

Årsrapport 2011



FORORD

AKT skal kjøpe tjenester som best oppfyller kravene til effektivitet og kostnad og vi skal gi befolkningen god informasjon om tilbudet. Utover det skal vi også påse at lovpålagt skoleskyss finner sted. Eiere og innbyggere har et selvsagt krav om at vi forvalter ressurser best mulig i det daglige. Samtidig må vi ha et langsiktig perspektiv, da kollektivtrafikk ikke bare handler om å få folk av gårde i nåtid. De skal også fraktes om ett, ti og tredve år, og det bør skje på en samfunnsøkonomisk god måte – og, som det også er formulert i vårt mandat, slik at det bidrar til en miljøvennlig trafikkutvikling. Befolkningsveksten i årene fremover vil med all sannsynlighet bety en økt etterspørsel etter våre tjenester.

Nye kontraktsformer har gitt økonomisk innsparing, men innebærer også overføring av flere oppgaver fra busselskapene til AKT. Dette medfører økt arbeidsmengde internt og behov for større grad av spesialisering. Ansatte i AKT har vist stor endringsvilje og organisasjonen har langt på vei tilpasset seg nye kontrakter og nye ansvarsområder. Sørlandsruta fikk, etter åpen anbudskonkurranse, i august 2011 tildelt kontrakten for Mandals-, Lindesnes- og Listaområdet.

2011 har vært et krevende år, med oppstart av ny kontrakt med Nettbuss fra 01.01.11 i Kristiansandsregionen. Det har vært utfordringer knyttet til regularitet, både på grunn av nytt driftsopplegg og en vinter med tidvis utfordrende fremkommelighet og veiutbygging. På bakgrunn av passasjerstatistikk og kundenes tilbakemeldinger gjennom kundetilfredshetsundersøkelser, ble det i november 2011 iverksatt et prosjekt sammen med Nettbuss Sør for å øke kvaliteten og få flere til å reise kollektivt. Dette arbeidet er delt i fire kategorier innenfor kundetilfredshet og regularitet. Arbeidsgruppene jobber godt og vi ser resultater i form av færre kundefokus og bedre regularitet. Etter en vanskelig oppstart var og er det viktig å bygge tillit til, og informere bedre om rutetilbudet. La oss føye til at komforten i bussene jevnt over er høy og at den betydelig lavere lokalforurensning har tilført byens innbyggere en umiddelbar miljøgevinst.

Flexikortet var en suksess også i 2011, og produktet sto alene for 1.1 millioner reiser! Samlet sett kom trafikkallene for 2011 omtrent på samme nivå som 2010. Det betyr at vi har beholdt nye passasjerer vi fikk høsten 2010, men at vi ikke har fått mange nye i 2011.

På systemsiden har AKT en sentral oppgave for begge Agder-fylkene. Høsten 2011 ble det iverksatt et prosjekt for å samordne takster og billettsystem mellom fylkene, slik at en fra årsskiftet kunne tilby passasjerene sømløs reisemulighet over fylkesgrensene. I ettertid har vi sett at tilbudet har blitt svært godt mottatt av kundene. Økt kundefokus vil i tiden fremover også innebære en sterkere synliggjøring og tilgjengeliggjøring av rutetilbudet, da gjennom prosjekter som Sanntid, nye betalingsløsninger og lignende. Vi forventer å se resultater av dette arbeidet i 2012 og 2013.

Vi skal ikke underslå størrelsen på utfordringene i årene fremover. Flaskehalser i Kristiansand og mellom randkommunene vil bestå, og i noen tilfeller forverres, mens kravet til fremkommelighet og reisekomfort bare vil øke. En forventet befolkningsvekst på hele 26 prosent fra 2010 til 2030 krever at ikke bare vi i AKT, men alle involverte parter er kreative og villige til å bruke nødvendige ressurser på infrastruktur så vel som til drift av kollektivtrafikk.

AKT står selvsagt ikke alene med ansvaret for å tilrettelegge transport for fremtiden. Vi har et godt samarbeid med fylkeskommunen, med veimyndigheter, kommunene og ikke minst med Areal- og transportplansamarbeidet for Kristiansandsregionen (ATP).

Vi i AKT skal bidra til stadig bedre transporttilbud for befolkningen i og rundt hele fylket. Det krever fortsatt innsatsvilje, faglig forankrede tiltak og pragmatisk samarbeid mellom sektorene – og det krever positive holdninger til transport basert på mer enn privatbilen. Og når det kommer til holdninger kan vi alle bidra!

AKT

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	5
2	ØKONOMI	6
2.1	Årsregnskapet 2011	6
3	RUTETILBUD OG RESULTATER	19
3.1	Trafikkstatistikk	19
3.2	Produksjonsoversikt	20
3.3	Rutetilbud	21
3.4	Båtruter	22
3.5	Drosjer	23
3.6	Takster	23
3.7	Kundetilfredshetsundersøkelse	24
4	SKOLESKYSS	25
4.1	Samarbeid med kommunene om skoleskyss	25
4.2	Ordinær skoleskyss	25
4.3	Trafikksikker skolevei – kommunale vedtak	28
4.4	Spesialtransport av elever til grunnskoler og videregående skoler	28
5	SAMARBEID OG PROSJEKTER	30
5.1	Samarbeid med eiere	30
5.2	Sanntidssystem	30
5.3	Samarbeid med Aust-Agder	30
5.4	Felles billetteringssystem med Aust-Agder	31
5.5	Konkurransesutsetting av kollektivtrafikken i Vest-Agder	31
5.6	Samarbeid om infrastruktur og framkommelighet	32
5.7	Busselskap og undertransportører	33
5.8	Samarbeid om kontantfrie busser i vår region	33
5.9	Andre samarbeidspartnere	33
5.10	Fremtidsutsikter	34
6	INFORMASJON OG MARKEDSFØRING	35
6.1	Informasjon	35
6.2	Markedsføring	38

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 bestod ved utgangen av 2011 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. Vidar Ose, samferdselssjef i Vest-Agder fylkeskommune, og Øystein Holvik, miljøvernssjef i Kristiansand kommune, inviteres til styremøtene i AKT.

1.4 Organisasjon

Ny organisasjonsstruktur ble vedtatt i desember 2011, se 1.5 Organisasjonskart.

Ledergruppen i AKT består av følgende personer:

Siv Elisabeth Wiken, administrerende direktør
Thomas Ruud Jensen, utviklingssjef og nestleder
Harald Vålandsmyr, drift- og økonomisjef
Kjell Sverre Drange, administrasjonssjef

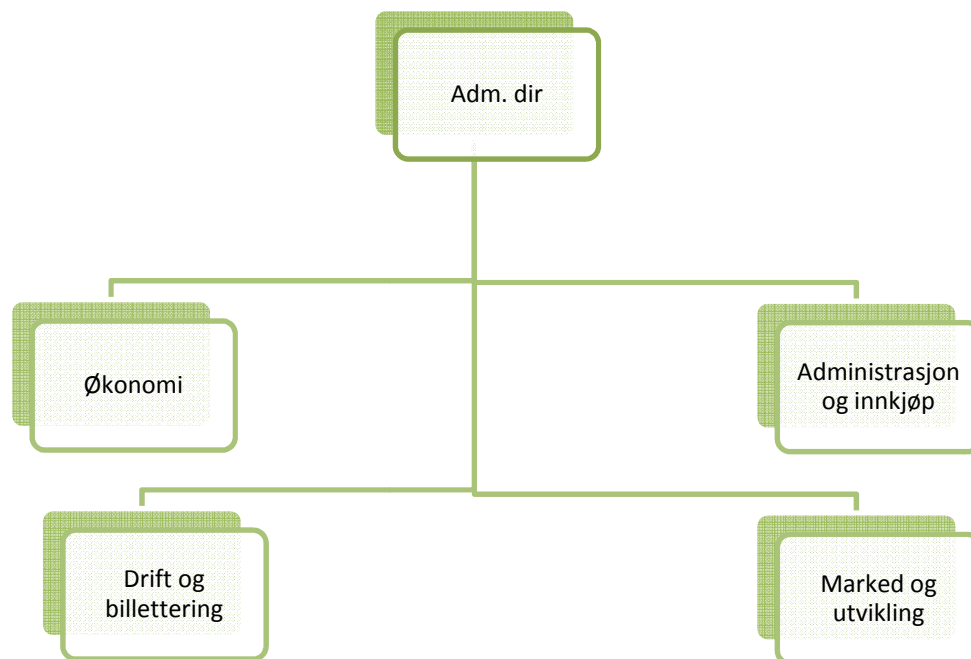
Ved utgangen av 2011 var det 20,12 årsverk fordelt på 27 medarbeidere i AKT.
I 2010 var det 20,12 årsverk fordelt på 26 medarbeidere.

I administrasjonen er det 10,80 årsverk fordelt på 11 medarbeidere.
Ruteopplysning i Kristiansand er bemannet med 4,54 årsverk fordelt på 8 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



Ruteopplysningen i Kristiansand rapporterer til drift- og økonomisjef, og leder for Lyngdal/Mandal og Flekkefjord kontoret rapporterer til Adm.dir.

1.6 HMS-arbeid

I år 2011 har det vært gjennomført en samling med alle ansatte i forbindelse med en strategiprosess for selskapet og for å utvikle det psykososiale arbeidsmiljøet i AKT.

I 2011 ble det avklart at AKT ikke kan være en del av fylkeskommunen sin avtale vedrørende bedriftshelsetjeneste. AKT vurderer om en skal inngå egen rammeavtale knyttet til bedriftshelsetjeneste, men etter lovverket er ikke AKT sin virksomhet omfattet av krav om bedriftshelsetjeneste. Det vil sees nærmere på dette i 2012. I 2012 vil det også vurderes om AKT skal bli en IA-bedrift.

Ledelsen i selskapet vurderer arbeidsmiljøet som bra, og det er ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2011. Sykefraværet i AKT for år 2011 var på 4,69 prosent.

2 ØKONOMI

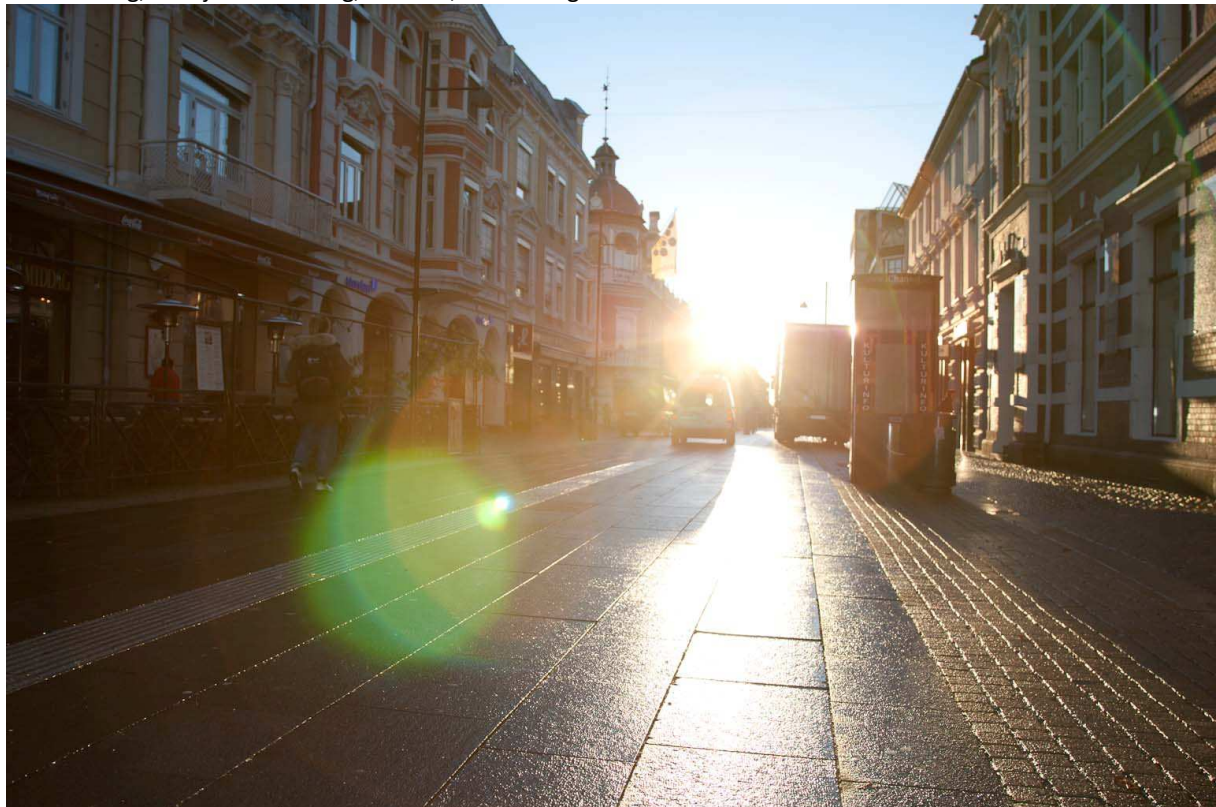
2.1 Årsregnskapet 2011

Selskapet var i 2011 forsiktig med endringer i rutetilbudet og satsing på nye tilbud grunnet stor usikkerhet tilnyttet fremtidig finansiering. Årsregnskapet for 2011 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 2011.

Selskapet hadde i 2011 driftsinntekter på kr. 352 052 276-. Driftskostnadene var på kr. 343 987 838,- med et driftsresultat på kr. 8 064 438,-. Selskapets årsresultat for 2011 ble på kr. 10 445 753,- som avsettes i sin helhet til annen egenkapital.

Usikkerheten knyttet til finansieringen av virksomheten (belønningsmidlene) i 2012 og fremover har ført til en tilbakeholdenhet fra AKT sin side med hensyn til økt produksjon og reduserte takster. Skatt Sør saken er fortsatt uavklart. Overskuddet for 2011 er derfor ment å dekke inn et forventet underskudd for 2012. Driftsmessig stabilitet i rutetilbudet gir forutsigbarhet for kundene.

På de neste sidene følger Agder Kollektivtrafikk AS sitt offisielle årsregnskap 2011 bestående av styrets årsberetning, revisjonsberetning, resultat, balanse og noter.



Styrets årsberetning 2011

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.

Selskapet skal i henhold til sin formålsparagraf ikke utbetale utbytte, men bidra med sine midler til best mulig kollektivtrafikk.

Forretningskontoret er beliggende i Kristiansand.

Selskapets utvikling, resultat og fortsatt drift

Selskapets hadde i 2011 driftsinntekter på kr 352.052.276,-.

Driftskostnadene var på kr. 343.987.838,- med et driftsresultat på kr. 8.064.438,-

Selskapets årsresultat for 2011 ble på kr. 10.445.753,- som avsettes i sin helhet til annen egenkapital. Etter anvendelse av overskuddet har selskapet annen egenkapital pr.31.12.2011 på kr 23.540.859,-

Selskapet har i 2011 startet med ny kontrakt i Kristiansandsregionen som er basert på brutto prinsippet med incitament. Dette gjenspeiler seg i endringer både på inntekts – og kostnadssiden i regnskapet. Omtalt i note 2 til regnskapet.

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. 31.12.2011.

Selskapet har en uavklart sak med Skatt Sør vedrørende fradragsført merverdiavgift. Saken er prinsipiell og det finnes tilsvarende eller lignende saker også mot andre administrasjonsselskaper. Kravet er bestridt, og det forventes avklaring i forholdet i løpet av 2012. Saken er omtalt i note 13.

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 2011.

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 2011 på 4,69 %. Det har ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2011.

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 forurenser ikke det ytre miljø utover hva som er vanlig i tilsvarende virksomheter.

Kristiansand 27. mars 2012



Toril Runden
Styrets leder



Per Sigurd Sørensen
Nestleder



Terje Damman
Styremedlem



Jan Otto Hansen
Styremedlem



Solveig Løhaugen
Styremedlem



Siv Elisabeth Wiken
Administrerende direktør

Agder Kollektivtrafikk AS

Resultatregnskap

NOTE	DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	2011	2010
11	Inntekt og tilskudd fra offentlige oppdragsgivere	238 368 956	254 704 557
2	Salgsinntekt	109 863 463	19 273 281
	Annen driftsinntekt	3 819 857	1 369 089
	Sum driftsinntekter	352 052 276	275 346 928
	Underleveranser og videreformidlede tilskudd	315 168 991	238 101 271
3	Lønnskostnader m.m.	13 025 831	12 703 468
4	Avskrivning på varige driftsmidler	1 172 300	2 008 500
3	Annen driftskostnad	14 620 715	19 275 123
	Sum driftskostnader	343 987 838	272 088 362
	Driftsresultat	8 064 438	3 258 566
FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER			
11	Annen renteinntekt	2 818 054	1 705 394
	Annen rentekostnad	-436 739	-644 442
	Annen finanskostnad	0	-8 079
	Netto finansresultat	2 381 314	1 052 873
	ÅRSRESULTAT	10 445 753	4 311 439
OVERFØRINGER			
	Avsatt til annen egenkapital	10 445 753	4 311 439
8	Sum overføringer	10 445 753	4 311 439

Agder Kollektivtrafikk AS

Balanse pr. 31. desember

NOTE	EIENDELER	2011	2010
	Anleggsmidler		
	Varige driftsmidler		
4	Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner o.l.	2 577 840	8 286 750
	Sum varige driftsmidler	2 577 840	8 286 750
	Finansielle anleggsmidler		
6, 11	Lån til felleskontrollert virksomhet	2 700 000	0
5	Investeringer i felles kontrollert virksomhet	50 000	50 000
	Andre fordringer	34 400	34 400
	Sum finansielle anleggsmidler	2 784 400	84 400
	Sum anleggsmidler	5 362 240	8 371 150
	Omløpsmidler		
	Fordringer		
11	Kundefordringer	16 872 818	17 258 938
11	Andre fordringer	14 891 333	7 543 707
	Sum fordringer	31 764 151	24 802 645
14	Bankinnskudd, kontanter o.l.	49 598 254	18 580 934
	Sum omløpsmidler	81 362 405	43 383 579
	SUM EIENDELER	86 724 645	51 754 729

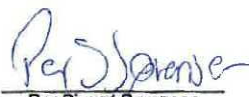
Agder Kollektivtrafikk AS

Balanse pr. 31. desember

NOTE	EGENKAPITAL OG GJELD	2011	2010
	Egenkapital		
	Innskutt egenkapital		
7, 8	Selskapskapital (1000 aksjer á kr 100)	100 000	100 000
8	Overkursfond	5 288 228	5 288 228
	Sum innskutt egenkapital	5 388 228	5 388 228
	Opptjent egenkapital		
8	Annen egenkapital	23 540 859	13 095 106
	Sum opptjent egenkapital	23 540 859	13 095 106
	Sum egenkapital	28 929 087	18 483 334
	Gjeld		
	Avsetning for forpliktelser		
9	Pensjonsforpliktelser	1 807 287	1 147 089
	Sum avsetninger for forpliktelser	1 807 287	1 147 089
	Annen langsiktig gjeld		
12	Gjeld til kreditinstitusjoner	6 427 760	7 181 339
	Sum annen langsiktig gjeld	6 427 760	7 181 339
	Kortsiktig gjeld		
11	Leverandørgjeld	31 220 432	11 157 462
	Skyldige offentlige avgifter	927 750	880 118
13	Annen kortsiktig gjeld	17 412 329	12 905 387
	Sum kortsiktig gjeld	49 560 511	24 942 967
	Sum gjeld	57 795 558	33 271 395
	SUM EGENKAPITAL OG GJELD	86 724 645	51 754 729

Kristiansand, 27.03.2012
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 Lohaugen
Styremedlem

Agder Kollektivtrafikk AS

Noter til regnskapet 2011

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 forbigående. Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig.

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

Aksjer og andeler i tilknyttet selskap og datterselskap

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

Inntekter

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

Fordringer

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

Bankinnskudd, kontanter og lignende

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

Pensjoner

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

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

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

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

Note 2 Salgsinntekt

Per virksomhetsområde:	2011	2010
Godsinntekter	1 859 151	1 911 663
Billettinntekter	104 554 652	14 617 473
Provisjonsinntekter	2 793 987	2 186 462
Andre inntekter	655 673	557 685
Sum	109 863 463	19 273 281

Økning i billettinntekter fra 2010 til 2011 skyldes overgang fra netto- til bruttokontrakter i Kristiansandsregionen.

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

Lønnskostnad	2011	2010
Lønn	9 619 352	9 561 286
Folketrygdavgift	1 618 499	1 513 883
Pensjonskostnader	1 393 961	1 412 967
Andre ytelser	394 019	215 332
Sum	13 025 831	12 703 468

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

Ytelser til ledende personer	Lønn	Pensjons- kostnader	Annen godtgjørelse
Daglig leder	933 360	17 491	8 010
Styret	181 400	-	-

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

Revisor

Godtgjørelse til revisor og samarbeidende selskaper fordeler seg slik:

	2011	2010
Lovpålagt revisjon	136 600	100 900
Regnskapsmessig bistand	32 100	38 803
Skatterådgivning	331 590	185 500
Annen bistand	165 547	0

Note 4 Varige driftsmidler

	Billetterings- system	Driftsløsøre, inventar, verktøy o l	Sum
Anskaffelseskost 01.01.11	12 214 083	1 008 343	13 222 426
Tilgang kjøpte driftsmidler	1 258 295	-	1 258 295
Avgang	5 794 905	-	5 794 905
Anskaffelseskost 31.12.11	7 677 473	1 008 343	8 685 816
Akk. avskrivninger 31.12.11	5 099 633	1 008 343	6 107 976
Bokført verdi pr. 31.12.11	2 577 840	-	2 577 840
Årets avskrivninger	991 300	181 000	1 172 300
Årets nedskrivninger	-	-	-
Økonomisk levetid	3-6 år	10 år	
Avskrivningsplan	lineær	lineær	

Selskapet har inngått operasjonelle husleieavtaler av ulik varighet. Kostnadsført husleie for 2011 utgjør NOK 1.903.112. Andre operasjonelle leieavtaler er kostnadsført i 2011 med NOK 30.669

Note 5 Felles kontrollert virksomhet

Firma	Ansk.- tidspunkt	Forretnings- kontor	Stemme- andel	Eier- andel
Billettering AS	01.02.2010	Kristiansand	50 %	50 %
Firma			Egenkapital i følge siste årsregnskap	Arsresultat i følge siste årsregnskap
Billettering AS			1 073 388	959 705

Note 6 Fordringer med forfall senere enn ett år

	2011	2010
Lån til felles kontrollert virksomhet	2 400 000	-

Note 7 Aksjekapital og aksjonærinformasjon

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

	Antall aksjer	Eier- andel	Stemme- andel
<i>Vest-Agder Fylkeskommune</i>	660	66 %	66 %
<i>Kristiansand Kommune</i>	340	34 %	34 %
Totalt antall aksjer	1 000	100 %	100 %

Note 8 Egenkapital

Innskutt egenkapital	Aksje-kapital	Overkurs- fond	Annen egenkapital	Sum egenkapital
Egenkapital 01.01.11	100 000	5 288 228	13 095 106	18 483 334
<u>Årets endring i egenkapital:</u>				
Årets resultat	0	0	10 445 753	10 445 753
Egenkapital 31.12.11	100 000	5 288 228	23 540 859	28 929 087

Note 9 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.

	2011	2010
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	1 374 353	1 467 414
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	196 648	168 096
Avkastning på pensjonsmidler	-132 804	-93 793
Adm.kostnader/rentegaranti	53 787	52 829
Netto pensjonskostnad	1 491 984	1 594 546
Antall personer omfattet av ordningen	01.01.11	01.01.10
Aktive	22	22
Pensjonister	0	0
Totalt	22	22

Økonomiske forutsetninger (ytelsesbaserte ordninger)	31.12.11	31.12.10
Diskonteringsrente	3,80	4,60
Forventet lønnsregulering	3,50	4,00
Forventet pensjonsøkning	2,48	2,97
Forventet regulering av folketrygdens grunnbeløp (G)	3,25	3,75
Forventet avkastning på fondsmidler	4,10	5,40

Aktuarmessige forutsetninger

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

Balanseført pensjonsforpliktelse	2011	2010
Påløpte pensjonsforpliktelser	3 956 994	2 909 061
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	-2 690 509	-2 038 003
Periodisert arbeidsgiveravgift	223 338	141 753
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	317 464	134 278
Netto pensjonsforpliktelse	1 807 287	1 147 089

Note 10 Annen langsiktig gjeld

Gjeld som forfaller mer enn fem år etter regnskapsårets slutt:

	2011	2010
Gjeld til kredittinstitusjoner	2 854 240	3 607 819
Sum annen langsiktig gjeld	2 854 240	3 607 819

Note 11 Transaksjoner og mellomværende med nærstående parter

Resultatmessige transaksjoner med nærstående parter:		2011
Inntekter og tilskudd		
Tilskudd fra Kristiansand Kommune		5 490 000
Rammetilskudd fra Vest Agder Fylkeskommune		186 000 000
Skoleskyss Kristiansand Kommune		8 766 127
Skoleskyss Vest Agder Fylkeskommune		6 723 636
Adm.tjenester billetteringssystem til Billettering AS		1 410 000
Salg av driftsmidler til Billettering AS		6 000 000
Sum inntekter og tilskudd fra nærstående parter		214 389 763
Kostnader		
IT- og lønnstjenester fra Vest Agder Fylkeskommune		752 863
Tjenestekjøp Billetteringssystem fra Billettering AS		3 900 000
Sum kostnader fra nærstående parter		4 652 863

Mellomværende med nærstående parter:

Motpart	Forhold til motparten	Kundefordringer		Andre fordringer	
		2011	2010	2011	2010
Vest-Agder Fylkeskommune	Aksjonær	-	438 946	1 537 537	-
	Felles kontrollert virksomhet				
Billettering Kristiansand Kommune	Aksjonær	-	-	2 700 000	-
		45 110	1 566 845		
Sum		-	438 946	4 237 537	-
Motpart	Forhold til motparten	Leverandørgjeld		Annen kortsiktig gjeld	
		2011	2010	2011	2010
Vest-Agder Fylkeskommune	Aksjonær	-7 096 011	-845 367	-	-
Sum		-7 096 011	-845 367	-	-

Note 12 Pantstillelser og garantier m.v.

Bokført gjeld som er sikret ved pant og lignende		2011	2010
Gjeld til kredittinstitusjoner		6 427 760	7 181 339
Sum		6 427 760	7 181 339
Bokført verdi av eiendeler stilt som sikkerhet for bokført gjeld		2011	2010
Driftsløsøre, inventar o.l		2 577 840	8 286 750
Kundefordringer		16 872 818	17 258 938
Totalt		19 450 658	25 545 688

Note 13 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 i perioden 1. termin 2008 til 2. termin 2009. I juli 2011 mottok selskapet et krav for Skatt Sør som dekket en utvidet periode fra 1. termin 2008 til 6. termin 2010. Kravet var på MNOK 25,6.

Selskapet er uenig i kravet og kravet er bestridt. Det har i perioden fra 2009 til dato for fremleggelsen av årsregnskapet for 2011 vært en dialog mellom selskapet og Skatteetaten vedrørende denne saken. Forholdet forventes avklart i løpet av 2012/2013.

Det er i regnskapet per 31.12.2011 avsatt MNOK 14 for kravet. Av dette beløpet er MNOK 8,5 kostnadsført i 2010 og MNOK 5,5 kostnadsført i 2011 regnskapet. Dette beløpet er basert på selskapets egne beregninger, under forutsetning av at Skatt Sør vinner frem med sitt syn i strid med Agder Kollektivtrafikk AS sin oppfatning. Agder Kollektivtrafikk AS har for 2011 og fremover lagt til grunn i sin regnskapsførsel samme syn som ligger til grunn for beregning av det avsatte krav. Dersom Agder Kollektivtrafikk AS vinner frem med sitt syn skal selskapet ha refundert ytterligere mva. I det tilfelle Skatt Sør vinner frem med sitt syn vil Agder Kollektivtrafikk AS sin forpliktelse øke ytterligere utover det krav som er fremmet fra Skatt Sør per 31.12.2010 med tillegg av tilleggsavgift og renter. Selskapets ledelse og styre har av forsiktighetsgrunner og etter beste skjønn i samråd med sin rådgiver og advokat, lagt til grunn Skatt Sør sin fortolkning, men korrigert for det selskapet mener er feil i Skatt Sørs beregninger. Det er følgelig risiko for at avsetningen er for liten.

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.

Note 14 Bankinnskudd

Bankinnskudd, kontanter o.l. omfatter bundne skattetreksmidler med kr. 506.129,-.

Agder Kollektivtrafikk AS

Kontantstrømoppstilling

	2011	2010
KONTANTSTRØMMER FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER:		
Ordinært resultat	14 135 753	4 311 439
Ordinære avskrivninger	1 172 300	2 008 500
Pensjonskostnad uten kontanteffekt	660 198	642 750
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler	-205 095	-308 250
Endring i kundefordringer	386 120	-14 727 636
Endring i leverandørgjeld	20 062 970	3 905 990
Endring i andre omløpsmidler og andre gjeldsposter	-6 483 052	-1 957 186
Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	29 729 194	-6 124 393
KONTANTSTRØMMER FRA INVESTERINGSAKTIVITETER:		
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	6 000 000	4 110 000
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-1 258 295	0
Utbetalinger til investeringer i finansielle anleggsmidler	-2 700 000	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	2 041 705	4 110 000
KONTANTSTRØMMER FRA FINANSERINGSAKTIVITETER:		
Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld	0	0
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-753 579	-714 704
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-753 579	-714 704
Netto endring i bankinnskudd, kontanter og lignende	31 017 320	-2 729 097
Beholdning av bankinnskudd, kontanter og lignende pr 01.01.	18 580 934	21 310 031
Beholdning av bankinnskudd, kontanter og lignende pr 31.12.	49 598 254	18 580 934

3 RUTETILBUD OG RESULTATER

3.1 Trafikkstatistikk

Hovedomfanget av passasjerreiser foretas i Kristiansandsregionen, og 2011 må omtales som et nullvekst år totalt sett. Det er en mindre økning i antall passasjerreiser i Kristiansandsregionen. I Sørlandsruta sitt ruteområde har det vært en negativ passasjerutvikling gjennom 2011. Rutetilbudet i Vest-Agder var uten større endringer i 2011 og var preget av ordinære justeringer og nødvendige tilpasninger. Det var utfordringer knyttet til bytte av operatør i Kristiansandsregionen, men til tross for dette viser passasjerstatistikken stabilitet sammenlignet med 2010. Trafikken på regionrutene er en stor utfordring som vi ønsker å sette spesielt fokus på i 2012.

Tall i 1000 passasjerer		2007	2008	2009	2010	2011
Kristiansands-regionen (1)	Ordinære pass.	7 886,00	7 786,00	7 426,70	7 595,40	7626,80
	Skolereiser	1 145,00	1 137,30	1 137,00	1 072,30	1 080,34
	TOTALT	9 031,00	8 923,30	8 563,70	8 667,70	8 707,14
Herav Bussmetrorutene	Totalt	3 244,00	3 160,80	3 160,8	3 237,10	3 267,83
Vest-Agder utenom Krsands-regionen	Ordinære pass.	916	901,9	802,9	823,3	790,24
	Skolereiser	1 663,00	1 712,30	1 761,20	1 758,60	1 689,48
	TOTALT	2 579,00	2 614,20	2 564,10	2 581,90	2 479,72
Sum Vest-Agder	Ordinære pass.	8 802,00	8 687,90	8 229,60	8 418,70	8 417,04
	Skolereiser	2 808,00	2 849,60	2 898,20	2 830,90	2 769,82
	TOTALT	11 610,00	11 537,50	11 127,80	11 248,60	11 186,86
Bygderuta Favoritten og bestillingsruter		25	19,1	20,9	22,2	23,3

(1) Kristiansandsregionen omfatter kommunene Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla. Elever i videregående skole som må kjøpe Ungdomskort i Kristiansandsregionen er ikke medregnet her, men inngår i tallet for ordinære passasjerer



3.2 Produksjonsoversikt

Tradisjonelt har man fremvist vognkilometer i produksjonsoversiktene. Vognkilometer er totalt utkjørt distanse for vognparken til det enkelte selskap. Vognkilometer inkluderer derfor både tomkjøring/posisjonskjøring samt utkjørte km i ruteproduksjon. Bruttoavtalene med Nettbuss Sør AS i Kristiansandsregionen og i Kvinesdal godtgjøres etter rutekilometer. Tilsvarende gjelder for Sørlandsruta sin avtale med oppstart 1.7.2012.

Tall i 1000	Rutekilometer 2011
Rutebilselskap	
Nettbuss Anbud pakke 1 og pakke 2 Kristiansandsregionen	6 428
Sørlandsruta	2 125
Flekkefjordsregionen, anbudspakke 1, 2, 3 og 4	1 017
Setesdal Bilruter – Evje/skole	237
Setesdal Bilruter - anbud	183
Bygderuta Favoritten og div. undertransportører (1)	143
TOTALT	10 133
Tillegg: Skoleskyss med undertransportører	583

(1) 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.



3.3 Rutetilbud

Rutetilbudet fra 2010 ble i all hovedsak videreført i 2011 uten store endringer.

Rutetilpasninger i Kristiansandsregionen

1. Den tidligere shuttlebussen mellom Sørlandsparken Øst og Ikea ble i 2011 erstattet av forlengelse av rutene 01 og M1 til Ikea. Dette forenklet reiser på strekningen og gir mindre omstigning og bytte av buss.
2. Ventelo flyttet i desember til Sørlandsparken, og i den forbindelse startet vi opp en egen arbeidsbuss A1 mellom Kvadraturen og Skibåsen.
3. Det er satt inn dubleringsbusser tilknyttet videregående skoler.

Rutetilpasninger i regionene

Kun mindre justeringer i forbindelse med skyss til grunnskoler og videregående skoler.



3.4 Båtruter

I år 2011 ble det bevilget 1,7 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 ble avviklet fra august 2011 som følge av at det ikke lenger var skyssberettigede elever på Hille.

Abelnes – Andabeløy

Vest-Agder fylkeskommune har ansvaret for denne strekningen.



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. 20,2 mill. kr, spesialskyss for ca. 15,3 mill. kr og ordinær rutekjøring/tilbringertjenester for ca. 5,6 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 var det oppstart av den nye drosjeavtalen 1.1.2011, hvor Taxi Sør overtok kjøringen fra Agder Taxi. I forbindelse med at mye av kjøringen med drosje gjelder spesialskyss var det et betydelig arbeid som ble lagt ned hos både AKT og Taxi Sør for å tilpasse transporten etter elevenes behov til oppstart 1.1.2011. Nytt driftsopplegg og oppsett av turer og hentetider for elever løste seg i all hovedsak som planlagt. Det var god dialog med berørte skoler som informerte foresatte og elever om endringene. AKT og Taxi Sør var i forkant av oppstarten på flere møter med skoler og på foreldremøter til elever som nytter transporten daglig til og fra skolen. Etter oppstarten ble det gjort mindre justeringer og tilpasninger i skyssen for enkelte av elevene.

I noen kommuner er det utfordringer knyttet til å kunne løse skoleskyssen med drosjer, da omfanget av skoleskyss er relativt stort. I enkelte kommuner bruker AKT maksimalt av kapasiteten som drosjeselskapene kan påta seg for å utføre skoleskyss. AKT vurderer det som utfordrende at det ikke er tilgjengelig kapasitet i enkelte av innlandskommunene. I Audnedal kommune er det ikke avtale om drosjetjenester, noe som kan være utfordrende med tanke på skyssopplegg for elever i nevnte kommune.

3.6 Takster

Takstene ble i gjennomsnitt økt med 2,8 prosent fra 2010 til 2011.



3.7 Kundetilfredshetsundersøkelse

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 2011 ble det gjennomført tre KTI-undersøkelser; Nettbuss Sør Kristiansand i april og november, samt Sørlandsruta i mai. Undersøkelsene blir gjennomført ved utdeling av spørreskjema på buss. AKT opplever svært god respons på disse undersøkelsene og antall returnerte svarskjema gir høy svarprosent og validitet. Spørsmålene knytter seg til kundeopplevelsen av AKT og bussoperatørene totalt sett, og tar for seg momenter i kundens reisekjede fra informasjonssøking, opplevelsen av rutetilbudet og reisehyppighet til den konkrete reiseopplevelsen i forhold til sjåfør, buss og holdeplasstandard med mer. Undersøkelsene i 2011 viser en markant forskjell i opplevelsen av bytrafikk og mer distriktrelatert trafikk.

KTI Nettbuss Sør april og november:

Inntrykket av en noe utfordrende oppstart av ny kontrakt med ny operatør viser seg også igjen i kundenes tilbakemeldinger i kundeundersøkelsene som ble utført i 2011. Kundetilfredshetskriteriene og kundens lojalitetsvurdering i forhold til kollektivproduktet viste en markant nedgang fra tidligere undersøkelser med tidligere operatør. Både internt i Nettbuss Sør og AKT, samt i samhandling mellom selskapene er det gjennom året iverksatt tiltak for å bedre kvalitetsopplevelsen, og undersøkelsen i november viser noe fremgang fra undersøkelsen i mai. Det er gjennomført flere tiltak ved inngangen til 2012 som ytterligere skal stimulere til å forbedre kundeopplevelsen. Det er særlig forhold knyttet til regularitet og overholdelse av rutetidene som blir sett på som kritisk faktor for den opplevde kundekvaliteten

KTI Sørlandsruta, mai:

Det ble det gjennomført én kundetilfredshetsundersøkelse på Sørlandsruta, mot de planlagte to i 2011. Undersøkelsen som var planlagt gjennomført i desember 2011 ble gjennomført tidlig i januar 2012. Undersøkelsen på Sørlandsruta er gjennomført på "hovedruta" Kristiansand-Mandal-Lista. Alt i alt vurderer Sørlandsrutas kunder kollektivproduktet generelt sett høyere enn Nettbuss Sørs kunder i Kristiansandsregionen. Andelen tilfredse kunder er høyere og andelen misfornøyde kunder er lavere sett opp mot Kristiansandsregionen. Ut fra billett/kortbruken ser det ut til å være en mer voksen kundegruppe på Sørlandsrutas hovedrute, i motsetning på de bynære rutene i Kristiansand hvor ungdomskortbrukerne utgjør majoriteten av de reisende. Resultatene fra undersøkelsene viser at reisehyppigheten er høyere i bytrafikk enn i distrikttrafikk.

Alt i alt belyser undersøkelsene kritiske faktorer som AKT som ansvarlig for rutetilbudet må ta hensyn til, og er et viktig hjelpemiddel for strategiske valg og forbedringstiltak. Dette blir enda viktigere ved overgang til ny kontraktsform med Sørlandsruta i juli 2012.



4 SKOLESKYSS

4.1 Samarbeid med kommunene om skoleskyss

Siden 2008 og 2009 har AKT og samtlige kommuner hatt egne 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.

Avtalene om skoleskyss med kommunene ble forlenget med to år fra 1.1.2011 til og med 31.12.2012. På møte mellom AKT og samtlige kommuner i Vest-Agder november 2011 ble det tatt opp at AKT har til intensjon å utarbeide nye avtaler i løpet av 2012 hvor hovedtrekkene i dagens avtale videreføres. Kommunene er i utgangspunktet positive til dette.

AKT vurderer at samarbeidet med kommunene er godt. Årlige møter 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. 4 230 elever i videregående skole som har mer enn 6 kilometer mellom hjemmet og skolen. Av disse reiser ca. 1 550 gratis med skolereisekort til og fra skolen. Øvrige elever må nytte seg av ungdomskort som følge av ungdomskortordningen i Kristiansandsregionen. I Kristiansandsregionen, hvor det er et relativt godt utbygd rutetilbud, har ikke elevene i videregående skole krav på fri skyss. Disse elevene i Kristiansand kommune, Vennesla kommune, Songdalen kommune og Søgne kommune må kjøpe ungdomskort. Vest-Agder fylkeskommune søker hvert år Fylkesmannen om å videreføre denne praksisen. Ved endringer i det ordinære rutetilbudet kan dette påvirke om ungdommene på aktuelt sted omfattes av ungdomskort ordningen i Kristiansandsregionen eller om de kan nytte ordinært skolereisekort mellom hjemmet og skolen.

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

Videregående skole:

Område / skoleår	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/2012
Kristiansandsregionen (1)	309	356	360	362	371
Lindesnesregionen	408	447	435	416	349
Listerregionen	589	688	732	766	698
Andre vgs. i / utenfor V-A	53	31	26	25	44
Totalt antall skysselever	1 363	1 518	1 553	1 569	1 462

De fleste elevene benytter ungdomskort. Av den 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:

Kommune	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12
Kristiansand	1 352	1 439	1 404	1 229	1 264
Mandal	574	611	629	643	651
Farsund	475	493	498	547	506
Flekkefjord	326	310	296	277	253
Vennesla	561	535	533	523	483
Songdalen	399	379	393	344	335
Søgne	428	395	359	364	390
Marnardal	249	213	224	225	218
Åseral	103	94	92	94	100
Audnedal	161	173	168	173	165
Lindesnes	332	333	339	329	319
Lyngdal	482	480	461	464	551
Hægebostad	201	202	184	170	175
Kvinesdal	321	312	338	381	356
Sirdal	129	131	130	118	105
TOTALT	6 222	6 085	6 088	5 881	5 871
Kr.sands-regionen (1)	2 956	2 859	2 740	2 748	2 472
Sum øvrige kom.	3 363	3 345	3 340	3 421	3 399

1) Omfatter kommunene Kristiansand, Vennesla, Songdalen og Søgne

I skoleåret 2011/12 har det kun vært mindre justeringer og tilpasninger i skyssen for grunnskolen. I all hovedsak var det tilpasninger i skyssen for nye 1.klassinger i fylket, noe en normalt må regne med i forbindelse med skolestart. I Lyngdal kommune er Berge ungdomsskole under renovering og samtlige av elevene ved skolen skysses til Kvås. Dette medfører at antall skyssberettigede elever i Lyngdal kommune er noe høyere enn det normalt sett ville vært om elevene gikk på den ordnære skolen i sentrum.

Kostnader skoleskyss

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

Skoleskyss er en integrert del av det ordinære rutetilbudet. I distriktene er skoleskyssen en viktig del av rutetilbudet i den enkelte kommune. AKT estimerer at skoleskyssen i 2011 kostet i størrelsesorden kr. 135 mill.

Undertransportører – ordinær skoleskyss

I 2011 kjøpte AKT skoleskyss av ca. 50 drosjer/drosjesentraler og turvogner. Lokalkunnskapen deres er med på å sikre en rasjonell transport med god kvalitet.

Kostnadsutvikling skoleskyss refusjoner og transportører 2007-2011:

Tall i hele 1000 kroner	2007	2008	2009	2010	2011
Undertransportører grunnskoleskyss	10 702	13142	15 237	17 054	20 200
Skyss av egne barn/elever		645	792	872	1 020
Refusjoner og undertransportører vgs.	1340	1004	1668	1683	2 141
SUM	12 042	14 791	17 697	19 609	23 361

Finansiering av grunnskoleskyssen

Den mottatte kommunebetaling i 2011 var kr. 42,9 mill. inkluderer merbetalingen fra kommunene i forbindelse med midtskyssen samt avlastningskjøring. Ved nedgang i elevtallet i grunnskolen reduseres den kommunale delfinansieringen. Utfordringen ved nedgang i elevtallet er at AKT i stor grad må opprettholde samme rutetilbud til tross for elevreduksjon. I 2011 ble den kommunale delfinansieringen fra kommunene regulert med deflator i statsbudsjettet for 2011.

Kommunebetaling pr år:

Tall i 1.000 kroner	2007	2008	2009	2010	2011
Beløp	38 825	46 304	43 833	42 442	42 917
%-endr.	5,0	19,2	-5,6	- 3,2	0,01

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 22 prosent av skyssberettigede elever slik skyss. Ulikt 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	2007	2008	2009	2010	2011
Prosent	17	14	14	13	14

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

Kristiansand (17), Mandal (18), Farsund (19), Flekkefjord (3), Vennesla (22), Songdalen (6), Søgne (6), Marnardal (10), Åseral (0), Audnedal (13), Lindesnes (8), Lyngdal (10), Hægebostad (2), Kvinesdal (18) og Sirdal (14).

4.4 Spesialtransport av elever til grunnskoler og videregående skoler

For den enkelte elev som har spesialskyss med drosje foreligger det egen søknad samt erklæring fra lege i forhold til elevens behov for drosjeskyss. For mange av elevene vil drosjeskyss være et varig behov gjennom årene på skolen, mens andre elever vil ha behov for drosjeskyss for en periode. AKT og kommunene har et bevisst forhold til søknader om spesialskyss, og det vurderes om eleven har muligheter for busstrening eller ta seg frem til skolen på egenhånd eller med følge. Det legges stor vekt på å gjøre elevene så selvstendig som mulig, i hovedsak ved at skolene øver sammen med elevene for at de skal kunne bruke buss mellom hjemmet og skolen eller at de kan gå mellom hjemmet og skolen. Det er utfordringer for skolene å måtte håndtere eksempelvis busstrening da dette er ressurskrevende. AKT ser arbeidet som svært viktig i forhold til elevers mulighet til å kunne benytte seg av kollektivtilbudet etter endt skolegang. AKT utsteder busstreningskort til skoler som utfører dette med elever slik at skolene ikke får merkostnader utover personalkostnader til busstreningen.

Kostnadene for spesialtransport tilbudet har i 2011 vært omtrent tilsvarende som i 2010. Antallet elever med spesialtransport er noe økt fra 2010. Det er i særlig grad en økning i antall elever på grunnskolen som har behov for spesialtransport med drosje. Antall elever i videregående skole med behov for spesialtransport har gjennom flere skoleår vært stabilt rundt 70 elever.

Funksjonshemmede elever i grunnskolen som får spesialskyss med drosje:

Kommune	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12
Kristiansandsregionen	141	140	165	147	167
Lindesnesregionen	38	35	32	44	38
Listerregionen	42	43	44	36	30
Totalt antall skyss elever	221	218	241	227	235

Funksjonshemmede elever i videregående skole som får spesialskyss med drosje:

Skole	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12
Totalt antall skyss elever	75	71	70	69	71

Oversikten under viser utviklingen de siste årene.

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

Beløp i 1.000 kroner	2007	2008	2009	2010	2011
Grunnskoler	5 944	8 676	9 188	9 373	10 138
Sum videreg. skoler	3 209	4 685	5 642	5 139	5 212
TOTALT VEST-AGDER	9 153	13 361	14 830	14 512	15 350

Kostnaden for å løse drosjeskyssen for de 306 elevene med spesialtransport er på kr. 15,35 mill. Gjennomsnittlig skysskostnad per elev er ca. kr 50 100,- per år. Kommunedelbetalingen for den enkelte elev 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 60 prosent de fem siste årene. Tilsvarende for elever på grunnskolen med spesialtransport er ca. 70 prosent økning i kostnadene de fem siste årene.



5 SAMARBEID OG PROSJEKTER

5.1 Samarbeid med eiere

Agder Kollektivtrafikk AS 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 og har avtale om kjøp av flere støttefunksjoner. Det avholdes kontaktmøter med samferdselsseksjonen.

5.2 Sanntidssystem

Prosjektet med innføring av sanntidsinformasjonssystem (SIS) i Kristiansand har trukket ut i tid. Den opprinnelige avtalen mellom VAF og Fara ASA har vist seg å være vanskelig å realisere. Årsakene er at avtalen er basert på rammer og forutsetninger fra helt tilbake til 2003, og dermed vil prosjektet ikke være i stand til å levere tidsriktige løsninger i 2011 og fremover. AKT har derfor arbeidet videre med en plan om ny konkurranseutsetting av SIS for vår region. Dette arbeidet vil gå inn i 2012 og 2013

5.3 Samarbeid med Aust-Agder

Agder Kollektivtrafikk AS har i 2011 samarbeidet med Aust-Agder fylkeskommune omkring følgende aktiviteter:

- Ruteopplysning tlf 177 og www.177-agder.no og www.busskort.no
- Drift av felles billettsystem gjennom Billettering AS
- Felles takst prosjekt

Fylkestinget i Aust-Agder vedtok i desember 2011 å utrede betingelsene for å gå inn som medeier i AKT. Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune vil utrede dette nærmere i 2012.

5.4 Felles billetteringssystem med Aust-Agder

Høsten 2011 ble det igangsatt et felles arbeid mellom Aust- og Vest-Agder for å få etablert et avregningssystem som håndterer begge fylkene. For passasjerene innebærer dette at de kan reise sømløst mellom fylkene på samme reiseprodukt.

De nye kortproduktene ble markedsført høsten 2011 og innført ved årsskiftet 1.1.2012.

5.5 Konkurransetsetting av kollektivtrafikken i Vest-Agder

Kollektivtrafikken i Kristiansandsregionen var ute på konkurranse i 2009. Nettbuss Sør AS ble tildelt oppdraget i med oppstart 1. januar 2011. AKT har gjennom 2011 brukt betydelige ressurser på å innarbeide en ny rolle- og kontraktsforståelse både i egen organisasjon og hos leverandør. AKT har sett store forbedringer i leveransene fra oppstarten og utover året.

I tillegg har AKT brukt mye ressurser i 2011 på å utarbeide et godt og gjennomarbeidet anbudsdokument for ruteområdet Mandal-Lindesnes-Lista. Anbudsprosjektet involverte mange ansatte i AKT gjennom ulike arbeidsgrupper. Anbudet ble vunnet av dagens leverandør, Sørlandsruta. Høsten 2011 ble kontrakten signert og oppstartsforberedelsene igangsatt.

Ny avtale på drosjetjenester i Kristiansand kommune ble inngått med Taxi Sør i 2009 med oppstart 1.1.2011.



5.6 Samarbeid om infrastruktur og framkommelighet

ATP-prosjektet

AKT har deltatt på Areal- og Transportprosjektets møter og har hatt en tett dialog med sekretariatet om tilrettelegging for kollektivtrafikken. Viktige prosjekter blir drøftet i ATP Kollektivgruppa hvor Vest-Agder fylkeskommune, Statens vegvesen, Kristiansand kommune og AKT er representert.

Statens vegvesen

Vest-Agder fylkeskommune har gitt fullmakt til Statens vegvesen i samarbeid med AKT å disponere budsjettposten "Mindre kollektivtiltak langs fylkesveg". I tillegg til møter i denne sammenheng har AKT deltatt i faste møter som Vest-Agder fylkeskommune og Statens vegvesen har. AKT har også deltatt i større utredninger som KVVU for Kristiansandsregionen og utbyggingsplaner for veg og kollektivfelt.

Vest-Agder fylkeskommune

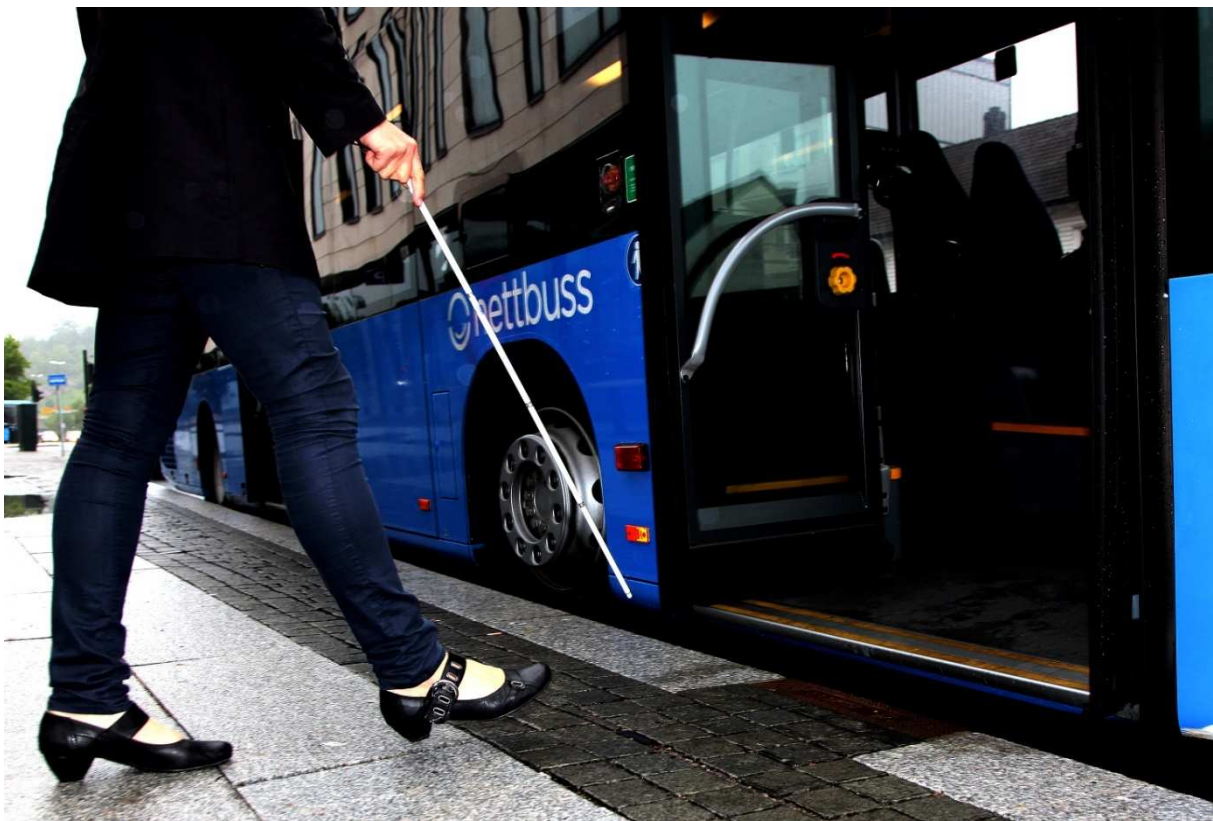
Det er jevnlig kontakt med fylkeskommunens samferdselsseksjon om bl.a. tilrettelegging av infrastruktur for kollektivtrafikken. AKT er også en aktiv bidragsyter i forbindelse med uttalelse til reguleringsplaner.

Kommuner i Vest-Agder

AKT har direkte kontakt med den enkelte kommune vedrørende traséer og holdeplasser på kommunal veg. I samarbeid med Søgne kommune ble det gjennomført en rutegjennomgang med analyse og beslutning om mindre forbedringstiltak lokalt.

Tilgjengelighet og universell utforming – BRA-midler

Vest-Agder fylkeskommune har en vedtatt strategiplan på tilretteleggingstiltak og universell utforming av holdeplasser. Det har i flere år vært jobbet målbevisst for å få tilrettelagt alle byruter i Kristiansand. Tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring) har bidratt sterkt til å få en god framdrift i og med at staten bedrar med 75 prosent av kostnadene. Det har vært et nært samarbeid mellom fylkeskommunen, Kristiansand kommune, Statens vegvesen og AKT i planlegging, søknad om midler og gjennomføring. Dette har i løpet av de siste 5-6 årene resultert i tilrettelagte holdeplasser på alle Bussmetro-traséene, Tinnheia er bortimot fullført og Sømsveien blir ferdigstilt i løpet av 1-2 år.



5.7 Busselskap og undertransportører

I 2011 har AKT hatt avtale med følgende større transportører:

Transportør	Område	Utløp av avtale*
Nettbuss Sør AS	Kristiansand	1.7.2016
Nettbuss Sør AS	Søgne, Songdalen, Vennesla, Tveit	1.7.2016
Nettbuss Sør AS	Flekkefjord, Kvinesdal, Sirdal	31.12.2014
Sørlandsruta AS	Mandal, Lindesnes, Lista	30.06.2012
Setesdal Bilruter AS	Eiken, Evje	31.12.2012
Setesdal Bilruter AS	Åseral	1.7.2014
Drosjer	Kommunene i Vest-Agder	31.12.2011

* Inkluderer ikke opsjoner som ligger i avtalene. Utløpsdato er satt til første mulige utløp.

5.8 Samarbeid om kontantfrie busser i vår region

I 2011 har AKT hatt fokus på kontantfrie busser. Resultatene av arbeidet ventes i løpet av 2012.

I april 2011 leverte en partssammensatt gruppe sin rapport til Samferdselsministeren. I denne fremgår det tydelig at målsetningen er kontantfrie busser innen utgangen av 2013. Rapporten beskriver også en rekke konkrete tiltak som bør gjennomføres for å nå dette målet. I løpet av 2011 har ambisjonsnivået blitt noe lavere. Fordi prosjektet er avhengige av ny mobilteknologi, har en måtte forskyve målet til 2014.

I Aust- og Vest-Agder har AKT tatt initiativ til å sette sammen en regional arbeidsgruppe. Denne består av representanter fra busselskapene, deres tillitsvalgte samt fra AKT/Aust-Agder fylkeskommune. Gruppen har hatt flere arbeidsmøter i 2011 og er enige om prioriteringen av tiltak for å nå målet om kontantfrie busser. I vår region er det ønskelig å nå dette målet tidligere enn det nasjonale prosjektet har i sin fremdriftsplan. Gruppen forventer at innføringen av bankkortterminaler på bussene, nettbutikk samt mobilbillett kan gjøre bussene tilnærmet kontantfrie.

5.9 Andre samarbeidspartnere

Norsk forening for kollektivtrafikk (NFKT) – Kollektivtrafikkforeningen

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.

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 på grunn av underforbruk utvidet med statlig finansiering ut 2012. Bestillingsruter ble i januar igangsatt i områdene Vennesla, Songdalen, Søgne, Flekkerøy, Tveit, Ytre Randesund, Gangdalen og Skaugo. Tilbudet ble annonsert i presse og lokalaviser, ruteplan ble full distribuert og avtaler ble gjort med lokale service kontor og Kongens senter. Fra juni ble tilbudet utvidet med ytterligere ei rute i Søgne. Ny runde med annonsering og distribusjon. Underveis seminar ble holdt i mars for kommunene i Audnedal, Marnardal, Hægebostad, Åseral og Sirdal, der tilbudet ble diskutert og deretter endret noe. Nye ruteplaner ble fulldistribuert og annonsert i november.

14.juni ble det holdt åpningsmarkering av det tilrettelagte tilbudet i Kristiansand der også den tekstbaserte ruteplanleggeren som AKT sammen med NRI har utviklet ble presentert. Det har blitt avholdt jevnlig møter med brukerrepresentanter og transportører.

5.10 Fremtidsutsikter

AKT har et mål om at kollektivtransporten skal bli enklere og mer attraktiv for kundene. Dette målet vil prege mye av det som blir gjort i tiden fremover. På lang sikt vil AKT arbeide med eksempelvis sanntidsinformasjonssystem, enklere produkt- og sonestruktur og stadig bedre dekningsgrad i forhold til kunders behov.



6 INFORMASJON OG MARKEDSFØRING

6.1 Informasjon

Kundesentrene på rutebilstasjonene og en kvalitativt god ruteopplysningstjeneste er i seg selv et viktig virkemiddel for å generere flere passasjerer og passasjerreiser. AKT kan gjennom kundesenteret på ruteopplysningen i Kristiansand og avdelingskontorene i Mandal, Lyngdal og Flekkefjord holde et høyt servicenivå og gi god informasjon til ulike kundegrupper. Selv om våre websider, og i særlig grad www.177-agder.no fortsatt øker som 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.

RUTEOPPLYSNING 177

Ukedager: 07:00 - 20:00

Lørdag: 09:00 - 20:00

Søndag: 11:00 - 20:00

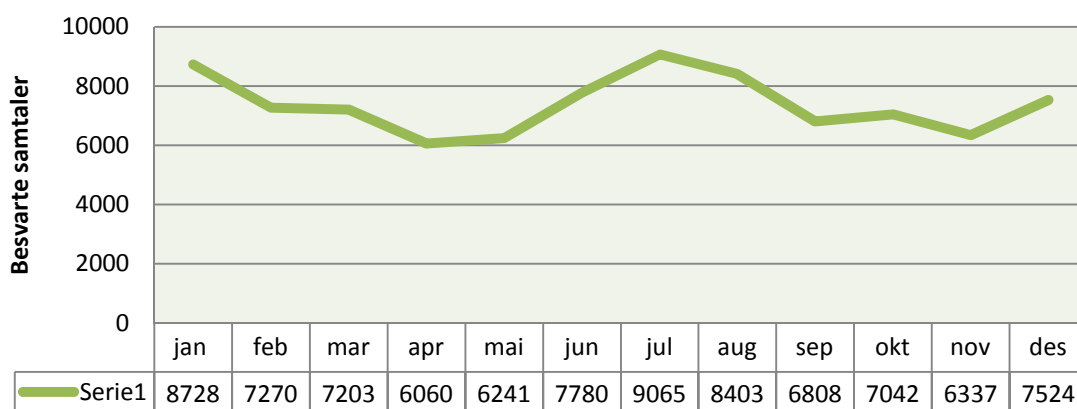
[815 00 194 utenfor Agder]

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.

Ruteopplysning tlf 177 formidler ruteopplysning og takstinformasjon for lokalbusser i Vest-Agder, lokalbusser i Aust-Agder, ekspressbusser og flybusser. Aktiviteten på ruteopplysningens tlf 177 følger et annet aktivitetsmønster enn resten av kollektivtilbudet muligens skulle tilsi. 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. I 2011 så vi også en betydelig større trafikk på telefon 177 i starten av året, enn tidligere år. Dette er knyttet til oppstart av ny kontrakt i Kristiansandsregionen.

Antall besvarte samtaler på tlf 177 i 2011



I 2011 hadde ruteopplysningen tlf 177 ca 104 000 anrop, hvor 85,2 prosent av anropene ble besvart.

År	Svar	Tapte samtaler	Anrop	Tapte samtaler %	Svarprosent
2010	82731	18871	101602	18,6	81,4
2011	88461	15329	103790	14,8	85,2

Avdelingskontor i Mandal / Lyngdal

Kontorene i Mandal og Lyngdal ble i 2009 administrativt slått sammen til en enhet, men med kundesentre i begge byene. I tillegg til kundesenter med lokal ruteopplysning og godsekspedering har kontorene ansvaret for oppfølging mot undertransportører og bestilling av skoleskyss for elever på grunnskole og videregående skole.

Avdelingskontor i Flekkefjord

Kontoret har i tillegg til kundesenter med 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.

Kundeinformasjon på web

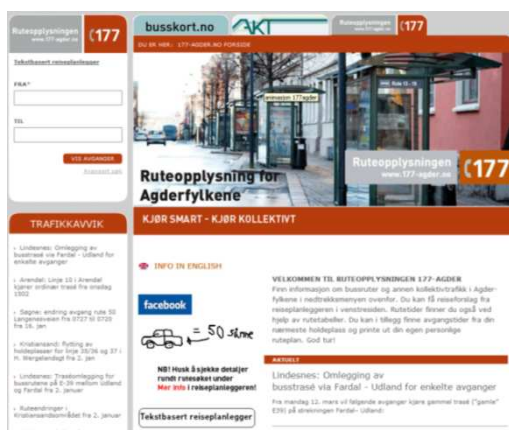
Innholdet på AKTs websider er gruppert i tre ulike "hovedmenyer". I tillegg finnes det en mer statisk webside for Busmetro. Trafikken på websidene til AKT har vist økning også i 2011, men noe mindre enn foregående år.

Ruteopplysningssiden 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 (www.akt.no og www.busskort.no) i større grad er basert på lenking fra andre websider. I 2011 fikk vi også tilgang til domenet www.akt.no, som på sikt vil gjøre en utvikling av webtjenestene enklere og mer intuitiv for publikum.

www.177-agder.no

websider for ruteopplysning

Gjennomsnittlig er det 2165 besøk daglig (1939 besøk daglig i 2010) på siden hver dag, betydelig høyere ved spesielle begivenheter i ruteåret, som ved overgang til sommer/vinterruter, juleruter, takstøkninger osv. I 2011 har det også vært betydelig oppgang i starten av året, sammenlignet med tidligere år. Rutedata blir fortsatt håndtert og prosessert av Norsk Reiseinformasjon. Oppdateres vanligvis med aktualitetssaker 1-2 ganger i uken, eller ved spesielle hendelser.



2010 707 979 besøk med 1 760 034 sideoppslag

2011 790 042 besøk med 1 910 539 sideoppslag



www.busskort.no

websider for takstinformasjon.

Takstinformasjon og informasjon om busskort i Vest-Agder og Aust-Agder. 494 besøk daglig (472 besøk daglig i 2010).

2010	172 321 besøk med 325 625 sideoppslag
2011	180 338 besøk med 373 287 sideoppslag



www.akt.no

websider for "administrativ" informasjon om Agder Kollektivtrafikk AS. 79 besøk daglig (68 besøk daglig i 2010).

2010	24 990 besøk med 51 918 sideoppslag
2011	28 720 besøk med 63 493 sideoppslag

Kilde: www.googleanalytics.com

Facebook:



AKT lanserte egen Facebookside i slutten av september i 2010. Kundene benyttet særlig starten av 2011 til å luften frustrasjon om uteblitte og forsinkede busser, noe som viser at kollektivtrafikk er et emne som engasjerer og som mange har meninger om. Siden benyttes også av publikum til generelle spørsmål om rutetilbudet og forslag til endringer og forbedringer i rutetilbudet. AKT er foreløpig ikke representert i andre sosiale medier.

6.2 Markedsføring

Et av hovedsatsingsområdene i markedsarbeidet i 2011 har knyttet seg til økt bruk av busskort for å minske kontantbeholdning på buss og for å øke bussens fremføringshastighet. Særlig siste halvdel av 2011 har hatt dette fokuset. Ellers har 2011 vært preget av mye veiarbeid som har påvirket og krevd flytting av busstraséer og holdeplasser, særlig har utbygging av Vågsbygdveien krevd mye kapasitet og ressurser i forhold til informasjon mot publikum. Utenfor Kristiansandsområdet har det vært benyttet ressurser til gjeninnføring lørdagsavganger på Taxus Mandal, samt at det har blitt utviklet og distribuert nye ruteplaner og annen markedsrettet informasjon knyttet til bestillingsruter gjennom SAM-prosjektet. Det har også vært brukt ressurser på en del mer turistrelaterte publikasjoner gjennom annonsering og deltakelse i turistbrosjyrer.

Plakater, annonser, holdeplassoppslag

Bortsett fra ren trafikkavviksinformasjon, som også har en ren profilerende verdi (i tillegg til informasjonsverdien), har AKT hatt en del profil/produktannonser i ulike tidsskrift og publikasjoner knyttet til spesielle begivenheter, eksempelvis Plussbank Cup og Odderøya Live. I denne sammenhengen har det i 2011 vært satset på publikasjoner som sikrer god distribusjonsdekning direkte mot publikum, hovedsakelig gjennom postkassedistribusjon eller som innstikk i aviser.



Europeisk mobilitetsuke, Bilfri dag

AKT deltok i 2011 i Europeisk mobilitetsuke og på Bilfri Dag under Europeisk mobilitetsuke. Gjennom mobilitetsuken (uke 37) gjennomførte AKT en kampanje hvor prisen på selve busskortet ble satt til kr 0,- for å stimulere til økt kortbruk. Dette gav svært positiv effekt og har vært inspirasjon for tilsvarende kampanjer senere, særlig knyttet til kontantreduserende tiltak. Tabellen viser antall solgte kort i ukene før, under og etter Mobilitetsuken og henviser til de ulike salgskanalene.

	Nettbuss Krsand	Sørlandsruta	Nettbuss Kvinesdal	AKT kundesentre	Sum
Uke 36 (0509-1109)	51	13	1	392	457
Uke 37 (1209-1809)	182	10	1	892	1085
Uke 38 (1909-2509)	55	3	1	337	396



Sammen med Nettbuss Sør hadde AKT en svært synlig stand i Markensgate på Bilfri Dag 18. september. Tegnekonkurranse for barn, "Tegn min drømmebuss" var et svært populært tiltak blant barn, hvor det kom inn i underkant av 80 tegninger til "galleriet" i bussen.

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 Nettbuss Sør 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 har i 2011 blitt 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 2011.



DET ER VI SOM STÅR BAK!