



VEST-AGDER FYLKESKOMMUNE
-en drivkraft for utvikling

VEST-AGDER KOLLEKTIVTRAFIKK

ÅRSBERETNING 2007



IKKE DRASS PÅ BILEN

FORORD

Vest-Agder Kollektivtrafikk (VAK) er et administrasjonsselskap med blant annet ansvar for driften av kollektivtransporten og skoleskyssen i hele Vest-Agder. Det overordnede målet for virksomheten er å arbeide for et bedre kollektivtransporttilbud for befolkningen i Vest-Agder.

Hovedmålsettinger for VAK er:

- VAK skal legge opp arbeidet med hovedmål å øke antall reisende med kollektive transportmidler i Vest-Agder
- VAK skal på vegne av fylkets innbyggere bli en stadig bedre transportkjøper
- VAK skal sikre at trafikantene får et helhetlig tilbud av god kvalitet, uavhengig av hvilken transportør som utfører transporten

Året 2007 var preget av høy aktivitet. Rammene til VAK er ikke i samsvar med prisøkningen på våre tjenestekjøp. Mye av tiden har medgått til å tilpasse tilbudet til innbyggerne til den økonomiske virkelighet. Ruteeffektiviseringer ble gjennomført i Kristiansandsregionen og skoleskyssen økte i omfang, spesielt det tilrettelagte skysstilbudet. Dette er lovpålagt skyss som bare må utføres. Dette medførte også store kostnadsøkninger slik at virksomheten fikk et merforbruk ved utgangen av året på 10,8 mill. kr.

Antall reiser blant de betalende passasjerene økte også i 2007, men ikke i samme størrelse som de siste årene. Utover høsten ble fremkommelighetsproblemene stadig større for bussene i Kristiansand. Dette medførte forsinkelser for passasjerene. Det er med andre ord mange utfordringer å ta tak i.

Det ble gjennomført anbudskonkurranse på rutekjøringen i Flekkefjord, Sirdal og Kvinesdal og flere anbydere deltok. VAK var fornøyd med den prisen som ble oppnådd. I andre mindre områder ble det gjennomført kjøp med forhandling der det ikke var noen konkurranse og prisene økte relativt mye.

Med denne årsberetningen avsluttes historien om VAK. Fra 01.01.08 gjenoppstår VAK som et aksjeselskap eid av Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune, Agder Kollektivtrafikk AS (AKT). Hele virksomheten videreføres i dette nye selskapet.

Mars 2008

Kjell Vinknes

INNHold

1 HOVEDOVERSIKT.....	4
1.1 UTVIKLING I RAMMETILSKUDET FRA VAF TIL VAK 2001 TIL 2007.	5
2 BRUTTOREGNSKAP FOR KOLLEKTIVTRANSPORTEN.....	6
2.1 HISTORISK UTVIKLING – FINANSIERING AV KOLLEKTIVTRANSPORTEN FOR PERIODEN 2001-2007.....	7
3 TRAFIKK- OG INNTEKTSUTVIKLING FOR RUTEBILDRIFTEN.....	8
3.1 ANSKAFFELSE AV NYTT BILLETTSYSTEM.....	10
4 RUTETILBUDET, PRODUKSJON OG INFRASTRUKTUR.....	11
4.1 PRODUKSJONSOVERSIKT	11
4.2 RUTETILBUDET.....	11
4.3 BÅTRUTER.....	13
4.4 BRUK AV DROSJER M.M.	14
4.5 INFRASTRUKTUR OG FRAMKOMMELIGHET	14
5 BUSSMETRO I KRISTIANSAND – ATP-FORSØKET.....	16
5.1 BUSSMETRO.....	16
5.2 ATP-PROSJEKTET	18
6 SKOLESKYSSSEN	20
6.1 ORDINÆR SKOLESKYSS TIL VIDEREGÅENDE SKOLE	20
6.2 ORDINÆR SKOLESKYSS TIL GRUNNSKOLEN.....	22
6.3 SPESIALTRANSPORT AV ELEVER TIL GRUNNSKOLER OG VIDEREGÅENDE SKOLER	24
7 INFORMASJON OG MARKEDSFØRING.....	26
7.1 INFORMASJON.....	26
7.2 MARKEDSFØRING	31
8 ADMINISTRASJON I VAK M.V	34
8.1 DRIFT AV VAK’S HOVEDKONTOR	34
8.2 DRIFT AV RUTEBILSTASJONENE.....	34
8.3 GODS/BUSSPAKKER	36
8.4 HMS-ARBEIDET I VAK	37
8.5 HITTEGODSSERVICE	37
8.6 SAMARBEID MED AUST-AGDER	38
8.7 FRA VAK TIL AGDER KOLLEKTIVTRAFIKK AS	38
VEDLEGG	39

1 HOVEDOVERSIKT

Tabellen under viser *nettoutgiftene* for de enkelte hovedformålene;

Beløp i 1 000 kr.

Tjeneste	Tekst	Regnskap 2007	Budsjett 2007	Budsjett-avvik (kr)	Forbruk %	Regnskap 2006
4411	VAK Hovedkontor - fellestjenester	4 591,7	4 200,0	-391,7	109,3	4 056,1
4421	Kollektivtransp./skoleskyss - fellestj.	2 147,1	1 200,0	-947,1	178,9	1 084,3
4422	Rutebildrift (inkl. ordinær skoleskyss)	109 803,6	108 850,0	-953,6	100,9	104 733,3
4423	Båtruter	6 030,7	5 350,0	-680,7	112,7	5 241,7
4424	Godstransport	-62,5	0,0	62,5		-80,7
4426	Terminaler	2 646,0	2 600,0	-46,0	101,8	2 667,6
442	Kollektivtransport	120 564,9	118 000,0	-2 564,9	102,2	113 646,2
443	Rutebilstasjoner	2 458,5	0,0	-2 458,5		2 195,8
4441	Skoleskyss vgs. - div. tilskudd til transp.	1 339,7	1 000,0	-339,7	134,0	1 535,6
4442	Skoleskyss vgs. - spesialtransport	3 209,0	2 700,0	-509,0	118,9	2 660,2
4443	Skoleskyss grunnskoler - spesialtransport	5 944,0	5 500,0	-444,0	108,1	5 182,8
4443	Skoleskyss - undertransportører	10 701,6	9 600,0	-1 101,6	111,5	9 534,5
444	Skoleskyss (drosje og private)	21 194,3	18 800,0	-2 394,3	112,7	18 913,1
44	Vest-Agder Kollektivtrafikk	148 809,4	141 000,0	-7 809,4	105,5	138 811,2
	Tidligere års undrskudd (1)		-3 000,0			
44	Sum VAK - regulert	148 809,4	138 000,0	-10 809,4	107,8	138 811,2

(1) Budsjettrammen er redusert med underskuddet fra 2006

Regnskapet for 2007 viser at VAK hadde et merforbruk på **ca 10,8 mill. kr.** Dette er 5,0 mill. kr mer enn varslet i økonomisk rapport for 2. tertial 2007. Det ble da anslått et merforbruk på 5,8 mill. kr som skyldes følgende forhold:

- Merforbruket i 2006 er overført for inndekning i 2007, **3,0 mill. kr**
- Spesialskyss, **0,6 mill. kr**
- Undertransportører, **0,6 mill. kr**
- Konkurransen med forhandling, Åseral og Vennessla, **0,7 mill. kr**
- Transport av egne barn, **0,3 mill. kr**
- Listerprosjektet, ny avgang og inntektssvikt, **0,4 mill. kr**
- Prosjektkostnader elektronisk billettering, **0,2 mill. kr**

Det økte merforbruket skyldes

- Omfanget av lovpålagt skoleskyss / spesialskyss er økt, **0,8 mill. kr**
- Båtruter, **0,65 mill. kr**
- Sanntidssystemet – Busscomputere FARA – **1,0 mill. kr**
- Markedsføring / informasjon, **0,5 mill. kr**
- Ruteplaner / merkostnader ifm ruteomlegging, **0,5 mill. kr**
- Mindre kommunebetaling, **0,6 mill. kr**
- Ulike drifts- og vedlikeholdsavtaler, **0,65 mill. kr**
- Diverse mindre overskridelser/mindreinntekter, **0,3 mill. kr**

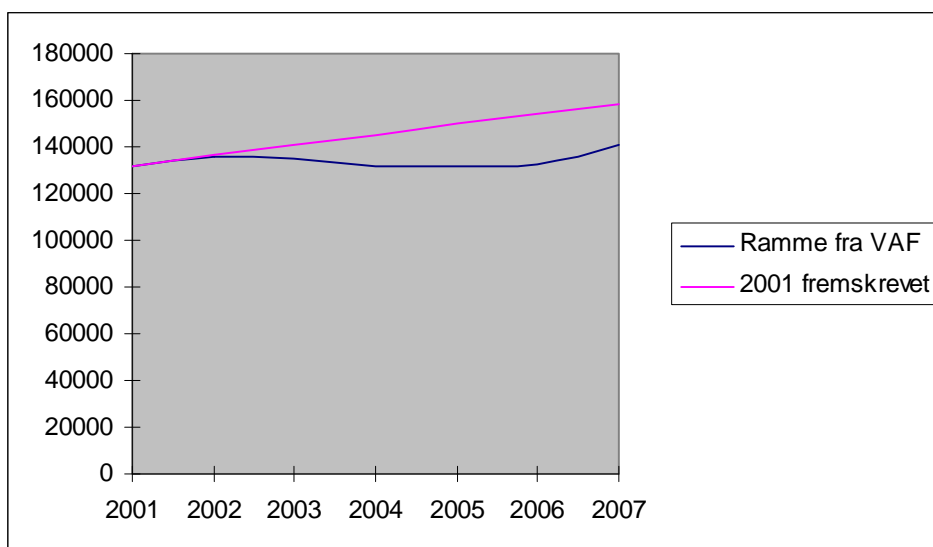
Punktene over vil bli omtalt i senere kapitler.

Tallene foran er nettotall eksklusiv mva. I den forbindelse kan nevnes at VAK fikk refundert 1,991 mill. kr gjennom momskompensasjonsreglene, mens det var budsjettert med 1,1 mill. kr. Rutebilstasjonene behandles imidlertid som såkalte 11.1 virksomheter i henhold til merverdiavgiftsloven da de driver med avgiftspliktig kjøp og salg. Momsrefusjonsreglene kommer derfor her til anvendelse.

1.1 UTVIKLING I RAMMETILSKUDET FRA VAF TIL VAK 2001 TIL 2007.

Som figuren under viser har fylkeskommunen i denne perioden redusert satsingen innenfor VAK sitt samlede ansvarsområde. Utfordringen for VAK har vært å tilpasse driften til de reduserte overføringene fra Vest-Agder fylkeskommune til skoleskyss og kollektivtrafikk inklusiv båtruter. VAK har i gjennomsnitt fått en årlig økning i rammen på 1,1 prosent. Vi har også vist hvilket nivå rammen til VAK kunne vært på ved en fremskriving av rammen for 2001 korrigert for 2 prosent økning i produksjonen og en kostnadsvekst på 18 prosent, jfr. omtale i kap. 2.1. Rammebeløpet skulle derfor i 2007 vært på 158 mill. kr.

Tall i 1000 kroner.



2 BRUTTOREGNSKAP FOR KOLLEKTIVTRANSPORTEN

Status for kollektivtransporten har avgjørende betydning for den økonomiske situasjon til VAK og dermed fylkeskommunens netto tilskuddsutbetaling. Dette er i stor grad avhengig av inntektene fra trafikantene, kommunenes betaling for grunnskoleskyss og annen tilføring av midler. I tabellen under har vi satt opp regnskapstallene for 2007 og sammenlignet disse med budsjettet for 2007 og regnskapstallene for 2006:

Beløp i 1000 kr.

	Finansiering av aktiviteten			Aktiviteten koster		
	2006 Regnskap	2007 2. tert	2007 Regnskap	2006 Regnskap	2007 2. tert	2007 Regnskap
Inntekter, person	101 842	108 117	108 825			
Kommunebet. for gr.sk.skyss	36 969	39 400	38 825			
Bidrag fra ATP-utv	3 500	0	0			
Bussmetro - tilskudd	1 225	1 225	1 225			
Bidrag andre fylkeskommuner	1 170	666	1 160			
Bidrag andre kommuner	249	213	213			
Belønningsmidler/ATP-midler	10 400	9 200	9 200			
Bidrag Kr.sand kommune		1 775	1 775			
Ramme til rutebil drift/skoleskyss	101 550	108 850	108 850			
SUM INNTEKTER/TILSKUDD	256 905	269 446	270 073			
BUSSEN Trafikkselskap				114 540	117 910	120 390
T.K. Brøvig				50 064	51 610	53 697
Sørlandsruta				58 333	60 800	61 112
Nettbuss Vest m. fl.				20 315	21 420	21 438
Setesdal Bilruter - Evje mv.				4 670	5 000	5 000
Setesdal Bilruter - anbud				3 438	4 165	4 165
Sum rutebilselskaper				251 360	260 905	265 802
Bygderuta Favoritten og ruter kjørt av undertransportører				3 006	3 000	3 140
Tilleggskjøring vgs mv.				3 553	3 754	
Avgifter og elektr. billettering				2 330	1 600	735
SUM KOSTNADER				260 249	269 259	269 677
Merutg. (+)/ Mindreutg. (-)				3 344	-187	-396

Merknader:

Bidrag fra andre fylkeskommuner er fra Rogaland og gjelder rutekjøring i Egersundsområdet.

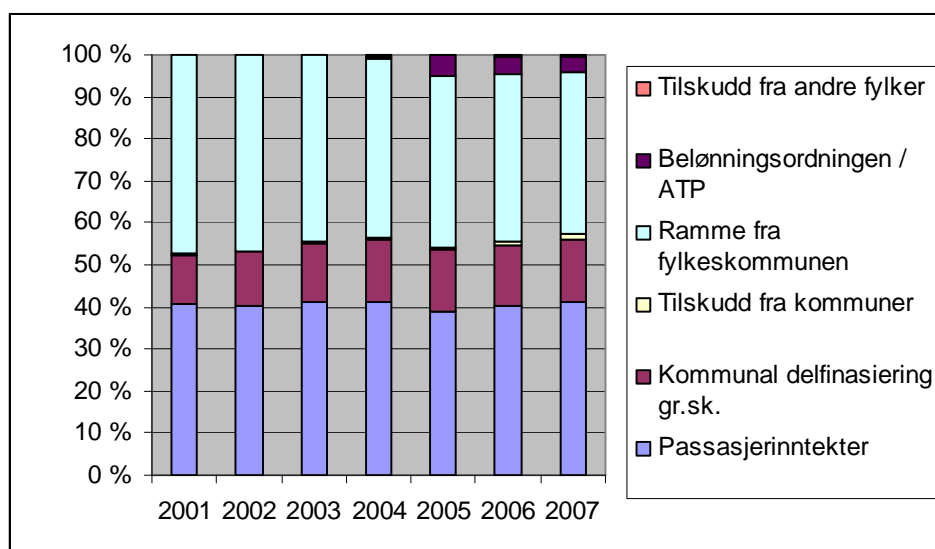
Bidrag andre kommuner er fra Sirdal og gjelder rutekjøring til Stavanger mv.

Oversikten er basert på faktiske eller avtalte inntekter og utgifter for de aktuelle rutebilselskapene/transportørene. Dette avhenger igjen av avtaletype.

Tallene viser at regnskapet for kollektivtransporten / persontrafikken i 2007 isolert sett gir et overskudd på ca 0,4 mill. kr.

2.1 HISTORISK UTVIKLING – FINANSIERING AV KOLLEKTIVTRANSPORTEN FOR PERIODEN 2001-2007.

Kollektivtrafikken sine finansieringskilder:



I perioden 2001 - 2007 har kostnadene innen kollektivtrafikken økt med 20 prosent, korrigert for ca 2 prosent produksjonsøkning har kostnadsveksten vært på 18 prosent i perioden, jfr. tabell på foregående side.

Passasjerbetalingen har økt med 19,7 prosent. Det tilsvarer kostnadsutviklingen.

Kommunal delfinansiering av skoleskyssen har økt med 45 prosent.

Den fylkeskommunale rammen til kollektivtrafikken er i perioden redusert med 4 prosent

Tilskudd fra kommuner og andre fylker er niddoblet, og veier opp for reduksjonen i fylkeskommunal overføring.

All satsing i perioden 2004 - 2007 er finansiert gjennom tildelte statlige belønningsmidler til Kristiansandsregionen.

Konklusjonen som kan trekkes er at kostnadsøkningen i perioden er finansiert av de reisende, kommunene gjennom betaling for grunnskoleskyssen og tilskudd fra ATP.

3 TRAFIKK- OG INNTEKTSUTVIKLING FOR RUTEBILDRIFTEN

Tabellen under viser trafikkutviklingen i Vest-Agder de siste år fordelt på skolereiser og ordinære trafikanter hvor pris og tilbud avgjør bussbruken. Tallene omfatter de passasjerene som kanaliseres gjennom rutebilselskapene / transportørene som har avtale med VAK og inkluderer samtidig all skoleskyss.

		Tall i 1.000					Foreløpig	
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Kr.sands- regionen (1)	Ordinære pass.	7 161,8	7 254,9	7 160,9	7 342,1	7 532,2	7 876,4	7 886,0
	Skolereiser	1 148,9	1 209,0	1 198,3	1 204,8	1 208,0	1 195,4	1 145,0
	TOTALT	8 310,7	8 463,9	8 359,2	8 546,9	8 740,2	9 071,8	9 031,0
Vest-Agder utenom Kr.sands- regionen	Ordinære pass.	853,2	928,6	929,8	904,4	872,9	902,9	916,0
	Skolereiser	1 617,4	1 676,2	1 731,6	1 709,0	1 692,1	1 682,1	1 663,0
	TOTALT	2 470,6	2 604,8	2 661,4	2 613,4	2 565,0	2 585,0	2 579,0
Sum Vest-Agder	Ordinære pass.	8 015,0	8 183,5	8 090,7	8 246,5	8 405,1	8 779,3	8 802,0
	Skolereiser	2 766,3	2 885,2	2 929,9	2 913,8	2 900,1	2 877,5	2 808,0
	TOTALT	10 781,3	11 068,7	11 020,6	11 160,3	11 305,2	11 656,8	11 610,0
Sum skolereiser gjelder skyss til:	Grunnskoler	2 248,7	2 371,8	2 414,2	2 406,4	2 407,6	2 390,2	2 312,0
	Videreg. skoler	517,6	513,4	515,7	507,4	492,5	487,4	496,0
Bygderuta Favoritten inkl. med		26,2	25,7	27,2	25,8	18,1	20,4	25,0
Herav Bussmetrorutene totalt				2 763,2	2 997,1	3 041,2	3 195,8	3 244,0

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

Grunnlaget for denne trafikkutviklingen er en videreføring og videreutvikling av rutetilbudet med spesiell vekt på Kristiansandsregionen og Bussmetroen, jfr. senere omtale.

Bussene i Vest-Agder fraktet totalt 11,61 mill. passasjerer i 2007. Dette er en nedgang på 0,4 prosent fra 2006. Årsaken til nedgangen er den store reduksjonen i skolereisene i Kristiansandsregionen, noe som skyldes færre grunnskoleelever fra høsten 2007. De betalende passasjerene hadde en økning på 0,3 prosent, eller 23.000 flere reiser enn i 2006.

I Kristiansandsregionen var økningen blant disse på kun 0,1 prosent eller 10.000 flere reisende.

Det har vært en økning på 1,4 prosent utenom Kristiansandsregionen (13.000 flere reiser). Sørlandsruta har hatt en større vekst, mens det har vært en nedgang i reiser vest for Lyngdal.

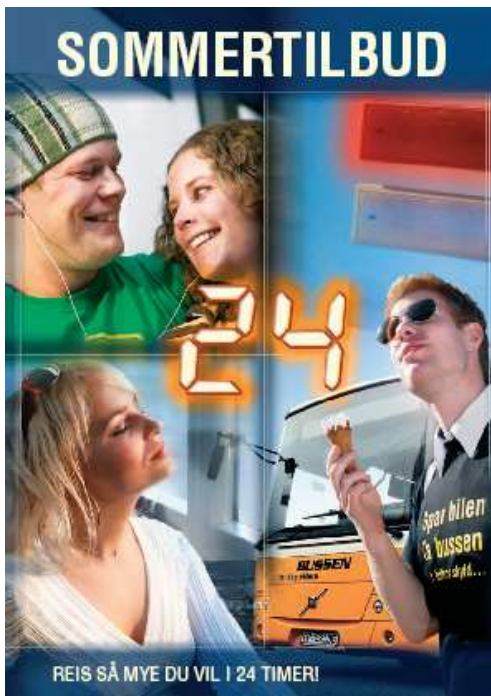
Det er ellers verd å merke seg at av et passasjertall i 2007 på 8,8 mill. passasjerer utenom skoleskyssen så fordeler disse seg med 90 prosent i Kristiansandsregionen og 10 prosent i resten av fylket.

Hvis vi foretar mer detaljerte analyser av de foreløpige tallene finner vi mer interessante utviklingstrekk.

Som nevnt over har det i **Kristiansandsregionen** vært en økning på 10.000 reiser blant de ordinære trafikanter i 2007. Årsaken er bl.a. videreføring av satsingen på Bussmetroen og flere elever i

videregående skole som kjøper ungdomskort. Bussmetroen har hatt en positiv utvikling helt siden oppstarten i august 2003. Som følge av underfinansiering av tilbudet valgte vi å legge om M2 Hånes - Voiebyen fra høsten 2007. Dette førte til passasjerbortfall, og er årsaken til at den positive utviklingen har flatet ut. Isolert sett hadde rutene som inngår i Bussmetroen en samlet passasjerøkning på 1,5 prosent sammenliknet med 2006. Flekkerøy – Kvadraturen – Sørlandsparken skiller seg her fortsatt ut med en økning på 8,5 prosent, eller 70.000 flere reiser.

For fylket utenom Kristiansandsregionen indikerer foreløpige tall en trafikkøkning på ca 13.000 reiser blant de ordinære trafikantene (1,4 prosent). Mye av årsaken til dette er at vi styrket rutetilbudet Farsund - Lyngdal – Mandal – Kristiansand fra 1. september 2006, og dette fikk helårsvirkning i 2007. I tillegg har satsingen i Listerregionen på strekningen Farsund – Lyngdal - Flekkefjord bidratt til en oppbremsing av den negative utviklingen i denne regionen. Omlegging av takstsystemet på riksvegferja til Hidra har ført til passasjerbortfall på strekningen Hidra - Flekkefjord. Bedre tilbud på strekningen Flekkefjord - Lyngdal med korrespondanse til Kristiansand har ført til en nedgang i antall reisende med buss mellom Flekkefjord og Sira. I andre ruteområder som bl.a. Setesdal Bilruters kjøring til og fra Evje har antall ordinære reisene vært stabilt. Det samme gjelder også for Bygderuta Favoritten.



Når det gjelder **skolereiser** kan vi fra høsten 2007 konstatere en ytterligere reduksjon i antall elever i grunnskolen. Dette fører til reduserte inntekter for VAK også i 2007. Problemet er at vi i liten grad får til en tilsvarende reduksjon i kostnadene som følge av flere elever i videregående skole. Generelt får en bare lavere kapasitetsutnyttelse på bussene som likevel må kjøre. Det positive er at det reduserer bruken av ståplasser. Skolereisene til de videregående skoler øker ikke, selv om elevtallet øker. Dette har sammenheng med at elevene i Kristiansandsregionen kjøper ungdomskort og bruken her øker.

Taksttiltak gjennomført i 2007;

- Kristiansandsregulativet fikk en økning på ca 2 prosent fra 01.01.2007.
- Fylkesregulativet ble økt med 2-3 prosent fra 01.01.2007.
- Sommerbillett i Kristiansandsområdet. Kr 75,- for voksne / kr 38,- for barn / honnør med gyldighet i 24 timer.

Trafikantinntektene i 2007 ble samlet sett høyere enn budsjettforutsetningene og avtalene med rutebilselskapene. Dette gjaldt spesielt for Sørlandsruta og inntektene ved Rutebilstasjonen i Kristiansand.

Inntektene for BUSSEN Trafikkselskap ble ca 1,2 mill. kr høyere enn forutsatt, mens for T.K. Brøvig var inntektene ca 0,1 mill. kr lavere enn forutsatt. Ellers i fylket hadde Sørlandsruta relativt sett en god inntjening med 0,65 mill. kr høyere inntekt enn forutsatt.

Salg av kort på rutebilstasjonen i Kristiansand har økt for hvert år og utgjør nå en netto omsetning på ca 5,4 mill. kr. I 2007 var dette også høyere enn forutsatt. Merinntektene i forhold til 2006 tilfaller aktuelle rutebilselskap etter at VAK har tatt en provisjon på 15 prosent.

Ved å kanalisere kjøp / fornying av kort til rutebilstasjonen medvirker dette til å redusere betjeningstiden på bussene. Vi har også stor pågang fra offentlige etater som kjøper kort til sine brukere. VAK sender faktura, noe de opplever som en god service.

NRK

Sørlandet

20.03.2008

Bussbillett for turister



Nå lanseres 'sommerbillett' for turister på bussen

Foto: Svein Sundsdal/NRK

Nå kan turistene "busse" i Kristiansand så mye de vil i ett døgn til fast pris.

Av Terje Sollevold. Publisert 14.06.2007 10:58.

De fleste store byer i verden har egne busstilbud til turister. Nå kommer Kristiansand etter de andre.

Vest-Agder kollektivtrafikk og Bussen Trafikkselskap lanserer nå en billett som gjør det enklere for turister å bruke bussen i sommer.

Men kan reise så mye man vil i 24 timer i alle soner for 75 kroner for voksne og 38 kroner for barn og eldre.

Spesialbillett

Billetten kjøpes direkte på bussen, og vil være påstemplet "Spesialbillett" og tidspunkt for kjøp.

Denne må de reisende ha med seg videre og vise til sjåførene på de andre bussene.

Tilbudet til turistene varer fra 18. juni t.o.m 19. august, melder Vest-Agder kollektivtrafikk.

Et turistkrav

Det har lenge vært et søvn å ha en billettype som er tilpasset turistmarkedet og som har lenger varighet enn vanlige billetter, sier teamleder Roald Morvik.

- "Sommerbilletten" gjør det enklere for turister å bruke kollektivtransport, mens de besøker attraksjoner i Kristiansand og omegn, sier han.

Sommerbilletten gjør at en turist eksempelvis kan besøke Dyreparken en dag og Kenonmuseet neste dag. Man må bare huske på å gå på siste buss innen 24 timer etter første påstigningstidspunkt.

Opphavsrett NRK © 2008 - Telefon: 815 65 900 - E-post: info@nrk.no

3.1 ANSKAFFELSE AV NYTT BILLETTSYSTEM

Vest-Agder Kollektivtrafikk inngikk i desember kontrakt med Fara ASA om levering av nytt elektronisk billetteringssystem til kollektivtrafikken i Vest-Agder. Kontrakten med Fara er på 16 mill. kr. Billetteringsprosjektet gjennomføres i nært samarbeid med busselskapene. Det ble engasjert konsulent for å bistå i anskaffelsen, VAK sin andel var kr 175.000. Øvrige kostnader påløper senere. Billetteringssystemet skal være i drift hos Bussen Trafikkselskap AS og Sørlandsruta AS fra midten av juli 2008, og i resten av fylket i løpet av høsten 2008. Det nye billetteringssystemet gir flere muligheter, men i første omgang vil vi i hovedsak tilby samme billetter og kort som i dag. Med unntak av Kristiansandsområdet vil det bli gjort en tilpassning i takstsystemet, slik at vi går over fra billettering etter avstand til billettering etter antall soner. Når systemet er i tilfredsstillende drift vil vi kunne tilby mer markedsorienterte og kundevennlige billettyper for eksempel gjennom autogiro, nettbetaling osv. I tillegg gir det muligheter for salg av billetter og kort i kiosker og andre steder. Det er et mål å redusere kontantbeholdningen på bussene både av sikkerhetsmessige hensyn og for å gjøre billetteringen raskere. Billettering i buss er komplisert, og tilsvarende billetteringsprosjekter har normalt hatt en innkjøringsperiode som har vært krevende for alle involverte. Informasjon er viktig i denne sammenhengen, siden de som bruker busskort må bytte disse ut med nye innen en viss dato. Mer informasjon vil finnes på vår internettside www.busskort.no fra midten av mai og utover.

4 RUTETILBUDET, PRODUKSJON OG INFRASTRUKTUR

4.1 PRODUKSJONSOVERSIKT

Den totale ruteproduksjon ekskl. undertransportører var i 2007 i størrelsesorden 13,0 mill. vognkm. I forhold til 2006 innebar dette en reduksjon i produksjon på ca 190.000 vognkm. (-1,4 prosent). Det er i hovedsak følgende forklaringer på dette:

- Omlegging og reduksjon i rutetilbudet i Kristiansandsregionen fra august 2007.
- Utvidet rutetilbud i Listerregionen fikk helårsvirkning. Det medførte en økning både for Sørlandsruta og Nettbuss Vest.

	Tall i 1.000 vognkm.						Foreløpig
Rutebilselskap	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
BUSSEN Trafikkselskap	4 322,6	4 363,8	4 450,0	4 774,3	4 949,3	4 980,0	4 873,0
T.K. Brøvig - anbud/skole/46	3 146,5	3 109,3	3 046,9	3 066,3	3 141,3	3 290,0	3 160,0
Sørlandsruta	2 905,0	3 042,7	3 094,4	3 020,0	3 001,3	3 015,0	3 040,0
Nettbuss Vest	1 178,6	1 168,0	871,0	863,0	851,9	882,0	913,8
Setesdal Bilruter - Evje/skole	345,0	333,2	362,4	321,5	321,5	321,5	327,0
Setesdal Bilruter - anbud	375,8	357,0	345,8	323,1	260,0	260,0	220,0
Kvina Turservice mv. - anbud	138,5	145,0	144,8	149,9	148,6	148,6	166,1
Bygderuta Favoritten og div. undertransportører (1)	190,0	190,0	306,4	294,2	280,0	280,0	287,1
TOTALT	12 602,0	12 709,0	12 621,7	12 812,3	12 953,9	13 177,1	12 987,0
Tillegg:							
Skoleskyss med undertransportører			1 000,0	1 100,0	1 100,0	1 100,0	1 120,0

(1) Omfatter Favoritten i Audnedal, Marnardal, Hægebostad, Gyland og Sirdal.

I tillegg omfatter tallene rutekjøring utført av taxinæringen, som togtaxi til Storekvina og Snartemo, samt rute Vigeland - Spangereid.

Merknad:

Tallet for T.K. Brøvig i 2006 inneholder beregnet tomkjøring / posisjonskjøring utført av undertransportører. Økningen på ca 150.000 km. som dette medfører er ikke reell.

4.2 RUTETILBUDET

Med bakgrunn i krav om rasjonalisering og kostnadsreduksjon, ble det vinteren 2006 / 2007 gjennomført en grundig analyse av rutetilbudet i Kristiansand i samarbeid med Bussen Trafikkselskap A/S. VAK la frem forslag til tiltak for NSM-utvalget og ATP-utvalget og fikk tilslutning til gjennomføring.

Følgende tiltak i rutenettet ble gjennomført fra 20. august:

- Bussmetro traséen for M2 Hånes – Kvadraturen – Voiebyen ble endret for å kunne spare én buss store deler av dagen. Universitetet ble sløyfet og traséen lagt til E18 – Festningsgata, dvs. tidligere D2 trasé mellom Hånes og Kvadraturen.

- D2 Hånes - Kvadraturen ble omdøpt til Rute 02 og traséen lagt via Universitetet. Rutetilbud 2 ganger i timen morgen og ettermiddag for å gi bosatte på Hånes og i Voiebyen et tilbud uten bussbytte til / fra skole, studier og arbeid.
- D1 Vågsbygd – Kvadraturen – Sørlandsparken ble sløyfet. Den ble hovedsakelig brukt mellom Voiebyen og Kvadraturen, men var opprettet med tanke på arbeidsreiser fra Vågsbygd til Sørlandsparken.
- Ny rute 13 Grim – Kvadraturen – Lund. Den erstatter både rute 19 på Grim og lokalbuss Kuholmen.
- Rute 15 Tinnheia – Kvadraturen. Koblingen til Lund og Universitetet ble sløyfet og rutetilbudet noe forbedret.
- Rute 17 Tømmerstø – Kvadraturen – Hellemyr. Traséen ble lagt via Universitetet og ikke via Østre Ringvei – Marviksveien som tidligere.
- Rute 18 Tømmerstø – Kvadraturen – Hellemyr. Traséen ble lagt til E18 – Festningsgata og ikke via Universitetet som tidligere.
- Rute 19 Suldalen – Kvadraturen – Lund – Universitetet 2 ganger i timen. Tidligere betjente rute 19 Suldalen, Grim og Skaugo, men dette var en lite hensiktsmessig kobling.
- Rute 20 Kvadraturen – Skaugo via Lund Torv begge veier. Opprinnelig var rutebetjening av Skaugo tenkt sløyfet helt, og godkjent politisk, men etter sterkt press fra velforeningene valgte vi å gi et begrenset tilbud i forhold til hva området hadde tidligere.

Tiltak gjennomført etter høstferien:

- Tømmerstø, Gimlekollen/Jærnesheia og Songdalen fikk 2 - 3 nye avganger søndag formiddag. Disse områdene hadde ikke rutetilbud på søndag formiddag, og for å kunne opprettholde kravet om at elever i videregående skole skulle kjøpe ungdomskort (og ikke få gratis skolekort) måtte disse avgangene opprettes.

Sirdal kommune og VAK hadde en totalgjennomgang av skoleskyssen og rutetilbudet i Sirdal ved årsskiftet 2006 / 2007. Dette munnet ut i en avtale som blant annet gir innbyggerne et vesentlig bedre rutetilbud mellom Gyland stasjon og Tonstad fra august 2007. VAK kunne dermed i anbudet med oppstart fra 01.01.2008 be om pris på en buss som kjører 60.000 km. per år istedenfor to busser som til sammen kjører 30.000 km per år på strekningen Tonstad-Sinnes.

Tilsvarende hadde VAK en gjennomgang av konsekvensene etter endret skolestruktur i Hægebostad. For å dekke opp for avgangen fra Eiken på bestilling til tog på Snartemo som falt bort, har en satt inn en skolerute i ruteplanen fire dager i uka på skoledager. Vi har også som felles mål å få bygd en snuplass langs Rv. 43 for stor buss. Snuplassen kan benyttes som parkering i skolens sommerferie på grensen mellom skolekretsene Kollemo og Eiken. Kommunen innarbeider sin del av kostnadene i budsjettet for 2008. I 2007 økte dubleringsbehovet ytterligere og VAK måtte sette inn en ekstra minibuss på strekningen Kvåle - Byremo både morgen og ettermiddag.

4.2.1 Bedre rutetilbud i Lister regionen.

VAK la ned et stort arbeid for å få mest mulig transport for pengene i Listerregionen i 2006. Omleggingene startet høsten 2006 og har hatt helårsvirkning i 2007. Rutetilbudet har imidlertid blitt løpende evaluert i 2007, og de avgangene som hadde færrest reisende ble lagt ned for å kompensere for mindre inntekter enn forventet og økte kostnader til informasjon og markedsføring. Tilbudet skal evalueres våren 2008. Målet er 20 prosent flere reisende på strekningen Flekkefjord – Liknes – Lyngdal og at 15 prosent av merkostnadene skal dekkes av passasjerinntektene. En har fått en økning i antall

passasjerer på strekningene Flekkefjord – Feda – Liknes - Lyngdal, men utviklingen for de tre kommunene Sirdal, Flekkefjord og Kvinesdal har vært negativ. Det har vært en nedgang i trafikkinntektene i 2007 sammenlignet med 2006. Inntektssiden i det nye rutetilbudet har sviktet.

Økningen i rammen på 2,5 mill. kr ga en økning i produksjonen i 2007 på ca 130.000 km.

Rutetilbudet er blitt godt mottatt av de reisende. Foreløpige analyser tyder på at det i hovedsak er tilfeldige reisende vi har klart å fange opp, dvs. folk som av og til er avhengige av eller ønsker å benytte kollektivtrafikk. Til nå har vi i liten grad klart å fange opp faste arbeidsreiser. Hovedgevinsten med det nye rutetilbudet er at elever i langt større grad kan velge en hvilken som helst videregående skole i regionen, og slippe å bo på hybel. Rutetilbudet har blitt godt markedsført og en vil nå sette inn ytterligere ressurser for å forsøke å få flere faste arbeidsreisende til å benytte bussen. Denne målgruppen har vi i liten grad nådd frem til.



Det nye vegsystemet i Listerregionen splitter reisestrømmene og svekker kollektivtrafikken sammenliknet med privatbilen. Blant annet derfor er det en utfordring å innfri forventningene til ønsket om økt ressursinnsats og bruk av kollektivtrafikk i området. Selv om regionen nå i større grad blir en felles bosteds- og arbeidsmarkedsregion slik at pendlingen øker, vil privatbilen ta markedsandeler fra kollektivtrafikken. De moderate bompengesatsene er ikke tilstrekkelig til å overføre reiser fra privatbil til buss.

4.3 BÅTRUTER

I Vest-Agder er det tre båtruter og en bilferge.

En rute går mellom Hille og Sjøbodvik i Mandal, der VAK først og fremst finansierer skoleskyssen, og kommunen gir et tilskudd til drift i skolens sommerferie. Det er 12 fastboende på Hille.

Den andre ruta går mellom Borøya, Ny Hellesund og Høllen i Søgne kommune. Det er fire avganger på hverdager tilpasset skole og arbeidsreiser. Og et minimumstilbud i helgene. Sommerstid blir det kjørt et utvidet tilbud i hovedsak for turister. Det er 27 fastboende på Borøya og Ny Hellesund.

Den tredje ruta går mellom Randøyene og Kongshavn, her kjøres 11 faste avganger på dagtid og flere avganger på bestilling på kveld og helg. Fra midten av juni til skolens høstferie blir rutetilbudet redusert. I juli er alle ruter innstilt. Det er 73 fastboende på Randøyene.

Fergeruta går mellom Andabeløy og Abelnnes, her kjøres 18 avganger på hverdager og 14 avganger lørdag og søndag. Det er 135 fastboende på Andabeløy.

Rutetilbudet til og fra øyene har gått tilnærmet uendret i 10 år. I referanseåret 2001 var tilskuddet til båtutene kr 4.840.000, mot kr 6.030.000 i 2007. Det tilsvarer en kostnadsvekst på 25 prosent, inklusiv økt krav til sikkerhet. VAK sin totale ramme i perioden har økt med 7 prosent. Budsjettet for 2007 var på kr 5.350.000. Merforbruket på kr 680.000 skyldes i hovedsak økte krav til sikkerhet som krav om ekstra redningsflåter m.v. og helårsvirkning av nye avtaler etter bytte av operatør på to av rutene høsten 2006.

4.4 BRUK AV DROSJER M.M.

VAK har med få unntak ansvaret for kjøp av drosjetjenester til alle typer kollektivtransport. Innenfor den ordinære skoleskyssen kjøper vi tjenester for ca 10,7 mill. kr og til spesialtransport av skoleelever ca 9,2 mill. kr i året. Drosje- og turvognnæringen utfører i tillegg ordinær rutekjøring for ca 3,2 mill. kr i året. Dette omfatter tilbringertjeneste i trafikksvake områder samt de rutene som kjører under merkenavnet Bygderuta Favoritten.

Utviklingen med å overføre ruter med lavt passasjertall til turvogn- og drosjenæringen har fortsatt. I juli 2007 gikk flere av de store avtalene med drosjenæringen ut. VAK har sammen med Sørlandet Sykehus HF (SSHF), Vest-Agder fylkeskommune (VAF) og Aust-Agder fylkeskommune lagt ut et felles anbud i de to fylkene som omfattet all offentlig betalt transport med drosje og minibuss på Agder. Vi fikk ikke inn ett eneste anbud. På bakgrunn av dette gikk vi i forhandlinger med aktuelle tilbydere. De første avtalene ble inngått i desember 2007 med virkning fra 01.01.08, andre avtaler er enda ikke signert, men vil starte opp medio april 2008. Forhandlingene har båret preg av at det er monopolister både på oppdragsgiver- og tilbydersiden. I tillegg har det stramme arbeidsmarkedet vært kostnadsdrivende for de nye avtalene. Kostnadene i forbindelse med ordinær skoleskyss har økt som en følge av økt omfang.

4.5 INFRASTRUKTUR OG FRAMKOMMELIGHET

Framkommelighetstiltakene som er gjennomført tidligere har vært til god nytte, men det overskygges av til dels store forsinkelser, spesielt på Vågsbygdveien. Nye tiltak er ikke gjennomført i 2007. Utover høsten har dette forverret seg vesentlig med forsinkelser på 20 - 30 minutter enkelte dager i uken, men det er ikke hver dag og det gjør det svært uforutsigbart og vanskelig med planlagte tiltak. Det fører til redusert punktlighet og misnøye blant kunder og sjåførere.

VAK har deltatt i ATP og Statens vegvesen sitt planarbeid for framkommelighetstiltak, og ViaNova var i april ferdig med sin analyse og rapport om KOLLEKTIVTRASÉER OG FRAMKOMMELIGHET I KVADRATUREN. En rekke tiltak ble foreslått, men ingenting er gjennomført. Statens vegvesen la 25. oktober fram rapporten Framkommelighetstiltak for KOLLEKTIVTRAFIKKEN Kristiansand Vest. Det er en mulighetsstudie som tar for seg problemer og tiltak på E39 og på Vågsbygdveien i Kjosbukta. Vi har fått signaler om at noen av tiltakene på E39 kan gjennomføres i 2008.

Langs fylkesveg utenfor ATP-området ble det satt av kr 500.000,- til kollektivtiltak i 2006, 2007 og 2008. Fylkestinget bør følge opp med tilsvarende bevilgninger i årene fremover.

- Følgende mindre utbedringer og kollektivtiltak både i og utenfor ATP området ble gjennomført:
 - Snuplass Rv.42 øst for Sveindal.
 - Repos for elev å vente på langs Rv. 460 Lysestøl
 - Leskur Fv.303 Bjelland.
 - 2 stk leskur Fritjof Nansens vei Mandal ved svømmehall/skole.
BRA-middel TAXUS Mandal
 - Justering bussrepos Fv.201 Fritjof Nansens vei.
BRA-middel TAXUS Mandal
 - Bussholdeplass Fv.202 Sånum.
 - Bussrepos Fv.202 Sånum.
 - Snuplass for buss Fv.109 Mannflå.
 - Leskur Fv.112 Rismyr.
 - Leskur Fv.30 Møllevannsveien.
 - Justering leskur E-39 Fidjane.



Utfordringen er å få til en tilsvarende ordning på øvrige riksveger fra 2008 som på fylkesveg utenfor ATP-området. Det er uholdbart at de mest nødvendige tiltakene i 2006 og 2007 må finansieres over driftsbudsjettet til kollektivtrafikken. I hovedsak gjelder dette leskur, utbedring av busslommer og opparbeiding av snuplasser for busser.

Øvrige prosjekt og tiltak VAK har deltatt i:

- Deltaking i forprosjekt i forbindelse med Mandal kommune og Statens vegvesen sin søknad om BRA-midler fra Samferdselsdepartementet for å tilrettelegge TAXUS traséen i Mandal.
- Deltatt aktivt i utforming av søknad om BRA-midler til Kristiansand kommune, jfr. omtale under kap. 5.1.

5 BUSSMETRO I KRISTIANSAND – ATP-FORSØKET

5.1 BUSSMETRO

Det ble gitt en fyldig beskrivelse av Bussmetro i årsrapporten for 2004, og derfor begrenser vi omtalen nå hovedsakelig til det som har skjedd av endringer.

Fra og med høstrutene 20. august ble traséen for M2 Hånes – Kvadraturen – Voiebyen endret for å spare kostnader. Universitetet ble sløyfet og rutene fra Hånes ble kjørt på E18 og direkte gjennom Baneheitunnelen og inn Festningsgata og motsatt fra Kvadraturen til Hånes. Ved denne omleggingen ble det spart én buss store deler av dagen og derved millionbeløp. For å kompensere noe for passasjerer med reisemål i sørøstre del av Kvadraturen, Lund Torv, Østerveien og Universitetet ble de tidligere direkterutene, D2 mellom Hånes og Kvadraturen omdøpt til rute 02 og satt opp med 2 avganger i timen i rushtid morgen og ettermiddag, både til / fra Hånes og Voiebyen.

Omleggingen medførte store medieoppslag om busstap for Universitetet:



REAGERER: Driftsdirektør Torbjørn Dovland og leder av studentorganisasjonen Helge Ødegård Hovland vil ha mer av dette: Busser som kjører innom HIA og skolene på Gimle. FOTO: LARS HOLLERUD

Raser over busstap til HIA

Omleggingen medførte stor passasjersvikt utover høsten på M2. En viss nedgang var forventet i og med at svært mange benytter Busmetro mellom Universitetet / Gimleområdet og Kvadraturen, men disse passasjerene har likevel et godt tilbud med de andre metrorutene med 6 avganger i timen. I tillegg kommer øvrige bussruter som kjører samme trasé, og det gir totalt 14 avganger i timen i hver retning på dagtid. Således var det forventet at denne lokaltrafikken skulle vises igjen på disse rutene. Vi har oversikt over antall studenter og ansatte ved Universitetet som bor på Hånes og i Voiebyen, og trafikknedgangen harmonerer ikke med disse tallene. Skadevirkningene kommer høyst sannsynlig i stor grad fra manglende dekning av sørøstre del av Kvadraturen, Lund Torv og Østerveien. Vi kan konkludere med at det er høyst risikabelt å foreta omfattende endringer i ruter med høyt passasjerbelegg når hovedformålet er å spare kostnader og med liten vekt på markeds- og inntekspotensialet.

Helt fra starten av Busmetro 18. august 2003, er det M1/rute 01 Flekkerøy – Kvadraturen – Sørlandsparken som klart skiller seg ut med vedvarende trafikkøkning. Slik var det også i 2007 og takket være denne ruten har Busmetro totalt sett en liten økning i trafikken, men det er langt fra målsettingen på 5%. Vi viser til tabellen nedenfor.

Passasjerutvikling 2004 – 2007:

Ruter	2004	2005	2006	2007	Endring	I pst
Flekkerøy - Kvadraturen - Sørlandsp.	703 910	742 443	812 324	880 998	68 674	8,5
Hånes - Voiebyen	1 260 359	1 282 479	1 348 287	1 279 341	-68 946	-5,1
Søm - Slettheia	1 032 832	1 016 252	1 035 237	1 083 961	48 724	4,7
Busmetro totalt	2 997 101	3 041 174	3 195 848	3 244 300	48 452	1,5

- Infrastruktur

Tiltak som forbedrer framkommelighet og holdeplasser er omtalt i kap. 4.5 og 5.2. Statens vegvesen og VAK sørger i fellesskap for at holdeplassene skal framstå som tiltalende. Dette gjelder vedlikehold med vask, fjerning av tagging og skifte av knuste glassruter. Periodevis har dette et stort omfang.

- Tilrettelegging for alle.

Kristiansand kommune mottok 3 mill. kr i BRA-midler og med en egenandel på 1 mill. kr skal de fleste holdeplasser på Slettheia tilrettelegges for rullestolbrukere. Arbeidet ble påbegynt høsten 2007 og skal fullføres i løpet av våren 2008.

VAK mottok 75.000 kr i BRA-midler til informasjonstiltak knyttet til holdeplassopprusting og tilgjengelighet for rullestolbrukere, blinde og svaksynte.

- Sanntids informasjonssystem.

2007 var det første hele året hvor alle systemfeil var luket bort og stabiliteten har vært tilfredsstillende. Det er likevel fra tid til annen at det oppstår feil både i buss og på holdeplassdisplay. Det har tidligere vært et problem på høst og vinter at termostaten i holdeplassdisplayene har forstyrret de elektroniske signalene slik at det bare ble noe uforståelig informasjon. I løpet av oktober ble alle termostatene skiftet, og da ble dette problemet borte.

Vi har ikke vært fornøyd med responstiden på reparasjoner og har tatt dette opp i våre månedlige brukermøter med Fara, som har slitt med at YIT har hatt for mye å gjøre og har prioritert andre oppdrag. Den 3-årige vedlikeholdsavtalen gikk ut ved årsskiftet 2007 / 2008, og den videre oppfølging vil inntil videre skje ved enkeltoppdrag.

VAK fikk levert 12 nye busscomputere til ca 1 mill. kr ved årsskiftet 2005 / 2006. Disse viste det seg å være feil ved og ble etter en tid byttet i en egenutviklet computer fra Fara. I hele 2006 var det store problemer med systemfeil og ustabilitet i sanntidssystemet, og betaling for computerne ble holdt tilbake og brukt som pressmiddel overfor Fara. Etter at termostatene var skiftet i fjor høst, var det ikke lenger grunnlag for å holde tilbake betalingen, og det utestående med Fara ble oppgjort.

5.2 ATP-PROSJEKTET

Fra 01.01.04 ble **ATP-forsøket** (Areal- og transportprosjektet i Kristiansandsregionen) igangsatt. Dette er et transportforvaltningsforsøk igangsatt på initiativ av Samferdselsdepartementet. Hovedmålet er å *"Møte regionens transportutfordringer knyttet til bl.a. miljø og fremkommelighet på en mer helhetlig og effektiv måte"*.

For kollektivtransportens vedkommende er det satt opp følgende resultatmål i prosjektet: *"Busstrafikken skal være 10 prosent høyere i 2008 enn i 2003, og 20 prosent høyere på Bussmetrorutene"*.

Samferdselsdepartementet tildelte Kristiansandsregionen 17 mill. kr fra belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i 2007. ATP-utvalget vedtok følgende disponering av disse midlene:

- 10,0 mill. kr til driftstiltak inkl. rutekjøring Lillesand – Kristiansand
- 1,0 mill. kr til informasjon og markedsføring
- 5,5 mill. kr til infrastrukturtiltak mv.
- 0,5 mill. kr til "Jeg kjører grønt-prosjektet"

Målsettingen i belønningssøknaden er en gjennomsnittlig årlig vekst i passasjertallet på 2 prosent totalt sett og 5 prosent på Bussmetrorutene. Med en økning i Kristiansandsregionen på 0,1 prosent i 2007 og 1,5 prosent for Bussmetrorutene var vi langt unna den årlige målsettingen. Vi kan imidlertid konstatere at selv med denne moderate veksten er målsettingen for Kristiansandsregionen for hele perioden oppnådd (+ 10,1 prosent ved inngangen til 2008), mens vi mangler noen få prosent for at Bussmetromålsettingen er innfridd (+17,4 prosent ved inngangen til 2008). Det kan her presiseres at den angitte målsetting forutsetter at omsøkte tiltak blir gjennomført, både positive tiltak for kollektivtrafikken og restriktive tiltak for personbiltrafikken.

Driftsmidlene ble benyttet til å sikre videreføring av tidligere igangsatte tiltak.

Midlene til infrastrukturtiltak skulle benyttes til

- Park & rideanlegg Kjosbukta 1,0 mill. kr
- Bike & rideanlegg ved Postgården i Vennesla
- Kollektivfelt Auglandsbukta 3,5 mill. kr
- Framkommelighetstiltak for kollektivtransport i Kvadraturen 1,0 mill. kr

Tiltakene i Kjosbukta og Auglandsbukta ble ikke gjennomført, men vil bli ferdigstilt i løpet av 1. halvår 2008. Når det gjelder framkommelighetstiltak i Kvadraturen ble det i 2007 utarbeidet en plan for bedre framkommelighet, jfr. omtale foran, men ingen konkrete tiltak ble gjennomført.

6 SKOLESKYSSSEN

Utgiftene til skoleskyssen omfatter både skyss til videregående skoler og grunnskoler. Dette gjelder både med buss, drosje og andre undertransportører. I tillegg kommer skoleskyssen som utføres som spesialtransport med taxi mv. og som bl.a. administreres gjennom VAK-Mandal.

VAK har en stor utfordring i å skulle rapportere korrekte inntekter og kostnader / forbruk innenfor skoleskyssen. Dette skyldes at omfanget av elevers rettigheter, inntekter og kostnader for høsten ikke er klare til 1. september som er fristen for rapportering per 2. tertial. Når det skjer en relativt omfattende endring som det gjorde fra høsten 2007, kan en ikke basere seg på historiske tall, da blir rapporteringen mangelfull.

6.1 ORDINÆR SKOLESKYSS TIL VIDEREGÅENDE SKOLE

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

Skole	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008
KKG	34	45	41	37	41	34	55
Tangen vgs.	36	45	63	45	51	44	45
Vågsbygd vgs.	31	32	17	11	14	15	17
Kvadraturen vgs.	84	149	133	122	94	131	93
Vennesla vgs.	88	65	53	56	48	51	56
Øvrebø vgs.	9	14	5	1	3	4	
Søgne vgs.	36	25	13	18	29	38	43
Byremo vgs.	42	41	47	51	57	64	74
Mandal vgs.	340	300	328	322	308	310	334
Lyngdal vgs.	34	37	41	74	66	55	58
KVS Lyngdal	4	2	6	7	10	17	16
Kvås vgs.							10
Lista vgs.	77	78	94	91	77	66	68
Eilert Sundt vgs.	204	209	207	179	174	155	138
Flekkefjord vgs.	167	182	188	181	164	167	182
Kvinesdal vgs.	111	96	99	107	104	112	127
Sirdal vgs.	1	-	3	2	4	-	-
Setesdal vgs.	11	21	13	22	23	30	20
Andre vgs. i og utenfor V-A	6	4	6	6	8	11	23
Totalt antall skysselever	1290	1297	1357	1332	1275	1304	1363

Fylkeskommunens utgifter for skoleskyssen til de videregående skoler kan ikke leses av regnskapstallene. Vi har ikke full oversikt over antall elever som benytter buss til og fra de videregående skolene i Kristiansandsregionen, da de fleste elevene benytter ungdomskort.

Elevtallet i videregående skole i Kristiansandsregionen øker, mens det er stabilt ellers i fylket. Dette er årsaken til at rutebilselskapene ikke kan redusere på den totale kapasiteten.

I skoleåret 2005 / 2006 var det ca 3800 elever i videregående skole som har mer enn 6 km. mellom hjemmet og skolen. Det ser også ut til at det er på samme nivå for skoleåret 2006 / 2007. Det samsvarer godt med at ca 2800 elever reiser med ungdomskort, og omtrent 1300 elever reiser med skolereisekort til og fra skolen.

En undersøkelse for 2004 viser følgende tall for ungdomskortreiser:

- I tidsrommet kl. 07.00 - 09.00 var det registrert 2.480 reiser med ungdomskort i gjennomsnitt per ukedag. Dette utgjorde 41 prosent av alle reiser i det aktuelle tidsrom.
- I tidsrommet kl. 14.00 - 16.00 var det registrert 2.670 reiser med ungdomskort i gjennomsnitt per ukedag. Dette utgjorde 39 prosent av alle reiser i det aktuelle tidsrom.

Tilsvarende tall for 2006 er: 2.765 om morgenen, dette utgjør 42 prosent, og på ettermiddagen 3.060 reiser som utgjør 41 prosent.

Tilsvarende tall for 2007 er: 2.805 om morgenen, dette utgjør 43,3 prosent, og på ettermiddagen 2.961 reiser som utgjør 40,9 prosent.

Det viser tydelig at det har vært en økning i antall elever som bruker buss til og fra skolene i rushtid. Dette gjelder i hovedsak ca 300 elever i videregående skole. Nedgangen på ettermiddagen skyldes i hovedsak to forhold, en del ungdomsskoler slutter tidlig en dag i uka, og de videregående skolene har flere ulike sluttider fra høsten 2007 som faller utenfor tidsrommet kl. 14 - 16.

Til sammenligning kan vi opplyse at for 15 år siden (og før ungdomskortene ble innført) hadde vi registrert 4.500 elever med rett til fri skyss og som dermed mottok gratis skolekort. Da hadde ikke fylkeskommunen digitalt kartsystem til å måle avstanden hjem – skole, og en var avhengig av at elevene og skolen oppgav korrekt distanse. Verken elevene, skolen eller rutebilselskapene som da administrerte ordningen hadde incitament til å redusere antall skysselever.

Fra høsten 2006 måtte VAK dublere avgangen kl. 14.10 fra Byremo ungdomsskole og videregående skole til Eiken. Dette som følge av at Hægebostad kommune flyttet undervisningen for 8. klasse fra Eiken til Byremo. Fra høsten 2007 måtte AKT av samme årsak dublere både morgen og ettermiddagsavgangen på strekningen Kvåle – Byremo med ytterligere en minibuss.

Fra høsten 2007 ble det etablert en skolerute fra Høie i Marnardal til Brennåsen for 8 elever i videregående skole med retur.

Kostnadsøkningen knyttet til disse avgangene fikk ikke VAK kompensert gjennom en økning i rammen. Dette er en av årsakene til merforbruket i 2007.

6.2 ORDINÆR SKOLESKYSS TIL GRUNNSKOLEN

Den mottatte kommunebetaling i 2007 var ca 38,8 mill. kr og inkluderer merbetalingen fra kommunene i forbindelse med midtskyssen. Dette er kr 0,6 mill. kr lavere enn forutsatt. Frem til 2006 har en økning i elevtallet og takstøkning ført til en jevn inntektsøkning for VAK på denne posten. De nærmeste årene vil elevtallet i grunnskolen gå noe ned, slik at en selv med årlige takstøknings ikke kan basere seg på en jevn økning. Dette må kompenseres enten gjennom økt ramme fra fylkeskommunen, eller en vesentlig økning i takstene i fylkesregulativet.

I distriktene er skoleskyssen en viktig del av rutetilbudet.

6.2.1 Antall skyssberettigede elever

Ved årsskiftet 2007 / 2008 er det 137 færre elever som får fri skyss enn for ett år siden. Dette har redusert inntektene til VAK med 0,6 mill. kr i forhold til forutsetningen. Kostnadene i skoleskyssen er i hovedsak bundet opp til sjåfør og buss. Siden de 137 elevene ikke bor samlet, er resultatet i hovedsak dårligere kapasitetsutnyttning / redusert bruk av ståplasser. I Kristiansandsregionen kjøper en del elever som tidligere fikk fri skyss ungdomskort.

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

		Per 11.02.02	Per 04.01.03	Per 28.01.04	Per 25.01.05	Per 27.02.06	Per 20.02.07	Per 12.02.08
Kom.nr.	Kommune	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08
1001	Kristiansand	1 348	1 473	1 485	1 507	1 523	1 473	1 352
1002	Mandal	548	600	588	590	597	589	574
1003	Farsund	468	519	498	477	466	476	475
1004	Flekkefjord	362	379	371	368	349	326	326
1014	Vennesla	563	556	568	614	579	588	561
1017	Songdalen	422	418	408	425	462	390	399
1018	Søgne	423	424	389	398	392	408	428
1021	Marnardal	238	264	261	261	282	252	249
1026	Åseral	69	73	83	87	87	91	103
1027	Audnedal	149	146	150	149	145	149	161
1029	Lindesnes	346	345	353	337	358	347	332
1032	Lyngdal	451	486	502	511	520	482	480
1034	Hægebostad	238	219	200	177	197	201	202
1037	Kvinesdal	339	383	364	360	394	321	312
1046	Sirdal	109	144	140	135	136	129	131
	TOTALT	6 073	6 429	6 360	6 396	6 487	6 222	6 085
	Kr.sands-regionen (1)	2 756	2 871	2 850	2 944	2 956	2 859	2 740
	Sum øvrige kom.	3 317	3 558	3 510	3 452	3 531	3 363	3 345

(1) Omfatter kommunene Kr.sand, Vennesla, Songdalen og Søgne

Reduksjonen i elevtallet har i hovedsak kommet i Kristiansandsregionen med 119 færre elever. Dette har to årsaker: For det første at årskullene i barnetrinnet går ned, og for det andre endret skolestruktur i

Torridal. Kristiansand kommune har valgt å la en klasse fullføre skolegangen etter gammel modell i Torridal, det er årsaken til at Bussen Trafikkselskap A/S ikke har kunnet redusere kapasiteten, men 2/3 av inntektene til AKT er vekk. I resten av fylket er det bare mindre endringer.

6.2.2 Midtskyss

VAK har i 2007 fått dekket merutgifter knyttet til midtskyss på ca 1,3 mill. kr. Som påpekt tidligere er dette blitt innlemmet i kommunebetalingen. De faktiske kostnadene er trolig vesentlig høyere, selv om det har vært en reduksjon i bruken av midtskyss i flere kommuner. AKT skal ha en gjennomgang av merutgiftene i 2008.

Trafikksfarlig skoleveg – kommunale vedtak

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

Arstall	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Prosent	18	12	16	15	15	17

Det er stor forskjell mellom hva kommunene definerer som særlig farlig eller vanskelig skolevei. I de kommunene med færrest vedtak har 1 prosent av elevene skyss som følge av kommunale vedtak, og i de kommunene med flest kommunale vedtak har 28 prosent av elevene slik skyss. Ulikt veisystem og antall stam- og riksveier gjennom kommunen og skolestruktur kan forklare noen av forskjellene. VAK tar med en oversikt per kommune, tallet i parentes er prosent av total antall skysselever i kommunen

Kristiansand (16), Mandal (19), Farsund (22), Flekkefjord (4), Vennesla (26), Songdalen (5), Søgne (16), Marnardal (13), Åseral (0), Audnedal (16), Lindesnes (9), Lyngdal (22), Hægebostad (23), Kvinesdal (24) og Sirdal (15).

I de fleste tilfellene er det positivt for finansieringen av kollektivtrafikken at kommunene kjøper ledige plasser på bussene. Ved enkelte skoler fører denne type kommunale vedtak til at de elevene som har krav på fri skyss etter avstandskriteriet får en dårligere kvalitet på skyssen. Og i enkelte andre tilfeller til økte kostnader / redusert fleksibilitet for VAK.

6.2.3 Undertransportører – ordinær skoleskyss

VAK har overtatt ansvaret for forhandlingene med undertransportørene fra rutebilselskapene. Med enkelte få unntak har VAK i dag ansvaret for hele fylket. VAK har stadig overført mer av skolekjøringen til transportører i drosje- og turvogner. I 2007 kjøpte VAK skoleskyss av ca 55 drosjer, drosjesentraler og turvogner. Lokalkunnskapen deres er med på å sikre en rasjonell transport med høy kvalitet.

Budsjett 2007: 9,6 mill., regnskap 2007: 10,7, meldt i 2 tertial: 10,2. Det økte omfanget / forbruket av ordinær skyss utført av undertransportører har følgende årsaker.

- Skyldig tidligere år (2006 / 2007) kr 0,1 mill., dette ble rettet opp høsten 07.
- VAK ble bedt om å sette opp drosjerute for elever fra Kristiansandsområdet til Byremo på strekningen Hægeland - Byremo vgs. og til / fra Høie / Breland i Marnardal til Brennasen uten at det er kompensert. Når en undertransportør i Kvås avviklet måtte VAK betale for tomkjøring

fra Lyngdal. I tillegg kommer pålegg fra samferdselsseksjonen om drosjerute hjem i fra Vardåsen skole på Søm. Samlet merkostnad kr 0,4 mill.

C. Generell underbudsjettering.

D. Konkurransetsetting av skolerute i Vennesla etter pålegg fra fylkesrådmannen, 0,15 mill.

I tillegg har VAK gjort avtaler med foreldre og familie som kjører elever på sidestrekninger til og fra skolen. Per 2. tertial meldte VAK om økte kostnader på 0,3 mill. kr som i regnskapet var økt til 0,5 mill. kr. Årsaken er i hovedsak at foreldre som kjører egne barn på sidestrekning krever vesentlig mer enn tidligere for å utføre skyss av egne barn. Dette skyldes også at noen distriktdrosjer har avvirket driften. Uten den endringen NSM-utvalget gjorde om skyss på sidestrekning i juli 2007, ville denne kostnaden økt vesentlig mer. Dette gir årlige merkostnader på ca kr 0,5 mill.

6.3 SPESIALTRANSPORT AV ELEVER TIL GRUNNSKOLER OG VIDeregående skoler

Kostnadene for dette tjenestetilbudet har økt vesentlig i 2007. Årsaken er at elevene i større grad får tilbud på spesialskoler, og at reisen blir lengre. Det er blitt vesentlig flere elever i videregående skole som må ha drosje. Dessuten er de funksjonshemmede elevene sykere enn før, slik at flere er avhengig av å kjøre alene i drosje med ledsager. Denne utviklingen var vi klar over, og kostnadene ble derfor innlemmet i budsjettforutsetningene for 2007.

Oversikten under viser utviklingen de siste årene.

Beløp i 1.000 kr.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Budsjett 2007	Regnskap 2007
Grunnsk. - Kr.sand	1 853	2 130	2 129	2 537	2 209	2 470	2 700	3 171
Vgs. - Kr.sand	378	599	617	660	797	951	1 000	1 139
SUM KR.SAND	2 231	2 729	2 746	3 197	3 006	3 421	3 700	4 310
Grunnsk. - 'Fylket' u/Kr.sand	2 613	2 911	2 914	3 018	2 884	2 777	2 800	2 773
Vgs. - 'Fylket' u/Kr.sand	1 257	900	1 243	1 207	1 493	1 709	1 700	2 070
SUM FYLKET u/Kr.sand	3 870	3 811	4 157	4 225	4 377	4 486	4 500	4 843
TOTALT VEST-AGDER	6 101	6 540	6 903	7 422	7 383	7 907	8 200	9 153
Sum grunnskoler	4 466	5 041	5 043	5 555	5 093	5 247	5 500	5 944
Sum videreg. skoler	1 635	1 499	1 860	1 867	2 290	2 660	2 700	3 209

I omtalen under har vi redegjort nærmere for ulike typer spesialskyss og årsaker til utgiftsutviklingen.

Oversikten viser at kostnadene for spesialskyssen hadde et merforbruk på nærmere 1,0 mill. kr, mens det per 2. tertial ble meldt om et merforbruk på 0,6 mill. kr. Årsakene kan oppsummeres slik:

A. Skyldig tidligere år ca 0,15 mill.

B. Flere lange skysser til SMI-skolen, høyere krav til kvalitet på skyssen og lengre avstander som følge av interkommunale tilbud.

C. NSM-utvalget endret skyssreglementet i juni 2007 uten at budsjettet til VAK ble økt. Endringen innebar fri skyss til / fra SFO for funksjonshemmede barn. VAK skulle rapportere konsekvensen for aug. til des. 2007. Hovedårsaken til kostnadsøkningen er redusert samordning

til / fra SFO. Merkostnad i perioden august til desember 2007 er 0,4 mill. Helårsvirkningen for 2008 er 1 mill. kr som varslet i saksframstillingen til NSM-utvalget.

- D. Flere funksjonshemmede elever som får skyss, særlig i videregående skole.
- E. Generell underbudsjettering.

Spesialskyss for elever med midlertidig skade eller sykdom.

Sommeren 2000 innskjerpet vi praksisen for retten til fri skyss med drosje for elever i ungdomsskolen og videregående skole som lider av en midlertidig skade eller sykdom. Denne praksisen er videreført de senere år. For å ha kontroll med kostnadene må vi med jevne mellomrom innskjerpe / minne skolene om den endrede praksisen.

Spesialskyss av elever med varig funksjonshemming.

I tabellvedlegg er vist en oversikt over antall funksjonshemmede elever i henholdsvis videregående skoler (75 elever) og grunnskoler (221 elever) som reiser med drosje.

Det har vært en økning i kostnadene til spesialskyss til videregående skole i hele Vest-Agder. I dette tallet inngår også skyssen av to elever plassert av barnevernet i et annet fylke. Det har vært en stor økning i antall elever på videregående skole de tre siste skoleårene. Dette er hovedårsaken til økningen.

Samarbeidet med de videregående skolene fungerer ulikt. Vi opplever fremdeles at et fåtall av de videregående skolene ignorerer § 13-4 i opplæringslova. Denne beskriver ansvarsforhold og samarbeid mellom opplæringsinstitusjonene og skyssansvarlige.

Kostnaden for å løse skyssen for de 296 elevene som i hovedsak får skyss med drosje som følge av funksjonshemming er på ca 9,2 mill. kr. Gjennomsnittlig skysskostnad per elev er ca kr 31.000,- per år. Kommunebetalinga dekker ca 1/5 av kostnaden for skyssen til de funksjonshemmede elevene i grunnskolen.

VAK 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.

7 INFORMASJON OG MARKEDSFØRING

Gjennom driften av rutebilstasjonene disponerer VAK et apparat som er sentralt i markedsføringen av kollektivtrafikken og i informasjonssammenheng mot ulike kundegrupper. VAK har lagt stor vekt på å yte god service og har startet arbeidet med en forbedring og utvidelse av tjenestene.

7.1 INFORMASJON

VAK disponerer gjennom sine rutebilstasjoner et godt utbygd nettverk for informasjon og salg mot kunder. Gjennom informasjon om rutetider og salg av busskort er rutebilstasjonene svært viktige informasjonskanaler mot eksisterende og potensielle brukere av kollektivtrafikk.



Kristiansand rutebilstasjon

Mandal rutebilstasjon

Lyngdal rutebilstasjon

Flekkefjord rutebilstasjon

Bortsett fra informasjon i skranke på de ulike rutebilstasjonene har VAK hovedsakelig tre kanaler for ruteinformasjon mot kunder:

- Telefon 177
- www.177-agder.no
- SMS 2177



Telefon 177

Telefon 177 er et landsdekkende nummer som gir informasjon om kollektivtrafikken i de enkelte fylker. VAK er ansvarlig for å drifte telefon 177 i Agderfylkene, og VAK har siden februar 2005 hatt ansvaret for Aust-Agder fylke i hele telefonens åpningstid. Telefonen er åpen mandag – fredag fra kl 0700 - 2000, lørdag fra kl 0900 - 2000 og søndag fra kl 1100 - 2000.

Antall anrop

Statistikken for telefon 177 viser telefoner som blir generert gjennom 177-nummermodulen, og omfatter samtaler som kommer på nummer 177 og 815 00 194. Stikkprøver og manuelle målinger viser at samtaler som kommer til 177 / 815 00 194 utgjør mellom 40 prosent og 50 prosent av alle samtaler som kommer inn til ruteopplysningen og at mange dermed fortsatt benytter 38 00 83 xx- numrene som referanser for telefonkontakt til ruteopplysningen. Disse samtalenes fanges ikke opp i statistikkssystemet. Statistikken nedenfor gir derfor et ukorrekt bilde kvantitetsmessig, men viser likevel en signifikant trend.

Statistikk for telefon 177 viser at det har vært en økning i antall anrop fra 2006 til 2007, fra 74 500 registrerte anrop i 2006 til 77 000 anrop i 2007 (anrop viser til antall henvendelser inn til 177, ikke svar). Dette gir et noe fortegnert bilde av situasjonen, da det i februar alene var det 22 000 registrerte anrop, grunnet snøkaosperioden i slutten av måneden. Med et "normalt" antall anrop i februar på ca 4 500 anrop ville man i 2007 endt på i underkant av 60 000 anrop, noe som representerer en markant tilbakegang fra 2006.

Det var en overvekt av anrop fra Aust-Agder fylke og det er også tydelig å se en sesongvariasjon med en høy andel telefoner på sommerstid, når rutetilbudet generelt sett ligger på et lavere nivå enn ellers i året. Dette tyder på at "konseptet" med et landsdekkende 177 nummer gjør det enklere for reisende / turister å orientere seg når de kommer til nye steder.

Se månedstabell i vedlegg.

Svarprosent

VAK har målsetting om at minimum 90 % av anropene skal besvares. I 2007 viser statistikken at svarprosenten endte på 74,5 %. Svarprosenten for 2007 er vanskelig og vurdere kvalitetsmessig i og med at februar tok en usedvanlig høy andel samtaler. Med normal svarprosent på 90 i februar, ville vi endt på ca 89 % i svarprosent for 2007. 177 har flere måneder vært underbemannet i forhold til skiftplanen, som følge av sykdom. Svarprosenten gjennom året varierer fra 39 % til 92 %, og naturlig nok viser det seg vanskeligst å opprettholde servicenivået på sommerstid, når antall henvendelser er på det høyeste nivået, både på telefon og skranke (hvis en ser bort fra februar måned).

Internett

VAK disponerte i 2007 tre ulike sider på internett for informasjon / markedsføring mot publikum:

- www.177-agder.no (felles ruteopplysning med Aust-Agder)
- www.bussmetro.no (egne sider for bussmetroprosjektet)
- www.vaf.no/vak (egne sider for Vest-Agder Kollektivtrafikk)

I utgangspunktet er det lite ressursvennlig å disponere / redigere tre ulike sider, men fra publikums synspunkt er det fornuftig ved at man kan "rendyrke" informasjonen som ligger på disse sidene.

www.177-agder.no

I juni 2005 ble den foreløpig siste versjonen av ruteopplysningssiden på internett, www.177-agder.no, lansert. Dagens web-plattform er ikke spesielt utfordrende designmessig, men den forsøkes og holdes dynamisk og "levende" ved å ha oppdatert informasjon i form av "aktualiteter" og planlagte trafikkavvik, i tillegg til informasjon i form av søkemotor og rutetabeller, som leveres av Norsk Reiseinformasjon. Det er bestilt ny designløsning og ny søkemotor som vil være operativ i løpet av 2008.

Tabell: Internettoppslag

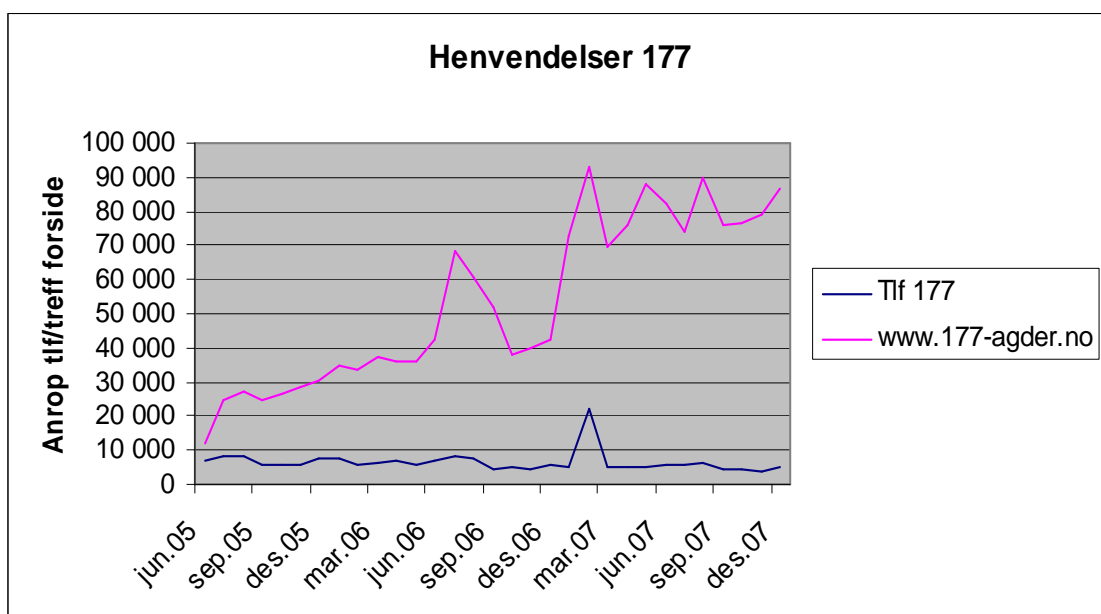
Måned	2006			2007		
	Forside	Rutetabeller	Rutesøk	Forside	Rutetabeller	Rutesøk
januar	34709	15601	5481	72664	20682	5764
februar	33389	14917	5038	93330	26706	7545
mars	37119	17532	5182	69409	18660	5173
april	36202	16605	6351	75850	19872	6337
mai	36084	16375	5611	87983	21705	6464
juni	42414	20983	7270	82456	25461	7389
juli	68404	20607	6204	74 324	24 486	7 732
august	60541	21336	6674	90 030	23 476	7 433
september	52161	16763	5569	75 834	21 182	6 572
oktober	38161	18608	5572	76 726	21 925	6 847
november	39877	18866	5649	79 356	22 620	6 911
desember	42492	19643	6889	86 826	25 099	6 109
Totalt	521 553	217 836	71 490	964 788	271 874	80 276

Internett utgjorde i 2007 en stadig viktigere del av ruteopplysningsarbeidet i VAK. Antall treff på forsiden av www.177-agder.no økte markant fra 521 000 i 2006 til 960 000 i 2007 (her var det 93 000 treff alene i februar måned). Da har det vært 12 dager hvor statistikken ikke har vært fullstendig, noe som indikerer at man nærmer seg 1 million treff på fremsiden. Oppslag i rutetabeller har økt fra 217 000 til 271 000, mens antall sesjoner søk i søkemotoren har økt fra 71 500 til 80 200 (mens antallet reelle "bevegelser" i søkemotoren da i følge NRI vanligvis kan ganges med 3-4).

Internettbruken viser ikke så tydelig sesongvariasjon som telefonbruken, men det er noe vanskeligere å se trenden fordi bruken av internettsiden øker fra måned til måned.

Det viser seg også at det er svært viktig å ikke bare ha fokus på søkemotoren, men at rutetabeller er viktig å ha lett tilgjengelig for kunden.

Utvikling telefon 177 og www.177-agder.no



SMS

Ruteopplysning er også tilgjengelig i form av SMS på nr 2177. Denne er imidlertid lite benyttet, mest sannsynlig grunnet lite intuitiv søkemetode og at man er avhengig av å huske spesifikke søkekommandoer for å oppnå et resultat. I og med at data blir behandlet i og generert fra samme database som www.177-agder.no er det små / ingen kostnader forbundet med å videreføre tilbudet også i 2008.

Andre viktige informasjonskanaler er

- Oppslagstavler og monitorer på rutebilstasjonene.
- Holdeplassinformasjon på gateterminalene i Kvadraturen hvor det vektlegges en høy standard og brukes vesentlige ressurser på vedlikehold.

Betydningen av 177 tjenestene under snøkaosperioden i februar 2007

Generelt under snøkaoset:

Februar 2007 ble en spesiell måned i forhold til ruteopplysningstjenestene da det store snøfallet satte inn i slutten av måneden. Torsdag 22. februar utgjorde toppen telefonmessig og antall henvendelser lå på et markant høyere nivå hele den påfølgende uke enn normalt, før aktiviteten roet seg ned første helgen i mars. Det er begrenset hvor stor informasjonsverdi ruteopplysningstjenesten har i kaosperioder tilsvarende denne perioden. Folk flest som kontakter 177 i snøkaosituasjoner er interessert i ”santidsinformasjon” (”hvor i traséen er bussen min...”) og den mer generelle avviksinformasjonen 177 kan tilby har ofte mindre betydning for dem som har ventet lenge på bussen. 177 har likevel en stor betydning i forhold til å informere om kansellerte avganger, (særlig på ekspressbusser) og traséendringer / innstillinger.

Statistikk under snøkaosperioden:

Telefon 177				www.177-agder.no		
Dato	Anrop	Svar	Svar %	Forside	Rutetabeller	Rutesøk
Ti 2002	206	188	91	3096	837	304
On 2102	848	588	69	4226	1372	387
To 2202	5758	1135	19	6035	1753	525
Fr 2302	2970	1083	36	5150	1571	443
Lø 2402	3678	754	20	5597	1346	361
Sø 2502	2333	817	35	6325	1985	425
Ma 2602	2374	763	32	4612	1458	344
Ti 2702	502	406	80	3491	976	311
On 2802	804	375	46	3575	1040	331
To 0103	650	304	46	Ufullst	Ufullst	Ufullst
Fr 0203	288	174	60	2805	671	181
Lø 0303	171	152	88	2263	815	204
Sø 0403	108	97	89	2724	730	192
Ma 0503	207	187	90	2835	725	217
Ti 0630	179	169	94	2890	734	212

I begynnelsen fungerte informasjonsoppdatering dårlig fra alle selskaper. Det var dårlig / ingen struktur eller form på innmeldinger til 177 og ruteopplysningen måtte ta kontakt med selskapene for å få ut informasjon, oftest på telefon. I begynnelsen kom det lite ”uoppfordret” informasjon fra selskapene til 177 (med noen unntak). Etter hvert ble det bedre struktur på informasjonen, og det bedret seg i forhold

til at (de store) selskapene uoppfordret sendte oss oppdatering på mail. De ”store” selskapene fikk også etter hvert informasjon ut på egne websider, noe som forenklet informasjonsprosessen.



Kristiansand rutebilstasjon, februar 2007.

For fremtidige ”snøkaosperioder” er det med bakgrunn i ovennevnte situasjon utarbeidet en beredskapsplan for 177 som er distribuert til transportører og beredskapsavdeling i fylkeskommunen. Dette for å forbedre informasjonsstrømmen til trafikantene og sikre at 177 i størst mulig grad har oppdatert informasjon tilgjengelig. ”Sanntidsinformasjon” vil uansett være vanskelig å fremskaffe med dagens informasjonssystemer, men beredskapsplanen vil legge til rette for å sikre en bedre tilgjengelighet på generell avviksinformasjon.

7.2 MARKEDSFØRING

Rutetilbudet mellom Stavanger og Øvre Sirdal ble markedsført i Sirdalsmagasinet som et godt weekend-tilbud.

Du får mer ut av skituren hvis du er uthvilt



**Overlat styringa til ekspertene
- fra Stavanger til Øvre Sirdal på under 2 timer**

Bussen tar deg fra Stavanger Byterminal fredag kl. 17.15. Du kommer fram piggt og opplagt. Retur søndag ettermiddag kl. 18.25 fra Svartevatn med ankomst Stavanger Byterminal kl. 20.05.

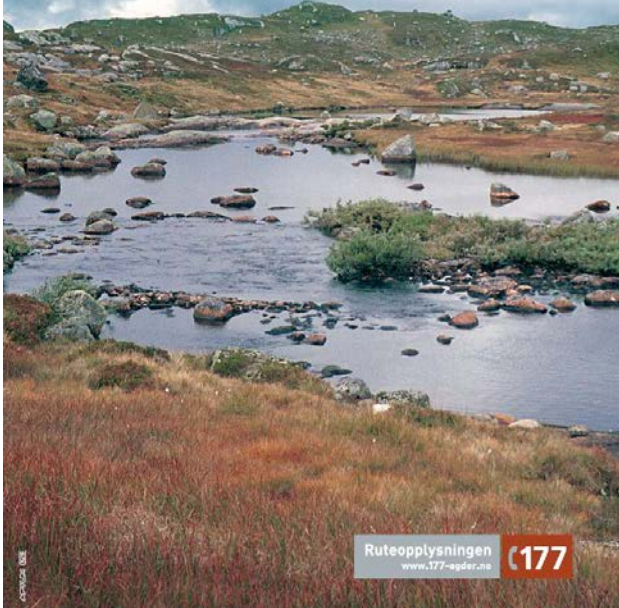
Bestillingsrute mellom Svartevatn og Ådneram, ring tlf. 911 13 794 senest 2 timer før avreise.


Ruteopplysningen  www.177-agder.no

**Fjellet på sitt beste –
Sirdalsdagene for de fleste**

Fra Stavanger til Øvre Sirdal på under 2 timer

Bussen tar deg fra Stavanger Byterminal hver fredag kl. 18.00. Retur søndag ettermiddag kl. 18.25 fra Svartevatn med ankomst Stavanger Byterminal kl. 20.05. Bestillingsrute mellom Svartevatn og Ådneram, ring tlf. 911 13 794 senest 2 timer før avreise.



Ruteopplysningen  www.177-agder.no

I Kristiansandsområdet ble strategien fra 2006 med felles satsing av VAK og BUSSEN Trafikkselskap videreført, og totalt ble det brukt i overkant av 1,5 mill. kr på markedsføring av eksisterende og nye tilbud. I likhet med året før ble budskapet formidlet gjennom ulike kanaler og media – avisannonser, plakater på busser og holdeplasser, boards og husstandsbrochure.

Den største satsingen var Husstandsbrosjyren ”**REIS LETT!**” som kan betegnes som en ABC for kollektivreiser. Den var 2-delt med presentasjon av nyheter og ruteomlegginger i del 1 og nyttig informasjon om busskort, takster, Park&Ride og klimavennlige gode reisevaner i del 2. Brosjyren var vedlagt alle ruteplaner med endringer og et busskort i papp. Dette ble mottakerne invitert til å ta med på rutebilstasjonen og bytte i et elektronisk kort gratis hvis de kjøpte 10-reisekortet eller 30-dagerskortet. Hele 704 benyttet seg av tilbudet og ga en økt inntekt på minst 150.000 kr i august, og forhåpentligvis har disse nye ”kortkundene” fortsatt å benytte kortene som faste kunder.

NY OG NYTTIG INFORMASJON OM BUSSEN FRA 20. AUGUST 2007

BUSSEN

REIS LETT!

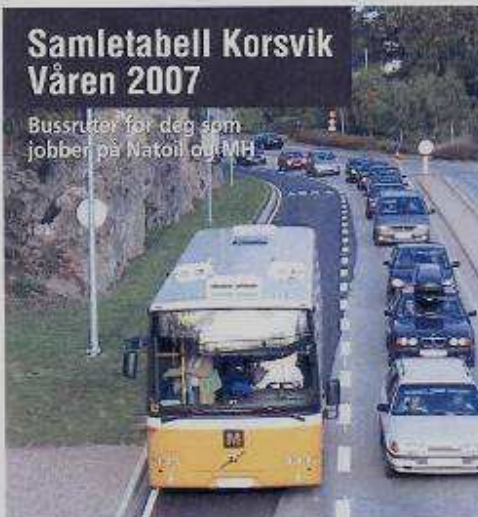
Vær smart
Tenk klima
Ta bussen

SPAR 50 KRONER
– BRUK VEDLAGTE
BUSSKORT
(Gjelder for 10-reisekortet
og 30-dagerskortet)



Samletabell Korsvik
Våren 2007

Bussruter for deg som
jobber på Natoil og MH



BUSSEN
tar deg videre

BUSSEN Trafikkolleg 85. www.bussen.no Informasjon III. 177

VAK laget etter utallige oppfordringer en spesialruteplan som viste alle forbindelser til og fra ingeniørbedriftene på Korsvik / Dvergsnes. Dette ble godt mottatt. Det er svært tidkrevende og utarbeide og vedlikeholde en slik ruteplan.

Fra sommeren 2008 tilbyr den nye rutesøkdatabasen en funksjon der hver enkelt reisende kan lage sin personlige ruteplan, til og fra ønskede stopp med korrespondanser. Dermed kan vi i fremtiden tilby denne tjenesten uten at vi må legge ned mye jobb i å gi en slik service til de reisende.

Utover høsten ble kampanjen ”Ikke drass på bilen” gjennomført med annonser, boards og plakater. Her er et par eksempler:



Forsidebildet på Årsberetningen er også hentet fra denne kampanjen.

Det ble også i 2007 satset stort på deltakelse og synlighet på Studiestartfestivalen på UiA. BUSSEN Trafikkselskap var til stede med buss og kortmaskin, og det ble solgt over 100 nye studentkort. Studentene ble også invitert til å stille opp som modellkandidater for senere reklameplakater og annonser.

VAK bidro også med materiell og tilstedeværelse på ”Kjør grønt kampanjen” som Kristiansand kommune sto bak.

8 ADMINISTRASJON I VAK M.V

Totalt hadde VAK inkl. rutebilstasjonene 18 årsverk i 2007 som fordelte seg på 23 personer. Det vises til organisasjonskart i vedlegg.

8.1 DRIFT AV VAK'S HOVEDKONTOR

Regnskapstillene er her 4,6 mill. kr mot budsjettet 4,2 mill. kr vedr. driften av selve hovedkontoret. Kontoret var fra august 2007 bemannet med 6,8 årsverk. Staben ble da utvidet med 1 ny rådgiver innen kollektivtransport i samsvar med budsjettet for 2007.

De regnskapsførte utgifter utgjør 1,7 prosent av bruttoaktiviteten som VAK styrer innen kollektivtransporten og 3,2 prosent av fylkeskommunens netto bevilgning. Vi mener dette er en meget nøktern administrasjon.

Statens vegvesen i Vest-Agder og Vest-Agder Kollektivtrafikk har i flere år hatt et samarbeidsforum med jevnlige møter om kollektivtrafikken i fylket for å finne fram til løsninger der infrastrukturtiltak og drift sees i sammenheng. Dette er videreført også i 2007. Se også kapittel 4.4 om infrastrukturtiltak.

VAK har videre vært representert i ulike grupper organisert gjennom ATP-prosjektet og vi deltar dessuten i ATP-utvalgets møter.

VAK var i 2007 en av initiativtakerne til dannelsen av Norsk Forening For Kollektivtrafikk. Foreningen representerer offentlige enheter og organisasjoner som har ansvar for samordning, koordinering, markedsføring og kjøp av kollektivtrafikkjenester i Norge. Per i dag er alle administrasjonsselskapene (som VAK) i landet medlemmer samt Oppland.

8.2 DRIFT AV RUTEBILSTASJONENE

VAK har ansvaret for driften av rutebilstasjonene i Kristiansand, Mandal, Lyngdal og Flekkefjord. Målsettingen for drift av rutebilstasjonene er at det skal lønne seg, dvs. at inntekter i form av provisjon på billettsalg og ekspedering av gods, samt anløpsavgifter og ulike provisjonsinntekter mv. skal dekke kostnadene totalt sett.

Under posten **terminaldrift** utenom disse rutebilstasjonene har utgiftene der medgått til å dekke husleie for VAKs lokaler på rutebilstasjonen i Kristiansand, bussterminalen på Tangvall i Søgne, kjøp av ulike tjenester fra kommuner og private og standardheving på utrustning og informasjon på holdeplasser. På denne posten har vi også ført utgifter knyttet til investeringer og utbedringer av snuplasser, holdeplasser og leskur som veiholder ikke får utført og som VAK prioriterer høyt.

Tabellen under viser et driftsregnskap for de enkelte rutebilstasjoner:

Beløp i 1 000kr

	Kr.sand	Mandal	Lyngdal	Fl.fjord	TOTALT
Billettinnt.	5 430	183	375	453	6 441
Salg av kort	350	17	8	0	375
Godsinnt.	427	363	247	594	1 631
Anløpsavg.	355	0	0	110	465
Provisjon NSB	0	0	0	165	165
Bidrag Aust-Agder	725	0	0	0	725
Diverse	385	34	49	40	508
Sum inntekter	7 672	597	679	1 362	10 310
Sum utgifter (1)	3 781	715	851	1 354	6 701
Mindreutg (+) / merutg. (-)	3 891	-118	-172	8	3 609

(1) Omfatter i hovedsak utgifter til lønn, kontorhold mv.

For Kr.sand inkl. utg. også serviceavtaler vedr. rutebilstasjonen og Kvadraturen samt driften av 177, innkjøp av kort, mv.

Flekkefjord rutebilstasjon har gjennom en agentavtale med NSB siden 1999 kunnet tilby tjenester som salg av togbilletter mv. som en fullverdig jernbanestasjon. Provisjonen faller i takt med at flere og flere kjøper togbilletter på internett, i 2007 utgjorde det kr 165.000. VAK-Flekkefjord har hånd om pasientreiser med tog for innbyggerne i Farsund, Lyngdal, Hægebostad, Kvinesdal, Sirdal og Flekkefjord.

VAK-Flekkefjord brukte våren 2007 mye tid i forbindelse med at Nettbuss Vest og Kvina Turservice sin produksjon i Listerregionen ble lagt ut på anbud. Den gode lokalkunnskapen sikrer en høy kvalitet på anbudsdocumentene, og økt konkurranse og dermed lavere pris fra tilbyderne. Nettbuss Vest vant to av fire anbudspakker, der rutekjøringen utgjorde 95 prosent av produksjonen.

VAK-Flekkefjord representerer dessuten VAK i ett nasjonalt samarbeidsutvalg. Det gjelder normtallsmodellen Alfa som administreres av Asplan Viak for fylkeskommunene.

Lyngdal rutebilstasjon. Lyngdal rutebilstasjon hadde i 2005 2,6 årsverk, da er pakkeekspeditøren inkludert med 1 årsverk. VAK-Lyngdal er fremdeles ekspedisjon for Lister Bompengeselskap, der salg, endringer m.v. av abonnement utføres. For disse tjenestene får VAK betalt ca kr 10.000,- per år. I tillegg kjører avdelingslederen en skolerute for Sørlandsruta A/S hver morgen. Dette gir et positivt bidrag til driften.

Gjennom et samarbeid mellom stasjonene i Lyngdal og Flekkefjord formidles også togbilletter til Lyngdalsområdet. VAK-Lyngdal utfører fakturering av frakt, busskort og jernbanebilletter for hele VAK. Vi har også en avtale med Linjegods om terminaltjeneste samt pakking og utkjøring av ukeblader. Lyngdal har ansvaret for trykking av ruteplan for tilbringertjenesten til / fra Snartemo.

VAK-Lyngdal har ansvaret for løpende oppfølging og endring av avtaler med undertransportører (drosje- og turvognnæringen) som utfører ordinær grunnskoleskyss og kontroll av oppgjør med disse.

Mandal rutebilstasjon hadde i 2007 1,2 årsverk. I tillegg til å drive ruteopplysning på telefon har stasjonen ansvaret for organiseringen av spesialskyssen av funksjonshemmede elever utenfor Kristiansand. De organiserer også skyssen for midlertidig skadde og syke elever i Vest-Agder. VAK-Mandal organiserer også TT-kjøring i Vest-Agder som går over to kommunegrenser. I 2005 samordnet / formidlet de 146 slike reiser, for 2006 var tallet 137 og i 2007 bestilte VAK-Mandal 170 slike reiser.

De har informasjons- og markedsføringsansvaret for Bygderuta Favoritten i Hægebostad, Audnedal, Marnardal og tilbrigerstjeneste Vigeland - Spangereid. Herunder ligger også oppfølging av rutetilbudet samt oppgjør med transportørene inklusiv Åseral og Lyngdal - Snartemo.

Kristiansand rutebilstasjon. Rutebilstasjonene skal være en serviceinstans for trafikantene og det er derfor viktig at det oppleves på denne måten. Rutebilstasjonen i Kristiansand er et av fylkeskommunens mest besøkte kundemottak, både i skranke og på telefon.

VAK har avtale med Aust-Agder fylkeskommune om felles drift av ruteopplysningstjenesten 177. Se fyldig omtale i kapittel 7.1.

Ansatte ved rutebilstasjonen utsteder ungdoms- og studentkort (med bilde) for Aust-Agder mot betaling. I 2004 ble det utstedt 834 ungdomskort og 429 studentkort. I 2005 utstedte VAK 840 ungdomskort og 406 studentkort for Aust-Agder. Tilsvarende tall for 2006 var 959 og 343 og i 2007 var de henholdsvis 896 og 311.

De utsteder også ca 3500 nye ungdomskort og ca 1300 nye studentkort for innbyggerne i Vest-Agder hvert år.

VAK antar at økningen i bruken av ruteopplysning på internett på sikt kan redusere behovet for bemanning på ruteopplysningstelefonen 177.

8.3 GODS / BUSSPAKKER

VAK bruker i dag ca 2,5 årsverk på å ekspedere busspakker i og til / fra Vest-Agder. Totalt gir ekspederingen av gods et netto bidrag til driften av VAK på ca kr 500.000,-. I tillegg tilfører det rutebilselskapene inntekter, og det gir innbyggerne i Vest-Agder et alternativt tilbud om godsfrakt / pakkeekspedering der det ikke er kommersielt grunnlag for speditørene til å levere gods daglig.

VAK-Kristiansand får en provisjon av salget, mens de andre rutebilstasjonene beholder hele inntekten fra salget, jfr. tabellen under.

Rutebilstasjon	2005	2006	2007
Kristiansand	354 000	467 000	427 000
Mandal	318 000	371 000	363 000
Lyngdal	278 000	274 000	247 000
Flekkefjord	440 000	527 000	594 000
TOTALT	1 390 000	1 639 000	1 631 000

8.4 HMS-ARBEIDET I VAK

VAK har fulgt intensjonene i avtalen om Inkluderende Arbeidsliv (IA).

Sykefraværet:

VAK har som mål at sykefraværet skal komme under 4 prosent. Utviklingen i 2006 og 2007 gikk i feil retning.

Korttidsfraværet (egenmeldinger) ved alle avdelinger i VAK er relativt lavt og har vært stabilt på rundt 1 prosent. Vi har derfor ikke fokusert sterkt på dette. En svært viktig faktor for å redusere fraværet er at alle ansatte har en eierfølelse til jobben og at vi ser hvor stor pris brukeren / kunden setter på at vi gjør en god jobb.

Langtidsfraværet (innleverte sykemeldinger) ble nesten fordoblet fra 2005 til 2006 og økte ytterligere fra 2006 til 2007. Det endte på over 7 prosent. I hovedsak er langtidsfraværet knyttet til Kristiansand rutebilstasjon, men det kan ikke tilskrives arbeidsmiljøet.

Tallene over baserer seg på manuelle registreringer i VAK. Dette skulle vært registrert i fylkeskommunens nye lønns- og personalsystem, men store feilkilder / mangler gjør at dette foreløpig ikke kan brukes som statistikkgrunnlag.

Arbeidsmiljøet:

VAK har i samarbeid med personalseksjonen i fylkeskommunen, de tilsatte og organisasjonene deres jobbet med det psykososiale arbeidsmiljøet. Dette er en oppfølging av fylkesrådmannens bestemmelse om kartlegging av det psykososiale arbeidsmiljøet i alle enheter av fylkeskommunen med etterfølgende gruppesamtaler. Opplegget til fylkeskommunen er fulgt, men vi har ikke kommet i mål i hele organisasjonen.

Helse:

Både vår og høst ble det gjennomført trimkonkurranser i VAK. Det ble satt krav om trening 3 dager i uken i 8 av 11 uker. Oppslutningen har vært god, og på våren var det 10 av 21 som klarte kravet, mens det på høsten var 13 av 22 som klarte kravet.

8.5 HITTEGODSSERVICE

Etter lov om hittegodt er rutebilselskap og tjenestemenn ved rutebilstasjoner pålagt å oppbevare hittegodt. Dette omfatter også å ha en tjeneste som gjør at de reisende kan få tapte reiseeffekter tilbake i inntil tre måneder. Politiet er øverste myndighet for denne loven, og VAK samarbeider godt med dem. Gjenstander med lav verdi, som klær, sekker, paraplyer m.m. gir vi til Fretex eller tilsvarende organisasjoner, dersom gjenstandene ikke er hentet innen tre måneder. Denne tjenesten tar mye tid, og krever relativt stor lagringsplass. Til sammen bruker trolig VAK i overkant av ½ stilling for å drive denne tjenesten.

8.6 SAMARBEID MED AUST-AGDER

VAK har et utstrakt samarbeid med samferdselsseksjonen i Aust-Agder fylkeskommune på flere områder enn informasjon, det gjelder både takster, reglement og ruteproduksjon. Høsten 2006 startet vi sammen med SSHF (Sørlandets sykehus) og VAF (Vest-Agder fylkeskommune) opp arbeidet med å lage et felles konkurransegrunnlag for kjøp av drosje- og turvogntjenester fra 01.01.2008. Dette har tatt mye tid, og alle parter har lagt ned et stort arbeid for å komme i mål. Alle parter er fornøyde med forhandlingene som er gjennomført med næringen.

8.7 FRA VAK TIL AGDER KOLLEKTIVTRAFIKK AS

Ledelsen i VAK, VAF og Kristiansand kommune har arbeidet iherdig med å etablere en organisasjon for å posisjonere seg i forhold til Belønningsordningen, og for å sikre en stabil finansiering av rutetilbudet. Den gode samarbeidsånden innenfor ATP-prosjektet har lagt grunnlag for dette.

Det ble derfor etablert et felles AS med VAF og Kristiansand kommune som eiere fra 01.10.2007, og som var operativt fra 01.01.2008. Det har vært gjennomført en åpen prosess i 2007, for å inkludere alle ansatte. Alle har bidratt til å løse de utfordringene som har kommet under veis. Enkelte ansatte har vært skeptiske til organisasjonsformen, med bakgrunn i tilsvarende omdanninger av NSB, Agder energi, Telenor m.v., og ønsket primært at det skulle dannes et interkommunalt foretak. Mange av de tilsatte var før opprettingen av VAK i 1998 tilsatt i rutebilselskap som også er AS.

Vedlegg

- A. Månedstatistikk på tlf. 177 for 2007 og 2006
- B. Oversikt over antall funksjonshemmede elever i henholdsvis videregående skoler og grunnskoler som reiser med drosje
- C. Organisasjonskart for VAK per 06.08.07
- D. Takstregulativer 2007

Tabell A:

Statistikk på tlf. 177

Måned	2006					2007				
	Anrop	Herav Vest-Agder	Herav Aust-Agder	Svar	Svar %	Anrop	Herav Vest-Agder	Herav Aust-Agder	Svar	Svar %
Januar	7 439	3 392	4 047	6 443	86,6	4 796	2 255	2 541	4 337	90,4
Februar	5 839	2 742	3 097	5 310	90,9	22 426	9 539	12 887	8 801	39,2
Mars	6 201	2 802	3 399	5 630	90,8	5 362	2 900	2 462	4 545	84,8
April	6 691	2 953	3 738	6 065	90,6	5 140	2 449	2 691	4 433	86,2
Mai	5 731	2 456	3 275	5 272	92,0	4 911	2 178	2 733	4 536	92,4
Juni	7 172	3 382	3 790	6 389	89,1	5 549	2 585	2 964	5 027	90,6
Juli	8 316	3 768	4 548	7 430	89,3	5 669	2 599	3 070	5 031	88,7
August	7 538	3 418	4 120	6 725	89,2	6 170	3 021	3 149	5 386	87,3
September	4 598	2 193	2 405	4 088	88,9	4 180	2 029	2 151	3 756	89,9
Oktober	4 791	2 164	2 627	4 406	92,0	4 460	2 119	2 341	3 942	88,4
November	4 611	2 046	2 565	4 179	90,6	3 903	1 891	2 012	3 470	88,9
Desember	5 635	2 691	2 944	5 184	92,0	4 760	2 176	2 614	4 376	91,9
TOTALT	74 562	34 007	40 555	67 121	90,0	77 326	35 741	41 615	57 640	74,5

Tabell B:

Oversikten under viser antall funksjonshemmede elever i henholdsvis videregående skoler og grunnskoler som reiser med drosje;

Videregående skoler

Skole	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008
Kristiansand katedralskole		1		1	2	13
Tangen vgs.				1	2	4
Vågsbygd vgs.				1	1	1
Kvadraturen vgs.	13	18	26	33	35	27
Vennesla vgs.				2	3	4
Øvrebø vgs.					2	
Søgne vgs.	8	5	2	6	2	4
Byremo vgs.	1	2	1	1		
Mandal vgs.	2	4	4	8	1	13
Lyngdal vgs.					1	
Lyngdal jordbruksskole				1	1	1
Lista vgs.			1	1	2	1
Eilert Sundt vgs.	4	4	2		1	
Flekkefjord vgs.	2	3	2	3	3	2
Kvinesdal vgs.	4	2	2	5	3	3
Sirdal vgs.						
SMI						1
Andre vgs. utenfor fylket				1	1	1
Totalt antall skyss elever	34	39	40	64	60	75

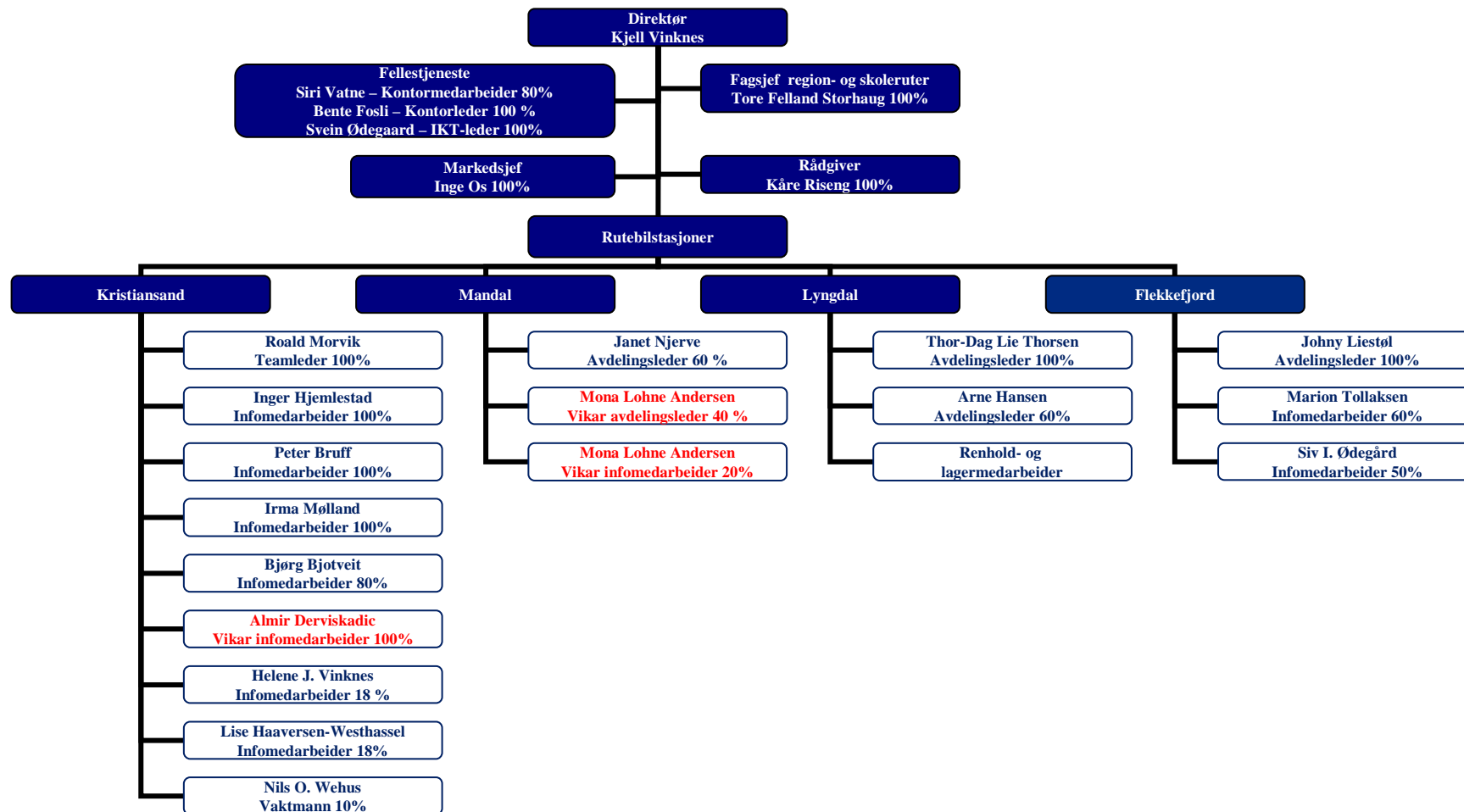
Grunnskole

Kommune	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008
Kristiansand	102	122	109	108	96	104
Mandal	15	23	22	12	21	30
Farsund	12	14	13	10	12	13
Flekkefjord	3	5	7	8	10	8
Vennesla	12	15	14	17	24	19
Songdalen	7	11	8	11	10	3
Søgne	11	11	13	11	12	15
Marnardal	0	0	1	0	1	4
Åseral	1	0	0	0	0	0
Audnedal	1	0	0	1	0	0
Lindesnes	2	4	3	0	4	4
Lyngdal	9	8	9	12	10	10
Hægebostad	0	1	1	1	1	1
Kvinesdal	5	6	7	5	5	9
Sirdal	1	0	0	1	1	1
Totalt antall skyss elever	179	220	207	197	208	221

Elevene er i hovedsak ført på den kommunen der de går på skole.



ORGANISASJONSKART VEST-AGDER KOLLEKTIVTRAFIKK FRA 6. AUGUST 2007



VEST-AGDER REGULATIVET

Gjeldende fra 01.01.2007

Sone		ENKELTBILLETT	ENKELTBILLETT	UNIVERSALKORT
		Voksen	Barn / Honnør	
TAXUS		17,-	10,-	
1	0,00-3,00	25,-	13,-	695,-
2	3,01-6,00	29,-	15,-	695,-
3	6,01-9,00	33,-	17,-	695,-
4	9,01-12,00	37,-	19,-	695,-
5	12,01-15,00	41,-	21,-	695,-
6	15,01-18,00	43,-	22,-	730,-
7	18,01-21,00	45,-	23,-	770,-
8	21,01-24,00	47,-	24,-	810,-
9	24,01-27,00	50,-	25,-	850,-
10	27,01-30,00	53,-	27,-	900,-
11	30,01-33,01	56,-	28,-	940,-
12	33,01-36,00	59,-	30,-	980,-
13	36,01-39,00	63,-	32,-	1 020,-
14	39,01-42,00	66,-	33,-	1 060,-
15	42,01-45,00	69,-	35,-	1 100,-
16	45,01-48,00	75,-	38,-	1 150,-
17	48,01-51,00	80,-	40,-	1 200,-
18	51,01-54,00	85,-	43,-	1 200,-
19	54,01-57,00	90,-	45,-	1 250,-
20	57,01-60,00	95,-	48,-	1 250,-
21	60,01-63,00	100,-	50,-	1 250,-
22	63,01-66,00	105,-	53,-	1 250,-
23	66,01-69,00	110,-	55,-	1 250,-
24	69,01-72,00	115,-	58,-	1 250,-
25	72,01-75,00	120,-	60,-	1 250,-
26	75,01-78,00	125,-	63,-	1 250,-
27	78,01-81,00	125,-	63,-	1 250,-
28	81,01-84,00	125,-	63,-	1 250,-
29	84,01-87,00	130,-	65,-	1 250,-
30	87,01-90,00	130,-	65,-	1 250,-
31	90,01-93,00	130,-	65,-	1 250,-
32	93,01-96,00	140,-	70,-	1 250,-
33	96,01-99,00	140,-	70,-	1 250,-
34	99,01-102,00	140,-	70,-	1 250,-
35	102,01-105,00	140,-	70,-	1 250,-
36	105,01-108,00	155,-	78,-	1 250,-
37	108,01-111,00	155,-	78,-	1 250,-
38	111,01-114,00	155,-	78,-	1 250,-
39	114,01-117,00	175,-	88,-	1 250,-
40	117,01-120,00	175,-	88,-	1 250,-
41	120,01-123,00	175,-	88,-	1 250,-
42	123,01-126,00	190,-	95,-	1 250,-
43	126,01-129,00	190,-	95,-	1 250,-
44	129,01-132,00	190,-	95,-	1 250,-
45	132,01-135,00	200,-	100,-	1 250,-

VEST-AGDER REGULATIVET

Gjeldende fra 01.01.2007

MERKNAD		
FAMILIEBILLETT	2 x voksen	Gjelder for mor / far med egne barn u / 16 år
UNIVERSALKORT (30-dagerskort)		Ihendehaverkort-uten foto Gyldighet i 30 dager regnet fra dato til dato
VEST-AGDER KORT (30-dagerskort)	1250,-	Ihendehaverkort-uten foto Gyldighet i hele Vest-Agder Gyldighet i 30 dager regnet fra dato til dato
HALVÅRSKORT (180-dagerskort)	5 x Universalkortpris	Ihendehaverkort-uten foto Gyldighet i 180 dager regnet fra dato til dato
VERDIKORT	Minimumsbeløp = 200,-	Voksne 20 % rabatt på voksen enkeltbillett
UNGDOMSKORT	345,-	Gjelder for ungdom under 20 år (til og med den måneden de fyller 20 år) Personlig kort, gyldig i hele Vest-Agder
STUDENTKORT	460,-	Gjelder for studenter på høyskolenivå Personlig kort, gyldig i hele Vest-Agder
UNGDOMSKORT AGDER	440,-	Gjelder for ungdom under 20 år (til og med den måneden de fyller 20 år) Personlig kort, gyldig i begge Agder fylkene
STUDENTKORT AGDER	550,-	Gjelder for studenter på høyskolenivå Personlig kort, gyldig i begge Agder fylkene

Ved kjøp av nye kort må det betales et gebyr i størrelse med kostprisen på de elektroniske kortene, pt. 50,-

KRISTIANSANDS REGULATIVET

Gjeldende fra 01.01.2007

Sone		ENKELTBILLETT	ENKELTBILLETT	FAMILIEBILLETT
		Voksne	Barn / Honnør	
1	(sort)	17,-	10,-	34,-
2	(gul)	25,-	13,-	50,-
3	(blå)	35,-	18,-	70,-

MERKNAD		
FAMILIEBILLETT	2 x voksen enkeltbillett	Gjelder for mor / far med egne barn u / 16 år
UNIVERSALKORT (30-dagerskort)	695,-	Ihendehaverkort - uten foto Gyldighet i 30 dager regnet fra dato til dato
VEST-AGDER KORT (30-dagerskort)	1250,-	Ihendehaverkort-uten foto Gyldighet i hele Vest-Agder Gyldighet i 30 dager regnet fra dato til dato
HALVÅRSKORT (180-dagerskort)	3475,-	Ihendehaverkort-uten foto Gyldighet i 180 dager regnet fra dato til dato
FLERREISEKORT (10 reiser)	170,- / 200,- / 280,- Voksne 100,- / 130,- / 180,- Barn / Honnør	20 % rabatt på voksen enkeltbillett unntatt sone 1 ingen rabatt barn / honnør
UNGDOMSKORT	345,-	Gjelder for ungdom under 20 år (til og med den måneden de fyller 20 år) Personlig kort, gyldig i hele Vest-Agder
STUDENTKORT	460,-	Gjelder for studenter på høyskolenivå Personlig kort, gyldig i hele Vest-Agder
UNGDOMSKORT AGDER	440,-	Gjelder for ungdom under 20 år (til og med den måneden de fyller 20 år) Personlig kort, gyldig i begge Agder fylkene
STUDENTKORT AGDER	550,-	Gjelder for studenter på høyskolenivå Personlig kort, gyldig i begge Agder fylkene

Ved kjøp av nye kort må det betales et gebyr i størrelse med kostprisen på de elektroniske kortene, pt. 50,-