrafikk AS

Resultatregnskap

NOTE	DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	2017	2016
10	Inntekt og tilskudd fra offentlige oppdragsgivere	564 606 682	424 202 229
2	Billettinntekter	196 471 188	192 106 491
10	Annen driftsinntekt	5 581 971	8 251 350
	Sum driftsinntekter	766 659 841	624 560 069
	Kjøp av transporttjenester	703 689 654	561 177 580
3	Lønnskostnad	25 457 185	24 209 223
4	Avskrivning på varige driftsmidler	2 748 506	2 305 047
12	Effekt mva vedtak 2008-2015	-36 337 704	0
3	Annen driftskostnad	9 925 980	9 481 093
	Sum driftskostnader	705 483 621	597 172 942
	Driftsresultat	61 176 220	27 387 127
	FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER		
10	Annen renteinntekt	2 392 582	3 765 279
	Annen rentekostnad	-250 162	-356 349
	Netto finansresultat	2 142 419	3 408 930
	ÅRSRESULTAT	63 318 640	30 796 057
	OVERFØRINGER		
	Avsatt til annen egenkapital	63 318 640	30 796 057
7	Sum overføringer	63 318 640	30 796 057

Agder Kollektivtrafikk AS

Balanse pr. 31. desember

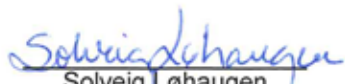
NOTE	EIENDELER	2017	2016
	Anleggsmidler		
	Varige driftsmidler		
	Maskiner og anlegg	587 370	1 519 170
4	Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner o.l.	5 808 590	4 766 423
	Sum varige driftsmidler	6 395 960	6 285 593
	Finansielle anleggsmidler		
	Investering i andre aksjer og andeler	0	187 772
	Andre langsiktige fordringer	165 972	128 436
	Sum finansielle anleggsmidler	165 972	316 208
	Sum anleggsmidler	6 561 932	6 601 801
	Omløpsmidler		
	Fordringer		
10	Kundefordringer	152 448 117	33 405 947
10	Andre kortsiktige fordringer	25 944 460	52 417 696
	Sum fordringer	178 392 577	85 823 643
5	Bankinnskudd, kontanter o.l.	157 364 296	128 883 625
	Sum omløpsmidler	335 756 873	214 707 268
	SUM EIENDELER	342 318 805	221 309 069

Agder Kollektivtrafikk AS

Balanse pr. 31. desember

NOTE	EGENKAPITAL OG GJELD	2017	2016
	Egenkapital		
	Innskutt egenkapital		
6, 7	Selskapskapital (1 660 aksjer á kr 100)	166 000	166 000
7	Overkurs	24 700 885	24 700 885
	Sum innskutt egenkapital	24 866 885	24 866 885
	Opptjent egenkapital		
7	Annen egenkapital	154 644 759	91 326 119
	Sum opptjent egenkapital	154 644 759	91 326 119
	Sum egenkapital	179 511 643	116 193 004
	Gjeld		
	Avsetning for forpliktelser		
8	Pensjonsforpliktelser	5 785 037	4 930 897
	Sum avsetninger for forpliktelser	5 785 037	4 930 897
	Annen langsiktig gjeld		
9	Øvrig langsiktig gjeld	15 500 000	15 500 000
	Sum annen langsiktig gjeld	15 500 000	15 500 000
	Kortsiktig gjeld		
10	Leverandørgjeld	113 470 232	58 444 229
	Skyldige offentlige avgifter	1 800 379	1 605 534
12	Annen kortsiktig gjeld	26 251 513	24 635 405
	Sum kortsiktig gjeld	141 522 124	84 685 168
	Sum gjeld	162 807 161	105 116 065
	SUM EGENKAPITAL OG GJELD	342 318 805	221 309 069

Kristiansand, 17.04.2018
Styret i Agder Kollektivtrafikk AS


Solveig Løhaugen
styreleder

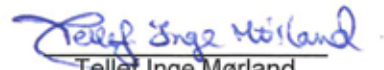

Mathias Bernander
styremedlem


Torunn Østad
styremedlem


Espen Ulvin
nestleder


Randi Ølaug Øverland
styremedlem


Ståle Sætre
styremedlem


Teller Inge Mørland
styremedlem


Grete Kvelland Skaara
styremedlem


Siv Elisabeth Wiken
daglig leder

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2017

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 ett 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 andre selskap

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

Inntekter

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

Fordringer

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

Bankinnskudd, kontanter og lignende

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

Pensjoner

En ytelsesplan er en pensjonsordning som ikke er en innskuddsplan. Ved regnskapsføring av pensjon som er ytelsesplan, kostnadsføres forpliktelsen over opptjeningstiden i henhold til planens opptjeningsformel. Allokeringmetode tilsvarer 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 opptjeningsstid i den grad de overstiger 10 % av den største av pensjonsforpliktelsen og pensjonsmidlene (korridor). Virkningen av planendringer med tilbakevirkende kraft som ikke er betinget av fremtidig ansettelse, innregnes i resultatregnskapet umiddelbart. Planendringer med tilbakevirkende kraft som er betinget av fremtidig ansettelse, fordeles lineært over tiden frem til ytelsen ikke lenger er betinget av fremtidig ansettelse.

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

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2017

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

Kostnader

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

Skatter

Selskapet er som følge av sitt formål innvilget fritak for beskatning.

Note 2 Billettinntekter

Per virksomhetsområde:	2017	2016
Billettinntekter	195 393 733	191 083 142
Godsinntekter	842 907	889 255
Provisjonsinntekter	234 548	134 094
Sum	196 471 188	192 106 491

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

Lønnskostnad	2017	2016
Lønn	19 229 820	18 376 534
Folketrygdavgift	2 724 647	2 653 992
Pensjonskostnader	3 319 885	3 008 810
Andre ytelser	182 833	169 887
Sum	25 457 185	24 209 223

Antall årsverk sysselsatt i regnskapsåret	31	31
---	----	----

Ytelser til ledende personer	Lønn inkl. overtid	Pensjonskostnader	Annen godtgjørelse
Daglig leder	1 246 010	185 300	5 226
Styret	458 200	-	-

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

Revisor

Godtgjørelse til revisor og samarbeidende selskaper fordeler seg slik:

	2017	2016
Lovpålagt revisjon	258 700	309 815
Regnskapsrelatert bistand	40 800	57 900
Avgiftsrådgivning	172 500	24 300

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2017

Note 4 Varige driftsmidler

	Maskiner og anlegg	Kontor-utstyr	Billetterings-system	Bygnings-messige anlegg	Sum
Anskaffelseskost 01.01.17	4 314 570	1 057 193	13 275 421	506 344	19 153 528
Tilgang kjøpte driftsmidler	-	235 859	2 623 014	-	2 858 873
Benyttet tilskudd	-	-	-	-	-
Avgang	-	-	-	-	-
Anskaffelseskost 31.12.17	4 314 570	1 293 052	15 898 435	506 344	22 012 401
Akk. avskrivninger 31.12.17	3 727 200	862 285	10 556 757	470 201	15 616 443
Bokført verdi pr. 31.12.17	587 370	430 766	5 341 678	36 142	6 395 960
Årets avskrivninger	931 800	285 866	1 435 291	95 550	2 748 506
Årets nedskrivninger			-	-	-
Økonomisk levetid	3-6 år	3 år	3-6 år	10 år	
Avskrivningsplan	lineær	lineær	lineær	lineær	

Selskapet har inngått operasjonelle husleieavtaler av ulik varighet. Kostnadsført husleie for 2017 utgjør NOK 2 436 041.

Note 5 Bankinnskudd

Bankinnskudd, kontanter o.l. omfatter bundne skattetrekksmidler med kr 1 020 988.

Note 6 Aksjekapital og aksjonærinformasjon

Aksjekapitalen består av 1.660 aksjer á kr. 100. Alle aksjer er likestilte.

	Antall aksjer	Eier-andel	Stemme-andel
Vest-Agder Fylkeskommune	660	40 %	40 %
Kristiansand Kommune	340	20 %	20 %
Aust-Agder Fylkeskommune	660	40 %	40 %
Totalt antall aksjer	1 660	100 %	100 %

Note 7 Egenkapital

Innskutt egenkapital	Aksje-kapital	Overkurs	Annen egenkapital	Sum egenkapital
Egenkapital 01.01.17	166 000	24 700 885	91 326 119	116 193 004
Årets endring i egenkapital:				
Årets resultat			63 318 640	63 318 640
Egenkapital 31.12.17	166 000	24 700 885	154 644 759	179 511 643

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2017

Note 8 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.

	2017	2016
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	3 108 866	2 778 087
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	470 539	410 055
Avkastning på pensjonsmidler	-440 378	-329 883
Administrasjonskostnader/rentegaranti	118 325	112 991
Netto pensjonskostnad	3 257 352	2 971 250

Antall personer omfattet av ordningen	01.01.2017	01.01.2016
Aktive	36	34
Pensjonister	8	6
Totalt	44	40

Økonomiske forutsetninger (ytelsesbaserte ordninger)	31.12.17	31.12.16
Diskonteringsrente	2,30 %	2,10 %
Forventet lønnsregulering	2,50 %	2,25 %
Forventet regulering av folketrygdens grunnbeløp (G)	2,25 %	2,00 %
Forventet pensjonsøkning	1,48 %	1,24 %
Forventet avkastning på fondsmidler	4,00 %	3,00 %

Aktuarmessige forutsetninger

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

Balanseført pensjonsforpliktelse	2017	2016
Påløpte pensjonsforpliktelser	18 032 972	14 846 839
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	-12 570 119	-10 090 134
Periodisert arbeidsgiveravgift	770 262	670 695
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	-448 078	-496 503
Netto pensjonsforpliktelse	5 785 037	4 930 897

Note 9 Annen langsiktig gjeld

Gjeld som forfaller mer enn fem år etter regnskapsårets slutt:

	2017	2016
Gjeld til Vest-Agder Fylkeskommune	15 500 000	15 500 000
Sum annen langsiktig gjeld	15 500 000	15 500 000

Lånet er renteberegnet for 2017. Rentekostnader utgjør kr 250 162 per 31.12.17.

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2017

Note 10 Transaksjoner og mellomværende med nærstående parter

Resultatmessige transaksjoner med nærstående parter:	2017	2016
Inntekter og tilskudd		
Rammetilskudd og vederlag fra Vest-Agder Fylkeskommune	248 458 002	189 607 984
Tilskudd fra Kristiansand Kommune	4 412 000	4 261 000
Skoleskyss andel kommuner (krevd inn på vegne av fylkeskommuner)	90 746 676	78 184 521
Belønningsmidler	55 000 000	47 254 109
Andre tilskudd og vederlag fra kommuner	468 000	16 615
Tilskudd og vederlag fra Aust-Agder Fylkeskommune	165 522 004	104 878 000
Sum inntekter og tilskudd fra nærstående parter	564 606 682	424 202 229

Kostnader		
IT- og lønnstjenester fra Vest-Agder Fylkeskommune	771 830	733 957
Sum kostnader fra nærstående parter	771 830	733 957

Mellomværende med nærstående parter:

Motpart	Forhold til motparten	Kundefordringer		Andre fordringer	
		2017	2016	2017	2016
Vest-Agder Fylkeskommune	Aksjonær	86 814 381	16 750 220	-	-
Aust-Agder Fylkeskommune	Aksjonær	16 571 250	220 953	-	-
Kristiansand Kommune	Aksjonær	11 858 468	3 073 812	-	-
Sum		115 244 099	20 044 985	-	-

Motpart	Forhold til motparten	Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld		Annen langsiktig gjeld	
		2017	2016	2017	2016
Vest-Agder Fylkeskommune	Aksjonær	270 057	-	15 500 000	15 500 000
Aust-Agder Fylkeskommune	Aksjonær	2 984 854	-	-	-
Kristiansand Kommune	Aksjonær	-	74 657	-	-
Sum		3 254 911	74 657	15 500 000	15 500 000

Note 11 Kontraktsforpliktelser

Selskapet har inngått kontrakter med busstransportører for de perioden 2018-2026.

Totalt har selskapet inngått kontraktsforpliktelser med busstransportører for totalt 3,3 mrd for perioden fordelt på flere busstransportører med ulik varighet på kontraktene.

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2017

Note 12 Betinget utfall og hendelser etter balansedagen

Skatt Sør saken har vært omtalt i styrets årsberetninger siden 2009 og har endret karakter og retning flere ganger i løpet av disse årene. AKT mottok siste vedtak 19.09.2017 med en etterberegnet avgift inkludert renter på 104,5 MNOK. I forbindelse med dette vedtaket ble forrige vedtak fra 2013 opphevet.

Høsten 2015 ble det avklart fra skattemyndighetene at fylker og kommuner som får etterfakturert mva på grunn av vedtak, vil kunne kreve inngående mva kompensert i kompensasjonsordningen. Økonomisk konsekvens av eventuell etterberegning av mva fra Skatt Sør ble med dette derved redusert betraktelig for selskapet.

AKT har på slutten av 2017 etterfakturert eiere og kommuner for utgående mva. for perioden 2008-2014. Dette er siden kompensert av staten gjennom momskompensasjonsordningen. Det gjenstående kravet per 31.12.2017 er derfor rentene på 10,5 MNOK.

Vestviken Kollektivtrafikk AS har hatt en lignende sak parallelt med AKT og har hatt sin sak oppe til rettslig behandling i flere omganger. Etter siste rettsrunde i januar 2018 kom partene frem til et forlik hvor det fremgår at partene aksepterer vedtaket som er fattet selv om partene er uenige i prinsippene som legges til grunn. I forliket fremgår det også at alle renter i forbindelse med vedtaket ettergis 100%. 90% ble gitt av skatteetaten allerede ved starten av saken, mens de resterende 10% ble en del av forliket. AKT er ved avleggelsen av årsregnskapet i dialog med Skatteetaten om å inngå et forlik i tråd med forliket som ble inngått med Vestviken Kollektivtrafikk AS.

Basert på at saken med Vestviken Kollektivtrafikk AS er direkte sammenlignbar med AKT sin sak, samt at likebehandlingsprinsippet bør gjelde, mener selskapet det er tilstrekkelig å beholde en avsetning på 10% av rentebeløpet tilsvarende 1 MNOK. Tidligere års avsetninger i forbindelse med saken tilbakeføres derfor med 36,3 MNOK.

3. PASSASJERER OG RUTETILBUD

3.1 ØKNING I ANTALL PASSASJERER

I 2017 var det 13 163 000 passasjerreiser i Vest-Agder fylke. Det utgjorde en økning i antall reiser på 289 000 reiser fra 2016 til 2017. Det er en økning i antall passasjerer både i Kristiansandsregionen og i resten av fylket. 72 % av de ordinære passasjerreisene finner sted i Kristiansandsregionen.

Etter innføringen av nye priser og soner fra 16. oktober, har det vært ustabil drift i billettsystemet. Det er derfor mangler i passasjerstatistikken på slutten av året.

Per september lå passasjerveksten an til å bli 4,3 % i Kristiansandsområdet. Denne økningen har også vært gjeldende tidligere i året. På grunn av nedetid på deler av billettutstyret i bussene vil det derfor være en svakhet ved tallene og stor grunn til å tro at de reelle tallene samlet for 2017 er noe høyere. Tilsvarende var passasjerveksten for Aust-Agder 3,5 % per september og 2,8 % ved årsslutt. Også her er det grunn til å tro at tallene reelt sett er noe høyere.

TABELL: Tall i 1000 passasjerer.

		2015	2016	2017
Kristiansandsområdet¹	Ordinære passasjerer	8 538	8 924	9 224
	Skolereiser	1 139	1 158	1 132
	TOTALT	9 677	10 083	10 356
Vest-Agder utenom Kristiansandsområdet²	Ordinære passasjerer	896	929	941
	Skolereiser	1 886	1 862	1 866
	TOTALT	2 782	2 792	2 807
Sum Vest-Agder	Ordinære passasjerer	9 434	9 854	10 165
	Skolereiser	3 025	3 021	2 998
	TOTALT	12 459	12 874	13 163
Skolereiser	Grunnskoler	2 369	2 395	2 236
	Videregående skoler	656	625	762
	TOTALT	3 025	3 021	2 998

¹ Kristiansandsområdet omfatter kommunene Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla. Elever i videregående skole som må kjøpe ungdomskort i Kristiansandsregionen inngår i tallet for ordinære passasjerer.

² inkludert 59 % av trafikken Evje-Kristiansand.

I 2017 var det 5 428 000 passasjerreiser i Aust-Agder.

TABELL: Tall i 1000 passasjerer.

		2015	2016	2017
Kommunene Gjerstad, Risør, Tvedestrand, Vegårshei, Arendal, Grimstad og Lillesand Fra 2017 omfattes alle kommunene i Aust-Agder	Ordinære passasjerer	1 985	2 234	2 565
	Skolereiser	2 076	2 092	2 863
	TOTALT	4 061	4 326	5 428
Skolereiser	Grunnskoler	1 215	1 247	1 706
	Videregående skoler	861	845	1 157
	TOTALT	2 076	2 092	2 863*

* Den relativt store økningen fra 2016 til 2017 skyldes at vi har overtatt ansvaret for skoleskyss i Setesdalen.

3.2 KUNDETILFREDSHETEN

Kundetilfredshet Vest-Agder

AKT har i 2017 gjennomført to kundetilfredshetsundersøkelser (KTI) i Vest-Agder. Undersøkelsene i Vest-Agder er gjennomført i ruteområdene Kristiansandsområdet (Nettbuss Sør), Kristiansand-Mandal-Lista (Sørlandsruta) og i Flekkefjordsområdet (Sørlandsruta).

Det er relativt lite endring i resultatene fra tidligere års undersøkelser. Både Sørlandsruta og Nettbuss Sør i Kristiansandsområdet har hatt en liten nedgang i 2017.

TABELL: Kundetilfredshet i Vest-Agder i 2015, 2016 og 2017. 5-punkts skala, der 5 er beste score.

Kristiansandsområdet (Nettbuss)					
Mai 2015	Nov 2015	Juni 2016	Nov 2016	Juni 2017	Nov 2017
3,8	3,8	3,9	3,9	3,8	3,7

Mandal-Lista (Sørlandsruta)					
Mai 2015	Nov 2015	Juni 2016	Nov 2016	Juni 2017	Nov 2017
4	4,1	4,1	4	4	3,9

Flekkefjordsområdet					
Nettbuss Sør			Sørlandsruta		
Mai 2015	Nov 2015	Juni 2016	Nov 2016	Juni 2017	Nov 2017
4,3	4,2	4	4,3	3,9	4,1

Tilgang på reiseinformasjon er det spørsmålet som scorer høyest, sammen med spørsmålet om hvor trygt det oppleves å reise med buss. Standarden på bussmateriellet blir gitt en høyere verdi i Flekkefjord enn i de andre kontraktene, som kan henge sammen med den korte tiden siden kontrakten ble startet.

Kundetilfredshet i Aust-Agder

AKT har i 2017 gjennomført to kundetilfredshetsundersøkelser (KTI) i Aust-Agder. Det er relativt lite endring i resultatene fra tidligere års undersøkelser.

TABELL: Kundetilfredshet i Vest-Agder i 2015, 2016 og 2017. 5-punkts skala, der 5 er beste score.

Aust-Agder (Setesdal Bilruter / Agder Buss)					
Mai 2015	Nov 2015	Juni 2016	Nov 2016	Juni 2017	Nov 2017
4	3,9	4	3,9	3,9	3,9

Aust-Agder inkl. Setesdal (Setesdal Bilruter)		
før oppstart	etter oppstart	
Nov 2016	Juni 2017	Nov 2017
4	4	4,1

Tilgang på reiseinformasjon er det spørsmålet som scorer høyest, sammen med spørsmålet om hvor trygt det oppleves å reise med buss. Standarden på bussmateriellet blir også gitt en høyere verdi i Setesdal, som kan ha sammenheng med den korte tiden siden kontrakten ble startet.

Best-undersøkelsen

AKT deltar i det nasjonale Kollektivbarometeret. Kollektivtrafikkbarometeret gjennomføres som en web-undersøkelse. Det gjennomføres tre spørringer i løpet av året, og i Agder er det årlige utvalget 900 personer. Kollektivbarometeret spør om sentrale forhold rundt kollektivtilbudet, og kundenes tilfredshet. Resultatene viser at AKT ligger på gjennomsnittet målt i forhold til de andre fylkene.

3.3 AVTALER MED BUSSELSKAP OG DROSJER

AKT har avtaler med Nettbuss Sør AS, Sørlandsruta AS, L/L Setesdal Bilruter og Agder Buss AS om kjøp av busstjenester i Vest-Agder og Aust-Agder.

Kontraktsområdene og varighet av avtalene er som følger;

Transportør	Område	Avtaleperiode	Opsjon
Nettbuss Sør AS	Kristiansand, Søgne, Songdalen	01.01.2011 - 30.06.2018	
Nettbuss Sør AS	Vennesla, Høietun	01.01.2011 - 30.06.2018	
Nettbuss Sør AS	Flekkefjord, Kvinesdal, Sirdal	01.01.2016 - 31.12.2025	
Sørlandsruta AS	Mandal, Lindesnes, Lista	01.07.2012 - 30.06.2022	
L/L Setesdal Bilruter	Setesdal og Vennesla Nord	01.01.2017 - 30.06.2026	
L/L Setesdal Bilruter	Åseral	01.07.2014 - 30.06.2020	2 år
Agder Buss AS	Ruteområde øst – Risør, Gjerstad, Tvedestrand, Vegårshei, Åmli	01.01.2015 – 30.06.2022	2 år
L/L Setesdal Bilruter	Ruteområde vest – Arendal, Froland, Grimstad, Lillesand, Birkenes	01.01.2015 – 30.06.2022	2 år



AKT har avtaler med drosjeselskapene om kjøp av drosjetjenester.

Kommune	Drosjer / persontransport / bestillingsruter	Utløp kontrakt	Opsjon
Kristiansand, Søgne, Songdalen	Taxi Sør	31.12.2017	
Øvre del av Songdalen (Finsland), Marnardal	Taxi Sør	31.12.2017	
Vennesla	Agder Taxi	31.12.2018	
Mandal, Lindesnes, Åseral, Audnedal, Farsund, Lyngdal, Kvinesdal, Flekkefjord, Hægebostad og Sirdal	Elite Drosjen	31.12.2020	2 år
Arendal, Grimstad	I-Taxi	30.06.2018	
Lillesand	Taxi Sør	30.06.2018	
Tvedestrand	Tvedestrand Drosjesentral	30.06.2018	
Risør	Risør Taxi Gjerstad Tur og Taxi	30.06.2018	
Vegårshei	Torjus Gustavsen ENK	30.06.2018	
Gjerstad	Gjerstad Tur og Taxi	30.06.2018	
Åmli	Nils Oddvar Oland	31.12.2018	1,5 år
Froland	Finns Transport AS	31.12.2018	1,5 år
Iveland, Evje og Hornnes, Bygland	Setesdal Bilruter	31.12.2018	1,5 år

I kommunene Bykle og Valle er det ikke en ordinær avtale om persontransporttjenester, men AKT og Setesdal Bilruter har en intensjonsavtale om å løse skoletransporten. Det er ingen drosjeavtale i Birkenes kommune.

3.4 NYE AVTALER OM KJØP AV BUSSTJENESTER OG DROSJETJENESTER

AKT gjennomførte i 2017 anbudskonkurranse på busstjenester i Kristiansandsområdet og tildelte kontrakt til Boreal Buss AS. Oppstart av ny kontrakt er 1. juli 2018.

TABELL: Oversikt over tildeling av kontrakter i 2017. Alle tall i 1000 kilometer.

Transportør	Område	Avtaleperiode	Opsjon	Rutekilometer
Boreal Buss AS	Ruteområdet Kristiansand, Søgne, Songdalen, Vennesla	01.07.2018 – 30.06.2025	Gjensidig opsjon inntil 3 år	7 640

AKT og Vest-Agder fylkeskommune har felles avtaler for persontransport som omfatter ordinær skolekjøring, spesialskyss, bestillingstransport og TT-kjøring. Det ble gjennomført anbudskonkurranse på persontransporttjenester i kommunene Kristiansand, Søgne, Songdalen, Marnardal og Hægebostad. Kontrakt ble tildelt til Taxi Sør for kjøringen i kommunene Kristiansand, Søgne, Songdalen og Marnardal. Elite Drosjen overtok kontrakten i Hægebostad. Oppstart av nye avtaler er 1. januar 2018.

3.5 RUTETILBUDET

TABELL: Antall rutekilometer i 2016 og 2017, fordelt på busselskap. Alle tall i 1000 kilometer.

Rutebilselskap	Rutekilometer 2015	Rutekilometer 2016
Nettbuss – Kristiansandsregionen Pakke 1 og 2	6 797	6 822
Sørlandsruta – Mandal, Lindesnes, Lista	2 248	2 253
Sørlandsruta – Flekkefjord, Kvinesdal, Sirdal	920	932
Setesdal Bilruter – Evje/skole	305	
Setesdal Bilruter - Setesdal og Vennesla nord		1 285
Setesdal Bilruter - Åseral	156	156
Bestillingsruter div. undertransportører	190	303
Setesdal Bilruter – ruteområde vest Arendal, Grimstad, Lillesand, Froland og Birkenes	3 630	4 496
Agder Buss – ruteområde øst Risør, Gjerstad, Tvedestrand, Vegårshei og Åmli	976	1 139
TOTALT	15 222	17 386
Tillegg: Skoleskyss med undertransportører, Vest-Agder	600	600

Vest-Agder

Rutetilbudet er videreført og forsterket i 2017.

Årets største ruteendring i Kristiansandsområdet ble gjennomført 27. februar. Denne omfattet spesielt Randesund og deler av Vågsbygd.

Linje M3 mellom Vågsbygd senter, Slettheia og Søm ble delt i to. Dette for å styrke punktligheten og bedre tilpasse kapasiteten etter behovet. Linje M3 fortsetter å kjøre mellom Slettheia og Søm. Den kjører raskeste vei mellom Slettheia og Kvadraturen, noe som samsvarer med de tyngste markedene. På Slettheia er det blitt bygd en ny snuplass med sjåførfasiliteter som er tatt i bruk av linje M3. Mellom Vågsbygd senter og Slettheia, hvor markedet er mye mindre, kjøres det en lokallinje 53.

Fra samme dato ble lokalbusstilbudet mellom Vågsbygd senter og Andøya/Bråvann styrket, ved at det kjøres avganger også på kveldstid og på lørdager. Det er registrert en god passasjervekst på de fleste av disse rutene.

I Randesund ble tilbudet til Dvergsnes-Tømmerstøområdet endret fra samme dato. For å kunne betjene de største boligområdene på en bedre måte ble snuplassen på Tømmerstø flyttet fra Tømmerstøkrysset til Holte på alle avganger. Flere avganger kjører også raskeste vei mellom Dvergsnes og Kvadraturen. Sømsveien fikk et noe redusert tilbud, med unntak av i morgenrushet hvor frekvensen ble opprettholdt. Totalt for området har endringen gitt en passasjervekst.

I Ytre Randesund ble et komplisert tilbud bestående av lokalbuss, skolebuss og ordinær rutebuss forenklet og styrket. Det kjøres nå avganger hver annen time alle avganger langs hovedtraseen, delvis styrket til timesrute i rushtiden. I helgene er enkelte av avgangene bestillingsavganger.

Perioden med sommerrute var også i 2017 på 7 uker. Det er gjort gode erfaringer med denne forkortede perioden. Dessuten ble tilbudet til Justvik, Hellemyr og Randesundsområdet (Tømmerstøområdet, Dvergsnes, Ytre Randesund) styrket ved at normalruteplan ble kjørt gjennom hele sommerperioden.

For øvrig har tilbudet kun hatt mindre justeringer.

I tillegg har 2017 inkludert en rekke omstendigheter og veiarbeid som har krevd kortere og lengre omkjøringer. I en lengre periode høsten 2017 var det et langvarig gravearbeid på Søm som gjorde det nødvendig i en periode å opprette en egen linje 3X som betjente deler av Søm. På grunn av anlegget av ny Varoddbru er enkelte linjer omlagt inntil videre.

En planlagt ruteendring for linje M1 og M2 angående Flekkerøy, Voiebyen og Sørlandsparken ble utsatt til januar 2018.

Utenfor Kristiansandsområdet ble rute 200 styrket med en avgang fra Mandal til Lyngdal på morgenen for å ivareta arbeidsreiser mellom Mandal og Vigeland, samt at

elever på vgs får en skyss som er bedre tilpasset starttiden ved skolen på morgenen. Det ble også etablert en ny avgang mellom Mandal og Kristiansand på morgenen. For øvrig er det i hovedsak gjort tilpasninger til skoleskyss som har medført endringer i rutetilbudet.

Aust-Agder

Rutetilbudet er videreført og forsterket på noen linjer i 2017.

Linje 100D Arendal – Kristiansand direkte

- Ny direktelinje med følgende trasé: Arendal buss-terminal – Harebakken – Øygårdsdalen (Grimstad) – Kristiansand rutebilstasjon
- To avganger i hver retning i morgenrush og to avganger i hver retning i ettermiddagsrush
- Reisetid ca 1 time
- Linje 100D kommer i tillegg til linje 100E, som er ekspressavgangene til linje 100 og som har en noe mindre direkte trasé

Linje 100D Lillesand – Kristiansand direkte

- Ny direktelinje med følgende trasé: Gaupemyr – Borkedalen – Brønningsmyr – Kristiansand rutebilstasjon
- Én avgang Lillesand – Kristiansand om morgenen og én avgang Kristiansand – Lillesand om ettermiddagen
- Reisetid ca ½ time

Linje 113 Arendal – Myra – Stoa – Arendal

- Alle avganger kjører via den nye politistasjonen på Stoa

Linje 114 Arendal – Sykehuset – Arendal

- Ny linje med halvtimesfrekvens mellom mellom kl. 07 og 17 mandag-fredag

Linje 150 Risør – Tvedestrand – Arendal

- En ekstra morgenavgang fra Risør (kl. 06.45) via Tvedestrand (kl. 07.30) til Arendal slik at det nå er halvtimesfrekvens en time i morgenrushet
- I Risør ble traseen forlenget fra rutebilstasjonen gjennom sentrum til/fra Tollboden på alle linjer til/fra Risør. Dette ble gjort etter ønske fra og i samarbeid med Risør kommune

Linje 156 Åmli – Tvedestrand

- Rutetilbudet mellom Åmli og Arendal langs fylkesvei 415 ble basert på bussbytte i Fiansvingen fra 01.01.17. Det er inngått avtale med Telemark fylkeskommune om korrespondanser til/fra Vrådal i Åmli. Tidligere var bussene gjennomgående Telemark – Åmli – Arendal

Linje 170 Haukeli – Hovden – Evje - Kristiansand

- Flere avganger i rushtidene mellom Evje og Kristiansand i forbindelse med anbudsstart 01.01.17

Linje 173 Engesland/Iveland – Vennesla

- Rutetilbudet til/fra Engesland og Iveland ble basert på bussbytte i Vennesla fra 01.01.17. Tidligere var bussene gjennomgående til/fra Kristiansand. Til gjengjeld ble det satt opp flere avganger mellom Iveland og Vennesla enn tidligere

Linje 175 Evje – Arendal

- Det ble satt opp en tidlig morgenavgang fra Evje som gjør det mulig å dagpendle til Arendal for bl.a. skoleelever på Sam Eyde vgs og Arendal vgs

3.6 BESTILLINGSTRANSPORT

Bestillingsrutene er som ordinære ruter med definerte traseer og rutetider, men kjører bare hvis det kommer inn bestillinger. Bestillingstransporten i Vest-Agder dekker flere ulike funksjoner, blant annet skyss til tog, lokale kommunesentre og ulike aktiviteter. AKT har bestillingstransport og tilbringertjenester til tog i kommunene Kristiansand, Vennesla, Songdalen, Søgne, Åseral, Audnedal, Kvinesdal, Marnardal, Farsund og Lyngdal.

Totalt ble det brukt ca. 7,5 mill. kr på bestillingstransport.

3.7 BÅTRUTER

I 2017 ble det brukt ca. 4,7 mill. kr på følgende båtruter:

Kongshavn–Randøya

Rutetilbudet mellom Kongshavn og Randøya er i hovedsak tilpasset skoleskyss for elever på grunnskole og videregående skoler. Siden høsten 2013 har det i tillegg vært et bestillingsrutetilbud. AKT og Kristiansand kommune har bevilget midler til bestillingstransport. Bestillingstransporten gjelder høsten og vinteren, og bruken tilpasses de bevilgede økonomiske rammene.

Høllen–Borøya–Ny Hellesund

Noen avganger på hverdager og i helger.

3.8 DROSJER

AKT kjøpte i 2017 drosjetjenester innenfor den ordinære skoleskyssen i Vest-Agder for ca. 25,4 mill. kr, spesialskyss for ca. 29,2 mill. kr og ordinær rutekjøring/tilbringertjenester for ca. 7,5 mill. kr. I Aust-Agder ble det kjøpt drosjetjenester innenfor den ordinære skoleskyssen for ca. 6,6 mill. kr og spesialskyss for ca. 13,7 mill. kr.

I flere av kommunene i Vest-Agder bruker AKT maksimalt tilgjengelig drosjekapasitet. I Aust-Agder er det også meldt om kapasitetsutfordringer for enkelte av drosjeselskapene.



4. SKOLESKYSS

4.1 SAMARBEID MED KOMMUNENE OM SKOLESKYSS

AKT og samtlige kommuner i Vest-Agder har hatt egne avtaler om skoleskyss siden 2008/2009. AKT og Aust-Agder fylkeskommune har hatt tilsvarende avtaler med kommunene i Aust-Agder siden 2014. Avtalene inngås for å sikre en forutsigbar finansiering av grunnskoleskyssen både for den enkelte kommune og for AKT. Avtalene regulerer beregningen av kommunal delfinansiering, årlige samarbeidsmøter, dato for avklaringer av vesentlige endringer, innmelding av elever i skoleskyssregisteret, samt intensjon om felles regionsvis skolerute hvor det er hensiktsmessig. Skoleskyssavtalene har som intensjon å bidra til en rasjonell og kostnadseffektiv skoleskyss. Avtalene har varighet ut 2017 i begge fylkene. Ved årsslutt i 2017 var det ikke kommet til enighet med kommunene om nye avtaler, men det vil arbeides videre med dette.

Siden 1. januar 2015 har AKT hatt ansvaret for kollektivtrafikken i deler av Aust-Agder; i kommunene Lillesand, Grimstad, Arendal, Tvedestrand, Vegårshei, Gjerstad og Risør. Fra 1. januar 2017 overtok AKT ansvaret for de resterende åtte kommunene i Aust-Agder; Iveland, Evje og Hornnes, Bygland, Bykle, Valle, Åmli, Froland og Birkenes. AKT har dermed ansvaret for forvaltningen av skoleskyssen i samtlige kommuner i Aust- og Vest-Agder. Kommunene og skolene er nå godt kjent med AKTs rutiner for skoleskyss, og samarbeidet er godt.

Hver høst og vinter gjennomføres det møter med alle kommunene, enkeltvis eller regionsvis. I tillegg er det dialog med kommuner og skoler om skoleskyss gjennom året. I de årlige møtene med kommunene får AKT tilbakemeldinger på hvordan skyssen fungerer og hvordan samarbeidet med AKT vurderes. Møtene er viktige for å ha et samarbeid omkring start- og sluttider, skoleruter og for å få til en mest mulig rasjonell skoleskyss sammen med kommunene.

4.2 ORDINÆR SKOLESKYSS

Videregående skole

For elever i videregående opplæring er avstandsgrensen for rett til fri skoleskyss 6 km mellom hjem og skole. I Aust-Agder er det 2 936 elever som har skolereisekort som gir fri skyss, i tillegg er det ca. 100 elever som får skyssretten oppfylt ved at det utbetales et tilskudd til

bruk av privat skyssmiddel, på enten hele eller deler av strekningen mellom hjem og skole. Det har vært en økning i antall elever i videregående skole i regionene først og fremst grunnet innlemming av de resterende kommunene i Aust-Agder.

TABELL: Antall elever i Aust-Agder med gratis skoleskyss i videregående skole pr. skoleår, fordelt på regioner.

Område / skoleår	2015/16	2016/17	2017/18
Region øst	445	469	529
Region vest	1 820	1 755	2 199
Setesdalregionen	-	-	208
Totalt antall elever som mottar skolereisekort	2 665	2 224	2 936

I Vest-Agder er det 4 946 elever i videregående skole som har mer enn 6 km mellom hjem og skole, og det er totalt 2 005 elever som har skolereisekort i 2017.

I Kristiansandsregionen, hvor det er et godt utbygd rutetilbud, har ikke elevene i videregående skole krav på fri skyss og de må selv kjøpe ungdomskort. Vest-Agder fylkeskommune søker hvert år Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder om å videreføre dispensasjonen, som innvilges under vilkår angitt i opplæringsloven. Endringer i det ordinære rutetilbudet i regionen kan påvirke om ungdommene på aktuelt sted omfattes av ungdomskortordningen i Kristiansandsregionen.

TABELL: Antall elever i Vest-Agder med gratis skoleskyss i videregående skole pr. skoleår, fordelt på regioner. De fleste elevene benytter ungdomskort i Kristiansandsregionen.

Område / skoleår	2015/16	2016/17	2017/18
Kristiansandsregionen	325	290	375
Lindesnesregionen	543	482	599
Listerregionen	826	874	1 031
Andre vgs. i/utenfor Vest-Agder	0	0	0
Totalt antall elever som mottar skolereisekort	1 694	1 646	2 005

I 2017 ble det innført elektroniske skolereisekort for samtlige videregående elever. Det var en del tekniske utfordringer knyttet til innføringen av elektroniske skolereisekort, men dette ble løst utover høsten.

Grunnskolen

I Vest-Agder er 5 884 skyssberettigede grunnskoleelever, og det er en nedgang i forhold til forrige skoleår. Kristiansand kommune er den kommunen med flest skyss elever, og i Kristiansandsregionen (Kristiansand, Vennesla, Songdalen og Søgne) organiserer AKT daglig skoleskyss for 2 603 grunnskoleelever.

TABELL: Antall elever i Vest-Agder med fri skoleskyss i grunnskole pr. skoleår, fordelt på kommune.

Vest-Agder, kommune	2015/16	2016/17	2017/18
Kristiansand	1 229	1 279	1 183
Mandal	667	672	630
Farsund	538	528	470
Flekkefjord	315	323	305
Vennesla	510	546	510
Songdalen	411	444	438
Søgne	494	502	472
Marnardal	213	222	220
Åseral	84	86	80
Audnedal	169	173	145
Lindesnes	340	327	343
Lyngdal	523	574	504
Hægebostad	179	152	146
Kvinesdal	370	345	342
Sirdal	94	98	96
TOTALT	6 136	6 271	5 884
Kristiansandsregionen	2 644	2 771	2 603
Sum øvrige kommuner	3 492	3 500	3 281

I Aust-Agder er det 4 490 grunnskoleelever med fri skoleskyss.

TABELL: Antall elever i Aust-Agder med fri skoleskyss i grunnskole pr. skoleår, fordelt på kommune.

Aust-Agder, kommune	2015/16	2016/17	2017/18
Risør	228	218	215
Grimstad	746	723	714
Arendal	1 130	1 247	1 173
Gjerstad	186	162	158
Vegårshei	186	186	186
Tvedestrand	384	402	361
Froland	-	-	461
Lillesand	337	343	356
Birkenes	-	-	317
Åmli	-	-	114
Iveland	-	-	104
Evje og Hornnes	-	-	169
Bygland	-	-	76
Valle	-	-	58
Bykle	-	-	28
TOTALT	3 197	3 281	4 490

Kostnader skoleskyss

Utgifter til skoleskyss omfatter skyss av elever i grunnskole og videregående skole, og skyss med buss, drosjer, øvrige undertransportører, foreldrekjøring og spesialskyss med drosje. AKT kjøper transporttjenester til skoleskyss av ca. 70 drosjer/drosjesentraler og turvogner. Etter AKT sin vurdering leverer disse transportørene tjenester av god kvalitet, og lokalkunnskapen deres er med på å sikre en god og trygg skoleskyss i alle kommuner i Agder.



Finansiering av grunnskoleskyssen

Kommunenes finansiering av skoleskyssen i Vest-Agder i 2017 var ca. 51 mill. kr, og inkluderer merbetalingen fra kommunene i forbindelse med kjøring til avlastningshjem. Inkludert i beløpet er også merkostnader for skyss til ledsagere som følger elever, samt ekstra skyss med drosje for elever grunnet kommunale vedtak om særlig farlig eller vanskelig skolevei. I Aust-Agder utgjør kommunenes delfinansiering av skoleskyssen 35,4 mill. kr for 2017 og økningen er først og fremst forårsaket av at AKT overtok ansvaret for organisering av skoleskyss i samtlige kommuner i Aust-Agder.

AKT opplever at rasjonelle skyssopplegg utfordres av ønsker om endringer i start- og sluttider i flere kommuner. Endringer i start- og sluttider ved skolene medfører som hovedregel økte utgifter, uten at den kommunale delfinansieringen øker. Også i 2017 ble den

kommunale delfinansieringen fra kommunene regulert med deflator i statsbudsjettet, i henhold til avtalene om skoleskyss mellom AKT og kommunene.

TABELL: Kommunebetaling Vest-Agder pr. år fra 2015-17.
Alle tall i 1000 kroner.

Kommunebetaling	2015	2016	2017
Beløp	45 634	49 005	50 931
%- endring	4,1	7,4	3,9

TABELL: Kommunebetaling Aust-Agder pr. år fra 2015-17.
Alle tall i 1000 kroner.

Kommunebetaling	2015	2016	2017
Beløp	22 047	24 540	35 351
%- endring	-	11,3	44,1

4.3 TRAFIKKFARLIG SKOLEVEI – KOMMUNALE VEDTAK

Kommunene er ansvarlig for skyss dersom kommunen definerer skoleveien som særlig farlig eller vanskelig for den enkelte elev, og avstanden er under 2/4 km. Ulikt veisystem og ulik grad av utbygd gang- og sykkelvei, antall stam- og riksveier gjennom kommunen og skolestruktur kan forklare noen av forskjellene mellom kommunene når det gjelder antallet med skyss innvilget på grunn av særlig farlig eller vanskelig skolevei. Det er også relativt stor forskjell på hva den enkelte kommune definerer som særlig farlig eller vanskelig skolevei, i tillegg til at dette alltid skal være en individuell vurdering for den enkelte elev.

I kommunen med flest kommunale vedtak om slik skyss har ca. hver tredje skyssberettigede elev skyss på

grunnlag av særlig farlig eller vanskelig skolevei.

Tall i prosent av total antall skyssselever i kommunen viser denne fordelingen i Vest-Agder; Kristiansand (10 %), Mandal (7 %), Farsund (18 %), Flekkefjord (13 %), Vennesla (12 %), Songdalen (3 %), Søgne (7 %), Marnardal (8 %), Åseral (0 %), Audnedal (5 %), Lindesnes (9 %), Lyngdal (19 %), Hægebostad (29 %), Kvinesdal (18 %), Sirdal (16 %).

For Aust-Agder er fordelingen slik; Risør (7 %), Grimstad (19 %), Arendal (10 %), Gjerstad (16 %), Vegårshei (9 %), Tvedestrand (16 %), Froland (26 %), Lillesand (21 %), Birkenes (7 %), Åmli (5 %), Iveland (8 %), Evje og Hornnes (7 %), Bygland (9 %), Valle (0 %), Bykle (11 %).

TABELL: Andel skyssselever i Vest-Agder som følge av særlig farlig eller vanskelig skolevei, trafikkfarlig vinter og andre kommunale skyssvedtak.

År	2014	2015	2016	2017
Andel elever med kommunalt vedtak i prosent av totalt antall skyssselever	10 %	12 %	12 %	11 %

TABELL: Andel skyssselever i Aust-Agder som følge av særlig farlig eller vanskelig skolevei, trafikkfarlig vinter og andre kommunale skyssvedtak.

År	2015	2016	2017
Andel skyssselever i prosent av total antall skyssselever	14 %	13 %	14 %

4.4 SPESIALTRANSPORT AV ELEVER TIL GRUNNSKOLER OG VIDEREGÅENDE SKOLER

For den enkelte elev som har spesialskyss med drosje foreligger det egen søknad samt sakkyndigerklæring om elevens behov for drosjeskyss. For mange av elevene vil drosjeskyss være et varig behov gjennom hele skolegangen, mens andre elever vil ha behov for drosjeskyss for en periode. Det er viktig at skoler og kommuner som kjenner elevene vurderer hvorvidt den enkelte elev kan ha mulighet til å bruke buss mellom hjemmet og skolen.

TABELL: Antall funksjonshemmede elever i grunnskolen som får spesialskyss med drosje. Vest-Agder.

Region / skoleår	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18
Kristiansands-regionen	156	157	153	170
Lindesnes-regionen	23	23	27	22
Lister-regionen	34	34	33	40
Totalt antall skyss elever	213	214	213	235

TABELL: Antall funksjonshemmede elever i grunnskolen som får spesialskyss med drosje. Aust-Agder.

Region / skoleår	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18
Region øst	-	12	10	7
Region vest	-	75	75	62
Setesdal-regionen	-	-	-	1
Totalt antall skyss elever	-	87	85	70

TABELL: Antall funksjonshemmede elever i videregående skole som får spesialskyss med drosje

Videregående skoler / skoleår	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18
Vest-Agder	84	90	62	92
Aust-Agder	-	74	64	92

I Vest-Agder var kostnaden for å løse drosjeskyssen for de 327 grunnskole- og videregående elevene med spesialskyss 29,2 mill. kroner. Gjennomsnittlig skyss-kostnad per elev er ca. 90 000 kr per skoleår. I Aust-Agder er kostnaden for å løse drosjeskyssen for de til sammen 162 elevene med vedtak om spesialskyss 13,7 mill. kr, og gjennomsnittlig skysskostnad per elev er i underkant av 85 000 kr per skoleår.

Kommunenes andel av betaling for den enkelte elev på grunnskole med spesialskyss begrenser seg til person-takst, og dekker i gjennomsnitt mindre enn 1/10 av kostnaden for skyssen til elever med spesialskyss.

TABELL: Utviklingen i kostnader til spesialtransport av skoleelever til grunnskoler og videregående skoler, Vest-Agder. Tall i 1000 kroner.

Skole / år	2014	2015	2016	2017
Grunnskoler	14 069	15 786	17 932	18 113
Videregående skoler	9 259	8 370	10 296	11 136
Totalt Vest-Agder	23 328	24 156	28 228	29 248

TABELL: Utviklingen i kostnader til spesialtransport av skoleelever til grunnskoler og videregående skoler, Aust-Agder. Tall i 1000 kroner.

Skole / år	2015	2016	2017
Grunnskoler	5 023	3 948	4 839
Videregående skoler	4 203	5 566	8 842
Totalt Vest-Agder	9 226	9 513	13 682



5. INFRASTRUKTUR OG FREMKOMMELIGHET

Fremkommelighet for kollektivtrafikken

Flere anleggsarbeider, spesielt i Kvadraturen i Kristiansand kommune, har gitt redusert fremkommelighet for bussene og økt reisetid for passasjerene. Sammenlignet med bil er reisetiden med buss for lang. Bussmetroen trenger køfri kjørevei gjennom Kristiansand sentrum for å kunne få ned reisetiden for passasjerene.

Endeholdeplasser på pendellinjer

For å sikre at bussen kommer i tide, etableres det endeholdeplasser på pendellinjene. En pendellinje starter på en side av byen og pendler gjennom sentrum, og fortsetter på motsatt side av byen. Med endeholdeplasser kan bussjåføren avslutte turen og få en kort pause. Ved forsinkelser vil bussjåføren ha mulighet til å korte ned på pausen og starte ruten i samsvar med tidtabellen.

- Endeholdeplass og sjåførpauserom på Slettheia ble tatt i bruk i slutten av februar. Linje M3 Slettheia – Søm måtte tidligere kjøre til Vågsbygd senter for å ta pause og tidsregulering. Den fungerte da også som lokalrute mellom Øvre Slettheia og Vågsbygd senter. Med den nye endeholdeplassen ble traseen vesentlig forkortet og lokalforbindelsen blir ivaretatt med egen linje. Endringen medførte behov for å ta i bruk 7 eldre holdeplasser og oppgradere disse. Dette ble utført av Kristiansand kommune i løpet av året.
- Endeholdeplass og sjåførpauserom i Skonnertveien i Voiebyen ble ferdigstilt på høsten, og tatt i bruk 2. januar 2018. Linje M2 Hånes – Voiebyen er dermed blitt en pendellinje med endeholdeplass på begge ender av pendelen. Omleggingen betyr at traseen i Voiebyen kjøres i begge retninger og 7 eldre holdeplasser ble oppgradert av Kristiansand kommune for et par år siden. Framkommeligheten i Kjoskrysset fra Holskogveien er en utfordring og kan løses med tilfartskontroll. Plan og finansiering for tiltaket er på plass, men det er ikke fastsatt tidspunkt

Kollektivterminaler

I byområder og knutepunkter er det viktig med terminaler for å sikre passasjerene gode venteforhold og parkeringsmuligheter. Rasjonell drift av rutetilbudet skal også ivaretas. Ny paviljong på rutebilstasjonen ble planlagt og vedtatt i løpet av året. Målsettingen har vært å ferdigstille denne i løpet av 2018, og deretter rive den gamle stasjonsbygningen.

Bussanlegg

Et sentralt plassert bussanlegg bidrar til å sikre like konkurransevilkår for tilbyderne og en rasjonell drift. Det har vært arbeidet med å få bygd et effektivt og godt bussanlegg på Dalane i Kristiansand.

Oppgradering av holdeplasser

AKT har bidratt i kollektivgruppene i Aust-Agder og Vest-Agder i forhold til prioritering av hvilke holdeplasser som skal oppgraderes til universell utforming innenfor avsatte midler til kollektivtiltak.



6. MILJØ

Andelen som benytter personbil som transportmiddel på Agder er høy. AKTs viktigste bidrag til miljøet er derfor primært å få flere til å velge kollektivtransport, dernest at transporten utføres med lavest mulig utslipp.

Av erfaring skjer den største miljøforbedringen på kjøretøyene når kontraktene fornyes. De siste 7-8 årene har den største forbedringen funnet sted gjennom en kraftig reduksjon i lokale utslipp. I 2017 var det oppstart av nye kontrakter i indre deler av Aust-Agder.

Teknologien forbedres kontinuerlig og bussenes forurensning reduseres tilsvarende. Den nyeste teknologien koster mye å utvikle, og fabrikkene tar betalt for dette. AKT har en uttalt strategi om å ta i bruk ny teknologi tidlig, men unngå å være innovatører fordi kostnadene er høye. Et utstrakt samarbeid om utveksling av informasjon og erfaringer mellom administrasjonsselskapene, nasjonalt og internasjonalt, bidrar til at mindre regioner

kan få økt kunnskap om teknologiens konkurranse-dyktighet når det gjelder kostnader og miljøgevinster.

Eierne av AKT har vedtatt en strategi om gradvis elektrifisering av kollektivtransporten i byområdene. Med elektrifisering menes både delvis (hybrid) og helelektriske busser. I distriktene vil AKT i større grad velge biodrivstoff når dette er kommersielt tilgjengelig. Kristiansandsregionen har over lang tid innarbeidet et nullvekstvekst mål for persontransporten. Dette målet er også i ferd med å feste seg i Arendalsregionen. AKT er derfor et viktig verktøy for disse regionene når veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

I 2017 kjørte 413 busser på oppdrag for AKT i Agder. Disse leverte 18 millioner reiser og kjørte til sammen mer enn 17 millioner rutekilometer.

Lokal forurensing

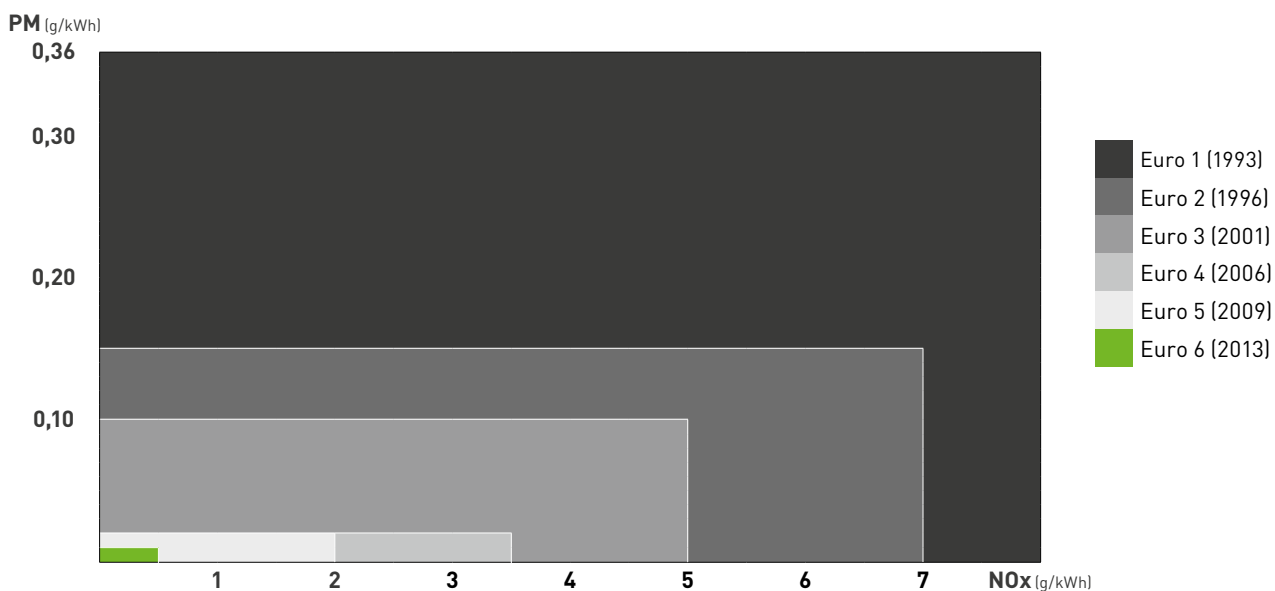
Krav til bussenes renseteknologi, Euro-standard, er viktig for å begrense lokal luftforurensing. Siste Euro-standard er Euro 6. Med oppstart av nye kontrakter i indre del av Aust-Agder i 2017 ble lokale utslipp av NO_x og PM redusert med 74 % i disse områdene som følge av nye busser.

Tabellen nedenfor viser fordelingen av busser på ulike kontraktsområder og på Euro-klasser (utslippsstandard):

TABELL: Fordelingen av busser på ulike kontraktsområder og på Euro-klasser (utslippsstandard).

	Områder						Totalt pr Euro-klasse:	Andel i %:
	Flekkefjord	Mandal	Kristiansand	Aust-Agder vest	Setesdal	Aust-Agder øst		
Euro 6	20	2	0	100	24	36	182	44,1 %
Euro 5	0	42	114	3	10	0	169	40,9 %
Euro 4	4	5	25	0	0	0	34	8,2 %
Euro 3	7	19	0	0	0	0	26	6,3 %
Euro 2	0	2	0	0	0	0	2	0,5 %
Sum	31	70	139	103	34	36	413	100 %

Figuren nedenfor viser hvordan kravene til lokal forurensing har blitt strengere med nye Euro-klassifiseringer:



Global forurensing

I 2017 ble all kollektivtransport på oppdrag fra AKT gjennomført med fossilt drivstoff, og beregnet utslipp klimagasser var på ca. 22,5 tusen tonn.

7. INFORMASJON OG SALG

7.1 KUNDEINFORMASJON

I arbeidet med å gjøre det enda enklere å reise kollektivt lanserte AKT i oktober 2017 et nytt pris- og sonesystem. I det nye pris- og sonesystemet er det like billetter og like priser i hele Agder, og mobilbillett innføres som enkeltbillett for alle reisende på Agder.

Det nye pris- og sonesystemet innebærer færre billettprodukter og enklere rabattstruktur. Hensikten er å gjøre det enklere for passasjerene og sjåførene, samtidig som det blir enklere for AKT å informere om prisene. Dagens billettsalg skjer i for stor grad om bord på bussen. Med de nye prisene vil det alltid være billigere for passasjerene å kjøpe billett før de går på bussen. Et av delmålene er å redusere kontantmengden om bord på bussene og redusere tiden sjåførene bruker på billettering.

I 2017 ble 80,3 % av alle reiser betalt med forhåndskjøpte billetter.

TABELL: Andel forhåndskjøpte billetter i 2016 og 2017, i %.

Skole / år	2016	2017
Totalt reiser	12 479 408	12 114 261
Forhåndskjøpte	10 021 707	9 548 649
Andel forhåndskjøpte	80.3%	78.8%

7.2 SANNTIDSINFORMASJON

AKT jobber mye med å videreutvikle kvaliteten på og distribusjonen av trafikantinformasjon, særlig knyttet til avvikssituasjoner og hendelser som skjer underveis. Kundesenterets bruk av sanntidssystemet gjennom avviks- og servicemeldinger har vært med å forbedre kundens nytteverdi.

Det har også vært jobbet med å markedsføre systemet mot bedriftsmarkedet ved at AKT tilbyr lenker med avgangsinformasjon for nærliggende holdeplasser til større arbeidsplasser.

7.3 REISEPLANLEGGER

Bruk av reiseplanleggeren på web, mobil og app viser fortsatt stor økning i 2017. Samlede bevegelser i reiseplanlegger og avgangslister var over 36 millioner. Agders innbyggere har gjennomsnittlig brukt AKTs reiseplanlegger tjenester ca. 1340 ganger hver i 2017 (uavhengig av om man er kunde eller ikke-kunde i kollektivsystemet).

Reiseplanlegger og avgangsliste

Reiseplanleggeren blir i stor grad benyttet for søk av reiseforslag frem i tid, mens avgangslisten er en mer umiddelbar metode man bruker for å få oppgitt avgangstider fra én spesifikk holdeplass.

Reiseplanleggeren AKT Reise inneholder i dag kun reiseinformasjon. Bruken av smarttelefon blir stadig viktigere, og det utfordrer AKT til å se på hvilke muligheter man har for å gjøre reiseopplevelsen enda bedre.

Tidligere har web versjonen av reiseplanleggeren vært den mest benyttede, men i 2017 har AKT Reise tatt over som den viktigste plattformen for reisesøk. Mer enn 52 % av reiseplanleggersøkene blir utført i AKT Reise, likevel står web versjonen fremdeles sterkt med 45,6 % av alle søk.

Skoleskyssen er åpen for ordinære passasjerer, og alle skoleruter i Agder skal vises i reiseplanleggeren. AKT arbeider med å synliggjøre skoleskyssen som en del av det ordinære kollektivtilbudet.

Ved søk av avgangstider fra én spesifikk holdeplass står AKT Reise for 99 % av alle utførte søk, noe som tilsvarer en økning på 55 % fra 2016. Dette stiller store krav til AKTs informasjon til kundene, særlig i avvikssituasjoner. Økningen er fortsatt en konsekvens av at sanntid er tilgjengelig i hele Agder, og den stadig større bruken av smarttelefon.



Sanntid i Google Maps

AKT har gjort kollektivtilbudet i sanntid tilgjengelig i Google Maps, som første kollektivselskap i Norden. På bakgrunn av det har AKT blitt lettere tilgjengelig for dem som ikke har oppdaget AKT og våre tjenester.

Ved bruk av våre tjenester med sanntidsinformasjon i Google, har AKT tilgjengeliggjort rutetilbudet på en svært effektiv måte, uten at kunden trenger å forholde seg til AKT som leverandør av reiseinformasjon. Det gir AKT nye perspektiver og muligheter, samtidig mister vi kontroll over hvordan data presenteres i Googles systemer.

En Tur

I november ble den nasjonale reiseplanleggeren En Tur lansert. Den nasjonale reiseplanleggeren er blant annet finansiert og støttet av Samferdselsdepartementet. Publikums grensesnittet blir i stor grad ivaretatt via en app, men også gjennom en web-reiseplanlegger. AKT leverer sine rutedata på lik linje med alle andre administrasjonsselskap i Norge. En Tur er nå den mest komplette løsningen for reiseplanlegging på tvers av fylker og trafikklag.

7.4 KUNDESENTRE OG RUTEOPPLYSNING

Kundesentrene

AKT har egne kundesentre i Kristiansand, Arendal, Lyngdal og Flekkefjord.

Kundesenteret i Arendal håndterer kunder i skranke og brukes til ruteinformasjon, salg av busskort og hittegoods. Kundesentrene i Lyngdal og Flekkefjord håndterer kunder i skranke, lokal ruteopplysning og godsekspedering på rutebilstasjonene i Lyngdal og Flekkefjord. Avtalen med

NSB om salg av togreiser ble sagt opp av NSB og avviklet ultimo 2016.

Selv om nye digitale salgs- og informasjonskanaler i større grad overlater kjøpssituasjonen til kunden, er det fortsatt en stor verdi å ha kundesenterets produktkunnskap tilgjengelig mot kunden.

Telefon 177

Selv om behovet for ruteopplysningstjenester de senere år er dreid mot mer selvbetjente løsninger, er fortsatt telefon 177 en viktig kilde til trafikantinformasjon for enkelte brukergrupper.

Tallet på besvarte henvendelser er blitt noe redusert i 2017 fra ca. 33 000 i 2016 til 28 000 i 2017. Dette er en nasjonal trend og ikke unikt for Agder.

7.5 KUNDEINFORMASJON PÅ WEB

7.5.1 WEBSIDER

Størstedelen av AKTs kunde- og markedskommunikasjon peker mot akt.no. Besøk på websidene viser fortsatt økning, og i 2017 var det ca. 2,6 millioner besøk på websiden.

TABELL: Millioner besøk

Besøk på websiden	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Totalt	1,15	1,5	1,75	2,2	2,4	2,6

I gjennomsnitt var det nærmere 7000 daglige besøk på AKTs websider i 2017. Mandag 16. oktober var det 9000 besøk på websiden, og var den dagen med høyest antall besøk i 2017. Det er i hovedsak bruk av reiseplanlegger og informasjon om rutetabeller websidene brukes til.

7.5.2 SOSIALE MEDIER

De siste årene har det vært en stor økning i bruk av sosiale medier, og sosiale medier blir derfor et nyttig verktøy for stadig flere virksomheter. I 2017 tok AKT konsekvensen av det, og re-lanserte seg på sosiale medier med hjelp av innleid kompetanse fra reklamebyrået Aptum i Kristiansand.

Det har i oppstartsfasen vært et mål å skape nyttig og relevant innhold for passasjerene i tillegg til å bygge opp en positiv merkevare. Det er gjort ved hjelp av gode historier og portretter av ansatte i kollektivbransjen. Responsen har vært overraskende god og ført til en stor andel følgere, noe som gir et godt grunnlag for AKTs videre satsning på sosiale medier. I tillegg har det i oppstartsfasen vært fokus på å ivareta sjåførenes personvern, og kundene blir derfor oppfordret til å sende lukkede meldinger på Facebook.

AKTs bruk av sosiale medier ble trukket frem på den Nasjonale Kollektivkonferansen i Oslo i november, som et foregangseksempel på inkluderende og involverende bruk av sosiale medier innen kollektivbransjen.

Antall følgere	Facebook	Instagram	Twitter
2017	4300	209	21

AKT vil fortsette sin satsing på ulike sosiale medier. Facebook skal ivareta det faglige, skape engasjement, informere om AKTs produkter, samt ha kundekontakt. Instagram blir benyttet til bilder og fortellinger. AKT har opprettet en konto på Twitter, men har foreløpig et beskjedent antall følgere. Kontoen skal benyttes til å ivareta faglige meldinger som gjelder trafikk, produkter og avvikssituasjoner.



7.6 MARKEDSFØRING

I 2017 har det vært særlig fokus på markedsføring av nytt pris- og sonesystem.

Første halvdel av 2017 var en relativ rolig periode markedsmessig. Det ble i denne perioden gjennomført en mindre sjåførkampanje med utdeling av flyers til kontantbetalende passasjerer i tillegg til informasjonsrettede tiltak knyttet til påskeruter, søndagskjøring til Dyreparken og innføring av sommerruter.

Pris- og sone 2017 og ny mobilbillett

Hovedfokuset kampanjemessig i 2017 har vært knyttet til innføring av nytt pris- og sonesystem.

Mandag 16. oktober 2017 ble det nye pris- og sonesystemet innført, og tiltakene handlet om forenkling, med like priser og sonestruktur i begge fylkene. Det ble i tillegg innført en ny, forbedret mobilbillett i Agder. Det er et viktig tiltak for å få flere passasjerer til å benytte seg av selvbetjente betalingsløsninger. Det ble innført felles sonestruktur i hele Agder: 1 sone = 1 kommune, med en ny prisberegning: Passasjerer betaler for maks 6 soner ved bruk av enkeltbillett og maks 3 soner for periodebillett voksen.

Kampanjen har vært synlig og truffet målgrupper av nåværende kunder, men også fremtidige kunder.

Ruteendringer i Aust-Agder 26. juni

Det ble benyttet ulike markedselementer med formål å treffe eksisterende kunder med informasjon, samtidig som en ønsket å markedsføre forbedringer i rutetilbudet ved nye avganger og nye traséer til nye kunder.

Arendalsuka

AKT var, sammen med Kollektivtrafikkforeningen, ansvarlig for stand under Arendalsuka. Standen var til enhver tid bemannet med personell fra AKT for å kunne ivareta lokale spørsmål. Personell fra Kollektivtrafikkforeningen og andre administrasjonsselskap i Norge var med på standen. Standen hadde fokus på å engasjere publikum gjennom spørrekonkurranser og tegnekonkurranse for barn, samt å håndtere både lokal ruteinformasjon og nasjonal kollektivtrafikkkompetanse.

7.6.1 ANDRE MARKEDSFØRINGSTILTAK

Trafikantinformasjon ved trafikkomlegginger

Sanntidssystemet gjør at vi har mulighet til å få publisert trafikkavvik/servicemeldinger i reiseplanlegger, apper, på holdeplass og om bord på bussen. Det har i 2017 vært fokus på å bruke systemet aktivt i kundeinformasjon og forbedre kvaliteten i meldingene. Dette er noe vi med stor sannsynlighet kan gjenspeile i våre egne Kundetilfredshetsmålinger og det Nasjonale kollektivbarometeret, hvor AKT scorer høyest på punktene om informasjon.

Turistmarkedet

AKT har også hatt en del annonser/informasjon i mer tradisjonelle turistinformasjonspublikasjoner i Kristiansand og resten av Agder. AKT var første selskap i Norden som lanserte alle avganger i kollektivtrafikken på Agder i Google Maps med sanntidsinformasjon. Dette er spesielt myntet på turistmarkedet og har med stor sannsynlighet vært viktig i turistmarkedet også i 2017.



DIREKTE

akt.no

ARENDA
ca. 1 TIME
KRISTIANSAND

LILLESAND
ca. 30 MIN
KRISTIANSAND

agder kollektivtrafikk as

BUSSPRISER FOR HELE AGDER

Fra 16. oktober 2017

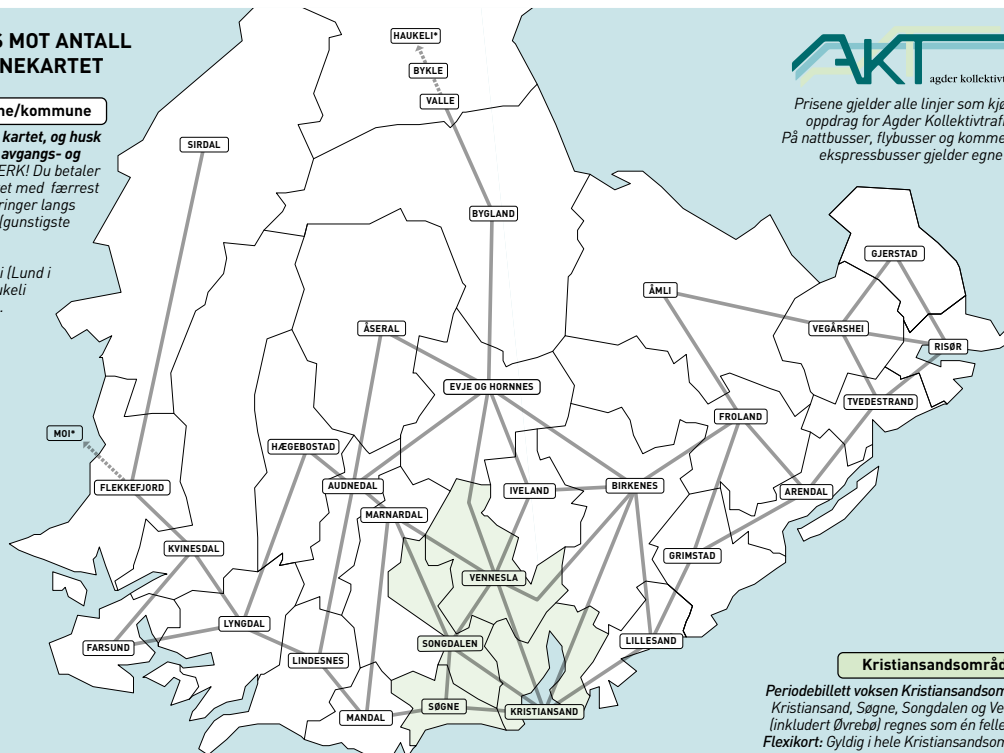


SJEKK PRIS MOT ANTALL SONER I SONEKARTET

1 boks = 1 sone/kommune

Følg strekene på kartet, og husk å telle med både avgangs- og ankomstsone. MERK! Du betaler kun for alternativet med færrest antall sonepasseringer langs strekene i kartet (gunstigste alternativ).

*Gjelder også Moi (Lund i Rogaland) og Haukeli (Vinje i Telemark).



AKT agder kollektivtrafikk as

Prisene gjelder alle linjer som kjøres på oppdrag for Agder Kollektivtrafikk AS. På nattbusser, flybusser og kommersielle ekspressbusser gjelder egne priser.

Kristiansandsområdet

Periodebillett voksen Kristiansandsområdet: Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla (inkludert Øvrebo) regnes som én felles sone. Flexikort: Gyldig i hele Kristiansandsområdet.

PERIODEBILLETTER

– for deg som tar buss ofte



30-DAGER



Barn
4–15 år



Ungdom
16–19 år



Ung Voksen
20–29 år



Honnør*
fra 67 år



Student**
20–29 år



Voksen***
30–66 år

ANTALL SONER

Antall soner	Barn	Ungdom	Ung Voksen	Honnør*	Student**	Voksen***
1					440,-	750,-
2	360,-	375,-	495,-	495,-	-	900,-
Alle soner [3+]					-	1 275,-

*Honnør: Gjelder alle fra fylte 67 år eller med honnørkort fra NAV.

**Student er kun gyldig for reiser innenfor Kristiansand kommune eller Grimstad kommune.

***Periodebillett voksen Kristiansandsområdet: Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla (inkludert Øvrebo), regnes som én felles sone.

FLEXIKORT

– for Kristiansandsområdet

10 reiser **kr 260,-**

20 reiser **kr 440,-**

Gyldig i hele Kristiansandsområdet, dvs. Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla (inkludert Øvrebo).

ENKELTBILLETTER

– for deg som tar buss av og til



**FORHÅNDSKJØP
MOBILBILLETT/
REISEPENG**

Voksen Barn/
honnør



**KONTANTKJØP
OM BORD**

Voksen Barn/
honnør

1 sone = 1 kommune
Pris fastsettes ut fra
hvor mange soner
du reiser i totalt
(maks 6 soner).

ANTALL SONER

Antall soner	Voksen	Barn/ honnør	Voksen	Barn/ honnør
1	30,-	15,-	50,-	25,-
2	42,-	21,-	70,-	35,-
3	90,-	45,-	150,-	75,-
4	120,-	60,-	200,-	100,-
5	150,-	75,-	250,-	125,-
Alle soner [6+]	180,-	90,-	300,-	150,-

Vernepliktig: Gjelder for alle i førstegangstjeneste.

Pris lik barnebillett – også på AKT Billett-appen.

**Spar 40 % ved forhåndsbetaling
av enkeltbillett med mobilticket
eller reise penger – i hele Agder!**

Se akt.no for mer informasjon / For information about bus prices in English – see www.akt.no



NYHET

LEKENDE LETT

TA BUSS MED MOBIL I HELE AGDER



Last ned AKT Billett-appen og spar 40 %
ved forhåndsbetaling av enkeltbillett.



Download on the
App Store

GET IT ON
Google Play

Tilgjengelig fra 16. oktober 2017

akt.no

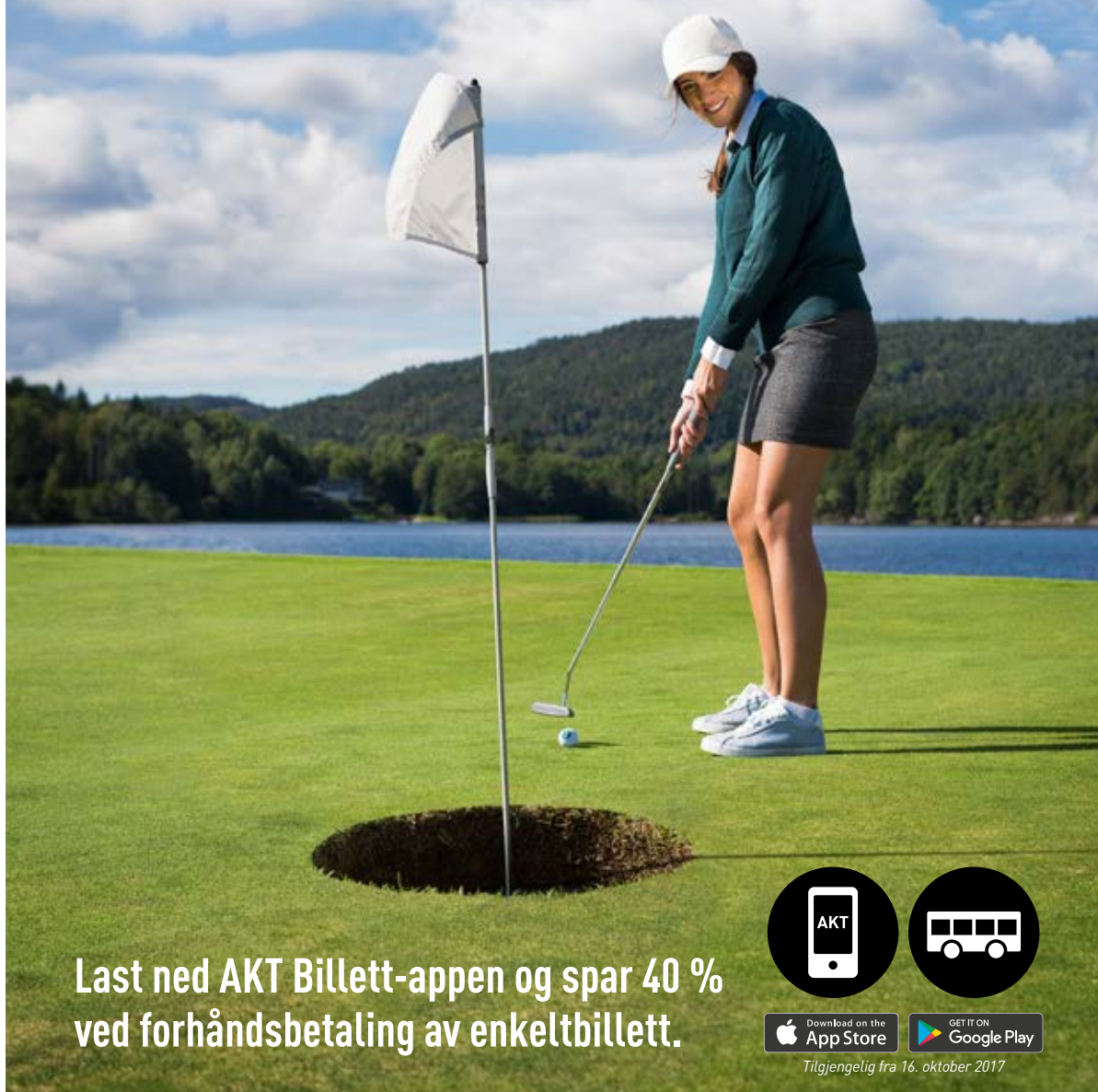


i

NYHET

LEKENDE LETT

TA BUSS MED MOBIL I HELE AGDER



**Last ned AKT Billett-appen og spar 40 %
ved forhåndsbetaling av enkeltbillett.**



Download on the
App Store

GET IT ON
Google Play

Tilgjengelig fra 16. oktober 2017

akt.no

akt.no