



AKT

ÅRSRAPPORT 2010



agder kollektivtrafikk as

FORORD

AKT har som hovedmålsetning å øke antall passasjerer som reiser med kollektivtilbudet i Vest-Agder. Denne målsetningen ble i 2010 innfridd og gir et godt utgangspunkt for positiv utvikling i årene fremover. Veksten var nærmere 3 prosent for hele fylket, og 2,3 prosent av denne veksten var i Kristiansandsområdet. Etterspørselveksten var størst på Metrorutene. Passasjerøkningen har medført at AKT har måtte forsterke tilbudet gjennom flere dubleringer og mindre tilpasninger for å håndtere veksten. I Kristiansandsområdet var det 7,5 millioner reiser med buss i 2010, noe som tilsvarer 60 reiser per innbygger. Passasjerveksten gir grunnlag for forsterking av dagens rutetilbud samtidig som vi må håndtere etterspørsel om bedre rutetilbud til blant annet Sørlandsparken. AKT vil fortsatt arbeide aktivt med å øke antall passasjerer i tiden fremover og bidra til en miljøvennlig trafikkutvikling i Vest-Agder hvor flere velger å reise kollektivt.

AKT ønsker å takke busselskaper og undertransportører, og ikke minst den enkelte sjåfør som frakter passasjerene dit de skal hver eneste dag. Dette gjelder også 10 000 skoleelever som skal fraktes til og fra skolen gjennom året. AKT er avhengig av motiverte leverandører som frakter passasjerene, og et godt samarbeid knyttet til drift og kontinuerlig forbedring av rutetilbudet.

Et langt samarbeid med Bussen Trafikkselskap AS og T.K. Brøvig AS ble avsluttet ved årsslutt i 2010. AKT vil også benytte anledningen til å takke for samarbeidet om kollektivtrafikken i Kristiansandsområdet gjennom de siste 24 år. Selskapet var en positiv bidragsyter også gjennom hele år 2010 selv om anbudskontrakten for kollektivtrafikk i Kristiansandsområdet skulle overtas av Nettbuss Sør AS fra 2011.

Et vesentlig arbeid gjennom 2010 i AKT knyttet seg til inngåelse av ny kontrakt med Nettbuss Sør AS samt arbeid med konkurransegrunnlag for anbud i ruteområdet Mandal, Lindesnes og Lista. Utarbeidelse av konkurransegrunnlag, inngåelse av kontrakt og oppstartsforberedelser er krevende for alle parter når nye kontrakter skal iverksettes og skifte av operatør skal foretas. For AKT innebar dette etablering av nye samarbeidsrelasjoner og endringer av en tidligere etablert oppgavefordeling mellom operatør og AKT.

AKT har også gjennom 2010 gjennomført og forsøkt å bidra til en positiv utvikling av kollektivtrafikken lokalt, regionalt og nasjonalt. Regionalt bidrar AKT i ulike fora mellom forvaltningsnivåer og i et samarbeid med Aust-Agder fylkeskommune. Sammen med Aust-Agder fylkeskommune ble det etablert et samarbeid om felles billettering og reiseprodukter for publikum for begge fylkene i Agder. Nasjonalt har AKT vært en aktiv bidragsyter gjennom Kollektivtrafikkforeningen, samt i fellesprosjekter innenfor kollektivtrafikk området med transportbransjen.

Årsregnskapet for 2010 er positivt og viser overskudd. Det er viktig for AKT å øke egenkapitalen slik at selskapet kan håndtere naturlige og uforutsette svingninger i rammebetingelsene uten at dette går ut over passasjerene og rutetilbudet gjennom redusert aktivitet. Nødvendige justeringer i forvaltningsoppgaven knyttet til skoleskyss er økonomisk uforutsigbart hvert år, samtidig som nødvendige forsterkninger av eksisterende rutetilbud i rushtid er påkrevd for å håndtere den positive passasjerutviklingen vi har sett i 2010. En vesentlig økonomisk utfordring fra 2012 blir å kompensere for et forventet bortfall av belønningsmidler.

Organisasjonen AKT ble gjennom 2010 utfordret med nye og krevende arbeidsoppgaver innenfor både drift og utvikling. AKT er blitt en solid organisasjon som tåler stort arbeidspress, og alle ansatte fortjener ros for innsatsen i 2010.

Vi ser frem til å kunne jobbe enda mer utviklingsorientert i årene som kommer med et enda større kundefokus som gir en positiv passasjerutvikling hvert år!

Siv Elisabeth Wiken
Administrerende direktør

INNHold:

1	OM SELSKAPET	4
1.1	Opprettelsen.....	4
1.2	Formål.....	4
1.3	Styret.....	4
1.4	Organisasjon.....	4
1.5	Organisasjonskart.....	5
1.6	HMS-arbeid.....	6
2	ØKONOMI	7
2.1	Årsregnskapet 2010.....	7
3	RUTETILBUD OG RESULTATER	23
3.1	Trafikkstatistikk.....	23
3.2	Produksjonsoversikt.....	25
3.3	Rutetilbud.....	25
3.4	Båtruter.....	27
3.5	Drosjer.....	28
3.6	Takster.....	28
3.7	Kundetilfredshetsundersøkelse.....	29
4	SKOLESKYSS	30
4.1	Samarbeid med kommunene om skoleskyss.....	30
4.2	Ordinær skoleskyss.....	30
4.3	Trafikksfarlig skolevei – kommunale vedtak.....	32
4.4	Spesialtransport av elever til grunnskoler og videregående skoler.....	33
5	SAMARBEID OG PROSJEKTER	34
5.1	Samarbeid med eiere.....	34
5.2	Sanntidssystem.....	34
5.3	Samarbeid med Aust-Agder.....	34
5.4	Felles billetteringssystem med Aust-Agder.....	35
5.5	Konkurransesetting av kollektivtrafikken i Vest-Agder.....	35
5.6	Samarbeid om infrastruktur og framkommelighet.....	36
5.7	Busselskap og undertransportører.....	37
5.8	Andre samarbeidspartnere.....	37
6	INFORMASJON OG MARKEDSFØRING	38
6.1	Informasjon.....	38
6.2	Markedsføring.....	41

Foto

Roberts Foto: side 1, 4, 6, 7, 23, 26, 27, 28, 29, 30, 34, 35, 36, 38, 41, Bjørne Jortveit ATP side : 42, Aptum: illustrasjon side 42, 43

1 OM SELSKAPET



1.1 Opprettelsen

Agder Kollektivtrafikk AS (AKT) ble opprettet i 2007. Aksjene i AKT eies av Vest-Agder fylkeskommune (66%) og Kristiansand kommune (34%).

1.2 Formål

Selskapets formål er å tilby kollektivtransport, gi informasjon til befolkningen om tilbudet og yte tjenester relatert til dette. Selskapet skal primært ikke selv utføre rutetrafikk, men kjøpe tjenester fra eksterne tjenesteleverandører. Selskapet står fritt til å organisere deler av sin virksomhet i egne resultatenheter/selskaper.

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

1.3 Styret

AKT sitt styre består av fem medlemmer og er valgt av selskapets generalforsamling. Styret i AKT består ved utgangen av 2010 av følgende personer:

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

Thor-Dag Lie Thorsen er ansattes observatør i styret.

1.4 Organisasjon

Ny organisasjonsstruktur ble vedtatt i januar 2010, se 1.5 Organisasjonskart.

Ledergruppen i AKT består av følgende personer:

- Siv Elisabeth Wiken, administrerende direktør
- Thomas Ruud Jensen, utviklingssjef og nestleder
- Kjell Sverre Drange, driftssjef
- Kjell Roar Johnsen, økonomisjef

Ved utgangen av 2010 var det 20,12 årsverk fordelt på 26 medarbeidere i AKT.

I 2009 var det 19,9 årsverk fordelt på 27 medarbeidere.

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

Ruteopplysning i Kristiansand er bemannet med 6,54 årsverk på 9 medarbeidere.

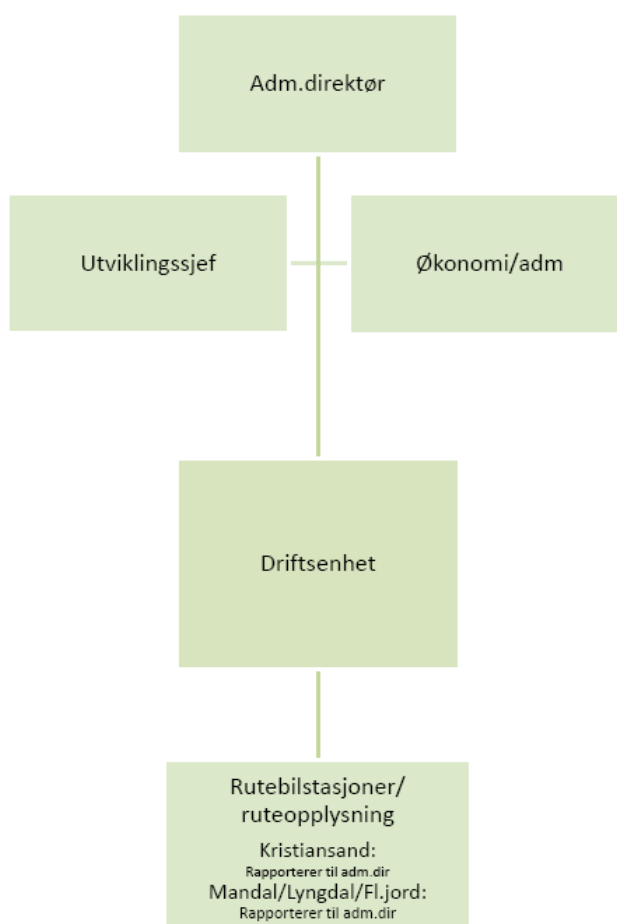
Avdelingskontor i Mandal har 1,40 årsverk på 2 medarbeidere.

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

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

AKT betjener ruteopplysningen 177 for begge Agderfylkene.

1.5 Organisasjonskart



1.6 HMS-arbeid

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

Det har gjennom året vært gjennomført flere arbeidsplassvurderinger utført av bedriftshelsetjenesten hvor ergonomi og inneklima er gjennomgått. De merknader som ble avdekket er utbedret i løpet av år 2010.

I år 2010 har det vært gjennomført en samling med alle ansatte for å utvikle det psykososiale arbeidsmiljøet i AKT.

Ledelsen i selskapet vurderer arbeidsmiljøet som bra, og det er ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2010. Sykefraværet i AKT for år 2010 var på 3,17%.



2 ØKONOMI



2.1 Årsregnskapet 2010

Etter et par utfordrende oppstartsår, har selskapet i større grad klart å tilpasse aktiviteten til den økonomiske ramme selskapet hadde til rådighet i 2010. Årsregnskapet for 2010 er positivt og viser overskudd. Det er viktig for AKT å øke egenkapitalen slik at selskapet kan håndtere naturlige og uforutsette svingninger i rammebetingelsene uten at dette går ut over passasjerene og rutetilbudet gjennom redusert aktivitet. Nødvendige justeringer i forvaltningsoppgaven knyttet til skoleskyss er økonomisk uforutsigbart hvert år, samtidig som nødvendige forsterkninger av eksisterende rutetilbud i rushtid er påkrevd for å håndtere den positive passasjerutviklingen vi har sett i 2010.

Selskapet hadde i 2010 driftsinntekter på kr. 275.346.928,-. Driftskostnadene var på kr. 272.088.362,- med et driftsresultat på kr. 3.258.566,-. Selskapets årsresultat for 2010 ble på kr. 4.311.439,- som avsettes i sin helhet til annen egenkapital.

På de neste sidene følger Agder Kollektivtrafikk AS sitt offisielle årsregnskap 2010 bestående av styrets årsberetning, revisjonsberetning, resultat, balanse og noter.

Årsregnskap

2010

Agder Kollektivtrafikk AS

Organisasjonsnummer: 991 776 524

Styrets årsberetning 2010

Agder Kollektivtrafikk AS – AKT

Virksomhetens art og hvor den drives

AKT er et administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Vest-Agder. Selskapets formål er å tilby kollektivtransport, gi informasjon til befolkningen om tilbudet og yte tjenester relatert til dette. Selskapet skal primært ikke selv utføre rutetrafikk, men kjøpe slike tjenester fra eksterne tjenesteleverandører.

Forretningskontoret er beliggende i Kristiansand.

Selskapets utvikling, resultat og fortsatt drift

Selskapets hadde i 2010 driftsinntekter på kr. 275.346.928,-. Driftskostnadene var på kr. 272.088.362,- med et driftsresultat på kr. 3.258.566,-.

Selskapets årsresultat for 2010 ble på kr. 4.311.439,- som avsettes i sin helhet til annen egenkapital. Etter anvendelse av overskuddet har selskapet annen egenkapital pr. 31.12.2010 på kr. 13.095.106,-.

Styret bekrefter at forutsetning om fortsatt drift er til stede. Etter styrets oppfatning gir årsregnskapet en rettvise oversikt over utvikling og resultat av foretakets virksomhet og dets stilling pr. 31.12.2010.

I 2010 ble det heleide datterselskapet Rutebilstasjonen AS fusjonert med Agder Kollektivtrafikk AS.

Selskapet har en uavklart sak med Skatt Sør vedrørende fradragsført merverdiavgift. Kravet er bestridt, og det forventes avklaring i forholdet i løpet av 2011. Saken er omtalt i note 11.

Det har ikke inntrådt forhold etter regnskapsårets utgang som er av betydning ved bedømmelse av selskapets stilling.

Finansiell risiko

Overordnet om målsetting og strategi

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

Markedsrisiko

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

Selskapet er også eksponert for endringer i rentenivået, da deler av selskapets gjeld har flytende rente. Det vurderes ikke å være betydelig risiko knyttet til valuta.

Kredittrisiko

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

Likviditetsrisiko

Selskapet vurderer likviditetsrisikoen i selskapet som lav.

Forsknings- og utviklingsaktiviteter

Selskapet har ikke hatt kostnader til forsknings- og utviklingsaktiviteter i 2010.

Arbeidsmiljø

Etter styrets oppfatning har arbeidsmiljøet i selskapet vært bra.

Selskapet sysselsatte ved årets utgang 26 personer som utgjorde 20,12 årsverk. Sykefraværet var i 2010 på 3,17%.

Det har ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2010.

Likestilling

Selskapet har som mål å være en arbeidsplass der det råder full likestilling mellom kvinner og menn. AKT har innarbeidet en policy som tar sikte på at det ikke forekommer forskjellsbehandling grunnet kjønn. Styret består av 5 medlemmer, og sammensatt av 2 kvinner og 3 menn.

Ytre miljø

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

Kristiansand 22. Mars 2011



Toril Runden
Styrets leder



Per Sigurd Sørensen
Nestleder



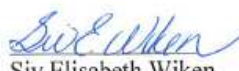
Terje Damman
Styremedlem



Jan Otto Hansen
Styremedlem



Solveig Løhaugen
Styremedlem



Siv Elisabeth Wiken
Administrerende direktør

Til generalforsamlingen i Agder Kollektivtrafikk AS

REVISORS BERETNING

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Agder Kollektivtrafikk AS, som består av balanse per 31. desember 2010, resultatregnskap som viser et overskudd på kr 4.311.439 og kontantstrømoppstilling, for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og for slik intern kontroll som styret og daglig leder finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette årsregnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder International Standards on Auditing. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og planlegger og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og opplysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for selskapets utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettviseende bilde. Formålet er å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. En revisjon omfatter også en vurdering av om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene utarbeidet av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Konklusjon

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til Agder Kollektivtrafikk AS per 31. desember 2010 og av resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu, a Swiss Verein, and its network of member firms, each of which is a legally separate and independent entity. Please see www.deloitte.com/ino/omoss for a detailed description of the legal structure of Deloitte Touche Tohmatsu and its member firms.

Member of Deloitte Touche Tohmatsu

Medlemmer av Den Norske Revisorforening
org nr: 980 211 282

**Uttalelse om øvrige forhold***Konklusjon om årsberetningen og anvendelse av overskuddet*

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet og forutsetningen om fortsatt drift, samt forslaget i årsregnskapet til anvendelse av overskuddet, er i samsvar med lov og forskrifter og at opplysningene er konsistent med årsregnskapet.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 "Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller begrenset revisjon av historisk finansiell informasjon", mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Kristiansand, 22. mars 2011
Deloitte AS

Roar Skuland
statsautorisert revisor

Agder Kollektivtrafikk AS

Resultatregnskap

NOTE	DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	2010	2009
	Inntekt og tilskudd fra offentlige oppdragsgivere	254 704 557	247 878 758
	Salgsinntekt	19 273 281	17 543 281
	Annen driftsinntekt	1 369 089	1 491 468
	Sum driftsinntekter	275 346 928	266 913 507
	Underleveranser og videreformidlede tilskudd	236 821 825	228 821 417
2	Lønnskostnader m.m.	12 703 468	12 293 384
3	Avskrivning på varige driftsmidler	2 008 500	2 007 974
2	Annen driftskostnad	20 554 568	15 091 314
	Sum driftskostnader	272 088 362	258 214 090
	Driftsresultat	3 258 566	8 699 417
	FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER		
	Annen renteinntekt	1 705 394	1 180 424
	Annen rentekostnad	-644 442	-1 096 174
	Annen finanskostnad	-8 079	0
	Netto finansresultat	1 052 873	84 250
	ÅRSRESULTAT	4 311 439	8 783 667
	OVERFØRINGER		
	Avsatt til annen egenkapital	4 311 439	8 783 667
	Sum overføringer	4 311 439	8 783 667

Agder Kollektivtrafikk AS

Balanse pr. 31. desember

NOTE	EIENDELER	2010	2009
	Anleggsmidler		
	Varige driftsmidler		
3	Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner o.l.	8 286 750	14 097 000
	Sum varige driftsmidler	8 286 750	14 097 000
	Finansielle anleggsmidler		
	Investeringer i tilknyttet selskap	50 000	50 000
	Andre fordringer	34 400	0
	Sum finansielle anleggsmidler	84 400	50 000
	Sum anleggsmidler	8 371 150	14 147 000
	Omløpsmidler		
	Fordringer		
	Kundefordringer	17 258 938	2 531 302
	Andre fordringer	7 543 707	3 469 573
	Sum fordringer	24 802 645	6 000 875
7	Bankinnskudd, kontanter o.l.	18 580 934	21 310 031
	Sum omløpsmidler	43 383 579	27 310 906
	SUM EIENDELER	51 754 729	41 457 906

Agder Kollektivtrafikk AS

Balanse pr. 31. desember

NOTE	EGENKAPITAL OG GJELD	2010	2009
	Egenkapital		
	Innskutt egenkapital		
4	Selskapskapital (1000 aksjer á kr 100)	100 000	100 000
5	Overkursfond	5 288 228	5 288 228
	Sum innskutt egenkapital	5 388 228	5 388 228
	Opptjent egenkapital		
5	Annen egenkapital	13 095 106	8 783 667
	Sum opptjent egenkapital	13 095 106	8 783 667
	Sum egenkapital	18 483 334	14 171 895
	Gjeld		
	Avsetning for forpliktelser		
6	Pensjonsforpliktelser	1 147 089	504 339
	Sum avsetninger for forpliktelser	1 147 089	504 339
	Annen langsiktig gjeld		
8, 9	Gjeld til kredittinstitusjoner	7 181 339	7 896 043
	Sum annen langsiktig gjeld	7 181 339	7 896 043
	Kortsiktig gjeld		
	Leverandørgjeld	11 157 462	7 251 472
	Skyldige offentlige avgifter	880 118	840 700
9	Annen kortsiktig gjeld	12 905 387	10 793 457
	Sum kortsiktig gjeld	24 942 967	18 885 629
	Sum gjeld	33 271 395	27 286 011
	SUM EGENKAPITAL OG GJELD	51 754 729	41 457 906

Kristiansand, 22.03.2011
Styret i Agder Kollektivtrafikk AS


Toril Runden
Styrets leder


Per Sigurd Sørensen
Nestleder


Siv Elisabeth Wiken
Administrerende direktør


Terje Damman
Styremedlem


Jan Otto Hansen
Styremedlem


Solveig Løhaugen
Styremedlem

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2010

Note 1 Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven av 1998 og god regnskapsskikk i Norge.

Hovedregel for vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk er klassifisert som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen et år er klassifisert som omløpsmidler. Ved klassifisering av kortsiktig og langsiktig gjeld er tilsvarende kriterier lagt til grunn.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til gjenvinnbart beløp dersom dette er lavere enn bokført verdi, og verdifallet forventes ikke å være forbligående. Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig.

Annen langsiktig gjeld og kortsiktig gjeld er vurdert til pålydende beløp.

Inntekt

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

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

Ved regnskapsføring av pensjon som er ytelsesplan, kostnadsføres forpliktelsen over opptjeningsperioden i henhold til planens opptjeningsformel. Allokeringssmetode tilsvarende planens opptjeningsformel med mindre det vesentlige av opptjeningen skjer mot slutten av opptjeningsperioden. Lineær opptjening legges da til grunn. For pensjonsordninger etter lov om foretakspensjon anvendes således lineær opptjening.

Estimatavvik og virkningen av endrede forutsetninger amortiseres over forventet gjenværende opptjeningsstid i den grad de overstiger 10 % av den største av pensjonsforpliktelsen og pensjonsmidlene (korridor). Virkningen av planendringer med tilbakevirkende kraft som ikke er betinget av fremtidig ansettelse, innregnes i resultatregnskapet umiddelbart. Planendringer med tilbakevirkende kraft som er betinget av fremtidig ansettelse, fordeles lineært over tiden frem til ytelsen ikke lenger er betinget av fremtidig ansettelse.

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

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.

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.

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2010

Skatter

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

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

Lønnskostnad	2010	2009
Lønn	9 561 286	9 487 448
Folketrygdavgift	1 513 883	1 532 133
Pensjonskostnader	1 412 967	1 065 601
Andre ytelser	215 332	208 202
Sum	12 703 468	12 293 384

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

Ytelser til ledende personer	Lønn	Pensjons- kostnader	Annen godtgjørelse
Daglig leder	896 744	17 470	8 610
Styret	185 200	0	0

Revisor

Godtgjørelse til Deloitte AS og samarbeidende selskaper fordeler seg slik:

	2010
Lovpålagt revisjon og ekstra revisjon iht avtale samt attestasjoner ekskl. mva.	100 900
Regnskapsmessig bistand ekskl. mva	38 803
Skatterådgivning ekskl. mva	185 500

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2010

Note 3 Varige driftsmidler

	Billetterings- system	Driftsløsøre, inventar, verktøy ol.	SUM
Anskaffelseskost pr 31.12.2009	16 015 833	1 008 343	17 024 176
Tilgang			
Avgang	3 801 750		
Anskaffelseskost 31.12.2010	12 214 083	1 008 343	13 222 426
Akk. avskrivninger 31.12.2010	4 108 333	827 343	4 935 676
Bokført verdi pr. 31.12.2010	8 105 750	181 000	8 286 750
Årets avskrivninger	1 671 500	337 000	2 008 500
Økonomisk levetid	10 år	3 år	
Avskrivningsplan	lineær	lineær	

Note 4 Aksjekapital og aksjonærinformasjon

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

	Antall aksjer	Eier- andel	Stemme- andel
Vest-Agder Fylkeskommune	660	66 %	66 %
Kristiansand Kommune	340	34 %	34 %
	1000	100 %	100 %

Note 5 Egenkapital

	Aksjekapital	Overkursfond	Annen EK	Sum
Egenkapital pr 31.12.2009	100 000	5 288 228	8 783 667	14 171 895
Årets resultat	0	0	4 311 439	4 311 439
Egenkapital pr 31.12.2010	100 000	5 288 228	13 095 106	18 483 334

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2010

Note 6 Pensjonskostnader, -midler og -forpliktelser

Foretaket er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon, og har pensjonsordning som tilfredsstiller kravene i denne loven.

Selskapets pensjonsordninger gir rett til definerte fremtidige ytelser. Disse er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Forpliktelsene er fondert gjennom et forsikringsselskap.

	2010	2009
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	1.467.414	1.020.385
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	168.096	99.678
Avkastning på pensjonsmidler	-93.793	-54.462
Adm.kostnader/Rentegaranti	52.829	59.269
Periodisert arbeidsgiveravgift	0	0
Netto pensjonskostnad	1.594.546	1.124.870

Antall personer omfattet av ordningen	01.01.2010	01.01.2009
Aktive	22	22
Pensjonister	0	0
Totalt	22	22

Økonomiske forutsetninger	01.01.2010	01.01.2009
Diskonteringsrente	5,40%	5,80%
Forventet lønnsregulering	4,50%	4,00%
Forventet pensjonsøkning	4,25%	3,75%
Forventet regulering av folketrygdens grunnbeløp (G)	4,25%	3,75%
Forventet avkastning på fondsmidler	5,70%	5,80%

Aktuarmessige forutsetninger

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

	2010	2009
Påløpte pensjonsforpliktelser	2.436.845	1.818.258
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	-1.484.372	-1.398.601
Periodisert arbeidsgiveravgift	134.299	59.172
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	60.317	25.510
Netto pensjonsforpliktelse	1.147.089	504.339

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2010

Note 7 Bankinnskudd

Bankinnskudd, kontanter og lignende omfatter bundne skattetrekksmidler med kr. 479 538,-.

Note 8 Annen langsiktig gjeld

Gjeld som forfaller mer enn fem år etter regnskapsårets slutt:	2010
Gjeld til kredittinstitusjoner	3 607 819
Øvrig langsiktig gjeld	0
Sum annen langsiktig gjeld	3 607 819

Note 9 Pantstillelser og garantier m.v.

Bokført gjeld som er sikret ved pant og lignende	2010
Kortsiktig gjeld	1 550 000
Gjeld til kredittinstitusjoner	7 181 339
Sum	8 731 339

Bokført verdi av eiendeler stilt som sikkerhet for bokført gjeld	2010
Driftsløsøre, inventar, kontormaskiner o.l.	8 286 750
Kundefordringer	17 258 938
Totalt	26 545 688

Note 10 Datterselskap, tilknyttet selskap m.v.

Firma	Anskaffelses- tidspunkt	Forretnings- kontor	Eierandel	Stemme- andel
Billettering AS	01.02.2010	Kristiansand	50%	50%

Firma	Egenkapital ifølge siste årsregnskap	Resultat ifølge siste årsregnskap
Billettering AS	113 683	13 683

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2010

Note 11 Betinget utfall og hendelser etter balansedagen

Selskapet mottok i 2009 et krav på kr 13.973.535 som er fradragsført merverdiavgift på kostnader selskapet har hatt fra perioden 1. termin 2008 til 2. termin 2009.

Selskapet er uenig i kravet og kravet er bestridt. Det har i perioden fra 2009 til dato for fremleggelsen av årsregnskapet for 2010 i mars 2011 vært en dialog mellom selskapet og Skatteetaten vedrørende denne saken. Forholdet forventes avklart i løpet av 2011.

Det er avsatt mnok 8,5 for kravet i balansen basert på en forsiktighetsvurdering. Selskapet anser at det har behandlet merverdiavgift i samsvar med regelverket. Ulik fortolkning av regelverket hos selskapet og Skatt Sør gjør at endelig utfall er usikkert og om nødvendig kan bli gjenstand for rettslig behandling.

Agder Kollektivtrafikk AS

Kontantstrømoppstilling

	2010	2009
KONTANTSTRØMMER FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER:		
Ordinært resultat	4 311 439	8 783 667
Ordinære avskrivninger	2 008 500	2 007 974
Pensjonskostnad uten kontanteffekt	642 750	317 655
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler	-308 250	-33 250
Endring i kundefordringer	-14 727 636	1 402 900
Endring i leverandørgjeld	3 905 990	-1 115 296
Endring i andre omløpsmidler og andre gjeldsposter	-1 957 186	2 029 591
Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	-6 124 393	13 393 241
KONTANTSTRØMMER FRA INVESTERINGSAKTIVITETER:		
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	4 110 000	660 000
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	0	-388 724
Utbetalinger til investeringer i finansielle anleggsmidler	0	-50 000
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	4 110 000	221 276
KONTANTSTRØMMER FRA FINANSIERINGSAKTIVITETER:		
Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld	0	0
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-714 704	-503 957
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-714 704	-503 957
Netto endring i bankinnskudd, kontanter og lignende	-2 729 097	13 110 560
Beholdning av bankinnskudd, kontanter og lignende pr 01.01.	21 310 031	8 199 471
Beholdning av bankinnskudd, kontanter og lignende pr 31.12.	18 580 934	21 310 031

3 RUTETILBUD OG RESULTATER



3.1 Trafikkstatistikk

Mens 2009 var et urolig år for kollektivtrafikken i Vest-Agder har det i 2010 vært viktig å sikre stabilitet i rutetilbudet mot publikum, noe som også viser seg igjen i trafikkstatistikken. Endringer i rutetilbudet virker som hovedregel negativt inn på publikum, særlig den delen av de reisende som bruker bussen av og til. Etter rutereduksjonen i 2009 har 2010 vist stigning i antall påstigende passasjerer på de fleste ruter. Dette antar vi delvis skyldes at det har vært gjort få ruteendringer og produkttilpasninger. Tabellen nedenfor viser trafikkutviklingen i fylket de siste år fordelt på skolereiser og ordinære trafikanter.

Tall i 1000 passasjerer

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kristiansands-regionen (1)	Ordinære pass.	7 342,1	7 532,2	7 876,4	7 886,0	7 786,0	7 426,7	7 595,4
	Skolereiser	1 204,8	1 208,0	1 195,4	1 145,0	1 137,3	1 137,0	1 072,3
	TOTALT	8 546,9	8 740,2	9 071,8	9 031,0	8 923,3	8 563,7	8 667,7
Vest-Agder utenom Krsands-regionen	Ordinære pass.	904,4	872,9	902,9	916,0	901,9	802,9	823,3
	Skolereiser	1 709,0	1 692,1	1 682,1	1 663,0	1 712,3	1 761,2	1 758,6
	TOTALT	2 613,4	2 565,0	2 585,0	2 579,0	2 614,2	2 564,1	2 581,9
Sum Vest-Agder	Ordinære pass.	8 246,5	8 405,1	8 779,3	8 802,0	8 687,9	8 229,6	8 418,7
	Skolereiser	2 913,8	2 900,1	2 877,5	2 808,0	2 849,6	2 898,2	2 830,9
	TOTALT	11 160,3	11 305,2	11 656,8	11 610,0	11 537,5	11 127,8	11 248,6
Sum skolereiser gjelder skyss til:(2)	Grunnskoler	2 406,4	2 407,6	2 390,2	2 312,0	2 284,2	2 311,5	2 234,8
	Videreg. Skoler	507,4	492,5	487,4	496,0	565,4	586,7	596,2
Bygderuta Favoritten inkl. med Herav Bussmetrorutene totalt		25,8	18,1	20,4	25,0	19,1	20,9	22,2
		2 997,1	3 041,2	3 195,8	3 244,0	3 160,8	3 160,8	3 237,1

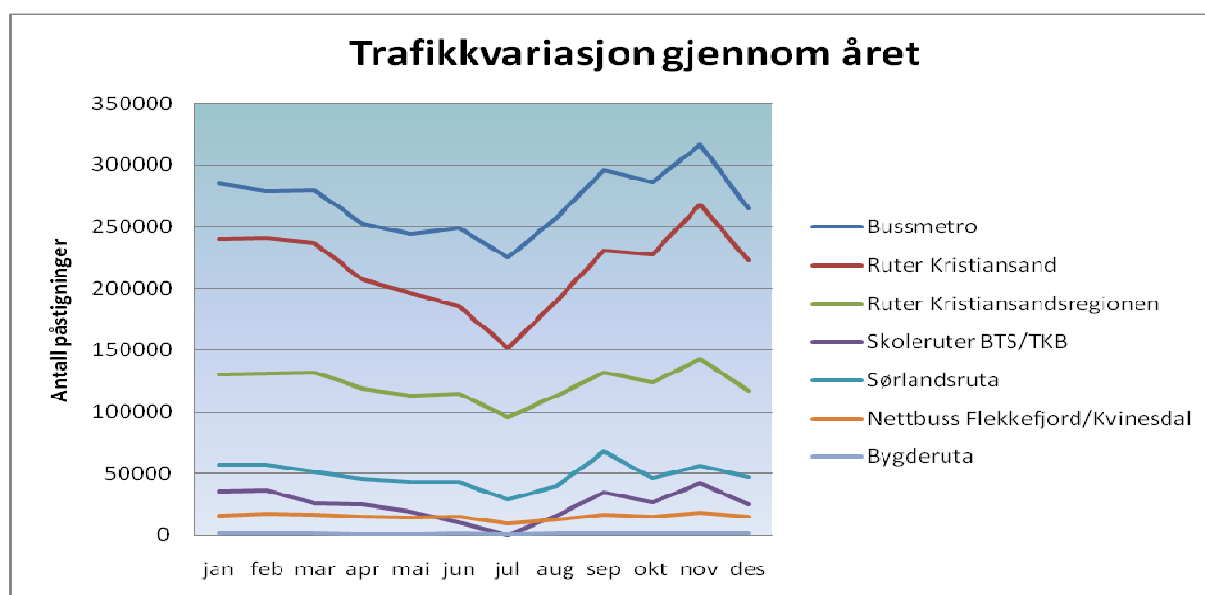
(1) Kristiansandsregionen omfatter rute- og skolekjøringen i kommunene Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla.

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

Shuttlebuss mellom Sørlandsparken Vest og Sørlandsparken Øst er et av de nye tilbudene som ble opprettet i løpet av fjoråret. Første halvdel 2010 var fortsatt preget av ruteendringene i 2009, men siste halvår 2010 viste en solid fremgang i samtlige måneder. Bussmetrorutene frakter over 40 % av alle busspassasjerer i Vest-Agder og hadde i 2010 en økning på 2,4 % sammenlignet med 2009. Ruter i Kristiansand (bybusser utenom Bussmetro) fraktet 80 000 flere passasjerer i 2010 enn i 2009, en økning på 3,2 %. Disse rutene står volummessig for den største fremgangen, men også Sørlandsruta og Nettbuss Vest i Flekkefjord/Kvinesdal hadde fin passasjerøkning i 2010, med henholdsvis 2,5 % og 10,6% økning.

Sesongvariasjoner

Sesongvariasjonene er et fremtredende trekk i kollektivbransjen, og har betydning i en kapasitetssammenheng. Sommerrutene trer i kraft rundt sommerens skoleslutt, og det betyr at i deler av året kjører trafikken med en relativt lavere kapasitetsutnyttelse enn andre deler av året.



Figuren viser ordinære reiser i Vest-Agder (utenom ordinær skoleskyss). Selv om det fremkommer relativt store sesongsvingninger fordeler trafikken seg relativt jevnt begge halvårene, med ca 50 % både 1. halvår og 2. halvår 2010.

3.2 Produksjonsoversikt

Bussene i Vest-Agder tilbakelegger årlig en strekning på ca 300 ganger rundt jorden ved ekvator eller 16 ganger tur/retur månen. Tabellen viser utviklingen i antall vognkilometer, som er totalt utkjørt distanse for vognparken til det enkelte selskap. Tallene omfatter både kjøring i rute og tomkjøring for å komme i posisjon.

Tall i 1000 vognkilometer

Rutebilselskap	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BUSSEN Trafikkselskap	4 450,0	4 774,3	4 949,3	4 980,0	4 873,0	4 962,0	4 460,0	4 427,6
T.K. Brøvig - anbud/skole	3 046,9	3 066,3	3 141,3	3 290,0	3 160,0	3 254,0	3 034,0	2 840,7
Sørlandsruta	3 094,4	3 020,0	3 001,3	3 015,0	3 040,0	3 125,4	2 849,6	2 852,3
Nettbuss Sør Kvinesdal	871,0	863,0	851,9	882,0	913,8	972,3	940,6	938,7
Setesdal Bilruter – Evje/skole	362,4	321,5	321,5	321,5	327,0	346,7	386,1	386,2
Setesdal Bilruter - anbud	345,8	323,1	260,0	260,0	220,0	214,0	214,0	214,0
Kvina Turservice mv. - (1)	144,8	149,9	148,6	148,6	166,1			
Bygderuta Favoritten og div. undertransportører (2)	306,4	294,2	280,0	280,0	287,1	305,3	233,2	226,9
TOTALT	12 621,7	12 812,3	12 953,9	13 177,1	12 987,0	13 179,7	12 117,5	11 886,4
Tillegg:								
Skoleskyss med undertransportører	1 000,0	1 100,0	1 100,0	1 100,0	1 120,0	1 140,0	1 160,0	1 175,0

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

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

Merk at fra og med 2011 vil denne statistikken brytes. For Kristiansandregionen er det fra 2011 rutekilometer som vil bli rapportert. Rutekilometer avviker fra vognkilometer, da tomkjøring ikke inngår i rutekilometer.

3.3 Rutetilbud

Rutetilbudet fra 2009 ble i all hovedsak videreført i 2010 uten store endringer.

Rutetilpasninger i Kristiansandsregionen

1. Store etableringer i Sørlandsparken Øst (IKEA) medførte behov for et styrket rutetilbud til området. På grunn av usikkerhet rundt kjøretider og eventuelle fremkommelighetsproblemer ved Sørlandsparken Øst ble det besluttet å ikke forlenge rute M1/01, men etablere en egen rute 14. På kveldstid, etter at siste avgang i rute M1/01 er kjørt, kjøres rute 14 til Rona. I tillegg ble det satt inn en ny avgang i rute M1 fra byen kl. 06:00 til Sørlandsparken Øst, samt at avgangen i rute M1 kl. 06:52 fra Flekkerøy ble forlenget.
2. Rute 20 til Skaugo ble gjenopprettet fra 4. januar med tre avganger om dagen.



Rutetilpasninger i Lindesnesregionen

Ny avgang kl. 07:10 fra Mandal til Kristiansand og UiA mandag til fredag fra 20. januar.

Rutetilpasninger i Listerregionen

Endringer på Lister videregående skole medførte økt ruteproduksjon i området.

Rutetilpasninger i Flekkefjord og Kvinesdal

Kun mindre justeringer i forbindelse med skyss til Lister videregående skole.



Tall Ships Races

28. juli til 1. august var Kristiansand vertshavn for Tall Ships Races. For å unngå trafikkaos ble gjester oppfordret til å reise kollektivt, og det ble etablert park & rideanlegg på Gimle og i Hannevika. Mange fulgte oppfordringen, og det ble kun mindre trafikale problemer. Det ble også satt inn ekstra busser på ruter i og rundt Kristiansand for å ta hånd om økte passasjermengder. Dette gjorde at avviklingen av rutene gikk bra og man unngikk større forsinkelser. I Kristiansandsområdet ble det fra 28. juli til 1. august registrert 30.000 flere passasjerer enn normalt. På strekningen Mandal – Kristiansand ble også satt inn ekstra kapasitet.



3.4 Båtruter

I år 2010 ble det bevilget 1,6 mill. kr i tilskudd til følgende båt- og fergeruter.

Kongshavn – Randøya

Avgangene er tilpasset til skoleskyss og arbeidsreiser, samt litt fritidsaktiviteter på kveldstid og helg. Randøya har ca. 60 fastboende.

Høllen – Borøya – Ny Hellesund

Avganger tilpasset til skoleskyss og noen avganger i tillegg på hverdager og helg. Det er ca. 25 fastboende på Ny-Hellesund og Borøya.

Hille - Sjøbodvik

Tilbudet her er tilpasset til skoleskyss. Det er under 10 fastboende på Hille.

Abelnes – Andabeløy

Fra 1. januar 2010 overtok Vest-Agder fylkeskommune ansvaret for denne ferjestrekningen.

3.5 Drosjer

AKT har med få unntak ansvaret for kjøp av drosjetjenester til alle typer kollektivtransport. Innenfor den ordinære skoleskyssen kjøper AKT tjenester for ca. 18,7 mill. kr, spesialskyss for ca. 14,5 mill. kr og ordinær rutekjøring/tilbringertjenester for ca. 4,6 mill.kr.

AKT og Vest-Agder fylkeskommune konkurranseutsatte all kjøring utført med drosje og turvogn i 2009, med oppstart fra 01.01.2010 og 01.01.2011.

Samtlige avtaler i kommunene, med unntak i Kristiansand kommune, hadde oppstart med nye avtaler i 2010. I Kristiansand kommune er det oppstart av denne drosjeavtalen 1.1.2011, hvor Taxi Sør AS vil overta kjøringen fra Agder Taxi. I noen kommuner er det utfordringer knyttet til å kunne løse skoleskyssen med drosjer, da omfanget av skoleskyss er relativt stort. I enkelte kommuner opplever AKT å bruke maksimalt av kapasiteten som drosjeselskapene kan påta seg for å utføre skoleskyss. AKT opplever det som utfordrende at det ikke er tilgjengelig kapasitet i enkelte av innlandskommunene.

3.6 Takster

Takstene ble i gjennomsnitt økt med 2,8 prosent fra 2009 til 2010. Økningen i takstene tilsvarer deflator i statsbudsjettet 2010.



3.7 Kundetilfredshetsundersøkelse

Å drifte et kollektivsystem krever både fugleperspektiv og tunnelsyn på samme tid. Utfordringen er å finne den best mulige transportløsningen for så mange som mulig på samme tid, samtidig som en skal møte den enkelte reisendes individuelle behov. AKT kan kun bli bedre gjennom å høre hva våre kunder mener om oss, og AKT har siden 2009 gjennomført systematiske halvårlige kundetilfredshetsundersøkelser (KTI-undersøkelser). I 2010 ble det gjennomført KTI-undersøkelse i mai og november. Undersøkelsene blir gjort på buss, med utdeling av spørreskjema på busser på tre utvalgte innfartsårer for å dekke flest mulig passasjerer. AKT har opplevd svært god respons på disse undersøkelsene. Spørsmålene knytter seg til kundeopplevelsen av AKT og BTS totalt sett, og tar for



seg momenter i kundens reisekjede i forhold til informasjonssøking, rutetilbud og reisehyppighet samt den konkrete reiseopplevelsen i forhold til sjåfør, buss og holdeplasstandard med mer. I alle undersøkelsene som har blitt gjennomført med denne metodikken har resultatene jevnt over holdt seg stabile. Resultatene fra undersøkelsene viser at AKT har en lojal kundemasse. Mellom 70 og 80 prosent av de spurte i begge undersøkelsene reiser 5 ganger eller mer i uken. I tillegg oppfattes det som trygt og enkelt å bruke bussen. Det er en relativ høy score på de enkelte elementene i reisekjeden: fra kunden søker informasjon, og til kunden går av bussen. Et viktig moment for AKT å ta videre fra disse undersøkelsene er kundens opplevelse av rutetidene. Mens kunden i stor grad er fornøyd med hvordan rutetidene passer kundens behov, er vurderingen av hvordan bussene oppleves å holde rutetidene dårligere vurdert. Dette er en kritisk faktor som AKT som ansvarlig for busstilbudet, og et viktig utgangspunkt for strategiske valg og prosesser.

4 SKOLESKYSS



4.1 Samarbeid med kommunene om skoleskyss

I løpet av 2008 og 2009 inngikk AKT og samtlige kommuner avtaler om skoleskyss. Avtalene ble inngått 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 skyssregisteret, samt intensjon om felles skolerute regionsvis. Skoleskyssavtalene har som intensjon å bidra til en rasjonell og kostnadseffektiv skoleskyss.

Samtlige avtaler med kommunene hadde varighet til 31.12.2010. AKT var i prosess med alle kommuner i forhold til forlengelse, og avtalene ble forlenget med 2 nye år. Avtalene er nå gyldige til og med 31.12.2012.

AKT oppfatter at samarbeidet med kommunene er godt. Årlige møter i desember gjennomføres med kommunene, hvor tema er hvordan AKT og den enkelte kommune samarbeider om skyssen, gjennomgang av skoleskyssen inneværende skoleår og gjennomgang av mulige endringer og justeringer i skoleskyssen for kommende år. I tillegg er det løpende dialog med kommuner og skoler omkring skoleskyss gjennom hele året.

4.2 Ordinær skoleskyss

Det er ca. 4 150 elever i videregående skole som har mer enn 6 kilometer mellom hjemmet og skolen. Av disse reiser ca. 1 570 gratis med skolereisekort til og fra skolen. Øvrige elever må nytte seg av ungdomskort som de kjøper. I Kristiansandsregionen, hvor det er et relativt godt utbygd rutetilbud, har ikke elevene i videregående skole krav på fri skyss. Disse elevene må kjøpe ungdomskort. Vest-Agder fylkeskommune søker hvert år Fylkesmannen om å videreføre denne praksisen.

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

Videregående skole:

Område / skoleår	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11
Kristiansandsregionen (1)	290	280	317	309	356	360	362
Lindesnesregionen	373	365	374	408	447	435	416
Listerregionen	641	599	572	589	688	732	766
Andre vgs. i / utenfor V-A	28	31	41	53	31	26	25
Totalt antall skyss elever	1 332	1 275	1 304	1 363	1 518	1 553	1 569

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

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

Grunnskoler – antall skyssberettigede elever:

Kom.nr.	Kommune	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11
1001	Kristiansand	1 507	1 523	1 473	1 352	1 439	1 404	1 229
1002	Mandal	590	597	589	574	611	629	643
1003	Farsund	477	466	476	475	493	498	547
1004	Flekkefjord	368	349	326	326	310	296	277
1014	Vennesla	614	579	588	561	535	533	523
1017	Songdalen	425	462	390	399	379	393	344
1018	Søgne	398	392	408	428	395	359	364
1021	Marnardal	261	282	252	249	213	224	225
1026	Åseral	87	87	91	103	94	92	94
1027	Audnedal	149	145	149	161	173	168	173
1029	Lindesnes	337	358	347	332	333	339	329
1032	Lyngdal	502	511	520	482	480	461	464
1034	Hægebostad	200	177	197	201	202	184	170
1037	Kvinesdal	364	360	394	321	312	338	381
1046	Sirdal	140	135	136	129	131	130	118
TOTALT		6 360	6 396	6 487	6 222	6 085	6 088	5 881
Kr.sands-regionen (1)		2 850	2 944	2 956	2 859	2 740	2 748	2 460
Sum øvrige kom.		3 510	3 452	3 531	3 363	3 345	3 340	3 421

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

I skoleåret 2010/11 ble det innført en time mer i undervisningen for ett klassetrinn. Dette medførte ikke store endringer i skyssen for elevene. Havlimyra skole i Kristiansand kommune ble ferdigstilt til skolestart, og elevene som tidligere hadde gått midlertidig på skole i Kristiansand sentrum ble igjen skyssset til deres nærskole. Justeringer knyttet til start- og sluttider, samt fordeling av elevgrupper, medførte ekstra ressursinnsats. Blant annet ble det behov for en ekstra buss ved Ve skole i Kristiansand for å kunne løse skoleskyssen på morgenen. Øvrige tilpasninger på grunnskoleskyssen var ikke mer enn det en normalt må regne med i forbindelse med enhver skolestart.

Kostnader skoleskyss

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

Skoleskyss er i mange sammenhenger en integrert del av det ordinære rutetilbudet. I distriktene er skoleskyssen en viktig del av rutetilbudet. AKT estimerer at skoleskyssen i 2010 kostet i størrelsesorden kr. 130 mill

Undertransportører – ordinær skoleskyss

I 2010 kjøpte AKT skoleskyss av ca. 55 drosjer, drosjesentraler og turvogner. Lokalkunnskapen deres er med på å sikre en rasjonell transport med god kvalitet.

Kostnadsutvikling skoleskyss refusjoner og transportører 2006-2010:

Tall i hele 1000 kroner

	2006	2007	2008	2009	2010
Undertransportører grunnskoleskyss	9 535	10 702	13 142	15 237	17 054
Skyss av egne barn/elever			645	792	872
Refusjoner og undertransportører vgs.	1536	1340	1004	1668	1683
SUM	11 071	12 042	14 791	17 697	19 609

Finansiering av grunnskoleskyssen

Den mottatte kommunebetaling i 2010 var kr. 42,4 mill. inkluderer merbetalingen fra kommunene i forbindelse med midtskyssen. De nærmeste årene vil elevtallet i grunnskolen gå ned, og dermed redusere kommunebetalingen. Utfordringen vil derimot være at AKT i stor grad må opprettholde samme rutetilbud til tross for elevreduksjon. I 2010 ble den kommunale delfinansieringen fra kommunene regulert med deflator i statsbudsjettet, tilsvarende 3,1 prosent.

Kommunebetaling pr år:

Tall i 1.000 kroner

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	32 745	34 955	35 777	36 969	38 825	46 304	43 833	42 442
%-endr.	9,0	6,7	2,4	3,3	5,0	19,2	-5,6	- 3,2

4.3 Trafikksfarlig skolevei – kommunale vedtak

Det er stor forskjell mellom hva kommunene definerer som særlig farlig eller vanskelig skolevei. I de kommunene med færrest vedtak har ingen av elevene skyss som følge av kommunale vedtak, og i de kommunene med flest kommunale vedtak har 21 prosent av elevene slik skyss. Ulikk veisystem og antall stam- og riksveier gjennom kommunen og skolestruktur kan forklare noen av forskjellene.

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

Årstall	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Prosent	16	15	15	17	14	14	13

Oversikten per kommune er gjengitt nedenfor, tallet i parentes er prosent av total antall skysselever i kommunen:

Kristiansand (13), Mandal (17), Farsund (18), Flekkefjord (4), Vennesla (21), Songdalen (3), Søgne (5), Marnardal (10), Åseral (0), Audnedal (10), Lindesnes (8), Lyngdal (14), Hægebostad (2), Kvinesdal (17) og Sirdal (7).

4.4 Spesialtransport av elever til grunnskoler og videregående skoler

AKT legger stor vekt på å gjøre elevene så selvstendige som mulig, i hovedsak ved at skolene øver sammen med elevene for at de skal kunne ta buss mellom hjem og skole istedenfor drosje. Det er utfordringer knyttet til dette da skolene må håndtere den ekstra ressursinnsatsen som kreves for å følge opp elever som skal ha busstrening. AKT ser arbeidet som svært viktig i forhold til elevers mulighet til å kunne benytte seg av kollektivtilbudet etter endt skolegang. AKT utsteder reisekort til skoler som utfører busstrening med elever slik at skolene ikke får merkostnad knyttet til busstreningen.

Kostnadene for dette tjenestetilbudet har i 2010 vært omtrent tilsvarende som i 2009. Antallet elever med spesialtransport er noe redusert fra 2009.

Funksjonshemmede elever i grunnskolen som får spesialskyss med drosje:

Kommune	2005/2006	2006/2007	2007/2008	2008/2009	2009/10	2010/11
Kristiansandsregionen	147	142	141	140	165	147
Lindesnesregionen	13	26	38	35	32	44
Listerregionen	37	39	42	43	44	36
Totalt antall skyss elever	197	207	221	218	241	227

Funksjonshemmede elever i videregående skole som får spesialskyss med drosje:

Skole	2005/2006	2006/2007	2007/2008	2008/2009	2009/10	2010/11
Totalt antall skyss elever	64	60	75	71	70	69

Oversikten under viser utviklingen de siste årene.

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

Beløp i 1.000 kroner	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Grunnskoler	5 555	5 093	5 247	5 944	8 676	9 188	9 373
Sum videreg. skoler	1 867	2 290	2 660	3 209	4 685	5 642	5 139
TOTALT VEST-AGDER	7 422	7 383	7 907	9 153	13 361	14 830	14 512

Kostnaden for å løse drosjeskyssen for de 296 elevene med spesialtransport er på kr. 14,5 mill. Gjennomsnittlig skysskostnad per elev er ca. kr 49.000,- per år. Kommunedelbetalingen for elevene på grunnskolen dekker ca. 1/6 av kostnaden for skyssen til de funksjonshemmede elevene. Kostnadsøkningen for spesialtransport for videregående elever har økt i overkant av 80 prosent de fem siste årene.

5 SAMARBEID OG PROSJEKTER



5.1 Samarbeid med eiere

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

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

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

5.2 Sanntidssystem

VAF har en avtale med FARA AS der det tas sikte på å implementere sanntidssystemet i Kristiansand i perioden 2011-2012. AKT vil ha en aktiv rolle i dette prosjektet.

5.3 Samarbeid med Aust-Agder

Agder Kollektivtrafikk AS har i 2010 samarbeidet med Aust-Agder om følgende aktiviteter:

- Ruteopplysning tlf 177 og www.177-agder.no
- Grensekryssende bussruter
- Drift av felles billettsystem gjennom Billettering AS

5.4 Felles billetteringssystem med Aust-Agder

Kollektivtrafikken i Vest-Agder var i 2010 operativt på nytt elektronisk billetteringssystem.

Aust-Agder fylkeskommune inngikk våren 2009 en kontrakt med Fara ASA om leveranse av tilsvarende billettsystem til kollektivtrafikken i Aust-Agder. For å oppnå en kostnadsbesparende og effektiv drift av billettsystemet ble selskapet Billettering AS opprettet. Dette selskapet eies 50 % av Aust-Agder fylkeskommune og 50 % av AKT. Selskapet eier sentralsystemet, og drifter billettsystemet basert på kjøp av driftsressurser fra AKT.

5.5 Konkurransenutsetting av kollektivtrafikken i Vest-Agder

Kollektivtrafikken i Kristiansandsregionen var ute på konkurranse i 2009. Et omfattende anbud ble utlyst over hele Europa i begynnelsen av november 2009, med innleveringsfrist 26. januar 2010. I januar 2010 ble Nettbuss Sør AS tildelt oppdraget i begge utlyste ruteområder med oppstart 1. januar 2011. AKT har gjennom 2010 brukt vesentlige ressurser på oppstartsforberedelser med ny operatør, samt opphør av de tidligere kontraktene.

I tillegg har AKT brukt store ressurser i 2010 på å utarbeide et godt og gjennomarbeidet anbudsdokument for ruteområdet Mandal-Lindesnes-Lista. Anbudsprosjektet involverte de fleste ansatte i AKT gjennom ulike arbeidsgrupper.

Dagens kontrakt med Sørlandsruta AS utløper 30.06.2012, og oppstart av ny kontrakt i dette ruteområdet vil være 01.07.2012. Et omfattende anbud ble utlyst over hele Europa i slutten av mars 2011, med innleveringsfrist 1. august 2011.

I 2009 ble drosjetjenester knyttet til skoleskyss og TT ordning konkurranseutsatt i samarbeid med Vest-Agder fylkeskommune. Ny avtale i Kristiansand kommune ble inngått med Taxi Sør med oppstart 01.01.2011. Høsten 2010 var det mye arbeid i forbindelse med planlegging og forberedelse av denne oppstarten.



5.6 Samarbeid om infrastruktur og framkommelighet

- **KVU for Kristiansandsregionen**

AKT sitt arbeid med konseptvalgutredning (KVU) for Kristiansandsregionen igangsatt tidlig på året. AKT har deltatt på verksteder og vært representert i ekstern samarbeidsgruppe. I løpet av planprosessen har AKT bidratt med faktaopplysninger og innspill vedrørende kollektivtrafikk.

- **ATP-prosjektet**

AKT har deltatt på flere av Areal- og Transportprosjektets (ATP) møter og har hatt en tett dialog med sekretariatet om tilrettelegging for kollektivtrafikken. Samarbeidet her har vært viktig for å utvikle kollektivtrafikken videre.

- **Statens vegvesen**

AKT har samarbeid med Statens Vegvesen, særlig om mindre tiltak langs riksveg.

- **Vest-Agder fylkeskommune**

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

- **Kommuner i Vest-Agder**

AKT samarbeider jevnlig med kommunene om tilpasning av veger og holdeplasser på kommunale veger til kollektivtrafikken.

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

Kollektivtransportplanen har en klar målsetting om at holdeplasser skal oppgraderes med universell utforming rute for rute, og Bussmetro-traséene har høyest prioritet. Kristiansand kommune har i samarbeid med AKT og fylkeskommunen de siste årene fulgt opp dette ved utforming av søknad om midler fra tilgjengelighetsprogrammet "Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring" (BRA-midler). Dette er en tilskuddsordning med formål å gjøre kollektivtransporten mer tilgjengelig for alle brukergrupper. Egenandelen er på 25 prosent, og hvert av de 5 siste årene har Kristiansand kommune / ATP skaffet til veie 1 mill. kr. Det er således gjennomført tiltak for ca. 4 mill. kr hvert år, og nå er holdeplassene i Voiebyen, på Hånes, Søm og Slettheia tilrettelagt. Tilrettelegging på Tinnheia ble påbegynt høsten 2010. Fylkeskommunen mottok BRA-midler til slutføring av holdeplassene i Barstølveien, Sørlandsparken og oppstart i Østre Ringvei. Disse blir ferdigstillet i 2011.



5.7 Busselskap og undertransportører

I 2010 har AKT hatt avtale med følgende større transportører:

Transportør	Område	Utløp av avtale
Bussen Trafikkselskap AS	Kristiansand	31.12.2010
T.K. Brøvig AS	Søgne, Songdalen, Vennesla, Tveit	31.12.2010
Nettbuss Sør AS	Flekkefjord, Kvinesdal, Sirdal	31.12.2014
Sørlandsruta AS	Mandal, Lindesnes, Lista	30.06.2012
Setesdal Bilruter AS	Åseral, Eiken, Evje	31.12.2012
Agder Taxi AS	Drosje Kristiansand	31.12.2010

Det har vært en tett og god dialog med transportørene gjennom hele året. Samarbeidet har fungert godt og har ført til at vi sammen har funnet gode løsninger for kollektivtrafikken.

5.8 Andre samarbeidspartnere

- **Norsk forening for kollektivtrafikk (NFKT)**

AKT er medlem av Norsk Forening for kollektivtrafikk (Kollektivtrafikkforeningen). Dette er en



forening for offentlige administrasjonsselskaper og fylkeskommuner. Foreningen arbeider for å fremme saker som er viktig for denne typer virksomheter og arrangerer en årlig kollektivtrafikkonferanse i samarbeid med samferdselssjefskollegiet. Denne konferansen har etter hvert fått form som

en av de viktigste møteplassene for interessenter til kollektivtrafikken nasjonalt. AKT har medlemmer i styret og fagkomiteene for kontrakt og markedsføring. Dette er en fin arena for kontakt og erfaringsoverføring mellom AKT og lignende virksomheter.

Kollektivtrafikkforeningen har utarbeidet et handlingsprogram med aktiviteter som vil være nyttig for AKT i årene fremover.

- **Næringsforeninger**

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

- **SAM prosjektet – bestillingstransport**

Samordningsprosjektet for tilrettelagt transport og bestillingsruter (SAM) er et samarbeidsprosjekt mellom Vest-Agder fylkeskommune og AKT om tilrettelegging av transport for alle brukergrupper. Prosjektet er statlig finansiert ut 2011.

Utvidet tilbud av tilrettelagte ruter ble gjennomført i januar 2010 i Audnedal, Marnardal, Hægebostad og Åseral. Sirdal fikk et utvidet rutetilbud i mars 2010, Kvinesdal i april 2010 og Audnedal i oktober 2010. I forbindelse med etablering av de utvidede rutetilbudene ble det distribuert nye ruteplaner, annonsering i presse og lokalaviser, samt avtaler med kommunale service kontor. Det har blitt avholdt jevnlig møter med brukerrepresentanter og transportører. Det har også vært et underprosjekt tilknyttet SAM-prosjektet, som har jobbet med forbedret webinformasjon om det tilrettelagte busstilbudet og bestillingsruter.

6 INFORMASJON OG MARKEDSFØRING



6.1 Informasjon

En kvalitativt god ruteopplysningstjeneste er i seg selv et viktig virkemiddel for å generere flere passasjerer. AKT kan gjennom ruteopplysningen i Kristiansand og avdelingskontorene i Mandal, Lyngdal og Flekkefjord holde et høyt servicenivå og gi god informasjon til ulike kundegrupper. Selv om internett og www.177-agder.no har blitt en viktig og mye brukt informasjonskanal, er det likevel kundegrupper som setter stor pris på den service og lokalkjennskap de får på de ulike kontorene.

Rutebilstasjonen i Kristiansand/ Ruteopplysningen 177-agder

Rutebilstasjonen i Kristiansand har hovedansvaret for ruteopplysning på telefon 177 for begge Agderfylkene. Telefonen er betjent alle dager fram til kl. 20.00, men skranketjenesten stenger kl. 18.00, med unntak av lørdag hvor det stenges kl. 15.00. Det er i tillegg godsekspedisjon i Kristiansand.

RUTEOPPLYSNING 177

Ukedager: 07:00 - 20:00

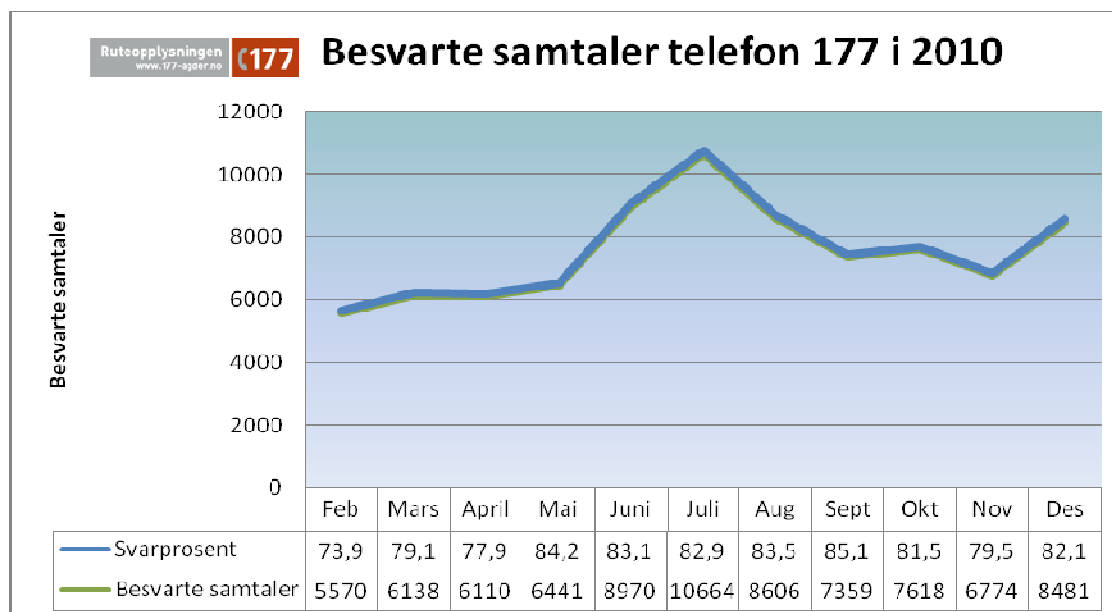
Lørdag: 09:00 - 20:00

Søndag: 11:00 - 20:00

(815 00 194 utenfor Agder)

Ruteopplysning tlf 177 formidler ruteopplysning og takstinformasjon for lokalbusser i Vest-Agder, lokalbusser i Aust-Agder, ekspressbusser og flybusser. Omlegging av statistikkmodul på sentralbordet i februar 2010

gir oss en sikrere rapportering på telefonstatistikk enn vi har hatt tidligere (tall for januar 2010 er derfor ikke tilgjengelig). Aktivitetene på ruteopplysningen følger et litt annet aktivitetsmønster enn i resten av kollektivbransjen. Mens innføring av sommerruter gjør at produksjonen er lavere enn resten av året, viser aktivitetsnivået på ruteopplysningen at adskillig flere kontakter oss på telefon og web i lavproduksjonsperiodene på sommeren. Dette henger i stor grad sammen med at på sommeren betjener en i stor grad turistrettet trafikkinformasjon, mens kundene i resten av året har stor grad av kjennskap til kollektivsystemet, og dermed har mindre behov for kunderettet veiledning.



Ruteopplysningen jobber opp mot en målsetting om å besvare minimum 80 % av samtalene. I 2010 hadde ruteopplysningen tlf 177 ca 90 000 besvarte telefonsamtaler, med en total svarprosent på 81,5 prosent. Ruteopplysningen gjennomførte på vårparten en relativ stor ombygging av lokalene og samlokalisering med godsavdelingen, som har hatt innvirkning på svarprosent i årets første måneder.

Avdelingskontor i Mandal / Lyngdal

Kontorene i Mandal og Lyngdal ble i 2009 administrativt slått sammen til en enhet, men med lokalitet i begge byene. Denne organisasjonsformen ble videreført i 2010. I tillegg til lokal ruteopplysning og gods har kontorene ansvaret for oppfølging av kontrakter med undertransportører og bestilling av skoleskys for funksjonshemmede elever.

Avdelingskontor i Flekkefjord

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

Web

Innholdet på AKTs websider er gruppert i tre ulike hovedmenyer, hovedsaklig grunnet at websidene henvender seg til forskjellige målgrupper og fylker. www.177-agder.no fremstår som den viktigste kanalen og er den websiden som har størst andel av direkte trafikk, mens de to andre websidene i større grad er basert på linking fra andre websider.

2010: 707 979 besøk med 1 760 034 sideoppslag

www.177-agder.no

Sider for ruteopplysning.

Gjennomsnittlig er det 1939 besøk daglig (1691 besøk daglig i 2009) på siden hver dag, betydelig høyere ved spesielle begivenheter i ruteåret, som ved overgang til sommer/vinterruter, juleruter, takstøkninger osv. Rutedata blir fortsatt håndtert og prosessert av Norsk Reiseinformasjon. Oppdateres vanligvis med aktualitetssaker 1-2 ganger i uken. I reisepanleggeren er det gjort en del forbedringer knyttet til symbolvisning når man gjør søk som involverer bestillingsruter/tilrettelagte ruter.



2010: 172 321 besøk med 325 625 sideoppslag

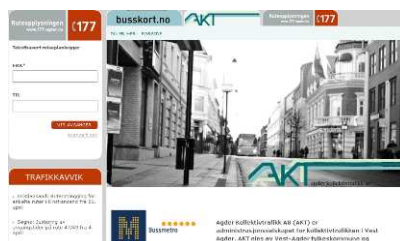


www.busskort.no

Sider for takstinformasjon.

Takstinformasjon og informasjon om busskort i Vest-Agder og Aust-Agder. 472 besøk daglig (416 besøk daglig i 2009). Ble opprettet i forbindelse med innføring av nytt elektronisk billettsystem i 2008.

2010: 24 990 besøk med 51 918 sideoppslag



www.agderkollektivtrafikk.no

Sider for "administrativ" informasjon om

Agder Kollektivtrafikk AS. 68 besøk daglig (56 besøk daglig i 2009).

Kilde: www.googleanalytics.com

Facebook:



AKT lanserte egen Facebookside i slutten av september. Sosiale medier erstatter og supplerer i stadig større grad tradisjonell kommunikasjon i informasjons- og markedssammenheng. Hvor vi tidligere har vært vant til å styre all kommunikasjon mot målgruppene, åpner sosiale medier opp for en direkte to-veisdiallog hvor markedet selv i stor grad setter dagsorden. Periodevis har det vært stort engasjement fra deler av våre "tilhengere", noe som viser at kollektivtrafikk er et emne som engasjerer og som mange har meninger om.

6.2 Markedsføring

Hovedinnsatsen på markedsføring i 2010 var knyttet til oppstartsforberedelser til ny kontrakt med Nettbuss Sør. I store deler av byen måtte en "avprofilere" Bussen Trafikkselskap og det ble jobbet med å få opp holdeplassoppslag, holdeplassreklame for AKT og profilere holdeplassene i AKT-farger og profil. I og med at blå busser ble "fasett inn" i trafikken jevnlig utover høsten, gjorde dette at jobben med å informere publikum om overgangen til Nettbuss Sør noe enklere.



Overgang fra gul til blå

En såpass stor omveltning som bytte av bussoperatør vil potensielt kunne skape en del usikkerhet. AKT hadde en klar målsetting med markedskommunikasjonen forut for operatørbyttet: overgangen skal ikke medføre reduksjon i antall reisende fra 1. januar 2011. Allerede i september begynte de første blå bussene å rulle i Kristiansand og dette medførte en adskillig mykere overgang, enn om de blå bussene først hadde kommet i trafikk over nyttår. Dette gjorde at markedsinnsatsen ble noe endret fra det planlagte utgangspunktet og hovedinnsatsen ble rettet mot informasjon på busser og holdeplasser mot eksisterende kunder.



Plakater, annonser, holdeplassoppslag

Bortsett fra ren trafikkavviksinformasjon som blir kjørt som tradisjonelle kunngjøringsannonser i lokalavisene, har AKT hatt en del profil/produktannonser i ulike tidsskrift og publikasjoner knyttet til spesielle begivenheter, eksempelvis Tall Ships Races, Plussbank Cup, Odderøya Live. Det har i 2010 vært satset på publikasjoner som sikrer god distribusjonsdekning, hovedsakelig gjennom postkassedistribusjon eller som innstikk i aviser.



Europeisk mobilitetsuke, Bilfri dag

AKT deltok i 2010 på Bilfri Dag under Europeisk mobilitetsuke. På Bilfri dag "blir alle som barn", det vil si at voksne betaler barnebillett på bussen hele dagen. En økning i passasjerantallet sammenlignet med lørdag før og lørdag etter Bilfri dag gjør at dette tiltaket ser ut til å ha en positiv betydning.



Sammen med Bussen Trafikkselskap AS hadde AKT en svært synlig stand i Markensgate på arrangementsdagen 18. september. Tegnekonkurranse for barn, "Tegn min drømmebuss" var et svært populært tiltak blant barn, hvor det kom inn i overkant av 100 tegninger til galleriet i bussen. Syv tegninger ble trukket ut til å heldekorere en bakside på buss:

Studiestartfestivalen UiA

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

Velkommen til byen

Alle nye innflyttere i Kristiansand blir ønsket velkommen med en velkomstpakke med informasjon fra Kristiansand kommune. AKT er en av flere leverandører som har med en "smaksprøve" fra sitt sortiment i velkomstpakken som kommunen sender ut. AKT har lagt ved en 24-timers billett for Kristiansandsregionen som en smakebit på kollektivtilbudet i byen, sammen med en egen brosjyre om busstilbudet i byen.

Tog/busstilbud Songdalen

Avtalen med NSB om felles bruk av periodekort på strekningen Nodeland – Kristiansand ble videreført i 2010.





DET ER VI SOM STÅR BAK!