



Forord	4
1. Om selskapet	6
1.1 Om selskapet	6
1.2 Formål	6
1.3 Styret	6
1.4 Organisasjonen	6
1.5 HR/Personal	7
2. Økonomi	12
Styrets beretning	14
Årsregnskap	17
3. Passasjerer og rutetilbud	26
3.1 Reisetatistikk	27
3.1.2 Detaljert statistikk	28
3.4 Avtaler med busselskap, drosjer, båtselskap og mikromobilitetsselskap	30
3.5 Rutetilbudet	32
3.6 Båtruter	34
3.7 Drosjer	34
3.8 Bestillingstransport	35
3.9 AKT Svipp	35
4. Skoleskyss	38
4.1 Samarbeid med kommunene om skoleskyss	39
4.2 Ordinær skoleskyss	39
4.3 Trafikkfarlig skolevei – kommunale vedtak	42
4.4 Spesialtransport av elever til grunnskoler og videregående skoler	42
5. Infrastruktur og fremkommelighet	44
6. Miljø	48
6.1 Lite endringer i årlige utslippskostnader	49
6.2 Utskifting av bussparken fortsetter å gi lokal miljøgevinst	49
6.4 Elbusser gir også miljøgevinster i form av redusert støy	51
6.5 Energiforbruk	51
7. Informasjon og salg	52
7.1 Sosiale medier	53
7.2 Kundesentrene	55
7.3 Kundetilfredshetsmålinger	58
7.4 Publikumsinformasjon	59
8. Prosjekter og FoU i 2022	64

Aldri før har så mange reist kollektivt.

Etter pandemien har 2023 vært det første hele året uten restriksjoner. Kollektivtrafikken har hatt en stor vekst i antall reiser. I Agder har det vært 9,9 % flere reiser enn i 2019. I Kristiansandsområdet er veksten størst med 14 % flere reiser sammenlignet med 2019. Totalt ble det gjennomført 20,9 mill. reiser i Agder. Det er 1,9 mill. flere reiser enn i 2019. Aldri før har så mange reist kollektivt.

Usikkerhet om utviklingen i tilskuddet til drift av kollektivtrafikken preger selskapet. AKT rustet seg for å kunne ta både en opp- og nedskalering av produksjonen avhengig av utviklingen i drifts-tilskuddet.

Innføringen av nye regulatoriske krav som åpenhetsloven, personvernforordningen, datasikkerhet og compliance er ressurskrevende å oppfylle for organisasjonen.

Samfunnsoppdraget til AKT har utvidet seg fra å skulle tilby kollektivtrafikk til å tilby bærekraftig mobilitet.

AKT har i 2023 fokusert på å gi innhold til oppdraget som mobilitets-selskap og hvordan møte framtidens kundebehov. Samfunnsoppdraget til AKT har utvidet seg fra å skulle tilby kollektivtrafikk til å tilby bærekraftig mobilitet. Vi skal bidra til utviklingen av et samfunn som er tilgjengelig for alle, redusere ulikhet og til at eldre kan bo hjemme lengre.

For at vi skal kunne dra nytte av den raske teknologiske utviklingen i tjenestene som tilbys kundene, har AKT valgt å inngå et samarbeid med Ruter og andre selskaper. Samarbeidet forplikter og vil medføre en standardisering av tjenestene. Det første AKT gjør er å bytte billettsystem og harmonisere priser og billettprodukter med samarbeidspartnerne.

Beredskapsarbeidet har endret seg i takt med utviklingen i samfunnet.

For å kunne tilby flere kunder helhetlige reiser har AKT jobbet med å utvide el-sparkesykkeltilbudet til å omfatte flere kommuner, etter samme modell som er etablert i Kristiansand. Bestillingstransporttjenesten AKT Svipp ble utvidet til kommunene Bykle, Sirdal og Iveland. Ambisjonen er å kunne tilby AKT Svipp i alle kommunene i Agder.

Beredskapsarbeidet har endret seg i takt med utviklingen i samfunnet. Klimaendringene skaper flere beredskapssituasjoner enn tidligere. Med den raske teknologiske utvikling oppstår nye sårbarheter knyttet til personvern og datasikkerhet. Elektrifiseringen av kollektivtrafikken gjør tilgang på strøm til en kritisk faktor. Det er også en endring i adferd med flere trusselsituasjoner og hærverk. Dette gjør at AKT må se på hvordan vi rigger beredskapsarbeidet framover.

AKT har fått flere ansatte. Selskapet er i en kontinuerlig omstilling. For å kunne holde utviklingstakten oppe jobber vi mer prosjektbasert i organisasjonen.

Målsettingen for AKT er å tilby innbyggerne et velfungerende og kostnadseffektivt kollektivtilbud, samt utføre lovpålagt skoleskyss på en formålstjenlig måte.

Om selskapet

1.1 OM SELSKAPET

Agder Kollektivtrafikk AS (AKT) er mobilitetsselskapet i Agder. AKT eies av Agder fylkeskommune (80 %) og Kristiansand kommune (20 %).

1.2 FORMÅL

Målsettingen for AKT er å tilby innbyggerne et velfungerende og kostnadseffektivt kollektivtilbud, samt utføre lovpålagt skoleskyss på en formålstjenlig måte. Selskapet skal bidra til en miljøvennlig trafikkutvikling. AKT skal ikke selv utføre rutetrafikk, men kjøpe slike tjenester fra eksterne tjenesteleverandører. AKT har ikke overskudd som mål og utbetaler ikke utbytte til eierne.

1.3 STYRET

AKT sitt styre består av 7 medlemmer og er valgt av selskapets generalforsamling. Styret i AKT bestod ved utgangen av 2023 av følgende personer:

1.

Solveig Løhaugen, styreleder
2.

Endre Angelvik, nestleder
3.

Dag Eide, Agder fylkeskommune
4.

Unni Nilsen Husøy, Agder fylkeskommune
5.

Morten Elieson, Agder fylkeskommune
6.

Kenneth Mørk, Kristiansand kommune
7.

Anne Siri Skomedal, ansattes representant

Vararepresentanter:

1.

Odd Nordmo
2.

Janne Nystøl
3.

Harald Fauskanger Andersen
4.

Oda Pettersen
5.

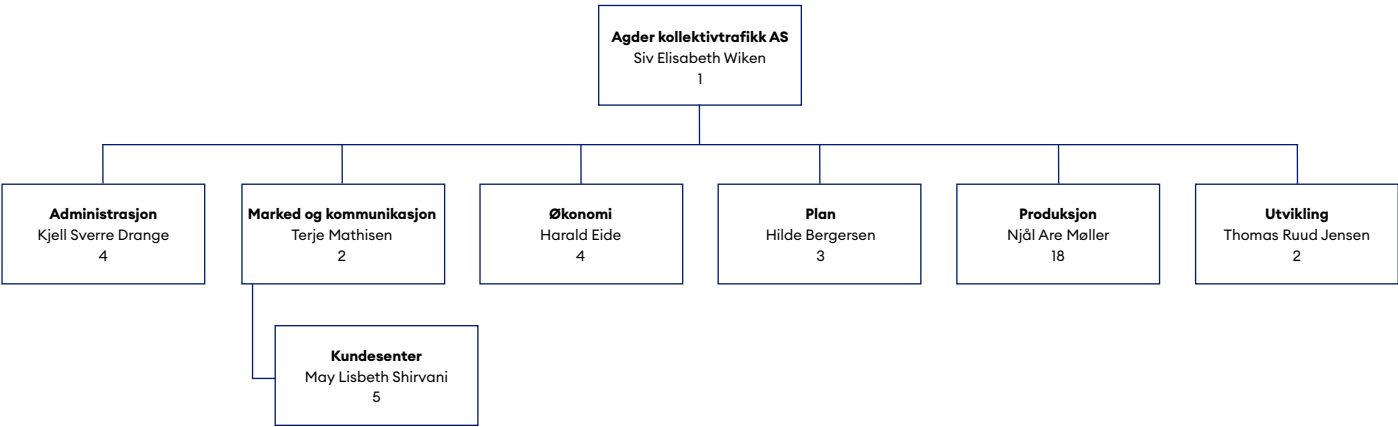
Ståle Sætre, observatør for ansatte

1.4 ORGANISASJON

Det er 37,2 årsverk fordelt på 39 medarbeidere i AKT. I tillegg til de faste ansatte, er det ved utgangen av 2023 ansatt 1 medarbeider i midlertidig stilling og 3 som er innleid, 1 fra Boreal og 2 fra Ernst & Young.

AKT har som mål å ha færrest mulig deltidsstillinger. Det er 4 fast ansatte i deltidsstillinger, hvorav 2 er kvinner og 2 er menn. Dette er i all hovedsak ansatte som lenge har jobbet deltid fordi de ønsker dette.

AKT har lokasjoner i Kristiansand, Arendal, Lyngdal og Flekkefjord. Tidligere var det kundesenter på alle lokasjoner, men i 2023 ble kundesenteret i Flekkefjord avviklet.



Organisasjonskart med antall fast ansatte pr. 31.12.2023

Det er ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2023.

1.5 HR/PERSONAL

Sykefraværet har vært litt over 8 % i 2023. Det er høyt. Det jobbes godt med oppfølging og tilrettelegging, og inngangen til 2024 viser en positiv utvikling.

Det er ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2023.

AKTs personalpolitikk har en livsfasetilpasset tilnærming. Arbeidstakere gjennomgår ulike faser i sitt yrkesaktive liv, og AKT har forankret dette gjennom utviklingssamtaler og IA-arbeidet. Det er et mål at utvikling og tilrettelegging skal skje ut fra den enkeltes behov i ulike livsfaser, og i forhold til virksomhetens mål.

Det gjennomføres månedlige møter med tillitsvalgte i AKT, etter arbeidsmiljøloven og Hovedavtalen.

Likestillingsredegjørelse

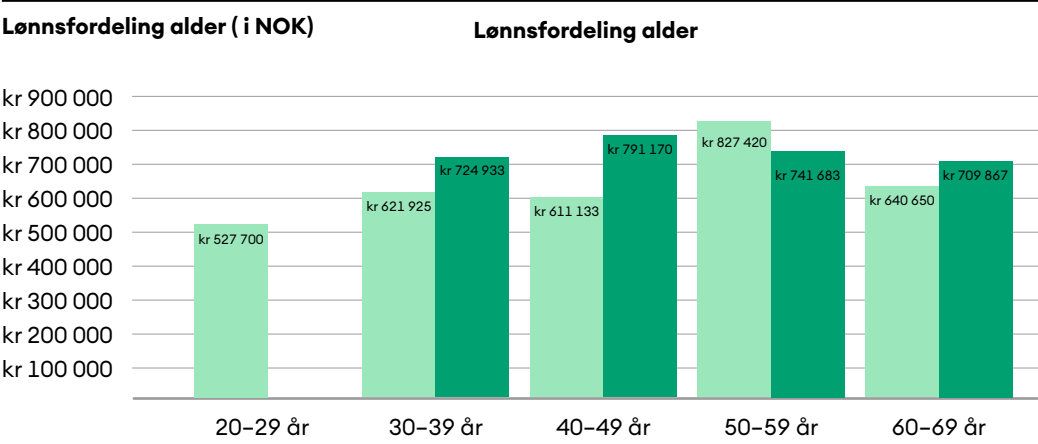
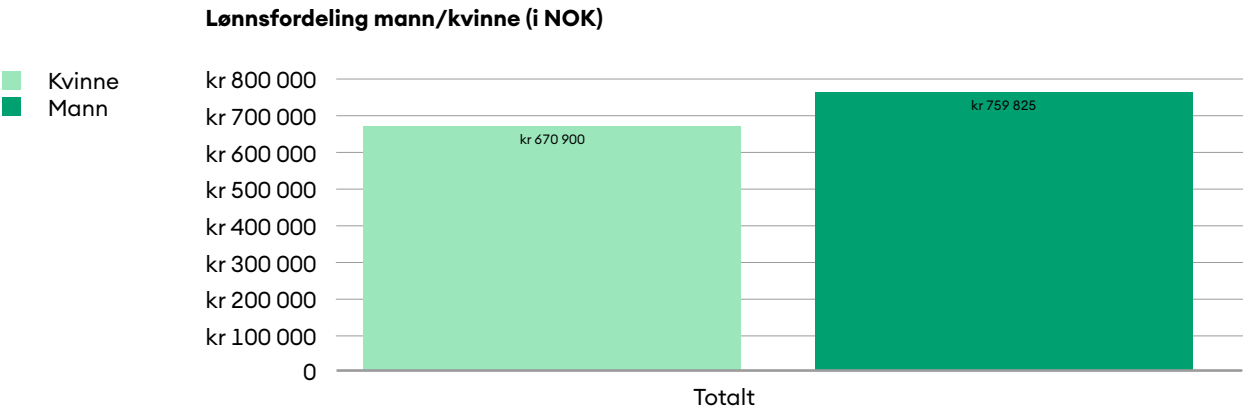
Vårt likestillingsarbeid er forankret i våre etiske regler. Disse er en del av *Handlingsregler for ansatte i AKT* og ligger lett tilgjengelig i digital personalhåndbok.

Alle ansatte har ansvar for å bidra til et godt arbeidsmiljø. AKT verdsetter mangfold på arbeidsplassen og tillater ikke noen form for diskriminering av ansatte, herunder diskriminering basert på kjønn, seksuell legning, alder, etnisitet eller religiøs overbevisning. Ansatte skal behandle hverandre, kunder, forretningsforbindelser og andre med respekt og vennlighet. Baksnakking, trakassering, mobbing eller annen ukollegial oppførsel overfor kolleger eller forretningsforbindelser er ikke akseptert.

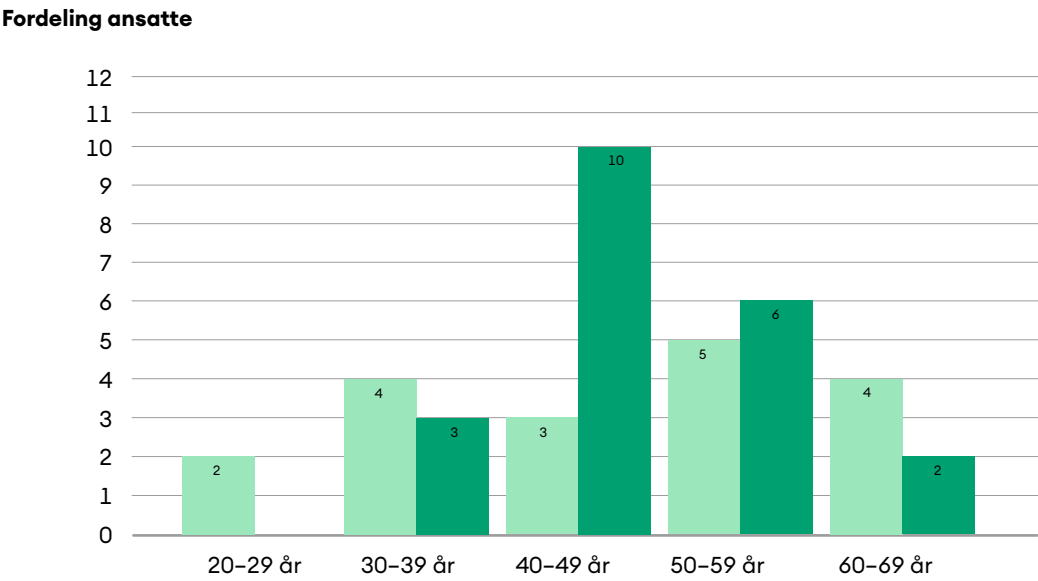
1. Om selskapet

	2023
Antall faste årsverk	37,2
Antall ansatte	39
Fordelt på kjønn	
kvinner	18
menn	21
Fordelt på lederstillinger	
kvinner	3
menn	5
Fordelt på deltid	
kvinner deltid	2
menn deltid	2
Antall midlertidige ansatte	
	1
Innleide	
	3
Foreldrepermisjon	
Gj.snitt antall uker kvinner	0
Gj.snitt antall uker menn	2

Tall per 31.12



Kvinne
Mann



Kvinne
Mann

Ledelsen, sammen med tillitsvalgte og verneombud arbeider for likestilling og mot diskriminering.



DEL 2: VÅRT ARBEID FOR LIKESTILLING OG MOT DISKRIMINERING

- Vårt arbeid med likestilling og ikke-diskriminering er forankret i AKTs organisasjonspolitikk og lønnspolitikk, i tillegg til Hovedavtalen og Hovedtariffavtalen i KS.
- Ledelsen, sammen med tillitsvalgte og verneombud arbeider for likestilling og mot diskriminering. Miljøgruppa er også viktig for dette arbeidet, så vel som for HMS. Fra 1.1.24 vil også AMU bli etablert.
- Lønnspolitikken søker å ivareta utilsikta lønnsforskjeller og dette blir gjennomgått hvert år gjennom lønnsoppgjør og lokale lønnsforhandlinger. Det er gledelig at lønnsforskjellen mellom menn og kvinner er redusert fra i fjor.
- Rekruttering; AKT har bevissthet omkring at bildebruk og ordvalg i stillingsannonser har konsekvenser for hvem som søker jobb hos oss. Vi stiller krav om mangfold og ikke-diskriminerende/profesjonelle rekrutteringsprosesser til rekrutteringsbyrå.
- For at AKT skal nå målet i strategiplanen om å være en attraktiv arbeidsplass er tilbud om fleksibilitet svært sentralt:
 - Ansatte får mulighet til å inngå avtale om å arbeide hjemme/hjemmekontor.
 - AKT tilbyr fleksibel arbeidstid.
 - Ansatte har mulighet til å søke om inntil 12 dager velferdspermisjon med lønn, f.eks. for å følge barn første skoledag.
- AKT forskutterer lønn ved sykefravær og for omsorgspermisjon.
- AKT har tydelige og gode varslingsrutiner med et tilhørende varslingsystem, som skal bidra til å hindre diskriminering, trakassering, seksuell trakassering og kjønnsbasert vold.
- Ledelse, tillitsvalgte og verneombud har gjennomgått alle virksomhetens retningslinjer på de ulike personalpolitiske områdene.
- Høsten 2023 ble det gjennomført medarbeiderundersøkelse. Resultatet ligger over landsgjennomsnittet. Det er også å bemerke at resultatene er svært stabile, også etter omorganisering i 2022.
- AKT unngår så langt mulig deltidsstillinger, og det innebærer at ingen jobber ufrivillig deltid i AKT. De stillingene vi har er tilpasset individuelle behov.
- Det har vært arbeidet godt med å redusere og forebygge sykefravær. Den gode dialogen mellom arbeidsgiver og arbeidstaker er et viktig redskap i livsfaseorientert personalpolitikk, og helt nødvendig for å skape helsefremmende arbeidsplasser.
- Også tiltak som kommer alle ansatte til gode mener vi bidrar til å bygge helsefremmende arbeidsplasser, f.eks.:
 - Regulerbare skrivepult
 - Øretelefoner
 - Støydemping på kontorer der flere sitter sammen
 - Pauserom med hvilemuligheter og massasjestol
 - Fukt på pauserom



2



Det har vært en stor vekst i antall reiser i kollektivtrafikken i 2023, og aldri før har så mange reist kollektivt.

Driftsinntekter	1 025 118 171
Driftskostnader	1 054 896 569
Driftsresultatet	- 29 778 398
Årsresultat	- 18 542 465

SELSKAPET hadde i 2023 driftsinntekter på kr 1 025 118 171. Driftskostnadene var kr 1 054 896 569 og driftsresultatet negativt med kr 29 778 398. Selskapets årsresultat for 2023 ble kr -18 542 465.

Kundene av kollektivtrafikken kjøpte billetter for 216,4 millioner kroner i 2023. I tillegg finansieres kollektivtrafikken av fylkeskommunen og statlige belønningsmidler. Dagens belønningsavtale gikk ut i 2023 og bidro til 80 millioner kroner til kollektivtrafikken i 2023. Belønningsavtalene har vært 4-årige og det har skapt stor usikkerhet rundt den langsiktige finansieringen av kollektivtilbudet. For 2024 er det bevilget belønningsmidler uten at dette er en ny fireårig avtale. Belønningsavtalen skal etter planen erstattes av en byvekstavtale for Kristiansandsregionen og det forventes at forhandlingene starter våren 2024. En fremtidig byvekstavtale vil gi mer forutsigbare rammer over lengre tid enn dagens belønningsordning og det er helt nødvendig for opprettholdelsen av dagens ruteproduksjon at en byvekstavtale eller annen statlig langsiktig finansiering kommer på plass. Dersom all statlig finansiering bortfaller, vil kollektivtrafikken på Agder mangle 95 – 110 MNOK årlig.

Det har vært en stor vekst i antall reiser i kollektivtrafikken i 2023, og aldri før har så mange reist kollektivt. Økningen målt mot 2019 har vært 14 % flere passasjerer i Kristiansandsregionen. Det er stadig fullere busser og passasjerer avvises på holdeplass på grunn av full buss. Med innføringen av flere restriktive tiltak for privatbilen er det grunn til å tro at forventningene til hva kollektivtrafikken skal levere, vil fortsette å øke. Det er derfor behov for et en betydelig økning i tilskuddet til drift av kollektivtrafikken for å kunne løse innbyggernes behov for bærekraftig mobilitet og for å oppnå Statens målsetning om nullvekst i biltrafikk.

AKT har i flere år finansiert kollektivtrafikken med opptjent egenkapital, men det er behov for å komme i balanse i løpet av 2024 for å opprettholde en forsvarlig egenkapital i selskapet.

Også i 2023 har det vært stor kostnadsvekst i busskontraktene grunnet høye indeksreguleringer. Agder fylkeskommune kompenserte langt på vei denne kostnadsveksten med en ekstrabevilgning.

Inngangen til 2024 har vist marginalt lavere inngang i antall reiser enn tilsvarende for 2023. Starten på 2023 var veldig god og vi forventer at dette jevnes ut utover og at passasjerveksten fortsetter også i 2024. Det vil fortsatt være behov for å ha et stort fokus på inntektssikring gjennom økt kontrollvirksomhet da selskapet er avhengig av billettinntektene for å opprettholde et godt kollektivtilbud.

På de neste sidene kommer Agder Kollektivtrafikk sitt offisielle årsregnskap for 2023 bestående av styrets årsberetning, resultat, balanse og noter.

Selskapets samfunnsoppdrag og formål er å tilby kollektiv persontransport og relaterte transporttjenester, gi informasjon til befolkningen om tilbudet og yte tjenester relatert til dette.

SAMFUNNSOPPDRAK - VIRKSOMHETENS ART OG HVOR DEN DRIVES

AKT er mobilitetsselskapet for Agder. Selskapets samfunnsoppdrag og formål er å tilby kollektiv persontransport og relaterte transporttjenester, gi informasjon til befolkningen om tilbudet og yte tjenester relatert til dette. Selskapet skal primært ikke selv utføre transporttjenester, 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

Selskapet hadde i 2023 driftsinntekter på kr. 1 025 118 171,-. Kundenes kjøp utgjør 216 433 971 eller 1/5 av disse. Driftskostnadene var på kr. 1 055 833 684,- med et negativt driftsresultat på kr. 30 715 513,-.

Selskapets årsresultat for 2023 ble på kr. – 19 479 580,- og reduserer annen egenkapital som pr. 31.12.2023 er på kr. 52 455 400,-. Belønningsmidler fra Staten til utvikling av kollektivtrafikken utgjorde i 2023 MNOK 80.

Styret bekrefter at forutsetning om fortsatt drift er til stede. Etter styrets oppfatning gir årsregnskapet en rettviseende oversikt over utvikling og resultat av foretakets virksomhet og dets stilling pr. 31.12.2023.

ANDRE FORHOLD

Covid-19

I årsberetningen for årene 2020, 2021 og 2022 er Korona-situasjonen omtalt med hensyn til hvilken påvirkning dette har hatt for kollektivtrafikken. AKT har hatt en sterk passasjerutvikling i 2023 og anser 2023 som det første normalåret etter 2019.

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.

Selskapet har som mål å være en arbeidsplass der det råder full likestilling mellom kvinner og menn.

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. Selskapets inntekter består av tilskudd og billettinntekter. Tilskuddene kommer i all hovedsak forskuddsvis slik at store deler av selskapets likvider tilfaller selskapet før kostnadene inntreffer. Billettinntekter og kostnader fordeler seg jevnt over året. Tiltak som redusert ruteproduksjon vil på lengre sikt kunne dempe effekten av varig reduserte billettinntekter.

Forsknings- og utviklingsaktiviteter

I 2023 har AKT sammen med Transportøkonomisk institutt og Kristiansand kommune fått tilsagn på forskningsmidler til å undersøke effektene av bedre mobilitet hos eldre/seniorer. Tjenesten Svipp er sentral for forskningen.

Arbeidsmiljø

Etter styrets oppfatning har arbeidsmiljøet i selskapet vært bra. Selskapet sysselsatte ved årets utgang 39 personer som utgjorde 37,2 årsverk. Sykefraværet var i 2023 på litt over 8%. Det har ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2023.

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 7 medlemmer, og er sammensatt av 3 kvinner og 4 menn. Ledergruppa i AKT består av 2 kvinner og 5 menn. For ytterligere omtale av HR og personal etter likestillings og diskrimineringslovens §26a vises det til selskapets årsrapport kapittel 1.5 som er tilgjengelig på akt.no.

Styreforsikring

Det er tegnet styreforsikring for styrets medlemmer og daglig leder med forsikringsdekning inntil 10 millioner kroner.

Åpenhetsloven

Aktsomhetsvurderingen og redegjørelse av denne i forhold til åpenhetsloven er tilgjengelig på akt.no.

Ytre miljø

Selskapets virksomhet forurensar ikke det ytre miljø utover hva som er vanlig i tilsvarende virksomheter. Det jobbes målrettet mot å få flere av regionens innbyggere til å benytte mer bærekraftig transport samtidig som det er stort fokus på utslippsreduserende tiltak gjennom effektiv ruteproduksjon og mer miljøvennlig bussmateriell. Miljøkostnadene fra CO2-utslipp har økt marginalt siden 2022. Dette skyldes noe høyere produksjon i 2023 enn tidligere.

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

Solveig Løhaugen Styrets leder	Endre Angelvik Nestleder	Dag Eide Styremedlem
Anne Siri Skomedal Styremedlem	Unni Nilsen Husøy Styremedlem	Morten Leuch Elieson Styremedlem
Kenneth Mørk Styremedlem	Siv Elisabeth Wiken Administrerende direktør	

Styrets årsberetning er signert digitalt.

NOTE	DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	2023	2022
4	Inntekt og tilskudd fra offentlige oppdragsgivere	780 555 114	714 524 443
5	Billettinntekter	216 433 971	191 939 277
	Annen driftsinntekt	28 129 086	19 783 427
	Sum driftsinntekter	1 025 118 171	926 247 147
	Underleveranser og videreformidlede tilskudd	996 838 528	907 396 963
6	Lønnskostnad	38 513 451	32 438 171
7	Avskrivning på varige driftsmidler	4 523 795	3 736 445
4, 6	Annen driftskostnad	15 957 910	12 977 938
	Sum driftskostnader	1 055 833 684	956 549 518
	Driftsresultat	-30 715 513	-30 302 371
	FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER		
	Annen renteinntekt	10 773 992	6 381 103
	Annen finansinntekt	631 344	0
	Annen rentekostnad	167 438	12 598
	Annen finanskostnad	1 965	2 872
	Netto finansresultat	11 235 934	6 365 633
	ÅRSRESULTAT	-19 479 580	-23 936 739
	OVERFØRINGER		
8	Overført fra annen egenkapital	19 479 580	23 936 739
	Sum overføringer	19 479 580	23 936 739

NOTE	EIENDELER	2023	2022
	Anleggsmidler		
	Varige driftsmidler		
7	Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner o.l.	18 808 236	12 172 287
	Sum varige driftsmidler	18 808 236	12 172 287
	Finansielle anleggsmidler		
	Andre langsiktige fordringer	1 121 668	422 773
	Sum finansielle anleggsmidler	1 121 668	422 773
	Sum anleggsmidler	19 929 904	12 595 060
	Omløpsmidler		
	Fordringer		
4	Kundefordringer	32 263 699	58 147 504
	Andre kortsiktige fordringer	19 900 851	14 802 154
	Sum fordringer	52 164 550	72 949 658
9	Bankinnskudd, kontanter o.l.	167 008 517	172 628 147
	Sum omløpsmidler	219 173 067	245 577 805
	SUM EIENDELER	239 102 971	258 172 865

NOTE	EGENKAPITAL OG GJELD	2023	2022
	Egenkapital		
	Innskutt egenkapital		
8, 10	Selskapskapital (1 660 aksjer á kr 100)	166 000	166 000
8	Overkurs	24 700 885	24 700 885
	Sum innskutt egenkapital	24 866 885	24 866 885
	Opptjent egenkapital		
8	Annen egenkapital	52 455 400	71 934 980
	Sum opptjent egenkapital	52 455 400	71 934 980
	Sum egenkapital	77 322 285	96 801 865
	Gjeld		
	Avsetning for forpliktelser		
11	Pensjonsforpliktelser	8 265 227	9 539 621
	Sum avsetninger for forpliktelser	8 265 227	9 539 621
	Kortsiktig gjeld		
4	Leverandørgjeld	93 346 244	90 910 372
	Skyldige offentlige avgifter	2 170 350	2 188 468
4	Annen kortsiktig gjeld	57 998 865	58 732 539
	Sum kortsiktig gjeld	153 515 459	151 831 379
	Sum gjeld	161 780 686	161 371 000
	SUM EGENKAPITAL OG GJELD	239 102 971	258 172 865

Kristiansand, 19.04.2024
Styret i Agder kollektivtrafikk AS

Solveig Løhaugen <i>Styrets leder</i>	Endre Angelvik <i>Nestleder</i>	Dag Eide <i>Styremedlem</i>
Anne Siri Skomedal <i>Styremedlem</i>	Unni Nilsen Husøy <i>Styremedlem</i>	Morten Leuch Elieson <i>Styremedlem</i>
Kenneth Mørk <i>Styremedlem</i>	Siv Elisabeth Wiken <i>Administrerende direktør</i>	

Styrets årsberetning er signert digitalt.

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.

Inntekter
Inntekt regnskapsføres når den er opptjent, altså når krav på vederlag oppstår. Dette skjer når tjenesten ytes. 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. Allokeringsmetode 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 opptjeningstid i den grad de overstiger 10 % av den største av pensjonsforpliktelsen og pensjonsmidlene (korridor). Virkningen av planendringer med tilbakevirkende kraft som ikke er betinget av fremtidig ansettelse, innregnes i resultatregnskapet umiddelbart. Planendringer med tilbakevirkende kraft som er betinget av fremtidig ansettelse, fordeles lineært over tiden frem til ytelsen ikke lenger er betinget av fremtidig ansettelse.

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

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

Kostnader
Kostnader regnskapsføres som hovedregel i samme periode som tilhørende inntekt. I de tilfeller det ikke er en klar sammenheng mellom utgifter og inntekter fastsettes fordelingen etter skønnsmessige 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 Kontraktsforpliktelser

Selskapet har inngått kontrakter med busstransportører for perioden 2024-2032. Totalt har selskapet inngått kontraktsforpliktelser med busstransportører for totalt 4,45 mrd kr for perioden fordelt på flere busstransportører med ulik varighet på kontraktene.

Note 3 COVID-19

Korona-situasjonen påvirket kollektivtrafikken i årene 2020 til 2022. I 2023 har det vært en god passasjervekst i forhold til 2019 og det var relativ lite avvik i billettinntekter som også for 2023 dekkes av gjenværende koronamidler. 2023 vil fremover regnes som nytt normalår etter 2019 og totalt for året er det en passasjeroppgang på 9,2% målt mot 2019. Hittil i 2024 er det noe lavere antall reiser enn begynnelsen av 2023 som hadde svært gode passasjertall, men det er vanskelig å konkludere noe ut fra tallene så tidlig. Det forventes at budsjettene for 2024 nås.

Note 4 Transaksjoner og mellomværende med nærstående parter

Resultatmessige transaksjoner med nærstående parter:

Inntekter og tilskudd	2023	2022
Rammetilskudd og vederlag fra Agder fylkeskommune	564 362 001	489 227 305
Tilskudd fra Kristiansand kommune	5 077 000	4 958 000
Skoleskyss andel kommuner (krevd inn på vegne av fylkeskommune)	115 447 448	102 471 796
Belønningsmidler	80 725 000	77 375 000
Andre tilskudd og vederlag fra kommuner	14 943 665	40 492 342
Sum inntekter og tilskudd fra nærstående parter	780 555 114	714 524 443

Kostnader	2023	2022
Husleie Kristiansand Eiendom AS	2 392 453	2 530 780
Annen kostnad lokaler til Kristiansand Kommune	63 487	0
Leie av anlegg fra Agder Fylkeskommune*	16 135 597	15 116 696
Sum kostnader fra nærstående parter	18 591 537	17 647 476

*Leie av anlegg fra Agder Fylkeskommune viderefaktureres via fremleie til underleverandører.

Mellomværende med nærstående parter:

	Kundefordringer	
Motpart	2023	2022
Agder fylkeskommune	2 734 552	34 950 571
Kristiansand kommune	8 045 064	6 814 631
Sum	10 779 616	41 765 202

Mellomværende med nærstående parter:

	Leverandørgjeld	
Motpart	2023	2022
Agder fylkeskommune	3 030	529 504
Kristiansand kommune	44 248	0
Sum	47 278	529 504

Note 5 Billettinntekter

Per virksomhetsområde	2023	2022
Billettinntekter	187 465 837	164 560 491
Godsinntekter	459 272	649 438
Provisjonsinntekter	28 508 861	26 729 348
Sum	216 433 971	191 939 277

Inntektene er opptjent i Agder fylke.

Note 6 Lønnskostnad, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte mm

Lønnskostnad	2023	2022
Lønn	26 354 148	24 042 806
Folketrygd	4 719 227	3 955 345
Pensjonskostnader	3 863 672	3 966 956
Andre ytelser	3 576 404	473 065
Sum	38 513 451	32 438 171

Antall årsverk sysselsatt i regnskapsåret	34	33
---	----	----

Ytelser til ledende personer	Lønn inkl overtid	Pensjons-kostnader	Annen godtgjørelse
Daglig leder	1 512 331	186 017	3 702
Styret	557 790		

Selskapet har ikke ytt lån til daglig leder eller øvrige ansatte

Revisor

Det er i regnskapsåret kostnadsført kr 246 275 ekskl. mva og fordeler seg på kr 141 200 i lovpålagt revisjon, kr 20 810 i teknisk bistand og kr 84 265 i annen bistand.

Note 7 Varige driftsmidler

	Elbusser	Kontorutstyr	Billetterings-system	Maskiner og anlegg	Sum
Anskaffelseskost 01.01.2023	4 793 770	1 819 203	29 066 244	4 820 914	40 500 131
Tilgang kjøpte driftsmidler	-	2 805 439	8 354 303	-	11 159 743
Avgang	-	-	-	-	0
Anskaffelseskost 31.12.2023	4 793 770	4 624 642	37 420 548	4 820 914	51 659 874
Akk. avskrivninger 31.12.2023	2 796 363	1 819 203	23 415 158	4 820 914	32 851 637
Bokført verdi per 31.12.2023	1 997 407	2 805 439	14 005 390	0	18 808 236

Årets avskrivninger	599 220		3 924 574		4 523 794
---------------------	---------	--	-----------	--	-----------

Økonomisk levetid	8 år	3 år	3-6 år	3-10 år	
Avskrivningsplan	lineær	lineær	lineær	lineær	

Selskapet har inngått operasjonelle husleieavtaler av ulik varighet. Kostnadsført husleie for 2023 utgjør kr 3 276 057

Note 8 Egenkapital

Per virksomhetsområde	Aksjekapital	Overkurs	Annen egenkapital	Sum egenkapital
Egenkapital 01.01.2023	166 000	24 700 885	71 934 980	96 801 865
Årets resultat			-19 479 580	-19 479 580
Egenkapital 31.12.2023	166 000	24 700 885	52 455 400	77 322 285

Note 9 Bankinnskudd

Bankinnskudd, kontanter o.l. omfatter bundne skatterekksmidler med kr 1 275 482

Note 10 Aksjonærer

Aksjekapitalen i Agder Kollektivtrafikk AS pr. 31.12 består av:

	Antall	Pålydende	Bokført
Ordinære aksjer	1 660	100,0	166 000
Sum	1 660		166 000

Eierstruktur

De største aksjonærene i % pr. 31.12 var:

	Ordinære	Eierandel	Stemmeandel
Agder Fylkeskommune	1 320	80	80
Kristiansand kommune	340	20	20
Totalt antall aksjer	1 660	100	100

Note 11 Pensjonskostnader, -midler og -forpliktelser

Foretaket er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon og ha pensjonsordning som tilfredsstiller kravene i denne lov.

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.

	2023	2022
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	4 477 911	4 575 638
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	1 265 543	792 165
Avkastning på pensjonsmidler	-1 851 712	-1 248 862
Administrasjonskostnader/rentegaranti	154 423	132 266
Netto pensjonskostnad	4 046 165	4 251 207

Antall personer omfattet av ordningen	01.01.2023	01.01.2022
Aktive	42	40
Pensjonister	16	15
Totalt	58	55

Økonomiske forutsetninger (ytelsesbaserte ordninger)	31.12.2023	31.12.2022
Diskonteringsrente	3,10%	3,00%
Forventet Lønnsregulering	3,50%	3,50%
Forventet regulering av folketrygden grunnbeløp (G)	3,25%	3,25%
Forventet pensjonsøkning	2,80%	2,63%
Forventet avkastning på fondsmidler	5,30%	5,20%

Aktuarmessige forutsetninger

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

Balanseførte pensjonsforpliktelse	2023	2022
Påløpte pensjonsforpliktelser	43 428 257	38 242 507
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	-38 215 528	-33 662 638
Periodisert arbeidsgiveravgift	734 995	645 762
Ikke-resultatført virkning av estimatavvik	2 317 503	4 313 990
Netto pensjonsforpliktelse	8 265 227	9 539 621

3



Totalt ble det i 2023 gjennomført 20,9 millioner reiser på Agder.

3.1 REISESTATISTIKK

Totalt ble det i 2023 gjennomført 20,9 millioner reiser på Agder. Dette tilsvarer en økning på 13,8 % i forhold til 2022. Målt mot 2019 som er normalår før pandemien er det en økning på 9,9 %. Tallene inkluderer også skolereiser og reiser som er utført i kjøretøy uten automatisk passasjertelling (totalt utgjør dette 677 606 reiser som ikke er plassert på linje eller kontrakt).

I de videre statistikker vil vi kun forholde oss til kvalitetssikrede registreringer gjennom automatisk passasjertelling (APC). Sammenligninger vil bli gjort mot 2019 som er siste normalår før pandemien. 2020-2021 er utelatt fra statistikkene da disse ikke gir relevant verdi.

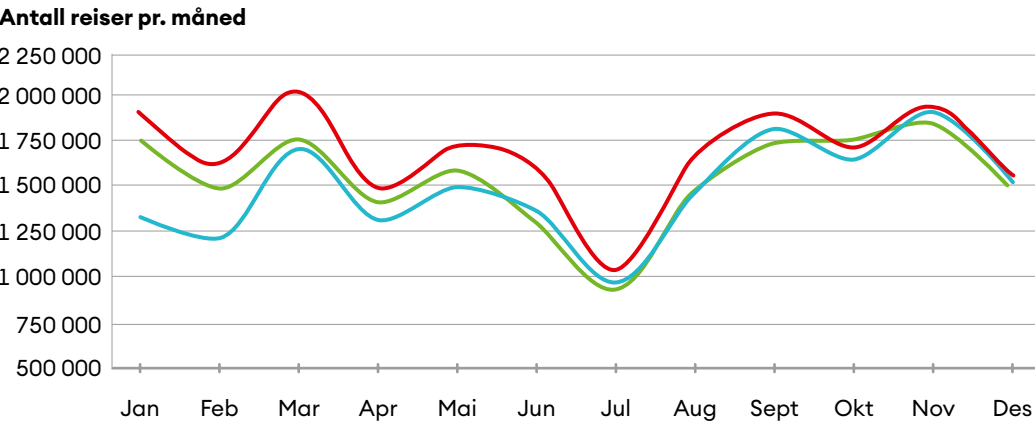
Kristiansandsområdet står for 64 % av alle reiser i 2023.

Kontrakt	2019	2022	2023	2022- 2023 i %	2019- 2023 i %
Kristiansandsområdet	11 708 152	11 488 360	13 352 213	16,2 %	14 %
Aust-Agder pakke vest	3 830 725	3 545 186	3 967 675	12,1 %	3,6 %
Mandal - Lindesnes - Lista	1 410 093	1 293 258	1 362 725	5,4 %	-3,4 %
Aust-Agder pakke øst	660 884	560 528	606 545	8,2 %	-8,2 %
Flekkefjord-Kvinesdal-Sirdal	494 031	402 530	421 198	4,6 %	-14,7 %
Setesdal inkl. Åseral	386 303	427 183	474 422	9,6 %	22,8 %
Uten APC	493 525	619 191	677 606	9,4 %	37,3 %
Totalt	18 983 713	18 336 236	20 862 384	13,8 %	9,9 %

Antall reiser per år fordelt per kontraktsområde

Grafen under sammenligner utviklingen i antall reiser pr måned i årene 2019, 2022 og 2023.

2019
2022
2023



Utvikling i antall reiser (APC) per måned

3.1.2 DETALJERT STATISTIKK

Kommunene med flest påstigninger i Agder i 2023 var Kristiansand, Arendal, Grimstad, Lindesnes, Vennesla og Lillesand. Disse kommunene er sammenlignbare med Agderbyen og antall reiser her utgjør omtrent 87 % av alle påstigninger.

Kommune	2019	2023	Endring	Endring i %
Kristiansand	12 111 339	13 649 628	1 538 289	12,7 %
Arendal	2 055 946	2 203 679	147 733	7,2 %
Grimstad	723 306	776 406	53 100	7,3 %
Lindesnes	634 958	600 837	-34 121	-5,4 %
Vennesla	482 446	584 020	101 574	21,1 %
Lillesand	370 831	379 582	8 751	2,4 %

Påstigninger pr kommune

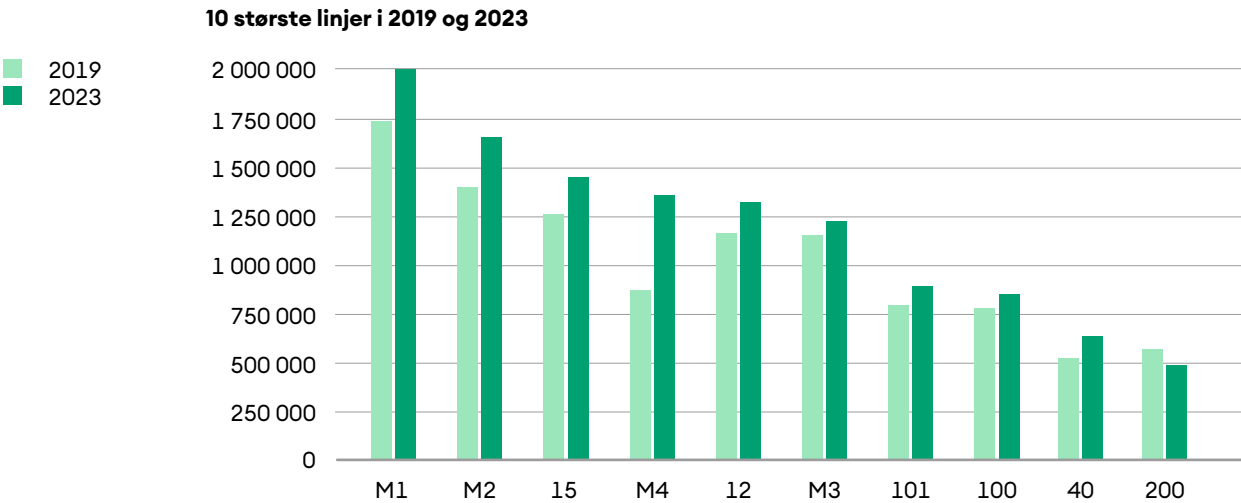
De enkelte kommunene blir delt opp i mer detaljerte områder, som vil kunne endre seg over tid, for å få bedre kunnskap om reisemønster og kollektivtilbud. Noen reisestrekninger dekkes av mange forskjellige linjer, mens andre områder betjenes av en enkeltlinje. For eksempel dekker metrolinjene en fellesstrekning fra Hannevika til Rona.

Kristiansand var pr 2023 delt inn i 45 områder. Dette fordeler seg på både store og små områder, i tabellen under viser vi de 15 største:

Område	2019	2023	Endring	Endring i %
Kvadraturen	4 101 504	4 532 867	431 363	10,5 %
UiA/Oddemarka	1 027 241	1 241 769	214 528	20,9 %
Søgne/Brennåsen	501 628	681 407	179 779	35,8 %
Vågsbygd Sentrum	584 093	626 697	42 604	7,3 %
Lund	521 998	557 472	35 474	6,8 %
Sørlandssenteret	386 686	483 838	97 152	25,1 %
Slettheia	443 346	417 650	-25 696	-5,8 %
Justvik/Ålefjær/Fagerholt	325 320	400 778	75 458	23,2 %
Grim/Suldalen	280 837	335 837	55 761	19,9 %
Søm/Strømme	295 575	331 128	35 553	12,0 %
Tinnheia	294 822	289 540	-5 282	-1,8 %
Hellemyr	259 765	288 702	28 176	10,8 %
Vesterveien	211 686	250 446	38 760	18,3 %
Strai/Mosby	240 565	246 266	5 701	2,4 %
Voiebyen	192 532	243 013	50 481	26,2 %

Oversikt over de 15 største områdene i Kristiansand, antall påstigende

Statistikk på områdenivå gir en bedre og enklere oversikt over de reelle påvirkningene endringer har. I tidligere statistikker har vi sammenlignet statistikker på linjenivå fra år til år. Linjer og linjestruktur vil være i kontinuerlig utvikling, noen blir endret, andre blir lagt ned eller erstattet. Dette er en av grunnene til at vi ønsker større søkelys på kommuner, bydeler og tettsteder og områder i statistikkene fremfor linjer. Det gir bedre oversikt over konsekvensene av utførte endringer. En oversikt over de 10 største linjene i Agder illustrerer også noe av linjeproblematikken i statistikker representert ved opprettelsen av M4 i juli 2019 hvor to linjer betjente store deler av samme område med ulike traseer og ble til en hovedlinje.



Antall reiser på de 10 største linjene i 2019 og 2023. (M4 ble opprettet juli 2019)

3.4 AVTALER MED BUSSELSKAP, DROSJER, BÅTSELSKAP OG MIKROMOBILITETSSSELSKAP

AKT har avtaler med Boreal Buss AS, Connect Bus, L/L Setesdal Bilruter og Agder Buss AS om kjøp av busstjenester i Agder.

Kontraktsområdene og varighet av avtalene er som følger:

Transportør	Område	Avtaleperiode	Opsjon
Boreal Buss AS	Kristiansand og Vennesla	01.07.2018–30.06.2028	
Connect Bus	Flekkefjord, Kvinesdal, Sirdal	01.01.2016–31.12.2025	
L/L Setesdal Bilruter	Lindesnes, Lyngdal, Farsund og Hægebostad	01.07.2022–31.12.2029	Inntil 2,5 år
L/L Setesdal Bilruter	Setesdal og Vennesla nord	01.01.2017–30.06.2026	
Agder Buss AS	Risør, Gjerstad, Tvedestrand, Vegårshei, Åmli	01.07.2014–30.06.2022	
L/L Setesdal Bilruter	Ruteområde øst – Risør, Gjerstad, Tvedestrand, Vegårshei, Åmli	01.01.2015–30.06.2024	
L/L Setesdal Bilruter	Ruteområde vest – Arendal, Froland, Grimstad, Lillesand, Birkenes	01.01.2015–30.06.2024	

AKT har avtaler med drosjeselskapene om kjøp av persontransporttjenester innen tilrettelagt transport for skoleelever, ordinær skoleskyss og bestillingstransport.

Kommune / område	Drosjer/ persontransport/ bestillingsruter	Utløp kontrakt	Opsjon
Kjøreområde Kristiansand	Intercab AS og Agder Taxi	31.12.2023	Inntil 12 mnd
Kjøreområde Søgne og Songdalen	Intercab AS		Inntil 12 mnd
Øvre del av Songdalen (Finsland), Marnardal	Taxi Sør	31.12.2023	Inntil 12 mnd
Vennesla	Agder Taxi	30.06.2025	1 år
Lindesnes, Lyngdal og Farsund	Elite Drosjen	30.06.2026	1+1 år
Kvinesdal, Flekkefjord og Sirdal	Elite Drosjen	31.12.2025	1,5 + 1 år
Hægebostad og Åseral	Taxi Sør	30.06.2026	1+1 år
Arendal, Grimstad	I-Taxi	30.06.2024	

Kommune / område	Drosjer/ persontransport/ bestillingsruter	Utløp kontrakt	Opsjon
Lillesand	Taxi Sør	30.06.2024	
Tvedestrand	Tvedestrand Drosjesentral	30.06.2024	
Risør	Risør tur og taxi NUF	30.06.2024	
Vegårshei	Gjerstad tur og taxi	30.06.2024	
Gjerstad	Gjerstad tur og taxi	30.06.2024	
Åmli	Nils Oddvar Oland	31.12.2023	
Valle og Bykle	L/L Setesdal Bilruter	31.12.2023	
Froland	Finns Transport AS	31.12.2023	
Iveland, Evje og Hornnes, Bygland	L/L Setesdal Bilruter	31.12.2023	
Birkenes	L/L Setesdal Bilruter og Birkeland taxi AS	31.12.2023	

AKT har avtale med Skagerrak Navigation AS og Sørlandet Maritime AS om kjøp av båttjenester.

Transportør	Område	Avtaleperiode	Opsjon
Skagerrak Navigation AS	Kristiansand	01.07.2018 – 30.06.2025	
Sørlandets Maritime AS	Tvedestrand	01.01.2023 – 30.09.2029	1+1+1 år

AKT har avtale med Voi Technology Norway AS og Bolt Services NO AS om mikromobilitetstjenester i Kristiansand – per i dag elsparkesykler. Den toårige avtalen med operatørene ble inngått våren 2022, og er en ny kontrakt for AKT. Eksisterende kontrakt gjelder drift av 1000 elsparkesykler i Kristiansand.

Transportør	Område	Avtaleperiode	Opsjon
Voi Technology Norway AS	Kristiansand	15.06.2022 – 31.03.2024	
Bolt Services NO AS	Kristiansand	15.06.2022 – 31.03.2024	

I Kristiansands-regionen ble de største endringene gjort i området Søgne og Songdalen.

I forbindelse med endringene i skolestruktur i Tvedestrand kommune var det nødvendig å gjøre større endringer i skolebusstilbudet

3.5 RUTETILBUDET

Kristiansandsregionen

I Kristiansandsregionen ble de største endringene gjort i området Søgne og Songdalen. Ny linje 48 Hortemo – Tangvall ble etablert samtidig som alle avganger på linje 45 kjøres mellom Nodelandsheia og Kristiansand rutebilstasjon. Dette innebærer bussbytte for reiser mellom Hortemo og Kristiansand, men det gir samtidig kortere reisetid på strekningen da passasjerene slipper å reise via Nodelandsheia. Det er også slutt på bussbytte i Brennåsen på kveld og helg. Songdalen nord for Hortemo fikk redusert tilbud da linje 45 ikke lenger kjører til Stokkeland på noen avganger. Tilbudet for strekningen Hortemo - Stokkeland består etter omleggingen av avganger på morgen og ettermiddag mandag til fredag på linje 46 til/fra Stokkeland eller Finsland. Linje 45 hadde svært få passasjerer nord for Hortemo før omleggingen.

I Søgne ble linje 41 lagt ned og ressursene ble flyttet til linje 42. I tillegg ble linje 40 styrket på lørdag ettermiddag/kveld og fikk endeholdeplass Kristiansand rutebilstasjon. Linje A40 ble lagt ned og linje 40E ble betydelig styrket med avganger fra Tangvall til Universitetet hvert 10. minutt i morgenrush og ekstra avganger i retur om ettermiddagen. Linje 40E ble også styrket med avganger i motsatt retning, fra Universitetet til Tangvall i morgenrush og fra Tangvall om ettermiddagen.

I øvrige deler av Kristiansandsregionen er det kun gjennomført mindre justeringer i rutetilbudet og skoleskyssen.

Øst

I forbindelse med endringene i skolestruktur i Tvedestrand kommune var det nødvendig å gjøre større endringer i skolebusstilbudet. Skolebusstilbudet i området henger tett sammen med øvrig kollektivtilbud og siden dette ville gi store endringer for busspassasjerene valgte AKT å gjennomføre en lenge planlagt sammenslåing av linje 150 og linje 160 samtidig.

Traseen gjennom Tvedestrand ble også endret slik at bussene ikke lenger har oppstilling på Tvedestrand rutebilstasjon. Endringen ga passasjerer mellom Risør og Arendal muligheten til å reise uten bussbytte, en bedre dekning av Tvedestrand sentrum og et betydelig bedre tilbud til Tvedestrand videregående skole utenom skolens start og sluttider.

I Arendal ble ringlinjene 110, 111, 112, 113, 114 og linje 125 ble lagt ned og erstattet av nye pendellinjer:

- 110 Jovannslia – Sentrum – Stoa – Myra
- 111 Solåsen – Sentrum – Sykehuset
- 105 Sentrum – Myra – Froland

Endringene gjør det enklere å forstå og orientere seg i kollektivtilbudet i Arendal, samtidig som bo og arbeidsmarkeder knyttes bedre sammen uten bussbytter. Det ble også satt inn ekstra kapasitet på linje 110 og 105 for å styrke det totale tilbudet.

I områdene vest og nord er det kun gjennomført mindre justeringer i rutetilbudet og skoleskyssen.

Det ble kjørt mye ekstra kapasitet i forbindelse med Canal Street og Arendalsuka i juli/august. Under Arendalsuka hadde AKT 88 % økning i antall påstigende passasjerer i Arendal kommune sammenlignet med normalen.

Fra 1. januar 2023 overtok AKT ansvaret for rutebåtene i Tvedestrand som opereres av Sørlandets Maritime. Oppstarten gikk sømløst og med mobilbillett, lavere priser og overgang båt/buss har passasjerene tatt godt imot tilbudet.

I øvrige deler av ruteområde øst er det kun gjennomført mindre justeringer i rutetilbudet og skoleskyssen.

Vest og Nord

I områdene vest og nord er det kun gjennomført mindre justeringer i rutetilbudet og skoleskyssen.



3.6 BÅTRUTER

I 2023 ble det brukt ca. 17,8 mill. kr på de fire båtrotene i Kristiansand kommune og Tvedestrand kommune.

Kristiansand kommune

Kongshavn - Randøyane

I hovedsak er rutetilbudet mellom Kongshavn og Randøyane i Kristiansand kommune tilpasset skoleskyss for elever på grunnskole og videregående skole. I tillegg kjøres det bestillingsruter på ettermiddag og kveld mandag til fredag fra etter høstferien til påske.

Høllen - Ny-Hellesund - Skarpøya - Borøya

I 2023 var det ingen skoleelever på denne båttruten. Tilbudet som går gjennom året består av tre daglige avganger mandag-fredag, og to avganger lørdag og søndag. I sommersesongen er det fem daglige avganger. Tilbudet utenom skoledager finansieres av Kristiansand kommune. Båten har kapasitet til 30 passasjerer.

Tvedestrand kommune

Sandøya - Borøy

Mellom Sandøya og Borøya går det sju avganger på hverdager og motsatt retning går det åtte avganger. Første og siste avgang fra Sandøya er bestillingsturer, mens første og to siste fra Borøya er bestillingsturer. To av avgangene fra Sandøya og tre av avgangene fra Borøya er knyttet til skoleskyss og kjøres bare på skoledager. De erstattes av en ekstra ordinær tur i hver retning ved skolefri.

Lørdager går det to ordinære turer og en bestillingstur, mens på søndager går det en ordinær tur og en bestillingstur.

Lyngør - Gjeving

Rutetilbudet mellom Lyngør og Gjeving består av åtte daglige avganger hver vei på hverdager, tre lørdag og to søndag. Den siste avgangen hver dag er bestillingsturer og to av avgangene på hverdager er tilpasset skoleskyss og går derfor kun på skoledager.

Overgangen til drift i kontrakt med AKT har gått bra. Båttilbudet i Tvedestrand har hatt en fin passasjervekst etter at AKT overtok ansvaret med nye priser og mulighet for overgang buss - båt med samme billett. Tilbudet er viktig både for fastboende, hytteturister og det lokale næringslivet på øyene.

3.7 DROSJER

AKT kjøpte i 2023 drosjetjenester innenfor den ordinære skoleskyssen i Agder for ca. 43,7 mill. kr og spesialskyss for ca. 82,7 mill. kr. Samlet har AKT gjennomført kjøp av drosjetjenester for 126,5 mill. kr. i 2023, inkludert bestillingstransport.

I 2023 er det gjennomført anbud for persontransporttjenester med drosje i 16 kommuner i Agder. Våren 2023 ble det utlyst anbud i kommunene Froland, Åmli, Birkenes, Iveland, Evje og Hornnes, Bygland, Valle og Bykle. AKT mottok ett tilbud i hver av kommunene, og det ble inngått avtaler i alle kommuner. I Froland ble det et bytte av avtalepart.

I desember 2023 ble det utlyst anbud for persontransport med drosje i kommunene Kristiansand, Arendal, Grimstad, Lillesand, Vegårshei, Gjerstad, Risør og Tvedestrand.

Skoleskyss legger beslag på all tilgjengelig drosjekapasiteten i mange kommuner i Agder, særlig om morgenen.

3.8 BESTILLINGSTRANSPORT

Bestillingstransport brukes for å gi et tilbud der det ikke er grunnlag for ordinære busslinjer, og de kjøres bare dersom det kommer inn bestilling til den aktuelle turen. Rutene kjøres hovedsakelig etter definerte traséer, men enkelte ruter kan kjøre inntil 5 kilometer ut av trasé for å hente eller levere på adresse.

Det har kun vært mindre endringer i bestillingstransporttilbudet i 2023

3.9 AKT SVIPP

Bestillingstransporttjenesten AKT Svipp har som mål å gi større bevegelsesfrihet for innbyggerne på Agder. I juni 2023 vedtok fylkestinget i Agder en storstilt satsning på AKT Svipp, med forutsetning om kommunal medfinansiering på 40 % og god medvirkning fra de aktuelle kommunene. Vedtaket er et viktig signal om at bestillingstransport er et prioritert område i årene fremover. En prosjektgruppe bestående av representanter fra AKT og fylkeskommunen har satt som mål at alle kommuner på Agder skal ha ett eller flere områder med AKT Svipp implementert innen 2027.

Bestillingstransporttjenesten AKT Svipp har eksistert som prøveprosjekt siden høsten 2020 i Vågsbygd i Kristiansand og siden våren 2022 i Arendal. I disse to områdene er målgruppen for tjenesten eldre, dvs. personer 67 år eller eldre eller personer med utstedt honnørbevis. Tilbudet er åpent på dagtid på hverdager og lørdager og består av to elektriske minibusser i hvert område som kjører fra adresse til adresse. Kundetilfredsheten er høy, og AKT Svipp i Vågsbygd og Arendal er blitt populære tilbud. AKT Svipp Arendal og Vågsbygd fullførte ca. 19550 honnørturer i 2023. Dette gir et gjennomsnitt på 32,5 turer pr dag pr område.

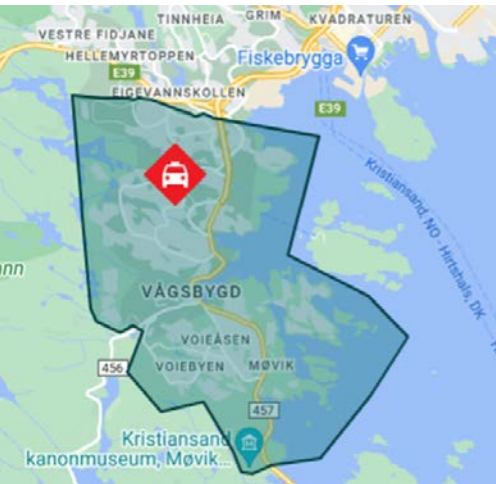
I 2023 ble AKT Svipp utvidet til også å gjelde områder i Bykle, Sirdal og Iveland kommuner. Bykle og Iveland kommuner har avsatt midler til å medfinansiere et AKT Svipp-tilbud i kommunene sine. I Sirdal kommune er AKT Svipp er erstatning av eksisterende bestillingstransport og derfor dekket av AKT.

I Bykle er tilbudet en minibuss som kjører i hele kommunen på dagtid to dager i uken. Dette tilbudet er åpent for alle, men benyttes spesielt av eldre. I Iveland kommune er tilbudet åpent for alle, men tidspunktene er målrettet barn og unge. Det er faste turer satt opp onsdag kveld fra

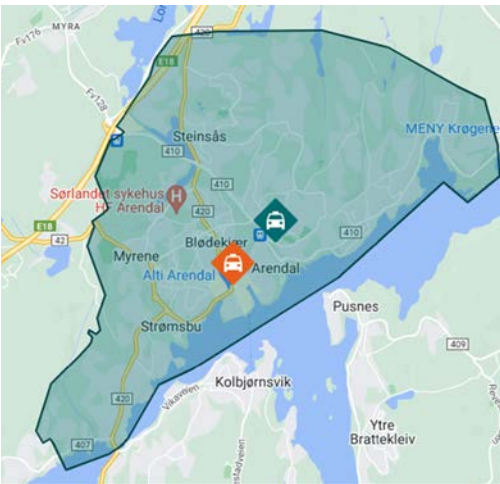
Vennesla, torsdag kveld til og fra ungdomsklubb og lørdag formiddag og kveld til og fra Vennesla med korrespondanse til Kristiansand. Kommunene har vært aktive bidragsytere for å spre informasjon om AKT Svipp slik at flest mulig kjenner til tilbudet. I Sirdal kommune er AKT Svipp en tilbringertjeneste til og fra togstasjonen på Gyland stasjon, med avganger alle ukens dager. Bestillinger skjer i app eller ved å kontakte AKTs kundesenter. Målet er at flest mulig skal bestille i app, og i løpet av 2023 har rundt 50 % bestilt i app og 50 % ringt kundesenteret. Dette er gode tall, men AKT ønsker at enda flere skal bli selvhjulpne og bestille i app.

AKT Svipp 2022 og geografisk dekning:

Vågsbygd Kristiansand



Arendal





Skoleskyssavtalene har som intensjon å bidra til en rasjonell og kostnadseffektiv skoleskyss.

* Kristiansandsregionen = Kristiansand, Lillesand, Birkenes og Vennesla.

4.1 SAMARBEID MED KOMMUNENE OM SKOLESKYSS

AKT og kommunene i Agder har avtaler om skoleskyss. Disse ble først inngått med kommunene i daværende Vest-Agder fylke i 2008, deretter tilsvarende avtaler med kommunene i daværende Aust-Agder fylke i 2014. Fra 1.1. 2020 ble avtalene fornyet med alle kommunene i Agder, og takstregulativet for kommunal delfinansiering av skoleskyss ble forenklet og samordnet. 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.

Hver høst/vinter gjennomføres det møter med alle kommunene, enkeltvis eller regionsvis. I tillegg er det dialog med kommuner og skoler om skoleskyss hver dag gjennom hele 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 en god dialog omkring start- og sluttider for kommende skoleår, skolestruktur og skoleruter og for å få til en mest mulig rasjonell skoleskyss sammen med kommunene.

«F-Skyss» er AKTs digitale søknads- og saksbehandlingssystem for skoleskyss. Alle grunnskoler og videregående skoler har brukere i «F-Skyss», og her håndteres søknader, erklæringer, innmeldinger av nye elever, skolereisekort og fakturering av kommunal delfinansiering

4.2 ORDINÆR SKOLESKYSS

Videregående skole

For elever i videregående opplæring er avstandsgrensen for rett til gratis skoleskyss 6 km mellom hjem og skole. På de videregående skolene i Agder er det 4 024 elever som har skolereisekort som gir fri skyss, en økning fra året før. Videregående elever søker selv om skoleskyss via «F-Skyss».

I tillegg er det ca. 180 elever som får skyssretten oppfylt ved at det utbetales tilskudd til bruk av privat skyssmiddel på enten hele eller deler av strekningen mellom hjem og skole.

Område/ skole	2021/22	2022/23	2023/24
Kristiansandsregionen* og Lindesnes	1 150	1 212	1 136
Listerregionen	732	746	812
Setesdal og Åseral	58	60	60
Østre Agder	1 916	2 000	2 016
Totalt antall elever med fri skoleskyss	3 856	4 018	4 024

Antall elever i Agder med gratis skoleskyss i videregående skole, antall fordeles etter skoletilhørighet i oppgitt kommune.

4. Skoleskyss

I sentrale deler av Kristiansand kommune, hvor det er et godt utbygd rutetilbud, har ikke elevene i videregående skole krav på gratis skyss og de må selv kjøpe ungdomskort. Agder fylkeskommune søker årlig Statsforvalteren i Agder om dispensasjon i henhold til forskrift til opplæringsloven, som innvilges under gitte vilkår. Endringer i det ordinære rutetilbudet i regionen kan påvirke om ungdommene på aktuelt sted omfattes av ungdomskortordningen i Kristiansandsregionen.

Skoleår	2021/22	2022/23	2023/24
Totalt antall elever som mottar skolereisekort	3 856	4 018	4 024

Totalt antall elever i Agder med gratis skoleskyss i videregående skole pr. skoleår.
De fleste elevene i Kristiansandsregionen benytter ungdomskort.

Grunnskolen

I Agder er det 11 775 skyssberettigede grunnskoleelever i 2023. Kristiansand kommune har flest skyss elever med 2 498 elever, deretter Arendal med 1 389 skyss elever, og så Lindesnes med 1 173 skyss elever. Antall elever med gratis skoleskyss går noe opp fra 2022 til 2023.

Kommune	2021/22	2022/23	2023/24
Kristiansand	2 170	2 351	2 498
Farsund	466	482	570
Flekkefjord	359	367	449
Vennesla	573	588	722
Åseral	71	71	72
Lindesnes	1 157	1 218	1 173
Lyngdal	704	713	777
Hægebostad	162	164	176
Kvinesdal	346	347	360
Sirdal	100	101	105
Risør	242	242	200
Grimstad	740	763	811
Arendal	1 286	1 348	1 389
Gjerstad	220	226	206
Vegårshei	171	171	156
Tvedestrand	342	351	428
Froland	362	373	352
Lillesand	392	412	439
Birkenes	327	333	304
Åmli	122	122	123
Iveland	124	127	134
Evje og Hornnes	177	180	250
Bygland	69	70	65
Valle	69	71	63
Bykle	28	29	37
Totalt	10 765	11 220	11 775

Antall elever i Agder med gratis skoleskyss i grunnskole pr. skoleår, fordelt på kommune.

Kostnader skoleskyss

Utgifter til skoleskyss omfatter skyss av elever i grunnskole og videregående skole, og gjelder skyss med buss, drosjer, øvrige undertransportører, foreldrekjøring og spesialskyss med drosje. AKT kjøper transporttjenester til skoleskyss av ca. 70 drosjer/drosjesentraler og turvogner. Etter AKTs 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 Agder i 2023 var 116,9 mill. kr, og inkluderer merbetalingen fra kommunene i forbindelse med kjøring til ikke-nærskole og 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.

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. En god dialog med kommunen tidlig i prosessen er avgjørende for å finne godt og rasjonelt skyssopplegg når kommunene ønsker endringer.

Også i 2023 ble den kommunale delfinansieringen fra kommunene regulert med deflator i statsbudsjettet. Takstene for kommunal delfinansiering er forenklet og samordnet slik at alle kommuner i Agder følger det samme kilometerbaserte takstregulativet for skoleskyss.

Kommunebetaling	2021	2022	2023
Beløp	99,1 mill.	101,9 mill.	116,9 mill
%- endring	+ 5 %	+ 2,8 %	+ 14,7 %

Kommunebetaling Agder pr. år fra 2021–23.

Elektroniske skolereisekort

Fra høsten 2021 har alle elever i grunnskolen og videregående skole elektroniske skolereisekort, som skal leses av i billettmaskinen i bussen. Elevene beholder det samme kortet fra skoleår til skoleår, og dersom søknad om skoleskyss godkjennes fylles kortet automatisk opp med nye skolereiser. AKT sender ut skolereisekort til nye 1. trinneelever, og ellers administrerer skolene utstedelse av erstatningskort og nye kort til enkeltelever.

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 femte skyssberettigede elev skyss på grunnlag av særlig farlig eller vanskelig skolevei, mens i noen få kommuner har ingen skyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skolevei. Antall elever med fri skyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skolevei er stabilt gjennom flere år.

År/ fylke	2021	2022	2023
Agder	11 %	10 %	10 %

Andel skyss elever i Agder som følge av særlig farlig eller vanskelig skolevei, trafikkfarlig vinter og andre kommunale skyssvedtak.

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, og at skoleskyssen skjer i et samarbeid mellom skolen, foresatte og AKT.

I 2023 er det 37 videregående elever som får sin tilrettelagte skyss oppfylt ved å bruke buss, og tilsvarende er det 93 grunnskoleelever. Det er et viktig tilbud for mange i en overgang mellom å bruke drosje til og fra skolen, til å kunne bli mer selvstendig å benytte det ordinære kollektivtilbudet sammen med medelever.

	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24
Grunnskole	443	466	474	451
Videregående	202	201	218	212
Sum	645	667	692	663

Antall elever som får tilrettelagt transport med drosje pga. funksjonsnedsettelse etter opplæringsloven § 7-3

Skole/ år	2021	2022	2023
Grunnskoler	33 664	32 147	53 274
Videregående skoler	23 635	17 662	29 466
Totalt Agder	57 299	49 809	82 740

Utviklingen i kostnader til tilrettelagt transport av skoleelever til grunnskoler og videregående skoler, Agder. Tall i 1000 kroner.

For skyss til grunnskoleelever var kostnaden for å løse spesialskyss med drosje 53,2 mill. kroner. Gjennomsnittlig skysskostnad for grunnskoleelev med drosje er 118 000 kr. per skoleår, og for videregående elever er gjennomsnittlig skysskostnad med drosje 139 000 kr.

For elevene samlet er gjennomsnittlig kostnad for skyss med drosje 124 000 kroner per skoleår. Kostnad knyttet til tilrettelagt skyss med drosjen gikk opp i 2023, noe som skyldes økte priser i avtalene om persontransport med drosje. Det er også stadig flere elever som har behov for mer individuell tilrettelegging, som alene-transport og skyss til tider som gjør samkjøring med andre elever vanskeligere.

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

5



Arbeidet med
forberedelser til
omlegging av
bylinjene i Arendal
fra ring- til pendel-
linjer fortsatte videre
inn i 2023.

ØST

Arbeidet med forberedelser til omlegging av bylinjene i Arendal fra ring- til pendellinjer fortsatte videre inn i 2023. Tiltakene i Nyli-området i Arendal ble ferdigstilt med oppgraderte fortau og holdeplasser på kommunal vei i Jovannsveien, samt nytt kantstopp i Ingeborgdalen. Omleggingen førte også med seg to nye kantstopp øverst og nederst i Kloppenebakken. Det ble etablert sjåførpauserom på endeholdeplassen på Jovannsveien.

På Stoa-området er det utført tiltak på både kommunal vei og fylkesvei. Det er opprettet nytt kantstopp i Sagvannsveien, og holdeplass Sørsvann er oppgradert. I Åsbieveien er det opprettet to nye kantstopp. Et av dem langs nytt fortau ved Industritoppen. Ved politistasjonen er det bygd ny busslomme, samt etablert krysningspunkt for myke trafikanter.

I forbindelse med traséendringer i Tvedestrand er bussene nå flyttet fra rutebilstasjonen bak kommunehuset. De stopper nå på nytt kantstopp langs fv. 411. Nytt sentrumsstopp i Tvedestrand er nå holdeplass Tvedestrand Øvre torv, der det er etablert busslommer med benk og søppeldunker i begge retninger. Det vil her komme sanntidsskilt og lehus i retning Tvedestrand vgs. i 2024.

KRISTIANSANDSREGIONEN

I Søgne ble holdeplassen Dr. Rohdes vei retning Tangvall oppgradert, mens holdeplassen i motsatt retning ble lagt ned. Videre ble begge holdeplassene i Giskedalen oppgradert. For begge disse stedene var det overvannsproblematikk, samt nedslitte lehus og dårlig utforming som ble rettet opp.

Arbeidet med ny holdeplass på Langenes skole er startet og blir fullført i 2024. På Andøya ble holdeplassen Løvika (kommunal vei) oppgradert med repos. Det er satt opp nye elevbygde lehus på Fv. 482 Torridalsveien på holdeplassene Sødal bedehus, Saga, Haus og Skråstad.

I Lillesand er det etablert kantstopp i begge retninger mellom Engekjerr og Tunveien.

VEST

Det ble etablert ny holdeplass på Tonstad retning nord. Videre ble det gjort tiltak på holdeplassen Åsen i Lyngdal. Dette arbeidet blir videreført i 2024.





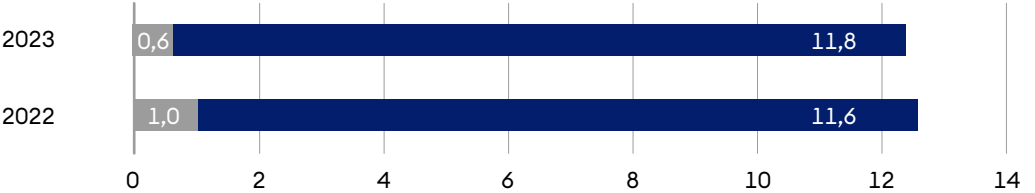
■ Lokalutslipp (Nox, PM) kr
■ Klimautslipp (CO2-ekv) kr
Årlige kostnader for utslipp
(i millioner kroner)

6.1 LITE ENDRINGER I ÅRLIGE UTSLIPPSKOSTNADER

Ruteproduksjonen i Agder har vært omtrent uendret mellom 2022 og 2023. Det medfører tilnærmet like utslippskostnader for 2023 og 2022.

En gradvis oppgradering av bussparken gjennom utskiftning av eldre kjøretøy fortsetter likevel å gi merkbare miljøgevinster gjennom reduksjon i utslipp av NOx. Årsaken er at eldre busser slipper ut betydelige større mengder NOx enn nyere motorteknologi. For hver buss av eldre type som byttes ut vil det være miljøgevinster.

Årlige utslippskostnader for lokale og globale utslipp i 2022 og 2023



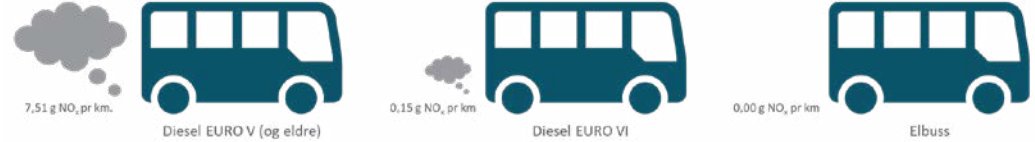
De lokale utslippskostnadene er redusert med 38 prosent. Samtidig har miljøkostnadene fra CO2-utslipp økt noe. Dette skyldes noe høyere rapportert drivstofforbruk i Kristiansandsområdet og ruteområde Øst i 2023 enn i 2022.

6.2 UTSKIFTING AV BUSSPARKEN FORTSETTER Å GI LOKAL MILJØGEVINST

Lokale utslipp oppstår som følge av motorforbrenning og dekk- og asfaltslitasje. Omfang av utslippene er avhengig av hvilken busstype som kjøres. Lokal luftforurensning fra veitrafikk kan være et problem for folkehelsen, og særlig for byområder er det en utfordring med for høye konsentrasjoner av partikkelutslipp (PM) og nitrogenoksid (NOx).

Mer miljøvennlige busser sparer samfunnet for miljøkostnader. Med virkning fra 01.07. 2022 førte endring i kontrakten i anbud vest til en økning på syv elbusser og en reduksjon på 54 eldre dieselbusser av typen Euro III, IV og V. Siden effekten av utskiftningen kom med full effekt i 2023, og med kun delvis effekt i 2022, vises det gjennom lavere lokal luftforurensning i 2023. En slik oppgradering innebærer en betydelig lokal miljøgevinst ettersom de nye bussene slipper ut langt mindre skadelige gasser: Eksempelvis er utslippsfaktoren per kilometer for Euro V-busser rundt 50 ganger så høy for NOx, sammenliknet med utslippsfaktoren for Euro VI-busser. Ettersom kostnad for lokale utslipp er høyest i tette byområder er effekten størst ved bruk av miljøvennlige busser i disse områdene.

Illustrasjon av utslipp av NOx pr kilometer for ulike busstyper.



Når bussparken skiftes ut til å inkludere flere elbusser forventes en reduksjon i miljøkostnad som oppstår av dieselforbrenning. Det har imidlertid i 2022 og 2023 vært tilnærmet likt forhold i ruteproduksjon mellom el- og dieselbusser i Agder og dermed lite endringer i miljøkostnadene som følge av klimagassutslipp (CO2-utslipp).

Utslippstype	Benevning	2022	2023	Endring
CO2-ekvivalenter	Kroner ¹	11 570 276	11 787 560	216 834
CO2-ekvivalenter	Kroner/vognkilometer	0,49	0,49	0

Globale utslippskostnader i 2022 og 2023, totalt og per vognkilometer.

En liten økning i klimagassutslippene fra 2022 til 2023, og dermed utslippskostnaden, har to hovedforklaringer. Den ene er knyttet til en liten økning i totalt kjørte kilometer (vognkilometer) i regionen. I tillegg er det for bussene i Kristiansandsområdet og ruteområde Øst rapportert et marginalt høyere dieselforbruk per kilometer i 2023 enn i 2022. Ettersom disse to kontraktene står for 50 prosent av ruteproduksjonen i Agder har dieselforbruket for disse kontraktene stor betydning for AKT sine samlede klimagassutslipp. Fordeles utslippskostnaden i Agder per kjørte kilometer er den uendret fra 2022 til 2023.

De globale og lokale utslippsmengdene er listet opp i tabellen nedenfor. De lokale utslippene reduseres kraftig fra 2022 til 2023 som følge av utskiftningen av bussparken.

Utslippstype	Benevning	2022	2023	Endring
CO2-ekvivalenter	tonn	15 303	15 589	287
NOx	kg	12 449	4 568	-7 882
PM10 – svevestøy	Kg	404	318	-86

Totale utslippsmengder for globale (CO2-ekvivalenter) og lokale utslipp (NOx og PM10 – svevestøy) i 2022 og 2023

6.3 ELBUSSE GJØR MILJØGEVINSTER I FORM AV REDUSERT TRAFIKKSTØY

AKT bidrar til miljøgevinster i form av redusert støy ved at et godt kollektivtilbud tilrettelegger for mindre bruk av privatbil og dermed mindre støy som følge av færre biler på veien. Satsingen på elbuss gir ytterligere miljøgevinster ved lavere støynivå lokalt. Støy er forbundet med å ha negative helseeffekter, og TØI (2019) verdsetter kostnader som er tilknyttet støy ved ulike transportmåter. For busser som kjører i tettbebygget strøk verdsettes dette til 2,39 kr/km og for spredt bebyggelse 0,24 kr/km. Det er ønskelig for AKT å ha et lavt støyutslipp i det lokale trafikkbildet.

Elbusser bidrar til støyreduksjon ved ankomst til holdeplasser, køkjøring og i trafikk med hastighet under 40 km/t². I tettbygde strøk kjører bussene med lav hastighet og fordelene ved et lavere støynivå fra elbusser vil gjøre seg gjeldende. Målinger utført av Volvo viser at lyd fra elbusser er 5-7 desibel lavere sammenlignet med dieselbusser for intervallet 20-40 km/t (Turcsany, 2016).

1) I Verdsettingen av CO2-utslipp 2023 benyttes nyeste prisbane for CO2-utslipp fra Finansdepartementets Regelverk for prising av klimagassutslipp (Finansdepartementet, 2022). Her prises ett kilogram CO2 til 766 kroner.
2) J. Turcsany (2016), Noise benefits with electric vehicles, Volvo Buses.

For hastigheter under dette, vil hybridbusser kjøre elektrisk, og dermed ha tilsvarende lydnivå som elbusser. I bussparken har AKT 80 diesel hybridbusser som avgir noe mindre støy enn ved dieselbusser i byområdene. Inneklimaet i busser som kjører elektrisk er gunstigere for passasjerer ved at også her måles mindre støy.

Ved kjøring i høy hastighet vil lydeffekten fra dekk mot asfalt, utligne den fordelaktige støyreduksjonen fra øvrige kjøretøy. Samtidig er høye hastigheter ofte forbeholdt spredtbygde områder der befolkningen i mindre grad blir berørt av støy.

6.4 ENERGIFORBRUK

Med utgangspunkt i at én liter diesel tilsvarer en energimengde på 10,08 kWh³, beregnes det totalt energiforbruk til ca. 70 GWh. Av dette er 1,5 prosent oppgitt energiforbruk fra elbusser. Basert på samme forholdstall for 2022 utgjorde energiforbruket av elbusser 1,4 prosent av det samlede forbruket på ca. 68 GWh. Dette samsvarer med økt andel elbusser og ruteproduksjon med elektrisitet.

3) Utleddet basert på tall fra Miljødirektoratet (2022).



Målsetting er primært å påvirke publikum til å endre reisevaner.

7.1 KOMMUNIKASJONSSTRATEGI

Kommunikasjonsstrategien til AKT har bestått i å skape engasjerende og informativt innhold om kollektivtrafikken på Agder, og målsettingen er kundevekst, fornøydte kunder, høy kjennskap i markedet, godt omdømme og positiv merkeassosiasjon. Innholdsstrategien til AKT skal ivareta det faglige informative og emosjonelle i form av innholds- og videomarkedsføring. Målsetting er primært å påvirke publikum til å endre reisevaner. Reklamen skal også tette gapet mellom publikums oppfatning av kollektivtilbudet og virkeligheten, uten å være belærende og uten å snakke ned bilen. Effekten av markedsføringen måles kontinuerlig, blant annet gjennom “benchmarking” i forhold til andre kollektivselskaper i Norge.

I 2023 var strategien målrettet mot å kommunisere med markedet for å hente inn passasjertall og ta igjen veksten AKT mistet under pandemien. Det ble derfor besluttet å være ekstra synlige i markedet med mål om å skaffe tilvekst i kollektivtrafikken. Målsettingene har også fokusert på å skape god profilering av merkevaren AKT, samt tjenestene AKT tilbyr, og vi ønsker at innbyggere i Agder har AKT som «top of mind» når det kommer til å transportere seg i Agder.

Generelt har kampanjene i Always On-løpet i Polaris Media Sør-systemet vært målrettet mot alle målgrupper, overalt i Agder, med unntak fra enkelte kampanjer som har vært geostyrt mot spesifikke områder. Med hovedformålet om å bruke de ulike mediekanalene til å skape merkevarebevissthet, har vi oppnådd bred dekning i 2023, med totalt 13,9 millioner visninger. Kanalvalget til selskapet er bredt. Fra synlighet i display-annonser i både Polaris- og Schibsted-systemet, til videomarkedsføring på kino med nesten 200.000 visninger, til online radio (Bauer Media og P4-gruppen), FM-radio (Radio Metro) som har gitt selskapet 1.240.000 visninger, med et eksponeringsgjennomsnitt på 4 i lyttfrekvens, til ulike budskap på ulike sosiale medier, til relevant informasjon og reklame på by- og infoskjermer i Kristiansand og Arendal, til digital markedsføring om bord på busser, til søkemotoroptimalisering – og sist, men ikke minst, analoge reklameflater på bussparken i hele Agder.

AKTs kommunikasjonsstrategi innebærer også en bevisst segmentering på de ulike sosiale medier. Vi treffer eksempelvis ganske andre målgrupper på Facebook, sammenlignet med Snapchat. Derfor må vi også tilpasse og spisse hva slags uttrykk og «stemme» vi benytter i de ulike sosiale medier.

I 2023 ønsket AKT å være tydeligere til stede i LinkedIn-plattformen. For å skape engasjement rundt kollektivtrafikken, startet vi derfor opp et prøveprosjekt med AKT Blogg, hvor egne ansatte oppfordres til å frembringe faglig innhold. Målsettingen er å vise vår faglige bredde på tvers av fagområder.

Antall følgere	Facebook	Instagram	LinkedIn
2017	4300	209	-
2018	5500	892	-
2019	6600	1200	70
2020	8024	1539	121
2021	8280	1708	146
2022	8776	1818	241
2023	9099	1898	305

Utvikling og følgere på sosiale medier

I Q2 2023 ble AKT nominert og kom til finalene i kåringen «Årets Markedsfører» både i Arendal og Kristiansand.

7.2 KUNDESENTRENE

7.2.1 KAMPANJEFOKUS 2023

Etter at gyldighetsområdet for bruk av Flexikort ble utvidet til Lillesand, Iveland og Birkenes i 2022, fortsatte selskapet markedsføringen av budskapet om Flexikort-produktet i 2023.

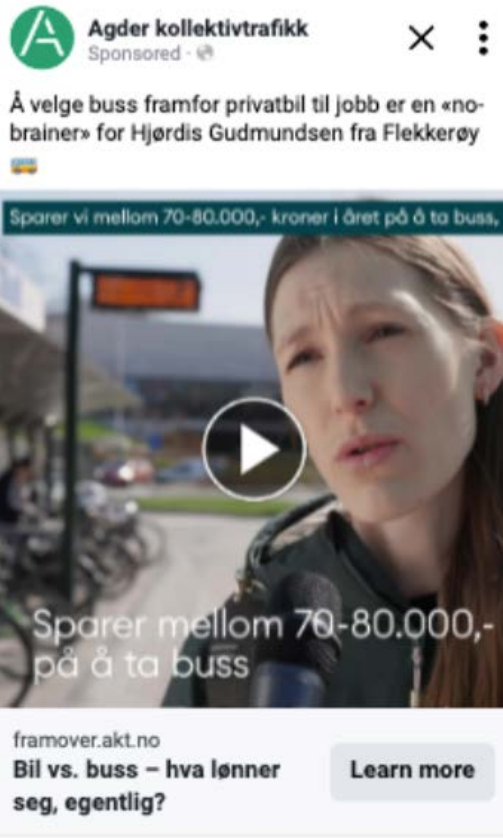


Utsnitt fra Flexikort-kampanjen.

Selskapet oppnådde over 1 million visninger av budskapet, som peker på at Meta presterer bedre enn Snapchat i kanalvalg.

7.2.2 TØI-RAPPORT

Selskapet ønsket også å utnytte situasjonen rundt generell dyrtid i samfunnet, som et konkurransefortrinn. TØI ble engasjert for å revidere en rapport som sammenligner kostnader mellom privatbil og kollektivtrafikk. Parallelt ble flere ambassadørkunder rekruttert via sosiale medier. Disse ekte kundene fortalte ekte historier om hvor mye besparelser i privatøkonomien en kan oppnå, dersom man velger å reise kollektivt. Kampanjen ble lansert som videoannonser i Meta, men også display-annonsering. Kampanjen oppnådde nesten en halv million visninger.



Ambassadørkunde fra TØI-kampanjen

7.2.3 VI ANDRE TAR BUSSEN

I 2023 ønsket selskapet å eksperimentere med uttrykket AKT er kjent for. Uttrykket som ligger til grunn, er hentet fra to tidligere omdømmeundersøkelser, hvor kunder og innbyggere assosierer selskapet med adjektivene «behagelig», «hyggelig» og «pålitelig». Disse merkeassosiasjonene ønsket vi å påvirke gjennom to reklamefilmer, som både ble vist på sosiale medier og på kino. Hovedbudskapet i filmene omhandlet å normalisere å reise kollektivt, og filmene spilte på til dels

provokative ytterpunkter. En av filmene ble nominert til Epica Awards, som er en internasjonal prisutdeling innen reklame og markedsføring. Selskapet oppnådde over to og en halv million visninger fra kampanjen.



Utsnitt fra en av «Vi andre tar bussen»-filmene fra 2023.

7.2.4 BILKALKULATOR

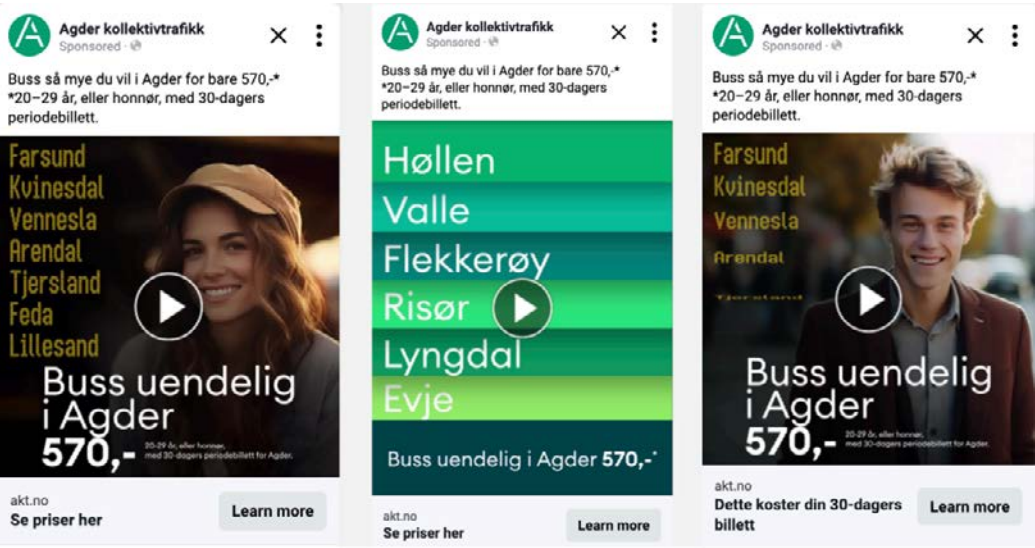
Som en forlengelse av TØI-kampanjen, ønsket selskapet å fortsette å fokusere på kostnadene mellom privatbilisme og kollektivreiser. AKT fikk derfor tilpasset sin egen bilkalkulator, som opprinnelig ble utviklet av kollektivselskapet Kolumbus. Hovedfokuset i kampanjen omhandlet å ta bussen når man kan, og bilen når du må. Her kunne brukeren selv bruke kalkulatoren for å regne på hvor mye bilen i husstanden faktisk koster pr. år. Denne kampanjen bidro til flest klikk per visning, sammenlignet med samtlige 2023-kampanjer.



Skjermdump fra bilkalkulator-kampanjen

7.2.5 BUSS UENDELIG

Selskapet har en pris- og produktmatrise som kan være kompleks for nye kunder å sette seg inn i. For å forenkle budskapet, var det ønskelig å visualisere prisinformasjon i selve annonsen. Bildene i annonsene er AI-genererte fra Midjourney, som var ønskelig å teste ut. Kampanjen oppnådde 1,8 millioner visninger.

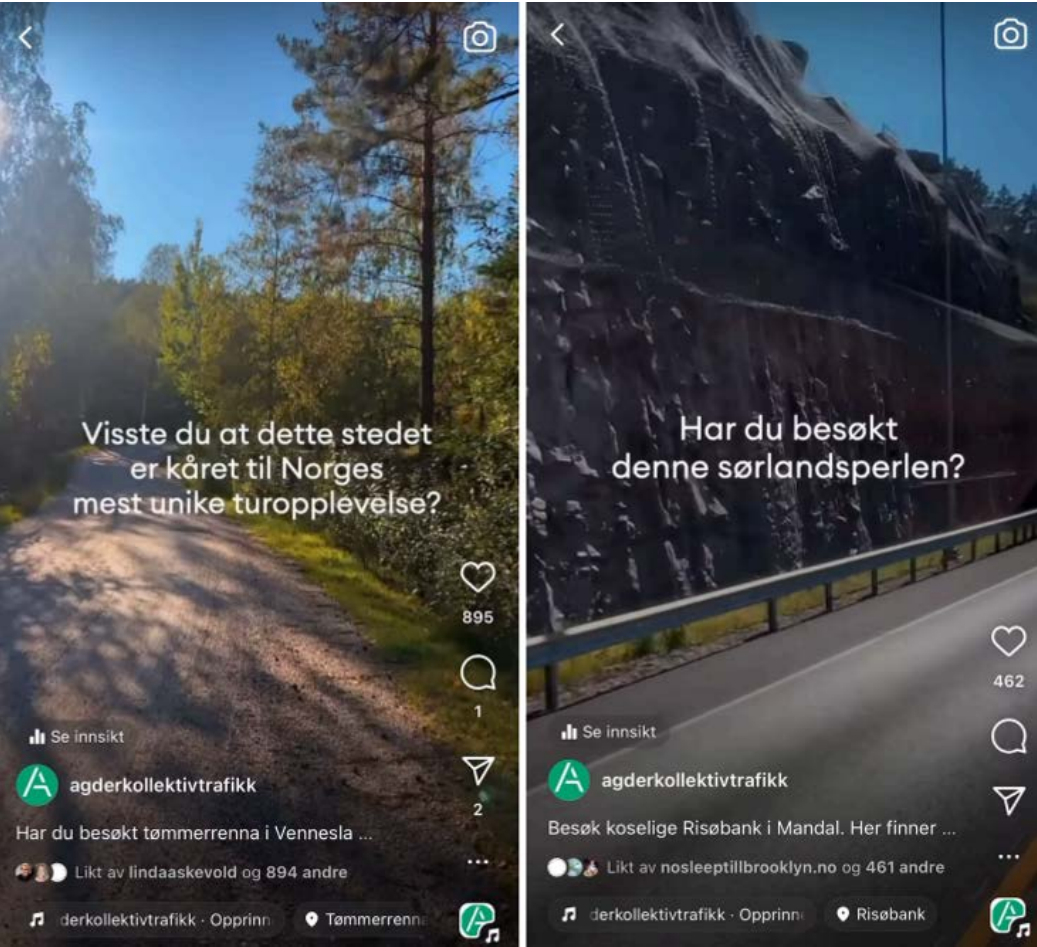


AI-genererte bilder i «Buss uendelig»-kampanjen

7.2.6 REVITALISERING AV INSTAGRAM OG X/TWITTER-SANERING

I samarbeid med selskapets byrå, ønsket AKT å endre strategi på Instagram for å tilpasse kanalen til målgruppens premisser. Hovedmålet var å vise Agders bredde på utvalgte geografiske steder som var verdt et besøk. Her ble også mikro-influensere benyttet og testet ut i innholdsproduksjon. Totalt har selskapet økt frekvensen på innholdet betraktelig og skapt 359.000 totale visninger.

I 2023 valgte selskapet å trekke seg ut av Twitter, som selskapet tidvis har benyttet til avviksvarslinger, med beskjedne resultater.



Poster fra selskapets Instagram-profil i 2023

7.2.7 BRUK AV KUNSTIG INTELLIGENS I SELSKAPET

Etter at OpenAI lanserte ChatGPT i november 2022, har AKT vært nysgjerrige på hva språkmodeller og andre KI-plattformer kan tilføre selskapet. AKT har tatt i bruk kunstig intelligens på flere områder i markedsavdelingen, hovedsakelig innenfor tekstgenerering. Selskapets prosjekt innenfor sjåføroppplæring og -informasjon har blitt et testmiljø for dette, og i utgangen av 2023 har selskapet laget omkring 30 ulike manus ved hjelp av kunstig intelligens. Manuset skal avstedkomme korte opplæringsfilmer som distribueres til sjåførene, og videoene oppleves som lettere å konsumere enn komplekse tekster. Bruk av kunstig intelligens effektiviserer manuelt og tidkrevende arbeid, og selskapet skal fortsette å teste ut teknologien blant annet for å sammenfatte KTI-undersøkelser og reisevaneundersøkelser.

7.3 KUNDESENTRE I AKT

I 2022 ble det igangsatt et prosjekt for å vurdere fremtidig rigg og organisering av kundesentrene på Agder. Målsettingen med prosessen var å skape mer radikalt kundefokus i AKT. Dette innebærer at vi frigjør tid til mer utadrettet kundeaktivitet og overordnet jobbe mer proaktivt enn reaktivt. Vi ønsker også å tilby større mulighet for selvhjelp til kunden ved innkommende henvendelser. I tillegg ønsker vi et kundesenter som kontinuerlig utvikler og forbedrer sine tjenester med å gi kundene enda mer tilpasset kundeservice. Samtidig ønsket vi en fortsatt ivaretagelse av sårbare målgrupper i kundesegmentet. Fra og med sommeren 2023, reduserte AKT betjeningen ved utekontorene, og kundesenteret i Flekkefjord ble lagt ned. På lenger sikt etableres ett kundesenter i Kristiansand, som håndterer all kundekontakt i fylket.

BILLETTKONTROLLER

Synlig, uniformert, kontinuerlig og sivil billettkontrollering er svært viktig med hensyn til inntektssikring i kollektivtrafikken. AKT benytter vekterselskapet Avarn Security til denne oppgaven. I 2023 har AKT hatt et behov for å intensivere billettkontrollene, spesielt fordi selskapet opplevde til dels omfattende hærverk om bord på bussene. Økt tilstedeværelse ble iverksatt som et avbøtende tiltak.

Totalt på hele året i 2023 ble omkring 120.000 passasjerer kontrollert for gyldig billett. Resultatet fra kontrollvirksomheten, viste at 1.485 % reiste uten gyldig billett, og fikk dermed ilagt gebyr. Tallet regnes som lavt, sammenlignet med andre selskaper.

7.5 KUNDETILFREDSHETSMÅLINGER

Kundetilfredshet:

I 2023 gjennomførte AKT to kundetilfredshetsundersøkelser, med lignende resultater som tidligere år. Det var små endringer i de generelle resultatene, men i distriktsområdene varierte tilfredsheten mer på grunn av utfordringer med å få nok svar. I Kristiansand var totaltilfredsheten 3.9 og 3.8 av 5.0, med god deltakelse på henholdsvis 1289 og 1319 svar. I Mandalsområdet, hvor Setesdal Bilruter opererer, var tilfredsheten høyest på Agder.

Generelt sett scoret tilgjengelighet av rutetider og følelsen av trygghet under bussturen høyest i alle undersøkelsene, som tidligere år. Selv om totalscoren varierte lite mellom områdene, scoret bytrafikken i Kristiansand noe lavere enn i distriktene. Dette gjenspeiles også i spørsmål om rutetidsoverholdelse og sjåførens profesjonalitet, som vurderes lavere i Kristiansandsområdet på grunn av de større utfordringene med bytrafikk.

	Boreal		Setesdal Bilruter Mandal		Setesdal Bilruter Arendal - Lillesand		Connect bus Flekkefjord - Kvinesdal		Setesdal Bilruter Setesdal		Agder Buss	
Spørsmålsbank KTI			etter									
KTI	jun.23	nov.23	jun.23	nov.23	jun.23	nov.23	jun.23	nov.23	jun.23	nov.23	jun.23	nov.23
Total KTI omregnet til dagens skala	3,9	3,8	4,1	4,2	4,0	3,9	4,1	4,0	4,2	3,9	4,0	3,7
Svar bu.akt.no	1289	1319	223	251	438	411	124	110	35	24	53	32

7.6.1 AKT.NO

I januar 2021 ble den nye webbløsningen til akt.no lansert, og gjennom de tre årene har nettstedet spesielt forbedret brukeropplevelsen på mobile enheter, som utgjør flertallet av besøkene. Nettstedet er primært en informasjonskanal, mindre fokusert på markedsføring, og opprettholder universell utforming. Med responsivt design tilpasser det seg automatisk enheten, og 80% av trafikken kommer fra mobile enheter.

I 2023 ble det byttet til Google Analytics-plattformen GA4, noe som medførte et brudd i rapporteringen fra juli. Totalt hadde akt.no over 666 000 unike brukere og 4,1 millioner sidevisninger i 2023. Trafikken var jevn gjennom året, med en topp i august grunnet skole- og studiestart samt økt aktivitet på grunn av arbeid og ønsket om bærekraftig reise.

Reiseplanleggeren er den mest besøkte siden, fulgt av undersider om priser og periodekort. Gjennomsnittlig tid på nettsiden er 48 sekunder, og selv om enkelte sider har lavere tid, indikerer dette tilgjengelig informasjon og god brukeropplevelse. Akt.no fungerer også som en plattform for annen markedskommunikasjon fra sanntidssystemet og sosiale medier, og gir mulighet for mer utfyllende informasjon som kan leses på mindre skjermer når man er på farten.

7.6.2 REISEPLANLEGGER I AKT REISE OG PÅ AKT.NO

Reiseplanleggeren i appen AKT Reise og på akt.no benytter den samme «bakgrunnsmotoren». I reiseplanleggeren og avgangslisten kan man få frem reiseforslag og avgangstider på ulike måter. Reiseplanleggeren blir i stor grad benyttet for søk av reiseforslag fra et sted, til et sted, frem i tid, mens avgangslisten er en mer umiddelbar metode man bruker mens man står på en holdeplass for å få oppgitt avgangstider fra en spesifikk holdeplass. Alle skoleruter i Agder fremkommer også i reiseplanleggeren.

Det har aldri vært gjennomført flere forespørsler i reiseplanlegger og avgangsliste enn i 2023. Til sammen har avgangslistene og reiseplanleggersøk medført over 69 millioner forespørsler i 2023.

Det er en markant forskjell i hvilke metoder/teknologier man benytter utfra hvilken «fase» man er i planleggingen av en reise. Reiseplanleggeren er koblet mot sanntidssystemet, slik at man alltid har tilgjengelig sanntidsinformasjon i reiseplanleggerappen eller reiseplanlegger på websidene. I avgangslistene, som altså er typisk brukt når man er på farten og venter på bussen på holdeplass, ble det i 2023 gjennomført ca. 58,5 millioner forespørsler på alle teknologier. I selve reiseplanleggeren, som ofte blir brukt for å planlegge en reise lengre frem i tid, ble det i 2023 gjennomført over 10,5 millioner forespørsler. Til sammen ble det i reiseplanlegger og avgangslistene gjennomført omkring 69,1 millioner forespørsler i avgangsliste og reiseplanlegger på web, appen AKT Reise og den mobilbaserte versjonen, som er over 15 millioner flere forespørsler enn forrige toppår som var 2022.

7.6.4 ANTALL FORESPØRSLER/SØK I REISEPLANLEGGERTJENESTENE

	 web: www.akt.no		 app: AKT Reise		 Mobil versjon: rp.akt.no		Totalt Sum/år
	Avgangsliste	Reiseplanlegger	Avgangsliste	Reiseplanlegger	Avgangsliste	Reiseplanlegger	
2019	147 164	2 849 024	39 758 635	5 597 168	23 806	35 240	48 411 037
2020	175 359	1 899 812	33 275 487	3 875 223	12 709	15 221	39 253 811
2021	97 667	1 713 146	29 895 593	4 658 503	8 432	5 628	36 378 969
2022	139 092	2 177 623	44 681 325	6 808 570	2 239	2 793	53 811 642
2023	212 171	2 556 136	58 313 653	8 043 337	1 852	1 567	69 128 716

Teknologi

Sett i forhold til teknologi er det udiskutabelt at appen har den viktigste funksjonen når det gjelder våre reiseplanleggertjenester. Over 95 % av alle forespørsler/søk (66,3 millioner forespørsler i 2023 av totalt 69,1 millioner) i avgangslisten og reiseplanleggeren blir utført i appen AKT Reise, hvor «avgangslisten» er det som publikum benytter aller mest.

Avgangsliste

Avgangsliste («fra» holdeplass) Når man søker avgangstider fra én spesifikk holdeplass (avgangsliste) står appen AKT Reise for over 99 % av alle utførte søk i avgangslistene. Over 58,3 millioner forespørsler ble utført i avgangslistene i 2023, dette er en stor økning på 13,7 millioner utførte reisesøk, fra 44,6 millioner i 2022. Endringene i informasjonsbehovet gjenspeiler dermed økt reisevirksomhet, som vi også ser igjen i passasjertallene. I og med at bruken av app i reisesammenheng er så stor, stiller dette store krav til AKTs informasjon til kundene, særlig når det gjelder å informere om avvikssituasjoner.

Reiseplanlegger

Fordeling mellom reisesøk på web og reiseplanlegger («fra» – «til» holdeplass/adresse). Appen AKT Reise har de senere år tatt over som den viktigste plattformen for reisesøk fra – til holdeplass/adresse, hvor det i 2023 var i overkant av 8 millioner søk i reiseplanleggersøket fra – til holdeplass. Reiseplanlegger på websidene står likevel fremdeles sterkt: med over 2,5 millioner forespørsler/søk i 2023.

Trafikantinformasjon ved avvikssituasjoner gjennom sanntidssystemet

Sanntidsinformasjon gir grunnlag for automatisk å utarbeide prognoser for når bussen forventes å forlate en holdeplass. Denne informasjonen formidles til passasjerer på skilt/skjermer, nett og mobil, slik at passasjerene får full oversikt over når bussen går fra en spesifikk holdeplass. AKT jobber kontinuerlig med å videreutvikle kvaliteten på og distribusjonen av trafikantinformasjon, da særlig knyttet til avvikssituasjoner og hendelser som skjer underveis.

Avganger				08:13
Linje	Destinasjon	Kapasitet	Avgang	
210	Valand - Mandal		1 min	
	Segnetunet		innstilt	
40E	Kristiansand - UIA direktebuss		7 min	
40	Aros		08:28	
40	Kristiansand		ca 08:30	
42	Langenes		innstilt	
44	Norddalsheia		ca 08:30	
48	Hortemo		08:32	
40E	Kristiansand - UIA direktebuss		ca 08:35	
2180	Birkelid / Oasen sk.		innstilt	
40E	Kristiansand - UIA direktebuss		08:45	
	Tangvall sk. - Tinnjønn sk.		innstilt	

Informasjon 1/3

Forsikringskasser må påregnes grunnet omkjøring

Kundesenterets bruk av sanntidssystemet gjennom avviks- og servicemeldinger har vært med å forbedre kundens nytteverdi, særlig underveis på reisen. Sanntidssystemet gjør at vi har mulighet til å få publisert trafikkavvik/servicemeldinger i reiseplanlegger, apper på, skjermer på holdeplass, infoskjermer på bedrifter og om bord på bussen på en helt annen måte enn tidligere. Det har også i 2023 vært fokus på å bruke systemet aktivt i kundeinformasjon og ha en høy kvalitet på informasjonen/meldingene som blir distribuert her.



8



Mikromobilitet

Våren 2024 går kontrakten med Voi og Bolt ut etter to års drift. I løpet av 2023 har det skjedd mange endringer og AKT har lært mye gjennom denne første perioden. Det ble innført tvungen stasjonsbasert parkering i Kvadraturen, noe som viste seg å være en suksess både med tanke på ryddig bybilde og en oversiktlig drift for operatørene. AKT har også fått på plass et reguleringsystem (NIVEL), som gjør kommunikasjonen mellom AKT/kommunen og operatørene mye enklere.

Den planlagte integrasjonen mellom buss og sparkesykkel er ikke realisert i inneværende kontraktsperiode, da man er avhengig av Ruter på dette området. Arbeidet viste seg å være mer krevende enn først antatt.

Det planlegges et nytt felles anbud for Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Grimstad og Arendal. Etter planen skal oppstart være 1.mai 2024. Høsten 2023 har derfor vært preget av mange kommunemøter for å lande lokale forskrifter i alle kommunene og utarbeide konkurransegrunnlag for anbudet. Det legges opp til integrasjon mellom buss og sparkesykkel dersom teknologien muliggjør dette. En integrasjon vil flytte AKT et stort skritt i retning av å bli en helhetlig mobilitetsaktør.

Nytt billettsystem

Siden 2008 har Fara levert billettsystem til AKT. Systemet har gjennomgått forbedringer gjennom flere faser, men er modent for utskifting. Etter hvert som mobilbilletten har overtatt stadig mer av billettsalg, har billettsystemet om bord på bussene fått en stadig mindre rolle. Av alt billettsalg i AKT foregår 19 % på bussene, resten utenfor.

Bytte av billettsystem er en krevende operasjon. Innarbeidede vaner hos kundene er krevende å endre, og det er utfordrende å foreta tilpasninger til fortiden i nye systemer. AKT har gjort et strategisk valg om å samarbeide tettere om teknologi med andre i vår bransje. Ruter AS (Oslo/Akershus) er valgt som viktigste samarbeidspartner for AKT og derfor vil billettsystemet etablert i Oslo/Akershus være grunnlaget for nytt billettsystem på Agder. Prosjektet har fått navnet «AKT Salg» og nytt system skal etter planen lanseres sommeren 2024.

Store deler av AKTs organisasjon har vært involvert i arbeidet. En mindre gruppe har jobbet dedikert med prosjektet over lang tid. Mye skal planlegges i detalj når utstyr i rundt 500 kjøretøy skal skiftes ut, mer enn 800 sjåfører skal få opplæring og eksisterende kunder skal få god informasjon om nye måter å betale for billetten.

Felles selskap for å levere digitale tjenester

AKT har, sammen med Ruter og Skyss, deltatt i prosessen med å etablere et nytt selskap for å levere digitale tjenester til fellesskapet. Selskapet skal etter planen være i full drift tidlig i 2024 og vil være en teknologisk spydspiss i leveransen av tjeneste for bærekraftig mobilitet.

Det nye selskapet kan bli et svært strategisk viktig verktøy for eierne i det å oppnå flere og mer fornøyde kunder.

AKT Svipp/Skyss

Siden 2019 har AKT investert i utviklingen av Svipp-teknologien. Svipp er et ende-til-ende-system og har 3 brukergrensesnitt: 1) Grensesnittet mot kunden, 2) Grensesnittet mot sjåfør og 3) Administrasjon. I sistnevnte kan kundesenterets ansatte behandle bestillinger over telefon, overvåke produksjonen i sanntid samt hente ut rapporter og analyser. Administrasjonssystemet har ulike tilgangsnivåer avhengig av brukerens behov. Systemeier har fulle tilganger og kan konfigurere alle parametere i tjenesten, f.eks. dekningsområde, åpningstider, kjøretøyenes kapasiteter (f.eks. rullestolplass), omkjøringsfaktorer mv.

I 2023 har arbeidet med å tilrettelegge teknologien for skoletransport blitt gjennomført som et prosjekt (AKT Skyss). Prosjektet har som mål å starte testing mot slutten av 2024.

Forskningsprosjekt med TØI

I 2023 har AKT sammen med Transportøkonomisk institutt fått tilsagn på forskningsmidler til å undersøke effektene av bedre mobilitet hos eldre/seniorer. Tjenesten Svipp er sentral for forskningen.

