



|                                                                           |           |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Forord</b>                                                             | <b>4</b>  |
| <b>1. Om selskapet</b>                                                    | <b>6</b>  |
| 1.1 Om selskapet                                                          | 6         |
| 1.2 Formål                                                                | 6         |
| 1.3 Styret                                                                | 6         |
| 1.4 Organisasjonen                                                        | 6         |
| 1.5 HR/Personal                                                           | 7         |
| <b>2. Økonomi</b>                                                         | <b>12</b> |
| Styrets beretning                                                         | 14        |
| Årsregnskap                                                               | 17        |
| <b>3. Passasjerer og rutetilbud</b>                                       | <b>26</b> |
| 3.1 Reisestatistikk                                                       | 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        |
| <b>4. Skoleskyss</b>                                                      | <b>38</b> |
| 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        |
| <b>5. Infrastruktur og fremkommelighet</b>                                | <b>44</b> |
| <b>6. Miljø</b>                                                           | <b>48</b> |
| 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        |
| <b>7. Informasjon og salg</b>                                             | <b>52</b> |
| 7.1 Sosiale medier                                                        | 53        |
| 7.2 Kundesentrene                                                         | 55        |
| 7.3 Kundetilfredshetsmålinger                                             | 58        |
| 7.4 Publikumsinformasjon                                                  | 59        |
| <b>8. Prosjekter og FoU i 2022</b>                                        | <b>64</b> |

AKT har i 2022 gått fra å være et kollektivselskap til å bli et mobilitetsselskap. Rollen som mobilitetsselskap skal fylles med innhold i samarbeid med våre eiere. Dette gir et utvidet ansvar for å kunne tilby mobilitet og ivareta kunden på hele reisen. AKT inngikk avtale med el-sparkesykkelselskapene Voi og Bolt i juni 2022. Det har vært gjennomført over 1 million turer med over 60 000 brukere. Selskapene melder om god mottagelse i Kristiansand.

I løpet av 2022 har antall reiser i kollektivtrafikken kommet tilbake på 2019-nivå. Kollektivtrafikken har 80 000 reiser pr dag. Ved inngang til 2023 ligger antall reiser 10% over 2019-nivået. AKT retter en stor takk til busselskapene og deres sjåfører for innsatsen under pandemien. Etter noen krevende år med pandemien ble dette avløst av en kostnadskrise forårsaket av økte kostnader til spesielt drivstoff og strøm. Kostnadsøkningen kan bli varig og finansieringen av kollektivtrafikken fra 2024 er en utfordring som må løses for å unngå at rutetilbudet må reduseres eller billettprisene økes. AKT har bidratt betydelig i nasjonale prosesser for å sikre finansieringen av kollektivtrafikken.

AKT må drive kontinuerlig utvikling for å forbedre tjenestene til kundene i kollektivtransporten. Den digitale transformasjonen gjør at AKT må tenke nytt om hvordan samfunnsoppdraget vårt kan løses enda bedre ved hjelp av teknologi. De største prosjektene våre er AKT Svipp, Skoleskyssprosjektet og AKT Salg.

AKT har utviklet Svipp-teknologien for å kunne tilby en samkjøringstjeneste dør-til-dør med dynamiske rutetider. Svipp tilbys som prøveprosjekt i kommunene Kristiansand, Arendal og nye avtaler er blitt signert med kommunene Sirdal, Bykle og Iveland.

Erfaringen viser at det er krevende å opprettholde kvaliteten i skoleskyss med drosje i overgangen til ny operatør. Samtidig har det vært en økning i kostnader med drosjetransport over flere år. AKT har, med utgangspunkt i Svipp-teknologien, igangsett et prosjekt for å imøtekomme disse utfordringene. Prosjektet har fokus på å utvikle prosesser og systemer som ivaretar kvaliteten og sikrer en god kommunikasjon mellom foresatte, drosjeselskap, skoler og AKT.

AKTs strategiplan peker på at det er viktig å samarbeide med andre aktører. For å kunne utnytte mulighetene den teknologiske utviklingen gir har AKT innledet et tettere samarbeid med bl.a. Ruter. Gjennom prosjektet «AKT salg» skal dagens billettssystem erstattes av et nytt system for betaling og avlesning av billetter som gir en bedre brukeropplevelse.

AKT har i mange år jobbet for å få til en samordning av offentlig betalt transport i samarbeid med helseforetaket Sørlandet sykehus, Pasientreiser, og Agder fylkeskommune. Dette ble i 2022 løftet over til den nasjonale arenaen for å få større kraft i prosjektet.

Det ble gjennomført noen endringer i organiseringen i AKT for å kunne jobbe smartere og frigjøre ressurser til nye oppgaver. Med store endringer i omgivelsene vil utfordre måten organisasjonen skal jobbe på hele tiden.

Det har vært gjennomført et omfattende markedsarbeid i 2022. «De fleste har et bedre kollektivtilbud enn de tror». Det er selvsagt mange steder i Agder hvor befolkningen er avhengig av bil for å være sikret en god mobilitet, men det er også mange områder hvor kollektivtilbudet er godt utbygd og mange flere kan velge å reise kollektivt. De siste årene har det også blitt mange flere innfartsparkeringsanlegg. Dette til sammen gjør at det bør være mulig å øke kollektivandelen uten og nødvendigvis øke produksjonen. For å oppnå dette er det viktig med både god informasjon om rutetilbudet og de ulike reiseproduktene. I 2022 har AKT hatt en tydelig strategisk tilnærming til dette. Et tiltak har vært å få AKTs profil på bussene i kontrakt vest. Nye busskontrakter vil føre til betydelig lavere utslipp. Ved oppstart av ny kontrakt i kommunene Lindesnes, Lyngdal, Farsund og Hægebostad overtok Setesdal bilruter kjøringen fra Sørlandsruta. I den nye kontrakten er det åtte helelektriske busser. I ruteområde øst ble Boreal tildelt kontrakten som har oppstart sommeren 2024. I kontrakten vil 90% av de kjørte rutekilometerne bli utført med el-busser.

Oppstart av ny drosjekontrakt i Kristiansand kommune med ny operatør Intercab/Ridel ble svært krevende for elever, foresatte og skole. AKT brukte mye tid og ressurser i oppstartsfasen for å avdekke utfordringen og ha dialog med operatør for å forbedre disse. I etterkant av oppstarten ble det utarbeidet en evalueringsrapport, «Evalueringsrapport-drosjekontrakt i Kristiansand kommune 2022-23».

Hvis vi skal nå målet om null-vekst i Kristiansandsregionen må kollektivandelen øke. Belønningsordningen i Kristiansandsregionen varer ut 2023. Det er behov for å få på plass en ny avtale med staten om videre finansiering av driften av kollektivtrafikken og nødvendige infrastrukturtiltak fra 2024. Det vil gi forutsigbarhet i planleggingen av tilbudet. Videreføres ikke belønningsordningen vil produksjonen i Kristiansandsregionen måtte reduseres betydelig.

Hvis vi skal nå målet om null-vekst i Kristiansandsregionen må kollektivandelen øke.

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

**1.1 OM SELSKAPET**

Agder Kollektivtrafikk 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.

I 2022 gikk AKT fra å være et kollektivselskap til å bli et mobilitetsselskap.

**1.3 STYRET**

AKT sitt styre består av 7 medlemmer og er valgt av selskapets generalforsamling. Styret i AKT bestod ved utgangen av 2022 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:

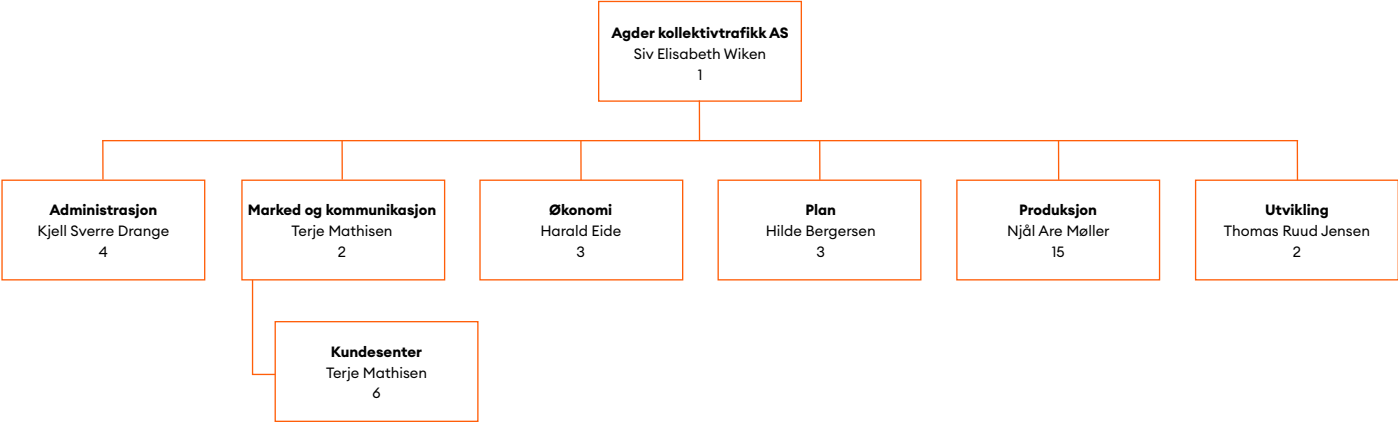
- 1. Odd Nordmo
- 2. Janne Nystøl
- 3. Harald Fauskanger Andersen
- 4. Oda Pettersen
- 5. Ståle Sætre, observatør for ansatte

**1.4 ORGANISASJON**

Det er 33,6 årsverk fordelt på 36 medarbeidere i AKT. I tillegg til de faste ansatte, er det ved utgangen av 2022 ansatt 2 medarbeidere i midlertidige stillinger og en medarbeider som er innleid fra Boreal.

AKT har som mål å ha færrest mulig deltidsstillinger. Det er 5 fast ansatte i deltidsstillinger, hvorav 3 er kvinner og 2 er menn. Dette er i all hovedsak ansatte som lenge har jobbet deltid fordi de ønsker dette.

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



Organisasjonskart med antall fast ansatte pr. 31.12.2022

**1.5 HR/PERSONAL**

Langtidsfravær har vært litt over 7% i 2022. Det er høyt i forhold til målsettingen. Det jobbes godt med oppfølging og tilrettelegging.

Det er ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2022.

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.

I 2022 ble det gjennomført en organisasjonsutviklingsprosess i produksjonsavdelingen. Ny organisering ble iverksatt fra 1.10.2022.

**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.

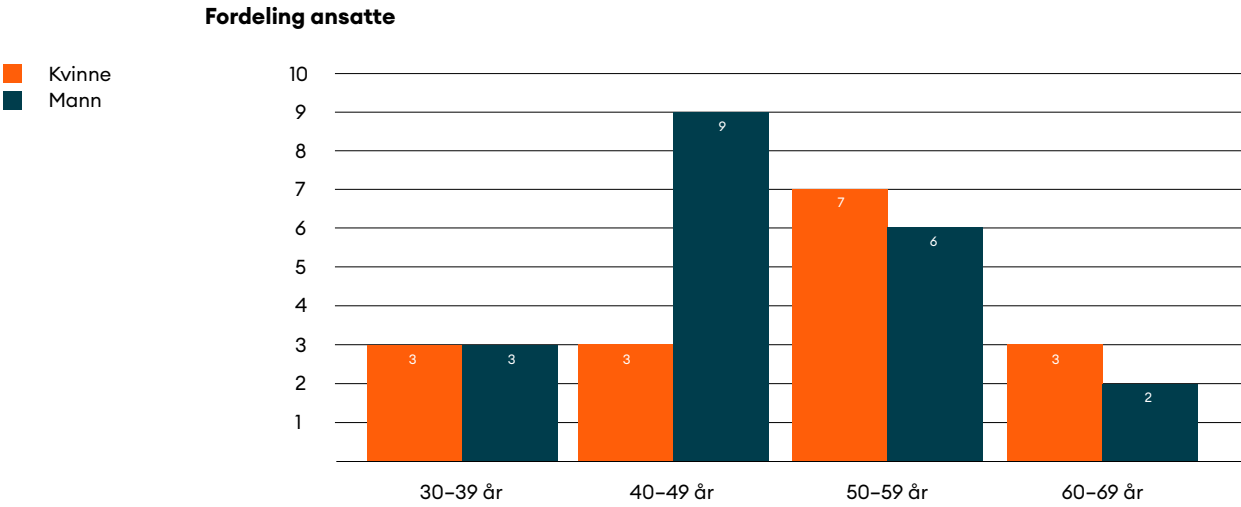
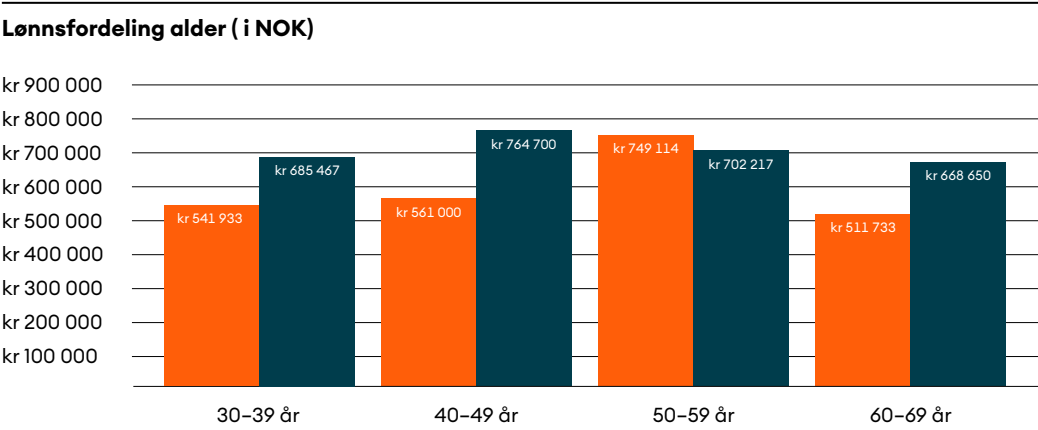
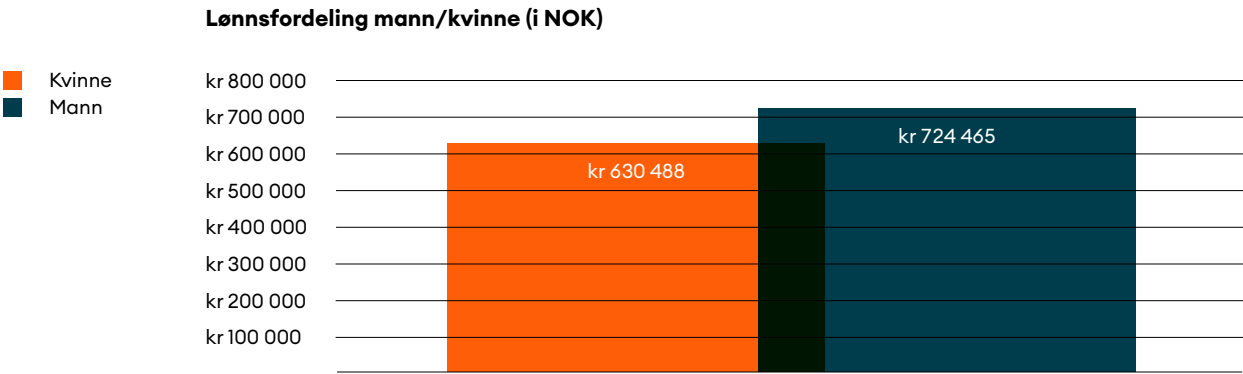
*Alle ansatte har ansvar for å bidra til et godt arbeidsmiljø. AKT verdsetter mangfold på arbeidsplassen og tillater ikke noen form for diskriminering av ansatte, herunder diskriminering basert på kjønn, seksuell legning, alder, etnisitet eller religiøs overbevisning. Ansatte skal behandle hverandre,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

Det er ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2022.



1. Om selskapet

|                                    | 2022 |
|------------------------------------|------|
| Antall faste årsverk               | 33,5 |
| Antall ansatte                     | 36,0 |
| <b>Fordelt på kjønn</b>            |      |
| kvinner                            | 20   |
| menn                               | 16   |
| <b>Fordelt på lederstillinger</b>  |      |
| kvinner                            | 3    |
| menn                               | 5    |
| <b>Fordelt på deltid</b>           |      |
| kvinner deltid                     | 3    |
| menn deltid                        | 2    |
| <b>Antall midlertidige ansatte</b> |      |
|                                    | 3    |
| <b>Foreldrepermisjon</b>           |      |
| Gj.snitt antall uker kvinner       | 0    |
| Gj.snitt antall uker menn          | 12,5 |



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

Høsten 2022 ble det gjennomført med-arbeiderundersøkelse. Resultatet ligger over landsgjennomsnittet.

#### **Del 2: Vårt arbeid for likestilling og mot diskriminering**

- Vårt likestillingsarbeid er forankret i Organisasjonspolitikken og lønnspolitikken, i tillegg til Hovedavtalen og Hovedtariffavtalen i KS.
- I 2021 startet arbeidet med nye/reviderte varslingsrutiner med et tilhørende varslingsystem, som skal bidra til å hindre diskriminering, trakassering, seksuell trakassering og kjønnsbasert vold. Arbeidet ble avsluttet og forbedrede rutiner iverksatt i 2022.
- Hensynet til likestilling og ikke-diskriminering er inkludert i den øvrige personalpolitikken.
- Ledelsen, sammen med tillitsvalgte og verneombud arbeider for likestilling og mot diskriminering. Nyopprettet Miljøgruppe er også viktig for dette arbeidet, så vel som for HMS.
- Ledelse, tillitsvalgte og verneombud vil gjennomgå alle virksomhetens retningslinjer på de ulike personalpolitiske områdene. Dette planlegges i første halvår 2023.
- Ansatte har mulighet for å jobbe hjemmefra, i samråd med nærmeste leder. Det er inngått avtale om hjemmekontor.
- Rekruttering; 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.
- Høsten 2022 ble det gjennomført medarbeiderundersøkelse. Resultatet ligger over landsgjennomsnittet.
- Vi bestreber oss på å unngå deltidsstillinger. De stillingene vi har er tilpasset individuelle behov og bedriftens behov. Ved rekruttering bestreber vi oss på å vurdere oppgaver og gjøremål for å i størst mulig grad å kunngjøre heltidsstillinger.







Det har vært  
krevende år for  
selskapet på  
grunn av økte  
kostnader og høye  
indeksreguleringer  
av kontraktene.

|                  |             |
|------------------|-------------|
| Driftsinntekter  | 926 247 147 |
| Driftskostnader  | 956 549 518 |
| Driftsresultatet | 30 302 371  |
| Årsresultat      | -23 936 739 |

Selskapet hadde i 2022 driftsinntekter på kr. 926 247 147,-. Driftskostnadene var kr. 956 549 518,- og driftsresultatet negativt med kr. 30 302 371,-. Selskapets årsresultat for 2021 ble kr. -23 936 739,-.

Kollektivtrafikken finansieres av fylkeskommunen og statlige belønningsmidler. I tillegg utgjør billettinntekter 191,9 millioner kroner. Til sammenligning var billettinntektene før pandemien 196,7 millioner kroner i 2019. Dagens belønningsavtale varer fra 2020-2023 og bidro til 77,4 millioner kroner til kollektivtrafikken i 2022. Belønningsavtaler er 4-årige og det skaper derfor noe usikkerhet rundt den langsiktige finansieringen av kollektivtilbudet. Belønningsavtalen skal etter planen erstattes av en byvekstavtale for Kristiansandsregionen, men det foreligger ingen avtale på nåværende tidspunkt. Det er i forbindelse med statsbudsjettet uttalt at det forventest at forhandlinger mellom Kristiansand og staten skal komme i gang i løpet av 2023. Parallelt jobbes det med en eventuell forlenging av dagens belønningsavtale for å sikre finansiering. En fremtidig Byvekstavtale vil gi mer forutsigbare rammer over lengre tid enn dagens belønningsordning. Uten statlig finansiering vil selskapet mangle finansiering i størrelsesordenen 65-85 MNOK for å opprettholde dagens ruteproduksjon. I tillegg vil det føre til store utfordringer med å nå nullvekstmålet dersom ikke det blir tilført ytterlige midler i årene fremover.

AKT har i flere år finansiert kollektivtrafikken med opptjent egenkapital, men det er behov for å komme i balanse i løpet av 2024. Tidligere usikkerhet rundt finansiering gjennom den statlige belønningsordningen, samt en tidligere sak med Skatt Sør førte i mange år til en tilbakeholdenhet fra AKTs side med hensyn til økt produksjon som igjen har bidratt til en relativt høy egenkapital i selskapet. Underskuddet i årene 2019-2022 er derfor innenfor rammene og i tråd med selskapets strategi om å videreutvikle kollektivtrafikken slik at den er rustet til å nå nullvekstmålet.

Det har vært krevende år for selskapet på grunn av økte kostnader og høye indeksreguleringer av kontraktene. Billettinntektene har også vært lavere enn før pandemien, men det ses en positiv vekst i passasjergrunnlaget i løpet av året. Det ble også gjennom 2022 kompensert for tapte billettinntekter, samt at Agder fylkeskommune kompenserte kostnadsveksten i busskontraktene. Inngangen til 2023 har vist en veldig god utvikling og passasjergrunnlaget er høyere i årets to første måneder enn før pandemien. Billettinntektene øker imidlertid ikke like mye, noe som skyldes flere ulike faktorer. Kontantandelen av salget falt brått gjennom pandemien da det en periode ikke var mulig å betale på buss. Dette har medført en varig endring til en lav kontantandel og dermed flere forhåndskjøpte billetter gjennom mobilapp. Dette gir 40% rabatt for enkeltbilletter og er en medvirkende årsak til lavere billettinntekter per passasjer. Vi ser også økt snik som en medvirkende faktor til lavere billettinntekter. Dette er noe selskapet vil ha fokus på, da vi er avhengige av inntektssikring for å opprettholde et godt kollektivtilbud.

På de neste sidene kommer Agder Kollektivtrafikk sitt offisielle årsregnskap for 2022 bestående av styrets årsberetning, resultat, balanse og noter

Hittil i 2023 er det høyere passasjertall enn 2019 og 2020 før pandemien kom.

SAMFUNNSOPPDRAG - 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 2022 driftsinntekter på kr. 926 247 147,-. Kundenes kjøp utgjør 191 939 277 eller 1/5 av disse. Driftskostnadene var på kr. 956 549 518,- med et negativt driftsresultat på kr. 30 302 371,-.

Selskapets årsresultat for 2022 ble på kr. – 23 936 739,- og reduserer annen egenkapital som pr. 31.12.2022 er på kr. 71 934 980. Belønningsmidler fra Staten til utvikling av kollektivtrafikken utgjorde i 2022 MNOK 77.

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. 31.12.2022.

ANDRE FORHOLD

Covid-19

Korona-situasjonen påvirket kollektivtrafikken særlig i starten av 2022. Restriksjonene i starten av året gjorde at høsten 2019 sin gode passasjerutvikling gikk noe tilbake. Etter at alle restriksjoner var fjernet i februar har det vært en jevnt god passasjerutvikling gjennom året. Året totalt er svakere enn normalåret 2019 og endte med en passasjeredgang mot 2019 på 3,4%. Ruteproduksjonen er opprettholdt på normalt nivå gjennom hele 2022.

AKT har fått kompensert bortfall av billettinntekter også i 2022 slik at nedgang i billettinntekter ikke har påvirket resultatet negativt.

Hittil i 2023 er det høyere passasjertall enn 2019 og 2020 før pandemien kom. Reisevanene er likevel endret og inntekt per passasjer går ned.

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 avdemppe 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. 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

AKT deltar i ulike samarbeid nasjonalt, blant annet innen teknologi. Hensikten er å standardisere de teknologiske løsningene for å oppnå en gevinst i form av høyere kvalitet og lavere kostnad på tjenestene. Dette skal også bidra til å underbygge ambisjonen AKT har som mobilitetsselskap ved å tilby et bredere spekter av tjenester. Det søkes også om å få forskningsmidler til “AKT Svipp. Hensikten er å få til forskning på betydningen av mobilitet for eldre ved å følge grupper som har tilgang til AKT Svipp over lengre tid og måle disse mot grupper uten tilgang til tjenesten.

ARBEIDSMILJØ

Etter styrets oppfatning har arbeidsmiljøet i selskapet vært bra. Selskapet sysselsatte ved årets utgang 36 personer som utgjorde 33,6 årsverk. Sykefraværet var i 2022 på 7%. Det har ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2022.

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 1.4 som er tilgjengelig på akt.no.

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



I nye kontrakter som er inngått i løpet av 2022 er det stort fokus på nullutslipp.

**ÅPENHETSLOVEN**  
Aktsomhetsvurderingen og redegjørelse av denne i forhold til åpenhetsloven vil være tilgjengelig på akt.no innen 30.06.2023

**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 kollektivtransport samtidig som det er stort fokus på utslippsreduserende tiltak gjennom effektiv ruteproduksjon og mer miljøvennlig bussmateriell. De lokale utslippskostnadene er redusert med 14 %. Samtidig har miljøkostnadene fra CO2-utslipp økt noe. Dette skyldes noe høyere rapportert drivstofforbruk i Kristiansandsområdet i 2022 enn i 2021. I nye kontrakter som er inngått i løpet av 2022 er det stort fokus på nullutslipp.

For ytterligere informasjon om selskapet, henvises det til selskapets årsrapport.  
Kristiansand 20. april 2023

Styret i Agder Kollektivtrafikk AS

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

Styrets årsberetning er signert digitalt.

| NOTE                                     | DRIFTSINTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER                 | 2022               | 2021               |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------|--------------------|--------------------|
| 4                                        | Inntekt og tilskudd fra offentlige oppdragsgivere | 714 524 443        | 702 654 787        |
| 5                                        | Billettinntekter                                  | 191 939 277        | 165 948 774        |
|                                          | Annen driftsinntekt                               | 19 783 427         | 18 794 894         |
|                                          | <b>Sum driftsinntekter</b>                        | <b>926 247 147</b> | <b>887 398 455</b> |
|                                          | Underleveranser og videreformidlede tilskudd      | 907 396 963        | 863 504 022        |
| 6                                        | Lønnskostnad                                      | 32 438 171         | 31 415 795         |
| 7                                        | Avskrivning på varige driftsmidler                | 3 736 445          | 3 871 889          |
| 4, 6                                     | Annen driftskostnad                               | 12 977 938         | 13 295 261         |
|                                          | <b>Sum driftskostnader</b>                        | <b>956 549 518</b> | <b>912 086 967</b> |
|                                          | <b>Driftsresultat</b>                             | <b>-30 302 371</b> | <b>-24 688 512</b> |
| <b>FINANSINTEKTER OG FINANSKOSTNADER</b> |                                                   |                    |                    |
|                                          | Annen renteinntekt                                | 6 381 103          | 2 305 275          |
|                                          | Annen rentekostnad                                | -12 598            | -3 062             |
|                                          | Annen finanskostnad                               | -2 872             | 0                  |
|                                          | <b>Netto finansresultat</b>                       | <b>6 365 633</b>   | <b>2 302 213</b>   |
|                                          | <b>ÅRSRESULTAT</b>                                | <b>-23 936 739</b> | <b>-22 386 299</b> |
| <b>OVERFØRINGER</b>                      |                                                   |                    |                    |
| 8                                        | Overført fra annen egenkapital                    | -23 936 739        | -22 386 299        |
|                                          | <b>Sum overføringer</b>                           | <b>-23 936 739</b> | <b>-22 386 299</b> |

| NOTE | EIENDELER                                            | 2022               | 2021               |
|------|------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|
|      | <b>Anleggsmidler</b>                                 |                    |                    |
|      | <b>Varige driftsmidler</b>                           |                    |                    |
| 7    | Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner o.l. | 12 172 287         | 10 143 884         |
|      | <b>Sum varige driftsmidler</b>                       | <b>12 172 287</b>  | <b>10 143 884</b>  |
|      | <b>Finansielle anleggsmidler</b>                     |                    |                    |
|      | Andre langsiktige fordringer                         | 422 773            | 363 356            |
|      | <b>Sum finansielle anleggsmidler</b>                 | <b>422 773</b>     | <b>363 356</b>     |
|      | <b>Sum anleggsmidler</b>                             | <b>12 595 060</b>  | <b>10 507 240</b>  |
|      | <b>Omløpsmidler</b>                                  |                    |                    |
|      | <b>Fordringer</b>                                    |                    |                    |
| 4    | Kundefordringer                                      | 58 147 504         | 41 744 073         |
|      | Andre kortsiktige fordringer                         | 14 802 154         | 10 300 838         |
|      | <b>Sum fordringer</b>                                | <b>72 949 658</b>  | <b>52 044 911</b>  |
| 9    | <b>Bankinnskudd, kontanter o.l.</b>                  | <b>172 628 147</b> | <b>166 068 603</b> |
|      | <b>Sum omløpsmidler</b>                              | <b>245 577 805</b> | <b>218 113 514</b> |
|      | <b>SUM EIENDELER</b>                                 | <b>258 172 865</b> | <b>228 620 754</b> |

| NOTE  | EGENKAPITAL OG GJELD                      | 2022               | 2021               |
|-------|-------------------------------------------|--------------------|--------------------|
|       | <b>Egenkapital</b>                        |                    |                    |
|       | <b>Innskutt egenkapital</b>               |                    |                    |
| 8, 10 | Selskapskapital ( 1 660 aksjer á kr 100 ) | 166 000            | 166 000            |
| 8     | Overkurs                                  | 24 700 885         | 24 700 885         |
|       | <b>Sum innskutt egenkapital</b>           | <b>24 866 885</b>  | <b>24 866 885</b>  |
|       | <b>Opptjent egenkapital</b>               |                    |                    |
| 8     | Annen egenkapital                         | 71 934 980         | 95 871 719         |
|       | <b>Sum opptjent egenkapital</b>           | <b>71 934 980</b>  | <b>95 871 719</b>  |
|       | <b>Sum egenkapital</b>                    | <b>96 801 865</b>  | <b>120 738 604</b> |
|       | <b>Gjeld</b>                              |                    |                    |
|       | <b>Avsetning for forpliktelser</b>        |                    |                    |
| 11    | Pensjonsforpliktelser                     | 9 539 621          | 8 229 710          |
|       | <b>Sum avsetninger for forpliktelser</b>  | <b>9 539 621</b>   | <b>8 229 710</b>   |
|       | <b>Kortsiktig gjeld</b>                   |                    |                    |
| 4     | Leverandørgjeld                           | 90 910 372         | 54 798 292         |
|       | Skyldige offentlige avgifter              | 2 188 468          | 1 777 018          |
| 4     | Annen kortsiktig gjeld                    | 58 732 539         | 43 077 130         |
|       | <b>Sum kortsiktig gjeld</b>               | <b>151 831 379</b> | <b>99 652 440</b>  |
|       | <b>Sum gjeld</b>                          | <b>161 371 000</b> | <b>107 882 150</b> |
|       | <b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>           | <b>258 172 865</b> | <b>228 620 754</b> |

Årsregnskapet 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 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 Kontraktsforpliktelser

Selskapet har inngått kontrakter med busstransportører for perioden 2018-2026. Totalt har selskapet inngått kontraktsforpliktelser med busstransportører for totalt 3,3 mrd kr for perioden fordelt på flere busstransportører med ulik varighet på kontraktene.

Note 3 COVID-19

Korona-situasjonen påvirket kollektivtrafikken særlig i starten av 2022. Restriksjonene i starten av året gjorde at høsten 2019 sin gode passasjerutvikling gikk noe tilbake. Etter at alle restriksjoner var fjernet i februar har det vært en jevnt god passasjerutvikling gjennom året. Året totalt er svakere enn normalåret 2019 og endte med en passasjeredgang mot 2019 på 3,4%. Ruteproduksjonen er opprettholdt på normalt nivå gjennom hele 2022.

AKT har fått kompensert bortfall av billettinntekter også i 2022 slik at nedgang i billettinntekter ikke har påvirket resultatet negativt.

Hittil i 2023 er det høyere passasjertall enn 2019 og 2020 før pandemien kom. Reisevanene er likevel endret og inntekt per passasjer går ned. Det er derfor grunn til å tro at det vil være lavere billettinntekter enn budsjettert også i 2023.

Note 4 Transaksjoner og mellomværende med nærstående parter

| Resultatmessige transaksjoner med nærstående parter:            | 2022        | 2021        |
|-----------------------------------------------------------------|-------------|-------------|
| Inntekter og tilskudd                                           |             |             |
| Rammetilskudd og vederlag fra Agder fylkeskommune               | 489 227 305 | 465 955 000 |
| Tilskudd fra Kristiansand kommune                               | 4 958 000   | 4 848 000   |
| Skoleskyss andel kommuner (krevd inn på vegne av fylkeskommune) | 102 471 796 | 99 094 934  |
| Belønningsmidler                                                | 77 375 000  | 76 000 000  |
| Andre tilskudd og vederlag fra kommuner                         | 40 492 342  | 56 756 853  |
| Sum inntekter og tilskudd fra nærstående parter                 | 714 524 443 | 702 654 787 |

| Kostnader                                     |            |            |
|-----------------------------------------------|------------|------------|
| IT- og lønnstjenester fra Agder fylkeskommune | 0          | 159 650    |
| Husleie Kristiansand Eiendom AS               | 2 530 780  | 2 664 477  |
| Leie av anlegg fra Agder Fylkeskommune*       | 15 116 696 | 13 987 843 |
| Sum kostnader fra nærstående parter           | 17 647 476 | 16 811 970 |

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

| Mellomværende med nærstående parter: | Kundefordringer |            |
|--------------------------------------|-----------------|------------|
|                                      | 2022            | 2021       |
| Motpart                              |                 |            |
| Agder fylkeskommune                  | 34 950 571      | 28 757 947 |
| Kristiansand kommune                 | 6 814 631       | 4 957 048  |
| Sum                                  | 41 765 202      | 33 714 995 |

| Mellomværende med nærstående parter: | Leverandørgjeld |           |
|--------------------------------------|-----------------|-----------|
|                                      | 2022            | 2021      |
| Motpart                              |                 |           |
| Agder fylkeskommune                  | 529 504         | 1 529 386 |
| Kristiansand kommune                 | 0               | 770 665   |
| Sum                                  | 529 504         | 2 300 051 |

Note 5 Billettinntekter

| Per virksomhetsområde | 2022        | 2021        |
|-----------------------|-------------|-------------|
| Billettinntekter      | 164 560 491 | 137 898 743 |
| Godsinntekter         | 649 438     | 665 011     |
| Provisjonsinntekter   | 26 729 348  | 26 653 265  |
| Sum                   | 191 939 277 | 165 217 020 |

Inntektene er opptjent i Agder fylke.

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

|                   | 2022       | 2021       |
|-------------------|------------|------------|
| Lønnskostnad      |            |            |
| Lønn              | 24 042 806 | 24 005 365 |
| Folketrygd        | 3 955 345  | 3 770 045  |
| Pensjonskostnader | 3 966 956  | 4 056 615  |
| Andre ytelser     | 473 065    | -416 230   |
| Sum               | 32 438 171 | 31 415 795 |

|                                           |    |    |
|-------------------------------------------|----|----|
| Antall årsverk sysselsatt i regnskapsåret | 33 | 33 |
|-------------------------------------------|----|----|

| Ytelser til ledende personer | Lønn inkl overtid | Pensjonskostnader | Annen godtgjørelse |
|------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Daglig leder                 | 1 495 329         | 181 746           | 5 245              |
| Styret                       | 537 850           |                   |                    |

Selskapet har ikke ytt lån til daglig leder eller øvrige ansatte

**Revisor**  
Det er i regnskapsåret kostnadsført kr 170 000 ekskl. mva og fordeler seg på kr 150 000 i lovpålagt revisjon og kr 20 000 i annen bistand.

Note 7 Varige driftsmidler

|                               | Elbusser  | Kontorutstyr | Billetterings-system | Maskiner og anlegg | Sum        |
|-------------------------------|-----------|--------------|----------------------|--------------------|------------|
| Anskaffelseskost 01.01.2022   | 4 793 770 | 1 819 203    | 23 301 403           | 4 820 914          | 34 735 290 |
| Tilgang kjøpte driftsmidler   | -         |              | 5 764 841            | -                  | 5 764 841  |
| Avgang                        | -         | -            | -                    | -                  | 0          |
| Anskaffelseskost 31.12.2022   | 4 793 770 | 1 819 203    | 29 066 244           | 4 820 914          | 40 500 131 |
| Akk. avskrivninger 31.12.2022 | 2 197 143 | 1 819 203    | 19 490 584           | 4 820 914          | 28 327 844 |
| Bokført verdi per 31.12.2022  | 2 596 627 | 0            | 9 575 660            | 0                  | 12 172 287 |
| Årets avskrivninger           | 599 220   | 108 582      | 3 028 636            |                    | 3 736 438  |
| Årets nedskrivninger          | -         | -            | -                    | -                  | 0          |
| Økonomisk levetid             | 5 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 2022 utgjør kr 2 530 780



**Note 8 Egenkapital**

| Per virksomhetsområde         | Aksjekapital   | Overkurs          | Annen egenkapital | Sum egenkapital   |
|-------------------------------|----------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Egenkapital 01.01.2022        | 166 000        | 24 700 885        | 95 871 719        | 120 738 604       |
| Årets resultat                |                |                   | -23 936 739       | -23 936 739       |
| <b>Egenkapital 31.12.2022</b> | <b>166 000</b> | <b>24 700 885</b> | <b>71 934 980</b> | <b>96 801 865</b> |

**Note 9 Bankinnskudd**

Bankinnskudd, kontanter o.l. omfatter bundne skatterekksmidler med kr 1 108 796

**Note 10 Aksjonærer**

Aksjekapitalen i Agder Kollektivtrafikk AS pr. 31.12 består av:

|                 | Antall       | Pålydende | Bokført        |
|-----------------|--------------|-----------|----------------|
| Ordinære aksjer | 1 660        | 100,0     | 166 000        |
| <b>Sum</b>      | <b>1 660</b> |           | <b>166 000</b> |

**Eierstruktur**

De største aksjonærene i % pr. 31.12 var:

|                             | Ordinære     | Eierandel  | Stemmeandel |
|-----------------------------|--------------|------------|-------------|
| Agder Fylkeskommune         | 1 320        | 80         | 80          |
| Kristiansand kommune        | 340          | 20         | 20          |
| <b>Totalt antall aksjer</b> | <b>1 660</b> | <b>100</b> | <b>100</b>  |

**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.

|                                       | 2022             | 2021             |
|---------------------------------------|------------------|------------------|
| Nåverdi av årets pensjonsopptjening   | 4 575 638        | 4 554 127        |
| Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen | 792 165          | 598 072          |
| Avkastning på pensjonsmidler          | -1 248 862       | -844 388         |
| Administrasjonskostnader/rentegaranti | 132 266          | 126 814          |
| <b>Netto pensjonskostnad</b>          | <b>4 251 207</b> | <b>4 434 625</b> |

|                                       | 01.01.2022 | 01.01.2021 |
|---------------------------------------|------------|------------|
| Antall personer omfattet av ordningen |            |            |
| Aktive                                | 40         | 47         |
| Pensjonister                          | 15         | 11         |
| <b>Totalt</b>                         | <b>55</b>  | <b>58</b>  |

| Økonomiske forutsetninger (ytelsesbaserte ordninger) | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|------------------------------------------------------|------------|------------|
| Diskonteringsrente                                   | 3,00%      | 1,50%      |
| Forventet Lønnsregulering                            | 3,50%      | 2,50%      |
| Forventet regulering av folketrygden grunnbeløp (G)  | 3,25%      | 2,25%      |
| Forventet pensjonsøkning                             | 2,63%      | 1,48%      |
| Forventet avkastning på fondsmidler                  | 5,20%      | 3,30%      |

**Aktuarmessige forutsetninger**

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

|                                            | 2022             | 2021             |
|--------------------------------------------|------------------|------------------|
| Balanseførte pensjonsforpliktelse          |                  |                  |
| Påløpte pensjonsforpliktelser              | 38 242 507       | 35 527 313       |
| Pensjonsmidler (til markedsverdi)          | -33 662 638      | -28 417 807      |
| Periodisert arbeidsgiveravgift             | 645 762          | 1 002 440        |
| Ikke-resultatført virkning av estimatavvik | 4 313 990        | 117 760          |
| <b>Netto pensjonsforpliktelse</b>          | <b>9 539 621</b> | <b>8 229 708</b> |



Totalt ble det i 2022 gjennomført 18,3 millioner reiser på Agder.

3.1 REISESTATISTIKK

Totalt ble det i 2022 gjennomført 18,3 millioner reiser på Agder. Dette tilsvarer en økning på 23,9% i forhold til 2021. Målt mot 2019 som er normalår før pandemien er det en nedgang på 3,4%. Tallene inkluderer også skolereiser og reiser som er utført i kjøretøy uten automatisk passasjertelling (totalt utgjør dette 619 191 reiser som ikke er plassert på linje eller kontrakt).

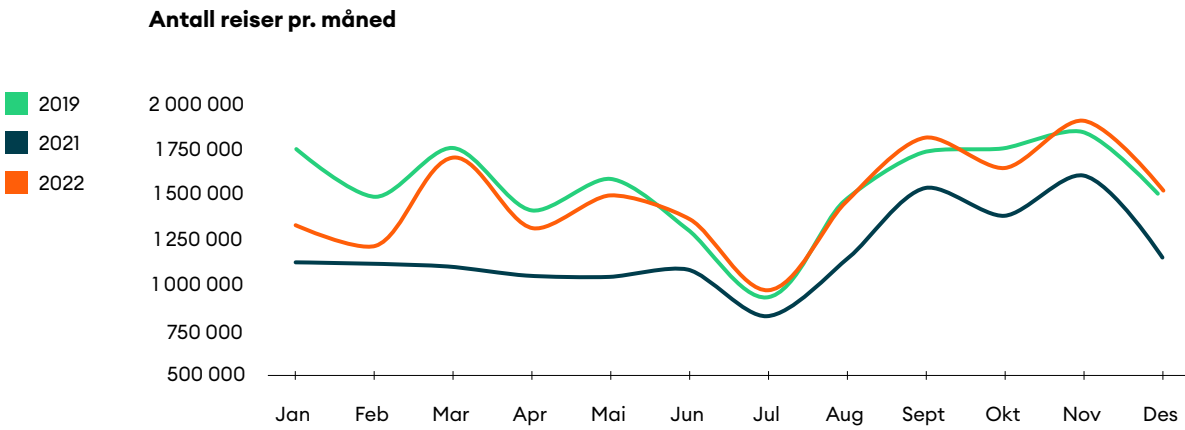
I de videre statistikker vil vi kun forholde oss til kvalitetssikrede registreringer gjennom Automatisk passasjertelling (APC). Sammenligninger vil bli gjort mot 2019 som er siste normalår før pandemien. 2020 er utelatt fra statistikkene da disse ikke gir relevant verdi.

Kristiansandsområdet står for 63 % av alle reiser i 2022.

| Kontrakt                     | 2019              | 2021              | 2022              | 2021-2022 i % | 2019-2021 i % |
|------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------|
| Kristiansandsområdet         | 11 708 152        | 8 862 058         | 11 488 360        | 29,6 %        | -1,9 %        |
| Aust-Agder pakke vest        | 3 830 725         | 2 927 620         | 3 545 186         | 21,1 %        | -7,5 %        |
| Mandal - Lindesnes - Lista   | 1 410 093         | 1 112 368         | 1 293 258         | 16,3 %        | -8,3 %        |
| Aust-Agder pakke øst         | 660 884           | 525 593           | 560 528           | 6,6 %         | -15,2 %       |
| Flekkefjord-Kvinesdal-Sirdal | 494 031           | 400 259           | 402 530           | 0,6 %         | -18,5 %       |
| Setesdal inkl. Åseral        | 386 303           | 357 655           | 427 183           | 19,4 %        | 10,6 %        |
| Uten APC                     | 493 525           | 615 932           | 619 191           | 0,5 %         | 25,5 %        |
| <b>Totalt</b>                | <b>18 983 713</b> | <b>14 801 485</b> | <b>18 336 236</b> | <b>23,9 %</b> | <b>-3,4 %</b> |

Antall reiser per år fordelt per kontraktsområde

Grafen under sammenligner utviklingen i antall reiser pr måned i årene 2019,2021 og 2022.



Utvikling i antall reiser (APC) per måned

3.1.2 DETALJERT STATISTIKK

Kommunene med flest påstigninger i Agder i 2022 var Kristiansand, Arendal, Grimstad, Lindesnes, Vennesla og Lillesand. Disse kommunene er sammenlignbare med Agderbyen, der pendling til Kristiansand er en viktig del av reisemønsteret, og utgjør omtrent 87% av alle påstigninger.

| Kommune      | 2019       | 2022       | Endring  | Endring i % |
|--------------|------------|------------|----------|-------------|
| Kristiansand | 12 111 339 | 11 841 470 | -269 869 | -2,2 %      |
| Arendal      | 2 055 946  | 1 917 222  | -138 724 | -6,7 %      |
| Grimstad     | 723 306    | 701 436    | -21 870  | -3,0 %      |
| Lindesnes    | 634 958    | 548 499    | -86 459  | -13,6 %     |
| Vennesla     | 482 446    | 506 711    | 24 265   | 5,0 %       |
| Lillesand    | 370 831    | 354 592    | -16 239  | -4,4 %      |

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.

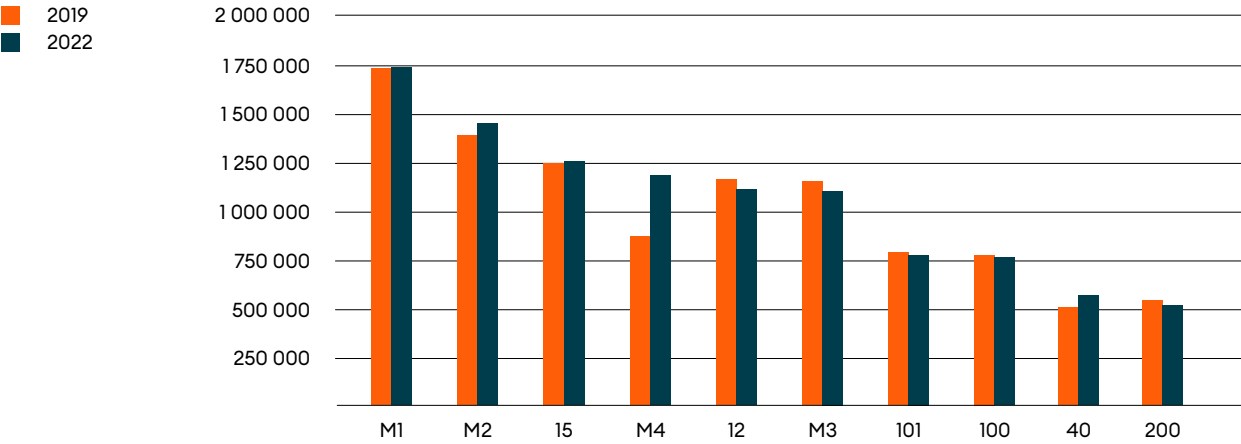
Kristiansand var pr 2022 delt inn i 45 områder. Dette fordeler seg på både store og små områder, i tabellen under viser vi de 15 største:

| Område                    | 2019      | 2022      | Endring  | Endring i % |
|---------------------------|-----------|-----------|----------|-------------|
| Kvadraturen               | 4 101 504 | 3 945 738 | -155 766 | -3,8 %      |
| UiA/Oddemarka             | 1 027 241 | 1 015 587 | -11 654  | -1,1 %      |
| Vågsbygd Sentrum          | 584 093   | 561 654   | -22 439  | -3,8 %      |
| Søgne/Brennåsen           | 501 628   | 538 388   | 36 760   | 7,3 %       |
| Lund                      | 521 998   | 468 615   | -53 383  | -10,2 %     |
| Sørlandssenteret          | 386 686   | 432 532   | 45 846   | 11,9 %      |
| Slettheia                 | 443 346   | 394 737   | -48 609  | -11 %       |
| Justvik/Ålefjær/Fagerholt | 325 320   | 327 396   | 2 076    | 0,6 %       |
| Søm/Strømme               | 295 575   | 287 041   | -8 534   | -2,9 %      |
| Grim/Suldalen             | 280 837   | 294 150   | 13 313   | 4,7 %       |
| Tinnheia                  | 294 822   | 271 744   | -23 078  | -7,8 %      |
| Hellemyr                  | 259 765   | 262 216   | 2 451    | 0,9 %       |
| Strai/Mosby               | 240 565   | 213 672   | -26 893  | -11,2 %     |
| Hånes                     | 221 574   | 219 429   | - 2 145  | -1,0 %      |
| Vesterveien               | 211 686   | 216 485   | 4 799    | 2,3 %       |

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.

10 største linjer i 2019 og 2022



Antall reiser på de 10 største linjene i 2019 og 2022. (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.

Sørlandsruta AS hadde kontrakt og kjørte i ruteområde Lindesnes, Lyngdal, Farsund og Hægebostad frem til 30.6.2022. Setesdal bilruter overtok kontrakten i ruteområdet fra 1.7.2022. I ruteområde Flekkefjord, Kvinesdal og Sirdal overtok Connect Bus kontrakten fra Sørlandsruta høsten 2022.

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 |               |
| L/L Setesdal Bilruter | Åseral                                                            | 01.07.2014–30.06.2022 |               |
| Agder Buss AS         | 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.

| 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                                | 31.12.2023     | Inntil 12 mnd |
| Øvre del av Songdalen (Finsland), Marnardal | Taxi Sør                                   | 31.12.2023     | Inntil 12 mnd |
| Vennesla                                    | Agder Taxi                                 | 30.06.2023     |               |
| 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     |               |
| Lillesand                                   | Taxi Sør                                   | 30.06.2024     |               |

Avtalen med Sørlandets Maritime AS ble inngått våren 2022, og er en ny kontrakt for AKT.

| Kommune / område                  | Drosjer/ persontransport/ bestillingsruter | Utløp kontrakt | Opsjon |
|-----------------------------------|--------------------------------------------|----------------|--------|
| 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. Avtalen med Sørlandet Maritime AS ble inngått våren 2022, og er en ny kontrakt for AKT. Tidligere har Agder fylkeskommune hatt ansvaret for avtalen om båttjenester i Tvedestrand.

| Transportør             | Område       | Avtaleperiode         | Opsjon   |
|-------------------------|--------------|-----------------------|----------|
| Skagerrak Navigation AS | Kristiansand | 01.07.2018–30.06.2025 |          |
| Sørlandet 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. 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 |        |



3.5 RUTETILBUDET

Kristiansandsregionen

Den største ruteendringen i Kristiansandsområdet ble gjort i forbindelse med åpning av ny E39 mellom Grauthelleren og Dølebru i slutten av november. Annenhver avgang i rush på linje 40 Kristiansand - Tangvall - Høllen - Årosskogen ble gjort om til linje 40E som kjører ny E39 mellom Grauthelleren og Monan. Den nye linje 40E kjører ikke via Høllen, og reisetid mellom Årosskogen og Kvadraturen er redusert med ti minutter sammenlignet med linje 40. Dette har blitt godt mottatt blant kunder. Linje 40 er fortsatt hovedlinje mellom Kvadraturen og Søgne, og denne kjører som før langs gamle E39 via Brennåsen. Ettersom linje 200 Kristiansand - Mandal - Lyngdal ble lagt til ny E39 ble tilbudet på linje 43 Tangvall - Lunde - Vedderheia og linje 44 Tangvall - Lunde - Ausviga styrket, for å fortsatt gi et tilbud til kunder som tidligere brukte linje 200 på gamle E39. For å sikre kapasitet mellom Tangvall og Kristiansand ble det også satt inn to nye avganger på linje 43 fra Vedderheia via Tangvall til Kristiansand på morgenen og to fra Kristiansand via Tangvall til Vedderheia på ettermiddagen.

Samtidig med omlegging av linjene til Søgne ble det også gjort endringer på linje 45 Kristiansand - Nodelandsheia - Stokkeland og linje 46 Kristiansand - Finsland. Hovedgrepet her er at linje 45, som er hovedlinjen i området, ikke lenger kjører via Rismyr. Veien rundt Rismyr har lav vinterdriftsklasse, som gir noe uforutsigbarhet når det gjelder kjøretid på vinteren, og to smale broer som ikke er egnet for 15-meters busser. Linje 45 kjører nå Songdalsveien mellom Brennåsen og Nodeland. Omleggingen gir kortere reisetid for flertallet av passasjerer. For å ikke ta bort hele busstilbudet på Rismyr ble linje 46 lagt om til å kjøre via Rismyr.

Veiarbeid i forbindelse med oppradering av Flekkerøytunnelen medførte nattestengt tunnel fra august 2022. Det kjøres noen få avganger gjennom tunnelen i kolonne med ledebil, men rutetilbudet på linje M1 til og fra Flekkerøy på kveldstid har vært redusert gjennom høsten. Det har vært god dialog mellom AKT og veiprojektet, og tidene for kolonnene er tilpasset bussrutene.

Øst

Rutetilbudet i øst hadde ingen store endringer i 2022.

Servicebussen i Arendal (linje 115) ble fra 28.3.2022 erstattet av AKT Svipp.

Fra ruteendringen 27. juni 2022 var det få endringer. Den største endringen var at første avgang på linje 139 Lillesand - Høvåg - Kristiansand ble snudd på Rona istedenfor å kjøre helt til/fra Kristiansand rutebilstasjon.

Blakstadkleiva ble stengt 1. september 2021 og skulle vært åpnet før jul 2021. Den forble stengt gjennom hele 2022, noe som innebar en krevende omkjøring for linje 125/126 Froland - Arendal og linje 175 Evje - Arendal.

1. juli 2022 overtok Setesdal Bilruter busskjøringen i kommunene Lindesnes, Lyngdal, Farsund og Hægebostad fra Sørlandsruta.

Ellers har det gjennom året løpende blitt gjort justeringer og tilpasninger på skolelinjer i forbindelse med endrede behov i skoleskyssen. Den største endringen var i forbindelse med skolestart 18. august 2022 hvor skolebussholdeplassen Lyngmyrhallen i Tvedestrand midlertidig ble tatt ut av bruk skoleåret 2022/2023 i forbindelse med anleggsarbeider i tiknytning til den nye barneskolen i Tvedestrand.

Det ble kjørt ekstrabusser i forbindelse med AHA-konsert på Vindholmen 18. juni, Palmesus i Kristiansand 1. - 2. juli, Canal Street i Arendal 28. - 29. juli og Arendalsuka 15. - 19. august.

Vest

1. juli 2022 overtok Setesdal Bilruter busskjøringen i kommunene Lindesnes, Lyngdal, Farsund og Hægebostad fra Sørlandsruta. Oppstarten med Setesdal Bilruter har gått bra. Bussene i den nye kontrakten er profilert med AKT-logo.

Den største ruteendringen i området kom på linje 200 og linje 230, for å tilpasse linje 230 til elektrisk drift. Dette innebærer at linje 200 kjører strekningen Kristiansand - Mandal - Lyngdal, og linje 230 Lyngdal - Farsund - Lista. Tidligere kjørte linje 200 fra Kristiansand til Farsund og linje 230 mellom Farsund og Lista. Linje 230 Lyngdal - Farsund - Lista er helektrisk, og det samme er linje 204 Taxus Mandal. I den nye kontrakten er det totalt åtte helelektriske busser. Linje 204 Taxus Mandal fikk utvidet åpningstid med flere avganger på ettermiddag/kveld fra 1. juli.

Etter åpning av ny E39 på strekningen Grauthelleren - Dølebru i slutten av november ble trasé for linje 200 Kristiansand - Mandal - Lyngdal ble lagt til den nye veien. Dette har gitt ti minutter kortere reisetid mellom Kristiansand og Mandal/Lyngdal, og omleggingen har blitt godt mottatt av pendlere. Linje 210 kjører nå mellom Tangvall og Mandal på gammel E39 med fem daglige avganger i hver retning, i tillegg til to bestillingsavganger på kveld mandag til fredag, og to hver dag i helg. Avgangstidene for linje 210 er i første rekke tilpasset elever til videregående skoler og arbeidsreiser.

Sørlandsruta har fortsatt kontrakten for busskjøring i Flekkefjord, Kvinesdal og Sirdal, men på grunn av nye eiere vil selskapet framover bli profilert som Connect Bus. Fra 1. januar 2023 heter selskapet Connect Bus Sørlandsruta AS. Bussene i denne kontrakten ble også profilert med AKT-logo fra sommeren 2022. Det var ingen større ruteendringer i dette området i 2022, men nye sluttider på Flekkefjord videregående skole førte til noen justeringer.

Høsten 2022 var Lerviktunnelen i Kvinesdal stengt i halvannen måned på grunn av veiarbeid. Dette medførte større omlegging av bussrutene.



\* Ruteområde Lindesnes, Lyngdal, Farsund og Hægebostad ble overtatt av Setesdal Bilruter fra 1. juli 2022

\*\* All kjøring i ruteområde Åseral ble lagt inn i ruteområde Setesdal og Vennesla nord fra 1. juli 2022

| Ruteområder (selskap)                                                  | Rutekilometer 2021 | Rutekilometer 2022 |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Kristiansand og Vennesla (Boreal Buss AS)                              | 8 192              | 8 107              |
| Arendal, Grimstad, Lillesand, Froland og Birkenes (Setesdal Bilruter)  | 4 929              | 4 927              |
| Lindesnes, Lyngdal, Farsund og Hægebostad (Sørl. ruta/Setesdal Bilr.)* | 2 443              | 2 428              |
| Setesdal og Vennesla nord (Setesdal Bilruter) **                       | 1 258              | 1 285              |
| Risør, Gjerstad, Tvedestrand, Vegårshei og Åmli (Agder Buss)           | 1 198              | 1 188              |
| Flekkefjord, Kvinesdal og Sirdal (Sørlandsruta)                        | 894                | 872                |
| Åseral (Setesdal Bilruter) **                                          | 118                | 65                 |
| Div. mindre transportører                                              | 218                | 233                |
| <b>TOTALT</b>                                                          | <b>19 250</b>      | <b>19 104</b>      |

Antall rutekilometer i 2020 og 2021, fordelt på ruteområde. Alle tall i 1000 kilometer.

3.6 BÅTRUTER

I 2022 ble det bruk ca 6,7 mill. kr på de to båttrutene i Kristiansand kommune.

Kongshavn - Randøyane

I hovedsak er rutetilbudet mellom Kongshavn og Randøyane i Kristiansand 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. Det ble gjort noen mindre justeringer i ruteplanen for bestillingsruter høsten 2022, blant annet med å åpne for bestilling fra Tømmerstø brygge på den ene avgangen, etter innspill fra beboere.

Høllen - Ny-Hellesund - Skarpøya - Borøya

I 2022 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. I juli og august hendte det noen ganger at båten måtte ta ekstraturer for å få med alle passasjerene.

3.7 DROSJER

AKT kjøpte i 2022 drosjetjenester innenfor den ordinære skoleskyssen i Agder for ca. 49 mill. kr og spesialskyss for ca. 52 mill. kr. Samlet har AKT gjennomført kjøp av drosjetjenester for 102 mill. kr. i 2022, inkludert bestillingstransport.

I 2022 er det gjennomført anbud for persontransporttjenester med drosje i 15 kommuner i Agder. Våren 2022 ble det utlyst anbud i Arendal, Grimstad, Lillesand, Tvedestrand, Gjerstad, Risør og Vegårshei kommune. AKT mottok ett tilbud i hver av kommunene, og det ble inngått avtaler med dagens operatører. Også for kommunene fra Lindesnes og vestover ble det lyst ut nye anbud, og etter forhandlinger ble det inngått avtale med Elite-Drosjen i seks av kommunene og Taxi Sør i to av kommunene.

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.

Totalt ble det brukt ca. 4,6 millioner kroner på bestillingstransport i 2022.

Endringer i bestillingstransport 2022

- Det har kun vært mindre endringer i bestillingstransporttilbudet i 2022,
- Bestillingstransport på linje 210 ble forlenget fra Døle Bru til Tangvall i forbindelse med åpning av nye E39 og omlegging av rutetilbudet på linje 200 28. november.
  - Reduksjon i bestillingstransport til tog i Kvinesdal fra 18. august.
  - Tilpasning av bestillingstransporttilbudet i Kristiansand og Vennesla fra 1. januar.

3.9 AKT SVIPP

AKT Svipp

AKT Svipp ble lansert som et prøveprosjekt for bestillingstransport høsten 2020 i Vågsbygd i Kristiansand. I 2022 ble tjenesten utvidet til også å gjelde Arendal. Målgruppen for tjenesten er eldre, dvs personer 67 år eller eldre eller utstedt honnørbevis. Tilbudet er åpent på dagtid på hverdager og lørdager og består av to elektriske minibusser som kjører fra adresse til adresse innad i området. Bestillinger skjer i app eller ved å kontakte AKTs kundesenter. Målet er at flest mulig skal bestille i app, og i løpet av høsten 2022 var det mellom 60 og 70% som bestilte i app. Dette er veldig gode tall.

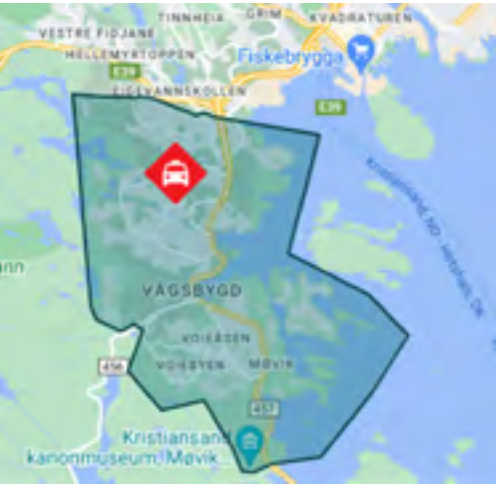
AKT Svipp i Vågsbygd og Arendal er blitt populære tilbud. Svipp Arendal og Vågsbygd fullførte 13710 honnørturer i 2022. Dette gir et gjennomsnitt på 25 turer pr dag pr område.

En kundetilfredshetsundersøkelse som ble gjennomført i mai 2022 viste at 93% av brukerne var svært godt fornøyd med tjenesten. Det har gjennom året blitt arbeidet kontinuerlig for å forbedre det tekniske systemet, spesielt med tanke på å øke samkjøringsgraden.

Det er mange andre kommuner på Agder som har vist interesse for AKT Svipp, og høsten 2022 vedtok både kommunestyrene i Bykle kommune og Iveland kommune å sette av penger til AKT Svipp bestillingstransporttilbud i kommunene. Målgruppen i Bykle vil være alle innbyggere, og Iveland vil ha et spesielt fokus på barn og unge. Det ble inngått avtale med Sirdal kommune om å erstatte eksisterende bestillingstransport med AKT Svipp.

AKT Svipp 2022 og geografisk dekning:

Vågsbygd Kristiansand



Arendal



For 2021 bevilget Agder fylkeskommune kr 7 mill. kr til Svipp og bedre mobilitetsløsninger. Dette tilskuddet er forlenget i 2022. Med de igangsatte og planlagte Svipp-områdene er tilskuddet fullt ut disponert. Dersom det ikke kommer ytterligere finansiering av Svipp, vil det ikke være rom for å forlenge testperiodene eller utvide tilbudet til antall områder.





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 i 2008, deretter tilsvarende avtaler med kommunene i daværende Aust-Agder 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 4 018 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      |
|------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Kristiansandsregionen* og Lindesnes            | 1 150        | 1 212        |
| Listerregionen                                 | 732          | 746          |
| Setesdal og Åseral                             | 58           | 60           |
| Østre Agder                                    | 1 916        | 2 000        |
| <b>Totalt antall elever med fri skoleskyss</b> | <b>3 856</b> | <b>4 018</b> |

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                                        | 2020/21 | 2021/22 | 2022/23 |
|------------------------------------------------|---------|---------|---------|
| Totalt antall elever som mottar skolereisekort | 3 830   | 3 856   | 4 018   |

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 11 220 skyssberettigede grunnskoleelever i 2022. Kristiansand kommune har flest skyss elever med 2 351 elever, deretter Arendal med 1 348 skyss elever, og så Lindesnes med 1 218 skyss elever. Antall elever med gratis skoleskyss går noe opp fra 2021 til 2022.

| Kommune         | 2019/20       | 2020/21       | 2021/22       |
|-----------------|---------------|---------------|---------------|
| Kristiansand    | 2 442         | 2 170         | 2 351         |
| Farsund         | 495           | 466           | 482           |
| Flekkefjord     | 358           | 359           | 367           |
| Vennesla        | 550           | 573           | 588           |
| Åseral          | 75            | 71            | 71            |
| Lindesnes       | 1 202         | 1 157         | 1 218         |
| Lyngdal         | 656           | 704           | 713           |
| Hægebostad      | 157           | 162           | 164           |
| Kvinesdal       | 342           | 346           | 347           |
| Sirdal          | 92            | 100           | 101           |
| Risør           | 224           | 242           | 242           |
| Grimstad        | 747           | 740           | 763           |
| Arendal         | 1 357         | 1 286         | 1 348         |
| Gjerstad        | 233           | 220           | 226           |
| Vegårshei       | 172           | 171           | 171           |
| Tvedestrand     | 343           | 342           | 351           |
| Froland         | 345           | 362           | 373           |
| Lillesand       | 396           | 392           | 412           |
| Birkenes        | 324           | 327           | 333           |
| Åmli            | 124           | 122           | 122           |
| Iveland         | 119           | 124           | 127           |
| Evje og Hornnes | 190           | 177           | 180           |
| Bygland         | 77            | 69            | 70            |
| Valle           | 83            | 69            | 71            |
| Bykle           | 43            | 28            | 29            |
| <b>Totalt</b>   | <b>11 124</b> | <b>10 765</b> | <b>11 220</b> |

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 2022 var 101,9 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 gode og rasjonelle skyssopplegg når kommunene ønsker endringer.

Også i 2022 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 | 2019       | 2020       | 2021        |
|-----------------|------------|------------|-------------|
| Beløp           | 94,3 mill. | 99,1 mill. | 101,9 mill. |
| %- endring      | +1,2 %     | + 5 %      | + 2,8 %     |

Kommunebetaling Agder pr. år fra 2020–22.

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.

Fra høsten 2021 har alle elever i grunnskolen og videregående skole elektroniske skolereisekort, som skal leses av i billettmaskinen i bussen.

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 fjerde skyssberettigede elev skyss på grunnlag av særlig farlig eller vanskelig skolevei, mens i andre kommuner har så få som 1 % 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 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------|------|------|------|
| Agder     | 12 % | 11 % | 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, foresatt og AKT.

I 2022 er det 34 videregående elever som får sin tilrettelagte skyss oppfylt ved å bruke buss, og tilsvarende er det 106 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.

|              | 2019/20 | 2020/21 | 2021/22 | 2022/23 |
|--------------|---------|---------|---------|---------|
| Grunnskole   | 477     | 443     | 466     | 474     |
| Videregående | 232     | 202     | 201     | 218     |

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

| Skole/ år           | 2020          | 2021          | 2022          |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|
| Grunnskoler         | 27 469        | 33 664        | 32 147        |
| Videregående skoler | 19 479        | 23 635        | 17 662        |
| <b>Totalt Agder</b> | <b>46 948</b> | <b>57 299</b> | <b>49 809</b> |

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 32,1 mill. kroner. Gjennomsnittlig skysskostnad for grunnskoleelev med drosje er 67 800 kr. per skoleår, og for videregående elever er gjennomsnittlig skysskostnad med drosje 81 000 kr. For elevene samlet er gjennomsnittlig kostnad for skyss med drosje 72 000 kroner per skoleår. Kostnad knyttet til tilrettelagt skyss med drosjen gikk ned i 2022, noe som sannsynligvis skyldes mer samkjøring enn i forhold til tidligere år pga. Covid-19.

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



AKT planlegger å  
legge om bylinjene i  
Arendal i 2023.

## Kristiansandsregionen

På Venneslaveien ble holdeplassene Kvarstein bru (begge retninger), Kvarstein gartneri (retning sør), Kvarstein skole (retning sør) og Nabbesvingen (begge retninger) oppgradert. Flere steder ble lehusene byttet ut og utformingen av holdeplassene ble forbedret.

Holdeplassen ved Nygård skole ble oppgradert i sammenheng med et veiprojekt. Tiltaket gjør at passasjerene nå kan gå på og av uten å måtte krysse busstraseen. Dette er spesielt viktig for skoleskyssen.

På Lundeveien er det satt opp elevbygde lehus på holdeplassene Søgneheimen og Salemsveien. Disse holdeplassene er blitt viktigere etter at linje 210 Mandal – Døle bru nå kjører denne veien.

Det ble etablert sjåførfasiliteter i Suldalen.

## Øst

AKT planlegger å legge om bylinjene i Arendal i 2023. For å tilrettelegge for omlegging av linjene har Agder fylkeskommune og Arendal kommune foretatt en stor oppgradering av holdeplassene på områdene Nyli og Stoa. Dette innebærer blant annet ny holdeplass i krysset Waglesgårdveien/Nyli ringvei, ny holdeplass på Bratthenget samt ved Steinerskolen retning sentrum. I tillegg er det anlagt en del kantstopp retning sentrum slik at det er tosidige holdeplasser langs hele strekningen. Sjåførenes pauser flyttes fra Arendal sentrum til nytt etablert sjåførpauserom på Jovannslia på Nyli.

## Setesdal

Bussterminalen i Evje sentrum er blitt solgt og holdeplassene er flyttet til nybygde holdeplasser langs rv 9. Lehusene på holdeplassene er utstyrt med sanntidsskilt.

## Vest

Ny E39 mellom Døle bruk og Grauthelleren ble åpnet i november. Det er etablert ruteoppslag og sanntidsskilt på holdeplassene. Det er innfartsparkering på Døle bru, Monan og Grauthelleren.

## Holdeplassinformasjon

AKT har engasjert en person som har ansvar for å henge opp og vedlikeholde ruteoppslag på holdeplassene, avviksinformasjon ved midlertidige ruteendringer og vedlikehold av rutekassetter og sanntidsskilt.









■ Lokalutslipp (Nox, PM) kr  
■ Klimautslipp (CO2-ekv) kr

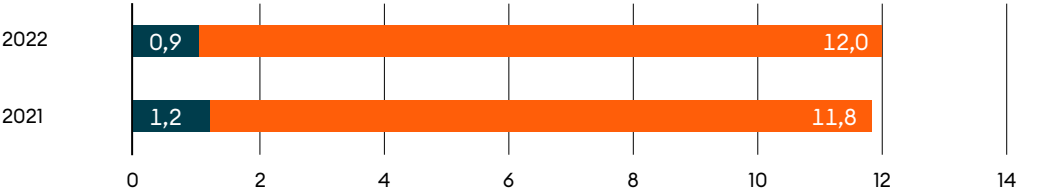
Årlige kostnader for utslipp  
(i millioner kroner)

6.1 LITE ENDRINGER I ÅRLIGE UTSLIPPSKOSTNADER

Ruteopplegget i Agder har vært omtrent uendret mellom 2021 og 2022. Det medfører tilnærmet like utslippskostnader for 2022 og 2021.

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



De lokale utslippskostnadene er redusert med 14 %. Samtidig har miljøkostnadene fra CO2-utslipp økt noe. Dette skyldes noe høyere rapportert drivstofforbruk i Kristiansandsområdet i 2022 enn i 2021.

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. Fra 2021 til 2022 knyttes dette til overgangen fra eldre motorteknologi (Euro III, IV til V) til moderne Euro-standard (Euro VI). 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.



Ved utgangen av 2022 var det 18 busser med nullutslippsteknologi som kjørte i Agder. Dette er en økning på syv busser fra 2021. Økningen hører til endringen av kontrakten i anbud vest som har medført økningen i elbusser og en reduksjon på 54 eldre dieselbusser av typen Euro III, IV og V. Endringen ble satt i kraft 01.07.2022. Full effekt av utskiftningen kommer da i 2023.

Ved utgangen av 2022 var det 18 busser med nullutslippsteknologi som kjørte i Agder. Dette er en økning på syv busser fra 2021. Økningen hører til endringen av kontrakten i anbud vest som har medført økningen i elbusser og en reduksjon på 54 eldre dieselbusser av typen Euro III, IV og V. Endringen ble satt i kraft 01.07.2022. Full effekt av utskiftningen kommer da i 2023.

| Busstype              | Antall busser 2022 | Antall busser 2021 | Endring 2021–2022 |
|-----------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Diesel Hybrid Euro VI | 80                 | 80                 | 0                 |
| Elbuss                | 18                 | 11                 | 7                 |
| Diesel Euro VI        | 321                | 261                | 60                |
| Diesel Euro V         | 19                 | 56                 | -37               |
| Diesel Euro IV        | 0                  | 8                  | -8                |
| Diesel Euro III       | 0                  | 12                 | -12               |
| Sum                   | 438                | 428                | 10                |

Antall busser som kjører på oppdrag i Agder, per drivstofftype. Status per 31.12

I Agder er det 352 drosjer som kjører på oppdrag for AKT. I 2022 var 34 % av disse elektriske drosjer. Det er en høyere andel av de små drosjene (1-4 seter) som er elektriske enn de større. For den minste kategorien er det 45 % elektriske drosjer.

I Agder er det 352 drosjer som kjører på oppdrag for AKT. I 2022 var 34 % av disse elektriske drosjer. Det er en høyere andel av de små drosjene (1-4 seter) som er elektriske enn de større. For den minste kategorien er det 45 % elektriske drosjer.

| Drosjekategori | Diesel | Hybrid | El  | Andel nullutslipp |
|----------------|--------|--------|-----|-------------------|
| 1–4 seter      | 101    | 17     | 98  | 45 %              |
| 5–8 seter      | 45     | 0      | 23  | 34 %              |
| 9–16 seter     | 68     | 0      | 0   | 0 %               |
| Sum            | 214    | 17     | 121 | 34 %              |

Antall og andel drosjer med ulik type drivstoff som kjører på oppdrag i Agder. Status pr 31.12

Samtidig som bussparken skiftes ut og utslippene reduseres forventes også en reduksjon i miljøkostnaden som oppstår basert på dieselforbrenning. I 2021 og 2022 har det vært tilnærmet like ruteproduksjon i Agder og dermed lite endringer i miljøkostnadene som følge av klimagassutslipp (CO<sub>2</sub>-utslipp).

| Utslippstype                  | Benevning            | 2021       | 2022       | Endring |
|-------------------------------|----------------------|------------|------------|---------|
| CO <sub>2</sub> -ekvivalenter | Kroner <sup>1</sup>  | 11 755 918 | 12 031 140 | 275 222 |
| CO <sub>2</sub> -ekvivalenter | Kroner/vognkilometer | 0,51       | 0,51       | 0       |

Globale utslippskostnader i 2021 og 2022, totalt og per vognkilometer.

En liten økning i klimagassutslippene fra 2021 til 2022, 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 Kristiansand rapportert et marginalt høyere dieselforbruk per kilometer i 2022 enn i 2021. Ettersom Kristiansandsområdet står for 44 prosent av ruteproduksjonen i Agder har dieselforbruket her betydning for AKT sine samlede klimagassutslipp. Fordeles utslippskostnaden i Agder per kjørte kilometer er den uendret fra 2021 til 2022.

6.4 ELBUSSER GIR OGSÅ MILJØGEVINSTER I FORM AV REDUSERT STØY

Satsningen 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 trafikkbilde.

Elbusser bidrar til støyreduksjon ved ankomst til holdeplasser, køkjøring og i trafikk med hastighet under 40 km/t<sup>2</sup>. 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). For hastigheter under dette, vil hybridbusser kjøre elektrisk, og dermed ha tilsvarende lydnivå som elbusser. I bussparken har AKT 80 diesel hybridbusser som fører til betydelig 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 beholdt spredtbygde områder der befolkningen i mindre grad blir berørt av støy.

6.5 ENERGIFORBRUK

Med utgangspunkt i at én liter diesel tilsvarer en energimengde på 10,23 kWh<sup>3</sup>, beregnes det totalt energiforbruk til ca. 68 GWh. Av dette er 1,4 prosent oppgitt energiforbruk fra elbusser. Basert på samme forholdstall for 2021 utgjorde energiforbruket av elbusser 1,3 prosent av det samlede forbruket på ca. 67 GWh. Dette samsvarer med økt andel elbusser og ruteproduksjon med elektrisitet.

<sup>1</sup> Verdsettingen av CO<sub>2</sub>-utslipp 2022 benyttes nyeste prisbane for CO<sub>2</sub>-utslipp fra Finansdepartementets Regelverk for prising av klimagassutslipp (Finansdepartementet, 2022). Her prises ett kilogram CO<sub>2</sub> til 766 kroner.

<sup>2</sup> Turcsany (2016), Noise benefits with electric vehicles, Volvo Buses.

<sup>3</sup> Utledet basert på tall fra Miljødirektoratet (2022).



# 7



I 2022 ønsket AKT å være tydeligere til stede i LinkedIn-plattformen.

### 7.1 SOSIALE MEDIER

Kommunikasjonsstrategien til AKT har bestått i å skape engasjerende og informativt innhold om kollektivtrafikken på Agder, og målsettingen er kundevekst, fornøyde 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 administrasjonsselskaper i Norge.

| Antall følgere | Facebook | Instagram | Twitter | LinkedIn |
|----------------|----------|-----------|---------|----------|
| 2017           | 4300     | 209       | 21      | -        |
| 2018           | 5500     | 892       | 71      | -        |
| 2019           | 6600     | 1200      | 109     | 70       |
| 2020           | 8024     | 1539      | 130     | 121      |
| 2021           | 8280     | 1708      | 150     | 146      |
| 2022           | 8776     | 1818      | 175     | 241      |

Utvikling og følgere på sosiale medier

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 2022 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.



AKT Blogg på LinkedIn

I 2022 ser vi eksempelvis at vi treffer godt med radioreklamer i podcasts og online radio.

Øvrige markedsføringskanaler

AKT ønsker å være synlige i markedet. Bakgrunnen for dette er at vi har som målsetting å rekruttere helt nye kunder, og en av rammene vi må forholde oss til, er at selskapet har anonymisert sin kundebase. Av den grunn må AKT markedsføre sine tjenester bredt, og i mange kanaler. Vi er – og skal fortsatt være – nysgjerrige på nye kanaler som dukker opp. På denne måten kan vi nå ut og påvirke ulike målgrupper og alderssegmenter. I 2022 ser vi eksempelvis at vi treffer godt med radioreklamer i podcasts og online radio.

Skiftende omgivelser

Etter pandemien har skiftende omgivelser i verdenssamfunnet blant annet medført økte levekostnader. Prisgaloppen på blant annet drivstoffutgifter og strøm gjør det plausibelt at innbyggere vurderer andre og rimelige måter å transportere seg på. AKT har derfor valgt å fokusere på de lave kostnadene som forbindes med å reise kollektivt, kontra å eie og drifte privatbil. I 2020 bestilte vi et oppdrag fra Transportøkonomisk institutt, hvor vi ba om en oppstilling og sammenligning av den faktiske totalkostnaden med å eie egen bil, kontra å reise kollektivt. I Q4 ønsket vi å bruke grunnlaget fra denne undersøkelsen for å oppdatere og revitalisere resultatene til 2023-tall. Denne viser at kostnadsgapet mellom bil og buss har økt ytterligere siden 2020. Resultatene fra denne undersøkelsen skal omsettes i videomarkedsføring i Q2 2023, hvor vi i tillegg henter inn ambassadørkunder for å fronte budskapet om at det er rimeligere enn man tror å reise kollektivt.



Omkring 70 nye, unike tekstbudskap ble foliert på hele bussparken i Agder i 2022.

Sommeren 2022 ble det besluttet at Flexikortet blir utvidet til nye geografiske områder.

Flexikort

Sommeren 2022 ble det besluttet at Flexikortet blir utvidet til nye geografiske områder. Lillesand, Iveland og Birkenes ble innlemmet i ordningen, som betyr at hele Kristiansandsregionen kan ta del i «av-og-til»-produktet Flexikort. Dette produktet svarer også ut behovet for og etterspørselen etter fleksible produkter post-korona, hvor mange foretrekker å jobbe hjemmefra. ATP-utvalget bevilget ekstra midler for å markedsføre tilbudet, og AKT har derfor brukt både analoge og digitale, geostyrte flater for å treffe riktige målgrupper.



Kampanjeelement fra Flexikort-kampanjen Q3 2022.

7.2 KUNDESENTRENE

Kundesentre i AKT

I 2022 ble det også 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.

Prosjektet sammenlignet organiseringen med resten av kollektiv-Norge, som viser at AKT er overdimensjonert i forhold til antall kundesentre. Prosjektets konklusjon harmoniserer dette aspektet, og etablerer en utvikling i to etapper. Fra og med sommer 2023, reduserer AKT åpningstider ved utekontorene, og på lenger sikt etableres ett kundesenter i Kristiansand, som håndterer all kundekontakt i fylket. Tidshorisonten beregnes til 3 – 5 år.



I kjølvannet av dette prosjektet er det iverksatt et nytt prosjekt, som har til hensikt å forberede denne overgangen. Dette prosjektet har til hensikt å effektivisere, rasjonalisere og digitalisere prosesser på kundesentrene, hvor målsettingen er å tilby kundene enda bedre tjenester.

Kundesenterundersøkelsen

I 2021 fikk AKT kartlagt servicenivået ved våre kundesentre ved hjelp av Kantar Public. Undersøkelsen fanget opp opplevd bistand fra kundesenteret hos kunder som hadde vært i kontakt med oss, og sammenlignet resultatene til andre aktører i Norge. Undersøkelsen viste at AKT scorer over benchmark. Imidlertid pekte resultatene på at AKT kan gjøre enda mer når det gjelder å legge til rette for at kundene kan hjelpe seg selv.

Med dette som bakteppe, har AKT produsert omkring 40 «hjelp til selvhjelp»-videoer – en konseptserie kalt «Kundesenteret svarer». Videoene er distribuert på nettsidene akt.no og på sosiale medier. I tillegg skal videoene benyttes av kundesentermedarbeiderne. Dersom de får innkommende spørsmål som videoene kan besvare, sendes disse til kunden, i stedet for en tekstlig eller verbal forklaring. Vi tror at video egner seg bedre til å konsumere svar på til dels komplekse besvarelser.



Utsnitt fra konseptserien «Kundesenteret svarer»

Omdømmeundersøkelse

Etter to år med pandemi, hvor kommunikasjonsstrategien til AKT ble rettet mot omdømmejobbing og krisekommunikasjon, ønsket AKT å kartlegge om hvorvidt koronaperioden hadde påvirket AKTs omdømme og merkevare. Både kunder, ikke-kunder og ansatte i AKT var aktuelle målgrupper som ble spurt. Undersøkelsen ble gjennomført av Respons Analyse, med identisk metodikk som nullpunktanalysen fra 2018, slik at resultatene skulle være direkte sammenlignbare. Resultatene i undersøkelsen avdekket at AKT hadde klart seg godt gjennom pandemien, rent omdømmemessig.

Som et konkret tiltak delte vi eksempelvis ut 10.000 konvolutter med en liten overraskelse til påstigende kunder via sjåførene. Vi har også lansert andre Always On-kampanjer i Polaris Media Sør- og Schibsted-systemet som har til hensikt å visualisere at det er enkelt og attraktivt å reise kollektivt etter pandemien.

Publikum ble i undersøkelsen også bedt om å ta stilling til hvorvidt hvor enkelt og attraktivt det er å reise kollektivt. I 2018 viste resultatene at 80 % av de spurte syntes det var attraktivt, mens hele 83 % syntes det var enkelt å reise kollektivt. I 2021 så vi dramatiske endringer i dette bildet. Andelen som opplever det som attraktivt å reise kollektivt har falt fra 80 % til 37 %, mens andelen som synes det er lett å reise kollektivt har falt fra 83 % til 55 %. Det er plausibelt å anta at årsaken til denne nedgangen kan tillegges langvarige oppfordringer fra myndigheter og helseinstanser om å unngå å reise kollektivt under pandemien.

Å gjøre kollektivtrafikken attraktiv og enkel igjen ble derfor sentrale elementer i kommunikasjonsarbeidet fremover for AKT. Som et konkret tiltak delte vi eksempelvis ut 10.000 konvolutter med en liten overraskelse til påstigende kunder via sjåførene. Vi har også lansert andre Always On-kampanjer i Polaris Media Sør- og Schibsted-systemet som har til hensikt å visualisere at det er enkelt og attraktivt å reise kollektivt etter pandemien.

AKT som merkevare

I desember 2020 fikk vi bistand til å utføre en merkevarekartlegging. Kartleggingen omfattet både kunder, ikke-kunder og operatører. Ett av resultatene fra undersøkelsen omhandlet hvordan bussene i Agder er profilert. På Agder har samtlige busser i alle kontrakter båret preg av operatørenes egne profiler og logoer – og ikke AKT som oppdragsgiver. Siden AKT har kunde- og markedsføringsansvaret i alle kontrakter, er en av anbefalingene i rapporten at vi hjelper kundene med å tydeliggjøre dette ved å merke bussene med AKT-profil. Det ble besluttet at dette implementeres suksessivt ved nye kontraktsinngåelser, og i juli 2022 ble ny busspark, og dermed 76 nye busser i vestfylket, preget med AKT-profil.



Ny busspark i vestfylket med AKT-profil.



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 2022 har AKT hatt et behov for å intensivere billettkontrollene, etter to år med pandemi. Billettkontrollene under pandemien ble skadelidende på grunn av avstandsrestriksjoner og smittevernhensyn. Totalt på hele året i 2022 ble 85.596 passasjerer kontrollert for gyldig billett. Resultatet fra kontrollvirksomheten, til tross for en økning på over 30.000 kontrollerte passasjerer sammenlignet med året før, viste at 0,96% reiste uten gyldig billett, og fikk dermed ilagt gebyr. Året før viste at 1,63% reiste uten gyldig billettprodukt, så selskapet ser en merkbar nedgang i snikproblematikken. Tallet regnes som lavt, sammenlignet med andre selskaper.

7.3 KUNDETILFREDSHETSMÅLINGER

Kundetilfredshet

AKT gjennomførte i 2022 to kundetilfredshetsundersøkelser etter samme mønster fra tidligere år. Resultatene fra undersøkelsene viser kun marginale endringer i forhold til foregående års undersøkelser. I Kristiansand ble det målt en total tilfredshet på 3.9 av 5.0 i begge undersøkelsene. Skifte av bussoperatør i Vest-kontrakten, fra Sørlandsruta til Setesdal Bilruter, har heller ikke medført noen store endringer i vurderingene på delspørsmålene i undersøkelsene.

Generelt sett i alle undersøkelsene er vurdering av hvor lett det er å få informasjon om rutetider, sammen med spørsmålet om hvor trygt det oppleves å reise med buss, enkeltspørsmålene som scorer høyest. Det er relativt liten forskjell i totalscoren i de ulike områdene, selv om bytrafikken i Kristiansand scorer noe lavere enn i områdene utenfor Kristiansand. Det vises også igjen i enkelte delspørsmål, som blir vurdert noe lavere i Kristiansandsområdet enn i de andre områdene. Særlig gjelder dette spørsmålet om opplevelsen av om bussen holder rutetiden og vurderingen av sjåførens yrkesutøvelse. Dette er en naturlig konsekvens av at det er mye mer krevende å være sjåfør i bytrafikk enn i mer distriktorienterte ruteområder.

|              | Boreal:<br>Kristiansandsområdet |      | Sørlands-<br>ruta:<br>Mandal-<br>Lista | Setesdal<br>Bilruter:<br>Mandal-<br>Lista | Setesdal Bilruter:<br>Lillesand-Grimstad-<br>Arendal-Birkenes |     | Sørlands-<br>ruta:<br>Flekke-<br>fjord-<br>Kvinesdal | Connect<br>bus:<br>Flekke-<br>fjord-<br>Kvinesdal | Setesdal Bilruter:<br>Setesdal |     | Agder Buss: Risør-<br>Tvedestrand-Arendal |     |
|--------------|---------------------------------|------|----------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-----|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------|-----|-------------------------------------------|-----|
|              | Mai                             | Nov  |                                        |                                           | Mai                                                           | Nov |                                                      |                                                   | Mai                            | Nov | Mai                                       | Nov |
|              | 3,9                             | 3,9  | 4,1                                    | 4,0                                       | 3,9                                                           | 4,0 | 4,1                                                  | 4,0                                               | 4,2                            | 4,1 | 4,0                                       | 4,0 |
| Ant.<br>svar | 1057                            | 1189 | 224                                    | 155                                       | 206                                                           | 428 | 83                                                   | 151                                               | 33                             | 44  | 28                                        | 58  |

7.4 PUBLIKUMSINFORMASJON

akt.no

«Nye» akt.no ble lansert januar 2021 og har dermed fått virke i over to år. Websidene har særlig gitt en bedret funksjonalitet på mobile flater. Dette er et vesentlig element, når vi vet at en majoriteten av besøkene på våre websider, foretas fra mobilklienter.

Det er også fokus på å opprettholde krav til universell utforming (UU) i webløsningen. AKTs websider har såkalt responsivt design (tilpasser seg automatisk enheten som brukes), og en ser at trafikken fra «mobile enheter» utgjør ca. 80 %. Dette er langt høyere enn for websider generelt og viser at kollektivinformasjon er informasjon som konsumeres når kunden reiser og er «på farten». Vi har også en relativt lav såkalt «fluktfrekvens» på våre websider, som tilsier at publikum oppsøker siden målbevisst og finner den informasjonen som søkes. Ut fra statistikk kan vi også se at de nye websidene har bidratt stort til å revitalisere og synliggjøre «nye» distribusjonsløsninger for våre billetter gjennom AKT Nettbutikk. Vi ser at nettbutikken gjennom koronapandemien har fått en stadig større betydning for salg og distribusjon av våre billetter, noe som også fortsetter etter at kollektivtrafikken nå er tilbake til «normalen».

akt.no er også plattformen hvor mye av vår markedskommunikasjon i andre kanaler, særlig sanntidssystemet og sosiale medier, til slutt «lander». Det betyr at vi eksempelvis har mulighet til å informere med korte meldinger i sanntidssystemet, hvor vi henviser til akt.no for mer informasjon. Vi har dermed mulighet til å gi utfyllende informasjon, som også kan leses på mindre skjermer, eksempelvis mobiltelefonen når en er «underveis».



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.

2021 var et spesielt år for kollektivtrafikken grunnet alle hindringer forårsaket av pandemien, som også ble gjenspeilet i bruk av reiseplanlegger og avgangslistene. 2022 har vært i den diametralt motsatte enden av skalaen. Det har aldri vært gjennomført flere forespørsler i reiseplanlegger og avgangsliste enn i 2022. Til sammen har avgangslistene og reiseplanleggersøk medført over 53,8 millioner forespørsler i 2022. Dette gjenspeiler også at reisebehovet og reisetilbudet er annerledes enn under pandemien, men dette overstiger uansett alle tidligere år, også før pandemien.

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 2022 gjennomført ca. 44,6 millioner forespørsler på alle teknologier. I selve reiseplanleggeren, som ofte blir brukt for å planlegge en reise lengre frem i tid, ble det i 2022 gjennomført ca. 8,9 millioner forespørsler. Til sammen ble det i reiseplanlegger og avgangslistene gjennomført omkring 53,8 millioner forespørsler i avgangsliste og reiseplanlegger på web, appen AKT Reise og den mobilbaserte versjonen.

|      | Teknologi                                                                                                                              |                                                                                                        |                                                                                                       |                                                                                                        |                                                                                                                                                  |                                                                                                          | Totalt Sum/år |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
|      | <br>web: <a href="http://www.akt.no">www.akt.no</a> |                                                                                                        | <br>app: AKT Reise |                                                                                                        | <br>Mobil versjon: <a href="http://rp.akt.no">rp.akt.no</a> |                                                                                                          |               |
|      | Avgangsliste<br>                                    | Reiseplanlegger<br> | Avgangsliste<br>   | Reiseplanlegger<br> | Avgangsliste<br>                                            | Reiseplanlegger<br> |               |
| 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    |

Antall forespørsler/søk i reiseplanleggertjenestene

Appen AKT Reise har de senere år tatt over som den viktigste plattformen for reisesøk fra - til holdeplass/adresse.

Teknologi:

Sett i forhold til teknologi er det udiskutabelt at appen har den viktigste funksjonen når det gjelder våre reiseplanleggertjenester. Omkring 95,5 % av alle forespørsler/søk (51,4 millioner forespørsler i 2022 av totalt 53,8 millioner) i avgangslisten og reiseplanleggeren blir utført i appen AKT Reise, hvor avgangsliste er det som publikum benytter aller mest.

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 2022 var 6,8 millioner søk i reiseplanleggersøket fra-til holdeplass. Reiseplanlegger på websidene står likevel fremdeles sterkt; med 2,1 millioner forespørsler/søk i 2022.

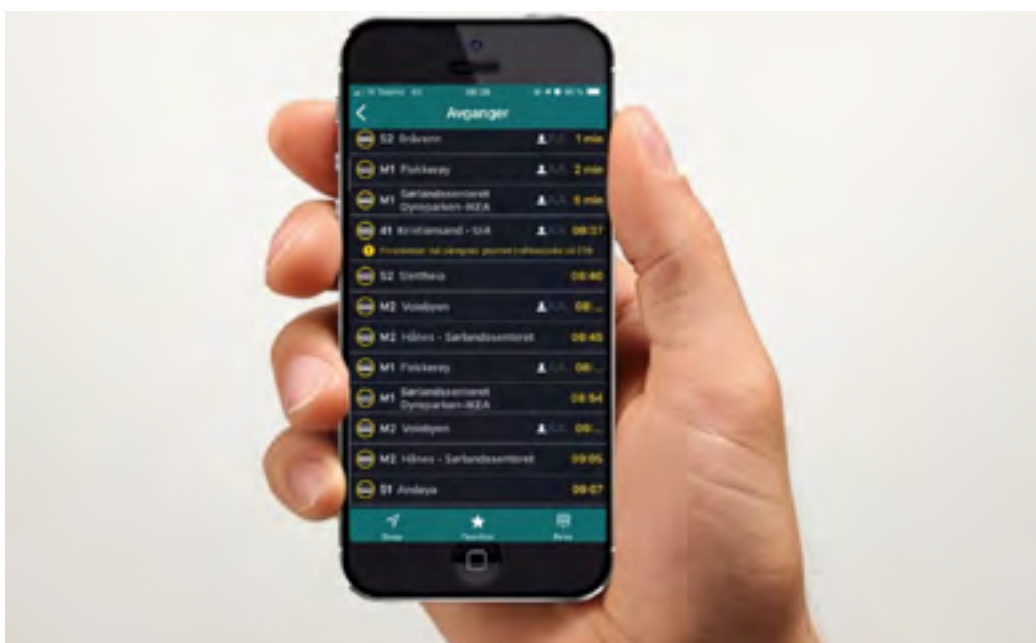
Avgangsliste:

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. Nær 44,8 millioner forespørsler ble utført i avgangslistene i 2022, dette er en stor økning (naturlig nok) fra ca. 29,8 millioner i 2021. Endringene gjenspeiler endrede reisebehov etter koronapandemien. 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 avvikssituasjonen.

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.



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, i apper, på holdeplass og om bord på bussen på en helt annen måte enn tidligere. Det har også i 2022 vært fokus på å bruke systemet aktivt i kundeinformasjon og ha en høy kvalitet på informasjonen/meldingene som blir distribuert her.





# 8



I løpet av sesongen 2022 har elsparkesyklene i Kristiansand gjennomført over 1 million turer fordelt på over 60 000 brukere.

## Prosjekt Mikromobilitet

Siden 2020 har AKT samarbeidet tett med Kristiansand kommune i et prosjekt for å få etablert et tilbud for mikromobilitet i Kristiansand. Målet med prosjektet er at det skal bidra til å nå 0-vekstmålet og gjøre Kristiansand til en mer attraktiv by.

I 2021 vedtok Stortinget en ny lov om regulering av markedet, som har dannet grunnlaget for fellesprosjektet. Kristiansand kommune har tatt ansvaret for reguleringen, mens AKT har hatt ansvaret for å gjennomføre en konkurranse. Konkurransen om to tjenstekonsesjonskontrakter ble gjennomført våren 2022, og AKT mottok tre tilbud. Sommeren 2022 satte operatørene Voi og Bolt, som vant konkurransen, ut sine første elsparkesykler i Kristiansand. På det meste har det vært 1000 elsparkesykler fordelt over et større geografisk område i Kristiansand.

## Sesongen 2022

For AKTs del har den første sesongen som oppdragsgiver for mikromobilitetsaktører vært preget av et behov for innsamling av data, for å kunne navigere i et helt nytt marked. AKT og Kristiansand kommune har holdt jevnlige møter med operatørene for å sikre god informasjonsflyt. I løpet av sesongen 2022 har elsparkesyklene i Kristiansand gjennomført over 1 million turer fordelt på over 60 000 brukere. Gjennomsnittsdistansen per tur er 1,6 kilometer. Lund Torv, Vågsbygd senter, UiA og Rutebilstasjonen har vært de mest populære utplasseringsstedene for elsparkesyklene. Det har vært betraktelig høyere bruk på ettermiddag enn om morgenen, og kundemassen er overveiende yngre mennesker. Operatørene melder om god mottagelse i Kristiansand.

## Rettssak

Etter at Kristiansand kommune hadde vedtatt den lokale forskriften for regulering av små elektriske kjøretøy, ble kommunen saksøkt av en konkurrerende elsparkesykkeloperatør som hittil hadde operert i Kristiansand. Dette ble starten på en lengre rettsprosess som har gått videre fra Tingretten, til Lagmannsretten og til slutt til Høyesteretts Kjæremålsutvalg. Kristiansand kommune fikk medhold i Tingretten og Lagmannsretten, og anken til Høyesterett ble forkastet. Dette betyr at Kristiansand kommune vant saken. Selv om rettsprosessen har vært krevende, har den skapt presedens slik at vi kan være trygge på at lokale forskrifter kan benyttes i reguleringen av små elektriske kjøretøy. Dette betyr også at lokale forskrifter i fremtiden kan håndheves gjennom anbud fra virksomheter som AKT.

## FoU

Etter flere forsøk på å få forskningsmidler til "AKT Svipp", bestemte Kristiansand kommune og AKT at vi ønsket å gjøre nok et forsøk. Denne gangen ble Transportøkonomisk Institutt med som partner og prosjektleder. Utformingen av søknaden ble delvis gjort høsten 2022, med formål om å sende denne til NFR februar 2023. Hensikten er å få til forskning på betydningen av mobilitet for eldre ved å følge grupper som har tilgang til AKT Svipp over lengre tid og måle disse mot grupper uten tilgang til tjenesten

Eierne av AKT har besluttet at selskapet skal være et mobilitetsselskap, og dermed omfatte et bredere spekter av tjenester enn et tradisjonelt kollektivselskap.

AKT deltar i to ulike samarbeid innen teknologi nasjonalt. Begge samarbeidene har til hensikt å standardisere de teknologiske løsningene kundene av kollektivtrafikken opplever. Ved at flere fylkeskommunale kollektivselskaper går sammen om en slik standardisering, oppnår bransjen i tillegg en gevinst i form av høyere kvalitet og/eller lavere kostnad på tjenesten. Eierne av AKT har besluttet at selskapet skal være et mobilitetsselskap, og dermed omfatte et bredere spekter av tjenester enn et tradisjonelt kollektivselskap. AKT har derfor aktivt søkt et tettere strategisk samarbeid med andre for å være i stand til å levere på denne ambisjonen.

AKT samarbeider med AtB, Nordland fylkeskommune, Møre og Romsdal fylkeskommune og Entur gjennom «Offentlig mobilitetssamarbeid». I tillegg samarbeider AKT med Ruter, Brakar, Østfold Kollektivtrafikk, Skyss, Troms og Kolumbus gjennom «Kollektivkameratene». AKT har hatt behov for å foreta et valg av en nasjonal samarbeidsarena, og vi har gjennom 2022 gjennomført omfattende analyser og kartlegging av hvordan selskapets mål og strategier best kan realiseres. AKT foretatt et valg om å prioritere «Kollektivkameratene» i tiden fremover. Det valgte samarbeidet står for mer enn 70 % av alle kollektivreiser i Norge og appen «AKT Billett» leveres til AKTs kunder gjennom dette samarbeidet.

